

جامعة سعيدة، الدكتور مولاي الطاهر



كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم القانون الخاص

نظام المسؤولية المدنية

عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن

ضمن اتفاقي "بروكسل 1962 – لندن 2001"

مذكرة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة ماستر في الحقوق

تخصص: قانون البيئة والتنمية المستدامة

تحت إشراف الأستاذ:

د- حمداوي محمد

من إعداد الطالبتين:

ولد قادة حسيبة

بكدي رشيدة

أعضاء لجنة المناقشة

الدكتورة عصموني خليفة	أستاذ التعليم العالي	جامعة - سعيدة - الدكتور مولاي الطاهر	رئيساً
الدكتور حمداوي محمد	أستاذ التعليم العالي	جامعة - سعيدة - الدكتور مولاي الطاهر	مشرفاً ومقرراً
الدكتورة الشيخ قويدر	أستاذ محاضر - أ -	جامعة - سعيدة - الدكتور مولاي الطاهر	عضواً

السنة الجامعية: 2024-2025م

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

جامعة سعيدة، الدكتور مولاي الطاهر



كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم القانون الخاص

نظام المسؤولية المدنية

عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن

ضمن اتفاقي "بروكسل 1962 – لندن 2001"

مذكرة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة ماستر في الحقوق

تخصص: قانون البيئة والتنمية المستدامة

تحت إشراف الأستاذ:

د- حمداوي محمد

من إعداد الطالبتين:

ولد قادة حسيبة

بكدي رشيدة

أعضاء لجنة المناقشة

الدكتورة عصموني خليفة	أستاذ التعليم العالي	جامعة - سعيدة - الدكتور مولاي الطاهر	رئيساً
الدكتور حمداوي محمد	أستاذ التعليم العالي	جامعة - سعيدة - الدكتور مولاي الطاهر	مشرفاً ومقرراً
الدكتورة الشيخ قويدر	أستاذ محاضر - أ -	جامعة - سعيدة - الدكتور مولاي الطاهر	عضواً

السنة الجامعية: 2024-2025م

إِهْدِي

اهدي ثمرة جهدي إلى من رباني وعلمي الصبر والقوة والعزيمة وساندني،

"أبي الغالي" حفظه الله وأطال في عمره.

والى وردة التي لا تذبل، ومصدر قوتي ونجاحي،

أمي الحنونة الصبورة حفظها الله وأطال في عمرها.

إلى كل إخوتي وأخواتي كل باسمه الخاص

اهدي ثمرة جهدي إلى كل أقاربي جمعا.

والى كل معرفتهم نسيم قلبي.

"ولقد قادة حسيبة"



إِهْدِي

أهدي ثمرة هذا الجهد المتواضع

إلى أفراد أسرتي بدون استثناء

وبالخصوص

"الوالدين الكريمين"

أطال الله في عمرهما،

إلى زملائي في دفعة تخصص بدون استثناء

وإليكم جميعا كل من عرفتهم في حياتي

"بكدي رشيدة"

شكرو وتقدير



ربي أوزعني أن أشكر نعمتك التي أنعمت علي وعلى والدي
وأن أعمل صالحا ترضاه وأدخلني برحمتك في عبادك الصالحين ﴿١٩﴾

سورة النمل الآية 19

والصلاة والسلام على الرحمة المهداة نبينا وحبينا محمد صلى الله عليه وسلم تسليما
كثيرا وعلى آله وصحبه الكرام أما بعد:

نتوجه بالشكر الجزيل والامتنان الكبير إلى الدكتور المشرف الأستاذ "حمداوي محمد"
والذي لم يبخل علينا بدعمه لنا ونصائحها بتوجيهاته القيمة أثناء قيامنا بهذا العمل،
فجزاها الله عنا كل الخير وأسأل الله أن يوفقه في حياته الدنية والدنيوية والعملية.

كما أتوجه بالشكر إلى لجنة المناقشة وإلى "نسرین علو"

وكل من موظفي جامعة سعيدة كل باسمه الخاص

وكل الحضور الكريم

كما لا يفوتني أن أتقدم بالشكر إلى كل من ساهم من قريب أو بعيد

لإنجاز هذا العمل المتواضع



المختصرات	الدلالة
باللغة العربية:	
ج.ج.د.ش	الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
ق.إ.م.إ	قانون الإجراءات المدنية والإدارية
د.س.ن	دون سنة نشر
ص-ص	من الصفحة إلى الصفحة
ق.ب.ج	القانون البحري الجزائري
د.ط	دون طبعة
ج.ر	الجريدة الرسمية
مج	مجلد
دط	دون طبعة
ع	عدد
ط	طبعة
ص	الصفحة
م	ميلادي
ف	فقرة
باللغة الأجنبية:	
Page	P
Numéro	N
OIL POLLUTION ACT	OPA

مقدمة

يعتبر مصطلح البيئة البحرية أحد المصطلحات الحديثة نسبيا في الفقه القانون الدولي ولقد أعطت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مفهوم حديث حيث نظرت إليها كنظام بيئي متكامل.

ويمكن تعريف البيئة البحرية بأنها مسطحات الماء المالح المتصلة ببعضها البعض اتصالا حرا طبيعيا وقاعها وباطن تربتها وما تحتويه من كائنات حية حيوانية ونباتية وثروات طبيعية تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية وباعتبارها نظاما بيئيا متكامل.

وبالتالي إذا تعرض هذا النظام البيئي إلى تغير في مكوناته نتيجة ظروف خارجية نكون هنا بصدد مشكلة التلوث البيئي.

يعد التلوث البحري من أخطر التحديات البيئية التي تواجه المجتمع الدولي في العصر الحديث نظرا لما يشكله من تهديد مباشر للنظام البيئة البحرية ومواردها الحية والمصالح الاقتصادية للدول الساحلية . وتعتبر عمليات نقل النفط ومشتقاته، بما في ذلك وقود السفن، أحد أبرز مصادر هذا التلوث حيث تؤدي الحوادث البحرية أو ممارسات التشغيل عن السليمة إلى تسرب كميات كبيرة من المواد الضارة على البيئة.

وفي هذا السياق، أصبح من الضروري تنظيم مسؤولية الجهات المتسببة في مثل هذه الأضرار وخاصة مشغلي السفن، من خلال وضع قواعد قانونية دقيقة تحكم التعويض عن الأضرار البيئية الناتجة عن تلوث البحار . وقد شهد القانون الدولي تطورا ملحوظا في هذا المجال عبر اتفاقيات دولية مثل اتفاقية المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن التلوث بوقود السفن النووي لعام 1962 واتفاقية 2001 والتي وضعت أطارا قانونيا خاصا بتنظيم هذا النوع من المسؤولية.

غير أن تطبيق هذه القواعد يثير إشكالات متعددة سواء من حيث تحديد المسؤول، أو تقدير الضرر البيئي أو آليات التعويض إضافة إلى تحديات متعلقة بتطبيق اتفاقيات دولية.

يكتسب هذا الموضوع أهميته من خلال معالجة أحكام اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن بنوعيه -النووي والزيطي- وذلك لمعرفة ما إذا كانت فعلا تستطيع توفير التعويض المناسب لضحايا هذا النوع من الضرر والحماية الفعلية للبيئة البحرية على حد سواء خاصة أن هذا النوع

من التلوث في تزايد مستمر مع كثرة الحوادث وارتفاع نسبة التسربات والإنبعاثات الناجمة من عوادم السفن مما يرتب تزايد في تكلفة إزالة الآثار عن كل حادث.

وتبرز الأهمية العلمية لهذا الموضوع كونه يتناول نظاما قانونيا متخصصا ومتشعبا يجمع بين قواعد القانون الدولي العام وقانون البحار وقانون البيئي وقواعد المسؤولية المدنية، كما أن هذا النظام لا يزال في طور التطور بحيث يثير العديد من الإشكاليات القانونية الدقيقة سواء على مستوى تحديد أركان المسؤولية أو توزيعها بين الفاعلين في سلسلة الإمداد البحري أو على مستوى آليات التعويض والحدود القصوى للمسؤولية.

تكمن الأهمية العملية لهذا الموضوع في كونه يلامس واقعا قانونيا وبيئيا معقدا تواجهه العديد من الدول الساحلية التي تعاني من صعوبات متزايدة في التصدي لحوادث التلوث البحري الناتج عن وقود السفن سواء من حيث الوقاية أو من حيث ضمان التعويض العادل والفعال عن الأضرار المترتبة عليها، فالطبيعة التقنية الخاصة بوقود السفن والآثار البيئية بعيدة المدى التي يسببها تجعل من عملية تحديد المسؤولية القانونية وتفعيلها على أرض الواقع مسألة غير واضحة تتطلب وضوحا تشريعا ودقة في التطبيق.

تتجلى أسباب اختيارنا للموضوع كونه موضوع العصر لأن مشكلة التلوث البحري بوقود السفن قد تفاقمت في الآونة الأخيرة بسبب زيادة استغلال الممرات المائية والمحيطات في النقل مما جعل الوضع يزداد سوءا، فالحياة البحرية تتأذى تدريجيا ولم يقف الأمر هنا وحسب وأنا أصبح يمس المناخ بسبب انبعاثات عوادم السفن وهذا الأمر يستدعي اتخاذ إجراءات الأزمات لتوفير الحماية الفعلية للبيئة البحرية من هذه الظاهرة وعليه سلطنا الضوء حول أحكام أهم اتفاقيات التي عالجت التلوث البحري بوقود السفن والمتمثلة في اتفاقية بروكسل المتعلقة بالمسؤولية المدنية لمشغلي السفن النووية لسنة 1962، واتفاقية لندن المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن الزيتي لسنة 2001.

جاء اختياري لهذا الموضوع نتيجة اهتمامي الخاص بالمجال البيئي وخاصة بما يتعلق بحماية البيئة البحرية من مخاطر متزايدة التي تسببها الأنشطة البحرية وعلى رأسها التلوث الناتج عن وقود السفن فقد

لاحظت من خلال دراستي الأكاديمية ومطالعاتي القانونية ان هذا النوع من التلوث يعتبر من اخطر اشكال التلوث البحري لما له من آثار سلبية على النظام البيئي والاقتصادي للدول الساحلية وارتبطت برغبتنا الشخصية في دراسة هذا الموضوع لسبب وجيه وهو الأستاذ الفاضل الذي رغبنا في هذا التخصص وعنوان الموضوع بصفة خاصة.

ومع تزايد حركة النقل البحري واعتماد السفن على مصادر متنوعة برزت مشكلة التلوث البحري الناتج عن وقود السفن كأحد أبرز التحديات البيئية والقانونية في الوقت الراهن ،ويعد كل من الوقود الزيتي التقليدي والوقود النووي المستخدم في بعض السفن المتطورة من مصادر الأساسية لهذا التلوث الا ان طبيعة المخاطر الناتجة عن كل نوع منهما تختلف من حيث الامتداد والتأثير ورغم وجود مجموعة من الاتفاقيات التي تنظم المسؤولية عن التلوث البحري الا ان هذه القواعد القانونية تتفاوت من حيث الشمول والفعالية حيث نجد ان التلوث بالوقود الزيتي يحكمه اطار قانوني اكثر تفصيلا بينما لاتزال المسؤولية عن التلوث النووي البحري محكومة بقواعد عامة قد لا تراعي خصوصية الفضاء البحري. ومن هنا نطرح الاشكالية التالية:

- ما مدى فعالية نظام المسؤولية المدنية التي كرسه اتفاقيتي بروكسل لسنة 1962 ولندن لسنة 2001 من أجل السيطرة على التلوث الناجم عن وقود السفن؟
 - وهل هذه الاتفاقيتين ساهمتا في تقليص من التلوث البحري الناجم عن وقود السفن؟
 - ما هي الآليات الدولية المعتمدة في علاج التلوث البحري بوقود السفن الزيتي والنووي ؟
- في سعينا للإجابة عن هذه التساؤلات اتبعنا المنهج التحليلي من خلال تحليل ما جاءت به نصوص اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي -بروكسل 1962- واتفاقية لندن 2001 الخاصة بالوقود الزيتي بهدف تبيان أحكام هذه الاتفاقيات وما مدى النجاح الذي حققته في معالجة ظاهرة التلوث البحري بوقود السفن.

أما المنهج الوصفي فقد وظفناه من أجل وصف خطورة التلوث البحري على الحياة البحرية وعلى صحة الإنسان بالإضافة الى عرض النصوص القانونية وتفسير مضامينها بشكل دقيق من خلال تقديم

صورة موضوعية وشاملة لمحتوى الاتفاقيتين من خلال استعراض المواد القانونية ذات الصلة وتوضيح الاهداف التي سعت كل اتفاقية الى تحقيقها.

واجهت هذه الدراسة عددا من الصعوبات التي اثرت على مصار اعدادها سواء من الناحية العلمية والمنهجية فعلى المستوى العلمي تمثلت في التشعب بالموضوع وتنوع ألعاده القانونية، لكونه يجمع بين نوعين من الوقود المستخدم في السفن والمتمثلة في الوقود الزيتي والنووي وهو ما استلزم البحث في أنظمة قانونية دولية متفرقة ومتخصصة تختلف من حيث الأساس القانوني وآليات المسؤولية والتعويض كما أن ندرة المراجع باللغة العربية خصوصا تلك المتعلقة بالتلوث الوقود النووي.

بناء على ما تقدم بيانه قمنا بتقسيم هذه الدراسة إلى فصلين:

الفصل الأول عنوانه بـ: المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي والذي قسمناه بدوره إلى مبحثين:

عالجنا من خلال المبحث الأول: خصوصية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي.

أما المبحث الثاني فتطرقنا من خلاله إلى المسؤول عن التلوث بوقود السفن النووي.

الفصل الثاني عنوانه بـ: "المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن الزيتي" والذي قسمناه بدوره إلى مبحثين:

تناولنا من خلال المبحث الأول خصوصية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن الزيتي.

أما المبحث الثاني فخصصناه لدراسة: المسؤول عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي.

الفصل الأول:

خصوصية المسؤولية المدنية الناجمة

عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي

الفصل الأول: خصوصية المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي

المسؤولية المدنية نظام قانوني يلتزم بمقتضاه كل من ارتكب خطأ أو عمل غير مشروع بتعويض من اضر به في نفسه أو ماله، وهذا يستلزم ان الفعل الضار هو الذي ينشئ الرابطة القانونية بين المسؤول والمضرور، وهو يفرض الالتزام بتعويض ما سببه من ضرر للغير ، وهذا على أساس القواعد العامة للمسؤولية، وهناك آراء مختلفة عبرت عما إذا كان ينبغي الأخذ أو عدم الأخذ بتعريف واسع النطاق للضرر، شاملا ليس فقط الضرر البيولوجي بل أيضا الجوانب الأخرى مثل الخسارة الاقتصادية، الضرر بالصحة البشرية والضرر الاجتماعي الاقتصادي، وتم تبين ان الضرر بحفظ التنوع البيولوجي واستعماله المستدام يصعب إلى أقصى حد إمكانية تحديد كميته، فإيجاد عتبة للضرر قد يكون أمرا لازما¹.

قد تتحقق المسؤولية المدنية في صورتها العامة بتوفر عنصر الخطأ والضرر والعلاقة السببية ومن ثم يعتبر الخطأ احد أهم الشروط التقليدية لانعقادها، لكن بخصوص أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي الأمر يختلف حيث ان هذه الأخيرة تتمتع بالخصوصية عن الأضرار التقليدية الأخرى وهذا ما جعل المسؤولية استثنائية قائمة على أساس شرطين أساسيين هما حادث التلوث والضرر الناجم عنه حيث يغيب عنصر الخطأ من دائرة شروط هذه المسؤولية بالمسؤولية المطلقة والتي تقوم بمجرد وقوع حادث التلوث ويترتب عليه ضرر دون الحاجة إلى لإثبات الطرف المتضرر لخطأ المشغل.

وهذا ما ركزت عليه الاتفاقيات الدولية المتعلقة بمجال المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية من بينها اتفاقية بروكسل لسنة 1962، التي تناولنا أحكامها في هذا المجال المتعلق بتحديد طبيعة المسؤولية الناجمة عن أضرار التلوث بوقود السفن النووي، وأركان قيامها (المبحث الأول).

إن توافر الشروط المسؤولية المدنية عن الضرر النووي تثبت حق المضرور بالمطالبة بالتعويض من خلال دعوى قضائية ترفع في الدولة العضو التي وقع الحادث النووي في إقليمها، أو في قضاء الدولة الموجود على أرض المشغل النووي، إذا كانت الدولة في غير الدول الأعضاء في الاتفاقية ولكفالة حق المضرور بتعويض مناسب وكامل يتحمل المشغل النووي، حيث حدد القانون حد أعلى وحد أدنى للتعويض يتحملها المشغل النووي وفي حال عجز هذا الأخير وعدم قدرته على الوفاء بهذا الالتزام وضع القانون عبئ التعويض على شركات التأمين، وفي حال قصور التأمين وعدم كفايته وعجزه على التعويض تتدخل الدولة لضمان التعويض الناتج عن الضرر النووي (المبحث الثاني).

¹ - بلفاضل محمد، محاضرات "أساس المسؤولية" في مقياس المسؤولية عن الضرر البيئي المتاح على منصة موودل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيارت، الجزائر، 2022م، د.ص.

المبحث الأول:

المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي.

تتحقق المسؤولية المدنية في صورتها العامة بتوفر عنصر الخطأ والضرر والعلاقة السببية ومن ثم يعتبر الخطأ أحد أهم الشروط التقليدية لانعقادها، لكن بخصوص التلوث البحري بوقود السفن النووي فإنه يتمتع بالخصوصية فيما يتعلق بتحديد عناصره حيث يغيب عنصر الخطأ من دائرة شروط قيام المسؤولية المدنية ليبقى شرطين فقط هما وقوع حادث التلوث (المطلب الأول) وضرر التلوث النووي (المطلب الثاني).

المطلب الأول:

أركان المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي.

إن المواد النووية من أكثر المواد التي تحدث دمار كبير يضر بجميع عناصر البيئة الطبيعية، وتبقى آثارها سارية لفترات طويلة من الزمن وتضر عدة أجال، وهذا ما زاد من مخاوف المجتمع الدولي ما دفعهم إلى إبرام عدة اتفاقيات دولية اقروه بموجبها مسؤولية كل من يتسبب في حدوث أضرار نووية في البيئة البحرية وحتى تقوم هذه المسؤولية لا بد ان تستند لأركان معينة¹. والمتمثلة في حادث التلوث (الفرع الأول)، ووقوع الضرر التلوث (الفرع الثاني) والعلاقة السببية التي تربط حادث التلوث ووقوع الضرر (الفرع الثالث).

الفرع الأول:

حادث التلوث.

يعتبر حادث التلوث شرط مهم لقيام المسؤولية عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن، فهو بمثابة الحلقة الأولى من حلقات سلسلة التلوث التي تبدأ بوقوع حادث التلوث وتنتهي بالضرر الناتج عنه ولكي نقول بأنه وقع حادث بحري في مفهوم التلوث بوقود السفن يجب أول أن نكون بصدد سفينة وهذا ما سنبينه من خلال التطرق لماهية السفينة (أولاً) والوقود النووي (ثانياً) والواقعة المنشأة للتلوث (ثالثاً).

¹ - بلفاضل محمد، المرجع السابق د.ص.

أولاً- تعريف السفينة النووية:

تعرف السفينة النووية بشكل عام على أنها كل سفينة تستخدم الطاقة النووية كمصدر رئيسي للدفع، مما يتيح لها العمل لفترات طويلة دون الحاجة إلى التزويد بالوقود التقليدي، تستخدم هذه التقنية بشكل رئيسي في السفن نظراً لمزايا التشغيلية¹.

1- تعريف السفينة في ظل اتفاقية بروكسل سنة 1962:

لقد عرفت اتفاقية بروكسل لعام 1962 الخاصة بمشغلي السفن النووي* على أنها، أي مركب يستخدم في الإبحار، ويحمل على متنها مفاعل نووي أو جهاز نووي يؤدي إلى إشعاعات نووية في أي غرض كان².

نستخلص من هذا التعريف أن الاتفاقية لم تفرق بين أنواع السفن بالرغم من وجود عدة أصناف من السفن النووية* ذلك لأن المشرع الدولي اشترط فقط أن يكون مصدر السفينة ووقودها وأجهزتها النووية.

وفي هذا الصدد نجد الإشارة أنه لا يوجد تعريف جامع ومانع للسفن النووية وذلك بسبب اختلاف أنواع السفن النووية واستخدامها مما يجعل من الصعب تحديد تعريف شامل ينطبق على جميع السفن وكان لاتفاقية بروكسل دوراً كبيراً في تحديد مفهوم السفن النووية.

وفي هذا الصدد تطرح التساؤلات التالية:

¹ - تم الإطلاع عليه يوم 20/03/2025 على الساعة 01:53، عبر الموقع الإلكتروني التالي: <http://www.mawdoo3.com>

*- أبرمت الاتفاقية الدولية بخصوص مشغلي السفن النووية في 25 ماي 1962، تتمثل أهداف هذه الاتفاقية فيما يلي:

- الحماية من الأضرار الناشئة عن تسيير السفن التجارية بالطاقة النووية وذلك بتأمين حصول من يصيبه الضرر على تعويض ملائم.
- حماية السفن العادية من مخاطر السفن النووية.
- كما تسعى في ذات الوقت الى تشجيع التقدم العلمي باستخدام الطاقة النووية في تسيير السفن التجارية، وذلك بوضعها حد أقصى للتعويض الذي يحكم به على المسؤول
- غير ان هذه الاتفاقية لم تدخل حيز التنفيذ.

² - المادة 01 الفقرة الأولى من اتفاقية بروكسل سنة 1962 والتي جرى نصها كالآتي:

Article: Nuclear Ship: means and ship equipped with a nuclear power plant.

هل تدرج السفن الحربية ضمن وصف السفينة في ظل أحكام اتفاقية بروكسل سنة 1962؟

وهل تطبق أحكام الاتفاقية على حطام السفن النووية؟

وقبل الإجابة عن الأسئلة لابد من الإشارة إلى مفهوم السفن الحربية ضمن ما هو مذكور أعلاه.

ويقصد بالسفن الحربية بأنها كل سفينة لها المواصفات الخارجية، المميّزة للسفن الحربية وتكون هذه

الأخيرة تابعة للقوات البحرية للدولة أو تحت إمرة ضابط يمارس مهامه أو معين من قبل تلك الدولة¹.

ولقد أدرجت الاتفاقية السفن الحربية في نطاقها وذلك بأنها نصت بعبارة صريحة في مادتها الأولى

-المذكورة سابقا- "في أي غرض كان وذلك قرينة على أنها شملت كافة السفن وحتى السفن الحربية بما

فيها التجارية والعسكرية"².

أما بخصوص الحطام فإن الاتفاقية لم تنص على حطام السفن، حيث أن الاتفاقية أوردت عبارة أي

سفينة تستعمل الوقود النووي في سيرها ولم توضح في أحكامها عليه.

يقصد بحطام بأنه بقايا السفن وحمولتها وكل منقول يطفو على وجه الماء أو يكون راسبا في قاع

البحر ويستخرج منها أو يقذفه البحر إلى الشاطئ ويدخل في الأملاك العامة. أما صاحبه فيكون عادة

قد فقد حيازته³.

الخصائص الرئيسية للسفينة النووية:

¹ - المادة 01 الفقرة الحادية عشر من اتفاقية بروكسل لسنة 1962 والتي جرى نصها كاتالي:

Articl 1 / 11 :warship means and ship brlonging to the naval forces of a state and bearing the external maeks distinguishing warships of its nation ality under the command of anoffcer duly commisssioned dy the government of such state and whosw name appears in navy list and manned dy a crew whi are under reguler naval disciplinw.

² - علامي عبد الرحمن، نظام التعويض التكملي في مجال تسوية منازعات التلوث البحري، مذكرة ماستر قانون عام كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور مولاي الطاهر، الجزائر، سنة 2018-2019م، ص46.

³ - لربي مكي، دور دولة الميناء في ازالة الحطام البحري في القانون الجزائري، مجلة البحوث القانونية والسياسية، سيدي بلعباس الجزائر، جوان 2018، ص288.

الفصل الأول: خصوصية المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي

تتميز السفينة النووية بمزايا تجعلها متميزة عن السفن الأخرى وتتمثل في:

أ- الاستقلالية العالية:

تعمل السفن النووية باستخدام المفاعلات النووية التي توفر طاقة لفترات طويلة دون الحاجة لإعادة التزود بالوقود مما يسمح لها بالبقاء في البحر لفترات ممتدة.

ب - القدرة على العمل المستمر:

تتميز السفن النووي بقدرتها على العمل المستمر دون الحاجة للتوقف لإعادة التزود بالوقود، مما يجعلها مثالية للمهام الطويلة والمستدامة.

ج - القدرة على الإبحار بسرعات عالية:

تتمتع السفن النووية بقدرة على الإبحار بسرعات عالية مما يجعلها فعالة في العمليات العسكرية والمهام التي تتطلب سرعة التنقل.

د- التصميم المتقدم:

تتميز السفن النووية بتصاميم متقدمة تشمل أنظمة دفع متطورة ومرافق متكاملة، للطاغم مما يعزز من كفاءتها التشغيلية.

هـ- القدرة على العمل في بيئات قاسية:

تم تصميم السفن النووية* للعمل في بيئات بحرية قاسية مما يجعلها مناسبة للعمليات في المحيطات المفتوحة والمناطق القطبية¹.

مفهوم السفينة في ظل اتفاقية فيينا سنة 1963:

¹ - تم الإطلاع عليه يوم 2025/03/23 على الساعة 10:25، عبر الموقع الإلكتروني التالي:

<http://www.Besinnessinsider.com>

* أمثلة عن السفن النووية أول غواصة نووية كانت عام 1954 دخلت حيز الخدمة قادرة على البقاء تحت الماء لفترات طويلة دون الحاجة لإعادة تزويدها بالوقود، وفي عام 1959 تم إطلاق أول سفينة تجارية تحمل بالطاقة النووية وذلك من أجل تعزيز الاستخدام السلمي للطاقة النووية.

الفصل الأول: خصوصية المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي

لم تقرر اتفاقية فيينا¹ تعريف محدد للسفينة بل أنها استخدمت مصطلح المنشأة النووية وهذا ما يتضح من خلال أحكامها حيث عرفت أنها أي منشأة تحتوي على وقود نووي يسمح بحدوث عملية انشطار نووية وبالتالي نستخلص ان الاتفاقية قصدت بالمنشأة النووية السفينة².
أما بخصوص السفن الحربية ومقارنة بما ذكرناه سابقا لم تشر الاتفاقية في موادها على ذلك.

ثانيا- تعريف الوقود النووي:

قد تتعدد استخدامات الطاقة النووية في المجال السلمي وهذا ما يشهده العالم حيث ارتفعت نسبة إستهلاك هذه الطاقة بشكل متفاوت خاصة فيما يتعلق بوقود السفن التي أصبحت تستعمل هذا النوع من الطاقة كوقود لتحريكها.

ولقد وردت عدة مفاهيم للطاقة النووية نذكر منها ما يلي:

التعريف العلمي للطاقة النووية:

تعتبر الطاقة النووية إحدى أنواع الطاقة والتي يتم الحصول عليها بواسطة نوعين من التفاعلات التي تجري على ذرات بعض المعادن بتحطيم نواة الذرة الثقيلة تنقسم إلى نواتين أو أكثر من عناصر أخف وهذا ما يسمى بالانشطار النووي أو باتحاد نواتي عنصرين خفيفين ليكون نواة أثقل، وهذا ما يسمى بالاندماج النووي ويصعب التغيير النووي سواء كان اندماجا أو انشطارا طاقة هائلة تظهر في صور حركة وطاقة حرارية وطاقة إشعاع³.

1- الطاقة النووية في ظل إتفاقية بروكسل لسنة 1962:

¹ - اتفاقية فيينا لسنة 1963 الخاصة بالمسؤولية المدنية بشأن مشغلي السفن النووية تم اعداد هذه الاتفاقية من طرف الوكالة الدولية للطاقة الذرية وتهدف الى تنظيم مسؤولية مشغلي المنشآت النووية عن الاضرار التي قد تسببها الحوادث النووية ،دخلت حيز النفاذ في 1977/11/12 المتاحة على الموقع الالكتروني: <https://www.iaea.org>

² - المادة الثانية من اتفاقية فيينا لسنة 1963.

³ - عزوز عبد الحليم، المسؤولية الدولية عن استخدام الطاقة النووية أطروحة دكتوراه في القانون الدولي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2022م، ص18.

الفصل الأول: خصوصية المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي

بينت الاتفاقية المقصود بالطاقة النووية بأنها أي مصدر متولد عن مفاعل النووي مما يتضح أن التعريف كان أكثر دقة وشمولية يستوعب كل أنواع التغيرات الحاصلة على الطاقة النووية¹.

الطاقة النووية في ظل اتفاقيات الدولية .

تجدر الإشارة إلى أن اتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النووي لم تتطرق لتعريف مفصل للطاقة الذرية وإنما أشارت لها فقط ذلك باعتبارها مصطلح علمي أكثر ما هو قانوني. نذكر عل سبيل المثال معاهدة منع انتشار الأسلحة النووية سنة 1968 أنها لم تتضمن أي تعريف للطاقة النووية بل نصت عليها في دباقتها الفقرة الثانية.

كما تجدر إشارة إلى مصطلح الطاقة النووية في المادة الرابعة من نفس المعاهدة.

أما بالنسبة للنظام الأساسي للوكالة الدولية للطاقة الذرية انطلاقاً من اسمها وكذلك من خلال ما نصت عليه كثيراً من خلال موادها نذكر المادة الأولى منها بخصوص إنشاء الوكالة تنشئ الدولة الأطراف منها من هذا النظام الأساسي للوكالة الدولية للطاقة الذرية².

وتعد تطبيقات الطاقة النووية جزءاً هاماً من الاستخدامات السلمية وتشمل الاستخدام السلمي العلوم النووية وتطبيقاتها التقنية المختلفة في مجالات واسعة، تلمس قطاعات متعددة ومنها الوقود النووي الذي يعد البديل المناسب للوقود الأحفوري (البترول الغاز الفحم) حيث تمكنت الدول الصناعية المتقدمة من استعمال الوقود النووي في تسيير السفن والغواصات والمراكب الفضائية³.

¹ - محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسؤولية المدنية في المجال النووي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2008م، ص15.

² - قويدري أحمد وباهي سليم، أبعاد الاستخدام السلمي للطاقة النووية والتأثير على العلاقات الدولية، مذكرة ماستر، تخصص تحليل السياسة الخارجية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور، الجزائر، 2016-2017م، ص-ص14-15.

³ - عزوز عبد الحليم، المرجع السابق، ص25.

ب_ الوقود النووي بشكل عام بأنه هو مادة تستخدم في المفاعلات النووية لإنتاج الطاقة من خلال تفاعلات الانشطار النووي تتضمن هذه المواد عادة نظائر قابلة للانشطار مثل اليورانيوم 235 والبلوتونيوم 239.¹

2- الوقود النووي في ظل اتفاقية بروكسل 1962:

بينت الاتفاقية ماهية الوقود النووي حيث عرفته على أنه أي مادة تولد طاقة نووية تحمل أو تعد للعمل أو تخصص للسفينة النووية.²

وما يتضح من خلال هذا التعريف أن الاتفاقية لم تميز بين أنواع الوقود بل شملت كافة الوقود بالرغم ان هناك أنواع متداولة فيه بحيث يتجلى هذا الاختلاف حسب المادة الأساسية المستخدمة وطرق المعالجة والتطبيقات المختلفة له.

ثالثا- الواقعة المنشئة للتلوث:

يقصد بالواقعة عموما بأنها الحادثة أو النشاط الذي يؤدي إلى حدوث تلوث بيئي سواء كان ذلك عن طريق الهواء أو عن طريق الماء أو التربة وقد تكون ناتجة عن تدخل الإنسان مثل إلقاء النفايات السامة في البيئة البحرية أو تكون عن كوارث طبيعية في حد ذاتها مثل الفيضانات.³

الواقعة المنشئة للتلوث في ظل اتفاقية بروكسل 1962:

حددت الاتفاقية المقصود بالحادث النووي بأنه كل حادث أو سلسلة أحداث من مصدر أو منشأة واحدة تسبب ضررا نوويا، أو بمعنى أنه الحادث النووي الذي ينشئ عن استخدام أو وجود الوقود النووي أو المنتجات أو النفايات المشعة على متن السفينة.⁴

¹ - تم الإطلاع عليه يوم 2025/03/23 على الساعة 12:25، عبر الموقع الإلكتروني التالي: <https://wikipedia.com>

² - المادة 01 الفقرة الخامسة من اتفاقية بروكسل 1962 والتي جرى نصها كالآتي:

Nuclear fuel means and material which is capable of producing energy by a self sustaining process of nuclear fission and which is used or intended for use in a nuclear ship.

³ - تم الإطلاع عليه يوم 2025/03/23 على الساعة 14:02، عبر الموقع الإلكتروني التالي: <https://mawdoo3.com>

⁴ - المادة 01 الفقرة الثامنة من اتفاقية بروكسل لسنة 1962 التي جرى نصها كالآتي:

Nuclear incident means any occurrence or series of occurrences having the same origin causes nuclear damage .

الفصل الأول: خصوصية المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي

بناءً على ما نصت عليه الاتفاقية حيث أنها اشترطت وحدة المصدر في قيام الواقعة المادية، فمثلاً في حالة جنوح سفينة* النووية وأدى هذا الجنوح إلى تصادم السفن*، فترتبت عنه أضراراً يعتبر في هذه الحالة كلتا الحادثتين حادثاً واحداً وهذا حسب ما تضمنته أحكام الاتفاقية.

الواقعة المنشئة للتلوث في ضوء اتفاقية باريس 1960 :

نصت اتفاقية باريس في تعريفها للواقعة المنشئة للتلوث بأنها كل حادث نووي أو سلسلة من الأحداث النووية التي تنشأ عن المواد النووية على متن السفينة، بفعل انفجار أو تسرب إشعاعي أو غيرها من الأسباب¹.

الفرع الثاني:

وقوع ضرر التلوث البحري بالوقود النووي.

يعرف الضرر البيئي بأنه ذلك العمل الضار الناجم عن التلوث والذي يتسبب فيه الإنسان للبيئة ويصيب مختلف مجالاتها كالماء والهواء ما دامت هذه العناصر مستعملة من قبل الإنسان (أولاً) بحيث يتمتع الضرر الناجم عن تلوث البيئة البحرية بوقود السفن النووي بخصائص تميزه عن غيره من الأضرار العادية (ثانياً) حيث أقرت المعاهدات الدولية أحكاماً خاصة لتنظيمه (ثالثاً).
طبقاً للقواعد العامة يعرف الضرر على أنه الأذى الذي يصيب الشخص من جراء المساس بحق من حقوقه أو بمصلحة مشروعة له، ويرى البعض إلى أن الضرر المعتبر هو إنقاص حق الإنسان من حقوقه الطبيعية أو المالية².

* يقصد بجنوح السفن هو نوع من الحوادث البحرية الناجمة عن ارتطام السفن بقاع البحر أو ممر مائي مما يؤدي إلى تلف الجزء المغمور من السفينة وخاصة الهيكل السفلي مما قد يؤدي إلى تسرب الماء والتي قد تعرض سلامة السفينة للخطر وعدم الاستقرار راجع ذلك على موقع: <https://wikipedia.com>

* يقصد بالتصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركبة ملاحية داخلية بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم راجع المادة 01 من معاهدة بروكسل المتعلقة بلمصادمات البحرية لسنة 1910.

² - بوفلجة عبد الرحمن، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، ودور التأمين أطروحة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، الجزائر، 2015 2016م، ص-ص 65-66.

الفصل الأول: خصوصية المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي

وهناك اتجاه آخر في تعريف الضرر البيئي حيث ينطلق من خصوصيات هذا الضرر الذي ترتب عن الاعتداء على البيئة، أو على عنصر من عناصرها باعتبارها مركبا إيديولوجيا معقدا من جهة، وتدخل الظواهر البيئية من جهة أخرى يؤدي ذلك إلى صعوبة تحديد الضرر البيئي، فهناك العديد من الظواهر الإيكولوجية والتي تعيش في الأوساط المائية مما يصعب منه ضبط تعريف للضرر البيئي. يختلف تعريف الضرر باختلاف عناصر البيئة وتعدد مجالاتها حيث هناك أضرار ناجمة عن التلوث النووي التي جاء فيها أن التلوث النووي باعتباره ضرا بيئيا وهو الضرر الذي يؤدي إلى خسائر في الأرواح أو خسائر في الممتلكات¹.

أولا- ماهية الضرر النووي:

يتمتع الضرر النووي بخصوصية تميزه عن غيره من الأضرار التقليدية² المتعارف عليها، ويعتبر الضرر النووي بمثابة الركن الجوهري في المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، إذا أنا الوظيفة التي شرعت من أجلها قواعد المسؤولية تكمن في جبر الضرر.

¹ - أحمد عبد، سلامة قانون حماية البيئة دراسة تحليلية والتأمين وتأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، ط1، النشر العلمي والمطابع، جامعة الملك سعود، الرياض، المملكة العربية السعودية، 1997م، ص499.

خصائص الضرر البيئي:

يتميز الضرر البيئي بخصائص تجعله ذات طبيعة مختلفة تتمثل في ظر بيئي غير مباشر يتعلق هذا الضرر بالوسط البيئي فيغير من عناصر البيئة أو التربة أو الهواء وهذا الضرر في اغلب الاحيان لا يمكن اصلاحه فالضرر غير مباشر تدخل عوامل اخرى بين الفعل والنتيجة. راجع في ذلك: خروبي محمد، الاليات القانونية لحماية البيئة في الجزائر، مذكرة ماستر كلية الحقوق والعلوم السياسية تخصص قانة اداري، جتمعة قاصدي مرباح ورقلة، 2013، ص39.

- ضرر بيئي غير شخصي هو ضرر يصيب الموارد الحيوية والغير حيوية للبيئة فهو يمس شئ مستعمل نت قبل مجتمع لذلك فان اغلبية التشريعات قد مكنت الجمعيات البيئية من ممارسة حق التمثيل القانوني. راجع في ذلك بلحاج وفاء التعويض عن الضرر البيئي في التشريع الجزائري، مذكرة ماستر تخصص قانون اداري جامعة محمد خنير، بسكرة، الجزائر، ص24.

- ضرر بيئي انتشاري: يعتبر الضرر البيئي ضرر واسع النطاق وقد يمتد من مكان الى اخر.

- ضرر بيئي متراخي (تدريجي): ضرر البيئي لا تظهر نتائجه فورا قبل حدوث عملية التلوث في البيئة في اغلب الاحيان وانما يتراخي في ظهوره الى المستقبل. راجع في ذلك عاطف النقيب، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن الفعل الشخصي، ط3، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1984م، ص256.

الفصل الأول: خصوصية المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي

ولكي يكون الضرر النووي قابل للتعويض بمقتضى القانون الخاص بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، اشترط القانون النووي توافر شرطان أساسيين في الضرر النووي وإلا فإنه يحال للقواعد العامة للمسؤولية المدنية الأول يتعلق بارتباط الضرر بمنشآت النووية والثاني يرتبط بالحادث النووي والخواص الإشعاعية للمواد النووية.

الضرر النووي في ظل اتفاقية بروكسل لسنة 1962:

أما الأضرار النووية في ظل اتفاقية بروكسل 1962 فتعرف بأنها أية خسائر في الأرواح أو الإصابات أو الأضرار التي تحدث في الممتلكات والتي تحدث نتيجة الخواص الإشعاعية أو من اجتماع الخواص الإشعاعية السامة والانفجارية وكل ما ينتج عن الوقود النووي أو أية خسائر وأضرار أخرى يحددها القانون الوطني وبالقدر الذي يراه مناسب¹.

وبذلك يمكن القول أن الخسائر التي يسببها حادث التلوث النووي أو المنتجات أو النفايات المشعة التي تتمثل في فقدان الحياة أو فقدان الأموال أو أي ضرر شخصي هي أضرار تطبق عليها أحكام الاتفاقية.

ب - النطاق الجغرافي للأضرار التلوث النووي في ظل أحكام اتفاقية بروكسل:

أما بخصوص النطاق الجغرافي للأضرار التلوث النووي نصت على أنه تسري أحكام الاتفاقية عن الأضرار النووية التي تحدث في المياه البحرية التي تخضع لسيادة الدولة صاحبة العلم وفي المياه الدولية. إضافة إلى المياه الداخلية أو المياه الإقليمية للدولة صاحبة العلم بشرط أن تكون الدولة صاحبة العلم قد وافقت على تطبيق أحكام الاتفاقية في هذه المياه².

¹ - المادة 01 الفقرة السابعة من اتفاقية بروكسل الخاصة بمسؤولية مشغل السفن النووية لسنة 1962 والتي جرى نصها كالاتي :

(Nuclear damage) means loss of personal injury and loss or damage to property which arises out of or results from the radioactive properties or combination of radioactive properties with toxic, explosive or other hazardous properties of nuclear fuel or of radioactive products or waste. and other loss, damage or expense so arising or resulting shall be included only if and to the extent that the applicable national law so provides

² - المادة 02 من نفس الاتفاقية والتي جرى نصها كالاتي :

الفصل الأول: خصوصية المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي

يلاحظ أن الاتفاقية تحدد نطاق تطبيقاتها بناء على مكان وقوع الحادث النووي ويعطي أو تقدم الأولوية لدولة للعلم بشرط أن تكون الدولة مصادقة على الاتفاقية.

الضرر النووي في اتفاقية فيينا الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار النووية:

أما اتفاقية فيينا فقد نصت على أن الأضرار هي الخسائر التي تتمثل في فقدان الحياة أو أي ضرر شخصي، أو فقدان للأموال، أو أي أضرار تلحق بالأموال نتيجة للخصائص الإشعاعية أو مجموعة من هذا الخصائص، بالإضافة إلى الخصائص السامة أو الانفجارات أو غيرها من الخصائص الخطيرة المتعلقة بالوقود النووي وكذلك الناتجة عن النواتج أو الفضلات الإشعاعية في المواد النووية القادمة من أو المرسلة إلى منشأة نووية، كما يشمل ذلك أي فقدان للحياة أو ضرر يلحق بأموال الناتج عن الإشعاعات أخرى تصدر من أي مصدر إشعاعي داخل المنشأة نووية وذلك وفقاً لما يحدده قانون الدولة التي فيها هذه المنشأة¹.

يظهر من التعريف وجود تطابق يكاد يكون تاماً مع تعرف الأضرار النووية الوارد في الفقرة السابعة من المادة الأولى من اتفاقية بروكسل الخاصة بمسؤولية مشغلي السفن النووية لسنة 1962، وعليه مازالت الأضرار الأدبية البيئية غير مشمولة بالتعويض، وفقاً للأحكام المسؤولية الاستثنائية للمشغل النووي²

Article 1, Paragraph "Nuclear incident" means any occurrence or series of occurrences having the same origin which causes nuclear damage or, only with respect to preventive measures, creates a grave and imminent threat of causing such damage

¹ - وائل أبو طه، الضرر النووي، المفهوم وشروط التحقق، "دراسة مقارنة بين الاتفاقيات العربية والتشريعات الوطنية"، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية، كلية القانون جامعة الشارقة، مج13، ع02، ديسمبر 2016م، ص99.

² - المادة 01 الفقرة الثانية من اتفاقية فيينا المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية (1963)، حيث جرى نصها على النحو التالي:

Article I, Paragraph (k) "Nuclear damage" means: (i) loss of life or personal injury; (ii) loss of or damage to property; and, to the extent determined by the legislation of the competent court: (iii) economic loss arising from such loss or damage; (iv) the cost of measures of reinstatement= of impaired environment; (v) loss of income derived from a direct economic interest in any use or enjoyment of the environment; (vi) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by such measures

الضرر النووي ضمن اتفاقية باريس لسنة 1960:

عرفت الاتفاقية الضرر على أنه تلك الأضرار التي تلحق الأفراد أو الممتلكات إذا كان الضرر راجعا إلى حادث نووي أحدثه الوقود النووي أو المنتجات أو النفايات المشعة أو المواد المنبعثة من هذه المنشأة بل إضافة إلى الأضرار الاقتصادية وتدابير الوقائية¹.

الفرع الثالث:

العلاقة السببية.

حتى تقوم المسؤولية المشغل بالتعويض على أضرار التلوث النووي لا بد من القيام علاقة سببية بين حادث النووي و الضرر الذي حدثه لكن هذه الأضرار تتمتع بالخصوصية تتمثل أساسا في طول مدة ظهورها، أو قد تتدخل بجانبها عوامل أخرى لا تتعلق بالنشاط النووي في حد ذاته وهذا ما يعيق إثبات العلاقة السببية بين الحادث النووي و الضرر وللتفصيل أكثر عن العلاقة السببية نتناول تبعا ما يلي :

- ماهية العلاقة السببية (أولا)

- صعوبة إثباتها (ثانيا)

- مدى تطبيقها ضمن أحكام اتفاقية بروكسل لسنة 1962 (ثالثا) .

أولا- تعريف العلاقة السببية:

تعتبر العلاقة السببية ذات أهمية كبيرة في مجال قيام المسؤولية الموضوعية -التي سوف نتطرق إليه لاحقا-، فهي التي تحدد الفعل المنتج للضرر وسط بالأفعال المتنوعة المحيطة بالحادث فإذا وقع الضرر

¹ - المادة 03 من اتفاقية باريس بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة 1960.

Article 1 – Definitions For the purposes of this Convention: (vii) "Nuclear damage" means: Loss of life or personal injury; Loss of or damage to property; Economic loss arising from loss or damage referred to in sub-paragraphs 1 or 2, insofar as not included in those sub-paragraphs, if incurred by a person entitled to claim in respect of such loss or damage The cost of measures of reinstatement of impaired environment, unless such impairment is insignificant, if such measures are actually taken or to be taken, and insofar as not included in sub-paragraph environment, incurred as a result of a significant impairment of that environment, and insofar as not included in sub-paragraph 2;The costs of preventive measures, and any loss or damage caused by such measures.

وكان السبب في وقوعه فعلى المدعى عليه فإن المسؤولية تنشأ في هذه الحالة، وعلى شرح العكس فإذا أثبت المدعى عليه أن الفعل المنسوب إليه لم يكن له أي أثر في حدود الضرر فإن المدعى عليه، سيكون معفى من المسؤولية، وبالإضافة إلى ذلك توجد أهمية أخرى علاوة على ما سبق فهي تستعمل في تحديد نطاق المسؤولية¹.

ثانيا- صعوبة إثبات العلاقة السببية:

ومن المؤكد أن رابطة السببية بين نشاط معين والنتيجة المترتبة عليه لا تثير أي صعوبة إذا كان هذا النشاط والمصدر الوحيد لها، إذا تحققها يكون حينئذ واضحا لا غموض فيه ولا صعوبة وإنما تتراوح هذه الرابطة بين الوجود والعدم إذا ما تدخلت أسباب أخرى في أحداث النتيجة وهذا هو الإشكال المثار فهناك بعض الأضرار لا تظهر نتائجها إلا بعد فترة زمنية طويلة، فبالإضافة ذلك قد يتسبب في أحداثها أكثر من سبب، قد تتعذر في بعض الأحيان تحديد السبب المؤدي إلى تلك النتيجة الضارة، بالبحث عن الرابطة السببية في خضم هذه الصعوبات سيصطدم بمجموعة متنوع من العوامل المختلفة أدت إلى إحداث هذا الضرر (هذا على وجه العموم)².

إضافة أنه يعتبر إثبات الرابطة السببية من الأمور الصعبة في مجال المنازعات البيئية بل ويعتبرها جانب من الفقه العلاقة الأضعف، في هذا المجال ذلك أن أغلب الأضرار غير مباشرة (كما أشرنا). كما أنه يشترك في أحداثها مصادر متعددة، لدى فإن إرجاع الضرر إلى مصدر محدد يرتبط بالعلاقة السببية المباشرة مع هذا المصدر يعتبر من الأمور الصعبة، وتكمل أيضا صعوبة العلاقة السببية كركن ثالث من المسؤولية المدنية عن الأضرار في الحصول فارق زمني بين تحقيق الركن الأول والركن الثاني منه فعادة ما يظهر الضرر بعد مدة زمنية من حصول الفعل الضار³.

¹ - عراب كميلة، المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل البيانات للنقل، العدد 07، تيزي وزو، الجزائر، ديسمبر 2018م، ص 106.

² - واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث "دراسة مقارنة"، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2009-2010م، ص-ص 237-238.

³ - نفس المرجع، ص-ص 249-250.

ثالثا- مدى تطبيق العلاقة السببية في ظل أحكام اتفاقية بروكسل 1962:

نصت أحكام الاتفاقية على أن مشغل السفينة هو المسؤول عن جميع الأضرار النووية، بشرط أن تكون هذه الأضرار وقعت نتيجة حادث نووي متسبب من الوقود أو بقايا المشعة¹. أو بمعنى آخر حتى تقوم مسؤولية المشغل (مالك السفينة النووية) بتعويض أضرار حوادث التلوث النووي، لا بد من قيام علاقة سببية بين حادث التلوث النووي والضرر الذي يحدث، لكن هذه الأضرار تتمتع بخصوصية تتمثل أساسا في طول مدة ظهورها، أو قد تدخل بجانبها عوامل أخرى لا تتعلق بالنشاط النووي في حد ذاته (كما أشرنا سابقا على وجه العموم)، وفي حالة تدخل عدة أسباب مع سبب النووي ففي هذه الحالة، وإذا تعذر الفصل بين الأضرار الناجمة عن الحادث النووي تستند جميع الأضرار إلى الحدث النووي ذاته.

فإذا ترتب الضرر النووي مثلا على تصادم سفينة نووية وأخرى غير نووية فإذا فالرجوع يكون دائما على مشغل المنشأة النووية².

المطلب الثاني:

أساس المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن.

ان أي نشاط يؤدي إلى الإضرار بالبيئة البحرية، أو الاعتداء على مكوّناتها فان محدثه يعتبر مسؤولا أمام القانون عن تصرفاته الضارة بالموارد البيئة وما يمكن استنتاجه في ذلك ان خصوصية أضرار البيئة البحرية يطرح عدة صعوبات في تحديد طبيعة المسؤولية.

سنقوم من خلال هذا المطلب بمناقشة أساس المسؤولية المدنية عن التلوث بوقود السفن النووي، حيث سنتعرض من خلال تقسيم هذا المطلب ما يلي:

¹ - مادة 02 الفقرة الاولى من اتفاقية بروكسل لعام 1962

:the operator of a nuclear ship shall be absolutely liable for and nuclear damage upon proof that such damage has caused by a nuclear incident involving the nuclear fuel of radioactive products or waste produced in such ship

² - بشرى عمايدية، وريدة جندلي، إعفاء مشغل المنشأة النووية من المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمواد النووية، مجلة البحوث في الحقوق والعلوم السياسية، مج10، ع03، الجزائر، 2025م، ص-ص133-135.

الفرع الأول:

ماهية المسؤولية الموضوعية.

الفرع الثاني: مدى تطبيق المسؤولية الموضوعية على الأضرار الناجمة عن وقود السفن النووية. تعتبر المسؤولية الموضوعية بمثابة نظام قانوني استثنائي وذلك نظرا لخصوصية الضرر النووي (أولا) قد تبنت هذا النظام العديد من الاتفاقيات الدولية وعلى رأسها اتفاقية بروكسل 1962 وهذا ما يتضح من خلال أحكامها (ثانيا).

أولا- نشأة المسؤولية الموضوعية:

لقد أدى التقدم العلمي والتطور التقليدي في المجتمع المعاصر لظهور العديد من التقنيات الحديثة التي قدمت للبشرية سلعا أكثر رفاهية أسهمت في تفسير حياة الإنسان وحققت له المزيد من الرفاهية على النحو الذي أصبح من غير الممكن الاستغناء عنها، إلا أن هذه التقنيات الحديثة تحمل في ذاتها أخطارا كاملة تهدد حياة الإنسان، وهذا الأمر الذي بدت معه الحاجة الماسة لمواجهة تلك المخاطر المستحدثة وتنظيم مسؤولية ناشئة عنها، مع الأخذ بعين الاعتبار أن القواعد العامة في المسؤولية المدنية القائمة على فكرة خطأ، لم تعد تكفي للإحاطة بها¹.

وقد اتجه الفقه الدولي في نهاية القرن التاسع عشر (19) إلى تأسيس مسؤولية على مجرد التسبب في أحداث الضرر بصرف النظر عن الخطأ، ويعرف هذا النوع من المسؤولية بالمسؤولية على أساس المخاطر أو المسؤولية المطلقة².

¹ محمد ابراهيم عبد الفتاح يس، المسؤولية الموضوعية عن المخاطر المستحدثة "دراسة مقارنة"، مجلة بنها للعلوم الإنسانية، مج01، ع01، ج02، الجزائر، 2022م، ص01.

² معزي حب الله خالد، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، مذكرة ماستر، تخصص قانون دولي عام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خثير، بسكرة، الجزائر، 2019-2020م، ص42.

ثانيا- مفهوم المسؤولية الموضوعية:

تعرف بأنها المسؤولية القائمة على فكرة الضرر فعنصر الضرر هو الذي تدور معه المسؤولية الموضوعية وجوبا وعندما بمعنى أن المسؤولية المنعقدة من جراء إثبات الضرر للمضرور الذي لحقه ولا يمكن دفعها فقط بنفي الحق أو إثبات العكس¹.

ثالثا- خصائص المسؤولية الموضوعية:

تتميز المسؤولية الموضوعية بخصائص المتمثلة في:

أ - المسؤولية القائمة على أساس الضرر:

يقصد بها أن المسؤولية الموضوعية تستند في محلها على فكرة الضرر في البحث فيها وإثبات قيم أحكامها يرجع ذلك إلى الضرر فهي تهدف إلى توفير ضمان وحماية لجبر الأضرار الناجمة عن الأنشطة التكنولوجية الحديثة، فضرر هو الشرارة الأولى المولدة للمسؤولية وبدونه لا يمكن انعقاده ولا يمكن دفع هذه المسؤولية لا بنفي الخطأ أو حتى إثبات السبب الأجنبي فالمسؤولية هنا تقوم على تعويض المضرور أي توافر الضرر والعلاقة السببية².

ب - المسؤولية تغطي الأضرار الجسيمة:

تنطبق المسؤولية الموضوعية عن الأضرار التي تتميز بجسامة فيكون موضوع المسؤولية هو العنصر الرئيسي في تقدير التعويض وليس البحث عن الشخص المسؤول أو الخطأ لأنه لن يجدي حتى لو عرف استحالة تغطية هذه الأضرار الجسيمة ولذلك نجد في بعض النصوص التشريعية جعلت التأمين فيها إجباريا،

¹ - أحمد عبد التواب محمد بمجت، المسؤولية المدنية عن مضار البيئة، د - ط، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2008م، ص110.

² - خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث، ط01، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2011، ص117.

وخاصة في الحالات التي تتميز بضخامة التعويض عجز أي فرد أو جهة عن التحمل تلك المبالغ للتعويض¹.

ج- المسؤولية مركزة (التركيز على شخص مسؤول):

تتميز المسؤولية الموضوعية في هذا الصدد بأنها تبحث عن الشخص المسؤول وليس عن الخطأ مثلاً عند وقوع حادث نووي تنشأ عنه أضرار نووية فإن المضرور يجب عليه محاولة تحديد الشخص المسؤول لكي يقوم برفع دعوى التعويض قبله².

وفي هذا المجال نجد أن اتفاقية بروكسل لسنة 1962 قامت بتركيز المسؤولية على مشغل السفينة النووية (مالك السفينة النووية)*.

باعتباره الشخص الذي ترخص له بنشاط وهو المعترف له من جانب الاتفاقية كمشغل لهذه المنشأة وهو المسؤول عن الأضرار الناجمة عن الحوادث النووية³.

د- المسؤولية المحددة لسقف التعويض:

أن المسؤولية الموضوعية تقوم بإلزام المسؤول بالتعويض الضرر دون تكليف المضرور بإثبات خطأ من جانب المسؤول، فإنه من أجل إيجاد التوازن وتوفير حماية للمضرور وتعويضه دون إجحاف بالمسؤول غير المخطئ ولعدم إيجاد عقبات في النشاط الحديث في هذا المجال، كان لابد من إيجاد أسس ومعايير تحديد التعويض في هذا المجال⁴.

¹ - بلمرابط سمية، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن الزيتي، نفس المرجع، ص59.

² - اسماعيل احمد محمد عبد الحفيظ، فكرة الضرر في قانون البيئة، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، مصر، 2017م، ص95.

* يقصد به بمشغل السفينة حسب المادة 01 الفقرة السابعة اتفاقية بروكسل لسنة 1960 على أنه:

Operator means the person authorized by the licencing stateto opert a nuclear ship or where a contracting state operates a nuclear ship that state

³ - المادة 02 الفقرة الأولى السابقة الذكر .

⁴ - عبادة قادة، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، د -ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2017م، ص110.

الفصل الأول: خصوصية المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي

- وهذا ما تصدت له إتفاقية بروكسل حيث حددت الحد الأقصى للتعويض بمبلغ 1500 مليون فرنك وهو مبلغ يلزم الضمان أدائه من الدولة المسجلة أي الدولة التي تشغل السفينة في الحوادث الكبرى¹.

رابعاً- أساس المسؤولية الموضوعية:

تسند المسؤولية الموضوعية بصفة أساسية إلى تأصيل جوهري وهو فكرة تحمل التبعة، أو ما يطلق عليها في الفقه الإسلامي قاعدة الغنم بالغرم إضافة إلى قاعدة الخطر المستحدث وقاعدة العدالة سوف نتطرق إلى هذه المفاهيم على النحو التالي:

1- قاعدة الغنم بالغرم:

تقوم هذه القاعدة على أنه كل من يستفيد من مصادر معينة يجب عليه أن يتحمل مغارمها عندما تسبب أضرار للغير، أو بمعنى أنه من يحصل على فائدة مشروع ما يلزم بالتعويض الأضرار الناجمة عن هذا المشروع، فمن يغنم من تشغيل مشروع له أن يغرم التعويض للضرر الناجم عن هذا التشغيل دون أن يرهق المضرور بعبء الإثبات لاستحقاق التعويض فمن يلوث عليه الإصلاح².

2- العدالة:

تعتبر نظرية تحمل التبعة أقرب إلى الأخلاق والعدالة فالمضرور في غالب الأحوال لم يفعل شيئاً وإنما يقتصر دوره على تحمل الضرر، أي تحمل المعاناة فقط وما دام الأمر كذلك فإنه ليس هناك أي مبرر لكي يجعله يتحمل عبء ذلك الضرر، أما مرتكب الفعل الضار فإنه على العكس من ذلك قد قام بنشاط ما، فإن ترتب على نشاطه هذا النتائج مريحة، فإن معنى ذلك أنه هو الذي يجني فائدة هذا النشاط وبما أن نشاطه كان ضاراً بالغير فإنه من العدل أن نلقي على عاتقه عبء هذا الضرر، وفي هذا الصدد يقول "جوسدان": "المسؤولية سبب الأشياء الجامدة إنما ترجع إلى العدالة فالعدالة تقضي، جبر

¹- ابن عيسى، المسؤولية الدولية عن الاستعمال السلمي للطاقة النووية، رسالة الماجستير، تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، الجزائر، 1999م، ص52.

²- بلمرابط سمية، المسؤولية المدنية عن الأضرار تلوث البحري بوقود السفن الزيتية، المرجع السابق، ص134.

الضرر والمساواة، بين مراكز المواطنين، إذا ليس من العدل في شيء أن ينتفع الإنسان من ملكه بينما لا يتحمل أضراره"¹.

3- الخطر المستحدث:

أي أن كل من يستحدث خطراً متزايداً للغير باستخدام أشياء معينة كالآلات والسيارات... الخ. يلزم بتعويض الضرر الذي يصيب الغير عند تحقق الخطر كما ذكر العالم الفرنسي l'abbé بان الأساس الذي يجب أن تقوم عليه المسؤولية ليس هو الخطأ الذي ينشأ بفعله في المجتمع مخاطر مستحدثة يتعين عليه تحمل تبعيتها، وفي مجال الأضرار النووية الناجمة عن الأنشطة الذرية ينبغي تحمل مشغلي المصدر النووي احتمال المخاطر باعتباره المستفيد من استخدام هذه الطاقة.²

أوجه التبعة الكاملة إن لنظرية التبعة ثلاثة أوجه هي كالتالي:

أ- تبعة الربح:

ويقصد به من يستفيد من نشاط خطر وضار يجب عليه أن يتحمل تبعيته، ويعوض كل ضرر عن ذلك إذا ليس من العدل أن يستأثر بمنافع النشاط وغيره بتحمل مخاطره ويتكبدتها باعتبار أن من له النفع حقت عليه التبعة طبقاً للقاعدة لا ضرر ولا ضرار.³

ب- تبعة النشاط:

يقصد بتبعة النشاط أن من استحدث خطراً للغير سواء بنشاطه الشخصي أو باستخدامه أشياء معينة، يلزم بتعويض الضرر الذي يصيب الغير، عند تحقق هذا الخطر فمن يستعمل بمصلحته آلات خطيرة يجب أن يتحمل نتيجة ذلك دون الحاجة إلى وقوع الخطأ من جانبه.

¹ - ياسر محمد، فاروق الميناوي، المسؤولية المدنية الناشئة عن التلوث البيئي، ط01، دار الجامعة الحديثة، مصر، 2011م، ص372.

² - ياسر محمد، فاروق الميناوي، نفس المرجع، ص74.

³ - محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناجمة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها وفقاً لقانون الإمارات العربية المتحدة "دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين العربية"، ط01، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2008م، ص346.

ج- تبعة السلطة:

ومفاد ذلك أن من يرأس مشروعاً ما يجب أن يكون مسؤولاً عن الضرر الناجم عنه حتى ولو لم يكن قد ارتكب خطأ، فيكون ذلك مقابل ما له من سلطة¹.

وبمقتضى هذه النظرية يكون الشخص مسؤولاً عن الأضرار الحاصلة بسبب نشاطاته الخطيرة حتى لو كان حريصاً ولم يصدر عنه خطأ، وعليه تنعقد المسؤولية دون الحاجة إلى إثبات خطئه أو إهماله ولا شك أن في ذلك حماية أكبر للمضرورين².

ولقد وصف الفقيه الفرنسي Dtruclet التطور الذي وصل إليه قانون المسؤولية أن لكل ضرر تعويض.

ونظراً للاهتمام بالبيئة وعناصرها فقط اهتم بها علماء الفقه والباحثين وضعوا القواعد التي يجب من خلالها الاهتمام بالبيئة والمحافظة عليها بشتى الطرق، خاصة البيئة البحرية نظراً لتطور وسائل النقل والمواصلات في البحر واحتياج البشر إليها يترتب عن ذلك استخدام أنواع مختلفة من الوقود، وخاصة الوقود النووي، الذي قد يسبب انتشار التلوث في البيئة البحرية فكان لا بد من تحديد المسؤولية للوقوف على سبب الضرر لمواجهته بكافة الطرق لإصلاح البيئة البحرية وتعويض ضحايا ذلك التلوث³.

الفرع الثاني:

مدى تطبيق المسؤولية الموضوعية على الأضرار الناجمة عن تسرب وقود النووي.

قبل التطرق إلى تكريس المسؤولية الموضوعية يجب ذكر الحكمة من تبني هذه المسؤولية الحكمة من تبني المسؤولية الموضوعية على الأضرار النووية الناجمة عن الوقود النووي:

¹ - محمد حمداوي، المرجع السابق، ص-ص 99-100.

² - بلمرابط سمية، المرجع السابق، ص 55.

³ - عصمت إبراهيم، الصوفي حسين، المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط، مجلة بحوث الشرق الأوسط، مج 01، ع 34، لبنان، 2017م، ص 269.

الفصل الأول: خصوصية المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي

ونظرا لخطورة الوقود النووي ولما يترتب عنه من أضرار جسيمة وخطيرة كان لابد من البحث على أسس تتجسم مع الأخطار النووية حيث تم إبرام عدة اتفاقيات مثل اتفاقية بروكسل 1962 وغيرها من الاتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار النووية^{1**}، من أجل فرض المسؤولية المدنية على الشخص الذي يكون سببا في حدوث ضرر التلوث البحري النووي، بحيث ركزت المسؤولية على مشغل المنشأة النووية، وتبنت المسؤولية الموضوعية وذلك راجع إلى:

- صعوبة إثبات الخطأ في حالة وقوع أضرار سببها منشأة نووية ملتزمة بجميع اللوائح والمعايير المفروضة عليها من الهيئات المختصة،

- غموض طبيعة تشغيل المنشآت النووية، خاصة إذا تعلق الخطأ بأمر فنية يجهلها المضرور.

الأضرار المترتبة عن التسرب الإشعاعي قد تكون مؤجلة وليست حالة، وقد تستغرق مدة زمنية طويلة لكي تظهر آثارها.

- بعض الحوادث الناتجة عن استغلال المنشآت النووية، تؤدي إلى أضرار ومخاطر لا حدود لها، الأمر الذي يؤدي إلى استحالة إثبات المضرور للخطأ.

إذا تعدت أضرار الحادث النووي حدود الدول وأعاق هذا الأمر المضرور على إثبات السلوك الخاطئ للمشغل.

كما أنه في الكثير من الحالات لا يكون الضرر النووي واضحا ولا ملموسا أو حسيا فيتعرض له المضرور دون أن يشعر، ومن ثم فإنه لا يستطيع إحداثه أو الإفلات منه، وقد تتراخ آثار الأضرار لسنوات عديدة ولا تظهر فور التعرض الإشعاعي، مما يجعل أمر إثبات خطأ المشغل مستحيلا ولعل السبب في ذلك يرجع إلى أن مشغل السفينة يستفيد من خدمات السفينة وبالتالي يتحمل نتائجها الضارة.

¹ - هناك العديد من الاتفاقيات المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية تتمثل في ما يلي:

* اتفاقية فيينا لعام 1963 والخاصة بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية.

* اتفاقية بروكسل 1971 الخاصة بمشغلي السفن النووية.

كما أن مشغل السفينة يكون مسؤول عن الأضرار في حالة الحوادث المتعددة ومن بينها سفينة نووية وكان من الصعب التمييز بين الأضرار فترجع جميعها على الأضرار الناجمة عن الحادث النووي. أما إذا كانت السفينة بين سفن النووية كلها فالمسؤولية تكون تضامنية بين جميع مشغلي السفن¹. كما أنه يعفى مشغلي السفينة في حالات ضيقة حسب الاتفاقية سنة 1962 يعفى المشغل لأسباب تتعلق بالدولة إذا اعتبرت الأوضاع السياسية في الدولة سبب من أسباب الإعفاء فإذا تمكن المشغل من إثبات أن الضرر نشأ عن عمل من أعمال الحرب مثلاً فإنه يتخلص من المسؤولية، أو لأسباب تتعلق بالمنشآت النووية نفسها أو بسبب فعل صادر من طرف المتضرر².

الفرع الثالث:

مدى تكريس المسؤولية الموضوعية على الأضرار الناجمة عن تسرب الوقود النووي للسفن في ظل اتفاقية بروكسل 1962.

لقد نصت الاتفاقية صراحة على أن من مشغل السفينة النووية مسؤولاً مسؤولية مطلقة (موضوعية) عن الأضرار أو الحوادث الناجمة عن الوقود النووي أو عن الفضلات المشعة المتخلفة عن السفينة، وهذا قرينة على أن الاتفاقية تبنت المسؤولية الموضوعية كأساس لها³. وباعتبار الأضرار الناجمة عن الوقود النووي للسفن تتسم بصفة الخطورة والجسامة فإنها تخضع لقواعد النظرية الموضوعية ولدى فإن اتفاقية قامت بتحديد مبالغ التعويض عن هذه الأضرار الخطيرة والجسيمة (كما أشرنا سابقاً).

وطبقاً لمبدأ التركيز المسؤولية يعفى الأشخاص الآخرون المشتركون في صناعة أو امتلاك أو الإمداد بالمواد النووية من المسؤولية حتى عندما يرتكبون أخطاء تؤدي إلى حادث نووي. وتتفرع عن هذه القاعدة النتائج التالية ليس من الضروري إثبات الخطأ القائم بالتشغيل لتقرير مسؤوليته.

¹ - بن عيسى زيواني، المسؤولية الدولية عن الاستعمال السلمي للطاقة النووية "دراسة تطبيقية على حالة تشرنوبل 1986"، مذكرة ماجستير، قانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر، الجزائر، 1999م، ص50.

² - بشرى عمايدية، وريدة جندلي، المرجع السابق، ص146.

³ - المادة 02 فقرة الأولى من اتفاقية بروكسل السابقة الذكر.

الفصل الأول: خصوصية المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي

لا يمكن للقائم بالتشغيل أن يتخلى من مسؤوليته بإثباته عدم وقوع الخطأ من جانبه أو بإثبات وقوع الخطأ من عن الغير.

لا يمكن تحميل المسؤولية لشخص آخر خلافة القائم بتشغيل - إلا أن هناك استثناءات ترد على مبدأ مسؤولية القائم بالتشغيل وتتمثل في التالي:

- 1- يكون معفى في حالة قيام حرب أهلية أو عصيان أو كوارث طبيعية؛
 - 2- في حالة الأضرار النووية التي تحدث أثناء عمليات النقل الدولية وذلك كون هذه العملية تدخل في إطار تنظيم عملية النقل الدولي.
 - 3- وفي حالة الأضرار النووية التي تحدث أثناء عملية النقل الدولية للموارد النووية المتجهة من وإلى المنشأة النووية فإن مالك السفينة قد يكون مسؤولاً وفقاً لإحدى باتفاقيات النقل البحري¹.
- الاستثناء الثالث يتمثل في إعفاء القائم بالتشغيل إعفاء كلي أو جزئي من إلزامه بدفع التعويض أي إثبات أن الأضرار النووية نتجت بصفة كلية أو جزئية عن إهمال جسيم أو تعمد صادر عن الشخص الذي وقع عليه الضرر².

¹ - ابن عيسى زيواني، المسؤولية الدولية عن الاستعمال السلمي للطاقة النووية، المرجع السابق ص52.

² - المادة 02 فقرة الخامسة من اتفاقية تشغيل السفن النووية وبروكسل 1962 التي جرى نصها كالآتي:

If the operator preator proves that the unclear bamage resulted wholly or partially from an act or omission done with intent cause damage by the individual who suffered the damage the competent courts may exomerarte the operator wholly or partially from his liability to such individual

المبحث الثاني:

المسؤول عن أضرار التلوث بوقود السفن النووي.

إن تطبيق القواعد التقليدية للمسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن التلوث البحري بوقود السفن النووي من شأنه أن يضع أمام المضرورين عقبات متعددة قد تحرمهم أو تؤخرهم حقوقهم في الحصول على التعويض، حيث أن المضرورين من التلوث البحري يصطدمون بعدة عقبات فيما لو طبقت بشأن ما يعانونه من أضرار قواعد المسؤولية المدنية التقليدية التي تقضي لانعقادها، إثبات الخطأ والضرر وعلاقة السببية بينهما، فمن الصعوبة بمكان إثبات خطأ المتسبب في الضرر الحاصل عن تصادم إحدى السفن النووية، إذا علم أن آثار الضرر النووي لا تظهر بشكل مباشر وفوري عقب وقوع الحادث وإنما تحتاج ظهور تلك الآثار وقتاً طويلاً¹. إضافة إلى أن تحديد الشخص المسؤول عن الضرر يحتاج إلى تحديد واضح يضمن للمضرور الحصول على التعويض سواء من مالك السفينة أو مستأجرها أو مشغلها، وتحديد حالات الإعفاء منها وذلك بإثبات السبب الأجنبي (المطلب الأول).

أن أحكام التقادم في القواعد العامة قد يبدو غير صالح للتطبيق، فقد ينتهي حق المضرور في رفع الدعوى قبل اكتشاف الضرر، تفادياً لتلك الصعوبات، ولتسهيل حصول المضرور على حقه في التعويض، عما أصابه من أضرار، قد تبنت اتفاقية بروكسل 1962 نظام المسؤولية الموضوعية الخاصة والمحدودة في الوقت والقيمة والضمان (المطلب الثاني).

المطلب الأول:

حدود المسؤولية التي تنشأ عن تشغيل السفن النووية.

أدى تبني المسؤولية الموضوعية عن الأضرار النووية إلى استبعاد فكرة الخطأ، ودعم المركز القانوني للمضرور في مواجهة المشغل النووي وذلك بقصد تسهيل دعوى المضرور للتعويض على ما لحقه من ضرر

¹ - مصطفى كمال طه، المسؤولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية وفق الأحكام المعاهدة الدولية المبرمة في بروكسل في 25 ماي سنة 1962، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، ع 03-04، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، مصر، 1961-1962م، ص 150.

الفصل الأول: خصوصية المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي

بسبب استغلال المنشأة النووية سواء ان كانت أضرار بيئية أو أضرار تصيب الأشخاص وعليه فان تحديد الشخص المسؤول يضمن للمضرور حقه في الحصول على تعويض (الفرع الأول).

وعلى الرغم من ان مسؤولية المشغل مسؤولية موضوعية كما سبق بيانه إلا إن هناك حالات يعفى فيها من مسؤوليته (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

مسؤولية مشغلي السفن النووية.

لقد قامت اتفاقية بروكسل لعام 1962 بتحديد المسؤولية التي تتولد عن تشغيل السفن النووية وركزها في شخص واحد هو مالك السفينة النووية حيث، اعتبرت مالك السفينة النووية مسؤول مسؤولية مطلقة عن الأضرار النووية حالما يثبت أن الأضرار حصلت نتيجة لحادث نووي ناشئ عن وقود نووي أو منتجات مشعة أو نفايات مشعة متعلقة بسفينة نووية¹.

وعليه فإن مسؤولية المالك ليست مسؤولية شخصية قائمة على الخطأ الواجب الإثبات وإنما هي مسؤولية موضوعية تقوم على الضرر، وقد تعني المسؤولية الموضوعية إعفاء المضرور من إثبات الخطأ مشغل المنشأة النووية (مالك السفينة النووية) أو خطأ من يعملون تحت إدارته ورقابته.

ويستند مبدأ المسؤولية الموضوعية على قاعدة الغنم بالغرم أو بما يعرف بنظرية المخاطر التي استقرت عليها الاتفاقيات الدولية بشأن الأنشطة الخطرة بطبيعتها والتي تحتاج إلى عناية خاصة للوقاية من ضررها².

وعليه فإن وقع الضرر النووي نتيجة حادث نووي ولو بغير خطأ المشغل تحققت مسؤوليته، ويترتب على ذلك أن المضرور لا يكلف بإثبات خطأ المشغل ولكنه يكلف بإثبات الصلة السببية بين

1- المادة 02 الفقرة 01 من الاتفاقية السابقة الذكر .

2- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص150.

الفصل الأول: خصوصية المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي

الضرر و الحادث النووي، وهذا الحكم وضع تحقيقاً لصالح المتضررين الذين يصعب عليهم إقامة الدليل على خطأ المشغل في الحوادث النووية. كما تبرره ضرورة تحمل المشغل لتبعة ما استحدثه من أخطار¹.

- إن إتفاقية 1962 قد تبنت مبدأ التركيز المسؤولية الذي يقضي بمسؤولية مشغل السفينة النووية وحده دون أي شخص آخر ممن ساهموا في أحداث تلك الأضرار كمشغل السفينة الغير النووية في حالة التصادم أو من قام ببناء السفينة النووية أو بائعها، وهذا ما سوف نتناوله لاحقاً في (مسؤولية مالك السفينة الغير النووية)².

أما بالنسبة لاتفاقية فيينا فقد نصت صراحة على المسؤولية الموضوعية لمشغل المنشأة النووية وحملته المسؤولية الكاملة كما حملت الدولة المرخصة للمنشآت النووية جزء من المسؤولية في حال عدم كفاية أموال المشغل لتغطية الأضرار³.

بينما اعتبرت اتفاقية بروكسل المتعلقة بالنقل البحري للمواد النووية عام 1971 إن كل شخص يحتمل أن يكون مسؤول عن الضرر النووي طبقاً للقانون البحري الوطني أو الدولي، ويعفى من هذه المسؤولية إذا كان مشغل المنشأ النووي مسؤول عن هذه الأضرار بمقتضى اتفاقية باريس وفيينا وبمقتضى القانون الوطني.

وبمقتضى تركيز المسؤولية في شخص المشغل يعفى المضرور من إثبات المتسبب في الضرر من شأن ذلك أن يسرع من إجراءات الحصول على التعويض كما يعفى المتعهدون والمشيرون للمنشأة من

1- المادة 02 الفقرة 02 من الاتفاقية وقد جرى نصها كما يلي:

المادة 02 الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل لسنة 1962 والتي جرى نصها كالآتي :

Article 02: Except as otherwise provided in this convention no person other than the operator shall be liable for such nuclear damage

2- سيتم التطرق مسؤولية مالك السفينة العادية (الغير النووية) في الفصل الثاني من هذه الدراسة.

3- المادة الرابعة من اتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة 1963 .

الفصل الأول: خصوصية المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي

الإشتراك في التأمين الإلزامي على المشروع النووي وقد أخذت بهذا المبدأ عدة تشريعات منها التشريعات العربية كالتشريع الجزائري¹.

أولاً: مسؤولية مشغلوا السفن النووية عن الأضرار التي تحدث نتيجة حادث نووي حسب اتفاقيات بروكسل 1962.

لا يوجد في هذه الإتفاقية ما يحد أو يؤثر على المسؤولية المتصلة بالأضرار الناجمة عن غير حادث السفينة النووية، سواء ما يتعلق منها بضحايا الحادث أو ما يتعلق بالأحكام المساهمة أو الرجوع على الشخص المسؤول عن تلك الأضرار التي لم تغطيها الاتفاقية حيث تتمثل هذه الأضرار فيما يلي:

أ- الضرر الناشئ عن الحادث أو أحداث متعددة بينها حادث يتعلق بسفينة نووية وأخرى حادث نووي بحيث يصعب التمييز بينهما ولم يكن بإمكان تحديد الضرر بشكل أكيد، اعتبر جميع الضرر ضرراً نووياً ناشئ عن حادث النووي.

ت- إذا كانت الأضرار مشتركة قد وقع بعضها نتيجة حادث سفينة نووية تسبب البعض الآخر من إنبعاث مواد مشعة أو مواد خاصة أو متفجرة أخرى².

1- مرسوم رئاسي رقم 05-117 الممضي في 11 ابريل 2005، يتعلق تدابير الحماية من الإشعاعات النووية ج.ر، ج.ج.د.ش، ع27، مؤرخة في 13 ابريل 2005 المعدل بالمرسوم الرئاسي رقم 07-171 الممضي في 02 يونيو 2007، ج.ر، ج.ج.د.ش، ع37، المؤرخة في سبعة يونيو 2007م، ص09.

2- المادة 04 من الاتفاقية بروكسل 1962:

Article :whenever both nuclear damage and damage other than nuclear damage have been consed by a nuclear incident or jointly by a nuclear incident and one more other occurences and the nuclear damage andsuchother damage not reasonable, the entire damage shall, for the purposes of this convention be deemed to be nudear damage exclusively caused by the nuclea incident. However, where damage is caused jointly bnuclear incident couvered by this convention and byor bytion on emission of ionizing with the toxic explosive or othazardous properties of the an emission of in ionizing radiation in combinatio Source of radiation not covered by nothing in this convention Shall limit or other wire affect the liability, ether as regards victims or by way of recourse or contribution of any person w may be held liable in connection with the emission of ionizing radiation or by the toxic explosive or other hazardous properties & Sourse of radiation not convered by this convention

ثانياً- مسؤولية مشغل السفن النووية عن الأضرار الناشئة لتشغيل السفن النووية في ظل إتفاقية 1962:

قد حدثت الاتفاقية المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن تشغيل السفن النووية كما يلي:

أ - الأضرار الناجمة عن تشغيل السفن النووية عندما تقع على أكثر من مشغل واحد وتتداخل بشكل يصعب التمييز بينها فهنا يتحمل المسؤولية سائر المشغلين بالتضامن فيما بينهم بحيث لا تتعدى هذه المسؤولية بالنسبة لكل منهم حدود ما قرره الاتفاقية في مادتها الثالثة النووية.

ب- الأضرار الناجمة عن تشغيل السفن النووية عندما تقع من مشغل واحد فيكون هذا الأخير مسؤول عن كل سفينة منها وذلك دائماً في إطار الحدود المبينة في المادة الثالثة من الاتفاقية. ويكون لكل مشغل الحق في الرجوع بالمسؤولية على الآخرين بمقدار درجة خطأ كل منه وإذا حالت الظروف دون تحديد ذلك توزع المسؤولية بينهم بشكل متساوي¹.

الفرع الثاني:

حالات إعفاء مالك السفينة النووية.

قد تتعدد أسباب إعفاء مشغل السفن النووية، ولكي يستطيع المشغل أن ينفي المسؤولية الملقاة على عاتقه لابد أن يثبت أن الحادث قد وقع بسبب لا دخل له فيه فأما أن يكون بسبب ما يتعلق بالأوضاع السياسية للدولة (أولاً) أو يتعلق بالمنشآت النووية نفسها (ثانياً) أو تقرر بسبب فعل صادر من الطرف المتضررة (ثالثاً).

أولاً- إعفاء من المسؤولية لأسباب تتعلق بالدولة:

يعفى مشغل المنشأة النووية من المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمواد النووية إذا وقع الحادث بسبب أوضاع تتعلق بسياسة الدولة والإضطرابات السياسية، أعمال الحرب ... وغيرها.

¹ - المادة السابعة من الاتفاقية بروكسل 1962 والتي جرى نصها كالتالي:

Article . where nuclear damage engages the liability of more than one operator and the damage attributable to each operator is not reasonably separable, the operators involved shall be jointly and severally liable for such damage

الفصل الأول: خصوصية المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي

فإذا تمكن المشغل من إثبات أن الضرر النووي قد نشأ عن عمل من أعمال الحرب الأهلية أو الثورة فإنه يتخلص من المسؤولية¹.

وحتى يعفى المشغل من مسؤوليته يجب ألا يثبت فقط عمل الحرب ذاته وإنما أن يثبت أيضا أن هذا العمل يدخل في إطار الحالة العامة للحرب ولا يشترط أن تكون حالة الحرب دائمة فيكفي أن يقع الضرر بسبب أعمال عدوانية منفردة عن الثورة².

ونقصد بحالة الحرب أي نزاع حقيقي مسلح، ويدخل في نطاقها الأعمال العدوانية مثل (القرصنة) أو أعمال التمرد أو الثورات الشعبية، ولا يشترط في أعمال الحرب طابع أو شرط خاص وإنما يكفي أن يثبت المالك أن الضرر قد وقع نتيجة عمل من أعمال الحرب³.

أما بالنسبة لاتفاقية باريس سنة 1960 فقط كان لها نفس الرأي بحيث اعتبرت النزاعات المسلحة والأعمال العدائية والحروب الأهلية والتمرد سبب للإعفاء من عبء مسؤولية المشغل عن تعويض الأضرار التي يسببها حادث التلوث النووي⁴.

ثانيا- الإعفاء من المسؤولية لأسباب تتعلق بالمنشأة النووية نفسها:

الإعفاء من المسؤولية في ظل إتفاقية بروكسل 1962 فيما يتعلق بالمنشآت النووية نفسها يكون المشغل طبقا لهذه الاتفاقية مسؤول مسؤولية مطلقة عن أي ضرر نووي ناجم عن مواد نووية المتواجدة في السفينة بسبب تعرضها لحادث⁵.

¹ - Brussels convention on the Liability of operators of Nuclear Ships Derecho internacional público-dipublico. org. 2023, p09-28.

² - محمد السيد أحمد الفقهي، المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث البحري بالزيت، دط، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2000م، ص202.

³ - صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض "دراسة مقارنة"، ط01، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، د.س.ن، ص538.

⁴ - المادة 01 الفقرة 02 اتفاقية باريس مسؤولية الأطراف الثلاثة في ميدان الطاقة النووية المؤرخة 29 يوليو 1960 بصفتها المحد بالبروتوكول الإضافي المؤرخ 28 كانون الثاني، يناير 1964، 16 تنشر بين الثاني نوفمبر 1982 وبروتوكول 12 فبراير 2004.

⁵ - المادة 01 لفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل بشأن مسؤولية مشغلي السفن النووية لعام 1962.

لكن إذا وقع هذا الحادث بسبب المنشأة النووية نفسها أو معداتها أو وقودها أو إحدى مخازن المواد النووية فيها فإن المشتغل لا يكون مسؤول عن الأضرار التي سببها الحادث. كما يعفى من المسؤولية عن الأضرار النووية التي تسببها الحوادث النووية التي تقع قبل أن يتولى المشتغل مسؤولية الوقود النووي، أو بعد تولي شخص آخر ما دونه له قانون، المسؤولية عن المواد النووية ففي هذه الحالة يكون هذا الشخص هو المسؤول على أي ضرر نووي قد يسببه¹.

ثالثاً- الإغفاء من المسؤولية بسبب فعل المتضرر نفسه:

قد يكون المتسبب في حدوث الضرر والمضروور هو نفس الشخص في هذه الحالة هو وحده من يتحمل مسؤولية الأضرار التي تصيبه دون المطالبة شخص آخر بتقديم تعويض لجبرها². في مجال حوادث التلوث البحري بالمواد النووية فإن حالة خطأ المتضرر تعتبر سبباً للإغفاء من المسؤولية بصفة كلية أو جزئية طبقاً لما نصت عليه إتفاقية بروكسل لسنة 1962 بالتالي إذا وقع ضرر التلوث بسبب فعل أو إمتناع عن القيام بفعل معين صادر من الطرف المتضرر قصد إحداث ضرر فإن المشتغل يعفى بصفة كلية أو جزئية من المسؤولية المدنية طبقاً للسلطة التقديرية للقاضي. وحتى يعتبر خطأ المضروور سبباً من أسباب إغفاء من المسؤولية لا بد أن يحدث بسبب قيام المشتغل بفعل أو امتناع عن القيام به بقصد إحداث ضرر فإذا لم يتوفر فيه القصد فإنه لا يعتبر سبباً للإغفاء من المسؤولية³.

¹ - المادة 02 الفقرة 04 من إتفاقية بروكسل بشأن مسؤولية مشغل السفن النووية 1962.

Nuclear Energy Agency (NEA)- paris convention Liability in the Field of Nuclear Energy 1 text and expose des Un nea on thiofficialcnsolidated ony),22/09/13.

المادة ستة الفقرة اثنين من بروتوكول 1997 نشاط إتفاقية فيينا بدورها على كل حالات إغفاء المشتغل من المسؤولية المدنية والمتمثلة في الأضرار التي تحدثها المنشآت النووية نفسها أو من أي نووية أخرى وإيضاً منشأة نووية أخرى والمتواجدة في نفس مكان تواجد النووي كما يعني يعفى أيضاً بسبب ممتلكات أخرى تستعمل في أيونوية أو يتم استعمالها مستقبلاً والمتواجدة في نفس موقع المنشأة

² - تلمساني عفاف، خطأ المتضرر وأثره في المسؤولية المدنية، مذكرة ماجيستر، جامعة وهران، الجزائر، 2014م، ص08.

بروتوكول 1997 نص أيضاً على إغفاء المشتغل بسبب فعل أو امتناع عن فعل يرتكبه الطرف المتضرر من حالة التلوث النووي بقصد إحداث ضرر وهذا طبقاً لما ورد في المادة سنة الفقرة الرابعة.

³ - بشرى عمايدية، واريده جندلي، المرجع السابق، ص-ص148-149.

المطلب الثاني:

تحديد مسؤولية المشغل والالتزام بتقديم ضمان مالي.

حرصا على الحد من المخاطر التي قد تنجم عن استخدام السفن النووية، وضعت اتفاقية بروكسل لسنة 1962 اطارا قانونيا يحدد بشكل دقيق مسؤولية مشغل السفينة النووية عن أي ضرر نووي قد يقع، سواء على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة البحرية وقد اختارت الاتفاقية تحميل المشغل مسؤولية مطلقة، ما يعني انه يسأل عن الضرر حتى دون الحاجة لإثبات الخطأ، وذلك بهدف حماية المتضررين وضمان سرعة تعويضهم.

ولتعزيز هذه الحماية ألزمت الاتفاقية المشغل بتقديم ضمان مالي كافي، مثل التأمين أو كفالة مصرفية حتى يكون التعويض متاحا بشكل فعلي عند وقوع الضرر كما حددت الاتفاقية ميعادا زمنيا لمطالبة المتضرر بالتعويض، وذلك لضمان استقرار المراكز القانونية ومنع النزاعات الممتددة . وبناءا عليه يتناول هذا المطلب الجوانب الأساسية التي أرستها الاتفاقية لضمان حقوق المتضررين من خلال بحث:

الفرع الأول: تعويض الضرر النووي وضماناته.

الفرع الثاني: ضمانات مسؤولية مشغل السفن النووية.

الفرع الثالث: الميعاد المحدد لحق المطالبة بالتعويض وإجراءات التقاضي¹.

الفرع الأول:

تعويض الضرر النووي وضماناته.

عندما تتوفر شروط المسؤولية المدنية عن الضرر النووي وكأي مسؤولية مدنية أخرى ثبوت حق المضرورة بالمطالبة بالتعويض من خلال دعوة قضائية ترفع في الدولة العضو بالاتفاقية التي وقع الحادث

¹ - بشرى عمايدية، واريده جندلي، المرجع السابق، ص 149.

الفصل الأول: خصوصية المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي

النووي في إقليمها، وإذا وقع الحادث في إقليم دولة من غير الدول الأعضاء باتفاقية فيينا، فتثبت الولاية لقضاء الدولة التي يقيم مشغل المنشأة النووية¹.

أولاً- التعويض:

نتيجة إلحاق الضرر بالغير والذي يصيب الضحية تثبت مسؤولية الشخص المتسبب في ذلك الفعل مما يترتب عليه جبر الضرر، ويتم ذلك عن طريق التعويض بمقابل فيلزم المسؤول بدفع مبلغ نقدي للضحية وقد يكون التعويض عينيا من خلال إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر، ويرتبط التعويض بالضرر وجوبا وعدما فلا ينشأ الحق فيه إلا إذا تحقق الضرر، والاستحقاق التعويض يتعين أن يلحق المضرور ضررا نتيجة الإخلال بالإلتزام أو نتيجة الفعل الضار².

لقد عرفت تعويض بأنه ما يلتزم به المسؤول في المسؤولية المدنية تجاه من أصابه ضرر، فهو جزاء المسؤولية، أي أنه إذا وقع عمل غير مشروع نشأ عنه حق في تعويض الضرر الذي نجم، عنه وعلى هذا ينبغي مقابلة هذا الضرر بمال عوضا عنه³.

وحسب تعريف معجم المصطلحات القانونية بأنه (ما يعطي للمرء مقابل ضرر لحق به)، ويقدر المسؤولية غير التعاقدية طبقا لحجم الضرر مبدأ الموازنة بين الضرر والتعويض⁴.

ويعرف التعويض كذلك بأنه وسيلة القضاء لجبر الضرر بإزالته أو تخفيف شدته في حال تعذر محوه ولا تأثير لجسامة الخطأ فيه، وينبغي أن يتكافأ مع الضرر دون زيادة أو نقصان بتعويض الضرر هو

¹ - لول عبد القادر، حميدة نادية، التعويض عن الضرر النووي وفقا لاتفاقيات النووية الدولية والتشريعات الوطنية، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، مج17، ع01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، مستغام، الجزائر، مارس2024.

² - بيطار صابرينة، التعويض في نطاق المسؤولية المدنية في القانون الجزائري، ماجستير في القانون الخاص، جامعة أحمد دراية، أدرار، الجزائر، 2015م، ص21.

- المادة 132 من القانون المدني الجزائري يقدر التعويض بالنقد على أنه يجوز للقاضي تبعا للظروف وبناء على طلب المضرور أن يأمر بإعادة الحالة إلى ما كانت عليه أو أن يدلوا وذلك على سبيل التصويت بأداء بعين الإعانات تتصل بالفعل الغير المشروع.

³ - نبيله عبد الفتاح قشطي، الاعتبارات المتداخلة في قناعة القاضي أثناء تحديد التعويض، مجلة البصائر للدراسات القانونية والاقتصادية، مج02، ع03، د.ب.ن، مارس2021م، ص43.

⁴ - نفس المرجع، ص04.

الفصل الأول: خصوصية المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي

تصحيح التوازن الذي اختل نتيجة وقوع الضرر وإعادته إن ما كان عليه وذلك بإعادة المضرور إلى الحالة التي كان عليها قبل وقوع الفعل الضار، ويمكن استنتاج تعريف التعويض بأنه جزاء تدقق المسؤولية المدنية، أي نتيجة الطبيعة لتحمل المسؤول قيمة الضرر الذي ألحقه بالمضرور¹.

ثانيا- التعويض عن الضرر النووي:

أن الاتفاقيات الدولية وكذا التشريعات الوطنية حددت شروطا معينة يجب تحققها في الضرر ليكون قابلا للتعويض، وإلا فقط المضرور حقه في طلب التعويض إذا أن الأضرار النووية ذات خصوصية وخطورة معينة ما يصعب في جميع الحالات إثباتها نظرا لاتساعها وليس من السهل اكتشاف آثارها المباشرة وغير المباشرة، وتأخر ظهور تلك الآثار وتراخيها قد تطول لسنين وصعوبة حصرها، لتعويضها تعويضا جابر للضرر وفقا للقواعد العامة للضمان، إذا فقط تعذر القواعد العامة للتعويض عليها، مما أدى لاستحداث نظام استثنائي (المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية) بل اعتماد على المسؤولية الموضوعية كأساس للتعويض عنها، تنشأ بمجرد تحقق الضرر النووي الناجم عن حالة نووي بغض النظر إلى الخطأ، ويكون مشغل المنشأة النووية هو المسؤول مسؤولية مطلقة عن تلك الأضرار².

لقد حددت اتفاقية بروكسل المقدار التعويض حيث نص المشرع على تحديد مسؤولية المشغل فيما يتصل بالسفينة النووية واحدة بمبلغ 1500 مليون فرنك على كل حادث نووي³.

والمراد بالفرنك المشار إليه والمنتخذ أساسا لتحديد التعويض، الفرنك الذهبي الذي يحتوي على 65.5 الجرام من الذهب عيار 900 من 1000 من الذهب الخالص، وذلك توحيدا للأساس الذي

¹ - بيطار صابرينة، المرجع السابق، ص10.

² - وائل أبو طه، مدى قابلية الضرر النووي للتعويض بموجب القواعد الاستثنائية المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، مجلة الحقوق، مج13، ع 01، ص-ص262-263.

³ - المادة 03، الفقرة 01 من الاتفاقية حيث نصت على ما يلي:

Article. the Liability of the operator as regards one nuclear ship shall be r lented to 1500 allion frames in respect of any que mideas inculat have resulted from any notwithstanding that the anches incedent much my foulty of pinvity of that operator wit but shall include ther any interest won costs under this completion nctions for competition

الفصل الأول: خصوصية المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي

تقدر عليه المسؤولية في البلاد المختلفة، ويمكن تحويل مبلغ التحديد إلى أي عملة وطنية بحسب قيمة هذه العملة بالقياس إلى الفرنك الذهبي في تاريخ السداد¹.

الفرع الثاني:

ضمانات مسؤولية مشغل السفن النووية

لقد ألزمت اتفاقية بروكسل 1962 مشغل السفن النووية بإبرام التأمين أو الاحتفاظ بضمانات مالية أخرى تغطي مسؤوليته عن الأضرار النووية بالقدر والطريقة ونوع العملة التي تحددها الدولة المسجلة أو المرخصة².

تضمن الدولة المسجلة سداد التعويضات عن الأضرار النووية التي يلزم بها مشغل السفينة وذلك بتوفير الأموال اللازمة بالمقدار المحدد عندما لا تغطي الضمانات المالية أو التأمين التعويض المطلوب وهكذا تضمن الدولة المسجلة المرخصة الوفاء بالتعويض المستحق على المشغل عن الضرر النووي بتقديم مبالغ اللازمة في حدود مبلغ التحديد في الحالة التي يكون فيها التأمين أو الضمان المالي الآخر غير كافٍ³.

1- المادة الثالثة الفقرة الرابعة من الاتفاقية 1962 نصت على ما يلي:

the frame mentioned in paragraph 1 of this Article is a unit of account constituted by Sixty-five and one half milligrams of gold of millesimal fineness the amount awarded may be converted into each national currency in round figures conversion into national currencies of other than gold shall be effected on the basis of their gold at the date of payment.

2- المادة الثالثة الفقرة الثانية نصت على ما يلي:

the operator shall be required to maintain insurance, or other financial security covering his liability for nuclear damage, in such amount, of such type and in such terms as the licensing State Shall Specify, the licensing State shall ensure the payment of claims for compensation for nuclear damage established against the operator by providing the necessary funds up to the limit laid down in paragraph 1 of this Article to the extent that the yield of the insurance on the financial security is inadequate to satisfy such claims

3- محمود خيرى بنون، القانون الدولي واستخدام الطاقة النووية مؤسسة، دار الشعب، ط2، القاهرة، مصر، 1971م، ص153. و

الدكتور مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص154. الفقرة الثانية من المادة الثالثة من الاتفاقية المشار إليها سابقا

الفصل الأول: خصوصية المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي

وعلى أي حال فإن الدولة التي تشغل سفن النووية لا تلتزم بتقديم التأمين أو الضمان المالي لضمان مسؤوليتها¹.

كما يجب أن تكون المبالغ التي توفرها الدولة الضامنة للتأمين أو الضمان المالي معداً للتعويض (أي التخصيص ذلك الضمان المالي للوفاء بالتعويض) الذي يتم تقريره وفق الأحكام الاتفاقية².

أولاً - التأمين:

يعرفه الفقه على أنه عملية يتحصل بمقتضاها أحد الطرفين وهو المستأمن نظير مقابل يدفعه وهو القسط على تعهد الطرف الآخر وهو المؤمن بدفع مبلغ لصالح المستأمن له أو للغير عند تحقق خطر معين ويتحمل المؤمن على عاتقه مجموعة من المخاطر يجرى المقاصة بينه وفق قانون الإحصاء³.

التعريف الفني للتأمين:

ليس التأمين علاقة قانونية بين المؤمن والمؤمن له فحسب بل هو أيضاً عملية تقوم على أسس فنية وهي تنظيم التعاون بين المؤمن لهم من طرف المؤمن الذي يعتمد في ذلك على الاحتمالات وقانون الإعداد الكبيرة والجمع بين الأخطار القابلة للتأمين وعلى إجراء المقاصة بين الأخطار وقد يلجأ في هذا التنظيم إلى فنيات أخرى وهي إعادة التأمين والتأمين المشترك⁴.

3- المادة الثالثة الفقرة الثالثة من اتفاقية بروكسل لسنة 1962 تنص على ما يلي:

However, nothing in paragraph 2 of contracting state or any of its constituent Subdivisions, such as State Republics or contaux. to maintain insurance or other financial Security to cover their liabekly as operators of nuclear schips

2- المادة 9 من الاتفاقية بروكسل والتي جرى نصها كالتالي :

the sums provided by insurance, by other financial security indemnification in conformity with paragraph & of this Article II shall Security or or by state be exclusively available for compensation due under this convention

3- محمد حسين المنصور, احكام التأمين, دط, دار الجامعة الجديدة, الإسكندرية, مصر, د.س.ن, ص10.

4- جمال الحكيم, عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية, دط, د.ب.ن, القاهرة, مصر, 1965م, ص98.

الفصل الأول: خصوصية المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي

أما بالنسبة للتأمين عن الأضرار النووية فيعد الضامن الأساسي لتوفير حماية فعلية للضحيا لدى وضعت الاتفاقيات الدولي على عاتق المشغل النووي تقديم تأمين ضد الأضرار التي يمكن أن تسببها المنشأة النووية الذي يعد شرط جوهري للحصول على تراخيص الاستغلال لممارسة النشاط¹. يتميز التأمين عن الضرر النووي بعدة خصائص تختلف عن باقي التأمينات التقليدية الأخرى ويمكن إيجازها فيما يلي:

يمكن للمتضرر إقامة دعواه ضد المشغل أو المؤمن أو الضامن أي أنا المشغل هو المسؤول الأول عن الأضرار الناتجة عن الحادث النووي رغم وجود الضامن أو المؤمن أي أنه مسؤول مسؤولية مطلقة من ضخامة الأضرار النووية يرتب من ضخامة في مبالغ التأمين مما يجعل مبالغ التعويض ضخمة كذلك وعلى الرغم من ذلك قد تتجاوز مبلغ التعويض الواجبة عن الأضرار النووية إلى حد كبير حدود المبالغ المحددة للتعويض وخير مثال على ذلك أن تكلفة حادث تشرنوبيل لا تزال غير مؤكدة مع العلم أن التقديرات تقدرها بمئات المليارات من اليورو ولذلك فإن قدر الكبير من الأضرار تظل بدون تعويض في حال وقوع حادث كبير آخر مماثل لذلك الحادث كما قدرت الأضرار الإجمالية انهيار مفاعل النووي في ألمانيا بأكثر من 5000 مليار يورو والأضرار الناجمة عن حادث فوكوشيما 2011 بحوالي 8.7 تريليون ين ياباني². لا يمكن تقدير بعض الأضرار النووية بشكل دقيق لظهورها بشكل تدريجي يتراخى بعضها إلى فترات زمنية طويلة³.

¹ - حدد محمد، بحماوي الشريف، المرجع السابق، ص263.

² - م.د. مدحت غايب، التأمين عن الأضرار النووية، مجلة جامعة التكريم للحقوق، مج03، ع29، آذار 2016، د.ب.ن، ص377.

³ - حدد محمد، بحماوي الشريف، المرجع السابق، ص263.

يختلف التأمين التقليدي عن التأمين الضرر النووي بعدة خصائص من بينها إن التأمين يتميز بأنه عقد ضائي يعقد بمجرد تزامن الطرقات توافق الارادتين بإصدار الإيجاب والقبول عقد التأمين من العقود الملزمة للجانبين وبالتالي ينتج عنه التزامات في ذمة كل من طرفيه أي المؤمن والمتاجر أنظر المواد 108 إلى 120 من قانون التأمين البحري

³ - عقد التأمين من عقود من النية أي أن الطرفان يلتزمان بتعهدات متقابلة و بالتالي تكون الشروط واجبة على الطرفين إلا في حالة مخالفة للنظام العام والآداب العامة . انظر المادة 11 من القانون المدني الجزائري

الفرع الثالث:

الميعاد المحدد لحق المطالبة بالتعويض وإجراءات التقاضي.

لقد وضعت اتفاقية 1962 قواعد خاصة بتقديم دعوى التعويض وذلك نظرا للطبيعة الخاصة للضرر النووي بأنه ضرر متراخي قد لا يظهر إلا في وقت متأخر مما يتوجب معه الاحتفاظ بدعوى المضرورين فينتفي الحق في التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال 10 سنوات من تاريخ الحادث النووي وهذا ما حددته الاتفاقية بأن ينقضي حق المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناتجة من الحوادث النووية المتصلة بسفن نووية إذا لم يتخذ إجراء المطالبة به في غضون 10 سنوات من تاريخ وقوع الحادث النووي¹. ويبقى حق المطالبة قابلا للتعديل لمواجهة أي مضاعفات الأضرار التي قد تظهر فيما بعد طالما لم يصدر الحكم النهائي على الخاص بذلك².

وإذا تولد الضرر النووي عن وقود نووي أو منتجات مشعة أو نفايات مشعة كانت قد سرقة أو فقدت أو أُلقيت في البحر أو تركت فإنه ميعاد التقادم يسري ابتداء من تاريخ الحادث النووي بشرط أن لا

⁴ - عقد التأمين عقد احتمالي ينصب على احتمال وقوع الخطر المؤمن عنده والخطر يقع على حالات مختلفة متمثلة في أنه قد يقع أثناء وقت سريان عقد التأمين وقد لا يحدث نهائيا أنظر مادة 99 من القانون المدني الجزائري

⁵ - عقد التأمين عقد إذعان بحيث يتناقش الطرفين حول شروط العقد والى في الواقع لا يبرح عقد التأمين بمجرد تطابق إرادتين بل أن الشركة التأمين لها مركز قانوني قوي كما تفرض على المؤمنين شروطها في وثيقة مطبوعة ولا يحق القول، إلا تبولها أي لا يجوز له رفضها مع عدم الحق في المناقشة لهذا كانت الحرية التعاقدية محدودة ومن هنا اعتبر التأمين من عقود الإذعان، المادة 199 من القانون المدني

¹ - الفقرة الأولى المادة الخامسة من الاتفاقية 1962 التي جرى نصها كالآتي:

Article .Right of compensation under this convention shall be extinguished if on action is not brought within ten years frous the date of the nuclear incident. if. however under the law of the licensing state the liability of the operator is covered by insurance ore other financial Security or stile indemnification for a law than ten years the applicable nation for a period langer "may provide that rights of compensation against the operator shall only be extinguished after a period which a years but shall not be longer than the period for which his liability, may be longer than ten, so covered under the law of the licensing State, However. Such extension of the extinction period shall in no care affect the rightof compensation of the extinction period Shull in no care affect the right of compensation under this convention of any person who her brought an action for lon of life or personal injury against the operator before the year

² - انظر: د مصطفى كمال طه المرجع السابق، ص 156 و د- جاك الحكيم، المرجع السابق، ص 17.ود- فخري، المرجع السابق، ص 287، ود محمود خيرى بنويه، المرجع السابق، ص 154.

الفصل الأول: خصوصية المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي

يتعدى هذا الميعاد في أي حال من الأحوال 20 سنة من تاريخ السرقة أو الفقد أو الإلقاء في البحر أو التخلي¹.

وضمنا لحق من يصيبه الضرر بالنسبة لطرف أو أكثر حتى بعد انتهاء الاتفاقية أو انتهائها بالنسبة لدولة من الدول الأطراف فيها². وفقا للمادة 27 من نفس الاتفاقية فتبقى أحكامها مستمرة بالنسبة لجميع الأضرار النووية الناجمة عن وقوع حادث نووي ناشئ من وقود نووي أو منتجات مشعة أو نفايات مشعة متصلة بسفينة نووية مسجلة أو مرخص لها بالعمل من قبل أي دولة من الدول المتعاقدة قبل هذا الإنتهاء شريطة أن يكون ذلك الحادث النووي قد حصل قبل هذا الإنتهاء أو حدث في المدة اللاحقة لتاريخ الإنتهاء وقبل إنقضاء مدة 25 عاما منذ تاريخ تسجيل السفينة النووية أو الترخيص لها بالعمل³. ومؤدى ذلك أن المسؤولين عن الأضرار النووية التي تحدث من السفن النووية خلال تلك الفترة يخضعون لأحكام هذه الاتفاقية حتى بعد انقضائها⁴.

¹ - المادة الخامسة الفقرة اثنين اتفاقية 1962 والتي جار نصها كالآتي:

Artick .or abandoned e- where nuclear damage is caused by nuclear fuel radioactive products or warte which were stolen lost, jettisoned the period established under paragraph 1 of this Artick Shall be computed from the date of the nuclear incident cousing the nuclear damage, but the from the date of the theft. lon. jettison or abandonment. Article XIX period shall in in no case exceed a period of twenty years

² - المادة 19 من اتفاقية بروكسل 1962 نصت على ما يلي:

Artick .Notwithstanding the termination of this convention or the termination of it. application to any contracting state por pursuant to Article XIX.

³ - المادة 19-27 من اتفاقية بروكسل لسنة 1962.

⁴ - محمود خيرى بنونه، المرجع السابق، ص104.

ثانيا : إجراءات التقاضي

تركت الاتفاقية للمدعي في دعوى التعويض الخيار بين رفع دعواه أمام محاكم الدولة المرخصة أو أمام محاكم الدولة المتعاقدة التي وقعت ضرر النووي في إقليمها¹.

وعلى ذلك إذا وقع الضرر خارج المياه الإقليمية لأي دولة توجب على المدعي رفع دعوات أمام محاكم الدولة المرخصة ولهذه الأخيرة حق التدخل كطرف في كل دعوى أو إجراء يتخذ ضد المشغل بوصفها ضامنة للوفاء بالتعويضات².

وليس للدولة التمسك بحضانتها فيما يتصل بالالتزامات المفروضة عليه بمقتضى المعاهدة على أن المعاهدة لا تسمح أن تكون السفن الحربية والسفن المخصصة لأغراض غير تجارية المملوكة للدولة أو التي تستغلها محل للحجز أو الاستيلاء أو التوقيف كما لا تمنح الإختصاص القضائي للمحاكم الأجنبية إذا تعلق الأمر بسفينة حربية³.

الشروط الموضوعية لدعوى المسؤولية المدنية:

تتمثل الشروط الموضوعية لدعوى المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الصادر عن مالك السفينة المتمثل في إضافة أو إدخال مواد أو عناصر حيوية في وسط المائي من شأنها الإضرار به أو تهديده بالضرر وبذلك يشمل الفعل المنتج للضرر في فعل التلوث (أولا) وإسناد فعل التلوث إلى مالك السفينة الذي سبب نشاطه الملوث هذه الأضرار (ثانيا).

¹ - المادة 10 الفقرة 01 من الاتفاقية :

Article - Any action for compensation shall be brought, at the option of the clamant either before the courts of the ctate or holore the courts of the contracting state or stater in whose territory nuclear damage has bee. Sustained.

2- if the licensing state has been or might be called upon to ensure the payment of claims for (compent) compensation in accordance with paragraph 2 of Article III of this convention, it may any proccedings brought against the operator

³ - و.د. رفعت فخري، المرجع السابق، ص287. وداء مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص106.

أولاً- فعل التلويث:

يعرف الفعل المنتج للضرر بأنه النشاط الإرادي أو غير الإرادي الصادر عن شخص طبيعي كان أو معنوي والمتمثل في إضافة أو إغراق أو إلقاء أو تحريك مواد ملوثة أيا كانت طبيعتها في الوسط البحري¹. ويتحقق العمل المخالف للقواعد حماية البيئة البحرية بقيام الفاعل بإدخال مواد ملوثة مماثلة في الوسط البحري لم تكن موجودة فيه من قبل أو بالفعل تسرب أو انبعاثات مواد ملوث مختلفة في تكوينها عن مكونات الوسط البحري أو بإلقاء متعمد في الوسط البحري للمواد الملوثة أو الفضلات من السفن والطائرات أو التركيبات الصناعية أو غيرها من المنشأة الصناعية والمصادر الأرضية أو أيضا بخلخلة المواد المكونة للوسط البحري دون إضافة أو إدخال أية مواد جديدة².

يؤدي الفعل المنتج للضرر إلى تغيير كمي في عناصر البيئة البحرية ومثاله زيادة أو نقص نسبة الأكسجين في المياه البحرية التي تؤدي إلى إختناق الأحياء البحرية وقد يؤدي أيضا الفعل المنتج للضرر إلى تغيير في الكيف إذا أن إدخال عناصر غريبة على الأوساط البحرية قد يؤدي إلى آثار جانبية خطيرة بالبيئة تنتهي بإلحاق أضرار بالإنسان والكائنات البحرية وبالإضافة إلى ذلك قد تحدث تغير في المكان بانتقال بعض المواد من موطنها الطبيعي إلى موطن آخر فتكون النتيجة إلحاق الضرر بالموطن الجديد التي انتشرت في هذه الملوثات³.

ثانيا- إسناد فعل التلويث إلى مالك السفينة:

حتى تقوم مسؤولية مالك السفينة لابد من إثبات أن السلوك المادي المتمثل في فعل التلويث والتي يترتب عليه ضرر التلوث⁴.

¹ - محمد احمد منشاوي، الحماية الجنائية للبيئة البحرية "دراسة مقارنة"، دار النهضة الجديدة، مصر، 2005م، ص161.

² - واعلي جمال، المرجع السابق، ص232.

³ - بالمرباط سميه، المرجع السابق، ص196.

⁴ - قرقوره حده، الحماية الجنائية للبيئة المائية من التلوث، المرجع السابق، ص180.

بالمسبب في الأفعال المولدة لضرر أحيانا يمكن أن يكون معروفا دون الحاجة إلى جهد في رفع دعوى ضده غير أن الأمر يصبح صعبا عندما يكون الفعل المولد للضرر ناجما عن مصادر مختلفة حيث يصعب التمييز بين المصادر الملوثة الفردية أو مجموعة المصادر الملوثة في آن واحد وأحيانا يستحيل التمييز وتحديد المتسبب في أفعال التلوث البحري وفي حالات كثيرة يشكل صعوبة حقيقية لاسيما في حالة تأخر ظهور الآثار المضرة إلى المدى البعيد وقد يكون هناك نوع من التلازم من الفعل الضار والضرر الناتج عنه وقد يفتقد هذا التلازم الزمني وينعدم بين لحظة وقوع الفعل المولد للضرر ولحظة التحقق للضرر ففي حالة وجوده عندئذ قد تتعرض عملية الإسناد بعض العقبات ولا يمكن الحديث عن دعوى المسؤولية دون إثبات الضحايا للضرر المدعى به والعلاقة السببية بينه وبين الفعل الضار الشيء الذي يعطي له الحق في تبرير دفعهم وتأكيدهم¹.

الشروط الإجرائية لرفع دعوى التعويض:

أن رفع الدعوى المسؤولية عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووية يرتبط بمجموعة من القواعد الإجرائية حيث يتعلق البعض منها بأهلية التقاضي (أولا) بصفة لرافع الدعوى (ثانيا) بينما يتعلق البعض الآخر بالمصلحة (ثالثا).

أولا- أهلية التقاضي:

لكي يتسنى للمضرور ممارسة حق في التقاضي لابد من توافر الأهلية وعلى حد تعبير الفقهاء الفرنسيين فإن أهلية التقاضي تمثل الشرعية الخارجية للدعوى وعلى ذلك فعندما ما يكون الشخص قاصرا أو ليس لديه ترخيص بالتصرف فيتم استبعاده من الدعوى وبمعنى آخر تكون حالة عدم قبول نهائي في هذه الدعوى هذه الأهل يجب توافرها سواء كان المدعي شخص طبيعي أو شخص معنوي من أشخاص القانون الخاص وبالتالي إذا افتقرت الدعوى لهذا العنصر فإن جزاؤها يكون البطلان².

¹ - واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، د.ب.ن، د.س.ن، ص36.

² - محمد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية دراسة في ضوء الأنظمة القانونية والاتفاقية الدولية، دط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، د.س.ن، د.ص.

ثانياً - الصفة:

من المبادئ التي استقر عليها الفقه المرافعات (أن لا ترفع الدعوة إلا من ذي صفة على ذي صفة)¹، وهذا يعني أن تكون الدعوى مرفوعة من قبل الدائم بالحماية على المدين بالتعويض الأصل في شرط الصفة هو وجوب رفع الدعوى أو الطلب أو الطعن أو الدفع أو الدفاع من ذي صفة على ذي صفة وإلا كان غير مقبول فالصفة الإجرائية غير الصفة الموضوعية فهذه الأخيرة تعني التطابق بين المراكز الموضوعية والمراكز الإجرائية بمعنى أن يكون صاحب الحق الموضوعي فيه هو من شغل مركز الخصم في الدعوى المعتدي على هذا الحق هو شاغل مركز الخصم في الدعوى والمعتدي على هذا الحق هو شاغل مركز الخصم الآخر في الدعوى.

يرى بعض الفقه أن الصفة ليست في المصلحة الشخصية والمباشرة للخصم بل هي شرط مستقل وتعني السلطة التي بمقتضاها يمارس الشخص الدعوى أمام القضاء وهي تكون عادة لصاحب الحق المدعى به أو لمن تلقى الحق عنه بأي طريق قانوني، كما يكون ممثل الشخص الاعتباري ولمثل صاحب الحق، أو لمن أحله القانون محله في الإدعاء وهي تكون كذلك للنيابة العامة في حالات معينة. كما يظهر التمييز بوضوح بين الصفة والمصلحة عندما يغير القانون الأشخاص الذين يملكون الصفة لممارسة الدعوى، فينقطع بذلك طريق الإدعاء أمام سائر الأشخاص الذين قد تتوافر لهم المصلحة في ذلك².

¹ - قادة شهيد، المسؤولية المدنية للمنتج "دراسة مقارنة"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2007م، ص 114.

² - نبيل صقر، الوسيط في دار القانون الإجراءات المدنية والإدارية "قانون تسعة مؤرخ في 25 فبراير سنة 2008 الخصوص التنفيذ التحكيم"، دط، دار الصدى للطباعة والنشر والتوزيع والأجراء، د.ب.ن، 2008م، ص 37.

ثالثاً- المدعي:

لا تكاد دعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة على تلويث البيئة البحرية أن تخرج عن المبدأ العام في أن دعوى التعويض تحرك من قبل المتضرر صاحب الحق محل الإعتداء فإذا انعدمت الصفة فإن مصير الدعوى يكون الرفض غير أن الصفة والحال هذا قد أخذ مضمونا أوسع بحسب إختلاف المصالح المتضررة من قبل المسؤول (المدين بالتعويض) سواء تلك التي أصابت المتضرر الفرض أو تلك التي أصابت مجموع المصالح العامة للمواطنين وحينها يقع على عاتق جمعيات حماية البيئة البحرية واجب تحريك الدعوى أو تلك التي أصابت المصالح المملوكة للدولة¹.

أما بالنسبة للحكم القضائي الصادر عن المحكمة صاحبة الاختصاص يكون ساريا في أقاليم الدول المتعاقدة الأخرى إلا إذا كان قد استحصل على ذلك الحكم بطريقة الاحتيال أو أن المشغل لم يعطي الفرصة الكاملة (الكافية) لعرض دعواه ويعتبر الحكم القضائي حجة بمجرد صدوره وإن تنفيذه يتم وفقا للإجراءات الرسمية التي يحددها قانون الدولة المتعاقدة التي يجري فيها التنفيذ كما لو كان صادرا عن محاكمها ودون القيام بأي إجراءات أخرى².

¹ - واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث "دراسة مقارنة"، المرجع السابق، ص.د.

² - المادة 11 الفقرة 04 من اتفاقية بروكسل لسنة 1962.

Articl 4). A final judgment entered by a court having jurisdiction under Article x Sall be recognized in the territory of any other contracting state excepti A)- where the judgment was obtained by frond, or the operator was not given a fair opportunity to present his case A final judgment which is recognized shall, upon being presented for enforcement in accordance with the formalities required by the law of the contracting State where enforcement in Saught, be enforceative judgment of a court of that state it were a the ments of a claim on which the judgment has been given shall not be subject to further proceedings. Article XII. if

الفصل الأول: خصوصية المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي

وحسب ما نصت عليه الإتفاقية فإن الدول المتعاقدة تتعهد بالقيام بجميع التدابير والإجراءات الضرورية لإنفاذ أحكامها متضمنة القيام بالتدابير المناسبة لتحقيق توزيع عادل للمبالغ المخصصة للتعويض عن الأضرار النووية وقد تتبنى الدول المتعاقدة تلك التدابير من أجل توفير التعويضات الملائمة للمتضررين¹.

لم تنص اتفاقية 1962 في هذا الخصوص على الشروط محددة حيث تطبق أحكامها دون تمييز بسبب الجنسية أو الموطن أو مكان الإقامة بإختصار لم تميز بين المتضررين في حادث نووي². وإذا حصل خلاف بين طرفين أو أكثر من الأطراف المتعاقدة يتعلق بتفسير المعاهدة أو تطبيقها في بعض الأمور التي كانت محل نقاش أثناء المفاوضات كان للأطراف المتعاقدة على اللجوء إلى التحكيم بناء على طلبهم وفي حال لم تتفق على أطراف في خلال 6 شهور من تاريخ طلب اللجوء للتحكيم يكون لأي طرف من هو حق اللجوء إلى محكمة العدل الدولية وفقا للنظام الأساسي للمحكمة³.

¹ - المادة الثانية عشرة من الاتفاقية:

1). the contracting State undertake to adopt Such measures as are necessary to ensure implementation of the provisions of this convention, including any appropriate measures for the prompt and equitable distribution of the sums available for compensation for nuclear damage. and Sums

2). the contracting state undertake to adopt such measures necessary to insure that insurance and reinsurance premiums provided by insurance, reinsurance or other financial security or provided. by then in accordance with paragraph e of Article. III. Shall be freely transferable into the 1 the currency specified in the insurance or reinsurance contract. this convention shall be applied without discrimination based nationality, domicile or residence.

2 currency of the contracting. State in which the damage was sustained, of the contracting state in which the claimant in

3- المادة 20 من الاتفاقية وقد نمت كما يلي :

without prejudice to Article x any dispute between two or more parties concerning the interpretation. or application of this convention contracting which cannot be settled. through negotiation. Shall at the request of one of them, be submitted to arbitration if within six months from the date of the request for arbitration the parties are unable to on the organization of the arbitration. any one of those parties may refer the dispute to the international court of

الفصل الثاني:

خصوصية المسؤولية المدنية

عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن الزيتي.

تعتبر ظاهرة التلوث البحري من المشكلات الهامة التي أصبحت تواجه المجتمع الدولي بأسره لما في ذلك من انعكاسات وتأثيرات ضارة على البيئة البحرية نفسها وعلى مصالح المتعاملين بها فالسفن اليوم تعد من أكبر وسائل النقل على مستوى العالم.

تشحن السفن بالمنتجات البترولية سواء كانت وقود للتشغيل الذي تستخدمه لإدارة آلاتها ومكيناتها أو كبضائع منقولة، وبالتالي احتمال تعرضها للحوادث أمر لا مفر منه، الأمر الذي دفع بالمجتمع الدولي إلى السعي لحماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث الصادر عن السفن، وذلك بإبرام العديد من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، خاصة الاتفاقيات التي عالجت موضوع التلوث البحري من السفن وعلى رأسها اتفاقية 2001، ونظرا لخطورة وجسامة الأضرار التي تصيب البيئة البحرية جراء التسرب ووقود الزيتي من السفن¹.

تتمتع المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية جراء تسرب الوقود الزيتي من السفن بخصوصية من حيث عناصرها التي تشترط لقيامها . وبعد توفرها لا يبقى أمام المتضرر سوى تحديد الشخص المسؤول عن وقوع هذا الضرر، حتى يتمكن من الحصول على تعويض مناسب لجبر الخسائر التي لحقت به (المبحث الاول).

يعد التلوث البحري الناتج عن تسرب الوقود الزيتي من السفن، اخطر أنواع التلوث البحري، لما له من تأثيرات مباشرة على البيئة البحرية والأنشطة الاقتصادية، ونظرا لتزايد حجم النقل البحري وارتفاع نسبة التلوث بالوقود الزيتي قام المشرع الدولي بوضع أحكام خاصة لتنظيم هذه الظاهرة، وذلك من خلال تحديد المسؤول عن هذه الأضرار لضمان حق المضرورين، قامت اتفاقية لندن لسنة 2001 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن الزيتي بسد الفراغ القائم في هذا المجال وذلك بتحديد المسؤولية الخاصة بهذا النوع من الضرر، ومن ثم تحديد أساس هذه المسؤولية وشروط قيامها (المبحث الثاني).

¹ - رجاء حسين عبد الأمير، المرجع السابق، ص 88.

المبحث الأول:

المسؤولية المدنية الناشئة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن الزيتي.

تتمتع المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية جراء تسرب الوقود الزيتي بخصوصية من حيث أركانها التي تقوم عليها (المطلب الأول) أما فيما يخص تحديد أساس المسؤولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي فإنها تثير بعض من الجدل نظرا لطبيعة ضرر الوقود الزيتي والتي سوف نحاول معالجتها من خلال دراستنا (المطلب الثاني).

المطلب الأول:

أركان المسؤولية المدنية الناشئة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن الزيتي.

سوف نعالج في هذا المطلب أركان المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود الزيتي على النحو التالي حادث التلوث (الفرع الأول) وقوع ضرر التلوث (الفرع الثاني) العلاقة السببية في (الفرع الثالث).

الفرع الأول:

حادث التلوث.

يندرج تحت هذا الركن ثلاثة عناصر أساسية تتمثل في السفينة (أولا) الوقود الزيتي (ثانيا) الحادثة المنشئة للتلوث (ثالثا).

أولا- مفهوم السفينة في ضوء اتفاقية 2001:

عرفت الاتفاقية السفينة بأنها: "أي مركب صالح للملاحة البحرية أو أية مركبة عائمة في البحر من أي نوع كان¹.

¹ - المادة 01 الفقرة الأولى من اتفاقية 2001 والتي جرى نصها كالتالي:

تعني السفينة أي مركب صالح للملاحة البحرية وإية مركبة عائمة في البحر من أي نوع كان.

نستخلص من هذا التعريف ان الاتفاقية أعطت مفهوما واسعا للسفينة محل التعويض عن الأضرار التي تكون نتيجة تسرب الوقود الزيتي في البحر والصادر عن مختلف أنواع السفن , سواء كانت هذه السفن ناقلة للبترول (مشحونة او فارغة) أو ناقلة للبضائع الجافة أو ناقلة للركاب.

تعريف السفينة في ظل القانون الدولي:

لقد تبنت جملة من الاتفاقيات الدولية مفهوم السفينة نذكر منها ما يلي:

اتفاقية ماربول سنة 178/73¹ بأنها كل سفينة من أي نوع كانت تصلح للملاحة في البيئة البحرية وتشمل قوارب الهيدروفييل، المركبات ذات الوسادة الهوائية والعائمات المغمورة والزوارق العائمة والأرصفة الثابتة والعائمة².

أما السفينة في الاتفاقية الدولية للتدخل في أعالي البحار لمنع التلوث بالزيت سنة 1969:

عرفت السفينة بأنها: "أي مركب بحري مهما كان نوعه وكل جهاز عائم ما عدا المنشآت المستخدمة في عمليات الاستكشاف وما يندرج تحتها"³.

¹ - تم ابرام هذه الاتفاقية سنة 1973 وتعرف هذه الاتفاقية باسم الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري من السفن وتم تعديلها ووضع بروتوكول ملحق لهذه الاتفاقية لذا تعرف بماربول 78/73، وتعد هذه الاتفاقية من اهم الاتفاقيات الدولية بشأن مكافحة التلوث البحري من السفن - راجع في ذلك: موسوعة قوانين النقل البحري، مج09، الصادر من هيئة موانئ البحر الأحمر لسنة 1990، ص19.

² - المادة 02 الفقرة الرابعة من اتفاقية ماربول 72/73 والتي جرى نصها على ان السفينة بأنها كل سفينة من أي طراز كان تعمل في البيئة البحرية وتشمل قوارب الهيدروفييل، المركبات ذات الوسادة الهوائية، والعائمات والزوارق العائمة، والأرصفة الثابتة والعائمة.

³ - المادة 02 الفقرة الثانية من اتفاقية أعالي البحار لسنة 1969 التي عرفت السفينة بأنها:

- كل مركب بحري مهما كان شأنه.

- كل جهاز عائم باستثناء المنشآت والأجهزة المستخدمة في عمليات الاستكشاف في أعالي البحار والمحيطات وما تحتها وكذلك المستخدمة في استثمارات مواردها.

أما السفينة في ظل اتفاقية بروكسل 1969:

عرفت السفينة بأنها أي منشأ أو أداة بحرية، أي ما كانت تنقل فعلا الزيت كبضاعة¹.

أما بخصوص البروتوكول سنة 1992:

عرف السفينة على أنها أي منشأة بحرية من أي نوع كان، تم بناؤها أو تهيئتها لنقل المحروقات، إضافة أنها أدرجت السفن المختلطة تحت وصف السفينة².

وفي هذا المجال نطرح التساؤلات التالية:

هل يندرج حطام السفينة تحت وصف السفينة حسب ما أصدرته أحكام الاتفاقية ؟

وهل السفن الحربية تطبق عليها أحكام الاتفاقية (اتفاقية 2001)؟

أ/ بالنسبة للحطام فإن اتفاقية الوقود بالزيت لم تنص لا صراحة ولا ضمنا على حطام السفينة وذلك من خلال استقراء أحكامها³.

¹ - تم هذه الاتفاقية أثر حادثة تروي كانيون في بروكسل في 19 نوفمبر 1969 تتضمن هذه الاتفاقية أحكام المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت وبيان حدود المسؤولية تم تعديله في سنة 1976 ولكن هذا التعديل لم يدخل حيز التنفيذ ثم عدل لسنة 1992 ودخل حيز النفاذ، ولقد عرفت السفينة في مادتها 01 الفقرة الأولى.

² - لقد وسع البروتوكول الملحق بالاتفاقية لسنة 1992 من مفهوم السفينة مقارنة بما ورد في اتفاقية 1969 حيث اشترطت الحمولة كمييار وبذلك فان وصف السفينة يستبعد ناقلة النفط فارغة بدون حمولة اشترط ان السفينة القادرة على نقل الزيت والبضائع أخرى تعتبر سفينة في ظل هذه الاتفاقية فقد عندما تنقل الزيت السائب كبضاعة، وذلك حسب مادتها الأولى الفقرة الأولى راجع في ذلك: صلاح محمد سليمة، تامين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض، المرجع السابق، ص 481.

³ - بخصوص الحطام بالنسبة لاتفاقية بروكسل لسنة 1969 مقارنة بنصوص اتفاقية 2001 فانه جرى جدل فقهي بخصوص الحطام حيث يرى الاتجاه الأول تطبيق أحكام هذه الاتفاقية على أساس أن مدام هناك تسريب في المسببة للتلوث طبقا لأحكام الرأي الثاني استبعاد أحكام هذه الاتفاقية بحجة لهذه الحالة حمولة. الرأي الثالث جاء مؤيد للرأي الثاني. راجع في ذلك: صلاح محمد سليمة، نفس المرجع، ص-ص 476-477.

ب/ أما بخصوص السفن الحربية فلقد نصت الاتفاقية صراحة على استبعاد السفن الحربية أو السفن المساعدة لها، أو حتى السفن التي تشغلها الحكومة بصفة مؤقتة في أغراض غير تجارية من أحكام هذه الاتفاقية.

إلا أنها نصت استثناء على أنه يمكن للدولة الطرف تطبيق أحكام هذه الاتفاقية على السفن الحربية أو أنواع المساعدة لها الموصوفة في أحكام الاتفاقية وذلك بشروط معينة.

ثانيا- الوقود الزيتي:

يعتبر وقود السفن الزيتي شرط أساسي لقيام المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن الزيتي، ذلك لأنه من أهم مصادر تلوث البيئة البحرية.

ومن هنا يتعين علينا التطرق إلى مفهوم الوقود الزيتي:

(2) تعريف الوقود الزيتي في ضوء اتفاقية 2001.

الوقود في ظل اتفاقية 2001:

تضمنت الاتفاقية بدورها للوقود الزيتي وعرفته بأنه أي زيت معدني هيدروكربوني، ويشمل ذلك الزيت الذي يقوم بتشغيل السفينة أو دفعها بالإضافة إلى مشتقات هذه الزيوت¹.

نلاحظ من خلال التعريف سابق الذكر أنها استبعدت بقية أنواع الوقود واقتصرت على وقود زيتي الصادر من خزانات الوقود بإعتبار الوقود، هو الجزء الذي يتم الحصول عليه من بقايا التقطير ويتكون من عنصرين هما الكربون والهيدروجين، والجمع بين هذين العنصرين يطلق عليه الهيدروكربونية².

¹ - المادة 01 الفقرة خمسة من اتفاقية 2001 ويعني الوقود السفن الزيتي أي زيت هيدروكربوني، ويشمل ذلك الزيت التزييق المستخدم أو المنوي استخدامه لتشغيل السفينة أو دفعها أو أي مخلفات من هذه الزيت.

² - رجاء حسين عبد الأمير، المرجع السابق، ص 88.

لهذا الاتفاقية ميزت بين نوعين من الوقود، وكان هذا التعريف نظراً لأضرار التلوث الناجمة عن بقايا عملية التقطير بحيث أنها تمتاز بطبيعة فورية وأثاره الخطيرة حيث ينتشر الوقود بصورة سريعة على سطح البحر على بعد كيلومترات خلال ساعات قليلة نتيجة تحرك التيارات البحرية وحركة المد والجزر، بالإضافة أنه بشكل طبقة على سطح البحر¹.

- أو ما يطلق عليها بالمدن السوداء - تمنع دخول الأكسجين إلى الكائنات البحرية ويؤدي بالإخلال بالنظام البيئي البحري².

وتصبح هذه الكائنات غير صالحة للاستهلاك البشري إضافة إلى صعوبة إزالتها وقد يصل هذا التأثير على صحة الإنسان وتعرضه للعديد من الأمراض³.

¹ - تأثير الوقود على البيئة البحرية عند وصول الوقود إلى البيئة البحرية تطرأ عليه مجموعة من التحولات الكيميائية تجعلها تتوزع على سطح البحر متسببة ما يلي: - حجب أشعة الشمس والتأثير على عملية التركيب الضوئي خصوصاً إذا كانت البقع كبيرة في سكون الرياح. - يمنع خروج الغازات مما يؤثر على كمية الأكسجين المذابة في الماء - الالتصاق بالأحياء المائية والطيور مما يؤدي إلى هلاكها، ويؤثر على الحياة في قاع المحيط عند نزوله إلى الأسفل بسبب وزنه.

يعتبر سما إذا تغذت عليه الأسماك ويمكنه إحداث إرباك في الإشعارات الكيميائية للأحياء البحرية التي تستخدم للتفتيش عن غذائها وفرائسها. راجع في ذلك: خالد محمد القاسمي، وجيه جميل البعيني، حماية البيئة الخالصة من التلوث الصناعي وأثره على البيئة العربية والعالمية، المكتبة الجامعية الحديث، جامعة الأزاريطة، القاهرة، مصر، 1999م، ص 11.

² - يقصد بالنظام البيئي البحري العلاقات التفاعلية التكاملية المتوازنة داخل أي وحدة بيئية بين المكونات الحية وغير الحية وفق تفاعلها في إيقاع متناسق مما يعطي للنظام القدرة على إحياء الحياة بصورة متواصلة. راجع: محمد إسماعيل، مقدمة في علوم البيئة، دار الكتب العلمية والتوزيع، القاهرة، مصر، 2022، ص 31.

³ - تأثير الوقود على صحة الإنسان بما أن معظم طعام الإنسان مستمد من الأسماك فإن تناول الإنسان لهذه الأسماك التي قد تكون قد تعرضت إلى تأثير الوقود فإنه قد أثبت العلم أنها تؤثر على الجهاز العصبي كما تؤثر بدرجة كبيرة على الكبد إذ تسبب نخراً بؤرياً لخلايا الكبد، إضافة إلى ذلك تسبب أمراض السرطان وأورام في الكبد والرئتين وأورام الليمفاوية قد تسبب تقراحات جلدية قد تؤدي إلى إنجاب أطفال مشوهين راجعي في ذلك: تم الإطلاع عليه يوم: 25-03-2025 على الساعة 16:15 عبر الموقع الإلكتروني التالي:

3) الوقود الزيتي في ضوء قانون التلوث بالزيت الأمريكي OPA:

1- يعد الوقود الزيتي ثاني شرط في حادث التلوث ويقصد بالوقود الزيت بشكل عام كل وقود ثابت بما في ذلك النفط للخام، وزيت المحركات، وزيت الديازل الثقيل، وزيت التشحيم، وزيت السمك، عندما ينقل على متن السفن كحمولة أو في عابرها¹.

أما بالنسبة للوقود في ظل الاتفاقيات الدولية (فذكر منها على سبيل المثال):

عرفت الاتفاقية الدولية لمنع تلوث المياه البحر بالزيت سنة 1954 بأنه يشمل البترول الخام زيت الوقود زيت ديزل الثقيل زيت التشحيم².

بينما عرفته اتفاقية بروكسل لسنة 1969 بأنه الزيت السائب كبضاعة ويشمل البترول الخام، زيت الوقود، زيت ديزل الثقيل، زيت التشحيم، وزيت الحوت، الذي يتم نقله كبضاعة أو وقود السفن³.

ثالثا- الواقعة المنشئة للتلوث:

ليكتمل حادث التلوث طبقا لنظام المسؤولية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي، يجب أن تتعرض السفينة للواقعة مادية، وهذه الواقعة ينتج عنها تسرب الوقود الزيتي، يجب أن تتعرض السفينة لواقعة مادية، وهذه الواقعة ينتج عنها تسرب الوقود.

¹ - قانون التلوث بالزيت OPA في أعقاب حادثة إكسون فالديز عام 1989 التي تعتبر تذكيرا صارخا بالعواقب المدمرة لتلوث النفط، تم إقرار قانون التلوث النفطي (OPA) عام 1990 بحيث قد عزز هذا التشريع التاريخي بشكل كبير باستجابة "و.م.أ" لتسربات النفط، وأكد على أهمية حماية البيئة، حيث ركز بشكل أساسي على المسؤولية النفطية. أنظر: تم الإطلاع عليه يوم: 27-03-2025 على الساعة 19:35 عبر الموقع الإلكتروني التالي:

<https://WWW.tidjma.tn.oil>.

² - المادة 01 الفقرة الخامسة من اتفاقية 1954.

³ - بلي بلنوار، المسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالنفط وفق اتفاقية 1969 وبرتوكول 1992 المعدل له، مج12، ع01، مجلة الآفاق العلمية، جامعة عمار ثلجي، الأغواط، الجزائر، سنة 2020م، ص517.

أما الواقعة في ظل اتفاقية 2001:

تعني الواقعة المادية بأنها أي حادث أو سلسلة من أحداث تكون ذات مصدر واحد ونسبة الأضرار بشرط أن تكون جسيمة¹. نلاحظ أن الاتفاقية اتفقت على وحدة المصدر مع ما ورد في التعاريف السابقة فمثلا في حالة جنوح السفينة مثلا قد يؤدي ذلك الجنوح إلى التصادم بالسفن الأخرى، هنا يوجد عدة حوادث، إلى أن الاتفاقيات اعتبرته مصدر واحد، أدى بضرر.

الواقعة في ظل الاتفاقيات الدولية:

تعرف الواقعة المنشئة للتلوث في ظل اتفاقية بروكسل 1969 وبروتوكولها لسنة 1992، الواقعة في ظل اتفاقية بروكسل بأنها كل حدث أو مجموعة من أحداث لها مصدر واحد تسبب الواقعة تلوث².

الواقعة في ظل بروتوكول سنة 1992 بأنها:

كل حدث أو سلسلة من الحوادث لها مصدر واحد، تسبب أضرار أو تكون خطيرة وتهدد سلامة السفن³. لقد اقتضت اتفاقية بروكسل على وحدة المصدر في حالة تسرب الزيت الذي ينتج عنه ضرر التلوث، وتشترط الاتفاقية التعويض عن الأضرار التي وقعت بعد الواقعة المادية، أي في حين تعرض السفينة إلى خطر يهدد سلامته إلا تخضع لأحكامها، إلا أن بروتوكولها قام بتوسيع من مفهوم الواقعة المادية ليشمل حالات التي تهدد السفينة قبل وقوع الواقعة المادية وذلك بصريح عبارتها أو يخلق تهديدا خطيرا⁴.

¹ - المادة 01 الفقرة الثامنة من اتفاقية 2001.

² - المادة 01 الفقرة الثامنة من اتفاقية بروكسل سنة 1989.

³ - المادة 02 الفقرة الرابعة من بروتوكول 1992.

⁴ - مونية كرواط، المسؤولية البيئية عن التلوث النفطي الناتج عن السفن، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، تخصص قانون البيئة والعمران، جامعة الجزائر 01، سنة 2016م، ص22.

من مفهوم الواقع المادية ليشمل الحالات التي تهدد السفينة قبل وقوع الواقعة المادية وذلك بتسريع عباراتها أو بخلاف تهديدا خطيرا.

الفرع الثاني:

وقوع ضرر التلوث بوقود السفن الزيتي.

يتميز الضرر الذي ينتج عن تلوث البحر بوقود السفن الزيتي بشروط تميزه عن الأضرار التقليدية (المذكورة سابقا) والتي سوف يتم عرضها على النحو التالي:

- 1_ أن يكون الضرر قد وقع بالفعل أو شيك الوقوع؛
- 2_ أن يكون الضرر مباشرا يتم التعويض فقط عن أضرار التي نجمت عن حادث التلوث المباشر وليس التي تأخذ وقت حتى تظهر نتائجها؛
- 3_ أن يكون ضرر بسبب التلوث يوجد شرطين يجب توافرها في الضرر من أجل التعويض. الأول ضرر ناجم عن التلوث، الثاني مكان وقوع التلوث؛
- 4- أن يقع الضرر خارج السفينة.

اشتطت اتفاقية 2001 أن يحدث الضرر خارج السفينة وأكدت على عدم التعويض عن الأضرار التي تقع داخل السفينة¹.

أما بالنسبة للأضرار في ظل اتفاقية 2001:

عرفتها بأنها الأضرار التي تقع خارج السفينة جراء تسرب الزيت، شريطة أن يقتصر التعويض عن إتلاف البيئة، ولا يشمل التعويض فوات الكسب، ويشتمل تكاليف التدابير الوقائية².

¹ - بلمرابط سمية، المرجع السابق، ص-ص 48-49.

² - المادة 01 الفقرة 09 أ من اتفاقية 2001.

نستخلص مما سبق أنه لا يتم التعويل عن الأضرار التي تقع داخل السفينة مثل حالات الوفاة بأنه يتم التعويض فقط عن الأضرار التي تقع خارج السفينة واشترطت أن التعويض يشمل فقط إتلاف البيئة في حد ذاتها، أي أنها أكدت التعويض عن تكاليف الأحياء وتجديد البيئة البحرية وكما أنها صرحت أنها لا تنطبق أحكام الاتفاقية على تكاليف فوات الكسب وتشمل التكاليف الوقائية.

النطاق الجغرافي لاتفاقية 2001:

فإنها لا تنطبق إلا على ما يلي:

أ_ أضرار التلوث الواقعة عن أراضي دولة الطرف وتشمل ذلك البحر الإقليمي في الدولة وفي المنطقة الاقتصادية الخالصة والتدابير الوقائية أينما اتخذت لتجنب هذه الأضرار¹.

أما مقارنة بما ورد في بروتوكول المعدل لاتفاقية بروكسل سنة 1969 فإنها مؤيدة بما صدر عنها في أحكامها بينما أن الاتفاقية قبل التعديل فإنها شملت الأضرار التي تلحق إقليم الدولة المتعاقدة في الاتفاقية فقط.

الأضرار في ظل الاتفاقيات الدولية:

التي نذكرها من أجل التوضيح أنه تم تعرض للضرر في الاتفاقيات.

الأضرار في ظل اتفاقية بروكسل 1969:

بأنها الخسائر التي تأتي من سفينة تكون ناقلة للبترول ينتج عنها تلوث يكون ناجم عن تسرب النفط حينما يحدث التسرب ويشمل بما في ذلك تكلفة تدابير الوقائية².

¹ - المادة 02 من اتفاقية 2001.

² - المادة 01 الفقرة 06 من اتفاقية بروكسل 1969.

بالنسبة للبروتوكول لسنة 1992:

عرف الأضرار بأنها لقد حمل هذا البروتوكول في طياته نص جديد حيث عرف الضرر بأنه الخسائر الناجمة عن التلوث الناجم عن تسرب أو إلقاء الوقود، وتكون هذه الأضرار قد وقعت خارج السفينة شريطة أن تكون التعويضات مدفوعة عن أضرار البيئة خلاف فوات الكسب، ومحدودة بتكلفة الإجراءات المعقولة أو التي تتخذ لإعادة الحال إلى مكان عليه بالإضافة إلى تكاليف التدابير أو أي خسارة تسببها هذه التدابير¹.

الأضرار في القانون التلوث بالزيت الأمريكي لسنة 1990:

لقد أورد القانون الأضرار القابلة للتعويض فقد ولم يقدم تعريف وشملت التدمير ممتلكات العقارية وخسائر الاقتصادية أضرار الناجمة عن فقدان الأرباح أو ضعف القدرة على الكسب كما النص على التعويض البيئي بشكل صريح².

الفرع الثالث:

العلاقة السببية.

إثبات العلاقة السببية في ظل اتفاقية 2001:

لإنعقاد المسؤولية التقصيرية في مجال التلوث البيئي يستلزم توافر العلاقة السببية بين الخطأ والضرر، إذا لولا وجود الخطأ ما كان الضرر فسببية هي العنصر الأخير لإنعقاد المسؤولية، فلا يكون

¹ - رجاء حسن عبد الأمير، المرجع السابق، ص 92.

² - فرحات كمال تبغلت، المسؤولية المدني المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمخروقات في ظل اتفاقية بروكسل 1969، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2016م، ص 45.

للمضرور من التلوث الحق في الحصول على التعويض ما لم يثبت قيام العلاقة السببية المباشرة بين الضرر الذي أصابه والخطأ، والنشاط غير المشروع الصادر عن الغير¹.

ولما كان التمسك بفكرة الخطأ واشتراط إثباته لتلائم مع طبيعة الضرر الناشئ عن التلوث بالوقود الزيتي للسفن الذي يتسم بالامتداد من حيث الزمان والمكان، فقط لا تظهر آثاره بعد وقوع الحادث مباشرة، فالعلاقة السببية لا تنشئ بين الخطأ والضرر كما هو الحال في ضوء القواعد العامة، وإنما تنشئ بين التلوث والضرر فالضرر يجب أن يكون جراء تلوث بالوقود الزيتي للسفينة، كما وضحت اتفاقية 2001 على أن الضرر يجب أن يكون نتيجة التسرب أو تصريف كما ذكرنا سابقاً، فالعلاقة السببية تنقطع ولا يكون هناك مجال للتعويض في حالة نشوء الضرر دون حادث التلوث بالوقود².

لقد سهلت أحكام الاتفاقية لعام 2001، إثبات العلاقة السببية على المضرورين، أنها تستند مسؤولية مالك السفينة³.

عند وقوع أضرار التلوث، شريطة أن تكون هذه الأضرار ناجمة عن الوقود الزيتي للسفينة أو وقود أو يكون موجوداً على متنها⁴.

بمعنى أنه لا تنطبق الأحكام الاتفاقية على الأضرار التي تنشأ مثل على احتراق أو انفجار خزانات الوقود وذلك لانعدام الرابطة السببية والتي تكون بين نشاط الذي هو الوقود والنتيجة التي هي التلوث⁵.

¹ - رجاء حسين عبد الأمير، المرجع السابق، ص 95.

² - نفس المرجع، ص 96.

³ - المادة 01 الفقرة الثالثة من اتفاقية 2001.

⁴ - المادة 03 الفقرة الأولى من اتفاقية 2001.

⁵ - د- قرشوش عبد العزيز، المرجع السابق، ص 113.

انتفاء العلاقة السببية في ظل اتفاقية 2001:

وتنتفي المسؤولية إذا انعدمت العلاقة السببية وذلك بسبب أجنبي، والذي يقصد به وقوع الحادث للتلوث خارج عن سيطرة المسؤول ويكون غير ممكن التوقع وغير ممكن الدفع¹.

كما وضحت الاتفاقية لا يجوز مطالبة مالك السفينة بالتعويض إلا طبقا للاتفاقية².

وبالرجوع إلى اتفاقية الوقود نجد أنها حددت الحالات التي يمكن للمسؤول أن يعفى من المسؤولية مثل، أعمال الحرب، أو حرب الأهلية، أو سبب قوة قاهرة أو تدخل الغير إلى آخره (التي سوف نفصل فيها في المبحث الثاني).

في هذا المجال يطرح التساؤل التالي ما مصير أضرار التلوث الناجمة عن عدة سفن؟

أي من (تحمل المسؤولية) يقع عليه عبء الإثبات؟

إذا وقع حادث وأدى إلى تسرب الوقود من أكثر من سفينة في وقت واحد، وصعب نسبه إلى أحد ملاك السفن، فقد نصت اتفاقية 2001، أن ملاك السفن المتسببة بذلك يسألون بالتضامن عن مجموع الأضرار الذي لا يقبل التجزئة على النحو المعقول³.

¹ - عز الدين الدينصورى، عبد الحميد سوارى، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقانون، ج1، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2004م، ص249.

² - المادة 03 الفقرة الثالثة من اتفاقية 2001.

³ - المادة 03 الفقرة الثانية من اتفاقية 2001.

المطلب الثاني:

أساس المسؤولية المدنية عن تسرب الوقود الزيتي للسفن.

تتمتع الأضرار الناجمة عن تسرب الوقود الزيتي ببعض الخصوصية مما يؤدي إلى انعقاد مسؤولية استثنائية، وما يمكن ملاحظته في هذا الشأن ان خصوصية أضرار البيئة البحرية يطرح عدة صعوبات في تحديد طبيعة المسؤولية.

سنقوم من خلال هذا المطلب بتحديد أساس المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن الزيتي والذي قسمناه بدوره إلى:

الفرع الأول: المسؤولية الشيئية في مجال التلوث البحري بوقود السفن الزيتي.

الفرع الثاني: المسؤولية الموضوعية في مجال التلوث البحري بوقود السفن الزيتي.

الفرع الأول:

ماهية المسؤولية الشيئية.

تنشأ المسؤولية الشيئية نتيجة الضرر على من يكون الشيئي تحت حراسته أو تصرفه لذلك من الضروري فهم معنى الحراسة على الأشياء الذي احدث الضرر ،وتحديد الشخص الذي يكون مسؤول عن تعويض المضرور الذي لحقه الأذى من ذلك الشيء¹.

وعليه لا بد من التطرق للنقاط التالية:

أولاً) ماهية المسؤولية الشيئية.

ثانياً) مدى تطبيق مسؤولية الحراسة للأشياء على الأضرار تسرب وقود الزيتي للسفن.

يتزايد أهمية المسؤولية عن حراسة الأشياء خصوصاً في ظل التطور التكنولوجي المعاصر للأشياء والمواد ومنها الوقود، وما يترتب عليه من أضرار فالتطور الحاصل في الصناعات الكبيرة ووسائل النقل

¹ - بلمرابط سمية، المرجع السابق، ص 65.

السريعة وما ينجم عن ذلك من تعرض الأرواح للخطر والأموال للتلف جعل القضاء يلجأ إلى الأخذ في أكثر الأحوال بقرائن تسهل إثبات التقصير في اتخاذ الحيطة وعلاقة السببية بين الضرر والتقصير وتلك متى كانت الظروف تجعل افتراض حدوثه بخطأ المدعي عليه أمر طبيعياً ولذلك فإنه من الضروري التطرق إلى هذه المسؤولية ومضمونها، وإلى ما كان موقف اتفاقية الوقود لعام 2001 منها ؟

تعرف المسؤولية الشيئية:

على أنها المؤاخذة والتعويض وجبر الأضرار الناتجة عن فعل الأشياء التي تحتاج حراستها وحفظها عناية خاصة¹.

أولاً- شروط المسؤولية الشيئية:

يجب لإقامة المسؤولية الشيئية توفر شرطين الأول المتمثل في الحراسة وشرط الثاني أن يحدث الشيء ضرراً للغير.

ثانياً- مفهوم الحراسة ومضمونها:

أ- يقصد بالحراسة السيطرة الفعلية في الاستعمال والرقابة والتوجيه على الشيء قصد أو استقلالا، سواء استندت هذه السيطرة حق مشروع أملك تستند².

وتنقسم الحراسة إلى قسمين:

أ- الحراسة القانونية

وهنا يكون الحارس هو صاحب سلطة قانونية على الشيء المستمدة من حقا عيني على الشيء أو حق شخصي متعلقاً به بغض النظر عن مصدره كأن يكون عقداً أو أي مصدر من مصادر الحقوق.

ب- الحراسة المادية (الفعلية)

¹ - حمداوي محمد، نظام المسؤولية عن التلوث في مجال النقل البحري، شهادة الدكتوراه، تخصص علوم قانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجيلالي الياابس، سيدي بلعباس، الجزائر، 2014-2015م، ص 83.

² - نفس المرجع، ص 84.

يقصد بها السيطرة أو السلطة الفعلية في توجيه ورقابة الشيء الذي في حراسة والتصرف في أمره دون أن يكون خاضعا في ذلك لسلطة شخص آخر، فيما يتعلق بإستخدام الشيء محل الحراسة، مما تجعله مسؤولا عن الضرر الذي يقع بالفعل هذا الشيء المشمول بحراسته¹.
وبالنظر إلى أحكام الاتفاقية نجد أنها أخذت بالحراسة الفعلية في تحديد حارس الشيء، حيث أن مالك السفينة أو الربان أو المستأجر تثبت حراستهم للوقود الزيتي لإمتلاكهم سلطة الإرادة والتوجيه أثناء الرحلة البحرية.

ويقصد بالشيء محل الحراسة:

يقصد بالشيء كلما هو مادي غير حي تتطلب حراسته عناية خاصة، ويكون خطرا بطبيعته أو بظروفه وملابساته بأن يصبح في وضع أو حالة تسمح عادة بأن يحدث الضرر فتعتبر من قبل الأشياء التي تتطلب حراستها عناية خاصة الشاحنات والسفن والمواد الكيميائية ومخلفات المصانع وغيرها².
الشرط الثاني أن يحدث الشيء ضررا للغير لا يكفي القيام المسؤولية حارس الأشياء أن يوجد شيء تحت حراسته بل لابد أن يقع فعل من الشيء، وأن يرتب على هذا الفعل ضررا يحسب الغير، وحتى يكون فعل الشيء الخاضع للحراسة، يجب أن يكون تدخله في أحداث تدخل الايجابي، فإذا كان تدخل الشيء سلبيا، فلا يكون الفعل فعل شيء، بحيث لا يكفي وجود علاقة سببية بين التدخل من جانب الوقود وبين حدود الضرر، بل لابد أن يكون هذا التدخل ايجابيا وأن يكون هو السبب المنتج والفعال للضرر³.

مدى تطبيق مسؤولية الحراسة للأشياء على الأضرار تسرب الزيت:

¹ - رائد محمد النمر، الحراسة في نطاق المسؤولية عن فعل الأشكال (دراسة مقارنة)، ط01، دار وائل للنشر، الأردن، 2015م، ص29.

² - محمد حمداوي، المرجع السابق، ص86.

³ - محمد سعيد عبد الله الحميدي المسؤولية المدنية الناشئة عن التلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها، نفس المرجع، ص304.

لقد نظمت اتفاقية الوقود سنة 2001 بأن الوقود يعتبر بطبيعته من الأشياء الخطرة والتي تحتاج إلى عناية خاصة إضافة إلى أن أضرار الوقود ينجم عنها أضرار خطيرة عند الحوادث، وهذا ما جعل الاتفاقية تؤسس المسؤولية المدنية عن التلوث بوقود السفن على أساس المسؤولية الشيئية وذلك بوصف الوقود بأنه شيء خطر يحتاج من حراسه مالك السفينة أو مشغلها عناية خاصة.

وبذلك تبني مسؤولية تراعي مصالح المضررين بما تتضمنه من قرينة مسؤولية أي عدم الحاجة إلى إثبات الخطأ فبمجرد إثبات الضرر وارتباطه بحادث التلوث الخاضع لاتفاقية الوقود، تفترض مسؤولية مالك السفينة، ولا يستطيع المالك عندئذ أن يدفع مسؤوليته بإثبات عدم وقوع الخطأ منه وهو أنه قد بذل قصار جهده في تفادي وقوعه فهو لا يملك إلا إثبات انقطاع علاقة سببية، بين سلوكه والضرر أي إثبات السبب الأجنبي بمفهومه في اتفاقية الوقود¹.

الفرع الثاني:

المسؤولية الموضوعية في مجال التلوث البحري بوقود السفن الزيتي.

اتجه معظم الفقه الحديث إلى تعديل قواعد المسؤولية التقليدية لجعلها تتلاءم وتتوافق مع التطور الهائل في عالم البيئة والتقدم العلمي والتكنولوجي وفي الحياة العامة والصناعة خاصة لينتج عن هذا التعديل مسؤولية تقوم على الضرر وهي المسؤولية الموضوعية كما (ذكرنا سابقا) مدى تطبيق المسؤولية الموضوعية عن الأضرار الناجمة عن تسرب الزيت لوقود السفن:

أكدت الحوادث البحرية المتتالية عجز خاصية مبدأ التركيز في مجال الأضرار الزيتية مما دفع هذا الأخير إلى تعديل هذا المبدأ بموجب اتفاقية 2001 وتوسيع من دائرة المسؤولين تحت مسمى تراجع فكرة التركيز المسؤولية في ظل اتفاقية 2001.

¹ - نادر محمد ابراهيم، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي دراسة تحليلية "مقارنة"، دار الفكر الجامعي، الجزائر، 2001م، ص24.

بالرغم أن الاتفاقية اعتبرت مالك السفينة مسؤولاً عن أضرار التلوث ناجمة عن وقود الزيتي¹.

إلا أنها تبنت مفهومها واسع للمسؤول عن التلوث فلم تقتصر في مفهومها على مالك السفينة فقط بل مدت نطاق تطبيقها يعني أن الاتفاقية خرجت عن مبدأ التركيز الذي يعتبر من أهم خصائص المسؤولية الموضوعية المشار إليها سابقاً ولقد قدمت استثناءات ترد فيها على هذه الخاصية بقولها لا يتحمل ملك السفينة أي مسؤولية إذا أثبت أن الأضرار نجمت عن قوة قاهرة أو نجمت كلياً أو جزئياً عن الفعل أو التقصير من طرف ثالث أو نتيجة إهمال شخص آخر².

كما أن الاتفاقية أشارت إلى المسؤولية التضامنية إذا أشارك أكثر من شخص في تحمل المسؤولية³.

المطلب الثالث:

حدود مسؤولية محدث التلوث وحالات الإعفاء منها.

لم يكن مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة وليد الصدفة، وأن يرجع إلى عوامل تاريخية تبنتها التشريعات القديمة والمعاصرة في تنظيم المسؤولية المدنية لمالك السفينة، حيث يكون مسؤولاً عن أخطائه الشخصية التي تقع منه أثناء الرحلة البحرية طبقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية، وعن أخطاء تابعين طبقاً لقواعد مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع وعن الأضرار التي يرتكبها نشاطها في النقل البحري طبقاً لقواعد المسؤولية الموضوعية.

وعليه سوف نتطرق في هذا المطلب إلى تحديد نطاق مسؤولية مالك السفينة باعتباره المسؤول (الفرع الأول) تم الاستثناءات الواردة في إتفاقية 2001 (الفرع الثاني) تم حالات الإعفاء من المسؤولية (الفرع الثالث).

¹ - المادة 03 الفقرة الأولى من إتفاقية 2001.

² - المادة 01 الفقرة الثالثة من إتفاقية 2001.

³ - المادة 03 الفقرة الثانية من إتفاقية 2001.

الفرع الأول:

مسؤولية مالك السفينة.

عندما ينتج أضراراً عن تسرب الوقود الزيتي للسفن، فإن ما يشغل بال المضررين هو معرفة المسؤول عن هذا هو معرفة المسؤول عن هذا الضرر لإقامة الدعوى ضده، بهدف الحصول على تعويض عن الأضرار التي أصابتهم من جراء هذا التلوث.

فالتساؤل يبقى مطروحا من المسؤول عن أضرار التلوث بالوقود الزيتي للسفن؟. هل هو مالك السفينة فقط؟ أم تمتد هذه المسؤولية إلى غيره؟.

أن معرفة المسؤول عن الأضرار التي يربتها تلوث البيئة البحرية بوقود السفن الزيتي من أهم المسائل التي شغلت الرأي العام الدولي، حيث أن تعيين المسؤول يوفر على المتضررين عناء البحث والاثبات، فلا يبقى أمامهم إلا اللجوء إلى القضاء من أجل الحصول على تعويض مناسب، يسمح لهم بإصلاح ما لحق بهم من أضرار¹.

ولقد ألفت الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لسنة 2001 عبء المسؤولية على كل من مالك السفينة المسجل ووالمستأجر والمستغل والقائم على إدارة السفينة، وعليه سوف نتطرق لكل مسؤول على حدى.

أولاً- مالك السفينة:

كقاعدة عامة في مجال المسؤولية العقدية ان يتحمل مالك الشيء المسؤولية عن الالتزامات التعاقدية الناشئة عن الحق وصاحب الحق².

والمقصود هنا هو مالك السفينة الذي يعتبر من أهم أشخاص الملاحة البحرية، له حق ملكيتها سواء كان فردا واحد أو بضعة أفراد يملكونها كل الشيوع، كما قد يكون هذا المالك شخصا طبيعيا أو شخصا معنويا كالشركات التجارية المسيطرة في الوقت الحاضر على هذا النوع من الملكية، لما تتطلبه من رؤوس أموال

¹ - بلمرابط سمية، المرجع السابق، ص 65.

² - قرشوش عبد العزيز، المرجع السابق، ص 111.

ضخمة ليست في متناول الفرد، بحيث لم يعد للملكية الفردية إلا في مجالات السفن الصغيرة كسفن الصيد وسفن النزهة¹.

- قد تكتسب صفة الملكية على السفينة ما عن طريق طلب بناءها فيكون الحق بالملكية بمجرد تسليمها من جانب المتعهد بالبناء.

- أما عن طريق شراءها بعقد بيع يلتزم بموجبه البائع أن ينقل ملكية السفينة للمشتري في مقابل نقدي².

- وقد يكون سبب ملكية السفينة عن طريق الميراث بحيث يرثها الشخص من المالك.

وطبقا للقواعد العامة يخول حق الملكية لصاحبه الإستئثار بالإستعمال السفينة واستغلالها وكذا التصرف فيها بشكل دائم، ويعتبر مالك السفينة هو كل شخص طبيعي أو معنوي تكون السفينة مسجلة باسمه ومستغلة ومن طرفه.

والمالك هو من يقوم عادة لتجهيز السفينة أو تهيئتها للقيام بالرحلات البحرية كتعيين الربان وطاقم الذي يقوم بخدمتها وكذا إبرام العقود كالنقل والتأمين عليها وتزويدها بالمؤونة والوقود ويسمى عندئذ بالمالك المجهز، ولكن في واقع الحال فإن المالك ليس بالضرورة وفي كل الأحوال أن يكون هو من يجهز السفينة فقد يستأجرها مستأجر عارية من كل تجهيز، فيقوم هذا الأخير لتجهيزها بنفسه وبالشكل الذي يتوافق مع رحلته البحرية فيسمى عندئذ بالمستأجر المجهز. لذلك يجب عدم الخلط بين مالك والمجهز³.

ثانيا- مسؤولية مالك السفينة في ظل اتفاقية 2001:

يتضح من خلال نصوص أحكام الاتفاقية أنها قد تبنت مفهوم واسع للمسؤول عن التلوث بوقود السفن الزيتي، فلم تقتصر على مالك السفينة المسجل فقط، بل امتد نطاق الاتفاقية إلى من لا

¹ - المادتين 50 و 53 من ق.ب.ج التي جاء في فحواها "تبقى ملكية السفينة التي تكون قيد الإنشاء للقائم بإنشائها حتى نقل الملكية للمشتري الا من اتفق على خلاف ذلك وتتم عملية النقل بتسليم السفينة على اثر التجارب القانونية الإيجابية.

² - المادة 50 من ق.ب.ج ان امتلاك السفينة بطريقة الشراء أو البناء يجب ان يكون موضوع التصريح يقدم إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل الذي سوف تسجل فيه السفينة.

³ - قرشوش عبد العزيز، المرجع السابق، ص 111.

يملك السفينة، وإن كان له دور في إدارة الرحلة، كالمستأجر والمشغل القائم على إدارة السفينة. وهذا يعني أن الإتفاقية تبني "مبدأ تركيز المسؤولية"¹.

الذي يفرض بمسؤولية مالك السفينة المسجل دون غيره من المستأجر والمشغل السفينة وإنما تركت إمكانية الرجوع على المشغل والمستأجر والقائم بالتشغيل بالإرادة عند إعسار المالك.

الفرع الثاني:

الاستثناءات الواردة على مسؤولية مالك السفينة.

تبنت اتفاقية 2001 مبدأ المسؤولية غير المركزة وذلك يتضح من خلال أحكامها حيث أنها وسعت دائرة المسؤولين وذلك بإدراجها للأطراف أخرى يمكن أن تتحمل المسؤولية بصفتها مالك السفينة بناء على معيار سلطة الإدارة، أي يملك سلطة إدارة السفينة هو من يتمتع بصفة المالك². فقد يكون مستأجر السفينة (أولاً)، ربان السفينة (ثانياً) أو مشغل السفينة (ثالثاً)

أولاً - مستأجر السفينة:

لاشك أن الاستغلال البحري هو الهدف الرئيسي من إنشاء السفينة، حيث تتعدد صور استغلال السفينة على النحو التالي:

فقد يقوم بهذا الاستغلال مالك السفينة نفسه حيث تباشر شركات الملاحة البحرية عمليات نقل الأشخاص أو البضائع على سفنها الخاصة، ويرى ذلك عادة في مجال نقل النفط، حيث تملك بعض الشركات البترول الكبيرة ناقلات ضخمة تنقل البترول من مناطق استخراجها إلى أماكن تكريره وتصنيع مستخرجاته³.

¹ - المادة 01 الفقرة الثالثة السابقة الذكر.

² - محمد السيد الفقهي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، الملاحة البحرية، إيجار السفينة، النقل البحري)، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، مصر، 2007م، ص 281.

³ - محمد السيد الفقهي، المرجع السابق ص 282.

كما يمكن أن يتم استغلال السفينة بواسطة أشخاص آخرين غير مالك السفينة شخصيا. ويتمثل ذلك في إيجار السفينة الغير، بحيث يقوم المؤجر بوضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزء منها مقابل أجرة. وذلك لمدة محددة أو للقيام برحلة أو رحلات معينة ويتم تأجير السفينة بئيكالها (عارية)¹. وتجدر الإشارة إلى أن المالك الأصلي غير مسؤول عن أفعال المجهز والمستأجر وتصرفاته، لأن المستأجر ليس تابعا للمالك ولا وكيلا عنه، ومن ثم تنتفي علاقة التبعية بين المؤجر (المالك الأصلي للسفينة) وبين المستأجر².

أ- إيجار السفينة:

يقع الإيجار على سفينة غير مجهزة ليتولى المستأجر تجهيزها، وقد تؤجر السفينة مجهزة ليقوم المستأجر بنقل بضاعته أو بضائع الغير عليها، والقاسم المشترك بين عقود إيجار السفينة هو وحدة طبيعة الالتزام الجوهرية الذي ينشئه كل منها على عاتق المؤجر، وهو وضع سفينة صالحة للملاحة تحت تصرف المستأجر.

والشاهد أن إيجار السفينة تتماشى مع رغبة أطراف العلاقة العقدية، فيمكن أن تؤجر السفينة غير مجهزة، فيتولى في هذه الحالة المستأجر تجهيزها بنفسه فهو الذي يتولى إبرام عقود العمل مع الطاقم، كذلك تزورها بالمعدات الضرورية للملاحة البحرية، كما يمكن للسفينة أن تؤجر غير مجهزة أو مجهزة أو الإيجار بالرحلة³.

ب- إيجار السفينة غير مجهزة (عارية):

يعتبر عملية إيجار السفينة عارية بمثابة عقد والذي بمقتضاه يضح مالك السفينة سفينته غير المجهزة تحت تصرف شخص آخر هو المجهز، الذي بدوره يقوم لتجهيزها بالمرونة والوقود والطاقم قص الانتفاع بها لمدة معينة مقابل أجر متفق عليه.

¹ - حمد الله محمد حمد الله، القانون البحري، الج1، 01، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2005م، ص164.

² - بلمرابط سمية، المرجع السابق، ص80.

³ - قراش سيرينة، خالفي أمين، عقد إيجار السفينة، مذكرة ماستر في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العقيد لطفلي، الجزائر،

وفي هذا النوع من التأجير يحتفظ المستأجر بالإرادتين الملا. والتجارية، ويكون المستأجر المجهز بمثابة الناقل في مواجهة الشاحنين¹.

وقد يلتزم المؤجران يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة في حالة صالحة للملاحة والاستعمال المتفق عليه في الزمان والمكان، وإبقاء السفينة صالحة للملاحة طوال مدة العقد، ويعتبر هذا العقد بمثابة إيجار مال منقول يخضع لأحكام التي تتفق عليها الطرفان المتعاقدان، تم لأحكام التقنين البحري، وللقواعد المقررة في القانون المدني لعقد إيجار المنقول².

ت/ إيجار السفينة لمدة معينة:

بموجب عقد إيجار السفينة لمدة، يلتزم المؤجر بأن يضع تحت تصرف مستأجر السفينة المعينة كاملة التجهيز لمدة معينة بطاقمها وربانها ومؤنتها ووقوها، وتكون تحت تصرف المستأجر، فيتناول المالك المستأجر عن التسيير التجاري فقط دون التسيير الملاحي، ويدفع المستأجر مقابل ذلك أجرة الحمولة وبمقتضى ذلك أن ربان السفينة في التأجير بالمدة يتلقى من المستأجر التعليمات فيما يتعلق بالشؤون التجارية، وبالتالي فإن المستأجر هو من يتحمل نفقاتها، وعلى وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود الزيتوت والشحوم وأداء رسوم الموانئ والإرشاد غير ذلك من المصروفات، ويلتزم الربان بتنفيذ تعليماته المتعلقة بهذه الإرادة³.

ث- إيجار السفينة بالرحلة:

بموجب عقد تأجير السفينة بالرحلة يلتزم المؤجر يوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر، للقيام برحلة أو عدة رحلات محددة، حيث يترتب على ذلك، ان المؤجر يحتفظ بإدارة السفينة، سواء من الوجهة الملاحية، أو من الوجهة التجارية ومؤدي ذلك أن تبعية والطاقم تكون مؤجر

¹ - قراش سريته، خالفي ايمن، عقد ايجار السفينة، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العقيد اعلى محند والحاج، البويرة، الجزائر، 2022-2023م، ص-ص 09-10.

² - الاسبر وهيب، القانون البحري (السفينة، اشخاصها، عقد النقل البحري) المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، ليبيا، 2008م، ص150.

³ - هاني دويدار، النقل البحري والجوي، ط01، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2008م، ص184.

ليس فقط فيما يتعلق بتسييرها، وإنما فيما يتعلق بإرادتها تجارياً، ولكن يتعين على المؤجر عند إعطاء تعليمات إليهم في هذا الصدد احترام ما تعهد به بموجب عقد الإيجار¹.

ونلاحظ مما تقدم، أن إيجار السفينة غير مجهزة يمنح المستأجر سلطات واسعة في تسيير وإرادة السفينة، مما يجعل مركزه القانوني أشبه بمركز مالك السفينة².

ج- مسؤولية مستأجر السفينة عن التلوث البحري بوقود السفن الزيتي في ظل لاتفاقية 2001:

كما تطرقنا سابقاً فإن اتفاقية 2001 وسعت من نطاق المسؤولية عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن الزيتي لتشمل بذلك مستأجر السفينة غير المجهزة (عارية).

وطبقاً لنص المادة 1 الفقرة الثالثة (3/1) من إتفاقية 2001 نجد أنها اشترطت في صفة مالك السفينة أن يكون مستأجرها قد أجر السفينة غير المجهزة (عارية)³.

فإذا كانت عمليات التلوث ناتجة عن خطأ من جانب المستأجر أو من جانب الأشياء الخاضعة لحراسته، فإنه تنعقد مسؤولية المستأجر باعتباره المسؤول المباشر لعمليات التلوث⁴. وباعتباره مالك السفينة طبقاً لاتفاقية 2001.

كما نص أيضاً على مسؤولية مستأجر السفينة عن الأضرار التي بسببها تسرب الوقود الزيتي للسفن "قانون التلوث بالزيت OpA بموجب المادة 32 الفقرة (أ)" الشخص المسؤول هو مالك السفينة أو مجهزها أو مشغلها، فإذا قام المالك بتأجير السفينة العارية، فإن المسؤولية تنتقل إلى الشخص المجهز باعتباره أن له السيطرة على السفينة دوم ملكها. فالجهاز هو المسؤول عن أفعال الطقم وعن الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير ومع ذلك فإن قانون التلوث البحري بالزيت OpA حماية المتضررين فرص

¹ - هاني دويدر، نفس المرجع، ص 185.

² - بلمرابط سمية، المرجع السابق، ص 81.

³ - المادة 01 الفقرة الثالثة من اتفاقية 2001.

⁴ - محمد السعيد عبد الله الحميدي المرجع السابق، ص 209.

المسؤولية التضامنية على وجه التضامن لكل من المالك والمجهود وأي شخص آخر يتولى استغلال السفينة بأي وجه¹.

ثانياً- ربان السفينة:

تعتبر الربان من أهم أشخاص الملاحة البحرية، على متن السفينة، وذلك بالنظر إلى السلطات الواسعة التي يخولها القانون والعرف البحري، بحكم الملاحة تتطلب أن تتوفر فيها شروطاً ومؤهلات معينة ليتمتع بهذه السلطات، ولأن وظيفته حساسة بحيث يمارس قيادة وإرادة سفينة نقل الأشخاص والممتلكات والبضائع، يتمتع الربان بمركز قانوني خاص، فهو يمثل السلطة العامة على ظهر السفينة، وبالتالي أي قرار يتعلق بهذا الأخيرة يعود إليه، لأن العبور بالسفينة تجوب البحار بعيد عن سلطات الدولة سواء كانت في البحر العام أو في ميناء أجنبي يؤدي إلى أن تخضع لقواعد قانونية خاصة تتناسب مع طبيعتها².

أ/مدى تبعية الربان لمالك السفينة:

يتمتع الربان بعلاقة مع مالك السفينة الو مجهزة بالاستقلالية، فوضع المالك بالنسبة للربان ليس هو ذاته وضع المتبوع العادي في القواعد العامة، ويتجلى هذا الاختلاف فيما يتمتع به الربان من سلطة واسعة في التصرف، واستغلالاً كاملاً من الناحيتين العملية والقانونية، فمثل هذا الوضع يستدعي بدون شك التخفيف من مسؤولية مالك السفينة³.

¹ - جلال وفاء محمد، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت ، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، ص57.

² - اربوط وسيلة، النظام القانوني لرجال البحر أطروحة دكتوراه، تخصص القانون البحري وقانون النقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2017/2018م، ص33.

³ - محمد السيد الفقهي، المرجع السابق، ص168.

ب/مسؤولية ربان السفينة في ظل اتفاقية 2001:

بما أن الإتفاقية قد منحت صفة المالك للربان، فإنه يمكن الرجوع مباشرة عليه في تحمل الأضرار في حال وقوع حادث ترتب عليه التلوث بوقود السفن الزيتي¹.

ج/المركز القانوني لربان السفينة:

تظهر أهمية هذا الشخص في الحالة التي تكون فيها السفينة في عرض البحر، بعيدة عن سلطات الدولية والرقابة المباشرة المجهز، وهذا المركز الخاص الربان ليس له مثيل في البر وذلك أن قيادة السفينة في عرض البحر يؤدي على خضوع علاقات العمل لقواعد قانونية خاصة تختلف عن القواعد القانونية التي تحكم العمل البري، ذلك لأن الرحلة البحرية قد تطول مما قد يعرض الربان لمشاكل وعقبات هذا ما جعل الربان يكتسب مركزا قانونيا فريدا ومميزا. وبالتالي المركز الوظيفي الخاص له يجعل من تحديد الإطار القانوني لعقد استخدامه محاطا بالغموض.

يرتبط الربان في تنفيذه لعقد عمله المبرم بينه وبين المجهز وما يتبع ذلك من ممارسة سلطته الاستثنائية بقيدتين، أحدهما زماني يتمثل في الوقت الذي تستغرقه السفينة لتبلغ ميناء الوصول والآخر مكاني هو ظهر السفينة، كما أن عقد العمل المبرم بين المجهز والربان يجعل من الأول رب عمل للثاني على أن التبعية الثانية الأول ليست مطلقة².

ثالثا: مشغل السفينة:

يطلق هذا الوصف على الشركات التي تقوم بإرادة. السفن، حيث لا تمتلك الشركة السفن لكنها قادرة على تشغيل السفن المستأجرة³.

¹ - المادة 01 الفقرة الثالثة من اتفاقية 2001.

² - أربوط وسيلة، المركز القانوني لربان السفينة، مجلة القانون والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، كلية الحقوق، قسم القانون الخاص المجلد 04، العدد 02، الرقم التسلسلي 08، تلمسان، الجزائر، 2018م، ص518.

³ - CMACGM. Dilmas, Kglossaire du transport maritime K fronce .sans l'année de publication, P.21

وذلك من خلال تزويدها بطاقم لديه الكفاءة اللازمة للإدارة السفن، مثلاً شركة "لاند مارك مارين" Land markmarine هي شركة مصرية تقوم بتشغيل السفن عن طريق طاقم مؤهل من الربانة وخبراء المهندسين البحريين والأطعم البحرية المؤهلة بالإضافة إلى عدة خدمات أخرى¹.

الفرع الثالث:

حالات الإعفاء من المسؤولية.

تختلف حالات الإعفاء من مسؤولية مالك السفينة مقارنة بما تطرقنا له سابقاً عن مسؤولية مشغل السفن النووية، فقد تبنت اتفاقية 2001 مبدأ عدم تركيز المسؤولية على المالك فقط بل أقرت بتعدد المسؤولين واعتبرت أن كل من يمتلك صفة المالك هـ. مالك السفينة. ومسؤول مسؤولية موضوعية، وعليه إذا وقع أضرار بسبب خارج عن يد المالك فمن يتحمل المسؤولية ويقوم بالتعويض؟
لقد نصت اتفاقية 2001 على حالات الإعفاء من المسؤولية، بحيث ذكرها المشرع الدولي على سبيل الحصر².

واعتبر أن الأضرار الواقعة بسبب الظاهرة الطبيعية ذات طابع الاستثنائي والحتمي والقاهرة سبب من إعفاء مالك السفينة من المسؤولية، ذلك لأن ظاهرة الطبيعة الناجمة عن حادث خارجي ذو طابع استثنائي من غير الممكن معالجته ولا دفعه، على عكس أوان التلوث كان ناتجاً عن نشاط يقدم به الملوّث. كتعطل حركات السفينة والتي أدت إلى تسرب الوقود الزيتي في البحر، في هذا الحالة تقوم مسؤولية مالك السفينة على أساس مطربة المخاطر، لأن هذا الحادث هو حادث داخلي ينجم عن دائرة نشاط المدين.

ركن ما اخذ به المشرع الدولي فإنه ميز بين اعتمار الحرب والتمرد والظاهرة الطبيعية مستبعداً بذلك حادث التلوث المفاجئ، لأن هذا الأخير ممكن لا يأخذ وصف الظاهر الطبيعية، كإنفجار محرك سفينة بسبب عطل أدى إلى تسرب الوقود الزيتي ثم حدوث ضرر¹.

¹ - لاند مارك مارين لاستشارات والخدمات البحرية، انظر:

<https://WWW.landmar.kmarime.org/or/site/servies>

² - المادة 03 الفقرة الثالثة من اتفاقية 2001.

وأَسباب بإعفاء من المسؤولية عديدة نذكرها على التوالي:

أولاً- أعمال الحرب:

يعفى مالك السفينة من المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن حوادث الحرب، كضرب الغواصات والسفن الحربية للسفن التجارية والعقارات الجوية على السفن التجارية، كما يعد من حوادث الحرب التجاء السفينة إلى ميناء أو تغييرها لطريقها خشية وقوعها في يد العدو، ولو لم يكن ثمة عمل عدائي مباشر موجه إلى السفينة².

ثانياً- الظاهرة الطبيعية:

تعتبر الظاهرة الطبيعية كحالات الإعفاء من المسؤولية. فهي ذات طابع استثنائي لا يمكن تجنبها أو مقاومتها، بحيث لا يكون لإنسان أي يد في وقوعها مثل الإعطار البحري الذي لا يمكن لمالك السفينة تجنبه أو تفاديه، وعلى الرغم من أن المشرع الدولي لم يصرح بالقوة القاهرة، إلا أنها تدخل ضمن الظروف ذات الطابع الاستثنائي حيث لا يكمن توقعها أو تفاديها³.

ويقصد بالقوة القاهرة الحادث الذي لا يكون بالإمكان توقعه ولا بوسعه دفعه، ويشترط ألا يكون للمدين يد فيه على أن معيار أخطار التوقع واستحالة الدفع معيار موضوعي، لا يراعي فيه شخص المدين بالذات بل ينظر إلى الشخص المعتاد⁴.

¹ - التمييز بين أعمال الحرب وبين أخطار الحرب: تعد أخطار الحرب محل العديد من وثائق التأمين، فعلى سبيل المثال إذا أجبرت إحدى ناقلات البترول بسبب الحرب على السير مظفأة الأنوار، أو في مركب خلف سفن أخرى تخضع لحماية سفينة عسكرية، ثم وفي ظل هذه الظروف حادث تصادم بسبب وقوع ضرر التلوث، وفي مثل هذه الحالة يبدو مستحيل إمكانية تمسك مالك الناقلة في الإعفاء من مسؤوليته بسبب أعمال الحرب، ففي الواقع لا يمكن القول بأن التلوث قد نتج عن عمل الحرب وانتم نتج عن تصادم وقع بسبب ظروف الملاحة في وقت الحرب، فالحقيقة أنه يوجد خطر حرب ولكن لا يوجد عمل يستدعي الإعفاء من المسؤولية. انظر محمد السيد الفقهي، المرجع السابق، ص265.

² - مصطفى كمال طه، القانون البحري (مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الكوارث البحرية، التأمين البحري)، الدار الجامعية، بيروت، لبنان، 1993م، ص257.

³ - بلمرابط سمية، المرجع السابق، ص-ص212-213.

⁴ - علي السيد حسن، الالتزام بالسلامة في عقد البيع دار النهضة العربية، دط، القاهرة، مصر، سنة 1990م، ص1772.

حيث ترفع القوة القاهرة المسؤولية على المدعي عليه لانتفاء الرابطة السببية، وهو ما يجعل دفع موضوعي، لأنه يدفع بعدم توافر السببية والتي تعتبر ركن من أركان المسؤولية¹.

كما أنه لا يمكن اعتبار الظواهر الطبيعية التي تواجه السفينة أثناء رحلتها مهرجان البحر وارتفاع الأمواج من قبيل القوة القاهرة أو الظاهرة الاستثنائية، ذلك أنها من الأمور المتوقعة في الملاحة البحرية، أي أن سوء الأحوال الجوية ليس ظرفا استثنائيا، لكت إذا زاد عن الحد المعقول والمتعارف عليه في مجال الملاحة البحرية، مثل العواصف الأمر الذي ترتب عليه جنوح تصادم أو غرق السفينة، فأدى إلى حدوث تلوث فإن ذلك يعد سببا من أسباب الإغفاء من المسؤولية².

أنا بالنسبة لرأي الفقه من القوة القاهرة، فقد ميز بينها وبين الحادث المفاجئ، إلا أن محاولاتهم باءت بالفشل، فالرأي الراجع هو عدم التمييز بينهما ذلك لأن القوة القاهرة يجب أن تكون حادثا المستحيل الدفع فحسب بل أيضا غير ممكن التوقع³ ولأن الحادث المفاجئ يجب أن يكون حادثا لا غير ممكن التوقع فحسب بل أيضا مستحيل الدفع فهما اصطلاحين مترادفين⁴.

¹ - وليد عايد، عوض الرشدي، المسؤولية الناشئة عن تلوث البيئة "دراسة مقارنة"، رسالة ماجستير مقدمة استكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، 2012م، ص33.

² - صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص539.

- حتى يستطيع المدعي عليه نفي مسؤوليته بسبب القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ عليه ان يثبت عدم قدرته على التوقع، فتنتفي العلاقة بين الفعل الضار وحدوث ضرر، كما ان عدم قدرته على التوقع يتم قياسه بمعيار الشخصي الاكثر يقضة وتبصيرا بالامور انظر :

³ - Terki nour eddine .les obligations « responsabilite civile et regime general .officee des publication universitaires .alger .1981.p180.

- عبد الرزاق احمد السنهاوي الوسيط في شرح القانون المدني الجديد (نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، الإثبات، آثار الالتزام)، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1983م، ص876.

*على سبيل المثال على القوة القاهرة والحادث المفاجئ نذكر حادثة الناقله للنفط "بريستيج" المسجلة في بهاما والتي غرقت في 19 نوفمبر 2002 اثر عاصفة هوجاء حاصرتها، مما دفع بالسفينة للانحراف عن السير لمدة ستة ايام 06 (13-19 نوفمبر 2002، غير ان السبب الذي ادى الى غرق السفينة لم يكن سببه العاصفة فقط بل ان السفينة واجهت عطلا في محركها الخلفي من السفينة قبالة الساحل الشمالي الغربي لاسبانيا، حيث كانت تحمل 77000 طن من زيت الوقود والذي بدا بالتسرب، حيث سارعت السفن القاطرة لمنع حدوث كارثة التلوث بزيت الوقود غير انها لم تستطيع منع الانسكاب للوقود الزيتي على طول الساحل الاطلسي لغاليسيا حيث اصفر عنه انتشار البقع الزيتية كبيرة ادت الى اضرار وخيمة لكل من اسبانيا وفرنسا والبرتغال انظر في ذلك:

ثالثاً- استبعاد مسؤولية مالك السفينة بسبب تدخل الغير:

نقصد بالغير هو غير مالك السفينة، وقد يكون هذا الشخص أما شخص أجنبي لا تربطه بمالك السفينة أي علاقة تبعية، وهو ما عبر عليه المشرع الدولي بالطرف الثالث. أو قد يكون هذا الشخص شخص معنوي يتمثل في الحكومة أو سلطة أخرى، كما لا يمكن أن يكون المضرور نفسه فكل هؤلاء يشتركون في كونهم السبب المباشر في وقوع ضرر التلوث، مما يستوجب استبعاد مسؤولية مالك السفينة¹. يعتبر الغير كل شخص مسؤول عمله الشخصي ومسؤول عن عمل تابعيه أو عن الآلة التي في حراسته، فإذا كان الغير هو شخص آخر غير المضرور وغير المدعى عليه وليس أحداً قد يسأل المدعى عليه عن أعماله (التابعين) كان عمل الغير دفعا يرفع المسؤولية، حيث تنتفي مسؤوليته لانعدام السببية². فاصل أن كل شخص يتعرض للمساءلة بسبب عمله الشخصي للبيبي غيره ما لم ينص القانون على خلاف ذلك³.

وبالتالي يستطيع مالك السفينة أن يتحلل من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر اذا اثبت ان الضرر الذي اصاب المضرورين جراء تسرب الوقود الزيتي يرجع الى خطأ ارتكبه الغير، فإذا كان خطأ الغير هو السبب الوحيد لحدوث الضرر، فإن مالك السفينة يعفى كلياً من المسؤولية، أما إذا كان خطأ الغير قد أسهم في حدوث الضرر إلى جوار خطأ مالك السفينة ففي هذه الحالة المسؤولية تعتبر مشتركة، ويكون التعويض موزعاً عليهما بقدر نسبة اشتراكها في وقوع الضرر. يعتبر خطأ الغير أحد تطبيقات السبب الأجنبي الذي يحول وجوده دون قيام المسؤولية على عاتق المدعى عليه، فإذا توافر خطأ الغير فإنه يمكن المدعى عليه أن يدفع المسؤولية عن نفسه بإثباته هذا الخطأ من جانب الغير.

P.mantro .j.blanco.j.m.cabanas.j maneiro.y.pazos and amorino.oil spill montoring and forecasting on the prestige .nassou accident .disponibl sur les sit internet <http://www.meteo.golicia:gal /datosred /info web /meteo/docs publication/artigo s/amop pdf visit le :>

¹ - بلمرابط سمية، المرجع السابق، ص 220.

² - وليد عايد عوض الرشدي ، المرجع السابق ، ص 72.

³ - سي يوسف زاهية حورية ، المسؤولية المدنية للمنتج ، دار هومة ، الجزائر ، 2009، ص 339.

أما إذا اشترك فعل المدعى عليه مع فعل شخص آخر -فعل الغير- في أحداث الضرر فإنه يفرق بين ما كان أحد الفاعلين استغرق الفعل الآخر، أو قام كل منهما على استغلال الآخر، فإذا استغرق أحد الفاعلين الفعل الآخر، انعقدت المسؤولية كاملة على من نسب إليه الفعل المستغرق¹. وقد يكون الفعل الذي تسبب في وقوع الضرر مشتركا سواء بشكل متساوي أو بشكل متفارق² كالتالي:

أ/ استغراق أحد الفاعلين الفعل الآخر:

في حالة استغراق أحد الفاعلين للفعل الآخر، يكون أحد الفاعلين الضارين غير مستقلين عن بعضهما البعض، يصعب الفصل بينهما، ويختلط الأول بالثاني، فإذا أثبت المدعي عليه أن الضرر ناتج عن فعل الغير وحده، بمعنى أن فعل الغير هو السبب الوحيد للضرر فلا المسؤولية على المدعى عليه، لكن إذا استغرق فعل المدعى عليه فعل الغير تقع المسؤولية عن الضرر على عاتق المدعى عليه وحده، وذلك لانعدام الرابطة السببية بين فعل الغير والضرر الناتج ففعل المدعى عليه كان بذاته كان لوقوع الضرر.

والشاهد أن هناك حالتين يستغرق فيهما أحد الفاعلين الفعل الآخر، وهو ظل الحالة التي يفوق فيها أحد الفاعلين كثيرا الفعل الآخر في حياته، والحالة الثانية إذا كان أحد الفاعلين هو نتيجة للفعل الآخر على النحو الذي تبينه:

الحالة الأولى: أحد الفاعلين يفوق الفعل الآخر بالجسامة.

يفوق الفعل في جسامته الفعل الآخر في الحالة التي يكون أحد الفاعلين متعمدا، فالعمد هو القصد، ويعني به تعمد الفعل أو النتيجة، أي تعمد الأضرار وهو أيضا الفعل الذي يقصده الإنسان وانصرف إليه إرادته ويقصد تحقيق النتيجة المترتبة عليه³.

¹ - محمد السعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 425.

² - بلمرابط سمية، المرجع السابق، ص 222.

³ - رائد محمد النمر، الحراسة في نطاق المسؤولية عن فعل الاشياء (دراسة مقارنة)، ط 01، دار وائل للنشر، الأردن، 2015م، ص 95.

الحالة الثانية: أن يكون أحد الفعلين نتيجة. للفعل الآخر.

معنى ذلك أن يكون أحد الفعلين أصليا الآخر تبعية، أو يكون الفعل الثاني نتيجة حتمية للفعل لأول.

ب/الفعل المشارك:

في حالة عدم استغراق الفعلين الآخر، أي قلم كل منهما عن استقلال من الآخر، ويشتركان في لحظات الضرر، اعتبر كل منهما سببا في حدوث الضرر، وصار من اقترب فعلا مسؤولا في مواجهة المضرور عن التعويض جزء من الضرر، وفي هذه الحالة نكون امام تعدد المسؤولين عن الفعل الضار ،لكي يجب انقاص مسؤولية المدعى عليه بقدر اسهام خطأ الغير في احداث الضرر¹.

أما بالنسبة الى للمشرع الدولي فانه لم يعتبر فعل الغير سببا مطلقا في اعفاء مسؤولية مالك السفينة من المسؤولية، حيث اشترط بموجب المادة 03 في فقرتها الثالثة نية احداث الضرر ،لذلك فان عدم تعمد الغير في القيام بعمل او في الامتناع عنه لن يكون كافيا لاعفاء مالك السفينة من المسؤولية ،حيث لا يظهر وجود أي قصد لاحداث الضرر، فعلى سبيل المثال فان السؤولية عن ضرر التلوث ستفرض على مالك ناقلة راسية اذا كان تسرب الزيت من احواضها قد تنتج عن تصادم تسبب فيه كليا خطأ غير عمدي لسفينة اخرى مبحرة².

كما وضع ايضا المشرع الدولي قيد اعفاء مالك السفينة من المسؤولية ويتمثل في ان يكون الحادث قد وقع كليا بفعل او تقصير متعمد من الغير وبمفهوم المخالفة فانه اذا وقع الحادث نتيجة اشتراك المالك باهماله مع الغير المتعمد لاحداث الضرر، كان يكون المالك قد اهل في تأمين سلامة السفينة باي وسيلة، مما ترتب عليه دخول الغير واحداث واحداث الضرر الذي ترتب عليه التلوث، وثبت اهمال المالك، فان الحادث لم لم يقع كليا بفعل الغير المتعمد احداث الضرر، وانما وقع نتيجة التصرف من المالك والغير، فلا يجوز للمالك ان يستفيد من الاعفاء حيث يكون المالك السفينة وحده السؤل عن التعويض

¹ - محمد السعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص426.

² - محمد السيد الفقيهي، المرجع السابق، ص273.

عن اضرار التلوث، غير انه يملك بالمقابل الحق في الرجوع على الغير بالتعويض ،وذلك خلافا لما قضت به القواعد العامة من ان المسؤولية في حالة الاشتراك في الخطأ تكون تضامنية¹.

رابعاً- أسباب إعفاء من المسؤولية بسبب خطأ الحكومة:

تفرض القواعد القانونية سواء الداخلية أو الاتفاقيات الدولية، التزام على الدول بالمسح الهيدروغرافي ووضع الخرائط الملاحية، موضحاً عليها طرق الملاحة الآمنة ومدى وجود حطام أو معوقات للملاحة مما قد يتسبب في وقوع حوادث بحرية².

1. وما هو معلوم أن الدولة تتمتع بحقوق السيادة على مياهها الإقليمية، والمناطق الاقتصادية الخالصة فإنها تلتزم، وأية سلطة أخرى تتعهد إليها الدولة بصياغة المرافق الملاحية من أضواء ومساعدات ملاحية أخرى، وبالتالي إذا حدث تراخي في ذلك، ولو إهمال وهو الفرض الذي لا ينبغي أن يتصور غيره، فإن تلك الدولة أو سلطة تصبح سبباً أجنبياً في دفع مسؤولية مالك السفينة بوصفه خطأ الغير³.

لقد نصت اتفاقية 2001 على أن خطأ الحكومة⁴ يعد سبباً من أسباب الإعفاء مالك السفينة من المسؤولية لكنها لم تشترط أن يكون فعل أو تقصير الحكومة متعمداً بنية أحداث ضرر كما هو الحال بالنسبة لفعل الغير، بل اكتفت بوجود إهمال أو تقصير من جانب الحكومة أو من جانب إحدى السلطات التي حولت لها صلاحية الإشراف على صيانة الأضواء أو المساعدات الملاحية الأخرى⁵.

ويتمثل الخطأ من جانب الحكومة أو إحدى السلطات التابعة لها في عدم وضع الخرائط والإهمال في صيانة الممرات البحرية الملاحية وعدم تقديم المساعدات والإشارات الملاحية فإذا ما وقع حادث

¹ - صلاح محمد سليمة ، المرجع السابق، ص 541.

² - نفس المرجع، ص 125

³ - نادر محمد إبراهيم، المرجع السابق، ص 125.

⁴ - المادة 03 الفقرة الثالثة /ج، من اتفاقية 2001.

5- bENAMAR Mohamed .la responsabilité des propriétaires des navires pour les dommages dus a la pollution par les hydrocarbures en droit algerien .op .cit .p 1208.

بسبب أي من هذه الأخطاء انتفتت مسؤولية المالك ويترتب على ذلك التزام الدولة بتعويض المضرورين من هذا الحادث¹.

خامساً – الإغفاء من المسؤولية بفعل المضرور:

لكي يعد فعل المضرور دافعا يرفع المسؤولية من على عاتق المدعى عليه، لا بد أن يكون فعل المضرور خطأ، وان لا يكون للمدعى عليه يد فيه، فإذا انتفتت صفة الخطأ عن فعل المضرور، فانه لا يمكن الاعتداد به كسبب من أسباب الإغفاء من المسؤولية².

إن الواقع العملي يشهد بان المضرور يساهم في أحداث الضرر الذي يصيبه، وعليه إذا أثبت المدعى عليه من المسؤولية أن الضرر كان نتيجة سلوك خاطئ من قبل المضرور يمكن في هذه الحالة إغفاء المدعى عليه من المسؤولية³.

وأنه بخلاف الحالات السابقة التي اشترط فيها المشرع الدولي وجوب أن يكون فعل الغير أو إهمال أو تقصير الحكومة كلياً حتى يعفى مالك السفينة كلياً من المسؤولية وأنه في حال اشترط خطأ مالك السفينة مع فعل الغير أو خطأ الحكومة فإن مالك السفينة هو المسؤول الوحيد عن تحمل عبئ التعويض، إلا أنه تراجع عن هذه الفكرة بالنسبة لخطأ المضرور.

حيث يمكن أن يعفى مالك السفينة كلياً من المسؤولية في حال ما إذا كان الضرر الحاصل قد تسبب فيه المضرور وحده، كما يمكن أن يعفى جزئياً من المسؤولية في حال اشتراكه مع المضرور في وقوع الضرر⁴.

¹ - صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص543.

² - انور جمعة علي الطويل، دعوى المسؤولية المدنية عن الاضرار البيئية "دراسة مقارنة"، الطبعة الاولى، دار الفكر والقانون، المنصورة، 2014. وليد عوض الرشيد، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، المرجع السابق، ص72.

³ - Fillion maxime la responsabilite du pharmacien responsable ou sein de l'entreprise pharmaceutique etat des lieux en 2013 et impact des evolutions reglementaires pour obtenir le diplom detat de dacteur en pharmacie universsite de lorraine faculte de pharmacie 2013.p93.

⁴ - المادة 03 الفقرة الرابعة من اتفاقية بروكسل لسنة 1969 واتفاقية 2001 المعدلة لها حيث نصت على ما يلي "إذا اثبت مالك السفينة ان اضرار التلوث قد نجمت كلياً او جزئياً عن فعل او تقصير اتاه بنية احداث الضرر الشخصي الذي تعرض لهذا الضرر او عن اهمال ذلك الشخص، جاز اعفاء مالك السفينة كلياً او جزئياً من مسؤوليته ازاء ذلك الشخص.

المطلب الثاني:

آليات التعويض عن الأضرار التلوث بوقود السفن الزيتي.

تعتبر آليات التعويض عن الأضرار التلوث بوقود السفن الزيتي من أهم الأساليب لحماية المضرور والبيئة على حد سواء لكن ولشدة وجسامة الأضرار التي قد يرتكبها التلوث البحري بالوقود الزيتي فقد يصعب على الدمة المالية لمالك السفينة تغطية كل الأضرار لذلك قد منحت اتفاقية 2001 بعض الضمانات التي تخفف من عبء المسؤولية على كاهله تمثلت في:

- التأمين الإلزامي ومدى ملائمة قواعده في تغطية مخاطر التلوث بوقود السفن الزيتي (الفرع الأول)؛
- ضمانات مسؤولية مالك السفينة والمتمثل في صندوق تحديد المسؤولية (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

مدى ملائمة قواعد التأمين في تغطية مخاطر التلوث بوقود السفن الزيتي.

من اجل توفير حماية فعالة لضحايا النشاط البحري الملوث، تقضي النصوص المتعلقة بالمسؤولية المدنية في هذا الميدان بالإلزامية التأمين ضد التلوث إذ يكون الأشخاص المسؤولون على الأضرار الناجمة عن النشاط البحري الملوث مجبرون على الاكتتاب لدى إحدى شركات التأمين لتغطية مسؤولياتهم حيث يهدف التأمين عن مسؤولية مالك السفينة إلى نقل كل تكاليف إصلاح الضرر الناجم عن النشاط الملوث ووضعه على عاتق شركات التأمين.

يعرف تأمين مسؤولية الملوث البحري على أنه عقد يلتزم بموجبه المؤمن بتعويض المؤمن له عن تحقق الخطر المؤمن منه أو أي أضرار أخرى يتفق عليها طرفا العقد والتي تقع أثناء الرحلة البحرية¹.

المشرع الدولي استخدم عبارة "يجوز اعفاء المالك" بدلا من عبارة "لن يعد المالك مسؤولا" والمنصوص عليها في الحالات المذكورة بموجب الفقرة الثالثة من نفس المادة وكان الاعفاء يعد حقا للمسؤول في جميع هذه الحالات باستثناء خطأ المضرور الذي يعد رخصة، الامر الذي يترك الحرية للقاضي المختص بالنظر في الدعوى اما بالاخذ او عدم الاخذ به كسبب لاعفاء مالك السفينة من المسؤولية. انظر في ذلك: محمد السيد الفقهي، المسؤولية والتعويض عن اضرار التلوث البحري بالحروقات، ط01، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2002م، ص280.

¹ - غازي خالد ابو عرابي، احكام التأمين "دراسة" (عقود الغرر وموقف التشريعات الاسلامية منها، مبادئ واركاز التأمين، عقد التأمين البحري والبحري، التأمين الالزامي (الاجباري) من المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات"، ط01، دار وائل للنشر، 2011م، ص36.

وذلك مقابل أقساط أو اشتراكات يلتزم المؤمن له بدفعها، لذا فإن تأمين مسؤولية الملوثة البحري تهدف إلى ضمان المؤمن له وحمايته من رجوع غيره عليه بالتعويض نتيجة تحقق الصفة التعويضية في تأمين المسؤولية.

غير أن الضرر المؤمن منه في نطاق التأمين من المسؤولية ليس ضررا يصيب المال بطريق مباشر كما في التأمين على الأشياء، بل هو ضرر ينجم عن دين في ذمة المؤمن له بسبب تحقق مسؤوليته¹. ومن فإن تأمين المسؤولية هو تأمين لدين ويمثل ضمانا للمؤمن له في تعويضه عما دفعه لغيره الذي أصابه الضرر وعن المصروفات التي تستلزمها الأعمال القضاء التي يقوم بها ويعرف هذا المبدأ دفع لكي يدفع لك، Pay to plaid².

أولاً- شروط التأمين أضرار التلوث البحري:

1- الشروط القانونية لقابلية إخطار التلوث البحري للتأمين الإلزامي ان المسؤولية المدنية أساسها فعل الإنسان وتدخله في مجريات الأفعال، ومن هنا يعتقد ان هذا النوع من الإخطار لا يجوز قانونا تغطيته، وذلك لفقدانه صفة الاحتمالية التي على ضوءها ينشأ الخطر القابل للتأمين³.

لكي تعتبر حادثة ما خطرا يجوز التأمين منها لابد من توفر شرطان:

الشرط الأول: أن تكون حادثة التلوث احتمالية، ولكي تكون كذلك فإنها يجب ان تكون غير محققة الوقوع أي يحتمل ان تقع كما يحتمل أيضا أن لا تقع فإذا كانت مؤكدة الوقوع، فإنها لا تصلح ان تكون محلا للتأمين، لأنه التأكيد يتنافى والاحتمال.

الشرط الثاني: إن لا يتوقف تحقق الكارثة على محض إرادة احد المتعاقدين خاصة المؤمن له، فالتأمين يقوم على فكرة حماية الإنسان ضد ما قد يخبئه له القدر من صدفة سيئة، وعليه لا يمكن ان يكون تحقق الخطر معلق على محض إرادة المؤمن له لأن الأخير سيكون في استطاعته -متى شاء- ان يحقق الخطر المؤمن منه وبذلك تصبح الحادثة المؤمن منها ليست محتملة أيضا ولكنها مؤكدة من حيث مبدأ وقوعها

¹ - سعيد مقدم، المرجع السابق، ص 47.

² - واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث "دراسة مقارنة"، المرجع السابق، ص 290.

³ - نفس المرجع، ص 290.

وهذا سيفقد التأمين معناه، ومن هنا كان المبدأ الذي يقضي بعدم جواز تأمين الخطأ العمدي للمؤمن له، والذي اعتبرته التشريعات من نظام العام، فلا يجوز الاتفاق على مخالفته¹.

ثانيا- شروط الفنية لقابلية إخطار التلوث البحري للتأمين:

- تتلخص الأسس الفنية للتأمين كالاتي:

1) اخطار التلوث وتجميعها:

يختار المؤمن الإخطار المنتشرة التي تهدد الكثير من الأشخاص حتى تكون حساباته دقيقة قدر الإمكان، لان دائرة المكان تحققها تكون متسمة، مما يساعد على حسن تطبيق قاعدة الإعداد الكبيرة ومن ثم التوصل إلى ضبط احتمال وقوع الخطر، ومن هنا فان نجاح عملية التأمين يتطلب عدد كبير من المؤمنين، لان توفر عدد قليل من شأنه ان يؤدي إلى الخسارة فضلا عن ارتفاع أقساط التأمين وهو أمر من شأنه ان يؤدي إلى عزوف المؤمنين عن التأمين، خاصة في الحالات التي لا يكون فيها التأمين فيها إلزاميا².

وحتى تكون حسابات المؤمن دقيقة قدر الإمكان لا بد ان يختار المخاطر المنتشرة التي تهدد الكثير من الأشخاص، لان دائرة إمكان تحققها والتي جرى عليها الإحصاء تكون متسعة مما يساعد على حسن تطبيق الإعداد الكبيرة والتوصل إلى ضبط احتمال وقوع، ويترتب على ذلك ان المخاطر الحديثة التي تتميز بعدم انتشارها لا تصلح فنيا للتأمين عليها، لأنها لا تسمح بتطبيق قانون الإعداد الكبيرة الذي يشترط لأعماله ان يجري على عدد كبير من الحالات فإذا نظرنا إلى طبيعة إخطار التلوث نجد انه يصعب تجميعها في مجموعة واحدة تعامل بنفس المنهج أو الطريقة في التسيير إذ ان المتاح منها للتغطية التأمينية لا يكون بالعدد الذي يشكل التجمع الكافي منظورا لهذا الأخير بمقياس الإخطار التقليدية³.

¹ - نبيلة سماعيل رسلان، التأمين ضد أخطار التلوث، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2007م، ص22.

² - قداري امال، المرجع السابق، ص39.

³ - محمد شكوري سرور، التأمين ضد الاخطار التكنولوجية، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1986، ص61.

2- أخطار التلوث موزعة ومتفرقة:

يشترط في الخطر ان يكون موزعا أو متفرقا، بمعنى ان المجاميع الكبيرة من الإخطار التي لا يقبل المؤمن التأمين عليها لا تقع كلها مرة واحدة فتصيب مجموع المؤمن لهم بل إنها تقع موزعة أو متفرقة، فتصيب فردا أو عددا بسيطا من أفراد هذه المجموعة ولكنها لا تصيبهم كلهم دفعة واحدة، بمعنى انه إذا كان الخطر يهدد مجموع المؤمن لهم فانه لا يحل إلا بعدد بسيط منهم فإذا كانت عمومية الإخطار ضرورية للتأمين، فإن خصوصية الكوارث ليست بأقل منها أهمية¹.

3- تواتر أخطار التلوث وحساب الاحتمالات:

يقصد بالتواتر هنا ان يكون الخطر مألوا فلا يكون وقوعه نادرا بحيث يتعذر عمل إحصاء له والمقصود هنا التواتر بالنسبة للمؤمن لهم، بمعنى ان يتوزع الخطر بينهم على نحو مألوف، وتتوافر هذه الشروط كان الخطر قابلا للتأمين، وكان تقدير الاحتمالات فيه قريب للدقة².

يتعين على المؤمن اختيار المخاطر المنتشرة، المهددة للكثير من الأشخاص لاتساع احتمال تحققها، مما يساعد على تطبيق قانون الإعدادات الكثيرة الذي يشترط فيه ضرورة ان يجري على عدد كبير من الحالات ومن ثم التوصل إلى ضبط احتمال وقوع الخطر³.

4- التأمين الإلزامي في ظل اتفاقية 2001:

اشتترط الاتفاقية ان تكون كمية الزيت السائب التي تنقلها سفن 1000 طن وذلك لان حتى السفن الصغيرة يمكن ان يترتب عنها أضرار هائلة من جراء تسرب الوقود الزيتي منها. كما أقرت الاتفاقية ان تحرر شهادة بالغات الرسمية للدول المصدرة لها، ان تتضمن هذه النصوص ترجمة إلى إحدى هذه اللغات وانه يجوز استخدام اللغة الرسمية للدولة إذا قررت الدولة ذلك.

¹ - نبيلة سماعيل رسلان، المرجع السابق، ص33.

³ - احمد السيد البهي الشوبري، المرجع السابق، ص306.

³ - عطا سعد محمد حواس، الانظمة الجماعية لتعويض اضرار التلوث (تأمين المسؤولية عن أخطار التلوث، صناديق تعويض أضرار التلوث، التزام الدولة بتعويض أضرار التلوث)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2011م، ص51.

الفرع الثاني:

ضمانات مسؤولية مالك السفينة.

أقرت كل من الاتفاقيات الدولية المنظمة للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي بمسؤولية مالك السفينة¹.

حيث يقع على هذا الأخير تحمل كل الأعباء في مواجهة المضرورين، لكن لشدة وجسامة الأضرار التي قد يربتها التلوث البحري بالوقود الزيتي قد يصعب على الذمة المالية لمالك السفينة تغطية كل الأضرار، لذلك منحت بعض الضمانات التي تخفف من عبء المسؤولية على كاهله تتمثل هذه الضمانات في ما يلي:

- صندوق التحديد المسؤولية الذي يعد الوسيلة خاصة يتمتع بها مالك السفينة حيث يتمكن بموجبه من وضع سقف أو حد لمسؤوليته، بخلاف ما هو معمول به في الأصل بالنسبة لنظام المسؤولية المدنية التي تلزم المسؤول بدفع كافة التعويضات دون تحديد.
- فالتأمين الإلزامي في صورته البدائية يقوم على فكرة التعامل في توزيع الإخطار بين مجموع المؤمن لهم بما يكفل لهم مواجهة أشكال المخاطر والكوارث التي تصيب الإنسان، كالموت والمرض أو في ماله كالحريق و الهلاك والتلف، ومسؤوليته عن الأخطار التي يرتكبها².

أولاً- صندوق تحديد المسؤولية:

إن مبدأ تحديد مسؤولية مالك سفينة يترتب عليه لزاماً إنشاء صندوق يمثل حد لمسؤوليته، وهذا كشرط أساسي للاستفادته من حق تحديد مسؤوليته وهذه كقاعدة تبنتها كل من اتفاقيتي 2001 واتفاقية بروكسل لسنة 1969 والبروتوكول المعدل لها لسنة 1962³.

¹ - اتفاقية بروكسل لسنة 1996 والبروتوكول المعدل لها سنة 1992 واتفاقية.

² - اتفاقية بروكسل لسنة 1996 والبروتوكول المعدل لها سنة 1999.

³ - بلمرابط سومية، المرجع السابق، ص 242.

أ- النظام القانوني للصندوق:

يعد صندوق تحديد مسؤولية مالك السفينة ضماناً للمضررين من أجل استفاء حقهم في التعويض، حيث لم تشترط اتفاقية 2001 إنشاء صندوق تحديد التعويض لكي يتمسك مالك السفينة بحقه في تحديد المسؤولية بحيث يكفي أن يقدم شهادة التأمين الإلزامي أو ضماناً مالياً كافياً حتى يتمسك بحقه في تحديد المسؤولية¹.

وهذا ما أوضحته الاتفاقية من خلال أحكامها حيث جاء فيها ما يلي ليس في هذه الاتفاقية ما يؤثر على حق مالك السفينة أو الشخص أو الأشخاص الذين يوفر التامين أو الضمان المالي آخر في الحد من مسؤوليتهم بموجب أي نظام وطني أو دولي واجب الانطباق².

ثانياً- الآثار المترتبة على إنشاء الصندوق:

حسب مضمون ما جاءت به اتفاقية تحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية لسنة 1976 المادة 13 الفقرة الأولى³، فإنه يترتب على إنشاء صندوق التحديد أنه لا يجوز لأي دائن تقديم بمطالبة بدينه ضد الصندوق أن يتخذ بمقتضاه أي إجراءات على أموال أخرى لمن أنشأ الصندوق أو أنشئ الصندوق لحسابه وبعد إنشاء الصندوق، يمكن رفع الحجز الموقع في دولة متعاقدة على أية سفينة أو أموال أخرى للشخص الذي أنشئ الصندوق لحسابه، بأمر من المحكمة أو أية سلطة متخصصة في تلك الدولة، ومن ذلك يتعين الأمر برفع الحجز إذا كان صندوق التحديد قد أنشئ في الميناء الذي وقع فيه الحادث خارج الميناء ففي أول ميناء تتوقف فيه السفينة بعد ذلك.

- ميناء المغادرة بالنسبة للديون التي تتعلق بالوفاة أو الإصابات البدنية.

- ميناء التفريغ بالنسبة للإضرار التي تلحق بالبضائع.

¹ _boissan philip.lami adapt une nouvelle convention pour indemniser les dommages dus a la pollution par les soutes .dmfn°618 september .2001.p644.

3 Art 06.limitation de responsabilite aucune disposition de la presonte convention naffecte de le droit .

- في الدولة التي وقع فيها الحجز (المادة 02/13)، وتقضي المادة (01/10) بأنه يجوز الاحتجاج بتحديد المسؤولية بالرغم من إنشاء صندوق تحديد¹.

ثالثا- كيفية عمل الصندوق:

أ- طريقة حساب حدود المسؤولية: قد تضمنت الاتفاقية طريقتان لحساب مبالغ التعويض وهي كالآتي:
- طريقة حساب مبالغ التعويض للدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي نصت المادة (01/08) من اتفاقية تحديد المسؤولية لسنة 1976² على أن الوحدة الحسابية المشار إليها في المادتين 06 و 07 هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي، وذلك لدرء الصعوبات الناشئة عن تقلبات سعر الصرف، وتحويل المبالغ المذكورة في هاتين المادتين إلى العملة الوطنية للدولة التي يطلب فيها التحديد تبعا لقيمة هذه العملة في التاريخ المحدد للدفع أو للتقديم ضمان يعادل الدفع وفقا لقانون تلك الدولة³.

- طريقة حساب مبالغ التعويض للدول التي ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي، أما الفقرة (08/02) من اتفاقية تحديد المسؤولية لسنة 1976 فقد أجازت للدول التي ليست عضوا في الصندوق والتي لا يسمح قانونها بتطبيق أحكام الفقرة الأولى سالفه الذكر، يجوز لها وقت التوقيع دون تحفظ أو وقت التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام أو في أي وقت بعد ذلك، أن تصرح بحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية ستطبق في أراضيها على النحو التالي:

بحيث حددت الاتفاقية مبلغ التحديد بحسب الحمولة المادة (01/06) كالآتي:

- 05 مليون وحدة نقدية لسفينة لا تزيد حمولتها عن 500 طن.

أما السفينة التي تزيد حمولتها عن 500 طن، فيضاف المبلغ الآتي إلى المبلغ المذكور:

- لكل طن من 501 إلى 3000 طن-7500 وحدة نقدية.

1- art 13/01 where a limitation funds has been constituted in a cordance with article 11any person.

2- خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، اطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر 01، الجزائر، 2011-2012م، ص362.

3- national currency in terms of the special drawing riht.of a stat party which.....

4- Article 08/01 “the unit of account referred to in articles 6and 7is the special drawing right as defined by the international monetary.

- لكل طن من 3001 إلى 30000 طن-5000 وحدة نقدية.

- لكل طن من 3001 إلى 70000 طن-3750 وحدة نقدية.

- لكل طن فيما يزيد عن 70000 طن-2500 وحدة نقدية¹.

التعويض عن الدعاوى:

قد حددت الاتفاقية مبلغ المحدد للتعويض عن الدعاوى الأخرى حسب المادة (06/01/ب) فتكون كالآتي:

- 2.5 مليون وحدة نقدية لسفينة لا تزيد حمولتها عن 500 طن.

اما السفينة التي تزيد حمولتها عن 500 طن، يضاف المبلغ الآتي كما هو مذكور في المادة 01:

- لكل طن من 501 إلى 30000 طن-2500 وحدة نقدية.

- لكل طن من 3001 إلى 70000 طن-1850 وحدة نقدية.

- لكل طن فيما زاد عن 70000 طن 1250 وحدة نقدية.

- دعاوى تعويض عن وفاة الركاب أو إصابتهم حسب المادة (07/01):

تحسب بمبلغ 70000 وحدة نقدية، مضروبة في عدد الركاب المسموح للسفينة بنقلهم، طبقا لشهادتها بما لا يتجاوز 375 مليون وحدة نقدية.²

أما الفقرة الثالثة من (03/08) فقد نصت على ان الوحدة النقدية المشار إليها في الفقرة 02 تقابل خمسة وستين ونصف 65.5 مليغرام من الذهب، حيث يتم تحديد المبالغ المشار إليها في الفقرة 02 بالعملة الوطنية وفقا لقانون الدولة المعنية.

وللعلم بأن مبالغ التحديد المخصصة للتعويضات عن الأضرار الناشئة عن حادث واحد تعد وحدة واحدة مستقلة، تخصص لتسليم التعويضات المستحقة عن حادث واحد فحسب ما تقضي المادة 09 بان تطبق حدود المسؤولية المقررة وفقا للمادتين 06 و07 على مجموع الديون التي تنشأ عن حادث

¹ - المادة 08 الفقرة الثانية من اتفاقية 1976.

² - المادة 06 و07 من اتفاقية تحديد المسؤولية لسنة 1976.

واحد ضد من يحق لهم طلب تحديد المسؤولية وأي شخص يكون المالك أو أيا ممن حددتهم المادة المسؤولين عن أفعاله أو إهماله أو أخطائه.

وبالتالي إذا أقيمت دعوتين ضد أي شخص عن حادث واحد، الأولى ضده شخصيا والثانية ضد تابعيه، فان المسؤولية عن جميع هذه الدعاوي تتحدد بالمبالغ القصوى المقررة في الاتفاقية¹.

رابعا- توزيع مبالغ التعويض في ظل اتفاقية تحديد المسؤولية لسنة 1976:

كما تطرقنا سابقا قد قسمت اتفاقية حدود المسؤولية إلى ثلاث مجموعات، مجموعة خاصة بالديون الناشئة عن الوفاة أو الإصابات البدنية (المادة 01/06 أ) والأخرى الخاصة بالديون الأخرى (المادة 01/06 ب) والأخيرة الخاصة بدعوى الركاب (المادة 07).

ويوزع مبلغ التحديد في كل من المجموعات الثلاث بنسبة لكل دين حسب مضمون مادة (01/12) وحسب مضمون المادة (02/06) فان المبلغ المخصص للديون الناشئة عن الوفاة والإصابات البدنية لا يكفي الوفاء بها بالكامل فان الباقي منها يشترك في المبلغ المخصص للديون الأخرى ويتضمن هذا الحكم رعاية خاصة للديون بسبب الوفاة أو الإصابات البدنية².

ولقد أجازت الاتفاقية حسب المادة (03/06) ان لكل دولة طرف في الاتفاقية أن تنص في تشريعها الوطني على ان الديون الناشئة عن الأضرار بالمنشآت الميناء والأحواض والممرات المائية والمساعدات الملاحية، تكون لها الأولوية على الديون الأخرى غير الناشئة عن الوفاة أو الإصابات البدنية وعلة هذا الاستثناء ان هناك ديون تتعلق بحسن سير وانتظام الملاحة البحرية³.

وحسب ما جاءت به المادة (12) من نفس الاتفاقية في الفقرتين الثانية والثالثة فإذا قام الشخص المسؤول بالوفاء بأحد ديون قبل توزيع مبالغ التحديد كان له حق الحلول، محل الدائن في التوزيع بقدر ما

¹ - المادة 06 الفقرة الثانية من اتفاقية تحديد المسؤولية لسنة 1976.

¹ - خالد محمد المرواني، المرجع السابق، ص356.

² - قصد بمبدأ الحلول القانوني ان يحل المؤمن محل المؤمن له في الحقوق والدعاوى التي تكون لهذا الاخير في مواجهة الغير المتسبب في الضرر، انظر في ذلك _ناجي زهرة، مبدأ حق الحلول القانوني للمؤمن محل المؤمن له في الرجوع على الغير في التامين البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع04، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، 2016م، ص51.

أوفاه، وإذا اثبت الشخص المسؤول أو أي آخر انه قد يلزم في وقت لاحق بدفع أي مبلغ في صورة التعويض كلي أو جزئي، وانه يتمتع بحق الحلول عملا بالفقرتين الثالثة والثانية في ما لو دفع هذا المبلغ قبل التوزيع، فانه يجوز للمحكمة أن تأمر بان يتجنب له مؤقتا حتى يتمكن هذا الشخص من تحصيل حقوقه فيما بعد المادة (04/12).

ويقتضي مضمون مادة (05) من اتفاقية 1976 إذا كان للشخص الذي يحق له تحديد مسؤوليته بموجب الاتفاقية ان الديون الناشئة عن ذات الحادث من قبل المدعي، فانه تجري المقاصة بين الدينين وتطبق أحكام الاتفاقية أي يسري تحديد المسؤولية على الرصيد فقط ان وجد.

خامسا- توزيع حصيلة صندوق التحديد:

يتم سداد كافة الديون الناشئة عن التلوث بالزيت على قدر المساواة دون أي تمييز بين ديون متخذين الإجراءات الوقائية ببعضهم البعض، أو ديون الإجراءات الوقائية وبدون أضرار التلوث بحد ذاتها¹.

وعلى الرغم ان السبب في اجراء هذه المساواة يكمن على ما يبدو في حث المنقذين على التصرف واتخاذ إجراءات المنع أو الحد من التلوث، فإنها محل نقد شديد فالدولة أمام ضخامة الوسائل الواجب استخدامها في مقاومة كوارث التلوث فهي وحدها القادرة على تحمل مسؤولية اتخاذ الإجراءات الوقائية وعمليات التطهير ولا يعقل من الناحية المنطقية مساواة الدولة وما تخوله لها ميزانيتها من قدرة على تحمل التكاليف وانتظار لابد النزاع، بالصيد البحري فمثلا الذي يحرم من مهنة الصيد مورد رزقه الرئيسي والوحيد والأمر كذلك فان العدالة تقتضي إنشاء نظام أسبقية في الدفع بالنسبة للتعويضات المستحقة لبعض فئات المضطربين الحقيقيين من التلوث.

وإذا قام المالك أو مؤمنه أو من قدم له ضمانا ماليا قبل توزيع أموال صندوق التحديد بدفع تعويض عن ضرر التلوث فانه يحل في حدود المبلغ المدفوع محل الشخص الذي تم تعويضه في حقوقه التي يتمتع بها بمقتضى الاتفاقية.

¹ - المادة 05 الفقرة الرابعة من اتفاقية بروكسل لسنة 1969.

فإن كان من قام بهذا السداد شخص آخر أمام المحكمة أو السلطة المختصة في الدولة التي نشأ صندوق التحديد على إقليمها، إمكانية إلزامه بدفع تعويض عن ضرر التلوث بعد توزيع الصندوق على نحو يمنحه الحق في الحلول إذا كان قد قام بهذا الدفع قبل التوزيع يجوز للمحكمة أو السلطة المختصة الاحتفاظ بمبلغ كان يسمح بالوفاء لذوي المصلحة في وقت لاحق¹.

¹ - محمد السيد الفقهي، المرجع السابق، ص 363.

خاتمة

قد بينت الدراسات ان التلوث البحري بوقود يتمتع بنظان قانوني اكثر تطور ووضوح نظرا لاعتماد المجتمع الدولي لاتفاقيات خاصة به، مثل المسؤولية المدنية لسنة بروكسل 1962 واتفاقية لندن 2001 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن اضرار التلوث الزيتي. ومن خلال تحليل هذه الاطارات القانونية يمكن التاكيد على ان هناك تفاوت في الحماية القانونية بين نوعي التلوث وهو ما يدعو الى ضرورة تطوير المنظومة الدولية.

من اجل ان تكون اكثر شمولية وملائمة للواقع البحري الحديث خاصة في ظل التوسع في استخدام الطاقة النووية في بعض انواع السفن.

على الرغم من الجهود الدولية المبذولة لتنظيم المسؤولية عن هذا النوع من التلوث، الا ان الدراسة بينت وجود تفاوت كبير في الاطارات القانونية بين التلوث الناتج عن الوقود النووي والوقود الزيتي، ففي حين ان التلوث الزيتي يحضى الى باطار قانوني دولي والمتمثل في اتفاقية 2001 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الوقود الزيتي.

أما بالنسبة للوقود النووي لا يزال يخضع للقواعد العامة التي لا تراعي خصوصيات البيئة البحرية او طبيعة السفن النووي كما تبين ان آليات المسؤولية والتعويض تختلف بشكل كبير بين النوعين، مما يؤدي الى ثغرات قانونية قد تستغل لافلات من المسؤولية بالضافة الى ذلك ان تعدد الاتفاقيات الدولية وتباينها بين نوعين الوقود يزيد من تعقيد تطبيق النظام القانوني بشكل فعال.

وختاما لهذه الدراسة حول نظام المسؤولية عن اضرار التلوث البحري بوقود السفن يتبين ان القانون الدولي قد تبنى توجهها آخر في تنظيم المسؤولية وذلك حسب نوع الوقود المستخدم، نظرا لطبيعة اختلاف خطورة الأضرار التي قد تترتب عنهما، فقد أولى المشرع على ضوء دراستنا لهذا للموضوع استطلعنا النتائج التالية:

- إن حماية البيئة البحرية من التلوث بوقود السفن كان محل اهتمام العديد من الاتفاقيات إلا أنها لم تكن ناجعة بما فيه الكفاية لمواجهة الحوادث الكبرى التي شهدتها الحياة البحرية خاصة في ما يتعلق بتسريب الوقود من السفن بنوعيه -النووي والزيتي- وعليه فان الاهتمام بمسألة هذا الأخير بدأت في الستينيات؛

- من خلال دراستنا لاتفاقية المسؤولية المدنية بوقود السفن النووي بروكسل لسنة 1962 نستنتج ان الضرر النووي يتميز بالخصوصية عن الضرر التقليدي وذلك ما جعل الاتفاقية تخرج عن نطاق الأركان التقليدية وتأسس أركانها خاصة والتي تشمل حادث التلوث، وقوع ضرر التلوث النووي والعلاقة السببية، حيث يختفي عنصر الخطأ في مجال الأضرار النووية؛
- لقد وسعت اتفاقية بروكسل 1962 من وصف السفينة وأدرجت السفن الحربية ضمن وصف السفينة حيث صرحت في نصوصها ان السفن الحربية تخضع لأحكام الاتفاقية؛
- نظرا لطبيعة الأضرار النووية وخصوصيتها عن الأضرار التقليدية جعل الاتفاقية تتبنى المسؤولية الموضوعية؛
- الوقود النووي مبيد قاتل للحياة البحرية وليس هذا فحسب وإنما يمتد أثره إلى البيئة الهوائية وأصبح يمثل تهديد مباشر للمناخ؛
- لا تكون الأضرار النووية قابلة للتعويض إلا إذا تدخلت المواد النووية بما فيها من خواص إشعاعية وانفجارية منتجة لحادث داخل منشأة نووية وإلا أحيل التعويض للقواعد العامة؛
- اتفاقية بروكسل لسنة 1962 اعتمدت على مبدأ المسؤولية المركزة بحيث ألقت عبئ المسؤولية على الشخص المشغل للمنشأة النووية -مالك السفينة - دون غيره؛
- يتحمل مشغل المنشأة النووية -مالك السفينة -المسؤولية في حال وقوع حادث نووي، إما في حال تعدد القائمين بالتشغيل وتعذر تحديد المسؤول فيكون في هذه الحالة كل منهم مسؤولين بالتضامن؛
- إذا تمكن مالك السفينة من إسناد حادث النووي إلى إحدى حالات الإعفاء التي نصت عليها الاتفاقية مثل الإعفاء لأسباب تتعلق بالدولة أو لأسباب تتعلق بالمنشأة نفسها أو تتعلق بفعل المتضرر نفسه، تسقط مسؤوليته ويعفى منها؛
- يكون مشغل المنشأة النووية ملزما بالتأمين وهذا ما نصت عليه أحكام الاتفاقية - بروكسل 1962 - بالتأمين الإجباري وضمان المالي وكذلك من اجل ضمان حقوق المضرورين جراء ما يصيبهم من أضرار في حال وقوع حادث نووي؛

- يكون المؤمن مسؤول بدفع التعويض -ملزما- لكن إذا كان المبلغ غير كافى إيجاز المشرع تدخل الدولة لضمان تعويض في حال عجز التامين أو انعدام توفره؛
- تتحدد مبالغ التعويض بالسقف الأعلى الذي يجب على مشغل النووي دفعه وفقا لمبدأ حصر المسؤولية بالمشغل بالمشغل المنشأة النووية مما يجعل من المسؤول دفع مبلغ التامين في حضور السقف الأعلى للتامين؛
- تتقادم المسؤولية عن الأضرار النووية بمرور عشر سنوات (10) من وقت وقوع الحادث إذا تعلق الأمر بأضرار الماسة بالبيئة؛
- أما بخصوص المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن الزيتي وفق لاتفاقية 2001؛
- قد تبنت اتفاقية 2001 مبدأ المسؤولية غير المركزة وذلك من خلال أحكامها، حيث أنها وسعت من نطاق المسؤولية لتشمل آخرين يشاركون في إدارة السفينة. أعطت اتفاقية 2001 مفهوم جديد لمالك السفينة، بحيث منحت لكل شخص له صفة، المالك المتمثلة في مالك المسجل ومستأجر السفينة غير المطلقة والقائم على إدارة السفينة ومشغلها.
- يتحمل مالك السفينة أو أي شخص يمتلك هذه الصفة كامل أعباء التعويض وجبر الضرر، لكنه بإمكانه الرجوع بعد ذلك على الأشخاص المتسببين في وقوع حادث التلوث مسؤولية مالك السفينة القائمة على أساس الضرر لا الخطأ وبالتالي فان عبئ الإثبات يقع على المسؤول (مالك السفينة) بان يثبت ان الحادث لم يكن هو المسؤول عن وقوعه، فإنما وقع نتيجة إحدى حالات الإعفاء التي حددتها اتفاقية 2001 على سبيل الحصر والمتمثلة في حالة الحرب، الظاهرة الطبيعية - مسبعدة بذلك القوة القاهرة- وإهمال الحكومة وفعل المضرور.
- نصت اتفاقية 2001 على التامين الإلزامي للسفينة إضافة إلى التامين على المسؤولية وإجبار ملاك السفن على احترام هذا الشرط بحيث اربط المشرع الدولي بين التامين الإلزامي وبين استفادة مالك السفينة من حق تحديد المسؤولية.

تتقدم المسؤولية عن أضرار تلويث البيئة البحرية بالوقود الزيتي حسب أحكام الاتفاقية بمرور ثلاثة سنوات (3) من تاريخ وقوع الحادث.

- ومكنت الاتفاقية رفع دعوى التعويض بعد ستة سنوات (6) من تاريخ وقوع الحادث بشرط إذا كانت تلك الحادثة تتألف من سلسلة وقائع.

- التوصيات:

- ضرورة تدخل الدولة للمشاركة في التأمين الأضرار وتعويض الضحايا للحفاظ على تطور المشروعات النووية؛

- نظرا لخصوصية الأضرار النووية وتراخيها فحبذا ان يتم تمديد مدة تقادم دعوى المضرور من تاريخ بالضرر وليس من تاريخ وقوع حادث النووي كما هو محدد في اتفاقية بمرور عشرة سنوات (10) من وقوع الحادث؛

- ضرورة توسيع نطاق حالات الإعفاء من المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمواد النووية ذلك ان اتفاقية 1962 لم تدرج القوة القاهرة كسبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية؛

- أما بالنسبة لحالات الإعفاء من المسؤولية في اتفاقية 2001 قد استبعد المشرع الدولي القوة القاهرة وخص الظاهرة الطبيعية وهذا ما يشكل عائق بحد ذاته فلو يستبدل مصطلح الظاهرة الطبيعية بمصطلح القوة القاهرة لكان أوسع من ذلك لأنه اشمل لكل من العدوان وإعمال الحرب وكذلك الظواهر الطبيعية وأيضا الحادث المفاجئ والحالات الاستثنائية.

قائمة

المصادر والمراجع

أولاً- قائمة المصادر:

1- الموسوعات:

01- موسوعة القوانين النقل البحري، مج09، الصادر من هيئة موانئ البحر الأحمر لسنة 1990.

2- القوانين:

01- القانون المدني الجزائري الصادر بموجب الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395، الموافق لـ 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

02- قانون التلوث بالزيت OPA في أعقاب حادثة إكسون فالديز عام 1989 التي تعتبر تذكيراً صارخاً بالعواقب المدمرة لتلوث النفط، تم إقرار قانون التلوث النفطي (OPA) عام 1990.

3- المراسيم الرئاسية:

01- مرسوم رئاسي رقم 05-117 الممضي في 11 ابريل 2005، يتعلق تدابير الحماية من الإشعاعات النووية ج.ر، ج.ج.د.ش، ع27، مؤرخة في 13 ابريل 2005 المعدل بالمرسوم الرئاسي رقم 07-171 الممضي في 02 يونيو 2007، ج.ر، ج.ج.د.ش، ع37، المؤرخة في سبعة يونيو 2007م.

4- الإتفاقيات الدولية والإقليمية:

أ- الإتفاقيات الدولية:

01- معاهدة بروكسل المتعلقة بمصادمات البحرية لسنة 1910.

ب- الإتفاقيات الإقليمية:

01- اتفاقية باريس بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة 1960.

02- اتفاقية بروكسل بشأن مسؤولية مشغل السفن النووية 1962.

03- اتفاقية فيينا المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية 1963.

04- اتفاقية أعالي البحار لسنة 1969.

05- اتفاقية بروكسل لسنة 1969.

06- اتفاقية بروكسل 1971 الخاصة بمشغلي السفن النووية.

07- اتفاقية ماربول 78/73.

08- اتفاقية تحديد المسؤولية لسنة 1976.

09- اتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لسنة 2001.

5- البروتوكول:

البروتوكول المعدل لاتفاقية بروكسل لسنة 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط لسنة 1992.

ثانيا- قائمة المراجع:

1- الكتب العامة والمتخصصة:

01- احمد السيد البهي الشوبري، المسؤولية المدنية عن الخطر التكنولوجي والتأمين عليها، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2016م.

02- أحمد عبد التواب محمد بهجت، المسؤولية المدنية عن مضار البيئة، دط، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2008م.

03- أحمد عبد، سلامة قانون حماية البيئة دراسة تحليلية والتأمين وتأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، ط1، النشر العلمي والمطابع، جامعة الملك سعود، الرياض، المملكة العربية السعودية، 1997م.

04- الاسبر وهيب، القانون البحري (السفينة، اشخاصها، عقد النقل البحري) المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، 2008م.

05- إسماعيل إبراهيم، صفو الحوسني، المسؤولية المدنية للمشغل النووي وفق لقانون اتحادي رقم 04_2012 في شأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، رسالة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة الإمارات العربية المتحدة، 2012م.

- 06- انور جمعة علي الطويل، دعوى المسؤولية المدنية عن الاضرار البيئية "دراسة مقارنة"، ط01، دار الفكر والقانون، المنصورة، 2014.
- 07- بلفاضل محمد، محاضرات "أساس المسؤولية" في مقياس المسؤولية عن الضرر البيئي المتاح على منصة مودول، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيارت، الجزائر، 2022م.
- 08- جلال وفاء محمد، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2001م.
- 09- جمال الحكيم، عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية، ط01، القاهرة، مصر، 1965م.
- 10- حمد الله محمد حمد الله، القانون البحري، الج1، ط01، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2005م.
- 11- خالد محمد القاسمي، وجيه جميل البعيني، حماية البيئة الخالصة من التلوث الصناعي وأثره على البيئة العربية والعالمية، المكتبة الجامعية الحديث، جامعة الأزاريطة، القاهرة، مصر، 1999م.
- 12- خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث، ط01، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2011م.
- 13- رائد محمد النمر، الحراسة في نطاق المسؤولية عن فعل الأشكال (دراسة مقارنة)، ط01، دار وائل للنشر، الأردن، 2015م.
- 14- صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض "دراسة مقارنة"، ط01، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، د.س.ن.
- 15- عاطف النقيب، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن الفعل الشخصي، ط03، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1984م.
- 16- عبادة قادة، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، دط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2017م.
- 17- عبد الرزاق احمد السنهاوري الوسيط في شرح القانون المدني الجديد (نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، الإثبات، آثار الالتزام)، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1983م.

- 18- عز الدين الدينصوري، عبد الحميد سواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقانون، ج1، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2004م.
- 19- عطا سعد محمد حواس، الانظمة الجماعية لتعويض اضرار التلوث (تأمين المسؤولية عن أخطار التلوث، صناديق تعويض أضرار التلوث، التزام الدولة بتعويض أضرار التلوث)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2011م.
- 20- علي السيد حسن، الالتزام بالسلامة في عقد البيع، دار النهضة العربية، دط، القاهرة، مصر، سنة 1990م.
- 21- غازي خالد ابو عرابي، احكام التامين "دراسة مقارنة" (عقود الغرر وموقف التشريعات الاسلامية منها، مبادئ واركان التامين، عقد التامين البحري والبري، التامين الالزامي (الاجباري) من المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات"، ط01، دار وائل للنشر، 2011م.
- 22- قادة شهيد، المسؤولية المدنية للمنتج "دراسة مقارنة"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2007م.
- 23- محمد احمد منشاوي، الحماية الجنائية للبيئة البحرية "دراسة مقارنة"، دار النهضة الجديدة، مصر، 2005م.
- 24- محمد إسماعيل، مقدمة في علوم البيئية، دار الكتب العلمية والتوزيع، القاهرة، مصر، 2022م.
- 25- محمد السيد أحمد الفقهى، المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث البحري بالزيت، دط، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2000م.
- 26- محمد السيد الفقهى، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، الملاحة البحرية، ايجار السفينة، النقل البحري)، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، مصر، 2007م.
- 27- محمد السيد الفقهى، مسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالحروقات، ط01، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2002م.
- 28- محمد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية دراسة في ضوء الأنظمة القانونية والاتفاقية الدولية، دط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، د.س.ن، د.ص.
- 29- محمد حسين المنصور، احكام التامين، دط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، د.س.ن.

- 30- محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسؤولية المدنية في المجال النووي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008م.
- 31- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناجمة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها وفقا لقانون الامارات العربية المتحدة "دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين العربية"، ط01، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2008م.
- 32- محمد شكوري سرور، التأمين ضد الاخطار التكنولوجية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1986م.
- 33- محمود خيرى بنونة، القانون الدولي واستخدام الطاقة النووية مؤسسة، دار الشعب، ط02، القاهرة، مصر، 1971م.
- 34- مصطفى كمال طه، القانون البحري (مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الكوارث البحرية، التأمين البحري)، الدار الجامعية، بيروت، لبنان، 1993م.
- 35- نبيل صقر، الوسيط في دار القانون الإجراءات المدنية والإدارية "قانون 08-09 مؤرخ في 25 فبراير سنة 2008 الخصومة، التنفيذ، التحكيم"، دط، دار الصدى للطباعة والنشر والتوزيع والأجراء، د.ب.ن، 2008م.
- 36- نبيلة سماعيل رسلان، التأمين ضد أخطار التلوث، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2007م.
- 37- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، ط01، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2008م.
- 38- ياسر محمد، فاروق الميناوي، المسؤولية المدنية الناشئة عن التلوث البيئة، ط01، دار الجامعة الحديثة، مصر، 2011م.

2- أطروحات الدكتوراه:

- 01- اربوط وسيلة، النظام القانوني لرجال البحر أطروحة دكتوراه، تخصص القانون البحري وقانون النقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2017-2018م.
- 02- بلحاج وفاء، التعويض عن الضرر البيئي في التشريع الجزائري، مذكرة ماستر تخصص قانون اداري جامعة محمد خثير، بسكرة، الجزائر، د.س.ن.

- 03- بلمرابط سمية، المسؤولية المدنية عن الأضرار تلوث البحري بوقود السفن الزيتي، مذكرة لنيل شهادة دكتوراه، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوقرة، بومرداس، الجزائر، 2021م.
- 04- بوفلجة عبد الرحمن، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، ودور التأمين أطروحة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، الجزائر، 2015-2016م.
- 05- حمداوي محمد، نظام المسؤولية عن التلوث في مجال النقل البحري، شهادة الدكتوراه، تخصص علوم قانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجيلالي الياصب، سيدي بلعباس، الجزائر، 2014-2015م.
- 06- خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، اطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر 01، الجزائر، 2011 / 2012م.
- 07- عزوز عبد الحليم، المسؤولية الدولية عن استخدام الطاقة النووية أطروحة دكتوراه في القانون الدولي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2022م.
- 08- قداري امال، النظام القانوني لتأمين المسؤولية عن التلوث البيئي، اطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه الطور الثالث في الحقوق، تخصص قانون البيئة والتنمية المستدامة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة احمد دراية، ادرار، الجزائر، 2017/2018م.
- 09- واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث "دراسة مقارنة"، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2009-2010م.

3- رسائل الماجستير:

- 01- ابن عيسى زيواني، المسؤولية الدولية عن استعمال الطاقة السلمية للطاقة النووية، (دراسة تطبيقية على حادث تشارنوبيل 1986، مذكرة ماجستير، القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر، 1999م.
- 02- اسماعيل احمد محمد عبد الحفيظ، فكرة الضرر في قانون البيئة، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، مصر، 2017م.

- 03- بن عيسى زيواني، المسؤولية الدولية عن الاستعمال السلمي للطاقة النووية "دراسة تطبيقية على حالة تشرنوبل 1986"، مذكرة ماجستير، قانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر، الجزائر، 1999م.
- 04- بيطار صابرينة، التعويض في نطاق المسؤولية المدنية في القانون الجزائري، ماجستير في القانون الخاص، جامعة أحمد دراية، أدرار، الجزائر، 2015م.
- 05- تلمساني عفاف، خطأ المتضرر وأثره في المسؤولية المدنية، مذكرة ماجستير، جامعة وهران، الجزائر، 2014م.
- 06- فرحات كمال تبغلت، المسؤولية المدني المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات في ظل اتفاقية بروكسل 1969، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2016م.
- 07- مونية كرواط، المسؤولية البيئية عن التلوث النفطي الناتج عن السفن، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، تخصص قانون البيئة والعمران، جامعة الجزائر 01، الجزائر، سنة 2016م.
- 08- وليد عايد عوض الرشيد، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة (دراسة مقارنة)، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة الشرق الاوسط، 2012م.
- 4- مذكرات الماستير:**
- 01- علامي عبد الرحمن، نظام التعويض التكملي في مجال تسوية منازعات التلوث البحري، مذكرة ماستر قانون عام كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور مولاي الطاهر، الجزائر، سنة 2018-2019م.
- 02- قراش سرينة، خالفي ايمن، عقد ايجار السفينة، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العقيد اعلى محمد اولحاج، البويرة، 2022-2023م.
- 03- قويدري أحمد وباهي سليم، أبعاد الاستخدام السلمي للطاقة النووية والتأثير على العلاقات الدولية، مذكرة ماستر، تخصص تحليل السياسة الخارجية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور، الجزائر، 2016-2017م.

04- معزي حب الله خالد، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، مذكرة ماستر، تخصص قانون دولي عام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خنير، بسكرة، الجزائر، 2019-2020م.

5- المقالات "المجلات":

01- أربوط وسيلة، المركز القانوني لربان السفينة، مجلة القانون والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، كلية الحقوق، قسم القانون الخاص، مج04، ع02، الرقم التسلسلي 08، تلمسان، الجزائر، 2018م.

02- بشرى عمايدية، وريدة جندلي، إعفاء مشغل المنشأة النووية من المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمواد النووية، مجلة البحوث في الحقوق والعلوم السياسية، مج10، ع03، الجزائر، 2025م.

03- بلي بلنوار، المسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالنفط وفق اتفاقية 1969 وبرتوكول 1992 المعدل له، مج12، ع01، مجلة الآفاق العلمية، جامعة عمار ثلجي، الأغواط، الجزائر، سنة 2020م.

04- حدد محمد، بحماوي الشريف، خصوصية الضرر في المسؤولية الناجمة عن استغلال منشأة نووية، المجلة الافريقية للدراسات القانونية والسياسية، ع02، مج08، جامعة احمد دراية، ادرار، الجزائر ديسمبر 2024.

05- عراب كميعة، المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل البيانات للنقل، ع07، تيزي وزو، الجزائر، ديسمبر 2018م.

06- عصمت ابراهيم، الصوفي حسين، المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط، مجلة بحوث الشرق الأوسط، مج01، ع34، لبنان، د.س.ن، سنة 2017.

07- لول عبد القادر، حميدة نادية، التعويض عن الضرر النووي وفقا لاتفاقيات النووية الدولية والتشريعات الوطنية، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، مج17، ع01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، مستغانم، الجزائر، مارس 2024.

- 08- لربي مكي، دور دولة الميناء في ازالة الحطام البحري في القانون الجزائري، ع10، مجلة البحوث القانونية والسياسية، سيدي بلعباس، الجزائر، جوان 2018.
- 09- مدحت غايب، التأمين عن الأضرار النووية، مجلة جامعة تكريت للحقوق، مج03، ع29، آذار 2016م، د.ب.ن.
- 10- محمد ابراهيم عبد الفتاح يس ، المسؤولية الموضوعية عن المخاطر المستحدثة "دراسة مقارنة"، مجلة بنها للعلوم الإنسانية، مج01، ع01، ج02، الجزائر، 2022م.
- 11- مصطفى كمال طه، المسؤولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية وفق الأحكام المعاهدة الدولية المبرمة في بروكسل في 25 ماي سنة 1962، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، ع03-04، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، مصر، 1961-1962م.
- 12- ناجي زهرة، مبدأ حق الحلول القانوني للمؤمن محل المؤمن له في الرجوع على الغير في التأمين البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع04، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، 2016م.
- 13- نادر محمد ابراهيم، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي دراسة تحليلية "مقارنة"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2001م.
- 14- نبيله عبد الفتاح قشطي، الاعتبارات المتداخلة في قناعة القاضي أثناء تحديده التعويض، مجلة البصائر للدراسات القانونية والاقتصادية، مج02، ع03، د.ب.ن، مارس 2021م.
- 15- وائل أبو طه، الضرر النووي، المفهوم وشروط التحقق "دراسة مقارنة بين الاتفاقيات العربية والتشريعات الوطنية"، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية، كلية القانون جامعة الشارقة، مج13، ع02، ديسمبر 2016م.
- 16- وائل أبو طه، مدى قابلية الضرر النووي للتعويض بموجب القواعد الإستثنائية بموجب القواعد الإستثنائية للمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، مجلة الحقوق، مج16، ع01، كلية القانون للعلوم الشرعية والقانونية، جامعة الشارقة، 2016م.

6- المرجع الأجنبية:

- 01- BENAMAR Mohamed .la responsabilité des propriétaires des navires pour les dommages dus a la pollution par les hydrocarbures en droit algerien .op .cit .
- 02- boissan philip.lami adapt une nouvelle convention pour indemniser les dommages dus a la pollution par les soutes .dmfn°618 september .2001.
- 03- Brussels convention on the Liability of operators of Nuclear Ships Derecho international público-dipublico. org. 2023.
- 04- CMACGM. Dilmas, Kglossaire du transport maritime K fronce .sans l'année de publication.
- 05- Fillion maxime la responsabilitè du pharmacien responsable ou sein de l'entreprise pharmaceutique etat des lieux en 2013 et impact des evolutions reglementaires pour obtenir le diplom detat de dacteur en pharmacie universsite de lorraine faculte de pharmacie 2013.

7- المواقع الإلكترونية:

- 01- <http://www.mawdoo3.com>
- 02- <http://www.Besinessinsider.com>
- 03- <https://www.Blogger.com>
- 04- <https://www.tidjma.tn.oil>
- 05- <https://WWW.landmar.kmarime.org./or/site/servies>
- 06- <https://WWW.iaea.org>

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

الفهرس	
الصفحة	المحتويات
	الإهداء
	الشكر وتقدير
	قائمة المختصرات
02	مقدمة:
الفصل الأول:	
خصوصية المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي	
07	تمهيد الفصل الأول:
08	المبحث الأول: خصوصية المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي
08	المطلب الأول: أركان المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن النووي
08	الفرع الأول: حادث التلوث
15	الفرع الثاني: وقوع ضرر التلوث البحري بالوقود النووي
19	الفرع الثالث: العلاقة السببية
21	المطلب الثاني: أساس المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري بوقود النووي للسفن
22	الفرع الأول: ماهية المسؤولية الموضوعية
27	الفرع الثاني: مدى تطبيق المسؤولية الموضوعية على الأضرار الناجمة عن تسرب وقود النووي
29	الفرع الثالث: مدى تكريس المسؤولية الموضوعية على الأضرار الناجمة عن تسرب الوقود النووي للسفن في ظل اتفاقية بروكسل 1962

31	المبحث الثاني: المسؤول عن أضرار التلوث بوقود السفن النووي
31	المطلب الأول: حدود المسؤولية التي تنشأ عن تشغيل السفن النووية
32	الفرع الأول: مسؤولية مشغلي السفن النووية
35	الفرع الثاني: حالات إعفاء مالك السفينة النووية
38	المطلب الثاني: تحديد مسؤولية المشغل والالتزام بتقديم ضمان مالي
38	الفرع الأول: تعويض الضرر النووي وضمائنه
41	الفرع الثاني: ضمانات مسؤولية مشغل السفن النووية
44	الفرع الثالث: الميعاد المحدد لحق المطالبة بالتعويض وإجراءات التقاضي
الفصل الثاني: خصوصية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن الزيتي	
53	تمهيد الفصل الثاني:
54	المبحث الأول: خصوصية المسؤولية المدنية الناشئة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن الزيتي
54	المطلب الأول: أركان المسؤولية المدنية الناشئة عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن الزيتي
54	الفرع الأول: حادث التلوث
61	الفرع الثاني: وقوع ضرر التلوث بوقود السفن الزيتي
63	الفرع الثالث: العلاقة السببية
65	المطلب الثاني: أساس المسؤولية المدنية عن تسرب الوقود الزيتي للسفن
66	الفرع الأول: ماهية المسؤولية الشئئية
69	الفرع الثاني: المسؤولية الموضوعية في مجال التلوث البحري بوقود السفن الزيتي.
70	المطلب الأول: حدود مسؤولية محدث التلوث وحالات الإعفاء منها
70	الفرع الأول: مسؤولية مالك السفينة

فهرس المحتويات

72	الفرع الثاني: الاستثناءات الواردة على مسؤولية مالك السفينة
78	الفرع الثالث: حالات الإعفاء من المسؤولية
86	المطلب الثاني: آليات التعويض عن الأضرار التلوث بوقود السفن الزيتي
87	الفرع الأول: مدى ملائمة قواعد التأمين في تغطية مخاطر التلوث بوقود السفن الزيتي
90	الفرع الثاني: ضمانات مسؤولية مالك السفينة
100	خاتمة:
105	قائمة المصادر والمراجع:
	الفهرس:
	الملخص

الملخص:

إن الإطار القانوني الذي يحكم مسؤولية مالكي السفن عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بسبب تسرب أو انسكاب وقود السفن، مع التركيز على القواعد الدولية، والاتفاقيات البحرية، والتشريعات الوطنية ذات الصلة. وتُبرز أن التصدي لهذا النوع من التلوث يتطلب مسؤولية قانونية واضحة، وتطبيقاً فعالاً للأنظمة القانونية، إلى جانب تعزيز التعاون الدولي، خصوصاً بين الدول الساحلية والهيئات البحرية المختصة. كما تسلط الضوء على أن تسرب الزيوت من السفن يشكل أحد أبرز مصادر التلوث البحري، ما أدى إلى ظهور نظام قانوني خاص يتسم بخصوصيات مميزة عن المسؤولية المدنية التقليدية.

الكلمات المفتاحية:

- التلوث البحري - المسؤولية المدنية -الوقود النووي للسفن - الوقود الزيتي للسفن.

abstract

The legal framework governing shipowners' liability for damages resulting from marine pollution caused by a fuel spill or leak, with a focus on international rules, maritime conventions, and relevant national legislation. It highlights that addressing this type of pollution requires clear legal responsibility, effective implementation of legal systems, and enhanced international cooperation, particularly between coastal states and competent maritime authorities. It also highlights that oil spills from ships constitute one of the most prominent sources of marine pollution, leading to the emergence of a special legal regime with specificities distinct from traditional civil liability.

Word key:

- marine pollution _ civil liability _ nuclear fuel for ships _ ship oil fuel