

دور التأمين من المسؤولية عن حوادث السفن في حماية البيئة البحرية

مذكرة تخرج تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في الحقوق
تخصص: قانون البيئة

إعداد الطالب:
أحمد التيجاني عبسي

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الجامعة	الصفة
أ.حسن بوخرنة	جامعة الشهيد حمه لخضر - الوادي	رئيسا
د. عبد القادر حوبة	جامعة الشهيد حمه لخضر - الوادي	مشرفا ومقررا
د. الشريف وكواك	جامعة الشهيد حمه لخضر - الوادي	مناقشا

السنة الجامعية: 2017/2018م

بسم الله الرحمن الرحيم

قال سبحانه وتعالى في محكم تنزيله

"هو الذي سخر البحر لتأكلوا منه لحما طريا و تستخرجوا منه حليا

تلبسونها و ترى الفلك

مواخر فيه و لتبتغوا من فضله لعلمك تشكرون" ¹

وقال كذلك

وقال كذلك سبحانه وتعالى " وجعلنا من الماء كل شيء حي" ²

"للمواطن الحق في بيئة سليمة" ³

"البيئة إرث مشترك للإنسانية"

"Environement is

Common Heritage of Mankind

¹سورة النحل اية 14

²سورة الانبياء الاية 30

³المادة 68 الدستور الجزائري 2016

شكر و تقدير

أتقدم بأسمى عبارات الشكر و الامتنان لكل من علمني حرفا و صرت له عبدا
أساتذتي الكرام من المرحلة الابتدائية لأخر مرحلة جامعية

كما لا يفوتني ان اتقدم بالشكر لكل من ساعدني في إنجاز هذا العمل المتواضع
و على رأسهم الدكتور حوبه عبد القادر الذي لم يخل عليا بالنصيحة و التوجيه

و الشكر موصول إلى أعضاء اللجنة الذين تجشموا عناء الصيام و قبلوا الإشراف
على مناقشة مذكرتي

أقول للجميع جازاكم الله عني كل خير وجعلها في ميزان حسناتكم

الأهداء

أهدي هذا العمل المتواضع الى:

روح والدي طيب الله ثراه

إلى من كانت سببا في وجودي الغالية أُمي بارك الله في عمرها و مد في أنفاسها

إلى أستاذي الكريم و قدوتي الأستاذ الدكتور محمد العيد التجاني

و أهدي عملي هذا إلى أم أولاد التي كانت لي سنداً وعونا طيلة أيام الدراسة

لأولادي كل واحد باسمه

محمد ممتاز ، محمد ، الزهراء ، بلقيس حفصة

إلى إخوتي و أخواتي

المختصرات

Les Abréviations

- باللغة العربية :

- ص: صفحة.
ج: جزء.
ج.ر: الجريدة الرسمية
د.م.ج: ديوان المطبوعات الجامعية.
ق.م.ج: القانون المدني الجزائري
ق.م.م: القانون المدني المصري.

- باللغة الأجنبية:

- Art : article.
Ed : édition.
N° : numéro.
Op.cit : ouvrage précédemment cité.
P : page.
FAO : Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et L'agriculture.
OCDE : Organisation de Coopération et de Développement Économiques.
OMS : Organisation Mondiale pour la Santé.
PNUE : Programme des Nations Unies pour l'environnement.
RJE : Revue Juridique de l'Environn
Assurpol : Assurance-pollution Installations Terrestres Fixes, modèle 1994 France
Ppp : Principe pollueur-payeur .
CAAR: Compagnie Algérienne d'Assurance et de Réassurance
Saa. Societe Algerienne d'Assurance
GARPOL : Groupement de Coréassurance pollution et autres atteintes à l'environnement France .

J.O :	Journal Official .
OECD:	L'Organisation de coopération et de développement Économiques .
Op.cit :	Opus citatum précité
R.J.E :	Revue Juridique d'environnement .
IG P&I CLUBS:	The International Group of protection and indemnity
IMCO	The Inter-Governmental Maritime Consultative
IMO	The International Maritime Organization. : المنظمة البحرية الدولية
IOPC	The International Oil Pollution Compensation Funds.
IOPC	الصناديق الدولية للتعويض عن التلوث بالزيت
OPA	The Oil Pollution Act.
OPA:	قانون التلوث بالزيت
OSLTF	Oil spill liability Trust Fund. : الصندوق التأميني المتعلق بالمسؤولية عن التسرب النفطي
M.F	Minister des finances
FOB:	Free On Bord INTERNATIONAL INCOTERMS
CIF:	COAST INSURANCE AND FREIGHT

مقدمة

القانون البحري هو ذلك الفرع من القانون الذي يحكم العلاقات التي تنشأ من استخدام السفن في الملاحة البحرية، ولقد اقتضت ظروف الملاحة البحرية أن تنشأ قواعد قانونية خاصة في شكل أعراف ما لبثت أن صارت قانوناً فيما بعد، تتفق مع طبيعتها وتعالج المخاطر البحرية التي تتعرض لها السفينة والرسالة البحرية في عرض البحر.

والحقيقة أن قواعد القانون البحري ضاربة في القدم منذ أن عرف الإنسان البحر وجرائته على النزول فيه وركوبه منذ قرون بعيدة قبل الميلاد، ولقد دفع الإنسان إلى ركوب البحر حاجته إلى التنقل من مكان لآخر، بوسائل بدائية في أول الأمر، ثم ما لبثت أن تطورت هذه الوسائل إلى أن أصبحت بناء ضخم في شكل السفينة، ولقد زادت حاجة الإنسان على ركوب البحر عندما تبين أن هناك ثروات . ضخمة في باطنه تلي حاجته، فركبه للصيد والبحث عن ما يوجد في باطنه من ثروات، ومحاولته التوصل إلى معرفة أسرارهِ وكشف ما يمكن أن يوجد في هذا العالم المجهول.

ولما كانت السفن تجوب بحار العالم ومحيطاته تنقل بينها البضائع والأشخاص. ولما كان هذا من شأنه أن تقع اتصالات ومعاملات بين أفراد الدول التي تقع على موانئها هذه السفن، فإنه كان من الضروري أن توجد قواعد قانونية تنظم المشاكل ولمنازعات التي تثور بين هؤلاء الأفراد. وعندما يذكر لفظ "القانون البحري" فإنه يفهم للوهلة الأولى أن هذا القانون لا يتحدد بموضوعه، كما هو الشأن في القوانين الأخرى، كالقانون التجاري، والقانون الإداري، والقانون الجنائي، والقانون المدني.... إلخ . ولكن يتحدد بنطاق تطبيقه فهو القانون الذي يطبق على العلاقات التي تنشأ على السفينة في عرض البحر. ويزداد اهتمام الدولة بالقانون البحري كلما كان يلبي حاجتها وكلما كانت تقع جغرافياً على البحار وكان لها أسطولاً بحرياً تجارياً يجوب البحار، فدولة لا تقع على البحار ولا أسطول تجاري لها، لا يتصور أن تهتم بدراسة قواعد القانون البحري.

انعقد المؤتمر الثالث لقانون البحار في دورته السابعة في جنيف و نيويورك في 1978 و تم التوصل لمصطلح البيئة البحرية والذي يتضمن في محتواه معنى الحياة البحرية بما تعنيه من كافة صور الكائنات الحية الحيوانية و النباتية التي تعيش في البحار و قيعانها و باطنها و

ترتبتها من ثروات طبيعية . ثم جاءت اتفاقية منتيغوباي لعام 1982 فأكدت مفهوم البيئة البحرية بأنه نظام بيئي او مجموعة أنظمة بيئية بكل ما تنطوي عليه من كائنات حية و علاقة هذه الكائنات ببعضها البعض و بالظروف المحيطة بها. الا ان هذه الاوساط البيئية تتعرض لانتهاكات تكاد تقضي على الحياة البيولوجي و الاكولوجية لهذا الوسط الحيوي و المحوري في ديمومة الحياة بأكملها وهي سبب الحياة و سر وجودها. كما لمح لها المشرع الجزائري في قانون البيئة و التنمية المستدامة 10/03 المؤرخ في 19 جويلية 2003 في المادة 49 منه في الفقرة الاولى لم يعرف البيئة البحرية صراحة لكنه اكتفى بالتلميح من خلال ذكر محتوياتها و مكوناتها. "تكون المياه السطحية و الجوفية و مجاري المياه و البحيرات و البرك و المياه الساحلية و كذلك مجموع الاوساط المائية محل جرد و بيان درجة تلوثها". و لأهمية المياه في حياة الإنسان و الكائنات الأخرى جعل المولى عز وجل من هته البيئة تمثل أكثر من 71 بالمائة لما تلعبه من دور أساسي في الحياة برمتها أقر بذلك في كتابه المنزل حيث قال عز من قائل "و جعلنا من الماء كل شئ حي"¹. تعددت مصادر تلوث البيئة البحرية بتعدد الأنشطة الإنسانية فقد ينشأ هذا التلوث من جراء أنشطة، تجري في البر او في قاع البحر او في الجو او كنتيجة لإغراق النفايات او التخلص منها في البحر، غير انه يعد ابرز مصدر للتلوث البيئة البحرية وأكثرها انتشارا هي استعمال البحر كوسيلة للنقل و التنقل بواسطة السفن.

اعتادت السفن أثناء الملاحة البحرية أن تلجأ الى التخلص من الفضلات ومياه الصرف الصحي والنفايات المضرة والسلع الفاسدة في البحر، كما تلجأ لطرح فضلات الزيت ومشتقات النفط وغيرها من المواد الملوثة الناتجة عن تشغيل محركاتها الضخمة في مياه البحر، و و ما يسبب أضرار أكيدة بالبيئة البحرية.

ليس ثمة شك في أن حماية البيئة يعد من الموضوعات الهامة باعتبار أن البيئة تؤثر و تتأثر بالطبيعة البشرية لأنها تلازم حياة الإنسان، لذا يتوجب علينا حمايتها من كل تلوث يمكن أن يهدد مكوناتها و تنوعها البيولوجي، في زمن تفاقمت فيه الأخطار التي تحرق بالبيئة نتيجة تطور الأدوات و الاختراعات التي ابتكرها الإنسان لتحقيق تنميته و تحسين مستواه المعيشي، فأصبحت هذه الأخيرة أدوات لتخريب و تدمير البيئة بشكل ملحوظ وتحولت من مصدر نفع إلى

¹سورة الانبياء الاية 30

مصدر ضرر يهدد البيئة بشكل مستمر في جميع محتوياتها الترابية و الهوائية و المائية، وخاصة هذه الأخيرة التي هي محور دراستنا. على هذا الأساس شغلت حماية البيئة حيزا واسعا من الاهتمام، سواء على الصعيد الوطني أو الدولي، وبات أمر حمايتها واجبا في زمن السلم و الحرب، وكذا مساءلة كل من قام بمخالفة الالتزامات المتعلقة بحماية البيئة، وإلزامه بإصلاح الضرر.

ومن ضمن وسائل الحماية إضافة إلى التشريعات و القوانين جاء التأمين ليغطي جزء كبير من هذه المخاطر، حيث يعتبر بدوره من أقدم وسائل الحماية التي عرفتتها البشرية، و خاصة البحري منها الذي يعتبر أعرقها ظهورا وأكثرها تعقيدا من الناحية الفنية، وترجع أول بداياته حسب المؤرخين إلى عصر الفينيقيين الأوائل و الرومان، الذين قاموا بتطوير أنظمة يمكن بموجبها تأمين أو حماية الرحلة البحرية . ثم تطورت فكرة التأمين في حياة الإنسان المعاصر وصار جزءا مهما وحيويا من انشغالاتنا اليومية، سواء كأشخاص عاديين أو رجال أعمال أو مؤسسات أو شركات، و خاصة بعد انتشار المصانع و الورشات الكبرى و زيادة الحوادث الخطيرة على الإنسان و على البيئة و مكوناتها، مما ترتب عنه ظهور أنواع مختلفة من التأمين، كل نوع يلبي حاجة محددة، كتأمين السيارات، والتأمين الطبي، وتأمين الحريق، والطيران...الخ. إلا أن رجوع الغير على أرباب العمل و أصحاب المصانع لمطالبتهم بالتعويض عن الضرر الذي لحق بهم أو بمحيطهم، جراء عملهم في المصانع أو ما نتج من تلوث عن بيئتهم التي يعيشون فيها من فضلات وورشاتهم، اجبر المشرع لإعادة النظر في قانون التأمين الذي يغطي هذا الجانب المهم من أخطار التلوث، بالتالي ظهر التأمين من المسؤولية المدنية للتعويض عن الأضرار، و المسؤولية الجزائية لردع كل متعدي عن حرمة البيئة التي يحميها القانون، فالمسؤولية في التأمين البحري أوسع و أشمل بكثير من التأمين من المسؤولية في الفضاءات الأخرى، لأنها تغطي أخطار آليات و مراكب عائمة فوق الماء و

تمخر عباب البحار و المحيطات ، و متعرضة للعديد من الأخطار التي تهدد المركب كآلية عائمة أو كسلع محمولة فوق ظهرها، أو كطاقم مشرف على إدارتها و تسييرها، إضافة إلى أن البيئة البحرية تغطي 71% من الكوكب الأزرق وهي بيئة متشعبة و مترامية الأطراف، لذا ليس من السهل تحديد مسؤولية الجاني فيها و ليس من السهل معرفة مصدر التلوث ، مما يصعب مهمة المؤمن له في الإثبات لتحديد المتسبب في الضرر ، كما يصعب على المؤمن تحديد نسبة

الضرر إلا بعد الاستعانة بخبراء و فنيين في المجال البحري ، و خاصة أن الضرر البيئي ممتد في الزمن و يمتاز بمبدأ التراخي .
لذا جاء التأمين ليرافق نظام المسؤولية و و يخرجها في ثوب جديد يعرف بالتأمين من المسؤولية.

أهمية الموضوع

تكمن أهمية الدراسة في أنها تتناول موضوعا هاما من مواضيع الساعة الذي لا يزال يثير جدلا واسعا بين فقهاء القانون الدولي و القانون الوطني بحكم انه موضوع جديد في مجال التشريع وهو من الجيل الثالث في الحقوق و الحريات يدخل ضمن حق الانسان في العيش في بيئة سليمة.وهو أرضية خصبة للبحث لم يتناول الباحثون منه الا القليل النادر بحكم اتساع رقعته و ثرا مجالها.

كما تكمن حادثة الدارسة القانونية في جانب ضرر البيئة و خاصة البحرية منها أين تفاقمت مشاكلها وزاد تلوثها بمرور الزمن أين فرضت نفسها للبحث لإيجاد حلول لهذا الخطر الداهم الذي لا يعرف حدود فبدأت تظهر جليا في منتصف القرن العشرين في شكل مؤتمرات الدولية ،منها اتفاقيات لندن 1954 الخاصة بمنع تلوث البحار و ستوكهولم لحماية البيئة 1972 و اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط لعام 1976 اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 و تزايد الاهتمام بالبيئة على

المستوى العالمي و الوطني على حد سواء من أجل ضمان تحقيق الحماية والاستدامة البيئية و احترام الضوابط و المعايير الدولية التي أرسنها الاتفاقيات الدولية بشأن حماية البيئة وكذلك البحث عن آليات فعالة تساعد في الحماية. و تجسد ذلك عند بروز عقود تأمين البيئة التي تغطي مجموعة من الاخطار فتساهم في اصلاح الاضرار البيئة او تقوم بتعويض المتضررين او ارجاع الحال الى ما كان عليه. وما التأمين الانكليزي و فرنسي للبيئة الا دليل فعلي على الجهود المبذولة من المجتمع الدولي و ثمره من ثمرات الفقه القانوني الساعي لوجود حل جذري لمعضلة التلوث البيئي.

أسباب اختيار الموضوع

الأسباب ذاتية

إن التأثير العميق بما يجري من حولنا من انتهاكات يومية لبيئتنا التي هي حياتنا و مستقبل أجيالنا، و ما وصل إليه كوكبنا الأزرق من دمار بيئي و استنزاف للثروات و تدهور خطير في جميع مكونات البيئة من جراء تنامي النزاعات الدولية و و السباق نحو التسلح و الاستغلال اللاعقلاني للثروات و انتشار الصناعات المدمرة للبيئة ناهيك عن التجارة الدولية وعلى رأسها المؤسسات المالية الدولية التي لا تعترف من أجل هذه الأسباب أردت أن يكون بحثي البسيط و المتواضع هذا صرخة في أذان أصحاب المصانع و الورشات والي كل من غلبت عليه أنانيته و جشعة فئسى أو تتناسى أن هذه الأرض هي أمانة بين أيدينا و إرث مشترك بين الأجيال يجب أن نحافظ كما أود أن تصل صرختي هذه لصناع القرار في الداخل و لما لا الدولي لإعلان حالة الطوارئ و رفع سفارات الإنذار بكارثة إيكولوجية خطيرة ووشيقة لا تبقي و لا تذر إن لم يسرعوا بإصدار قرارات شجاعة تتصدي لمن تسول له نفسه اللعب بمستقل الأجيال. ولعلي من خلال ما سأقدمه في بحثي هذا من معلومات متواضعة استطيع ولو بشي اليسير أن أثري المكتبة الجامعية، لأسلط من خلاله الضوء على الوضع الكارثي الذي وصلت إليه البيئة البحرية من أضرار.

الأسباب الموضوعية

إن المتصفح للمكتب و المقالات والجرائد و الكتب الرقمية و الأخبار يرى أن موضوع البيئة مؤخرا أصبح يلقي اهتماما كبيرا و رواجاً واسعاً على جميع الأصعدة و كافة المستويات وتناوله الكثير بالدراسة و التمحيص في مناحي عده إلا أنهم لم يستوفوه حقه و هذا راجع حسب رأيي لسببين رئيسيين وهما:

السبب الأول: شاسعة مجاله و اتساع رقعته فكل جزئية من مكونات البيئة سواء في مجالها الجوي أو البري أو البحري، يمكن أن تكون حقلاً خصبا للدراسة و البحث. فهي أي "البيئة" طبيعة عذراء يمكنها أن تحرك في الباحث روح المغامرة و ملكة البحث الجدي و العميق

للوصول إلى حل لمعضلة التلوث فتكون بادرة خير للعفو و الكف عن انتهاك حرمة البيئة و حماية ما تبقى منها للأجيال القادمة .

والسبب الثاني: هو تنوعها الكبير، فكل فرع منها يعتبر بحرا لا ساحل له من حيث تنوعه البيولوجي لقوله تعالى " وما من دابة في الأرض ولا طائر يطير بجناحيه إلا أمم أمثالكم ما فرطنا في الكتاب من شيء ثم إلى ربهم يحشرون " سورة الأنعام الآية 38 . لذا يمكن البحث و الغوص في أعماقه و الوصول إلى حقائق و نتائج علمية بإمكانها ان تكون حل جذريا و نهائيا لكل مشاكل البيئة. كذلك أردت أن أعرج على جزئية من هذه الأجزاء ألا و هي التأمين على البيئة محاولة مني الوقوف على خصائص ربما لم يتطرق لها غيري بالدراسة مبرزاً أهميتها و دورها في الحفاظ على البيئة البحرية خاصة وحمايتها حتى ألقت نظر الباحثين وخاصة المشرعين منهم و فقهاء القانون لأهمية الموضوع للتعمق فيه وإعطائه حقه في التمعن و الدراسة وأخذه بعين الاعتبار عند التشريع البيئي، لنحذو حذو المشرع البريطاني وكذا المشرع الفرنسي اللذان كانا لهما السبق في خلق تأمين خاص بالبيئة حيث سماه المشرع الفرنسي بـ "ASSURANCE POL" فاثبت فعاليته و نجاعته في الميدان و على أرض الواقع واستطاع لحد كبير إصلاح الضرر البيئي والحد من التلوث بشكل ملفت.

المنهج العلمي

نظرا لطبيعة البيئة البحرية الشاسعة والمعقدة والمتنوعة بيولوجيا و فزيولوجيا و مما زادها تعقيدا كثرة استعمالها من بني البشر منذ عصور غابرة حيث أثر فيها وغير ما أمكنه أن يغير في تنوعها البيولوجي لكثرة استعماله لها من إفراط في صيد و الاستغلال اللاعقلاني لثرواتها، و زاد على الطين بله اعتماد التجارة الدولية عليها في مبادلاتها، فترى السفن تمخر عابها وتلوث أعماقها و تستخرج ثرواتها كل هذه العمليات أنشأت عدة مراكز قانونية سواء في الملاحة البحرية او في السفينة كآلية عائمة يسيرها طاقم و لها مالك البيئة البحرية او كبيئة بحرية على وجه العموم ،كل الإحداثيات تدخل العديد من الأطراف لتنظيمها و تسييرها سوى على المستوى الوطني أو على الصعيد الدولي. فبتنوع البيئة البحرية و تعدد مراكزها القانونية اقتضت الضرورة ان تتعدد و تتنوع المناهج العلمية الدارسة لها.

لذلك جاءت مذكرتي هذه مزيج من المناهج حتى تلبي حاجة البحث و الدراسة. العلمية التي رأيتها تتلاءم و موضوع.

لذا استعملت المنهج التحليلي أين تطلب الأمر لمعالجة هذه الإشكالية استخدمت هذا أسلوب في شرح وتحليل المواد وحاولت إسقاط النظام القانوني للمسؤولية والتعويض على مجموعة من الحوادث القانونية، بحيث حاولت تكييفها ودارستها، كما يتخلل الدراسة الأسلوب الوصفي لتوضيح وشرح بعض المفاهيم القانونية التي بنيت عليها الدراسة. كما أنني استخدمت المنهج المقارن من خلال عقد مقارنة بين نصوص التشريعية لبعض الأنظمة القانونية كالقانون الفرنسي و المصري و الأنكليزي و بعض الاتفاقيات الدولية.

إشكالية الموضوع

ليس ثمة شك في أن حماية البيئة بجميع عناصرها الترابية و الهوائية و البحرية يعد من الموضوعات الهامة، باعتبار أن البيئة تؤثر و تتأثر بالطبيعة البشرية، لأنها تلازم حياة الإنسان، لذا يتوجب علينا حمايتها من كل تلوث يمكن أن يهدد مكوناتها و تنوعها البيولوجي، في زمن تفاقمت فيه الأخطار التي تحدث بها. لذا سارع المجتمع الدولي و خاصة المشرع سواء الوطني و الدولي لإيجاد آليات لحماية البيئة و حل هذه المعضلة التي تهدد الأرض و ما عليها من حياة.

عمل المشرع جاهدا في إرساء منظومة قانونية تعمل على الحد من التجاوزات على حرمة البيئة التي يحميها القانون و من بين هذه الأنظمة نظام المسؤولية بشقيه المدني و الجزاء حتى يلزم كل من تسبب في الضرر بالتعويض او بالجزاء المناسب.

و خاصة في البيئة المائية وخصوصية طبيعتها، و لما تأكد المشرع ان نظام المسؤولية غير كافي للقيام بالدور المنوط به في حماية هذه البيئة، وخاصة أن التجارة العالمية تعتمد عليها في أكثر من 70% من مبادلاتها التجارية وان هته الأخيرة تتم بواسطة السفن و البواخر و التي تعد بدورها المسبب الرئيسي في التلوث. ابتكر المشرع نظام التأمين من المسؤولية عن السفن حتى يسند ترسانة القوانين ذات الصلة و يكون بالتالي قد وفر الحماية الكافية للبيئة البحرية

على وجه الخصوص، و البيئة الأخرى على وجه العموم فالسؤال الذي يطرح نفسه في هذا الموقف:

إلى أي مدى تمكن نظام التأمين من المسؤولية عن حوادث السفن في حماية البيئة البحرية؟

و للإجابة على هذه الإشكالية إرتأيت ان أقسم مذكرتي هذه الى :

فصل تمهيدي و فصلين رئيسيين و خاتمة كما هو مبين في خطة المذكرة اسفله.

خطة المذكرة

ان المتمعن في عنوان المذكرة حسب رأيي يلاحظ انه ينطوي على الأقل على ثلاثة متغيرات: المتغير الأول وهو التأمين البحري و المتغير الثاني هو المسؤولية المدنية و ما يترتب عليها من تعويض عن الأضرار و المتغير الثالث هي السفينة كألية عائمة او كأموال منقولة ومركزها القانوني الوطني و الدولي و المتغير الرابع و العام هو البيئة البحرية. لكن المتغيران المهمان اللذان ستتجلى و ستبرز إحداثياتهما في طيات المذكرة : هما البيئة البحرية و كيفية الحفاظ عليها بنظام التأمين من المسؤولية.

لذا قمت بتقسم خطة المذكرة الى فصلين رئيسيين و فصل تمهيدي.

الفصل التمهيدي: تضمن مبحثين:

التطور التاريخي لعقد التأمين في (المبحث الأول) . وجاء فيه التأمين في عصور ما قبل التاريخ في (المطلب الأول) ثم التأمين في الحضارة المصرية و البابلية في (الفرع الأول). كما تناولت التأمين في الحضرة الإغريقية و الرومانية في (الفرع الثاني)

و أخذت بالتمحيص و الدراسة التأمين في العصر الوسيط و الحديث في (المطلب الثاني) إذ تناولت بالدراسة التأمين في العصر الوسيط في (الفرع الأول) بينما تناولت التأمين في العصر الحديث في (الفرع الثاني) و تناولت مفهوم عقد التأمين من المسؤولية في (المبحث الثاني) حيث يتضمن المفهوم القانوني لعقد التأمين من المسؤولية في (المطلب الأول)

ثم المفهوم القانوني لعقد التأمين في التشريعات الأخرى في (الفرع الأول) ثم المفهوم القانوني لعقد التأمين في التشريع الجزائري (الفرع الثاني) كما تناولت المفهوم التقني لعقد التأمين في (المطلب الثاني) أسس عقد التأمين من المسؤولية في (الفرع الأول) ويتضمن، تنظيم التعاون بين المؤمنين (أولا)، ثم قانون الاعداد الكبيرة و حساب الاحتمالات (ثانيا)، ثم الجمع بين الأخطار القابلة للتأمين (ثالثا)، ثم إجراء المقاصة بين الأخطار (رابعا) ثم قواعد صياغة عقد التأمين البحري في (الفرع الثاني) ويتضمن، الخصائص الجوهرية لعقد التأمين البحري (أولا) ثم قواعد تفسير عقد التأمين البحري (ثانيا) ثم قواعد اعداد و صياغة عقد التأمين البحري (ثالثا) كما تناولت نظام اعادة التأمين في (الفرع الثالث) ويتضمن اعادة التأمين بالمحاصة (أولا) ثم اعادة التأمين فيما جاوز حد الطاقة (ثانيا) ثم اعادة التأمين فيما جاوز حدا معين من الكوارث (ثالثا) ثم اعادة التأمين فيما جاوز حدا معين من الخسارة (رابعا) .

الفصل الاول: ماهية التأمين من المسؤولية عن حوادث السفن و تضمن مبحثين :

مفهوم المسؤولية عن حوادث السفن في (المبحث الأول) ويتضمن القواعد العامة للتأمين من المسؤولية في (المطلب الاول) ويتضمن بدوره المسؤولية التقصيرية في (الفرع الاول) ثم المسؤولية العقدية في (الفرع الثاني) ثم المسؤولية الجزائية في (الفرع الثالث) وتناولت أنواع التأمين من المسؤولية في عقد التانيت البحري في (المطلب الثاني) حيث تضمن انواع عقود التأمين البحري في (الفرع الاول) ويندرج تحته العقد المفتوح أو الوثيقة العائمة (اولا) ثم عقد التأمين بالوثيقة المؤقتة (ثانيا) ثم تناولت تدخل نادي الحماية و التأمين في (الفرع الثاني)

ثم احكام عقد التأمين من المسؤولية عن حوادث السفن في (المبحث الثاني) ويتضمن النظام القانوني للسفينة في (المطلب الاول) ويتضمن المفهوم القانوني للسفينة في (الفرع الاول) ثم نطاق البيئة البحرية في (الفرع الثاني) ثم يليه اثار التأمين من المسؤولية في عقد التأمين البحري في (المطلب الثاني) وتضمن التزامات المؤمن له (مالك السفينة) في (الفرع الاول) ثم التزامات المؤمن (شركة التأمين) في (الفرع الثاني) ثم طرق التعويض عن الاضرار في عقد التأمين البحري في (الفرع الثالث)

الفصل الثاني: اليات حماية البيئة البحرية ، ويتضمن دور الاليات الوطنية في حماية البيئة البحرية في (المبحث الاول) حيث تضمن دور الهيئات الرسمية في حماية البيئة البحرية في (المطلب الاول) ويتضمن دور التشريعات الوطنية في حماية البيئة البحرية في (الفرع الاول) ويندرج تحته التشريعات الوطنية (أولا) ثم التشريعات الجزائرية الخاصة بحماية البيئة من السفن والطائرات (ثانيا) ثم تناولت دور الهيئات الوطنية المركزية في حماية البيئة البحرية في (الفرع الثاني) وتضمن وزارة التهيئة و الاقليم (أولا) ثم وزارة الصحة (ثانيا) ثم وزارة التعليم العالي (ثالثا) المحافظة الوطنية (رابعا) ثم المرصد الوطني للبيئة و التنمية المستدامة (خامسا) ثم المعهد العالي البحري بوسماعيل (سادسا) ثم المعهد العالي لعلوم البحر وتهيئة الساحل (سابعا) وتناولت دور الهيئات الرسمية المحلية في حماية البيئة البحرية في (المطلب الثاني) ويتضمن دور الولاية في حماية البيئة البحرية في (الفرع الاول) دور البلدية في حماية البيئة البحرية في (الفرع الثاني) ثم دور الهيئات غير الرسمية في حماية البيئة (المنظمات و

الجمعيات) في (الفرع الثالث) وتناولت دور التشريعات الدولية في حماية البيئة البحرية في (المبحث الثاني) ويتضمن دور الاتفاقيات الدولية و الهيئات الرسمية في حماية البيئة البحرية في (المطلب الاول) ويتضمن دور الاتفاقيات الدولية في حماية البيئة في (الفرع الاول) ويتضمن الاتفاقيات الدولية لمنع تلويث البيئة البحرية بالنفط (اولا) ثم الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من السفن و الطائرات (ثانيا) ثم الاتفاقية الدولية الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر برية (ثالثا) وتناولت دور الاتفاقيات الثنائية و الاقليمية في حماية البيئة البحرية في (الفرع الثاني) ويتضمن التعاون المغربي (اولا) ثمالتعاون الاورومتوسطي (ثانيا) ويتضمن ايضا دور المنظمات و المؤسسات المالية الدولية في (المطلب الثاني) ويتضمن دور المنظمات الدولية في حماية البيئة في (الفرع الاول) ويتضمن المنظمة البحرية الدولية (OMI) (اولا) ثم منظمة الاغذية و الزراعة (FAO) (ثانيا) ثم الوكالة الدولية للطاقة الذرية (AIFA) (ثالثا) وتضمن دور المؤسسات المالية الدولية في حماية البيئة البحرية في (الفرع الثاني) ويتضمن البنك العالمي و دوره في حماية البيئة البحرية (اولا) ثم الصندوق العامي للبيئة (ثانيا) ثم البنك الاوروبي للتهيئة و التنمية (BERD) (ثالثا) ثم منظمة للتجارة الدولية (رابعا).

على الرغم من الأهمية التي تكتسبها معالجة موضوع هذه الدراسة ، فإنها لا تخلو من ناحية أخرى من صعوبات تواجه الباحث أو الطالب ، ذلك أن الدراسة القانونية لموضوع تعويض الأضرار البيئة تثير كغيرها من المواضيع الحديثة العديد من الصعاب، وأولى هذه العقبات تتمثل في صعوبة تحديد المقصود بالضرر البيئي بدقة ووضوح، فمن خلال تحليل هذا المصطلح نجده يجمع في الحقيقة بين مفهومين الأول الضرر الذي لا يشير أي صعوبة، والبيئة كموضوع لهذا الضرر التي تتصف بغموض شديد ونطاق غير واضح وغير محدد بصورة دقيقة. ومن قبيل الصعوبات أيضا اتساع موضوع الدراسة مما يصعب حصره والإلمام به في دراسة واحدة، ذلك أنه يثير الكثير من الإشكالات الفرعية المتشعبة، وارتباطه من ناحية أخرى بالعديد من المفاهيم :المسؤولية المدنية التقصيرية، التأمين، صناديق التعويض، الرسوم والضرائب البيئة، مبدأ الحيطة، مبدأ الملوث الدافع...، وكلها مفاهيم تستدعي أولا تحديد المقصود بها قبل الحديث عن علاقتها بتعويض الأضرار البيئية.

كذلك من الصعوبات التي واجهتني في بحثي هي صعوبة المقارنة بين نصوص القانون خاصة في الحالات التي ألجأ فيها للاستعانة بالمراجع الأجنبية، لكن حسب رأيي أن الترجمة هي العقبة الحقيقية في وجه الباحث أو الطالب حين لا يجد ضالته في النصوص و الفقه باللغة الوطنية و يضطر للجوء الى الكتب و المقالات الأجنبية ليستقي منها المعلومة المحتاج اليها.

الفصل التمهيدي: مفاهيم عامة لعقد التأمين

تناولت في هذا الفصل التطور التاريخي لعقد التأمين في (المبحث الأول) ومفهوم عقد التأمين من المسؤولية في (المبحث الثاني)

المبحث الأول

التطور التاريخي لعقد التأمين

ويتضمن التأمين في عصور ما قبل التاريخ في (المطلب الأول) ثم التأمين في العصر الوسيط و الحديث في (المطلب الثاني)

يجمع الفقه على أن التأمين البحري يعد أول أنواع التأمين و أقدمها في الظهور ، حيث كان النشاط الاقتصادي يعتمد بالدرجة الأولى على الملاحة البحرية مما يساعد على انتشارها خاصة في البلاد الواقعة في حوض البحر الأبيض المتوسط ؛ و كانت هذه الملاحة تواجه مخاطر جسيمة مقارنة بالمخاطر التي كانت تواجه النقل البري يضاف إلى ذلك أن الوسائل التي كانت تستعمل في الملاحة البحرية كانت بدائية غير مجهزة لمواجهة مخاطر البحر .

هذه الأسباب ساهمت في ظهور أنظمة قانونية كانت تهدف إلى تخفيف عبئ المخاطر الجسيمة للملاحة البحرية من خلال نقلها على كاهل أصحاب السفن و البضائع إلى مقرضي النقود لهذا ظهر عقد القرض البحري ونظام الخسائر المشتركة عند الرومان.

عرف التأمين تطوراً تدريجياً منذ أقدم العصور و مر بمراحل طويلة ففي كل حقبة زمنية كان يظهر بشكل جديد وطريقة مخالفة عن نظيراتها إلا أن الهدف كان واحد إلا وهو زرع الثقة والارتياح في نفس الإنسان للقيام بواجباته اتجاه أسرته و اتجاه مجتمعه دون تردد او خوف من خوض المغامرة في اي مجال كان ، وذلك لأنه يعلم أن هناك من يدعمه في حالة وقوع الخطر .لذا إرتأينا ان نستهل مذكرتنا هذه بفصل تمهيدي نتناول في مبحثه الاول تقديم سرد تاريخي لنظام التأمين وذلك منذ الإرهاصات الاولى له . كما سنحاول تقديم نبذة عن مفهوم التأمين و معرفة انواعه و فروعه في المبحث الثاني حتى يتسنى للقارئ الفهم الجيد للتفاصيل التي سنتناولها بالدراسة وسنتطرق لها بالشرح المفصل في طيات المذكرة علما أن هذه الدراسة يغلب عليها الطابع التقني او الفني الذي يتطلب نوع من الشرح و التفصيل .

إن الإنسان منذ وجوده الأزلي يخاف من المجهول ومما تخفيه له الأيام سواء لشخصه أو لذويه لذا تجده باحثاً عن الأمان و الطمأنينة أينما كانوا و حيثما وجدوا، فكان في كل زمان

يبتكر حيلة و يبحث عن وسيلة تحقق له ولو نسبة قليلة مما يصبو إليه من هذا الأمان و هكذا كان ديدنه إلى يومنا هذا.

بحكم أن الإنسان اجتماعي بطبعه ميالا للعيش مع بني جنسه و كما أثبتت له التجربة و الأيام أنه لا يمكن أن يؤمن جميع مستلزماته مهما وفر من وسائل و لا يمكن أن يغطي جميع المخاطر التي تترصده إلا باللجوء لغيره ليقف لجنبه في حالة وقوعه في المحذور إلى أن اهتدى إلى فكرة التأمين لعله يجد فيها ضالته وتحميه من نوائب الزمان و تضمن بقائه

المطلب الأول

التأمين في عصور ما قبل التاريخ

ويتضمن التأمين في الحضارة البابلية و حضارة لمصرية القديمة في (الفرع الأول) و التأمين في الحضارة الإغريقية و الرومانية في (الفرع الثاني)

نستهل سردنا التاريخي هذا بالتأمين البحري بحكم انه كان أول ما أمتنه الإنسان للبحث على لقمة عيشه من خلال خوضه للبحار وتجواله في الأمصار لجلب السلع المفقودة و إنعاش التجارة و الاقتصاد. و سنركز على هذا الفرع من التأمين بحكم انه موضوع دراستنا إلا أننا سنعرج على الفروع الأخرى ولو في عجالة لأن لها علاقة بالتأمين البحري في بعض المواضع.¹

لقد أشارت الدراسات إلى أن التأمين البحري هو أقدم أنواع التأمينات على الإطلاق حيث أثبتت مثل تلك الدراسات تعامل أصحاب الحضارات القديمة الضاربة بجذورها في التاريخ بهذا النوع من التأمين، بداية بالحضارة المصرية والبابلية مرورا بالإغريقية و الرومانية وصولا للعصر الحديث.

¹ Omar AKCHICH. économie des assurances.cours de Master Assurance IAHEF edition 2016 p.10

الفرع الاول

التأمين في الحضارة البابلية و حضارة مصرية القديمة

وتضمن هذا الفرع المراحل التي مر بها التأمين خلال هتين الحقتين من الزمن و كيف بدأ انسان ما قبل التاريخ في حماية نفسه من الأخطار المحدقة به. حيث جاء فيه تطور عقد التأمين من المسؤولية في عصر مصر القديمة في الجزء الاول ثم مراحل تطوره في العصر البابلي.

ظهرت أول إرهاصات للتأمين في تاريخ البشرية في عصر مصر القديمة أو ما يسمى بمصر القبلي أو السفلي 4500 سنة ق.م *Epoque..Egyptienne*⁽¹⁾ حيث عثر المؤرخون و علماء الآثار على قطعة من البردي من الخشب أو من القصب أو ما يعرف بالأجنبية بـ *Papyrus* على ضفاف النيل تثبت و جود صندوق تعاون أنشئه نحاتي الحجارة *Les Tailleurs de Pierres* آنذاك حتى يتم بموجبه تعويض كل من أصيب منهم بمرض أو عجز، أي تقريبا ما يعوض في أيامنا هذه صندوق الضمان الاجتماعي. أما بالنسبة للعصر البابلي 2250 ق.م *Epoque.Babilionne*. كانت بدايات التأمين تختلف عن الحضارة المصرية القديمة من حيث الشكل لكن لها نفس المضمون تقريبا حيث وجد في قانون حمورابي عقد خاص بالنقل البري على ظهور الجمال أي ما يعرف آنذاك بالدراماضا *Darmatha*. وهم مجموعة من الناقلين البريين يحملون سلع الأغنياء و يجوبون بها كل المنطقة السومرية لبيعها فإذا تعرضت هذه السلع للسرقة⁽¹⁾. أو التلف يتعرض هؤلاء الناقلون لأشد العقوبات على تهاونهم، و قد تصل العقوبة إلى مصادرة أملاكهم أو حتى إلى الإعدام. إضافة إلى ذلك كان الناقل أو دراماضا يدفع ضريبة جزافية للملك للسماح له بممارسة مهنة النقل و الاتجار بأموال الغير، مما أثقل كاهل هؤلاء وأجبرهم على العزوف عن هذه الحرفة، و أدى ذلك إلى تباطؤ وتيرة التجار و إفلاس أصحاب الأموال، مما أجبر الأغنياء عن التخلي عن العقوبة التي² فروضها على “الدراماضا، بل توصلوا إلى اتفاق يحفظ بموجبه لكل طرف حقه في هذه العملية، بحيث يحفظ للدراماضا كرامتهم و حياتهم كما يحفظ لأصحاب رؤوس الأموال نصيبهم في

¹ Omar ,AKCHICHE Ibid. page.13 -

² د. سعيد مقدم، التأمين و المسؤولية المدنية، مط كليك للنشر، طبعة 2008، ص 28 إلى 32

الإرباح كما يضمن ازدهار تجارتهم مع هامش كبير من الفوائد. واعتبر هذا الاتفاق كأول محاولة لعقد التأمين في ذلك الزمان.

الفرع الثاني

التأمين في الحضارة الإغريقية و الرومانية

نتناول في هذا الفرع كيف تطور نظام التأمين في هذين العصرين حيث ظهرت أول الخطوات الفعلية للتأمين و ذلك من خلال "القرض من أجل المغامرة الكبرى" التي أدت الى بروز لبوليصة تأمين بحرية.

أما بالنسبة للعصر الروماني و الإغريقي حوالي أربعة 04 قرون قبل الميلاد فقد اعتبروا من العصور الذهبية في مجالات شتى و لاسيما في مجال التأمين حيث ظهرت أول خطوة فعلية للتأمين البحري و ذلك بما يعرف تاريخيا " بالاقتراض من اجل المغامرة الكبرى " Prêt à Le la grosse aventure، وعرفت بهذا الاسم لأنها فعلا مغامرة بحرية حيث يقوم مجموعة من البحارة بعقد اقتراض مال من الأغنياء و كبار التجار بضمان السفينة وحمولتها ليخوضوا البحار لشراء السلع و بيعها و عند عودتهم سالمين يرجعون رؤوس الأموال لأصحابها مع فائدة ربح قد تصل ما بين 15% إلى 40 % وإذا فقد البحار الباخرة أو السلعة المحملة عليها في حادث بحري أو قوة قاهرة أو عملية قرصنة لا يتحملون الخسارة كما انهم ليسوا مطالبين بإرجاع رؤوس الأموال¹ لأصحابها كما كان عليه الحال في العصور السابقة. إلا أن نسبة الأرباح العالية أثارت حفيظة الكنيسة ضدهم بحكم أن ما يقدم لأصحاب رؤوس الأموال من فوائد يتنافى و الديانة المسيحية و أجبروهم على التخلي عليها، ذلك أدى بالأغنياء الامتناع عن دفع الأموال للبحارة دون أرباح. وأدى ذلك بدوره إلى كسود التجارة و الاقتصاد وبالتالي لخسارة الأغنياء. لحل هذه المعضلة والخروج من هذا الركود الاقتصادي اهتدى أصحاب رؤوس الأموال إلى طريقة ذكية تخلصهم من هذا المأزق حيث اتفقوا على تأمين الباخرة و السلع المحمولة عليها مقابل قيمة مالية جزافية تحدد مسبقا يدفعها أصحاب البواخر و

¹ OMAR AKCHICHE , Op.cit page.15

السفن¹ دون أن يقدموا فوائد للأغنياء عند عودة السفن بالإرباح و هكذا كانت البداية الفعلية للتأمين البحري بشقيه تأمين هيكل السفينة و تأمين السلع المحملة عليها. ويعرف باللغة الأجنبية assurance corps maritime l'assurance faculté maritime وازدهر القرض البحري على السفينة في إيطاليا في بداية القرن الثالث عشر حتى صدور قرار تحريمه من البابا. فظهر التأمين البحري وإنطلاقا من هذه الفكرة، و قد كان يطلق عليه عقد بيع معلق على شرط فاسخ حيث يقوم شخص بشراء السفينة و ما عليها من بضاعة وسائر الأشياء المؤمن عليها بثمان معين يدفعه المشتري إذا لم تصل السفينة، و يتضمن العقد شرطا فاسخا مفاده أن البيع يفسخ إذا وصلت السفينة سالمة لميناء الوصول مع تعهد².

المطلب الثاني

التأمين في العصر الوسيط و الحديث

و يتضمن التأمين في العصر الوسيط في (الفرع الأول) و التأمين في العصر الحديث في (الفرع الثاني)

إن التأمين في العصور القديمة كان عبارة على تمهيد أو إرهاب لفكرة التأمين، علما أن الإنسان البدائي كغيره من بني جلدته كان يخاف من المجهول ويبحث عن الأمان. لذا إستطاع ولو بفكرة بسيطة أن يمهد لنظام التأمين و يضع ولو اللبنة الأولى له، الذي تطور في العصر الوسيط وأرسى قواعده الحقيقية.

¹ معراج جديدي، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، طبعة الخامسة 2007، ص6

² - بهاء الدين سفاريني، التأمين البحري بين الماضي و الحاضر، برنامج التاهيلي في لتأمين الاتحاد العام لشركات التأمين طبعة 2006 ص3

الفرع الأول

التأمين في العصر الوسيط

و من الأنظمة الأصلية و القديمة بالملاحة البحرية نظام الخسائر المشتركة و الذي يتفق الكثير من الفقهاء انه من إبداع الفنقيين الذين نقلوه إلى الإغريق عند احتلالهم لجزيرة "رودس" ثم انتقل من الإغريق إلى الرومان.

مع تعهد صاحب السفينة بدفع مبلغ معين للمشتري مقابل المخاطرة ثم تحول هذا إلى عقد تأمين مما زاد التأمين البحري انتعاش و بروزا و كذلك التجارة البحرية هو اكتشاف العالم الجديد (أمريكا) ابن بدأت الهجرة إلى ما يسمى آنذاك إلى بلاد الأحلام و كان النقل البحري من أهم الوسائل التي أكلت لها مهمة نقل السلع و الأمتعة و كذلك نقل العبيد أو الرقيق من إفريقيا لأمريكا و أوروبا لخدمة الأرض و الزراعة و الذين كانوا يعتبرون كسلعة غالية الثمن لا أداميين حيث كانت هذه الأخيرة "أي السلعة" تؤمن بأثمان باهظة¹ ليضمنوا وصولها وبيعها في سوق النخاسة. يرجع الفضل للمغامرة الكبرى في ظهور أول بوليصة تأمين بحري فعلية في إيطاليا في بداية القرن الخامس عشر ووجد هذا العقد البحري في أرشيف مدينة جنوة الإيطالية حيث يعود تاريخه إلى 1384 م و كان يغطي أربعة بالات من المنسوجات التي شحنت من ييزا إلى صافونا. وكذلك في سنة 1584 وجد أول عقد تأمين بحري للبضائع بين مرسيليا الفرنسية و طرابلس. كما أسست أول شركة تأمين في جنوة الإيطالية وبعدها نادي الخواص الذي كان تكفل بالتأمين CLUB.DES.PARTICULIERS البحري و الذي أسس بدوره إلى ميلاد نادي الحماية و التأمين في ما بعد إلى P&I.CLUB² ودخل التأمين البحري فرنسا في القرن الخامس عشر ولم تقن أحكامه إلا في القرن السادس عشر وأنشأت أول شركة تأمين في بريطانيا في 1718 تحت إسم روابل إكس تشانج Royal Exchange Assurance و قد منحت رخصة ملكية لتأمين أجسام السفن و البضائع المملوكة للشركة و للغير و في عام 1860 ظهر مقهى اللويدز في لندن أين كان يلتقي أصحاب السفن و التجار لتبادل المعلومات ومتابعة أخبار السفن⁽³⁾

¹ OMAR AKCHICHE , OP.CIT page.17

² -على بن غانم،التأمين البحري و ذاتية نظامه القانوني،ديوان المطبوعات الجامعية،الطبعة 2. 2005 ص 13

³ - OMAR AKCHICHE , op.cit page.18

الفرع الثاني

التأمين في العصر الحديث

حتى صدر قانون لويدز 1911 و عدل بقانون 1925م والذي منح اللويدز سلطات أوسع من الناحية الدستورية وظهر أول قانون تجارة بحرية في إنجلترا عام 1906م والذي أرسى بدوره مبادئ التأمين وهي : مبدأ حسن النية . مبدأ المصلحة التأمينية . مبدأ التعويض ومبدأ الحلول.⁽¹⁾ وهذه المبادئ ميزت بين عقد التأمين وعقد المقامرة أو الرهان. أخذت فكرة التأمين تتطور شيئاً فشيئاً بإتساع النشاط التجاري وظهور الحرفيين و صغار التجار الذين تكتلوا في مجموعات بشرية أو جمعيات للدفاع عن حقوق العمال و الحرفيين و الفلاحين و لتسهيل العمل النقابي ضد طمع وجشع الأغنياء و أصحاب الإقطاع و عرفت هذه الجمعيات بالـ *les guilds* حيث أنشأ هؤلاء "الـ *les guilds* صندوق يساهم فيه كل العمال بأقساط محددة، فإذا تعرض احد المساهمين لضرر أو لأي مكروه يتم تعويضه من ذلك الصندوق. لفت هذا العمل التضامني انتباه الكنيسة و شجعتة و اعتبرته واجبا و أعطته دفعا كبيرا، وكادت ان تضفي عليه طابع الإلزام وخاصة عندما يتعلق الأمر بتأمين و حماية الكنيسة و الجيش ضد أي خطر محتمل.

بعد هذه نبذة تاريخية عن التأمين البحري، لا تخفى على أحد أهمية الدراسات التاريخية في العلوم القانونية حيث بواسطتها يكون فهم الأحكام في بعض الأحيان و تسهل فهم الأنظمة و الأحكام القانونية أحيانا أخرى⁽²⁾ حضي التأمين البحري بالحظ الأوفر من العناية و الاهتمام لدوره الكبير في اقتصاد الشعوب و التجارة الدولية.. من هنا يمكننا القول بان التأمين دخل إلى حياة الإنسان من بابها الواسع و صار جزءا مهما وحيويا من انشغالاته اليومية سواء كأشخاص طبيعيين أو مؤسسات أو شركات

ونظرا لتعدد مجالات نشاط الإنسان تعددت كذلك فروع التأمين فكل نوع يلبي حاجة محددة من حاجيات الحياة و يغطي خطرا معين. كالتأمين ضد الحريق، و تأمين ضد السرقة و تأمين المباني و التأمين البحري وهو أعرقها تاريخيا كما سلف الذكر والأكثر تعقيدا من الناحية

² - على بن غانم، مرجع سابق ص 48 ومايليها

الفنية و تأتي أهمية هذا النوع من التأمين في مفهومه الواسع بالنسبة لشركة التأمين حيث أنه يشكل نسبة كبرى من أقساط التأمين الإجمالية كما أن أهميته تظهر بالنسبة للاقتصاد الوطني والتجارة الدولية حيث أن هذا النوع من التأمينات يوفر المظلة لعمليات نقل البضائع مما يساهم في تطوير الصادرات والواردات

أما بالنسبة للتطور التاريخي في الجزائر بالنسبة للعصور القديمة و العصر الوسيط لم يرد على حد علمي ذكر أي نبذة خاصة بالتأمين سواء من الجانب¹ التاريخي و لا الفقهي. فجل البحوث و الرسائل تناولته إبان الحقبة الاستعمارية و ما يليها، حيث استمر العمل غداة الاستعمار بالنصوص التشريعية و التنظيمية المعمول بها ظل الاستعمار تطبيقا للقانون رقم 157 لسنة 1962 الصادرة في 31 ديسمبر 1962 بحكم أنها مستعمرة فرنسية. ريثما يتم إحكام السيطرة و الرقابة على قطاع التأمين تمهيدا لتأميمه و جزأة نصوصه و هو ما حدث فعلا مع مرور الوقت. أين أنشأ المشرع الجزائري أول قانون في 08 جوان 1963 كمراجعة الإطار القانوني للتأمين في الجزائر تلاه إنشاء أول شركة عامة جزائرية للتأمين و إعادة التأمين caar.²

المبحث الثاني

مفهوم عقد التأمين من المسؤولية

ويتضمن المفهوم القانوني لعقد التأمين من المسؤولية في (المطلب الأول) ثم المفهوم التقني لعقد التأمين في (المطلب الثاني)

حاول الإنسان من خلال التأمين ضمان أكبر عدد ممكن من احتياجاته لذا جاء متعدد الفروع حتى يستطيع أن يلبي جميع متطلباته إلا أننا سنتطرق لمفهوم التأمين البحري الذي هو موضوع دراستنا حيث عرفه الفقيه الفرنسي العميد جورج روبر (هو عقد بمقتضاه يقبل شخص يسمى المؤمن تعويض شخص آخر يدعى المؤمن له عن الضرر الذي لحقه في رسالة بحرية

¹ OMAR AKCHICHE , OP.CIT page.20

² على بن غانم، مرجع سابق ص 50

من جراء بعض الأخطار في حدود نسبة المبلغ المؤمن عليه مقابل دفع قسط و يجب قبل كل شيء ذكر الطرفين الحاضرين أي المؤمن و المؤمن له و أعوانهما في هذا العقد).¹

المطلب الأول

المفهوم القانوني لعقد التأمين من المسؤولية

ويتضمن المفهوم القانوني لعقد التأمين في التشريعات الدولية في (الفرع الأول) ثم المفهوم القانوني لعقد التأمين في التشريع الجزائري في (الفرع الثاني) استطاع التشريع خلق رواسي متينة و أسس و قواعد قانونية نظم بها عملية التأمين و قسمه الى فروع حتى يغطي أكبر عدد ممكن من الأخطار التي تهدد الإنسان في ماله و أهله و حياته الضخمية.

الفرع الأول

المفهوم القانوني لعقد التأمين في التشريعات الدولية

نتناول في هذا الفرع مفهوم التأمين في الفقه المقارن و ما جاء فيه من آراء ووجهات نظر مختلفة للمدارس والنظريات التي تبين مفهوم التأمين.

يجدر بنا و نحن بصدد تحضير دراسة قانونية ان نبين الجانب القانوني للتأمين و الذي لا يقل اهمية عن الجانب الفني بل لا يمكن للتأمين ان يؤدي وظيفته على اكمل وجه⁽²⁾ لولا التنظيم و الحماية القانونية لذا نجد ان جميع التشريعات سواء الوطنية او الدولية منها اعطت اهتمام كبير للتأمين لما لديه من دور لا يستهان به في اقتصاد الدول.ولقد تناول بعض الفقهاء الفرنسيين تعريف التأمين دون اتحاد في الرأي حول الموضوع فقد عرفه الفقيه بلانيول على انه عقد بمقتضاه يتحصل المؤمن له تعهد من المؤمن بأن يقدم له مبلغا من المال في حالة وقوع خطر معين مقابل دفع قسط او اشتراك مسبق .و عرفه سوميان بأنه عقد يلتزم بمقتضاه شخص و يسمى المؤمن بالتبادل مع شخص آخر و يسمى المؤمن له بأن يقدم لهذا الأخير الخسارة المحتملة نتيجة حدوث خطر معين مقابل مبلغ معين من المال يدفعه المستأمن إلى المؤمن

¹PICARD.M.et.BESSON..Les assurances terrestres en droit français.tome 14eme edition 1975 p.8

ليضيفه إلى رصيد الاشتراك المخصص لتعويض الأخطار ، إما الفقهاء العرب فقد انقسموا في تعريفهم للتأمين إلى فريقين¹ :

الفريق الأول : ويبدو أنه متأثر بالفقه الفرنسي و الذي يعرف التأمين على انه عقد يأخذ فيه المؤمن على عاتقه طائفة معنية من الأخطار محتملة الوقوع يرغب المؤمن له أن لا يتحملها منفردا مقابل أن يدفع هذا الأخير قسطا أو اشتراكا محددا

الفريق الثاني : ويعرف التأمين بأنه عملية فنية تزاولها هيئات منظمة مهامها جمع أكبر عدد ممكن من المخاطر المتشابهة، ويتحمل المؤمن عن طريق المقاصة أعباء هذه المخاطر وفقا لقوانين الإحصاء و بذلك يتحصل المؤمن له أو من يعينه في حالة تحقق الخطر (المؤمن له) على تعويض مالي .

أما التشريع الفرنسي إضافة الي ما جاء في التعريف الفقهي فقد نص بتعريفه على أركان عقد التأمين البحري على عكس ما ذهب إليه المشرع الانجليزي الذي لم يتطرق للقسط. وأن كلا المشرعان لم ينصا على المصلحة التأمينية خلال التعريف بشكل مباشر

الفرع الثاني

المفهوم القانوني لعقد التأمين في التشريع الجزائري

نتناولت في هذا الفرع المفهوم القانوني للتأمين و كيف نظمته المشرع و المواد القانونية التي تناولتها و نتعرف كذلك على أركان عقد التأمين و أطراف عقد التأمين :وهم المؤمن شركة التأمين والمؤمن له.(اولا) ثم الخطر المؤمن ضده. (ثانيا) ثم قسط التأمين(ثالثا) ثم مبلغ التأمين أداء المؤمن.(رابعا) و أخيرا المصلحة بالتأمين.(خامسا)

أما المفهوم القانوني فقد تناوله المشرع الجزائري في القانون المدني حيث قسم قواعد القانون المدني الى نوعين: قواعد عامة تتعلق بالعقود و الالتزامات بشكل عام و عقود خاصة تتعلق بعقد التأمين وجاءت هذه القواعد في المواد من 619 الى 625 وفي ما يخص المواد من 626 الى 643 بقيت سارية المفعول الي غاية صدور قانون التأمين² الوطني لسنة 1980 الذي الغاها، وبقى القانون الجديد على مجموعة المتبقية من مواد القانون المدني السالفة الذكر.

قانون التأمين من الأمر 07/95 المعدل و المتمم بالقانون 04/06¹

- 2 القانون المدني الجزائري رقم 05-10

الا انه نظم عقد التأمين تحت عنوان التأمينات البرية و ذلك في المواد من المادة 6 الى المادة 119. و التي اخذ بها الأمر 07/95 المؤرخ في 25 يناير 1995 العدل و التتم بالقانون 04/06 المؤرخ في 20/02/2006 الخاص بالتأمينات فيما بعد. وفي المادة 619 عرفه المشرع الجزائري على انه " عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي الى المؤمن له أو الى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال او ايراد او أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد و ذلك مقابل قسط أو أي دفعة مالية أخرى يأديها المؤمن له للمؤمن"¹. يتبين لنا أنه لا يجب أن يتجاوز التعويض قيمة الاشياء الهالكة، حتى ولو كان مبلغ التأمين أكبر من قيمة الأشياء الهالكة وذلك حتى لا نكون أمام حالة إثراء بلا سبب ، وإنما يكون التعويض عن الخسارة الحقيقية.

ومن خلال هذه التعريفات القانونية والفقهية للتأمين البحري نستنتج أن التأمين البحري يقوم على عدة أركان ألا وهي:²

أولاً- أطراف عقد التأمين :وهم المؤمن شركة التأمين والمؤمن له.

ثاني- الخطر المؤمن ضده.

ثالثا- قسط التأمين

رابعا-مبلغ التأمين أداء المؤمن.

خامسا-المصلحة بالتأمين.

إلا أن خلافا فقهيًا نشأ حول اعتبار المصلحة التأمينية ركن من أركان عقد التأمين وهل يجب توافرها في جميع أنواع التأمين أم بعضه. فنرى أن العلامة السنهاوري قد افترض وجود ركن المصلحة في التأمين من الأضرار،

معراج جديدي ، مرجع سابق 2007 ص32 و33.¹

² Eric de Lannoy, Coordinateur des formations IARD, Fortis Insurance Belgium ,p.18

المطلب الثاني

المفهوم التقني لعقد التأمين

سنتناول بالدارسة أسس عقد التأمين في (الفرع الأول) ويتضمن تنظيم التعاون بين المؤمن لهم (أولا) ثم قانون الأعداد الكبيرة وحساب الاحتمالات (ثانيا) ثم الجمع بين الأخطار القابلة للتأمين (ثالثا) ثم إجراء المقاصة بين الأخطار (رابعا) ثم نتناول قواعد صياغة عقد التأمين البحري وتتضمن الخصائص الجوهرية لعقد التأمين البحري (اولا) ثم قواعد تفسير عقد التأمين البحري (ثانيا) ثم قواعد اعداد وصياغة عقد التأمين

الفرع الاول

أسس عقد التأمين من المسؤولية

تناولت في هذا الفرع تنظيم التعاون بين المؤمن لهم (أولا) ثم قانون الاعداد الكبيرة و حساب الاحتمالات (ثانيا) ثم الجمع بين الأخطار القابلو للتأمين (ثالثا) ثم اجراء المقاصة بين الأخطار (رابعا)

التأمين هو تعاون بين مجموعة من الناس أو الأفراد، لدفع أخطار تحقق بهم، و هو عقد معاوضة ، يلتزم احد طرفيه و هو المؤمن أن يؤدي إلى الطرف الآخر و هو المؤمن عوضا ماليا، يتفق عليه و يدفع عند تحقق وقوع الخطر أو تحقق الخسارة المبينة في العقد، و هذا نظير مبلغ مالي يعرف بقسط التأمين، يدفعه المؤمن له بالقدر و الأجل و الكيفية التي ينص عليها العقد المبرم بينهما.¹

فالتأمين يقوم أساسا على فكرة التعاون، مما يؤدي إلى التخفيف عبئ تحمل هذه المخاطر و قد تعددت التعريفات بشأن التأمين نظرا لتعدد الجوانب التي يتضمنها نظام التأمين؛ بالإضافة إلى تعدد وظائفه إذ انه لا يقتصر فقط على وقوع الأضرار و إنما يؤدي وظائف ، "أخرى أهمها الوظيفة الاجتماعية؛ التي تقتضي التعاون بين مجموع المؤمن لهم و يقوم كل واحد منهم بدفع الاشتراك الذي يسعى إلى تغطية المخاطر والأضرار التي قد يتعرض لها أي واحد منهم، بالإضافة إلى الوظيفة النفسية التي من شأنها أن تحقق الارتياح للمؤمن لهم ،نحو نشاطاتهم

¹ Nicolas Pr at, Underwriterliability, Fortis CorporateInsurance insurance and pollution page 15

ومستقبلهم ، وفي الأخير هناك الوظيفة الاقتصادية والتي تقتضي توفير الادخار عن طريق تجميع رؤوس الأموال التي تتضمن مجموعة من الأقساط والاشتراكات و التي؛ تؤدي في النهاية إلى تغطية المخاطر والحوادث التي من المحتمل أن يتعرض لها المؤمن لهم أثناء حياتهم اليومية أو تأدية نشاطاتهم الاقتصادية⁽¹⁾

ومن التعريفات التي قيلت بشأن التأمين بأنه " عقد وعملية فنية في أن واحد ذلك انه يحتوي على جانبين احدهما قانوني والآخر فني؛ فهو لا يقتصر على العلاقة التعاقدية بين طرفيه وإلا تحول إلى رهان ، وكان بالتالي غير مشروع ولكنه عملية فنية تقوم أساسا على التعاون بين عدد من الأشخاص والاشتراك في تحمل ما يصيبهم من الكوارث" ومن التعريفات ما جاء به الفقيه الفرنسي "هيمار" بأن "التأمين هو عملية بموجبها يحصل احد الطرفين وهو المؤمن على تعهد بمبلغ يدفعه له ، نظير مقابل يدفعه هو القسط ، له أو للغير إذا تحقق خطر معين والطرف الآخر وهو المؤمن الذي يأخذ على عاتقه مجموعة من المخاطر ويجري المقاصة فيها وفقا لقوانين الإحصاء"⁽²⁾ إن التأمين كمفهوم فني يتضمن ثلاث جوانب تقنية

أولا/تنظيم التعاون بين او المؤمن لهم : وهذا التعاون يؤدي إلى توزيع نتائج الكوارث والخسائر، بين أفراد المجموعة مما يؤدي إلى التخفيف من حدتها.

ثانيا/ قانون الأعداد الكبيرة وحساب الاحتمالات : أي تبادل المساهمة في تحمل الخسائر بين المؤمن لهم ،الذين يقومون بجمع أموالهم في شكل رصيد مشترك ،يهدف هذا الرصيد إلى تحمل الخسائر والأضرار ويسعى المؤمن دائما إلى تكوين اكبر رصيد مشترك ، كما يقوم بحساب الاحتمالات التي تتحقق فيها الأخطار أي حساب عدد الفرص التي يمكن أن تتحقق فيها هذه الأخطار أما قانون الأعداد الكبيرة فيقتضي أن حساب الاحتمالات يكون اقرب للدقة كلما زاد عدد الأخطار المؤمن عليها فبقدر ما يزداد عدد ، فان هذا يؤدي إلى نتيجة مقاربة للواقع.³

¹ - معراج جديدي ،مرجع سابق 2007 ص14.15

² - عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري ، الجزء الأول،الطبعة الأولى، التأمينات البرية، مطبعة خيرة، 1998 ص11.

حميدة جميلة الوجيز في عقد التأمين على ضوء التشريع الجزائري الجديد للتأمينات الطبعة الأولى، دار الخلدونية، 2012 ³ ص 7.

ثالثا/الجمع بين أخطار قابلة للتأمين : يجب أن تكون هذه الإخطار متجانسة في الطبيعة مثل الحرائق و حوادث السيارات ، و الأمراض و الإصابات الجسمية فلا يمكن الجمع بين أخطار متفاوتة القيمة إلى حد كبير، لان التفاوت يؤدي إلى خلل مالي لشركة التأمين.

رابعا/إجراء المقاصة بين الأخطار : و هذا يتم عن طريق توزيع عبئ الأخطار و الخسائر على المؤمن لهم ، بالاعتماد على الأقساط التي يدفعها و يكون بالتالي الرصيد المشترك كافيا للوفاء بالتعويضات.

الفرع الثاني قواعد صياغة التأمين البحري

نتناول في هذا الفرع خصائص الجوهرية لعقد التأمين البحري (أولا) ثم قواعد تفسير عقد التأمين (ثانيا) و قواعد إعداد و صياغة عقد التأمين البحري (ثالثا) ثم نظام إعادة التأمين في (رابعا).

أولا-الخصائص الجوهرية لعقد التأمين البحري :

1- عقد التأمين البحري عقد رضائي :

لأنه ينعقد بمجرد أن يتبادل المؤمن (شركة التأمين) و المؤمن له التعبير عن أرادتين متطابقتين . يتشترط ان يكون العقد مكتوبا ، إلا أن هذه الكتابة ليست مشترطة لانعقاد بل للإثبات فقط .¹

2- التأمين البحري عقد إذعان:

لا يبرم عقد التأمين في الواقع يعد مناقشة حرة من الطرفين لشروطه ،بل أن شركات التأمين وهى قوية بمركزها الاقتصادي، تفرض على المؤمن لهم شروطها في وثيقة مطبوعة ،ولا يملك هؤلاء إلا قبولها دون أية مناقشة ، ولهذا كان عقد التأمين من عقود الإذعان، وكانت الحرية التعاقدية فيه محدودة ولا يستثنى من ذلك إلا بعض العقود التى يكون المؤمن له هيئة كبيرة (شركة بترول مثلا)، وقد جرى القضاء في معظم الدول على تفسير عقد التأمين في مصلحة المؤمن له باعتباره الطرف المذعن.

عبد الرزاق بن خروف التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، الجزء الاول، التأمينات البرية، مطبعة حيدر، سنة 1998 ص41

..¹

ان كنا نرى ان عقود التأمين البحرى- فى ظل سوق تأمين شديد المنافسة ويتسم بالنعومة والشفافية - فان هذه الخاصية من خصائص عقد التأمين بأنه عقد إذعان أصبحت محل شك كبير .

3- التأمين البحرى عقد احتمالي

لا شك فى ان عقد التأمين احتمالي بالنسبة الى طرفيه من الوجهة القانونية ، إذ انه يبرم على أمر غير محقق الحدوث، و هو احتمال تحقق الخطر المؤمن منه، ولذلك فان هذا الخطر يصبح ركنا من أركان العقد لا قيام له بدونه ، وتبعاً لذلك يجب ان يكون الشئ المؤمن عليه معرضاً للخطر ، فإذا كان الخطر قد تحقق أو زال قبل التأمين ، فان العقد يكون باطلاً لانعدام محله و موضوعه.

4- التأمين البحرى عقد تعويض :

لأنه يهدف الى تعويض الضرر الذى يلحق المؤمن له من جراء تحقق الخطر ، لا ان يفتح له مجالاً للإثراء و جنى الربح . وهذه الخاصية تعد أهم خصائص عقد التأمين ، وهى التى تميزه عن المقامرة و الرهان . ويعتبر مبدأ التعويض من المبادئ الأساسية التى تحكم التأمين البحرى ، و هو يتعلق بالنظام العام لا يجوز الاتفاق على مخالفته.

5- التأمين البحرى من عقود منتهى حسن النية:¹

ان حسن النية يجب أن يوجد عند انشاء جميع العقود وخلال تنفيذها، أما عقد التأمين فيعتبر من عقود منتهى حسن النية، فعلى المؤمن له الإلتزام بتقديم بيانات صحيحة ودقيقة للمؤمن عن محل التأمين و الخطر المؤمن منه، وكل ما يطرأ من جديد حوله، و يلتزم المؤمن له بأن يتخذ كل الإحتياطات اللازمة لمنع تحقيق الخطر أو التقليل منه . ،فالمؤمن لا يستطيع أن يلم في الكثير من الأحيان بفكرة حقيقية عن الخطر المؤمن منه وحجمه الا عن طريق ما يدلي به المؤمن له من بيانات عند طلب التأمين .

6- التأمين البحرى عقد تجارى:

لا شك فى انه عمل تجارى بالنسبة للمؤمن الذى يسعى الى الربح من قيامه بعمليات التأمين، ولكنه لا يكون تجارياً بالنسبة للمؤمن له، إلا إذا كان تابعا لعمل تجارى تطبيقاً لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية .

ثانيا- قواعد تفسير عقد التأمين¹

1- قد يضاف الى الوثيقة أحيانا شروط خطية تكمل الشروط المطبوعة أو تعدلها ، و إذا وجد تعارض بينهما وجب الاعتداد بالشروط الخطية دون المطبوعة ، لان الشروط الأولى أكثر انطباقا على إرادة المتعاقدين من الثانية.

2- وعلى هذا المنوال، فان جميع الشروط الملحقة بالوثيقة لها صفة الأسبقية، وتلغى و تحل محل أى نصوص مطبوعة فى الوثيقة ذاتها .

2- ومن المبادئ المعروفة أيضا فى التفسير ، تأويل أى غموض فى الصياغة لصالح المؤمن له، إذ أن المؤمن (شركة التأمين) هو الذي قام بتحرير العقد، فيكون لزاما عليه أن يتحرى الدقة فى التعبير عن نية الطرفين معا .²

4 - نظرا لطبيعة التعامل الدولي فى التأمين البحري ، هذا يقتضى توحيد الصياغة ، منعا لسوء التأويل لاي بند من بنود العقد . وهكذا فانه فى حالة غياب النص فى الوثيقة على دولة التقاضي ، يجب ان يتوقع احتمال التقاضي فى أية دولة ، رغم أن الفكرة السائدة هي أن بلد التقاضي يجب أن يكون البلد الذي صدرت فيه الوثيقة او العقد.

5- من القواعد المسلم بها فى تفسير أى عقد تأمين ، أن نتقصى نية طرفى العقد ؛ أى المؤمن و المؤمن له ، و ذلك من خلال المراسلات المتبادلة بين الطرفين ، وفى الدول التى قطعت شوطا كبيرا فى مجال التأمين، فإن " إشعار التأمين " (ويقوم بإصداره فى الخارج وسيط لتأمين) يؤدى دورا هاما فى إصدار الوثيقة ، وتعمل المحاكم كثيرا على هذا المستند خاصة بالنسبة للوثائق التى تصدر فى سوق لندن بوجه عام .

ثالثا-قواعد إعداد وصياغة عقد التأمين البحري

1 مبدأ المصلحة التأمينية :

هذا المبدأ يعد من أهم المبادئ التى قامت عليها فكرة التأمين، و بدونه انقلب التأمين إلى لعبه من ألعاب الحظ و المقامرة و الرهان .

¹. مسيخ نبيل ،عقد التأمين البحري و آثاره القانونية ،المدرسة العليا للقضاء،الدفعة الرابعة عشر 2003/ 2006 ص20....

²د.سعيد مقدم،أستاذ بالمدرسة الوطنية للإدارة. الطبعة الأولى 2008 ، كليك للنشر، ص.132

إن الهدف من إبرام وثيقة التأمين، هو أن يسترد المؤمن له القيمة المادية للخسارة التي لحقت به، كنتيجة لتحقيق الخطر أو الأخطار المؤمن ضدها و المدرجة بوثيقة التأمين، وتطبيقاً لهذا المبدأ فإنه لا بد أن تكون هناك مصلحة للمؤمن له في بقاء الشيء المؤمن عليه في حاله جيده، و بالتالي من حقه المطالبة بجبر الضرر الذي لحق بهذا الشيء موضع التأمين¹.

2 مبدأ منتهى حسن النية :

يتطلب هذا المبدأ الهام من طرفي العقد (الوثيقة)، مراعاة الإفصاح الكامل عن كافة الحقائق الرئيسية المرتبطة بالتأمين، ليكون كلا من طرفي العقد على درجة واحدة من الإلمام بهذه الحقائق، و حتى يتعرف المؤمن (شركة التأمين) على المعلومات الجوهرية التي تمكنه من تكوين رأيه في قبول أو رفض التأمين، و في تحديد معدل القسط الذي يتقاضاه ، و لا يجوز للمؤمن له إتمام عقد التأمين و هو على علم بأن هناك خسارة قد وقعت للشيء موضوع التأمين، و من ناحية أخرى ، يطبق هذا المبدأ أيضا على المؤمن فلا يصح أن يحث طالب التأمين على أن يعقد تأميناً غير قانونياً ، كما لا يستطيع قبول تغطيه خطر يعلم علم اليقين بانقضائه أي بانتهاء الرحلة و وصول الشيء موضوع التأمين سالماً ، مستغلاً جهل المؤمن له بذلك .

3 مبدأ أكفا سبب قريب :

هذا المبدأ يربط بين الأخطار المغطاة تأمينياً، وأسباب أو السبب المباشر و الفعال في حدوث أو تحقق أحد تلك الأخطار.

السبب القريب يعنى السبب النشيط و الفعال، الذي ينجم عنه تسلسل من الحوادث بما يؤدي الى نتيجة محققة بدون تدخل لأية قوه جديدة تبدأ وتنشط من مصدر مستقل .

فالسبب القريب ليس هو الأول أو الأخير... بل السبب المسيطر و الفعال ، و إذا ما كانت هناك أسباب متداخلة ، فإن السبب القريب سيكون هو السبب المسيطر و الأكثر قوة و الذي ينجم عن الحادث.

ويقع على المؤمن له (أو أي صاحب مصلحة في الوثيقة) عبء إثبات أن سبب الحادث الذي أدى للخسارة هو خطر مؤمن ضده ، حتى يكون له حق المطالبة بالتعويض² .

¹ مسيخ نبيل ، نفس المرجع ، ص 25

² Assurance maritime sur faculté(marchandises) federation française de l'assurance , web site www.ffa-assurance.fr, visité. le 27/03/2018

4 مبدأ التعويض : التعويض في مفهوم وثائق التأمين، يمكن تعريفه بأنه " المقابل المالي الذي يكفي لإعادة المؤمن له لنفس الموضع المالي، بعد حدوث الخسارة مثلما كان وضعه قبل حدوثها مباشرة " ، و من ثم فإن التعويض المدفوع للمؤمن له، لا يجوز أن يزيد عن المصلحة التأمينية في الشيء موضوع التأمين .. و من ناحية أخرى نجد أن هناك حالات سيتم تعويض المؤمن له بأقل من مصلحته التأمينية، أو أقل من الموضع المالي الذي كان عليه قبل وقوع الضرر أو الخسارة ... مثلما هو الحال في حالة تعويض المؤمن له عن الخسائر التي تلحق به، بعد خصم نسبة مئوية من مبلغ التأمين أو مبلغ محدد سلفاً بوثيقة التأمين، كتحمل أو خصومات أو سماح بخصم من قيمة التعويض.

5 مبدأ الحلول :

بعد تسوية التعويض المستحق للمؤمن له، ينتقل حق المؤمن له قبل الغير الذين - تسببوا في الحادث - إلى شركة التأمين ، حتى لا يثرى المؤمن له على حساب الحادث و يحصل على تعويض إضافي من الغير، فيستفيد من الحادث بما يزيد عن قيمة الضرر المادي الذي لحق به و في حالة الحلول محل المؤمن له بمقتضى القانون يسمى (حلول قانوني) ، أما ما في حالة عدم وجود قانون ينص على ذلك، فيسمى (حلول إتفاقي) و عادة يحل المؤمن بما دفعه من تعويض فقط ، أي ليس لشركة التأمين أن تحصل على أكثر مما دفعته للمؤمن له، و يعتبر الباقي من حقه.

6 مبدأ المشاركة:

قد يعقد كلا من البائع أو المشتري تأميناً على نفس الشيء موضوع التأمين ، و كل منهما يكون له الحق في إجراء التأمين ، حتى و لو لم يكتسب المشتري بعد حق الملكية¹ وربما يحدث ذلك مصادفة ، أي دون معرفة أي من الطرفين ما أجراه الطرف الآخر ، و هذا ما يسمى بالتأمين المزدوج أو التأمين المتعدد . Double emploi . و تطبيقاً لهذا المبدأ فإن شركات التأمين التي شاركت في هذا التأمين، يجب أيضاً أن تتشارك في التعويضات كل بنسبة مبلغ التأمين المبرم معها، و بما لا يخل بمبدأ التعويض. فمثلاً و للتبسيط:

أبرم شخص ما تأميناً على شحنه واردة إليه من الخارج بمبلغ 1.000.000 دج. لدى إحدى شركات التأمين . و في نفس الوقت قام البنك بإبرام وثيقة أخرى بإسم نفس العميل، و لصالح

¹Rosa Bakkour cours en assurance maritime master assurance IAHEF Edition 2016 page 3/7

البنك لدى شركة تأمين أخرى بنفس المبلغ، و على ذات الشحنة باعتباره المقرض . و حدث أن تلفت الشحنة جزئياً، و تم تحديد المطالبة بمبلغ 50.000 دج. بالتالي تتقاسم شركتي التأمين، و تشارك في التعويضات كل واحدة حسب نسبة مبلغ التأمين المبرم معها.

رابعاً: نظام إعادة التأمين La Réassurance

تقوم عملية التأمين على تقدير الاحتمالات طبقاً لقوانين الإحصاء وعلى قانون الكثرة (الأعداد الكبيرة)، وشركة التأمين تعمل كل ما في وسعها من أجل أن يأتي حسابها مضبوط، غير أنه إذا قدرت شركة التأمين أن كل ألف خطر مؤمن عليه يتحقق ثلاث أخطار وفقاً لقانون الكثرة وحساب الاحتمالات فإنها لا تستطيع أن تطمئن إلى هذا التقدير اطمئناناً كاملاً في مواجهة التزاماتها، بحيث يجب أن تدخل في حسابها أن هذا التقدير ما هو إلا تقدير تقريبي وقد تخطئ، ومن أجل تجنب هذه المشكلة تلجأ شركة التأمين (المؤمن) إلى أسلوب إعادة التأمين، وذلك حتى تضمن التزامها تجاه المؤمن لهم حتى يطمئن هؤلاء المؤمن لهم أن حقوقهم مكفولة¹، إذا ما هي عملية إعادة التأمين؟ وهي قيام شركة التأمين المحلية بتأمين نفسها لدى شركة أخرى ضد خسائرها التي قد تنشأ من عقود التأمين التي تصدرها، حيث تعيد التأمين لجزء أو لكل الأعمال التأمينية التي تقوم بها أي العقود التي تكتتبها، و بمعنى آخر هي توزيع و تفتيت إن صح التعبير الأخطار التي تقبل التأمين عليها ، لدى شركة إعادة التأمين المشهود لها بقوة مراكزها المالية. قد تكون شركات خارجية مثل شركة لويذر² LOYDS أو وطنية مثل C.C.R في الجزائر. علماً أن المشرع الجزائري يفرض على أي شركة تأمين جزائرية أن تعيد التأمين لدى C.C.R شركة إعادة التأمين الجزائرية بما قيمته 50% من قيمة العقد حتى لا تتسرب أموال هذه العملية للخارج، علماً وكي لا تؤمن بالعملة العسبة التي تعتبر استنزافاً لمخزونات الدولة من العملة الصعبة. كما تعمل عملية إعادة التأمين على استقرار الإرباح حيث يمكن إعادة التأمين من التقليل من آثار التقلبات الكبيرة في نتائج المالية

¹ د. عبد القادر حوبة، محاضرات، مقياس قانون التأمين ، السنة أولى ماستر بيئة ، السنة الجامعية 2015 محاضرة إعادة

التأمين

² زبيار امال، دور جمعيات إعادة التأمين في تغطية الأخطار الكبرى ، رسالة لنيل شهادة الماجستير، في العلوم

الاقتصادية، جامعة فرحات عباس، سطيف 2014. ص. 13.

لشركة التأمين بسبب التغيرات في الظروف الاقتصادية و الاجتماعية و الكوارث الطبيعية التي تتعرض له يتعرض لها بلد المؤمن.

1-إعادة التأمين بالمحاصة¹ (Réassurance en participation en quote-part)

تتمثل هذه الصورة في أن يشترك المؤمن المعيد مع المؤمن في جميع عمليات² التأمين التي يقوم بها هذا الأخير، أو في مجموع العمليات الخاصة بنوع معين من أنواع تأمين التي يقوم بها، بالنصف أو بالثلث أو بالربع أو بأي نسبة أخرى مثال: يتفق المؤمن (شركة التأمين) مع معيد التأمين على أن يشترك هذا الأخير معه في جميع وثائق التأمين التي يعقدها و المتعلقة بنوع معين بنسبة الربع مثلا في كل منها، بحيث إذا عقد المؤمن وثيقة التأمين، مبلغ التأمين فيها هو 200000,00 دج (مائتا ألف دينار جزائري) و مقدار القسط هو 2000,00 دج (ألفا دينار جزائري) ، كان لمعيد التأمين في هذه الوثيقة الربع بحيث يكون نصيبه في القسط 500,00 دج يتقاضاها من شركة التأمين (المؤمن) ويكون نصيبه من مبلغ التأمين (التعويض) هو 50000,00 دج يدفعها لشركة التأمين (المؤمن) وذلك في حالة تحقق الخطر، وفي هذا النوع من اعادة التأمين يكون معيد التأمين شريكا في جميع عمليات التأمين التي يعقدها متعلقة بهذا النوع من التأمين، سواء أكان المؤمن (شركة التأمين)³ لا يستطيع تحمل هذه المخاطر وحده، فتكون مشاركة معيد التأمين نافعة له، لأن المؤمن لن يكون قادرا على الوفاء بالتزامه تجاه المؤمن لهم أو كان المؤمن (شركة التأمين) يستطيع وحده تحمل مخاطره فتكون بذلك مشاركة المؤمن المعيد له غير ذات نفع بل فيها خسارة عليه، حيث يشاركه في الأقساط المدفوعة من طرف المؤمن لهم.

2-إعادة التأمين في ما جاوز حد الطاقة.

(Réassurance en excédent de risque en excédent de plein)

في هذه الصورة لا يقوم المؤمن (شركة التأمين) بإعادة التأمين في جميع وثائق التأمين التي يعقدها، بل يستغل بالعمليات التي يستطيع تحمل مخاطرها دون مشقة، منى العمليات التي لا

²د. عبد القادر حوية مرجع سابق

³.Olmanme AbdImadjid OP.CIT.P18/16

تزيد على طاقته، وبذلك لا يعيد التأمين فيها، أما العمليات التي تزيد على طاقته فانه يعيد التأمين فيها في حدود القدر الذي جاوزت به العملية الطاقة، وفي هذا الحدود فقط.¹

مثال: قامت شركة التأمين (المؤمن) بعقد تأمين لمائة سيارة تأميناً من الحريق وكانت قيمة السيارة الواحدة 1000000,00 دج وهذا هو مبلغ التأمين (التعويض) الذي إلتمت به شركة التأمين في حالة وقوع كارثة وبلغت الخسارة هذا المبلغ، وبما أن شركة التأمين أبرمت عقد لمائة سيارة، فإن مجموع القيمة هو 10 مليار سنتيم.

وقام في نفس الوقت بإبرام عقد التأمين لمائة سيارة من خطر الحريق، قيمة الواحدة 2000000,00 دج، فيكون قيمة مجموع هذه السيارات هو 20 مليار سنتيم، ونفرض أن شركة التأمين قدرت احتمالات وقوع الكوارث بثلاث، في جميع هذه العمليات.

وكان مجموع الأقساط التي يتقاضاها من العمليات 100 مليون سنتيم، ومجموع الأقساط التي يتقاضاها من العمليات الأخرى 200 مليون سنتيم.

إذن مجموع الأقساط هو 300 مليون سنتيم، فإذا تم تقدير الاحتمالات بثلاث كوارث في جميع هذه العمليات، فإن شركة التأمين ستعوض هذه الكوارث بما قبضت من أقساط وهو 300 مليون سنتيم، بمعنى أن شركة التأمين تتسع طاقتها لتعويض الكوارث الثلاث إذا وقعت جميعها في العمليات التي تبلغ قيمة كل منها 100 مليون سنتيم.

لكن إذا وقعت الكوارث الثلاث في العمليات التي يبلغ قيمة كل منها 200 مليون سنتيم، فإن شركة التأمين ستدفع للمؤمن لهم 600 مليون سنتيم، أي ضعف ما قبضته من الأقساط وهذا فوق طاقتها، ففي هذه الحالة فإن شركة التأمين من أجل حل هذا الإشكال تعيد التأمين في ما جاوز حد طاقتها من هذه العملية، بحيث أن شركة التأمين تعيد التأمين فقط في العمليات التي تبلغ قيمة العملية الواحدة 200 مليون سنتيم للسيارة الواحدة، يقوم المؤمن (شركة التأمين) بدفع مبلغ 300 مليون أي يدفع 100 مليون لكل صاحب سيارة ولا يجاوز هذا الحد، لأن طاقته لا تسمح بأكثر من هذا المبلغ، في حين أن 300 مليون الأخرى فقد أعاد التأمين فيها وبالتالي تتحملها شركة إعادة التأمين (معيد التأمين).

¹د. عبد القادر حوبة نفس المرجع

3-إعادة التأمين فيما جاوز حدا معيناً من الكوارث

¹ (Réassurance en excédent de Sinistres)

في هذه الصورة شركة التأمين تعني التأمين في كل وثيقة فيما جاوز حدا معيناً من التعويض الفعلي الذي يدفعه المؤمن إذا تحققت الكارثة.

هذا النوع من إعادة التأمين الذي تقوم به شركة التأمين يستعمل غالباً في التأمين من المسؤولية، حيث يضع المؤمن حداً معيناً لكل وثيقة، وإذا تحققت الكارثة في وثيقة معينة أي تحققت مسؤولية المؤمن له ورجع على المؤمن بمبلغ (التعويض) الذي دفعه للمضرور، فإذا كان هذا المبلغ لا يجاوز الحد المعين في الوثيقة تحمله المؤمن كله، أما إذا زاد المبلغ على الحد المعين في الوثيقة، فإن المؤمن (شركة التأمين) يتحمل الحد المعين فقط، ويتحمل معيد التأمين (شركة إعادة التأمين) الزيادة و قد يكون الحد الذي يتحمله المؤمن هو عبارة عن نسبة مئوية كأن تكون مثلاً 70%، فإذا كان مبلغ التأمين 100 مليون ووقع الخطر، وأصبح المؤمن مسؤولاً لإتجاه المؤمن له على مبلغ التعويض، فإن بلغ مبلغ التعويض 70% وهو 70 مليون فإن شركة التأمين (المؤمن) تتحمل ذلك المبلغ كله، أما إذا تجاوز هذا المبلغ 70% فإن شركة التأمين تتحمل المبلغ إلى 70% من قيمة التعويض وترجع على شركة إعادة التأمين التي تتحمل المبلغ الزائد.

4-إعادة التأمين فيما جاوز حدا معيناً من الخسارة.²

Réassurance en excédent de perte

في هذه الصورة تتفق شركة التأمين مع شركة إعادة التأمين على نسبة معينة من مجموع الأقساط التي تتقاضاها شركة التأمين (المؤمن) في فرع معين من فروع التأمين، مثل التأمين من الحريق أو التأمين من المسؤولية. ولتكن مثلاً 60% و يجعل هذه النسبة المئوية حداً أقصى

¹ عبد القادر. حوبة مرجع سابق

² د أمال زبيبار مرجع سابق ص. 18

لمجموع التعويضات التي يدفعها في هذا النوع من التأمين خلال العام، وما زاد على هذه النسبة يتحملها معيد التأمين.

نفرض مثلاً أن شركة التأمين أبرمت 1000 عقد تأمين في مجال التأمين من الحريق وقبضت الأقساط من المؤمن لهم، وكان مجموع هذه الأقساط هو مليار سنتيم و إتفق المؤمن (شركة التأمين) مع معيد التأمين (شركة إعادة التأمين) على نسبة معينة من مجموع الأقساط التي يتقاضاها من المؤمن لهم في فرع التأمين على الحريق و يجعلها حد أقصى لمجموع التعويضات التي يدفعها في هذا النوع من التأمين في خلال العام بأكمله، ونفترض بأن هذه النسبة المتفق عليها هي 60% ، ونفرض أن الكارثة وقعت، فإذا بلغ مبلغ التعويض 60% أو أقل من مجموع الأقساط التي هي مليار سنتيم، بمعنى أن مبلغ التعويض سيكون 6 مليارات أو أقل، ففي هذه الحالة فإن شركة التأمين ستتحمل هذا المبلغ كله دون الرجوع الى شركة إعادة التأمين. لكن إذا بلغ التعويض أكثر من 60% من مجموع الأقساط أي أكثر من 6 مليارات، فإن شركة إعادة التأمين تدفع ما زاد على هذا المبلغ.

الفصل الاول :

ماهية التأمين من المسؤولية عن حوادث السفن

تناولت في هذا الفصل ماهية التأمين من المسؤولية عن حوادث السفن و قسمته الى
مبحثين حيث تضمن مفهوم للتأمين من المسؤولية في (المبحث الأول) ،كما تطرقت لأحكام
عقد للتأمين من المسؤولية في (المبحث الثاني)

المبحث الأول

مفهوم التأمين من المسؤولية عن حوادث السفن

نتناولت في هذا المبحث مفهوم التأمين من المسؤولية المدنية و قسمته الى مطلبين تضمن القواعد العامة للتأمين من المسؤولية (المطلب الأول) ثم أنواع التأمين من المسؤولية في عقد التأمين البحري (المطلب الثاني)

يعود ظهور مبادئ المسؤولية بوجهها الحديث، إلى القانون المدني الفرنسي لـ 1804 ما يعرف بقانون نابليون،¹ كما أنها تقوم على مبدأ، "حيث مع كل ضرر يجب أن يكون هناك تعويض"، وموضوعات المسؤولية هي ترجمة لواقع الحياة ومنازعاتها والخصومات اليومية بين الأفراد، وأحكامها هي الحلول القانونية لهذه المنازعات في قانون نسبي، كما تتصف المسؤولية بعدم ثبات النسبي، ومن وظائف المسؤولية نجد: الإصلاح، وهي الوظيفة الأساسية، حيث أنها تقضي على عدم التوازن، أو بمعنى آخر فهي تعيد التوازن ما أمكن ذلك (إعادة الحالة التي كانت عليها)، كما أن للمسؤولية وظائف أخرى وهي: التعويض، التهذيب، والوقاية.

ومادامت المسؤولية القانونية بأنواعها المتعددة تتكامل في توفير الحماية الفعالة للبيئة، فإن المسؤولية المدنية التقصيرية² من بين هذه الأنواع، التي يمكن أن تلعب دورا هاما وحاسما في هذا الشأن، خاصة إذا عرف الملوث، و أمكن وجود الارتباط السببي بين الفعل و الضرر. من التشريعات الوطنية المقارنة، التي تعتمد على أدوات القانون المدني لمواجهة هذه المشكلة، وهنا يبرز السؤال الحاسم حول كفاية القواعد العامة للمسؤولية المدنية عن الفعل الضار، والمقررة في القانون المدني لمعالجة المسؤولية عن الإضرار بالبيئة؟ فمن حق المضرور إقامة دعوى للمطالبة بالتعويض عن الضرر البيئي واقامة المسؤولية، فيما لو صحت الخصومة، نظرا لأن البيئة ليست مالا خاصاً مملوكاً لأحد، وبالتالي يصعب إثبات الصفة أي المصلحة بالدعوى للمطالبة بالتعويض عن الضرر. وعلى فرض أنها صحت الخصومة، فماذا سوف يطبق القاضي الوطني في ظل هذه الفجوة التشريعية؟ علماً أن الضرر البيئي ذو طبيعة

¹ michel-Despax, droit de l'environnement edition Litec, France 1980 p 8

2- Soraya Chaib, les instruments juridiques de lutte contre la pollution d'origine industrielle en droit algérien, mémoire de magistrat, 1999, institue de droit, université Djillali Liabes de sidi bel Abbès, p03.

3المسؤولية التقصيرية تناولتها المواد المواد من 124 الى 140 مكرر 1 ق.م.ج رقم 10/05

خاصة ، فهناك صعوبة لتقدير التعويض عنه ، لكن هذه الصعوبات لا تصل بنا إلى حد الرفض التام لأي مسؤولية عن الضرر . إن المتضرر الذي يطالب بالتعويض، لابد من أن تكون أركان المسؤولية متوفرة حتى يحكم بالتعويض، وهذه الأركان هي:

أولاً/ الخطأ: العمل الضار غير المشروع أي المخالف للقانون، على الرغم من أن الخطأ هو أحد أركان المسؤولية في القانون الوطني.

ثانياً/الضرر: الضرر هو الذي يثبت وقوع الضرر به، ووقوع الضرر واقعة مادية يجوز إثباتها بجميع الطرق.¹

ثالثاً/العلاقة السببية بين الضرر والخطأ: هو أن يكون الضرر نتيجة الخطأ.

ونظراً لقصور المسؤولية التقليدية التي تعتمد على الأركان سالفة الذكر و نظراً لصعوبة الأثبات في الضرر البيئي الذي يحمله المؤمن له على كاهله لأثبات المتسبب في الضرر و ربط العلاقة السببية بينه و بين الفعل الضار يكاد يكون الأمر من ضرب من ضروب الخيال لذا لجأ المجتمع الدولي لاستحداث نظريه تخفف من عبء الإثبات و تعرف (بنظرية المخاطر أو النظرية المطلقة) في مجال ترتيب المسؤولية عن أضرار التلوث البيئي قامت هذه النظرية ،على أساس أن أغلب الأضرار الناجمة عن التلوث البيئي هي أضرار ناجمة عن أنشطة مشروعة للمتسبب فيها، أو عن أنشطة مشروعة وفقاً لمعايير القانون الدولي، و رغم ذلك يتعذر إثبات عدم مشروعيتها ، أو يتعذر إثباتها بصفة عامة، لذلك أقامت المسؤولية على أساس توافر ركنين فقط ، هما الضرر و العلاقة السببية بين الضرر و بين النشاط الذي تقوم به المتسبب سواء كان شخص معنوي كالشركات و الدول أو شخص طبيعي .

و بناءاً على ذلك، ذهب أنصار هذه النظرية إلى القول، بأن عدم اعتبار الخطأ من أركان المسؤولية الدولية يتناسب مع طبيعة الأضرار الناجمة عن التلوث البيئي، حيث أن القول بها يحقق أهم أهداف تقرير المسؤولية الدولية.

¹ سعيد مقدم التأمين و المسؤولية كليك للنشر الطبعة الاولى 2008 ص 20/21

المطلب الأول

القواعد العامة للتأمين من المسؤولية

تناولت في هذا المطلب القواعد العامة للتأمين من المسؤولية و قسمت المطلب الى فرعين أخذت بدراسة المسؤولية التقصيرية في (الفرع الأول) و المسؤولية العقدية في (الفرع الثاني) وتتضمن المسؤولية العقدية ثم المسؤولية الجزائية في (الفرع الثالث).

كلما تطورت الحضارة، زادت العلاقات الاجتماعية تعقيدا، وأصبح نشاط كل واحد منا معرضا أكثر فأكثر لإلحاق الأذى بالغير، و بات من الصعب التصرف دون خطر الاضرار، لتصبح المسألة عندئذ أكثر أهمية من الاتجاه¹ الحديث المتمثل في اسناد الضرر للشخص المسؤول. بدلا من الصدفة، ولعل ذلك من الاسباب المشجعة على طرق باب التقاضي، و نهدف من خلاله الى توضيح مدى و فاعلية و كفاية نظام المسؤولية في حماية البيئة من التلوث، بإعتبارها الحارس الذي يسعى إلى ضمان و احترام القانون، فلا شك أن المسؤولية تلعب دورا هاما و حاسما في مجال حماية البيئة، و ذلك أن أية حماية للبيئة لا يمكن ان تكون فعالة الا بوضع نظام للمسؤولية يحقق الردع و الاصلاح في آن واحد . فيكون الردع بالمسؤولية الجزائية و العقوبات المسلطة على المتسبب في التلوث، و تكون عملية الإصلاح بالمسؤولية المدنية ، و التي تعوض المتضرر عن ما أصابه من ضرر و التي يتبناها التأمين الذي سينوب عن المسؤول عن الضرر حتى لا يرجع عليه الغير بطلب الاصلاح سنركز في هذه المذكرة على المسؤولية المدنية في شقيها التقصيري و العقدي. و هذا ما تناوله المشرع الجزائري في الشريعة العامة و ذلك في نص المادة 124.2² ق.م.ج. "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، و يسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض". كما تناوله قانون التأمين أيضا في الامر 07/95 المعدل و المتمم بالقانون 04/06 ، حيث حمل المؤمن مسؤولية المؤمن له عند احداث الضرر، بحكم انه النائب عنه في رجوع الغير عليه بموجب عقد التأمين ،و ورد ذلك في نص المادة 56 منه "يضمن المؤمن التبعات المالية

¹ RIEDMATTEN. Les responsabilités civiles diverses et le contrat d'assurances 2eme edition 1950 p 3-6

² القانون المدني الفصل الثالث الفعل المستحق للتعويض المادة 124 المعدلة بالقانون 10/05

المرتتبة على مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير". لذا ظهرت في الفكر القانوني نظرية جديدة تركز على التضامن وتقتضي توزيع نتائج الضرر على مجموعة من الأشخاص لتغطية مخاطره، وهي ما يعرف بنظام التأمين من المسؤولية، ويهدف الى تحقيق نتائج اقتصادية ذات اهمية بسبب توظيف رؤوس الأموال واعادة تكوينها واستثمارها في الوقت ذاته .

إذا التأمين هو بمثابة عقد وعملية فنية في ذات الوقت، فلا يقتصر على وجود علاقة تعاقدية فقط بين طرفي العقد، بل ما يترتب على هذه العلاقة من عملية فنية تركز على وجود تعاون بين عدة أشخاص، و الاشتراك في تحمل ما يصيبهم من كوارث.

ونظرا كثرة الأضرار البيئية التي أصبحت تحيط بالأفراد، و استخدام وسائل التطور التكنولوجي الخطيرة استدعت تدخل وسائل قانونية من أجل الحد من جسامه هذه الأضرار، ولقصور قواعد المسؤولية المدنية عن الإلزام بكافة الأضرار البيئية، علما أن هذه الأخيرة هي أضرار مستحدثة، كالخطر النووي مثلا الذي يتسم بحقائق يصعب الإلزام بها وإمكانية¹ تغطيتها بالآليات التقليدية المكملة لقواعد المسؤولية المدنية، وأهم هذه الوسائل هو نظام التأمين من المسؤولية .

يرتكز عقد التأمين من المسؤولية على قواعد عامة وهي: المسؤولية العقدية، والتي تربط مالك السفينة أو الشاحن أو مجهز السفينة، بشركة التأمين او بالمؤمن، بموجب عقد يولد التزامات كما يستوجب حقوق للطرفين.

كما ان عقد التأمين من قواعده العامة، الارتكاز على المسؤولية التقصيرية، التي قد تنتج عن طريق الفعل الخطأ لمالك السفينة، أو أحد تابعة فيتوجب عن هذا التقصير ضرر للغير، الذي يقوم بدوره بالمطالبة بالتعويض من المتسبب في الضرر. لذا سنتناول في ما سيأتي كل نوع من هاتين المسؤوليةين بالتفصيل، حتى نبين الفرق بين المسؤولية التقصيرية و العقدية، كما أننا سنخرج ايضا على المسؤولية الجزائية، على الرغم أنها خارج مجال بحثنا، إلا انها لها

د. عبد الرزاق بن خروف ، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، الجزء 1 التأمينات البرية ، مطبعة حيدر الجزائر

علاقة وطيدة بالمسؤولية التقصيرية، كما أننا سنبين من خلال التطرق لها مدى إهتمام المشرع بحماية البيئة.

الفرع الاول

المسؤولية التقصيرية

المسؤولية الشخصية تعتبر ضمن المسؤولية التقصيرية قد يصدر عن مالك السفينة أو عن الربان أو أحد تابعيه تصرفات شخصية قد تؤذي الغير فتثار المسؤولية و يترتب عنه تعويض للغير.

1- المسؤولية الشخصية

مالك السفينة أو مجهزها يسأل عن أخطائه الشخصية¹ في مواجهة الغير، وأساس هذه

المسؤولية "قواعد المسؤولية التقصيرية والمسؤولية التعاقدية التي تقع من الربان وغيره من التابعين البحريين والبريين"². وتطبقا للقواعد العامة في مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه، ومسؤولية الموكل عن التصرفات التي يبرمها وكيله، ومسؤولية مالك السفينة ومجهزها بحسب الأصل.

أ- "مسؤولية شخصية غير محددة": تنصب على كل أمواله، بحيث تكون جميع الأموال ضامنة للوفاء بالديون.

ب- مسؤولية المالك عن أخطائه الشخصية: مالك السفينة أو مجهزها مسؤول شخصيا عن الأخطاء التي تقع منه وفقا للقواعد العامة، كأن لم يجهز السفينة تجهيزا كافيا أو تركها تقوم بالملاحة و هي غير صالحة لها. و قد إستقر القضاء الفرنسي على اعتبار المالك مسؤولا عما تحدثه السفينة من ضرر للغير، بوصفه حارسا للسفينة تطبيقا للقاعدة العامة الخاصة بالمسؤولية الناشئة عن الأشياء على السفينة، لأن السفينة هي من الأشياء التي تتطلب حراستها عناية خاصة بسبب الخطر الملازم لها.

الفعل المستحق للتنفيذ المسؤولية عن الافعال الشخصية م.124.ق.م.ج.

يوسف عبد الرحمن، المسؤولية المدنية عن الاضرار البيئية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة تلمسان 2016/2015 ص

ج- مسؤولية المالك عن أخطاء التبعية: يكون مالك السفينة أو مجهزها مسؤولاً عن الأخطاء التي تقع من ربان و تابعيه أثناء العمل أو بسببه، و ذلك وفقاً لأحكام القانون العام طبقاً للمادة 136 ق.م.ج "يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار، متى كان وقع منه في حالة تأدية وظيفته أو سببها أو بمناسبتها....". ماعدا حالة تحديد المسؤولية المذكورة في المواد من 93 إلى 115 من ق.ب.ج.

الفرع الثاني المسؤولية العقدية

سنتناول في هذا الفرع المسؤولية العقدية للدول و كيف تتحمل الالتزامات بموجب الاتفاقيات و المعاهدات الدولية و ما يترتب على مخالفتها. كما سنتناول في هذا الفرع إضافاتاً للمسؤولية العقدية للدول سنخرج على المسؤولية العقدية للشركات حتى نبين العلاقة التي تربط مالك السفينة بشركة التأمين بموجب عقد وكذلك دخول الدول في تعاقدات.

-أولاً المسؤولية العقدية

النظام القانوني الدولي لا يختلف كثيراً عن النظم القانونية الداخلية في هذه المسائل، فهو يفرض التزامات على أشخاص تكون واجبة التنفيذ، و مهما كان مصدرها سواء كانت مثبتة في معاهدة أو قاعدة عرفية دولية مقبولة عموماً، أو في أحد المبادئ العامة للقانون. حيث يترتب عن تمتع الشخص القانوني الدولي بالحقوق، و تحمله للالتزامات على كاهله المسؤولية الدولية إذا استعمل حقوقه بوجه غير مشروع، أو خالف التزاماته إتجاه الغير لأي نظام قانوني على الصعيدين الدولي و الوطني. وتقوم حماية البيئة في القانون الدولي العام وقت السلم على مبدأين رئيسيين :

المبدأ الأول : إلزام الدول بعدم إلحاق أضرار بالبيئة، بما يتجاوز المنطقة التي تدخل ضمن سيادتها و اختصاصها الإقليمي، و هذا المبدأ العرفي ترسخ في عدة قرارات قضائية دولية منها على سبيل المثال قضية جزر بالاماس *Affaires de l'île palmas* ، وقضية قناة كورفو *affaires fonderie* ، و التحكيم في موضوع مصاهر تريل ، *L;affaire du Detroit de Corfou* ،

de ¹trail . وكذلك القرار والرأي الاستشاري والمتعلق بمشروع التهديد باستخدام الاسلحة النووية " menace ou de l'emploi d'armes nucleaires ، وقد تم التأكيد على هذا المبدأ أيضا في مجموعة من الاتفاقيات التعاقدية الدولية conventions internationales ، وفي مجموعة من الوثائق التعاقدية documents non conventionnels ، حيث وضعت هذه الاتفاقيات قواعد قانونية توجب على الدول اتخاذ التدابير اللازمة لمنع حدوث تلوث للبيئة، بما يتجاوز الاختصاص الإقليمي للدولة، وأن لا تقوم بأي تصرفات من شأنها إلحاق إضرار بالمصادر الطبيعية التي تقع تحت سيطرتها.

المبدأ الثاني : وجوب التزام الدول بالمحافظة على البيئة بشكل عام بغض النظر عن وضعها الجغرافي أو نظامها القضائي، وهذا الالتزام نص عليه أيضا في الاتفاقيات التعاقدية و الاتفاقيات غير التعاقدية ذات الصلة، وأكدت أيضا العديد من الاتفاقيات والقرارات والتوصيات الدولية على أهمية وضرورة التزام الدول بحماية البيئة ، وهذا الواقع يبرهن على وجود عرف دولي ترسخ في هذا الاتجاه. ومن هذين المبدأين، نستطيع ان نتوصل الى المبدأ الاساسي للقانون الدولي لحماية البيئة، وهو مبدأ ضرورة الحفاظ على البيئة وحمايتها من التلوث وهذا المبدأ تطور بشكل مستمر في اطار القانون الدولي العام، حيث تلتزم الدول بمقتضاه باتخاذ الاجراءات سواء بمفردها أو في إطار التعاون الدولي، والتي من شأنها المحافظة على البيئة المحيطة وتساعد الأجيال الحاضرة و المستقبلية على الاستفادة المعقولة و الناجعة من ثرواتها الطبيعية. وتتفرع المسؤولية عن الأضرار البيئية الى قسمين ²:

-المسؤولية عن الأضرار البيئية على المستوى الدولي، و يحكمها القانون الدولي العام، -و المسؤولية عن الأضرار البيئية على المستوى الداخلي، و يحكمها القانون الوطني للدولة. و تتأثر هذه المسؤولية بقسميها بتطور النظام القانوني للمجتمع، و كذلك بالتطورات السياسية و

¹ Alexandre Kiss, Droit international de l'environnement, Edition A.Pédone, Paris, 1989, p 74.

-تعود جذور هذه القضية إلى عام 1896 ، حين تم إنشاء مصهر (مسبك) صهر المعادن في منطقة "ترايل" في كولومبيا البريطانية، وفي سنة 1906 وبموجب اتفاق مع الحكومة الأمريكية، امتلكت شركة التعدين الكندية هذا المصهر، وفي عام 1927 وبتبع التحسينات الجارية على المصهر تم إقامة مدخنتين بارتفاع قدره 409 قدم، كما تكاثفت عملية الصهر اليومي للمعادن، الأمر الذي كثف ثاني أكسيد الكربون في الهواء الذي انتقل شيئاً فشيئاً إلى ولاية واشنطن الأمريكية بفعل حركة

² Alexandre Kiss, OP.CIT. 76.77

الإقتصادية و الإجتماعية للعلاقات بين أشخاص القانون. وتأسيسا على المفهوم التقليدي للمسؤولية الدولية، فلا يمكن اسنادها لدولة ما إلا في حالة توفر ثلاثة شروط وهي العمل الغير مشروع ، ونسبة الفعل الضار الى الدولة، وأن ينتج هذا الفعل ضرر. وبناءا على ما ذكر فان التعويض عن الأضرار البيئية لا يمكن أن ينسب لدولة ما لم تتوفر فيه الشروط السابقة.

-المسؤولية التقليدية كأساس لأسناد المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية : لابد لقيام المسؤولية الدولية من أن يقع فعل متصفا بالخطأ ، وأن يكون هذا الفعل منسوباً لدولة ما، و أن يكون غير مشروع ، وأن يكون قد ألحق ضرراً بدولة أخرى ، بعبارة أخرى ، لا يتصور قيام المسؤولية الدولية ما لم تتوفر الشروط التقليدية التالية :¹

نسبة الفعل الضار الى الدولة يعد الفعل منسوباً للدولة ، اذا صدر عن احدى سلطاتها أو هيئاتها العامة إخلالا بقواعد القانون الدولي ، وان كانت هذه الأفعال لا تتعارض مع أحكام قانونها الوطني، و السلطات و الهيئات التي تتحمل الدولة المسؤولية الدولية نتيجة تصرفاتها المخالفة للقانون الدولي، هي قبل كل شئ السلطات الثلاث في الدولة التشريعية و التنفيذية و القضائية، أن يكون الفعل غير مشروع حتى تنشأ المسؤولية الدولية يجب أن يصدر عن الدولة عمل غير مشروع، و هو الفعل الذي ينتج عن عدم وفاء الدولة بالتزاماتها الدولية العامة أو التعاقدية بمعنى أن تخرق الدولة أحكام القانون الدولي ولا تثار المسؤولية الدولية بمجرد احداث الضرر بالبيئة ، بل عندما ينسب الفعل غير مشروع الى قواعد القانون الدولي العام، الإتفاقية أو العرفية أو المبادئ العامة أن ينتج عن الفعل غير المشروع ضرر . يلزم اخيرا لقيام مسؤولية الدولة ان ينتج عن الفعل غير المشروع ضرر يصيب دولة ما ويشترط في هذا الضرر أن يكون مؤكدا(Certain) و الضرر المؤكد هو الضرر المتحقق بصورة فعلية و تكونت آثاره ونتائجه، ولا يكفي أن يكون محتملا أو غير محقق الوقوع.²

أما عن النظريات التي بحثت في أساس المسؤولية الدولية فقد اختلف فقهاء القانون الدولي حيال ذلك فذهب جانب من الفقه الى امكانية تأسيس المسؤولية الدولية على فكرة الخطأ المنسوب الى الدولة المتسببة بالضرر ، بمعنى أن الدولة لا تسأل الا إذا وقع خطأ من جانبها سواء أكان خطأ إيجابيا يتمثل في قيام الدولة بأنشطة، بقصد الحاق الضرر بدولة أخرى

¹أحمد لكحل.النظام القانوني لحماية البيئة والتنمية الاقتصادية.دار هومة للنشر ط.2005.ص.406 و ما يليها

². فرج صالح الهجرس.جرائم تلوث البيئة الطبعة الاولى.1998 ص 432/425

أو برعاياها ، أو كان خطأ سلبيا يتمثل في الإمتناع أو النكول عن القيام بعمل كان ينبغي القيام به، فإذا إنتفى الخطأ فلا مسؤولية عن الدولة ، إذ لا تعويض بغير ثبوت الخطأ أو الإهمال ، و الخطأ هذا هو ذلك العمل الدولي الإرادي¹ غير المشروع وفي هذا السياق وجدت هذه النظرية القائمة على ترتيب المسؤولية على الدولة، قبولاً لدى القضاء الدولي.

التحول عن المسؤولية التقليدية بوصفها أداة لإسناد المسؤولية الدولية للتعويض عن الأضرار البيئية، أدت الانتقادات السابقة الموجهة الى المسؤولية التقليدية الى ظهور اتجاهات متعددة للتحرك من القيود التي تفرضها هذه المسؤولية ، ويمكن إيجازها في الاتجاهات التالية.

الاتجاه الأول : ظهور آلية تعويض مرنة : بمعنى ايجاد آلية هدفها استبعاد شروط المسؤولية الدولية التقليدية فيما يتعلق بالعمل غير المشروع ، واستبدالها بما يعرف بنظرية "غياب التطبيق" وحلول هذه النظرية محل التصرف المكون للمخالفة الأمر الذي استلزم بدوره ظهور نظام مراقبة الضرر البيئي.

الاتجاه الثاني : التعويض على أساس مبدأ عدم إتخاذ تدابير الوقاية . المقصود بهذا المبدأ توطيد القواعد المتعلقة بواجب الوقاية من الأضرار البيئية وإعطائها الأولوية في التطبيق بحيث يتم وضع مبدأ عدم إتخاذ الإجراءات الإحترازية في المقدمة وإعتبارها الأساس الملزم للتعويض² عن الأضرار البيئية أي تفعيل مبدأ الوقاية و الحيطه و بالتالي فرض الإلتزام على الدول على منع حدوثه وإعتبار هذه القاعدة مبدأ رئيسيا من مبادئ القانون الدولي للبيئة.

الاتجاه الثالث: تجريم الأضرار الجسيمة ضد البيئة .في القرار الصادر عن مجلس الأمن رقم 687 بتاريخ 8 نيسان 1991 ، قضي بمسؤولية العراق بموجب أحكام القانون الدولي عن جميع الأضرار و الخسائر التي لحقت بدولة الكويت ومن ضمنها الأضرار البيئية و تدمير المصادر

-المفاهيم الحديثة للمسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية: .شهد العالم جملة من التطورات المتلاحقة نتيجة للتقدم العلمي الهائل في جميع المجالات هذا الواقع أدى الى استخدام الآلات

¹ .بسمه المعدي.الحماية الجنائية للبيئة. كلية الحقوق و العلوم السياسية. 1997.ص96

² فرج صالح الهجرس مرجع سابق.ص.477

الخطرة مما ترتب عليه ظهور مخاطر وأضرار جسيمة بحيث أصبح من الصعوبة إثبات وقوع الخطأ لذا لم تقف حدود المسؤولية عند نظرية الفعل الغير

المشروع التي تستلزم تصرف يتضمن نوع من الخطأ أو إنتهاك لأحدى الإلتزامات القانونية بل أصبح من المتصور قيام المسؤولية بعيدا عن هذه الحدود وذلك في ظل تطور نظام المسؤولية القانونية الذي يستند الى فكرة الضرر التي تقوم على ركنين فقط وهما الضرر و علاقة السببية بينه و بين الفعل الذي أحدثه التي تعرف بالمسؤولية الموضوعية أو المادية.¹

-النظريات القائمة على العنصر الموضوعي لإسناد المسؤولية عن الأضرار البيئية .ان عدم صلاحية المسؤولية التي تقوم على عنصر العمل غير المشروع (الخطأ) أدى الى

الانتقال تدريجيا الى المسؤولية المادية أو الموضوعية التي تقوم على أساس الضرر الذي يلحق بالغير ولو بغير خطأ من جانب محدث الضرر وقد تقررت هذه النظرية في القانون الدولي من خلال النص عليها في عدة اتفاقيات دولية. منها مبادئ بروننت لاندو.و كمثال على ذلك:

مبدأ " الملوث يدفع أو² الدافع " كأداة لإسناد المسؤولية الدولية (Le principe pollueur payeur) مبدأ "الملوث يدفع" يتعلق بمبدأ بسيط هو أن صاحب مصنع لنشاط خطير يسبب أضرار للبيئة عليه إصلاح الضرر و أصل هذا المبدأ هو تطبيق لقاعدة اقتصادية تهدف لإضافة ضريبة للسلعة أو الخدمة التي تؤدي إلى إلحاق الأضرار بالبيئة بمعنى إدخال الأضرار التي قد تلحق بالبيئة ضمن ثمن المنتج أو الخدمة وهذا لمنتوج لا يعني أن مبدأ الملوث يدفع يندمج مع مبدأ المسؤولية بالإضافة الى أن هذا المبدأ لا يهتم بتحديد الملوث أو بتعريفه أي ليس من الضرورة أن يكون المسؤول عن الضرر هو من يدفع مما يعني أن هذا المبدأ لا ينشئ مبدأ قانونيا عادلا

-خصائص المسؤولية المادية أو الموضوعية: .تتميز المسؤولية المادية بالخصائص التالية:

1: استبعاد عنصر الخطأ تنشأ المسؤولية المادية أو الموضوعية و كما يظهر من اسمها واستنادا إلى موضوعها ومعنى ذلك إضفاء الطابع المادي عليها الذي يؤدي الى تخفيف مشكلة إثبات الخطأ حيث لا تقوم المسؤولية دون توافرها فهي تستند الى موضوعها أو محلها المتمثل بوجوب تعويض الضرر الناجم عن نشاط الفاعل دون البحث عن خطأه وهذا يتفق و العدالة التعويضية التي تسعى لتوفير الضمان و حماية جبر الأضرار الناشئة وخاصة بعد التطور

¹ J.GHESTIN, Traité de droit civil, les obligations, L.G.D.J, 2ème éd, 1988.P.33

² .Ali DJENDI.Droit Civile et Droit des Assurance. Cours Master en assurance. IAHEF.Edt.2015.PAGE 12

الصناعي الهائل حيث عجزت المسؤولية التقليدية عن توفير الحماية اللازمة في نظام إقتصادي قوامه الصناعة بإحتوائها على جوانب خطيرة مثل إستخدام الطاقة النووية و النشاط الإشعاعي و الصناعات الخطرة. المسؤولية المادية هي مسؤولية إستثنائية فهي إستثناء عن القاعدة العامة القائمة على العمل غير المشروع أو الخطأ أو الإهمال الذي يتطلب النص عليها في الإتفاقيات.¹

2: إستبعاد مسؤولية الدولة . إن هذه المسؤولية تقع على مدير المرفق وليس على الدولة إلا إذا كان هناك إتفاقيات دولية خاصة تنص على طريقة دفع التعويض من قبل الدولة بشكل تكميلي. ان المسؤولية محددة حيث أدخلت أغلب الإتفاقيات الدولية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث فكرة تحديد المسؤولية.²

3: إستبعاد التمسك بالمسؤولية الموضوعية عند وقوع الضرر داخل إقليم دولة غير متعاقدة. اتضح لنا من هذا التفصيل أن قواعد المسؤولة الدولية التقليدية عن الأضرار البيئية لم تعد صالحة في الوقت الحاضر لمواكبة التطورات العلمية الحديثة للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالبيئة إذ لا تعويض بدون إثبات ركن الخطأ العمل غير المشروع أو الإهمال الامر الذي يتطلب البحث عن آلية أخرى تساهم في وضع مبادئ و اسس تعمل تطوير قواعد المسؤولية و يتفق عليها المجتمع الدولي لتكون أكثر فعالية لتنظيم سلوك الدولة الخاص بالبيئة و لتعويض المتضرر عن الضرر الناجم عن النشاط المسؤول. فالمعاهدات الدولية القائمة و التي تضع نظاما للمسؤولية الصارمة تشير الى المسؤولية دون خطأ فالوقاع ان الضحية لا تحتاج الى إصابات حدوث خطأ الفاعل بمعنى إبتات سوء نية او رعونة أو إهمال و كل ما يلزم هو إيجاد علاقة سببية بين الفعل الضار و بين الضرر الناتج و مبدأ المسؤولية الصارمة مرسخ في معظم الأنظمة القانونية لمعالجة العواقب الضارة التي لا يمكن تقاؤها عن أنشطة خاطرة و لكنها ذات نفع للدولة. ولنظام المسؤولية الصارمة ميزة واحدة هامة تتمثل في الإنصراف عن عبء الإثبات فالعديد من الانشطة العصرية يكون من الصعب جدا على الضحية أن تثبت وقوع خطأ من جانب القائم بالتشغيل و بالتالي فهي تخفف من عبء الإثبات الذي يقع على عاتق المتضرر. إن الأخذ بمبدأ الملوث يدفع او المسؤولية المادية أو المسؤولية عن المخاطر

Ali DJENDI.. Opcit. P13

¹

² زارة لخضر أحكام المسؤولية الدولية في ضوء قواعد القانون الدولي العام . دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع الجزائر 2011 ص15

يخدم عدة وظائف هامة فهو يشجع على الإمتثال للمعايير البيئية الدولية و على تنفيذ كل من المنهج الاحتياطي و مبدأ الوقاية و بصفة عامة ان التهديد بتحمل المسؤولية و إحتمال تحمل أعباء تدابير الجبر التعويضي يكونان حافزا لمزيد من المبدأ الاحتياطي. مما يؤدي الى تجنب المخاطر و الأضرار البيئية.

-ثانيا مسؤولية العقدية (للشركات) :

بالرجوع للقانون المدني، سنجد في المواد من 176 حتى 187 يتناول المسؤولية العقدية، ونجد المواد من 124 حتى 140¹ مكرر 1 خاصة بالمسؤولية التقصيرية، بالإضافة إلى بعض أحكام الإثراء بلا سبب، والتي تقوم على أساس المسؤولية، بالنسبة للعلاقة بين المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية، وقبل الحديث عن هذه العلاقة نبحث عن المشترك والمفترق بينهما، وقبل ذلك نقوم بتعريفهما:

يقصد بالمسؤولية العقدية الإخلال بالالتزام العقدي، أما المسؤولية التقصيرية فإن قوامها هو الإخلال بالالتزام العام بعدم الإضرار بالغير، ويترتب عن هذين التعريفين اختلافات جوهرية بين الالتزامين اللذان يقعان على كاهل الملتزم بالتعويض في نوعي المسؤوليتين: الالتزام في المسؤولية العقدية محدد، فمن البداية نعرف ذمة من ستكون ملزمة بالتعويض وهي ذمة التعاقد الآخر، أما في المسؤولية التقصيرية فالالتزام عام موجه للكافة ولا يحدد أطرافه، ولا يعتبر عنصراً في الذمة، بينما في المسؤولية العقدية يعتبر عنصراً في ذمة أحدهما، فالإخلال سيجعل ذمة أحد الأطراف في وضع مديونية لأن الآخر يكون في حالة افتقار. والالتزام في المسؤولية التقصيرية عام موجه للكافة.

المسؤولية العقدية مصدرها إخلال بعقد صحيح سابق (فإذا كان العقد باطلاً قامت المسؤولية التقصيرية، وقبل العقد كذلك تكون المسؤولية تقصيرية، وعند الفسخ أيضاً
المسؤولية تقصيرية، فالمسؤولية التقصيرية هي الأصل)، المسؤولية العقدية أطرافها محددون وهم أطراف العقد، فإخلال أحدهما يترتب الالتزام بالتعويض،(بعد استحالة التنفيذ العيني أو كونه غير مجدي أو لم يطلبه المدين ، وقد يكون التنفيذ بمقابل، أو في حال كانت شخصية المدين محل ² اعتبار واستحال إكراهه، ويمكن في بعض الحالات الاعتماد على الغرامة التهديدية

¹ القانون المدني المواد من 124 إلى 187 أقسام المسؤولية

² Ali DJENDI.. Opcit. P.15

أيضاً...)، أما المسؤولية التقصيرية فأطرافها غير محددين، وهم يحددون بعد وقوع الفعل الضار، في المسؤولية العقدية يكون التعويض عن الضرر المتوقع الذي وضعه المتعاقدان في حسابانهما عند إبرام العقد، أما في المسؤولية التقصيرية فيلتزم بتعويض الضرر المتوقع وغير المتوقع؛ ففي حال المسؤولية العقدية القاضي عند تطبيق أحكامها ينفذ إرادة الأطراف الذين يحددون أحياناً حتى الشرط الجزائي "Clause pénale"¹، فدور القاضي إذن هنا هو الامتثال، بأن يكون خادماً لما أراده الأطراف، فهم يضعون اتفاقاً ولو ضمناً (Implicite)، والقاعدة التزامهم بالضرر المتوقع وليس غير المتوقع كالفيضانات وغيرها...، أما في المسؤولية التقصيرية فيعوض الضرر المتوقع وغير المتوقع لأن مصدرها غير إرادي وهو القانون، المسؤولية العقدية في غالب الأحيان لا تمت بصلة كبيرة للنظام العام، وليس لها علاقة به، لأنها تتعلق بمصالح الأفراد، بينما المسؤولية التقصيرية في الغالب تتعلق بالنظام العام، وبحماية المصالح العامة للمجتمع؛ فمن حيث التضامن، ففي المسؤولية العقدية التضامن يجب أن يُنص عليه وهو لا يفترض بين المدنيين، في حين أنه في المسؤولية التقصيرية هو مفترض؛ ويجب أن يُتفق عليه في المسؤولية العقدية لأن التضامن فيه عبء فلا بد أن يكون إرادي، بينما في المسؤولية التقصيرية يتعلق بمصالح أرقى لذلك كان فيه تشديد؛ لقد تناولت في هذا الفرع المسؤولية العقدية للشركات و تعمدت ان اقرن معها المسؤولية التقصيرية للعلاقة الوطيدة و كثرة التشابه لذا اردت ان اقرن بينها مبرزا ميزة كل واحدة منها حتى تتضح الامور و لا يقع خلط بين المسؤوليتين، بالتالي يمكننا ان نفرق بين المسؤولية العقدية بين شركة التأمين و مالك السفينة أو المجهز أو الشاحن و بين المسؤولية التقصيرية في الحفاظ على البيئة بحكم أنها ارث إنساني مشترك و مصلحة عامة.

1 التعويض في المسؤولية العقدية:

- إما يكون تعويض اتفاقي: (الشرط الجزائي)، هنا حكم القاضي يكون كاشفاً لا مقررأ، كاشف لحكم اتفق عليه يعطيه قابلية التنفيذ بأمر على عريضة؛

- التعويض القانوني: الفوائد التأخيرية فالقانون هو الذي يحدها؛

- التعويض القضائي: إذا لم يتفق الأفراد على التعويض، يقدر القاضي حسب موجه ما لحق المتعاقد من خسارة وما فاتته من كسب.

الفرع الثالث

المسؤولية الجزائية لربان السفينة

تتمثل فكرة التأمين من المسؤولية، بوجود شخص ما يخشى أن يكون مسؤولاً عما يصيب الغير من ضرر، فيقوم بإبرام عقد تأمين ينقل بموجبه تبعة تعويض ذلك الضرر عن كاهله الى طرف آخر يرضى بذلك وهو المؤمن، بحيث يؤمن نفسه من رجوع الغير عليه بالمسؤولية، فالغرض من التأمين من المسؤولية هو جبر الضرر الذي يصيب المؤمن له في ذمته المالية، نتيجة انشغالها بدين المسؤولية التي يُسأل عن أدائها تجاه الغير المضرور، والمقصود هنا بالمسؤولية، المسؤولية المدنية. أما المسؤولية الجزائية فلا يجوز التأمين منها حتى ولو كانت مجرد غرامة مالية، لان ضمان المسؤولية الجزائية يتعارض مع النظام العام والآداب. فالغرض من التأمين من المسؤولية، هو استبقاء المسؤولية في ذمة المسؤول وجعل المؤمن هو الذي يتحملها بدلا عنه¹.

إلا أننا إرتأينا أن نعرّج على المسؤولية الجزائية حتى نبين ما للبيئة من أهمية بالغة ما أولاه لها المشرع من عناية.² لقد اتضح تدخل القانون الجنائي أكثر، عقب مؤتمر ستوكهولم المتعلق بحماية البيئة عام 1972، الذي رسخ في أذهان جميع الأمم والشعوب، مدى أهمية الحفاظ على البيئة بجميع عناصرها، لما لها من قيمة سامية تعلو في أهميتها معظم القيم الأخرى، التي تسود³ أي مجتمع، تأسيسا على أن الإضرار بها لا يضر فردا لذاته ولا فئة دون أخرى، ولكنها تعود بأضرارها على المجتمع بأسره، ولزاما لذلك اضطر المشرع الجنائي في جميع الدول، لاستخدام القانون الجنائي بشقيه التجريم والعقاب، للتصدي للانتهاكات التي تقع في حق البيئة البحرية، وذلك لما يتسم به من ردع يمنع الضرر قبل حدوثه، وكان نتيجة لذلك ميلاد مجموعة من الجرائم تعرف بجرائم تلويث البيئة البحرية، والتي تختلف عن الجرائم التقليدية سواء في أحكامها أو خصائصها، وهذا ما سيتم تناوله بإختصار شديد، بحكم أن المسؤولية الجزائية خارجة عن

¹ ايمان لعبيدي. الحماية الجزائية للبيئة، رسالة لنيل شهادة ماجستير. جامعة المنار. تونس. 2005. ص 17

المسؤولية المدنية تبعية تناولتها المادة 136 قانون مدني جزائري

نور الدين حمشة الحماية الجنائية للبيئة دراسة مقارنة بين الفقه الاسلامي و القانون الوضعي مذكرة ماجستير في الشريعة و

² القانون جامعة الحاج اخضر باتنة 2005 ص 20

لقمان بامون المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي عن جريمة التلوث البيئة مذكرة ماجستير كلية الحقوق و العلوم السياسية

³ جامعة قاصدي مرباح ورقة 2012 ص 19

نطاق بحثنا هذا، لان التأمين من المسؤولية يمس المسؤولية في شقها المدني فقط، الذي يعتمد على التعويض في حالة وقوع الخطر، الذي يتسبب في الضرر المؤمن له، يعتبر القانون الجنائي هو مجموعة القواعد الثلاثية الاهداف، تعمل أولا إلى تحديد وتجريم التصرفات التي تشكل جريمة، ثانيا تحديد الأشخاص الذين يتحملون المسؤولية عن ارتكاب الجرائم، وثالثا تحديد مقدار العقوبة المترتبة على ارتكاب الجريمة.¹ ويسود التشريعات الوضعية منهجين لحماية البيئة، منهج تقليدي يتمثل في حماية البيئة في صلب قانون العقوبات، والمنهج المستحدث الذي استلزمته مظاهر الحضارة في ضوء متغيرات الحياة، وعليه ، كل منهج حسب السياسة الجنائية التي يتبعها المشرع الجنائي في كل دولة لقمع الجريمة. المنهج التقليدي : وهو تدخل قانون العقوبات الأصلي بصورة مباشرة لحماية البيئة، وتعزز هذا المنهج بصورة صريحة خلال المؤتمر السابع لوزراء العدل في أوروبا المنعقد في ألمانيا عام 1972 ، حيث تم اعتماد جزاءات مناسبة ضمن مدونة قانون العقوبات للحد من جرائم البيئة.²

المنهج المستحدث: إن هذا المنهج استلزمته مظاهر الحضارة في ضوء متغيرات الحياة، في مختلف أوجه الأنشطة الصناعية والتجارية والزراعية، مما حتم المشرع بضبط قيود وتراخيص لمباشرة هذه الأنشطة في حدود حماية البيئة من أي نشاط ذو تأثير سلبي، وذلك بتدخل المشرع من خلال القوانين الغير جنائية التي قد تكون إدارية أو مدنية، وبصفته الجزائية لتقرير الجزاء الذي يدعم القواعد التنظيمية في تلك القوانين، لمواجهة التلوث الناجم عن الأنشطة الصناعية والتجارية داخل الدولة. ومن الدول التي أخذت بهذا النهج على سبيل المثال، الجزائر في قانون حماية البيئة والتنمية المستدامة رقم 10/03. الذي يتضمن ثمانية أبواب، والذي خصص الباب السادس للأحكام الجزائية (العقوبات) أما بالنسبة للبيئة البحرية فقد تناولها المشرع في هذا القانون في الباب الثالث الفصل الثالث الفرع الثاني، من المواد 52 الى 58 التي تضمنت حماية البحر، والتي تعتبر³ قواعد تنظيمية في هذا القانون، أما الفصل الرابع من الباب السادس الذي

² RIEDMATTEN. Les responsabilités civiles diverses et le contrat d'assurances 2eme edition 1950 p 3-6

تضمن العقوبات المتعلقة بحماية الماء والأوساط المائية، من المواد 88 الى 100 ، فهنا يعتبر تدخل المشرع بصفته الجنائية ، لتقرير الجزاء الذي يدعم القواعد التنظيمية في هذا القانون، و هي من 52 إلى 58 من القانون (03-10) ، كما قام المشرع الجزائري بإصدار تشريعات لحماية بعض عناصر البيئة البحرية التي تضمنت بدورها جزاءات وعقوبات لتدعيم القواعد التنظيمية في هذه التشريعات، ونذكر منها القانون 01/11¹ المؤرخ في 03 جويلية 2007، المتعلق بالصيد البحري و البرمائيات و القانون 02/02² المؤرخ في 05 فيفري 2002، المتعلق بحماية الساحل و تميمينه و القانون 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998، المتضمن القانون البحري و القانون 03/02 المؤرخ 17 فيفري 2003. الذي يحدد القواعد العامة لاستعمال و لاستغلال السياحيين للشاطئ، مثال على ذلك ما ورد في المادة 93 من القانون 10/03 الخاص بحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة ، "يعاقب بالحبس من سنة واحدة الى خمس سنوات و بغرامة مالية من مليون دينار دج الى عشرة ملايين دج او باحدى هاتين العقوبتين فقط ، كل ربان سفينة خاضع لاحكام المعاهدة الدولية للوقاية من تلوث مياه لبحر بالمحروقات، و المبرمة بلندن في 12 مايو 1954 و تعديلاتها ، الذي ارتكب مخالفة للاحكام المتعلقة بحظر صب المحروقات او مزجها في البحر، و في حالة عود تضاعف العقوبة."³

المطلب الثاني

أنواع للتأمين من المسؤولية في عقد التأمين البحري

نتناول في هذا المطلب أنواع عقود التأمين البحري في (الفرع الاول) يتضمن التأمين التأمين بالعقد المفتوح أو الوثيقة العائمة (أولا) ثم عقد التأمين بالوثيقة المؤقتة (ثانيا) ثم تناولت تدخل نادي الحماية و التأمين في إعداد عقد التأمين البحري في (الفرع الثاني) .

قانون البيئة و التنمية المستدامة 10/03 المؤرخ في 19 يوليو 2003 المتضمن حماية البيئة في اطار التنمية

³الستدامة

¹ قانون الصيد البحري و البرمائيات 01/11 المؤرخ في 03 جويلية 2007 المتعلق بالصيد البحري و البرمائيات

² القانون 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتضمن القانون البحري

لقد نشأت فكرة المسؤولية بما تعنيه من استهجان لكل سلوك خارج عن إطار القانون، ذلك ان الإنسان لم يكن ليترك يمارس نشاطه دون حق، أو ليزال حقوقه دون حد باعتبار أن طبيعة الحياة وغايتها تقتضي ان تنمو فيها الطمأنينة و يسود فيها النظام ، لهذا كان من البديهي أن يقف الإنسان في سلوكه عند حدود لا يجوز له تجاوزها أو تعديها ، اذ لا بد للمجتمع من مجموعة من قواعد منضمة تبين الأفعال المباحة كما تبين الأفعال الممنوعة التي يسأل فاعلها على اقرارها مساءلة تقتضي عقابه وتحمل تابعة أفعاله¹ ، لذا جاء التأمين ليتحمل هذه التبعية عن المتسبب في التلوث ، لكن كيف يتحمل التأمين هذه التبعية و بأي وجه قانوني يتم له ذلك ؟ هذا ما سنعرفه خلال تعرضنا لعقد التأمين من المسؤولية، و كيف يكون تأمين المسؤوليات القانونية لمالك السفينة . يأتي تحت مظلة التأمين البحري .

الفرع الأول

أنواع عقود التأمين البحري

و تضمن التأمين بالعقد المفتوح (أولا) ثم التأمين بالوثيقة المؤقتة (ثانيا) و قبل التطرق لأنواع التأمين يجد ربي أن أعرف و لو في عجلة معنى عقد التأمين البحري.

كما هو معروف على الأقل أربعة أنواع، اثنان منها تخص مالك السفينة ونقصد بها: جسد السفينة وآلاتها (Corps Maritime) ، والمسؤولية القانونية لمالك السفينة (la responsabilité du propriétaire du navire) ، أما النوعين الآخرين فيخص أحدهما مستأجر السفينة (المسؤولية القانونية² لمستأجر السفينة) (responsabilité du charter) ، والنوع الرابع هو تأمين الشحن البحري (assurance faculté maritime/ Ass.Cargo) يخص مالك البضاعة المحمولة على ظهر السفينة . و قد تناول المشرع الجزائري التأمين البحري بالتفصيل في قانون التأمين في الأمر 07/95 المعدل والمتمم بالقانون 04/06، في الفصل الثالث أحكام خاصة بالتأمينات البحرية في قسم التأمين على هيكل السفينة ، وذلك من المادة 122 الى المادة 150، حيث تناول فيها امكانية التأمين على السفن أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها ،

¹ د. سعيد مقدم . نفس المرجع . ص 98

² ROSA.smail. les Assurance Maritimes. Cours Master assurance. IAHEF.EDT.2015.P.5....

كما يؤمن السلعة المنقولة على ظهرها، و تناول أيضا أنواع التغطية التأمينية للسفينة وما عليها ، وأهم ما تناوله المشرع في هذا القسم ما ورد في المواد 131 الى 133، وهو التعويض على الأضرار التي يمكن أن تلحق بالسفينة أو بالسلع المنقولة على ظهرها، كما حدد في القسم الثالث في المواد 145/146¹ من نفس القانون المسؤوليات المترتبة على مالك السفينة و مسؤولية النقل البحري، و التعويض² على الأضرار الجسمانية و المادية الناجمة عن حوادث السفن. و في هذا المطلب سنركز الحديث عن المسؤولية القانونية لمالك السفينة، فمالك السفينة هو المسؤول عن الأضرار الناجمة عن تشغيل السفينة، هذه المسؤوليات التي ازدادت الى حد كبير في السنوات الأخيرة وخصوصا بعد تطور الانظمة العالمية لحماية البيئة البحرية . وربما يفيدنا بعض الشيء لو تخيلنا حجم المسؤولية التي ترتبت على حادث واحد فقط ، وهو حادث سفينة “أكسون فالديز (Exxon Valdez) ”، والتي تجاوزت كلفتها المليار دولار، لتصور أهمية وخطورة مثل هذه المسؤولية، ومن ثم فإن كل من يملك سفينة تمخر عباب البحار والمحيطات وترسو في موانئ مدن وبلدان مختلفة ، عليه أن يتوخى الحذر وشراء التغطية التأمينية المناسبة، والتي تلبي حاجة وشروط الأنظمة الوطنية و الدولية المتعلقة بهذا الخصوص. ومن المعروف، وفيما يخص السفن الصغيرة، فإن تأمين المسؤولية القانونية لمالكي السفن (R.P.N) . يمكن شراؤه من شركات التأمين المتواجدة في السوق المحلية و/أو الدولية.

عقد التأمين البحري Police D'assurance Maritime هي المحرر المثبت لعقد التأمين ، و هي تتخذ من الناحية العملية شكل محرر مطبوع ، تبين فيه الشروط التي يقبل المؤمن التعاقد بمقتضاها والتزامات كل من المتعاقدين للآخر ، ويترك فراغ للعناصر المتغيرة في كل عقد، كاسم المؤمن له والشئ المؤمن عليه، وقسط التأمين، ومدة التأمين، ويملا هذا الفراغ عند التوقيع على الوثيقة. وعقد التأمين البحري (الوثيقة) يجب ان يكون ثابتا بالكتابة المادة 97³ من الأمر 07/95 المعدل و المتمم بالقانون 04/06، و الحكمة من اشتراط الكتابة لإثبات عقد التأمين، انه يتضمن شروط متعددة ومعقدة ، وقد يستغرق تنفيذه وقتا طويلا

قانون

¹ التأمين الجزائري في الأمر 07/95 المعدل والمتمم بالقانون 04/06 المؤرخ في 20 فبراير 2006 المتعلق بالتأمينات

المادة 97 من الأمر 07/95 المعدل و المتمم بالقانون 06/04 المؤرخ في 19 جويلية 2006 ³

، وقد تمتد آثاره الى أطراف أخرى، مما يقتضى إثباته بالكتابة حسما لكل نزاع محتمل حول العقد و آثاره.

-أولا عقد التأمين المفتوح أو الوثيقة العائمة OPEN COVER

سنتناول في هذا الفرع أنواع عقود التأمين البحري وأكثرها تناولا بين الدول، عقد التأمين بتغطية المفتوحة و عقد التأمين الوثيقة المؤقتة.

خلال القرن التاسع عشر ابتكر وسطاء التأمين في سوق لندن هذا النوع من التغطية، نظرا لملاحظتهم تكرار عدد الحالات من مصدر واحد لشحنات تكاد تكون متشابهة تماما ، فوجدوا انه من المناسب في هذا الوضع ضرورة ان يكون هناك نظام تلقائي للتغطية يوفر الوقت و الجهد، ووجدوا ضالتهم في وثيقة رئيسية شائعة على هذه الشاحنات، سميت الوثيقة العائمة Floating Policy¹ -وشاع استعمال هذا النوع من الوثائق، و لو انه تم استبداله فيما بعد، بما يسمى بالتغطية المفتوحة Open Cover - وهو ما اعتمدته المشرع الجزائري في قانون التأمين الجزائري، واعتمد اسم الوثيقة المفتوحة في نص المادة 139 فقرة 2 من الأمر 07/95 المؤرخ في 25 يناير 1995، كذا بوثيقة الإشراف في المادة 99 من نفس القانون، واعتمدت الوثيقة العائمة على البضائع المؤرخة في 98/03/16 في التأمين البحري الجزائري تحت رقم 15 من وزارة المالية في المادة 30 القسم العاشر الخاص بالقواعد الخاصة بالوثيقة العائمة، إلا أن الوثائق الشائعة او العامة Floating مازالت مستعملة حتى الآن ، و أحيانا تستعمل ضمن إطار الغطاء المفتوح . وصدر بعد ذلك قانون التأمين الانجليزي عام 1906 ،معرفا الوثيقة العائمة بأنها تلك التي تصف موضوع التأمين (البضائع) بصفة عامة، وتحدد الوثيقة العائمة مبلغ تأمين كاف لتغطية قيمة كل الشاحنات المنتظرة ، ولكن بشرط تحديد حد أقصى للشحنة الواحدة ، وتضمن الوثيقة العائمة كافة الإقرارات التي تتم على وثيقة، طالما أنها في حدود المبلغ المحدد من قبل ، وبشرط عدم استهلاك مبلغ التأمين الكلي في الوثيقة، وتسمح الوثيقة بالاقرار عن شحنات تمت ، و اغفل المؤمن له الإبلاغ عنها ، حتى لو كان قد وقع فيها ضرر ترتبت عنه خسارة ، بشرط أن يكون ذلك كله قد تم بحسن نية من جانب المؤمن له . ولكن هناك عيبا رئيسيا في هذه الوثيقة ، فالتغطية قد تتلاشى فجأة عندما يتم استهلاك مبلغ

¹معمّر حيتالة. الاموال المؤمن عليها في عقد التأمين البحري الجزائري. الفصل الأول. المبحث الثاني. جامعة وهران. 2005.

التأمين، اذ ان سريان الوثيقة العائمة يعتمد على قدر مبلغ التأمين المبين بها كتغطية أجمالية، بالمقارنة بالإقرارات التي تمت خلال فترة سريانها ، لان كل مبلغ تأمين شحنة معينة يطرح من المبلغ الاجمالي في الوثيقة، و على ذلك فان أجل الوثيقة ينتهى بنفاذ مبلغ التأمين المبين بها . وقد تمكن خبراء سوق التأمين في لندن من حل هذه العيوب، عندما ابتكروا إشعار التغطية المفتوح و الذى سمي فيما بعد بالتغطية المفتوحة ¹ Open Cover ، والتي تصدر لفترة محددة تكون عادة سنة قابلة للتجديد ، على أن تناقش الأسعار و الشروط في نهاية كل سنة طبقا للنتائج ، وهذا النظام حل محل نظام الوثيقة العائمة تقريبا ، و مازالت تستعمل عالميا على نطاق واسع.

الوثيقة العائمة أو وثيقة التغطية المفتوحة تعتبر وعاء لإقرارات المؤمن له عن الشحنات التي تتم شحنة بعد أخرى، ولا يمكن إرسال تلك الوثيقة الأصلية الى البنك الدائن ، او المستفيد الذى يحتاج الى مستند تأمين ، وفي نفس الوقت يحتاج المؤمن له الى وثيقة التغطية المفتوحة نظرا للحاجة اليها طوال مدة سريانها ، لأنها تستعمل لعدة شحنات متتابعة، ولما كانت الحاجة القصوى تقتضى بضرورة وجود مستند يثبت وجود تأمين على كل شحنة على حدى ، تطلب الأمر أن تصدر شهادة التأمين منبثقة من العقد المفتوح في كل مرة .²

Police au Voyage

-ثانيا عقد التأمين بالوثيقة المؤقتة

تناولت في هذا الفرع الوثيقة المؤقتة مبرزا أهم عناصرها، و الفرق بينها و بين التغطية المفتوحة أو الوثيقة العائمة.

الوثيقة المؤقتة، وردت ايضا في المادة 139 الفقرة 1 من الامر 07/95 وهي التي تغطي السفينة خلال مدة زمنية محددة، و للرحلة واحدة ، وهي ، هذه التغطية قصيرة المدى لرحلة بحرية واحدة و وجهة محددة يطلب فيها المؤمن ميناء إنطلاق Port d'Attache الرحلة البحرية

¹ باهي زواوية . الوثيقة العائمة في التأمين البحري على البضائع. مذكرة لنيل شهادة الماجستير . جامعة وهران 2012 ص7 و ما يليها -

-2- مهريّة محمد امين، التأمين البحري على السفينة ، رسالة الماجستير، كلية الحقوق و العلوم الادارية بن عكنون، 2001/ 2002 ص10 و ما يليها

و ميناء التفريغ Port de débarquements و تاريخ الرحلة و مدة الرحلة المفروضة ان لم تتدخل قوة قاهرة أو طارئ بحري. وهي تختلف عن التغطية المفتوحة أنها قصيرة المدى و لا تصلح إلا لشحنة واحدة و رحلة واحدة كما بإمكان أن يقوم بها المنتج لصالح المشتري في الخارج و تعددت فيها صيغ الشحن أو ما يعرف دوليا بـ Les Incoterms مثل أن تشحن البضاعة بصيغة (F.O.B)¹ أي بالمعنى أن التغطية تكون من الميناء البائع الى الميناء المشتري و تدخل فيها الرحلة التكميلية البرية من الميناء الى المستودعات بينما في الصيغة الثانية تكون تغطية كاملة و بالتأمين عكس الصيغة الاولى التي تفرض على المشتري تأمين بضاعته كما أن الصيغة الثانية تعني المصاريف و التأمين والشحن أو (C.I.F)² أو بصيغ أخرى معروفة و متداولة في سوق التجارة العالمية. و المعمول به في الجزائر عادة الصيغة الأولى (F.O.B) لأن التشريع الجزائري في نص المادة 193 من الأمر 97/07 فقرة 1 " يجب على كل ناقل بحري ان يكتتب تأميناً لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه الأشخاص و البضائع المنقولة و تجاه الغير"³. ق.ت.ج يفرض على الشاحن البحري التأمين لدى أحد شركات التأمين المعتمدة في الجزائر لذا يفضل المؤمن له التأمين في الجزائري خوف من الوقوع في المحذور الا في حالة إعادة تأمين و ذلك يقوم به المؤمن أي شركة التأمين. وورد الاستثناء في الفقرة الثانية من المادة 193 للبضائع و مواد التجهيز المستوردة و التي تستفيد من تمويل خاص لا تخضع للإلزامية هذا التأمين. إن مالك السفينة لا يستطيع وحده تحمل الخسائر التي قد تحمل بالسفينة أو بتجهيزاتها أو بالبضاعة المنقولة عليها، في حالة تصادم أو أي حادث بحري، يصبح مالك السفينة مسؤول مدنيا بالتعويض للغير الذي احدث له الضرر، بالتالي يتوجب عليه التأمين من المسؤولية عن الحوادث التي قد تسبب فيها سفينته، و يصبح مطالب بتعويض لا يمكن له الإيفاء به لضخامة مبلغ التعويض. وقد يكون الربان هو المتسبب في هذا الضرر او أي واحد من طاقم السفينة.

¹ FOB : Free On Bord INTERNATIONAL INCOTERMS

² CIF : COAST INSURANCE AND FREIGHT

الأنكوتيرم هي صيغ دولية لشحن البضائع بحرا معتمدة لدى المنظمة العالمية للتجارة الدولية و المنظمة الدولية للملاحة البحرية و كافة المؤسسات المالية الدولية و الو هي متعددة و كل واحدة تقوم بدور معين بالنسبة لنقل و شحن البضاعة

³ المادة 193 من الامر 97/07 المعدل و المتمم بالقانون 06/04 المؤرخ في 19 جويلية 2006

الفرع الثاني

تدخل الأندية الدولية للتأمين في عقد التأمين البحري

سنبين في هذا الفرع كيفية تدخل نادي الحماية و التأمين في التأمين البحري و ما مدى فعالية هذا التدخل في التأمين في التجارة الدولية.

ولكن بالنسبة للسفن الكبيرة والتي قد تتحمل مبالغ مالية كبيرة فإن أندية تأمين الحماية والتعويض (P&I.C¹ club de protection et d'indemnité) لا زالت تمثل الملاذ الأكثر أماناً والأكثر قبولاً على المستوى الدولي حيث ان شهادة التأمين التي يقدمونها (certificat d'entré) مقبولة لدى جميع الموانئ في العالم. في حال حدوث خسارة او ضرر ويكون مالك السفينة مسؤول عنه فإن اندية الحماية والتعويض تقدم عن طريق وكلائهم (Les Correspondents Locaux) المتواجدين في جميع بلدان العالم خطاب تعهد (Letter de promesse) او ضمان بنك (La garantie de banque) يكفل في اغلب الاحيان باطلاق سراح السفينة وقبطانها وبشكل سريع نسبياً لاكمال رحلتهم . قد يكون هناك أيضاً متطلبات اضافية على مالك السفينة والتي تتوفر لها تغطيات تأمينية اخرى بما في ذلك تأمين مصاريف الشحن (frais d'embarquements) وغرامات التأخير (amende de retard) ومصاريف الدفاع (frais de Défense et recours) ، وتأمين مخاطر الحرب (risque de guerre) وتأمين اخطار الإضراب (risque des Emeutes) . من المهم الاشارة هنا الى أن اندية الحماية (P&I Clubs) توفر التغطية التأمينية الضرورية لحماية مالك السفينة ضد اخطار المسؤولية التي قد تنشأ عن استخدام وتشغيل السفينة، و هذه الاندية عبارة عن جمعيات متبادلة لمالكي السفن اي انها غير ربحية، وهذه هي الطريقة التقليدية التي يستخدمها اصحاب السفن للحصول على التأمين ضد المسؤوليات القانونية التي قد تترتب على مالك السفينة. التأمين التبادلي او المشترك والذي يشبه التأمين التكافلي يوفر تأمين² ذاتي جمعي لاعضائه المشتركين، وان العضوية او الاشتراك في التأمين التبادلي يكون على اساس مصالح مشتركة (اي ان جميع الاعضاء/المشاركين هم ملاك سفن) معرضون لاطار متشابهة ويرغبون في تجميعها بغية

¹ R. bakkour .les assurances Transport sur faculté maritimes 7eme edition .IAHEF fev. 2015. page 4...suivant

²R.BAKKOUR..PO.CIT. P.07...

التأمين عليها. ومع أن هذه الأندية غير ربحية إلا أنها تتنافس فيما بينها على مستوى الخدمة وكذلك على مستوى الأسعار. إن التغطية التأمينية التي توفرها وثيقة تأمين "الحماية والتعويض" واسعة جدا.

المبحث الثاني

أحكام التأمين من المسؤولية عن حوادث السفن¹

تناولت في هذا المبحث أحكام التأمين من المسؤولية عن حوادث السفن حيث قسمته الى الى مطلبين تناولت النظام القانوني للسفينة في (المطلب الأول) ثم مفهوم القانوني للسفينة في (الفرع الأول) و سنتناول نطاق البيئة البحرية في (الفرع الثاني) ثم آثار التأمين من المسؤولية في عقد التأمين البحري في (المطلب الثاني) وتضمن إلتزامات المؤمن له "مالك السفينة" في (الفرع الأول) ثم إلتزامات المؤمن "شركة التأمين" في (الفرع الثاني) ثم طرق التعويض عن الأضرار (الفرع الثالث)

المطلب الأول

النظام القانوني للسفينة

تناولت فيه المفهوم القانوني للسفينة البحرية في (الفرع الأول) ويتضمن اسم السفينة (أولا) ثم جنسية السفينة (ثانيا) ثم موطن السفينة (ثالثا) ثم حمولة السفينة (رابعا) ثم درجة السفينة (خامسا) ثم اهم تصنيفات السفن البحرية في (الفرع الثاني) ويتضمن تقسيم السفن من حيث المهام التي تقوم بها (أولا) ثم تقسيم السفن من حيث طول الرحلة (ثانيا) ثم تقسيم السفن من حيث هدف الملاحة البحرية (ثالثا) ويتضمن ايضا نطاق البيئة البحرية و التلوث البحري في (الفرع الثالث) .

¹صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، دار النهضة العربية، بدون طبعة، القاهرة، 1991. 119ص
P.ROUBIER, La méthode depuis le code civil de 1804 au point de vie de la technique juridique, in travaux de l'association Capitant, 1952.

إن السفينة هي الوسيلة الوحيدة التي يعتمد عليها الإنسان ليخوض بها البحر، و قد تطورت هذه الآلية العائمة بتطور الحضارة و تكنولوجيا و الاحتياجات الاقتصادية الدولية. فمن مركب بسيط لصيد السمك لسد الرمق وإشباع رغبة الجوع الي مبنى ظخم أو عماره عائمة كما يسميها البعض، و إضطر التشريع للتدخل لتنظيم هذه الآلية.

الفرع الاول

المفهوم القانوني للسفينة البحرية

ويتضمن اسم السفينة (اولا) ثم جنسية السفينة (ثانيا) ثم موطن السفينة (ثالثا) ثم حمولة السفينة (رابعا) ثم درجة السفينة (خامسا)

سوف نحاول أن نتطرق لخصائص السفينة و ما هو وضعها القانوني داخل الوطن وخارجه إن دراسة النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري لا بد أن تتم من خلال البعد الداخلي الذي ينظمه أساسا القانون البحري ومختلف القوانين الداخلية التي لها علاقة به، وكذلك من خلال البعد الدولي الذي ينظم السفينة في ظل الاتفاقيات الدولية وأحكام القضاء الدولي فبين هذين البعدين حاول المشرع الجزائري وضع نظام قانوني للسفينة دقيق وواضح بحيث يكون النشاط البحري أكثر انفتاحا على استثمار الخارجي وفي نفس الوقت لا يمكنه الإفلات من الرقابة الوطنية نظرا لأهمية الأسطول البحري¹ في إضفاء هيبة وقوة للدولة ومساهمة في تدعيم الاقتصاد الوطني. فبين إلزامية الاتفاقيات الدولية وواجب المصلحة الوطنية صدر القانون البحري الجزائري بقواعد صارمة وإجراءات واضحة لحماية حقوق الأطراف نظرا لما يشوب النشاط البحري من مخاطر²

¹ امر 80/76 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري الصادر بالجريدة الرسمية عدد 29 سنة 1976 المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ 1998/06/25

² على بن غانم. التأمين البحري و ذاتية نظامه القانوني. ديوان المطبوعات الجامعية. 2005. ص 200

تعتبر السفينة من أهم أدوات تطبيق القانون البحري فهي الرابط بين الواقع و القانون الواجب التطبيق، و خصوصا القانون البحري الذي يتميز بقواعد صارمة قد تسبب ضررا للأطراف إذا أسيء تطبيقه، كما يضم قواعد أكثر مرونة واستثناءات عن القواعد العامة قد تدفع بالمتحايين إلى الدفع بها قصد التنصل من مسؤولياتهم، لذا اهتم المشرع الجزائري بإصدار نصوص قانونية تخص السفينة و تنظم هذا الكيان في إطار قانوني واضح لا لبس فيه لتحديد المسؤوليات.

قبل التطرق لأنواع السفن المشمولة بالتأمين يتوجب علينا معرفة مفهوم السفينة¹ .

إنّ تعريف السفينة أمر حديث العهد والظهور إذا ما قارناه بظهور السفينة ذاتها إلى الوجود، فالسفينة بالمفهوم الكلاسيكي وفق ما يتبادر للأذهان من أول وهلة هي تلك المنشأة التي تجوب البحر بغرض نقل أشخاص أو بضائع أو كلاهما معا.

فورد اتفاق بين الفقهاء على أن " السفينة هي كل منشأة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه لاعتیاد"²

كما ورد أنّ هناك جانب من الفقه لم يكتف بالعناصر المذكورة سابقا إنما أضاف عنصرا جديدا بقوله: " السفينة هي منشأة قادرة على مواجهة أخطار البحر وتستعمل بصفة اعتيادية خصيصا للملاحة البحرية" واتفاقية قانون البحار لعام 1982 م والتي دخلت حيز التنفيذ سنة 1984 م و التي تعتبر أهم اتفاقية في هذا الموضوع حيث لم تعرف السفينة و أحوالها في التشريعات الداخلية لتقوم بالمهمة حسب ما تقتضيه مصالحها. "يقصد بالسفينة ايضا" أي وحدة بحرية عائمة من أي طراز او تسير فوق الوسادة الهوائية او المنشآت المغمورة،و كذلك كل منشأ ثابت او متحرك يقام على السواحل او سطح المياه بهدف مزاوله نشاط تجاري او صناعي او سياحي او علمي

¹ على بن غانم نفس مرجع. 205

² المادة الاولى، بند 30 من قانون البيئة المصري²

أما المشرع الجزائري فوضع تعريفاً محاولاً بذلك تسهيل العمل على القضاء وإن كان فيه شيء من الصعوبة، حيث نص في المادة 13 من القانون البحري الجزائري: "تعتبر السفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".

القانون البحري الجزائري¹ كما تناول السفينة بالتفصيل اسم و جنسية و الموطن والحمولة... في المواد من 14 الى 20. انتهينا إلى أن السفينة تعتبر مال منقول ولكنه ليس كسائر المنقولات والقول بأن السفينة مال منقول يجعلها محل حق كبقية الأموال المنقولة الأخرى غير أن الطبيعة الخاصة المضافة عليها استدعت تنظيم هذه الحقوق بأحكام خاصة إلى جانب الأحكام العامة التي تحكم الأموال المنقولة، ف فيما يخص حق الملكية و هو حق بالغ الأهمية و الأثر عند التعرض لجنسية السفينة فقد خصه المشرع الجزائري بقواعد خاصة في من المواد 50 الى 54 مكرر من القانون البحري الجزائري إلى جانب الأحكام العامة في القانون المدني حيث أوجب وجوب إثبات كافة العقود المنشأة أو المسقطة لحق ملكية السفينة أو الحقوق العينة الأخرى بسند رسمي وإلا كان التصرف باطلاً.

أن للسفينة أهمية خاصة، فضلاً عن أن أنها تفتقر عن الأموال الأخرى، نظراً لما تتمتع به من خصائص وصفات تقربها من الأشخاص، ومن ثم خضوعها لنظام قانوني يشبه إلى حد ما حياة الإنسان فهي مال ولكنها تتمتع بوحدة مستقلة فيكون لها اسم وموطن وجنسية وحمولة ودرجة، ومجموع هذه الخصائص هي التي تسمى بالحالة المدنية للسفينة كما هو الحال بالنسبة للحالة المدنية للإنسان.

أولاً- إسم السفينة: تم تنظيمه في المادتين 16 و17² إذ اهتم المشرع الجزائري بتنظيم شروط منح الاسم للسفينة وإجراءات استصدار هذا الاسم بشكل لا يترك أي مجال للبس وخصه بشيء

¹ تناول المشرع السفينة بالتفصيل في القانون البحري الجزائري من المادة 13 الى المادة 20 المادة 56 قانون بحري السفينة مال منقول

المادة 56 من القانون البحري التي تصنف السفن ضمن الاموال المنقولة

من التوضيح في القرار المؤرخ 1989.04.05 الذي يحدد شروط منح أسماء السفينة وتغييرها الذي يحدد شروط منح أسماء السفينة وتغييرها. ونظرا لأن السفينة تشبه الإنسان فإنها يجب أن تحمل إسمًا مثله يميزها عن غيرها من السفن الأخرى ويستقل مالك السفينة في اختيار هذا الاسم في شأن تسجيل السفن :

وحكمة ذلك هو ضمان عدم تشابه الاسماء التي تحملها السفن فيزيد الخلط بينها وتتلاشي الحكمة التي من أجلها تطلب المشرع أن يكون لكل سفينة اسم يميزها عن غيرها من السفن. الأخرى. وزيادة في إمعان إبراز اسم السفينة كي يميزها عن غيرها عن السفن فإن المشرع تطلب من مالكيها أن يكتب اسمها على مقدمتها من الجانبين، بحروف ظاهرة،

وبلون مختلف عن لون السفينة، كما يجب عليه كتابة الاسم بذات الحروف واللون. **ثانيا- جنسية السفينة:**¹

الجنسية هي رابطة قانونية بين شخص ودولة معينة والاصل ان هذه الرابطة لا تقوم الا بين الدولة والاشخاص الطبيعيين التابعين لها الا ان الاعتبار القانونية والضرورات العملية ادت الى ضرورة تمتع السفينة بالجنسية بالرغم من عدم وجود رابطة الولاء التي تربط الاشخاص بالدولة وذلك لعدة اعتبارات منها ان السفينة غالبا تجوب اعالي البحار حيث لا توجد سيادة وطنية الامر الذي يقتضى ضرورة تمتع كل سفينة بجنسية دولة معينة حفاظا للنظام القانوني على ظهرها ايضا نجد ان جنسية السفينة هي التي تحدد حقوق وواجبات السفينة وقت الحرب وللجنسية اهمية كبرى في الاقتصاد القومي والتجارة الخارجية يترتب على اكتساب السفينة لجنسية دولة معينة عدة اثار:

1. تتمتع السفن الوطنية بمميزات لا تمنح للسفن الاجنبية

2. خضوع السفن الوطنية لرقابة الدولة²

3. حل مسائلة تنازع القوانين

² قرار وزاري مؤرخ في 1988/10/20 يتعلق بكيفيات مسك السجل الجزائري لقيد السفن و تدوين البيانات . الصادر بالجريدة الرسمية عدد 47

1988

¹ Les conditions generales de la police facite maritime

² مذكرة تفاهم حول مراقبة السفن من طرف الدولة الميناء في منطقة حوض المتوسط الموقعة بملطا بتاريخ 1997/07/11

تمتع السفن الوطنية ببعض المزايا تمنح الدول السفن التابعة لها الكثير من المميزات التي تمكنها من القيام بمهامها لتشجيع التجارة الخارجية مثل قيام المشرع بقصر النقل الساحلى بين ميناء او اكثر من الموانى الداخلية على السفن المسجلة تحت العلم اوطني وكذلك تمنح بعض الدول سفنها الوطنية اعانات مالية الامر الذى يمكنها من الاستمرار فى مزاولة النشاط والصمود امام المنافسين .خضوع السفن الوطنية لرقابة الدولة تخضع السفن الوطنية لنوع من الرقابة والاشراف من جانب الدولة واجهزتها فيما يتعلق بصلاحياتها للملاحة وسلامتها وتنظيم العمل على متنها ورقابة الدولة ليست قاصرة على السفن الوطنية فقط وانما تمتد الى السفن الاجنبية التى توجد فى المياه الاقليمية الجزائرية حل مسألة تنازع القوانين و الجنسية لها دور كبير فى حل النزاعات التى تحدث على متنها سواء كانت منازعات مدنية ام جنائية تحدث فى المياه الاقليمية او عرض البحر المواد الجنائية أما بالنسبة للسفن الحربية او العامة فان ما يقع عليها من جرائم يخضع لقانون الدولة التابع لها ولاختصاص محاكمها الجنائية بصرف النظر عن كون هذه الجرائم وقعت والسفينة فى عرض البحر او فى المياه الاقليمية لدولة اخرى

أـ بالنسبة للسفن الخاصة او التجارية اذ وقعت الجريمة على ظهرها وهى مارة فى المياه الاقليمية فان الحكم يختلف بحسب المياه التى وجدت فيها السفينة وقت ارتكاب الجريمة فاذا كانت فى المياه الاقليمية او عند رسوها فى ميناء اجنبى فان القانون الوطنى للدولة يعقد الاختصاص بالنظر للمحاكم الوطنية للدولة صاحبة المياه او التابع لها الميناء .

اما فى فرنسا ومصر يثبت الاختصاص لقانون علم السفينة دون تدخل السلطات المحلية ما لم يطلب ربان السفينة او قنصل الدولة التى تتبعها مساعدتها او عندما يكون المجنى عليه او الجانى من غير افراد الطاقم او اذا تضمنت الجريمة اخلال بأمن الميناء . اذا كانت السفينة راسية فى احد الموانى فلا مفر من قبول اختصاص قانون دولة الميناء وعقد اختصاص احتياطى للقانون الوطنى

بـ اما اذا وقعت الجريمة والسفينة فى عرض البحر يعقد الاختصاص لقانون علم السفينة وتخصص محاكمها بنظر النزاع المواد المدنية اذا كانت السفينة فى عرض البحر يطبق قانون علم السفينة اما اذا حدثت الوقائع والتصرفات فى ميناء اجنبى او فى المياه

الاقليمية لدولة اجنبية يثور نزاع بين قانون علم السفينة والقانون المحلى فيخضع التصرف

لقانون علم السفينة ما لم يتعلق التصرف بالنظام العام في الدولة التي كانت تمر بها السفينة في مياهها الإقليمية كذلك يطبق قانون العلم على عقود العمل البحرية حتى ولو أبرمت في ميناء اجنبي لتعلقها بطاقم السفينة بصرف النظر عن جنسية الملاح كذلك عقد الرهن البحري وحقوق الامتياز البحرية تخضع لقانون علم السفينة

ثالثا-موطن السفينة: وكما أن للإنسان موطن يعيش فيه ، ويرجع عليه فيه من الغير ، فإن السفينة هي الأخرى يجب أن يكون لها موطن تعود إليه بعد كل رحلة وبعد طول عناء ، حتى تستقر فيه، وهذا الموطن هو الميناء الذي تسجل فيه ويسمى بمرفأ الرباط. ويختلف موطن السفينة المعتاد الذي سجلت به عن موطن الاستغلال الذي يتم فيه تجهيز السفينة واستغلالها فهذا الميناء الأخير تتخذه السفينة عادة لمزاولة نشاطها فتتلقى فيه البضائع وتنتظر المسافرين، وفي هذه الحالة تكون العبرة بالموطن الذي سجلت فيه السفينة لا بالميناء الذي باشرت فيه نشاطها.¹

والحقيقة أن أهمية تحديد موطن السفينة تبدو واضحة جلية في أن يعين السفينة ويميزها عن غيرها ، كما أنه يمكن الرجوع إليه لمعرفة المعلومات الخاصة بالسفينة من السجلات ومعرفة التصرفات القانونية الواردة عليها.²

رابعا- حمولة السفينة : إلى جانب الاسم تعتبر حمولة السفينة عنصرا من عناصر تحديد شخصيتها بنص المادة 18 من القانون البحري الجزائري حيث تظهر أهمية الحمولة في اتخاذها معيارا في تحديد الكثير من المسائل منها منح اسم للسفينة الذي يكون إلزاميا متى كانت حمولة السفينة تفوق أو 10 طن كذلك الأمر بالنسبة لتقدير الرسوم الواجبة الدفع لسلطات الموانئ كرسوم الدخول إلى الموانئ والأرضية وتحديد مسؤولية المالك وحساب المهل الإضافية لعقد إيجار السفينة. وبهدف التوحيد الدولي للقواعد المتعلقة لحمولة السفن تم التوقيع على اتفاقية لندن في 23 جوان 1969 التي حلت محل اتفاقية أوصلو المؤرخة في 10.10.1947 وتتص هذه الاتفاقية على توحيد حساب الحمولة ومجالات اتخاذها كمعيار في مسائل النقل البحري بين الدول الموقعة عليه. غير أن الجزائر لم تنظم إليها إنما أسند المشرع الجزائري مهمة معايرة

¹ Conditions generales de la police corps maritime

² LE Code maritime algerien

السفن وتحديد حمولتها بموجب قراراتين وزاريتين مؤرخين في 19.09.1977 و 22.10.1977 إلى كل من مؤسستي التصنيف¹

"American Bureau Of shipping" و "Lloyd Register Of shiffer"²

ويقصد بحمولة السفينة هي سعتها الداخلية وقدرتها علي تحمل البضائع والأشخاص ، وتقاس بالطن الحجمي وهو مائة قدم مكعب ويختلف عن الطن الوزني.

وحمولة السفينة نوعان الأول - الحمولة الكلية وتشمل جميع محتويات السفينة بما في ذلك المنشآت والآلات القائمة علي سطحها ، والثاني الحمولة الصافية وهو حجم الفراغ الذي يكون قابلا بالفعل لتلقي البضائع والركاب علي ظهر السفينة.

خامسا- درجة السفينة :³

لقد نص المشرع على درجة السفينة في مواطن متعددة من القانون البحري مما يعكس اهتمامه بجودة الأسطول التجاري الوطني، حيث نصت المادة 200 من القانون البحري الجزائري على أنه يتعين على السفينة أن تحمل على متنها "شهادة رتبة السفينة أو شهادة الصلاحية". لكل سفينة درجة تقدر علي أساس كيفية بنائها وعلي أساس المواد الداخلة في هذا البناء وعلي أساس قوتها ومتانتها وقدرتها علي تحمل المخاطر والأنواء البحرية ، وعلي أساس عمرها ومدي إستيفائها لشروط السلامة البحرية ، وعلي هذا تقسم السفن إلى درجات ومراتب فتكون من الدرجة الأولى أو الثانية أو الثالثة وهكذا.

وتقوم بتقييم السفن وإعطائها درجات تتفق مع الاعتبارات السابقة هيئات إشراف بحرية متخصصة في تصنيف السفن ومنحها الدرجات المناسبة. وتعطي شركات الإشراف لمالك السفينة شهادة بالدرجة التي منحتها للسفينة ، ولهذه الدرجة قيمة دولية معترف بها من كافة دول العالم، وحصول السفينة على درجة معينة من جهات الإشراف كهذه يعد بمثابة شهادة على صلاحية السفينة للملاحة، غير أن هذه قرينة بسيطة يجوز لأصحاب الشأن إثبات عكسها.

¹ علي بن غانم .مرجع سابق.ص.190

²قرارين وزاريتين مؤرخين في 19.09.1977 و 22/10/1977 يهدفان الى اعتماد كل من مؤسستي التصنيف المكتب الامركي لتصنيف السفن و لويذر لتسجيل للسفن

American Bureau of shipping /Lloyds registre of shiffer

³Antoine Vialard. Le Code maritime Algerien. Revue le droit maritime n13 1980 France p.199

وتبدو أهمية تقدير درجة السفينة من نواحي متعددة فهذه الدرجة تدخل في اعتبار المتعاقدين في مجال التعامل البحري على السفينة، فهي تدخل في اعتبار المشتري

للسفينة عندما يقدم على شرائها فيقدر الثمن على أساس هذه الدرجة، وكذلك تدخل في اعتبار الدائن المرتهن عندما تكون السفينة محلاً للرهن الطليق حيث يكون الضمان العام الذي يقدم له، وكذلك الأمر بالنسبة للمستأجر لها حيث تقدر الأجرة على أساس درجتها، وكذلك الأمر في مجال التأمين على السفينة.

كما تناول التشريع الجزائري الطبيعة القانونية للسفينة فقد نص المشرع صراحة في المادة 56 من القانون البحري المعدلة بالمادة 11 من القانون رقم 05/98 على أنه: "تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالاً منقولة. وتكون قابلة للرهن ويمكن رهن السفينة كذلك عندما تكون قيد الإنشاء" أما فيما يخص أنواع السفن فيمكن تقسيمها بالنظر إلى المعيار الذي يُؤخذ بعين الاعتبار في التقسيم، و من هذه المعايير التي تقسم على أساسها السفن نجد معيار نوع الملاحة الممارسة، معيار نوع التخصيص، معيار وسيلة الدفع ومعيار الحمولة وغرض الاستخدام وغيرها من المعايير التي تختلف من تشريع إلى آخر بحسب ما تمليه المصالح الاقتصادية والسياسية للدولة.¹

الفرع الثاني

أهم تصنيفات السفن البحرية

وتضمن هذا الفرع تصنيف السفن من حيث المهام التي تقوم بها (أولاً) ثم تصنيف السفن من حيث طول الرحلة (ثانياً) ثم تصنيف السفن من حيث هدف الملاحة البحرية (ثالثاً) من أهم التصنيفات التي اعتمدتها معظم دول العالم تماشياً مع سياسة الملاحة الدولية والاقتصاد العالمي. لذا تضمن هذا الفرع تقسم السفن من حيث المهام التي تقوم بها إلى

-أولاً تصنيف السفن من حيث المهام

¹ محمد عبد الفتاح، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه - دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية 2003 ص 27

- 1- سفن حربية: وهي السفن التي تستخدم في الحروب وتأمين سواحل الدولة.
- 2- السفن التي تقوم بخدمة المرافق العامة للدولة مثل سفن خفر السواحل وسفن الجمارك و الشرطة.

3 - سفن الملاحة التجارية: أي السفن التي خصصت لنقل الأشخاص والبضائع عبر البحار مقابل أجر معين. ويمكن تقسيمها من حيث الأداء التي تقوم بتسييرها إلى سفن شراعية تسيير بالشرع وسفن بخارية تسيير بقوة البخار وسفن موتورية تسيير بقوة دفع الموتور

ثانياً: تصنيف السفن من حيث طول الرحلة البحرية إلى :

1- السفن التي تقوم بالملاحة البحرية الطويلة وهي التي تسمى بسفن الملاحة في أعالي البحار أو العابرة للقارات .

2- السفن التي تقوم بالملاحة البحرية بين ميناءين لدولتين مختلفتين وهي تسمى ¹

بالملاحة الدولية أو بين ميناءين داخل الدولة الواحدة وهي الملاحة الوطنية.

3- السفن التي تقوم بالملاحة الساحلية وهذه السفن تكون صغير عادة ولا تتجاوز حمولتها 300 طن.

ثالثاً: تصنيف السفن من حيث هدف من الملاحة البحرية:

1- السفن التجارية: وهي التي تقوم بالملاحة البحرية بهدف نقل الأشخاص والأموال عبر البحار مقابل أجر معين.

2- سفن النزهة: وهي السفن التي تستخدم لنزهة البحر ولا تهدف إلى تحقيق الربح.

3- سفن الصيد: وهي السفن التي تقوم بالملاحة بغرض الصيد من البحر².

4- سفن المساعدات: مثل سفن الإنقاذ، وهي السفن التي تقوم بالملاحة بغرض مساعدة السفن الأخرى. بعد التعرف على السفينة و انواعها سنحاول فيما يأتي معرفة مدى تأثير هذه الأخيرة في تلوث البيئة البحرية و من خلالها سنطرق لأسباب و مصادر التلوث البحري. لكن من باب

¹ وناسة بوخميس مذكرة لنيل شهادة الماجستير بعنوان النظام القانوني للسفينة في ق.ب.ج.جامعة سبينا وهران. 2012. ص18

² Djaafar abdallah, la construction navale en Algérie, Ecole d formation technique de pêche d'Oran 1991 p.80

اولى معرفة ماهية التلوث البحري في الفقه الدولي و التشريع الوطني،حتى نتمكن من خلاها معرفة نطاق البيئة البحرية المشمولة بالحماية القانونية.

عرفت معاهدة الامم المتحدة حول قانون البحار الصادر في 10 ديسمبر 1982 في مادته الاولى التلوث البحري بأنه "ادخال الانسان في البيئة البحرية بما في ذلك مصاب الأنهار بصورة مباشرة او غير مباشرة مواد او طاقة تنجم عنها او يتحمل ان تنجم عنها آثار مآذية كإلحاق الأضرار بالمواد الحية و الحياة البشرية و تعريض صحة البشرية للأخطار و إعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك و غيره من أوجه الإستخدام المشروع للبحار و إفساد صلاحية البحر للإستعمال و التقليل من وسائل المتعة و الترويج.¹ اما المشرع الجزائري فقد عرفه في قانون البيئة والتنمية المستدامة 10/03 في مادته 52 بأنه "يمنع داخل البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري كل صب او غمر أو ترميد لمواد من شأنها ،الاضرار بالصحة العمومية ،و الأنظمة البيئة البحرية و عرقلة الأنشطة² البحرية بما في ذلك الملاحة و التربية المائية و الصيد البحري و افساد نوعية المياه البحرية من حيث إستعمالها و التقليل من القيمة الترفيهية و الجمالية للبحر و المناطق الساحلية و المساس بقدراتهم السياحية" حاول المشرع الجزائري من خلال هذا التعريف الالمام بجميع جوانب البيئة البحرية حتى لا يترك مجال و لا ثغرة للملوثين الإضرار بالبيئة البحرية. رغم ذلك أن حرمة البيئة البحرية تنتهك وتسبب أضرار كبيرة على هذه البيئة. وسؤال المطروح هنا ما هي أسباب و مصادر تلوث البيئة البحرية

الفرع الثالث

نطاق البيئة البحرية و عقد التأمين من المسؤولية و التلوث البحري

وتناولنا في هذا الفرع تقسيم نطاق البيئة البحرية في التشريع الدولي (أولا) ثم في التشريع المصري (ثانيا)

¹ بوخميس وناسة ص ... نفس المرجع

² قانون البيئة و التنمية المستدامة 10/03 المؤرخ 19 يوليو 2003 المادة 52 منه

بما أن المجال البحري هو المجال الذي تتواجد فيه السفينة في حالة حركتها أو في حالة رسوها وفي هذا النطاق تتنازع القوانين في حالة وقوع الخطر المتوقع من المؤمن، لذا يتوجب علينا معرفة هذا النطاق وكيف قسمه المشرع ليحدد التزامات جميع الأطراف العاملة و المتنازعة في هذا المجال.

أولاً- تقسيم لنطاق البيئة البحرية في التشريع الدولي

يقصد بالبيئة البحرية كل مساحات المياه المالحة التي تمثل كتلة متصلة بعضها ببعض متلاحمة الأجزاء سواء كان هذا الاتصال طبيعياً أو صناعياً ، وما تشتمل عليه هذه الكتلة من أوجه الحياة البحرية ، ويعتبر مصطلح البيئة البحرية أحد المصطلحات الحديثة نسبياً في فقه القانون الدولي ، فقد ظل المفهوم التقليدي للبحار سائداً حتى أعمال الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار التي عقدت في نيويورك وجنيف عام 1978 حيث استقر هذا المصطلح " البيئة البحرية "، والذي يتضمن في محتواه معني الحياة البحرية . كما تضمنها المبدأ الأول من مبادئ " مونتريال " التوجيهية لحماية البيئة من التلوث تعريفاً للبيئة البحرية : " المنطقة البحرية التي تمتد في حالة مجاري المياه- إلى حدود المياه العذبة، بما في ذلك مناطق تداخل أمواج المد و ممرات المياه المالحة".

إن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 إعتبرت البيئة البحرية نظام بيئي Ecosysteme ينصرف إلى الوسط البيئي البحري بكل ما يحتويه من كائنات حية في ظل الظروف المادية و المناخية، وكذلك العلاقات بين تلك الكائنات و علاقاتها بالظروف المادية المحيطة بها¹.

وقد جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ، فقسمت البحر إلى خمس مناطق ، تختلف التزامات الدول وحقوقها في كل منطقة بحسب الأوضاع القانونية التي تقرها الاتفاقية وهي :

1- البحر الإقليمي: وهو ذلك الجزء الملاصق لشاطئ الدولة ، والممتد نحو أعالي البحار ، وهذا الجزء يخضع لسيادة الدولة .

¹ على البارودي . القانون البحري الدار الجا74معية . بيروت 1988 ص.

2- المنطقة المجاورة المتاخمة: وهي الجزء الذي يبدأ من نهاية البحر الإقليمي في اتجاه أعالي البحار إلى مسافة محددة لا يجوز أن تمتد إلى أبعد من 24 ميلاً بحرياً من خطوط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي

3- المنطقة الاقتصادية الخالصة: وهي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له ، ولا تمتد مساحتها لأكثر من مائتي ميل بحري من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي .

4- الجرف القاري: وهو ذلك الجزء من قاع البحر والأرض الواقع تحت البحر ، والتي يبدأ تواجدها من حيث تنتهي المياه الإقليمية للدول الساحلية وتشكل امتداداً طبيعياً لأرض تلك الدولة تجاه قاع البحر .

5- أعالي البحار: وهذه المنطقة مفتوحة لجميع الدول سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية

ثانياً- تقسيم المشرع المصري لنطاق البيئة البحرية

أما المشرع المصري فلم يحدد ما المقصود بالبيئة البحرية، إلا انه تداركها في اللائحة التنفيذية لقانون البيئة المصري و التي عرفت مكونات هذه البيئة على النحو التالي:¹

1-خط الشاطئ :و هو الحد يصل اليه مياه البحر على اليابسة أثناء اعلى مد يحدث خلال فترة لا تقل عن 11 احد عشر عاما.

2-البحر الاقليمي : و هو مساحات من البحر التي تلي الشواطئ و تمتد في البحر لمسافة 12 ميل بحري مقاسة من الخط الاساس الذي يقاس منه عرض البحر الاقليمي طبقا لاتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار 1982²

1//المدة العاشرة من اللائحة التنفيذية لقانون البيئة المصري رقم 3 لسنة 1994

2/ د.صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار "دراسة لاهم احكام اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار"،دار النهضة العربية،القاهرة،الطبعة

²الثانية،2000،ص478

3/القانون البحري الجزائري

3- المنطقة الاقتصادية الخالصة :و هي المنطقة البحرية الممتدة فيما وراء البحر الاقليمي بمسافة مائتي ميل بحري مقاسة بخطوط الاساس.

4-البحر :و هو المساحات البحرية التي تقع وراء المنطقة الاقتصادية الخالصة.

ثالثا- تقسيم المشرع الجزائري لنطاق البيئة البحرية أما المشرع الجزائري فعرفه في المادة 136 قانون البحري الجزائري "الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس و في المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 136 من القانون البحري الجزائري"

يمكن تعريف الملاحة بالمكان الذي تتم فيه الملاحة مهما كان شكل النشأة و هذا ما اخذت به جل التقنيات البحرية و الفقه و القضاء لا يكتفيان في تحديد البحر كمعيار للملاحة بل في المياه التي تتعرض فيها السفينة للاخطارو التي املت وجود قواعد قانونية خاصة بالملاحة.و لذا تطرق الشرع الجزائري لمناطق الملاحة البحرية في لتشريع الجزائري.¹

1- المياه الداخلية : كما عرفت المادة 07 ق.ب.ج و المادة 08 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بأنها المياه الواقعة من جانب الخط الذي تتم فيه ابتداء من قياس-المياه الاقليمية و هي تضم الخلجان الصغيرة و الشواطئ التي تضم منطقة الساحل المغطى بأعلى مد من خلال السنة في ظروف جوية عادية. إن المياه الداخلية تخضع كل المخالفات و الجزاءات و الجرائم داخلها من طرف السفن أو البحار الى قانون الدولة و استثناءا تخرج السفن الحربية الأجنبية المرخص لها بالدخول فتخضع لقانون العلم أو قانون السفينة التي تحمل علم دولة ما المادة 590 ق. أ.ج.ج. تنص : (وفي المياه الداخلية تكون الملاحة قاصرة أو مخصصة على السفن الجزائرية ولا يجوز للسفن الأجنبية أن تمر في المياه الداخلية أو تدخل الموانئ الجزائرية إلا بإذن من السلطات الجزائرية .) المبدأ هو عدم وجود حقل مرور في المياه الداخلية.²

2- المياه الاقليمية: تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج اقليمها البري ومياها الداخلية الى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي و تمتد ايضا الى الحيز الجوي وكذا الى الأرض و

¹ عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، 1983 ص 18
² القانون البحري الجزائري

عرض بحرهما الاقليمي لا يتجاوز 12 ميل بحري من خطوط الأساس وتتمتع سفن جميع الدول بحق المرور في البحر الاقليمي ما دام لا يضر بالدولة الساحلية .

3- المنطقة المتاخمة : كل دولة ساحلية لها منطقة تمتد من بحرهما الاقليمي ولا يجوز أن تتعدى 24 ميل بحري تسمى بالمنطقة المتاخمة . و تمارس الدول مراقبة من أجل : منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية و الضريبية و المتعلق بالهجرة و الصحة ، ومعاقبة أي خرق للقوانين و المنطقة المتاخمة تخضع مبدئيا لحرية الملاحة .

4 اعالي البحار: تشمل جميع اجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة والبحر الاقليمي و المياه الداخلية وتخصص أعالي البحار للأغراض السلمية ولا تخضع أي جزء منها لسيادتها وحق الملاحة ممنوح لكل دولة سواء كانت ساحلية أم لا و تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط و تخضع لولايتها في أعالي البحار.

كما قسم المشرع الجزائري حسب القانون البحري يقتصر نطاق الملاحة على الملاحة¹ البحرية دون النهرية ، وتنقسم الملاحة البحرية الى :

أ/الملاحة البحرية لطول الرحلة .المادة 163 ق.ب.ج . وهي ثلاث مناطق

-الملاحة الساحلية على نطاق ضيق وهي ملاحة شاطئية تقوم بها سفن صغيرة الحجم لا تتعدى 300طن وتقتصر على السفن الجزائرية المادة 167 و 169 ق.ب.ج.

-الملاحة الساحلية وهي تتم داخل الحدود طولاً وعرضاً وتختلف من دولة لأخرى ففي القانون الجزائري و الانجليزي تتم في الموانئ الوطنية و الدولية ولها صورتان: ملاحة ساحلية وطنية وتتم بين موانئ وطنية . وملاحة ساحلية دولية وتتم بين موانئ دول البحر الأبيض المتوسط .² ملاحظة : هناك ملاحة ساحلية كبرى وطنية بين منائين واقعين على بحرين وطنيين مختلفين كما هو الحال في مصر. و هناك ملاحة ساحلية صغرى بين منائين ساحليين واقعين على

بحر واحد

¹Maurice-René Simonnet.la convention sur la haute mer. Paris.L.G.D.J 1966.P59

د.عبد الفتاح مراد .اصول القانون البحري .دار الكتب و الوثائق المصرية ط1 .1993.ص.23

ب/- الملاحة بين الملاحة الساحلية وبعيدة المدى:

الملاحة الساحلية

- من حيث شروط كفاءة الربان ففي الكفاءة تختلف الأولى عن الثانية
- من حيث التجهيز ففي الملاحة بعيدة المدى تتطلب تجهيزات اضافية تخضع لشروط سلطات المناء المتوجهة اليها السفن¹
- من حيث المصلحة الوطنية فالملاحة الساحلية للسفن الوطنية فقط الا اذا وجد اتفاق المادة 166 ق.ب.ج.

الملاحة البحرية بعيدة المدى : (أعالي البحار) وهي ملاحة الموانئ الأجنبية وتتم بين الموانئ الوطنية والأجنبية باستثناء الموانئ الواقعة في البحر الأبيض المتوسط فهي ملاحة ساحلية دولية فالمشرع الجزائري حذى حذو المشرع الإنجليزي في قانون 79/11/24 ج/الملاحة البحرية من حيث موضوعها : وتنقسم الى :²

- الملاحة التجارية : وهي التي تخصص لنقل البضائع و النقل البحري سواء قام به أفراد أو هيئة خاصة أو عامة وهي محتكرة للدولة بنص المادة 578 ق.ب.ج.
- ملاحظة : سفن البوليس (مراقبة السواحل ، الجمارك،المستشفيات ، التموين ، العسكرية، و الأطفاء.) لا تخضع لقانون ق.ب.ج. وتتمتع بحصانة قانونية وقضائية طبقا لمعاهدة بروكسل 1926/04/10 .

د - الملاحة غير تجارية

- أ-ملاحة الصيد: يطبق عليها ق.ب.ج. المواد 162،164،169 ق.ب.ج (1)
- ب-ملاحة النزهة: وهي من أجل الترفيه و تخضع ل ق.ب.ج. وكذا السفن الخاصة بالبحث العلمي ايما كان الغرض منها تجارية أو غير تجارية .
- الملاحة البحرية من حيث أهميتها : تنقسم الى.

¹هاني دويدار. الوجيز في القانون البحري. لجزء الاول : السفينة ، مكتبة و مطبعة الاشعاع 1993 ص 32

ج-ملاحة رئيسية و هي الأنواع السابقة .

د-ملاحة مساعدة وهدفها مساعدة السفن التي تقوم بالملاحة الرئيسية مثل سفن الارشاد و الاسعاف المادة 162 ق.ب.ج.⁽¹⁾

رابعاً: الأخطار و الحوادث البحرية

يقف الإنسان من الأخطار التي يواجهها موقف التحدي للمحافظة على حياته و دخله فيستعين بكافة الوسائل التي تمكنه من تجنب وقوع أي خسارة ، وفي واقع الأمر لا يمكن اعتبار الخطر مشكلة الا إذا فشل الإنسان في توقعه ، بل أنه يصبح في هذه الحالة من أهم المشكلات التي يمكن أن يهدد استقراره النفسي و المالي .

قبل التطرق للحوادث البحرية يجب معرفة الخطر في عملية التأمين والذي يعتبر الحجر الأساس و العنصر الرئيسي للعملية برمتها،حيث يمثل محل وثيقة التأمين البحري و الذي يترتب على ابعاده ابطال العملية التأمينية بأكملها. إذا المقصود بالخطر في التأمين البحري هو تلك الحوادث التي ان وقعت ألزمت المؤمن بتعويض الخسارة الناشئة عنها

و يقصد بالخطر بأنه الحوادث التي ترافق النشاط البحري و عادة تؤدي الى هلاك المال او تلفه² و هناك من يرى أن الخطر البحري هو الأضرار التي تصيب السفينة أو البضاعة بسبب الأخطار البحرية ، و يعتبر الخطر بحريا اذا وقع في البحر بصرف النظر عما اذا كان الخطر ناشئاً من البحر او غيره بسبب وجود الأشياء المؤمن عليها فمجل القول أن عنصر الخطر من أهم العناصر في التأمين البحري و عملية التأمين البحري أصلها الخطر .

حينما نقول أنواع المخاطر البحرية فهذا لا يعني ان صفة تلك المخاطر ومكان تحققها بالكامل هو البحر ولكن المقصود من التسمية هي المخاطر التي تتحقق في البحر وعلى اليابسة حيث

1-قانون البحري الجزائري

2- زبوج سامية نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري ملتقى المنازعات البحرية 02 و 2009/05/03 وهران ص3

² كومانتي لطيف جبر، القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان الاردن، الطبعة الثانية ص 259

أن الرحلة غالباً ما تكون من جزئين جزء بحري وجزء بري وتبعاً لذلك فإن المخاطر قد تحققت في الجزء البحري وقد تتحقق أثناء وجود البضاعة على اليابسة ولهذا السبب فإن تصنيفنا للمخاطر سيكون على النحو التالي:

1. مخاطر البحري Sea Perils ومن التسمية فإن المقصود بها المخاطر ذات الصلة الطبيعية في البحر كهياج البحر والانواء البحرية العواصف الصواعق في البحر أي انها ذات مصدر ومنشأ طبيعيين.

2. مخاطر في البحر Perils in sea ومن تسميتها فإن مصدرها ومنشأها ليس طبيعياً ومن امثلتها التصادم البحري، لصوص البحر، القراصنة، الحرب، وغيرها من المخاطر التي ليس مصدرها طبيعياً.

3. مخاطر المختلطة Mixed Perils وهي من التسمية تشمل النوعين المذكورين اعلاه إضافة إلى المخاطر التي قد تتعرض لها البضاعة على اليابسة سواء في موانئ التحميل أو التفريغ أو خلال الجزء البري الكامل للرحلة كخطر السرقة وتدهور الشاحنة أو احتراقها أو انهيار الجسور التي تمر من فوقها أو تصادمها أو سرقة البضائع أو أي خطر قد يتحقق أثناء ذلك الجزء البري المكمل للرحلة البحرية وايضا هناك الجنوح أو الاصطدام بجسم ثابت في عرض البحر أو جبل جليدي كما قد ينتج عن قيام السفينة بمساعدة أو انقاذ سفينة اخرى ، وقد يحدث أن يضطر ربان السفينة الى التضحية بجزء من البضائع لإنقاذ السفينة و يسمى هذا الحادث بالخسائر البحرية المشترك ما يعرف باللغة الاجنبية و التقنية. Les avaries communes ou bien la responsabilité civile croisée¹ و هي ما عرفه المشرع الجزائري في القانون البحري الوارد في المادة 300 بقوله "تعد خسائر مشتركة كل تضحية أو كل مصروف غير عادي انفقه الربان أو شخص آخر قائم مقامه بصفة إختيارية و معقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك و كذلك البضائع الموجودة على متنها و شحناتها."² و كذلك قواعد يورك او قواعد مؤتمر هامبورغ لسنة 1974³ . عند حدوث الخطر البحري وعندما يشعر الربان بالخطر المحدق بالسفينة و حمولتها تجده يضطر الى التخلص من جزء من السلع

¹ HARALAMBIDIS.Des caracteres distinctifs des avaries communes et du fondements de la contribution à ces avaries.Paris 2eme edition 1924 page 12

² القانون البحري الجزائري

³ قواعد هامبورغ. 1947

المحمولة على سطح السفينة و الاقرب الى الجدار الخارجي نحو البحر فترمى البضاعة في المياه حتى تنجو الارواح و بقية البضائع المحمولة،و لكي يتم العمل بهذه بنظرية الخسائر المشتركة .يجب توفر الشروط التالية :¹

- أ) **الشرط الأول:** أن يقوم الربان أو من يقوم مقامه بتضحية إختيارية معقولة في صورة رمي البضائع او إتلافها او استعمالها كوقود لإستكمال الرحلة،او اللجوء الإضطرابي الى الرسو في ميناء غير منصوب عليه درءا للخطر .
- ب) **الشرط الثاني:** ان تكون التضحية الإختيارية ناتجة عن خطر جدي مضمون يجعل الربان أمام الإختيار بين الضرر الاقل خسارة او الاكبر كهلاك السفينة و ما عليها .
- ت) **الشرط الثالث:** أن تكون التضحية من أجل نجاة و سلامة الرحلة كلها فلولاً التضحية لكانت الخسارة عامة

أن معظم التجارة العالمية تعتمد على عمليات النقل البحري، فيجد التاجر نفسه عند عملية النقل أمام أخطار بحرية قد تتسبب في خسائر جسيمة تقدر بمبالغ ضخمة كما أن تكلفة النقل في حد ذاتها مرتفعة القيمة علما أن الأضرار التي تلحق بالسفينة وحمولتها قد تأتي على جزء منها أو قد يكون هلاك كلي ومما يزيد الطين بله صعوبة معالجة الأضرار الناجمة عن الخطر البحري حال حدوثه يفاقم من جسامتها ، الأمر الذي يدفع التاجر الى ايجاد نظام من شأنه التخفيف من عبئ الخسائر التي يتعرضون لها. كما تعتبر الحوادث البحرية التي تتعرض لها السفن من المخاطر البحرية التي تسبب أضرار في السفينة و من ذلك التصادم البحري أو الجنوح أو الاصطدام بجسم ثابت في عرض البحر أو جبل جليدي كما قد ينتج عن قيام السفينة بمساعدة أو إنقاذ سفينة أخرى ، وقد يحدث أن يضطر ربان السفينة الى التضحية بجزء من البضائع لإنقاذ السفينة و يسمى هذا الحادث بالخسائر البحرية المشترك.

¹ la pollution en méditerranée: un réel sujet d'inquiétude, Rapport fait et présenté par la commission des affaires étrangères sur les projets de lois adoptés par le SENAT , Assemblée nationale, Magazine édité par l'assemblée française , N° 2762, du 20/12/2000, P 05

¹ Michel VOULCHKEL, Aspects juridiques de la protection du milieu marin en droit public interne, Rapport sur la protection du milieu marin-Aspects juridiques- Association campus marée, édition l'harmattan, France, P 38

ويعتبر التصادم البحري من أكثر الأخطار التي من المتوقع حدوثها ومن الممكن التأمين عليها وذلك لجسامة الخسائر و المبالغ المالية الكبيرة التي يتحملها الأطراف عند حدوث هذا الخطر كما أن للتصادم البحري شروط أهمها:

يجب أن يقع التصادم بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية و مركب ملاحية داخلية بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم¹

أن يكون هناك ارتباط مادي بين المنشأتين العائمتين، وقد تناولت معاهدة بروكسل لعام 1910 هذا المفهوم حيث اعتبرت أن مجرد قيام السفينة بحركة أو بأغفالها عن حركة أو عدم مراعاتها للانظمة البحرية يعتبر في حكم التصادم .

و هناك أنواع متعددة للتصادم البحري²:

-التصادم الناشئ عن حادث عرضي: يعتبر التصادم عرضيا اذا حدث رغم اتخاذ جميع التدابير و الاحتياطات اللازمة لتجنبه

-التصادم الناشئ عن قوة قاهرة : وهو غير المتعمد والذي لايمكن التنبأ به من ثم لا يمكن تجنبه أو تقاديه بممارسة العناية و المهارة و نتج عن قوة قاهرة مثل الإرتفاع المفاجئ للموج أو الضباب الكثيف.

-التصادم الناشئ عن أسباب مشكوك فيها : الذي لا يمكن تعيين سببه بدقة مما يتعذر القاء تبعة المسؤولية على احدى السفن المتصادمة ، و ذلك لتناقض التقارير البحرية وعدم اثبات وجود القوة القاهرة و من ثم تتحمل كل سفينة ما اصابها من ضرر .

التصادم بسبب خطأ لإحدى السفينتين : اذا كان التصادم بسبب خطأ احدى السفن يتوجب عن المسؤول التعويض عن الأضرار وهي أكثر الحالات شيوعا.

لخضر زازة .الوضع القانوني للسفينة في المناطق البحرية المختلفة. دراسة في ضوء القانون الدولي الجديد للبحار .رسلة ماجستير جامعة وهران 1999 ص 37 و ما يليها

²حمد عبد الفتاح، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه -دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية 2003ص27

-التصادم بسبب خطأ ربان السفينة وذلك بسبب الإهمال أو التقصير أو حتى يكون الخطأ عمدي و يدخل في حكم خطأ الربان الذي يرتكبه كل من مالك السفينة أو تجهزها كأن يترك السفينة تبحر قبل استكمال إصلاحها و تجهيزها بالكامل.

-التصادم بسبب خطأ مشترك : وهو الخطأ الذي يحدث نتيجة إهمال كل من رباني السفينتين كمخالفة قواعد مرور السفن الخاصة بمنع التصادم وتحمل كل سفينة المسؤولية عن التصادم بنسبة خطأها أما اذا تعذر تحديد نسبة الخطأ لكل منهما يتم جبر¹

الضرر بالتضامن طبقاً للقواعد العامة.و يعتبر التصادم البحري من أخطر الحوادث البحرية التي بإمكانها إحداث أضرار بالغة على البيئة البحرية و خاصة إذا كانت السفينة ناقلة من ناقلات النفط، مهما كان حجمها سوف تحدث نتائج كارثية على البيئة. تلوث السفن المجاري المائية والمحيطات بطرق عدة مثل النفط أو المواد الكيميائية من الناقلات، وتصاعد ثاني أكسيد الكبريت وتسرب أكسيد النيتروجين و ثاني اكسيد الكربون و أسود الكربون إلى الغلاف الجوي من عوادم الناقلات. إضافة إلى التخلص من مخلفات ناقلات البضائع بإلقائها في الموانئ والمجاري المائية والمحيطات. تتسبب السفن أيضاً في التلوث الضوضائي الذي يسبب اضطراباً للحياة الطبيعية، كما يؤدي إفراغ مياه الموازنة إلى انتشار الطحالب الضارة و غيرها من الانواع ؛، مما يشكل مخاطر على الصحة العامة والبيئة.

فقد برزت على الساحة الدولية ومنذ بداية القرن الحالي مشكل تسرب النفط ومشتقاته والأخطار التي يسببها للبحر ، خاصة وأنه مصدر رئيسي للطاقة يحتاج المتعاملين به لنقله من موطن استخراجها إلى أماكن استهلاكه .وقد أثبتت الدراسات العلمية أن حوالي مليوني طن من النفط تقذف سنوياً في البحار محدثة تلوثاً بحرياً كبيراً ، هي موزعة بالنسب التالية:²
- نسبة 10 % تقذف في البحر نتيجة غرق البواخر والناقلات.

¹ أحمد عبد الفتاح، مرجع سابق، ص29

² زيدان هندي عبد الحميد ومحمد إبراهيم عبد الويد ، الملوثات الكيميائية والبيئة ، دار العربية للنشر والتوزيع ، لبنان ، 1996، ص 278 وما يليها.

- نسبة 35 % تقذف في البحر نتيجة تنظيف خزانات ناقلات النفط.
- نسبة 7,5 % تقذف في البحر نتيجة الأبحاث والتنقيب الجاري في البحار.
- نسبة 2,5 % تقذف في البحر نتيجة استعمال الزيوت المحروقة.
- نسبة 45 % تقذف في البحر من الصناعات النفطية الكيميائية ومصافي النفط المقامة على السواحل.¹

وقد حسب العلماء أن مقدار 10 غرامات من النفط فقط في متر مكعب واحد من مياه البحر يكون كافيا لقتل بيض السمك الموجود في هذا المتر المكعب ويتسبب وجود البقعة النفطية في قتل الأسماك الصغيرة بدرجة أولى وقد وجد أن قطرة نفط التي يبلغ قطرها 0.0001 مللتر تعزل الماء عن أكسجين الهواء الجوي وتغير² عملية التبخر ولعل أكبر مأساة هي تلك التي تحدث نتيجة قتل البلانكتونات فبدون هذه العوالق البحرية تستحيل الحياة في البحر حيث تتغذى عليها غالبية الأسماك و الحيوانات البحرية و هذه الأحياء تتكاثر بسرعة مذهلة و يستطيع الكيلوغرام الواحد منها أن يتحول خلال 17 يوم فقط³

الى 150 مليون طن وهكذا فان قتل هته الأحياء الدقيقة نتيجة التلوث النفطي يعني حرمان الأحياء البحرية من المصدر الأساسي لغذائها و علاوة على ذلك فان هذه البلانكتونات تقوم بدور رئيسي في توفير الأكسجين وربما لا يعلم الكثير بأن الكمية الرئيسية من أكسجين الهواء الجوي لا تولدها الأشجار الضخمة انما تولدها العوالق المائية الصغيرة جدا.

المطلب الثاني

¹ la pollution en méditerranée: un réel sujet d'inquiétude, Rapport fait et présenté par la commission des affaires étrangères sur les projets de lois adoptés par le SENAT , Assemblée nationale, Magazine édité par l'assemblée française , N0 2762, du 20/12/2000, P 05

¹ Michel VOULCHKEL, Aspects juridiques de la protection du milieu marin en droit public interne, Rapport sur la protection du milieu marin-Aspects juridiques- Association campus marée, édition l'harmattan, France, P 38

² 2- Ch. Alexandre Kiss et Jean Pierre Beurier, droit international de l'environnement, 2em édition , édition pedone , 2000 , France , p 153

أثار التأمين من المسؤولية في عقد التأمين البحري

ويندرج تحته هذا المطلب إلتزامات المؤمن له، " مالك السفينة" في (الفرع الأول) و إلتزامات المؤمن "شركة التأمين" في (الفرع الثاني)

الفرع الأول

إلتزامات المؤمن له مالك السفينة

و يتضمن تجاه الطاقم و الركاب في(أ) مسؤولية مالك السفينة تجاه البضائع المنقولة في (ب) ومسؤولية مالك السفينة تجاه الطرف في (ج) تناولت في هذا الفرع مسؤولية مالك السفينة تجاه الطاقم أي الموظفين و الركاب أي الأشخاص و أمتعتهم.

أولاً- مسؤولية مالك السفينة تجاه الطاقم و الركاب

إن مالك السفينة يعتبر مسؤولاً عن رعاية وسلامة طاقم السفينة الذين قام بتوظيفهم، هذا¹ التأمين يغطي التعويضات والأجور الناتجة عن الإصابة الجسدية أو الوفاة لأي بحار من طاقم السفينة وكذلك المصاريف الطبية والمصاريف المتعلقة بإعادة ترحيل الشخص المصاب أو المريض إلى وطنه، ومن ثم إلى السفينة مرة أخرى، إضافة إلى ذلك المصاريف المترتبة عن توظيف بديل عن الشخص المصاب أو المريض. إن هذا التأمين يغطي أيضا المسؤولية تجاه الأشخاص وأمتعتهم من غير طاقم السفينة مثل ركاب السفينة، وكما ذكرنا إن تأمين الحماية والتعويض واسع فانه يمتد ليغطي المصاريف الناتجة عن تسلل أشخاص خلصة إلى السفينة بغية الهجرة إلى بلد آخر، وهذا يشمل المصاريف الناتجة عن انحراف وجهة السفينة بقصد إنزال المتسللين ومصاريف أخرى

ثانياً- مسؤولية مالك السفينة تجاه البضائع المنقولة

هذا الفرع يتناول مسؤولية مالك السفينة اتجاه البضائع المشحونة على ظهر السفينة كيف يتم شحنها بطرق سليمة حتى تصل أصحابها حسب المواصفات العقدية المتفق عليها في العقد إما من الميناء للميناء أو حتى مستودعات المشتري حسب الاتفاق.

¹ Abdelmadjid. OLMANE. Les Techniques Des Assurances. IAHEF.EDT.2016.P.16....

حيث أن مالك السفينة مسؤول عن إيصال البضائع سليمة إلى الوجهة المحددة، فإن هذه التغطية توفر حماية لمالك السفينة في حال حدث نقص في البضاعة أو في حال خسارة البضاعة بالكامل، أو تضرر البضاعة بسبب إهمال مالك السفينة أو أي مسؤولية قد تنتج عن خرق أو إهمال أو عجز من قبل مالك السفينة أو من ينوب عنه في الالتزام بالتحميل والتفريغ والتخزين والرعاية، بالشكل الصحيح أو بسبب عدم أهلية السفينة للإبحار أو عدم كفاءة السفينة بالرجوع للقانون الانجليزي بحكم أنه الأصل لم يحدد طبيعة البضائع المؤمن عليها بل تركها للمتعاقدتين مكتتبي التأمين، لتصنيفها إلى ثلاثة أصناف حسب طبيعة و نوعية و مدى قابلية البضاعة للتلف، و هذا التصنيف تفتقد إليه التشريعات العربية.

إما بالنسبة للجزائر، اعتمدت في تأمينها على البضائع المنقولة بحرا على كتيب يصنفها إلى أرقام بحسب طبيعتها ونوعيتها و سرعة تلفها، و هذا التصنيف يقسم إلى قسمين بالنظر إلى طبيعة التأمين البحري، إذا كان على كافة الإخطار Tous risque، و كذا التأمين بخصوصية " FAP-SAUF"¹ مدونة فيما يسمى بـ " Tarif Maritime"، و التشريع الجزائري الداخلي لم يتطرق لتعريف البضائع القابلة للتأمين البحري، بل تركها للمعاهدات الدولية الخاصة التي صادقت عليها.

فالمعاهدة الدولية لسندات الشحن لبروكسل 25 أوت 1924، المعدلة بالبروتوكول 1968، عرفت "البضائع تشمل الأموال و الأشياء و البضائع و المواد من أي نوع كانت، عدا الحيوانات الحية و المشحونات التي يذكر في النقل البحري أن نقلها يكون على ظهر السفينة، و تكون نقلت فعلا بهذه الطريقة".²

أما بالنسبة للبضائع الخطيرة، فقد خصصت لها معاهدة همبورغ قواعد خاصة، بها بالنص عليها في المادة 12، و التي تلزم الشاحن بالتصرح بها، من ان يأخذ الناقل البحري الاحتياطات اللازمة لذلك، من إنزالها أو إعدامها لأنها تشكل خطورة على السفينة و الأموال المنقولة، دون أي إلزام الناقل بالتعويض تماشيا مع معاهدة روتردام 2008. و بالنسبة للتشريع الجزائري سواء في وثيقة التأمين البحري الجزائرية على البضائع³، لم تذكر هذه البضائع ضمن

¹ Voir les contrats d'assurances maritimes et le traité maritime de Réassurance qui font foi

² أنظر " tarif maritime " المعمول به من طرف شركات التأمين الوطنية مثل CAAR ET SAA في عقد التأمين المخاص ب

الوثيقة التأمين البحري الجزائرية على البضائع المؤرخة في 16.03.1989 تحت تأشيرة وزارة المالية رقم 15

البضائع الخاصة، و لا قانون التأمين الجزائري 138، مما يستخلص إن هذه البضائع تكون محل اتفاق بين أطراف العقد.

ثالثا-المسؤولية تجاه الطرف الثالث THIRD PERSON

هذا الفرع يتناول مسؤولية مالك السفينة اتجاه الغير و ما يترتب على مالك السفينة اتجاه الطرف الثالث وما يترتب عن إحداث الضرر له و كيف لمالك السفينة أن يتخلص من حمل رجوع الغير عليه على عاتق شخص آخر بإمكانه تحملها عنه و هو المؤمن بموجب عقد تأمين.

يغطي هذا القسم التكاليف التي قد تنتج عن تضرر و معاناة أي فرد أو شركة غير مشمولة بأي عقد مع مالك، السفينة نتيجة لخطأ ارتكبه مالك السفينة. مثال على هذه التكاليف مطالبات التلوث والاصطدام بسفينة أخرى، أو بجسم آخر والإصابات الشخصية. تغطية التصادم مع سفينة أخرى لها معالجة خاصة تحت تأمين الحماية والتعويض، الذي يدفع التعويضات والمصاريف الناتجة عن التصادم إلى حد بحيث لا تكون هذه المسؤولية مغطاة تحت تأمين جسد السفينة.

كما هو معروف يمكن تغطية مسؤولية التصادم مع سفينة أخرى (أضرار السفينة الأخرى والممتلكات التي عليها فقط) تحت تأمين جسد السفينة ويكون محدودا بثلاثة أرباع ($\frac{3}{4}$) فقط والربع ($\frac{1}{4}$) المتبقي يتم تغطيته عن طريق أندية الحماية والتعويض و يعرف وهذا الدفاع و المتابعة ب (clause de recours). يمكن تغطية هذه المسؤولية بالكامل ($\frac{4}{4}$) تحت وثيقة الحماية والتعويض (P&I Clubs)، وذلك لتقادي أي نزاع أو اختلاف بين مؤمنين السفينة وأندية الحماية والتعويض¹. و تختلف طريقة النقل بحسب الاتفاق أن تكون، في العنابر في المقدمة pore castle أو في المؤخرة poop أو في غرف السطح Deck house أو في السطح المحمي shalter deek أو في سطح السفينة.

. Abdelmadjid OLMANE OP.CIT. PAGE.18....

.R. bakkour l'assurance corps maritime 7eme edition IAHEF 2016 P 5

يلتزم المؤمن له في الوثيقة المقترحة بإبلاغ المؤمن بالشحنات التي ذكرها كما يلتزم المؤمن التأمين عليها". وذلك ما ورد في نص المادة 140 من الامر 07/95¹

الفرع الثاني

إلتزامات المؤمن تجاه المؤمن له

ترتب العقود الملزمة للجانبين مثل عقد التأمين البحري الذي تكون وثيقة التأمين القائمة احد الاشكال المعبرة عنه حقوقاً والتزامات متقابلة ، فالمؤمن له يكون ملتزماً بدفع قسط التأمين وتقديم الاقرار الخاص بكل شحنة داخلية ضمن نطاق التغطية التأمينية للوثيقة القائمة في الفترة المحددة في عقد التأمين او الفترة التي يحددها القانون ويلتزم كذلك بالمحافظة على حقوق المؤمن، اذ ان المؤمن يقع عليه التزام ، وهو قبول التأمين على البضائع التي قُدم الاقرار الخاص عنها من قبل المؤمن له. لذلك لا بد من التعرف على هذا الالتزام من خلال معرفة الاسباب الموجبة لهذا الالتزام، وما هو الجزاء المقرر في حالة مخالفة المؤمن لهذا الالتزام.

-المؤمن ملزم بقبول التأمين على جميع الشحنات أكدت التشريعات على وجوب قيام المؤمن بقبول جميع الشحنات التي تكون ضمن الوثيقة القائمة، وهي محقة في هذا الأمر، بينما نجد أن القانون الانكليزي لعام 1906 لم يرد فيه نص صريح يؤكد هذا الالتزام، وربما اعتمد على الغرض المعروف من إنشاء الوثيقة القائمة والتي كان الاصل من انشائها هو التأمين على جميع الشحنات، التي تكون لحساب المؤمن له او لحساب الغير، فلم يجد حاجة الى ذكر هذا الالتزام بنص صريح. أمّا مشروع الشرع الجزائري فقد نص على تحمل المؤمن التزامه لتعويض جميع شحنات المؤمن عليها بموجب عقد التأمين و ورد ذلك في نص المادة 132 من الامر 95/07 و المدة 133 و نص المادة 134 من نفس الامر² اما المشرع في

¹ المادة 140 من الامر 07/95 تنص " يجب على المؤمن له في وثيقة التأمين المفتوحة ان يصرح : 1 أي ارسال لحسابه 2 أي ارسال تم لحساب لغير و تعهد فيه المؤمن له"

² المادة 132 من الامر 95/07 "يضمن المؤمن تعويض الاضرار بجميع انواعها التي تترتب على المؤمن له، في حلة طعن الغير عليه، نتيجة اصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة اخرى او مبنى او أي جسم ثابت او متحرك او عائم بإستثناء الاضرار اللاحقة بالأشخاص". وورد في المادة 133 من نفس الامر الزامية المؤمن لكل حادثهما كان عدد الحوادث ما دامت خلال مدك التأمين و في الفقرة الثانية من نفس المادة اعطى الحق للمؤمن في التفاوض مع المؤمن له بخصوص دفع قسط تكميلي بعد الحادث.

خسارة جسيمة، ذلك لان عقد التأمين في الأصل يحتمل الخسارة والربح في وقت واحد. لذلك كان لابد على المؤمن أن يتخذ الوسائل التي يمكن أن يلجأ إليها في مثل هذه الحالة مثل قيامه بإعادة تأمين الشحنات.

ثانيا : جزاء إخلال المؤمن بالتزامه

أن القانون ألزم المؤمن بقبول التأمين على جميع الشحنات، ولكن اذا رفض المؤمن التأمين على إحدى أو بعض هذه الشحنات، فما هو الجزاء الذي يمكن ان يتخذ في مثل هذه الحالة؟¹

وإذا كان المشرع قد نص على التزام المؤمن بقبول التأمين على جميع الشحنات التي شحنت لحساب المؤمن له، ولحساب الغير ما دامت هناك مصلحة له (للمؤمن له) فيها، لكنه لم يحدد الجزاء القانوني الذي لابد إن يتخذ في حالة إخلال المؤمن بهذا الالتزام. ويبدو أنه قد أحال هذا الأمر إلى القواعد العامة التي تقضي ، انه في العقود الملزمة للجانبين إذا اخل احد الطرفين بالتزامه، فانه يحق للطرف الآخر فسخ العقد مع المطالبة بالتعويض الذي يتناسب مع الضرر الذي الحق بالمؤمن له من جراء هذا الإخلال. ولكن هل من مصلحة المؤمن له المطالبة بفسخ عقد التأمين في الوقت الذي هو فيه قد أطمأن في الحصول على تغطية تأمينية لجميع شحناته المستقبلية من دون استثناء، بعد أن صدر قبول من قبل المؤمن؟ من الطبيعي أن لا يكون طلب الفسخ من مصلحة المؤمن له، لذلك نعتقد انه مثلما وضع القانون عقوبات صارمة على المؤمن له بسبب اخلاله بالتزامه بتقديم الاقرار عن جميع الشحنات، فانه لابد ان يتم وضع حكم صارم يلزم المؤمن بقبول التأمين على جميع الشحنات ايضاً وبدون استثناء. ذلك نرى انه يجوز للمؤمن له في حالة رفض المؤمن قبول التأمين على إحدى الشحنات -دون اي عذر يذكر- انه يطلب التأمين على هذه الشحنة لدى شركة تأمين أخرى، وعلى نفقة المؤمن الذي تعاقد معه على إصدار وثيقة تأمين عائمة. وذلك طبقاً للقوانين الدولية المعمول بها في هذا المجال.

التزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين إلى المؤمن له أن قيام المؤمن بإصدار وثيقة التأمين (أيا كان نوع هذه الوثيقة) هو تعهد صريح من قبله بالقيام بتعويض المؤمن له عما أصابه من ضرر،

و في المادة 134 جاء استثناء عدم ضمان التعويض بالنسبة بالنسبة للاخطار يضمنها العقد او يختار التخلي عليها .مثل الفقدان الكلي....

¹ Les obligations et les exclusions dans les conditions générales de la police maritime d'abonnement

بسبب تعرض البضاعة المؤمن عليها لأي خطر تم التأمين عليه من قبل المؤمن، والذي يؤدي بطبيعة الحال إلى فقدان البضاعة نفسها أو قيمتها بصورة كلية أو جزئية. وقد عبرت م(132) و 137 من قانون التأمين جزائري عن تعويض المؤمن له اذ نصت على "التأمين عقد به يلتزم المؤمن ان يؤدي الى المؤمن له والى المستفيد مبلغاً من المال او ايراد مرتباً او اي عوض مالي اخر في حالة وقوع الحادث المؤمن ضده وذلك في مقابل اقساط او اي دفعة مالية اخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن". واذا كان الغرض من التعويض هو جبر الضرر، فإن هذا الغرض لايطبق في حالة التأمين على البضائع المنقولة بحراً. إذ أنّ هناك مبلغ معين يتفق عليه مسبقاً، يكون المؤمن ملتزماً بدفعه عند تعرض البضاعة للخطر المؤمن منه. وبذلك نجد ان هذا الامر يعدّ خروجاً عن المبدأ المعروف في التعويض. إلا أنه جائز لاسيما وان المؤمن له قد اصدر موافقته منذ البداية على هذا المبلغ، وبذلك يتم اعادة تقدير قيمة البضاعة عند تحقق الخسارة. ويتضح هذا في المادة الاولى من قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة 1906 التي نصت عند تعريفها لعقد التأمين على "1 عقد يتعهد المؤمن بموجبه بتعويض المؤمن له بالطريقة والمدى المتفق عليها عن الخسائر البحرية". ونجد أنّ البند الخامس من بنود شروط مجمع التأمين في لندن المستعمل في العراق، والذي يرفق مع وثائق التأمين البحري بضائع قرر المبدأ نفسه والذي نصّ على ".....يتعهد بدفع المبلغ المؤمن به لاي طرد او لاية طرود قد تفقد كلياً.....". ومن هذا المنطلق نرى ان يستعمل مصطلح مبلغ التأمين بدلاً من مصطلح التعويض، على وصف أنّ المؤمن يلتزم بدفع المبلغ المتفق عليه ، حتى وان لم يكن هذا المبلغ مُجبراً للضرر. وهناك من يرى ان قيام المؤمن بدفع المبلغ المثبت في وثيقة التأمين امر منتقد، اذ ان هذا الامر يؤدي الى قيام المؤمن له متعمداً بالحاق الضرر بالبضاعة المؤمن عليه، او ان يعتمد بالاخلال بالتزامه بتقليل الخسائر التي تلحق بالبضاعة، عندما تنخفض قيمة البضاعة المؤمن عليها. لذلك لا بد من أن يحدد التعويض في حدود الأضرار الحقيقية التي لحقت المؤمن له.

وإنّ التزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين مرتبط في الواقع بتوافر اركان ثلاثة وهي:

1- تحقق الخطر المؤمن منه.

¹ قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة 1906

2- تضرر البضاعة المؤمن عليها.

3- العلاقة السببية بين الخطر والضرر.

أولاً : تحقق الخطر المؤمن منه

ان تعرض البضاعة المؤمن عليها بموجب الوثيقة العائمة لخطر ما لا يعني ان المؤمن يكون مسؤولاً عن دفع مبلغ التأمين للمؤمن له، اذ يشترط في الخطر الذي يحول التزام المؤمن السلبي الى ايجابي (دفع مبلغ التأمين) ، ان يكون خطراً مؤمناً منه اي خطراً تم الاتفاق على التأمين عليه من قبل طرفي عقد التأمين (المؤمن - المؤمن له)، لذلك يشترط فيه:

ثانياً: الخطر مشمولاً بالتأمين

1. أن يكون الخطر الذي الحق الضرر او التلف بالبضاعة من الاخطار المشمول بالوثيقة العائمة، وبعبارة اخرى ان لا يكون هذا الخطر من الاخطار المستثناة بنص صريح، سواء من خلال اتفاق الطرفين على استبعاده او بنص القانون.
2. ان يتحقق الخطر اثناء سريان الوثيقة.
3. يجب ان لا يكون للمؤمن له او للمستفيد دخل في تحقق الخطر المؤمن منه، وذلك حتى لا يكون عقد التأمين البحري وسيلة للحصول على الربح المادي من جراء احداث الخطر المؤمن منه والحاق ضرر بالبضاعة، وبعد ذلك يتم الحصول على مبلغ التأمين هذا من ناحية ، ومن ناحية اخرى نجد ان النظام العام لايجيز التأمين ضد الفعل او الخطأ العمدي، لأن في ذلك تشجيع على القيام بالحوادث العميدة

ثالثاً : تضرر البضائع المؤمن عليها¹

يمكن تعريف الضرر بانه كل تلف او هلاك او عبء يقع على البضائع المشمولة بالتغطية التأمينية ينشأ بشكل مباشر عن تحقق خطر . ويلتزم المؤمن ضمان نتائجه بموجب شروط العقد والذي يلحق الخساره او الضرر بالمؤمن له. من خلال هذا التعريف ، نجد ان الضرر الذي يصيب البضاعة المؤمن عليها لا بد من ان تتوافر فيه شروط معينة، وهي:

¹ بو كعاب العربي . الوجيز في الققانون البحري الجزائري ار الغرب للنشر و التوزيع . ط. 2002. ص 12 و ما يليها

1. ان يكون الضرر اصاب البضاعة محل التأمين.

2. ان ينشأ عن خطر مؤمن منه.

3. أن يلحق خسارة بالمؤمن له

وفيما يخص الشرط الأخير وهو شرط الخسارة، نجد ان الخسارة التي هي عبارة عن انتقاص في الذمة المالية للمؤمن له نتيجة تضرر البضاعة بسبب تحقق الخطر المؤمن منه، وهذه الخسارة ليست على وتيرة واحدة فهي اما ان تكون خسارة جزئية او خسارة كلية.

أ-الخسارة الجزئية

وهي الخسارة المادية التي تنشأ عن تضرر محل التأمين ، ولكن بصورة جزئية مع بقاء الجزء السالم من البضاعة صالح للاستعمال ومحافظ على خواصه الاساس، مثل تعرض شحنة من المكائن والآلات لخطر يؤدي الى تلف بعض هذه الاجهزة من دون ان يؤثر على جميع الشحنة ككل.

ب-الخسارة الكلية / وهي على نوعين¹

-خسارة كلية حقيقية : ويقصد بها الهلاك او التلف الكلي للمال المؤمن عليه بشكل لايرجى من البضائع اية فائدة تذكر ، او لايمكن الانتفاع منها ، وذلك اما بسبب انعدام محل التأمين، كما لو احترقت البضاعة او غرقت، او ان تتعدم الخصائص الاساسية لتلك البضاعة، مثل ان تفقد البضاعة نوعيتها وصفاتها الاصلية، وبذلك لايمكن استعمالها للغرض الذي اوجدت من اجله مثل تعرض شحنة من الحبوب للتلف بسبب الرطوبة.

- الخسارة الكلية التقديرية (الحكمية): هي حالة متوسطة بين وصول البضاعة سالمة وبين هلاكها او تعرضها للتلف، مما يؤدي ذلك بدوره الى اضطرار المؤمن له ترك (التخلي)² عن البضاعة للمؤمن، لذلك نجد ان الاساس الذي يُعتمد لوصف الخسارة حكمية ، هو اصابة البضائع بتلف، وكانت تكاليف اصلاح هذا التلف وتكاليف ايصالها للميناء النهائي تزيد على

¹ بوكعاب العربي مرجع سابق ص 22

² حمدي غنيمي: محاضرات في القانون البحري الجزائري ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر 1983

قيمتها عند الوصول. ويجب على المؤمن له ان يخطر المؤمن عن رغبته بالتخلي عن البضاعة، من اجل ان تتخذ شركة التأمين الاجراءات اللازمة للمحافظة على ما تبقى من البضاعة واستلامه. ويمكن ان ينظر الى الخسارة من منظور آخر وتقسيمها الى خسارة خاصة و عامة. فالخسارة الخاصة: هي الخسارة التي تقع على عاتق المؤمن له وحده من دون سواه، والتي تصيب البضاعة المؤمن عليها سواء اكانت تلك الاصابة جزئية ام كلية. وفيما يخص القانون المصري فانه لم يتطرق الى احكام الخسارة الخاصة بل اكتفى بالاشارة الى شروط الخسارة العامة. أما قانون التأمين البحري الانكليزي فقد عرف الخسارة البحرية الخاصة موضحاً في هذا التعريف المعيار الذي يجب ان يطبق حتى تعد الخسارة خسارة

خاصة في م64 منه، اذ نصت على "الخسارة الخاصة في خسارة جزئية تلحق الشيء المؤمن عليه تنشأ من وقوع حادث مضمون ولا تعد خسارة مشتركة". اما عن قانون التجارة البحري السوري فقد عرف الخسارة الخاصة في م(258)، والتي نصت "الخسائر البحرية الخاصة هي كل الخسائر البحرية التي لا تكتمل فيها الشروط المطلوبة في المواد التالية (الخسارة العامة) . ويتحمل هذه الخسائر صاحب الشيء المضرور. اما الخسائر العامة : هي التضحية الاختيارية التي تبذل في سبيل انقاذ الرحلة البحرية ككل والتي يتحمل قيمتها جميع اطراف الرحلة البحرية. ولم يورد قانون التجارة البحري العثماني تعريفاً للخسارة العامة ولا الشروط التي يجب ان تتوافر حتى تعد الخسارة عامة.

وهذا عكس مانراه في قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة 1906 والذي نص في م66 التي عرفت الخسارة العامة بانها:¹

-هي الخسارة التي يكون سببها او تنشأ مباشرة عقب اجراء بعمل في سبيل السلامة العامة وتشمل المصاريف والتصفيات المبذولة لهذا الغرض". وهو نفس ماجاء به القانون المصري والسوري. ولقد عالجت قواعد يورك و أنتروب لعام 1994 مسألة الخسارة العامة وحددت الشروط التي يجب ان تتوافر فيها. فقد قضت القاعدة (A) من القواعد الابدجية الاتي "يكون فعل

¹ Cours droit civil et commercial .institut Algerien des hautes etudes finoncières 14....

الخسارة العامة عندما فقط تكون هناك تضحية او مصروفات غير عادية يتم تكبدها عمداً وبطريقة معقولة، لضمان السلامة العامة، وبقصد تجنب الاخطار التي تتعرض لها الاموال المشاركة المخاطرة البحرية". من خلال هذه القاعدة نجد انه لا بد من ان تتوافر شروط معينة حتى تعد الخسارة خسارة عامة ، وهذه القاعدة جاءت مطابقة للمادة (2/66) من قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة 1906، والتي حددت بمقتضاها شروط العوارية أو الخسارة العامة وهي:¹

1. تضحية او مصروف غير عادي.
2. يتم تحملها عمداً وفي حدود معقولة.
3. لضمان السلامة العامة ولا يشترط ان يكون مالك البضاعة والسفينة مختلفين.
4. من خطر حقيقي مشترك.

ومن ملاحظة هذه الشروط يمكن القول ان الخسارة الخاصة هي الخسارة التي لا تتوافر فيها الشروط المذكورة سابقاً.

رابعاً: العلاقة السببية بين الخطر والضرر²

يكشف الواقع العملي للتأمين البحري أنه قد يحدث ان يشترك اكثر من سبب في احداث الخسارة او الضرر في البضاعة المؤمن عليها، مما يؤدي الى احداث نزاعات بين المؤمن والمؤمن له حول مسؤولية المؤمن في تغطية هذا الخطر الذي اشترك في احداثه اكثر من سبب (خطر) قد يكون بعضها مشمولاً بالتغطية والبعض الاخر غير مشمول بها. لذلك لا بد من البحث عن السبب المباشر في احداث الضرر بالبضاعة المؤمن عليها، والذي يكون المؤمن مسؤولاً عن تغطية. وهذا ما أشارت اليه م55 من قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة 1906، والتي نصت على "يسأل المؤمن وفقاً لنصوص هذا القانون عن اي خسارة سببها المباشر خطر مؤمن ضده ، ولكنه لايسأل عن اي خسارة لا يكون سببها المباشر خطر مؤمن ضده مالم تقض وثيقة التأمين بغير ذلك". والبحث عن السبب المباشر ليس بالامر السهل، إذ أنه من الصعوبة ان يتم

¹ حمدي غنيمي :محاضرات في القانون البحري مرجع سابق

² Cours droit civil et commercial op.cit. p.18...

التوصل لمعرفة السبب المباشر في احداث الضرر، لاسيما اذا كان هناك اكثر من سبب في احداث هذا الضرر. ونجد ان الفقه قد سعى لتحديد مدلول

السبب المباشر من خلال وضع معيار معين لتحديد، او لمعرفة السبب (الخطر) الذي يعدّ المؤمن مسؤولاً عن تغطيته. لذلك كان هناك مدلولان للسبب المباشر : هما المدلول القديم والمدلول الحديث اللذين سنتناولهما في الفقرتين الاتيتين.

الفقرة الأولى المدلول القديم: السبب المباشر هو السبب الاخير¹ كان الفقه سابقاً يرى ان السبب (الخطر) الذي يؤدي الى تحقق الخسارة بالبضاعة، هو السبب الاخير من حيث زمن وقوعه. فلو اشترك اكثر من خطر في تحقق الخسارة بالبضاعة ، فان الخطر الاخير هو الذي ينظر اليه. فاذا كان من الاخطار المؤمن عنها فان المؤمن يكون مسؤولاً عن تغطيتها، والا فان المؤمن لا يكون مسؤولاً عن تعويض المؤمن له. فاذا كان المؤمن قد أمّن على الاخطار الحربية لشحنة معينة ، فانه يعفى من المسؤولية اذا اصطدمت السفينة بالصخور بسبب اطفاء انوار الميناء في حالة الحرب بوصف ان السبب الاخير الذي ادى الى تحقق الخطر، هو اطفاء الانوار، وليس الاخطار الحربية لذلك لا يكون المؤمن مسؤولاً عن تغطية على وصف ان السبب الاخير هو ليس من الاخطار البحرية المضمنة.

وفي قضية اخرى تتعلق بشحنة من الارز تعرضت للتلف عندما قرضت الجرذان انبوبة تمر خلال الشحنة، مما ادى الى تكوين ثغرة تسرب من خلالها الماء مما ادى الى تلفها وهكذا حكم بمسؤولية المؤمن على وصف ان السبب الاخر هو تسرب الماء وهو من الاخطار المضمنة في الوثيقة. وفي الواقع عند التمعن في القضيتين السابقتين نلاحظ ان السبب في حدوثهما هو حالة الحرب التي ادت الى اطفاء الانوار في القضية الاولى، والجرذان في القضية الثانية هذا من ناحية. ومن ناحية اخرى، ان فكرة السبب الاخير تقوم على اساس ان الاخطار تقع بصورة متتالية متتابعة، ولكن الغالب ان هذه الاخطار قد تقع بوقت واحد او تقع في اوقات متقاربة بحيث لا يمكن معرفة السبب الذي ادى الى تضرر البضاعة. لذلك نجد ان الفقه عدل عن مدلول السبب الاخير الى مدلول اخر وهو السبب الفعال.

¹ Mahi Tabet Aouel.developpement et environnement au maghreb.edition ben mrabet.2011 p.149

الفقرة الثنية - المدلول الجديد السبب المباشر هو السبب الفعال¹ عدل الفقه والقضاء عن فكرة المدلول القديم الذي كان يعدّ السبب المباشر هو السبب الاخير، واتجه الى مدلول اخر وهو ان السبب المباشر هو السبب الفعال او الكافي لاحداث الضرر ويقصد بالسبب الفعال انه السبب الذي لولاه لما وقع الضرر. فمتى كان السبب الفعال مضموناً على وفق وثيقة التأمين ، فإن المؤمن مسؤول عن تغطيته. لذلك نجد انه وفقاً للمعيار الجديد يجب ان يكون السبب (الخطر) في تحقيق الخسارة هو السبب الفعال في تضرر البضاعة، حتى وان لم يكن هو السبب الاخير فاذا ما انتشر حريق ناتجاً عن انفجار وادى هذا الحريق الى تضرر البضاعة المؤمن عليها، فان السبب الفعال في هذه الحالة هو الانفجار. وبذلك يكون من حق المؤمن له المطالبة بالتعويض عن تضرر البضاعة مادام خطر الانفجار قد أمن منه. ولقد استقر العمل في شركات التأمين على المعيار الثاني، الذي يعد المعيار المناسب في تحديد السبب (الخطر) الذي يكون المؤمن مسؤولاً عن تغطيته، ويعتبر اكثر عدالة من المعيار الاول ، اذ انه يضمن حقوق المؤمن له في المطالبة بالتعويض.

- عبء اثبات السبب (الخطر) في تحقق الخسارة²

يقصد بعبء الاثبات انه الالتزام الذي يقع على عاتق احد طرفي العقد، لأثبات صحة مايدعي به امام المحكمة في حالة قيام نزاع لأثبات امر معين. فالاصل أن عبء الاثبات يقع على عاتق المؤمن له لاثبات ان الخطر الذي أُلحق بالبضاعة الخسارة هو السبب الفعال، فاذا كانت هناك بضاعة ، وهذه البضاعة مؤمن عليها ضد مخاطر معينة، مثل جنوح كسر، غرق، وتبين عند وصول البضاعة ان بعض او كل اجزاء البضاعة تعرضت

للخسارة، فان المؤمن لا يكون مسؤولاً عن دفع مبلغ التأمين مالم يقيم المؤمن له الدليل على اثبات ان التلف ناتج عن خطر مؤمن منه. اما في حالة اذا كان المؤمن له قد أمن على بضاعة تأميناً شاملاً عن جميع الاخطار ، في هذه الحالة فأن المؤمن هو الذي يقع عليه عبء اثبات ان السبب (الخطر) الذي ادى الى تحقق الخسارة بالبضاعة غير مؤمن عليه

اساس احتساب مبلغ التأمين في الوثيقة العائمة

¹ لخصر زازة مرجع سابق ص.86

² Michel Belanger. la responsabilite de l'etat et ses societe en envrinnement. rdition evon 1994.103

المبلغ المؤمن به (مبلغ التأمين) يعني هو ذلك المبلغ الذي يتعهد المؤمن بدفعه للمؤمن له او للمستفيد بمجرد تحقق الخطر المؤمن منه. ونجد أنَّ من الشروط المهمة والاساس في الوثيقة العائمة (بنوعيتها المفتوحة والمغلقة) هو شرط (كيفية احتساب مبلغ التأمين لكل شحنة) الذي يدرج في وثيقة التأمين العائمة. ففي وثيقة التأمين العائمة يتم الاتفاق المسبق بين طرفي عقد التأمين (المؤمن - المؤمن له)، على الاساس الذي يتم فيه تحديد مبلغ التأمين. وذلك يرجع الى سببين:¹

السبب الاول - ان سبب الاتفاق المسبق على تحديد مبلغ التأمين لدفع الغش الذي يمكن ان يقع المؤمن ضحيته من جراء قيام المؤمن له بالمغالاة في قيمة البضاعة، وذلك عندما يتحقق الخطر المؤمن منه قبل وصول الاقرار الخاصة بالشحنة الى المؤمن (شركة التأمين)

السبب الثاني- نجد في وثيقة التأمين الإعتيادية ان مبلغ التأمين يحدد مسبقاً عند تقديم طلب التأمين الخاص بأي شحنة، ويرجع ذلك الى ان المؤمن له يكون عالمياً بمقدار الشحنة ونوعيتها، وبذلك يمكن ان نحدد مبلغ التأمين مسبقاً قبل تحقق الخطر. أمّا في الوثيقة العائمة فان المؤمن له لا يستطيع معرفة نوعية او كمية الشحنة او الشحنات التي تتم في المستقبل ، لذلك يتم الاتفاق في هذه الحالة على اساس معين يتم بموجبه بتحديد مبلغ التأمين

الخاص بكل شحنة، والذي يكون المؤمن ملتزماً بدفعه الى المؤمن له عند تحقق الخطر. والاساس الذي يتم الاتفاق عليه قد يكون $10\% + (C.I.F)$ او $10\% + (C \text{ and } F)$.

الفرع الثالث

طرق التعويض في التأمين من المسؤولية في عقد التأمين البحري

أكد ريتشارد كيري في الدورة الخامسة و العشرين للجنة القانون الدولي أن للمسؤولية "نظامين واقترح أن يطلق على احدهما "مصطلح Responsibility و هو النظام المعني بالمسؤولية عن الأفعال غير المشروعة دولياً، وان يطلق على المصطلح الثاني Liability و هو المعنى بالمسؤولية عن النتائج الضارة عن أنشطة غير محظورة دولياً.

¹ فرج صالح الهريش .مرجع سابق ص.425

يشير مصطلح Liability في فقه القانون الدولي العام الى الإلتزام في منع وقوع الضرر، بينما يشير المصطلح الثاني Responsibility الى عواقب الأفعال المشروعة¹. مثال على ذلك تعتبر عملية نقل البترول بحرا بالسفن عملا مشروعا دوليا إلا أنه نشاطا خطرا قد يحدث الكثير من الأضرار. "أردت بهذه التوطئة توضيح المفهوم الحقيقي المتفق عليه في المجتمع الدولي لأن إذا تحددت المسؤولية بدقة لا يضيع حق المتضرر في التعويض و خاصة أن الضرر البيئي يكاد يستحال فيه تحديد مسؤولية الجاني لذا رأيت من خلال ما جاء به الفقيه كيري أنه يساعد لحد بعيد تحديد مسؤولية الفاعل.

ماذا نعني بمبدأ التعويض ، وما هي أركانه الأساسية وأهدافه والنتائج المترتبة عن تطبيقه ؟ يقصد بمبدأ التعويض هو تعويض الشخص المتضرر (المؤمن له) عن قيمة الضرر أو الخطر (الخسارة الفعلية فقط) ، على أن لا يتجاوز التعويض في جميع الأحوال مبلغ التأمين الكلي المثبت في وثيقة التأمين عند إبرام العقد بين الطرفين (المؤمن له والمؤمن) شروطه: أن المؤمن (شركة التأمين) لا تتعهد بدفع مبلغ معين أو محدد للمؤمن له أن مبلغ التعويض الذي تدفعه شركة التأمين للمؤمن له يجب أن لا يتجاوز مبلغ التأمين الكلي في جميع الأحوال. طبقاً لهذا المبدأ فإن المؤمن (شركة التأمين) تلتزم بتعويض المؤمن له عما لحق به من خسارة مادية نتيجة تحقق الخطر المؤمن منه ، لا يجوز بأى حال من الأحوال أن يزيد التعويض الذى يدفعه المؤمن للمؤمن له أو المستفيد عن قيمة الخسائر الفعلية المحققة ، وألا يتعدى هذا التعويض حدود مبلغ التأمين أو قيمة الشئ موضوع التأمين (وقت وقوع الخطر) أيهما أقل . والجدير بالذكر أن مبدأ التعويض تخضع له جميع عقود التأمين على الممتلكات بينما لا تخضع له عقود التأمين على الحياة حيث تختص هذه العقود بحياة الأشخاص والتي يكون من الصعب قياس قيمتها.²

التعويض في البيئة يختلف عن التعويض في مجالات أخرى، حيث يشكل الحفاظ على البيئة في الوقت الحالي مطلباً عالمياً يستهدف حماية الإنسان والعناصر الطبيعية المكونة للبيئة في حد ذاتها، ومما لاشك فيه أن مثل هذا الهدف يستوجب تبني قواعد خاصة للمسؤولية

¹ D/Nicols de sadeleer.les principes du pollueur payeurs.de prévention et de précaution la portée juridique du quelque principes de droit de l'environnement bruylant-bruxelles.1999 p.101

² أحمد شوقي محمد عبد الرحمان.مدى التعويض عن تغيير الضرر في جسم المضرور و ماله، منشأة المعارف الاسكندرية طبعة 2000.ص.65/65

والتعويض عن الأضرار البيئية، وكذلك قابلية هذه المسؤولية للتأمين بهدف ضمان تعويض كامل للمضرورين من هذه الأضرار.

والجدير بالذكر أن القانون 10/03 جاء خالياً من أي نصوص تفصيلية خاصة بقواعد المسؤولية والتعويض عن الأضرار البيئية¹،

يرى الجانب الأكبر من الفقه بأن الخطر المؤمن منه يتحقق في التأمين من المسؤولية منذ الوقت الذي يقوم فيه الغير المضرور بمطالبة المؤمن له بالتعويض مطالبه ودية أو قضائية، سواء كانت هذه المطالبة مبنية على أساس قانوني أو خالية من أي أساس قانوني.

فالتأمين من المسؤولية - يهدف من وجهة نظرهم - إلى تأمين المؤمن له ضد الرجوع الذي يتعرض له من جانب الغير بسبب ما أصاب هذا الغير من ضرر يكون المؤمن له مسؤولاً عن تعويضه طبقاً لقواعد المسؤولية المدنية².

وتطبيقاً لذلك فإن الخطر المؤمن منه لا يعتبر متحققاً بمجرد وقوع الضرر على المضرور بل هو لا يتحقق إلا برجع المضرور فعلاً على المؤمن له، أي المطالبة المترتبة على وقوع الحادث وليس وقوع الحادث في ذاته، على اعتبار أن الضمان ينصب على رجوع الغير بالمسؤولية سببها لذلك فإن مجرد إتيان المؤمن له فعلاً أدى إلى الأضرار بالغير على نحو إنعقدت معه مسؤوليته بالضمان لا يكفي لاستحقاقه قيمة التعويض التي يلتزم المؤمن بدفعها استناداً لعقد التأمين، فهذه القيمة لا تستحق إلا بمطالبة المضرور للمؤمن له سواء ثبت أن المؤمن له مسؤول عما أصاب المضرور أو لم يثبت ذلك، فالخطر يتحقق مع انتفاء مسؤولية المؤمن له.

¹ ماعدا العبارات الواردة في بعض المواد، منها الفقرة 4 من المادة 02 من قانون البيئة التي نصت أ" إصلاح الأوساط المتضررة يعتبر من أهداف هذا القانون، وكذا المادة 25 من ذات القانون التي جاء فيها "عندما تنجم عن استغلال منشأة غير واردة في قائمة المنشآت المصنفة...يعذر الوالي المستغل ويحدد له أجلاً لاتخاذ التدابير الضرورية الإخطار والأضرار المثبتة"

انظر: القانون رقم 10/03 مؤرخ في 19 يوليو 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 43

الخطر في لغة التأمين مفهوم مختلف عن ذلك المعروف في اللغة العامة فالخطر في التأمين هو تلك الحادثة الاحتمالية لا يتوقف تحديدها على إرادة أحد الطرفين المتعاقدين

² علي المبسوط، في القانون المدني و الرابطة السببية، الجزء الثالث الطبعة الأولى، عمان دار وائل للنشر 2006 ص.328.329

وبالمقابل إذا ثبتت مسؤولية المؤمن له عن الحادث ولو بحكم جنائي ولم يقدّم المضرور بالمطالبة بالتعويض فإن الخطر المؤمن منه لا يتحقق في هذه الحالة ولا يلتزم المؤمن بأن يدفع للمؤمن له مبلغ التأمين يتحدد التزام المؤمن تجاه المؤمن له تبعاً لعقد التأمين المبرم بينهما، وغالباً ما يدرج في هذا العقد شروطاً معينة يتحدد بمقتضاها التزام المؤمن بدفع مبلغ التعويض، في مقدمة هذه الشروط الشرط الذي يقضي بتحديد التزام المؤمن ذاته، وذلك من خلال وضع حد أقصى لمقدار التعويض الذي يلتزم به المؤمن، إضافة إلى أن هنالك شروطاً يكون من شأنها إنقاص مقدار التعويض الذي يحصل عليه المؤمن له عند تحقق الخطر، بحيث توزع عبء التعويض بين المؤمن والمؤمن له، كما أن التزام المؤمن بدفع مبلغ التعويض يتأثر بالأحوال التي يقوم فيها المؤمن له بإبرام أكثر من عقد تأمين من المسؤولية لدى مؤمنين مختلفين، وهو الأمر الذي يؤدي بدوره إلى تحديد مقدار التزام المؤمن بدفع مبلغ التعويض.

إن عملية نقل النفط في السفن تقو على علاقة تعاقدية بين مالك السفينة ومالك البضاعة، فإذا حدث تسرب للنفط وأحدث هذا الأخير ضرراً بممتلكات الأشخاص أو البيئة البحرية، فالمتضرر هنا يبحث عن من يعرض الضرر.

نظمت المسؤولية عن أضرار التلوث بالنفط الناتج عن السفن من خلال الاتفاقية الدولية لسنة 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات، وعدلت هذه الأخيرة من خلال بروتوكول 1992 و الذين توصلوا إلى تحديد أحكام المسؤولية المدنية الخاصة بأضرار التلوث بالمحروقات.

تقتضي القواعد العامة للمسؤولية المدنية ومن أجل تقرير المسؤولية والحكم بالتعويض للمضرور أن تكون هناك رابطة سببية بين الفعل والضرر هذا ما نستخلصه من مضمون المادة 124 قانون مدني جزائري، اما فيما يتعلق بأساليب و مشتملات التعويض فالقواعد العامة للمسؤولية المدنية تتفق على ثلاثة أنواع للتعويض الذي يقدم للمتضرر.

أولاً-التعويض باعادة الحال الى ما كان عليه تناولته المادة132 ق.م.ج. وجعل الأصل في التعويض النقود.¹

ب-إيقاف وقوع الضرر كجزاء مدني وليس إيقاف النشاط كجزاء اداري فكلاهما عقوبة انما يختلفان من حيث طبيعتهما واثارهما، إيقاف وقوع الضرر فهو جزء مدني يأتي نتيجة تحريك دعوى التعويض أمام القضاء المختص بينما توقيف النشاط يكون لمؤسسات ذات طابع صناعي تلجأ اليه الإدارة في حالة وقوع خطر بسبب مزاوله الصناعة التي تؤدي الى تلويث البيئة .

ثانياً-التعويض بمقابل كوسيلة لإصلاح الضرر ، ان القيمة و الأهمية الإقتصادية للبيئة تجعلها من السلع التجارية التي لا يمكن تقديرها بثمن و هذا لا يعني استبعاد تقييمها ماليا خاصة اذا وقع اعتداء على عناصرها فلا بد أن يتحول الملوث تكلفة نشاطه الذي أدى الى الضرر .

فقد يكون التعويض عينيا وهو يعد الأصل في التعويض رغم وجود نصوص صريحة في القانون المدني الجزائري تقتضي بذلك و كذلك القانون الفرنسي و ورد له ذلك في عدة تطبيقات وذلك ما نصت عليه المادة 1243 ق.م.ف.² والتي يقابلها المادة 174 ق.م.ج. التي تقتضي بما يلي : " اذا كان تنفيذ الإلتزام عينيا غير ممكن أو غير ملائم الا إذا قام به المدين نفسه جاز للدائن أن يتحصل على حكم بإلزام المدين بهذا التنفيذ وبدفع غرامة تهديديه ..."³ ، في الواقع ان مجال هذه المادة هو تنفيذ الإلتزامات في إطار العلاقة التعاقدية .

أما فيما يخص المسؤولية المدنية عن العمل غير المشروع فهنا نلجأ الى تطبيق المادة132 ق.م.ج. التي تقتضي بأن يجوز للقاضي أن يأمر بإعادة الحال الى ما كان عليه ، هنا يقع

¹ حورية غداوية الادوات القانونية لحماية البيئة البحرية مذكرة ماجستير.كلية الحقوق جامعة سعد دحلب البليدة 2002 ص.39
² د علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية الطبعة الثالثة، 1994، ص.203.
³ المادة 174 ق.م.ج.

الإلتزام على المسؤول و يتطلب التنفيذ العيني للتعويض المحكوم به ، وان استحالة الحصول على التعويض بهذا الأسلوب يلجأ القاضي الى الأسلوب الثاني وهو التعويض بمقابل وغالبا ما يتم في شكل نقدي وتبقى السلطة التقديرية للقاضي في الحكم بدفعة واحدة أو على أقساط أو إرادا مرتبا يدفع للمضرور مدى الحياة .

ان مسألة تحديد آليات تحديد تعويض الضرر البيئي تطرح العديد من الصعوبات تتطلب معالجة بدقة وهذا راجع الى طبيعة و خصوصية الضرر البيئي سواء من ناحية تحديد الشخص الذي لهم الصفة و المصلحة في التقاضي و المطالبة بتعويض أو تعلق الأمر بتحديد المسؤول عن الضرر لأنه يصعب معرفة المسؤول عن التلوث ومن ناحية أخرى فإنه يطرح عقبات أيضا في اقامة رابطة السببية و من خصائص الضرر البيئي أنه ضرر غير مباشر لذلك نتساءل كيف يواجه القاضي العقوبات الخاصة بإثبات علاقة السببية اذا كان الضرر غير مباشر .

ان جسامة الضرر البيئي و طبيعته المدمرة تطرح مسألة أساليب تعويض هذا الضرر و سلطات القاضي في التعويض اذا تعلق الأمر بالأضرار البيئية الكارثية عن لقاء المواد البترولية في الوسط البحري و الضرر النووي فهذه الأضرار يصعب تعويضها.

ان المنازعة البيئية الخاصة بالتعويض عن الضرر تنعقد سواء بين أشخاص القانون الخاص اذ تنص المادة 20 من ق.م.ج.¹ على أن "تسري على الإلتزامات غير التعاقدية قانون البلد الذي وقع فيه الفعل المنشئ للإلتزام " و قد تكون هذه المنازعات مطروحة بين الدول على مستوى العلاقات الدولية فأحيانا تمارس الدولة نشاطا ضارا يصيب أشخاص و ممتلكات في دولة أخرى وخاصة مع الطابع الإنتشاري للضرر البيئي.

-صعوبة تحديد أطراف منازعة الدعوة. ان المصلحة تعد شرطا جوهريا في تحريك دعوى التعويض وتكون هذه المصلحة قانونية ومشروعة وصاحب المصلحة هو كل شخص يلحقه الضرر في ماله أو في جسده ، الا أن مسألة توافر المصلحة الشخصية المباشرة تثار بحدة

¹ علي المبسوط، في القانون المدني و الرابطة السببية مرجع سابق. ص. 208

فيما يخص الأضرار البيئية، سواء كان الشخص المتضرر طبيعي أو معنوي، فردا أو دولة تضررت من جراء نشاط دولة أخرى .

-تحديد صاحب الصفة في طلب التعويض . ان العناصر المكونة للبيئة ليست من الحقوق الشخصية وان كان لكل فرد حق التمتع دائم بهذه الحقوق، لكن هذه الأخيرة أي البيئة تتمتع بخاصية عدم قابليتها للتملك فهي من الحقوق و الأموال المشتركة ¹ فان مسألة تحديد صاحب الصفة و المصلحة في تحريك الدعوة تثور بجدّة في مجال الأضرار البيئية ، فمن الذي يعتبر الضحية الأشخاص أم البيئة بحد ذاتها وإذا إعتبرنا هذه الأخيرة هي المتضرر، فلمن يخول القانون الصفة القانونية لتمثيل العناصر البيئية أمام الجهات القضائية .

أمام هذه الصعوبات و الطبيعة الخاصة للضرر البيئي فان مجمل التشريعات البيئية تعطي للجمعيات المتعلقة بحماية البيئة حق التقاضي ، ومن بينها قانون البيئة الفرنسي الصادر 1976 الخاص بحماية الطبيعة، وبعد أن أصبحت الحقوق البيئية معترف بها في مختلف الدساتير الوطنية و المواثيق الدولية فإن المشرع الفرنسي أصبح يغترف لجمعيات الدفاع عن البيئة بحق التقاضي كطرف مدني ومنذ صدور قانون حماية الطبيعة 1976 و في المادة 40 منه تحصلت هذه الجمعيات على ممارسة حقوقها في التقاضي . و تجدر الإشارة أن قانون 15 جويليه 1975 المتضمن التخلّص من النفايات قد أعطى أيضا بالنسبة للاضرار التي تسببها النفايات حيث تنص المادة 26 منه على حق التقاضي لكل وكالة وطنية للتخلص من النفايات و كذلك جمعيات الدفاع عن البيئة. كما نص علة هذا الحق ايضا قانون الاصلاح و التعمير الصادر سنة 1976 رقم 76-1285 و في مادته الثامنة ان جمعيات حماية البيئة التي تتمارس نشاطها على المستوى المحلي له الحق في تقديم الاراء الاستشارية في أشغال المشاريع المتعلقة بمخططات شغل الاراضي. ² في حين أن المرسوم 77-760 الصادر في 07 جويلية 1977 المتضمن قانون التهيئة و التعمير قد أعطى الجمعيات حق التمثيل كطرف

¹ D/Michel Despax- D.E. op.cit p.125

² Jacqueline Morand Deviller, quesais je?le droit de l'environnement -5eme edition 2002 page 55

مدني، الى ان صدر قانون تدعيم حماية البيئة سنة 1995 تحت رقم 95/101 الذي أعطى دفعا جديدا و دورا يؤهلها لممارسة الحقوق المعترف بها للطرف المدني.و ما يميز قانون 1995 المتعلق بتدعيم وحماية البيئة هو أنه وسع المطالبة القضائية حيث لم تعد محصورة فقط في جمعيات الدفاع هن البيئة و إنما اسندت هذه المهام للهيئات الحكومية كما يضمن قانون 1995 إضافة عن ذلك إنضاء هيئات وفرق المصلحة العامة و منحها الضخمية المعنوية و الاستقلال المالي و أسند لها مهمة التدخل فكل ما يتعلق بحماية البيئة.

لقد حقق قانون حماية البيئة الفرنسي الصادر سنة 1995 تطورا كبيرا في مجال حماية البيئة. ان الضرر البيئي هو ضرر عيني يصيب الموارد الحيوية للبيئة فكيف يتم تمثيل البيئة باعتبارها مجموعة من العناصر البيئية أمام القضاء فهي ليست ملكا لأحد و الطبيعة ليست شخصا قانونيا يملك حق التمثيل، فهذا التناقض جعل المشرع الفرنسي أكثر وعيا وتطورا فهو يعطي للبيئة و الطبيعة حق التصرف و يجعلهما موضوع قانون عن طريق الأشخاص الذين يمثلون هذا الحق و الذين يعتبرون مسؤولون عن هذا الحق، ومصادقا لذلك جاءت مقولة الكاتب الأمريكي الشهير كريستوفر ستون "يجب أن نعطي الشجرة حق التصرف عن طريق الأشخاص المسؤولين عن المصلحة الطبيعية".¹

أما بالنسبة للمشرع الجزائري وفيما يتعلق بالأشخاص الذين لهم حق التصرف و المطالبة القضائية انتهج المشرع نفس الأسلوب الفرنسي، حيث منح جمعيات الدفاع عن البيئة حق التمثيل كطرف مدني للمطالبة القضائية في كل التصرفات التي تسبب أضرار للبيئة ولم تنط لهم هذه المهمة القضائية إلا منذ صدور قانون البيئة لسنة 2003 وهذا إستنادا للمادة 37 منه، كما تبني هذا الموقف أيضا القانون المدني الجديد المعدل للأمر 58/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 حيث نصت المادة 21 منه على ما يلي: تعدل و تتمم المادة 49 كما يلي ، الأشخاص الاعتبارية هي (الدولة، الولاية، البلدية...الجمعيات) فأصبحت الجمعيات من الأشخاص القانونية ويمنحها التمثيل القانوني للمجتمع المدني أمام القضاء، هذا ما ورد في

- هذه العبارة جاءت في مقال للكاتب الأمريكي كريستوفر ستون Should Tree Have Standing نشر في كاليفورنيا سنة 1972 ¹

المادة 50 ق.م.ج. وأنشأت أول جمعية لحماية البيئة في الجزائر في تلمسان سنة 1987 و إسمها "أسبي ويت"¹ وقد انصب هدف الجمعية حول المحافظة على الأراضي الفلاحية ذات الخصوبة بالولاية . ثم أنشأت جمعية أخرى في بومرداس سنة 1971 تهدف إلى حماية الساحل إلى أن بلغ حوالي 200 جمعية في سنة 1998 كما رخص المشرع الجزائري بموجب قانون حماية البيئة لسنة 1983 بإنشاء جمعيات للدفاع عن البيئة.

إن فعالية التأمين مرتبطة ارتباطا وثيقا بقيام المسؤولية المدنية مما يتطلب تدخل آليات أخرى لإصلاح الأضرار البيئية و ضمان تعويضها، فما هي الآليات الأخرى المكملة للتعويض وفق قواعد المسؤولية المدنية وما مدى تفعيلها في مجال تغطية الضرر البيئي بمفهومه الفني ؟

ثالثا - صناديق التعويض الدولية:

ان الميزة الأساسية لصناديق التعويض انها مستقلة عن قواعد المسؤولية المدنية ، فهي لا تهدف الى ضمان هذه الأخيرة وانما تغطية الأضرار التي تمس المصالح الجماعية وهو نوع من التضامن تبنته العديد من الإتفاقيات الدولية و أهمها اتفاقية بروكسل لسنة 1969 التي نصت على انشاء صندوق لتعويض الأضرار الناتجة عن التلوث بالزيت (FIPIOL.....) كما أخذت به بعض الدول الأجنبية ، منها أمريكا و هذا من خلال انشاء الصندوق الأمريكي المعروف (SUGENT FUMET.....) الذي تم انشاؤه بموجب قانون (CERCLA.....) أما فرنسا فرغم تبنيتها لنظام تأمين المسؤولية الا أن المشرع الفرنسي لم ينص على هذا النوع من وسائل التعويض رغم أنه أسرع وسيلة من حيث الاجراءات وأكثر أهمية في اصلاح مختلف الأضرار بصفة عامة.²

-الصندوق الدولي لتعويض أضرار التلوث:

لقد انعقدت تحت رعاية المنظمة الدولية البحرية ببروكسل وفي نفس السنة التي أبرمت فيها اتفاقية بروكسل مؤتمر دولي لدراسة مدى امكانية انشاء صندوق دولي للتعويض من أجل اصلاح

¹ ASPEWIT Association de la protection de l'environnement. Telemcen

² François baviollet droit de l'environnement industriel brune westncheg edition 1996 p 52

الأضرار البيئية التي عجزت الوسائل التقليدية عن تغطيتها واصلاحها ، وما جاء في هذا المؤتمر و تأكيده على أن اتفاقية 1969 تقوم بحماية كاملة لضحايا كل الأحوال و انتهى هذا المؤتمر بإصدار قرار حول ضرورة انشاء صندوق تعويض ¹.

ان مجال وهدف الصندوق الدولي للتعويض هو تقديم التعويض عن اضرار التلوث الى المدى الذي تكون فيه الحماية القانونية في اتفاقية بروكسل غير كافية أو غير ملائمة، وهذا استنادا للمادة 01/02 من الاتفاقية الخاصة بانشاء الصندوق .

ان أول ما يمكن ملاحظته حول الصندوق هو أنه يسعى الى تغطية الأضرار التي يعجز عنها نظام المسؤولية الا أن هذه الأخيرة محددة بمبالغ مالية وان تأمين المسؤولية محدد ايضا بحد ادنى لا سيما في اضرار التلوث البترولي و بالتالي فان المبلغ الذي يتحمله الصندوق هو ذلك المبلغ الذي يزيد عن تلك المبالغ التي حددتها اتفاقية بروكسل 1969، مما يجعله نظاما مستقلا عن نظام المسؤولية المدنية بإمكانية تغطية العديد من الأضرار المتعلقة بالتلوث مهما بلغت جسامتها، بل حتى وان فاقت مبالغ معينة فان صناديق التعويض قادرة على تغطيتها، ويتحدد نطاق صناديق التعويض بأضرار التلوث التي تحدث في اقليم الدولة المتعاقدة بما في ذلك البحر الاقليمي وتجدر الإشارة ان ثمة حالات تلتزم صناديق التعويض بتغطيتها وحالات تعفى منها حسب ما تضمنته الاتفاقية ، فالحالات التي يلتزم فيها الصندوق بدفع مبالغ التعويض هي التزامه بدفع المبالغ لكل شخص يعاني من ضرر التلوث خصوصا اذ لم يتمكن من الحصول على مبالغ التعويض وفق النظام الخاص بالمسؤولية المدنية، اما بسبب انعدام المسؤولية عن الضرر المطالب بتعويضه وفقا للاتفاقية او ان يكون مالك السفينة غير قادر من الناحية المالية على الوفاء بالتزاماته كاملة ا وان الضمان المالي المقرر طبقا للاتفاقية لا يغطي او لا يكفي لتغطية مطلبات التعويض عن الضرر ².

¹د. السيد محمد احمد الفقي المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث بالزيت دار المصبوعات الجامعية ط. 2001 ص. 136

²السيد محمد احمد الفقي مرجع سابق ص 138

اما الحالة الثالثة فهي في حالة ما اذا كان التعويض يتجاوز مسؤولية مالك السفينة التي حددتها اتفاقية 1969 .

من خلال هذه الحالات الثلاث الخاصة بتدخل الصندوق يمكن ان نستنتج بان دور الصندوق يتضمن خصوصا تغطية اضرار التلوث التي يعجز نظام المسؤولية المدنية عن تغطيتها او في حالة صعوبة اثبات مسؤولية المدعي عليه، يعني عدم قيام المسؤولية من أساسها .

الفصل الثاني

آليات حماية البيئة البحرية

يتضمن هذا الفصل مبحثين دور الآليات الوطنية في حماية البيئة في (المبحث الأول) ثم دور التشريعات الدولية في حماية البيئة البحرية في (المبحث الثاني)

المبحث الاول

دور الآليات الوطنية في حماية البيئة البحرية

حيث تضمن دور الهيئات الرسمية في حماية البيئة البحرية في (المطلب الاول) ويتضمن دور التشريعات الوطنية في حماية البيئة البحرية في (الفرع الاول) ثم تناولت دور الهيئات الوطنية المركزية في حماية البيئة البحرية في (الفرع الثاني) وتناولت دور الهيئات الرسمية المحلية في حماية البيئة البحرية في (المطلب الثاني) ويتضمن دور الولاية في حماية البيئة البحرية في (الفرع الاول) دور البلدية في حماية البيئة البحرية في (الفرع الثاني) ثم دور الهيئات غير الرسمية في حماية البيئة (المنظمات و الجمعيات) في (الفرع الثالث) وتناولت دور التشريعات الدولية في حماية البيئة البحرية في (المبحث الثاني)

يظهر جليا الموقف الداخلي و الموقف الدولي من حماية البيئة بحيث كرس كل منهم جهوده لإيجاد آليات لحماية البيئة بجميع مكوناتها. الا ان تباين وجهات النظر و كيفية الحماية اختلفت بين الدول المتقدمة و الدول النامية. فبرز اتجاهين رئيسيين :

الاتجاه الاول هو الاتجاه الغربي الذي يقوم على تحقيق التوازن بين حماية البيئة و التنمية، اما الاتجاه الثاني تبنته دول العالم الثالث و من بينهم الجزائر ،و قام على معارضة الطرح الغربي لحماية البيئة

المطلب الاول

دور الهيئات الرسمية لحماية البيئة البحرية

ويتضمن دور التشريعات الوطنية في حماية البيئة البحرية (الوزارات، و الهيئات المركزية) في (الفرع الاول) ثم دور الالات المحلية في حماية البيئة البحرية (الولاية، البلدية، المديرية) في (الفرع الثاني)

الفرع الأول

دور التشريعات الوطنية في حماية البيئة البحرية

وتناولت فيه دور التشريعات الوطنية الخاصة بحماية البيئة البحرية (أولاً) ثم التشريعات الوطنية المتعلقة بحماية البيئة من السفن و الطائرات (ثانياً)

الجزائر وكغيرها من الدول عمدت منذ الاستقلال إلى التصديق على العديد من الإتفاقيات الدولية بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث بالمحروقات (التلوث النفطي . التلوث من السفن والطائرات) وأدمجت تلك الإتفاقيات في التشريعات الوطنية

من أجل حماية بيئتها البحرية والمحافظة عليها قامت الجزائر بمجهودات كبيرة في هذا المجال ونلاحظ هذا الاهتمام من خلال ما شرعته من قوانين، حيث تم استشفائها من الإتفاقيات الدولية.

أولاً/ التشريعات الوطنية الجزائرية الخاصة بحماية البيئة البحرية من المحروقات (النفط)

1- قانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة: لقد تطرق هذا القانون في الفصل الثالث منه تحت الفرع الثاني المعنون بحماية البحر في المادة 57 من خلال هذا يتضح أن الجزائر وعلى غرار مجموعة من الدول الذين تطرقوا إلى موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث .إضافة إلى أن المشرع الجزائري قد قام بدمج لقاعدة قانونية في القانون الداخلي¹²

2- القانون البحري: صدر القانون بموجب الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23/10/1976، وقد خصصت الفقرة 05 منه لنظام التلوث، من خلال المادة 212 يتضح أنها تضع مبدأ منع التلوث بالنفط للوسط البحري من خلال عبارة الطاقة.ويكون المشرع قد وضع مبدأ عدم التلويث البحري بالمحروقات كما جاء في اتفاقية لندن 1954 أما المادة 213 مطابقة لما وضعت المادة (08) من اتفاقية لندن 1954 كما أظهرت المادة 214 الاستثناء على مبدأ عدم تصريف المحروقات، ويمكن التصريف في الحالات المذكورة في المادة 214 هذا ما نجده في المادة (05) من اتفاقية لندن لعام 1954.³

¹ تركية سابح. ا حماية البيئة في ظل التشريع الجزائري . مكتبة الوفاء القانونية. طبعة الأولى . 2014. ص. 50

² القانون البحري الجزائري

³ قانون البيئة و التنمية المستدامة

ثانيا / التشريعات الجزائرية الخاصة بحماية البيئة البحرية من السفن والطائرات

المشرع الجزائري وضع مرسومين في هذا المجال:

1: المرسوم رقم 580/83 بتاريخ 1983/10/22 حيث يتضمن: " إلزام ربانية السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث ملاحى"، وهذا ما نص عليه القانون 10/03.

وهذا ما نصت عليه المادة (08) من بروتوكول برشلونة الخاص بالتعاون على مكافحة التلوث في المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى، حيث نجدها تلزم الدول الأطراف على إصدار تعليمات إلى ربان السفينة التي ترفع أعلامها تطالبهم من خلالها بإخطار أحد الأطراف أو المركز الإقليمي بجميع الحوادث التي تسبب أو يحتمل أن تتسبب في تلويث مياه البحر بالنفط أو بمواد ضارة أخرى.

فالمشرع الجزائري أدمج قاعدة قانونية دولية في القانون الداخلي.

2: المرسوم التنفيذي 228/88 المؤرخ في 1988/11/05 يتضمن هذا المرسوم شروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات التي من شأنها أن تلوث البحر وإجراءات ذلك و كفياته." يجب أن تجري كل عملية من شأنها أن تلوث البحر في إطار أحكام القانون 03/83 والأحكام الواردة في البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن عمليات غمر النفايات من السفن الموقع عليها يوم 1976/02/16 والمصادق عليها بالمرسوم التنفيذي 02/81 بتاريخ 1981/01/17.¹

المادة (03): "يمنع غمر النفايات على اختلاف أشكالها في الحالات التالية:

أ . إذا كانت النفايات تشتمل على مادة أو عدة مواد ورد في الملحق الأول لبروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن عمليات إلقاء السفن والطائرات للنفايات في البحر الموقع ببرشلونة 1976/02/16، إلا إذا كانت هذه المواد لا توجد هناك إلا في حالات ملوثات شريطة ألا تكون قد أضيفت إليها عمدا قصد غمرها"

ب. في المناطق البحرية التي تتطوي على فوائد خاصة من حيث الأمن، وفي المجالات الاقتصادية والبيئية ولا سيما ما ورد ذكره في الجزء (ح) من الملحق (3)

¹ تركية السايح. مرجع سابق ص 53 و ما يليها

الفرع الثاني

دور الهيئات المركزية الرسمية في حماية البيئة البحرية¹

وتضمن وزارة التهيئة و الاقليم (أولاً) ثم وزارة الصحة (ثانياً) ثم وزارة التعليم العالي (ثالثاً) المحافظة الوطنية (رابعاً) ثم المرصد الوطني للبيئة و التنمية المستدامة (خامساً) ثم المعهد العالي البحري بوسماعيل (سادساً) ثم المعهد العالي لعلوم البحر وتهيئة الساحل (سابعاً)

أولاً: وزارة تهيئة الإقليم والبيئة: تميزت الهيئة المركزية المتعلقة بالبيئة في الجزائر بمسار فريد من نوعه منذ إنشاء أول هيئة عنيت بمسألة البيئة والمتمثلة في المجلس الوطني للبيئة سنة 1974 إلى غاية إحداث المديرية العامة في 1994 وإقامة كتابة الدولة المكلفة بالبيئة في 1996. فمنذ 2001 حل المجلس الوطني للبيئة سنة 1977 جالت البيئة عبر عدة قطاعات، حيث ضم الاختصاصات البيئية بوزارات أخرى كالغابات سنة 1981، وزارة الري سنة 1984، وزارة الداخلية سنة 1988، وزارة البحث والتكنولوجيا سنة 1990، ثم وزارة التربية سنة 1992، إلى أن تم إنشاء كتابة الدولة المكلفة بالبيئة لسنة 1996. نجد على رأس الهيكل الإداري المنظم للبيئة وزارة تهيئة الإقليم والبيئة. ويوجد على رأس الوزارة، وزير تهيئة الإقليم والبيئة، الذي يكلف أساساً في ميدان البيئة بعدة بالمهام والصلاحيات التالية:

1. حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من كل الأخطار والمضار التي تلحق وتضرم بها مع تبيان كيفية مواجهتها.

2. المبادرة بالقواعد والتدابير الخاصة بالحماية والوقاية من كل أشكال التلوث وتدهور البيئة البحرية والإضرار بالصحة العمومية، ما يلقي في البحر من مخلفات وجميع أصنافها وأشكالها، لذلك وجب اتخاذ التدابير اللازمة للحد والكف من كل أشكال التلوث.

3. المبادرة بالقواعد وتدابير حماية الموارد الطبيعية والبيولوجية والأنظمة البيئية وتنميتها والحفاظ عليها.

4. السهر على مطابقة المنشآت المصنفة على نصوص التشريع والتنظيم.

5. المساهمة في ضبط المدونات المتعلقة بالمنشآت المصنفة وبالمواد الخطرة.

¹د. أحمد لكل. مرجع سابق. ص 162 و ما يليها

ثانيا: وزارة الصحة والسكان: والتي هي مكلفة بكل الجوانب المتعلقة بصحة السكان لا سيما في مجال مكافحة الأمراض المتنقلة عبر المياه.

ثالثا: وزارة التعليم العالي والبحث العلمي: والتي تمارس العديد من المراكز والمعاهد الموضوعية تحت وصايتها مهام بحث ضرورية في مختلف المجالات ومن ضمن هذه الأخيرة اهتمامها بالوسط البحري والمناطق السياحية.¹

رابعا: المحافظة الوطنية للساحل: أنشئت هذه الهيئة بموجب القانون 02.02 المتعلق بحماية الساحل وتنظيمه، وتعتبر هذه المحافظة هيئة عمومية تكلف بالسهر على تنفيذ السياسة الوطنية لحماية الساحل وتنظيمه على العموم والمنطقة الشاطئية على الخصوص كما تضطلع هذه الهيئة بإعداد جرد واف للمناطق الشاطئية، سواء فيما يتعلق بالمستوطنات البشرية أو بالفضاءات الطبيعية، أما اختصاصات هذه الهيئة فيمكن تلخيصها في النقاط التالية:

- 1 هذه الهيئة تقوم بجرد للمناطق الساحلية وذلك لإعداد برنامج لإعلام شامل يسمح بمتابعة تطور الساحل وإعداد تقرير عن وضعيته ينشر كل سنتين.
- 2 تقوم بإجراء تحاليل دورية لمياه الاستحمام وتعلم المستعملين بذلك بصفة دائمة ودورية وذلك حسب نص المادة (27) من قانون 02.02 السابق الذكر.
- 3 كما تقوم بتصنيف الكثبان الرملية كمناطق مهددة ويمكن الإقرار بمنع الدخول إليها.
- 4 تقوم هذه المحافظة أيضا بتصنيف التربة الهشة المهددة بالانجراف الموجودة بالشاطئ كمناطق مهددة حسب نص المادة (30) من قانون 02.02 السابق الذكر.
- 5 كذا إنشاء صندوق لتمويل تنفيذ التدابير المتخذة لحماية الساحل في المناطق الساحلية، كذلك وضع تدابير تحفيزية اقتصادية وضريبية لتشجيع استعمال التكنولوجيا غير الملوثة

خامسا: المرصد الوطني للبيئة والتنمية المستدامة: والذي يعتبر مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي تجاري يتمتع بالشخصية المعنوية وذمة مالية مستقلة، والذي يكلف بالمهام التالية:

- 1 وضع شبكات الرصد وقياس التلوث وحراسة الأوساط الطبيعية.
- 2 جمع المعلومات البيئية على الصعيد العلمي والتقني والإحصائي ومعالجتها وإعدادها وتوزيعها.

- 3 جمع المعطيات والمعلومات المتصلة بالبيئة والتنمية المستدامة، لدى المؤسسات الوطنية، والهيئات المتخصصة.
 - 4 نشر المعلومة البيئية وتوزيعها.
- سادسا: **المعهد العالي البحري بوسماعيل**: ينحصر هذا المعهد أساسا بتخريج ضبط الموانئ ولكن هذا لم يمنع من قيام طلبة هذا المعهد بوضع بعض الدراسات المتخصصة بعلم البحار والتلوث البحري لتبقى هذه الدراسات في مكتبة هذا المعهد للاستفادة منها في حماية البيئة البحرية من التلوث.¹
- سابعا: **المعهد الوطني لعلوم البحر وتهيئة الساحل**: يضم هذا المعهد ضمن إطاراته العلمية من الكفاءات والمعرفة ما يضاهي إطارات أكثر الدول تقدما، فهي لم تتوان عن القيام بالدراسات المتعلقة بالمجال البحري وخصوصا منها ما يتعلق بمجال التلوث البحري

المطلب الثاني

دور الهيئات الرسمية المحلية في حماية البيئة البحرية

ويتضمن دور الولاية في حماية البيئة البحرية في (الفرع الأول) دور البلدية في حماية البيئة البحرية في (الفرع الثاني) ثم دور الهيئات غير الرسمية في حماية البيئة (المنظمات و الجمعيات) في (الفرع الثالث)

تتمثل الإدارة المحلية في الجزائر في الجماعات المحلية ممثلة في الولاية والبلدية وتعتبر

الجماعات المحلية بمثابة الوسيلة الناجعة في إنجاح أية سياسة وطنية ، فقد شرع المشرع في

الاعتراف المحتشم بدور الجماعات المحلية في حماية البيئة انطلاقا من سلسلة التعديلات الأولى

التي أدخلت على قانوني البلدية والولاية الصادرين في 1981 فقد منحت للجماعات المحلية

¹د. أحمد لكل مرجع سابق ص. 163/168

بعض الاختصاصات القطاعية مثل النقاوة¹ ، قطاع السياحة ، قطاع المياه².. الخ ، غير أن التعديلات الواردة على قانون البلدية والولاية لسنة 1990 والنصوص التطبيقية الخاصة بهذا لتوسيع صلاحيات الجماعات المحلية في مجال حماية البيئة عموما.

الفرع الاول

دور الولاية في حماية البيئة البحرية

حدد قانون الولاية للوالي اختصاصات عديدة لحماية البيئة ، إذ يمارس اختصاصاته في مجال الضبط الإداري العام³ ، واختصاصات أخرى في مجال ضبط إداري خاص تخوله إياه النصوص الخاصة، إضافة إلى صلاحيات المجلس الشعبي الولائي التي نص على أغلبها المشرع الجزائري في القوانين الخاصة ، كما يبادر المجلس بكل عمل يرمي إلى تنمية الثروات الطبيعية وحمايتها ، بالإضافة إلى ترقية الحظائر الطبيعية ومراقبة الصيد البحري.

غير أنه يبدو لنا بأن اختصاصات الوالي في حماية البيئة لم تحدد عموما بصفة دقيقة في قانون الولاية بحيث تضمنتها قوانين خاصة ، فهو يشرف على افتتاح دورة الصيد البحري ، وله في ذلك أن يقدم أو يؤخر تاريخ افتتاح الدورة ، مدعما في ذلك اختصاصات مديرية الصيد والموارد الصيدية التي تنفذ برنامج وتدبير المحافظة على الثروة السمكية، كما أنه يوقع على اتفاقيات

¹ - المرسوم رقم 267/81 المؤرخ في 10 أكتوبر 1981 المتعلق بصلاحيات رئيس المجلس الشعبي البلدي فيما يخص "النقاوة والطمأنينة العمومية"، ج.ر. رقم 41 لسنة 1981.

² - المرسوم رقم 372/81 مؤرخ في 26 ديسمبر 1981 يحدد صلاحيات البلدية والولاية واختصاصاتها في مجال القطاع السياحي، ج.ر. رقم 52 لسنة 1981.

³ - أنظر نص المادة 114 من قانون رقم 09/12 المتضمن قانون الولاية السابق.

الامتياز الخاص بالاستغلال السياحي للشواطئ لحساب الدولة ، ويحدد الضمان البنكي المخصص لتغطية تعهدات المزايدة التي تمنح بموجبها الامتياز¹، كما يعمل الوالي بالتنسيق مع مديرية البيئة على منح وسحب تراخيص المؤسسات المصنفة، التي من شأنها أن تضر بالبيئة البحرية لاسيما تلك المقامة على عرض السواحل والتي من شأنها أن تصب نفائاتها في البحر وتؤثر على توازناته البيئية² ، فقد خول المشرع الجزائري للسيد الوالي اختصاصات عامة في مجال الوقاية من التلوث البحري فهو يبادر عن طريق أجهزة الولاية بإجراء تحقيق عمومي بشأن النفائات المراد غمرها أو التي تجمع وتخزن على ضفاف السواحل ، وضمن هذا السياق إذا رأى مدير البيئة أن شروط تصريف النفائات غير مطابقة للمقاييس المعمول بها تقنيا ، يقوم بإشعار السيد الوالي المختص إقليميا الذي يبادر بإنذار صاحب المنشأة الملوثة باتخاذ التدابير الوقائية ، وإذا لم يمثل إصدار السيد الوالي قراره بالغلق³. وفي مجال الإنقاذ في البحر وتبعا لخطورة الكارثة الإيكولوجية الناجمة عن التلوث البحري يقوم المركز المختص في عمليات الحراسة والإنقاذ في البحر بإعلام السيد الوالي المختص إقليميا ورئيس لجنة "تل البحر الولائية" من أجل اتخاذ كل واحد منهم التدابير الضرورية ، وإنذار كل مستغل للتجهيزات التي تمثل خطرا على أمن الجوار وسلامته والصحة العمومية⁴ ، ويسهر الوالي على المحافظة على الثروة الطبيعية

¹ - أنظر لنص المادة 06 و 08 من المرسوم التنفيذي رقم 274/04 لمؤرخ في 20 رجب عام 1425 الموافق ل 05 سبتمبر سنة 2004 يحدد شروط الاستغلال السياحي للشواطئ المفتوحة للسياحة وكيفيات ذلك ، ج.ر رقم 56 لسنة 2004

² - أنظر لنص المادة 20 من مرسوم تنفيذي رقم 198/06 مؤرخ في 04 جمادى الأولى عام 1427 الموافق ل 31 مايو سنة 2006 الذي يضبط التنظيم المطبق على المؤسسات المصنفة لحماية البيئة ، ج.ر رقم 37 لسنة 2006

³ - يحي ويناس ، الإدارة البيئية في الجزائر ، المرجع السابق ، ص 111 وما يليها.

⁴ - أنظر لنص المادة 14 من المرسوم رقم 290/95 المؤرخ في 30 ديسمبر 1995 يتضمن إنشاء مركز وطني ومركز جهوي لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر ، ج.ر رقم 54 لسنة 1995

وحمايتها من أي نهب لاسيما سرقة رمال البحر و الثروة الغابية الواقعة على الشريط الساحلي ، وله في ذلك كل الصلاحيات ، كما يقوم الولاية على مستوى الولايات البحرية أيضا برئاسة لجان "تل البحر الولائية" وإعداد مخططات تل البحر الولائية ، فإذا وقع حادث ما في البحر وانجر عنه أو أمكن أن ينجر عنه تلوث في المياه البحرية في حدود الولاية البحرية يستتفر الوالي المختص إقليميا من أجل مكافحة التلوث بحرا وبراً . و في إطار تهيئة الإقليم وتنميته المستدامة يقوم الوالي على مستوى تراب الولاية باتخاذ مبادرة إعداد مخطط تهيئة إقليم الولاية ، ليعرضه فيما بعد على المجلس الشعبي الولائي للمصادقة عليه وقد اعتبر هذا المخطط على وجه الخصوص الولايات الساحلية بمثابة مناطق حساسة ذات فضاءات هشة من الناحية الإيكولوجية ، لا يمكن أن تنجز فيها عمليات إنمائية دون مراعاة خصوصياتها ، وتطبيقا لذلك فقد نص قانون رقم: 20/01 على اتخاذ الولاية التدابير الوقائية من أجل تخفيف الضغط على السواحل ، وكذا إعداد مخططات توجيهية لشغل الأماكن كون أن المناطق الساحلية والشريط الساحلي هي فضاءات هشة يجب تهمينها .

و نظرا لتزايد مستويات التلوث البحري لمناطقنا الساحلية جعلت الدولة عن طريق الحكومات المتعاقبة مكافحة التلوث البحري من أهم أولوياتها، وقد ترجمت هذه الإرادة من خلال وضع عدة مخططات عمل على مستوى الولايات البحرية ، فقد سجلت الحكومة عدة مشاريع تتعلق بحفظ الساحل وحماية المناطق البحرية في ثماني ولايات ساحلية في إطار برنامج الإنعاش الاقتصادي الثلاثي وهي: ولاية الطارف ، تيزي وزو ، تيبازة ، وهران ، بجاية ، مستغانم ، جيجل والجزائر

العاصمة ، وقد أسند أمر المراقبة والإشراف إلى ولاية هذه الولايات ، من خلال إنشاء عدة مشاريع منها إعداد دراسات للتحكم في تعمير السواحل ومسح شغل الساحل ، خلق معاهد وطنية للسواحل ، عصرنه المخطط الرئيسي لتهيئة الإقليم ، وإخضاع مناطق التوسع السياحي لدراسة تأثيره على البيئة ، مكافحة النهب المفرط لرمال الشواطئ والتعريف بمناطق إنتاج مواد بديلة¹.

الفرع الثاني

دور البلدية في حماية البيئة البحرية²

تعتبر البلدية الهيكل الأساسي في التنظيم اللامركزي ، فهي الوحدة الأساسية التي يقع على عاتقها مهمة إنجاح السياسة الوطنية في مجال حماية البيئة البحرية فقد نص قانون البلدية لسنة 1990 على تعزيز دور البلدية في حماية البيئة³، وهي صلاحيات عامة تمكن البلدية من التدخل كلما أحست هذه الأخيرة بخطر يهدد الأوساط الطبيعية. إذ نص المشرع الجزائري في قانون البلدية لسنة 1990 في الفصل السادس منه على أن البلدية تتكفل بصرف ومعالجة المياه القدرة والنفايات الجامدة والحضرية قبل إلقائها في أي وسط، مكافحة التلوث وحماية البيئة... ولرئيس البلدية في سبيل تحقيق ذلك صلاحيات الضبط واسعة ذات طابع عام، كما أنه يشارك في تنفيذ المخططات الوطنية الخاصة بمكافحة التلوث البحري من بين الاختصاصات الملقة على البلدية حماية الطبيعة والآثار ، إذ تتولى البلدية في مجال

¹ - أنظر لنص المادة 11 و 13 من مرسوم تنفيذي رقم 86/07 مؤرخ في 21 صفر عام 1428 الموافق ل 11 مارس سنة 2007 يحدد

كيفية إعداد مخطط التهيئة الساحلية لمناطق التوسع والمواقع السياحية ، ج.ر رقم 17 لسنة 2007 .

² ص 6 2015 م ر غني خالد . دور الجمعيات المحلية في مجال حماية البيئة جامة حمة لخضر السنة

³ - أنظر نص المادة 114 من قانون رقم 03/11 المتضمن قانون البلدية

الطبيعة المحافظة على الشريط الغابي الساحلي وتطوير المساحات الخضراء ، كما تقوم بالتنسيق مع الجهات المعنية بإنجاز برامج مكافحة الانجراف وتطوير الثروة الغابية¹ ، ومع ذلك يبقى الطابع التقني لمشكلة التلوث البحري يعيق الأداء البلدي في مجال المكافحة ، إذ لا يمكن للمصالح البلدية ضبط المخالفات واتخاذ الإجراءات اللازمة بشأن لعدم كفاءة أطرها ولنقص الوسائل المادية ، ليبقى بذلك أداؤها البيئي محدودا .

الفرع الثالث

دور الهيئات غير الرسمية في حماية البيئة البحرية (المنظمات الجمعيات) إن حماية البيئة البحرية هي قضية تهم كل فرد من أفراد المجتمع وليس السلطات الإدارية الرسمية فقط ، لذلك فإن كل فرد يقع على عاتقه التزام بالحفاظ عليها ، وقد يختار محبي الطبيعة والمدافعين على البيئة البحرية صورة الجمعية أو مراكز أو منظمات أو نوادي شبابية للتنسيق بين الجهود وتضافرها في سبيل الهدف الذي يسعون إلى تحقيقه ، بحيث صارت جمعيات الدفاع عن البيئة وجمعيات الدفاع عن المستهلكين واجهة معبرة عن الأنظمة الديمقراطية ، التي نشطت فيها هذه الجمعيات ولعبت كل منها في مجالها دورا هاما في حماية المواطن والبيئة التي يعيش فيها ولمنظمات المجتمع المدني دور وقائي يتجلى من خلال عملها على نشر الوعي البيئي والتربية البيئية وتقديم الاستشارة للهيئات المتخصصة ، إذ بدأ الاهتمام العالمي بالتربية البيئية منذ انعقاد

¹ - نصر الدين هونوي، الوسائل القانونية والمؤسسية لحماية الغابات في الجزائر ، الديوان الوطني للأشغال التربوية ، 2001 ، ص 80

مؤتمر "إستوكهولم" في سنة 1972 الذي أكد على أهمية التربية البيئية وتعمل منظمات

المجتمع المدني من خلال نشر الوعي البيئي والتربية البيئية على :

- تحسيس الأفراد والجماعات على أهمية اكتساب الوعي بقضايا البيئة البحرية من جميع جوانبها والمشاكل المرتبطة بها¹، وفي هذا السياق كان مثلاً لجمعية الصيد البحري الفرنسية دور كبير في المحافظة على الأرصدة السمكية من خلال توعية الصيادين الفرنسيين بمخاطر استنفاد الثروة السمكية وتأثيرها على البيئة البحرية والتوازنات الإيكولوجية ، إذ استطاعت بفضل حلقات التوعية التي تخصص للصيادين أن تساهم بجانب الأجهزة الإدارية في ضبط سلوكيات الصيادين.

- مساعدة الأفراد والجماعات على اكتساب خبرات متنوعة حول طريقة التعامل مع المحيط البحري وتزويدهم بفهم أساسي للبيئة والمشاكل المرتبطة بها .

- مساعدة الأفراد والجماعات على اكتساب مجموعة من القيم، والاهتمام بالبيئة البحرية وتقديم حوافز المشاركة الإيجابية في تحسينها وحمايتها.

- إتاحة الفرصة للأفراد والجماعات للمشاركة النشطة على كافة المستويات في العمل على حل مشاكل البيئة البحرية

¹ - جمال واعلي ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من مخاطر التلوث (دراسة مقارنة)، مرجع سابق ، ص : 190.

المبحث الثاني

دور التشريعات الدولية في حماية البيئة البحرية

ويتضمن دور الاتفاقيات الدولية و الهيئات الرسمية في حماية البيئة البحرية في (المطلب الاول) ويتضمن ايضا دور المنظمات و المؤسسات المالية الدولية في (المطلب الثاني) ويتضمن دور المنظمات الدولية في حماية البيئة في (الفرع الاول) وتضمن دور المؤسسات المالية الدولية في حماية البيئة البحرية في (الفرع الثاني)

المطلب الأول

دور الإتفاقيات الدولية و الهيئات الرسمية في حماية البيئة البحرية

ويتضمن دور الاتفاقيات الدولية في حماية البيئة في (الفرع الاول) وتناولت دور الاتفاقيات الثنائية و الاقليمية في حماية البيئة البحرية في (الفرع الثاني)

الفرع الاول

دور الإتفاقيات الدولية في حماية البيئة البحرية

ويتضمن الاتفاقيات الدولية لمنع تلويث البيئة البحرية بالنفط (اولا) ثم الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من السفن و الطائرات (ثانيا) ثم الاتفاقية الدولية الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر برية (ثالثا)¹

أولا: الإتفاقيات الدولية لمنع تلويث البيئة البحرية بالنفط

بموجب المرسوم 344/63 المؤرخ في 1963/09/11 وجاءت هذه الإتفاقية بمجموعة من الأحكام، ومع ذلك فإن هذه الإتفاقية لا تنفي نهائيا وبصورة مطلقة تصريف المحروقات في البحر وهذا ما جاء في مادتيها 3 و 4 على التوالي، كما يسمح بالتفريغ في المناطق المحظورة في حالة اضطرار السفينة لضمان سلامتها، أو لمنع الإضرار بها أو بالبضاعة التي تحملها أو في سبيل إنقاذ الأرواح فتضطر إلى التخفيف من وزنها بإفراغ أحواضها من المخلفات" إلا أن وجود

أي استثناء على قاعدة أو مبدأ عام يجعل هذا الأخير محدد الأثر منح الإتفاقية ربان السفينة حق التفريغ لما تكون سفينته متجهة إلى ميناء غير مجهز بإنشاءات لإستقبال المخلفات النفطية، قد يجعل في كثير من الأحيان الربان يلجأ إلى التفريغ بصفة آلية متى علم أن الميناء المتجه له غير مجهز بمثل هذه التجهيزات. وما يأخذ على هذه الإتفاقية لم تتطرق في موادها للسفن الحربية.

- 1 اتفاقية برشلونة 1976 لحماية البحر الأبيض المتوسط: جاء في هذه الإتفاقية بروتوكولين
 - 2 حماية البحر من التلوث الناجم عن عمليات الإغراق التي تقوم بها السفن والطائرات
 - 3 مكافحة التلوث بالنفط ومواد أخرى ضارة في الحالات الطارئة
- وهذه الإتفاقية جاءت شاملة لجميع مظاهر التلوث البحري ، ولقد انضمت الجزائر إلى هذه الإتفاقية بموجب المرسوم رقم 14/80 المؤرخ في 1981/01/26
- 4 اتفاقية لندن 1973 والخاصة بمنع التلوث من السفن : وهي تعد من أهم وأشمل الإتفاقيات التي أبرمت لحماية البيئة البحرية من التلوث الذي تحدثه السفن بكافة صوره، وفي كل مناطق البيئة البحرية.و أرفقت هذه الإتفاقية بخمس ملاحق¹
 - أ. ملحق محدد للقواعد المتعلقة بمنع التلوث بالنفط
 - ب. ملحق محدد للقواعد لنقل المواد الضارة السائلة
 - ج. ملحق محدد للتشكيل الخاص بتغليف المواد الضارة
 - د. ملحق محدد لكيفية الوقاية من التلوث الناتج عن المياه الوسخة
 - هـ. ملحق المحدد لكيفية الوقاية من التلوث الناتج عن قمادات السفن
- الحماية القانونية للبيئة البحرية في ظل الإتفاقيات الدولية
- 5 اتفاقية لندن لعام 1954 والخاصة بمنع تلوث البحر بالنفط: وهي الركيزة الأساسية للجهود العالمية لمنع تلويث البيئة البحرية بالمحروقات ويعود الفضل لبريطانيا بدعوى القوى البحرية الرئيسية لعقد مؤتمر في لندن عام 1954، وحضر المؤتمر 42 دولة، و انعقد المؤتمر في 1954/04/26 ووقعت عليه 20 دولة وانضمت إليها الجزائر سنة 1963
 6. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982: وقد حاولت هذه الاتفاقية إلى التطرق إلى جميع أشكال التلوث البحري إلا أننا نجدها أدمجت التلوث النفطي ضمن الجزء المخصص للتلوث

¹د. عادل ماهر الألفي. الحماية الجنائية للبيئة دار الجامعة الجديدة طبعة 2011 ص 105

الناجم عن السفن وذلك في مادتها 211.

ثانيا : الإتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من السفن والطائرات

1. اتفاقية لندن لعام 1973 والخاصة بمنع التلوث من السفن: وأهم ما يميّز هذه الإتفاقية أنها توسعت في تعداد المواد التي تعتبر مؤدية إلى التلوث البيئة البحرية. واحتوت الإتفاقية على خمس ملاحق¹

أ. ملحق خاص بمنع التلوث بالمحروقات

ب. ملحق الخاص بالمخلفات السائلة والضارة المنقولة دون نظم داخل خزانات السفينة

ج. ملحق خاص بالمخلفات الضارة والمنقولة كطروود أو صناديق أو بصهاريج متحركة

د. ملحق خاص بمنع التلوث بالمياه المستعملة داخل السفينة

هـ. ملحق خاص بوضع بعض التنظيمات لمنع التلوث الناتج عن نفايات السفن وانضمت

إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 108/88 المؤرخ في 1988./05/31

2. بروتوكول برشلونة لعام 1976 والخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ

عن رمي النفايات من السفن والطائرات

وقد جاء هذا البروتوكول بشأن حماية البيئة البحرية من إغراق النفايات وقد عرف في المادة 03

الإغراق بأنه "أي تخلص متعمد من النفايات أو المواد الأخرى في البحر من السفن والطائرات".

إلا أنه نجد استثناءات على هذه المادة:

أ/ التخلص في البحر من النفايات أو المواد الأخرى الناجمة عن التشغيل العادي للسفن

والطائرات.

ب/ إيداع المواد بهدف غير مجرد التخلص منها.

المادة 4: "يمنع إغراق النفايات أو المواد الأخرى الواردة في الملحق الأول في منطقة البحر

الأبيض المتوسط"²

المادة 8: "تبيح الإغراق متى توفرت ظروف قاهرة ناتجة عن سوء الأحوال الجوية أو عن أي

سبب آخر"، انضمت إليه الجزائر بموجب مرسوم رقم 02/81 المؤرخ في 1981/01/17

¹د.أحمد لكحل ، مرجع سابق ،ص.108

²فرج صالح الهريش مرجع سابق.ص.180

3 اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982: نجد هذه الاتفاقية أيضا عرّفت الإغراق من خلال المادة 05 تنص على أن الإغراق، " أي تصرف متعمد في البحر للفضلات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات"، أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الصناعية ولا يشمل الإغراق، تصريف الفضلات أو المواد الأخرى التي يصاحب التشغيل

الاعتيادي للسفن والطائرات أو الأرصفة أو غيرها من التركيبات الصناعية ومعدات في البحر.

ثالثا : الإتفاقيات الدولية الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر برية

القواعد القانونية سواء دولية أو الوطنية قليلة إذا ما قارناها بتلك المتوفرة في مجال التلوث النفطي للبحر، وأهم الإتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر في هذا المجال.

1. اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث: انضمت الجزائر لهذه الإتفاقية التي أبرمت في برشلونة في 16/02/1976 حيث فرضت هذه الإتفاقية على¹

أطرافها، اتخاذ كافة التدابير المناسبة لوقاية منطقة البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن التصريف من الأنهار أو المنشآت الساحلية أو التساقط أو الناتجة عن أي مصادر برية واقعة ضمن حدود أراضيها والعمل على التخفيف من حدة هذا التلوث ومكافحته.

2. البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من مصادر برية لعام 1980: إن تبني الجزائر بروتوكول 17 ماي 1980 الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية يوضح نيتها بأخذ هذا الشكل على محمل الجد انعقد هذا البروتوكول في أثينا في 17 ماي 1980 ودخل حيز التنفيذ سنة 1983. والشئ المميز لهذا البروتوكول أنه حدد المخالفات الضارة التي تلحق الأذى بالبيئة البحرية وألزم الدول بحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر برية. وصادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم رقم 441/82 المؤرخ في 1984./12/01

3. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982: هي أيضا اهتمت بالتلوث للبحر من مصادر برية، قد جاء في المادة 194 تنص على جميع أنواع الملوثات بما فيها التلوث من مصادر برية.

1 أحمد سكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام رسالة دكتوراه ، سنة 1995 ، معهد الحقوق

والعلوم الإدارية، بن عكنون، جامعة الجزائر، ص 10

إن هذه الإتفاقية فرضت وألزمت الدول الأطراف فيها بالتعاون لإتخاذ الإجراءات اللازمة من أجل منع، خفض والسيطرة على التلوث من هذا النوع من الملوثات من خلال المادتين (207) و(203). اللذان تنصان على الكثير من الأعمال الواجب القيام بها من طرف الدولة، لمنع وخفض والسيطرة على تلوث البيئة البحرية.

وتعتبر هذه الإتفاقية أهم الإتفاقيات الدولية التي تطرقت إلى التلوث البحري من مصادر أرضية، والتي انضمت إليها الجزائر كغيرها من الدولية الأخرى التي تخصصت كل واحدة منها إلى نوع معين من الملوثات.¹

الفرع الثاني

الاتفاقيات الثنائية والاقليمية

ويتضمن التعاون المغربي (اولا) ثم التعاون الاورومتوسطي (ثانيا)

اولا: التعاون المغربي في محاربة التلوث البحري

إن تشابه المشاكل الناجمة عن التلوث البحري في دول إتحاد المغرب العربي يستدعي من دوله التنسيق فيما بينها، وتبني خطة عمل مشتركة لصد هذه المشاكل التي عجلت بتبني دول الإتحاد المغربي لسياسة مغربية مبنية على حماية البيئة بصفة عامة (2)، ترجمت من خلال معاهدة إنشاء إتحاد المغرب العربي الموقعة في مراكش يوم 17 فبراير 1989 و التي صادقت عليها الجزائر في سنة 1989

1 - /حماية الأوساط البحرية في الميثاق المغربي لحماية البيئة:

2 - /حماية الأوساط البحرية في الاتفاقية المغربية للتعاون في المجال البحري:

عن الإطار القانوني للاتفاقية المغربية:

على إثر اجتماع مجلس وزراء الصناعة لدول الإتحاد المغربي في مدينة " تريبولي " الإيطالية يومي 21 و 22 مارس ، 1990 أنشأت " اللجنة البحرية المغربية " وقد أسندت لهذه اللجنة مهمة تطبيق ومراقبة القرارات المتخذة من طرف دول الإتحاد لاسيما ما تعلق منها بالتجارة البحرية ونشاط الموانئ . والتي تعتبر بحق "اتفاقية إطار "دول الإتحاد المغربي للتعاون

¹ أحمد سكندري، مرجع سابق. ص 12

المشترك .وقد صادقت الجزائر عليها في 12 أكتوبر 1991 -379 (2) .بموجب المرسوم الرئاسي رقم 91

ثانيا التعاون الأورو متوسطي في محاربة التلوث البحري

صادقت اثني عشرة دولة متوسطية على اتفاقية " برشلونة " لحماية البحر الأبيض المتوسط ضد التلوث بالبترول والمواد الأخرى وقد عدلت هذه الاتفاقية في 10 يونيو 1995 أغلب دول المتوسط على البروتوكولات الملحقة بالاتفاقية، المقدر عددها بخمسة وهي:

-بروتوكول التعاون لمكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة

الأخرى في حالات الطوارئ ، الموقع ببرشلونة في 16 فبراير 1976

-بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من إلقاء الفضلات الناجمة عن السفن والطائرات،الموقع ببرشلونة في 16 فبراير 1976

-بروتوكول "أثينا" المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط ضد التلوث من مصادر برية،المبرمة في 17 ماي 1980 من طرف 13 دولة

-بروتوكول "جونيف بشأن المناطق المتمتعة بحماية خاصة في البحر الأبيض المتوسط، الموقع في 03 أبريل 1982 من طرف 12 دولة

-بروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن و مكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ المحرر في فاليتا " مالطا " يوم 25 يناير 2002¹

المطلب الثاني

دور المنظمات و المؤسسات المالية الدولية في حماية البيئة البحرية

ويتضمن دور المنظمات الدولية في حماية البيئة البحرية في(الفرع الاول) ثم دور المؤسسات المالية الدولية في حماية البيئة البحرية في (الفرع الثاني)

إضافة إلى التشريعات و الهيئات الرسمية في حماية البيئة البحرية ، ارتأى المشرع الدولي الا ان يدعم هته الاليات بهيئات اخرى دولية الا وهي المنظمات الدولية الرسمية التي تلعب دورا هاما هي الاخرى في حماية البئة البحرية، وهذا ما سنتطرق له في الفرع الموالم.

الفرع الاول

دور المنظمات الدولية في حماية البيئة البحرية

ويتضمن المنظمة البحرية الدولية (OMI) (اولا) ثم منظمة الاغذية و الزراعة (FAO) (ثانيا) ثم الوكالة الدولية للطاقة الذرية (AIFA) (ثالثا)

أولا- المنظمة البحرية الدولية (OMI):¹

وهي من الوكالات المتخصصة ، تم إنشاءها في 06 مارس 1948 وكانت تسمى في الأصل المنظمة البحرية الاستشارية الدولية (OMCI) وهي مكلفة ، بالمسائل الفنية المتعلقة بالملاحة البحرية والتجارة الدولية البحرية . ومن مهامها أيضا تحسين أمن الملاحة باعتماد القوانين المتفق عليها دوليا وحماية مياه البحار والمحيطات من التلوث بكل أشكاله، وما يتصل بذلك من مسائل قانونية.(2) ويعود لهذه المنظمة الفضل في إبرام أهمّ الاتفاقيات الدولية ومنها تلك المتعلقة بمكافحة التلوث بالنفط المحررة في 1954 ، وكذلك معاهدة " لندن"²

لسنة 1972 المتعلقة بالتلوث الناجم عن مخلفات السفن ، ومعاهدة "ماربول" لسنة 1973 بشأن التلوث البترولي عن طريق السفن والتي عدلت في 1978 و قد أنشأت المنظمة في سنة 1976 مركزا إقليميا لتدخل المستعجل لمكافحة التلوث البحري في حوض المتوسط يعمل على مساعدة دول المنطقة في التصدي لحالات التلوث الطارئة.

ثانيا- منظمة الأغذية والزراعة (FAO) :

هي وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة ، أنشأت في 16 أكتوبر 1945 وتعمل في مجال التغذية والزراعة ، نشاطها يتصل مباشرة بالبيئة . ويرجع الفضل لهذه المنظمة في دق ناقوس خطر التلوث البيئي للبحر المتوسط بعد أن وصل إلى مستويات حرجة . وقد عملت المنظمة على حث المجتمع الدولي لإبرام بعض الاتفاقيات الدولية المرتبطة بحماية البيئة ، فقد كان لها دور فعال في وضع الاتفاق الدولي المحرر في 29 نوفمبر 1993 حول احترام سفن الصيد للأرصدة

محمد الباز ، حماية البيئة البحرية- دراسة في القانون الدولي -، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2006 ، ص 144 وما يليها
الجدير بالذكر أن الجزائر عضو في المنظمة البحرية الدولية (IMO) وقد أبدت اهتماما مبكرا بمسألة حماية البيئة البحرية حين صادقت على اتفاقية لندن لمنع التلوث البحري بالزيت لسنة 1954 ، ثم بعد ذلك صادقت على مجموعة من الاتفاقيات أهمها اتفاقية لندن لسنة 1972 ، اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 ، اتفاقية برشلونة وبروتوكول

السلمية في أعالي البحار والمحافظة عليها وحسن تسييرها . كما شاركت ذات المنظمة في صياغة العديد من الاتفاقيات الدولية أبرزها اتفاقية " برشلونة " لحماية منطقة البحر الأبيض المتوسط المحررة في سنة 1976 وكذا في بروتوكولاتها . كما أنها شاركت في صياغة أيضا اتفاقية " روتردام " لسنة 1998 التي جاءت تطبيقا لتوجيهات المنظمة المتعلقة بتبادل المعلومات حول الأضرار الناجمة عن تلوث بفعل المواد الكيماوية الخطيرة المنقولة بحرا . وقد شاركت أيضا المنظمة في وضع قانون سير دولي حول توزيع واستعمال الرخويات، إضافة إلى أنها تعمل على مساعدة العديد من الدول لاسيما السائرة في طريق النمو في وضع تشريعاتها الداخلية كتشريعات الصيد البحري، الزراعة، التنمية .. فهي تمتلك مجموعة من الخبراء الدوليين يمكنهم مساعدة رجال قانون الدول المعنية في وضع التشريعات الداخلية

ثالثا-الوكالة الدولية للطاقة الذرية (AIEA):

قامت الوكالة زيادة على ذلك بلفت الانتباه إلى مخاطر التجارب النووية التي تقوم بها العديد من الدول في البحار والمحيطات ، وبينت مخاطرها على النظام البيئي البحري ، وما ينجر عن ذلك من أضرار تصيب الحياة البحرية عموما¹ .

وفي هذا الإطار عملت الوكالة على تحرير معاهدة دولية في 20 سبتمبر 1994 حول السلامة النووية، دعت من خلالها الدول المالكة للطاقة النووية على أخذها بمبادئ أساسية حول سلامة وأمن المنشآت النووية . وقد تابعت ذلك في 05 سبتمبر 1997 بتبني اتفاقية جماعية حول السلامة بشأن تسيير المواد الإشعاعية وحسن تسيير النفايات الذرية . وإلى جانب ذلك ساهمت الوكالة في صياغة العديد من الاتفاقيات الأخرى التي تتعلق بنقل النفايات أغلب التجارب تقام في عرض البحر وتعد النفايات النووية من أهم ملوثات البيئة البحرية ، إذ أنه وفي منطقة البحر الأبيض المتوسط لوحدها يوجد أكثر من أربعة عشرة مصنعا نوويا ، وسبعة مشاريع لإنتاج الطاقة النووية تلقي في أغلب الأحوال نفاياتها في البحار . وبما أن السواحل الجزائرية تطل على البحر الأبيض المتوسط بشريط ساحلي يقدر بحوالي 1200 كلم، فإنها معنية بالأخطار الناجمة عن النشاط النووي. والنفايات النووية كثيرة أهمها تلك الناجمة عن:

¹ د. سحر حافظ ، الحماية القانونية لبيئة المياه العذبة، الدار العربية للنشر و التوزيع، مصر ، 1992 ، ص 230 و ما يليها
Ch. Alexandre Kiss et Jean Pierre Beurrier , op. , cit. , p 76 .

-استخدام الطاقة الذرية في توليد الطاقة الكهربائية: حيث يتزايد هذا الاستخدام السلمي للطاقة النووية بشكل كبير على مستوى العالمي، بالنظر إلى أن الطاقة النووية هي أقدر مصادر الطاقة على تلبية احتياجات الإنسان المتزايدة. غير أن نسب الإشعاع الذري المنبعث من هذه المحطات متفاوت، فتزيد أحيانا لدرجة قاتلة، وتقل أحيانا لتبقى في حد ود الأمان. وبالتالي فإن آثارها الضارة ومهما كانت بنسبة قليلة تبقى مضرّة، إذ يمكن أن تظهر على المدى الطويل لتشمل كل النظام البيئي. ما فيه اليابسة، البحر والجو¹

-استخدام الطاقة الذرية في تسيير السفن والغواصات البحرية: ويبرز استخدام الطاقة الذرية في تجهيز السفن الحربية، غير أنه ولاعتبارات الأمن فإن عدد هذه السفن غير معروف. وتبقى الولايات المتحدة وروسيا الرائدتان في هذا امجال اللذان يمتلكان على التوالي 195 و133 قطعة حربية عائمة تعمل بالطاقة الذرية، مجهزة للهجوم بالأسلحة الذرية. فقد تلقى هذه السفن والغواصات أثناء إبحارها إشعاعات ذرية تؤدي إلى الإضرار بنظام البيئة البحرية وهدمه.

-استخدام الطاقة الذرية في تشغيل المحطات النووية لأغراض مدنية: لقد أفاد التقرير السنوي الذي أعدته الوكالة الدولية للطاقة الذرية سنة 1992 أن عدد المفاعلات النووية العاملة في البحر قد تصل الى 200 مفاعل نووي.

رابعاً - المنظمة العالمية للتجارة

تعتبر ضمن المنظمات الدولية الرسمية، وهي من أهم المنظمات في المبادلات التجارية العالمية حيث تسيطر على أكثر من 70% من المبادلات التجارية البحرية و تسييرها وفق ما تحتاجه السوق العالمية، ضاربة عرض الحائط الجهود الدولية في حماية البيئة و خاصة المنظمات غير الحكومية التي كانت لها بالمرصاد و على رأسها منظمة السلام الأخضر، التي قامت بدور هام لكبح جماح هته المنظمة، لذا بعد ضغوط المنظمات الدولية أصبحت هذه الأخيرة تدرج ضمن مخططاتها الاستراتيجية عنصر الحفاظ على البيئة، و خاصة بعد قضية سياتل الامريكية و قضية الدلافين.

¹ صليحة علي صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، منشورات جامعة قاريونس بنغازي، ليبيا، الطبعة الأولى، 1996، ص 121 وما يليها

الفرع الثاني

دور المؤسسات المالية الدولية

ويتضمن البنك العالمي و دوره في حماية البيئة البحرية (أولا) ثم الصندوق العالمي للبيئة (ثانيا) ثم البنك الاوروبي للتهيئة و التنمية (BERD) (ثالثا) ثم المنظمة الدولية للتجارة (رابعا)

بالنظر إلى المساعدات المالية التي تقدمها المؤسسات المالية الدولية لبعض الدول في دعم مشاريعها التنموية في مجال الصناعة وبعض المشاريع الأخرى يمكن لهذه الأخيرة أن تمارس على الدول المستفيدة من هذه المساعدات بعض الضغوطات بشأن احترام المشاريع التنموية للمعطيات البيئية ، بل وفي كثير من الأحيان ما تكون هذه المساعدات مرتبطة بمدى احترام هذه الدول للمعطيات البيئية ، ومن بينها البنك العالمي ، الصندوق العالمي للبيئة...

أ-ولا- البنك العالمي ودوره في حماية البيئة¹

: اضطر البنك العالمي إلى تغيير سياسته اتجاه المشاريع التنموية التي يقوم بتمويلها في العالم ابتداء من سنة 1984 على إثر الانتقادات الواسعة التي وجهت له ، كونه لم يلزم الدول المستفيدة من هذه المشاريع الاهتمام بالمعطيات البيئية . لذا اضطر إلى تعديل شروط التمويل التي وضعها في أن تأخذ الدول المرشحة للاستفادة من مساعداته بعين الاعتبار الاهتمامات البيئية في المشاريع التي ترغب الدول تمويلها من قبل البنك . وقد يلجأ البنك بغرض التأكد من احترام البيئة إلى خبراء دوليين مستقلين لإجراء دراسات بيئية قبل موافقته على تمويل المشاريع. وقد عمل البنك بداية من سنة 1996 على تمويل حوالي عشرين مشروعا يهتم بالبيئة

خصص حيزا كبيرا منها للبيئة البحرية ومواجهة مخاطر التلوث البحري بمبلغ إجمالي يقدر ب 01,63مليار دولار ، ليضاعف تمويله في السنة الموالية .وتصل المشاريع الممولة من طرفه التي تم بالبيئة وإعادة تأهيل المحيط إلى 184 مشروعا في 62 دولة بمبلغ إجمالي قدره 12,3 مليار دولار ، وهو مبلغ مرشح للارتفاع مستقبلا.

¹ أحمد سكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام رسالة دكتوراه ، سنة 1995 ، معهد الحقوق والعلوم الجزائر، جامعة عكنون، بن الإدارية،

ثانياً - الصندوق العالمي للبيئة¹:

أنشأ هذا الصندوق بغرض تمويل المشاريع التي تدخل في إطار تطبيق الاتفاقيات الدولية التي تهتم بالبيئة ، كتلك التي تدخل في إطار تطبيق اتفاقية الإطار المتعلقة بالتغيرات المناخية . وقد أنشأ في سنة 1990 لفترة تجريبية لمدة 03 سنوات ، ليحول في سنة 1994 إلى آلية مالية دائمة وعلى الرغم من أن الصندوق مستقل إلا أن مقره يقع لدى البنك العالمي الذي يشكل أحد المؤسسات التنفيذية له مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة.

ثالثاً - البنك الأوروبي للتهيئة والتنمية (BERD) :

وضع البنك الأوروبي وثيقة عمل حول السياسة البيئية تتضمن المبادئ المطبقة في مجال الاستثمار والتعاون التقني .و قد اشترط على الدول الراغبة في الاقتراض قيامها بدراسات حول الآثار المتوقعة للتلوث ، وتوضع هذه الشروط ضمن اتفاقيات القروض التي يمضيها البنك مع الدول المستفيدة.

الخاتمة :

انطلاقاً من المقولة المشهيرة للرئيس الأمريكي ازنهور، عندما رأى البنائين يقفون في أعلى قمة ناطحة سحاب فقال : " لولا التأمين ما رأينا يوماً ناطحات السحاب ، وما كنا لنرى يوماً البواخر و السفن تمخر عباب المحيطات و تخوض أعالي البحار " .

فمن خلال هذه المقولة، يتبين لنا جلياً مدى أهمية التأمين في بناء حضارة الشعوب. وخاصة هؤلاء و هم من كانوا السباقين في هذا المجال، بل هم من إبتكروه و حددوا قواعده وأسسها و يعلمون جيد فوائده . لذا حاولت في مذكرتي هذه أن أتناول فرعاً واحداً من فروعها وهو التأمين البحري، الذي يعتبر جزءاً لا يتجزأ من نظام التأمين وهو أقدمها ظهوراً و أعقدها تقنياً. لعلنا نلاحظ من خلاله أهمية العملية التأمينية برمتها، فالتأمين البحري لا يمكن للتجارة أو الملاحة البحرية أن تستغني عنه ، إذ يتوقف عليه إزدهار التجارة البحرية، حيث أنه قد أدى الى تطور حجم هذه التجارة، بأن جذب اليها رؤوس الأموال التي ما كانت أن تقدم لتعرض لأخطار البحر دون أن تشعر بالطمأنينة والأمن اللذان يحققهما التأمين ، و تظهر أهمية التأمين البحري في الجزائر من خلال معاملات الإستيراد و التصدير الى الخارج ، بالأخص استيراد السلع الاستهلاكية، مما استدعى الى وجود اسواق للتأمين تهدف الى حماية عمليات الاستيراد و التصدير. إذ يلعب التأمين دوراً بارزاً في عملية التنمية الاقتصادية في الدولة، حيث يعتبر وسيلة من وسائل تشجيع الائتمان، فالبنوك تقوم عادة بالموافقة على تمويل التجارة الدولية عن طريق قيام المشتري بفتح اعتماد مصرفي، لتغطية قيمة البضائع المتفق على شرائها و نقلها بشرط ان يتم التأمين على البضائع المنقولة بحراً. كما يعتبر التأمين وسيلة من وسائل تكوين رؤوس الاموال بالنسبة للمؤمن، فالاقساط المدفوعة و المتراكمة يمكن ايداعها في البنوك فيشكل مدخرات يمكن توظيفها و استثمارها من قبل البنوك في مجالات شتى.

أما التأمين في مجال البيئة هو حديث العهد، لأن الأضرار البيئية كانت تحت حماية القوانين العامة أي المسؤولية و نظام التعويض .

الا أن التنوع البيولوجي في البيئة و شساعة مجالها و امتدادها في الزمن و صعوبة تحديد المتسبب في الضرر، كل هذه التحديات جعلت من الاليات القديمة تقف عاجزة.

لذا تجد المشرع سوى الوطني أو الدولي يعمل جاهدا لخلق و ابتكار اليات جديدة تتصدى لكل من تسول له نفسه التلاعب بموروث الأجيال، و ذلك بسن قوانين و تطوير أليات لمواكبة مجريات الأحداث، فتوصل لنظام جديد للمسؤولية، لكن التطور التكنولوجي الذي وصل اليه العالم اليوم، أثبت فشل هذا النظام من جديد و عدم مقاومته للمعضلات و الأضرار البيئية المكلفة وباهضة الثمن و خاصة في البيئة البحرية منه، بحيث أن ابسط حادث في البيئة البحرية يكلف ملايين الدولارات، لذا عمل المشرع جاهدا ليتوصل لآلية جديدة تخفف من عبء التعويض عن نظام المسؤولية، الذي اثبت فشله في المجال البيئي. لذا تدخل المشرع بنظام التأمين ليكون مرادف لنظام المسؤولية لعلهما يفيان بالغرض.

ان التأمين من المسؤولية هما منظومتان متنافستان بل متضادتان، فهما في الواقع تقنيتان لتعويض الضرر في الوقت الذي تسعى فيه المسؤولية المدنية الى تحميل الفرد المسؤولية، و محاولتها تضيق اكبر حد ممكن من الافراد حتى لا يضيع حق المتضرر، و توبخ المسؤول عن الضرر بالتعويض. فإن التأمين يهدف الى توزيع هذا العبء على اوسع نطاق ممكن لجعله اخف على من سيتحملونه. فالمسؤولية المدنية مرتبطة بفكرة التوبخ الاجتماعي *le Blâme social* للمسؤول عن الخطأ الذي إرتكبه . في حين يهدف التأمين الى تقديم الضمان *Une sécurité* ضد الاخطار التي هي في الاصل عرضي، فهتان المنظومتان المختلفتان و المتنافستان ايضا لم يكن بوسعهما اداء وظيفتهما دون تداخلهما. اذا فالتأمين لا يخرج المسؤولية المدنية في ثوب جديد فقط بل يدخل عليها تغييرات في معطيات و حلول مشكلة التعويض عن الضرر البيئي، فتدخل التأمين ليغطي الجزء الذي عجز عنه نظام المسؤولية فأكمل الواحد الآخر و إستطاع هذا النظام الجديد ان يحقق الكثير لاصلاح أضرار البيئة، وخاصة بعد انشاء الصناديق و النوادي الدولية للتعويض التي لعبت هي الاخرى دورا مكملا لهذين النظامين، الا ان الاجراءات المعقدة بين هته الأنظمة مازالت تشكل عائق في وجه المتضررين¹.

لذا من ضمن التوصيات التي يمكن ان اختتم بها مذكرتي هي ان يتوصل الفقه القانوني لخلق آلية او اسلوب يجمع بين الأنظمة الثلاث -المسؤولية و التأمين ونوادي التعويض- حتى نستطيع انقاذ اكبر عدد ممكن من الاضرار البيئية، بالتالي انقاذ كوكبنا من الدمار المحدق به و نصون الوديعة للأجيال القادمة، وأوصي أيضا بإعطاء الدعم والتشجيع للجمعيات و المنظمات غير الحكومية التي أثبتت وجودها بجدارة في الداخل و في المحافل الدولية، مدافعة عن البيئة بمختلف أنواعها، كما يرجع لها الفضل في الضغط على المجتمع الدولي لسن قوانين وخلق آليات للحفاظ على البيئة وحمايتها، وما قامت به منظمة السلام الأخضر في قضية الدلافين في سياتل الأمريكية، إلا دليل قاطع على ما تقوم به هته المنظمات من دور ريادي في حماية البيئة . واختتم توصياتي بقول رئيس الوزراء البريطاني ولسن تشرشل: " لو كان بيدي لكتبت على كل بيت كلمة تأمين، حتى أجعل من المواطن البريطاني يشعر بالأمان و الطمأنينة في كل حركاته وسكونه ".

مراجع المذكرة

أولا / الكتب:

- 1- القرآن الكريم
- 2- الدستور 2016
- 3- قانون التأمينات. الأمر 07/95 المعدل والمتمم بالقانون 04/06.
- 4- قانون البيئة 10/03
- 5- القانون المدني. 58/75
- 6- قانون البحار 05/98
- 7- اتفاقية قانون البحار 1982
- 8- اتفاقية بروكسل 1969
- 9- اتفاقية لكسمبورغ
- 10- د. جديدي معراج. مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري. ديوان المطبوعات الجامعية. الجزائر 2007
- 11- د. هاشم رمضان الجزائري. الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري. جامعة الشرق الأوسط
- 12- د. بن غانم علي. التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني. ديوان المطبوعات الجامعية. الجزائر 2005 - د. مقدم سعيد. التأمين و المسؤولية المدنية. كليك للنشر. 2008
- 13- د. الألفي عادل ماهر الحماية الجنائية للبيئة. دار الجامعة الجديدة. 2011

- 14-د. أفلولي أولد رابح صافية. قانون العمران الجزائري. دار هومه. الجزائر 2017
- 15-د.المزغني رضا. الحماية الجزائية للبيئة. دار المنار. 2004
- 16-د.الفرشيشي بشير. الحماية الجنائية للبيئة . كلية الحقوق و العلوم السياسية . 1996
- 17-د. عليوش قربوع كمال . الآليات القانونية للتسيير العمراني .جامعة منتوري..2011
- 18-د. حامد الجمال سمير.الحماية القانونية للبيئة .دار النهضة العربية . . 2007
- 19-د. الهريش فرج صالح. جرائم تلويث البيئة. دراسة مقارنة . 1998.
- 20-د. لكل أحمد النظام القانوني لحماية البيئة و التنمية الاقتصادية. دار هومه.
الجزائر 2015
- 21-د. حميدة جميلة. النظام القانوني للضرر البيئي وآليات تعويضه. دار الخلدونية. الجزائر
2011
- 22-د.أشرف توفيق شمس الدين. الحماية الجنائية للبيئة. دار النهضة العربية. 2004
- 23-بن خروف عبد الرزاق. التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري.الجزء الأول التأمينات
البرية.مطبعة حيدر. 1998.
- 24-المعدي بسمة. الحاية الجنائية للبيئة. كلية الحقوق و العلوم السياسية.ط. 1997.
- 25-د. عامر صلاح الدين. القانون الدولي للبحار . دراسة للأمم. أحكام اتفاقية الأمم المتحدة.
دار النهضة العربية. القاهرة .ط. 2. . 2000.
- 26-زبوج سامية . نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري. ملتقى المنازعات البحرية.
2009/05/03. وهران.

- 27-د. عبد الفتاح محمد. التصادم البحري و دور العنصر البشري في وقوعه. دار الجامعة الجديدة بالأسكندرية. 2003
- 28-عبد الفتاح محمد ، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه -دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية 2003ص27
- 29-كوماني لطيف جبر، القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان الاردن، الطبعة الثانية
- 30-د. عامر صلاح الدين ، القانون الدولي للبحار "دراسة لاهم احكام اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار"، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية، 2000، -
- 31-د. زيدان هندي عبد الحميد و محمد إبراهيم ، الملوثات الكيميائية والبيئة ، دار العربية للنشر والتوزيع ، لبنان ، 1996 .
- 32-واعلي جمال ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من مخاطر التلوث (دراسة مقارنة)، مرجع سابق.
- 33-اسكندري أحمد ، اجراءات حماية البيئة البحرية في المناطق البحرية الجزائرية في التشريع الوطني الجزائري،
- 34-حوليات جامعة الجزائر العدد التاسع الجزء الأول، أبريل 1995 ، ص 73
- 35-سلامة احمد عبد الكريم ، قانون حماية البيئة و مكافحة التلوث ، ص 221
- 36-البزاز محمد ، حماية البيئة البحرية- دراسة في القانون الدولي -، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2006 ، ص 144 وما يليها.
- 37-د. حافظ سحر ، الحماية القانونية لبيئة المياه العذبة، الدار العربية للنشر و التوزيع، مصر ، 1992 ص230 وما يليه
- 38-علي صداقة صليحة ، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط ، منشورات جامعة قاريونس بنغازي ، ليبيا ، الطبعة الأولى ، 1996 ،

39-مسيخ نبيل. عقد التأمين البحري وأثاره القانونية. المدرسة العليا للقضاء. الدفعة الرابعة عشر. ط..2006

ثانيا / الرسائل و المذكرات الجامعية :

40-بوخميس وناسة . مذكرة لنيل شهادة الماجستير بعنوان النظام القانوني للسفينة. ل.ق.ب.ج. جامعة سينا وهران.2012.

41-د. زواوية باهي. الوثيقة العائمة في التأمين البحري على البضائع. مذكرة لنيل شهادة الماجستير. جامعة وهران..2005

42-مهرية محمد أمين. التأمين البحري على السفينة. رسالة الماجستير كلية الحقوق. بن عكنون 2001/ 2002

43-يوفلجة عبد الرحمان، المسؤولية المدنية عن الاضرار البيئية ،رسالة لنيل شهادة الدكتوراه ،جامعة تلمسان 2015/2016

44-حمشة نور الدين الحماية الجنائية للبيئة دراسة مقارنة بين الفقه الاسلامي و القانون الوضعي مذكرة ماجستير في الشريعة و القانون جامعة الحاج اخضر باتنة 2005

45-د.بونشادة نوال. استراتيجيات الأعمال في شركات التأمين في ظل انفتاح 1 سوق التأمين بالجزائر.رسالة ماجستير .كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير. سطيف2006 ص.12/13.

46-بوفلجة عبد الرحمان. المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية. رسالة لنيل شهادة الدكتوراه. جامعة تلمسان.2016

47-العبيدي ايمان. الحملة الجزائية للبيئة. رسالة لنيل شهادة ماجستير.جامعة المنار بتونس.2005

48-بامون لقمان. المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي عن جريمة تلويث البيئة. مذكرة ماجستير.كلية الحقوق و العلوم السياسية . جامعة قاصدي مرباح.بورقلة2012..

49-سكندري أحمد ، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام رسالة دكتوراه ، سنة 1995 معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة بن عكنون، الجزائر

ثالثا /الكتب بالاجنبية

50-Jemmali ,Adel kamoun .travaux de la faculte des Sciences juridiques, politiques et sociales de Tunis.

Fadhel moussa, ferida Bejaoui, Abderrahman ben mansour, lotfi Chemli,Samir. cérés éditions.1994.

51- Bakour Rosa. Assurance Transport sur Corps. Lahef. 2015

52-M. Makchiche . Assurance -Crédit. Lahef. 2016

53-M. Mahfoud Ogba, Mba. Le management stratégique. LAHEF. 2006

54- Bakour Rosa. Les Assurances Transport Sur Facultés Maritimes . LAHEF. 2015.

55-Hamadouche H. environnement d'une soiete D'assurance En Algerie.2015. Lahef.

56-Yvon Duplessis, avocat, professeur titulaire a la faculté de droit, section de droit sivil Université d'Ottawa. Jean Hétu ,avocat, professeur titulaire à la faculté de droit de l'Université de montréal. Les pouvoirs des municipalités en matière de protection de l'environnement .2em édition.les edictions yvon blais inc.1994.

57- Bélanger Michel .la responsabilité de l'état et de ses sociétés en envlronnment .les editions yvon blais inc. 1994.

58- MEJRI RAJA la pollution marine et la protection du milieu marin. Bibliothèque faculté de droit de sfax 2009/2010.

- 59-collection droit et économie de l'environnement. Droit du travail et droit de l'environnement. Diffusion LITEC.1994.
- 60- COLLOQUE DE LA SOCIETE FRANCAISE PUOR LE DROIT DE
- 61-service de la formation permanente Barreau du Québec. Développements récents en droit de l'environnement .1992.les éditions yvon blais inc.
- 62- ROMI RAPHAEL .professeur agrégé de droit .Droit de l'environnement .LGDJ. lextenso editions.2014.
- 63- ROMI RAPHAEL professeur agregé de droit publique. Droit et administration de l'environnement. Montchrestien. 5em édition.
- 64 robier rene . assurance maritem dalloz paris 1983.
- 65- Assuranse maritime sur faculte (marshandises) fédération française cite wed www.ffa.assurance.fr. visite le 27/03/2008
- 66- bakour rosa .cours en assurance maritime master assurance edition 2016
- 67- fardiaa. abdallah. La construction nariale en Algérie ecole d'formation technique de peche d'oran 1991. P80.
- .68-R. bakkour l'assurance corps martime 7eme edition IAHEF 2016
- 69- michel-Despax,droit de l'environnement edition Litec,France 1980
- 70- Soraya Chaib, les instruments juridiques de lutte contre
- 71 la pollution d'origine industrielle en droit algérien, mémoire de magistrat, 1999, institue de droit, université Djillali Liabes de sidi bel
- 72¹ J.GHESTIN, Traité de droit civil, les obligations, L.G.D.J, 2éme éd, 1988.
- 73 DJENDI .Ali.Droit Civile Droit En Assurance. Cours Master en assurance. IAHEF.Edt.2015

- 74 HARALAMBIDIS.Des caracteres distinctifs des avaries communes et du fondements de la contribution à ces avaries.Paris 2eme edition 1924
- 75 PIERRE Lureau.traité générale de droit maritime.evenement de mer.libraire dalloz.Paris 1972.
- 76- la pollution en méditerranée: un réel sujet d'inquiétude, Rapport fait et présenté par la commission des affaires étrangères sur les projets de lois adoptés par le SENAT , Assemblée nationale, Magazine édité par l'assemblée française , N0 2762, du 20/12/2000,
- 77 Michel VOULCHKEL, Aspects juridiques de la protection du milieu marin en droit public interne, Rapport sur la protection du milieu marin-Aspects juridiques- Association campus marée, édition l'harmattan, France,
- 78 Ch. Alexandre Kiss et Jean Pierre Beurier, droit international de l'environnement, 2em édition , édition pedone , 2000 , France ,
- 79 Kiss Alexandre –Droit international de L'environnement 2èmeédition, 2000
- 80 Ramadane Zerguine, La législation de l'environnement en Algérie, revue Algérienne des sciences juridiques économiques et politiques,.
- 81 Ch. Alexandre Kiss et Jean Pierre Beurier

الرقم	عنوان	الفهرس	رقم الصفحة
01	آيات قرآنية ومقولات مأثورة	أ	
02	شكر و تقدير	ب	
03	الإهداء	ج	
04	المختصرات	د	
05	المقدمة	هـ	
06	الفصل التمهيدي . مفاهيم عامة لعقد التأمين .	19	
07	المبحث الأول التطور التاريخي لعقد التأمين .	20	
08	المطلب الأول التأمين في عصور ما قبل التاريخ	21	
09	الفرع الأول التأمين في الحضارة المصرية القديمة .	22	
10	الفرع الثاني التأمين في الحضارة الأفريقية و الرومانية.	23	
11	المطلب الثاني التأمين في العصر الوسيط والحديث.	24	
12	الفرع الأول التأمين في العصر الوسيط .	25	

13	الفرع الثاني التأمين في العصر الحديث .	26
14	المبحث الثاني مفهوم عقد التأمين من المسؤولية	27
15	المطلب الأول المفهوم القانوني لعقد التأمين من المسؤولية	28
16	الفرع الأول المفهوم القانوني لعقد التأمين في التشريعات الدولية	28
17	الفرع الثاني المفهوم القانوني لعقد التأمين في التشريع الجزائري المطلب الثاني	29
18	المطلب الثاني المفهوم التقني لعقد التأمين	29
19	الفرع الأول أسس عقد التأمين من المسؤولية	30
20	أولا - تنظيم التعاون بين المؤمن لهم.	32
21	ثانيا - قانون الاعداد الكبيرة و حساب الإحتمالات	34
22	ثالثا - الجمع بين الأخطار القابلة للتأمين	36
23	رابعا - إجراء المقاصلة بين الأخطار	37
24	الفرع الثاني قواعد صياغة عقد التأمين	38
25	أولا الخصائص الجوهرية لعقد التأمين البحري	39
26	ثانيا قواعد تفسير عقد التأمين	40
27	ثالثا قواعد إعداد و صياغة عقد التأمين	41

28	الفصل الأول ماهية التأمين من المسؤولية عن حوادث السفن	42
29	المبحث الأول مفهوم المسؤولية عن حوادث السفن	43
30	المطلب الأول القواعد العامة للتأمين من المسؤولية	45
31	الفرع الأول المسؤولية التقديرية	48
32	الفرع الثاني المسؤولية العقدية	54
33	الفرع الثالث المسؤولية الجزائية	56
34	المطلب الثاني أنواع التأمين من المسؤولية في عقد التأمين البحري	59
35	الفرع الأول أنواع عقود التأمين البحري	59
36	أولا العقد المفتوح أو الوثيقة العائمة	61
37	ثانيا عقد التأمين بالوثيقة المؤقتة	63
38	الفرع الثاني تدخل نادي الحماية و التأمين في إعداد عقد التأمين	64
39	المبحث الثاني أحكام عقد التأمين من المسؤولية عن حوادث السفن	65
40	المطلب الأول النظام القانوني للسفينة	66
41	الفرع الأول المفهوم القانوني للسفينة البحرية	66-73

دور التأمين من المسؤولية عن حوادث السفن في حماية البيئة البحرية

42	الفرع الثاني نطاق البيئة البحرية	81-73
43	المطلب الثاني اثار التأمين من المسؤولية في عقد التأمين البحري	87
44	الفرع الاول التزامات المؤمن له (مالك السفينة)	89-87
45	الفرع الثاني التزامات المؤمن (شركة التأمين)	90
46	الفرع الثالث طرق التعويض في الاضرار	100
47	الفصل الثاني اليات حماية البيئة	110
48	المبحث الاول دور الاليات الوطنية في حماية البيئة البحرية	111
49	المطلب الاول دور الهيئات الرسمية والتشريعات الوطنية في حماية البيئة البحرية	112
50	الفرع الاول دور التشريعات الوطنية في حماية البيئة البحرية	112-113
51	الفرع الثاني الهيئات المركزية الرسمية في حماية البيئة البحرية (الوزارات)	114
50	المطلب الثاني دور الهيئات الرسمية المحلية في حماية البيئة البحرية (الولاية و البلدية)	116
52	الفرع الاول دور الولاية في حماية البيئة البحرية	117

دور التأمين من المسؤولية عن حوادث السفن في حماية البيئة البحرية

53	الفرع الثاني دور البلدية في حماية البيئة البحرية	120
54	المبحث الثاني دور التشريعات و الهيئات الدولية الرسمية في حماية البيئة البحرية	123
55	المطلب الاول دور الاتفاقيات الدولية في حماية البيئة البحرية	124
56	الفرع الاول دور الاتفاقيات الدولية في حماية البيئة البحرية	126
57	الفرع الثاني دور الاتفاقيات الثنائية و الاقليمية في حماية البيئة البحرية	127
58	المطلب الثاني دور المنظمات الرسمية و المؤسسات المالية في حماية البيئة البحرية	128
59	الفرع الاول دور المنظمات الدولية في حماية البيئة البحرية	129
60	الفرع الثاني دور المؤسسات المالية الدولية في حماية البيئة البحرية	131- 133
61	الخاتمة	134- 136

ملخص

تناولت في دراستي هذه موضوع دور التأمين من المسؤولية عن حوادث السفن في حماية البيئة البحرية، ذلك العقد الذي له من الأهمية في الوقت الحاضر ما لا تعادله بقية أنواع صور التأمين المختلفة وليس ادل على ذلك من تدخل المشرع بفرض بعض انواعه بنصوص قانونية آمرة، كما هو التأمين من المسؤولية الناشئة عن حوادث السفن.

لقد قمت بتقسيم موضوع الدراسة الى فصل تمهيدي و فصلين رئيسيين، وذلك ضمن منهج تحليلي و مقارن حتى اتمكن من مقارنة بعض القوانين الوطنية بالأجنبية، مثل القانون الفرنسي و القانون الإنجليزي و القانون المصري، اضافة الى بعض الشروحات في الزامية التأمين من المسؤولية .

الفصل التمهيدي: تناولت فيه الاطار العام لعقد التأمين من المسؤولية، وذلك من حيث تعريفه وتحديد طبيعته القانونية وابرار خصائصه وتصيلط الضوء على أهم تقسيماته الفقهية، حتى يتسنى للقارئ فهم الإطار القانوني لموضوع التأمين قبل الخوض في الآثار المترتبة على انعقاده.

في الفصل الأول تناولت ماهية التأمين من المسؤولية عن حوادث السفن، حيث تطرقت للقواعد العامة للمسؤولية، منها المسؤولية التقصيرية ثم السؤولية العقدية وعرجت على الجزائية منها رغم انها خارجة عن نطاق دراستنا الا أنني أردت التلميح اليها مبرزا ما أولاه المشرع لهته البيئة و حمايتها، ثم تناولت أنواع عقد التأمين البحري موضحا أشهرها تداولها في المبادلات التجارية الدولية وأهمها التأمين بالعقد المفتوح او الوثيقة العائمة، ثم العقد المحدد أو الوثيقة المؤقتة، كما اشرت لأنواع الأخرى من عقود التأمين البحري، مثل التأمين على هيكل السفينة و التأمين على البضائع الخ في مبحث اول، أما المبحث الثاني تناولت فيه أحكام عقد التأمين من المسؤولية عن حوادث السفن، وتضمن المفهوم القانوني للسفينة، ثم نطاق البيئة البحرية، مجال حركة السفينة وملاحتها، كما تطرقت الى مسؤوليات مالك السفينة أولا تجاه الطاقم و الركاب، ثانيا تجاه السلع و البضائع المحمولة على ظهر السفينة، ثالثا مسؤولية مالك السفينة تجاه الطرف الثالث، وفي آخر هذا الفصل تطرقت لطرق التعويض عن الأضرار البيئية.

أما الفصل الثاني تناولت فيه آليات حماية البيئة البحرية سواء الداخلية منها أو الدولية، بدءاً بترسنة التشريعات و القوانين التي وضعها المشرع والإتفاقيات الدولية التي جاءت في مجمله قواعد مرنة إلا ما أحيل منها للقوانين الأخرى، مثل القانون البحري وقانون الصيد البحري و قانون حماية الشواطئ و قانون العقوبات التي جاءت قواعده رادعة لكل من تسول له نفسه الإعتداء عن البيئة البحرية، إضافة الى القوانين هناك آليات أخرى منها الرسمية ومنها غير الرسمية، كالوزارات و المديريات و الولاية و البلدية و المنظمات والجمعيات، جاءت كلها لتكوف رديفة للتأمين حتى يحققوا ما يصبوا اليه المجتمع الدولي من حماية للبيئة و الحفاظ على الإرث المشترك للأجيال.

Sommaire

J'ai eu affaire dans l'étude de ce sujet le rôle de l'assurance de la responsabilité des accidents de navires, dans la protection de l'environnement marin, de sorte que le contrat de son importance à l'heure actuelle ne dessine pas le reste des types de différentes formes d'assurance, notamment en raison de l'intervention du législateur d'imposer certains types de textes juridiques de péremptoire, comme Assurance de la responsabilité découlant des accidents de navires.

J'ai divisé le sujet de l'étude au chapitre d'introduction et deux autres principales, dans l'approche analytique et comparative afin que je puisse comparer certaines lois nationales et exotiques, tels que le droit français et le droit anglais et le droit égyptien, en plus de quelques explications sur l'obligation de l'assurance responsabilité civile

Le chapitre introductif: qui traite de l'assurance responsabilité civile du contrat cadre général, en termes de définition et de déterminer la nature juridique et mettre en évidence ses caractéristiques et les subdivisions les plus importantes de la jurisprudence, afin que le lecteur comprenne le cadre juridique du sujet de l'assurance avant d'entrer dans les effets de l'indemnisation.

Dans le premier chapitre de ce que l'assurance portait sur la responsabilité des incidents de navires, qui portait sur les règles générales de la responsabilité, de l'acte dommageable: y compris la responsabilité de l'acte d'autrui, la responsabilité du fait des choses, la responsabilité contractuels **et responsabilité** délictuelle **et pourtant** cette dernière n'est pas incluse, elle dépasse le cadre de notre étude, mais je voulais faire allusion à elle, en soulignant ce qui donne par le législateur à l'environnement et de les protéger, puis eu affaire à types de contrats d'assurance maritime, expliquant le plus célèbre échanges dans le commerce international, le

plus important contrat à l'assurance ou d'un document flottant, l'intermédiaire du contrat ou document spécifié, comme je l'ai souligné à d'autres types de contrats d'assurance maritime, tels que l'assurance sur la structure du navire et de l'assurance fret etc. dans l'étude de la première, la deuxième question portait sur les dispositions du contrat d'assurance de la responsabilité des incidents de navires, et veiller à ce que le concept juridique du navire, le milieu marin, le domaine du mouvement des navires, a également évoqué les responsabilités du propriétaire du navire vers le premier équipage et les passagers d'autre part, vers des biens et des marchandises transportées dans le navire, la responsabilité d'un tiers.ou bien la responsabilitite du troisieme personne. et dans ce dernier chapitre j'abordé les moyens de réparation des dommages environnementaux.

Le deuxième chapitre porte sur les mécanismes de protection de l'environnement marin, les deux qu'internes ou international, en commençant par un arsenal de lois et lois établies par les accords de législature et internationaux qui sont venus elle dans son ensemble des règles flexibles, mais ce qui leur a été appelé à d'autres lois, comme le code maritime et la loi de la pêche en mer et la protection des plages et sur le droit pénale ses règles de sanctions dissuasives à quiconque lui-même est venu l'attaque sur le milieu marin, en plus des lois, il existe d'autres mécanismes, y compris les officiels informels, comme les ministères et les départements, et État et des municipalités et les autres organisations tel que les associations, tous sont venus à cooccurrents assurance réalisent même ce que La communauté internationale protégera l'environnement et préservera le patrimoine commun des générations.