

الجوانب القانونية للتغطية التأمينية للأضرار الناتجة عن التلوث البيئي

The legal aspects of the insurance coverage for damages caused by environmental pollution

د. قاشي علال

جامعة البليدة 2

المخلص

الجوانب القانونية للتغطية التأمينية للأضرار الناجمة عن التلوث البيئي

على الرغم من أن التلوث البيئي له مسؤولية مدنية، ولكن في بعض الحالات لا يوفر حماية للمصابين، لذلك يتطلب الحاجة لتغطية الضرر الناتج عن التلوث من خلال التأمين، فأي نشاط صناعي ينطوي على مخاطر لأطراف ثالثة يجب تعويضه من قبل شركات التأمين من خلال تفعيل قضية التأمين ضد مخاطر البيئة. وكانت تغطية الضرر الناجم عن التلوث مسألة خلاف بين الفقهاء والقضاة، لا سيما في مدى الضرر الناجم عن أحكام عقد التأمين.

يرى أحد اتجاهات الفقه أن خطر التلوث يقع ضمن المخاطر الإدارية، والتي لا يمكن التأمين عليها ويرى الاتجاه الآخر أنه يقع ضمن التأمين، وهكذا ظهرت أنظمة التأمين لبعض حالات التلوث.

كوننا مقتنعين بدور التأمين في تغطية مخاطر التلوث البيئي، فإننا نرى أنه يجب أن يكون التأمين الإلزامي مطلوباً على جميع الأنشطة الخطرة وغير الخطرة من أجل تغطية المخاطر المحتملة، وبالتالي سيكون ضماناً ضد كارثة التلوث.

الكلمات المفتاحية: أنظمة التأمين، التلوث البيئي، خطر التلوث، الخطر الثابت والمتغير، صناديق الضمان.

Abstract**The legal aspects of the insurance coverage for damages caused by environmental pollution**

Although environmental pollution has a civil liability but in some cases does not provide the protection of the affected, therefore it requires the need to cover the damage of pollution through insurance. Any industrial activity that entails risks to third parties must be compensated by insurance companies by activating the issue of insurance against the risks of the environment.

The coverage of pollution damage was a matter of disagreement between jurists and judges, especially in the extent of pollution damage to the provisions of the insurance contract.

One jurisprudence trend sees that the risk of pollution falls within the administrative risk, which cannot be insured and the other trend sees that it falls within the insurance. Thus, insurance systems appeared for some cases of pollution.

Being convinced of the role of insurance in covering the risks of environmental pollution, we see that compulsory insurance must be required on all Hazardous and non-hazardous activities in order to cover potential risks, therefore it would be a guarantee against the pollution disaster

Keywords: insurance systems, environmental pollution, pollution risk, fixed and variable risk, guarantee funds.

مقدمة

إن التلوث البيئي خطر يهدد البيئة والإنسان لذلك تعمل كل الدول على وضع ضوابط تحد من هذا التلوث، كما أن العالم كله يهتم بالبيئة لأن أثر التلوث لا يقتصر على دولة بعينها بل يمتد ليؤثر على كل سكان العالم ولذلك فإن القوانين التي تعني بحماية البيئة هي قوانين ذات بعد دولي، وبالنسبة للدولة الجزائرية فهي ليست بعيدة عن مخاطر التلوث لأنها تحتوي على مصانع يمكن أن ينتج عنها تلوث بيئي وانطلاقاً من هذا يجب أن يكون لكل أفراد دولتنا وعي بيئي وثقافة بيئية إدراكاً للالتزامات العامة تجاه بيئتنا إذ التقدم والرقي ضروري ولكن يجب ألا يتم على حساب البيئة ويجب التعايش مع البيئة في المنازل وفي المركبات وفي كل شيء حتى نعمل على تنمية هذه الثقافة البيئية التي يساهم فيها الجميع من أفراد ومؤسسات تعليمية وصحية كما يجب على الدولة أن تبسط رقابتها وسن القوانين الكفيلة بمنع التلوث البيئي بكل أنواعه أو على الأقل الحد منه وتجريم كل الأفعال التي تهدد البيئة.

إن التلوث البيئي وإن قررت له المسؤولية المدنية التي في بعض الحالات لا توفر الحماية للمتضررين جعل الفقه ينادي بضرورة تغطية أضرار تلوث البيئة بالتأمين عليها فكل نشاط صناعي تترتب عنه مخاطر صحية للغير يجب أن يكون محل تعويض من شركات التأمين خاصة فيما يخص بالتزام المصانع بعلاج المتضررين صحياً عن طريق شركات التأمين وذلك بتفعيل مسألة التأمين ضد مخاطر البيئة ولكن هل يمكن تغطية الأضرار الناتجة عن التلوث عن طريق التأمين؟ وهل تسهم شركات التأمين في الحد من مخاطر التلوث من خلال فرض بعض الشروط على المصانع للحد من حصول الخطر مقابل التأمين عليه؟

إن الإجابة عن هذه الإشكالية تكون وفق منهج وصفي ومقارن في بعض الحالات وفقاً للخطة

التالية:

المطلب الأول: مدى خضوع أضرار تلوث البيئة للتأمين عليها.

الفرع الأول: تداخل قواعد المسؤولية المدنية وقواعد التأمين

أولاً - الأسس البيئية للخطر محل التأمين.

ثانياً - القسط.

ثالثاً - أداء المؤمن.

الفرع الثاني: مدى مطابقة الأخطار الناتجة عن التلوث للأسس الفنية لعقد التأمين

أولاً - التأمين ضد أخطار التطور التكنولوجي

ثانياً - مسؤولية المنتج عن منتجاته المعيبة

ثالثاً - إدارة الأخطار الصناعية

المطلب الثاني: الأنظمة التأمينية الخاصة (النوعية) ببعض حالات التلوث

الفرع الأول: الأنظمة الخاصة في سوق التأمين

أولاً - وثيقة كلاركسون

ثانياً - وثيقة Garpol

ثالثاً - اتفاق توفالوب

رابعاً - نظام كريستال

الفرع الثاني: إنشاء صناديق خاصة لضمان تغطية أضرار التلوث

أولاً - الصندوق الدولي للضمان

ثانياً - صناديق التعويض لتغطية الضمان

المطلب الثالث: الجانب الاجتماعي لمشكلة التلوث

الفرع الأول: إنشاء صناديق لتعويض المتضررين من المنتجات المعيبة في الجزائر

الفرع الثاني: نماذج من بعض الدول بخصوص صناديق التعويض

المطلب الأول: مدى خضوع أضرار تلوث البيئة للتأمين عليها

إذا كانت المسؤولية الموضوعية في مجال التلوث البيئي تقوم على وجوب تعويض المضرور عن

الضرر الذي لحق به نتيجة لنشاط معين دون اشتراط أن يكون هذا النشاط يتميز بالفعل الخاطئ وقد تحمس

أصحاب هذه النظرية لفكرة التأمين بموجبها يمكن تغطية الأضرار عن طريق التزام المسؤول عن هذا النشاط

بدفع قسط إلى منظمة التأمين التي تجبر هذا الضرر بالتعويض عنه بملغ التأمين وفي ذلك مصلحة

للمضرور حيث يرجع هذا الأخير على المؤمن ومن جهة أخرى فإن التأمين يحقق مصلحة للمؤمن له

(المسؤول عن الضرر) تكمن في تأمينه من الرجوع عليه بالمسؤولية (التأمين من المسؤولية) والذي يكون الهدف منه ضمان المؤمن له ضد الرجوع الذي قد يتعرض له من الغير وهذا ما جعل البعض يسمي هذا التأمين بتأمين الديون الذي يهدف إلى تغطية الزيادة التي قد تصيب العنصر السلبي للذمة المالية للمؤمن له⁽¹⁾ ، وهذا النوع من التأمين يكون الخطر فيه ليس في الضرر الذي يصيب المضرور ولكن هو الضرر الذي يصيب المؤمن له من جراء رجوع المضرور عليه بالتعويض، فإن هناك تأمين من نوع آخر هو التأمين على الأشياء والغرض منه هو تعويض المؤمن عن الأضرار التي تصيب ذمته المالية مباشرة (الأضرار التي تلحق مال مملوك له) ومشالها التأمين ضد السرقة، التأمين ضد الحريق، وهذا النوع من التأمين يشمل طرفين هما المؤمن، المؤمن له، أما التأمين من المسؤولية يفترض فيه وجود ثلاثة أطراف، المؤمن له، المضرور من فعل المؤمن له وهذا التأمين بنوعيه هو تأمين عن الأضرار يخضع لمبدأ التعويض (تأمين تعويض) إذا ما قورن بالتأمين على الأشخاص (موضوعه شخص المؤمن له)، والغرض من هذا التأمين حماية الشخص من الأخطار التي قد تهدده سواء في وجوده أو صحته أو سكنه وهذا النوع من التأمين يسمى بتأمين المبالغ، لأن المبلغ المتفق عليه في العقد يجب دفعه بمجرد تحقق الخطر المؤمن منه دون مراعاة للضرر هل وقع أم لم يقع؟ وسوف لن أطيل في أنواع التأمين وتقسيماته.

لأن ذلك ليس هو محور دراستنا والذي خصصناه إلى الجوانب القانونية للتأمين ضد التلوث البيئي ومدى تغطية هذه الأضرار عن طريق التأمين وما إذا كان النشاط الذي يترتب عنه هذا الضرر يمكن مطابقته والشروط الواجب توافرها في ركن الخطر الذي يعتبر ركن أساسي في عقد التأمين ومن جهته أخرى ومع افتراض تقبل نظام التأمين في مجال أضرار التلوث فهل نغطي هذه النظام جميع الأضرار أم لا بد من البحث عن وسائل حديثة لتغطية هذه الأضرار، حيث أن عنصر الصناعة شهد انقلابا موازيا لتطور الآلة من حيث تقبل نظم التأمين التقليدية في مجال أضرار التلوث لا تخضع للنظام التقليدي سواء من حيث شروط الخطر، ومن حيث مبلغ التعويض، فظهرت فكرة التأمين التعاوني (أنظمة الضمان الخاصة) لمواجهة خطر المسؤولية عن تلوث البيئة.

إن نظم التأمين الخاصة قد أكدت المسؤولية الموضوعية واعتمادها في مجال أضرار التلوث، فأصبحت أنظمت التأمين التعاوني تضمن تغطية مخاطر الصناعيين المتعلقة بأضرار التلوث أو المصاريف الخاصة بمنع هذا التلوث⁽²⁾.

الفرع الأول: تداخل وظائف التأمين مع وظائف المسؤولية المدنية

يجمع فقهاء القانون المدني على أن للمسؤولية المدنية وظيفتين: أولهما وظيفة تهذيبية تهدف إلى ردع السلوك غير الاجتماعي وطمأنة المضرور ولشباع الحاجة للشعور بالعدالة، وثانيهما وظيفة تعويضية

من أجل ضمان حقوق الأفراد⁽³⁾، ومما لا شك فيه أن التأمين عمل دورا مؤثرا في جعل وظائف المسؤولية تقبل التنفيذ إذ التأمين من المسؤولية هو تأمين يتم لحساب الغير ويبرم عقد التأمين بواسطة المسؤول المحتمل (المؤمن له) لحساب ضحاياه المستقبليين وفي هذه الحالة يحصل المضرور على التعويض، ويكون نظام التأمين قد ساهم على تحقيق وظائف المسؤولية المدنية، حيث أن عبء التعويض تلتزم به شركة التأمين، ومنه فإن تأمين المسؤولية يمثل أفضل وسيلة التعويض تلتزم به شركة التأمين، ومنه فإن تأمين المسؤولية يمثل أفضل وسيلة لضمان الوفاء بالحق في التعويض لكل متضرر من نشاط المسؤول، والتي تمثل حمايتهم أساس نظام تأمين المسؤولية لذا يرى بعض الفقه أنه ليس من العدل أن يكون وضع كل العبء على عاتق محدث الضرر، وإنما يمكن توزيعه من خلال نظام التأمين حيث تكون المسؤولية مغطاة بالتأمين وتوزع الأضرار ويتم تحقيق هذه الوظيفة على أحسن وجه خصوصا في المخاطر الجسيمة الناشئة عن استعمال الطاقة النووية أو بعض الآلات والتجهيزات الحديثة.

كما يحقق التأمين ضمان حقوق الأفراد بواسطة اعتماد نظام التأمين في المسؤولية الموضوعية والتي تقوم على أن كل شخص يصاب بضرر بسبب تصرف شخص آخر أو شيء يخصه، يكون له الحق في مطالبة المسؤول بالتعويض، وبذلك فإن نظام التأمين يستوعب المسؤولية القائمة على الخطأ والمسؤولية القائمة على أساس المخاطر، لكن جانب من الفقه يرى بأنه لا يمكن إطلاق هذا الوصف على عمومه على اعتبار أنه في العديد من الحالات لا تطبق شروط المسؤولية عن أضرار التلوث على النظم التأمينية، وبذلك هو يتردد في القول بإمكانية التأمين عن هذه الأضرار، وهذا ما يدفعنا إلى معرفة وجهة نظر الفقه والقضاء بخصوص مدى مطابقة أسس التأمين في مجال أضرار التلوث البيئي.

أولاً- الأسس الفنية للخطر محل التأمين

إذا كان التأمين عقدا فلا بد من توافر أركانه وهي:

- الخطر المؤمن ضده ويعتبر محل عقد التأمين
- القسط: يلتزم المؤمن له بدفعه إلى المؤمن مقابل قيام المؤمن بضمان الخطر المؤمن منه والذي يعتبر محل التزام المؤمن له.
- مقدمة المؤمن: يلتزم به المؤمن عند تحقق الخطر المؤمن منه (مبلغ التأمين).
- عنصر المصلحة.

ونحن بصدد دراسة عقد التأمين كنظام لتغطية المسؤولية الموضوعية في مجال الضرر الناجم عن تلوث البيئة لا تهتما كل أركان عقد التأمين بالتفصيل، بل نتناول ذلك في حدود دراستنا مشيرين إلى ما يتميز

به التأمين في هذه الحالة وصولاً إلى مدى مطابقة أخطار التلوث للأسس الفنية لعقد التأمين، حتى يمكن القول بجواز التغطية التأمينية لهذا الخطر⁽⁴⁾.

أولاً - الخطر Le risque

نعني به في عقد التأمين الحادثة *risque - événement* فيقال أن الخطر المؤمن منه (أو ضده) هو الحادثة التي يخشى المرء وقوعها، كما قد يراد الخطر معنى آخر يتصل بالخطر الحادثة ولكنه لا يعينها في ذاتها، وإنما يعينها من حيث درجة احتمال وقوعها وفي هذه الحالة يكون مقصوداً به قيمة الخطر *La valeur de risque* أي درجة احتمال وقوع الخطر الحادثة التي قد تكون ثابتة (خطر ثابت *risque constant*) أو متغيرة (خطر متغير *risque variable*)، كما أن للخطر معنى ثالث حين يقصد به محل الضمان *risque objet de la garantie* أي عنصر الذمة المالية أو النشاط.

ويقصد بالخطر الضرر الناشئ عن الكارثة *risque dommage* وهو الذي تعنيه كلمة الخطر حيث يقال (استبعاد بعض الأخطار من نطاق التأمين) لنعني بذلك استبعاد بعض الأضرار الناشئة عن الكارثة من نطاق التأمين، وبذلك يكون هذا المعنى الأخير محل مناقشتنا بصدده مدى إمكانية تأمين الأضرار الناتجة عن خطر التلوث البيئي.

وقد عرف الفقه الفرنسي والمصري الخطر بأنه: حادثة احتمالية لا يتوقف تحققها على محض إرادة أحد الطرفين خاصة إرادة المؤمن له)، وعليه فإن الخطر الذي يجوز التأمين عليه يجب أن تكون فيه الحادثة احتمالية، وألا يتوقف تحققها على محض إرادة أحد المتعاقدين خاصة المؤمن له. وكون الخطر حادثة احتمالية فيعني ذلك:

- أن الخطر يجب أن يكون أمراً غير محقق الوقوع (قد تقع وقد لا تقع)
- أن الخطر يجب أن يكون أمراً ممكناً أي ليس بمستحيل
- أن الخطر يجب أن يكون أمراً مستقبلياً

أما كون الحادثة يجب ألا يتوقف على محض إرادة أحد المتعاقدين، فإذا كان التأمين يقوم على فكرة حماية الإنسان ضد ما قد يخبئه له القدر من صدف سيئة، وهذا ما يستوجب أن يكون القدر أو الصدفة هما مرد الخطر المؤمن ضده أو بأقل، أي يكون لهما دخل في وقوعه أما لو حصل الخطر بمحض إرادة طرفي العقد، فلا معنى لوجود التأمين كمن يقوم بالتأمين على نفسه ضد خطر يتوقف تحققه على مجرد الإرادة وتطبيقاً لذلك لا يجوز التأمين على الخطأ العمدي من المؤمن له.

ثانيا: القسط *La primo*

وهو المبلغ المالي الذي يدفعه المؤمن له إلى المؤمن مقابل تحمل هذا الأخير تبعه الخطر المؤمن منه (المقابل للخطر المضمون)، فالقسط عنصر ضروري لعقد التأمين من الناحية القانونية والفنية، لأنه التعبير النقدي عن الخطر *La représentation pécuniaire du risque* والخطر يؤثر على مقدار القسط من حيث درجة احتمال وقوع الخطر (تكرار الكوارث) *La fréquence des sinistres* ومن حيث درجة جسامه الخطر *Intensité du risque* أو بالأحرى متوسط تكلفة الكوارث *Le cout moyen des sinistres*.

ثالثا- أداء المؤمن (تقدمة) *La prestation de l'assureur*

إن هذا الداء يتخذ عدة صور منها: الأداء التقدي، والأداء العيني والخدمات الشخصية ونشير هنا فقط إلى أن هذا الأداء في التأمين على الأشخاص تنتفي عنه الصفة التعويضية حيث يلتزم المؤمن بدفع المبلغ المتفق عليه عند تحقق الكارثة دون أن تكون هناك علاقة بين المبلغ والضرر، وذلك بخلاف التأمين على الأضرار حيث أنه يهدف إلى تعويض المؤمن له عن الضرر الذي لحقه نتيجة وقوع هذه الأضرار، فهو لا يهدف إلى تحقيق إثراء له إذ لا يجوز أن يكون المؤمن له بعد تحقق الكارثة في وضع أفضل مما كان عليه قبل وقوعها، وهذا ما يعرف بمبدأ الصفة التعويضية.

الفرع الثاني: مدى مطابقة الأخطار الناتجة عن التلوث للأسس الفنية لعقد التأمين

إن الأسس الفنية لعقد التأمين المشار إليها باختصار، هل يمكن أن تصلح من أجل تغطية أخطار التلوث بمعنى آخر هل تتوافق أخطار التلوث مع الأسس الفنية لعقد التأمين؟ في هذا الصدد نحن أمام تأمين مخاطر التطور التكنولوجي التي تستوجب ذلك من خلال وسائل إدارة الأخطار. إن التكنولوجيا لها مزايا عديدة (عقد نقل التكنولوجيا) لكن لها مخاطر شديدة.

أولا- التأمين ضد أخطار التطور التكنولوجي

ولذا جاء دور التأمين عن مخاطر التكنولوجيا إذ التكنولوجيا هي المعارف العلمية والصناعية المطبقة في فرنسا، تم تنصيب لجنة روزا في 1970 من أجل بحث الخطر التكنولوجي وهذا الأخير يرتب المسؤولية التقصيرية أو العقدية، التي تثير أفكار خاصة ومسؤولية خاصة، فمثلا في المسؤولية العقدية المدين يلتزم ببذل عناية أو تحقيق نتيجة من أجل تحديد كيفية الإثبات فلو لم يحقق النتيجة كان مسؤولا، أما إذا كان ملزما ببذل عناية وبذل ذلك فلا يسأل.

فالمضروب يثبت تقصير المدين في ذبل العناية، أما في الخطر التكنولوجي فهي كلها التزام بتحقيق نتيجة ومشددة جدا (صفقات توريد المجموعات التكنولوجية)، منتج ينتج سلعة ويستخدم فيها أقصى ما

توصلت إليه المعرفة التكنولوجية وبعد طرح المنتج للتداول لم يحدث أضرار إلا بعد عشر سنوات في فرنسا ظل المنتج مسؤول عن إنتاجه الجديد الخطر دون أساس وهذا بفضل استخدام أدوات الفحص المتطورة. وبشأن المخاطر التكنولوجية وتأسيس المسؤولية التقصيرية فتؤسس على تحمل التبعية (الربح، النشاط، السلطة) لأن المخاطر التكنولوجية تشمل هذه المعاني الثلاثة للتبعية ولكن هل يمكن التأمين على المخاطر التكنولوجية قانونيا وفرنيا هل يمكن ذلك على اعتبار أن الأخطار التكنولوجية فادحة وتقع في وقت واحد؟

ثانيا- مسؤولية المنتج عن منتجاته المعيبة

إن خطر التقدم *risque de développement* هو الأضرار الناجمة عن خطورة في المنتج لم تكن طبقا للمستوى العلمي والفني لحظة صنعه من الممكن توقعها⁽⁵⁾ أي الضرر لم يكن اكتشافه قبل تسويق المنتج بل الانتشار الواسع للمنتج في الأسواق يظهر مخاطره فمن هو المسؤول عن هذه المخاطر؟ إن هذه المسؤولية طرحها الفقه والقضاء الفرنسي وهذه المسؤولية التقصيرية لا تؤسس على الخطأ الواجب الإثبات، بل تثبت بتجزئة الحراسة على الشيء الواحد سواء كانت حراسة التكوين (المالك) يسأل عن عيوب الشيء، أو الحراسة من أجل حماية الغير وهي حراسة الاستعمال فالشخص الذي له استعمال الشيء يسأل عن الأضرار التي يحدثها الشيء لأسباب لا تتعلق بتكوين الشيء بل ناتجة عن استعماله المعيب للشيء، مما يفهم بأن القضاء يتجه إلى تضمين المسؤولية بإلقاء عبئها على المنتج معتدا في ذلك بأنه قد أحل بحراسة تكوين المنتج المصنوع، رغم عدم ثبوت إهماله في جانبه حيث أنه كان قد ابتغى الأصول العلمية المتاحة وأنه يستحيل تحاشي الأضرار، وفي حكم آخر قضت محكمة النقض الفرنسية بمسؤولية الشخص باعتباره حارسا لتكوين الشيء وتركيبه رغم انتقال حراسته استعماله لشخص آخر طالما أنه احتفظ لنفسه بمكنة اكتشاف عيوب هذا الشيء⁽⁶⁾، وفي سبيل تمكين المضرور من إقامة المسؤولية على المنتج دون حاجة لإثبات خطأ في جانبه قضت محكمة استئناف Poitiers في دعوى تتعلق بانفجار زجاجة عصير ليمون بين يدي طفل، أدى إلى إصابته بأضرار خطيرة بأن منتج العصير لا يزال يحتفظ بحراسة هذا الأخير، على الرغم من انتقال ملكية الزجاج إلى المشتري وأنه هو الذي يمارس سلطة الرقابة على الزجاج وما تحويه من عناصر لها فعالية خاصة، وأن مسؤول منتج الغاز مسؤول وحده عن الأضرار الناجمة عن انفجار العبوة التي كانت تحويه، لما ثبت من أن التآكل الداخلي لجدران هذه العبوة كان مرجعه تلوث غير عادي في هذا الغاز، إن الاتجاه القضائي يكون قد كرس نوع من مسؤولية المنتج عن منتجاته الخطرة، على الرغم من عدم وجود إهمال من المنتج، لأنه يستحيل التكهن بأن هذا المنتج بالاستعمال يظهر أنه ينطوي على مخاطر *risque*. وإذا كان القضاء شديد معالم مسؤولية المنتج فإلى أي حد تكون الأخطار التكنولوجية قابلة للتأمين؟

ثالثا- إدارة الأخطار الصناعية

قبل الإجابة على هذه الإشكالية الخطيرة نشير إلى الطرق البديلة للتأمين، والتي تحمس لها الكثير من المشروعات الصناعية والتي تعرف بإدارة الأخطار الصناعية (7) *Gestion de risque* التي تقوم على استقصاء مختلف المخاطر، التي يمكن أن يتعرض لها المشرع وتحليل مختلف الأساليب الممكنة لمواجهتها وتخفيض آثارها، وهناك ثلاثة وسائل نجملها في مايلي:

* - أسلوب الوقاية (المنع) **La prévention**: تهدف هذه الوسيلة إلى تخفيض درجة احتمال تحقق الآثار المالية للخطر وتخفيض مدها إذا ما تحقق، فالشركات تعمل على تخفيض سعر القسط بنسبة ما تتخذه المشروعات الصناعية من وسائل الوقاية من الخطر الذي تتعرض له، هذه الوسيلة تكمل التأمين دون الحاجة إلى إلغائه كلية لأنه لا يمكن تخيل بمقدور مشروع أن يحقق درجة وقاية من تحقق خطر ما بنسبة مائة في المائة.

* - أسلوب نقل الخطر: ونعني بذلك اشتراط المشروع على عميله أن يعفيه من مسؤوليته عند إخلاله بتنفيذ التزامه في مواجهته أو الحد من هذه المسؤولية ليكون بهذه الطريقة قد رفع عن نفسه ما كان يتهدده من خطر المسؤولية بغير أن يلجأ لنظام التأمين، ولكن هذا الأسلوب ينحصر في الحدود التي يتم فيها الاعتراف بصحة الاشتراطات وقوة المشروع بما يسمح له أن ينتزع من عملية هذا الإعفاء.

* - أسلوب الاحتفاظ بالخطر: في هذا الأسلوب المشروع يحتفظ بالخطر كله أو جزء منه وذلك إزاء صعوبة تغطية بعض الأخطار كله أو جزء منه وذلك إزاء صعوبة تغطية بعض الأخطار التكنولوجية تأمينيا أو عدم قبول الشركات تغطيتها إلا بشكل جزئي.

المطلب الثاني: الأنظمة التأمينية الخاصة (النوعية) ببعض حالات التلوث

إنه وعلى الرغم من وجود هذه الوسائل لمعالجة أخطار تلوث البيئة، إلا أن هذه الوسائل تظل غير كافية لمواجهة هذه الأخطار التي قد تكون مأساوية، مما يتعدى آثارها هذه الوسائل الوقائية، وبذلك لا بد من الحديث عن مدى إمكانية تغطيتها عن طريق التأمين، ولذلك ظهر اتجاه فقهي يرى بعدم قبول تأمين مخاطر التلوث على اعتبار أن الخطر محل التأمين يجب أن ينتج عن حادثة احتمالية ولا يتوقف تحققها على إرادة أحد المتعاقدين، ولكن خطر التلوث يترتب على الإرادة المحضة وفي هذه الحالة لا يجوز التأمين عليه باعتبار أن الحادثة يجب أن تكون فجائية وغير متوقعة ومستقلة عن إرادة المؤمن له، فمثلا بث أدخنة في الجو أو إلقاء مياه ملوثة في نهر تكون بقصد في غالب الحالات وهي بذلك أمر متوقع وغير مستقلة عن إرادة المؤمن له، ومن جهة أخرى فإن حالات التلوث لا تكون فجائية، لأن التلوث يقع بشكل تدريجي أو متصاعد عبر مدة زمنية.

ولكن هناك حالات يمكن تصور فيها خطر التلوث احتماليا دون أن يكون بصفة عرضية أو مفاجئا كما لو نتج عن وقائع متدرجة، لذلك أظهر المؤمنون الفرنسيون قدرا من المرونة في تحديد مفهوم الحادث وتخلوا عن شرط فجائية الحادث، آخذين بهذا الشكل بعض الأفكار الخاصة بتأمين الأخطار النووية، وبهذا يظهر بأن المؤمنون سلموا ضمنا بحقيقة مفادها أن الحادثة أو الاحتمال أفكار نسبية وأن الأحداث القابلة للتأمين لا تتسم جميعها بنفس الدرجة من الاحتمال وبموجب هذه الأفكار الجديدة المستحدثة نحاول توضيح مدى إمكانية الأخذ بها، فنجد في هذا الشأن أن منظمات التأمين تميز بين أخطار التلوث العارضة (الاستثنائية) والتدرجية حتى يفصل هذا النوع الأخير من نطاق التغطية التأمينية، فالتلوث العارض يتحقق فيه عنصر الفجائية وعدم توقعه، وأنه مستقل عن إرادة المؤمن له أما التلوث التدريجي فيتحقق عن طريق إلقاء بطيء تدريجي أو متكرر لملوثات تستغرق زمنا طويلا نوعا ما فيتحقق الضرر من خلال تراكم هذه المواد ومزجها، وهذا التلوث صعب تقديره وأن آثاره تمتد لفترة ما بعد مدة عقد التأمين، لذا ذهبت منظمات التأمين إلى عدم التأمين عليه، واكتفوا بالتأمين على التلوث العارض لأنه يحدث بصفة فجائية ويمكن تحديده.

وعلى الرغم من محاولة التمييز بين خطر التلوث الذي يمكن التأمين عليه والذي لا يمكن التأمين عليه، فهذا يعد تطوير في موقف منظمات التأمين نحو مخاطر التلوث، لكن محاولات التمييز بين النوعين تعترضها صعوبات كبيرة جدا وتتمثل في أن الحدود بين النوعين من التلوث غالبا ما تكون صعبة فمن جهة قد يكون التلوث العرضي متاميا، والتلوث التدريجي يمكن أن يكون نتيجة حادث فجائي وتلوث تدريجي ومن جهة أخرى هناك صعوبة تتعلق بفترة الضمان، فإذا كان عقد التأمين يركز على الحادث الفجائي فإن إتباع ذلك بخصوص التلوث يسبب مشاكل ذات فعالية فالتلوث كما قلنا سابقا ظاهرة تنمو ببطء فيكون من الصعب تحديد الوقت الذي يتحقق خلاله.

الفرع الأول: الأنظمة الخاصة في سوق التأمين

إذا استطعنا تحديد الوقت بالتقريب فإنه يكون في الغالب من الأحوال يتعدى فترة الضمان، وهنا تخرج عن قواعد التأمين التي تقضي بأن الكارثة محل العقد يجب تحققها خلال فترة صلاحية العقد وأن المطالبة بالتعويض يجب أن يكون خلال نفس الفترة، كل هذه التحفظات جعلت شركات التأمين تبحث عن حلول خارج الأنظمة التقليدية للتأمين، ومن مثل ذلك تغطية مخاطر التلوث بصفة عامة وهناك من ذهب إلى قبول التغطية التأمينية للتلوث التدريجي مع تحديد هذا الضمان على بعض أنواع الأضرار، وذهب البعض الآخر إلى تغطية كافة أنواع المخاطر بشرط أن تنتج بشكل غير طبيعي وهذا ما جعل بعض الدول تعمل على تنظيم مجموعات تأمين من أجل تفعيل ضمانات استثنائية حيث أن خطر التلوث لم يأخذ بعين الاعتبار

في بوالص التأمين إلا منذ 20 عاما أمام الأخطار الصناعية والتكنولوجية التي تستدعي أنظمة تأمينية خاصة أو نوعية، وهذه هي فكرة التأمين التبادلي أو التعاوني التي أنشئت من أجل مواجهة خطر المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية بالزيت، وفي السويد أنشأ نظام أقرب للتأمين الجماعي عام 1989 استجابة لطلب الصناعيين والمؤمنين لضمان تعويض كل ضحايا التلوث غير المشمولين بالتعويض من قبل، وهكذا ظهرت تجمعات تعاونية من أجل المشاركة في مواجهة هذه الأخطار وتوزيع الأعباء المالية عليهم، كل هذا يشكل تطور في النظم التأمينية لتغطية مخاطر التلوث والتي لا تخضع للقواعد التقليدية، وقبل ظهور التأمينات التبادلية في مجال التلوث البحري هناك مجهودات سبقت هذا النظام في التأمين الإنجليزي نتعرض له في مايلي:

أولاً- وثيقة كلاركسون: هي وثيقة في سوق التأمين الإنجليزي بموجبها تخلت بخصوص التأمين عن التفرقة التقليدية بين التلوث العارض والتلوث الغير العارض، وترتكز هذه الوثيقة على تحليلها لمختلف أشكال التلوث المتصورة من أجل تحديد ما يكون منها قابلاً للتغطية وما يستبعد من ذلك، ثم وضع جدول يتضمن تعريف الأقساط بحيث يكون لكل شكل من التلوث القابل للتأمين ما يقابله من تعريفه للقسط وحسب هذه الوثيقة فإن التلوث ينقسم إلى الأنواع التالية⁽⁸⁾:

أ- التلوث غير المتحرر منه (المعتمد): وهنا يظهر الإهمال الجسيم أو القصد بعدم مراعاة التنظيمات الخاصة بالوسائل الواجبة الإلتباع من أجل حماية البيئة من طرف صاحب المشروع.

ب- التلوث العارض: وهو الذي ينشأ عن سبب فجائي وغير متوقع.

ج- التلوث المتخلف: وهو الناتج عن إصدار كميات من الملوثات في حدود المسموح ولم يكن بالإمكان تجنبها رغم الإلتزام الدقيق بقواعد الرقابة والتحكم.

د- التلوث بالاتحاد (أو بالتزامن): وهو الذي ينتج من التزامن غير المسموح في إصدارات أو الاتجاه الغير المسموح بين مواد وهي ذاتها في حدود المسموح.

هـ- التلوث الكامن: وهو ما ينتج عن إصدار مواد لم تكن خطورتها معروفة عن هذا الإصدار ولن العلم هو الذي كشف عن خطورتها وضررها.

إن هذه الوثيقة وما احتوته من أشكال للتلوث يمكن ضمانها ما عدا النوع الأول (التلوث المعتمد)

الذي لا تنفق أحكامه مع أحكام التأمين أما الأنواع الأخرى فيتم ضمان تعويض كل الأضرار الناتجة عنها سواء كانت أضرار مادية أو جسمانية، أي كان سببها بث مادة سائلة أو صلبة أو غازية أو نشرها أو تخزينها أو تسريبها، كما تغطي هذه الوثيقة مصاريف الدعاوى وكل المصاريف التي تنفق في سبيل إبعاد أو تحييد أو

تنظيف المواد الضارة التي فقد المؤمن له السيطرة عليها، وهذه الوثيقة تكفل ضمانا حده الأقصى 3 مليون جنيه إسترليني عن الكارثة أو عن مدة سنة التأمين بكاملها.

ثانيا- وثيقة Garpol:

هي وثيقة نموذجية فرنسية جديدة للتأمين جاءت لمعالجة القصور الواضح في القواعد التقليدية للتأمين التي لا تتناسب مع مخاطر التلوث حتى وإن كان المؤمنون الفرنسيين قد تخلوا عن شرط الفجائية في مفهوم الحادث L'accident وأبدوا قدرا من المرونة مما سمح بتغطية التلوث التدريجي الحدوث أو البطيء التكوين وهذا يعتبر ضمانا للصناعيين، لكن كما رأينا سابقا أن التوسع أثار صعوبة وذلك خلال قصر مدة تغطية أخطار التلوث حيث تقتصر التغطية صراحة على دعاوى المسؤولية عن الضرر المكتشف (أو الثابت) خلال مدة سريان وثيقة التأمين والمبلغ المؤمن في نفس الفترة⁽⁹⁾، ولما كان من شأن قصر هذه المدة فقد صدرت وثيقة Garpol عام 1978 وتضمنت تعديلا بصدد المدة وقررت أن التغطية تمتد إذا ما انقضت الوثيقة لأي سبب غير عدم دفع القسط أو سوء نية المؤمن له لتشمل دعاوى المسؤولية عن الضرر الذي يكون قد انكشف خلال فترة الضمان، ولو كان المؤمن قد أخطر بعد انتهائها ما دام أن الإخطار قد تم خلال المدة التي تعقب هذه الانتهاء والمساوية لمدة الوثيقة الأصلية، وهي عادة سنة، وعند تعديل هذه الوثيقة سنة 1980 تضمنت أنه في حالة توقف نشاط المؤمن له الذي كان يكمن فيه خطر التلوث فإنها تغطي، وبدون قسط إضافي كل ضرر انكشف خلال السنتين التاليتين مباشرة لهذا التوقف وبقسط إضافي إذا كان الضرر قد انكشف خلال الخمس سنوات التالية.

وإذا كانت مزايا هذه الوثيقة المتمثلة في التأمينات الخاصة التي توفر للصناعيين غطاء إجمالي على مستوى أصل التلوث (مظاهره، نوع الضرر الحاصل بالغير، المصروفات المخصصة لإزالة آثار التلوث) لكن ما يعاب عليها أنها لا تغطي الأضرار المذكورة إلا في حدود مبلغ 130 مليون فرنك فرنسي.

ثالثا- اتفاق Tovalop توفالوب:

هو صورة حية لتعاون مالكي ناقلات البترول في تطبيق التأمين التعاوني (التبادلي) وهو اتفاق مؤقت بين أصحاب الناقلات على دفع تعويض للأشخاص الطبيعية أو المعنوية الذين أصيبوا بأضرار بسبب التلوث البترولي، إضافة للأشخاص الذين اتخذوا تدابير وقائية لتقليل ذلك التلوث وكذلك دفع الملاك تعويض عن المصاريف التي كانت نتيجة اتخاذ تدابير لإزالة التهديد بإفراغ الزيت في مياه البحر حتى ولم يحصل ذلك، وقد وقع هذا الاتفاق في جانفي 1970 من أكبر 7 مجموعات بترولية في العالم وذلك على إثر حادثة (توري كانيون) ناقلة البترول العملاقة والتي سببت كارثة نبهت إلى خطورة حوادث التلوث البحري بالزيت، مما جعل مالكي ناقلات البترول يتعاونون للمشاركة في تعويض ضحايا هذا النوع من التلوث بعد أن ثبت أن

معاهدة (بروكسل) لا تقدم تعويض عادل يكفي ضحايا أضرار هذا التلوث، وطبقا لهذا الاتفاق فكل مستثمر منظم له يلتزم بضمان ضد المخاطر ويبدل قصار جهده في أية حادثة لتفادي التلوث فأنشأ أصحاب هذا الاتفاق نظاما خاصا لمسؤوليتهم عنه وحملوا أنفسهم بقرينة خطأ بسيط في حدود مبلغ 1500 فرنك بوانكريه عن الطن الخام ونجد أقصى 150 مليون فرنك بوانكريه عن الحادث وقد قامت هيئة التأمين التبادلية المتفرعة عن هذا الاتفاق باعتبارها المكلفة بإدارة الاتفاق ووضعت نظاما تبادليا لتغطية خطر هذه المسؤولية وكذلك مصاريف تنظيف التلوث، يقوم هذا الاتجاه بجمع اشتراكات المنضمين إليه ويدفع مختلف التعويضات المقدمة من الأشخاص المتضررة وتسوية التعويضات في حدود برتوكول توفالوب والذي يهدف إلى التدخل كلما وقع حادث تلوث بواسطة البترول المنقول بقصد تنظيف الشواطئ، وحمايتها، أو مجابهة خطر التلوث الجسيم في حدود مبلغ مائتا دولار لكل طن من حمولة السفينة، بحد أقصى عشرة ملايين دولار لكل حادث، وتضمن هذا الاتفاق تعديلا رفع حد الضمان إلى 160 دولار للطن كحد أقصى 16,8 مليون دولا وشمل تغطية أضرار الضحايا عبر الدول الأعضاء.

رابعاً- نظام كريستال Cristal:

هذا النظام صورة من صور تعاون شركات البترول الدولية لأنه يغطي مخاطر التلوث البحري التي تصدر من المشروعات الصناعية، وهو عبارة عن اتفاق مؤقت بين الشركات البترولية لضمان كفاية التعويض للأطراف التي تعاني فعلا من أضرار التلوث، أو في حالات التهديد بخطر التلوث وقبل وقوعه كما في اتفاق Tovalop، وقد جاء هذا النظام مكملا لاتفاق Tovalop الذي اقتصر تطبيقه على الملاك فيه فقط فنص نظام كريستال على مسؤولية العضو مالك المنتجات المنقولة مسؤولية موضوعية عن الضرر الحادث والذي يجاوز الضمانات المفروضة على مالكي الناقلات بمقتضى اتفاق Tovalop، أو عند عجز الناقل عن السداد وذلك في حدود 30 مليون دولار، وقد بلغ عدد أعضاء هذا النظام خلال ثلاث سنوات من إنشائه 650 شركة بترول كان العضو منها يدفع للصندوق الذي تم تكوينه لضمان مسؤولية المنضمين حصة قدرها 5 مليون دولار وهناك حصص تكميلية متغيرة حسب مقتضيات الحال ونشير إلى أن المشروعين Tovalop و Cristal عدلا عدة مرات إلى أن استقر الوضع على أن نطاق تطبيق نظام Tovalop يكون على السفن التي لا تتجاوز 140 ألف طن بتعويض يبلغ حده الأقصى 70 مليون دولار عن الحادث، وأن نظام Cristal ينحصر نطاق تطبيقه على الناقلات العملاقة التي تتجاوز حمولتها 140 ألف طن وبتعويض حده الأقصى 135 مليون دولار لكل حادث.

لكن لكي يطبق نظام Cristal يجب أن تكون ناقلة الزيت مملوكة لأحد أطراف اتفاق Tovalop ومسجلة ومدرجة فيه وأن يكون الزيت نفسه مملوكا لأحد أطراف اتفاق كريستال مما يوسع من نطاق

التعويضات على أساس أن نسبة 90 % من الواردات البترولية للعالم مغطاة بهذا النظام، وحتى يطبق هذا النظام يجب أن يكون المضرور قد سلك كل الوسائل الأخرى للحصول على التعويض وبدون جدوى لكن هذا النظام Cristal تم تحديثه باتفاق لمسؤولية مالكي السفن عن التلوث يعرف بـ "Ploto" وغطي الأضرار التي كان يغطيها نظام كريستال بأربعة أضعاف.

الفرع الثاني: إنشاء صناديق خاصة لضمان تغطية أضرار التلوث

قد تم إنشاء صناديق خاصة لضمان تغطية الأضرار المرتبة عن التلوث وهي:

أولاً- الصندوق الدولي للضمان

نصت عليه اتفاقية بروكسل عام 1971 والمكملة لاتفاقية بروكسل لعام 1969 ويتم تمويله من الصناعة المستوردة للكربون المنقول ويسمح هذا الصندوق بالتعويض حتى ولو كانت الأضرار ناتجة عن ظروف طبيعية استثنائية لا يمكن تفاديها أو مقاومتها أو أنها ناتجة عن عمل إرهابي. لأن هذا الصندوق منفصل عن اتفاقية بروكسل 1969 ومخصص لتكملة التعويض الممنوح لضحايا خسائر أعماق البحار فدوره تكميلي، كما أن مالك السفينة يلتزم بأداء تعويض محدد في اتفاقية بروكسل المادة الخامسة منها.

ثانياً- صناديق التعويض لتغطية الضمان

على الرغم من الجهود المبذولة سابقا من طرف الدول وخاصة الصناعية منها من أجل إيجاد وسائل تأمينية لتغطية مخاطر التلوث التي تضمنتها الاتفاقيات الدولية وما خطط له من سبل للحد من التلوث، وضمان التعويض عند تحققه في حالة عجز المسؤول عن الدفع ماليا، وبالرغم من إنشاء صناديق خاصة لتغطية هذه المخاطر، إلا أن كل هذه الجهود والوسائل لوحظ بأنها لا تغطي كافة الأضرار حتى وصفت بأنها ناقصة من جهة ومحددة من جهة أخرى والدليل على ذلك أن هناك حالات من الأضرار تبقى بدون تعويض كما في حالة إفسار المسؤول أو بقاءه مجهولا لدى المضرور بالإضافة إلى أن الاتفاقيات الحالية وبعض القوانين الوطنية تقضي بتحديد مسؤولية مرتكب الضرر في مبلغ معين مهما كانت حجم الأضرار الحاصلة كما أنه في بعض حالات التلوث بواسطة الزيت - الهيدروكربون - فإن المضرور يفقد كل الآمال في الحصول على التعويض بصفة جزئية أو كلية إذا بلغ الضرر حدا من الجسامه ولم يتمكن مرتكبه (المسؤول سواء كان شخصا طبيعيا أو معنويا) من أداء المبالغ المحكوم بها، لأنها تتجاوز إمكانياته وقدراته المالية خصوصا إذا كانت عبارة عن شركة ذات مسؤولية محدودة، لذا لجأت بعض الشركات إلى أسلوب التجمع في شكل ما لمواجهة كل مطالبة بالتعويض كما هو الحال في اتفاق (Cristal - Tovalop) ولكن هذا التجمع مجاله محدد في الأضرار الناتجة عن الزيوت فقط وقيمة التعويض محصورة في حد أقصى لا يمكن تجاوزه وفي حالات معينة بالذات ومن شأن ذلك ترك حالات من التلوث الناتجة عن استعمال مواد

أخرى بدون تعويض لعدم وجود الضمان الكافي للتعويض ونتيجة لذلك تم إنشاء صناديق تعويضات Compensation funds لمصلحة المعرضين لخطر التلوث وهذا أمر إجباري في بعض الدول لذلك اعتبره البعض نوع من التأمين الاجتماعي Social insurance لكن دور هذه الصناديق يختلف من دولة لأخرى، فقد يقتصر على تعويض المضرورين، وقد يقتصر على تغطية مسؤولية الملوّثين وقد يجمع بين الوضعتين، فمثلا في فرنسا صندوق Garpol يغطي ضمنا دون تمييز بين التلوث العارض والتدريجي. وفي سبيل ضمان تعويض ضحايا التلوث تم النص على إنشاء هذه الصناديق ضمن قوانين بعض الدول فمثلا في الولايات المتحدة الأمريكية نص قانون التلوث البترولي لسنة 1990 على إنشاء صندوق موحد يدعى صندوق المسؤولية عن التصريف البترولي، فتسدد منه تكاليف التنظيف والتكاليف الأخرى التي تتحملها الحكومة الفيدرالية عند مواجهتها لواقعة تصريف بترولي، ويمكن استرداد مبلغ من هذا الصندوق يصل إلى بليون دولار وهو مبلغ كبير مقارنة مما كان مسموح به في ظل الصناديق التي أنشأت سابقا، وعلى الرغم من الدور الفعال لهذه الصناديق في مجال التعويض عن الأضرار التي يسببها التلوث، إلا أن بعض الفقهاء يخشون من تعميم هذا النظام ولذلك لتدني الشعور بالمسؤولية لدى القائمين على إدارة المنشآت الصناعية المسببة للتلوث.

المطلب الثالث: الجانب الاجتماعي لمشكلة التلوث

إن النشاطات المتعددة والمتنوعة التي تصدر من الدولة ومؤسساتها الصناعية والتجارية والأفراد والقطاع الخاص قد تترتب عنها أضرار نتيجة أخطاء تنال من عناصر البيئة، وقد ينجم عنها ضرر بدون خطأ ينال من الإنسان وكل الكائنات الأخرى الحية⁽¹⁰⁾ وغير الحية إن هذه الاعتبارات وغيرها تملّي علينا ضرورة توافر الوعي لدى كل المواطنين وأجهزة الدولة المعنية بخطورة المشكلة التي يجب معالجتها من جذورها وترسيخ مبدأ وجود حق لكل فرد في الحياة في بيئة نظيفة، تقابلها واجب من جانبه في عدم المساهمة في إحداث التلوث العالمي، وهذا ما حرص عليه الفقه خاصة في فرنسا في القوانين المتعلقة بالبيئة وهو ما حرص عليه الفقه في مصر والجزائر وغيرها من الدول ولهذا فإن مجال وإعمال المسؤولية الموضوعية يجب تعميمه على كل الأنشطة التي تسبب أضرارا بعناصر البيئة ودون اقتصار نطاق تطبيقها على الأنشطة الخطرة لأن ذلك يشكل ضمانا حقيقية للمضرورين ودون إمكانية دفع هذه المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي ومن جهة أخرى فإنه يجب أن تشمل هذه المسؤولية (الموضوعية) نظما تأمينية غير تقليدية بحيث يكفي فيها تحقق الضرر حتى ولو كان التلوث تدريجيا، ويجب تعميم نظم التأمين الإجبارية على كافة الأنشطة التي يمكن أن يترتب عنها ضرر بيئي.

الفرع الأول: إنشاء صناديق لتعويض المتضررين من المنتجات المعيبة في الجزائر

وهناك العديد من الدول لجأت إلى ذلك كما هو الحال في الجزائر، فعلى سبيل المثال صدر قانون التأمين الإجباري على حوادث السيارات رقم 15/74 المؤرخ في 30 جانفي 1974، وقانون إلزامية التأمين على الكوارث الطبيعية في 28 أوت 2004، والأمر رقم 07/95 الصادر في 25/01/1995 والمعدل في 20/02/2006 بموجب القانون رقم 04/06 حيث نص المشرع صراحة في المادة 168 منه على إلزامية التأمين من المسؤولية المدنية للمنتجين والصناع حتى يوفر للمستهلكين والمستعملين والغير حماية كافية عما يصيبهم من أضرار المنتوجات المعيبة⁽¹¹⁾.

الفرع الثاني: نماذج من بعض الدول بخصوص صناديق التعويض

كذلك دولة مصر في قانون رقم 652 لسنة 1955 (التأمين الإجباري ضد حوادث السيارات)، وقانون رقم 106 لسنة 1976 المعدل في 1982 والمعدل في 1983 والمتعلق بالمسؤولية والتأمين الإجباري في مجال أعمال البناء، وفي فرنسا صدر القانون في 26 ماي 1977 استجابة للالتزام الوارد في اتفاقية بروكسل بوجوب التأمين. وكذلك قانونها الصادر في 27/02/1985 المتعلق بالتأمين الإجباري للمسؤولية المدنية لحوادث السيارات، من خلال هذا الحرص نجد أن الدول المعنية حرصت على تشديد المسؤولية بقوة القانون على عاتق من يقوم باستغلال هذه الأنشطة الخطرة كاستغلال⁽¹²⁾ (مفاعل نووي، أو نشاط متعلق بالطيران)، حتى قيل أن تأمين المسؤولية هو الذي يسمح للمسؤولية المدنية بالتطور، إذ أصبح عقد التأمين يساهم في تحقيق الهدف المطلوب، وهو ضمان تعويض المضرور عن طريق تغطيته للمسؤولية المدنية ومخاطر أخرى عن طريق ما يطلق عليه بالتأمين الشامل، وأصبحت وثيقة التأمين يطلق عليها مخاطر متعددة مقدرة، وبناء على ذلك فمن الأجدر على المشرع الجزائري أن يعمم نظام التأمين الإجباري على كل الأنشطة سواء كانت خطرة أم غير خطرة من أجل تغطية المخاطر المحتملة نتيجة هذه الأنشطة في مجال تلوث البيئة وذلك يعد ضمانا كفيلة لمواجهة كارثة التلوث والتي تطال الإنسان والبيئة وعليه يمكن أن نجمل أهمية التأمين على المخاطر التكنولوجية ومنها مخاطر التلوث فيما يلي⁽¹³⁾:

* عجز نظام المسؤولية المدنية عن كفالة تعويض ضحايا مخاطر التكنولوجيا ومنها ضحايا حوادث الاستهلاك وهذا يظهر مدى جماعية وسائل التعويض.

* التأمين أصبح ينظر إليه كضمان للالتزام بتعويض الضحايا. وأصبح ينظر للتأمين على أنه تأمينا عن الحوادث ولمصلحة المضرور.

* التأمين على مخاطر التلوث يحقق نوعا من التوازن الملائم بين توفير الملاءة المالية لتعويض المتضررين ومساعدة المشروعات الإنتاجية والخدمية على الاستمرار في نشاطها.

* إن فكرة التأمين تحقق بعض الامتيازات فمثلا شركة التأمين التي تغطي المخاطر تكون على دراية بالمخاطر المغطاة من حيث طبيعتها ومداها ومن جهة ثانية أصبحت شركات التأمين تقدم تعليمات ولإجراءات تحفظية ووقائية حتى ولو في مرحلة ما بعد الإنتاج (التوزيع)، وثالثا أنها تدفع التعويض في حدود الضمان المقرر وهذا ما جعل المؤسسات والمشروعات الاقتصادية تهتم بالتأمين وتؤمن على تسيير المخاطر.

الخاتمة

إذا كانت ملكية البيئة ملكية عامة، فإن حمايتها منوط برقابة الحكومة مباشرة كفرض حد أعلى للتلوث، وفرض ضريبة التلوث ينفق منها على مكافحة التلوث وتعويض المتضررين أسوة بالضرائب بحيث يكون موارد هذه الضريبة مع الغرامات غطاء نقديا لجبر الأضرار البيئية التي تتال من الأفراد دون معرفة المسؤول عنها، وهذه الأهداف لا يتم ترسيخها إلا بالوعي لدى الأفراد والمؤسسات الصناعية والإنتاجية، ولكن في بعض الحالات المسؤولية لا تغطي هذه الأضرار، لذا لا بد من العمل على تغطية هذه المخاطر عن طريق التأمين والذي يتعين أن يكون إجباريا على الأنشطة الخطرة وغير الخطرة من أجل مواجهة كارثة التلوث التي تطال الإنسان والبيئة، وتظهر أهمية التأمين في مجال التلوث البيئي في:

- الاتجاه الحمائي من أجل الحفاظ على صحة وأموال الأشخاص.
- تطور وتعقيد الوسائل التكنولوجية.
- الإنتاج المكثف.
- الرقابة على عمل المصانع والأخطار التي تنتج عنها.
- إزالة آثار الخطر وعلاج المتضررين منه صحيا.
- تعويض المتضررين أو وريثهم في حالة المرض أو العجز أو الوفاة بسبب التلوث.
- إن تغطية مخاطر التلوث البيئي عن طريق التأمين على المسؤولية المدنية يجب أن يحظى بالقبول والاهتمام من طرف شركات التأمين ولا بد من تنمية الثقافة البيئية وتفعيل مسألة التأمين ضد مخاطر البيئة (التلوث).

وفي هذا الصدد يمكن إبداء بعض الاقتراحات في هذا الخصوص:

- ضرورة إنشاء صندوق خاص بحماية البيئة
- ضرورة تعميم التأمين الإلزامي الشامل لكل النشاطات التي من الممكن أن تساهم ولو بقدر يسير في تلوث البيئة.
- ترسيخ فكرة التأمين وعلاج المتضررين من التلوث البيئي.

الهوامش والمراجع

1. جلال محمد إبراهيم، التأمين، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، 1994، ص 32.
2. سعد واصف، التأمين من المسؤولية، دراسة في عقد النقل البري، دار النشر للجامعات المصرية، 1958، ص 158.
3. محسن البيه، التأمين من الأخطار الناشئة عن خطأ المؤمن له في القانون الفرنسي والمصري والكويتي، مجلة المحامي الكويتية، أعداد (جانفي، فيفري، مارس) 1987، ص من 103 إلى 132.
4. كامران حسن محمد الصياغ، الصفة التعويضية في تأمين الأضرار، دراسة في عقد التأمين البري، حقوق القاهرة، 1938، ص 13.
5. محمد شكري سرور، التأمين ضد الأخطار التكنولوجية، دار الفكر العربي، 1986، ص 32، 34.
6. حسين فتحي، التلوث البحري المعزو للسفن وآليات الحد من المسؤولية، بحث مقدم للمؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين 25 و26 فيفري 1992.
7. فيصل زكي عبد الواحد، أضرار البيئة في محيط الجوار والمسؤولية المدنية عنها، دار النهضة العربية، 1988، ص 46.
8. قادة شهيدة، المسؤولية المدنية للمنتج، دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة، 2007، ص 321.
9. التأمين وعلاج المتضررين من التلوث البيئي، فهد بن حمود العنزري، [http://www. Aleqt. Com](http://www.Aleqt.Com), 2010/09/27 article – 447334.html.
10. بن ملح الغوثي، مشكلات المسؤولية المدنية في مجال الأضرار بالبيئة، بحث مقدم لمؤتمر الجمعية المصرية للقانون الجنائي 1991، الصفحات 1- 27.
11. أحمد محمود سعد، استقراء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، دار النهضة العربية، 1994، ص 314 وما بعدها.
12. الأمر رقم 07/95 المؤرخ في 1995/01/25 المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية العدد رقم 13.
13. القانون رقم 04/06 المؤرخ في 2006/02/20 المعدل والمتمم للأمر رقم 07/95 المؤرخ في 1995/01/25 المتعلق بالتأمينات.
14. الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 1974/01/30 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار، الجريدة الرسمية رقم 10.
15. القانون رقم 31/08 المؤرخ في 19 جوان 1988 المتعلق بتعديل وتتميم الأمر رقم 15/74 والمتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار.
16. الأمر رقم 12/03 المتعلق بإلزامية التأمين على الكوارث الطبيعية والمراسيم التنظيمية.