جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص:

قانون النشاطات البحرية والمينائية

- من تقديم الطالب:

- بوزرد إلياس
- سرداني حسام الدين

- تحت إشراف:

- أ/ أمال لحواولة

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د. شعابنة إيمان	أستاذ محاضر	رئيسا
أ. لحواولة أمال	أستاذ مساعد	مشرفا ومقررا
أ. بودينار طارق	أستاذ مساعد	مناقشا

دورة جويلية 2021

بسم الله الرحمن الرحيم

شكر وتقدير

نتقدم بالشكر الجزيل وكل الثناء والتقدير إلى

الأستاذة/ لحواولة آمال

المشرفة التي بحق بذلت مجهودا للتأطير والتقويم لإتمام هذا العمل المتواضع وكذا لا

يفوتنا أن نثني على الأستاذة المكونين وكذا الطاقم الإداري الذين نجحوا في مسعاهم لتأطير

هذا التخصص النوعي المهني الجديد بتخصص

قانون النشاطات البحرية والمينائية

الإهــداء

يهدى هذا العمل المتواضع

إلى كل

من ساعدنا من قريب أو بعيد سيما من وهبوا أعمارهم لضمان تنشئتنا وبذلوا الغالي

والنفيس في سبيل ذلك

آبائنا وأمهاتنا

مقدمـــــــة

مقدمة:

تلعب البحار والمحيطات دورا هاما في حياة الإنسان، فهي تغطي حوالي 71 % من المساحة الإجمالية لكوكب الأرض حيث تلعب وظيفة عامة في الحفاظ على توازنه البيولوجي والإيكولوجي فضلا عن تزويد الإنسان بالكم الهائل من الخيرات من موارد حية وغير حية التي تلبي احتياجاته الإستهلاكية اليومية وعليه فإن إلحاق الضرر في البيئة البحرية عن طريق تلويثها يعد إخلالا بالنظام البيولوجي والطبيعي للأرض ويهدد البشرية فيها بالفناء [1]

وتعد مشكلة تلوث البيئة البحرية من أهم المشكلات التي تشغل الإنسان في العصر الحديث لما لها من آثار ضارة عليه، وزاد حجمها في السنوات الأخيرة وتعددت مظاهرها ووصلت إلى مرحلة خطيرة، اختل على إثرها التوازن القائم بين العناصر البيئية، فتكاثفت الجهود من أجل ضرورة الحفاظ على البيئة وحمايتها[2].

فعلى المستوى الدولي عقدت المؤتمرات والندوات وخرجت الإعلانات والقرارات بل والمواثيق والإتفاقيات الدولية المتضمنة نصوصا تشير إلى ضرورة حماية البيئة ولقد ترتب على كثرة الدراسات والبحوث التي تهدف إلى حماية البيئة على المستوى الدولي ظهور قواعد قانونية دولية جديدة كي تضبط سلوك أشخاص المجتمع الدولي بل وكذلك سلوك أشخاص المجتمعات الداخلية من أجل الحفاظ على هذه البيئة، هذه القواعد ما يطلق عليها الآن " القانون الدولي للبيئة "[3].

ولقد وضعت الإعلانات الدولية الخاصة بالبيئة والتنمية الأساس القانوني للتشريعات البيئية الوطنية في مختلف الدول حيث نص المبدأ الحادي عشر من إعلان ريو[4] حول البيئة والتنمية على ضرورة أن تقوم الدول بسن تشريعات خاصة وفعالة لحماية البيئة، على أن تعكس المعايير والأهداف البيئية المقررة في هذه التشريعات السياق التنموي الذي تشهده الدولة مع التأكيد على أن المعايير المقررة في دولة ما قد لا تكون ملائمة لدولة أخرى أو ذات تكاليف

[1] - تيغلت فرحات كمال، المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري في المحروقات في ظل اتفاقية بروكسل عام 1966، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في القانون الخاص، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تاريخ المناقشة 2016/06/28، ص 06

[2] - حبيب بلقنيشي، فاطمة الزهراء حاج شعيب، المسؤولية المدنية الناجمة عن التلوث البيئي، مقال منشور بمجلة الفقه القانوني والسياسي، المجلد 11، العدد 09، 2019، جامعة تيارت، ص 182

[3] - رياض صالح أبو العطا، حماية البيئة من منظور القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2009، ص 08.

[4] - إعلان الأمم المتحدة بشأن الحق في التنمية الذي اعتمدته الجمعية العامة في قرارها 128/41 المؤرخ في 1986/12/04

اقتصادية أو اجتماعية غير مبررة وخاصة فيما يتعلق بالفروقات التنموية الذي قد تستلزم تباينا في معايير حماية البيئة بين الدول المتقدمة والدول النامية[1]

وقد حرصت الجزائر منذ مصادقتها على العديد من الإتفاقيات الدولية على توفير الحماية للبيئة لتحقيق الرفاهية لمواطنيها بكرامة وفق متطلبات التنمية المستدامة، على هذا الأساس جعلت قوانينها الوطنية تتماشى مع التزاماتها الدولية وتضمن قمع أي اعتداء على المحيط الذي يعيش فيه أفراد المجتمع[2].

ومن هنا تكمن أهمية البحث في إظهار الحاجة الماسة للبحث عن كيفية حماية البيئة البحرية من الأضرار التي يسببها التلوث وبيان السبل القانونية المتاحة تشريعيا في الجزائر لإقامة المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية على نحو يضمن رفع اللبس والغموض المسجل ميدانيا لدى مختلف الهيئات والأجهزة الممثلة للدولة والتي يرتكز نشاطها بهذا الشأن في الشق الجزائي والتعامل القضائي بموجب الدعاوى العمومية فقط، وكذلك الحال بالنسبة للفاعلين الجمعاويين الناشطين في المجال البيئي.

وكذا فإن أهمية دراسة هذا الموضوع من شأنها بيان آليات جبر الضرر البيئي اللاحق بالوسط البحري سواء على المستوى الدولي أو المحلي من خلال استحقاق التعويض المناسب من لدى المتسبب في الضرر أو الهيئات والصناديق المستحدثة لهذا الغرض باعتباره تحصيل حاصل لإقامة دعوى المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية، لكون هذا الجانب أيضا غير متطرق إليه بشكل ينير المدعين في هاته الدعاوى والذين يكتفون بمنطوق الأحكام القضائية فقط، والتي تستند على طلبات المدعين أو من يمثلهم.

أما عن أسباب إختيار الموضوع فيمكن إرجاعها إلى:

أسباب ذاتية:

من حيث الرغبة في البحث في موضوع المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية باعتباره من المواضيع الأكثر أهمية في وقتنا الحالي بحيث أضحت الدول تبادر إلى إيجاد الحلول اللازمة لتلوث البيئة البحرية ووضع المقاربات الكفيلة لضمان ذلك وهو ما ينم عن عجز تشريعي لاحتواء مثل هكذا حالات تؤدي إلى ترتيب أضرار على الوسط البحري يستلزم تعويضا مكافئا لها من شأنه ضمان حقوق المتضررين.

[1] - عبد الناصر زياد هياجنة، القانون البيئي، النظرية العامة للقانون البيئي مع شرح التشريعات البيئية، الطبعة الأولى2012، الطبعة الثانية 2014، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ص23.

[2] - حميدي فاطمة، واقع حماية البيئة في القانون الجزائري، النشرة البيئية، مجلد 21، العدد 01، مارس 2018، جامعة أسيوط، مصر ص 01.

وكذا الاهتمام بالدراسات القانونية في مجال القانون البحري والبيئة البحرية بحكم الوسط المعيشي بشرق الساحل الجزائري بولاية سكيكدة ذات المستويات المرتفعة نسبيا لتلوث هذا المحيط وانعكاسه على شتى مناحي الحياة اليومية، ما دفعنا إلى دراسة هذا الموضوع في شقه المدني لضمان استحقاق التعويض المناسب.

أسباب موضوعية:

يعد موضوع المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية موضوع جديد مقارنة بالمواضيع القانونية التقليدية الأخرى، سيما ما اتصل بالشق الجزائي والجرائم البيئية التي حظيت بتركيز دراسي عليها عكس الدعوى المدنية عن هاته الأضرار التي تطال بشكل مزمن البيئة البحرية بشكل خاص والبيئة بشكل عام.

وكذا بالنظر للأهمية الحيوية والإقتصادية للبيئة البحرية بالنسبة للدولة الجزائرية من حيث أن طول الساحل الجزائري الممتد على 1200 كلم على امتداد شريط بعمق 50 كلم يسكنه 43 % من التعداد الإجمالي للسكان، كما أن متوسط الكثافة السكانية بالجزائر هو بمعدل 12.2 نسمة في الكيلومتر المربع بمقابل تجاوز هذا المعدل بالمناطق الساحلية بما يزيد عن 281 نسمة في الكيلومتر المربع[1].

كذلك ما دفعنا لإختيار هذا الموضوع هو مقدار التلوث الذي تعاني منه البيئة البحرية بالجزائر على نحو مزمن، ما يشير إلى خلل في المكنات القانونية المتاحة في التشريع الجزائري لتدارك هاته الوضعية بما يضمن الحفاظ على البيئة البحرية المتميزة في أغلبها بحسب عناصرها بعدم قابلية الإسترداد.

ومن جهة أخرى كميات معتبرة من مياه الصرف الصحي غير المعالجة والتي تحتوي على عناصر سامة تصب باستمرار في المناطق البحرية شبه المغلقة للساحل الجزائري التي ليس بمقدورها أن تستوعب مقدار هذا التلوث، ناهيك عن الأضرار التي يتسبب بها، أين تم تسجيل وجود عناصر معدنية ثقيلة في المياه البحرية الساحلية كذلك فإن مستويات تلوث المياه السطحية الناجم عن هذه العناصر المعدنية تبين أن مناطق الأخطار الكبرى المتواجدة حاليا سيما بأحواض مدن أرزيو – الجزائر – بجاية – سكيكدة وكذا الموانئ الجزائرية الأخرى هي المتسببة في ذلك.

كذلك المواد النفطية والمحروقات من بين عوامل التلوث التي من شأنها أيضا أن تهدد البيئة البحرية[2].

[1] - ملحق رقم 01، الصادر باللغة الفرنسية عن وزارة التهيئة العمرانية والبيئة المتضمن مذكرة بشأن حوادث التلوث البحري، سبتمبر 2001، ص 02.
[2] - ملحق رقم 01، نفس المرجع، نفس ص.

بحيث تم تسجيل في الفترة الممتدة من سنة 1997 إلى غاية 1999 وقوع 151 حادث تسرب بحري للمحروقات بالجزائر[1].

أما الصعوبات التي واجهتنا فهي متعلقة بنقص الدراسات والمراجع في القانون البحري والمراجع المتخصصة في موضوع تلوث البيئة البحرية.

كما أن هذا الموضوع لم يحظ بنصيب وافر من البحث رغم أهميته إضافة إلى التفرغ الواسع لهذا الموضوع خاصة صعوبة إثبات الخطأ في المسؤولية المدنية، ففيه جوانب عديدة تستحق الدراسة لم يتم تسليط الضوء عليها بشكل كافي.

وفي ضوء المعطيات التي سبق وأن ذكرناها وبغية تحقيق الأهداف المتوخاة من هذه الدراسة، فإن الأمر يستدعي منا طرح الإشكالية التالية:

حماية البيئة البحرية لا تكون فعالة إلا بوضع نظام للمسؤولية يحقق الردع والإصلاح في ذات الوقت ورغم أن إقرار المسؤولية المدنية يتجه في المقام الأول إلى تعويض الضرر الحاصل، فإنه يكون له فضلا عن ذلك هدف وقائي فكل من يمارس نشاطا يمكن أن يضر بالبيئة يعمل كل ما بوسعه لإتخاذ جميع الإحتياطات والتدابير تجنبا لإلزامه بالتعويضات.

فما مدى كفاية وملائمة قواعد المسؤولية المدنية التقليدية في مواجهة أضرار البيئة البحرية والتعويض عنها ؟

وهذه الإشكالية الرئيسية تسوقنا إلى طرح عدة إشكاليات فرعية وهي:

- ما هو الأساس القانوني لهذه المسؤولية ؟

- هل تقوم المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية على الخطأ أم تتخذ الضرر أساسا لها وتعتبره كافيا لقيامها ؟

- ما هي آثار قيام المسؤولية ؟

- ما هو الجزاء المدني المترتب عن تلوث البيئة البحرية ؟

وعلى هذا الأساس قد اعتمدنا عدة مناهج أهمها المنهج الوصفي من أجل توضيح بعض المفاهيم المتعلقة لهذا الموضوع، فضلا عن اتباع المنهج التحليلي لتحديد طبيعة المشكلة وتبيان النصوص القانونية ذات الصلة وتحليلها وقيامها مع بعضها البعض لإستخلاص أهم الأحكام المرتبطة بالموضوع وكذا مدى ملائمتها على المشاكل والصعوبات التي تواجه قيام المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية.

[1] - ملحق رقم 01، المرجع السابق، ص 03.

وبناءا على ما سبق ارتئينا في دراستنا لهذا الموضوع وبعد استشارة الأستاذة المشرفة اتباع خطة ثنائية تحتوي على فصلين كل فصل مقسم إلى مبحثين كما يلي:

ففي الفصل الأول سنتناول مكافحة مخاطر تلوث البيئة البحرية وبمضمونها مبحثين ندرس من خلالهما مفهوم البيئة البحرية والتلوث البحري بالمبحث الأول، وبالمبحث الثاني نبين أساس المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية.

فيما يكون موضعا للفصل الثاني جزاء المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية والذي بدوره نتطرق إليه ضمن مبحثين أولهما لاستعراض المبادئ القانونية المنظمة لحماية البيئة البحرية والثاني لدراسة كيفيات تقدير التعويض عن أضرار تلوث البيئة البحرية.

الفصل الأول

الفصل الأول:

مكافحة مخاطر تلوث البيئة البحرية

البيئة البحرية هي جزء من النظام البيئي العالمي تتكون من بحار ومحيطات والأنهار وما تحتويه من كائنات حية سواء كانت نباتية أو حيوانية كما تضم موارد أخرى مثل المعادن بمختلف أنواعها وتعتمد هذه الكائنات كلا منها على الأخر وتتفاعل مع بعضها في علاقة متزنة ويختل هذا التوازن عند الإخلال بالمواصفات الفيزيائية[1].

كما أن مشكلة التلوث البيئي تتميز بطابعها الإنتشاري العابر للحدود ولهذا أصبح من الضروري المحافظة على البيئة البحرية وحمايتها والسعي لإيجاد حلول قانونية قد تساعد في منع أو تقليص هذه الآفة وذلك لأن الحماية الوقائية للبيئة من التلوث خير من الحماية العلاجية بعد وقوع الضرر.

وبناء على ذلك سوف نتناول في هذا الفصل مكافحة مخاطر تلوث البيئة البحرية من خلال مبحثين، المبحث الأول نخصصه للإحاطة بمفهوم البيئة البحرية والتلوث البيئي، أما المبحث الثاني سوف نتطرق فيه لأساس المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية.

المبحث الأول:

مفهوم البيئة البحرية والتلوث البحري

البيئة البحرية تعني: " مسطحات الماء المالح المتصلة ببعضها اتصالا حرا طبيعيا وقاعها وباطن تربتها بما تحتويه من كائنات حية حيوانية ونباتية وثروات طبيعية تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية وباعتبارها نظاما بيئيا متكاملا "[2]

وأهم مشكلة تواجه هذه البيئة البحرية هي التلوث البيئي والتي أصبحت من أهم المشكلات التي تشغل الإنسان في العصر الحديث، كما لها من آثار ضارة عليه وعلى

[1] - قويسم الحاج غولي، محمد محمد الأمين، التلوث البيئي البحري على ضوء القانون الدولي، مقال منشور بمجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، العدد 09، جامعة ابن خلدون تيارت، جوان 2017، ص 429.

[2] - صافة خيرة، البيئة البحرية، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، المجلد 05، العدد 02، جامعة ابن خلدون تيارت 2018، ص 378.

الكائنات الحية وغير الحية وزاد حجمها في السنوات الأخيرة وتعددت مظاهرها إلى مرحلة قصيرة اختل على إثرها التوازن القائم بين العناصر البيئية[1].

وفي هذا المبحث سيتم التعرض إلى مفهوم البيئة البحرية ضمن مطلب أول من خلاله يتم تعريف البيئة البحرية وكذا أهميتها ونطاقها والمطلب الثاني لبيان ماهية تلوث البيئة البحرية.

المطلب الأول:

مفهوم البيئة البحرية

تعتبر البيئة البحرية من الإهتمامات الحديثة على الصعيد الدولي والإقليمي لما لهذه البيئة من أهمية تنفرد بها عن كافة نطاقات البيئة الإنسانية فهي تمثل جسرا رئيسيا في المجال الحيوي وعنصرا أساسيا من عناصر التوازن والثبات في هذه الكرة الأرضية ومن هنا حظيت هذه البيئة بالإهتمام والعناية بها فبدأ العالم يعرف إتجاها متصاعدا لحمايتها ضد التلوث بسبب ما يلقى فيها من مواد ومخلفات سواء عن عمد أو نتيجة للإستخدامات المختلفة وتؤدي هاته الأخيرة إلى آثار مدمرة على الثروات الحية وعلى صحة الإنسان ورفاهيته[2].

وعليه سنتطرق بالدراسة لتعريف البيئة البحرية ضمن فرع أول وأهمية حماية البيئة البحرية ونطاقها ضمن فرع ثاني على النحو المبين أدناه:

الفرع الأول:

تعريف البيئة البحرية

في هذا الفرع سنتطرق إلى التعاريف اللغوية والإصطلاحية والقانونية للبيئة البحرية على النحو الآتي بيانه:

ـ لغة:

مصطلح البيئة في **اللغة** مشتق من الفعل الثلاثي بوأ كما ورد في القرآن الكريم في قوله تعالي: _ والذين آمنوا وعملوا الصالحات لنبوئنهم من الجنة غرفا "، ومن يقال تبوأ فلان المكان أي نزله وأقام فيه، كقوله تعالى: " والذين تبوؤوا الدار والإيمان "، أي نزله فيه،

[1] ـ فاطمة الزهراء حاج شعيب، حبيب بلقنيشي، المرجع السابق، ص 181.

[2] ـ وناسة جدي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في القانون تخصص قانون أعمال، جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، السنة الجامعية 2007 – 2008، ص 07.

ويشتق الإسم من هذا الفعل بمعنى المقام أو المنزل، فالبيئة إذا هي المكان أو المنزل الذي يعيش فيه الكائن الحي[1].

أما البحر فهو مفرد، جمع أبحر وبحار وبحور ضد البر، يم، وهو متسع من الأرض أصغر من المحيط مغمور بالماء المالح أو العذب " تشغل البحار والمحيطات والأنهار أكثر ثلثي مساحة الكرة الأرضية[2].

وكذا البحر الماء الكثير ملحا كان أو عذبا وهو خلاف البر، سمي بذلك لعمقه واتساعه، وجمعه أبحر وبحور وبحار[3].

- إصطلاحا:

البيئة المائية هي الوسط الطبيعي للأحياء المائية والثروات الطبيعية الأخرى[4].

ومصطلح البيئة البحرية تم التوصل إليه في أعمال الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة السادس لقانون البحار،التي عُقدت في جنيف ونيويورك سنة 1978 وتضمّن في محتواه معنى الحياة البحرية "Marine Life" وبما تعنيه من صورة الكائنات الحية والحيوانية والنباتية، والتي تعيش في البحار بالإضافة إلى مياه هذه البحار،وقيعانها وباطن تربتها، بما تحتويه من ثروات طبيعية[5]

[1]- عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 2006، ص 19.

[2] - أحمد مختار عمر وآخرون، معجم اللغة العربية المعاصرة، المجلد الأول، ، عالم الكتب، القاهرة، مصر، الطبعة الأولى 2008، ص 123.

[3] - صالح العلي الصالح، أمينة الشيخ سليمان الأحمد، المعجم الصافي في اللغة العربية، الرياض، المملكة العربية السعودية، 1981، ص 29.

[4] - بوفلجة عبد الرحمان، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية 2015 – 2016، ص 46.

[5]- سليمان علي ناصر السناني، محمد أمين الخرشة، جرائم الإعتداء على البيئة البحرية في التشريع الإماراتي، بحث مستل من رسالة ماجيستر في القانون العام بعنوان الحماية الجنائية للبيئة البحرية في التشريع الإماراتي، مجلة جامعة العين للأعمال، 2020، ص 23.

كما عرفت البيئة البحرية:" بأنها الوسط البحري يعنى بدراسة الحياة البحرية والشواطئ والطيور البحرية وحركات الأمواج والمد والجزر وغير ذلك من العوامل المؤثرة على مياه المحيطات والبحار وعلى حياة الكائنات التي تعيش فيها "[1]

وعرف علم البحار ومحيطات Oceanografhy هذا العلم الذي يهتم بوصف الشكل العام للبحار والمحيطات البحر بأنه " مسطحات مائية محيطية واسعة الإمتداد قد تكون شبه مغلقة أو محاطة بأجزاء من اليابسة من عدة جهات، أما المياه المحيطية تعني مياه المحيطات المتصلة بعضها بالبعض الآخر والتي تحيط بالكرة الأرضية[2]

ـ قـــــانونا:

وقد جاء في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 بأن البيئة البحرية " هي نظام بيئي Eco system أو مجموعة من الأنظمة البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي الذي ينصرف إلى دراسة وحدة معينة في الزمان والمكان بكل ما ينطوي عليه من كائنات حية في ظل الظروف المادية والمناخية وكذلك العلاقة بين الكائنات الحية بعضها ببعض وعلاقتها بالظروف المادية المحيطة بها.

بينما أوردته مبادئ مونتريال التوجيهية لحماية البيئة البحرية من مصادر التلوث في البر، إذ عرفت البيئة البحرية مكانيا" **بأنها المنطقة البحرية التي تمتد في حالة مجاري المياه إلى حدود المياه العذبة بما في ذلك مناطق تداخل أمواج المد وممرات المياه المالحة"**[3]

وبالنسبة للمشرع القطري فقد صنف البيئة البحرية ضمن البيئة المائية وعرف البيئة البحرية في المادة الأولى في الفقرة العاشرة من قانون حماية البيئة[4] بأنها:

" شواطئ الدولة وموانيها البحرية والداخلية ومياه البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة وقيعانها وجميع مكوناتها ومواردها الحية وغير الحية، وما هو مقام فيها من منشآت أو مشاريع ثابتة أو متحركة "[1]

---

[1] ـ كريمة بورحلي، التلوث البحري وتأثيره على البحارة، دراسة ميدانية بميناء الصيد بوديس جيجل، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجيستر في علم الإجتماع تخصص بيئة، السنة الجامعية 2009 – 2010، ص 13.

[2] ـ كريمة بورحلي، المرجع نفسه، ص 36.

[3] ـ كريمة بورحلي، المرجع نفسه، نفس ص.

[4] ـ قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002.

فيما أن المشرع الجزائري لم يتطرق ضمن الترسانة التشريعية لتعريف البيئة البحرية.

الفرع الثاني:

أهمية حماية البيئة البحرية ونطاقها

تقع البحار والمحيطات في صلب اهتمامات شريحة كبيرة من البشرية فنصف البشر يعيشون على مسافة تقل عن 150 كلم من الشواطئ وأكثر من 200 مليون إنسان يعتاشون مباشرة من البحر، أما اليوم فقد باتت الآليات الكبيرة التي تحكم المحيطات أكثر وضوحا، الأمر الذي ساهم في تحديد تأثيرها الإستثنائي على المناخ وعلى توزع الحياة على الأرض[2].

ولما سبق فإن للبيئة البحرية أهمية قصوى على اتصال بعدة مجالات نبينها كما يلي:

أولا/ أهمية حماية البيئة البحرية:

جاء بالباب الثالث تحت عنوان مقتضيات الحماية البيئية من خلال نص المادة 39 فقرة 03 من قانون 03 – 10[3] ما يلي:

" يؤسس هذا القانون مقتضيات لحماية الماء والأوساط المائية "

في حين جاء بالفرع الثاني من الفصل الثالث المعنون بمقتضيات حماية المياه والأوساط المائية عنوان حماية البحر طي المادة 52 من قانون 03 – 10 ما يأتي:

" مع مراعاة الأحكام التشريعية المعمول بها والمتعلقة بحماية البيئة البحرية، يمنع داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري، كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها:

- الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية
- عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والتربية المائية والصيد البحري
- إفساد نوعية المياه البحرية من حيث استعمالها

[1] - جفلة عبد العزيز لمضاحكة، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية في دولة قطر، رسالة مقدمة استكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجيستر في القانون الخاص، جانفي 2020، ص 20.

[2] - آن لوفيقر – باليدييه، البحار والمحيطات، إصدار لاروس الأطلس الصغير للبحار والمحيطات، كتاب مطبوع من طرف المجلة العربية، الرياض المملكة العربية السعودية، الطبعة الأولى 2015، ص 07.

[3] - القانون 03 – 10 المؤرخ في 2003/07/19 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج.ر عدد 43 مؤرخة في 2003/07/20، ص 06.

- التقليل من القيمة الترفيهية والجمالية للبحر والمناطق الساحلية، والمساس بقدراتهما السياحية ".

ولغرض إبراز الأهمية التي تكتسيها البيئة البحرية نرتئي أن نبينها وفق تأثيراتها وفقا للتصنيف الآتي:

أ/ الأهمية الحيوية للبحار والمحيطات:

بسبب الإتصال الحر والطبيعي بين البحار وسرعة التأثير بين أجزائها وإمتدادها لتحيط باليابسة فإنها تؤثر على اليابسة والجو في إطار نظام كوني بالغ كامل بتحقيق التوازن المناخي في البيئة الإنسانية وتغذية المساحات الشاسعة من الأرض بالأمطار والحد من ثاني أوكسيد الكربون بإمتصاصه من الجو وذلك على النحو الآتي:

- تحقيق التوازن المناخي، إذ أن البحار تمتص أكبر قدر من حرارة اليابسة على الكرة الأرضية دون أن تتأثر بدرجة حرارتها هي وعندما تكون حرارة اليابسة منخفضة فإن البحار والمحطات تفقد من حرارتها لتدفئة اليابسة بدون أي تأثير على حرارة البيئة البحرية ومن ثم فهي عامل توازن وتلطيف للمناخ على ظهر اليابسة
- مصدر للأمطار على اليابسة من خلال عملية التبخر الذي تتعرض لها مياه البحار الناتجة عن أشعة الشمس مما يؤدي إلى تكون السحب فتندفع تحت تأثير الرياح بإتجاه اليابسة محدثة للأمطار مصدر المياه وقد تتجمع هاته الأمطار في أماكن محددة فتشكل بحيرات أو تزيد من مياه الأنهار راوية اليابسة لتعطي الخيرات ثم تعود لتصب في البحار مرة أخرى.
- مصدر للتخلص من ثاني أوكسيد الكربون بحيث تتميز البحار والمحيطات بقدرتها الهائلة على إمتصاص ثاني أوكسيد الكربون في الجو وهذا من خلال عملية التمثيل الكلوروفيلي التي يقوم بها بلانكتون النباتي العالق في مياه البحر بكميات كبيرة [1]

ب / الأهمية الاقتصادية للبحار والمحيطات:

إن العديد من دول العالم تعتبر المياه مصدرا هاما لغذاء الإنسان حيث تحتوي المحيطات على حوالي 150 ألف نوع من الأحياء المائية يستخدم منها أكثر من 2000 نوع كغذاء للإنسان منها الأسماك التي تمثل حوالي 90 % من هذه الأنواع والحيتان بحوالي 01 % كما تظم أيضا النواعم والقشريات بنسبة 07 إلى 08 % وتمثل الأعشاب البحرية نسبة

[1] - وناسة جدي، المرجع السابق، ص 19 و20.

ضئيلة في غذاء الإنسان أقل من 01 % في حين تمثل النباتات البرية 80 في بعض أنحاء العالم[1]

كما تحتوي مياه البحار على العديد من العناصر المعدنية فهي تحتوي على أكثر من 50 عنصر مثل الصوديوم والمغنيزيوم والبروم والكلور وغيره كما أن هناك محاولات لإستخراج المعادن الثقيلة منه كالتيتانيوم والنحاس والذهب وغيرها وهناك بعض الإختبارات في تعدين المنغنيز في المحيطين الأطلسي والهادي وكذلك الحال في عنصر النحاس والنيكل كما يمتاز قاع البحر بغناه بالترسبات الملحية فضلا عن النفط الخام وتسعى بعض الدول كاليابان إلى إجراء تجارب لإستعمال التيارات البحرية في توليد الطاقة الكهربائية وتعتبر المياه أيضا مصدرا هاما في توليد الطاقة الكهربائية فقد بدأ دول العالم في السنوات الأخيرة وعلى رأسها اليابان بالقيام ببعض التجارب لإستخدام التيارات البحرية لتوليد الطاقة الكهربائية [2]

ثانيا/ نطاق حماية البيئة البحرية:

عند دراسة نطاق البيئة البحرية يمكن حصرها بتحديد مدى سلطات الدولة وما عليها من إلتزامات في المناطق المختلفة التي تشكل بيئة بحرية

القانون الدولي التقليدي قام على مبدأ حرية البحار والمحيطات مع التسليم للدولة الساحلية ببعض الحقوق يمكن أن تمارسها من خلال السيادة على الجزء المجاور من إقليمها البري سيادة تماثلها سيادتها على إقليمها البري من حيث المبدأ العام مع الأخذ بعين الإعتبار الطبيعة الخاصة لتلك الأجزاء من إقليم الدولة التي تغمرها مياه البحار وهو ما يضع بعض القيود على تلك المناطق.

القانون الدولي المعاصر حاول التوفيق بين ضمان حرية الملاحة في البحار والمحيطات وحق الدولة الساحلية في استغلال المناطق المجاورة لشواطئها.

جاءت اتفاقية البحار لعام 1982[3] لمحاولة التوفيق بين حرية الملاحة وحقوق الدولة الساحلية فميزت بين عدة مناطق تختلف التزامات الدولة وحقوقها بحسب الأوضاع القانونية التي تقررها اتفاقية خاصة ضمن مفهوم سلطة الدولة وطبيعة المسؤولية المترتبة على مخالفة الالتزامات الدولية في هذه المناطق، تتمثل هذه المناطق في:

[1] - أحمد حميدها، احمد برادي، الحماية القانونية للبيئة المائية في التشريع الجزائري، مقال منشور بمجلة الإجتهاد للدراسات القانونية والإقتصادية، جامعة أمين العقال الحاج موسى أق أخموك لتامنغست، المجلد 09، العدد 01، السنة 2020، ص 477 و478.

[2] - أحمد حميدها، أحمد برادي، نفس المرجع، نفس الصفحتين.

[3] - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والمصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي 96 - 53 المؤرخ في 1996/01/22، ج.ر عدد 06 المؤرخة في 1996/01/24

- المياه الداخلية
- المياه الإقليمية
- المنطقة المجاورة أو المتاخمة
- المنطقة الاقتصادية الخالصة
- الإمتداد القاري أو الجرف القاري
- أعالي البحار[1]

وما فتئت الأمم المتحدة منذ زمن طويل تتصدر الجهود الرامية إلى ضمان استخدام البحار والمحيطات استخداما تعاونيا وسلميا ومحددا قانونا، وذلك لصالح البشرية على المستويين الفردي والجماعي، ونتيجة لنداءات عاجلة لوضع نظام دولي فعال واضح المعالم بشأن قاع البحار والمحيطات يتخطى الولاية الوطنية، شهدت عملية امتدت 15عاما إنشاء لجنة الأمم المتحدة لقاع البحار، والتوقيع على معاهدة حظر الأسلحة النووية في قاع البحر، وفي مؤتمر استكهولم حول البيئة الإنسانية، اعتمدت الجمعية العامة إعلانا نص على أن جميع موارد قاع البحار خارج حدود الولاية الوطنية هي تراث مشترك للإنسانية.

يقف عملها الرائد لاعتماد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 بوصفها لحظة حاسمة بالنسبة لتوسع القانون الدولي ليشمل الموارد المائية المشتركة الشاسعة على كوكبنا.

وقد ساهمت الاتفاقية في حل عددا من القضايا الهامة المتعلقة باستخدام المحيطات والسيادة، منها:

- ✓ تأسيس حقوق حرية الملاحة
- ✓ تم تعيين الحدود البحرية الإقليمية 12 ميلا بحريا من الشاطئ
- ✓ تم تعيين المناطق الاقتصادية الخالصة إلى 200 ميلا بحريا من الشاطئ
- ✓ تم تعيين قواعد لتوسيع نطاق حقوق الجرف القاري والتي تصل إلى 350 ميلا بحريا من الشاطئ
- ✓ تم إنشاء سلطة دولية لقاع البحار

[1] - أحمد الإسكندري، محاضرات في تلوث البيئة البحرية، الجزء الأول مفهوم ومصادر، جامعة الجزائر 01 بن عكنون، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2018 – 2019، ص 08.

✓تم وضع آليات أخرى لحل النزاعات (على سبيل المثال، لجنة الأمم المتحدة لحدود الجرف القاري)[1].

01 - المياه الداخلية:

تنص المادة 08 من اتفاقية الأمم المتحدة[2] على:

" باستثناء ما هو منصوص عليه في الجزء الرابع تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءا من المياه الداخلية للدولة ".

02 – المياه الإقليمية:

تنص المادة 02 من اتفاقية الأمم المتحدة على:

" تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي.

2 - تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه.

3 - تمارس هذه السيادة على البحر الإقليمي رهنا بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي ".

بالنسبة للمياه الإقليمية في الجزائر فقد صدر المرسوم رقم 63 – 403 المحدد لإمتداد المياه الإقليمية[3] إلى 12 ميل بحري.

03 - المنطقة المتاخمة:

تنص المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة على:

" للدولة الساحلية، في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تعرف بالمنطقة المتاخمة، أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل: .....

2 - لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من 24 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي ".

---

[1] - عن موقع منظمة الأمم المتحدة:
https://www.un.org/ar/sections/issues-depth/oceans-and-law-sea/
- تاريخ الدخول 2021/06/17 على الساعة 15:45

[2] - اتفاقية الأمم المتحدة، المرجع السابق، ص 13.

[3] - المرسوم رقم 63 – 403 المؤرخ في 1963/10/12 المحدد لإمتداد المياه الإقليمية، الجريدة الرسمية لقبل عام 1964 كانت تصدر باللغة الفرنسية وغير متاحة بمحرك بحث الجريدة.

نجد كذلك أن التشريع الجزائري أنشئ منطقة متاخمة في المياه الجزائرية بامتداد يصل إلى 24 ميل بحري وفق ما تنص عليه أحكام اتفاقية قانون البحار لسنة من خلال أحكام المرسوم الرئاسي رقم 04 - 344[1]

04 - المنطقة الاقتصادية الخالصة:

تنص المادة 55 من اتفاقية الأمم المتحدة على:

" المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له، يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في هذا الجزء، وبموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية وولايتها وحقوق الدول الأخرى وحرياتها للأحكام ذات الصلة من هذه الإتفاقية ".

كما تنص المادة 57 من اتفاقية الأمم المتحدة لا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي

05 - الجرف القاري:

تنص المادة 76 من اتفاقية الأمم المتحدة على:

" يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة "

06 - أعالي البحار:

تنص المادة 86 من اتفاقية الأمم المتحدة على:

" تنطبق أحكام هذا الجزء على جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية ولا يترتب على هذه المادة أي انتقاص للحريات التي تتم عبها جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا للمادة 58 "

وفي هذا السياق بينت المادة 07 من القسم الثالث تحت عنوان الأملاك العمومية البحرية من القانون البحري الجزائري ما يلي:

" تشتمل الأملاك العمومية البحرية ضمن حدود المياه الإقليمية:

[1] - المرسوم الرئاسي رقم 04 – 344 المؤرخ في 2004/11/06 والمتضمن تأسيس منطقة متاخمة للبحر الإقليمي، ج.ر عدد 70 بتاريخ:2004/11/07، ص 04.

- المياه الإقليمية وما تحتها

- المياه الداخلية الواقعة بجانب الخط الذي تم ابتداء منه قياس المياه الإقليمية وهي تضم الخلجان الصغيرة والشواطئ التي تضم منطقة الساحل المغطى بأعلى مد خلال السنة في ظروف جوية عادية وبأراضي الإنحصار والإتصال البحرية والموانئ والتركيبات المباشرة والضرورية والغرض المستخدمة عادة للتحميل والتفريغ ورسو السفن والمنشآت العمومية وبصفة عامة الأماكن المهيأة والمخصصة للإستعمال العمومي "[1]

وكذلك نجد أن المشرع الجزائري وضح مشتملات الساحل الجزائري من خلال قانون حماية الساحل وتثمينه[2] سيما المواد 07[3] و08[4] منه.

كما أن المشرع الجزائري أقر نصوص قانونية من شأنها حماية البيئة البحرية بمشتملاتها سيما المرسوم التنفيذي رقم 12 – 03 المؤرخ في 2012/01/04 يحدد قائمة الفصائل النباتية غير المزروعة المحمية والتي من بينها نباتات بحرية[5]

كذلك فإن التشريع الجزائري تضمن نص المرسوم التنفيذي رقم 12 – 235 المؤرخ في 2012/05/24، يحدد قائمة الأصناف الحيوانية غير الآليفة المحمية والتي من بينها أيضا حيوانات بحرية[6].

---

[1] - أمر رقم 76 – 80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري، ج.ر 29 بتاريخ 1977/04/10.

[2] - القانون رقم 02 – 02 المؤرخ في 2002/02/05 يتعلق بحماية الساحل وتثمينه، ج.ر عدد 10 بتاريخ 2002/02/12، ص 24.

[3] - تنص المادة 07 على: " يشمل الساحل في مفهوم هذا القانون جميع الجزر والجزيرات والجرف القاري وكذا شريطا ترابيا بعرض اقله ثمانمائة متر على طول البحر ويضم:
- سفوح الروابي والجبال المرئية من البحر وغير المفصولة عن الشاطئ بسهل ساحلي.
- السهول الساحلية التي يقل عمقها عن ثلاثة كيلومترات ابتداء من أعلى نقطة تصل إليها =مياه البحر.
- كامل الأجمات الغابية
- الأراضي ذات الوجهة الفلاحية
كامل المناطق الرطبة وشواطئها التي يقع جزء منها في الساحل ابتداء من أعلى نقطة تصل إليها مياه البحر كما هو معرف أعلاه
- المواقع التي تضم مناظر طبيعية أو تحمل طابعا ثقافيا أو تاريخيا "

[4] - تنص المادة 08 على: " يكون الساحل بمفهوم المادة 07 أعلاه موضوع تدابير حماية وتثمين عامة ينص عليها هذا القانون
وهو يشمل منطقة نوعية تكون موضوع تدابير حماية وتثمين تدعى المنطقة الشاطئية وتضم:
- الشاطئ الطبيعي
- الجزر والجزيرات
- المياه البحرية الداخلية
- سطح البحر الإقليمي وباطنه "

[5] - المرسوم التنفيذي رقم 12 – 03 المؤرخ في 2012/01/04 يحدد قائمة الفصائل النباتية غير المزروعة المحمية، ج.ر 03 بتاريخ 2012/01/18، ص 13.

[6] - المرسوم التنفيذي رقم 12 – 235 المؤرخ في 2012/05/24، يحدد قائمة الأصناف الحيوانية غير الآليفة المحمية، ج.ر 35، بتاريخ 2012/06/10، ص 06.

المشرع الجزائري تدخل أيضا من خلال المرسوم التنفيذي رقم 2010 – 31 المؤرخ في 2010/01/21، يحدد كيفيات توسيع حماية أعماق البحر في الساحل ويضبط النشاطات الصناعية في عرض البحر وبشكل جلي بمنطوق المادة 03 منه[1].

المطلب الثاني:

مفهوم تلوث البيئة البحرية

يعد التلوث من أشد مخاطر البيئة ضراوة لأنه مشكلة عابرة للحدود فهو لا يعوقه حدود جغرافية أو سياسية، كما أن أثاره الضارة قد تكون طويلة الأمد ويصعب التخلص منها[2].

وفي هذا المبحث سندرس طي الفرع الأول تعريف تلوث البيئة البحرية وبالفرع الثاني مصادر التلوث البحري:

الفرع الأول:

تعريف تلوث البيئة البحرية

في هذا الفرع نستعرض مفهوم تلوث البيئة البحرية لغة واصطلاحا وقانونا كما يلي:

- لغة:

التلوث في اللغة العربية مشتق من الجدر لوث فيقال لوث الماء بمعنى كدره ولوث الشيء بالشيء خلطه به، لوث الأمر لبسه وخلطه، لوث عن كذا حبسه عنه، ولوث ثيابه بالطين لطخها به، لوث الماء أو الهواء ونحوه، أي خالطته مواد غريبة ضارة.

وكذلك فالتلوث لغة أيضا يعني الدنس والنجس وعدم النقاء، وخلط الشيء بما هو خارج عنه، وبما يتنافر معه ويفسده.[1]

---

[1] - تنص المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 2010 – 31 المؤرخ في 2010/01/21، يحدد كيفيات توسيع حماية أعماق البحر في الساحل ويضبط النشاطات الصناعية في عرض البحر، ج.ر عدد 06 مؤرخة في 2010/01/24، ص 12، على: " يتم إعلان توسيع منع استخراج المواد من باطن البحر إلى ما وراء حد خط تساوي العمق البالغ خمسة وعشرين مترا في عرض البحر بقرار مشترك بين الوزيرين المكلفين بالبيئة والمناجم حسب نتائج دراسة التأثير على البيئة المطلوبة للحصول على السند المنجمي، وذلك عندما تبين دراسة التأثير هذه هشاشة أعماق البحار المعنية أو الأنظمة البيئية الموجودة بها وذلك طبقا لأحكام المادة 21 من القانون المذكور أعلاه "

[2] - علي عدنان الفيل، شرح التلوث البيئي في قوانين حماية البيئة العربية، دراسة مقارنة، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، مصر، الطبعة الأولى 2013، ص 12.

وكذا بين إبن منظور التلوث في معجمه لسان العرب بأنه ما خلطته ومرسته فقد لثته ولوثته كما تلوث الطين بالتبن والجص بالرمل ولوث ثيابه بالطين أي لطخها ولوث الماء كدره[2].

- اصطلاحا:

توجد تعريفات متعددة للتلوث فيعرفه البعض بأنه تغيير في الوسط الطبيعي الناشئ عن فعل الإنسان.

ويعرفه البعض الأخر بأنه تغيير في الوسط الطبيعي يكون من شأنه إحداث آثار ضارة على أي كائن حي[3].

كما يعرف تلويث البيئة بأنه التغيير في خواص البيئة مما قد يؤدي بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بالكائنات الحية أو المنشآت أو يؤثر على ممارسة الإنسان لحياته الطبيعية أو هو فعل ما يضر بالبيئة من حيث إدخال ما يؤثر سلبيا على عناصرها أو يخل بالتوازن الطبيعي لها[4].

ومن قبيل المجهودات الفقهية القائلة بتلوث الماء أنه يقصد به: " إحداث إتلاف، أو إفساد في نوعية المياه، بما يؤدي إلى تدهور نظامها الإيكولوجي بصورة أو بأخرى لدرجة تؤدي إلى خلق نتائج مؤذية من استخدام المياه أو أن التلوث في البحار يحدث عن طريق انغماس وإلقاء النفايات الصناعية التي تؤدي إلى الإضرار بالمياه الإقليمية والشواطئ وتؤثر على مجرى المياه وتعميق الإستخدام المشروع للبحار مثل الصيد[5].

وعرفت مجموعة من الخبراء في منظمة GESAMP[6] التلوث البحري بقولها: " هو إضافة مواد أو طاقة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بفعل الإنسان للبيئة البحرية يكون لها آثار ضارة على الموارد الحية أو صحة الإنسان أو ما من شأنه أن يعيق الأنشطة البحرية بما في ذلك الصيد أو التأثير في خواص استخدام مياه البحر وخفض الإستفادة منها "[7]

---

[1] - ناديا ليتيم سعيد، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة، دار الحامد للنشر والتوزيع، 2016، عمان، الأردن، ص 76 و77.

[2] - إبن منظور، لسان العرب، دار المعارف، القاهرة، مصر، بدون سنة نشر، ص 4094.

[3] - رياض صالح أبو العطا، حماية البيئة من منظور القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2009، ص 21

[4] - ابتسام سعيد الملكاوي، جريمة تلويث البيئة، دراسة مقارنة، دار الثقافة، الطبعة الأولى، الإصدار الأول 2008، ص 22.

[5] - ياسر محمد فاروق المنياوي، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2008، ص 72.

[6] - منظمة GESAMP مكونة من المنظمة الإستشارية البحرية ومنظمة الأغذية الزراعية ومنظمة اليونسكو والمنظمة العالمية للأرصاد الجوية والأمم المتحدة.

[7] - صفو نرجس، حماية البيئة البحرية من التلوث، محاضرات ملقاة على طلبة السنة الأولى ماستر تخصص قانون البيئة، جامعة محمد لمين دباغين، سطيف 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الموسم الجامعي 2020 – 2021، ص 10.

- قانونا:

عرفته المادة 04 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بأنه: " إدخال الإنسان لمواد في البيئة البحرية بما في ذلك مصاب الأنهار بصورة مباشرة أو غير مباشرة مما ينجم عنه آثار مؤذية كالإضرار بالموارد والحياة البرية وتعريض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك أو غيره من أوجه الإستخدام المشروعة للبحار "[1]

عرفته المادة 02 فقرة 07 من نظام حماية البيئة البحرية والسواحل الأردني وتعديلاته رقم 51 لسنة 1999 بأنه إدخال أي مواد في البيئة البحرية أو طرحها أو إحداث اهتزاز فيها بقصد أو بغير قصد ينجم عنه أضرار بالبيئة البحرية والإنسان[2].

أما المشرع الجزائري ومن خلال نص المادة 04 فقرة 08 من قانون 03 – 10 نجده نص على أن:

" **التلوث:** كل تغيير مباشر أو غير مباشر للبيئة يتسبب فيه كل فعل يحدث أو قد يحدث وضعية مضرة بالصحة وسلامة الإنسان والنبات والحيوان والهواء والجو والماء والأرض والممتلكات الجماعية والفردية "

كما نصت الفقرة 09 على:

" **تلوث المياه:** إدخال أية مادة في الوسط المائي، من شأنها أن تغير الخصائص الفيزيائية والكيميائية و/أو البيولوجية للماء، وتتسبب في مخاطر على صحة الإنسان، وتضر بالحيوانات والنباتات البرية والمائية وتمس بجمال المواقع، أو تعرقل أي استعمال طبيعي أخر للمياه "

نجد أيضا أن المشرع الجزائري عرفه من خلال المادة 210 من القانون البحري بأنه " يعد تلوثا بموجب هذا الأمر كل تلويث لوسط بحري حاصل عن طريق تسرب مباشر للمواد أو الطاقة وتؤدي إلى آثار ضارة "

كما عرفه القانون العماني رقم 10 لعام 1982 بأنه " أي تغيير أو فساد حاد طارئ أو خفيف مزمن في خصائص النظم والعوامل والمواد البيئية أو في نوعياتها بالدرجة التي

[1] - بلمرابط سمية، حدوم كمال، انعكاس خصوصية التلوث البيئي في تحديد الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث، مقال منشور بمجلة الدراسات الحقوقية، المجلد 08، العدد 01، ماي 2021، جامعة مولاي الطاهر سعيدة، ص 225.

[2] - إيناس الخالدي، تلوث البحار النفطي الملاحي في القانون الدولي، دار الحامد للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى 2012 عمان، الأردن، ص 191.

تجعلها غير صالحة للإستعمال المفيد في الأغراض المخصصة لها، أو يؤدي استخدامها إلى أضرار صحية أو اقتصادية أو اجتماعية في السلطنة على المدى القريب أو البعيد ".

أما المشرع العراقي فقد عرف تلويث البيئة في الفقرة السادسة من المادة الثانية من القانون رقم 03 لسنة 1997 لحماية وتحسين البيئة بأنه: " وجود أي من الملوثات المؤثرة في البيئة بكمية أو تركيز أو صفة غير طبيعية تؤدي بطريق مباشر أو غير مباشر إلى الإضرار بالإنسان أو الكائنات الحية الأخرى أو البيئة التي توجد فيها "[1].

الفرع الثاني

مصادر تلوث البيئة البحرية

تعددت مصادر تلوث البيئة البحرية بتعدد الأنشطة الإنسانية، فقد ينشأ التلوث من جراء أنشطة تجارية في البر أو في قاع البحر، أو في الجو، أو كنتيجة لإغراق النفايات أو التخلص منها في البحر غير أنه يظل أبرز مصدر لتلويث البيئة البحرية والأكثر انتشارا هو استعمال البحر كوسيلة للنقل والتنقل بواسطة السفن[2].

وتلوث البيئة البحرية قد يحدث بسبب تسرب الزيت من السفن أو من التجارب النووية في قاع البحر والمحيطات أو من الكوارث والإصطدامات البحرية وغرق ناقلات النفط وما يتبع ذلك من أضرار بالغة على مكونات البيئة البحرية عموما[3].

وعليه نرى بأن نعتمد بيان مصادر تلوث البيئة البحرية حسب خطورتها على النحو الأتي:

1. مصادر برية
2. مصادر بحرية
3. مصادر جوية
4. البلاستيك كمصدر خطير للتلوث البحري

[1] - ابتسام سعيد الملكاوي، المرجع السابق، ص 25.
[2] - مونية كرواط، المسؤولية البيئية عن التلوث النفطي الناتج عن السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع قانون البيئة والعمران، جامعة الجزائر 01، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2015 – 2016، ص 01.
[3] - بوفلجة عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 47.

01 – التلوث من مصادر برية:

تعد المصادر الأرضية من أقدم مصادر التلوث التي اثرت وتؤثر على البيئة البحرية فقد اعتاد الإنسان منذ القدم على صرف مخلفاته في البحار سواء تم ذلك بشكل مباشر أو غير مباشر.

ويمكن تعريف هذا النوع من التلوث بأنه:

" التلوث الناجم عن التصريف في الأنهار والمنشآت الساحلية أو مخارج المجاري أو الناجم عن مصادر أخرى واقعة في ترابها سواء كان المصدر من اليابسة أو من منشآت صناعية "[1]

ويشتمل على المصادر الناتجة عن صرف المخلفات البشرية في البحار مباشرة أو غير مباشرة بصرفها في مصاب الأنهار والتي تلقى طريقها في أخر المطاف إلى البحار وكذا عن المواد العضوية والكيميائية والبترولية الناتجة عن المصافي المقامة على الإقليم البري.[2]

ومن أمثلة ذلك مصبات المياه القذرة للتجمعات السكانية بولاية سكيكدة والتي لا تزال 12 منها غير متصلة بمحطات الرفع والتصفية ما أدى إلى منع السباحة على مستوى 05 شواطئ عبر الشريط الساحلي للولاية بسبب التلوث وهي الوضعية الثابتة من خلال المحلق الرابع المبين لحالة ربط المصبات البحرية للمديرية الولائية للموارد المائية بسكيكدة[3].

كذلك فإن مصبات المؤسسات الصناعية المصنفة بسكيكدة مثلا لها أثر ملوث على البيئة البحرية ومثال ذلك مصبات مركبات ومحطات توليد الطاقة الكهربائية بالقاعدة الصناعية بالمدينة، بحيث أن هاته القاعدة الصناعية مصنفة كمنطقة ذات أخطار كبرى طبقا للمرسوم التنفيذي رقم 2006 – 161 [4] على البيئة طبقا للمادة 02 منه[5]

---

[1] - وناسة جدي، المرجع السابق، ص 54.

[2] - عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 35.

[3] - ملحق رقم 02، حالة ربط المصبات البحرية للمديرية الولائية للموارد المائية بسكيكدة لسنة 2020.

[4] - مرسوم التنفيذي رقم 2006 – 161 مؤرخ في 2006/05/17 يعلن المنطقة الصناعية سكيكدة منطقة ذات أخطار كبرى، ج.ر عدد 33 المؤرخة في 2006/05/21، ص 04.

[5] - تنص المادة 02 على: " يقصد في مفهوم هذا المرسوم، بما يأتي:

- منطقة ذات أخطار كبرى: منطقة معرضة لخطر كبير تنجز عنه عواقب مداهمة وخطرة بالنسبة للأشخاص والأملاك والبيئة

والمشرع الجزائري سن مرسوما تنفيذيا بهدف ضبط القيم القصوى للمصبات الصناعية السائلة[1].

أما في الجزائر وعلى المستوى الداخلي فالأرقام الصادرة عن وزارة الصحة تشير إلى أن شواطئ العاصمة تحتل الصدارة من حيث التلوث البكتريولوجي بنسبة 45 % لتحتل شواطئ سكيكدة المرتبة الثانية من خلال تسجيلها لنسبة تلوث تقدر بـ 43 %[2].

كما أن الزراعة ساهمت في تلوث المياه نظرا لاحتياج المزروعات للمبيدات والأسمدة الكيماوية ونجد أن هذه المواد والمركبات الكيماوية تنجرف للمياه بواسطة السيول أو التيارات، وهذه المركبات والمبيدات هي مركبات ثابتة يتطلب تفككها سنوات عديدة[3]

02 – التلوث من مصادر بحرية:

تشير الإحصائيات أن أكبر وأخطر حالات التلوث حجما تلك الناجمة عن حوادث تصادم وجنوح السفن، حيث سجل التاريخ سلسلة من الحوادث البحرية والتي بقيت راسخة في الأذهان بسبب ضخامة أثارها على البيئة البحرية، ونذكر منها على سبيل المثال:

- حادثة الناقلة أموكو كاديز: التي جنحت على السواحل الفرنسية في مارس 1978 الذي يعتبر أكبر حادث وقع في تاريخ الملاحة البحرية حيث تدفق إلى البحر 223000 طن من الزيت مكونة بقعة كبيرة على هذه السواحل، و لم يقتصر التلوث على مياه البحر فقط بل إمتد بعد ذلك إلى رمال الشواطئ التي تغطت بكتل سوداء لزجة منعت الناس من النزول إلى البحر، وبلغت نفقات معالجته مليار فرنك فرنسي.

- حادثة الناقلة بريستيج: التي وقعت في 13 نوفمبر 2002 في سواحل إسبانيا، حيث إنفجر أحد خزانات الوقود الخاصة بها نتيجة عاصفة غليسيا، مما أدى إلى إنقسام

- المنطقة الصناعية سكيكدة: امتداد المساحة المعرفة والمحددة بعقود الملكية ورخص شغل الأرض الموضوعة تحت تصرف مؤسسة تسيير المنطقة الصناعية في سكيكدة وتأوي مجموع المنشآت والنشاطات البترولية والغازية والصناعات المرتبطة بتحويل المحروقات والمصالح التابعة لها، وكذا ميناء المحروقات المجاور لها ".

[1] - مرسوم تنفيذي رقم 06 – 141، مؤرخ في 2006/04/19، يضبط القيم القصوى للمصبات الصناعية السائلة، ج.ر عدد 26، مؤرخ في 2006/04/23، ص 04.

[2] - واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، دراسة مقارنة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، السنة الجامعية 2009 - 2010، ص 28.

[3] - جفلة عبد العزيز لمضاحكة، المرجع السابق، ص 46.

السفينة إلى نصفين وتسرب منها حوالي 20 مليون غالون من الوقود وقد قدرت التكلفة خسائر الحادث بـ 03 مليار يورو[1].

- حادثة الباخرة فالبيرونا: أما محليا وبولاية سكيكدة فنستعرض حادثة التلوث البحري الذي تسببت فيه الباخرة الإيطالية فالبيرونا والتي جنحت بشواطئ العربي بن مهيدي بسكيكدة والتي نجمت عنها أضرار بالبيئة البحرية قاربت قيمتها مليون دولار أمريكي[2].

03 – التلوث من مصادر جوية:

ويحدث التلوث الجوي بإدخال بصفة مباشرة أو غير مباشرة في الجو أو في الفضاءات المغلقة مواد من طبيعتها تشكيل خطر على الصحة البشرية أو التأثير على التغيرات المناخية أو إفقار طبقة الأوزون أو الإضرار بالمواد البيولوجية والأنظمة البيئية وعليه يمكن اعتبار أن الجو قد يكون من المصادر التي قد تشكل مساس بالبيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة وذلك نتيجة انتقال الملوثات الموجودة في الهواء إلى البيئة البحرية.[3]

04 – التلوث البحري بالبلاستيك:

التلوث البحري بالبلاستيك هو أعظم خطر معاصر يداهم بحار ومحيطات العالم بما في ذلك المنطقة البحرية للمنظمة، وهو في خطورته يفوق التلوث البحري بالنفط ضراوة وأثرا، فالنفط يتبخر جزء كبير منه بحرارة الجو والبكتيريا المحبة له تتغذى عليه في مياه البحر حيث تكسر سلاسله الهيدرو كربونية وتحوله إلى ثاني أكسيد الكربون والماء، وما يتبقى من النفط من مواد غليظة يتحول إلى كرات من القار أو القطران تهبط إلى القاع أو تلفظها الأمواج إلى السواحل، أما المواد البلاستيكية فعصية على الحرارة وعصية على البكتيريا وعصية على الذوبان إنها لا تتحلل ولا تتبدل وتظل عالقة أو سابحة في الماء تهدد كل كائن

[1] - زروالي سهام، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري الناجمة عن نقل البضائع الخطيرة، دراسة مقارنة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم القانونية والإدارية، تخصص قانون خاص، جامعة امحمد بوقرة بومرداس، كلية الحقوق بودواو، السنة الجامعية 2018 – 2019، ص 100.

[2] - ملحق رقم 03، يتضمن مراسلة مفتشية البيئة لولاية سكيكدة مؤرخة في 2003/02/21 إلى المدير العام للمؤسسة الميناائية سكيكدة، لتنظيف الشاطئ على عاتق السفينة المتسببة في التلوث بقيمة قاربت مليون دولار أمريكي.

[3] - بوغازي جهيد، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الجزائري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون البيئة والتنمية المستدامة، جامعة العربي بن مهيدي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، السنة الجامعية 2019 – 2020، ص 18 و19.

بحري أو طائر بحري يدفعه سوء حظه إلى التهامها أو الوقوع في براثن شباكها وأكثر ضحاياها هي تلك السلاحف البحرية التي تظن أن الأكياس البلاستيكية قناديل بحرية غذاؤها المفضل فتلتهمها دون أن تدري أنها سعت بنفسها إلى التهلكة[1].

وفي دراسة منشورة عبر موقع العربي تحت عنوان: " اكتشاف " قارة ثامنة " من البلاستيك في المحيط الهادئ " نبهت على مخاطر التلوث بالبلاستيك على البيئة البحرية والحد الذي بلغتها حيث جاء فيه ما يلي:

على مساحة 1.6 مليون كيلومتر مربع في المحيط الهادئ بين هاواي وكاليفورنيا، أي ما يعادل ثلاثة أضعاف مساحة فرنسا، إنها " قارة ثامنة " بحسب المعلومات التي توصلت إليها دراسة نشرت في مجلة "ساينس ريبورتس"[2] يوم الخميس الماضي.

وأوضحت الدراسة أن النفايات السابحة في المياه الدولية ترفض جميع البلدان تحمل مسؤوليتها ووصفت حجم تلك النفايات بأنها " القارة الثامنة من البلاستيك حدثت في كل المحيطات، لكن التركز الأساس لتلك النفايات موجود في شمال وجنوب المحيط الهادئ، إضافة إلى المحيط الهندي وشمال وجنوب المحيط الأطلسي ".

واعتبرت أن التشكيل الموجود في شمال المحيط الهادئ بين هاواي وكاليفورنيا، هو الأكثر شهرة والأكبر مساحة.

وقدرت الدراسة أن مساحة كتلة النفايات البلاستيكية في المحيط الهادئ البالغة نحو 1.6 مليون كيلومتر مربع، تحوي نحو 80 ألف طن من نفايات البلاستيك، معتبرة أن الكيلومتر المربع الواحد يحتوي على أكثر من كيلوغرام من البلاستيك، وقدّر المستكشفون أن ما لا يقل عن 1800 مليار قطعة من البلاستيك تعوم في تلك المساحة، ومن المتوقع أن تزيد الكميات فيها " أضعافا مضاعفة."

---

[1] - أسرة تحرير نشرة البيئة البحرية، التلوث البحري بالبلاستيك، المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية، العدد 105، سبتمبر 2015، الكويت، الإفتتاحية.

[2] - مجلة ساينس ريبورتس هي مجلة علمية بريطانية متاحة للعموم تعنى بنشر أصول البحوث العلمية في شتى المجالات الطبيعية والطبية وعلوم الهندسة.
عن موقع:
https://www.nature.com/srep/about
- تاريخ الدخول 2021/06/17 على الساعة 16:00

واستنتج الباحثون المشاركون في الدراسة أن البلاستيك شكّل 99.9 في المائة من النفايات، كذلك فوجئوا باكتشاف أن أكثر من ثلاثة أرباع الحطام الموجود في ما أسموه "الدوامة" لا يزيد حجم الفتات البلاستيكي الدقيق فيه عن 05 سنتمترات[1].

المبحث الثاني:

أساس المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية

عند دراسة مصادر الإلتزام نجد أن رجال القانون وفقهائه قد قسموا مصادر الإلتزام إلى نوعين هما: مصادر إرادية ومصادر غير إرادية وأدرجوا تحت مصادر الإلتزام الإرادية العقد والإرادة المنفردة وأدرجوا تحت مسمى مصادر الإلتزام اللإرادية القانون والعمل غير المشروع والإثراء بلا سبب والتي تعد من الوقائع القانونية التي تختلف عن التصرف القانوني[2].

ولقد وجب التفكير في صيغة بديلة ومختلفة لوظيفة المسؤولية المدنية في المحافظة على البيئة من خلال تطوير أساليب الاحتياط واتقاء الأخطار عوض التركيز على الطابع التدخلي ليتحول الهدف من محاولة إعادة الحال إلى ما كان عليه إلى اتخاذ كل التدابير الوقائية لإبقاء على الحال كما هو الحال عليه وضمن هذا التوجه العام الجديد للفلسفة الحمائية للبيئة أعلن المشرع الجزائري عن جملة من المبادئ الجديدة ضمن القانون 03 – 10 المتعلق بحماية البيئة وذلك طبقا لنص المادة 03 منه تعبر كلها عن الحاجة الملحة لإحداث توازن بين الصرامة ودقة النصوص البيئية التنظيمية الكثيرة وجملة أعمال ذات طابع تصوري المجردة من المفهوم التنظيمي.

---

[1] - عن موقع العربي:
https://www.alaraby.co.uk/%D8%A7%D9%83%D8%AA%D8%B4%D8%A7%D9%81-%22%D9%82%D8%A7%D8%B1%D8%A9-%D8%AB%D8%A7%D9%85%D9%86%D8%A9%22-%D9%85%D9%86-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D9%8A%D9%83-%D9%81%D9%8A-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%AD%D9%8A%D8%B7-%D8%A7%D9%84%D9%87%D8%A7%D8%AF%D8%A6
- تاريخ الدخول:2021/06/16 على الساعة 17:00 مساءا

[2] - وليد عايد عوض الراشدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، دراسة مقارنة، جامعة الشرق الأوسط، كلية الحقوق، قسم قانون خاص، رسالة ماجيستر مقدمة استكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجيستر في القانون الخاص، 2012، ص 34.

ونظرا لما ينتظر من هذا الجيل الجديد للمسؤولية المدنية الوقائية من وظيفة جوهرية في اتقاء وقوع الأخطار البيئية الجسيمة والمضرة، فإن الفقه يعتبر بأن المسؤولية على أساس الخطر ليست مسؤولية بمفهوم القانون المدني، بل مجرد أخلاقيات جديدة للمسؤولية لأنها تختلف في أساسها عن المسؤولية التقليدية التي تقوم على الخطأ والعلاقة السببية، في أنها مسؤولية لا تتناول ما ارتكب من أخطاء اتجاه البيئة وإنما تتضمن ما ينبغي فعله في حدود المقدرة[1].

ولدراسة أساس المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية نرتئي أن نتطرق لذلك في مطلبين يخصص أولهما لتناول المبادئ القانونية المنظمة لحماية البيئة البحرية، فيما يكون محلا للمطلب الثاني صور المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية.

المطلب الأول:

المبادئ القانونية المنظمة لحماية البيئة البحرية

يقوم القانون البيئي على مجموعة من المبادئ التي تشكل مرتكزات للأحكام القانونية البيئية[2].

وهي مبدأ الحيطة والإدماج والحذر والوقاية والاستبدال والملوث الدافع بالإضافة إلى مبدأ المشاركة والإعلام، وتكتسي هذه المبادئ أهمية بالغة في مجال الحماية ومحاربة التلوث والمضار التي تمس بالأمن الإنساني بكافة جوانبه والهدف منها تجسيد الطابع الوقائي الذي تهدف السياسة البيئية إلى تحقيقه، فلها طابع علمي يتماشى مع كل التطورات العلمية التي تستحدث في مجال حماية البيئة، كما تتميز بكثرة القواعد التي تحكم مختلف العناصر والمواد والأوساط، ويمكن تصنيفها في ثلاث أنواع أساسية[3] بيانها على النحو الآتي:

[1] - بن صديق فاطمة، الحماية القانونية للبيئة في التشريع الجزائري، مذكرة تخرج الماستر تخصص قانون عام معمق، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، قسم الحقوق، السنة الجامعية 2015 – 2016، ص 84 و85.

[2] - عبد الناصر زياد هياجنه، القانون البيئي، النظرية العامة للقانون البيئي مع شرح التشريعات البيئية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، الطبعة الثانية 2014، ص 51.

[3] - منصور نصر الدين، المبادئ العامة لقانون البيئة كآليات لتحقيق الأمن الإنساني في التشريع الجزائري، مقال منشور في مجلة الباحث في العلوم القانونية والسياسية، جامعة محمد الشريف مساعدية، سوق أهراس، العدد 02، جوان 2019، ص 188.

الفرع الأول:

مبدأ الحيطة

تنص المادة 03 فقرة 06 من قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة البيئة 03 – 10 على:

" ـ **مبدأ الحيطة:** الذي يجب بمقتضاه ألا يكون عدم توفر التقنيات نظرا للمعارف العلمية والتقنية الحالية، سببا في تأخير اتخاذ التدابير الفعلية والمناسبة، للوقاية من خطر الأضرار الجسيمة المضرة بالبيئة ويكون ذلك بتكلفة اقتصادية مقبولة ".

وقد ظهر مبدأ الإحتياط في ألمانيا على أعقاب صدور قانون " فورصور كيبرينزيش " الألماني ليصبح مبدأ دائم الذكر في التسعينات في أغلب المعاهدات الدولية وقد تمكن هذا المبدأ من احتلال مكانة متميزة في القانون البيئي الدولي والداخلي، حيث أصبحت القوانين تستند عليه أكثر من المبادئ الأخرى نظرا لما وصل إليه من ازدهار[1].

ويرجع أغلب الكتاب والباحثين في المجال البيئي الاهتمام بمبدأ الحيطة على الفيلسوف الألماني هانس جوناز[2] الذي أشار إلى النزعة الإحتياطية في كتابه " مبدأ المسؤولية "، فقد تساءل الفيلسوف الألماني عن تطور طبيعة تدخل البشر في التطور التكنولوجي فهو يرى أن القوة التي منحها إيانا العلم والتكنولوجيا تستوجب مسؤولية من طابع خاص لا مثيل لها، فتوريث أرض يمكن العيش فيها، والحفاظ على المقومات البيولوجية الإنسانية تشكل حدا لحريتنا، ولكن التحديات البيولوجية لا يمكننا التغلب عليها دون جهود علمية وتقنية مناسبة وبذلك يكون هانس جوناز قد أسس نظرة جديدة وحديثة للمسؤولية[3].

---

[1] - واعلي جمال، المرجع السابق، ص 266.

[2] - هانز جوناز Hans Jonas : (10 ماي 1903– 05 فيفري 1993) هو فيلسوف ألماني راحل، وأستاذ جامعي ولد في مونشنغلادباخ، وكان عضوا في الأكاديمية الأمريكية للفنون والعلوم، توفي في نيويورك، عن عمر يناهز 90 عاما، عن موقع:
https://ar.wikipedia.org/wiki/%D9%87%D8%A7%D9%86%D8%B3_%D9%8A%D9%88%D9%86%D8%A7%D8%B3
آخر تعديل لهذه الصفحة كان يوم 10 أكتوبر 2020، الساعة 16:38

[3] - خالد عبد العزيز، مبدأ الحيطة في المجال البيئي، مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون البيئة والعمران، جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2014 – 2015، ص 15.

الفرع الثاني:

مبدأ الوقاية

تنص المادة 03 فقرة 05 من قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة البيئة:

" - **مبدأ النشاط الوقائي وتصحيح الأضرار البيئية بالأولوية عند المصدر:** ويكون ذلك باستعمال أحسن التقنيات المتوفرة وبتكلفة اقتصادية مقبولة، ويلزم كل شخص يمكن أن يلحق نشاطه ضررا كبيرا بالبيئة، مراعاة مصالح الغير قبل التصرف".

لقد تطرقت جل الإتفاقيات الدولية الخاصة بالتلوث البحري ومن بينها اتفاقية 2010/1996[1] للتدابير الوقائية محددة المقصود بها وشروطها وأحاكمها بصفة عامة بحيث اتفقت هذه الإتفاقيات في بعض النقاط واختلفت في البعض الأخر وهو ما سنراه من خلال النقاط التالية:

أولا – تعريف الإجراءات الوقائية: إذا ما تعرضت سفينة ناقلة للمواد الخطرة والضارة لحادث ما فمن الضروري اتخاذ مجموعة من الإجراءات والتدابير لتفادي وقوع كارثة ناجمة عن هذه المواد يمكن أن تضر أيما ضرر بالبيئة البحرية أو من أجل مجرد التقليل من آثارها في أسوا الحالات ومن أمثلة هذه الإجراءات تصليح الأعطاب وسد الشقوق في هيكل السفينة أو جرها إلى اقرب مكان آمن لتصليحها، أما إذا تسرب الزيت أو مادة خطرة أخرى من هذه السفينة ففي هذه الحالة يجب أخذ مجموعة من الإجراءات لتطويق ومنع انتشار هذه المادة الضارة من جهة وتطهير الأماكن الملوثة بها من جهة ثانية كاستعمال الحواجز حول السفينة أو بعض المواد الكيميائية المشتتة للمواد الضارة في المياه والتقليل من سميتها.

وقد عرف المشرع الدولي هذه التدابير في المادة الأولى فقرة 07 من اتفاقية 2010/1996 الإجراءات الوقائية بأنها: هي التدابير المعقولة التي يتخذها أي شخص بعد وقوع الحادثة تفاديا للأضرار أو الحد منها، وهو تقريبا نفس التعريف الذي سبقتها إليه اتفاقية 1969 حيث نصت في المادة 01 فقرة 07 على أن التدابير الوقائية هي: كافة الإجراءات المعقولة التي يتخذها أي شخص بعد وقوع حادث لمنع التلوث أو الحد منه[2].

[1] - اتفاقية HNS (اتفاقية المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر) هي اتفاقية دولية تم إنشاؤها في عام 1996 للتعويض عن الأضرار الناجمة عن انسكاب المواد الخطرة والضارة أثناء النقل البحري، تُعرف الاتفاقية رسميًا باسم الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر، لم تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ بسبب عدم استيفاء الدول الموقعة لشروط التصديق.
- عن موقع:
بتاريخ 2021/06/16 سا 11:20 https://ar.vvikipedla.com/wiki/HNS_Convention

[2] - زروالي سهام، المرجع السابق، ص 129 و130.

الفرع الثالث:

مبدأ الإعــلام والمشاركة

تنص المادة 03 فقرة 08 من قانون حماية البيئة الجزائري في إطار التنمية المستدامة البيئة:

" – **مبدأ الإعلام والمشاركة:** الذي يكون بمقتضاه لكل شخص الحق في أن يكون على علم بحالة البيئة، والمشاركة في الإجراءات المسبقة عند اتخاذ القرارات التي قد تضر بالبيئة "

كذلك فإن المشرع الجزائري ألزم ربابنة السفن من خلال أحكام المرسوم التنفيذي رقم 2008 – 327 المؤرخ في 2008/10/21 يتضمن إلزام ربابنة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطيرة سامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر، بالإخطار والتبليغ طي مواده سيما المادة 03 منه[1].

ولعل أحسن مثال عن أسلوب الإخطار في مجال حماية البيئة البحرية ما جاء به قانون حماية البيئة على أنه في حالة وقوع عطب أو حادث يطرأ في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري لكل سفينة أو طائرة أو آلية أو قاعدة عائمة تنقل أو تحمل مواد ضارة أو خطيرة أو محروقات من شأنها أن تشكل خطرا كبيرا لا يمكن دفعه ومن طبيعته إلحاق الضرر بالساحل والمنافع المرتبطة به، يعذر صاحب السفينة أو الطائرة أو الآلية أو القاعدة العائمة باتخاذ كل التدابير اللازمة لوضع حد لهذه الأخطار.[2]

[1] - تنص المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 2008 – 327 المؤرخ في 2008/10/21 يتضمن إلزام ربابنة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطيرة سامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر، ج.ر عدد 61 المؤرخة في:2008/11/02، ص 05، على:
" في حالة وقوع حادث في البحر حسب مفهوم أحكام المادة 57 من القانون رقم 2003 – 10 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق لـ 19 يوليو سنة 2003، والمذكور أعلاه يتضمن الإخطار وجوب التبليغ من طرف ربان كل سفينة عن طريق رسالة بكل حادث يقع على متن السفينة من شأنه أن يؤثر على السير العادي للسفينة أو أمن الملاحة و/أو يشكل خطر تلوث أو تسمم لمحيط البحر أو الساحل ".

[2] - مقاني فريد، حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري، حوليات جامعة الجزائر 01، العدد 33، الجزء الرابع، ديسمبر 2019، ص 165

المطلب الثاني:

صور المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

المسؤولية المدنية هي مسألة الشخص مدنيا عن فعل ارتكبه ألحق ضررا بالغير وذلك بإلزامه بإصلاح هذا الضرر والمسؤولية المدنية نوعان مسؤولية عقدية ومسؤولية تقصيرية [1]

مجمل القول بأن نصوص البيئة وإن لم تتضمن نصا مباشرا بإمكانية وكيفية المساءلة المدنية إلا أنه يمكن ذلك بطريق غير مباشر وفقا لما يبدو لنا من مجمل هذه النصوص، كما يمكن ذلك أيضا وفقا لنص المادة 1386، 1383 من القانون المدني الفرنسي والمادة 123 من القانون المدني المصري، والتي توجب ضرورة إثبات الخطأ كشرط ضروري لا غنى عنه لتحريك دعوى المسؤولية[2].

الفرع الأول:

المسؤولية التقصيرية

إن المسؤولية التقصيرية تقوم على أركان ثابتة لابد من تحققها وإثباتها حتى يمكن إثارة هذا النوع من المسؤولية تتمثل هذه الأركان في ضرورة توافر الخطأ والضرر ورابطة السببية وهي أمور يصعب في كثير من الأحيان إثباتها بصدد حالات التلوث البيئي الأمر الذي يجعل هذا النوع من المسؤولية يقف في كثير من الأحيان عاجزا عن إنصاف المضرورين من التلوث البيئي وقد حاول الفقه والقضاء توسيع مفهوم الخطأ ففي المسؤولية التقصيرية بل والتساهل في إثباته في محاولة للأخذ بهذا النوع من المسؤولية في المجال البيئي [3]

- الخطأ البيئي:

يعد الخطأ هو فعل غير المشروع العنصر الأساسي في المسؤولية التقصيرية فالأصل أن الإنسان له حرية التصرف والإختيار بشرط أن لا يلحق أذى بغيره من أشخاص أو ممتلكات هؤلاء الأشخاص أو أموالهم، لكن متى تسبب فعله غير المشروع بضرر للغير فإن هذا الشخص ملزم بالتعويض وهذا ما أكدته المادة 112 من القانون المدني الكويتي وهذا

[1] - أحمد خالد الناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، دار الثقافة، عمان الطبعة الأولى 2010 ص 40.

[2] - نبيلة إسماعيل رسلان، المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2007، ص 09.

[3] - ياسر محمد فاروق المنياوي، المرجع السابق، ص 144 .

بخلاف القانون المدني الأردني الذي أقام المسؤولية المدنية التقصيرية على أساس الإضرار وهذا ما يؤكده نص المادة 256 من القانون نفسه[1].

وتنص المادة 124 من القانون المدني الجزائري[2] على ما يلي: " كل خطأ سبب ضرر للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض "، فمن خلال هذه المادة نستنتج أن أول ركن من أركان المسؤولية التقصيرية هو الخطأ.

ولم يعرف المشرع الجزائري الخطأ تعريفا محددا وإنما ألقى على عاتق الفقه بهذه المهمة إلى أن هذا الأخير قد اختلف في تعريفه[3].

والرأي الذي استقر عليه فقها وقضاء هو أن الخطأ في المسؤولية التقصيرية يعني الإخلال بالإلتزام القانوني، كما أن هناك من الفقهاء من يعرف الخطأ بأنه الفعل غير المألوف أو الإخلال بالتزام مشروع[4].

وفي هذا الإطار وضع قانون بارنيي الصادر في فرنسا بتاريخ 1995/02/02 أربعة مبادئ كبرى مستوحاة من اتفاقية الإتحاد الأوروبي الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن الأنشطة الخطيرة على البيئة والمعروفة باتفاقية لوجانو[5] ومن إعلان مؤتمر الأمم المتحدة حول البيئة والتنمية المنعقد في ريو دي جانيرو عام 1992 ومخالفة هذه المبادئ الرئيسية أو أي منها، يشكل خطأ في جانب المستغل للمنشأ الملوثة للبيئة ويتيح الفرصة لمسائلته مدنيا عن أضرار التلوث التي يسببها على أساس قواعد المسؤولية المدنية[6].

واستخلاصا مما سبق يمكن اعتبار مخالفة المبادئ المنصوص عليها بنص المادة 03 من ق 03 – 10 في الجزائر بمثابة خطأ بيئيا يرتب مسائلة مدنية في حق مخالفيها.

---

[1] - وليد عايد عوض الراشدي، المرجع السابق، ص 37.

[2] - أمر رقم 75 – 85 مؤرخ في 1975/09/26 يتضمن القانون المدني، ج. ر عدد 78 مؤرخة في 1975/09/30، ص 990.

[3] - بن عبد النبي فردوس، قتال جمال، المسؤولية التقصيرية عن تلوث البيئة، مقال منشور بمجلة الإجتهاد للدراسات القانونية والإقتصادية، جامعة تمنراست، الجزائر، المجلد 09، العدد 01، سنة 2020، ص 779.

[4] - بن عبد النبي فردوس، قتال جمال، المرجع السابق، ص 779.

[5] - اتفاقية لوجانو الموقعة بتاريخ 1993/06/21 والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن ممارسة الأنشطة الخطيرة بالنسبة للبيئة

[6] - بوفلجة عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 61.

- الضرر البيئي:

يعتبر الضرر بصفة عامة الركن الثاني من أركان المسؤولية التقصيرية بعد الخطأ وله ركنان إما أن يكون ماديا فيصيب الشخص في جسمه أو ماله وإما أن يكون معنويا فيصيب المتضرر في عاطفته أو شعوره.

أما الضرر البيئي فإن أركانه تتنوع وتتعد بحسب تنوع المصادر بحسب طبيعة الضرر وبحسب مصدره وبحسب الآثار المترتبة على البيئة

- الضرر من حيث تأثيره والذي ينقسم من حيث تأثيره على الشخص المضرور على أضرار مادية ومعنوية وأضرار أخرى مباشرة وغير مباشرة.

- التضرر المادي والمعنوي: إن الضرر الذي يصيب الشخص سواء كان هذا الشخص طبيعيا أو معنويا لا يوجب المسؤولية الدولية لأن هذه الأخيرة تلعب شأنا عظيما على المستويين الوطني والدولي، فالضرر المادي الذي يوجب التعويض يمكن أن يصيب البيئة وخير مثال لذلك إنجاز مصنع معين نجم عنه نقص في قيمة العقارات المجاورة له مما أدى ذلك على التلوث المتمثل في الأدخنة المتصاعدة، أما التضرر المعنوي يكون اشد من الضرر المادي في بعض الأحيان فالضرر المعنوي الذي يصيب الدولة جراء انتهاك حرمة دولة أخرى لا يستوي والضرر الذي يصيب احد الأجانب الموجودين على ارض الدولة.

- الضرر المباشر وغير المباشر: جرت العادة على أن الدولة لا تسأل عن الأضرار غير المباشرة التي لا يشملها التعويض وإنما تسال عن الأضرار المباشرة فقط، فما المقصود بالضرر المباشر والضرر غير المباشر؟

ويقصد بالضرر المباشر كل فعل ضار حيث يكون وقوعه شرط واجبا لحدوث الأضرار ويقع على الأجساد أو الأموال أما الضرر غير المباشر فهو الضرر الذي لا يتصل بالفعل الضار مباشرة وإنما يحتاج على عوامل أخرى تتداخل بين الفعل والنتيجة ومثال ذلك الحالة التي تعرضت فيها المياه الجوفية على التلوث بسبب النفايات المطمورة بالقرب منها فهذا الفعل دفع السلطات المعنية إلى التوقف عن تزويد السكان بالمياه وحفاظا على صحتهم وسلامتهم وتنص المادة 37 من قانون البيئة بأنه يمكنه للجمعيات المعتمدة قانونا ممارسة الحقوق المعترف بها للطرف المدني بخصوص الوقائع التي تلحق ضررا بمباشرة أو غير مباشر للمصالح الجماعية والتي تهدف للدفاع عنها فمن خلال المادة نجد أن المشرع الجزائري أشار إلى الأضرار المباشرة وغير المباشرة فيما يخص الضرر البيئي وهذا تطور

إيجابي في سياسة التشريع الجزائري والذي لا يعترف إلا بالضرر المباشر فقط من خلال القواعد العامة، كما ان المادة أعطت حق التعويض عن الأضرار المباشرة أو غير المباشرة التي تصيب المصالح الجماعية والتي تمثل الإطار المعيشي لأشخاص في جمعيات الدفاع عن البيئة[1]

ـ العلاقة السببية في المسؤولية التقصيرية:

للعلاقة السببية أهمية كبرى في مجال المسؤولية المدنية بصفة عامة، فهي التي تحدد الفعل الذي سبب الضرر أي إذا وقع الضرر الذي كان السبب في وقوعه هو فعل المدعى عليه، فإن المسؤولية تنشأ في هذه الحالة، وحتى يتمكن الشخص المتضرر من المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تلحق به وفقا لقواعد المسؤولية يجب توفر العلاقة السببية المباشرة والمؤكدة بين السلوك الخاطئ أو النشاط الضار والأضرار الناجمة عنها، سواء تمثل هذا السلوك الخاطئ في الإهمال أو التقصير في أخذ الاحتياطات والتدابير اللازمة أو عدم مراعاة القوانين واللوائح المعمول بها لممارسة نشاط معين كعدم احترام المنشآت المصنفة لقانون حماية البيئة، ومن جهة أخرى قد يكون هذا النشاط مشروعا ومع ذلك أحدث ضررا نتيجة ممارسة هذا النشاط، وطبقا للقواعد التقليدية للمسؤولية لابد من قيام العلاقة السببية بين النشاط أو الفعل الضار والضرر الناتج عنه[2].

والصعوبات المتعلقة بهذا الموضوع تقوم على أساس أن الضرر البيئي غالبا ما يكون ضررا غير مباشر، فإذا استطعنا بطريقة ما معرفة أن أحد أنواع التلوث قد ألحق الضرر بالعناصر الطبيعية، فمن المستحيل إثبات أن الضرر قد لحق بأحد الأشخاص بطريقة غير مباشرة وأضف إلى ذلك أن التلوث غالبا ما يكون متعدد المصادر فالأضرار تحدث غالبا باتحاد عدة عناصر بعضها ببعض (مخلفات متنوعة، مؤثرات خارجية ....) والتي إذا تم رؤيتها منفصلة عن بعضها لا ينجم عنها أي ضرر[3].

[1] - بن عبد النبي فردوس، قتال جمال، المرجع السابق، ص 779 و780.
[2] - خالد بلجيلالي، المسؤولية المدنية – التقصيرية عن الأضرار البيئية، مقال منشور بمجلة الدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عمار ثليجي الأغواط، العدد 02 جوان 2015، ص 319.
[3] - نبيلة إسماعيل رسلان، المرجع السابق، ص 40

وإن تزايد الصعوبات السابق الإشارة إليها والتي ترجع إلى الطبيعة الخاصة للضرر البيئي الناجم عن التلوث عموما وكذا صعوبة التحديد الدقيق لهوية المسؤول في ظل تداخل العوامل والمؤثرات التي تساهم في إحداثه أثر تأثيرا كبيرا على تحديد رابطة السببية بين الفعل والنتيجة المتمثلة في الضرر الواقع وأثبت قصور القواعد التقليدية وعدم احتوائها للأضرار البيئية المحضة ذات الطابع الإحتمالي وغير المباشر الأمر الذي استوجب تدخل كل من الفقه والقضاء وكذا بعض التشريعات الوطنية وحتى الدولية لضرورة البحث عن حلول قانونية تجنب المضرورين رفض الدعاوى التي يباشرونها ومن ثم كان الإتجاه نحو افتراض العلاقة السببية وتسهيل إثباتها أو الإستناد إلى أقصى ما وصل إليه العلم الحديث في إثبات الصلة بين فعل ما أو أكثر والنتيجة المترتبة وهو ما يعرف بالنسبة العلمية[1].

الفرع الثاني:

المسؤولية العقدية

يلتزم الطرفان بمقتضى اتفاقهما الصريح أو الضمني على التفاوض بأن يتفاوضا على العقد المراد إبرامه بطريقة تتفق مع ما يوجبه حسن النية وذلك بأن يبدي كل منهما الشفافية التامة في التفاوض وأن يتعاونا سويا من أجل إنجاح المفاوضات وأن يحافظا كل منهما على الأسرار التي اطلعا عليها أثناء التفاوض وأن يبديا كل ما في وسعهما من جهد لمواصلة التفاوض بهدف التوصل إلى إبرام العقد النهائي، فإذا قام الطرفان بتنفيذ التزاماتهما على الوجه الأكمل ومع ذلك لم يحالفهما التوفيق في التوصل إلى إبرام العقد المتفاوض عليه فلا تقوم المسؤولية على أي منهما.

أما إذا لم يقم أحد الطرفين بتنفيذ التزامته وترتب على ذلك أن باء التفاوض بالفشل مما عاد بالضرر على الطرف الأخر فإنه يكون عندئذ مسؤولا مسؤولية عقدية لإخلاله باتفاق التفاوض، فطبقا للقواعد العامة يجب لقيام المسؤولية العقدية عن الإخلال باتفاق التفاوض توافر ثلاث شروط ألا وهي الخطأ العقدي والضرر والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر.[2]

[1] - بوفلجة عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 78.
[2] - ياسر محمود فاروق المنياوي، المرجع السابق، ص 250.

- الخطأ العقدي:

الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية العقدية يكمن في الإخلال بالإلتزام العقدي، إلا أنه في مجال الأضرار البيئية فإن عبئ الإثبات يقع على عاتق المتضرر لذلك يمكن أن نلتمس في القواعد القائمة ما يحقق للمتضرر ذلك، حيث وبالرجوع إلى مجموعة الأحكام التي جاءت بها اتفاقية بروكسل 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي والتي صادقت عليها الجزائر نجدها تقيم المسؤولية المدنية على أساس وجود تأمين فعلي يكفل دفع جميع التعويضات اللازمة المترتبة عن قيام مسؤولية مالك السفينة، لهذا فإن الفقه يقدر بحق أن الأضرار البيئية خاصة ما تولده النفايات السامة أو الضارة يمكن أن تسري عليه آلية ضمان العيوب الخفية للشيء المبيع الذي يوفر مزايا مؤكدة للمتضرر برغم ما يحيطه من قيود وصعوبات كما يمكن أن يثار في هذا المجال الالتزام بالإعلام أو بالنصيحة، ففيما يتعلق بضمان العيوب الخفية لا توجد أحكام للقضاء الجزائري في هذا الخصوص، إلا أن نصوص القانون الجزائري في هذا الصدد تسمح للقضاء بتوفير الحماية للمتضررين من النفايات بحيث تقع المسؤولية العقدية بالنسبة لكل الأضرار الذي تصيب المعني في شخصه أو ماله أو التي تترتب على انعقاد مسؤوليته اتجاه الغير الذي يمسه ضرر بسبب النفايات أما فيما يتعلق بالالتزام والنصح فيرى الفقه الحديث بضرورة وجود التزام بالإعلام والنصيحة أيضا في مجال الإتفاقيات المتعلقة بمعالجة ونقل النفايات، وتنعقد المسظؤولية العقدية للأول إذا ثبتت مخالفة هذا الإلتزام أو أصاب الناقل أو الغير ضرر، وبناء على هذه المعلومات والنصائح يستطيع المتعاقد الأخر أن يتخذ الإحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر[1].

- الضـــــرر:

الضرر بشكل عام هو الأذى الذي يصيب الشخص من جراء المساس بحق من حقوقه أو مصلحة مشروعة له سواء تعلق ذلك أو تلك المصلحة بسلامة جسمه أو عاطفته أو بماله أو بحريته أو شرفه أو غير ذلك مما يلزم تعويضه.

وأما الضرر البيئي بشكل خاص فقد عرفته المادة 02 من حماية نظام البيئة البحرية والسواحل الأردني بقولها: الضرر البيئي الآثار السلبية التي تلحق بالبيئة البحرية ومصادرها بشكل مباشر أو غير مباشر سواء كانت مرئية أو غير مرئية وتؤدي إلى التأثير على أحيائها والحد من استعمالها والتقليل من قيمتها أو القضاء كليا أو جزئيا.[2]

[1] - عبدلي نزار، المسؤولية عن تلويث البيئة البحرية بالنفايات في الجزائر، مقال منشور مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، جامعة باتنة، العدد 12، جانفي 2018، ص 364.

[2] - أحمد خالد الناصر، المرجع السابق، ص 60 و61.

- العلاقة السببية:

ويجب لقيام مسؤولية المتفاوض العقدية أن تتوفر علاقة سببية بين الخطأ الذي ارتكبه والضرر الذي أصاب المتفاوض الأخر بمعنى أن يكون خطأ المتفاوض هو السبب المباشر لحدوث الضرر وإلا فلا تقوم المسؤولية.

ويفترض توافر علاقة سببية بين الخطأ والضرر إذا أقام المتفاوض المضرور أي المدعي الدليل على الخطأ والضرر إذ طبقا للقواعد العامة في الإثبات فإنه لا يتحتم على المدعي أن يقيم الدليل على جميع عناصر الواقعة التي يدعيها وإنما حسبه أن يبرهن على قدر هذه العناصر ويكفي لافتراض ثبوت الباقي منها.

ويقع على عاتق المتفاوض المدين عبئ نفي العلاقة السببية إذا ادعى عدم قيامها ولا يجوز له هذا إلا بإثبات أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه وذلك بأن يثبت أن الضرر قد وقع بسبب القوة القاهرة أو فعل الغير أو خطأ المضرور نفسه[1].

خلاصة لما سبق يتبين بأن أساس المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية هي المسؤولية التقصيرية والتي يبقى إقامتها على المدعى عليه تواجه صعوبات بشأن إثبات العلاقة السببية بين الخطأ البيئي والضرر الناجم عنها.

ونرى أن القضاء الأمريكي أقر بصعوبة إثبات العلاقة السببية في الأضرار البيئية وذلك في قضية Vectenam Retenans وهي ضد سبع شركات منتجة لمبيدات كيميائية تؤثر على صحة الإنسان وكان العجز الحقيقي الذي واجه المدعين هو تقديم دليل بإثبات العلاقة السببية بين هذه المبيدات الكيميائية والأمراض التي يعانون منها ويصبح الأمر أكثر تعقيدا إذا استلزم الأمر إثبات أكثر من علاقة سببية واحدة بين كل شخص مسؤول وشخص مساهم في إحداث الضرر وبين الضرر الذي حدث، ويحمد للمشرع القطري، فقد عالج هذا الأمر بالنسبة للمخالفات التي وقعت من جانب كل من مالك السفينة وربانها والمسؤول عنها وأصحاب المحال والمشروعات والمنشآت فتقع مسؤوليتهم هنا مسؤولية تضامنية عن جميع الأضرار الناشئة من جراء مخالفة أحكام قانون حماية البيئة القطري[2].

[1] - ياسر محمود فاروق المنياوي، المرجع السابق، ص 258.
[2] - جفلة عبد العزيز لمضاحكة، المرجع السابق، ص 75.

الفصل الثاني

الفصل الثاني:

جزاء المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية

من المبادئ القانونية المقررة أن كل جرم جزائي هو جرم مدني، لكن ليس جرم مدني هو جرم جزائي، فالجزاء يعني إيلام الجاني ومعاقبته على فعلته عندما يرتكب جرما، وأيضا معاقبته ماليا أو مدنيا وذلك بإلزامه بالتعويض، أما الجرم المدني أو بمعنى أخر الخطأ يوجب التعويض، لكنه ليس في جميع الأحوال جرم يعاقب عليه القانون، لكن من حق من وقع عليه الضرر جبر هذا الضرر عن طريق التعويض، وفي مجال الأضرار البيئية كان بالإمكان الجمع بين التعويض والجزاء، فيعد الفعل الضار بيئيا جرما جزائيا معاقبا عليه بعقوبة جزائية ملزما بالتعويض عنه، وفي حالات أخرى فرض جزاءات إدارية.[1]

بتتبع موضوع المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، نجد بأنه لا يزال يشوبه الغموض وعدم التحديد ومن ذلك عدم الضبط الدقيق للمصطلحات كالتلوث مثلا إذ لم يتم التوصل لتعريف محدد لحد الآن يمكن أن تنظم بشأنه قواعد هذه المسؤولية أو حتى نحدد المسؤول في ضوئه وفي هذا الشأن نجد أن المشرع الجزائري لم يشر إليها في القانون المدني أو القوانين الأخرى وهذا ما أدى بنا إلى مشكلة في تحديد أساسا لهذه المسؤولية.[2]

لما تم استعراضه أنفا ارتئينا أن نتناول بالدراسة هذا الفصل المعنون بجزاء المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية بمبحثين يخصص الأول للتطرق إلى الجوانب الإجرائية لدعوى التعويض فيما الثاني لدراسة تقدير التعويض عن أضرار تلوث البيئة البحرية

المبحث الأول:

الجوانب الإجرائية لدعوى التعويض

نظم المشرع الجزائري شروط قبول الدعوى في المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية رقم 08 – 09 [3] حيث حددها على سبيل الحصر في الصفة الواجب

[1] - وليد عايد عوض الرشيدي، المرجع السابق، ص 94.
[2] - عبدلي نزار، المرجع السابق، ص 10.
[3] - قانون 08 – 09 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، مؤرخ في 2008/02/25، ج.ر عدد 21 مؤرخة في 2008/04/23، ص 03.

توافرها في المدعي وفي المدعى عليه، وفي المصلحة القائمة أو المحتملة التي يقرها القانون، وأخيرا في الإذن عندما يشترطه القانون[1].

والمشرع الجزائري بشأن قضايا ضرر التلوث البيئي للوسط البحري من حيث إثبات الواقعة والضرر الناجم عنها وتقدير التعويض واستحقاقه، قد سن المرسوم التنفيذي رقم 14 – 264[2] المتعلق بتنظيم محاربة التلوثات البحرية وتأسيس المخططات الاستعجالية المسماة تل/ بحر.

وهو جهاز وقاية ومحاربة للتلوث البحري وتكثيف الحركة البحرية وزيادة المواد الاصطناعية المرتبطة بقطاع البترول هو العامل الأول و المنبع الرئيسي لتلوث مياه البحر بالهيدروكاربونات والمواد المضرة الأقل خطورة.

ويعتبر البحر الأبيض المتوسط منطقة عبور النفط المكثف مما يعرضه لهذا التهديد، و لمواجهة هذا المشكل سطرت الجزائر مخططا وطنيا استعجاليا لمحاربة الحوادث المسببة للتلوث البحرية المسمى تل بحر والذي يهدف أساسا إلى تطوير نظام صارم للوقاية والكشف والمراقبة والمتابعة و محاربة التلوث البحري.

ويعتبر جهاز تسيير وتدخل حيث في الوضعيات الحرجة يقوم بتفعيل الوسائل البشرية والمادية المطلوبة في عمليات محاربة التلوث.

تنفيذ مخطط تل بحر يرتكز على تأسيس المخططات الاستعجالية التالية:

– مخطط استعجالي وطني[3]

– مخططات استعجالي جهوية

– مخططات استعجاليه ولائية

[1] - مقفولجي عبد العزيز، شروط قبول الدعوى، مقال منشور بمجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، العدد 06، ص 112.

[2] - المرسوم التنفيذي رقم 14 – 264 المؤرخ في 22 سبتمبر 2014 المتعلق بتنظيم محاربة التلوثات البحرية وتأسيس المخططات الاستعجالية، ج.ر عدد 58 مؤرخة في 01 أكتوبر 2014 ، ص 09

[3] - عن موقع وزارة البيئة الجزائرية:

https://www.me.gov.dz/a/?page_id=2834

تاريخ الدخول 2021/06/19 على الساعة 20:00

تم إعداد المخطط الوطني تل بحر من طرف اللجنة الوطنية تل بحر والتي ترئسها الوزارة المكلفة بالبيئة، كما أنشأت ثلاثة لجان جهوية لتل بحر:

- الجزائر بالواجهة البحرية الوسطى
- وهران بالواجهة البحرية الغربية
- جيجل بالواجهة البحرية الشرقية

يترأس هذه اللجنة قائد الواجهة البحرية المعنية ومهمتها إنشاء المخطط الجهوي تل بحر.

كما انشأت على مستوى كل ولاية ساحلية لجنة تل بحر الولائية يرأسها الوالي المكلف بإعداد المخطط الولائي تل بحر.

- المهام الرئيسية لتل بحر:

– تحضير عمليات المكافحة على مختلف الجوانب (تشريعية، تنظيمية، تقنية، الوسائل البشرية والمادية وتحديد المناطق الهشة والأكثر خطورة)

– انجاز تمرينات المناورة لمختلف المخططات تل بحر (وطني، جهوي، ولائي)

– تقييم الخسائر الناتجة عن التلوث.

- عرض تقرير سنوي لحالة تحضير مختلف مخططات تل بحر من طرف اللجنة الوطنية على الوزير الأول.

إن جهاز تل بحر مؤطر من طرف مختلف هيئات الأمم المتحدة وخاصة المركز الجهوي للتدخل الاستعجالي ضد حوادث التلوث البحري في البحر الأبيض المتوسط (REMPEC) ومن طرف المنظمة البحرية الدولية.(OMI)[1]

أما عن فيما يتصل بالتعويض عن ضرر التلوث البحري فقد نصت المادة 28 فقرة 02[2] من المرسوم التنفيذي رقم 14 – 264 على إجراءات التعويض كهدف من أهداف

[1] - موقع وزارة البيئة الجزائرية، المرجع السابق.

[2] - تنص المادة 28 فقرة 02 على:

" يشمل الجانب المالي أساسا:

- إجراءات التعويض

- ... "

مخططات تل بحر المنصوص عليها بالفرع الأول من الفصل الثالث لذات المرسوم بمضمون الجانب المالي المنصوص عليه بالمادة 24 فقرة 04[1].

كما تنص المادة 13 فقرة 08[2] من الفرع الثالث تحت عنوان اللجنة الوطنية تل بحر على اختصاص اللجنة الوطنية تل بحر بدراسة كل مسألة تتعلق بالتعويض المترتبة على تلوث البحر.

وبولاية سكيكدة سبق وأن اجتمعت اللجنة الوطنية تل بحر تبعا لجنوح ثلاث بواخر ناقلة للبترول بشواطئ العربي بن مهيدي تحت إشراف وزير التهيئة العمرانية والبيئة وذلك بتاريخ 2003/02/13 وقررت فيما يتصل بالتعويض بمضمون البند الأول على ما يلي:

01 – بعد الاتفاق بالإجماع وتقدير الأخطار المحدقة بشواطئ الولاية، اتخذ قرار بالترخيص للباخرة فالبيرونا الإيطالية بمغادرة المياه الإقليمية للولاية نظرا لأخطار التلوث التي يمكن أن تتسبب فيها مرة ثانية وهذا بعد تقديمها الإلتزامات الكتابية الضرورية للمؤسسة المينائية لسكيكدة بدفع مستحقات الخدمات التي قدمت لها من طرف هذه الباخرة ومستحقات عمليات تنظيف الشواطئ من جراء بقايا البترول التي تسببت فيه هذه الباخرة[3].

والدعوى البيئية على أنواع مختلفة منها ما يلجأ المتضرر بمفرده إلى القضاء للمطالبة بالتعويض عما لحقه من ضرر جراء التلوث البيئي، ومنها ما يلجأ الفرد المتضرر إلى القضاء لرفع دعوى التعويض عن الأضرار البيئية عن نفسه ونيابة عن المتضررين الآخرين، وهنالك نوع أخر من الدعوى البيئية وهو ما تقوم به جمعيات حماية البيئة العامة والخاصة بتنصيب نفسها كمدعي عن الأضرار البيئية بشكل مباشر.

---

[1] - تنص المادة 24 فقرة 04 على: " تتمحور مخططات تل بحر حول 05 جوانب طبقا لمخططات نموذجية هي:
- الجانب المالي
- .... "

[2] - تنص المادة 13 فقرة 08 على:
" تكلف اللجنة الوطنية تل بحر بتنسيق أعمال مختلف الدوائر الوزارية والهيئات في مجال تحضير مكافحة تلوث البحر والقيام بذلك على المستوى الوطني لاسيما من خلال:
- دراسة كل مسألة تتعلق بالتعويض المترتبة على تلوث البحر
- .... "

[3] - ملحق رقم 04، يتضمن محضر اجتماع اللجنة الولائية تل بحر بسكيكدة بتاريخ 2003/02/15، ص 03.

وكذلك فإن حق اللجوء إلى القضاء للمطالبة بالتعويض عن الأضرار البيئية ليس أبديا وإنما يجب أن يكون خلال فترة زمنية محددة قانونا[1].

وإجرائيا قبل المطالبة بالتعويض لابد من إعذار المدين وهو المتسبب في الضرر قبل إجباره تنفيذ إلتزامه تنفيذا عينيا متى كان ذلك ممكنا طبقا لما نصت عليه المادة 164 من القانون المدني الجزائري ووفقا للأشكال والأوضاع المنصوص عليها بالمواد 180 و181 منه.

وإذ بادرت مفتشية البيئة لولاية سكيكدة إلى توجيه إعذار لقائد باخرة فالبيرونا الإيطالية الجانحة على مستوى شاطئ العربي بن مهيدي ببلدية سكيكدة موقع ومصادق عليه من طرف والي ولاية سكيكدة مؤرخ في 2003/02/09، وهو الإعذار الذي تلته مراسلة المدير العام للمؤسسة المينائية بسكيكدة لتدارك الأضرار على حساب الباخرة بقيمة قاربت المليون دولار أمريكي[2].

فإذا كان أساس التعويض عن الضرر البيئي مقتبس من المواثيق الدولية التي تعطي للأشخاص حق التمتع والعيش في بيئة سليمة، إلا أن المساس بها يجعل التعويض قائما ضد مرتكبي المخالفة فأساس التعويض هنا لا يقوم على الخطأ بالمفهوم التقليدي لقواعد المسؤولية المدنية وإنما يرتكز على الضرر في حد ذاته وتغطيته، وهذا ما يعرف بمبدأ الملوث الدافع المنصوص عليه في الباب الأول تحت عنوان الأحكام العامة بالقانون 03 - 10 الذي عرفه بما يلي:

" هو المبدأ الذي يتحمل بمقتضاه كل شخص يسبب نشاطه أو يمكن أن يتسبب في إلحاق الضرر بالبيئة نفقات كل تدابير الوقاية من التلوث والتقليص منه وإعادة الأماكن وبيئتها إلى حالتها الأصلية ".[3]

وإلى جانب ذلك عادة ما يكون التعويض جزء من المسؤولية الجنائية إذ يمكن للمتضرر أن يتأسس كطرف مدني بالتبعية للدعوى العمومية، الأمر الذي نصت عليه المادة

[1] - أحمد خالد الناصر، المرجع السابق، ص 157.
[2] - ملحق رقم 05، يتضمن قرار رقم 114 مؤرخ في 2003/02/09، يتضمن توجيه إعذار لقائد الباخرة فالبيرونا الإيطالية الجامحة على مستوى شاطئ العربي بن مهيدي ببلدية سكيكدة، ص 01 و02.
[3] - خالد بلجيلالي، المرجع السابق ص 321

157 مكرر 01 من الأمر 13/96[1] المعدل والمتمم للقانون رقم 17/83[2] المتضمن قانون المياه[3] على أنه: " ..... يمكن أن تأسس كطرف مدني أمام الجهات القضائية التي رفعت أمامها المتابعات إثر المخالفة المتبعة " [4]

ومن حيث الإختصاص الإقليمي فإنه طبقا للقواعد العامة الواردة في المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري يؤول الإختصاص إلى محكمة موطن المدعى عليه أو محكمة مكان وقوع الفعل الضار في حال المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناشئة من جناية أو جنحة أو مخالفة، وفي دعاوى الأضرار الحاصلة في فعل الإدارة أمام الجهة القضائية التي وقعت بدائرة اختصاصها تلك الأضرار أما الدعاوى المرفوعة ضد شركة في شكل المنشأة الملوثة فيؤول الإختصاص إلى الجهة القضائية التي تقع في دائرة اختصاصها إحدى مؤسساتها [5]

ولرفع الدعوى أمام القضاء يجب أن تتوفر الشروط الشكلية والموضوعية المنصوص عليها قانونا سيما الصفة والمصلحة والتي سنستعرضها في مطلبين:

المطلب الأول:

صفة التقاضي

الصفة هي الحق في المطالبة أمام القضاء وتقوم على المصلحة المباشرة والشخصية في التقاضي، كما يحدث أن يتدخل طرفا أثناء سير الخصومة لم يرد ذكره في عريضة افتتاح الدعوى سواء بإرادته لأجل تحقيق مصلحة لفائدة المتدخل أو بطلب من أحد أو كلا طرفي الخصومة ولأن موضوع التدخل يتصل أكثر بأطراف الخصومة[6]

كما يلاحظ من استقراء الأحكام المنصوص عليها في قانون حماية البيئة والتنمية المستدامة أن المشرع حدد المجالات التي تتطلب التدخل أمام القضاء للمطالبة بالحماية

[1] - أمر 96 – 13 مؤرخ في 1996/07/15، يعدل ويتمم القانون رقم 83 – 17 المؤرخ في 1983/07/16 والمتضمن قانون المياه، ج.ر عدد 37 مؤرخة في 1996/07/16، ص 03.

[2] - قانون رقم 83 – 17 يتضمن قانون المياه، مؤرخ في 1983/07/16، ج.ر عدد 30 مؤرخة في 1983/07/19، ص 1895.

[3] - قانون رقم 12 - 05 ممضي في 04 أوث 2005 يتعلق بالمياه، ج.ر عدد 60 مؤرخة في 04 سبتمبر2005 ، ص 03

[4] - خالد بلجيلالي، المرجع السابق، ص 323

[5] - حبيب بلقنيشي، فاطمة الزهراء حاج شعيب، المرجع السابق ص 188

[6] - بربارة عبد الرحمان، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، دار بغدادي للطباعة والنشر والتوزيع، الرويبة الجزائر، طبعة ثانية 2009، ص 34.

المدنية بصفة فردية أو جماعية بتفويض الجمعيات سواء بدعوى مدنية مباشرة أمام القضاء العادي أو متصلة بالدعوى العمومية بالتنصيب كطرف مدني أمام القضاء الجزائي، وفي هذا الصدد منع القانون أي مساس بالتنوع البيولوجي إذ حث على الحفاظ على الفصائل الحيوانية والنباتية وجرم أي تخريب بوسط خاص بها أو أي عمل من شأنه تدهوره أو تعكيره[1].

وعلى المستوى التشريعي في الجزائر نجد أن صفة التقاضي في الدعاوى البيئية أمام القضاء المدني يتمتع بها كل من مفتشو البيئة وكذا الجمعيات الناشطة في الميدان والتي سنتطرق إليها في فرعين على النحو الآتي:

الفرع الأول

مفتشو البيئة

غالبا ما تكون الدولة عن طريق الهيئات الممثلة لها أفضل فاعلا يراعي المصلحة العامة ويدافع عن أي ضرر يصيب البيئة البحرية أو أحد مكوناتها الأساسية وعلى هذا الأساس اتجهت العديد من الدول في السنوات الأخيرة إلى تمكين بعض الأشخاص المعنوية العامة من حق التقاضي وتعتبر إيطاليا من الدول النموذجية في هذا الصدد، إذ أصدر المشرع الإيطالي قانون رقم 349 مؤرخ في 14 جويلية 1986 يمكن الدولة من حق اللجوء إلى القضاء والمطالبة بجبر الأضرار التي أصابت أحد مكونات البيئة وأثرت على أنظمتها الإيكولوجية[2].

وفي الجزائر خول المرسوم التنفيذي رقم 98 – 276[3] مفتشي البيئة للولايات تمثيل الإدارة المكلفة بالبيئة أمام العدالة بحيث سمح لهم برفع الدعاوى القضائية دون أن يكون لهم تفويض خاص بذلك إذن فالضرر الذي يلحق بالبيئة البحرية يمس بالمصلحة الوطنية وهذا ما نص عليه دستور 1996 في مادتيه 17 و18 على أن الملكية العامة هي ملك للمجموعة الوطنية وتشمل باطن الأرض والمناجم والمقالع والموارد الطبيعية للطاقة والثروات المعدنية

[1] - حميدي فاطمة، المرجع السابق، ص 05.
[2] - واعلي جمال، المرجع السابق، ص 219.
[3] - المرسوم التنفيذي رقم 98 – 276 المؤرخ في 1998/09/12 يؤهل الموظفين لتمثيل الإدارة المكلفة بالبيئة أمام العدالة، ج.ر عدد 68 المؤرخة في 1998/09/13، ص 05.

الطبيعية والحية في مختلف مناطق والأملاك الوطنية البحرية والمياه والغابات وأن الأملاك الوطنية يحددها القانون، كما ترك طريقة تسييرها للقانون[1].

الفرع الثاني

الجمعيات البيئية

تنص المادة 36 من قانون 03 – 10 على ما يلي:

" دون الإخلال بالأحكام القانونية السارية المفعول، يمكن للجمعيات المنصوص عليها في المادة 35[2] أعلاه، رفع دعوى أمام الجهات القضائية المختصة عن كل مساس بالبيئة حتى في المجالات التي لا يعني الأشخاص المنتسبين لها بانتظام "

وعليه فان القانون 03 – 10 أضاف للجمعية مصلحة وصفة التقاضي وتتمثل في رفع دعوى قضائية أمام الجهة المختصة عن كل مساس بالبيئة.

وذلك إلى جانب حق التقاضي الخاص بالأضرار لمصالح أعضائها الفردية أو الجماعية.

كما تنص المادة 37 ق 03 – 10 على:

" يمكن للجمعيات المعتمدة قانونا ممارسة الحقوق المعترف بها للطرف المدني بخصوص الوقائع التي تلحق ضرار مباشرا أو غير مباشر بالمصالح الجماعية التي تهدف إلى الدفاع عنها وتشكل هذه الوقائع مخالفة للأحكام التشريعية المتعلقة بحماية البيئة .... "

ويستنتج من نص هذه المادة أنه تسمح لها التأسيس كطرف مدني في الدعوى الجزائية[3].

ويكون ذلك بمتابعة المديرية الفرعية للشؤون القانونية والمنازعات بمديرية التنظيم والشؤون القانونية بالإدارة المركزية لوزارة البيئة حسبما تنص عليه المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 10 – 259[4].

---

[1] - وناسة جدي، المرجع السابق، ص 117.

[2] - تنص المادة 35 من قانون 03 – 10 على:
" تساهم الجمعيات المعتمدة قانونا والتي تمارس أنشطتها في مجال حماية البيئة والتحسين الإطار المعيشي في عمل الهيئات العمومية بخصوص البيئة وذلك بالمساعدة وإبداء الرأي والمشاركة وفق التشريع المعمول به "

[3] - بن صديق فاطمة، المرجع السابق، ص 56.

[4] - المرسوم التنفيذي رقم 10 – 259 المؤرخ في 2010/10/21 يتضمن تنظيم الإدارة المركزية لوزارة التهيئة العمرانية والبيئة، ج. ر عدد 64 المؤرخة في 2010/10/28، ص 06.

وعلى نفس المنحنى فإن المشرع المصري لم يضع نظاما للتقاضي خاصا للجمعيات الجماهرية ومنها جمعيات الدفاع عن البيئة بل أخضعها لقانون رقم 32 لسنة 1964 بوصفه القانون العام الذي يحكم الجمعيات والمؤسسات الخاصة، فالقانون المصري يجيز للجمعيات الأهلية حق استخدام أسلوب الاحتكام إلى القضاء بشأن أية مخالفة أو جريمة بيئية سواء ضد مرتكب الجريمة أو ضد الجهة الإدارية المختصة إذا ما تقاعست عن تنفيذ أحكام القانون، كما يحق لهذه الجمعيات اللجوء إلى القضاء الإداري والمطالبة بإلغاء أي قرار إداري يصدر من السلطات الإدارية يمس بالحقوق البيئية للمواطنين أو يشكل فعل ضار بالبيئة ذاتها[1].

المطلب الثاني:

المصلحة

إن أهم شرط لقبول الدعوى هو أن يكون للمدعي مصلحة مشروعة من ادعائه أي مصلحة قانونية أي أن مصلحة المدعي يجب أن تكون مستمدة من حق أو من وضع قانوني، وأن تهدف للإعتراف بهذا الوضع القانوني وحماية هذه المصلحة، فالمتضرر بيئيا لتكون دعواه البيئية مسموعة، لابد أن تكون مصلحته قانونية وأن يرفعها في الوقت المحدد لها وإلا سقط حقه فيها وإن كانت الدكتورة هالة الحديثي[2] في كتابها ترى أن الدعاوى البيئية المهمة جدا يجب أن لا تسقط بمرور الزمن بل تبقى قائمة ما دامت المصلحة قائمة ... [3]

وكون أن الأضرار التي تصيب الموارد البيئية يصعب معها تحديد الأشخاص ذوي المصلحة والصفة لتحريك دعوى المطالبة القضائية فلا يوجد في النصوص ما يدل على أن الطبيعة تعتبر بمثابة شخص قانوني ومع ذلك فاعتبار هذه الأموال مشتركة بين الأفراد وتتطلب حماية قانونية واسعة لاسيما فيما يتعلق بالإعتداءات التي يمكن أن تمسها وأهمها الأضرار التي تنجم عن ممارسة النشاطات البشرية وعليه فقد تفطن المشرع الفرنسي إلى هذا الأمر، ونظرا لطبيعة الضرر البيئي فقد اسند لأشخاص محددة حق التمسك القضائي للمطالبة عن الأضرار التي تمس الموارد البيئية أهمها جمعيات حماية البيئة، ذلك أن الضرر الذي يمكنها أن تطالب بالتعويض عنه دفاعا عن مصلحتها الخاصة هو ذلك الذي يلحق بها

[1] - واعلي جمال، المرجع السابق، ص 197.
[2] - هالة الحديثي، أستاذة بجامعة كركوك العراقية
[3] - وليد عياد عوض الرشيدي، المرجع السابق، ص 85.

بصفتها الشخصية المباشرة، كما إذا قامت الجمعية المعترف بها لحماية البيئة بإنفاق مبالغ مالية في سبيل تنظيف البيئة المصابة من التلوث وإعادة تأهيلها وإرجاعها إلى حالتها التي كانت عليها حيث يكون لهذه الجمعية الصفة في رفع دعوى التعويض للمطالبة باسترداد تلك المبالغ التي أنفقتها ولذلك فإن محكمة النقض الفرنسية قد قبلت دعاوى جمعيات الصيد من أجل المطالبة بالأضرار التي لحقت ذمتها المالية نتيجة التلوث ومن ثم استقر الأمر الأن على الإعتراف لجمعيات حماية البيئة بحق رفع الدعوى عن المصالح الجماعية التي تمثلها بعد التوسع في فهم شرط المصلحة في الدعوى لاسيما في القانون الفرنسي[1].

وصاحب المصلحة في التصرف هو كل من يلحق الضرر به أذى في جسده أو في ماله، أما إذا وقع الضرر لعناصر الطبيعة التي ليست ملكا لأحد أو للمصالح الجماعية فإن هذه المسألة تصبح حساسة للغاية، فوفقا للطابع الفردي الذي يتسم به القانون المدني، لا يتم إصلاح الضرر إلا إذا وقع مباشرة على شخص المتضرر منه، أما في حالة الحق الشخصي للبيئة أو عليها فيتم رفض دعوى ذات الشخص الذي يطالب بإصلاح مثل هذا الضرر[2].

ومع ذلك فإن هذه العقبة يمكن التحايل عليها، فيما أن هذا الضرر ينتج أشياء تستخدمها الجماعة، وتعد أيضا جزءا من التراث المشترك للأمة، ذلك إذا أردنا استخدام المصطلح الذي نجده غالبا في النصوص التي صدرت مؤخرا والخاصة بالبيئة، فيمكن بالتأكيد أن نعطي للجمعيات المؤسسة للدفاع عن البيئة صفة التصرف قضائيا ضد المسؤول عن هذا الضرر كما يمكن أن نعطي ذلك أيضا للسلطة العامة المؤهلة لممارسة أعمال حارس الطبيعة أو البيئة[3].

ولتوفر شرط المصلحة في المدعي لا بد أن يستوفي بعض العناصر اللازمة لتوفرها نبينها طي الفرعين الآتيين:

[1] - بوفلجة عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 155.
[2] - نبيلة اسماعيل رسلان، المرجع السابق، ص 110
[3] - نبيلة إسماعيل رسلان، المرجع نفسه، ص 111

الفرع الأول

مشروعية وقانونية المصلحة

يقصد بذلك أن يطالب المدعي بحماية حق أو مركز قانوني يقره القانون وقد نص على ذلك قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري على أنه لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون " وتكون مشروعة غير مخالفة للنظام العام والآداب والقانون[1]

الفرع الثاني

قيام وإحتمالية المصلحة

يشترط في المصلحة كذلك أن تكون قائمة لتفادي الدعاوى لا متناهية بسبب إحتمال الأضرار بالحقوق الذاتية إلا أن أغلبية التشريعات أقرت تعديلات تسمح بدعاوى وقائية للمطالبة بإجراءات تحقيق مقبولة قانونا للإنتفاع بها في دعوى مستقبلية وعليه اعتبرت المصلحة المحتملة كافية لرفع الدعوى [2]

المبحث الثاني:

تقدير التعويض عن أضرار تلوث البيئة البحرية

إذا كان الحل الأمثل للبيئة هو الوقاية من الأضرار البيئية والحفاظ عليها إلا أن التعويض عن الأضرار البيئية شق هام لا يمكن إغفاله يأتي بعد فشل الإجراءات الوقائية في معالجة الأضرار البيئية لهذا ظهرت عدة أنماط لجبر الأضرار البيئية تنوعت بين التعويض وفقا للقواعد العامة، ونظام التأمين الكلاسيكي ثم أخيرا صناديق التعويضات والأنظمة البديلة لتغطية مخاطر التلوث البيئي.

القاعدة العامة في التعويض هي أن الضرر المباشر هو الذي يعوض عنه فالضرر غير المباشر لا يعوض عنه مطلقا سواء في المسؤولية العقدية أو في المسؤولية التقصيرية

1 - قازي ثاني إسراء، دلال يزيد، المرجع السابق، ص 830.
2 - قازي ثاني إسراء، دلال يزيد، المرجع نفسه، ص 831.

فالتعويض في المسؤوليتين يكون عن الضرر المباشر فقط، أما الأضرار غير المباشرة فلا تعويض عنها[1].

وإذا كان إعمال القواعد العامة في التعويض يتماشى وطبيعة الأضرار التي تصيب الأشخاص والممتلكات في الأحوال العادية، فإن الأضرار البيئية يصعب تقديرها نقديا، لكن بالرغم من ذلك اجتهد الفقه في تحديد طرق تساعد في تعويض هذه الأضرار[2].

ومحل الإلتزام بالتعويض قيام المدين به (المسؤول عن الفعل الضار) بآداء للدائن (المضرور) يجبر به الضرر الذي لحقه بسبب الفعل الضار، وقد يكون هذا الآداء أداء عينيا أي بعمل يزيل به المسؤول الضرر الذي لحق المصاب، غير الشيء الذي أعطبه إلى حالته الأصلية أو يعطي المصاب شيئا من جنس الشيء الذي أتلفه له، وقد يكون إعطائه مبلغا من النقود يعوض الضرر الذي أحدثه ويوصف التعويض في الحالة الأولى بأنه تعويض عيني وفي الحالة الثانية بأنه تعويض نقدي[3].

وإذا لم يوجد نص أو اتفاق يقدر التعويض فإن القاضي هو الذي يقدره وقد حدد المشرع للقاضي العناصر التي يجب أن يضعها في اعتباره عند تقدير التعويض وهي عناصر من شأنها أن تؤدي إلى التعويض الكامل الذي يجبر كل الضرر الذي لحق بالمضرور.[4]

المطلب الأول:

التعويض العيني

والواقع أن للمضرور الحق في أن يطلب إصلاح ضرره عينا، في كافة الأحوال ليعود بذلك إلى الحالة التي كان عليها قبل أن يقترف المسئول خطأه الذي أحدث الضرر، وإذا كان

---

1 - عباد قادة، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، رسالة دكتوراه في التخصص علوم قانونية وإدارية – الفرع: قانون وصحة، جامعة الجيلالي اليابس سيدي بلعباس، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2011 – 2012، ملخص المذكرة، ص 16.

[2] - رحموني محمد، آليات تعويض الأضرار البيئية في التشريع الجزائري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجيستر في القانون العام، تخصص قانون البيئة، جامعة محمد لمين دباغين، سطيف 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، السنة الجامعية 2015 – 2016، ص 78.

[3] - سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، في الالتزامات، المجلد الثاني، في الفعل الضار والمسؤولية المدنية، القسم الأول – في الأحكام العامة، الطبعة الخامسة، منشورات مكتبة صادر، 1988، مصر، ص 567

[4] - محمد إبراهيم دسوقي، تقدير التعويض بين الخطأ والضرر، مؤسسة الثقافة الجامعية للطبع والنشر والتوزيع، الإسكندرية، مصر، بدون سنة نشر، ص 308.

الخطأ – في نطاقه العقدي – يتأذى في عدم تنفيذ المدين لالتزامه فإن التعويض يكون بالوفاء بها[1].

والتعويض العيني هو إعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر، وهذا النوع هو الأفضل، متى كان ممكنا، لأنه يعني محوا أكبر قدر ممكن من الضرر وإعادة المضرور إلى الحالة نفسها التي كان عليها قبل وقوع الضرر.

وفي حال كانت أضرار التلوث ناتجة عن تهاون أو تقصير في أخذ الإحتياطات اللازمة أو عدم مراعاة القوانين واللوائح المعمول بها فإن الحكم بالتنفيذ العيني يكون وجوبيا على القاضي متى كان ذلك ممكنا وطالب به الدائن، كذلك يمكن للقاضي الحكم بالتنفيذ العيني في حال كانت عمليات التلوث ناجمة عن استعمال تعسفي للحقوق، وأساس الوجوبية عدم مشروعية السلوك الذي سبب الضرر، والتعويض إن كان ممكنا فهو يبقى محصورا في نطاق الضرر الذي يصيب الأموال[2].

ويمكن القول أن التعويض العيني يكاد يكون مستحيلا خصوصا إذا تعلق الأمر بإتلاف موارد بيئية غير قابلة للتجديد، فتلك الأضرار التي تصيب الفصائل الحيوانية والنباتية نتيجة إلقاء المواد السامة أو تدفق المواد البترولية في البحار، وكذلك انقراض العديد من أنواع الغابات بسبب الحرائق التي تؤدي بعد ذلك إلى ظهور أنواع نباتية متسممة من جراء الحرائق والتلوث البيئي، فكل هذه العوامل تؤدي إلى صعوبة عودة النبات الأصلي إلى وضعه هذا وإلى الاستقرار، كذلك الأضرار الناتجة عن التجارب النووية التي لا زالت آثارها إلى يومنا هذا رغم ما تم اتخاذه من إجراءات، فكيف يمكن للقاضي أن يحكم بالتعويض العيني أمام جسامة هذه الأضرار ونطاقها الممتد زمانا ومكانا، لذلك فإن القضاء يتجه في الغالب إلى التعويض بمقابل[3].

[1] - حسين عامر، عبد الرحيم عامر، المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، دار المعارف، مصر، الطبعة الثانية 1979، ص 527.

[2] - أحمد خالد الناصر، المرجع السابق، ص 140.

[3] - مقاني فريد، المرجع السابق، ص 169.

ولقد نص قانون 03 – 10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة في المادة 102 منه بإرجاع الأماكن إلى حالتها الأصلية في أجل تحدده المحكمة كما نجد إشارة أخرى لمفهوم إعادة الحال إلى ما كان عليه في المادة 25 [1] من نفس القانون.

إضافة إلى المواد 46[2]، 85[3] و86[4] من نفس القانون من خلال قراءة هذه النصوص نجد أن هذه الأخيرة عقوبات تكميلية تأمر بها المحكمة بعد الحبس أو الغرامة المالية وأن أغلبها متعلقة بالتلوث الناتج عن ممارسة الأنشطة الصناعية فحسب.

لكن قد يستحيل ذلك في حالة زوال عنصر طبيعي كالقضاء على فصيلة حيوانية أو نباتية وحالة ضعف التمويل وحتى حالة المصلحة العامة كالقضاء على منشاة تمثل أهمية اقتصادية واجتماعية[5].

وإذا كان من شأن التنفيذ العيني المساس بمبدأ الفصل بين السلطات كأن ترخص السلطة التنفيذية بإدارة مصنع إلا أنه أحدث ضررا بالجيران ففي هذه الحالة لا تستطيع السلطة القضائية، أن تحكم بغلق المصنع كتعويض عيني للجيران لأنه يعد بمثابة اعتداء على

---

[1] - تنص المادة 25 على:
" عندما تنجم عن استغلال منشأة غير واردة في قائمة المنشات المصنفة أخطار أو أضرار تمس بالمصالح المذكورة في المادة 18 أعلاه وبناء على تقارير من مصالح البيئة يعذر الوالي المستغل ويحدد له أجلا لإتخاذ التدابير الضرورية لإزالة الأخطار أو الأضرار المثبتة
إذا لم يمتثل المستغل في الأجل المحدد يوقف سير المنشأة إلى حين تنفيذ الشروط المفروضة مع اتخاذ التدابير المؤقتة الضرورية بما فيها التي تضمن دفع مستحقات المستخدمين مهما كان نوعها ".

[2] - تنص المادة 46 على: " عندما تكون الإنبعاثات الملوثة للجو تشكل تهديدا للأشخاص والبيئة أو الأملاك يتعين على المتسببين فيها اتخاذ التدابير الضرورية لإزالتها أو تقليصها
يجب على الوحدات الصناعية اتخاذ كل التدابير اللازمة للتقليص أو الكف عن استعمال المواد المتسببة في إفقار طبقة الأوزون "

[3] - تنص المادة 85 على: " في حالة الحكم بالعقوبات المنصوص عليها في المادة 84 أعلاه يحدد القاضي الأجل الذي ينبغي أن تنجز فيه الأشغال وأعمال التهيئة المنصوص عليها في التنظيم
وزيادة على ذلك يمكن القاضي الأمر بتنفيذ الأشغال وأعمال التهيئة على نفقة المحكوم عليه وعند الإقتضاء يمكنه الأمر بمنع استعمال المنشآت أو أي عقار أو منقول أخر يكون مصدرا للتلوث الجوي وذلك حتى إتمام إنجاز الأشغال والترميمات اللازمة
إذا لم تكن هناك ضرورة للقيام بالأشغال أو أعمال التهيئة يمكن القاضي تحديد أجل للمحكوم عليه للامتثال إلى الالتزامات الناتجة عن التنظيم المذكور "

[4] - تنص المادة 86 على: " في حالة عدم احترام الأجل المنصوص عليه في المادة 85 أعلاه يجوز للمحكمة أن تأمر بغرامة من خمسة آلاف دينار إلى عشرة ألاف دينار وغرامة تهديدية لا يقل مبلغها عن ألف دينار عن كل يوم تأخير
ويمكنها أيضا الأمر بحظر استعمال المنشآت المتسببة في التلوث إلى حين إنجاز الأشغال وأعمال التهيئة أو تنفيذ الإلتزامات المنصوص عليها "

[5] - سليماني الياقوت، نفس المرجع، ص 381.

اختصاص السلطة التنفيذية ولذلك يقتصر حكمها بالتعويض فقط إلا في حالة ما إذا لم يحصل المصنع على الترخيص أو أنه تجاوز حدود الترخيص الممنوح له.

ونجد أن القضاء الفرنسي أعطى للمضرور إلى جانب حقه في المطالبة بالتعويض العيني حقه في طلب وقف الأنشطة غير المشروعة التي تلحق به الضرر مما أذى لانقسام الفقه الفرنسي لفريقين يرى أن التعويض العيني هو الأصل وهو ما يجب أن يحكم به القاضي وفريق آخر يرى ترك الأمر للقاضي لاختيار الوسيلة المناسبة لجبر الضرر حيث أن الهدف من التعويض هو إعادة الحال إلى ما كان عليه " إعادة الوسط البيئي لما كان عليه قبل تضرره " ويجب الإشارة هنا إلى أن هناك وسائل تستهدف الأنشطة غير المشروعة وهناك وسائل وقائية وأيضا هناك وسائل تهدف إلى إزالة الضرر وأيضا وسائل تهدف إلى إزالة مصدر الضرر وتعتبر وقف الأنشطة غير المشروعة المضرة بالبيئة من صور الوقاية وليس محو للضرر الناتج عن ممارسة النشاط حيث أن وقف النشاط لا يعد تعويض عن الضرر ولكن الهدف من تفادي وقوع الضرر في المستقبل.

ونجد أنه وبموجب المادة 18 من اتفاقية لوجانو في 1993 أعطى الحق للتجمعات المتخصصة في المحافظة على البيئة للمطالبة القضائية بوقف الأنشطة غير المشروعة التي تشكل تهديدا للبيئة أو الطلب من القاضي بأمر صاحب المنشأة باتخاذ التدابير اللازمة لمنع تكرار وقوع الضرر[1].

وباستقراء كيفيات تجسيد التعويض العيني فهو يتجلى من خلال اعتماد آليتين نستعرضهما طي الفرعين الآتيين:

الفرع الأول:

آلية إعادة الحال إلى ما كان عليه

لقد نصت أحكام القانون المدني الجزائري بأن أصل التعويض أن يكون تعويضا نقديا لكن كاستثناء إذا طالب المضرور بالتعويض العيني وكان ذلك ممكنا جاز للقاضي أن يحكم به وهو ما نصت عليه المادة 132[2] من القانون المدني ومنه نستنتج أن الأصل في

[1] - إيناس مرسى محمد السنطاوي، عادل عبد الهادي عبد الله، التعويض عن الضرر البيئي، مقال منشور بيومية الدراسات والبحوث البيئية، جامعة مدينة السادات، سنة 2018، مصر، ص 141.

[2] - تنص المادة 132 على:

التعويض أن يكون تعويضا نقديا في حين يكون التعويض عن طريق إعادة الحال إلى ما كانت عليه استثناءا بشرط أن يكون ذلك ممكنا، وقد نصت العديد من القوانين الوطنية والمواثيق الدولية على هذا المبدأ في إطار التعويض عن الأضرار البيئية.

ففي التشريع الفرنسي نجد أن العديد من القوانين قد تضمنت هذا المبدأ وأدرجته في إطار التعويض عن الأضرار البيئية والتي نذكر منها على سبيل المثال قانون النفايات الصادر في 1975/07/15 والذي نصت المادة 24 منه على إمكانية أن تأمر المحكمة في بعض الحالات المخالفة لإعادة الحال إلى ما كانت عليه بالنسبة للنفايات غير المعالجة كما نذكر قانون المخلفات الصادر في 1985/07/15 والذي أعطى للقاضي سلطة الحكم على وجه الإلزام لإعادة الحال إلى ما كانت عليه بالنسبة للمواقع والأماكن المتضررة جراء استعمال المخلفات[1]

أما بخصوص التشريع الجزائري نجد أن العديد من النصوص قد تبنت مبدأ إعادة الحال إلى ما كنت عليه فبدءا من قانون حماية البيئة 10/03 الذي نصت المادة 100 فقرة 03 منه على أنه: " يمكن للقاضي في حالة رمي أو إفراغ أو ترك تسربات في المياه السطحية .... " أن يفرض على المحكوم عليه إصلاح الوسط المائي وهو ما تبنته أيضا المادتين 102 و105 من نفس القانون[2]

الفرع الثاني:

وقف العمل غير المشروع

إن وقف الأنشطة غير المشروعة كصورة من صور التعويض تعتبر وقائية بالنسبة للمستقبل وليس محو الضرر الحادث بسبب هذا النشاط بل هو يمنع وقوع أضرار جديدة بالمستقبل ومثال ذلك عندما يقوم أحد المصانع بإلقاء مواد سامة في مياه مستعملة فإن هذا المصنع يصبح ملزما بعدم تكرار هذا الفعل الضار مصدر التلوث إلا أن مجال المسؤولية

" يعين القاضي طريقة التعويض تبعا للظروف ويصح أن يكون التعويض مقسطا كما يصح أن يكون إيرادا مرتبا ويجوز في هاتين الحالتين إلزام المدين بأن يقدر تأمينا

ويقدر التعويض بالنقد على أنه يجوز للقاضي تبعا للظروف وبناء على طلب المضرور أن يأمر بإعادة الحالة على ما كانت عليه أو أن يحكم وذلك على سبيل التعويض بأداء بعض الإعانات تتصل بالفعل غير المشروع "

[1] - شتوي حكيم، بلعبيد نصيرة، شتوي حكيم، بلعبيد نصيرة، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق قواعد المسؤولية المدنية، مقال منشور في مجلة المعيار، المجلد 09، العدد 02، 2018، ص 34

[2] - شتوي حكيم، بلعبيد نصيرة، نفس المرجع، ص 35

الميدانية والتعويض عنها لا يتصور أن يكون هناك تعويض إلا عن الضرر وهذا هو معنى المسؤولية، وبناءا عليه فإن وقف النشاط غير المشروع يكون أجنبيا عن المسؤولية المدنية بقواعدها الخاصة [1]

المطلب الثاني:

التعويض النقدي

التعويض النقدي هو التزام المسئول عن الضرر البيئي بدفع مبلغ نقدي للمضرور جراء ما لحقه من أضرار، ويتم الحكم بالتعويض النقدي في نطاق أضرار البيئة البحرية عندما يستحيل عليها الحكم بالتعويض العيني أي إعادة الحال لما كان عليه، كما أن في معظم الأحيان يستحيل إعادة الحال إلى ما كان عليه وإلى أصلها، كما حصل في فرنسا عندما قام مستثمر في قلع الحصى فأتلف بفعله مكانا نادرا لتكاثر الأسماك فهذا الاعتداء أصاب مصدرا من مصادر الطبيعة وهذا النوع من الضرر أصاب البيئة ذاتها فمسألة استحقاق التعويض لجهة أو جهاز خاص يقوم بدفع هذه التعويضات في الحد من التلوث والأضرار وإصلاح وإزالة هذه الأضرار من المياه البحرية... [2]

وفي هذا الشأن نستعرض قيمة التعويض المالي من خلال الملحق 04 المرفق والذي استفادت منه الدولة الجزائرية جراء التلوث البحري الذي لحق شاطئ العربي بن مهيدي بولاية سكيكدة الناجم عن جنوح الباخرة الإيطالية فالبيرونا بتاريخ 2003/01/31 والمقدر بـ 01 مليون دولار أمريكي استنادا لأحكام قانون البيئة الملغى[3] الساري المفعول حينها، طي المادة 53[4] منه والذي شمل تكاليف:

1. عملية تنظيف الشاطئ من المواد البترولية والشوائب العالقة به
2. إعادة الشاطئ إلى حالته الطبيعية
3. تخزين معالجة كافة المواد الصلبة الملوثة بالمواد البترولية

---

[1] - حبيب بلقنيشي، فاطمة الزهراء حاج شعيب، المرجع السابق، ص 188

[2] - جفلة عبد العزيز المضاحكة، المرجع السابق، ص 83.

[3] - القانون رقم 83 – 03 المؤرخ في 1983/02/05 يتعلق بحماية البيئة، العدد 06، السنة العشرون، المؤرخة في 1983/02/08، ص 380.

[4] - تنص المادة 53 فقرة 02 على:

" .... وإذا ظل هذا الإيعاز بلا جدوى أو لم يسفر عن النتائج المنتظرة في الأجل المحدد يمكن للدولة أن تأمر تلقائيا في حالة الاستعجال، بتنفيذ الإجراءات اللازمة على نفقة صاحب الناقلة أو تحصل مبلغ التكلفة منه "

4. الخسارة المترتبة على النشاط السياحي
5. قيمة الثروة الطبيعية للشريط الساحلي المتضرر

والتعويض النقدي يعد تعويضا احتياطيا بمعنى أنه لا يتم اللجوء إليه إلا عندما يكون التعويض العيني غير ممكن سواء كانت هناك عقبات تقف مانعا أمام إعادة الحال إلى ما كان عليه أو نفقات التعويض العيني تكون باهظة ويكون بذلك تقدير الضرر البيئي لإعادة تأهيل الثروة الطبيعية التي تلوثت أو أهدرت بمعنى أن التعويض النقدي يقوم على قدر قيمة الضرر الحاصل للبيئة أو العنصر البيئي وبتكلفة معقولة لإعادة الحال على ما كان عليه للبيئة ككل أو للعنصر البيئي المصاب أو إلى حالة قريبة قدر الإمكان للحالة التي كان عليها قبل حدوث الضرر ويدخل في الحسبان تلك التكلفة المبالغ فيها.

غير أن هذا التعويض لم يأخذ في اعتباره أن العناصر والثروات الطبيعية يجب أن تقدر في ضوء وظائفها البيئية وهي معطيات طبيعية خاصة جدا يصعب تقديرها نقدا لذلك تم إعداد جداول قانونية تحدد قيمة مشتركة للعناصر الطبيعية بصفة جزافية ويتم حسابها وفقا لمعطيات علمية يقوم بها المختصون في المجال البيئي[1].

ننوه هنا إلى أن تقدير قيمة الضرر تكون يوم النطق بالحكم سواء في عناصره المكونة أو قيمته النقدية لأنه في الفترة ما بين وقوع الفعل الضار وصدور الحكم القضائي يتغير سعر النقد الذي يقدر به التعويض أو يتغير معدل التعويض الذي قدره القانون ويراعى ذلك حتى في حالات الطعن للدرجة التالية من درجات التقاضي فيعاد النظر في مبلغ التعويض إذا كان تقييم قضاة الدرجة الأولى غير مناسب[2].

ويرى البعض أن البيئة ليس لها أي قيمة تجارية بما في ذلك الفصائل الحيوانية والنباتية، وهذا بالنظر إلى أهميتها، وعلى ضوء هذا نجد أنه حقيقة لا يمكن تقييم العناصر المكونة للبيئة الاقتصادية، والتي لا يمكن تقييمها بثمن ماليا، بحيث أنها تعتبر قيمة ثمينة ونفيسة جدا، مما يوحي باستحالة القول بسهولة التقدير المالي لما يصاب منها بأضرار، حيث أنه لا يمكن قبول مبلغ مالي مهما كانت قيمته أن يحل محل فصيلة حيوانية انقرضت

[1] - أمينة ريحاني، الضرر البيئي كأساس لقيام المسؤولية الإدارية في التشريع الجزائري، مقال منشور بمجلة العلوم القانونية والسياسية، عدد 15، جانفي 2017، جامعة الشهيد حمه لخضر، الوادي، الجزائر، ص 337

[2] - أمينة ريحاني، المرجع نفسه، ص 337.

أو تعرضت للتلف، وهنا يشير البعض إلى أن الأموال البيئية بالرغم من كونها غير قابلة للتملك الخاص، إلا أنها تخضع إلى حماية قانونية تدل على أن لها أهمية اقتصادية ومالية[1]

وأهم أنماط التعويض النقدي نجد ما تقدمه صناديق التعويض عن الضرر البيئي وكذا التأمين والتي نبينها من خلال الفرعين الآتي بيانهما:

الفرع الأول:

صناديق التعويض عن الضرر البيئي

بغرض تحقيق تغطية فعالة للتعويض عن الأضرار البيئية خاصة في الحالات التي يصعب فيها التعرف على المسئول محدث الضرر أو لتجاوز التعويضات قدرات المسئول المالية أو لصعوبة التقاضي كتعقد إجراءات الدعوى تم استحداث آلية قانونية أخرى تتمثل في صناديق التعويضات التي لا تتدخل إلا بصفة تكميلية أو احتياطية لكل من نظام المسؤولية المدنية والتأمين[2].

هي عبارة عن نظام يتولى عمليات تامين ضد الأخطار التي لا تقبلها عادة شركات التامين أو تلك التي ترى الحكومة مزاولتها بنفسها ومن ثمة فصناديق التعويض تعتبر مكملا لقواعد المسؤولية المدنية أو التأمين، وليس بديلا عنها وتعتبر تجسيدا لمبدأ الملوث الدافع تتمتع بالشخصية المعنوية، ويتم تمويل هذه الصناديق بطرق مختلفة فبعضها يمول فقط من، وتقوم مقام المدين في التعويض كل من يشارك كما يكون مسؤول اشتراكات تحصل من المنشآت التي تسبب نوعا خاص من التلوث في تمويل هذا النشاط سواء بمواد وسيطة للإنتاج او بخدمات أولية ...[3]

أولا/ الصناديق التعويضية على المستوى الدولي:

لقد انعقد تحت رعاية المنظمة الدولية البحرية ببروكسل وفي نفس السنة التي أبرمت فيها اتفاقية بروكسل مؤتمر دولي لدراسة مدى إمكانية إنشاء صندوق دولي للتعويض من

---

[1] - شتوي حكيم، بلعبيد نصيرة، المرجع السابق، ص 38

[2] - لطروش حفصة، التعويض عن الضرر البيئي، مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر، ميدان الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، كلية الحقوق والعلوم السياسية، السنة الجامعية 2018 – 2019، ص 62.

[3] - قزادري زهيرة، المسؤولية المدنية التقصيرية عن الأضرار البيئية، مداخلة بالمحور الثالث من أشغال ملتقى وطني حول مستقبل المسؤولية في مستجدات التشريعات الحديثة، يوم 2020/01/28، مسطرة إجرائية، الجزء الأول، جامعة امحمد بوقرة – بومرداس، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون الخاص ص 396.

أجل إصلاح الأضرار البيئية التي عجزت الوسائل التقليدية عن تغطيتها وإصلاحها ومما جاء في هذا المؤتمر هو تأكيده على أن اتفاقية 1969[1] تقوم بحماية كاملة للضحايا في كل الأحوال، وانتهى هذا المؤتمر بإصدار قرار حول ضرورة إنشاء صندوق ثم بدأ التحضير لهذا المؤتمر الذي دعت إليه، المنظمة الدولية بعد ارتفاع أصوات المؤتمرين منادية بضرورة إقامة مسؤولية المالك على أساس موضوعي مطلق مشتركة مع مسؤولية مصالح البضاعة على شكل صندوق[2].

على غرار ذلك انعقد مؤتمر بروكسل الخاص بإنشاء الصندوق الدولي للضمان F.I.P.O.L بموجب اتفاقية بروكسل المبرمة في 1971/12/18[3] وتهدف هذه الاتفاقية إلى استخدام حصيلة هذا الصندوق في تغطية التكاليف الخاصة بتنظيف وإزالة آثار التلوث البترولي والتعويض عن أضراره حيث نصت المادة الرابعة من الاتفاقية بأنه:

" على الصندوق أن يدفع التعويض لأي شخص أصيب بضرر ناتج عن التلوث ولا يستطيع أن يحصل على تعويض كامل ومناسب بمقتضى اتفاقية 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية، ويدخل في ذلك تكاليف التدابير المعقولة التي اتخذت لخفض الحد الأدنى"

إن مجال وهدف الصندوق الدولي للتعويض هو تقديم التعويض عن أضرار التلوث إلى المدى الذي تكون فيه الحماية القانونية في اتفاقية بروكسل غير كافية أو غير ملائمة....[4]

[1] - الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبيب تلوث زيتي المعتمدة ببروكسل في 29 نوفمبر 1969 وبروتوكولها المبرم بلندن في 1973/11/02 والمصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 11 – 246 المؤرخ في 2011/07/10، ج. ر عدد 45، المؤرخة في 2011/08/14.

[2] - بوفلجة عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 279 و280

[3] - صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 74 – 55 المؤرخ في 1974/05/13 المتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي لتعويض الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة، ج.ر عدد 45 المؤرخة في 1974/06/04.

[4] - بوفلجة عبد الرحمان، نفس المرجع، ص 280

ثانيا/ الصناديق التعويضية على المستوى الوطني:

- الصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث:

أنشأ بموجب قانون المالية لسنة 1992[1]، حيث سمي " الصندوق الوطني للبيئة " وقد حددت كيفيات عمله من خلال المرسوم التنفيذي رقم 98 - 147[2]، والمعدل بدوره ليعاد تسميته بالصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث[3].

وتشمل إيرادات هذا الصندوق من نواتج الرسوم المطبقة على النشاطات الملوثة والخطرة السالف ذكرها، كما تشمل الغرامات المفروضة على المخالفات المتعلقة بالتشريع والتنظيم البيئي، الهبات والوصايا الدولية، والتعويضات الناتجة عن حوادث التلوث العارضة، والناتجة عن تفريغ مواد كيماوية خطيرة في البحر، وضمان الأملاك المائية والمياه الجوفية العامة، والقروض الممنوحة للصندوق الموجهة لتمويل عمليات مكافحة التلوث، والتخصيصات الخاصة لميزانية الدولة، وكذا كل المساهمات أو المصادر الأخرى[4].

- الصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية:

استكمالا للأسلوب التحفيزي المتنوع الذي اعتمد لإعادة توجيه النشاطات الملوثة من الشريط الساحلي إلى المناطق الداخلية من السهوب والصحراء، نص قانون الساحل على إنشاء الصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية حيث خصصت إيرادات الصندوق من الرسوم النوعية المحددة بموجب القوانين المالية من حاصل الغرامات المحصلة بعنوان المخالفات لقانون حماية الساحل والمناطق الشاطئية، والتعويضات بعنوان النفقات الناتجة عن مكافحة التلوث المفاجئ الناتج عن تسرب مواد كيماوية خطيرة في

[1] - المادة 189 من القانون رقم 91 – 25 المؤرخ في 1991/12/18، المتضمن قانون المالية لسنة 1992، ج.ر عدد 65 المؤرخة في:1991/12/18.

[2] - المرسوم التنفيذي 98 – 147 المؤرخ في 1998/05/13 المتضمن كيفية تسيير حساب التخصيص المتعلق بالصندوق الوطني للبيئة، ج. ر عدد 31 لسنة 1998 المعدل بموجب المرسوم التنفيذي رقم 01 – 408 المؤرخ في:2001/12/13 المتعلق بالصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث، ج.ر عدد 78 لسنة 2001.

[3] - فيصل بوخالفة، أنماط ووسائل التعويض عن الضرر البيئي، مقال منشور بمجلة القانون العقاري والبيئة، المجلد 07، العدد 13، جوان 2019، ص 33.

[4] - فيصل بوخالفة، المرجع نفسه، ص 33.

البحر، والهبات والوصايا والتخصيصات المحتملة في ميزانية الدولة، وكل المساهمات والموارد الأخرى[1].

وما يمكن ملاحظته على هذه الصناديق أن إيراداتها غير موجهة لمكافحة التلوث بالكامل، هذا بالإضافة إلى ضعف مواردها نظرا لعدم اكتمال الإطار القانوني للجباية في الجزائر، ولعدم شفافية أوجه الإنفاق نتيجة عدم خضوعها للمراقبة وعليه، فإنه لا بد من إعادة تنظيم الصناديق وتطويرها، بما يفتح لها مجالا للتدخل التكميلي حتى تضمن حماية فعالة وتغطية كاملة لأضرار التلوث البيئي في الحالة التي تعجز فيها قواعد المسؤولية المدنية عن استيعاب هذه الأضرار وكذلك الحال بالنسبة للتأمين[2].

الفرع الثاني:

التأمين ودوره في تغطية الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية

إن العلاقة بين التأمين والمسؤولية تشمل كافة أوجه الحياة ومهما تكن المسؤولية التقصيرية أو عقدية فإن التأمين يصلح كحافز ضمني أو صريح لتوسيع المسؤولية المدنية وبالتالي المساهمة في توسع دائم لحق الضحية في التعويض وهو ما يتفق مع رغبات الرأي العام وشعوره المعاصر[3].

وبقيام المسؤولية المدنية البيئية يتحقق ردع السلوك الغير اجتماعي وتكفل حقوق الأفراد، ليأتي بعدها دور التأمين ضد مخاطر التلوث وينزل منزلة التنفيذ لهذه المسؤولية، وهو المنحى الذي أخذت به جل الأنظمة الحديثة لضمان تعويض الأضرار البيئية بمعرفة شركات التأمين أو الصناديق الخاصة ومن أبرز الوظائف التي يضطلع بتحقيقها التأمين هو بث الطمأنينة في نفوس المؤمنين عن طريق كفالة تعويض الأضرار البيئية أو المساهمة في التخفيف من وطأتها وبمعرفة شركات التأمين بالنظر إلى المزايا الكثيرة التي يشكلها التأمين عن المسؤولية بالنسبة لأصحاب المشروعات الملوثة والمتضررين من التلوث والوسط

[1] - ميلود قايش، النظام القانوني للتعويض عن الأضرار البيئية - صناديق التعويض نموذجا-، مقال منشور بمجلة الأكاديمية للدراسات الإجتماعية والإنسانية، جامعة حسيبة بن بوعلي الشلف، الجزائر، العدد 19، جانفي 2018، ص 139.

[2] - ميلود قايش، المرجع نفسه، ص 139.

[3] - الحاج أحمد بابا عمي، الجمع بين تعويض المسؤولية المدنية وتعويض التأمين، الطبعة الأولى، 2014، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ص 36.

البيئي بشكل عام، تطرح فكرة التأمين الإجباري باعتماد معايير كفيلة بتحديد الأنشطة الخاضعة للتأمين[1].

ومجموعة الأسس الفنية التي يمكن من خلالها تقدير الأخطار وعلى أساسها يتم تقدير مبلغ التأمين هي:

- قيام المؤمن بتجميع عدد كبير من المخاطر وتجميع عدد كبير من المؤمن لهم ثم القيام بتحصيل أقساط التأمين منهم فيتحقق التعاون بينهم ثم يوضع هذا التعاون موضوع التطبيق العملي وذلك بإجراء المقاصة بين المخاطر تمهيدا لتوزيع آثارها السيئة التي تصيب بعض المؤمن لهم على المجموع الكلي للمؤمنً لهم.

ومما يعاب على هذا الأساس أنه لا يتم التأمين على المخاطر الحديثة التي تتميز بعدم انتشارها لأنه لا تسمح بتطبيق قانون الأعداد الكبيرة الذي يشترط لإعماله أن يجري على عدد كبير من الحالات، وخاصة أن طبيعة أخطار التلوث يصعب تجميعها في مجموعة واحدة وهذا بالتالي بكل تأكيد لا يحقق رغبة المشروعات الملوثة ،

- معرفة فرص تحقق الأخطار وهذا يتم عن طريق الإحصاء، فكلما كانت الإحصاءات التي يجريها المؤمن دقيقة كلما كانت النتائج قريبة للحقيقة إلا أن أخطار التلوث وإن كانت قابلة فنيا لحساب فرص تحققهاً إلا أن المشكلة في هذا الإطار تتمثل في وجود صعوبات متعلقة بالحدود الزمنية للتغطية التأمينية.

- أن تكون الأخطار المؤمن عليها تقع موزعة أو متفرقة أي تصيب عدد محدد من المؤمن لهم وهذا لا يمكن تحققه في الأضرار البيئية المحضة[2].

ويعرف التأمين وفقا لنص المادة 619 من القانون المدني الجزائري بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن أن يؤدي للمؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغ من المال أو إيراد أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقيق الخطر المبين بالعقد مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن.

[1] - فيصل بوخالفة، نفس المرجع، ص 29.

[2] - عبد العزيز فتحي العلواني، تعويض الأضرار البيئية وفق النظام العام للملكة العربية السعودية الصادر عام 1422 هـ - دراسة تحليلية -، مقال منشور في مجلة جيل حقوق الإنسان، العام السابع، مركز جيل البحث العلمي، طرابلس، لبنان، العدد 39، ديسمبر 2020، ص 38 و39.

و يعتبر التأمين عن الأخطار الناجمة عن التلوث البيئي في وثيقة التأمين مثل انبعاث أو صدور أو خروج أو تسرب أي ملوثات سواء كانت في صورة صلبة أو سائلة أو غازية أو حرارية أو مواد مثيرة للحساسية أو ملوثات بصورة مباشرة من موقع المؤمن عليه في أو على الأرض أو الجو أو أية مجاري أو مسطحات مائية بشرط أن تكون هاته الأخيرة متسببة في أضرار البيئة ويعتبر التسرب مفاجئا أو متدرجا من موقع المؤمن عليه حادثة تلوث واحدة.

ويعتبر التأمين ضد خطر التلوث متصلا بصفة مباشرة أو غير مباشرة بأنواع التأمين والمؤمن مسؤول عن كافة الأضرار الناشئة عن خطأ المؤمن له غير المتعمد سواء كان يسيرا أو جسيما.

ولا تعتبر أخطار التلوث صعبة فنيا تغطيتها إنما الصعوبة تكمن في حجم التعويضات المترتبة.

وخلاصة الأمر ان أخطار التلوث تستجيب للأسس الفنية للتأمين وان كانت بحاجة لتطويع وتطوير لهاته الشروط لتحقيق تلائم بهذا النوع من الأخطار و لخطورة التلوث البيئي من المستحب أن يكون التأمين عنه إجباري[1]

وعليه فإن التأمين من المسؤولية ضد أخطار التلوث البحري يحقق كذلك منفعة مزدوجة لكل من محدثي الضرر والمضرور على حد سواء، من خلال استطاعة المضرور من الحصول على حقه من شخص مليء وهي شركة التأمين وكذلك فإن التأمين يحقق لمحدثي الضرر منفعة عامة من وجود شخص قادر على إزالة الضرر ودفع نفقات التعويض.[2]

ومن الأمثلة على التأمين، التأمين التبادلي باتفاق توفالوب وهو اتفاق ودي بين ملاك الناقلات بشأن المسؤولية عن التلوث بالنفط، وهو اتفاق بين مجهزي البواخر البترولية وقد أبرم هذا الاتفاق في لندن عام 1969 م بين 07 من أكبر ملاك ناقلات النفط، وذلك من أجل إنشاء صندوق لتعويض أضرار التلوث بالنفط وقد دخل اتفاق توفالوب حيز التنفيذ في عام 1969 وحتى عام 1975 م، وقد نص اتفاق توفالوب على أن تخضع لأحكامه أي منشأة

[1] - قازي ثاني إسرى، دلال يزيد، المرجع السابق، ص 836.
[2] - أحمد خالد الناصر، المرجع السابق، ص 94.

أو أداة بحرية من أي نوع كانت مصممة لنقل الزيت سائبا كبضاعة ولم يكن يعوض بموجب الاتفاق إلا الدول، ففي حال التلوث بالنفط يلتزم مجهز ناقلة النفط المسببة للتلوث متى كان منضما إلى الاتفاق أو الإتحاد بدفع تعويضات للحكومات دون الأفراد عن النفقات اللازمة بتنظيف السواحل إلا أنه في عام 1972 أصبح يستفيد من التعويض جميع المتضررين من التلوث من النفط سواء دول أم أفراد.[1]

[1] - أحمد خالد الناصر، نفس المرجع، ص95.

خاتمة

خاتمة:

خلاصة لدراستنا لموضوعنا البحثي الموسوم بالمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية من خلال فصلين تناولنا فيهما مخاطر تلوث البيئة البحرية وكذا أساس المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية وبالتعمق في دراسة عناصرها خلصنا إلى النتائج والتوصيات الآتي بيانها:

01 – النتائـــج:

1. أن قيام المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بصورتها العقدية محدودة النطاق بشأن بعض الإلتزامات المفروضة على السفن الراسية بنطاق المؤسسات المينائية فقط، إذ لا يتصور قيامها أو حتى أن تكون هناك عقود مبرمة بشأن حركة الملاحة البحرية خارج ذلك، وهو ما يسري على مصادر التلوث البحري الأخرى البرية والبحرية إلا فيما عدا المشاريع التي تمنح ولها مخاطر على البيئة البحرية ويتم تضمين دفاتر شروطها بنودا تلزم المتعاقد بذلك.
2. أن المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية ممكن إثباتها في صورتها التقصيرية والناجمة عن الخطأ الراجع إلى عدم الإلتزام بالمبادئ القانونية المنصوص عليها بالمادة 03 من قانون حماية البيئة المستدامة 03 – 10.
3. ومن حيث أن الصورة المثلى والمتاحة لقيام المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية تتجلى في المسؤولية التقصيرية، فإن ما خلصنا إليه هو صعوبة إقامة علاقة سببية بين الخطأ والضرر البيئيين لتميز الضرر البحري بالطابع الإنتشاري ولا محدود والماس بعدة عناصر حيوانية ونباتية والوسط المائي حد ذاته، ناهيك عن تعدد مصادره بمقابل أن عبئ الإثبات في المواد المدنية ملقى عاتق المدعي المتضرر ومنه إحتمالية التملص من تحمل التبعات المتصلة بصور التعويض المختلفة التي قد يحكم بها.
4. من خلال دراستنا للموضوع أيضا خلصنا إلى أن مخطط تل بحر المعتمد عليه في المنظومة التشريعية بالجزائر وباعتباره يحدد الإجراءات العملية للتدخل إزاء التلوثات البحرية وكذا كيفية تقدير التعويض واستحقاقه قاصر على تحصيلها الفوري

على حساب المتسبب في ذلك وهو الأمر الذي يشمل التعويض بكافة صوره، من حيث إلزام المتسبب في حالات مسجلة سابقة بتوقيع تعهدات كتابية فقط.

5. كذلك ومن ضمن النتائج المتوصل إليها أن المشرع الجزائري لم يغطي جميع الجوانب المبينة لقيام المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بشكل يتيح لقاضي الموضوع وكذا أطراف الدعوى سيما المتضرر المدعي المسار الإجرائي الواجب اتباعه، وإنما جعلها مشمولة بباقي الإجراءات ذات الصلة بالضرر البيئي، على الرغم من الخصوصية التي تتميز بها دعاوى التلوث البحري بحكم التداخل والتعدد في الأسباب المؤدية إلى ذلك.
6. كذلك من بين ما خلصنا إليه أن التشريعات المتصلة بالمجال البيئي في الجزائر ارتكزت على ما تعلق بالوقائع المجرمة والمترتب عنها مساءلات جزائية ودعاوى عمومية دون تغطية الضرر البيئي ذو الطابع المدني.
7. كذلك استنتجنا أن الصناديق التعويضية قاصرة على تغطية الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية ويبقى تدخلها لجبرها محدودا ولاحقا يتطلب مجالا زمنيا قد يتعذر معه إستدراك الوضع والذي يتطلب السرعة في التدخل بغية الإحتواء قبل كل شيء بالنظر لخصائص المواد الملوثة سريعة التمدد والإنتشار.

أما عن التوصيات التي نرى أن نسديها في ختام دراستنا لهذا الموضوع، فتفصيلها كالأتي:

02 – التوصيات:

1. تعزيز الترسانة التشريعية بالجزائر ذات الصلة بالمجال البيئي بوضع تدابير وأجهزة كفيلة لضمان الوقاية الإستباقية للبيئة البحرية لاستحالة جبر الأضرار التي قد تلحقها، سيما انقراض كلي لبعض الفصائل الحيوانية والنباتية بها، لذا يبقى تعزيز الجانب الوقائي أفضل وسيلة لضمان ذلك

2. أما بشأن المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية فنرى بأن يتم إعتماد نظرية الخطأ المطلق بخصوصها دون الرجوع إلى مسبباته بحكم صعوبة الإثبات الملقاة على عاتق المدعي.

3. ومن حيث صعوبة تقدير الضرر، نرى بأن يتم تمكين المتدخلين الأوائل من الوسائل التقنية التي تمكنهم من التقييم الحقيقي لها، مع إقحام بعض مستخدمي القطاعات المتخصصة على غرار ضباط مراقبة الموانئ إلى جانب مفتشو البيئة.
4. دعم الجمعيات البيئية الناشطة والتي مكنها المشرع الجزائري وكذا التشريع المقارن من التقاضي بكل ما يتعلق بالإضرار بالبيئة البحرية، من حيث أن إثبات الضرر وتقديره وبداية احتوائه يتطلب خبرة مهنية ومعدات ووسائل تحتاج إلى تكاليف ضخمة لتغطيتها وهو ما ليس متاحا لدى هاته الجمعيات التي يعتبر موردها المالي مقتصرا على الإعانات العمومية المحدودة جدا، وبالتالي يستحيل واقعا أن تباشر حقها في التقاضي للدفاع عن البيئة.
5. إعادة النظر في التنظيم المتعلق بصناديق التعويض البيئية، بحيث يفترض تدخلها الأولي لمرافقة باقي الهيئات المتدخلة بالمخططات الاستعجالية تل بحر بغية الإحتواء ثم جبر الأضرار والتي تحتاج مبالغ مالية جد معتبرة يتعذر حتى تقييمها بالعملة الوطنية وإنما بالعملة الصعبة على غرار حادثة الباخرة الجانحة بشواطئ العربي بن مهيدي – فالبيرونا –
6. نرى أيضا أن يتم سن قوانين تلزم قطاعات الطاقة والمناجم المتسبب الرئيسي في تلويث البيئة البحرية باعتماد التكنولوجيا الحديثة بتخصيص أغلفة مالية ضمن موازناتها لتطوير بناها التحتية والقاعدية لمركباتها، لأن مكنة فرض رسوم ومنحها تراخيص بمقابل مالي تسمح لها بالصب المباشر لمخلفاتها السائلة من شأنها الإضرار الجسيم بالبيئة البحرية دونما مسائلتها لا جزائيا ولا مدنيا على الرغم من تحقق الضرر البيئي وبيان المتسبب في ذلك.
7. أيضا وفي سياق متصل بمصادر التلوث فإنه لابد أن يتم إلزام المديريات التنفيذية على غرار مديريات الموارد المائية وكذا الجماعات المحلية القاعدية بالنسبة للبلديات والولايات ويضاف إليها مؤسسات التسيير الإمتيازي بشأن الديوان الوطني للتطهير لتخصيص أغلفة مالية وتسجيل عمليات لمباشرة مشاريع الربط بمحطات

الرفع والتطهير لمنع أي صب مباشر لمياه الصرف الصحي بالوسط البحري مع إمكانية مقاضاتها عن ذلك وفقا لقواعد الإختصاص.

8. نرى أيضا أن رفع الدعاوى البيئية بسبب التلوث البحري لابد أن يتم بداية أمام القضاء الإستعجالي مع إضافة مواد بمضمون قانون الإجراءات المدنية والإدارية استثناءا بحكم الخصائص التي تميز عناصر البيئة البحرية للحكم مباشرة بتسديد مبالغ مالية وإيداع ضمانات تمكن من الإحتواء والتدارك الأولي للضرر البيئي البحري بالرغم من اتصال ذلك بموضوع الدعوى الذي لا يختص بالنظر فيه القضاء الإستعجالي.

وفي الختام وإن كانت القواعد التي تحكم المسؤولية المدنية الحالية قاصرة عن استيفاء حقوق المتضررين من تلوث البيئة البحرية، سيما والملكية العامة لها، فذلك سيؤدي حتما إلى التسبب في المزيد من الأضرار بمقابل تملص المتسببين منها في كل مرة، ما يدفعنا إلى التساؤل بشأن الصورة الفضلى المناسبة للتدخل إزاء هاته الحالات وماهية الإجراءات الواجب إعمالها على ضوء الترسانة التشريعية السارية المفعول لضمان ذلك ؟.

الملاحق

République Algérienne Démocratique et Populaire

MINISTERE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'ENVIRONNEMENT

Note relative aux pollutions marines accidentelles « Tel Bahr »

الملحق رقم 01

Septembre 2001

CONTENU

Introduction

Les menaces de la pollution marine par les hydrocarbures

Cadre juridique et institutionnel de la lutte contre les pollutions marines en Méditerranée

Organisation de la lutte contre les pollutions marines accidentelles en Algérie

Conclusion

Annexes : textes réglementaires relatifs aux pollutions marines accidentelles

Introduction

La mer Méditerranée et les vingt (20) pays qui la bordent sont confrontés à de fortes pressions dont la plupart résultent d'un surpeuplement des régions littorales et d'activités humaines liées à un développement incontrôlé et accéléré.

En effet, le long du littoral algérien (1200 km) sur une bande d'une cinquantaine de km de profondeur réside plus de 43% de la population . Si la densité nationale moyenne de la population est de 12,2 hab/km^2, celle de la population littorale atteint les 281 hab/km^2.

En outre, des quantités excessives d'eaux usées non traitées et de substances toxiques sont rejetées en permanence dans cette mer semi-fermée qui ne peut absorber des polluants sans subir de préjudices. On relève la présence de métaux lourds dans les eaux marines côtières. Les niveaux de contamination du sédiment superficiel par ces métaux montrent que les zones à risque existent notamment dans les baies d'Arzew, d'Alger, de Béjaia et de Skikda ainsi que dans les enceintes portuaires.

Le pétrole et les hydrocarbures aromatiques font partie également des contaminants qui menacent le plus le milieu marin .

Les menaces de la pollution marine par les hydrocarbures

La pollution des mers peut avoir de diverses origines (tellurique, immersions en mer, etc...) mais elle provient également des transports et des activités maritimes. On estime à quelque **600.000 tonnes** les quantités d'hydrocarbures qui sont rejetées dans les océans chaque année par suite d'opérations normales liées à l'exploitation des navires, d'accidents et de rejets illicites .

La mer Méditerranée enregistre un important trafic maritime, et notamment le transport des hydrocarbures. Sur les **300 millions** de tonnes de pétrole qui transitent annuellement par la Méditerranée, **100 millions** passent à proximité des rivages Algériens.

Les ports pétroliers Algériens (Skikda, Béjaia, Arzew, Bethioua) assurent le chargement de quelque **50 millions** de tonnes de pétrole par an. Ces chargements sont accompagnés de pertes inévitables, estimées à prés de **10.000 tonnes.**

Quant aux déversements délibérés des eaux de cale et de ballast au large des côtes, ils occasionnent des quantités de pétrole introduites dans le milieu marin, évaluées à environ de **12 000 t/an,** auxquels il conviendrait d'ajouter les déversements accidentels . En effet, durant la période de 1997 à 1999, on enregistre dans la région Méditerranéenne **151 accidents maritimes** ayant donné lieu à des déversements d'hydrocarbures .

La pollution par les hydrocarbures constitue donc une menace sérieuse pour l'environnement en Algérie. Les pertes et les fuites qui s'accumulent ainsi que les risques encourus d'un déversement accidentel, sont autant de facteurs qui constituent une menace écologique sérieuse (atteinte aux ressources biologiques, dégradation de la qualité des rivages, notamment balnéaires).

D'autant plus que les caractères physique et physico-chimique des côtes algériennes ne favorisent pas l'élimination naturelle (biodégradation) des hydrocarbures.

Cette situation à risque fait peser sur la santé humaine, l'économie et l'écologie, elle suscite de vives préoccupations.

ANNEXE N°4: ETAT D'AVANCEMENT DE RACCORDEMENT DE POINTS DE REJET EN MER 2020

Wilaya	Commune	Agglomeration	Point de rejet	Etat de point de	Station d'epuration	Station d'epuration en		Plages autorisées à la baignade 2019	Plages autorisées à la baignade 2020	plages polluées	Actions à réaliser
						EQ/Hab	m^3/j				
SKIKDA	**SKIKDA**	Stora	14	12 Raccordés	STEP SKIKDA			9	9	1	le deversoir dorage Store nessecite
	FIL -FILA	Larbi Ben M'hidi	1	/		STEP FIL FILA		4	4	1 (sur 300 ML)	STEP Groupement deFIL -FILA
		FIL-FILA	5	/		153 000	22 000,00	3	3	1	
	COLLO	Collo	1	/				3	3	1	STEP Groupement
	KERKERA	KERKERA	1	/				1	1		
	BEN AZZOUZ	kef Fatma	1	/				1	1		STEP Groupement de bekkouche
	MARSA	MARSA	1	/				3	3	1	

الملحق رقم 02

الجمهوريـــة الجزائريـــة الديمقراطيـــة الشعبيـــة
REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

وزارة تهيئة الإقليم و البيئـــة
مفتشية البيئة لولاية سكيكـــدة

رقم : 72 و .م. ب /2003

MINISTERE DE L'AMENAGEMENT DU
TERRITOIRE ET DE L'ENVIRONNEMENT

INSPECTION DE L'ENVIRONNEMENT
DE LA WILAYA DE SKIKDA
N° ……/w I.E/2003

TRES URGENT

15 فيفري 2003

والـــي ولايـــة سكيكـــدة
إلـــى
السيـد وزيـر تهيئـة الإقليـم و البيئـة

الموضوع : ف/ي محضر إجتماع اللجنة الولائية تل البحر .

بناءا على جلسة العمل التي إنعقدت بمقر ولاية سكيكدة بتاريخ 2003/02/13 ، يشرفني أن أوافيكم ضمن هذا الإرسال بنسخة من محضر إجتماع هذه الجلسة و التي برمجت تحت إشراف السيد وزير تهيئة الإقليم و البيئة ، و بحضور أعضاء اللجنة الولائية تل البحر و التي تمحورت حول مجريات سير العمليات التي تسهر على تنفيذها ومتابعتها السلطات المحلية للولاية في إطار تنفيد المخطط الولائي تل/بحر من خلال قيادة العمليات البرية وقيادة العمليات البحرية وهذا جراء العواصف الهوجاء التي تسببت في جنوح ثلاثة بواخر ناقلة للبترول بشواطئ العربي بن مهيدي .

الوالـــي
جمال الدين صالحي

الملحق رقم 03

الجمهوريـــة الجزائريـــة الديمقراطيـــة الشعبيـــة
REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DE L'AMENAGEMENT DU
TERRITOIRE ET DE L'ENVIRONNEMENT

INSPECTION DE L'ENVIRONNEMENT

DE LA WILAYA DE SKIKDA
N° ……../w I.E/2003

وزارة تهيئة الإقليـم و البيئـــة
مفتشية البيئة لولاية سكيكـــدة

رقـم : 73 و .م.ب /2003

15 فيفري 2003

محضـــر إجتماع

عام ألفين و ثلاثة و في الثالث عشرمن شهر فيفري انعقد اجتماع بمقر ولاية سكيكدة للجنة الوطنية تل/بحر تحت إشراف السيد وزير تهيئة الإقليم و البيئة و رئيس اللجنة الوطنية تل/بحر و بحضور أعضاء اللجنة الولائية تل/بحر و رئيسها السيد والي ولاية سكيكدة ، أين أطلع السيد الوزير على مجريات سير العمليات التي تسهر على تنفيذها و متابعتها السلطات المحلية للولاية في اطار تنفيذ المخطط الولائي تل/بحر من خلال قيادة العمليات البرية و قيادة العمليات البحرية و هذا جراء العواصف الهوجاء التي تسببت في جنوح ثلاثة بواخر ناقلة للبترول بشواطئ العربي بن مهيدي .

الحـــاضـــرون :

- السيد وزير تهيئة الإقليم و البيئة
- السيد السيد والي ولاية سكيكدة .
- السيد الأمين العام لوزارة تهيئة الإقليم و البيئة
- السيد أودينة عبد الحميد .
- السيد نوري الطيب .
- السيد رئيس المجلس الشعبي الولائي .
- السيد قائد مجموعة الدرك الوطني للولاية
- السيد عميد الشرطة محافظ الأمن الولائي
- السيد قائد الأمن العسكري
- السيد الأمين العام للولاية .
- السيد مفتش البيئة للولاية
- السيد رئيس دائرة سكيكدة .
- السيد رئيس المجلس الشعبي لبلدية سكيكدة
- السيد رئيس المجلس الشعبي لبلدية فلفلة .
- السيد قائد حراس السواحل .
- السيد مدير الحماية المدنية .
- السيد مدير النقل .
- السيد مدير المواصلات .

- السيد مدير الصيد البحري .
- السيد مدير المناجم و الصناعة .
- السيد مدير الأشغال العمومية .
- السيد المدير العام للمؤسسة المينائية لسكيكدة EPS .
- السيد المدير العام لمؤسسة تسيير المنطقة الصناعية EGZIK.
- السيد مدير مركب تكرير البترول .
- السيد المدير الجهوي لنقل المواد البترولية بالأنابيب .
- السيد مدير مركب إنتاج المواد البلاستيكية .
- السيد مدير مركب تمييع الغاز .
- الصحافة .
- التلفزيون .

بعد الإستماع لعرض حال مفصل ودقيق عن الوضعية الحالية لهذه البواخر والتطور الايجابي الذي أحرزته العملية من خلال إعادة إيحار باخرتين (كايمار القبرصية،وفالبرونا الايطالية) وهذا بفضل المشاورات التي نسقها بكل دقة وجدية السيد وزير تهيئة الاقليم والبيئة رئيس اللجنة الوطنية تل/بحر مع كل أعضاء اللجنة الولائية الفاعلين ميدانيا أين أتخذت عدة قرارات عملية وحاسمة بالنسبة للوضع الحالي للبواخر خاصة منها اليانس سبيريت التي ما زالت جاثمة بشاطئ العربي بن مهيدي بلدية سكيكدة ،وتتجلى هذه القرارات في ما يلي:

1- بعد الاتفاق بالإجماع وتقدير الأخطار المحدقة بشواطئ الولاية ، أتخذ قرار بالترخيص للباخرة فالبرونا الإيطالية بمغادرة المياه الاقليمية للولاية نظرا لأخطار التلوث التي يمكن أن تتسبب فيها مرة ثانية و هذا بعد تقديمها الإلتزامات الكتابية الضرورية للمؤسسة المينائية لسكيكدة بدفع مستحقات الخدمات التي قدمت لها من طرف هذه الأخيرة ، و مستحقات عمليات تنظيف الشواطئ من جراء بقايا البترول التي تسببت فيه هذه الباخرة .
2- الشروع الفوري و اللامشروط في عملية تفريغ شحونات الوقود الموجودة على متن الباخرة أليانس سبيريت بإستعمال البارجة الإيطالية منقوليا ، و إذا تطلب الأمر عند تدهور الأحوال الجوية إستعمال بارجة نفطال لضمان عملية تفريغ دون إنقطاع 24/24 سا بغية الإنتهاء من إسترجاع 1591 طن من الوقود الموجودة على متنها .
3- إجبار مالك الباخرة أليانس سبيريت و شركة الإتقاد سميتاك على العمل دون إنقطاع 24/ 24 سا لأجل إبعاد كل أشكال التلوث على شواطئ الولاية .
4- أمام إمكانية إنقسام البلخرة أليانس سبيريت على إثر الشقوق التي تعرضت لها و إستحالة سحبها ، تعد عملية تفريغها من الوقود من أولوية الأولويات و لايجب أن تتوقف مهما كانت الظروف .
5- تعبئة و وضع في حالة إستنفار كل الشركات البتروكيميائية و شركات الأشغال العمومية الحائزة على وسائل و إمكانيات الدعم و التي يمكن تسخيرها عند الضرورة ، ووضع في حالة إستنفار قصوى كل الهيئات الولائية و السلطات المحلية المعنية بالشريط الساحلي ، على أن تبقى في أهبة الإستعداد و قابلة للإتصال بها في كل وقت .
6- وضع حزام أمني أمام الباخرة مع تحويل حركة المرور الخاصة بالطريق الولائي 18 ، و تحسيس المواطنيين الموجودين في المنطقة و إعلامهم بخطر الإنفجار الذي يمكن أن يحدث على إثر تواجد الباخرة في المنطقة .
7- مراسلة مالك الباخرة رسميا عن طريق اللجنة الولائية تل بحر لإفادته بوضع حاويات البترول الفارغة و حثه على أخذ كل التدابير اللازمة في ما يتعلق بخطر الإنفجارات .

8- أمام خطر إنقسام الباخرة أليانس سبيريت قبل تفريغها كليا من الوقود ، يتعين على اللجنة الولائية تل البحر مراسلة رسميا كل البلديات الساحلية التي يمكن لها أن تتعرض إلى خطر التلوث بالمواد البترولية خاصة منها البلديات الشرقية للولاية التي تتعرض إلى أغلب التيارات البحرية (سكيكدة ، فلفلة ، جندل ، بن عزوز ، المرسى) من أجل تسخير كل الوسائل المادية و البشرية للتدخل إذا ما تطلب الأمر .

9- مراسلة رسميا مركب تكرير البترول لإستقبال المواد الرملية الملوثة ببقايا البترول الناتجة عن عملية تنظيف الشاطئ كونها حائزة على مركز تخزين النفايات الصلبة الملوثة بالبترول .

10- وضع حيز التنفيذ تنظيم الإسعافات الولائي حتى إنتهاء عمليات التدخل الخاصة بالمخطط الولائي تل البحر .

11- تحضير ملف خاص بالمتابعات القضائية عند الضرورة من طرف البلدية و مفتشية البيئة .

12- تعديل القرار الوزاري المؤرخ في 2002/02/06 المتعلق بإنشاء و تحديد طرق عمل اللجنة الولائية تل البحر ، لأجل إضافة عضو في اللجنة الولائية تل البحر من أجهزة القضاء .

و بعد مراجعة كل النقاط السالفة الذكر من طرف السيد وزير تهيئة الإقليم و البيئة و رئيس اللجنة الوطنية تل البحر ، و حثه بإصرار كل الأعضاء الفاعلين في تنفيذ العمليات المتعلقة بجنوح البواخر من خلال السيد الوالي رئيس اللجنة الولائية تل البحر لولاية سكيكدة على متابعة التنسيق و العمل تفاديا لحدوث أي تلوث ، تقرر التوجه إلى عين المكان أين تتم العمليات تنظيف الشاطئ و عمليات تفريغ الباخرة ، لترفع جلسة العمل على الساعة الواحدة و النصف زوالا .

والي ولاية سكيكدة
رئيس اللجنة الولائية تل البحر

جمال الدين صالحي

الجمهوريـــة الجزائريـــة الديمقراطيـــة الشعبيـــة
EPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

وزارة تهيئة الإقليم و البيئـــة
مفتشية البيئة لولاية سكيكـدة

رقم : 173 و.م.ب /2003

INISTERE DE L'AMENAGEMENT DU
ERRITOIRE ET DE L'ENVIRONNEMENT

SPECTION DE L'ENVIRONNEMENT
LA WILAYA DE SKIKDA
... ... w I E/2003

20 فيفري 2003

مفتـــش البيئـــة

إلى السيد

المدير العام للمؤسسة المينائية سكيكدة

الموضوع: في إطار تنفيذ كل العمليات المتعلقة بإزالة التلوث الموجود على شاطئ العربي بن مهيدي على حساب الباخرة الإيطالية فالبرونا.

المرجع : قرار الإعذار رقم 114 مؤرخ في 2003/02/09 متعلق بإبعاد أي خطر قد يهدد سلامة سكيكدة.

طبقا للمادة 53 من قانون حماية البيئة 83/03 المؤرخ في 1983/02/05 و عملا بأحكام المادة الثالثة من القرار المذكور في المرجع أعلاه ، نظرا للأضرار التي ألحقت بشاطئ العربي بن مهيدي على طول 5 كلم بعرض 6 متر من جراء المواد البترولية التي رمت بها الباخرة الإطالية فالبرونا على إثر تقريعها الإعلان عن تلوث المياه الملوثة بهذه المواد حيث كان ذلك بعد إبدائها لكل الإستعدادات للتكفل بكل ما ينجر من نفقات هذه العملية .

يشرفني أن أطلب منكم التكفل و الشروع الفوري في عملية تنظيف الشاطئ من المواد البترولية و الشوائب العالقة به و إعادته إلى حالته الطبيعية و ذلك على حساب الباخرة الإطالية فالبرونا حيث يقدر ذلك تقريبا بمقارب واحد مليون دولار أمريكي متعلقة بعملية التنظيف ، جمع، نقل ، تخزين، وإعادة معالجة كل العملية الملوثة بالمواد البترولية وكذا الخسارة البيئية على النشاط السياحي و قيمة الثروة الطبيعية للشريط الساحلي المتضرر.

الملحق رقم 04

مفتش البيئة

الجمهوريـــة الجزائ يـــة الديمقراطيـــة الشعبيـــة

PUBLIQUE ALGERIENNE DEMOC RATIQUE ET POPULAIRE

IN RE DE L'AMENAGEMENT
T TOIRE ET DE L'ENVIRONNEMENT

وزار هيئة الإقليم و البيئة
م ية البيئة لولاية
سكيكدة

SI ON DE L'ENVIRONNEMENT
A WILAYA DE SKIKDA
...../W/I.E/2003 2003

A
Monsieur le Président Direc ur Général de
L'Entreprise Portuaire le Skikda

A/S ordre d'execution des travaux d'elimination de la pollution par les hydrocarbures générées par le bateau Valbruna au niveau de la plage L'Arbi Ben M'Hidi .

Référence : Arrête de mise en deumeure N° 114 du 09/02/2003 concernant la protection de la côte de Skikda contre touts dangers la menaçant .

En application de l'article 53 de la loi relative à la protection de l'environnement 03/83 du 05/02/1983, et en applica ion du contenu de l'article 3 de la mise en deumeure citée en référence, et compte tenu du préjudice causé par les rejets d'hydrocarbures à la plage de Ben M'Hidi ommune de Fil-Fila , à la suite de l'opération de déballastage éffectuée à même la pl ge , sur une longueur de 5 Km et une largeur de 6 m..

J'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir procéder au néttoiemment de la plage des résidus d'hydrocarbures et sa remi e en état , à charge de l'armateur du navire Valbruna de régler la facture de tous les frais engagés, concernant le nettoiemment , le ramassage , le transport , le stockage et la mise en décharge agréalisée classe I avec traitement de tous les déchets solides , ainsi que le préjudice manque à gagné ayant affecté l'activité touristique .

Ainsi vous voudrez bien procéder au recouvrement des frais engagés au titre de cette opération auprés du propriétaire au navire .

LE WALI

LE PRESIDENT DU COMITE TEL - BAHR DE WILAYA

والي

جمال الدين صالحي

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

ولاية سكيكدة
مفتشية البيئة

قرار رقم 114 مؤرخ في 2003.02.09
يتضمن توجيه إعذار لقائد الباخرة فالبرونا الإيطالية
الجانحة على مستوى شاطئ العربي بن مهيدي ببلدية سكيكدة

إن والي ولاية سكيكدة :

- بمقتضى الأمر رقم 155/66 المؤرخ في 1966/06/08 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية المعدل و المتمم.
- بمقتضى القانون رقم 03/83 المؤرخ في 1983/02/05 المتعلق بحماية البيئة .
- بمقتضى القانون رقم 09/84 المؤرخ في 1984/02/04 المتعلق بالتنظيم الإقليمي للبلاد .
- بمقتضى القانون رقم 08/90 المؤرخ في 1990/04/07 المتعلق بالبلدية .
- بمقتضى القانون رقم 09/90 المؤرخ في 1990/04/07 المتعلق بالولاية .
- بمقتضى القانون رقم 09/98 المؤرخ في 1998/08/19 المعدل و المتمم للقانون رقم 05/85 المؤرخ في 1985/02/16 المتعلق بحماية الصحة العمومية و ترقيتها .
- بمقتضى القانون رقم 05/98 المؤرخ في 1998/06/25 المعدل و المتمم للأمر رقم 80/76 المؤرخ في 1976/10/23 المتضمن القانون البحري .
- بمقتضى القانون رقم 02/02 المؤرخ في 2002/02/05 المتعلق بحماية الساحل و تثمينه .
- بمقتضى المرسوم رقم 373/83 المؤرخ في 1983/06/28 المحدد لصلاحيات الوالي في مجال الأمن و النظام العام .
- بمقتضى المرسوم رقم 279/94 المؤرخ في 1994/09/17 المتضمن تنظيم مكافحة التلوث البحري و إنشاء مخطط إستعجالي .
- بمقتضى القرار الوزاري المؤرخ في 2002/02/06 المتضمن تكوين لجنة تل/بحر الولائية و كيفية عملها .
- بناءا على القرار رقم 111 المؤرخ في 03/09/09 المتضمن إعطاء إشارة الإنطلاق لعملية تدخل وفق مخطط إستعجالي عرض المياه الإقليمية لشاطئ العربي بن مهيدي سكيكدة .
- بناءا على محضر إجتماع اللجنة الولائية تل/بحر رقم 61 المؤرخ في 2003/02/08 .

بإقتراح من السيد مفتش البيئة أمين اللجنة الولائية تل / بحر

يقـــــرر

المادة الأولى : يوجه إعذار لقائد الباخرة فالبرونا الإيطالية الجانحة على مستوى شاطئ العربي بن مهيدي ببلدية سكيكدة منذ تاريخ 2003/01/31 إثر رداءة الأحوال الجوية ، لإتخاذ الإجراءات اللازمة قصد إبعاد أي خطر قد يهدد سواحل ولاية سكيكدة .

الملحق رقم 05

المـــادة 02 : يجب على قائد الباخرة إتخاذ كل الإجراءات التـــي من شأنها ضمـــان حماية الشريـــط الساحلي للولاية في أقرب الآجال ، عن طريق القيام بكل العمليات التي تضمن ذلك خاصة منها إعادة الإبحار أو تفريغ و تنظيف حاويات البترول إذا ما تطلب الأمر ذلك.

المـــادة 03: في حالة عدم إستجابـــة قائد الباخرة إلى الإنشغالات المتعلقـــة بحماية الشريط الساحلي للولايـــة أو عدم القيـــام بالعمليات الضروريـــة التي تضمن ذلك، يحق للسلطـــات المحلية ، تطبيقـــا للقوانين المعمول بها في هذا الشأن ، أن تقوم بإنجـــاز هذه العمليات على حساب قائد الباخرة المعنية بالعملية .

المادة 04 : يكلف كل من السادة/ الأمين العام للولايـــة ، عميد الشرطـــة رئيس أمن الولاية ، قائـــد مجموعة الدرك الوطني ، قائد حراس السواحل ، مدير التنظيم و الشؤون العامة ، مفتش البيئة ، مدير الصحة و السكان ، مدير السياحة و الصناعة ، مدير الصيد البحري و الموارد الصيدية ، مدير الحماية المدنية ، مدير النقل ، مدير الأشغال العمومية ، مدير البريد و المواصلات ، الرئيس المدير العام للمؤسسة المينائية سكيكدة ، رئيس دائرة سكيكدة ، رئيس المجلس الشعبي لبلدية سكيكدة كل فيما يخصه بتنفيذ هذا القرار الذي يبلغ و ينشر في مدونة القرارات الإدارية للولاية .

الـــــوالـــــي

رئيس اللجنة الولائية تل / بحر

جمـــال الديـــن عـــالحـــي

قائمة المراجع

قائمة المصادر والمراجع:

المـــصادر:

الأوامـــــر:

1. أمر رقم 75 – 85 مؤرخ في 1975/09/26 يتضمن القانون المدني، ج. ر عدد 78 مؤرخة في 1975/09/30، ص 990.
2. أمر رقم 76 – 80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري، ج.ر 29 بتاريخ 1977/04/10
3. أمر 96 – 13 مؤرخ في 1996/07/15، يعدل ويتمم القانون رقم 83 – 17 المؤرخ في 1983/07/16 والمتضمن قانون المياه، ج.ر عدد 37 مؤرخة في 1996/07/16، ص 03.

القوانـــــين:

4. القانون رقم 83 – 03 المؤرخ في 1983/02/05 يتعلق بحماية البيئة، العدد 06، السنة العشرون، المؤرخة في 1983/02/08، ص 380
5. قانون رقم 83 – 17 يتضمن قانون المياه، مؤرخ في 1983/07/16، ج.ر عدد 30 مؤرخة في 1983/07/19، ص 1895.
6. القانون رقم 02 – 02 المؤرخ في 2002/02/05 يتعلق بحماية الساحل وتثمينه، ج.ر عدد 10 بتاريخ 2002/02/12
7. القانون 03 – 10 المؤرخ في 2003/07/19 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج.ر عدد 43 مؤرخة في 2003/07/20
8. قانون رقم 12 - 05 ممضي في 04 أوث 2005 يتعلق بالمياه، ج.ر عدد 60 مؤرخة في 04 سبتمبر 2005 ، ص 03
9. قانون 08 – 09 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ممضي في 2008/02/25، ج.ر عدد 21 مؤرخة في 2008/04/23، ص 03

المراســـــيم:

10. المرسوم رقم 63 – 403 المؤرخ في 1963/10/12 المحدد لإمتداد المياه الإقليمية، الجريدة الرسمية لقبل عام 1964
11. المرسوم رقم 74 – 55 المؤرخ في 1974/05/13 المتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي لتعويض الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة، ج.ر عدد 45 المؤرخة في 1974/06/04.
12. المرسوم الرئاسي 96 - 53 المؤرخ في 1996/01/22، ج.ر عدد 06 المؤرخة في 1996/01/24 والمصادق بموجبه على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.
13. المرسوم التنفيذي رقم 98 – 276 المؤرخ في 1998/09/12 يؤهل الموظفين لتمثيل الإدارة المكلفة بالبيئة أمام العدالة، ج.ر عدد 68 المؤرخة في 1998/09/13، ص 05
14. المرسوم الرئاسي رقم 04 – 344 المؤرخ في 2004/11/06 والمتضمن تأسيس منطقة متاخمة للبحر الإقليمي، ج.ر عدد 70 بتاريخ:2004/11/07
15. مرسوم تنفيذي رقم 06 – 141، مؤرخ في 2006/04/19، يضبط القيم القصوى للمصبات الصناعية السائلة، ج.ر عدد 26، مؤرخ في 2006/04/23، ص 04
16. مرسوم التنفيذي رقم 2006 – 161 مؤرخ في 2006/05/17 يعلن المنطقة الصناعية سكيكدة منطقة ذات أخطار كبرى، ج.ر عدد 33 المؤرخة في 2006/05/21، ص 04
17. المرسوم التنفيذي رقم 2008 – 327 المؤرخ في 2008/10/21 يتضمن إلزام ربابنة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطيرة سامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر، ج.ر عدد 61 المؤرخة في:2008/11/02، ص 05

18. المرسوم التنفيذي رقم 2010 – 31 المؤرخ في 2010/01/21، يحدد كيفيات توسيع حماية أعماق البحر في الساحل ويضبط النشاطات الصناعية في عرض البحر، ج.ر عدد 06 مؤرخة في 2010/01/24، ص 12

19. المرسوم التنفيذي رقم 10 – 259 المؤرخ في 2010/10/21 يتضمن تنظيم الإدارة المركزية لوزارة التهيئة العمرانية والبيئة، ج. ر عدد 64 المؤرخة في 2010/10/28، ص 06

20. المرسوم الرئاسي رقم 11 – 246 المؤرخ في 2011/07/10، ج. ر عدد 45، المؤرخة في 2011/08/14 والذي بموجبه تم المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبيب تلوث زيتي المعتمدة ببروكسل في 29 نوفمبر 1969 وبروتوكولها المبرم بلندن في 1973/11/02.

21. المرسوم التنفيذي رقم 12 – 03 المؤرخ في 2012/01/04 يحدد قائمة الفصائل النباتية غير المزروعة المحمية، ج.ر 03 بتاريخ 2012/01/18

22. المرسوم التنفيذي رقم 12 – 235 المؤرخ في 2012/05/24، يحدد قائمة الأصناف الحيوانية غير الآليفة المحمية، ج.ر 35، بتاريخ 2012/06/10

23. المرسوم التنفيذي رقم 14 – 264 المؤرخ في 22 سبتمبر 2014 المتعلق بتنظيم محاربة التلوثات البحرية وتأسيس المخططات الاستعجالية، ج.ر عدد 58 مؤرخة في 01 أكتوبر 2014 ، ص 09

المراجـــــع:

24. أحمد خالد الناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، دار الثقافة، عمان الطبعة الأولى 2010

25. آن لوفيقر – باليديه، البحار والمحيطات، إصدار لاروس الأطلس الصغير للبحار والمحيطات، كتاب مطبوع من طرف المجلة العربية، الرياض المملكة العربية السعودية، الطبعة الأولى 2015

26. ابتسام سعيد الملكاوي، جريمة تلويث البيئة، دراسة مقارنة، دار الثقافة، الطبعة الأولى، الإصدار الأول 2008
27. إيناس الخالدي، تلوث البحار النفطي الملاحي في القانون الدولي، دار الحامد للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى 2012 عمان، الأردن
28. بربارة عبد الرحمان، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، دار بغدادي للطباعة والنشر والتوزيع، الرويبة الجزائر، طبعة ثانية مزيدة 2009
29. الحاج أحمد بابا عمي، الجمع بين تعويض المسؤولية المدنية وتعويض التأمين، الطبعة الأولى، 2014، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان
30. حسين عامر، عبد الرحيم عامر، المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، دار المعارف، مصر، الطبعة الثانية 1979
31. حميدي فاطمة، واقع حماية البيئة في القانون الجزائري، النشرة البيئية، مجلد 21، العدد 01، مارس 2018، جامعة أسيوط، مصر
32. داود عبد الرزاق الباز، الأساس الدستوري لحماية البيئة من التلوث، دراسة تحليلية في إطار المفهوم القانوني للبيئة والتلوث، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر 2007، ص 02.
33. رياض صالح أبو العطا، حماية البيئة من منظور القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2009
34. سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، في الإلتزامات، المجلد الثاني، في الفعل الضار والمسؤولية المدنية، القسم الأول – في الأحكام العامة، الطبعة الخامسة، منشورات مكتبة صادر، 1988، مصر، ص 567
35. عبد الناصر زياد هياجنة، القانون البيئي، النظرية العامة للقانون البيئي مع شرح التشريعات البيئية، الطبعة الأولى 2012، الطبعة الثانية 2014، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن
36. عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 2006

37. علي عدنان الفيل، شرح التلوث البيئي في قوانين حماية البيئة العربية، دراسة مقارنة، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، مصر، الطبعة 01، 2013
38. محمد إبراهيم دسوقي، تقدير التعويض بين الخطأ والضرر، مؤسسة الثقافة الجامعية للطبع والنشر والتوزيع، الإسكندرية، مصر، بدون سنة نشر
39. ناديا ليتيم سعيد، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة، دار الحامد للنشر والتوزيع، 2016، عمان، الأردن
40. نبيلة إسماعيل رسلان، المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2007
41. ياسر محمد فاروق المنياوي، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2008

القواميس والمعاجم:

42. أحمد مختار عمر وآخرون، معجم اللغة العربية المعاصرة، المجلد 01، الطبعة 01، 2008، عالم الكتب، القاهرة، مصر
43. إبن منظور، لسان العرب، دار المعارف، القاهرة، مصر، بدون سنة نشر
44. صالح العلي الصالح، أمينة الشيخ سليمان الأحمد، المعجم الصافي في اللغة العربية، الرياض، المملكة العربية السعودية، 1981

الأطروحات:

45. بوفلجة عبد الرحمان، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية 2015 – 2016
46. زروالي سهام، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري الناجمة عن نقل البضائع الخطيرة، دراسة مقارنة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم القانونية والإدارية، تخصص قانون خاص، جامعة امحمد بوقرة بومرداس، كلية الحقوق بودواو، السنة الجامعية 2018 – 2019

47. عباد قادة، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، مذكرة لنيل شهادة مدرسة الدكتوراه في التخصص علوم قانونية وإدارية – الفرع: قانون وصحة، جامعة الجيلالي اليابس سيدي بلعباس، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2011 – 2012

48. واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، دراسة مقارنة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، السنة الجامعية 2009 – 2010

الرســـائل:

49. تيغلت فرحات كمال، المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري في المحروقات في ظل اتفاقية بروكسل عام 1966، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في القانون الخاص، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تاريخ المناقشة 2016/06/28

50. رحموني محمد، آليات تعويض الأضرار البيئية في التشريع الجزائري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجيستر في القانون العام، تخصص قانون البيئة، جامعة محمد لمين دباغين، سطيف 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، السنة الجامعية 2015 – 2016

51. جفلة عبد العزيز لمضاحكة، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية في دولة قطر، رسالة مقدمة استكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجيستر في القانون الخاص، جانفي 2020

52. خالد عبد العزيز، مبدأ الحيطة في المجال البيئي، مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون البيئة والعمران، جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2014 – 2015

53. سليمان علي ناصر السناني، محمد أمين الخرشة، جرائم الإعتداء على البيئة البحرية في التشريع الإماراتي، بحث مستل من رسالة ماجيستر في القانون العام

بعنوان الحماية الجنائية للبيئة البحرية في التشريع الإماراتي، مجلة جامعة العين للأعمال، 2020

54. كريمة بورحلي، التلوث البحري وتأثيره على البحارة، دراسة ميدانية بميناء الصيد بوديس جيجل، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجيستر في علم الإجتماع تخصص بيئة، السنة الجامعية 2009 – 2010

55. وليد عايد عوض الراشدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، دراسة مقارنة، جامعة الشرق الأوسط، كلية الحقوق، قسم قانون خاص، رسالة ماجيستر مقدمة استكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجيستر في القانون الخاص، 2012

56. وناسة جدي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في القانون تخصص قانون أعمال، جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، السنة الجامعية 2007 – 2008

57. مونية كرواط، المسؤولية البيئية عن التلوث النفطي الناتج عن السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع قانون البيئة والعمران، جامعة الجزائر 01، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2015 – 2016

مذكرات الماستر:

58. بن صديق فاطمة، الحماية القانونية للبيئة في التشريع الجزائري، مذكرة تخرج الماستر تخصص قانون عام معمق، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، قسم الحقوق، السنة الجامعية 2015 – 2016

59. بوغازي جهيد، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الجزائري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون البيئة والتنمية المستدامة، جامعة العربي بن مهيدي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، السنة الجامعية 2019 – 2020

60. لطروش حفصة، التعويض عن الضرر البيئي، مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر، ميدان الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، كلية الحقوق والعلوم السياسية، السنة الجامعية 2018 – 2019

المـــــقالات:

61. أحمد حميدها، احمد برادي، الحماية القانونية للبيئة المائية في التشريع الجزائري، مقال منشور بمجلة الإجتهاد للدراسات القانونية والإقتصادية، جامعة أمين العقال الحاج موسى أق أخموك لتامنغست، المجلد 09، العدد 01، السنة 2020

62. أمينة ريحاني، الضرر البيئي كأساس لقيام المسؤولية الإدارية في التشريع الجزائري، مقال منشور بمجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة الشهيد حمه لخضر، الوادي، الجزائر، عدد 15، جانفي 2017.

63. إيناس مرسى محمد السنطاوي، عادل عبد الهادي عبد الله، التعويض عن الضرر البيئي، مقال منشور بيومية الدراسات والبحوث البيئية، جامعة مدينة السادات، سنة 2018، مصر

64. بلمرابط سمية، حدوم كمال، انعكاس خصوصية التلوث البيئي في تحديد الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث، مقال منشور بمجلة الدراسات الحقوقية، المجلد 08، العدد 01، ماي 2021، جامعة الدكتور مولاي الطاهر سعيدة

65. بن عبد النبي فردوس، قتال جمال، المسؤولية التقصيرية عن تلوث البيئة، مقال منشور بمجلة الإجتهاد للدراسات القانونية والإقتصادية، جامعة تمنراست، الجزائر، المجلد 09، العدد 01، سنة 2020

66. حميدي فاطمة، واقع حماية البيئة في القانون الجزائري، النشرة البيئية، مجلد 21، العدد 01، مارس 2018، جامعة أسيوط، مصر

67. خالد بلجيلالي، المسؤولية المدنية – التقصيرية عن الأضرار البيئية، مقال منشور بمجلة الدراسات القانونية والسياسية، العدد 02 جوان 2015، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عمار ثليجي الأغواط

68. شتوي حكيم، بلعبيد نصيرة، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق قواعد المسؤولية المدنية، مقال منشور في مجلة المعيار، المجلد 09، العدد 02، 2018
69. عبدلي نزار، المسؤولية عن تلويث البيئة البحرية بالنفايات في الجزائر، مقال منشور مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، العدد 12، جانفي 2018
70. عبد العزيز فتحي العلواني، تعويض الأضرار البيئية وفق النظام العام للملكة العربية السعودية الصادر عام 1422 هـ - دراسة تحليلية -، مقال منشور في مجلة جيل حقوق الإنسان، العام السابع، العدد 39، ديسمبر 2020، مركز جيل البحث العلمي، طرابلس، لبنان
71. قويسم الحاج غولي، محمد محمد الأمين، التلوث البيئي البحري على ضوء القانون الدولي، مقال منشور بمجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، العدد 09، جوان 2017، جامعة ابن خلدون تيارت.
72. فاطمة الزهراء حاج شعيب، حبيب بلقنيشي، المسؤولية المدنية الناجمة عن التلوث البيئي، مقال منشور بمجلة الفقه القانوني والسياسي، المجلد 11، العدد 09، 2019، مخبر الدراسات القانونية بجامعة تيارت.
73. صافة خيرة، البيئة البحرية، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، جامعة ابن خلدون تيارت، المجلد 05، العدد 02
74. أسرة تحرير نشرة البيئة البحرية، التلوث البحري بالبلاستيك، المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية، العدد 105، سبتمبر 2015، الكويت.
75. مقاني فريد، حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري، حوليات جامعة الجزائر 01، العدد 33، الجزء الرابع، ديسمبر 2019
76. مقفولجي عبد العزيز، شروط قبول الدعوى، مقال منشور بمجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، العدد السادس
77. منصور نصر الدين، المبادئ العامة لقانون البيئة كآليات لتحقيق الأمن الإنساني في التشريع الجزائري، مقال منشور في مجلة الباحث في العلوم القانونية والسياسية، جامعة محمد الشريف مساعدية، سوق أهراس، العدد 02، جوان 2019

78. ميلود قايش، النظام القانوني للتعويض عن الأضرار البيئية - صناديق التعويض نموذجا-، مقال منشور بمجلة الأكاديمية للدراسات الإجتماعية والإنسانية، جامعة حسيبة بن بوعلي الشلف، الجزائر، العدد 19، جانفي 2018

الملتقيات:

79. قزادري زهيرة، المسؤولية المدنية التقصيرية عن الأضرار البيئية، مداخلة بالمحور الثالث من أشغال ملتقى وطني حول مستقبل المسؤولية في مستجدات التشريعات الحديثة، يوم 2020/01/28، مسطرة إجرائية، الجزء الأول، جامعة امحمد بوقرة – بومرداس، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون الخاص

المحاضرات:

80. أحمد الإسكندري، محاضرات في تلوث البيئة البحرية، الجزء الأول مفهوم ومصادر، جامعة الجزائر 01 بن عكنون، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2018 – 2019

81. صفو نرجس، حماية البيئة البحرية من التلوث، محاضرات ملقاة على طلبة السنة الأولى ماستر تخصص قانون البيئة، جامعة محمد لمين دباغين، سطيف 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الموسم الجامعي 2020 – 2021

المواقع الإلكترونية:

82. موقع العربي:

https://www.alaraby.co.uk/%D8%A7%D9%83%D8%AA%D8%B4%D8%A7%D9%81-%22%D9%82%D8%A7%D8%B1%D8%A9-%D8%AB%D8%A7%D9%85%D9%86%D8%A9%22-%D9%85%D9%86-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D9%8A%D9%83-%D9%81%D9%8A-

%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%AD%D9%8A%D8%B7-
%D8%A7%D9%84%D9%87%D8%A7%D8%AF%D8%A6

83. موقع:

https://ar.wikipedia.org/wiki/%D9%87%D8%A7%D9%86%D8
%B3_%D9%8A%D9%88%D9%86%D8%A7%D8%B3

84. موقع:

https://ar.vvikipedla.com/wiki/HNS_Convention

85. موقع وزارة البيئة الجزائرية:

https://www.me.gov.dz/a/?page_id=2834

86. موقع:

https://www.nature.com/srep/about

87. موقع منظمة الأمم المتحدة:

https://www.un.org/ar/sections/issues-depth/oceans-and-law-sea/

الفهرس

فهرس

مقدمة		02
الفصل الأول	مكافحة مخاطر تلوث البيئة البحرية	08
المبحث الأول	مفهوم البيئة البحرية والتلوث البحري	08
المطلب الأول	مفهوم البيئة البحرية	09
الفرع الأول	تعريف البيئة البحرية	09
	التعريف اللغوي	09
	التعريف الإصطلاحي	10
	التعريف القانوني	11
الفرع الثاني	أهمية حماية البيئة البحرية ونطاقها	12
أولا	أهمية حماية البيئة البحرية	12
ثانيا	نطاق حماية البيئة البحرية	14
المطلب الثاني	مفهوم تلوث البيئة البحرية	19
الفرع الأول	تعريف تلوث البيئة البحرية	19
	لغة	19
	اصطلاحا	20
	قانونا	21
الفرع الثاني	مصادر تلوث البيئة البحرية	22
المبحث الثاني	أساس المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية	27
المطلب الأول	المبادئ القانونية المنظمة لحماية البيئة البحرية	28
الفرع الأول	مبدأ الحيطة	29
الفرع الثاني	مبدأ الوقاية	30
الفرع الثالث	مبدأ الإعلام والمشاركة	31
المطلب الثاني	صور المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية	32
الفرع الأول	المسؤولية التقصيرية	32

الفرع الثاني	المسؤولية العقدية	36
الفصل الثاني	جزاء المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية	40
المبحث الأول	الجوانب الإجرائية لدعوى التعويض	44
المطلب الأول	صفة التقاضي	45
الفرع الأول	مفتشو البيئة	46
الفرع الثاني	الجمعيات البيئية	47
المطلب الثاني	المصلحة	48
الفرع الأول	مشروعية وقانونية المصلحة	50
الفرع الثاني	قيام وإحتمالية المصلحة	50
المبحث الثاني	تقدير التعويض عن أضرار تلوث البيئة البحرية	50
المطلب الأول	التعويض العيني	51
الفرع الأول	إعادة الحال على ما كان عليه	54
الفرع الثاني	وقف العمل غير المشروع	55
المطلب الثاني	التعويض النقدي	56
الفرع الأول	صناديق التعويض	58
الفرع الثاني	التأمين	61
	خاتمة	66
	الملاحق	70
	المراجع	72