

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



التعويض عن أضرار التلوث البحري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص : قانون النشاطات
البحرية والمينائية

تحت إشراف:
- أ/ عليمة بوصلح

من تقديم الطالب(ة):
- منال بوعبد الله
- هدى جديد

لجنة المناقشة :

| الصفة | الرتبة العلمية | الاسم و اللقب |
|---------------|----------------|---------------|
| رئيسا | أستاذ مساعد | عبد الله صافي |
| مشرفا و مقررا | أستاذ مساعد | عليمة بوصلح |
| مناقشا | أستاذ مساعد | حنان رميتة |

دورة جوان 2023

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

"وَقُلْ أَعْمَلُوا فَسَيَرَى اللَّهُ عَمَلَكُمْ وَرَسُولُهُ
وَالْمُؤْمِنُونَ وَسَتُرَدُّونَ إِلَىٰ عِلْمِ الْغَيْبِ وَالشَّهَادَةِ
فَيُنَبِّئُكُمْ بِمَا كُنْتُمْ تَعْمَلُونَ"

-التوبة 105-

شكر وتقدير.

الشكر لله عزوجل الذي أعاننا ووفقنا لإنجاز هذه المذكرة وخالص الشكر لوالدينا.

كما نخص بالشكر والتقدير أيضا للأستاذة المشرفة "بوصلاح عليمة" على ما قدمته لنا من نصائح وتوجيهات لإنجاز هذه المذكرة.

نتوجه بالشكر الجزيل لكل من قدم لنا يد العون في إتمام هذا العمل من:

- ضابط المؤسسة المينائية لولاية سكيكدة

"كرمز جمال".

- أمينة مكتبة المجلس القضائي لولاية سكيكدة.

إهداء

إلى أمي و أبي...

قرة عيني ... و طريقي إلى الجنة....

اللهم اعني على برهما و ارزقني
رضاهما، و أجزل لهما الخير و المغفرة

يا كريم يا ودود.

إلى إخوتي عبد العالي... حسام ...

ميساء... آية الرحمان.

- منال -

إهداء

أهدي هذه المذكرة

إلى والداي اللذان كانا بجانبني طيلة

مشواري الدراسي واللذان كانا

بالنسبة لي عاملا أساسيا في إنجاز

هذه المذكرة -حفظهما الله-

إلى إخوتي هزار وهاني -حفظهما الله-

-هدى-

قائمة المختصرات.

أولاً: باللغة العربية.

- ص: صفحة.
- ع: عدد.
- ط: طبعة
- د.س.ن: دون سنة نشر.
- ج.ر: جريدة رسمية.
-

ثانياً: باللغة الفرنسية.

.page :P

مقدمة

إن موضوع البيئة البحرية يعتبر من بين أهم المواضيع الحديثة في القانون الدولي بصفة عامة والقانون الداخلي بصفة خاصة. إذ تلعب البحار دوراً هاماً في حياة الإنسان حيث تعتبر من أهم طرق المواصلات بين مختلف بلدان العالم وقد بين الله تعالى في كتابه الكريم أهميتها وذلك في قوله تعالى: "وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حَبًا حَلِيَّةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاجِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ"¹.

كان الإنسان يعتبر البحار مكاناً طبيعياً لتخلص من فضلاته فنظراً لشساعة البحار وأبعادها اللامتناهية حملت على الاعتقاد بقدرتها غير المحدودة على التنظيف الذاتي. وعلى مر العصور والزمان تمكنت مياه البحر من احتواء مختلف الآثار السلبية للأنشطة الإنسانية، إلا أن التزايد المهول في عدد سكان العالم خلال العقود الأخيرة، وتزايد احتياجاتهم، وما واكبه من استخدام وسائل التكنولوجيا جد متطور لتوسيع الأنشطة الاقتصادية المرتبطة بالبحر، كان ذلك قد ترتب عنه مجموعة من الآثار الوخيمة، جعلت الإنسان يصطدم بمشكل فعلي هو مشكل التلوث البحري².

ففي ظل التطور زادت أهمية النظر في مشكلة التلوث البحري، الذي تم تعريفه في المادة 4/1 من قانون البحار³ كما يلي: "هو إدخال الإنسان في البيئة البحرية، بما في ذلك مصاب الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تنجم عنها أو يحتمل أن تنجم عنها آثار مؤذية، مثل الإضرار بالمواد الحية والحياة البحرية وتعريض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحر، الحط من قابلية مياه البحر للاستعمال، والإقلال من الإغراق".

أما المشرع الجزائري فعرفها من خلال نص المادة 04 فقرة 8 من القانون 10-03⁴ فنص على أنه: "التلوث هو كل تغيير مباشر أو غير مباشر للبيئة يتسبب فيه كل فعل يحدث أو قد يحدث وضعية مضرّة بالصحة وسلامة الإنسان والنبات والحيوان والهواء والجو والماء والأرض والممتلكات الجماعية والفردية".

كما نصت الفقرة 9 من القانون 10-03 السالف الذكر على "تلوث المياه: إدخال أيه مادة في الوسط المائي، من شأنها أن تغير الخصائص الفيزيائية و/أو البيولوجية للماء، وتسبب في

¹ الآية 14 من سورة النحل.

² محمد البزاز، حماية البيئة البحرية دراسة في القانون الدولي، ط1، منشأة المعارف، 2006، ص 1.

³ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الصادرة في 10/12/1982، دخلت حيز النفاذ في نوفمبر 1994.

⁴ قانون رقم 10-03، مؤرخ في 19/07/2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج ر، ع 43، المؤرخة في 20/07/2003.

مخاطر على صحة الإنسان، وتضر بالحيوانات والنباتات البرية والمائية وتمس بجمال المواقع، وتعرقل أي استعمال طبيعي آخر للمياه.

وأيضاً نجد المشرع الجزائري عرف التلوث البحري من خلال المادة 210 القانون البحري الجزائري¹ بأنه يعد تلويثاً بموجب هذا الأمر كل تلويث لوسط بحري حاصل عن طريق تسرب مباشر للمواد أو الطاقة وتؤدي إلى آثار ضارة"

وفي الواقع فقد تعددت مصادر تلوث البيئة البحرية، بتعدد الأنشطة الإنسانية فقد ينشأ هذا التلوث من جراء أنشطة تجرى في البر، أو في قاع البحار، أو في الجو، أو كنتيجة لإغراق النفايات أو التخلص منها في البحر. غير أنه أبرز مصدر لتلوث البيئة البحرية والأكثر انتشاراً هو استعمال البحر كوسيلة للنقل والتنقل بواسطة السفن. فأتثناء الملاحة البحرية إعتادت السفن أن تلجأ إلى التخلص من الفضلات ومياه الصرف الصحي والنفايات المضرّة والسلع الفاسدة في البحر، وأيضاً تنظيف صهاريجها في عرض البحر، وهو ما يشكل تلويثاً دائماً وخطيراً للبحار².

وتجدر الإشارة إلى أن تلوث البيئة البحرية بالمحروقات (الزيت)، نالت اهتمام الدول والمنظمات الدولية، والهيئات العلمية، ما لم تنله مشكلة أخرى من مشكلات التلوث. ويرجع السبب في ذلك، أن البحر لم يعد ينظر إليه على أنه طريق للنقل والمواصلات فقط بل ينظر إليه أيضاً باعتباره مخزناً هائلاً للثروات والموارد الطبيعية. فتلوث البيئة البحرية يعني تلوث الكرة الأرضية بأسرها، فالبحار والمحيطات تمثل النسبة الغالبة منها، فالبتترول يعتبر من أهم مصادر التلوث البحري، حيث أن حوالي 8 ملايين طن من البتترول يتسرب سنوياً إلى البحار والمحيطات من الناقلات وغيرها من السفن، إلى جانب ما يتسرب من عمليات التنقيب وأنابيب البتترول ومعامل التكرير وبعض الأنشطة الأخرى. والمجتمع الإنساني أيضاً بحاجة إلى البتترول (الزيت) باعتباره أكبر مصدر للطاقة، وهو في ذات الوقت في حاجة إلى بيئة نظيفة، بما تحويه من ثروات طبيعية، تمثل أحد الصور الهامة لجذب السياحة، وأحد أكبر مصادر الدخل القومي في العديد من الدول الساحلية والتوفيق بين هذين الاعتبارين المتناقضين يجد حله من وجهة نظر القانون الخاص في وضع قواعد لمنع من التلوث قبل حدوثه، ثم التعويض عن الأضرار في حالة حدوث³.

ومن الثابت أن ظواهر التلوث البحري والخصائص الطبيعية للبيئة تتجاهل الحدود المرسومة، إذ أن المشاكل التي تطرأ داخل الحدود الوطنية أو ما ورائها تتطلب حلاً موحداً، كما أن معالجة القضايا البيئية تقتضي التداخل المتبادل بين القانون الدولي العام والقانون الدولي

¹ الأمر 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن القانون البحري الجزائري، ج ر ، ع 29 المؤرخة في 10/04/1977 المعدل والمتمم.

² محمد السيد الفقي، المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2002، ص 5.

³ محمد السيد الفقي، نفس المرجع، ص 7.

الخاص. لذا فإن تعاطي قانون البحار مع هذه القضايا البيئية الناتجة عن التلوث البحري، يتطلب تجاوز ذلك الفصل التقليدي بين القانون الدولي العام والقوانين الوطنية، ويحتاج خلق تكامل بين القانون العام والقانون الخاص، ومد الجسور بين قانون البحار والقانون البحري.¹

ونظرا للأضرار الجسيمة التي يلحقها التلوث على البيئة البحرية فقد فرض المشرع جزاء مدني في حالة قيام مسؤولية المسؤول عن الضرر يتمثل في التعويض الذي يحتاج إلى نظام خاص ينسجم مع خصوصية البيئة البحرية بشكل يساهم في إصلاح الأضرار الناتجة عن التلوث البحري.

أهمية الدراسة:

تكمن أهمية دراسة الموضوع في:

- من الناحية النظرية التلوث البحري هو من المواضيع التي تعني العالم كله ، لأن تلويث البيئة البحرية لا يشمل منطقة معينة أو دولة ساحلية محددة بل تتأثر به جميع دول العالم، إلا أن الدراسات في مجال التعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري لم تلق اهتماما واسعا ومن هنا تكمن أهمية هذا البحث في بيان السبل القانونية المتاحة لإقامة المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية، على نحو يرفع الغموض وكذا بيان آليات جبر الضرر اللاحق بالوسط البحري، سواء على المستوى الدولي أو المحلي من خلال استحقاق التعويض المناسب من المتسبب في الضرر من خلال إقامة دعوى تعويض عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية أو اللجوء إلى أنظمة الضمان المالي.

ومما يزيد موضوع البحث أهمية خاصة هو أن المشرع الجزائري لم ينظم أحكام المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري، ومن هنا تبدو أهمية هذا البحث في أنه يفتح المجال للإسهامات والأفكار التي تؤسس لحماية فعالة للبيئة البحرية من خلال تغطية تعويضية تتجاوز المفهوم التقليدي للتعويض.

- من الناحية العملية نجد أن هذا الموضوع له قيمة عملية من خلال المطالبة القضائية التي تعكس بدورها مجموعة من الإشكالات تتعلق بتحديد الأشخاص الذين لهم الصفة والمصلحة للمطالبة بالتعويض، وعن رابطة السببية بين الفعل والضرر الناجم عنه، وعن سلطات القاضي في تقدير التعويض عن الضرر البحري.

¹ محمد البزاز، مرجع سابق، ص 6

دوافع اختيار الموضوع:

تعود دوافع اختيار الموضوع إلى أسباب ذاتية وأخرى موضوعية.

حيث تتمثل الأسباب الذاتية في:

- ميلنا الشديد إلى الموضوع محل الدراسة، كونه أيضا يخدم مسارنا الدراسي قانون النشاطات البحرية والمينائية وأيضا حينا للمعرفة واكتساب معلومات جديدة من هذا الجانب المعرفي والافتتاح بمدى أهمية موضوع الدراسة ومسايرته وما يترتب عنه من أضرار.

- موقع الجزائر المطل على البحر الأبيض المتوسط الذي يعد أكثر الأوساط المائية تلوثا، والتي انعكست سلبا عن البيئة الطبيعية.

- زيادة حالة الإضرار بالبيئة على المستوى المحلي والدولي.

أما الأسباب الموضوعية فتتمثل في:

إعطاء نظرة عامة عن موضوع التعويض عن أضرار التلوث البحري وإبعاد الغموض بتوضيح مختلف إشكالاته.

خطورة موضوع تلوث البيئة البحرية.

أهداف الدراسة:

تكمن أهداف هذا البحث الإحاطة بكافة الجوانب المختلفة للقواعد الخاصة بالتعويض عن أضرار التلوث البحري وهذا من حيث الأساس الذي تقوم عليه وأشكال التعويض وآليات التعويض ووسيلة الضرور في الحصول على تعويض عما لحقه من ضرر جراء التلوث البحري وأيضا مدى مساهمة كل من التأمين وصناديق التعويضات في تحمل عبئ الضرر البيئي عامة والحري خاصة أو التخفيف منه.

الدراسات السابقة:

لم تكن هذه الدراسة هي الوحيدة بل سبقتها العديد من الدراسات المشابهة لعنوان مذكرتنا والتي تناولت موضوع التلوث البحري بصفة عامة، وكانت بين أيدينا بعض الدراسات التي ترتبط بموضوعنا نذكر من بينها:

- عبد الرحمان بوفلجة، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، رسالة دكتوراه، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2016/2015. حيث تناول فيها

الأضرار من مسؤولية جنائية ومسؤولية مدنية لكن في مذكرتنا خصصت للمسؤولية من الناحية المدنية.

- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، رسالة دكتوراه، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2010/2009. فهو تناول في أطروحته الحماية بصفة عامة وخصص الباب الثاني الفصل الأول للتعويض أما مذكرتنا فهي متخصصة فقط بالتعويض.

صعوبات البحث.

لا يخلو البحث العلمي من الصعوبات، ومع ذلك فإن هذه الصعوبات لن تزيد الباحث إلا إصرارا وعزما على المضي قدما في عناصر هذا البحث، ويمكن اختصار هذه الصعوبات كالآتي:

- البحث في طبيعة الموضوع الذي يحتاج إلى مراجع كثيرة معاصرة كون أن الموضوع وعلى الرغم من قدمه إلا أنه متجدد وفي تطور مستمر يجب مواكبة هذا التطور باستمرار.

- قلة النصوص القانونية الوطنية.

- صعوبة تحديد فعل التلوث لأن تلوث البيئة البحرية لا يتم عادة بفعل واحد، وإنما يتم باشتراك عدة مصادر متنوعة ومتعددة لا يربط بينهما رابط لهذا لا يمكن تحديد سبب التلوث بصفة قطعية، الأمر الذي يصعب تحديد المسؤول وحتى إن حدد المسؤول فإنه في الكثير من الحالات يصعب إرجاع الحال إلى ما كان عليه.

- اتساع الموضوع وتشعبه بشكل يحول دون إمكانية التحكم فيه بشكل دقيق وواضح.

- قصر مدة البحث.

إشكالية الموضوع:

ومن هذا المنطلق تثار الإشكالية الرئيسية التالية:

ما مدى فعالية الأحكام المنظمة للتعويض عن أضرار التلوث البحري في ضمان جبر الأضرار اللاحقة بالمضروب؟

وتتفرع عن هذه الإشكالية جملة من التساؤلات الفرعية وهي:

- ما المقصود بالتعويض عن أضرار التلوث البحري؟

- في ما تتمثل أشكال التعويض عن أضرار التلوث البحري؟

- هل يتمتع القاضي بالسلطة المطلقة عند تقديره للتعويض؟

- ما هي الأسس التي يقوم عليها التعويض عن أضرار التلوث البحري؟

- فيما تتمثل شروط رفع دعوى التعويض عن أضرار التلوث البحري؟

- ما مدى مساهمة أنظمة الضمان المالي في إصلاح الضرر اللاحق بالمضروب؟

مناهج الدراسة:

للإجابة عن هذه الإشكاليات، اعتمدنا على منهجين أساسيين هما المنهج الوصفي والتحليلي، حيث استخدمنا المنهج الوصفي من خلال استعراض المفاهيم اللازمة لفهم هذه الظاهرة وهي التعويض عن أضرار التلوث البحري حيث قمنا بتعريف التعويض وأشكاله وأسسها وهو ما يظهر بشكل واضح في الفصل الأول من الدراسة. والمنهج التحليلي من خلال تحليلنا لبعض الاتفاقيات الدولية التي أقرها القانون الدولي وكذا القوانين الوطنية لحماية البيئة البحرية.

خطة البحث:

تقتضي دراسة هذا الموضوع تقسيمه إلى فصلين رئيسيين، وذلك على النحو التالي:

الفصل الأول: يتضمن مفهوم وأساس التعويض عن أضرار التلوث البحري، والذي قسم بدوره إلى مبحثين يتناول الأول مفهوم التعويض عن أضرار التلوث البحري، والثاني أساس التعويض عن أضرار التلوث البحري.

الفصل الثاني: خصص لدراسة آليات التعويض عن أضرار التلوث البحري، وقسم إلى مبحثين الأول خاص بدعوى التعويض عن أضرار التلوث البحري، والثاني عن أنظمة الضمان المالي.

الفصل الأول

مفهوم وأساس التعويض عن أضرار التلوث البحري.

تواجه البيئة البحرية الكثير من المشاكل خصوصا مشكلة التلوث البحري والذي يعتبر من أشد المشاكل تعقيدا، فالمجتمع بحاجة إلى الخدمات التي يقدمها البحر لكن في نفس الوقت بحاجة إلى بيئة نظيفة، فالمجتمع الدولي لم يشعر بخطورة الوضع إلا بعد تزايد الحوادث البحرية، إلا أن حادثة الناقل البحرية "Torrey Canyon"¹ جاءت بمثابة دق ناقوس الخطر حيث أثار هذا الحادث مشاكل قانونية معقدة والمتعلقة بالمسؤولية وعدم إمكانية العثور على مسئول لإلزامه بالتعويض عن أضرار التلوث ويرجع السبب في هذه المشاكل في الواقع إلى النقص والغموض في القوانين الداخلية من جهة والفراغ القانوني الموجود في قواعد القانون الدولي من جهة أخرى².

كما يعتبر نظام التعويض الأثر المترتب عن المسؤولية المدنية، الذي يرتبط بوجود الضرر، فإذا تحقق الضرر ثبت حق المضرور في المطالبة بالتعويض.

ولدراسة هذا الفصل سيتم التطرق إلى:

مفهوم التعويض عن أضرار التلوث البحري في (المبحث الأول) وأساس التعويض عن أضرار التلوث البحري في (المبحث الثاني).

¹ تتلخص وقائع الحادثة في أن الناقله الليبيرية "Torrey Canion" جنحت في 18 مارس 1967، عند الصخور السبعة بين جزر سيلبي ولاندر اند، وهذه المنطقة تقع على بعد اثني عشر ميلا من خط القاعدة الذي تقاس منه المياه الإقليمية للمملكة المتحدة، وبينما كانت عمليات الإنقاذ جارية للسفينة، حدث انفجار في غرفة اللآلات مما أدى إلى حدوث ثغرة كبيرة في هيكل السفينة وترتب عن ذلك تسرب 50 ألف طن من الزيت على مساحة 1800 كلم. (انظر حلايمية مريم، حادثة توري كانيون والقواعد الجديدة للقانون الدولي للبحار، مجلة الدراسات القانونية، المجلد 8، ع 2، في 2022/07/01، ص 821، المتاح في الموقع الإلكتروني: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/06/19 الساعة 22:19).

² محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 8.

المبحث الأول: مفهوم التعويض عن أضرار التلوث البحري.

عندما يقوم المرء بالإخلال بقاعدة من قواعد السلوك يواجه عموماً جزاء المسؤولية، ولا تزال المسؤولية هي محل اهتمام الفقهاء في بحثهم لما ترتبه من حقوق للمضرور، حيث يترتب عن هذه المسؤولية تعويض عن هذا الأخير عن الأضرار التي تصيبه، ويتخذ هذا التعويض عدة أشكال، وعليه للإحاطة بمفهوم التعويض يقتضي هنا الأمر التطرق إلى تعريفه من جهة (المطلب الأول) وإلى إبراز إشكاله من جهة أخرى (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تعريف التعويض عن أضرار التلوث البحري.

يعد التعويض الأثر المترتب على ثبوت المسؤولية ضد المسؤول¹ الذي غالباً ما يتهرب من مسؤوليته مما ينتج عن هذا ولادة دعوى من طرف المضرور مطالباً فيها بالتعويض الذي يهدف إلى جبر الضرر وليس إلى معاقبة المسؤول، فلا ينشأ الحق في التعويض ولا يستحق المضرور التعويض إلا إذا تحقق الضرر².

ووردت عدة تعريفات للتعويض عن الأضرار نذكر منها التعريف التشريعي (الفرع الأول)، والتعريف الفقهي (المطلب الثاني).

الفرع الأول: التعريف التشريعي.

لم يقم المشرع الجزائري بإعطاء تعريف واضح للتعويض وإنما اقتصر الأمر على بيان الوسائل التي يمكن للمضرور من خلالها المطالبة بالتعويض. فإذا لاحظنا في نص المادة 124 من القانون المدني الجزائري³، لوجدنا أنها تنص على الأثر المترتب عن ارتكاب شخص خطأ يسبب ضرراً للغير، وهذا الأثر هو الالتزام بالتعويض⁴.

أما بالرجوع إلى التشريعات المقارنة، فنجد مثلاً المشرع المصري قد عرفه صراحة من خلال المادة 28/1 من قانون البيئة⁵: "يقصد به التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث المترتبة على تطبيق الأحكام الواردة في القانون المدني والأحكام الموضوعية الواردة في الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية المنضمة إليها مصر أو التي تنضم إليها مستقبلاً بما في

1 إبراهيم صالح الصرايرة، مدى كفاية القواعد العامة في التعويض عن الضرر البيئي في القانون المدني الأردني، المجلد 8، ع 2، في 2017/08/31، ص 10، المتاح في الموقع الإلكتروني: search.emarefa.net، تاريخ الإطلاع 2023/05/28 الساعة 21:19.

2 صبرينة بيطار، التعويض في نطاق المسؤولية المدنية في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير في القانون، فرع القانون الخاص الأساسي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أحمد دراية - أدرار، 2015، ص 238.

3 الأمر رقم 58-75، المؤرخ في 1975/09/26، المتضمن القانون المدني الجزائري، ج.ر، ع 78 المؤرخة في 1975/09/30 المعدل والمتمم.

4 صبرينة بيطار، مرجع سابق، ص 10.

5 الأمر رقم 4 المؤرخ في سنة 1995 المتعلق بالبيئة، ج.ر، ع 5، المؤرخة في 1994/02/03. المعدل والمتمم.

ذلك الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث بالزيت الموقعة في بروكسل عام 1969 أو حوادث التلوث بالمواد السامة وغيرها من المواد الضارة أو تلك الناجمة عن السفن التي تعمل بالطاقة النووية أو تلك الناتجة عن التلوث من الجو وكذا ما يترتب من تلوث نتيجة التصادم والجنوح للسفينة أو ما يحدث أثناء الشحن والتفريغ." كما هو واضح فإن هذا النص تعرض لأثر المسؤولية وهو التعويض، فإن هذا النص قد جعل الفقه المصري يرجع إلى التقنين المدني عند تناوله تعريف التعويض عن أضرار التلوث البحري¹.

الفرع الثاني: التعريف الفقهي.

بعض الفقهاء عرفه على انه وسيلة لجبر الضرر، أما البعض الآخر فعرفه بأنه: "مبلغ من النقود أو أية ترضية من جنس الضرر، تعادل ما لحق المضرور من خسارة و ما فاته من كسب كانا نتيجة لوقوع الضرر"².

كما يقصد به أيضا إعادة التوازن الذي اختل بسبب حدوث ضرر وإعادة المتضرر إلى حاله الذي كان عليه قبل تعرضه لهذا الضرر³.

كذلك يعرف على انه دفع ما وجب من بدل مالي بسبب إلحاق ضرر بالغير و أيضا يعرف انه المال الذي يحكم بع على من وقع ضررا على غيره⁴.

يستخلص مما سبق، أن التعويض هو المرحلة التي تلي ثبوت المسؤولية المدنية، هدفه جبر الأضرار والخسائر التي لحقت بالمضرور، وبالتالي يقوم الملوث الذي أحدث ضررا، بالتعويض عن الأضرار التي ألحقها بالبيئة البحرية.

المطلب الثاني: أشكال التعويض عن أضرار التلوث البحري.

من المبادئ الثابتة في القانون أن خرق أي التزام يستوجب تعويضا يجبر الضرر⁵، وبالتالي فإنه من واجب ملوث البحر أن يدفع تعويضات ليجبر الضرر الذي ألحقه بالبيئة البحرية، وأمر اختيار طريقة التعويض سواء العيني أو النقدي تخضع لسلطة القاضي التقديرية

1 نادر محمد إبراهيم، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي، دط، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 48.

2 صبرينة بيطار، مرجع سابق، ص 10.

3 امبارك علواني، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة -دراسة مقارنة-، رسالة دكتوراه، فرع قانون العلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر -بسكرة-، 2016-2017، ص 275.

4 عبد المحسن ناجي عطية المحنة، المسؤولية الدولية في القانون الدولي الإنساني، مجلة العلوم الإنسانية والطبيعية، جامعة الإمام الكاظم، المجلد، 2، ع 3، ص 81، في 2021/03/01، المتاح في الموقع الإلكتروني: www.hnjournal.net تاريخ الإطلاع: 2023/02/02 على الساعة 15:28.

5 عيسى عويبر، دور المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث، مذكرة ماجستير، فرع بيئة وعمران، كلية الحقوق-سعيد حمدين-، جامعة الجزائر -1- يوسف بن خدة، 2015-2016، ص 137.

وهذا ما نصت عليه المادة 132 من القانون المدني الجزائري: "يعين القاضي طريقة التعويض تبعا للظروف، و يصح أن يكون التعويض مقسطا، كما يصح أن يكون إيرادا مرتبا، ويجوز في هاتين الحالتين الزان المدين بأن يقدم تأمينا". وبالرجوع إلى القواعد العامة للمسؤولية المدنية، نجد إن إصلاح الضرر يتحقق عن طريق التعويض، حيث يأخذ التعويض شكلين: تعويض نقدي وتعويض عيني.

وعليه سيتم التطرق إلى أشكال التعويض عن التلوث البحري في فرعين التعويض العيني في (الفرع الأول) والتعويض النقدي في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التعويض العيني.

في مجال البيئة يهدف التعويض العيني إلى إعادة الحال إلى ما كان عليه الوسط البيئي الذي لحقه الضرر والتعويض العيني يعد أفضل طرق التعويض لأنه يؤدي إلى إزالة الضرر بدلا من بقاء الضرر على حاله وتعويض المتضرر عنه نقديا¹. وبالنظر إلى أن التعويض العيني يكون بإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر، إلا أن هناك بعض الأضرار التي لا يمكن إعادة حالها إلى ما كانت عليه قبل حدوثه خاصة إذا تعلق الأمر بإتلاف البيئة والموارد البحرية الغير قابلة للإصلاح، فالتلوث الذي يصيب الفصائل الحيوانية والنباتية نتيجة إلقاء نفايات أو مواد سامة أو تدفق البترول في البحار يؤدي إلى إتلاف البيئة البحرية، وكل هذه العوامل تؤدي إلى صعوبة عودة النباتات والمياه البحرية إلى حالها، وبهذا يصعب على القاضي أن يحكم بالتعويض العيني أمام هذه الأضرار، فالمشرع أجاز للقاضي أن يحكم بالتعويض عينا بشرط أن يكون ذلك ممكنا².

وقد نصت المادة 102 من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة السابق الذكر على إرجاع الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر في اجل تحدده المحكمة.

ويضاف إلى ما سبق أن القضاء الفرنسي قد اقر حق المدعي في أن يطلب التعويض العيني و أن يطلب كذلك من القاضي وقف الأنشطة غير المشروعة التي تلحق به الضرر³.

وقد يتخذ التعويض العيني أحد الحالتين إعادة الحال إلى ما كان عليه (أولا) ووقف النشاط غير المشروع ومنع حدوث الضرر (ثانيا).

¹ نور الهدى كرميش ، الحماية المدنية للبيئة، مذكرة ماجستير، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر -1- يوسف بن خدة، 2015-2016، ص 94.

² حسن طوايبة، المسؤولية المدنية عن فعل الأشياء الملوثة للبيئة، رسالة دكتوراه، فرع قانون، كلية الحقوق، جامعة الجزائر- 20201-، 2019، ص 248.

³ عامر طراف و حياة حسنين، المسؤولية الدولية والمدنية في قضايا البيئة والتنمية المستدامة، ط 1، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر، لبنان، ص 279.

أولاً: إعادة الحال إلى ما كان عليه.

يجوز للمضرور أن يطلب إعادة الحال إلى ما كان عليه للوسط البيئي قبل حدوث الضرر، وتعتبر الطريقة الأكثر ملائمة لعلاج الضرر البيئي، هذا ما جعله التعويض المختار من طرف العديد من التشريعات الوطنية والاتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية المدنية¹، كما تلتزم الدولة المسؤولة عن ارتكاب فعل غير مشروع بمباشرة التعويض العيني، وذلك بإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل ارتكاب فعل غير مشروع في حدود أن هذا التعويض العيني لا يلقى بأعباء غير مناسبة مع الفائدة التي تنتج عن التعويض العيني بدل التعويض المالي².

كما نصت المادة 2/132 من القانون المدني الجزائري على: "يقدر التعويض بالنقد، على أنه يجوز للقاضي، تبعاً للظروف وبناء على طلب المضرور، أن يأمر بإعادة الحال إلى ما كان عليه، أو أن يحكم وذلك على سبيل التعويض، بأداء بعض الإعانات تتصل بالفعل غير المشروع"، أي أن أصل التعويض هو التعويض النقدي، ويكمن الاستثناء في مطالبة المضرور بالتعويض العيني إن كان ممكناً للقاضي أن يحكم به.

تطرقت المادة 8/2 من اتفاقية "لوغانو"³ إلى بعض الوسائل التي تعتمد عليها آلية إعادة الحال إلى ما كان عليه: "كل وسيلة معقولة يكون الغرض منها إعادة تهيئة أو إصلاح المكونات البيئية المضرورة وكذلك الوسائل التي يكون قصدها إنشاء حالة من التعادل إذا كان ذلك معقولاً وممكناً بالنسبة للعناصر المكونة للبيئة"⁴. كما عرفها الكتاب الأبيض المتعلق بالمسؤولية البيئية المقدم بواسطة مجلس الاتحاد الأوروبي بأنها: "كل وسيلة تهدف للإصلاح بقصد إنشاء حالة ترد فيها المصادر الطبيعية كالحالة التي كانت عليها قبل وقوع الضرر"⁵. وتتمثل هذه الوسائل في إصلاح الضرر والوسط البحري أصابه التلوث (أ)، ومعقولة الوسائل لإعادة الحال إلى ما كان عليه (ب)⁶.

أ- إصلاح الضرر.

يكمن الهدف من إصلاح البيئة البحرية المضرورة في وضع المكان الذي أصابه الضرر

1 محمد رحموني، آليات تعويض الأضرار البيئية في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، فرع قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد لمين دباغين - سطيف 2، 2015-2016، ص 69.

2 عباس عبد القادر، المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة بالنفايات الخطرة، مذكرة دكتوراه، فرع قانون عام، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1- يوسف بن خدة، 2015-2016، ص 301.

3 Convention de Lugano publié le 21/06/1993 qui vise à assurer une réparation adéquate des dommages résultant des activités dangereuses pour l'environnement et prévoit également des moyens de prévention et de remise en état. (pdf Les conventions sur la responsabilité civile des dommages résultant d'activité dangereuse pour l'environnement, p 2.)

4 Les conventions sur la responsabilité civile des dommages résultant d'activité dangereuse pour l'environnement، article 2/8، Lugano، 1993.

5 عبد الرحمان بوفلجة، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، رسالة دكتوراه، فرع القانون الخاص، جامعة أبو بكر بلقايد، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تلمسان، 2015-2016، ص 170.

6 سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004، ص 37.

في الحالة التي كان عليها قبل حدوث التلوث، أو على الأقل في حالة تكون متقاربة إن أمكن ذلك، وتشمل عملية الإصلاح كل الإجراءات التي تمكّن إعادة الوسط إلى ما كان عليه¹.

ونذكر في هذا الصدد الحادثة التي وقعت بشاطئ العربي بن مهدي -سكيكدة-، بتاريخ 2003/02/13، نتيجة للاضطراب الجوي والأمواج العالية والرياح القوية، التي أدت إلى جنوح ثلاث بواخر ناقلة للبترو، منها السفينة الإيطالية "فالبيرونا" التي سرب منها وقود على مستوى الشاطئ مما أدى إلى تلوثه².

بعد تقدير الأضرار التي ألحقها هذه البخرة بالشاطئ، تم السماح لها بمغادرة المياه الإقليمية للولاية من طرف اللجنة الوطنية تل البحر ووزير التهيئة العمرانية، بشرط التعويض عن الضرر الذي أحدثته لإصلاح الضرر، وهذا من خلال تقديمها التزامات كتابية لمؤسسة ميناء سكيكدة بدفع مستحقات عمليات تنظيف الشاطئ من جراء بقايا البترول التي تسرب منها. وبالتالي تم إزالة التلوث ليتم بذلك إصلاح الضرر الذي حصل³.

كما طبق القضاء الدولي مبدأ التعويض العيني كوسيلة لإصلاح الضرر، وأكد محكمة العدل الدولية الدائمة في حكمها في قضية مصنع "Chorzo" على أن: "إصلاح الضرر يجب أن يمحو بقدر الإمكان كافة الآثار المترتبة على العمل غير المشروع، ويعيد الحال إلى ما كان عليه، كما لو لم يرتكب هذا العم"ل⁴.

علما أن إعادة الحال إلى ما كان عليه دائما ما كان أمرا صعبا، خصوصا في المجال البحري، ذلك لأنه يتطلب دراسات بيئية منضبطة.

ب- معقولة الوسائل لإعادة الحال إلى ما كان عليه.

يقصد بها التناسب بين الوسيلة المتبعة والضرر الحاصل⁵، حيث جاء في المادة 9/1 من الاتفاقية الأوروبية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية التي تنتج أثناء نقل البضائع الخطيرة على أن: "التعويضات التي يحكم بها بصفة الأضرار البيئية تحدد حسب قيمة الوسائل المعقولة التي تم اتخاذها لإعادة الحال إلى ما كان عليه بالنسبة للمكان الذي لحقه الضرر"⁶.

1 نور الهدى كرميش، مرجع سابق، ص 102.

2 مقابلة مع السيد ضابط المؤسسة المينائية لولاية سكيكدة، ك.ج، يوم 2023/03/21، على الساعة 11:30.

3 مقابلة مع السيد ضابط المؤسسة المينائية لولاية سكيكدة، نفس المرجع.

4 قدور عاشور، حماية البيئة من التلوث الناتج عن نقل النفايات الخطرة وفقا لاتفاقية بازل لعام 1989، مذكرة ماجستير، فرع

قانون البيئة والعمران، كلية الحقوق -سعيد حمدين-، جامعة الجزائر -1-، 2014-2015، ص 155.

5 نور الهدى كرميش، مرجع سابق، ص 106.

6 نور الهدى كرميش، نفس المرجع، ص 106.

في حالة إلقاء النفايات الخطرة في البيئة البحرية، فإنه وعلى الرغم من صعوبة إعادة الحال إلى ما كان عليه، إلا أن الدولة المسؤولة تكون مجبرة على استرداد تلك النفايات والمواد المشعة المطروحة في البحار وتنقيتها ومعالجتها، ويرجع سبب ذلك إلى أنه إذا تركت تلك المواد الضارة في البحار وتم معاقبة الدولة المسؤولة بالتعويض نقدياً، فسوف يمتد ذلك التلوث إلى مساحات شاسعة في البحر لتصل إلى نقطة لا يمكن التحكم فيها ومعالجتها¹.

في هذه الأحوال يشترط في إجراءات إعادة الحال إلى ما كان عليه أن تكون معقولة ومتناسبة في سبيل إزالة التلوث الذي حصل، وإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث التلوث، ولا يجب أن تكون الوسائل المستخدمة لإعادة الحال إلى ما كانت عليه متناسبة مع ما حدث من نتائج، فالأهم هو معقولية الوسيلة بغض النظر عن النتيجة المحققة من ورائها².

وفي حالة استحالة إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر غير المشروع، يقع على عاتق المضرور المطالبة بالتعويض المالي، حيث هناك الكثير من الحوادث التي يستحيل إعادتها إلى حالتها مثل استرجاع النفايات الخطيرة التي تسربت في المياه الجوفية أو ذوبان النفايات المشعة في البحار بعد إغراقها بمدة طويلة³.

ثانياً: وقف النشاط غير المشروع ومنع حدوث الضرر.

أحياناً لا يكون هناك حل لمنع أضرار التلوث البيئي عامة والبحري خاصة، إلا بإزالة مصدره، ويتحقق ذلك بإنهاء النشاط غير المشروع الذي ألحق ضرراً بالوسط البحري.

يعتبر وقف النشاط غير المشروع إجراء وقائي بالنسبة للمستقبل فقط بخصوص المصالح المضرور ولا يعتبر محواً كاملاً للضرر الذي لحق به، وبالتالي فإن حدث الضرر بالفعل فإن وقف النشاط المتسبب فيه لا يعوض، إنما يمكن أن يمنع فقط وقوع أضرار جديدة في المستقبل⁴، ومثال في حالة ما قام أحد المصانع بإلقاء مواد ملوثة في مصدر مياه مستعملة، يصبح هذا المصنع ملزماً بعدم تكرار هذا الفعل الضار مصدر التلوث، ولا يعد ذلك تعويضاً عن الأضرار التي أصابت أشخاص بل يتم تقديرها بعيداً عن التزامه ووقف العمل غير المشروع⁵.

بالرجوع إلى القانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة السابق الذكر، نجد أنه نص على وقف النشاط غير المشروع كتدبير إداري تقوم به السلطات الإدارية،

1 قدور عاشور، مرجع سابق، ص 157.

2 محمد رحموني، مرجع سابق، ص 71.

3 يوسف معلم، المسؤولية الدولية بدون ضرر - حالة الضرر البيئي-، رسالة دكتوراه، فرع القانون الدولي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري قسنطينة-، د.س.ن، ص 38.

4 سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 17.

5 أبو المجد درغام، الأضرار البيئية في إطار المسؤولية الدولية والإقليمية، ط 1، مكتبة الوفاء -الإسكندرية-، 2018، ص 374.

أو كعقوبة جزائية يحكم بها على المسؤول الذي احدث ضرر باتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع حدوث أي نشاط ضار¹.

كما أعطت اتفاقية "لوغانو" السابقة الذكر الحق بالمطالبة القضائية لبعض التجمعات المتخصصة في المجال البيئي سواء بمنع ممارسة النشاط غير المشروع والذي يشكل خطرا فعلي للبيئة أو أن تطلب من القاضي أن يأمر مستغل المنشأة باتخاذ كافة الوسائل والاحتياطات اللازمة لمنع تكرار أي عمل قد يرتب ضرر للبيئة².

إن التعويض هو أول بادرة تلجأ إليها الدولة المنتهكة لإصلاح الضرر الذي حدث نتيجة سلوك غير مشروع يضر بالبيئة البحرية.

الفرع الثاني: التعويض النقدي.

يقصد بالتعويض النقدي دفع مبلغ من المال للمضروب لإصلاح ما لحق به من ضرر ذلك لاستحالة إصلاحه عينا بإعادة الحال إلى ما كان عليه من قبل³، ويتم اللجوء إلى هذا التعويض عندما يطلب المضروب ذلك أو في حالة ما إذا استحال على القاضي الحكم بإعادة الحال إلى ما كان عليه⁴.

وهذا النوع من التعويض لا يهدف إلى محو الضرر بل يهدف إلى جبره على غرار التعويض العيني الذي يرمي إلى إعادة الحال إلى ما كان عليه⁵.

بعض الفقهاء يرى أن التعويض النقدي في مجال المسؤولية عن الأضرار البيئية نظاما بربريا، إذ يجدون أنه من المستحيل التعويض بمبلغ مالي عن اختفاء مخلوق قتله التلوث⁶.

وطبقا للقواعد العامة يشمل التعويض الخسارة التي لحقت بالمضروب والكسب الذي فاتته، ولا يستوجب في تقدير التعويض أن يكون الضرر متوقعا أو غير متوقع، ففي القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية يتم التعويض عن كلا الضررين⁷.

1 محمد رحموني، مرجع سابق، ص 66.

2 أبو المجد درغام، مرجع سابق، ص 376.

3 فريدة منور، حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري، رسالة دكتوراه، فرع قانون خاص عقود و مسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر -1، 2019-2020، ص 398.

4 حمزة عثمان، مسؤولية المنشآت المصنفة عن جريمة تلويث البيئة في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، تخصص قانون البيئة و العمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر -1، 2013-2014، ص 89.

5 صبرينة بيطار، مرجع سابق، ص 63.

6 بوفلجة عبد الرحمان، مرجع سابق، ص 177.

7 سمير شوقي، الضرر البيئي البحري على ضوء القانون الجزائري والدولي، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية، السياسية والاقتصادية، جامعة لمين دباغين - سطيف 2- المجلد 57، ع 1، ص 252، في 2020/01/16، المتاح في الموقع الإلكتروني:

www.asjp.cerist.dz تاريخ الإطلاع: 2023/02/17 الساعة 20:55.

ويتمتع القاضي بالسلطة المطلقة في تقدير التعويض، وبالرجوع إلى القواعد العامة المتعلقة بالتعويض النقدي، نجد أن المبدأ العام الذي يحكم تقدير التعويض هو مبدأ التعويض الكامل للضرر، أي انه يجب أن يغطي التعويض كامل الضرر الذي لحق المضرور¹.

ونظرا لصعوبة تقييم الأضرار البيئية وخصوصا البحرية، تم اقتراح العديد من الوسائل لتقييمها²، ويعتبر التقدير الموحد لضرر البيئي أولى هذه الوسائل، والذي يقوم أساسا على الإحلال للثروة الطبيعية التي تضررت، حيث جاء في هذا الصدد حكم القضاء الفرنسي بالإدانة على مقاول لارتكابه مخالفة تلويث المياه وإجباره بدفع غرامة وإلزامه بالتعويض الكامل للضرر الذي حدث³، وتتميز هذه النظرية بأنها تسمح بإعطاء تقدير نقدي لثروات طبيعية نادرا ما يمكن إعطاءها قيمة تجارية نقدية.

أما الوسيلة الثانية تتمثل في التقدير الجزافي للضرر البيئي والذي يقوم على القيام بجداول قانونية تحدد قيمه المشتركة للعناصر الطبيعية، ويقوم حسابها من طرف متخصصين في المجال⁴.

تجدر الإشارة، إلى أن القاضي حين تقديره للتعويض النقدي لا بد أن يعتمد أيضا على مجموع النصوص القانونية التي يستنبطها من بعض من الأحكام التي تضمنت المسؤولية المدنية في مجال التلوث البحري⁵.

المبحث الثاني: أساس التعويض عن أضرار التلوث البحري.

بالرجوع إلى قانون البيئة في إطار التنمية المستدامة والقوانين الخاصة الأخرى فإنه لا نجد أحكاما خاصة بالتعويض عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية بسبب التلوث والأمر كذلك إذا ما رجعنا إلى قواعد المسؤولية المدنية في القانون الجزائري غير أنه لا بد من تحديد أساس التعويض عن أضرار التلوث البحري خاصة مع التعديلات الكبيرة التي تحدث بالبيئة البحرية والأضرار التي تلحق بها، ذلك لأن وفي إطار تلوث البيئة البحرية وجدت صعوبات في تحديد المتضرر المباشر⁶.

1 عبيد الله احمد درباس، المسؤولية المدنية عن مزار الجوار غير المألوفة الناجمة عن تلوث البيئة في فلسطين "دراسة مقارنة"، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والإدارة العامة، جامعة بيرزيت، 2014، ص 131.

2 سمير شوقي، مرجع سابق، ص 252.

3 عبد الرحمان بوقلجة، مرجع سابق، ص 179.

4 سمير شوقي، مرجع سابق، ص 252.

5 فاطمة زعزوعة، دور القضاء في حماية البيئة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والناقل، المجلد 4، ع 1، ص 43، في 01/03/2017، المتاح في الموقع الإلكتروني: www.asjp.cerist.dz تاريخ الإطلاع: 2023/02/20 الساعة 16:15.

6 فاطمة زعزوعة، مرجع سابق، ص 28.

وهذا أدى إلى وجود جدل فقهي، فمنهم من نادى بتطبيق النظرية التقليدية والتي تقوم على أساس الخطأ، الضرر، والعلاقة السببية، وهيا أمور يصعب إثباتها في حالات التلوث البحري، وهو الأمر الذي يجعل هذا النوع من الأسس التقليدية يقف في الكثير من الأحيان عاجزا وهذا العجز أدى إلى ظهور الإتجاه الحديث الذي يؤسس التعويض عن التلوث البحري على ثلاث أسس وهي الخطأ، الفعل غير مشروع، والمخاطر¹.

ولدراسة هذا المبحث قسم إلى ثلاث مطالب أساسية: الخطأ كأساس للتعويض عن أضرار التلوث البحري، في (المطلب الأول) الفعل غير مشروع كأساس للتعويض عن أضرار التلوث البحري، في (المطلب الثاني) المخاطر كأساس للتعويض عن أضرار التلوث البحري، في (المطلب الثالث).

المطلب الأول: الخطأ كأساس للتعويض عن أضرار التلوث البحري.

إن الأساس الأول الذي إرتكز عليه التعويض هو نظرية الخطأ، سواء في القوانين الداخلية أو على مستوى القانون الدولي، وقد تناولها الفقه بدراسة معمقة، كما أخذ بها القضاء في العديد من أحكامه وقراراته، وهي مسؤولية تقوم على أساس شخصي لا موضوعي، فعند وجود الخطأ الذي يتسبب في ضرر للغير يتحمل صاحب الخطأ المسؤولية ويلزم المسؤول عن إرتكاب ذلك الخطأ بالتعويض².

ولدراسة هذا المطلب سوف يتم تقسيمه إلى فرعين أساسيين:

تعريف الخطأ في (الفرع الأول)، والإطار القانوني للخطأ في (الفرع الثاني).

الفرع الأول : تعريف الخطأ.

يعرف الخطأ بأنه "إرتكاب سلوك خاطئ أدى إلى إلحاق ضرر، وذلك نتيجة عمل غير مشروع سواء كان ذلك عن عمد نتيجة تقصير أو غير عمد نتيجة إهمال، سواء كان ذلك بإتباع عمل أو امتناع عن عمل"³.

كما يكاد الفقه والقضاء، يجمعان على تعريف الخطأ بأنه إخلال بالتزام قانوني سابق مع إدراك المخل بأنه ارتكب ذلك، أو أنه إنحراف عن السلوك المألوف للشخص العادي عن إدراك وتمييز، ويصدق ذلك القول في مجال المسؤولية العقدية والتقصيرية⁴.

1 فاطمة زعزوعة، نفس المرجع، ص 28.

2 حميدة جميلة، النظام القانوني للضرر وآليات تعويضه، دط، دار الخلدونية للتوزيع و النشر، الجزائر، 2011، ص 105.

3 تامر مصطفى محمد، المواجهة القانونية والأمنية للتداول غير المشروع للمواد والنفائيات الخطرة، دط، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، مصر، د س ن، ص 206 .

4 صبرينة بيطار، مرجع سابق، ص 30.

ويقوم الخطأ كأساس للتعويض على عنصرين: العنصر المادي يتمثل في الإخلال والتعدي بغير حق على الغير، والعنصر المعنوي يقصد به اللامشروعية أو قصد الإضرار بالغير أو على الأقل توقع النتائج الضارة لذلك الفعل المكون للعنصر المادي¹.

والخطأ يقوم على ارتكاب أعمال محظورة، والتي تتركز أساساً على التعويض وتشكل خطراً وضرراً بالبيئة البحرية كالأضرار البيئية المترتبة على تلوث البحر بالزيت والنفائات التي تخلفها الشركات والسفن².

الفرع الثاني: الإطار القانوني للخطأ المسبب لتلوث البحري.

تقوم نظرية الخطأ على أساس أن الفرد لا يمكن أن يكون مسؤولاً، ما لم يخطأ، إذ أن هذا الفرد الذي يريد إثبات إدعائه أن يثبت خطأ الفرد المسؤول عن الضرر، وهذا الفعل الخطأ إما أن يكون متعمداً أو غير ذلك، وقد قام الفقيه الهولندي "جروسيوس" في نهاية القرن 18 بنقل نظرية الخطأ من القانون الداخلي إلى القانون الدولي، وقد أوضح الخطأ في كتابه "قانون الحرب والسلام"³.

مع مراعاة ما تم الإتفاق عليه من معايير دولية وقواعد تؤدي إلى خفض التلوث أو السيطرة عليه، أخذت الاتفاقيات الدولية بركن الخطأ لقيام التعويض، حيث تسأل الدولة إذا وقع خطأ إيجابي متمثل في قيامها بأنشطة مميزة بدولة أخرى، أو خطأ سلبي في إمتناعها عن اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع التلوث، فلا تعويض إلا بنبوت الخطأ⁴.

وقد أثبتت الواقع العملي أن القضاء الدولي أخذ بنظرية الخطأ كأساس للتعويض في أكثر من حكم قضائي دولي، منها على سبيل المثال قضية مضيق "كورفو" عام 1949 حيث نلخص وقائع مضيق كورفو في أن المدفعية الساحلية لألبانيا أطلقت قذائفها على سفينتين حربيتين تابعتين لبريطانيا في أثناء مرورها في المياه الإقليمية لألبانيا في مضيق كورفو بتاريخ 1946/05/15، وفي 1946/10/22 أرسلت بريطانيا سفينتين حربيتين بغرض التأكد من الإجراء الذي ستتخذه ألبانيا وعند دخولهما البحر الإقليمي لمضيق كورفو تعرضت المدمرتان (سوماريتير ونولاف) لأضرار شديدة لارتطامهما بألغام بحرية وخلف الحادث 44 قتيلاً بريطانيا، فمن بين القرارات التي أصدرتها المحكمة الدولية هي مسؤولية ألبانيا عن الخسائر

1 عباس لغواطي، أهمية الخطأ البيئي في المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث، مجلة القانون العام الجزائري و المقارن، جامعة جيلالي اليابس سيدي بلعباس، المجلد، 7، ع2، 2021/11/13، ص223، المتاح في الموقع الإلكتروني www.asjp.cerist.com تاريخ الاطلاع: 2023/03/17، الساعة 15:03

2 فيصل زكي عبد الواحد، أضرار البيئة في محيط الجوار و المسؤولية المدنية عنها، د ط، مكتبة السيد عبدالله وهبة ، مصر، 1989، ص 253.

3 أبو المجد درغام ، مرجع سابق، ص 109.

4 عباس لغواطي، مرجع سابق، ص 225.

العسكرية والمادية التي لحقت بالسفن أثناء عبورها للمضيق على أساس خطأ ألبانيا المتمثل في التقصير مما جعلها تحكم بالتعويض.¹

المطلب الثاني: الفعل غير المشروع كأساس للتعويض عن التلوث البحري.

تبنى نظرية الفعل غير المشروع الفقيه "أنز ولوتيو" وهي تقدم على عكس نظرية الخطأ على أساس موضوعي لا شخصي، وإصلاح الضرر لا الترضية، كما إعتبر "بول روتر" الفعل غير المشروع أساسا للتعويض بل الشرط الأهم لقيامها. وذهب البعض الآخر إلى أن التعويض أساسه العمل غير المشروع وطبيعة هذا العمل هو انتهاك للالتزامات المفروضة على الأشخاص محل المسؤولية، سواء كان هذا الانتهاك إيجابيا (بالفعل) أم سلبيا (بالامتناع).²

وهذا ما سوف يتم معالجته في هذا المطلب الذي خصص لدراسة:

تعريف الفعل غير مشروع (الفرع الأول)، الإطار القانوني للفعل غير المشروع (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف الفعل غير المشروع.

يقصد بالفعل غير المشروع هو ذلك الفعل المنسوب للدولة أو أي شخص من أشخاص القانون الدولي العام، والذي يتمثل في فعل أو إمتناع بشكل مخالف لأحد التزاماتها الدولية النابعة من القواعد الدولية الاتفاقية أو العرفية، أو المبادئ العامة للقانون. ولكن يترتب إلى ذلك العمل أو الامتناع عنه، مسؤولية الدولة عما أصاب دولة أخرى من ضرر. وحتى تكون أمام فعل غير مشروع في منظور القانون الدولي، لا بد من توافر عنصرين العنصر الأول يتمثل في وجود سلوك من أحد أشخاص القانون الدولي العام، إما بالقيام أو إمتناع عن عمل، والعنصر الثاني عنصر موضوعي يتمثل في مخالفة ذلك العمل للالتزام الدولي الملقي على عاتق الدولة.³

وقد قال "إنزي لوتي" أن الفرق القائم في القانون الوطني بين المسؤولية المدنية والمسؤولية الجنائية، وكذا الفرق بين إصلاح الضرر والجزاء لا وجود له في القانون الدولي الذي يعكس في هذا الصدد أيضا مرحلة في التطور الإجتماعي اجتازها القانون الوطني منذ أمد بعيد، وكان التعويض عن الضرر الذي يشكل في الوقت نفسه جزءا يتضمن إصلاح الضرر

1 نور حسين نايف حداد، الطرق القضائية لتسوية النزاعات الدولية، مذكرة ماجستير، فرع القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2020 ص 93.

2 أبو المجد درغام، مرجع سابق، ص 116.

3 عيسى عويبر، دور المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث، مذكرة ماجستير، فرع بيئة وعمران، كلية الحقوق سعيد حمدين، جامعة الجزائر 1، 2015-2016، ص 26.

الواقع من الصفات المميزة للمرحلة الأولى في تطور القانون، كما اعتبر "بول روتر" الفعل غير المشروع أساس المسؤولية بل الشرط الأهم لقيام¹.

بينما ذهب البعض الآخر، إلى أن المسؤولية أساسها الفعل غير مشروع وطبيعة هذا العمل هو انتهاك الالتزامات المفروضة على الأشخاص محل المسؤولية، سواء كان هذا الانتهاك إيجابياً (بالفعل) أم سلبياً (بالامتناع) وهو ما تقره المشاريع التي أعدت بشأن المسؤولية الدولية سواء تلك المعدة من قبل الهيئات العلمية أو بعض الأفراد، حيث اشترطت لقيام المسؤولية، انتهاك الالتزامات الدولية. ومناطق العمل غير المشروع هو مخالفة قاعدة قانونية دولية أياً كان مصدرها، اتفاق أو عرف أو مبادئ القانون العامة، كما أشار له بعض الفقه العربي².

ويعتق "فوشي" أيضاً الرأي السالف الذكر، فقد قال: عندما تقوم المسؤولية، يترتب على الدولة، التزام إصلاح الضرر وإعادة الأمور إلى ما كانت عليه أو دفع تعويضات مالية أو الترضية كالتنصل من الموظف المسؤول أو عزله أو محاكمته أو إصدار تصريحات عامة أو تقديم اعتذارات بالطرق الدبلوماسية³.

أما في ما يخص البيئة البحرية، تنص المادة 145 من قانون البحار "أن تتخذ التدابير اللازمة وفقاً لهذه الاتفاقية فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة لضمان الحماية الفعالة للبيئة البحرية من الآثار الضارة التي قد تنشأ عن هذه الأنشطة، وتحقيقاً لهذه الغاية، تعتمد السلطة قواعد وأنظمة وإجراءات مناسبة تهدف إلى منع التلوث والأخطار الأخرى، حماية وحفظ الموارد الطبيعية"⁴.

أي أنه، أي مخالفة لأحكام هذه الاتفاقية يترتب فعل غير مشروع يستوجب التعويض إن ترتب عن هذه المخالفة ضرر⁵.

الفرع الثاني: الإطار القانوني للفعل غير المشروع.

تعتبر حماية البيئة البحرية من التلوث، ظاهرة مجتمعية تهتم بها جميع الدول، وأن القضاء يتطلب منه أن يضافر جهوده لوضع حد له، لهذا الغرض عقدت العديد من الاتفاقيات الدولية والإقليمية، كما أصدرت أغلب الدول تشريعات مختلفة لحماية البيئة البحرية، وأنشأت العديد من الأجهزة والمؤسسات المعنية بها وهذا من أجل توفير أقصى درجات الحماية الممكنة واللازمة لمواجهة مشكلات تلوث البيئة البحرية تم عقد الكثير من الاتفاقيات في هذا المجال بحيث أن أي

1 أبو المجد درغام، مرجع سابق، ص 116.

2 أبو المجد درغام، مرجع سابق، ص 116.

3 أبو المجد درغام، نفس المرجع، ص 116-117.

4 المادة 145 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

5 العبد صفاي، التعويض عن الضرر البيئي في القانون الدولي، رسالة دكتوراه، فرع القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية

الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2014-2015، ص 30.

انتهاك لهذه الاتفاقيات من طرف أي دولة يرتب مسؤوليتها الدولية عن فعل غير مشروع دولياً¹. ومن بين الاتفاقيات الدولية التي حضرت الأفعال غير المشروعة عن تلوث البيئة البحرية نذكر:

-اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 السالفة الذكر قد كرست بجلاء الزيادة العامة في التزام الدول بشأن منع ومكافحة الأضرار التي تمس بسلامة البيئة البحرية، إلا أنها لم تخصص سوى جزء يسير من أحكامها لوضع قواعد بشأن المسؤولية الدولية في ميدان حماية البيئة البحرية بما في ذلك الحماية من التلوث الصادر عن السفن وهكذا يلاحظ من قراءة أولية لهذه الأحكام، التردد الذي طبع صياغة نظام المسؤولية الدولية في ميدان التلوث البحري، ويعود ذلك إلى تناقض الطروحات خلال أشغال المؤتمر الثالث لقانون البحار، وتضارب المصالح بين الدول، علاوة على التخوف التقليدي للدول من الجسم في موضوع له انعكاسات سياسية واقتصادية كبيرة على سيادة الدول وبالطبع فإن التردد، ما هو إلا مثال آخر عن الصعوبات التي لازلت تعترض المجتمع الدولي في إرساء نظام للمسؤولية الدولية في الميدان البيئي².

جاءت المادة 235 في فقرتها الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لتقضي بشكل واضح على "الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهي مسؤولة وفقاً للقانون الدولي".

ويتبين من صريح هذا النص، أنه لأول مرة يتم تدوين مبدأ المسؤولية الدولية للدول في نص اتفاقي عام من حجم اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، بعدما ظل هذا المبدأ كقاعدة مستقرة في القانون الدولي العرفي، غير أنها حافظت على وضعه في إطار النظام العام للمسؤولية الدولية الذي يقوم على نظرية الفعل غير المشروع. كما يتجلى ذلك من خلال تأكيدها على حرص الدول على إحترام التزاماتها الدولية لحماية البيئة البحرية. كما أن عدم إحالة هذه الفقرة الأولى إلى الضرر الذي يجب تعويضه كموضوع أساسي للتعويض³.

وهكذا وفقاً للمادة 235 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، تعتبر الدول مسؤولة عن الأضرار الناتجة عن الإخلال بالتزامات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، التي توضع على عاتقها طبقاً للقواعد العامة للقانون الدولي، بمعنى آخر لا يمكن إثارة المسؤولية الدولية في هذا الشأن إلا إذا أقدمت الدول المعنية (دولة ساحلية كانت أو دولة علم) على ارتكاب فعل غير مشروع دولياً وبالتالي، فإن قيامها بأعمال وتصرفات منافية للقواعد الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية، يترتب عنها القيام بالتعويض⁴.

1 أبو المجد درغام، مرجع سابق، ص 117 ،

2 محمد البزاز، مرجع سابق، ص 334.

3 محمد البزاز، نفس المرجع، ص 334.

4محمد البزاز، نفس المرجع، ص 335.

إن تمسك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر بالنظام العام للمسؤولية، يجعل الدول لا تتحمل عبئ التعويض عن الأضرار التي تتسبب فيها الكيانات الخاصة وضمنتها السفن الخاضعة لولايتها أو رقابتها، إذ لا تعد الدول مسؤولة سوى عن الأضرار الناتجة عن إخلالها بالتزاماتها الدولية في ميدان حماية البيئة البحرية، وبالتالي يبقى التساؤل قائماً بشأن مشكل التعويض عن الأضرار التي تمس البيئة البحرية الناتجة عن الأنشطة الخاصة ومنها نشاط النقل البحري الذي يتم تحت ولاية دولة معينة أو تحت رقابتها، ومن أجل إيجاد حل لهذا المشكل، إختارت الاتفاقية الانتقال إلى مستوى الآليات القضائية التي توفرها الأنظمة القانونية الداخلية. حيث تقضي في الفقرة الثانية من المادة 235 بأن "تكفل الدول أن يكون الرجوع إلى القضاء متاحاً وفقاً لنظمها القانونية من أجل الحصول السريع على تعويض كافي أو على أية ترضية أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون أو الاعتباريون الخاضعون لولايتها¹.

المطلب الثالث: المخاطر كأساس للتعويض عن أضرار التلوث البحري.

لم تستطع عناصر التعويض القديمة في إيجاد حلول للمسائل القانونية في العلاقات المعاصرة، مما أدى إلى تطور المسؤولية من الخطأ والعمل غير المشروع لمسيرة الاكتشافات العلمية الحديثة، ولعل تزايد المخاطر والأضرار التي قد تصيب الغير نتيجة هذه الاكتشافات واستخدامها أدى إلى ظهور فكرة المخاطر، على الصعيد الداخلي وأيضاً خارج حدود الدولة. ولقد قسمنا هذا المطلب إلى فرعين أساسيين:

تعريف فعل الخطر (الفرع الأول)، الإطار القانوني للمخاطر المسبب للتلوث البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف فعل الخطر.

يقصد بالمخاطر أو ما يسمى بالمسؤولية دون خطأ، المسؤولية التي تتحقق استناداً إلى الضرر الذي لحق المضرور، واستقلالاً عن وجود خطأ ثابت أو مفترض في جانب من ينسب إليه العمل الذي أدى إلى إحداث الضرر، فهي تقوم على فصل التعويض عن الضرر².

ولا جدال أن أساس التعويض يكمن في خطأ الشخص القانوني أو مخالفته لإلتزام قانوني معين، بحيث ينتج عن هذا الخطأ أو الفعل غير المشروع أضرار للغير تستوجب التعويض. ولا

¹محمد البزاز، مرجع سابق، ص 336.

²ياسمين قوسم سماح فارة، نظرية المخاطر وتأثيرها على الخطأ كأساس للمسؤولية التقصيرية، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، جامعة زيان عاشور الجلفة، المجلد 7، ع 01، 2022/09/3، ص 1194، المتاحة في الموقع الإلكتروني www.asjp.cerist.dz تاريخ الاطلاع: 2023/03/17، الساعة 01:20.

خلاف على عدم وجود التعويض عن أفعال لا يحظرها القانون أو الأفعال المشروعة، طالما أن هذه الأفعال لم ينتج عنها أي أضرار¹.

ولما كان الخطأ لا يصلح لمعالجة كافة أنواع الأضرار، وقد لا يستطيع الضحية إثبات خطأ الشخص القانوني المتسبب في الضرر، وبالتالي لا يحصل على التعويض المناسب، وأيضا تكاليف الفعل غير المشروع لم تعد صالحة لتغطية كافة الأضرار خاصة الناتجة عن أفعال لا يحظرها القانون. فقد أصبح من الضروري الأخذ بنظرية حديثة تتناسب مع الأضرار الناتجة عن الأفعال التي يحظرها القانون، وتهدف النظرية الجديدة لتوسيع نطاق المسؤولية والسعي وراء هدف رئيسي وهو الوصول إلى المضرورين بطريقة عادلة².

ويؤكد دعاة نظرية المخاطر أنها تقوم على فكرة تحمل النتائج التي تترتب على النشاطات الخطرة وليس على أساس الخطأ، ويتناول الفقه مسميات عديدة: نظرية المخاطر، المسؤولية المطلقة، المسؤولية المشددة أو الكاملة، المسؤولية بدون خطأ، نظرية تحمل التبعة. ويمكن تعريف نظرية المخاطر في مجال التلوث البحري بأنها مسؤولية قانونية استثنائية تقوم على فكرة الضرر، حيث تلزم المسؤول قانونا بالتعويض عن الضرر الذي يلحق بالغير دون ضرورة إثبات الخطأ منه، بمعنى كل من يمارس نشاطا يحتوي على خطورة ملازمة أو مصاحبة له بنشاطه الشخصي أو تحت إشرافه وأحدث ضررا للغير فهو ملزم بتعويض الضرر الذي يصيب الغير عند تحقق هذا الخطر بصرف النظر عن وقوع الخطأ من قبل المحدث للضرر وتعد هذه النظرية أحد أنماط المسؤولية الموضوعية، التي لا تستند إلى معيار شخصي لإقامة التعويض³.

ومضمون نظرية المخاطر يتمثل في إيجاز كفاية الضرر لوحده لقيام المسؤولية تجاه الشخص قانوني. ثبت أن هناك علاقة سببية بين النشاط القائم به والضرر الواقع على شخص قانوني آخر، أو على مصلحة قانونية، وتعد مبدئيا المشروعات التي تضم أشياء أو آلات شديدة الخطورة هي الباعث وراء إقرار نظرية المخاطر في القانون الداخلي⁴.

ويقول الدكتور " محمد سامي عبد الحميد" في هذا المقام، أن أساس المسؤولية كقاعدة عامة هو الفعل غير المشروع، مع إمكانية قيام المسؤولية إذا ما صدر فعل يمثل خطورة استثنائية تترتب عليه إلحاق الضرر بشخص آخر حتى ولو كان الفعل في ذاته مشروعاً وذلك على أساس نظرية المخاطر⁵.

¹ أبو المجد درغام، مرجع سابق، ص 122.

² أبو المجد درغام، مرجع سابق، ص 122.

³ محمد بواط، فعالية نظام المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، جامعة حسيبة بن بوعلي، المجلد 8، ع 1، 2016/01/، ص 172، في الموقع الإلكتروني www.asjp.cerist.dz تاريخ الاطلاع 2023/04/16، الساعة 08:45.

⁴ يوسف معلم، المسؤولية الدولية بدون ضرر – حالة الضرر البيئي، شهادة دكتوراه، فرع القانون الدولي، كلية الحقوق، جامعة منثوري، قسنطينة، د س ن، ص 24.

⁵ يوسف معلم، مرجع سابق، ص 25.

ومن بين الأمثلة التي ينتج عنها التعويض على أساس المخاطر في مجال التلوث البحري، وقوع حادث لناقلة النفط¹، أو ما ينجم عن إلقاء السفن لمخلفاتها في عرض البحر من نفايات أو بقايا السلع التي تقوم بتوصيلها إلى ميناء معين حيث تقوم بعض السفن بالاحتفاظ بالنفايات على متن السفينة حتى لا تتحمل نفقات رميها، وتقوم برميها في عرض البحر إذ تمتد أخطار التلوث إلى الكثير من الدول بإعتبارها تشترك في البحار وقد أقرت الدولة الجزائرية إجراءات صارمة بخصوص هذا الشأن.

الفرع الثاني: النظام القانوني للمخاطر.

أصبحت مشكلة التلوث البيئي الشغل الشاغل للباحثين والكتاب على المستوى المحلي والدولي، وخاصة الاهتمام بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، حيث برز ذلك في القواعد الدولية التي تضمنتها الاتفاقيات والمعاهدات الدولية المتعلقة بالحفاظ على البيئة البحرية من الأفعال الخطرة التي تشكل تهديدا لسلامتها. بات من المسلم به في الفقه، أن التعويض عن الأضرار الناتجة عن الأنشطة الخطرة أو الأنشطة شديدة الخطورة، تنعقد دون حاجة لإثبات الخطأ أو الفعل غير مشروع لتلك الأنشطة².

أولا: الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمخاطر.

من بين الاتفاقيات الدولية التي أسست المسؤولية الدولية على المخاطر نذكر:

اتفاقية باريس سنة 1960 حول التعويض في الميدان النووي³. وقد أقامت هذه الاتفاقية المسؤولية المدنية على عاتق المستثمر النووي عن الأضرار التي تنجم عن نشاط مركز الطاقة النووي الذي يستثمره، إذ يعد المشغل وقد جاءت المادة الثالثة من الاتفاقية "إذا كانت الأضرار النووية اللازمة للتعويض عنها لا تقتضي إجمال المبلغ المنصوص عليه في الفقرة الفرعية 1(ب)، فإن المساهمات تخفض تخفيضا تناسيبيا". أي يعتبر مسؤولا عن أي خسارة أو ضرر لأشخاص أو ممتلكات نتيجة لنشاط المنشأ النووي.

وأیضا بالرجوع إلى مقتضيات كل من اتفاقية فيينا لسنة 1963 بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية واتفاقية فيينا لسنة 1997 بشأن التعويض التكميلي عن الأضرار النووية وأيضا اتفاقية بروكسل لسنة 1962 بشأن مشغلي السفن النووية، فإنها أخذت بمبدأ المسؤولية الموضوعية. إذ تقضي هذه الأخيرة صراحة بأن مشغل السفينة النووية، يعد مسؤولا مسؤولية

1 أبو المجد درغام، مرجع سابق، ص 123 124 .

2 أبو المجد درغام، نفس المرجع، ص 127.

3 اتفاقية باريس المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية المؤرخة في 29/07/1960.

مطلقة عن الأضرار النووية، عندما يثبت أن هذه الأضرار قد وقعت نتيجة حادث نووي أو بقايا فضلات مشعة تتعلق بهذه السفينة¹.

ومنه فقد سارت النصوص الاتفاقية الأخرى المتعلقة بأنواع التلوث البحري في نفس الاتجاه لتحديد طبيعة مسؤولية الملوث عن الأضرار التي تمس البيئة البحرية، وإن لم تكن تتميز بنفس الصرامة كسابقها. وهكذا فإن اتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن التلوث النفطي قد نصت بدورها على مبدأ المسؤولية عن كل ضرر أحدثه تلوث بسبب تلوث أو تصريف للنفط صادر عن سفن تنقل مواد نفطية سائلة كحمولة. والذي يقع ضمن دولة متعاقدة بما في ذلك بحرهما الإقليمي، مهما كان مصدر التسرب أو التصريف سواء كان في البحر العالي أو في البحر الإقليمي أو المياه الداخلية. وقد أعادت التأكيد على هذا المبدأ اتفاقية لندن 1996 بشأن التعويض عن الأضرار الناتجة عن النقل البحري لمواد خطيرة أو ضارة حيث تقضي بأن، مسؤولية الملوث هي مسؤولية موضوعية فهي تقوم حتى في حالة غياب الخطأ².

وقد نصت اتفاقية بروكسل 1969، على عدد من حالات الإعفاء التي يجوز للملوث من أجل أبعاد مسؤوليته، الاستناد عليها وذلك بإثبات وجودها. ويتعلق الأمر بحالات الحرب والأعمال العدائية والحرب الأهلية والعصيان وحالة الظواهر الطبيعية ذات الطابع الاستثنائي، وحالة الفعل العمدي الصادر عن الغير، وحالة الخطأ الصادر من المتضرر نفسه سواء كان متعمدا أم لا، وحالة إهمال الدولة الساحلية لصيانة الأنوار وغيرها من المعدات المساعدة للملاحة. وبالرغم من طول هذه اللائحة فإن اتفاقية لندن 1996 عملت على استنساخ نفس حالات الإعفاء بالرغم من الانتقادات التي وجهت إليها في السابق خلال الأشغال التحضيرية، وخلال مؤتمر لندن 1996، لما في ذلك من تضيق لنطاق حماية ضحايا أضرار التلوث البحري و إرضاء لأرباب السفن. بل أن اتفاقية لندن قد أضافت حالة جديدة يتم بمقتضاها إعفاء الملوث من المسؤولية في حالة تقديم الدليل عن خطأ مرسل البضاعة بعدم وفائه بالالتزام بالأخبار. وهنا يتم نقل المسؤولية من المجهز إلى الشاحن، وهو ما قد يعقد أكثر مهمة ضحايا التلوث بالمواد الكيميائية في سبيل حصولهم على التعويض³.

ثانيا: التطبيقات القضائية لنظرية المخاطر.

هناك عدة تطبيقات لنظرية المخاطر فمن بين تطبيقاتها القضائية التي أخذت بالتعويض المطلق لتأكيد رسوخ نظرية المخاطر، الأحكام الصادرة في القضايا المعروفة مثل قضية "بحيرة لانو"، "مضيق كورفو"، فقد برزت في هذه القضايا نظرية المسؤولية المطلقة لمبدأ من

¹ أبو المجد درغام ، مرجع سابق ، ص 127.

² محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 363.

³ محمد اليزاز، نفس المرجع، ص 365.

مبادئ القانون الدولي العام، حيث أجمعت الأحكام الصادرة فيها على مسؤولية الدولة على كافة الأنشطة التي تقع داخل أراضيها وتسبب ضرراً لأقاليم الدول الأخرى، حتى ولو كانت الدولة قد بذلت كل ما تستطيع من جهد لمنع هذا الضرر.¹

ومن القضايا التي طبق فيها القضاء الدولي نظرية المخاطر، قضية السفينة الفرنسية ويستخلص وقائعها في أنه في نوفمبر 1874 صادرت السلطات النيكارغوية صناديق أسلحة كانت تحملها سفينة فرنسية أثناء رسوها في ميناء نيكارغوا، فإحتج مالك السفينة على هذا الإجراء باعتباره مخالفاً للقانون الدولي، وطلب تدخل حكومته التي تقدمت بشكوى طلبت فيها التحكيم الدولي، وتم توقيع اتفاق تحكيم في 15 أكتوبر 1879 يقضي بعرض النزاع على محكمة النقض الفرنسية، التي أصدرت بدورها حكماً في 29 يوليو 1880 بمسؤولية نيكارغوا عن تعويض الأضرار التي لحقت بمالك السفينة.²

وأيضاً قضية التجارب الذرية التي أثرت بين فرنسا وأستراليا حيث تقدمت أستراليا بدعوى إلى محكمة العدل الدولية طالبة الحكم بعدم مشروعية استمرار التجارب النووية في المحيط الباسيفيكي وإصدار أمر بالتوقف عن هذه التجارب وأصدرت المحكمة خلالها قرار باستنادها لنظرية المخاطر، أين حكمت بمشروعية التجارب الذرية الفرنسية لدفاعها الوطني مع القبول بالتعويض عن الأضرار الناجمة لأستراليا جراء ذلك.³

¹ أبو المجد درغام، مرجع سابق، ص 131.

² أبو المجد درغام، نفس المرجع، ص 132.

³ أبو المجد درغام، نفس المرجع، ص 132.

الفصل الثاني

آليات التعويض عن أضرار التلوث البحري.

تتعرض البيئة البحرية للكثير من التهديدات التي تأتي من داخلها وخارجها، وتنذر بعواقب وخيمة ما لم يتم تدارك الأمر، فحادثة الضرر البيئي أدت إلى طرح العديد من المسائل القانونية انحصرت في إصلاح الضرر البيئي، فإذا تحقق الضرر ثبت حق المتضرر في التعويض، لكن التعويض لا يلقى ترحيباً كبيراً في مجال الأضرار البيئية بصفة عامة والمجال البحري بصفة خاصة، ذلك أن الهدف ليس جبر الضرر عن طريق التعويض وإنما هو الحد من الانتهاكات البيئية، ومهما يكن الأمر فالتعويض هو الأثر الذي يترتب على تحقق المسؤولية ومتى تحقق ذلك كان للمتضرر الحق في رفع دعوى للمطالبة به. وبالتالي فإن قصور قواعد المسؤولية المدنية عن تغطية كافة الأضرار البيئية أدى إلى ضرورة البحث عن آليات أخرى لتعويض وإصلاح الضرر البيئي مغايرة عن النظام القانوني للمسؤولية المدنية سواء من حيث الفعالية أو من حيث بساطة وسرعة الإجراءات والتي تتمثل في أنظمة الضمان المالي.

وعليه فإن دراسة آليات التعويض عن أضرار التلوث البحري تتطلب منا التطرق إلى دعوى التعويض من جهة (المبحث الأول)، وأنظمة الضمان المالي من جهة أخرى في (المبحث الثاني)¹.

¹ جمال واعلي، مرجع سابق، ص 289.

المبحث الأول: دعوى التعويض عن أضرار التلوث البحري.

من المسلم به أن الحماية القضائية غير قاصرة على أشخاص أو فئات بعينها وذلك لأن حق اللجوء إلى القضاء مكفول للجميع، ولمباشرة هذا الحق يحتاج إلى وسيلة يستطيع من خلالها المضرور الحصول على الحماية القضائية. ووسيلة الحصول على هذه الحماية هي الدعوى وهذا ما جاء في المادة 03 قانون الإجراءات المدنية والإدارية¹: "يجوز لكل شخص يدعي حقا رفع دعوى أمام القضاء للحصول على ذلك الحق أو حمايته."

تعتبر الدعوى الوسيلة التي بموجبها يلجأ المضرور إلى القضاء للحصول على تعويض عما لحقه من ضرر، وعرفها الفقه على أنها السلطة التي خولها القانون لصاحب الحق في اللجوء إلى السلطة القضائية للمطالبة بحقه²، والحصول على التعويض يكون عن طريق الدعوى، فهي الحق المخول لكل ذي حق بالتوجه إلى القضاء للحصول على تعويض، وبالتالي يقيم صاحب الحق أي المتضرر دعوى مطالبا بالتعويض عما لحقه من ضرر نتيجة الاعتداء على حقه، ويتضح من خلال مفهوم دعوى التعويض أنها ترفع في حال تضرر المدعي من فعل قام به المدعى عليه، ومن الضروري أن يكون الضرر نتيجة الفعل الضار الذي قام به المدعى عليه، أي وجود علاقة سببية بين الفعل الضار والضرر ويبقى دائما للمدعى عليه للتخلص من المسؤولية أن يثبت السبب الأجنبي³، والذي نصت عليه المادة 127 من القانون المدني الجزائري: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا بد فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق بخلاف ذلك."

وبما أن المسؤولية المدنية قد تكون عقدية والتي تقوم على أساس الإخلال بالتزام عقدي يختلف باختلاف ما تضمنه العقد من التزامات، أو مسؤولية تقصيرية تقوم على أساس الإخلال بالتزام قانوني واحد لا يتغير بعدم الإضرار بالغير⁴، لذا فقد تثار دعوى التعويض على أساس إحدى المسؤوليتين، إلا أنه سيتم دراسة دعوى التعويض التي تثار بسبب المسؤولية التقصيرية لأنها الأكثر انتشارا وتحقيقا في الواقع.

ولالإحاطة بالأحكام المنظمة لدعوى التعويض سنتطرق أولا إلى التعرف على أطراف الدعوى (المطلب الأول) ثم شروط رفع الدعوى (المطلب الثاني) وأخيرا المبادئ الرئيسية لدعوى التعويض (المطلب الثالث).

1 القانون رقم 08-09، المؤرخ في 25/02/2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر، ع21، المؤرخة في 23/04/2008 المعدل والمتمم.

2 مجد وليد عطا المناصرة، إدارة الدعوى المدنية وتطبيقاتها العملية وفقا لأحكام القانون الأردني، مذكرة ماجستير، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2012، ص21.

3 حسن طوايبي، المسؤولية المدنية عن فعل الأشياء الملوثة، رسالة دكتوراه، فرع القانون، كلية الحقوق، جامعة الجزائر -1، 2019-2020، ص220.

4 محمد السيد فقي، مرجع سابق، ص248.

المطلب الأول: أطراف التعويض عن أضرار التلوث البحري.

تتميز الدعوى المتعلقة بالشؤون البحرية بخصوصيات تميزها عن الدعاوي الأخرى نظرا لخصوصية القانون البحري¹، يتمثل أطراف هذه الدعوى في الخصوم وهم الشخص الذي ينسب له الإدعاء ويسمى المدعي والشخص الذي يوجه إليه هذا الإدعاء ويسمى المدعى عليه، سواء أكانوا أطراف الدعوى أشخاصا طبيعيين أو اعتباريين كشركة أو جمعية أو إدارة، ولكل واحد الحق أن يرجع على الآخر في حالة عدم تقيده بالتزاماته²، أما القاضي فلا يعتبر طرفاً فيها، بخلاف النيابة العامة التي قد تكون طرفاً في بعض الدعاوي إما كطرف أصلي أو منضم.

لذا سنقسم هذا المطلب إلى فرعين، نتناول في الفرع الأول (المدعى) وفي الفرع الثاني (المدعى عليه).

الفرع الأول: المدعى.

يمكن تعريفه بأنه ذلك الشخص الطبيعي أو الاعتباري المتقدم إلى القضاء مطالباً بالحكم له بما يدعيه في مواجهة شخص آخر يدعى المدعى عليه، فالمدعى في دعوى التعويض يكون هو المضرور، أي الشخص الذي أصابه ضرر شخصي من الفعل الذي باشره المدعى عليه³، فعندما تجتمع أركان المسؤولية المدنية، يصبح المضرور مدعياً⁴.

وبالتالي قد يكون المدعى هو المضرور أو المالك في حالة إتخاذ تدابير وقائية أو الصندوق الدولي للتعويضات في دفعه للتعويض لأحد من المضرورين والدولة⁵.

الفرع الثاني: المدعى عليه.

لم ينص القانون على تعريف المدعى عليه، يمكن تعريفه على أنه ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي من أصحاب القانون الخاص كالشركات والمؤسسات، أو من أصحاب القانون العام، كالدولة أو إحدى الوزارات أو الهيئات. أما فيما يخص التلوث البحري، يكون المدعى عليه هو مصدر التلوث أو مسببه⁶.

1 محمد ياسين بوزوينة، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع والنقل، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان، المجلد 5، ع 2، 2018/11/1. ص 214، المتاح في الموقع: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/03/24 الساعة 11:15.

2 بن ددوش سيد أحمد، دعوى مسؤولية الناقل للبضائع في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 5، ع 1، في 2018/03/01، ص 313، المتاح في الموقع: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/03/24 الساعة 13:19.

3 عمار محمد الشبخلي، المسؤولية المدنية عن مزار الجوار غير المألوفة الناجمة عن التلوث البيئي (دراسة تحليلية مقارنة)، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، جامعة عمار تليجي- الأغواط، المجلد 4، ع 2، في 2020/09/09، ص 173، المتاح في الموقع الإلكتروني: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/03/24 الساعة 17:20.

4 يوسف معلم، مرجع سابق، ص 121.

5 صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، ط 1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص 153.

6 عمار محمد الشبخلي، مرجع سابق، ص 175.

غالبا ما يكون المدعى عليه في دعوى التعويض عن الأضرار البيئية البحرية، المؤسسات الصناعية المجاورة للشواطئ، كما قد يكون مالك السفينة هو المسؤول الأول عن الأضرار الناجمة عن تلوث الوسط البحري بالزيت¹.

المطلب الثاني: شروط رفع الدعوى.

لضمان احترام حقوق الأفراد ومصالحهم القانونية، حددت القوانين مجموعة من الشروط الإجرائية الصارمة الخاصة بقبول الدعوى، بهدف ضبط وتحقيق المساواة بين الأطراف ولضمان جدية الادعاء، وبالرجوع إلى القواعد العامة نجد أنه من الضروري على القاضي المرفوع أمامه الدعوى مهما كان موضوعها، التأكد من توافر الشروط الإجرائية لمباشرة الدعوى والسير في الخصومة².

هناك قواعد وشروط إجرائية لرفع دعوى المسؤولية قبل مباشرة أية خصومة قضائية، والتي من الضروري أن تتوفر في رافع الدعوى أي المضرور، وتنقسم هذه الشروط إلى قسمين: الشروط الشكلية (الفرع الأول) والشروط الموضوعية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الشروط الشكلية.

يسعى المضرور من وراء المطالبة القضائية أو دعوى تعويض الضرر إلى الحصول على تعويض منصف وعادل يغطي كافة عناصر الضرر ولا يمكن أن تتحقق فعالية المطالبة القضائية في حماية البيئة، إلا إذا توفرت الشروط اللازمة في المدعى، ويترتب على مخالفة هذه الشروط عدم قبول الدعوى شكلا، حيث أبقّت المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على شرطين جوهريين هما³: الصفة (أولا) وشرط المصلحة (ثانيا).

أولا: الصفة.

الصفة هي السلطة التي بمقتضاها يرفع شخص الدعوى أمام القضاء⁴، أي هي الحق في المطالبة بالحق أمام القضاء⁵.

فالصفة شرط لازم لوجود الحق في الدعوى، حيث لا ترفع هذه الأخيرة إلا من طرف المتضرر ذي الصفة، وهذا يعني أن دعوى التعويض تحرك من طرف المتضرر صاحب الحق محل الاعتداء. فإذا انعدمت الصفة فإن مصير الدعوى يكون الرفض. حيث نصت عليها المادة 13 الفقرة 1 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه: " لا يجوز لأي شخص

1 صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 634.

2 عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 126.

3 عمر بن الزويبر، الصفة والمصلحة كشرط لقبول الدعوى المدنية، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية، جامعة عمار تليجي - الأغواط، المجلد 6، ع 2، في 2022/09/15، المتاح في الموقع: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/03/30، الساعة 12:00.

4 عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 128.

5 حسن طوابية، مرجع سابق، ص 193.

التقاضي ما لم تكن له صفة وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون. يثير القاضي تلقائياً انعدام الصفة في المدعي أو في المدعى عليه".

بالنسبة للدعوى المتعلقة بالبيئة البحرية، إن التساؤل المطروح هنا، من له صفة في تحريك دعوى المسؤولية ضد من ألحق ضرر بها؟

حسب قواعد المسؤولية المدنية، نجد سهولة في تحديد الشخص الذي يملك صفة التقاضي، فالمضرور هو الذي يتمتع بهذه الصفة، ولا نعني بالمضرور شخص فقط، بل قد يكون شخصاً الحق به ضرر في شخصه أو في ماله، أو في ممتلكاته، كما قد يكون شخصاً معنوياً يقوم برفع الدعوى شخصاً ينوب عنه، كما قد يكون جمعية¹. فالصفة أخذت مضمونها أوسع بحسب اختلاف المصالح المتضررة من قبل المسئول المدين بالتعويض سواء تلك التي أصابت المتضرر الفرد (أ)، أو تلك التي أصابت مجموع المصالح العامة للمواطنين وحينها يقع على عاتق جمعيات حماية البيئة البحرية واجب تحريك الدعوى (ب)، أو تلك التي أصابت المصالح الممثلة للدولة (ج).

أ- المضرور وذوي الحقوق.

المضرور هو ذلك الشخص الذي ألحق به ضرر، والذي يتمتع بصفة التقاضي والتي من خلاله يباشر دعوى التعويض بنفسه أو بمن ينوب عنه قانوناً، فهو صاحب الحق الأصلي في طلب التعويض عن الأضرار التي تمس بشخصه أو ماله أو جسده، مثال هذا: الصيادين الذين تضرروا بفعل انتشار بقع الزيت المتسربة من السفن، أو المصطافين الذين أصابهم أضرار جلدية نتيجة تلويث الشاطئ².

وبحسب قواعد القانون المدني الجزائري والفرنسي فإن مدلول المضرور لا يقتصر على الضحية المباشرة الذي تضرر بفعل تلوث البيئة البحرية، بل يشمل أيضاً المتضررين غير المباشرين من الفعل الضار ويطلق عليهم اسم المتضررين بالارتداد وهم الأشخاص الذين يلحقهم أدى مادي أو معنوي من جراء موت المتضرر المباشر، فالضرر المرتد هو ضرر يتولد عن الضرر الأصلي ويقع على شخص آخر غير المضرور الأصلي الذي وقع عليه الفعل، فيصيبه في حق أو مصلحة مشروعة، سواء أكانت مادية أم معنوية، فينشأ له بذلك الحق في التعويض من مرتكب الخطأ³. فالمضرور بالارتداد يملك الصفة في التقاضي وله أن يباشر دعواه أمام القضاء مباشرة ويطلب بالتعويض عن الضرر الذي لحقه من جراء الأذى الذي مسه⁴.

ب- جمعيات حماية البيئة.

تتمتع الجمعيات البيئية المعتمدة قانوناً بصلاحيات واسعة عند تدخلها في أي نشاط يمس بسلامة البيئة بكامل الحرية في اختيار النشاطات القانونية الملائمة والمتاحة لها البلوغ أهدافها،

1 حسن طوابية، مرجع سابق، ص 194.

2 جمال واعلي، مرجع سابق، ص 213.

3 جمال واعلي، نفس المرجع، ص 213.

4 جمال واعلي، نفس المرجع، ص 213.

إذ يمكنها أن تختار العمل التوعوي أو التحسيس، ولها أن تلعب كذلك دور المراقب للكشف عن جميع الانتهاكات التي تمس بالبيئة وتهدد سلامتها، حيث نص المشرع الجزائري في المادة 35 من القانون 03-10 السابق الذكر على ما يلي: "تساهم الجمعيات المعتمدة قانونا والتي تمارس أنشطتها في مجال حماية البيئة وتحسين الإطار المعيشي في عمل الهيئات العمومية بخصوص البيئة وذلك بالمساعدة وإبداء الرأي والمشاركة وفق التشريع المعمول به".

إذ اعترف المشرع لجمعيات حماية البيئة بحق التقاضي أمام كل الجهات القضائية المختصة للدفاع عن كل مساس بالبيئة، سواء كان ذلك أمام القضاء المدني أو الجزائي أو الإداري، متى شكل ذلك التعدي مخالفة للأحكام التشريعية المتعلقة بحماية البيئة، وتحسين الإطار المعيشي وحماية الهواء والماء والجو والأرض وباطنها و الفضاءات الطبيعية وال عمران ومكافحة التلوث¹.

إذ أعطت المادة 36 من نفس القانون لجمعيات حماية البيئة الحق في رفع دعوى قضائية عن أي ضرر يلحق بالبيئة إلى الحد الذي أصبحت تمثل فيه صاحبة الدفاع عن المصلحة العامة، حيث نصت بأنه يمكن للجمعيات المعتمدة قانونا رفع الدعاوي القضائية أمام كل الجهات القضائية المختصة عن أي مساس بالبيئ، حتى في الحالات التي لا تعني الأشخاص المنتسبين إليها بانتظام.

كما سمح المشرع الجزائري طبقا للمادة 38 من القانون المذكور أعلاه لجمعيات حماية البيئة برفع دعوى باسمها أمام أية جهة قضائية للمطالبة بالتعويض عن الأضرار الفردية التي أصابت الأشخاص الطبيعيين. ولقد تضمنت المادة 38 من القانون نفسه، مجموعة من الشروط لقبول دعوى جمعية حماية البيئة التي ترفعها دفاعا عن المصالح الفردية لأعضائها، و التي تتمثل فيما يلي:

- أن تكون الأضرار الفردية ناتجة عن فعل واحد.
- الحصول على توكيل من قبل اثنين من الأشخاص الطبيعيين على الأقل.
- أن يكون التوكيل من طرف المعني مكتوبا.

ج- المصالح الممثلة للدولة.

تراعي الدولة المصلحة العامة لكل ضرر يصيب البيئة البحرية أو أحد مكوناتها الأساسية وذلك عن طريق الهيئات الممثلة لها، وعلى هذا الأساس اتجهت العديد من الدول إلى تمكين بعض الأشخاص المعنوية العامة من حق التقاضي، كما يكون لبعض الهياكل الإدارية المتخصصة في مكافحة التلوث البحري والمستقلة التابعة للدولة دورا في مقاضاة المتسببين للتلوث، ونجد أن التشريعات البيئية في الجزائر قد أقرت لبعض الأجهزة الممثلة للدولة بحقها بأن تتأسس كطرف مدني في دعوى المطالبة بالتعويضات عن الأضرار²، هذا ما جاءت به

¹ جمال واعلي، مرجع سابق، ص 213.

² عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 147.

المادة 71 من القانون رقم 01-11¹ المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات على أنه: "في حالة إلحاق ضرر بالمجتمع بفعل المخالفة المرتكبة على إدارة الصيد البحري المختصة، يمكن أن تؤسس نفسها طرفا مدنيا بالمطالبة وتطالب باسم الدولة بالتعويض."

إعترف القانون الفرنسي بارني Barnier الصادر في 02 فيفري 1995 لوكالة البيئة و هيئة الطاقة والمعهد الفني للبيئة الساحلية وسواحل البحيرات والوكالات المالية للبحيرات والصندوق الوطني للآثار التاريخية والمواقع، بالحقوق المعترف بها للمدعي بالحق المدني فيما يتعلق بالأفعال التي تحدث ضررا مباشرا أو غير مباشر بالمصالح التي أنشئت من أجل الدفاع عنها وتشكل جريمة طبقا للنصوص التشريعية الخاصة بحماية البيئة و الطبيعة².

أما القانون الإيطالي فقد أتاح بموجب القانون رقم 349 المؤرخ في 14 جويلية 1986 للدولة الحق في اللجوء إلى القضاء للمطالبة بجبر الأضرار التي أصابت أحد مكونات البيئة، وأثرت على أنظمتها الإيكولوجية³.

ثانيا: المصلحة.

لم يعرف المشرع الجزائري المصلحة، لكنه اكتفى بالنص عليها كشرط من شروط رفع الدعوى في المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

هناك من يرى أن مصلحة المدعي في رفع الدعوى هدفها طلب توفير حماية القانون للحق المعتدى عليه⁴.

فلا بد لقيام الدعوى وجوب توفر المصلحة في رافعها، ومن المسلم به أن الحماية القضائية لا تقتصر على أشخاص أو فئات معينة، فكل من تعرض لضرر يمكنه رفع دعوى متى توفرت فيه الشروط.

فالمصلحة في الدعوى تعني الحاجة إلى الحماية القانونية، وهي المنفعة التي يجنيها المدعي من التجائه إلى القضاء⁵.

اعتبر الفقه المصلحة مناط الدعوى، كما اشترط لقبولها شكلا، أن تتوافر للمدعي مصلحة ظاهرة، وأن تكون هذه المصلحة لفائدة المدعي نفسه. فالمصلحة شرط أساسي لقبول الدعوى، فإذا أقدم شخص على رفع الدعوى دون أن تكون هناك منفعة من رفعها، لا تقبل دعواه ويصدر قرار بالرفض دون بحث في الموضوع⁶.

1 القانون رقم 01-11، المؤرخ في 2001/07/03، المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، ج.ر، ع 36، المؤرخة في 2015/07/08.

2 عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 145.

3 عبد الرحمان بوفلجة، نفس المرجع، ص 145.

4 عمر بن الزويبير، مرجع سابق، ص 136.

5 وليد شريط، الشروط الشكلية لقبول دعوى الإلغاء على ضوء قانون الإجراءات المدنية والإدارية 08-09، مجلة البحوث السياسية والإدارية، جامعة بليدة -2-، المجلد 3، ع 2، في 2014/12/01 ص 49. المتاح في الموقع الإلكتروني www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/04/01 الساعة 11:30.

6 عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 149.

لكي يمنح الحق في الإدعاء يجب أن تكون المصلحة مشروعة وثابتة من الدعوى (أ)، كما يجب أن تكون المصلحة شخصية ومادية (ب)¹.

أ- يجب أن تكون المصلحة مشروعة وثابتة.

يقصد بقانونية المصلحة أن يطالب المضرور بحماية حق أو مركز قانوني يقره القانون²، كما يقصد أن يكون الحق مشروعاً أي غير مخالف للنظام العام والآداب العامة³.

في حالة ما كان الحق المطالب به قضائياً غير معترف به قانوناً، يكون الطلب مرفوضاً شكلاً⁴، لأنه لا يتوفر فيه شرط من شروط المصلحة وهو المشروعية.

وبناء على قواعد التقاضي المعروفة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية أنه لا يمكن أن تتحقق شرعية المطالبة القضائية بحماية البيئة البحرية إلا إذا توافرت صفة ثبات المصلحة المشروعة في مضمون الإدعاء البيئي، بإثبات المضرور إصابته المباشرة بالضرر المدعى به، وإثبات مصلحته المشروعة في التقاضي والتي يواجه صعوبات في إثباتها، إذ أن الضرر الحقيقي الذي سيصيب البيئة البحرية هو ذلك الذي يصيب توازنها الطبيعي، ومن خلاله سيصعب معه تحديد المضرور⁵.

ب- أن تكون المصلحة شخصية ومادية.

ويقصد بالمصلحة الشخصية أن يكون المدعي أي المضرور هو صاحب الحق أو المركز القانوني المراد حمايته، أو من ينوب عنه كالوصي بالنسبة للقاصر، أو الوكيل، وخلافاً لذلك ترفض الدعوى⁶،

أما المصلحة المادية، لا يقصد بها المنفعة الاقتصادية، إنما ترتبط بمصلحة صاحب الترخيص المتعلقة بمربح لملك أو شيء⁷.

ويرتبط شرط المصلحة الشخصية والمصلحة المادية والضرر المباشر كشرط من شروط قيام المسؤولية المدنية، أي عندما يلحق بالمدعي ضرراً مباشراً تكون له مصلحة شخصية ومادية بالتبعية، تعطيه الحق في ممارسة دعواه أمام القضاء، وتعطي للدعوى قابلية القبول عند توفر باقي الشروط⁸.

1 عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 149.

2 عبد الرحمان بوفلجة، نفس المرجع، ص 150.

3 عمر بن الزوبير، مرجع سابق، ص 138.

4 عمر بن الزوبير، نفس المرجع، ص 138.

5 واعلي جمال، مرجع سابق، ص 220، 221.

6 زهيرة بن طاع الله، شرط المصلحة وأثر زواله أثناء السير في الدعوى (دراسة تحليلية مقارنة في ضوء أحكام التشريع واجتهاد القضاء)، مجلة الاجتهاد القضائي، جامعة جيلالي اليابس - سيدي بلعباس، المجلد 12، ع 4، في 20/12/2020، ص 396، المتاح في الموقع الإلكتروني: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/04/01 الساعة 14:03.

7 يحيى وناس، الآليات القانونية لحماية البيئة في الجزائر، رسالة دكتوراه، فرع القانون العام، جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان، 2007، ص 247.

8 واعلي جمال، مرجع سابق، ص 223.

إلا أنّ الأضرار التي تصيب الوسط البحري لا يكون لها تأثيراً فورياً على الأشخاص وما يملكون من أموال، وفي هذه الحالة لا يتوفر شرط المصلحة الشخصية لمباشرة الدعوى¹.

وتتميز المنازعات التي تنشأ بشأن التلوث البحري بتعدد الأشخاص سواء بالنسبة للأشخاص الذين ألحقوا ضرراً أو بالنسبة للمضرورين، فإن المصلحة التي ألحق بها ضرر هنا لا تتعلق بمصلحة شخص إنما تتعلق بمصلحة جماعة من الأشخاص، وهنا تكمن صعوبة إثبات المصلحة بالنسبة للمضرور².

الفرع الثاني: الشروط الموضوعية.

إذا كان للمدعى الحق في رفع الدعوى المدنية لإصلاح الضرر الذي ألحقه به المدعى عليه، إلا أنّ ذلك الحق مرهون بتوفر مجموعة من الشروط الموضوعية التي يجب تحققها أولاً قبل رفع الدعوى والتي تتمثل أساساً في شروط المسؤولية المدنية وفي المقابل يحق للمدعى عليه أن يدفع عنه المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي المنصوص عليه في المادة 127 من القانون المدني الجزائري، فإذا أثبت السبب الأجنبي انتفت مسؤوليته لانتفاء السببية³،

وتقوم المسؤولية التقصيرية على ثلاث شروط لا بد من تحققها وإثباتها⁴، وتتمثل هذه الشروط في الخطأ (أولاً) والضرر (ثانياً) والعلاقة السببية (ثالثاً).

أولاً: الخطأ.

يعد الخطأ أساس المسؤولية المدنية بموجبه يتحمل الشخص تبعات أفعاله، و يكون واجب الإثبات غير مفترض كقاعدة عامة في المسؤولية التقصيرية. فالمشرع الجزائري لم يحدد المقصود بالخطأ واكتفى بذكر عناصره المتمثلة في التعدي في المادة 124 من القانون المدني الجزائري والإدراك المنصوص عليه في المادة 125 من نفس القانون⁵.

ويعرف الخطأ البيئي على أنه إخلال الشخص بالقواعد القانونية التي نصت على حماية البيئة من التلوث، وعدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع وقوع الضرر⁶.

1 جمال واعلي، مرجع سابق، ص 223.

2 جمال واعلي، نفس المرجع، ص 224، 223.

3 وليد عايد عوض الرشيدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة - دراسة مقارنة-، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2012، ص 71.

4 خالد بالجيلالي، المسؤولية المدنية التقصيرية عن الأضرار البيئية، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، جامعة تيارت، المجلد 1، ع2، في 2015/06/05، ص 315، متاح في الموقع الإلكتروني: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/04/02 الساعة 00:05.

5 سارة بولقواس، دفع المسؤولية المدنية عن التلوث البيئي في التشريع الجزائري، رسالة دكتوراه، تخصص عقود و مسؤولية مدنية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة باتنة، 2020-2021، ص 90.

6 سارة بولقواس، نفس المرجع، ص 92.

فالمواد التي يتم إدخالها في البيئة البحرية قد تؤدي بطريقة مباشرة أو غير مباشرة إلى الإضرار بالأواسط البحرية والصحة العامة، كما تؤدي أيضا إلى تدهور النظام البيئي البحري بكامله¹.

ويقوم الخطأ على عنصرين: العنصر المادي والذي تقع إلزامية إثبات على المضرور، لأنه لا تترتب المسؤولية دون إثبات التعدي، والعنصر المعنوي الذي يقوم على إدراك المتعدي بفعله، أي يفترض أن يكون لديه عنصر الإدراك والاختيار².

ففي مجال البيئة البحرية يعد الفعل غير مشروع إذا كان التلوث قد حدث نتيجة خطأ أو إهمال.

ومن صور التعدي على البيئة البحرية: إغراق محدث الضرر النفايات أو المواد السامة عمدا في البحر أو عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع حدوث التلوث³، إضافة إلى إدخال مواد جديدة ملوثة في الوسط البحري، أو بفعل تسرب أو انبعاث مواد ملوثة مختلفة عن مكونات الوسط البحري، أو بإلقاء الفضلات الناتجة عن السفن والطائرات أو المنشآت الصناعية المجاورة للشواطئ⁴، أو إلقاء المبيدات من طرف الصانعين للتخلص من مخلفاتهم في البحر مما يؤدي بهذا النوع من الأخطار إلى الوصول إلى الكائنات الحية كالأسمك والنباتات البحرية التي يستهلكها الإنسان مما يسبب بأضرار صحية⁵.

إضافة على هذا، نجد أن إلقاء النفط والبتروول ومشتقاته في البحر يساهم في التعدي على البيئة البحرية، حيث تطفو هذه المواد على سطح المياه مما تؤثر على الحياة المائية بسبب منعها الهواء من الماء وبالتالي تتأثر الكائنات الحية وتصاب بالهلاك⁶.

هنا يقع على المدعي عبئ إثبات الخطأ، والذي يتم بكافة وسائل الإثبات، وقد يواجه المتضرر صعوبة في ذلك لأن إثبات خطأ الملوث ليس سهلا، ويرجع ذلك إلى عدة أسباب منها⁷:

- نقص الإمكانات المادية لدى المضرور من التلوث، ففي بعض الأحيان يجب عليه تعيين خبراء فنيين لا يستطيع تحمل نفقاتهم.
- تعدد الملوثين المشتركين في إحداث التلوث، هذا يرجع إلى التدخل الصناعي والاقتصادي.
- صعوبة إثبات بعض الأضرار، والتي يرجع سببها إلى أنها لا تظهر فور حدوث الضرر أو التلوث، إلا أنها تظهر على المدى الطويل، لا سيما إذا كانت المنشأة قد تغيرت في

1 و اعلي جمال، مرجع سابق، ص 232.

2 وليد عايد عوض الرشيد، مرجع سابق، ص 38.

3 خالد بالجيلالي، مرجع سابق، ص 316.

4 جمال و اعلي، مرجع سابق، ص 233.

5 عبد الحق زيان، نوال مجدوب، الإطار القانوني لجريمة تلويث البيئة البحرية وإشكاليات المسؤولية الجنائية، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، جامعة تيارت وتلمسان، المجلد 6، ع 2، في 2016/12/01، ص 218، المتاح في الموقع الإلكتروني: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/04/05 الساعة 03:47.

6 عبد الحق زيان، نوال مجدوب، نفس المرجع، ص 219.

7 عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 64.

معالمها أو كانت قد أنهت أعمالها أو توقفت¹، وبالتالي يصعب إثبات الخطأ بعد مرور وقت من حدوثه.

نستخلص من هذا أن أي فعل غير مشروع أضر بالبيئة البحرية أو سبب ضررا للغير يكون من شأنه أن يضع هذا الفعل في دائرة المسائلة القانونية ويلتزم بالتعويض.

ثانيا: الضرر.

لم يتناول المشرع الجزائري مفهوم الضرر في القانون المدني، واكتفى بذكره على أنه ركن من أركان المسؤولية المدنية²، فلا يتصور قيام مسؤولية بلا ضرر، إذ يعد شرطا لازما لقيامها ويقصد به الإخلال بمصلحة مشروعة للشخص، أو هو الإخلال بمصلحة محققة مشروعة للمضروب في ماله أو شخصه³.

أما الضرر البيئي فعرفه الفقه على أنه الأذى الذي يصيب الأشخاص والأشياء الموجودة في البيئة⁴.

وقد جاء تعريف التلوث في اتفاقية 1969 المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث بالمحروقات الصادر عن السفن، عاما وغامضا بشكل يترك للمحاكم الوطنية في الدول المتعاقدة حرية كبيرة في تفسيره، إذ نصت المادة الأولى، فقرة سادسة، على أن ضرر التلوث يعني أي خسارة أو أي ضرر خارج السفينة يقع بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات أينما يحدث هذا التسرب أو الإلقاء.

ويتميز الضرر الذي يصيب البيئة البحرية بخصائص معينة يجعله يختلف عن الضرر المنصوص عليه بالقواعد العامة للمسؤولية المدنية، تتمثل هذه الخصائص في كونه ضرر شخصي (1)، ضرر غير مباشر (2)، ضرر له طبيعة خاصة (3)، ضرر ذو طابع متراخي (4) وضرر ذو طابع انتشاري (5).

1- الضرر البحري ضرر غير شخصي.

إن الحقيقة المسلم بها، أن البيئة لا تعد شخصا قانونيا، وأن الضرر يلحق بالأشخاص والأموال عن طريق المحيط الذي أصابه الضرر⁶، يعتبر التلوث البحري ضرر غير شخصي

1 محمد رحموني، مرجع سابق، ص 43.

2 سارة بولقواس، مرجع سابق، ص 112.

3 عمرو أحمد عبد المنعم ديش، أركان المسؤولية المدنية، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، جامعة زيان عاشور بالجلفة، المجلد 4، ع 2، ص 30، المتاح في الموقع الإلكتروني: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/04/05 الساعة 03:55.

4 سارة بولقواس، مرجع سابق، ص 113.

5 معاهدة 1969 المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث بالمحروقات الصادر عن السفن، المعدلة ببروتوكول 1992.

6 عتيقة معاوي، خصائص الضرر البيئي، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة باتنة-1، المجلد 20، ع 1، في المجلد 4، ع 2، ص 246، المتاح في الموقع الإلكتروني: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/04/11 الساعة 01:05.

ذلك لأنه يمس بشيء مستعمل من طرف الجميع ولا يملكه شخص بذاته وبالتالي لا يهدف للمساس بمصلحة شخصية.

مثال ذلك من يقوم بصب أو غمر أو ترميد لمواد في البحر من شأنها أن تلحق ضرر بهذا المجال وبالتالي إلحاق الضرر بالإنسان والبيئة ككل، فهو لا يسبب ضررا مباشرا لشخص بعينه وإن كان قد خالف القانون. فالبيئة هي الضحية بالدرجة الأولى، وبهذا لا يعتبر ضررا شخصيا¹.

2- التلوث البحري ضرر غير مباشر.

إن موقف المشرع الجزائري من التعويض عن الضرر البيئي غير المباشر كان غير معترف به بموجب القانون المدني وذلك حسب المادة 182 من هذا القانون والتي نصت صراحة على الضرر المباشر فقط ولم تتطرق للضرر غير المباشر، إلا أن موقف المشرع جاء مخالفا في أحكام المادة 37 من قانون البيئة رقم 03-10 السالف الذكر، حيث نص على الضرر غير المباشر صراحة²، حيث أعطى الحق لجمعيات الدفاع عن البيئة حق التعويض عن الأضرار المباشرة وغير المباشرة التي تمس بالمصالح الجماعية الهادفة للدفاع عنها³.

نستخلص من هذا أن المشرع الجزائري أدرك متأخرا الطبيعة الخاصة للأضرار البيئية، فاعترف بضرورة التعويض عن طريق جمعيات الدفاع عن البيئة.

3- الضرر البحري ضرر له طبيعة خاصة.

يعتبر الضرر الذي يصيب البيئة البحرية بسبب التلوث البحري ضرر ذو طبيعة خاصة، هذا ما جاءت به المادة 29 من قانون حماية 03-10 السابق الذكر، تعتبر مجالات محمية وفق هذا القانون، المناطق الخاضعة إلى أنظمة خاصة لحماية المواقع والأرض والنبات والأنظمة البيئية وبصفة عامة تلك المتعلقة بحماية البيئة.

4- ضرر ذو طابع متراخي.

أي الضرر الذي يظهر تأثيره بعد فترة زمنية طويلة⁴، أحيانا قد لا يظهر الضرر البيئي فور حدوث عمليات التلوث، وإنما يتراخي ظهوره بعد مدة طويلة، حيث يتميز الضرر بكونه واسع النطاق زمانا ومكانا لأن المخاطر البيئية لا تعترف بالحدود الجغرافية¹.

1 عتيقة معاوي، مرجع سابق، ص 245.

2 عتيقة معاوي، نفس المرجع، ص 243.

3 عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 73.

4 عباس عبد القادر، النظام القانوني للضرر البيئي، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، جامعة زيان عاشور بالجلفة، المجلد 6، ع 3، في 2021/09/01، ص 871، المتاح في الموقع الإلكتروني: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/04/10 الساعة 02:00.

من أمثلة الأضرار التي تتميز بالطابع التراخي: الضرر البيئي الإشعاعي الذي قد تأتي آثاره على شكل أضرار وراثية تظهر بعد مرور مدة زمنية طويلة².

5- ضرر ذو طابع انتشاري.

يختلف انتشار التلوث البحري في مجالات واسعة النطاق من حيث الزمان والمكان، فبعض المخاطر تتعدى من حيث المدى إقليم الدولة الواحدة، خاصة المناطق محل تواجد المنشآت الصناعية، فالتلوث البحري واسع النطاق يصعب التكم فيه حيث يعبر عبر ولايات ودول ساحلية أين يصعب تحديد المسؤول عن نشاط الفعل الضار³.

فقد ينجم عن الحادث الذي يقود إلى تسرب أو إلقاء عمدي أو غير عمدي في السواحل مما يؤدي إلى ضرر في المياه الإقليمية أو على إقليم دولة أخرى⁴.

ثالثاً: العلاقة السببية.

تعد العلاقة السببية الركن الثالث لأركان المسؤولية التقصيرية، يقصد بها وجود علاقة مباشرة بين الخطأ الذي ارتكبه المسؤول عن الضرر وبين المضرور الذي لحقه هذا الضرر⁵. حيث لا يكفي أن يكون هناك خطأ وضرر بل يلزم أن يكون الضرر نتيجة حتمية وملازمة للخطأ.

ويعتري إثبات العلاقة السببية في مجال التلوث البحري عدة صعوبات، هذا راجع إلى الأضرار الناتجة عن تلوث لا يظهر إلا بعد فترة زمنية طويلة، وتلوث لا يعرف الحدود مما يؤدي بالتيارات المائية إلى نشره في مناطق واسعة، إضافة إلى إمكانية تعدد مصادر التلوث مما يصعب تحديد المسؤول عن الضرر⁶.

خلاصة لهذا أن أغلب أضرار التلوث البحري تأخذ صفة الأضرار غير المباشرة، والأضرار متعددة المصادر، والتي ليس بالأمر الهين إثباتها.

وهنا يقع على عاتق المضرور إثبات رابطة السببية في المسؤولية عن أضرار التلوث البحري ذلك لأن الصعوبات التي يواجهها تؤدي إلى عجزه في إثبات تلك الرابطة في العديد من المجالات، ويترتب على ذلك التهرب من المسؤولية وعدم حصول المضرور على أي تعويض على ما لحقه من أضرار وإثبات العلاقة السببية، تدخل الفقه والقضاء وبعض التشريعات الوطنية والدولية لضرورة إيجاد حلول قانونية تجنب عدم قبول الدعوى التي يباشرها المضرور، هذا ما أدى بهم إلى افتراض العلاقة السببية من خلال إقامة قرينة لصالح المضرور، حيث يمكنه اللجوء إلى وضع فرضيات بحيث تكون فرضيات وجود علاقة بين

1 عتيقة معاوي، مرجع سابق، ص 244.

2 عباس عبد القادر، مرجع سابق، ص 871.

3 عباس عبد القادر، نفس المرجع، ص 871.

4 عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 71.

5 عمرو أحمد عبد المنعم ديش، مرجع سابق، ص 34.

6 جمال واعلي، مرجع سابق، ص 249.

الفعل والضرر كافية لإقامة الدعوى¹، كما مكنوا المضرور من رفع دعوى على أساس الإسناد العلمي للنتيجة الضارة إلى الفعل الضار وذلك بالرجوع إلى الإحصائيات العلمية التي تثبت فيها حالات وقوع تلوث بحري تبعا لزيادة تلوث البحار بالنفايات أو المواد السامة، ومن ثم إثبات العلاقة السببية بين المادة الملوثة والضرر الناتج دون البحث عن العلاقة بين فعل محدث الضرر والمادة الملوثة².

المطلب الثالث: المبادئ الرئيسية لدعوى التعويض عن أضرار التلوث البحري.

أدى التقدم الصناعي والعلمي والانجازات الحديثة إلى تزايد الأضرار البيئية مما جعل الباحثين في موضوع المسؤولية المدنية يتجهون نحو البحث عن أسس جديدة لدعوى المسؤولية، ووضع أسس مختلفة لوظيفة المسؤولية المدنية للمحافظة على البيئة البحرية من خلال منع حدوث الأضرار التي تحدث فيها، فتحليل الأسس القائمة على الخطأ أو المخاطر أو الضرر وتقديرها كشف التراجع البين للأحكام العامة لقواعد المسؤولية المدنية هذا ما أدى إلى ظهور المبادئ الجديدة و المتمثلة في مبدأ الملوث الدافع (الفرع الأول)، مبدأ الاحتياط (الفرع الثاني)، مبدأ الإعلام والمشاركة (الفرع الثالث) ومبدأ الوقاية (الفرع الرابع).

الفرع الأول: مبدأ الملوث الدافع.

ظهر مبدأ الملوث الدافع لأول مرة في إطار منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية organisation de coopération et de développement économique³ (O.C.D.E) عام 1972.

أشار إليه المشرع من خلال المادة 3 من القانون 03-10 السابق الذكر على أنه: "يتحمل بمقتضاه كل شخص يتسبب نشاطه أو يمكن أن ينتسب في إلحاق الضرر بالبيئة، نفقات كل تدابير الوقاية من التلوث والتقليل منه وإعادة الأماكن وبيئتها إلى حالتها الأصلية."

ويعد هذا المبدأ من أهم المبادئ التي تركز عليها حماية البيئة⁴، كما يعتبر من المبادئ الأساسية التي تقوم عليها المسؤولية المدنية⁵،

كما يعتبر إضافة جديدة لضمان التعويض عن الأضرار البيئية، ويعرف على أنه مبدأ اقتصادي، والذي يعني أن الخدمات المعروضة في السوق يجب أن تعكس كلفة الموارد المستعملة ويشمل هذا الموارد البيئية، ذلك أن إلقاء النفايات الملوثة للمياه هو نوع من استعمال

1 عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 79.

2 عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 81.

3 O.C.D.E هي منظمة اقتصادية حكومية دولية تتكون من جميع الدول الأعضاء، تأسست في عام 1961 لتلتزم بدعم النمو المستدام والتوظيف ورفع مستوى المعيشة وتبادل الخبرات والحفاظ على الاستقرار المالي، ومساعدة البلدان الأخرى في التنمية الاقتصادية، والمساهمة في نمو التجارة العالمية. (أنظر إلى OECD Discover).

4 وداد عطوي، مبدأ الملوث الدافع كآلية بعبية لحماية البيئة، مجلة دائرة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، جامعة مرسلية عبد الله -تيزازة، المجلد 4، ع 9، في 2020/06/30، ص 38، المتاح في الموقع الإلكتروني:

www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/04/11 الساعة 20:05.

5 جمال واعلي، مرجع سابق، ص 274.

هذه الموارد ضمن عوامل الإنتاج، ما يؤدي عدم دفع ثمن استخدام هذه الموارد البيئية إلى هدرها والقضاء عليها. هذا ما جعل الاقتصاديون يرون أنه سبب تدهور البيئة يعود إلى مجانية استعمال هذه الموارد¹.

على أساس هذا الأساس، يتحمل الملوث التكاليف المتعلقة بإجراءات منع ومكافحة التلوث البحري التي تقررها السلطات العامة لحماية الوسط البحري².

الفرع الثاني: مبدأ الاحتياط.

نص عليه المشرع الجزائري في القانون 03-10 سالف الذكر، في البند السادس من المادة 3: "والذي يكون بمقتضاه ألا يكون عدم توفر التقنيات نظرا للمعارف العلمية والتقنية الحالية، سببا في تأخير اتخاذ التدابير الفعلية والمتناسبة، للوقاية من خطر الأضرار الجسيمة المضرة بالبيئة، ويكون ذلك بتكلفة اقتصادية أقل".

ويقصد بالحيطة أو الاحتياط تلك التدابير المتخذة لاستدراك أو تجنب الضرر والحد من آثاره المحتملة، كما يهدف هذا المبدأ إلى حماية البيئة البحرية. حيث يلزم هذا المبدأ الملوث البحري بالتقييم الدائم لآثار الأنشطة الملوثة على البيئة البحرية مادام أن الضرر المتوقع حدوثه بسبب النشاط الملوث ما يزال جسيما ولا يمكن احتماله، ولهذا يجب التفكير في حلول أخرى لوظيفة المسؤولية المدنية في المحافظة على البيئة البحرية من خلال تطوير أساليب الاحتياط و تقادي المخاطر³. وقد تمكن هذا المبدأ حاليا من احتلال مكانة متميزة في القانون البيئي الدولي والداخلي، حيث أصبحت القوانين تستند عليه أكثر من المبادئ الأخرى نظرا لما وصل إليه من ازدهار.

الفرع الثالث: مبدأ الإعلام والمشاركة.

نص عليه المشرع الجزائري في البند الثامن المادة 3 من القانون 03-10 السابق الذكر: "والذي بمقتضاه، لكل شخص الحق في أن يكون على علم بحالة البيئة والمشاركة في الإجراءات المسبقة عند اتخاذ القرارات التي قد تضر بالبيئة". يعتبر الإعلام من المبادئ القانونية المرتبطة بنشاط الملوث البحري حيث أغلب التشريعات نصت عليه على أساس التزام قانوني. فقد نصت على هذا المبدأ أغلب المواثيق الدولية لحماية البيئة⁴.

1 مريم وافي، النظام القانوني للتعويض عن الضرر البيئي، مجلة البيان للدراسات القانونية والسياسية، جامعة الجزائر -1- المجلد 5، ع 2، في 2020/12/15، ص 151، المتاح في الموقع الإلكتروني: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/04/11 الساعة 20:33.

2 جمال واعلي، مرجع سابق، ص 275.

3 جمال واعلي، نفس المرجع، ص 270.

4 جمال واعلي، نفس المرجع، ص 277.

يجب أن يكون الإعلام كافياً لكي يكون دوره الوقائي فعالاً، كما يجب أن يشمل جميع العناصر المتعلقة بالمخاطر المهددة للبيئة البحرية، ويحق لكل شخص معنوي أو طبيعي أن يطلب من السلطات المعنية الحصول على المعلومات المتعلقة بحالة البيئة التي تتناول حالة المياه، الهواء، السواحل، التلوث، إضافة إلى التدابير والإجراءات والمخططات الموجهة لحماية البيئة البحرية، وتنظيمها¹.

وتطبيقاً لذلك فكل هيئة خاصة كانت أو عامة تمتلك معلومات تخص حالة البيئة البحرية عليها أن تقوم بإعلام الجمهور ومشاركته بكل حادث يمس الوسط البحري، وكذا إعلامه بتدابير الوقاية والأمن تفادياً لكل خطر محتمل وقوعه، كل هذا يجب أن يكون ذو أسلوب واضح وشفاف حتى يتمكن كل شخص من فهمه².

الفرع الرابع: مبدأ الوقاية.

يعرف هذا المبدأ بأنه مبدأ تقليدي للحماية من الأخطار، إذ يتعلق فقط بالأخطار المعروفة علمياً التي تم التأكد من ضررها الفعلي على صحة الإنسان، كما يتضمن هذا المبدأ تدابير حماية مسبقة وهو مبدأ فعال فقد نص عليه المشرع الجزائري في القانون 03-10 السابق الذكر، في البند الخامس من المادة الثالثة على 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 ضرراً كبيراً بالبيئة، مراعاة مصالح الغير قبل التصرف.

بناء على هذا المبدأ، يلتزم المسؤول عن الضرر باتخاذ الإجراءات الوقائية المعقولة في حالة ما إذا كان النشاط الذي يمارسه يكاد يسبب أو يساهم في تدهور البيئة البحرية، فإذا كان التعويض يهدف إلى جبر الضرر في حد ذاته، فإن إجراءات الوقاية تصيب منبع الضرر³، حيث يهدف مبدأ الوقاية إلى العمل على اجتناب وتقليل احتمال حدوث التلوث البحري.

أكدت التوجيهات الأوروبية الحديثة بشأن حماية البيئة البحرية على إلزامية منع الضرر البيئي ففي حالة لم يتحقق هذا ألزمت بالوقاية من هذا الضرر، حيث قدمت هذه التوجيهات الحق لكل جمعية هدفها حماية البيئة في أن تطلب متى شاءت ب⁴:

- منع أي نشاط خطير غير قانوني ويمثل تهديداً حقيقياً للبيئة البحرية.
- تكليف المنتفع بأخذ كل ما من شأنه الوقاية من الحادث.
- تكليف المنتفع بأخذ التدابير التي تقي من الضرر بعد وقوع حادث أو كارثة بيئية.

1 جمال واعلي، مرجع سابق، ص 280.

2 عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 121.

3 جمال واعلي، مرجع سابق، ص 271.

4 جمال واعلي، نفس المرجع، ص 271.

- تكليف المنتفع بأخذ كل التدابير الممكنة لاستعادة الأشياء.

المبحث الثاني: أنظمة الضمان المالي.

أدى اتساع المخاطر الناجمة عن التفاعل المستمر بين الأنشطة البشرية والبيئية إلى تحفيز النقاش حول الآليات القانونية الملائمة التي تهدف إلى تحسين المستوى الحالي لحماية البيئة البحرية وضمان الحفاظ عليها¹.

فإذا كان التعويض المنصوص عليه في القواعد العامة للمسؤولية المدنية قد حقق نتيجة في الأوضاع العادية، إلا أنه يصعب تطبيقه في مجال الإضرار بالبيئة عامة والبيئة البحرية خاصة، وهذا راجع إلى مجموعة من الصعوبات التي تحد من إمكانية الحكم بالتعويض عن هذه الأضرار في غالب الأحيان، والسبب يرجع إلى الطبيعة الذاتية للبيئة البحرية عن غيرها من الأضرار الأخرى كونها أضرار غير شخصية وغير مباشرة، وأمام هذه الصعوبات ظهرت آلية أخرى مغايرة للنظام القانوني للمسؤولية المدنية ويأخذ هذا الضمان صورتين الأولى تتمثل في نظام التأمين والثانية في نظام صناديق التعويضات².

وعليه لدراسة هذا المبحث يقتضي التعرض إلى:

التأمين كضمان للتعويض عن أضرار التلوث البحري في (المطلب الأول).

وصناديق التعويضات كضمان للتعويض عن أضرار التلوث البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التأمين كضمان للتعويض عن أضرار التلوث البحري.

إن التأمين له دور مهم في المجتمعات الحديثة حيث أن تعدد أنواعه كاد يغطي كافة أوجه الأنشطة، وما ذلك إلا لمحاولة تغطية التطور في جميع مجالات الحياة، وما يصاحبها من خطورة المسؤوليات المرتبطة بها، ولقد وجد أن أغلبية الأنظمة الحديثة تستوجب وجود تأمين لتعويض الأضرار البيئية البحرية، والذي يراه البعض حقا مدنيا من حقوق الإنسان، لأن هذه الأخطار تتميز بأضرار بالغة الخطورة أصبح فيها نظام التأمين إجباري³.

ويضاف إلى هذا، أن التأمين يهدف إلى الوقاية من وقوع الأضرار وإمكانية إصلاحها، وأيضا تعويض المؤمن له جراء تحقق خطر معين، يتمثل في رجوع غيره الذي أصابه ضرر بالتعويض اللازم لجبر الضرر ويكون هذا التعويض في حدود ما يلتزم به المؤمن⁴.

وسوف نتناول هذا المطلب في:

مفهوم التأمين (الفرع الأول)، إجبارية التأمين في (الفرع الثاني).

1 صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص14.

2 صلاح محمد سليمة، نفس المرجع، ص14.

3 جمال واعلي، مرجع سابق، ص289.

4 سليمة محمد صلاح، مرجع سابق، ص14.

الفرع الأول: مفهوم التأمين.

نظام التأمين هو أحد الضمانات المكتملة للمسؤولية المدنية، والذي عرفه المشرع الجزائري في المادة 619 من القانون المدني الجزائري "التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين إلى صالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن". ونفس الصياغة جاءت بها المادة الثانية من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات¹.

يلاحظ من التعاريف السابقة، أن أبرز أشخاص التأمين هم المؤمن والمؤمن له والمستفيد، وأبرز عناصر التأمين هو الخطر والقسط ومبلغ التأمين².

ولكي يغطي التأمين أضرار التلوث، يجب أن تتوفر فيه شروط قانونية، حيث لا يقبل تغطية أي خطر إلا إذا توافرت فيه هذه الشروط المتمثلة في:

أولاً: أن يكون الخطر احتمالي:

حيث أن الخطر يجب أن يكون أمرا غير محقق الوقوع أي احتمالي، أي يحتمل أن يقع كما يحتمل أن لا يقع، فإذا كانت الأضرار محققة الوقوع فإنها لا تصلح أن تكون محلا للتأمين ذلك أن التأكيد يتنافى مع الاحتمال. كذلك يجب أن يكون الخطر ممكنا³.

ثانياً: أن لا يتوقف تحقق الكارثة على محض إرادة أحد الطرفين:

هذا لأنه لا يقبل أن يؤمن الإنسان على خطر يتوقف تحققه على محض إرادته، لأنه يستطيع متى يشاء أن يحقق الخطر المؤمن منه، فهنا ينتفي شرط الاحتمال على الحادثة وبالتالي تصبح مؤكدة وليست احتمالية، وهنا يصبح التأمين بدون معنى لذلك يحظر التأمين على الأخطار العمدية⁴.

وبناء على ما سبق فإن مخاطر التلوث البحري، وإن كانت في الأصل ترجع إلى أفعال إرادية إلا أنه لا ينفى فيها صفة الاحتمالية⁵.

الفرع الثاني: إجبارية التأمين ضد أضرار التلوث البحري.

الأصل أن التأمين بصفة عامة، يتسم بالطابع الاختياري يخضع لمبدأ حرية التعاقد ومبدأ سلطان الإرادة، لكن من أجل ضمان حماية ضحايا التلوث البحري تقتضي النصوص المتعلقة

1 الأمر رقم 07/95 الصادر في 25/01/1995 المتعلق بالتأمينات، ج ر، عدد 13، المؤرخة في 08/03/1995 المعدل والمتمم بقانون 04/06 مؤرخ في 20/02/2006، ج ر، عدد 15، المؤرخة في 12/03/2006.

2 محمد رحموني، مرجع سابق، ص 96

3 صليحة صابور، المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة، مذكرة ماجستير، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر -1-، 2015، ص 109.

4 عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 257.

5 حسن طوابي، مرجع سابق، ص 284.

بالمسؤولية المدنية إجبارية التأمين ضد التلوث، إذ يكون الأشخاص المسؤولون عن الأضرار الناجمة عن النشاط البحري الملوث مجبرون على الاكتتاب لدى إحدى شركات التأمين لتغطية مسؤولياتهم، حيث يهدف التأمين إلى نقل كل تكاليف إصلاح الضرر الناجم عن النشاط الملوث ووضعه على عاتق شركة التأمين¹.

إشترط المشرع الجزائري إجبارية التأمين عن بعض الأخطار التي تشكل عبئا ثقيلا على ميزانية الدولة مثل إجبارية التأمين على الكوارث الطبيعية، وإجبارية التأمين عن المسؤولية المدنية لنشاط المهنيين إتجاه المستهلكين إلى غير ذلك، غير أن مجموع النصوص المكونة لمنظومة التأمين في الجزائر لم تنص صراحة على إلزامية التأمين ضد الأضرار الناجمة عن التلوث في عمومها، الشيء الذي يقودنا إلى دراسة الموضوع ضمن النصوص العامة المتضمنة للتأمين².

فالمشرع الجزائري، إشترط التأمين من خلال عدة نصوص آخرها قانون رقم 06-04 الذي عدل وتمم الأمر رقم 95-07 وألغى بموجبه جميع الأحكام المخالفة له، بالإضافة إلى أحكام القانون المدني 619 إلى 625³.

ويفترض عقد التأمين وجود خطر معين يتم التأمين عليه وقيمة مالية يحصل عليها المؤمن له (الملوث البحري المسؤول عن الضرر) عند رجوع المتضرر عليه بالتعويض. وعلى هذا، فإن الهدف من التأمين ليس تعويض الضرر الذي لحق المتضرر، ولكن تعويض الخسائر التي تصيب الملوث البحري نتيجة الإلتزامه بدفع التعويض للمضرور⁴.

إن الأهمية الكبيرة التي فرضها التأمين عن مسؤولية المهنيين (أين يعتبر الملوث البحري مهني في غالب الأحيان)، فقد تدخل المشرع الجزائري بنص عام وجعله إجباريا من خلال المادة 168 من الأمر رقم 95-07 المعدل والمتمم⁵.

وأیضا، قام المشرع الجزائري بترتيب عقوبات جزائية على عدم الامتثال لإجبارية التأمين في المادة 184 من نفس الأمر، وعلى إثر ذلك، يلتزم كل صاحب نشاط ملوث بالاكتتاب في عقد التأمين يغطي به مسؤوليته عن الأضرار التي يحدثها نشاطه الملوث، لتتحمل شركات التأمين تعويض المتضررين عن الأضرار المادية والجسمانية التي وقعت لهم⁶.

وأیضا، أوجبت المادة 130 من القانون البحري "يلتزم مالك السفينة التي تنقل أكثر من 2000 طن من الوقود بدون ترتيب كحمولة، بإنشاء تأمين أو كفالة مالية مثل ضمان مصرفي

1 جمال واعلي، مرجع سابق، ص 290.

2 جمال واعلي، نفس المرجع، ص 291

3 عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 268.

4 جمال واعلي، مرجع سابق، ص 291.

5 تنص المادة 168 على ما يلي: "يجب على شخص طبيعي أو معنوي يقوم بصنع أو ابتكار أو تحويل أو تعديل أو تعبئة مواد معدة للاستهلاك أو للاستعمال، أن يكتتب تأمينا لتغطية مسؤوليته المدنية المهنية تجاه المستهلكين والمستعملين وتجاه الغير. تشمل المواد المشار إليها أعلاه في المواد الغذائية والصيدلانية ومستحضرات التجميل ومواد التنظيف والمواد الصناعية والميكانيكية والإلكترونية والكهربائية، وبصفة عامة أية مادة يمكن أن تسبب ضررا للمستهلكين للمستعملين والغير"

6 عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 268.

أو شهادة صادرة عن صندوق دولي للتعويض بمبلغ يحدد طبقاً لحدود المسؤولية المنصوص عليها في المادة 121 أعلاه، لتغطية مسؤوليته عن ضرر التلوث طبقاً لأحكام هذا الفصل". إن الأمر الذي جعل المشرع الجزائري يفرض إجبارية التأمين، هو ضمان حق المضرور في الحصول على التعويض المحكوم به من شخص أكثر ملائمة (شركة التأمين) من الملوثة البحري الذي لا يخشى معه المضرور ضياع حقه. لذا صاغ المشرع الجزائري قواعد التأمين بصفة أمرة وجعلها من النظام العام لا يجوز الاتفاق على مخالفتها ولا يمكن للملوثة البحري أن يتحلل منها مهما كانت الضمانات التي يعرضها¹.

أما على الصعيد الدولي، فقد فرضت العديد من الاتفاقيات، إجبارية التأمين ضد مخاطر التلوث البحري، من أجل توفير حماية فعلية لضحايا التلوث البحري إذ يكون الأشخاص المسؤولون بمقتضى هذه الأحكام الاتفاقية، مجبرون على توفير شهادة التأمين أو غيرها من الضمانات المالية لتغطية مسؤولياتهم. وقد عملت هذه النصوص على تنظيم كيفية تنفيذ إلزامية التأمين ووضع الضوابط التي يجب الاستناد عليها لتحقيق هذا الهدف².

ومن بين هذه الاتفاقيات:

إتفاقية الوقود لسنة 1969 المعدلة بموجب بروتوكول 1992³، حيث تتميز إتفاقية الوقود بأنها تقضي الاتجاه العالمي نحو الاعتناء للحد من خطر إفسار المسؤول المحتمل عن التلوث البحري⁴. والتأمين الإجباري يعد بمثابة إجراء أساسي وضروري لتكملة نظام المسؤولية الموضوعية المتخذة أساساً للمسؤولية عن أضرار التلوث بالزيت وضمن حصول المضرورين على التعويض. حيث ألزم مالك السفينة بتقديم التأمين أو ضمانات مالية أخرى⁵.

وقد نصت المادة السابعة من هذه الاتفاقية على أنه "يلزم مالك كل سفينة مسجلة في إحدى الدول المتعاقدة ومخصصة لنقل أكثر من ألفي طن من الزيت كشحنة، بأن ينشئ تأميناً أو أي ضمان مالي آخر، مثل الضمان المصرفي وأي شهادة تأمين ممنوحة من الصندوق الدولي للتعويضات بالمبالغ المحددة في تطبيق تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة الخامسة الفقرة الأولى لتغطية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت".

غير أن السفن المملوكة للدولة فإنها تفلت من كافة الالتزامات السابقة المنصوص عليها في الاتفاقية على أن تلتزم السلطات المختصة لدولة تسجيل السفينة بتسليمها شهادة تفيد بأنها مملوكة لها وأن مسؤوليتها مغطاة في الحدود الواردة في الاتفاقية⁶.

1 جمال واعلي، مرجع سابق، ص 291، 292.

2 محمد البزاز، مرجع سابق، ص 386.

3 الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت 1969 المعدلة ببروتوكول 1992.

4 نادر محمد إبراهيم، مرجع سابق، ص 141.

5 صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 815.

6 محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 385.

أما في ما يخص أضرار التلوث النفطي أو التلوث الكيميائي وغيرها من المواد الضارة الأخرى الصادرة عن السفن فقد قررت القواعد الاتفاقية منها، اتفاقية لندن 1973¹، بالتزام السلطات المختصة في الدولة التي سجلت فيها السفينة، بأن تسلم شهادة تأمين أو ضمانات مالية أخرى تتضمن مجموعة من المعلومات طبق النموذج الموحد المتفق عليه. ومن واجب كل دولة متعاقدة أن تمنع أي سفينة من الإبحار إذا لم تدلي بشهادة التأمين ضد التلوث. كما تمارس هذه الصلاحية إزاء أي سفينة أخرى مهما كان مكان تسجيلها، سواء كانت تابعة لدولة متعاقدة أم لا، إذ يجوز لها منعها من الإبحار إذ لم تكن متوفرة على شهادة تأمين ضد التلوث أو ضمانات مالية أخرى. وتكون دولة العلم غير ملزمة بأداء التعويض والحلول محل الملوث، في الحالة التي يكون فيها التأمين أو الضمانات المالية غير كافية. فإن دولة العلم لا تقوم بالتحقق متى يسر المؤمن وجدية الضمانات المالية، وإنما تكتفي فقط بالتحقق من أن المسؤول المعين قانوناً قد قام بالفعل باكتتاب شهادة التأمين².

المطلب الثاني: صناديق التعويضات كضمانة للتعويض عن أضرار التلوث البحري.

تلعب صناديق التعويضات دوراً مهماً باعتبارها آلية مكملة لتعويض الضحايا في حالة عدم تمكن آليات المسؤولية المدنية من إصلاح الضرر، إما لصعوبة التعرف على المسؤول محدث الضرر أو لتجاوز التعويضات قدرات المسؤول المالية، أو لصعوبة التقاضي وتعقيد إجراءات الدعاوى، ولتجاوز هذه العقبات، فقد لجأت العديد من الدول لإنشاء صناديق خاصة لتعويض الضحايا لمواجهة قضايا محددة، ومن ثم فإن العديد من التشريعات لجأت إلى فكرة إنشاء صناديق التعويضات في مجال تلوث البيئة، لتتدخل بصفة تكميلية أو احتياطية بجانب نظام التأمين والمسؤولية المدنية³.

ولدراسة هذا المطلب، اقتضى الأمر تقسيمه إلى ثلاث فروع تتضمن ما يلي:
تعريف صناديق التعويضات (الفرع الأول)، صناديق التعويضات ونطاق تدخلها (الفرع الثاني)، أحكام الصندوق الخاص بالتعويضات في القانون الدولي والجزائري (الفرع الثالث).

الفرع الأول: تعريف صناديق التعويضات.

أعطيت تعريفات عديدة ومتنوعة لصناديق التعويض فيمكن تعريفها "أنها مجموعة الأموال التي تجمع من الدولة أو من ممارس النشاطات المهددة للبيئة بالتلوث، بقصد تكوين رصيد احتياطي أو تكميلي لتعويض المضرور كلياً أو جزئياً حين لا تسعنا قواعد المسؤولية المدنية أو التأمين من أجل تعويض المضرور"⁴.

1 الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن 1973 المؤرخة في 02/11/1973 المعدلة ببروتوكول 11/02/1978.

2 محمد البراز، مرجع سابق، ص 386.

3 محمد رحموني، مرجع سابق، ص 116.

4 حسن طوايبية، مرجع سابق، ص 289.

وأيضاً يمكن تعريفها بأنها "نظام في هيئة أو نقابة أو جمعية من أفراد تجمعهم مهنة واحدة أو عمل واحد أو أي صلة اجتماعية أخرى يتكون من غير رأس مال، و يمول باشتراكات أو خلافه بغرض أن يؤدي أو يرتب لأعضائه المستفيدين منه حقوق تأمينية في شكل تعويضات أو معاشات دورية أو مزايا مالية محددة"¹.

ومن خلال هذه التعريفات، يمكن أن يستنتج أن الطبيعة القانونية لصناديق التعويض هي عبارة عن كيان قانوني مستقل ذو شخصية اعتبارية².

الفرع الثاني: صناديق التعويضات ونطاق تدخلها.

إن إنشاء صناديق التعويضات كان الهدف منها تعويض المضرور في الحالة التي لا يعوض فيها بوسيلة أخرى، كما أنها تهدف إلى توزيع المخاطر الصناعية على مجموع الممارسين للأنشطة التي يمكن أن تسبب هذه المخاطر³.

حيث أنه لا تستطيع هذه الصناديق التدخل إلا بصفة تكميلية في حالة ما إذا لم يعطي التأمين قيمة التعويضات الجارية للأضرار التي أصابت المضرور، وصناديق التعويضات نظام ليس بالحديث أو خاص بالأضرار البيئية فحسب ولكن خصوصيته تكون أكثر جلاء في مجال الأنشطة البيئية⁴.

وسنقوم بدراسة هذا الفرع على النحو التالي:

الدعوة إلى إنشاء الصندوق (أولاً)، حالات تدخل الصندوق (ثانياً).

أولاً: الدعوة إلى إنشاء صندوق خاص بالتعويضات.

إن الهدف الأساسي من إنشاء الصناديق، هو محاولة لتوفير التعويض الكامل للأضرار البيئية، وقد يكون إنشائها بطريقة إرادية أي يكون الالتزام به إرادياً من قبل جهة خاصة، وبذلك يمثل غطاء تعاوني للأخطار التي تمس المجتمع المهني، أو من جهة عامة وذلك بفضل تدخل الدولة⁵.

فتجتمع عدة مبررات عدلية اجتماعية وفنية تدعو إلى تخصيص صندوق ضمان خاص لتعويض ضحايا التلوث البحري نجلها في ما يلي⁶:

1 زهير بن خريف، دور صناديق التعويض في تغطية أضرار التلوث البحري، مذكرة ماجستير، فرع قانون بيئة وعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2015، ص10.

2 زهير بن خريف، نفس المرجع، ص 11.

3 عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 272.

4 محمد رحموني، مرجع سابق، ص 117.

5 احمد لعرومي، النظام القانوني لصناديق التعويضات البيئية، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، جامعة تيسمسيلت، المجلد 5، العدد 2، 2018/06/17، ص61، المتاح في الموقع الإلكتروني www.asjpcerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/04/20 الساعة 04:08.

6 جمال واعلي، مرجع سابق، ص308 309.

- الأضرار الناتجة عن حوادث التلوث البحري وخطورة ترشحها لأنها توصف بالكوارث الاجتماعية، ذلك أن الوقوف على عدد ضحايا تلوث البيئة البحرية يؤكدوا كشف بحق عن خطورة الموقف، ومن ثم يتجلى الدور الهام لهذه الصناديق في تعويض الضحايا لا سيما في الحالات التي لا يكون هناك أي تأمين للمسؤولية، أو حالات التحديد القانوني للمسؤولية أو الضمان. أو في حالة عدم التعرف على المسؤول.

- إنشاء الصندوق، يعبر عن تكريس لمبدأ التضامن الاجتماعي لإسعاف ضحايا التلوث البحري بين أفراد المجموعة الوطنية، من خلال تأسيس كيان قانوني يعبر عن هذا الشعور. ذلك أنه يقع على الدولة والمجتمع بصفة عامة وبمقتضى القواعد الأمرة للتكافل، تمكين المتضررين من حقهم في التضامن وعدم تركهم لم يرحم. ويمكن أن يتعدى هذا الصندوق النطاق الوطني لينسحب الالتزام بالتضامن على المجتمعات المغاربية أو دول المتوسط بصفته للمساهمة في تمويل هذا الصندوق. على غرار الصناديق الدولية المنشأة بموجب اتفاقيات دولية والتي صادقت الجزائر على بعضها.

- الصفة المستعجلة لإنشاء مثل هذه الصناديق بالنظر للتهديد الحقيقي الذي تمثله بعض الحوادث البحرية الملوثة للبيئة غير متوقعة الحدوث.

- إن إنشاء صناديق للتعويضات في هذا المجال فيه تدليل للصعوبات أمام المتضررين للحصول على تعويضات فعالة وسريعة، بل أنه وبرأي جانب من الفقه الفرنسي تكريس فعلي لحق الضحايا في تعويض عادل و مكافئ للأضرار التي أصابتهم.

ثانيا: حالات تدخل الصندوق.

تلعب صناديق التعويضات دورا تكميليا في الحالات التي لا يغطي فيها التأمين قيمة التعويضات الجابرة للأضرار التي أصابت المضرور، وذلك عندما تتجاوز قيمة الأضرار الناتجة عن النشاط الحد الأقصى لمبلغ التأمين المحدد في العقد ففي هذه الحالة تتدخل الصناديق بهدف تعويض المضرور تعويضا كاملا، عندما يكون قد تم تعويضه جزئيا¹.

ومن أمثلة الصناديق التي تتدخل بصفة تكميلية، هو الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات²، وهذا الصندوق هو صورة جديدة ثورية للقانون البحري الدولي المتعلق بالتعويض عن التلوث بالزيت، حيث يعد المنظمة دولية الوحيدة التي تنهض بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن حوادث التلوث، فهو ليس وكالة متخصصة من وكالات الأمم المتحدة وليس جزءا من المنظمة البحرية الدولية بل يعد في ذاته منظمة مستقلة تماما، والدولة الطرف تصبح بالضرورة عضوا في الصندوق. ويعتبر الصندوق في كل دولة متعاقدة شخص قانوني يمكنه بمقتضى تشريع هذه الدولة، اكتساب الحقوق و تحمل الالتزامات³.

ومن ناحية أخرى يكون لصناديق التعويض في مجال تلوث البيئة البحرية دور احتياطي في الحالات التي يثبت فيها إفسار المسؤول، وتلك التي لا يتول فيها المضرور إلى تحديد

1 عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص274.

2 اتفاقية الصندوق 1971 هي الاتفاقية الدولية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت.

3 محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص386.

شخص الضار أو معرفته. في هذه الحالة يكون تدخل الصندوق ليحل محل المسؤولية المدنية ذاتها، فيتولى الصندوق تعويض المضرور تعويضا كاملا عما أصابه من أضرار وأيضا تتدخل، في الحالات التي يتوافر فيها أحد أسباب الإعفاء من المسؤولية أو استبعاد التأمين¹.

وفي هذه الحالة تتدخل صناديق التعويض بصفة احتياطية، لضمان حق المضرور في التعويض، فينبغي على المضرور أن يلجأ أولا لمطالبة الملوث المسؤول، وبطبيعة الحال فإنه يعفى من هذا الإجراء في الحالة التي يكون فيها المسؤول مجهولا. وبناء على ذلك فإن مطالبة الصندوق لا تصبح مقبولة إلا في حالة إخفاق مطالبة المسؤول، هذا الإخفاق يتحقق في حالة إعسار المسؤول أو كونه غير مؤمن أو عندما تتوافر إحدى حالات الإعفاء من المسؤولية. فإذا توافرت إحدى هذه الحالات، كان للمضرور أن يلجأ مباشرة للصندوق. ويختلف دور صناديق التعويض من دولة لأخرى، فقد يقتصر على تعويض المضرورين وقد يقتصر على تغطية مسؤولية الملوثين، وقد يجتمع بين الدورين معا كما هو الحال مثلا في الصندوق الهولندي².

وفي الصندوق الأمريكي يتدخل بشكل شبه مطلق، إذ لا يستفيد من أي حالة من حالات الإعفاء التي يتمتع بها الشخص المسؤول إلا بالنسبة للإهمال الجسيم أو الخطأ الإرادي للمسؤول. وبعد قيامه بتعويض الأضرار الناجمة عن التلوث وتكاليف إزالته، يحل الصندوق الأمريكي محل الشخص الذي يتم تعويضه في حقه قبل المسؤول أو قبل أي شخص طبقا لأي قانون آخر بما في ذلك قانون الولايات³.

الفرع الثالث: أحكام الصندوق الخاص بالتعويضات في القانون الدولي والجزائري.

يكشف القانون الدولي آلية جماعية لتعويض الأضرار التلوث البحري، إذ تهدف إلى تغطية الأضرار التي تمس المصالح الجماعية، وهو نوع من التضامن تبنته العديد من الاتفاقيات الدولية أهمها اتفاقية بروكسل 1969⁴، التي نصت على إنشاء الصندوق الدولي للتعويض والجزائر بدورها أنشأت الصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث بموجب قانون المالية لسنة 1992⁵.

وهذا ما سيتم معالجته في هذا الفرع حيث قسم إلى:

أحكام صناديق التعويضات في القانون الدولي (أولا) وأحكام صناديق التعويضات في القانون الجزائري (ثانيا).

1 عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 275.

2 عبد الرحمان بوفلجة، نفس المرجع، ص 274.

3 محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 486.

4 الاتفاقية الدولية لإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط 1969.

5 المادة 189 من قانون 91-25 المؤرخ في 16/12/1991، المتضمن قانون المالية 1992، ج ر، ع 65، المؤرخة في 18/12/1991.

أولاً: أحكام صناديق التعويضات في القانون الدولي.

يمنح الصندوق الدولي للتعويض الحماية للمضرورين من حوادث التلوث البحري حيث يضمن للمضرورين الحصول على التعويض، عقدت المنظمة الدولية البحرية ببروكسل سنة 1969، وهي نفس السنة التي انعقدت فيها اتفاقية بروكسل مؤتمر دولي لدراسة مدى إمكانية إنشاء صندوق دولي للتعويض، من أجل إصلاح الأضرار البيئية التي عجزت الوسائل التقليدية عن تغطيتها وما جاء في هذا المؤتمر، هو التأكيد على أن اتفاقية بروكسل 1969 تقوم بحماية كاملة للضحايا في كل الأحوال، وانتهى هذا المؤتمر بإصدار قرار حول ضرورة إنشاء صندوق التعويض، ثم بدأ التحضير لهذا المؤتمر الذي دعت إليه المنظمة الدولية بعد ارتفاع أصوات المؤتمرين مناديه بضرورة إقامة مسؤولية المالك على أساس موضوعي مطلق مشتركة مع مسؤولية مصالح البضاعة على شكل صندوق¹.

وعلى غرار ذلك، أنشئ الصندوق الدولي (fipol) تم إحداثه بموجب اتفاقية بروكسل 1971 مع اشتراط أن تكون كل دولة عضو في الصندوق طرفاً في اتفاقية بروكسل سنة 1969².

وتهدف هذه الاتفاقية إلى استخدام حصيلة هذا الصندوق لتغطية التكاليف الخاصة بالتنظيف وإزالة التلوث البترولي والتعويض عنه، فطبقاً لنص المادة الرابعة، على الصندوق بأن يدفع التعويض لأي شخص أصيب بضرر ناتج عن التلوث ولا يستطيع الحصول على تعويض كامل ومناسب بمقتضى اتفاقية 1969، وعلى الصندوق أن يعرض مالكي السفن عن المبلغ الذي يتجاوز 150 فرنك لكل طن من حمولة السفن، من قيمة التعويض المدفوع على ألا يتجاوز ما يدفعه الصندوق 2000 فرنك لكل طن، ولا يجوز بأي حال أن يتجاوز 210 مليون فرنك³.

والجدير بالإشارة، أنه ثمة حالات تلتزم الصناديق بتغطيتها وحالات تعفى منها حسب ما تضمنته اتفاقية 1971، فالحالات التي يلتزم فيها الصندوق بالتعويض⁴، هي:

- الالتزام بدفع مبالغ التعويض لكل شخص يعاني من ضرر التلوث.
- في حالة ما إذا كان التعويض يتجاوز مسؤولية مالك السفينة.
- أن يكون المالك غير قادر من الناحية المالية على الوفاء بالتزاماته كاملة وان الضمان المالي المقرر طبقاً للاتفاقية لا يغطي أو لا يكفي لتغطية متطلبات التعويض عن الضرر.

أما حالات الإعفاء نصت عليها المادة 2/4 و3 من اتفاقية بروكسل 1971 على إعفاء الصندوق من التزامه بالتدخل في التعويض في الحالات الآتية:

1 عبدالرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 279 279.

2 محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 392 .

3 عباس إبراهيم، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، مذكرة ماجستير في القانون، فرع القانون العام، جامعة الشرط الأوسط، الأردن، 2010، ص 53.

4 محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 461.

1 - أعمال الحرب: نصت المادة 2/4 على إعفاء صندوق 1971 كليا من الالتزام بتعويض المضرورين من التلوث إذا ما أثبت أن ضرر التلوث ناتج عن عمل حرب، أعمال عدائية، حرب أهلية، تمرد أو عصيان¹.

2 - عدم معرفة السفينة المسببة للتلوث (المصدر المجهول للتلوث): يعفى الصندوق من التعويض في الحالة التي يكون فيها مصدر التلوث مجهولا، أي عند عدم التحقق من السفينة التي تسرب منها الزيت الناتج عنه التلوث، وهذا ما يحدث غالبا في الحالات التي يكون فيها التلوث قليلا وذا نطاق ضيق، بعكس التسربات الكبيرة للزيت والتي تنشئ في ذاتها تلوثا حقيقيا، حيث يسهل اكتشاف مصدرها. في مثل هذه الحالة فإن الصندوق غير ملزم كليا بتعويض المضرورين من التلوث، حيث أنه توجه هؤلاء مباشرة إلى الصندوق وتخليهم عن فكرة البحث عن المتسبب في الضرر يعد أمرا مخالفا لمبدأ المنع من التلوث².

3 - خطأ المضرور: نصت المادة 3/4 من اتفاقية 1971 على أنه إذا أثبت الصندوق أن أضرار التلوث ناجمة كليا أو جزئيا عن فعل أو إجمام مرتكب بنية إحداث الضرر من قبل الشخص المضرور أو بسبب إهماله، بشرط ألا يتعلق هذا الإعفاء بالإجراءات الوقائية المشار إليها في الفقرة الأولى، وفي أي حال، فإن الصندوق يعفى في الحدود التي كان يمكن أن يعفى مالك السفينة فيها في ظل الفقرة الثالثة من المادة الثالثة من معاهدة 1969. خلاصة القول أنه في الحالة التي يتسبب فيها المضرور من التلوث بخطئه في وقوع ضرر التلوث، فإنه لا يستطيع الحصول على أي تعويض سواء من مالك السفينة أو من الصندوق، فيما عدا تكاليف الإجراءات الوقائية والتي يلتزم الصندوق بتعويضها³.

ثانيا: أحكام الصندوق الخاص بالتعويضات في القانون الجزائري.

الهدف الأساسي وراء إنشاء صناديق التعويضات، هو تكملة العجز الذي يعترى الآليات التعويضية الأخرى، فالجزائر أنشأت الصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث بموجب قانون المالية 1992 الذي نص على "يحدث حساب للتخصيص الخاص رقم 65-302 تحت عنوان الصندوق الوطني للبيئة".

وحدد كيفية عمل الصندوق الوطني للبيئة من خلال المرسوم التنفيذي 98-147 الذي عدل بالمرسوم التنفيذي 01-408، وأعيدت تسميته بالصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث⁴.

وقد نصت المادة 03 من المرسوم رقم 01-408 "تتمثل نفقات هذا الصندوق في:

- تمويل أنشطة مراقبة التلوث عند المصدر،
- تمويل أنشطة مراقبة الوضع البيئي،

1 محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 265.

2 محمد السيد الفقي، نفس المرجع، ص 266.

3 محمد السيد الفقي، مرجع نفسه، ص 268.

4 المرسوم التنفيذي رقم 147/98 المؤرخ في 13/05/1998 الذي يحدد كيفية تسير حساب التخصيص الخاص رقم 65-302 تحت عنوان الصندوق الوطني للبيئة، ج.ر رقم 31، المؤرخة في 17/05/1998، المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 01/408 المؤرخ في 13/12/2001، ج ر، ع 78، المؤرخة في 19/12/2001.

- تمويل الدراسات والبحث العلمي اللذين تقوم بهما مؤسسات التعليم العالي او مكاتب دراسات وطنية او أجنبية.
- نفقات متعلقة بالتدخلات الإستعجالية في حالة التلوث العرضي....."وقد عدلت هذه المادة بالمرسوم رقم 237/06¹.

لا يشكل صندوق البيئة وسيلة لتطبيق مبدأ الملوث الدافع وإنما يعد وسيلة لتخفيض الأعباء المالية، أي أنه يهدف إلى تخفيف الصعوبات المالية².

وأيضاً، نص قانون الساحل على إنشاء الصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية، بموجب المادة رقم 35 من القانون المتعلق بحماية الساحل³ "ينشأ صندوق لتمويل تنفيذ التدابير المتخذة لحماية الساحل والمناطق الشاطئية. تحدد موارد هذا الصندوق وكيفيات تخصيصها بموجب قانون المالية".

تشمل نفقات هذا الصندوق حسب المادة 03 فقرة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 4273/04، حيث نصت على:

- تمويل إزالة عملية التلوث وحماية وتثمين الساحل والمناطق الشاطئية،
- النفقات المتعلقة بالتدخلات الاستعجالية في حالة وقوع تلوث بحري مفاجئ،
- يشمل تمويل الدراسات والخبرات المسبقة لرد الاعتبار للمواقع المنجزة من قبل معاهدة التعليم العالي أو مكاتب الدراسات الوطنية أو الأجنبية.

1 المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 237/06 مؤرخ في 2006/07/04 يعدل ويتم المرسوم التنفيذي رقم 147/98، المؤرخ في 1998/05/13 الذي يحدد كيفية تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 65-302 تحت عنوان الصندوق الوطني للبيئة، المعدل و المتمم، ج ر، ع 45 المؤرخة في 2006/07/09.

2 يحيى وناس، مرجع سابق، ص98.

3 المادة 35 من القانون 02/02 المؤرخ في 2002/02/05 يتعلق بحماية الساحل و تثمينه، ج ر ع 10، المؤرخة في 2002/02/12.

4 المادة 03 فقرة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 273/04 المؤرخ في 2004/09/02، يحدد كيفية سير حساب التخصيص الخاص رقم 113-302 الذي عنوانه الصندوق الوطني لحماية الساحل و المناطق الشاطئية، ج ر، ع 56 المؤرخة في 2004/09/05.

الخاتمة

إن جبر الضرر يكون في حالة الإضرار بالبيئة، حيث تنشأ مسؤولية مدنية للمسؤول عن هذه الأضرار تلزمه بجبر الضرر عن طريق التعويض بشكليته، والذي لا يزال مستعصيا في تعويض المضرور وجبر الأضرار بالنظر إلى خصوصيتها، فالأحكام المنظمة للتعويض عن أضرار التلوث البحري لها فعالية محدودة في جبر الضرر.

بناء على دراستنا لهذا الموضوع توصلنا إلى النتائج التالية:

- يعتبر التلوث من المسائل التي لقيت اهتماما كبيرا، حيث عنيت به الكثير من الاتفاقيات الدولية والإقليمية.
- صعوبة إثبات الصلة السببية بين الخطأ والضرر لما يتطلبه من تقنيات وعتاد، خاصة إذا كان المضرور غير متمكن ماديا.
- للمسؤول الحق في إنفاء مسؤوليته عن الضرر البيئي عن طريق إثبات السبب الأجنبي.
- صعوبة تحديد الضرر البيئي مما يؤدي إلى صعوبة في تقدير التعويض.
- إن التعويض العيني هو التعويض الأصح لأضرار البيئة باعتباره يهدف إلى إعادة الوسط البيئي إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر.
- يمكن للقاضي الحكم بالتعويض النقدي عن أضرار التلوث البحري في الحالة التي لا يكون فيها الحكم بالتعويض العيني ممكنا.
- بسبب الأضرار البحرية الكبرى وصعوبة إثبات الخطأ فإن التعويض لا يمكن الاعتماد عليه من خلال الخطأ والفعل غير المشروع وهو ما أدى إلى البحث على أسس أخرى حيث جاءت نظرية المخاطر لسد الثغرات التي خلفها الخطأ والفعل غير المشروع.
- تحتاج البيئة البحرية إلى نظام تعويض ينسجم مع خصوصياتها، شأنها شأن الأضرار البيئية الأخرى.
- أتت صناديق التعويضات كنتيجة لعدم كفاية قواعد المسؤولية المدنية والتأمين لتغطية الأضرار البيئة البحرية وقد نظمها المشرع الجزائري من خلال إنشاء الصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث.
- وفي الأخير وعلى ضوء ما تطرقنا له نتقدم بالتوصيات التالية:
- نشر الوعي البيئي من خلال تكثيف الملتقيات التي تعالج موضوع تلوث البيئة البحرية.
- التعامل بصرامة مع محدثي الضرر البيئي البحري وتوقيع عليهم أقصى العقوبات.
- عدم تقييد قيمة التعويض بقيمة معينة بل يجب النص على تعويض الأضرار تعويضا كاملا متناسبا مع مقدار الأضرار.
- يتعين على المشرع الجزائري وضع أحكام خاصة بالتعويض عن أضرار التلوث البحري متناسبا وخصوصية البيئة البحرية بدلا من الاعتماد على القواعد العامة التي أثبتت عدم كفايتها في تغطية الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية.

قائمة المراجع

أولاً: باللغة العربية

أ- قائمة المصادر.

- القرآن الكريم.

01- الإتفاقيات.

- اتفاقية لندن 1954 المتعلقة بمنع تلوث البحر المبرمة في 12 ماي 1954.
- اتفاقية باريس المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية المؤرخة في 29/07/1960.
- الاتفاقية الدولية لإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط 1969.
- الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت 1969 المعدلة ببرتوكول 1992.
- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث بالسفن 1973 المؤرخة في 02/11/1973 المعدلة ببروتوكول 11/02/1978.
- اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث 1976.
- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في 10/12/1982، دخلت حيز النفاذ في نوفمبر 1994.
- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الصادرة في 10/12/1982 دخلت حيز النفاذ في نوفمبر 1994.
- اتفاقية لوغانو: صدرت في 21/06/1993.

02- التشريع العادي.

1-2 – التشريعات الجزائرية.

- الأمر رقم 58/75، المؤرخ في 26/09/1975، المتضمن القانون المدني الجزائري، ج ر، ع 78 في 30/09/1975 المعدل والمتمم.
- الأمر رقم 80/76، المؤرخ في 23/10/1976، يتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم بالقانون رقم 04/10 المؤرخ في 15/08/2010.
- الأمر 25/91 المؤرخ في 16/12/1991، المتضمن قانون المالية 1992، ج ر، ع 65، المؤرخة في 18/12/1991.
- الأمر رقم 07/95 الصادر في 25/01/1995 المتعلق بالتأمينات، ج.ر، ع 13، المؤرخة في 08/03/1995، المعدل والمتمم بقانون 04/06 مؤرخ في 20/02/2006، ج.ر، ع 15 المؤرخة في 12/03/2006.

قائمة المصادر والمراجع.

- القانون رقم 11/01، المؤرخ في 2001/07/03، المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، ج.ر، ع 36، المؤرخ في 2015/07/08.
- الأمر 02/02 مؤرخ في 2002/02/05 يتعلق بحماية الساحل و تميمينه، ج ر ع 10، مؤرخة في 2002/02/12.
- قانون رقم 10/03 المؤرخ في 2003/07/20، والمتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج.ر ع 43 المؤرخة في 2003/07/20.
- القانون رقم 09-08، المؤرخ في 25 / 02 / 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر، ع 21، المؤرخة في 2008/04/23 المعدل والمتمم.

2-2 – التشريعات العربية.

- الأمر رقم 4 المؤرخ في سنة 1995 المتعلق بالبيئة، ج.ر، ع 5، المؤرخة في 1994/02/03 المعدل والمتمم.

03- التشريع الفرعي.

- المرسوم التنفيذي رقم 147/98 المؤرخ في 1998/05/13 الذي يحدد كفيات تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 302-65 تحت عنوان الصندوق الوطني للبيئة، ج.ر رقم 31، المؤرخة في 1998/05/17، المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 408/01 المؤرخ في 2001/12/13، ج ر، ع 78، المؤرخة في 2001/12/19.
- من المرسوم التنفيذي رقم 273/04 المؤرخ في 2004/09/02، يحدد كفيات سير حساب التخصيص الخاص رقم 302-113 الذي عنوانه الصندوق الوطني لحماية الساحل و المناطق الشاطئية، ج ر، ع 56 المؤرخة في 2004/09/05.

ب- قائمة المراجع.

1- الكتب.

- أبو المجد درغام، الأضرار البيئية في إطار المسؤولية الدولية والإقليمية، ط 1، مكتبة الوفاء-الإسكندرية-، 2018.
- تامر مصطفى محمد، المواجهة القانونية والأمنية للتداول غير المشروع للمواد والنفايات الخطرة، د.ط، دار النهضة العربية للتوزيع والنشر، مصر، د س ن.
- جميلة حميدة، النظام القانوني للضرر البيئي وآليات تعويضه، د ط، دار الخلدونية للتوزيع والنشر، الجزائر، 2011.
- السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004.
- صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، ط 1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.

قائمة المصادر والمراجع.

- عامر طراف و حياة حسنين، المسؤولية الدولية والمدنية في قضايا البيئة والتنمية المستدامة، ط 1، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر، لبنان.
- فيصل زكي عبد الواحد، أضرار البيئة في محيط الجوار والمسؤولية المدنية عنها، د ط، مكتبة السيد عبدالله وهبة، مصر، 1989.
- محمد البزاز، حماية البيئة البحرية دراسة في القانون الدولي، ط 1، منشأة المعارف، الإسكندرية 2006.
- محمد السيد الفقهي، المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، ط 1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2002.
- نادر محمد إبراهيم، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي، د ط، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.

02- الرسائل والمذكرات الجامعية.

1-2 الرسائل.

- أمبارك علواني، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة -دراسة مقارنة-، رسالة دكتوراه، فرع قانون العلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر - بسكرة-، 2016-2017.
- واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، رسالة دكتوراه، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010/2009.
- حسن طوايبيبة، المسؤولية المدنية عن فعل الأشياء الملوثة للبيئة، رسالة دكتوراه، فرع قانون، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1-، 2019، 2020.
- حسن طوايبيبة، المسؤولية المدنية عن فعل الأشياء الملوثة، رسالة دكتوراه، فرع لقانون، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1-، 2019-2020.
- سارة بولقواس، دفع المسؤولية المدنية عن التلوث البيئي في التشريع الجزائري، رسالة دكتوراه، تخصص عقود ومسؤولية مدنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة، 2020-2021.
- عباس عبد القادر، المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة بالنفائيات الخطرة، رسالة دكتوراه، فرع قانون عام، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1- يوسف بن خدة، 2015-2016.
- عبد الرحمان بوفلجة المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، رسالة دكتوراه، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2015.
- العيد صفاي، التعويض عن الضرر البيئي في القانون الدولي رسالة دكتوراه، فرع القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2014/2015.
- فريدة منور، حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري، رسالة دكتوراه، فرع قانون خاص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1-، 2019.
- يحيى وناس، الآليات القانونية لحماية البيئة في الجزائر، رسالة دكتوراه في القانون العام، جامعة ابو بكر بلقايد -تلمسان-، 2007.

قائمة المصادر والمراجع.

- يوسف معلم، المسؤولية الدولية بدون ضرر - حالة الضرر البيئي-، رسالة دكتوراه، فرع القانون الدولي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري -قسنطينة-، د.س.ن.
- يوسف معلم، المسؤولية الدولية بدون ضرر حالة الضرر البيئي، رسالة دكتوراه، فرع القانون الدولي، كلية الحقوق، جامعة منتوري، قسنطينة، د س ن.

2-2 المذكرات.

- حمزة عثمانى، مسؤولية المنشآت المصنفة عن جريمة تلويث البيئة في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، تخصص قانون البيئة وال عمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر -1-، 2013-2014.
- زهير بن خريف، دور صناديق التعويض في تغطية أضرار التلوث البيئي، مذكرة ماجستير، فرع البيئة وال عمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر -1-، 2014/2015.
- صبرينة بيطار، التعويض في نطاق المسؤولية المدنية في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير في القانون، فرع القانون الخاص الأساسي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أحمد دراية -أدرار-، 2015.
- صليحة صابور، المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة، مذكرة ماجستير، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2015.
- عبير عبد الله احمد درباس، المسؤولية المدنية عن مزار الجوار غير المألوفة الناجمة عن تلوث البيئة في فلسطين "دراسة مقارنة"، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والإدارة العامة، جامعة بيرزيت، 2014.
- عيسى عويبر، دور المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث، مذكرة ماجستير، فرع بيئة وعمران، كلية الحقوق -سعيد حمدين-، جامعة الجزائر -1- يوسف بن خدة، 2015-2016.
- قدور عاشور، حماية البيئة من التلوث الناتج عن نقل النفايات الخطرة وفقا لاتفاقية بازل لعام 1989، مذكرة ماجستير، فرع قانون البيئة وال عمران، كلية الحقوق -سعيد حمدين-، جامعة الجزائر -1-، 2014-2015.
- مجد وليد عطا المناصرة، إدارة الدعوى المدنية وتطبيقاتها العملية وفقا لأحكام القانون الأردني، مذكرة ماجستير، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2012.
- محمد رحموني، آليات تعويض الأضرار البيئية في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، فرع قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد لمين دباغين -سطيف 2-، 2015-2016.
- نور الهدى كرميش، الحماية المدنية للبيئة، مذكرة ماجستير، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر -1- يوسف بن خدة، 2015-2016.
- نور حسين نايف حداد، لطرق القضائية لتسوية النزاعات الدولية، مذكرة ماجستير، فرع القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرط الأوسط 2020.
- وليد عايد عوض الرشيدى، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة (دراسة مقارنة)، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2012.

03-المقالات.

- إبراهيم صالح الصرايره، مدى كفاية القواعد العامة في التعويض عن الضرر البيئي في القانون المدني الأردني، المجلد 8، ع 2، في 2017/08/31، المتاح في الموقع الإلكتروني: search.emarefa.net، تاريخ الإطلاع 2023/05/28 الساعة 21:19.
- أحمد لعرومي، النظام القانوني لصناديق التعويضات البيئية، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، جامعة تيسمسيلت، المجلد 5، ع 2، 2018/06/17، المتاح في الموقع الإلكتروني: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/04/20 الساعة 04:00.
- بن ددوش سيد أحمد، دعوى مسؤولية الناقل للبضائع في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 5، ع 1، في 2018/03/01، المتاح في الموقع: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/03/24 الساعة 13:19.
- خالد بالجيلالي، المسؤولية المدنية التقصيرية عن الأضرار البيئية، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، جامعة تيارت، المجلد 1، ع 2، في 2015/06/05، المتاح في الموقع الإلكتروني: www.asjp.cerist.dz تاريخ الإطلاع 2023/04/02 الساعة 00:05.
- زهيرة بن طاع الله، شرط المصلحة وأثر زواله أثناء السير في الدعوى (دراسة تحليلية مقارنة في ضوء أحكام التشريع واجتهاد القضاء)، مجلة الاجتهاد القضائي، جامعة جيلالي اليايس - سيدي بلعباس، المجلد 12، ع 4، في 2020/12/20، المتاح في الموقع الإلكتروني: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/04/01 الساعة 14:03.
- سمير شوقي، الضرر البيئي البحري على ضوء القانون الجزائري والدولي، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية، السياسية والاقتصادية، جامعة لمين دباغين - سطيف 2- المجلد 57، ع 1، في 2020/01/16، المتاح في الموقع الإلكتروني: www.asjp.cerist.dz تاريخ الإطلاع: 2023/02/17، الساعة 20:55.
- عباس عبد القادر، النظام القانوني للضرر البيئي، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، جامعة زيان عاشور بالجلفة، المجلد 6، ع 3، في 2021/09/01، المتاح في الموقع الإلكتروني: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/04/10 الساعة 02:00.
- عبد الحق زيان، نوال مجدوب، الإطار القانوني لجريمة تلويث البيئة البحرية وإشكاليات المسؤولية الجنائية، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، جامعة تيارت وتلمسان، المجلد 6، ع 2، في 2016/12/01، ص 218، المتاح في الموقع الإلكتروني: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/04/05 الساعة 03:47.
- عبد المحسن ناجي عطية المحنة، المسؤولية الدولية في القانون الدولي الإنساني، مجلة العلوم الإنسانية والطبيعية، جامعة الإمام الكاظم، المجلد 2، ع 3، في 2021/03/01،

قائمة المصادر والمراجع.

- المتاح في الموقع الإلكتروني: www.hnjournal.net تاريخ الإطلاع: 2023/02/15 على الساعة 15:28.
- عتيقة معاوي، خصائص الضرر البيئي، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة باتنة-1- المجلد 20، ع 1، في 2019/06/17، المتاح في الموقع الإلكتروني: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/04/11 الساعة 01:05.
- عمار محمد الشخلي، المسؤولية المدنية عن مضار الجوار غير المألوفة الناجمة عن التلوث البيئي (دراسة تحليلية مقارنة)، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، جامعة عمار ثليجي- الأغواط-، المجلد 4، ع 2، في 2020/09/09، المتاح في الموقع الإلكتروني: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/03/24 الساعة 17:20.
- عمر بن الزوبير، الصفة والمصلحة كشرط لقبول الدعوى المدنية، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية، جامعة عمار ثليجي- الأغواط-، المجلد 6، ع 2، في 2022/09/15، المتاح في الموقع: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/03/30، الساعة 12:00.
- عمرو أحمد عبد المنعم دبش، أركان المسؤولية المدنية، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، جامعة زيان عاشور بالجلفة، المجلد 4، ع 2، المتاح في الموقع الإلكتروني: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/04/05 الساعة 03:55.
- فاطمة زعزوعة، دور القضاء في حماية البيئة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والناقل، المجلد 4، ع 1، في 2017/03/01، المتاح في الموقع الإلكتروني: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع: 2023/02/20 الساعة 16:15.
- محمد بن علي، قويدر شعشوع، تكريس مبدأ الحيطة في القانون البيئي الجزائري، مجلة المعيار، جامعة تيسمسيلت-الزائر-، المجلد 12، ع 1، في 2021/06/15، المتاح في الموقع الإلكتروني: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع: 2023/02/20 الساعة 16:15.
- محمد بواط، فعالية نظام المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، جامعة حسبية بن بوعلي، العدد 1 المجلد 8، 2016/01/01، المتاح في الموقع الإلكتروني: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/04/16 الساعة 08:45.
- محمد ياسين بوزوينة، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع والنقل، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد-تلمسان-، المجلد 5، ع 2، 2018/11/1، المتاح في الموقع: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/03/24 الساعة 11:15.

قائمة المصادر والمراجع.

- مريم وافي، النظام القانوني للتعويض عن الضرر البيئي، مجلة البيان للدراسات القانونية والسياسية، جامعة الجزائر -1-، المجلد 5، ع 2، في 2020/12/15، المتاح في الموقع الإلكتروني: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/04/11 الساعة 20:33.
- وداد عطوي، مبدأ الملوث الدافع كآلية بعبدية لحماية البيئة، مجلة دائرة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، جامعة مرسلية عبد الله -تيايزة-، المجلد 4، ع 9، في 2020/06/30، المتاح في الموقع الإلكتروني: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/04/11 الساعة 20:05.
- ياسمين قوسم سماح فارة، نظرية المخاطر وتأثيرها على الخطأ كأساس للمسؤولية التقصيرية، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، جامعة زيان عاشور الجلفة، العدد 3، المجلد 7، 2022/09/01، المتاحة في الموقع الإلكتروني: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/03/17 الساعة 01:20.
- حلايمية مريم، حادثة توري كانيون والقواعد الجديدة للقانون الدولي للبحار، مجلة الدراسات القانونية، المجلد 8، ع 2، في 2022/07/01، المتاح في الموقع الإلكتروني: www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/06/19 الساعة 22:19.
- وليد شريط، الشروط الشكلية لقبول دعوى الإلغاء على ضوء قانون الإجراءات المدنية والإدارية 08-09، مجلة البحوث السياسية والإدارية، جامعة بليدة -2-، المجلد 3، ع 2، في 2014/12/01، المتاح في الموقع الإلكتروني www.asjp.cerist.dz، تاريخ الإطلاع 2023/04/01 الساعة 11:30.

4-المقابلات:

- مقابلة مع السيد ضابط المؤسسة المينائية لولاية سكيكدة، ك.ج، يوم 2023/03/21، على الساعة 11:30.

ثانيا: باللغة الفرنسية.

Les conventions sur la responsabilité civile, des dommages résultant d'activité dangereuse pour l'environnement, article 2/8, Lugano, 1993.

الفهرس

| الصفحة | العنوان. |
|--------|--|
| 2 | مقدمة. |
| 9 | الفصل الأول: مفهوم وأساس التعويض عن أضرار التلوث البحري. |
| 10 | المبحث الأول : مفهوم التعويض عن أضرار التلوث البحري. |
| 10 | المطلب الأول: تعريف التعويض عن أضرار التلوث البحري. |
| 10 | الفرع الأول: التعريف التشريعي. |
| 11 | الفرع الثاني: التعريف الفقهي. |
| 11 | المطلب الثاني: أشكال التعويض عن أضرار التلوث البحري. |
| 12 | الفرع الأول: التعويض العيني. |
| 13 | أولاً: إعادة الحال إلى ما كان عليه . |
| 15 | ثانياً: وقف النشاط غير المشروع ومنع حدوث الضرر. |
| 16 | الفرع الثاني: التعويض النقدي. |
| 17 | المبحث الثاني: أساس التعويض عن أضرار التلوث البحري. |
| 18 | المطلب الأول: الخطأ كأساس للتعويض عن أضرار التلوث البحري. |
| 18 | الفرع الأول: تعريف الخطأ. |
| 19 | الفرع الثاني: الإطار القانوني للخطأ المسبب للتلوث البحري. |
| 19 | المطلب الثاني: الفعل غير المشروع كأساس للتعويض عن أضرار التلوث البحري. |
| 20 | الفرع الأول: تعريف الفعل غير المشروع. |
| 21 | الفرع الثاني: النظام القانوني للفعل غير المشروع. |
| 23 | المطلب الثالث: المخاطر كأساس للتعويض عن أضرار التلوث البحري. |
| 23 | الفرع الأول: تعريف فعل الخطر. |
| 25 | الفرع الثاني: النظام القانوني للمخاطر. |
| 25 | أولاً: الاتفاقيات المتعلقة بالمخاطر. |
| 26 | ثانياً: التطبيقات القضائية لنظرية المخاطر. |
| 29 | الفصل الثاني: آليات التعويض عن أضرار التلوث البحري. |
| 30 | المبحث الأول: دعوى التعويض عن أضرار التلوث البحري. |
| 31 | المطلب الأول: أطراف التعويض عن أضرار التلوث البحري |
| 31 | الفرع الأول: المدعى. |
| 31 | الفرع الثاني: المدعى عليه. |
| 32 | المطلب الثاني: شروط رفع الدعوى. |
| 32 | الفرع الأول: الشروط الشكلية. |
| 32 | أولاً: الصفة. |
| 35 | ثانياً: المصلحة. |
| 37 | الفرع الثاني: الشروط الموضوعية. |
| 37 | أولاً: الخطأ. |

| | |
|----|---|
| 39 | ثانيا: الضرر. |
| 41 | ثالثا: العلاقة السببية. |
| 42 | المطلب الثالث: المبادئ الرئيسية لدعوى التعويض عن أضرار التلوث البحري. |
| 42 | الفرع الأول: مبدأ الملوث الدافع. |
| 43 | الفرع الثاني: مبدأ الاحتياط. |
| 43 | الفرع الثالث: مبدأ الإعلام والمشاركة. |
| 44 | الفرع الرابع: مبدأ الوقاية. |
| 45 | المبحث الثاني: أنظمة الضمان المالي. |
| 45 | المطلب الأول: التأمين كضمان للتعويض عن أضرار التلوث البحري. |
| 46 | الفرع الأول: مفهوم التأمين. |
| 46 | أولا: أن يكون الخطر احتمالي. |
| 46 | ثانيا: أن لا يتوقف تحقق الكارثة على محض إرادة أحد الطرفين. |
| 46 | الفرع الثاني: إجبارية التأمين ضد أضرار التلوث البحري. |
| 49 | المطلب الثاني: صناديق التعويضات كضمانة للتعويض عن أضرار التلوث البحري. |
| 49 | الفرع الأول: تعريف صناديق التعويضات. |
| 50 | الفرع الثاني: صناديق التعويضات ونطاق تدخلها. |
| 50 | أولا: الدعوة إلى إنشاء صندوق خاص بالتعويضات. |
| 51 | ثانيا: حالات تدخل الصندوق. |
| 52 | الفرع الثالث: أحكام الصندوق الخاص بالتعويضات في القانون الدولي والجزائري. |
| 53 | أولا: أحكام صناديق التعويضات في القانون الدولي. |
| 54 | ثانيا: أحكام الصندوق الخاص بالتعويضات في القانون الجزائري. |
| 57 | خاتمة. |
| 59 | قائمة المراجع. |
| 67 | الفهرس. |