



جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



عنوان الأطروحة:

الإعفاء من المسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية

أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه "ل.م.د" في الحقوق.

تخصص: قانون أعمال.

تحت إشراف:

أ.د. جندلي وريدة

من إعداد الطالبة:

عمايديّة بُشري

أعضاء لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	جامعة الإنتماء	الصفة
علي بودفع	أستاذ	جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة-	رئيساً
وريديّة جندلي	أستاذ	جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة-	مشرفاً ومقرراً
نظيرة عتيق	أستاذ محاضر أ	جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة-	ممتحناً
جمال العايب	أستاذ محاضر أ	جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة-	ممتحناً
عزيزة بن جميل	أستاذ محاضر أ	جامعة باجي مختار عنابة	ممتحناً
سميحة بشينة	أستاذ محاضر أ	جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة-	ممتحناً

السنة الجامعية: 2026/2025

تاريخ المناقشة: 15 فيفري 2026



الشكر

بداية الحمد لله حمداً كثيراً طيباً مباركاً فيه، الحمد لله حمداً يليقُ بجلال وجهه
سُبْحَانَهُ وَتَعَالَى عَظِيمِ سُلْطَانِهِ.

الْحَمْدُ لِلَّهِ عَلَى الْخُلْمِ وَعَلَى الرَّغْبَةِ فِي تَحْقِيقِ الْخُلْمِ، وَعَلَى بُلُوغِ الْهَدَفِ
وَالْمَسْعَى، الْحَمْدُ لِلَّهِ الْكَرِيمِ الْمُعِينِ عَلَى فَضْلِهِ وَكَرَمِهِ.

وَالصَّلَاةَ وَالسَّلَامَ عَلَى النَّبِيِّ الْمُصْطَفَى وَعَلَى آلِهِ وَصَحْبِهِ أَجْمَعِينَ بِإِحْسَانٍ إِلَى
يَوْمِ الدِّينِ.

أما بعد...

أتقدم بجزيل الشكر وبكل عبارات التقدير للمُشرفة الدكتورة الفاضلة جندلي
وريدة والتي كُنتَ محظوظة جداً لكونها مشرفتي، كل الشكر لها على ما بذلته
من جهد وعلى ما تحلت به من مسؤولية طويلة فترة الإشراف، جزاها الله خير
الجزاء وَرَفَعَ قَدْرَهَا فِي الدُّنْيَا وَالْآخِرَةِ.

إلى من كانوا عوناً وسنداً.

إلى الدكتورة الطيبة صاحبة الآثر الجميل الرَّاسِخ " نظيرة عتيق".

إلى الأساتذة الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة كل باسمه وصفته، كل الشكر لهم
على قبول مناقشة هذه الأطروحة.

إلى كل أساتذة كلية الحقوق والعلوم السياسية – جامعة 20 أوت 1955
سكيكدة –

إلى كل الطاقم الإداري للكلية.

الإهداء

إلى مَصْدَرِ النُّورِ فِي حَيَاتِي، إِلَى مَنْ تَزْهَرُ رُوحِي بِوُجُودِهِمَا.

إلى أَعْلَى وَأَجْمَلِ أَرْزَاقِ الرَّحْمَانِ سُبْحَانَهُ وَتَعَالَى.

إلى مَنْ مَهَّدَا لِي الطَّرِيقَ، وَهَوَّنَا عَلَيَّ كُلَّ صَعْبٍ بِتَضَحِيَاتِهِمَا وَدَعَمَهُمَا.

أُمِّي الْغَالِيَّةُ، وَأَبِي الْحَبِيبُ جَزَاكُمَا اللَّهُ خَيْرَ الْجَزَاءِ.

إلى أَخِي رَفِيقِ أَيَّامِي وَأُنَيْسِ قَلْبِي.

إلى كُلِّ مَنْ هَوَّنَ الطَّرِيقَ يَوْمًا بِكَلِمَةٍ طَيِّبَةٍ وَتَشْجِيعٍ.

إلى كُلِّ شُهَدَاءِ الْجَزَائِرِ وَطَنِي الْغَالِي، وَكُلِّ شُهَدَاءِ غَزَّةَ وَقَادَتِهَا، إِلَى أُولَئِكَ الَّذِينَ
اخْتَارُوا الْحَيَاةَ الْأَبَدِيَّةَ وَقَاوَمُوا الظُّلْمَ حَتَّى آخِرِ نَفْسٍ.

إلى كُلِّ طَالِبِ عِلْمٍ.

إلى كُلِّ أَسَاتِذَتِي فِي كَلِيَّةِ الْحُقُوقِ وَالْعُلُومِ السِّيَاسِيَّةِ - جَامِعَةِ مُحَمَّدٍ الشَّرِيفِ
مَسَاعِدِيَّةِ سَوِّقِ أَهْرَاسٍ -

أُهْدِي هَذَا الْعَمَلَ الَّذِي أَسْأَلُ اللَّهَ الْكَرِيمَ أَنْ يَجْعَلَهُ صَدَقَةً جَارِيَةً لِي وَلِوَالِدَيَّ
الْكَرِيمِينَ.

قائمة المختصرات:

إتفاقية المسؤولية المدنية بشأن أضرار التلوث البحري بالنفط	إتفاقية المسؤولية المدنية 1969
إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط	إتفاقية برشلونة 1976
الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن	إتفاقية ماربول 1973
القانون المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة	القانون رقم 10-03
الطبعة	ط
دون طبعة	د ط
الصفحة	ص

مقدمة:

تغطي البيئة البحرية مساحة كبيرة من سطح الكرة الأرضية وهذا ما جعلها تتمتع بأهمية كبيرة في جميع المجالات، وما يدل على هذه الأهمية الآيات القرآنية التي ورد فيها ذكر البحر من بينها الآية 14 من سورة النحل ﴿وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاجِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ﴾¹، يخبر الله سبحانه وتعالى في هذه الآية الكريمة عن تسخيره للبحر وتذليله وتيسيره للركوب فيه، وجعله السمك والحيتان فيه وإحلاله لنا لحمها حيها وميتها، وأيضاً ما يخلقه فيه من اللآلئ والجواهر النفيسة وتسهيله للعباد إستخراجهم من قراره حلية يلبسونها وتسخيره البحر لحمل السفن التي تشقه²، من بين الآيات الكريمة التي تدل أيضاً على قيمة البيئة البحرية ما ورد في سورة الإسراء الآية 66 في قوله سبحانه وتعالى ﴿رَبُّكُمْ الَّذِي يُزْجِي لَكُمْ الْفُلْكَ فِي الْبَحْرِ لِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ إِنَّهُ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا﴾³.

تتمتع البيئة البحرية بأهمية حيوية وهذا بسبب الإتصال الحر والطبيعي بين البحار وسرعة التفاعل والتأثير بين أجزائها التي تمتد لتحيط باليابسة وهذا ما يجعلها تؤثر في البيئة البرية والجوية على حد سواء بسبب الترابط بين جميع عناصر البيئة الطبيعية، بالإضافة إلى أن البحار لها دور كبير في تحقيق التوازن المناخي حيث تمتص كميات كبيرة من حرارة اليابسة، بالإضافة إلى الأهمية الحيوية للبيئة البحرية فإنها تتمتع أيضاً بأهمية إقتصادية فهي تعتبر مصدراً لمختلف الثروات والموارد التي ينتفع بها الإنسان في حياته سواء من خلال الإعتماد عليها كمصدر للغذاء عن طريق صيد الأسماك وغيرها من المأكولات البحرية، أو ما تحتوي عليه البيئة البحرية من موارد وثروات حيث تحتوي البحار على كمية كبيرة من الموارد الطبيعية كالغاز والبتروول والتي تتركز في أعماق البحار والمحيطات، حيث تُمارس في أعماق البحار أنشطة إستخراج وإستغلال الثروات والمعادن، وهذا يكون سبباً في توفير مصادر أخرى للطاقة مما زاد من إهتمام الدول بالبيئة البحرية لأن هذه الثروات تكون سبباً

¹ - سورة النحل، الآية 14.

² - إسماعيل بن كثير، تفسير القرآن العظيم، الجزء الثالث، ط الأولى، مكتبة الصفا، القاهرة، 2004، ص 321.

³ - سورة الإسراء، الآية 66.

في حصول الدول الساحلية التي تقوم بإستكشاف وإستغلال هذه الموارد والثروات على عوائد مالية كبيرة، كما تحتل البيئة البحرية مكانة كبيرة في مجال النقل البحري حيث تعتبر طريق أساسي ومهم لنقل الأشخاص والبضائع، وهذا ما يؤدي إلى زيادة تدفق المنتجات والسلع وتنوعها مما يؤدي إلى تطور التجارة الدولية والعلاقات بين الدول في مختلف المجالات وهذا ما يكون سببا في تعزيز العلاقات بين الدول.

إن ما تتمتع به البيئة البحرية من أهمية كبيرة في جميع المجالات جعلها محط إهتمام جميع الدول خاصة المتقدمة منها، وكنتيجة لهذا الإهتمام زاد عدد الأنشطة التي تُمارس في البيئة البحرية، غير أن الإعتماد الكبير للبشر على البيئة البحرية وزيادة التوافد عليها ورغم الربح الكبير الذي يحصل عليه أصحاب الأنشطة والمشاريع التي يتم ممارستها في البحار إلا أن هذه الأخيرة تعود بالسلب على هذه البيئة وما تحتويه من كائنات حية وثروات بسبب ما ينجم عن هذه النشاطات وعمليات النقل من ضرر وخطر يصيبها، ومن بين مصادر الإضرار بها الإستغلال الغير عقلاني للثروة السمكية والذي يضر بالبيئة البحرية، حيث يشكل الصيد الجائر مصدر تهديد للكائنات الحية البحرية، وهذا ما يؤدي إلى الإضرار بها من خلال إنقراض أنواع مختلفة من الأسماك، أو نقص عددها مما يؤثر سلبا على التوازن الطبيعي للبيئة البحرية وإختلاله، كما تكون السفن أيضا سببا في الإضرار بالبيئة البحرية خاصة مع التطور الذي شهده العالم والذي ترتب عليه بالضرورة زيادة عدد السفن وكذا حجمها، ومن ثم زيادة عدد البضائع التي تُنقل على متنها وأيضاً إستخدامها لكميات كبيرة من مصادر الطاقة حتى تستطيع هذه السفن إكمال رحلتها البحرية، حيث تكون هذه الأخيرة سببا في تضرر البيئة البحرية وما تحتويه من ثروات وموارد من خلال إختلاط المواد التي تحملها هذه السفن بمياه البحر، بسبب ما تتعرض له هذه الأخيرة من حوادث تصادم أو جنوح أو غيرها من الوقائع، ومن بين هذه المواد النفط والذي يضر بمياه البحر بسبب تسربه من ناقلات النفط أثناء نقله كبضاعة من دولة إلى أخرى، كما قد يكون هذا النفط أو الزيت المتسرب وقود تستخدمه الناقلة أو السفينة كمصدر للطاقة، وأيضاً قد تتضرر البيئة البحرية بسبب مواد أخرى ضارة وذات طبيعة خطيرة كالمواد النووية مثلا والتي تكون أكثر فتكا وإضراراً بالبيئة البحرية، ومهما كانت طبيعة ونوع هذه المواد فإنها تشكل مصدر تهديد لهذه

البيئة، وتمتد لتشمل حتى صحة الإنسان وبقية الكائنات الحية الأخرى، ولعل أكثر ما يكون سببا في هذه الأضرار هو التلوث البحري.

إن خطورة هذه الأضرار دفعت بالمجتمع الدولي إلى التفكير بضرورة إيجاد حل من شأنه تقليل حوادث التلوث البحري أو الحد منها ومن ثم تقل نسبة الأضرار الناجمة عن هذه الحوادث، ليتم التوصل بعدها إلى إبرام جملة من الإتفاقيات الدولية التي تتضمن النص على المسائل المتعلقة بهذه البيئة، وكنقطة أولية لتنظيم هذه البيئة تولت الإتفاقيات الدولية تحديد نطاقها بهدف الحد من سيطرة وهيمنة الدول على البحار لأن هذه الهيمنة من شأنها أن تخلق صراع بين الدول، وهو ما قد يؤدي إلى الإضرار بالبيئة البحرية من خلال الحروب والنزاعات بين هذه الدول، والتي تكون مسرحا للصراع بين القوات البحرية التابعة لكل دولة مُستخدمة في هذا الصراع أسلحة متنوعة ومواد خطرة تضر بالوسط البحري وموارده، حيث تم تحديد نطاق البيئة البحرية عن طريق تقسيمها إلى مناطق تتمتع فيها الدولة الساحلية بسيادة مطلقة وكاملة بحيث لا تتازعها أي دول أخرى في هذه المناطق أو تدعي أن لها حقوق عليها، فتكون الدولة الساحلية هي صاحبة الحق الكامل في هذه المناطق والتي حددتها الإتفاقيات في منطقة المياه الداخلية والبحر الإقليمي، أما الصنف الثاني من المناطق البحرية هي المناطق التي تتمتع فيها الدولة بحقوق سيادية فقط بحيث تكون الحقوق على هذه المناطق مشتركة بين الدول الساحلية والدول الأخرى وهذا راجع إلى كون هذه المناطق البحرية غنية بالثروات والموارد، غير أن حق الدول الأخرى لا بد أن يكون مقيدا وليس مطلقا، وهذا بهدف الحفاظ على أمن وسلامة الدولة الساحلية من أي إعتداء عليها، ومن بين هذه المناطق المنطقة الإقتصادية الخالصة والتي تتمتع فيها الدولة الساحلية بحقوق سيادية وجملة من الواجبات التي يتعين عليها الإلتزام بها، كما يكون للدول الأخرى أيضا حقوق تمارسها في هذه المنطقة وتلتزم بواجبات معينة وفقا لما حددته الإتفاقيات الدولية، ولعل أهم إتفاقية تولت تنظيم المسائل المتعلقة بالبيئة البحرية هي إتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

إن الإتفاقيات الدولية التي تولت تنظيم البيئة البحرية نصت على آليات من شأنها التقليل من النتائج الضارة لحوادث التلوث البحري، وأيضا مساعدة كل شخص يصيبه ضرر

جراء حوادث التلوث البحري، والحل الأنسب الذي تم التوصل إليه لتحقيق هذه الغاية هو نظام المسؤولية والتي يتحمل بموجبها كل شخص نتائج الضرر الذي أحدثه وأصاب الغير أو البيئة البحرية.

تتقسم المسؤولية إلى نوعين مسؤولية مدنية وأخرى جزائية، بموجب النوع الأول يكون الشخص الذي سبب الضرر ملزماً بدفع تعويض للشخص الذي تضرر بسبب حوادث التلوث البحري، وبالتالي يكون الهدف من هذه المسؤولية هو ضمان حصول الشخص الذي أصابه الضرر على تعويض يدفعه الشخص الذي كان سبباً في حدوث هذا الضرر هذا من جهة، ومن جهة أخرى يكون الهدف من نظام المسؤولية المدنية هو أن الشخص أو الأشخاص الذين يمارسون الأنشطة البحرية عندما يكونون على علم بأن أي خطأ منهم يسبب ضرر للبيئة البحرية يستوجب تقديم تعويض فهذا يجعلهم أكثر حرصاً في أداء مهامهم، خاصة وأن قيمة التعويض الذي سيتم دفعه في هذه الحالة يكون باهضاً، أما نظام المسؤولية الجزائية فإنه يقوم على فكرة أن من يسبب ضرر تطبق عليه العقوبة المناسبة والتي تنص عليها الدولة ضمن تشريعاتها الداخلية وتتمثل أساساً في قانون العقوبات وأيضاً قوانين متفرقة لها علاقة بالمجال البيئي ككل، وبهذا فإن الدول من خلال فرضها لعقوبات عن الأفعال التي تضر بالبيئة البحرية فإنها تهدف إلى تحقيق العدالة، إذ أن كل من سبب ضرر يتحمل العقاب ومن ثم ردع الأفراد عن ارتكاب الجرائم، كما يكون الهدف منها هو توفير حماية للبيئة البحرية من أي اعتداء أو ضرر قد يصيبها.

وقد تولت الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالبيئة البحرية تنظيم جوانب المسؤولية المترتبة عن الإضرار بها، ولعل أكثر مصدر تلوث بحري إهتمت هذه الإتفاقيات بفرض المسؤولية على من يسببه هو التلوث البحري بالنفط والتلوث البحري بالمواد النووية، وإن كانت مصادر الإضرار بهذه البيئة عديدة ومتنوعة، حيث نصت هذه الإتفاقيات على أركان المسؤولية التي إذا توفرت فإن الشخص الذي سبب الضرر يكون مسؤولاً ومن ثم يتحمل تبعه فعله، غير أن تنظيم هذه المسؤولية لم يقتصر على الإتفاقيات الدولية فقط وإنما حتى التشريعات الوطنية للدول نصت على قيام المسؤولية سواء كانت مدنية أو جزائية، معتمدة في هذا على نصوص الإتفاقيات الدولية التي تصادق عليها وتكون طرفاً فيها، حيث نصت على ضرورة توفير

الحماية لبيئتها البحرية من خلال تبني نظام المسؤولية سواء كانت مدنية أو جزائية تقوم عند الإضرار بهذه البيئة.

وقد نص المشرع الجزائري بدوره على قيام المسؤولية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية ضمن قوانينه كآلية يحاول من خلالها حماية المياه التي تخضع للقضاء الجزائري من أي ضرر قد يصيبها، بسبب ما يصدر من الأشخاص من أخطاء يترتب عليها تضرر هذه المياه، حيث نص على قيام المسؤولية المدنية أو الجزائية حسب الفعل المرتكب عن الأضرار الناجمة عن الإضرار بالبيئة البحرية في نصوص متفرقة من بينها القانون البحري بالأمر رقم 76-80¹، وأيضاً القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة².

وحتى تقوم المسؤولية لا بد من وجود علاقة بين الفعل الذي يقوم به الشخص والذي يكون سببا في حدوث الضرر وبين الضرر الذي تعرضت له البيئة البحرية ومواردها أو ثرواتها، أو الذي أضر بصحة الإنسان أو أمنه وهذا ما يسمى بعلاقة السببية بين الخطأ والضرر، غير أن عدم وجود هذه العلاقة يؤدي إلى وجود فراغ في نظام المسؤولية مهما كان نوعها من ثم يختل توازن هذه المسؤولية، وفي هذه الحالة لا يمكن إلزام الشخص بدفع مبلغ التعويض للمتضرر إذا كنا أمام حالة المسؤولية المدنية، كما لا يمكن تحميله عقاب في حالة المسؤولية الجزائية، لأنه ليس له يد في الضرر المترتب وأيضاً لا دخل لإرادته في حدوثه وهنا نكون أمام حالة الإعفاء من المسؤولية، بحيث يكون الضرر مرده أسباب أخرى قد تكون ظواهر طبيعية أو قد يكون راجع لخطأ صادر من الطرف المضرور نفسه.

إن نظام الإعفاء من المسؤولية يقوم على فكرة أنه ليس من العدالة أن يتحمل الشخص نتائج فعل ليس له أي دخل في حدوثه، لأن القانون وُضع أصلاً لتحقيق العدالة

¹ - الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 29، الصادرة في 10 أبريل 1977.

² - القانون، رقم 03-10، المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق 19 يوليو سنة 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 43، الصادرة في 20 جمادى الأولى عام 1424 هـ، 20 يوليو سنة 2003 م.

وحماية المجتمع من أي إعتداء مهما كان نوعه، وبالتالي يكون من التناقض أن يُسأل شخص مدنيا أو جزائيا عن فعل لم يرتكبه، وفي مجال الإضرار بالبيئة البحرية فإن الشخص الذي يفترض أن يتحمل المسؤولية بمعنى أن مسؤوليته تكون مطلقة بحيث تقوم ولو لم يصدر منه أي خطأ، وهذا الشخص في مجال التلوث البحري قد يكون هو مالك السفينة أو مشغل المنشأة النووية حسب نوع التلوث، والذي قد يكون تلوث بحري بالنفط، أو بالمواد النووية فإنه يعفى منها إذا توفرت حالات أو أسباب الإعفاء المنصوص عليها في الإتفاقيات الدولية وكذا في القوانين الوطنية.

وإعفاء الشخص من المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة البحرية يعني أنه لا يلتزم بتقديم التعويض للطرف المتضرر من حوادث التلوث البحري، غير أن عدم حصول هذا الأخير على تعويض مناسب عما أصابه من ضرر يكون مخالفا للقانون لأن القواعد القانونية تقتضي أن كل من يسبب ضرر يكون ملزم بتعويض المتضرر إذا كانت المسؤولية مدنية، أو يتحمل العقوبة المناسبة سواء كانت سجن، حبس، أو غرامة مالية أو غيرها من العقوبات التي يقررها قانون العقوبات وغيره من القوانين ذات الشأن بحماية البيئة البحرية إذا كانت المسؤولية جزائية، ونظام الإعفاء يترتب عليه أن الشخص المتضرر من حوادث التلوث البحري في مجال المسؤولية المدنية أو جرائم تلويث البيئة البحرية في المسؤولية الجزائية يبقى دون الحصول على تعويض لإصلاح الأضرار التي أصابته، غير أن القوانين والتشريعات المتعلقة بتنظيم المسؤولية والإعفاء منها خاصة المتعلقة بالمسؤولية المدنية لم تهمل هذه المسألة ووضعت آليات يحصل من خلالها المتضرر على تعويض حتى رغم إعفاء المسؤول عن التعويض من مسؤوليته.

أهمية الموضوع:

تكمن أهمية موضوع الإعفاء من المسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية في أنه من أهم مواضيع المسؤولية سواء كانت مدنية أو جزائية والتي تعتبر بدورها من أهم الموضوعات القانونية، لأن نظام المسؤولية يضمن تطبيق القانون ويكفل حصول الطرف المتضرر على حقه، ونظام الإعفاء يجسد فكرة العدالة إذ لا يمكن فرض العقوبة على شخص بريء ليس له يد في حدوث الضرر، ولهذه الدراسة أهمية كبيرة أيضا لأنها ترتبط بالبيئة البحرية والتي

تعتبر أحد مكونات البيئة الطبيعية التي تحتوي على موارد وثروات كبيرة، وبالتالي كل دراسة أو موضوع يكون له علاقة بهذه البيئة يكون له بالغ الأثر وبالتالي يستحق الدراسة والتثمين.

لموضوع الإعفاء من المسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية أيضا أهمية كبيرة لأن أغلب الدراسات القانونية في مجال البيئة البحرية وما يرتبط بها من مسائل إهتمت فقط بنظام المسؤولية التي قد تكون مدنية أو جزائية، وتضمنت هذه الدراسات أركان المسؤولية والنصوص القانونية المنظمة لها دون أن تتطرق إلى الإعفاء من المسؤولية وهذا ما يزيد من قيمة هذه الدراسة، وباعتبار أن هذه الدراسة تتعلق بحالات الإعفاء فهذا يجعلها دراسة مكملية للدراسات السابقة التي تطرقت إلى حالات قيام المسؤولية المدنية أو الجزائية دون أن تتطرق إلى الحالات التي يعفى بسببها الشخص من المسؤولية.

أسباب إختيار الموضوع:

إن إختيار هذا الموضوع راجع إلى عوامل ودوافع موضوعية وأخرى ذاتية تتمثل في: الأسباب الموضوعية: إن أي دراسة تتعلق بالبيئة البحرية في حد ذاتها تستحق الغوص فيها والتعرف على جميع عناصرها وجزئياتها، خاصة وأن موضوع المسؤولية من شأنه توفير حماية كبيرة لهذه البيئة وهذا هو الدافع الأول والأساسي من دراسة هذا الموضوع، ذلك أن نظام المسؤولية يحقق حماية للبيئة البحرية ونظام الإعفاء يحمي الشخص من فرض عقوبة عليه لأنه ليس السبب في حدوث الضرر البحري وبالتالي يحقق نظام العدالة.

معظم الدراسات في هذا المجال ركزت على البيئة ككل ولم تحصر مجال الدراسة في البيئة البحرية فقط، وحتى إن كان موضوع هذه الدراسات حول البيئة البحرية والمسؤولية المترتبة عن أي ضرر يصيبها نجدها لم تهتم بدراسة حالات الإعفاء من هذه المسؤولية، لذلك كان لا بد من وجود دراسة تتعلق بحالات الإعفاء.

موضوع الإعفاء من المسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية لا يقتصر فقط على دراسة جزئية الإعفاء وإنما هو موضوع يربط ويجمع بين عدة تخصصات ومواضيع منها ما يتعلق بالبيئة البحرية ومنها ما يتعلق بالمسؤولية بنوعيتها.

الأسباب الذاتية: تتمثل أساسا في أن موضوع المسؤولية من أهم مواضيع القانون التي يتعين على كل باحث الإحاطة بها وتأمينها، وما يزيد الإهتمام بهذا الموضوع هو ارتباطه بالبيئة البحرية التي تعتبر من أكثر عناصر البيئة الطبيعية تعقيدا، وبالتالي فالربط بين موضوع البيئة البحرية والمسؤولية والإعفاء منها من شأنه إحداث إضافة جديدة على مستوى الدراسات القانونية، وتكمن في التعرف على الحالات التي يعفى بسببها الشخص من مسؤوليته المدنية أو الجزائية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية.

أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى التعرف على الخصوصية التي تتميز بها المسؤولية المترتبة في مجال البيئة البحرية والتي تميزها على غيرها من مجالات المسؤولية، وأيضا تهدف إلى التعرف أكثر على حالات قيام المسؤولية عن أضرار التلوث البحري بالنفط والتلوث بالمواد النووية لأنهما أكثر مصادر التلوث التي تلحق أضرار بالبيئة البحرية، والهدف الأهم الذي تسعى هذه الدراسة إلى التوصل إليه هو التعرف أكثر على الأسباب التي إن توفرت فإن الشخص يعفى من مسؤوليته المترتبة عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية.

من بين الأهداف التي تصبو إليها هذه الدراسة هي معرفة مدى إهتمام الإتفاقيات الدولية وكذا التشريع الجزائري بموضوع الإعفاء من المسؤولية بقدر إهتمامه بنظام المسؤولية في حد ذاتها.

الصعوبات:

تتمثل في أن موضوع الدراسة غير محصور في نوع أو أنواع محددة للأضرار التي تصيب البيئة البحرية، بالإضافة إلى أنه موضوع واسع يشمل عدة عناصر من بينها البيئة البحرية في حد ذاتها، وأيضا المسؤولية المدنية والجزائية وشروط قيام كل مسؤولية، وهذه الجزئيات لا ينبغي تجاوزها وإنما يتعين الحديث عنها والإشارة إليها مما يجعل الدراسة غير محصورة فقط بحالات الإعفاء، وإنما يمتد ليشمل حتى جزئيات أخرى ترتبط كما قلنا بالمسؤولية وأركانها، خاصة وأن المسؤولية التي تترتب على ما يصيب البيئة البحرية من ضرر لها خصوصية تختلف على القواعد العامة التي تنظم المسؤولية.

بالإضافة إلى قلة المراجع المتخصصة في مجال الإعفاء من المسؤولية المدنية أو الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية، حيث نجد أن أغلب الدراسات إهتمت بدراسة البيئة البحرية بصفة عامة، أو المسؤولية التي تنجم عن أي ضرر يصيب هذه البيئة والذي عادة ما نجده ينحصر في نوع واحد من أنواع التلوث البحري.

الدراسات السابقة:

بالنسبة للدراسات السابقة في موضوع الإعفاء من المسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية فإننا لاحظنا عدم وجود دراسات تناولت موضوع الإعفاء من المسؤولية سواء كانت مدنية أو جزائية في مجال التلوث البحرية، وإنما ركزت مختلف الدراسات على المسؤولية فقط وأركانها، كما أن أغلب الدراسات تناولت التلوث البيئي بصفة عامة ولم تكن محصورة في التلوث البحري فقط، وهذا ما يجعل موضوع هذه الدراسة إضافة جديدة في مجال المسؤولية التي تنجم عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية، ومن بين الدراسات السابقة وأقربها لموضوع الإعفاء من المسؤولية عن الضرر الذي يسببه التلوث البحري بالنفط والتلوث النووي باعتبار أن الدراسة تم حصرها فقط في هذين النوعين من التلوث نجد ما يلي:

1: تيفلت فرحات كمال، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2022.

تضمنت هذه الدراسة نوع واحد من التلوث البحري وهو التلوث البحري بالمحروقات (النفط)، حيث تم التطرق في الفصل الأول من بابها الثاني إلى أركان المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط وفقا لإتفاقية المسؤولية المدنية بشأن التلوث البحري بالنفط لسنة 1969، وغيرها من الإتفاقيات الدولية المنظمة لهذا الشأن.

أهم نتيجة تم التوصل إليها في هذه الأطروحة هي أن نصوص الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط غير كافية لتحقيق الغرض الذي وضعت من أجله وهو ضمان حصول المضرورين على تعويض عادل، وهذا بسبب

قصور نظام المسؤولية الموضوعية والذي يركز المسؤولية في مالك السفينة وهو ما يؤدي إلى تضيق الخناق على المتضررين من حوادث التلوث البحري بالنفط.

2: محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية، 2000.

تناولت هذه الدراسة أركان المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط وفقا لإتفاقية المسؤولية المدنية بشأن أضرار التلوث البحري للنفط وأيضا وفقا لقانون التلوث الأمريكي لسنة 1990، كما تضمنت حالات إعفاء مالك السفينة من المسؤولية المدنية عن حوادث التلوث البحري بالنفط.

أما في مجال المسؤولية الجزائية نجد أن أكثر دراسة سابقة لها علاقة بقيام المسؤولية الجزائية عن جرائم التلوث البحري بالنفط هي الدراسة التالي:

3: منير الفتني، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة ماجستير، تخصص بيئة وعمران، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر 1، 2013/2014.

تناولت هذه الدراسة أركان قيام المسؤولية الجزائية عن جرائم تلويث البيئة البحرية، كما تضمنت موانع قيام المسؤولية الجزائية، لكنها لم تتناولها بتوسع وإنما على شكل عناصر فقط، كما تضمنت هذه الدراسة الجزاءات المطبقة على مرتكب جريمة تلويث البيئة البحرية.

الإشكالية:

من خلال ما تم التطرق إليه يمكن طرح الإشكالية التالية:

هل وازن المشرع الدولي والوطني بين إقرار المسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية والإعفاء منها بما يضمن توفير حماية للبيئة البحرية ؟

يتفرع على هذه الإشكالية التساؤلات الفرعية التالية:

كيف نظمت النصوص القانونية الدولية والوطنية المسؤولية المدنية والجزائية المترتبة عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية؟

ما هي حالات الإعفاء من كلا المسؤوليتين، وهل يبقى المتضرر دون تعويض في حالة توفر حالات الإعفاء؟

مناهج الدراسة:

إن الإجابة على الإشكالية المطروحة تقتضي الإعتماد على مناهج مختلفة تساعد على تحليل ووصف عناصر وجزئيات هذا الموضوع وتتمثل في المنهج الوصفي والذي سيتضح إستخدامه في وصف المصطلحات المرتبطة بموضوع الأطروحة، وأيضاً ضرورة التطرق إلى المفاهيم المرتبطة بموضوع البيئة البحرية والإعفاء من المسؤولية عن الإضرار بهذه البيئة تتطلب الإعتماد على هذا المنهج، لأن التعرف على كل جوانب هذا الموضوع لا يتحقق إلا من خلال الوصف.

وأيضاً المنهج التحليلي لأن هذه الدراسة تتعلق أساساً بتحليل نصوص قانونية وردت في الإتفاقيات الدولية محل الدراسة وأيضاً نصوص القانون الجزائري المتعلقة بالمسؤولية الناجمة عن الإضرار بالبيئة البحرية، للتعرف على كيفية تنظيم هذه النصوص لمسألة الإعفاء من المسؤولية وعلى أي أساس يتحقق الإعفاء.

كما تم الإعتماد على المنهج المقارن والذي يتضح إستخدامه في المقارنة بين النصوص القانونية التي نصت على المسؤولية المدنية والجزائية، وحالات الإعفاء من كلا المسؤوليتين.

تقسيم الموضوع:

قسمنا موضوع الدراسة كالتالي:

الباب الأول: الإعفاء من المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة البحرية:

الفصل الأول: أحكام المسؤولية المدنية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية.

الفصل الثاني: حالات الإعفاء من المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

الباب الثاني: الإعفاء من المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية:

الفصل الأول: قيام المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية.

الفصل الثاني: حالات الإعفاء من المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

الباب الأول

الاعفاء من المسؤولية المدنية المترتبة

عن الإضرار بالبيئة البحرية

الباب الأول: الإغفاء من المسؤولية المدنية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية:

إن حاجة الدول إلى الإنتفاع بالبيئة البحرية مهما كانت طبيعة هذا النفع ليست وليدة الوقت الحاضر وإنما هي متجذرة منذ الأزل، ولعل السبب في هذا يرجع إلى الثروات والموارد المختلفة الموجودة في البحار وهذا ما جعل الدول تستعمل البحر كطريق للنقل، ومع التطور الحاصل في مختلف المجالات تطورت أيضا أنواع السفن فأصبحت أكبر حجما وبالتالي زيادة حاجتها إلى مصادر الطاقة التي تشتغل بإستخدامها.

كل هذه العوامل جعلت البيئة البحرية عرضة لأضرار التلوث البحري والذي تتعدد مصادره وأسبابه، وهذا ما يؤثر على البيئة البحرية وما تحتويه من موارد مختلفة، والذي تمتد أثاره السلبية لتشمل حتى صحة الإنسان وسلامته وأيضا بقية الكائنات الحية الأخرى.

وبسبب خطورة الأضرار الناجمة عن التلوث البحري كان لزاما على الدول وضع نظام قانوني للحد أو التقليل من التلوث البحري، وحتى تتحقق هذه الغاية تم وضع نظام المسؤولية المدنية، والتي يتحمل بموجبها الشخص مسبب الضرر الإلتزام بدفع مبلغ التعويض للشخص المتضرر وهذا من خلال إبرام إتفاقيات دولية متعلقة بهذا المجال، وفي المقابل فإن الدول التي تصادق على هذه الإتفاقيات تصدر قوانينها وفقا لما يتماشى مع نصوصها بهدف توفير حماية لبيئتها البحرية من مختلف أشكال التلوث.

تقوم المسؤولية المدنية عندما يخالف الشخص النصوص القانونية التي تنص على الإلتزام معين غير أن هذا الشخص لا يلتزم بما نصت عليه المادة ومن ثم تقوم مسؤوليته المدنية ويتعين عليه دفع تعويض يتناسب مع الفعل الذي صدر منه.

غير أن النصوص القانونية التي نصت على قيام المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية نصت أيضا على حالات الإغفاء من هذه المسؤولية، وبالتالي فإن الشخص لا يكون ملزما بدفع تعويض للطرف المتضرر من حوادث التلوث البحري التي نجمت عنها أضرار أصابت البيئة البحرية

إن السبب في الحديث على المسائل المتعلقة بنظام المسؤولية المدنية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية سواء ما تعلق بالأسس التي تقوم عليها هذه المسؤولية أو الآثار التي

تترتب عن قيامها هو أمر ضروري، رغم أن موضوع الدراسة هو الإعفاء من المسؤولية المدنية، إلا أنه يجب التعرف أولاً على الحالات التي تؤدي إلى قيام هذه المسؤولية والآثار التي تترتب عنها، وغيرها من الجزئيات التي سيتم الحديث عنها في الفصل الأول، ليتم بعدها التطرق إلى حالات الإعفاء من المسؤولية.

إن التعرف أكثر على نظام المسؤولية المدنية التي تترتب عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية يتطلب منا الحديث على أحكام هذه المسؤولية وهذا ما سيتم التطرق له في (الفصل الأول).

غير أن الضرر الذي يصيب البيئة البحرية قد يحدث أحيانا بسبب لا دخل للشخص فيه فقد يكون راجع إلى ظروف وعوامل طبيعية لا يد للشخص فيها، وبالتالي لا يتحمل هذا الأخير أي مسؤولية وهذا ما يعرف بنظام الإعفاء من المسؤولية المدنية، والذي يعفى بموجبه الشخص من المسؤولية المدنية وبالتالي لا يدفع أي تعويض عما أصاب البيئة البحرية أو مواردها من ضرر، وهذا ما سيتم دراسته في (الفصل الثاني).

الفصل الأول: أحكام المسؤولية المدنية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية:

قبل الحديث على المسؤولية المدنية ينبغي أولاً التطرق إلى مختلف تعريفات البيئة البحرية بإعتبارها موضوع هذه الدراسة، فوفقاً للتعريف اللغوي تم تعريف هذه البيئة من خلال تقديم تعريف لكل كلمة على حدا على النحو التالي:

البيئة: كلمة البيئة مشتقة الفعل بوا، والإسم البيئة، وإستبأه أي إِتَّخَذَهُ مَبَاءَةً. وَتَبَوَّأَتْ مَنْزِلًا أَي نَزَلَتْهُ، والبيئة والباءة والمباءة: المنزل، وقيل مَنْزِلُ الْقَوْمِ حَيْثُ يَتَبَوَّأُونَ مِنْ قَبْلِ وَادٍ أَوْ سَدٍّ جَبَلٍ، وفي الصحاح المباءة: مَنْزِلُ الْقَوْمِ فِي كُلِّ مَوْضِعٍ، ويقال كُلُّ مَنْزِلٍ يَنْزِلُهُ الْقَوْمُ¹.

وفي القرآن الكريم قال الله تعالى: ﴿وَالَّذِينَ آمَنُوا وَعَمِلُوا الصَّالِحَاتِ لَنُؤْتِيَنَّهُمْ مِّنَ الْجَنَّةِ غُرَفًا تَجْرِي مِنْ تَحْتِهَا الْأَنْهَارُ خَالِدِينَ فِيهَا نِعَمَ أَجْرُ الْعَامِلِينَ﴾ سورة العنكبوت الآية 58²، وكلمة لَنُؤْتِيَنَّهُمْ هنا تعني لنُنزِلَنَّهُمْ على وجه الإقامة³، وتعني أيضا لنسكنهم منازل عالية⁴.

البحر: وردت كلمة البحر في القرآن الكريم في عدة سور من بينها ما ورد في سورة طه حيث قال الله تعالى: ﴿وَلَقَدْ أَوْحَيْنَا إِلَى مُوسَى أَنْ أَسْرِ بِعِبَادِي فَاصْرِبْ لَهُمْ طَرِيقًا فِي الْبَحْرِ يَبَسًا لَا تَخَافُ دَرَكًا وَلَا تَخْشَى﴾، سورة طه الآية 77⁵.

البحر جمع أَبْحُرٍ وَبُحُورٍ وَبِحَارٍ ويعني: مساحات شاسعة من الماء المالح الذي يغطي قسماً كبيراً من الكرة الأرضية⁶.

¹ - ابن منظور، لسان العرب، المجلد الثاني، ط الأولى، دار صادر للطباعة والنشر، لبنان، دون سنة النشر، ص 176.

² - سورة العنكبوت، الآية 58.

³ - حسنين محمد مخلوف، كلمات القرآن الكريم تفسير وبيان، ط الأولى، دار الصحوة للنشر والتوزيع، القاهرة، 2015، ص 182.

⁴ - ابن كثير، تفسير القرآن العظيم، الجزء الخامس، ط الأولى، مكتبة الصفا، القاهرة، 2004، ص 121.

⁵ - سورة طه، الآية 77.

⁶ - مسعود جبران، الرائد معجم ألفبائي في اللغة والإعلام، ط الثالثة، دار العلم للملايين، لبنان، 2005، ص 192.

أما بالنسبة للتعريف الإصطلاحي فإن مصطلح البيئة البحرية يعتبر من المصطلحات الحديثة نسبيا في فقه القانون الدولي، حيث كان مصطلح البحر يستخدم للدلالة على المساحات المغمورة بالمياه المالحة التي تتصل ببعضها دون وجود حواجز¹.

وتعرف البيئة البحرية بأنها مسطحات الماء المالح التي تكون متصلة ببعضها البعض إتصال حر طبيعي وأيضا قاعها وباطن تربتها، والتي تحتوي على كائنات حية وموارد وثروات طبيعية وتشكل هذه الأخيرة في مجموعها عناصر البيئة البحرية، وهذا التعريف يعتبر الأقرب للصواب، حيث يدل على أن البيئة البحرية هي الرقعة الواسعة التي يحتلها البحر والذي سخره الله سبحانه وتعالى لمنفعة البشر².

بالرجوع إلى موقف المشرع الجزائري نجده إكتفى بالإشارة إلى تعريف البيئة وليس البيئة البحرية بقوله: "تتكون البيئة من الموارد الطبيعية اللاحوية والحيوية... والماء" وهذا طبقا للمادة 04 الفقرة 07 من القانون المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة³.

إن المسؤولية المدنية هي الأثر المترتب على الإضرار بالبيئة البحرية، بحيث يلتزم الشخص الذي يسبب ضرر لهذه البيئة وما تتضمنه من موارد وثروات بالتعويض عما سببه من ضرر لأن التعويض هو جوهر المسؤولية المدنية وهو الغاية منها، غير أن الخصوصية التي تتمتع بها الأضرار المترتبة على الإضرار بالبيئة البحرية كانت سببا في إختلاف الآراء الفقهية حول الأساس الذي تقوم عليه هذه المسؤولية، وفي هذا الشأن تم تقسيم هذه الأسس إلى أسس تقليدية وأخرى مستحدثة وهي التي تتناسب أكثر مع خصوصية الأضرار التي تصيب البيئة البحرية وهذا ما سيتم الحديث عنه في (المبحث الأول).

¹ - محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها وفقا لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة، دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين العربية، ط الأولى، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، 2008، ص 75، 76.

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

³ - القانون، رقم 03-10، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

إن الإضرار بالبيئة البحرية تختلف مصادره وأسبابه غير أن نطاق هذه الدراسة سيتم حصره فقط في نوعين من التلوث وهما التلوث البحري بالنفط والتلوث البحري النووي لأن هذين الصنفين من التلوث من أخطر أنواع التلوث البحري، وهذا ما كان سببا في إهتمام المجتمع الدولي بتنظيمهما من خلال الإتفاقيات الدولية والتي نظمت بموجبها المسؤولية المدنية كوسيلة للحفاظ على البيئة البحرية من أي ضرر قد يصيبها، من خلال فرض إلتزام بالتعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط أو بالمواد النووية على عاتق مسبب الضرر وهذا من شأنه تقليص عدد حوادث التلوث.

المشرع الجزائري بدوره إهتم بتنظيم المسؤولية المدنية الناجمة عن الإضرار بالبيئة البحرية من خلال المصادقة على الإتفاقيات الدولية التي تنظم هذا الشأن، وأيضا من خلال النص في قوانينها على الأفعال التي تضر بالبيئة البحرية والتي تكون سببا في قيام هذه المسؤولية.

وللتعرف أكثر على محتوى الإتفاقيات الدولية التي نصت على قيام هذه المسؤولية وأيضا النصوص الواردة في القانون الجزائري سيتم تخصيص (المبحث الثاني) للحديث على القواعد القانونية التي نظمت المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

أما (المبحث الثالث) سيتم التطرق فيه إلى الآثار المترتبة على المسؤولية المدنية الناجمة عن الإضرار بالبيئة البحرية.

المبحث الأول: أساس المسؤولية المدنية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية:

إن خصوصية الأضرار التي تترتب عن تلوث البيئة البحرية فرضت وجود نظام خاص وقواعد تختلف على غيرها من القواعد التي تحكم وتنظم بقية المجالات، والسبب في هذا راجع إلى طبيعة الأضرار المترتبة على التلوث البحري وهذا ما يفرض إخضاعها إلى نظام يختلف عن القواعد العامة، وبالتالي فإن الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية التي تترتب نتيجة تلوث البيئة البحرية لا يكون نفس الأساس المعتمد في المسؤولية المدنية عن بقية الأضرار، وفي هذه الحالة تنشأ خصوصية في الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية.

وللتعرف على هذه الخصوصية سيتم تقسيم هذا المبحث إلى الأسس التقليدية التي تقوم عليها المسؤولية المدنية في (المطلب الأول)، ثم الضرر كأساس مستحدث للمسؤولية المدنية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الأسس التقليدية التي تقوم عليها المسؤولية المدنية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية:

المسؤولية المدنية هي مجموعة القواعد التي تلزم كل من ألحق الضرر بالغير بجبر الضرر من خلال تقديم تعويض يقدمه للطرف الذي تضرر من هذا الفعل، وهذا التعويض يُمنح بسبب الإخلال بالتزام سابق يرتبه العقد أو القانون، وبهذا تترتب المسؤولية المدنية عندما يمتنع الشخص عن تنفيذ الإلتزامات التي تم الإتفاق عليها في العقد، وعندما يصدر من الشخص فعل يضر بالغير¹.

وبهذا فإن المسؤولية المدنية نوعان الأولى عقدية والثانية تقصيرية، وبالتالي سيتم الحديث على الأساس الذي تقوم عليه كل مسؤولية على حدا، على النحو التالي:

الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية التقصيرية في (الفرع الأول)، ثم الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية العقدية في (الفرع الثاني).

¹ - علي فيلالي، الإلتزامات -الفعل المستحق للتعويض-، ط الثالثة، موفم (المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية)، الجزائر، 2013، ص 16.

الفرع الأول: أسس المسؤولية المدنية التقصيرية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية:

تعرف المسؤولية المدنية التقصيرية بأنها المسؤولية التي تترتب عند مخالفة القاعدة القانونية التي تقتضي عدم قيام الشخص بأي فعل يضر به غيره¹.

وفقا لما هو متفق عليه على مستوى الفقه فإن المسؤولية المدنية التقصيرية تقوم على أساس الخطأ، غير أن الفقه لم يتفق على تعريف موحد للخطأ حيث يعرفه الفقيه بلانيول بأنه إخلال بالالتزام سابق، وحدد بلانيول هذه الإلتزامات في مسائل تتمثل في عدم استعمال العنف ضد الأشخاص، الإمتناع عن الغش والخداع، إلتزام الشخص المكلف بالرقابة وبحراسة الأشياء بتوخي الحذر واليقظة اللازمتين على ما هو تحت سلطته².

إن التعريف الذي وضعه بلانيول لم يركز فيه على تعريف الخطأ، وإنما نجد أن العنصر الغالب على هذا التعريف هو تحديد الإلتزامات التي تشكل مخالفتها أو الإعتداء عليها خطأ يستوجب قيام المسؤولية المدنية.

عرف مازو الخطأ التقصيري بأنه سلوك معيب لا يأتيه رجل ذو بصر وُجد في ذات الظروف الخارجية التي أحاطت بالمسؤول، وهذا هو التعريف الذي يعتمد عليه الفقه الحديث³.

إقترح الفقيه ليفي أيضا تعريف للخطأ إنطلاقا من فكرة مشروعية الثقة التي يتوقعها الشخص أثناء تعامله مع غيره، فالخطأ يحدث عند الإخلال بهذه الثقة فمن حق أي شخص عند دخوله في معاملات معينة مع غيره أن يتوقع خلو سلوك من يتعامل معه من الغش والخداع، وعند إخلاله بهذه الثقة فإنه يعتبر مرتكب لخطأ⁴.

¹ - عبد الرزاق دربال، الوجيز في النظرية العامة للإلتزام، مصادر الإلتزام، د ط، دار العلوم للنشر والتوزيع، 2004، ص 77.

² - عبد العزيز رضا ثاقان، المسؤولية التقصيرية عن الأضرار البيئية - دراسة مقارنة-، ط الأولى، مكتبة زين الحقوقية والأدبية، لبنان، 2019، ص 33.

³ - محمد حسنين، الوجيز في نظرية الحق بوجه عام، د ط، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1985، ص 334.

⁴ - علي فيلاي، مرجع سابق، ص 58، 59.

من بين تعريفات الخطأ أيضا التعريف الذي قدمه النائب العام البلجيكي " لكليرك" والذي كان يشغل وظيفة النائب العام لدى محكمة النقض البلجيكية حيث يرى أن كل شخص له الحق في الحماية والسلامة الجسدية من أي ضرر، وأيضا الحق في سلامة أمواله وحريته وعدم الإضرار بأي حق من حقوقه، لأن أي إعتداء على هذه الحقوق يشكل إخلال الفرد بواجباته إتجاه حق غيره، وهذا الإخلال هو ما يشكل الخطأ، ووفقا لكليرك فإن الخطأ نوعين خطأ يصدر من الإنسان مباشرة والذي تترتب عليه المسؤولية، وخطأ لا يصدر بصفة مباشرة وإنما من خلال شخص أو شيء آخر¹.

وفقا لهذا التعريف فإن أي مساس بالحقوق التي يكفلها القانون يعتبر خطأ، فإذا كان القانون يمنح لكل شخص الحق في سلامته سواء تعلق الأمر بجسده أو ماله فإنه لا يحق لأي شخص آخر الإضرار بهذه الحقوق وإلا اعتُبر مخطئا وبالتالي تقوم مسؤوليته المدنية.

أما الخطأ في مجال التلوث البيئي بصفة عامة يعرف بأنه إنحراف الشخص سواء كان طبيعيا أو معنوي عن القوانين المتعلقة بحماية البيئة، إما بالقيام بعمل أو بالإمتناع عنه مع إدراك الشخص مرتكب الخطأ للفعل الذي صدر منه².

من خلال هذه التعريفات يمكن القول أن الخطأ في مجال التلوث البحري هو مخالفة الشخص للنصوص القانونية التي وضعت بهدف حماية البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث البحري، والذي يكون سببا في تلوث هذه البيئة ومواردها وثرواتها.

يقوم الخطأ على ركنين هما الركن المادي والركن المعنوي، الركن المادي وهو ما يعرف أيضا بعنصر التعدي ويعرف بأنه إنحراف الشخص في سلوكه متجاوزا الحدود التي ينبغي عليه إحترامها³، ويعتبر سلوك الفرد تعديا كلما كان فيه مخالفة لقاعدة قانونية سواء

¹ - عمر بن الزووبر، التوجه الموضوعي للمسؤولية المدنية، أطروحة دكتوراه، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2016/2017، ص 133، 134.

² - سامية بلجراف، تطبيق قواعد المسؤولية المدنية التقصيرية في مجال التلوث البيئي (الإشكالات والحلول)، مجلة الحقوق والحريات، جامعة محمد خيضر بسكرة، المجلد 09، العدد 02، 2021، ص 1023.

³ - عبد الرحمان بوفلجة، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2015/2016، ص 56.

المتعلقة بحماية الحقوق الشخصية أو غيرها من القواعد، ويتحقق أيضا عند الإخلال بالواجبات القانونية التي يكون مصدرها في العقود كعقد البيع وعقد الشركة، وأيضا الواجبات التي تتعلق بالإرادة المنفردة أو الجماعية فالإخلال بها يعتبر تعديا¹.

غالبية الأضرار البيئية تقع بالتعدي كأن يتم رش مبيد حشري بتركيز أعلى من التركيز المطلوب مما يكون سببا في نفوق الحيوانات أو الأسماك المتواجدة في المنطقة التي حدث فيها هذا الرش، أو كأن يتم رمي جثث حيوانات نافقة في مصادر المياه، أو إلقاء مخلفات صناعية أو نووية أو تسرب النفط من الناقلات كل هذه التصرفات تشكل تعدي على البيئة البحرية².

إن الفعل الذي يعتبر تعديا قد يكون إيجابيا ويتجسد في القيام بتصريف معين، أو سلبيا بالإمتناع عن القيام بهذا التصريف، وتتحقق هذه الصورة في مجال تلوث البيئة البحرية في التصريف العمدي للمواد أيا كانت طبيعتها في البيئة البحرية، ونص المشرع الجزائري في المادة 117 من القانون البحري على أن مالك السفينة التي تحمل الوقود يكون مسؤولا عن كل الأضرار التي تحدث بسبب طرح أو تسرب الوقود منها، وبالتالي فقيام المالك بالتصريف العمدي للمواد النفطية يشكل تعدي على البيئة البحرية.

كما نص المشرع الجزائري في المادة 57 من القانون رقم 03-10 على أن ربان السفينة التي تحمل بضائع خطيرة أو ذات طبيعة ملوثة أو إذا كانت تمر بالقرب من المياه التي تخضع للقضاء الجزائري يقوم بالتبليغ عن حادث يقع في مركبه والذي قد يهدد بتلويث أو إفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية، فإذا إمتنع عن التبليغ يعتبر متعديا على البيئة البحرية³.

¹ - دنية ثابت، أساس المسؤولية المدنية بين المفهوم التقليدي والمفهوم الحديث، مجلة العلوم القانونية والإجتماعية، جامعة زيان عاشور الجلفة، المجلد 08، العدد 03، 2023، ص 212.

² - عبد العزيز رضا ئاقان، مرجع سابق، ص 57.

³ - القانون رقم، 03-10، المتضمن حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ونص المشرع على كيفية تطبيق هذه المادة في المرسوم التنفيذي رقم، 08-327، حيث حدد المركز الوطني لعمليات المراقبة والإنقاذ في البحر كجهة يُرسل إليها التبليغ، كما نصت على البيانات التي لا بد من إدراجها في الإخطار، ومن بين هذه البيانات إسم السفينة وجناحها=

الركن الثاني الذي يقوم عليه الخطأ هو الركن المعنوي أو عنصر الإدراك بحيث أن الشخص يجب أن يكون مدركاً أنه قام بعمل لم يكن من المفترض أن يقوم به، لهذا يشترط في الشخص مسبب الضرر أن يكون مميز حتى تقوم مسؤوليته المدنية¹.

يتحقق الخطأ في حالة توفر عنصري التعدي والإدراك وبالتالي لا تقوم المسؤولية المدنية التقصيرية إلا إذا كان الشخص مميزاً وقت ارتكابه للتعدي، ولهذا تم إستبعاد مسؤولية المجنون والصبي غير المميز لعدم قدرتهم على إدراك وتفهم واجباتهم، غير أن الفقه والقضاء في مصر وفرنسا بدأ يخفف في مبدأ عدم قيام المسؤولية المدنية التقصيرية بسبب غياب التمييز لأن عدم إقامتها بسبب عدم توفر عنصر التمييز فيه ظلم للمضرورين².

أولاً: الخطأ واجب الإثبات كأساس للمسؤولية المدنية التقصيرية:

إن فكرة الخطأ كأساس للمسؤولية تم إستحداثها من طرف الفقيه "غروسيوس" بهدف القضاء على معالم نظام المسؤولية الجماعية التي كانت سائدة في المجتمعات السابقة خاصة النظم الإقطاعية في أوروبا في العصور الوسطى، وأيضاً بهدف وضع أساس يمكن التعامل من خلاله مع المسؤولية الدولية بدقة أكثر، ووفقاً لغروسيوس فإن الخطأ الذي تقوم عليه المسؤولية الدولية يتمثل في عدم إتخاذ الإجراءات المناسبة من طرف الحاكم أو الأمير لمنع وقوع الخطأ وبالتالي يكون شريكاً فيه، وأيضاً عدم ملاحقة المتورطين في ارتكاب الخطأ

ورقمها، تاريخ وساعة وقوع الحادث البحري وطبيعته، تفاصيل حول السفينة وعدد الأشخاص المتواجدين على متنها، حالة الجو عند وقوع الحادث،... وهذا وفقاً لما حددته المادة 05 من المرسوم، أنظر المرسوم التنفيذي، رقم 08-327، المؤرخ في 21 شوال 1429 الموافق 21 أكتوبر 2008، يتضمن إلزام ربان السفن التي تحمل على متنها بضائع خطيرة وسامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 61، الصادرة بتاريخ 02 نوفمبر 2008 م، ص 06.

¹ - أمين بن قردى، الخطأ في المسؤولية التقصيرية من حيث الإثبات والإنتفاء، مجلة دراسات وأبحاث، جامعة زيان عاشور الجلفة، المجلد 07، العدد 21، 2015، ص 384.

² - شروق سليمان، تقييم فكرة الخطأ كأساس للمسؤولية التقصيرية عن الفعل الشخصي، دراسة مقارنة، المجلة القانونية، جامعة القاهرة، المجلد 17، العدد 04، 2023، ص 826.

من طرف الأمير أو الحاكم عن طريق إتخاذ التدابير اللازمة، فهذا يعني إفتراض إجازة الخطأ المرتكب¹.

وبما أن المسؤولية بمفهومها الواسع² تعني الإلتزام الذي يقوم بسبب فعل الغير المشروع، وفي هذه الحالة يكون من التناقض الحديث عن المسؤولية دون خطأ ذلك أن

¹ - لخضر زازة، أحكام المسؤولية الدولية في ضوء قواعد القانون الدولي العام، د ط، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2011، ص 19.

² - تجدر الإشارة في هذا الشأن أن تعريفات المسؤولية الدولية اختلفت حيث عُرفت وفق الإتجاه التقليدي بأنها: "النظام القانوني الذي يفرض على دولة معينة إلتزام بتعويض الأضرار التي حدثت بسبب قيامها بعمل غير مشروع، أنظر، أعمار يحيوي، قانون المسؤولية الدولية، ط الثانية، دار هومة، 2010، ص 11.

ووفقا لهذا الإتجاه أيضا عرفها **دي فيشي** بأنها فكرة واقعية وعملية تقوم على أساس إلتزام دولة بإصلاح الأضرار التي كان سببها عمل غير مشروع يصدر عنها وينسب لها، أنظر نعيمة عمير، النظرية العامة لمسؤولية الدولة في ضوء التقنين الجديد، د ط، دار المطبوعات الجامعية، ص 14.

إنَّتقد الإتجاه التقليدي لأن أنصاره حصروا أشخاص القانون الدولي في الدولة فقط وإن كانت هذه الأخيرة هي أهم شخص دولي إلا أنها ليست الوحيدة إذ نجد إلى جانبها أيضا المنظمات الدولية والفرد، والمنظمات الدولية نوعين منظمات حكومية تنشأ من طرف الدولة بغرض القيام بعمل دولي مثل المنظمات الدولية التي ظهرت في القرن 19 بهدف تسوية النزاعات المتعلقة بإستعمال الأنهار الدولية العابرة لأقاليم عدة دول، وقد تنشأ هذه المنظمات بواسطة إتفاق بين الدول والذي يكون غالبا في صورة معاهدة دولية، أو نتيجة إصدار قرار بإنشائها من طرف مؤتمر دولي وعن منظمة دولية، أنظر الدين الجبلاي بوزيد، ماجد الحموي، الوسيط في القانون الدولي العام، دون ط، دار الشواف، الرياض، 2012، ص 162.

والنوع الثاني من المنظمات هي المنظمات غير الحكومية وهي مجموعة من الأشخاص أو الجماعات التي يكونها الأفراد بصورة حرة، ولا يكون هدفها ربحي، وإنما فقط من أجل تحقيق منفعة عامة تعود على كامل الدول دون أن ينحصر هذا الهدف في شعب بعينه، وهذا وفقا للتعريف الذي ورد في مشروع الإتفاقية المعدة من طرف معهد القانون الدولي لسنة 1950 بشأن المؤسسات الدولية، أنظر قويدر شعشوع، دور المنظمات غير الحكومية في تطوير القانون الدولي البيئي، رسالة دكتوراه، تخصص قانون عام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص 15.

أما الإتجاه الحديث فقد عرف المسؤولية الدولية بأنها نظام يلتزم بموجبه شخص أو أكثر من أشخاص القانون الدولي، بتقديم تعويض عن الأضرار التي تترتب بسبب فعل قام به هذا الشخص والذي تضرر منه شخص أو أكثر من أشخاص القانون الدولي، أنظر أعمار يحيوي، مرجع سابق، ص 13.

عرفت لجنة القانون الدولي المسؤولية الدولية في المادة 01 منها والتي عُنوت بمسؤولية الدولة عن أفعالها غير المشروعة دوليا بأنها كل فعل غير مشروع دوليا تقوم به الدولة ويستتبع مسؤوليتها الدولية، ونصت هذه المادة على مبدأ مهم وهو أن خرق الدولة لقواعد القانون الدولي يترتب عليه قيام مسؤوليتها الدولية، والفعل الغير مشروع الصادر عن الدولة قد يشمل فعل واحد أو أكثر أو إمتناع عن القيام بفعل معين أو أكثر أو كلاهما معا، أنظر مواد لجنة القانون الدولي المتعلقة = بالمسؤولية الدولية، وأيضا تقرير لجنة القانون الدولي عن أعمال دورتها 53 المنعقدة في سويسرا في الفترة الممتدة بين 23 أبريل إل 01 يونيه ومن 02 يوليو إلى 10 أغسطس 2001 المتعلق بالمسؤولية الدولية، [الدورة الثالثة والخمسون \(2001\)](#)

- [لجنة القانون الدولي](#) ، تاريخ الإطلاع 2024/03/14، ساعة الإطلاع 02:09.

الخطأ يحدث عند إنتهاك قاعدة إنتهاك قاعدة قانونية وهذا وفقا لما قاله جابرل سالفيلول في محاضراته التي ألقاها في لاهاي سنة 1933¹.

1: فكرة الخطأ واجب الإثبات في مجال التلوث البحري:

في مجال التلوث البيئي بصفة عامة فإنه يكون من الخطأ وضع قوانين أو أنظمة تجيز بموجبها الدولة بممارسة الأنشطة التي تضر بالبيئة كممارسة الأنشطة المتعلقة بإغراق المواد الضارة في البيئة المائية أو التربة، كما أن وضع قانون متعلق بحماية البيئة لا يتماشى مع القواعد المطبقة من طرف المنظمات الدولية المتخصصة يعتبر أيضا من ضمن التصرفات التي تشكل خطأ، وسلوك الأشخاص يجب ألا يكون فيه إخلال فإذا صدر من أي شخص تصرف يضر بالبيئة كأن يقوم بتصريف مخلفات صلبة أو سائلة في الأماكن الغير مخصصة لها فهذا يشكل خطأ يستدعي المسؤولية².

نص المشرع الجزائري في القانون رقم 10-03 على منع كل صب أو غمر أو ترميد لمواد في المياه التي تخضع للقضاء الجزائري³ وبالتالي فإن قيام أي شخص بغمر مواد من شأنها الإضرار بالبيئة البحرية يشكل خطأ يفرض قيام المسؤولية المدنية للشخص، كما أن التقصير في إجراء دراسة تأثير مشروع معين محاذي لسواحل الدولة الساحلية يعتبر خطأ، لأن عدم القيام بهذه الدراسة على الوجه الأمثل يؤثر على البيئة البحرية للدولة الساحلية وأيضا يضر بالموارد والكائنات المتواجدة في هذه البيئة⁴.

¹ - يوسف معلم، المسؤولية الدولية دون ضرر - حالة الضرر البيئي، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري، قسنطينة، دون سنة المناقشة، ص 17.

² - عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 61.

³ - المادة 52، من القانون رقم 10-03، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

⁴ - دراسة التأثير هي آلية وقائية يهدف المشرع من خلالها إلى ضمان حماية البيئة من المخاطر التي قد تنشأ على المشاريع الاقتصادية المختلفة، وتعرف بأنها دراسة قبلية أو سابقة لتأثيرات الأنشطة الاقتصادية على البيئة والهدف منها هو التأثير على القرار النهائي بمعنى إجبار المستثمر طالب الترخيص من الإدارة على القيام بنفسه أو بتوكيل من طرف آخر بدراسة تأثيرات مشروعه على البيئة من جهة وإيجاد الحلول الممكنة للحد أو التقليل من المخاطر المحتملة لمشروعه من جهة أخرى.

وحدد المشرع الجزائري قائمة المشاريع التي تخضع لدراسة التأثير في المادة 15 من القانون رقم 10-03 وأحال المشرع الجزائري إلى المرسوم التنفيذي رقم 145-07 لكيفيات تطبيق هذه المادة في الملحق الأول منه وتم النص فيه على 29 =

إن قيام المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تصيب البيئة تتطلب من المتضرر إثبات إنحراف الشخص المتسبب في هذا الضرر عن السلوك المألوف والمعتاد سواء كان بصورة عمدية أو كان ناجم عن إهمال، أو عدم تبصر أو كان إيجابياً كالقيام بأي تصرف يضر بالبيئة، أو كان سلبياً كأن يمتنع الشخص عن الإبلاغ عن وقوع ضرر بيئي¹، وتقوم المسؤولية المدنية للشخص المتسبب في حدوث الضرر سواء صدر منه فعل تعدى به على الموارد التي تحتويها البيئة البحرية وتهدد نظامها الإيكولوجي، أو بإمتناعه عن القيام بفعل معين من شأنه أن يمنع التلوث البحري، وفي هذه الحالة يكون الشخص المسؤول عن تلويث البيئة البحرية ملزم بتقديم التعويض المناسب².

نص المشرع الفرنسي على فكرة الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية التقصيرية في المادة رقم 1382 من القانون المدني الصادر سنة 1804 والتي عدلت بالأمر رقم 131-2016 وبموجبه أصبح رقم هذه المادة هو 1240 حيث نصت على: "كل فعل يقوم به الشخص ويسبب ضرراً للغير يلتزم من سبب هذا الفعل الصادر بخطئه بتعويض هذا الضرر"³، وهذه المادة تقابلها المادة 124 من القانون المدني الجزائري التي نصت على أن: "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضرراً للغير يلزم من كان سبباً في حدوثه بالتعويض"⁴، وفقاً لهاتين المادتين فإن قيام المسؤولية المدنية التقصيرية التي توجب التعويض عما أصاب الغير من ضرر يقتضي توفر عنصر الخطأ.

مشروع، وعُدلت هذه القائمة ليصبح عدد المشاريع 35 مشروع، ثم عدلت بموجب المرسوم التنفيذي رقم 19-241، أنظر بشرى عمايدية، دراسة التأثير كآلية لحماية البيئة من مخاطر المشاريع الإستثمارية في التشريع الجزائري، مداخلة غير منشورة، الملئقى الدولي الافتراضي حول "الإستثمار بين مقتضيات التنمية والضوابط البيئية"، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الشريف مساعدي، سوق أهراس، المنعقد يوم 18 مارس 2023.

¹ - عاشور عبد الرحمان أحمد محمد، مدى إعمال قواعد المسؤولية المدنية في مجال تلوث البيئة-دراسة مقارنة-، مجلة كلية الشريعة والقانون بطنطا، جامعة الأزهر، المجلد 35، العدد 1، 2020، ص 1095.

² - سالمة فرج الجازوي، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالزيت الناشئ عن السفن، دراسة مقارنة، ط الأولى، دار الفضيل للنشر والتوزيع، ليبيا، 2022، ص 117، 118.

³ - Article 1240 : Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer, Code civil française, https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000032041571.

⁴ - القانون، رقم 05-10، يعدل ويتم الأمر رقم 75-58، المتضمن القانون المدني.

كما نص المشرع المصري على إعتبار الخطأ أساس للمسؤولية المدنية التقصيرية في المادة 163 التي ورد فيها أن كل خطأ سبب ضرر للغير يلزم من إرتكبه بالتعويض وهو نفس ما نص عليه المشرع العراقي في المادة 413 من القانون المدني¹.

2: صعوبة تطبيق فكرة الخطأ واجب الإثبات كأساس للمسؤولية المدنية التقصيرية عن الضرر البحري:

إن التطورات التي شهدتها المجال الصناعي أبرزت قصور قواعد المسؤولية المدنية لأن التطور السريع لمختلف التقنيات الاقتصادية زاد معه عدد الحوادث وتنوعها، إذ نجد بالإضافة إلى حوادث السكك الحديدية والطائرات والسيارات، المصانع التي تعتمد في عمليات التصنيع والإنتاج على مواد ضارة وهذه الأخيرة من شأنها أن تكون سببا في تلوث البيئة وكذا الإضرار بالسكان، وهنا يكون من الصعب معرفة الشخص المتسبب في حدوث هذا الضرر وبالتالي يصعب إثبات الخطأ لأن الضرر حدث بسبب المواد التي يتم إستخدامها².

كما أنه ليس من الضروري أن تكون أضرار التلوث ناتجة دائما عن فعل غير مشروع أو الانحراف عن السلوك المعتاد، فقد يتخذ صاحب المنشأة الصناعية كل التدابير والإحتياطات اللازمة والمنصوص عليها قانونا ومع هذا يحدث التلوث، فكيف يمكن نسبة الخطأ له في هذه الحالة؟ كما أن مستغل المنشأة الصناعية والمصرح له بتصريف المخلفات الصناعية في بيئة نهرية معينة بالكيفيات وبالنسب المحددة قانونا، والذي يقوم بتصريفها في بيئة نهرية معينة، ورغم هذه الإجراءات التي يتخذها المستغل يتلوث النهر وهذا ما يؤثر على الكائنات الحية التي تعيش فيه فكيف يمكن تحميله المسؤولية في هذه الحالة؟³.

كما سبق بيانه فإن الطرف المتضرر خاصة في حالة الأضرار التي تصيب البيئة البحرية يكون من الصعب عليه إثبات الخطأ أو إثبات صدوره من الشخص الذي سبب

¹ - هالة صلاح ياسين الحديثي، المسؤولية المدنية الناجمة عن تلوث البيئة، ط الأولى، دار جهينة، عمان، 2003، ص 87.

² - علي فيلالي، مرجع سابق، ص 38.

³ - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 291، 292.

الضرر، وهذا راجع إلى الخصوصية التي تتمتع بها طبيعة الأنشطة التي يتم ممارستها في البيئة البحرية، وتتعدد الأسباب التي تحول دون القدرة على إثبات الخطأ من الطرف المتضرر من حوادث التلوث من ضمنها:

الإستعانة بخبراء فنيين في مجال التلوث من أجل إثبات خطأ الشخص المُلوث للبيئة بسبب قصور الإمكانيات المادية للمتضررين من أضرار التلوث البحري وهذا يكلفهم مبالغ ونفقات كبيرة.

الطبيعة الخاصة للأضرار الناجمة عن التلوث لأن هذه الأخيرة قد لا تظهر إلا بعد مرور مدة طويلة على حدوثها، وهذا ما يجعل من الصعب إثبات خطأ المستغل للمنشأة التي سببت التلوث، كما أنه في بعض الحالات يتعدد الأشخاص مما يجعل من الصعب إسناد الخطأ للشخص المخطئ وهذا سببه التداخل الإقتصادي والصناعي الذي يتكون من عدة أطراف وهيئات¹.

ثانياً: الخطأ المفترض كأساس لقيام المسؤولية المدنية التقصيرية:

إن قيام المسؤولية المدنية على أساس الخطأ واجب الإثبات هو الأصل الذي أخذت به التشريعات والذي يقوم على مبدأ وجوب إثبات المدعي لخطأ المسؤول، لكن في كثير من الأحيان يصعب إثبات الخطأ، وهذا ما كان سببا في ظهور فكرة الخطأ المفترض كقاعدة تتوسط الخطأ الشخصي والمسؤولية الموضوعية "بالمسؤولية المفترضة"، وبموجبها يفترض وجود الخطأ في جانب المسؤول بنص القانون، ونظام المسؤولية شبه الموضوعية لا يلغي نظام المسؤولية القائمة على أساس الخطأ واجب الإثبات لكنه يسير بجانبها بهدف ضمان أكبر قدر من الحماية للمتضرر وضمان حصوله على تعويض²، والإعتماد على الخطأ المفترض كأساس لقيام المسؤولية المدنية التقصيرية يترتب عليه وجود نوعين من المسؤولية:

¹ - عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 64.

² - هالة صلاح ياسين الحديثي، مرجع سابق، ص 89.

1: المسؤولية عن فعل الغير:

إن الأصل في نظام المسؤولية التقصيرية هو أن كل شخص يتحمل مسؤولية أفعاله إذا كانت سببا في إصابة غيره بضرر، وبالتالي يكون كل شخص مسؤولا عن الأفعال التي تصدر منه دون أن يُسأل عن أفعال غيره، غير أنه كاستثناء يمكن أن تقوم المسؤولية المدنية عن فعل الغير وهذا ما يُعرف بالمسؤولية عن فعل الغير، وتتخذ هذه المسؤولية عدة صور تتمثل في:

أ: مسؤولية متولي الرقابة:

تقوم مسؤولية متولي الرقابة على عاتق الشخص بسبب خطأ صادر من شخص آخر فالضرر لم يترتب بسبب فعل المسؤول نفسه إنما عن فعل شخص آخر بسبب وجود علاقة بينهما، وبموجب هذه العلاقة يتحمل أحدهما المسؤولية عن خطأ الطرف الآخر في حالات محددة قانونا¹.

حدد المشرع الفرنسي الأشخاص الذين تقع على عاتقهم المسؤولية المدنية بسبب فعل الغير، حيث نصت المادة 1242 منه على أن الوالدان وهما يمارسان السلطة الأبوية يتحملان المسؤولية بالتضامن والتكافل عن الأضرار التي يسببها أطفالهما القصر، إلا إذا تم تكليف طرف ثالث بها بموجب قرار إداري أو قضائي، المدراء مسؤولون عن الضرر الذي يسببه خدمهم ووكلائهم في المهام التي يعملون فيها، المدرسون الحرفيون يتحملون المسؤولية عن الأضرار التي يسببها طلابهم والمتدربون لديهم خلال فترة وجودهم تحت إشرافهم².

نص المشرع الجزائري على مسؤولية متولي الرقابة كصورة من صور المسؤولية عن فعل الغير في المادة 134 حيث ورد فيها ما يلي: " كل من يجب عليه قانونا أو إتفاقا رقابة شخص في حاجة إلى الرقابة بسبب قصوره أو حالته العقلية أو الجسمية يكون ملزما بتعويض الضرر الذي يحدثه ذلك الشخص بفعله الضار ويستطيع المكلف بالرقابة أن

¹ - هالة صلاح ياسين الحديثي، مرجع سابق، ص 90.

² - تجدر الإشارة إلى أن آخر تعديل لهذه المادة كان بموجب القانون 2025-568، بتاريخ 23 جوان 2025، Code civil, [Article 1242 - Code civil - Légifrance](https://www.legifrance.gouv.fr/Article/1242).

يتخلص من المسؤولية إذا أثبت أنه قام بواجب الرقابة أو أثبت أن الضرر كان لا بد من حدوثه ولو قام بهذا الواجب بما ينبغي من العناية"¹.

فالشخص الذي يتولى رقابة شخص آخر لظروف فرضتها حالته الصحية يتحمل المسؤولية في حالة ارتكاب خطأ من طرف هذا الشخص ويكون سببا في تعرض الغير للضرر، لكن في الحالة التي يثبت فيها من وقعت على عاتقه المسؤولية أنه قام واجب الرقابة الملقى على عاتقه على أكمل وجه ففي هذه الحالة يعفى من مسؤوليته المدنية .

وتجدر الإشارة في هذا الشأن أن المشرع الجزائري كان ينص المادة 135 من القانون المدني على الأشخاص الذي يتحملون المسؤولية المدنية على تولي الرقابة وهم الأب والأم، المعلمين، المؤدبين، أرباب الحرف، غير أن هذه المادة ألغيت بموجب القانون رقم 05-10 والذي عدل الأمر رقم 75-58.

حتى يعتبر الشخص مسؤولاً مسؤولية مدنية على أساس مسؤولية متولي الرقابة يجب أن يكون ملتزماً بهذه الرقابة قانوناً أو إتفاقاً إما بسبب صغر السن للشخص الخاضع للرقابة، أو سبب حالته العقلية كالجنون والعتة، وإذا صدر من هذا الشخص تصرف نتج عنه تلوث بيئي أو ألحق ضرر بالإنسان أو بقية الكائنات الحية سواء كان الفعل الملوث للبيئة ينطبق عليه وصف الخطأ كما لو كان الخاضع للرقابة مميز، وفي هذه الحالة حتى تقوم مسؤولية متولي الرقابة فإن المتضرر يثبت توفر عنصري التعدي والإدراك في سلوك الصبي، لأن مسؤولية متولي الرقابة هي مسؤولية تبعية للمسؤولية الأصلية للصبي المميز عن أخطائه، أو إذا لم ينطبق عليه وصف الخطأ في حالة تخلف عنصر الخطأ المتمثل في الإدراك لكون مرتكب الخطأ صبي غير مميز، وفي هذه الحالة يثبت الطرف المتضرر عنصر التعدي الصادر من الخاضع للرقابة وإذا لم ينطبق وصف الخطأ على هذا السلوك وبمجرد ثبوت تعرض الغير للضرر تقوم مسؤولية متولي الرقابة بإفترض وجود خطأ ينسب إليه دون إثبات الخطأ"².

¹ - المادة 134 من القانون رقم 05-10، يعدل ويتمم الأمر رقم 75-58، المتضمن القانون المدني.

² - إبراهيم أحمد إبراهيم حسيني، الأساس القانوني للمسؤولية المدنية عن الأفعال الملوثة للبيئة، دراسة في النظام السعودي والقانونين المصري والفرنسي، مجلة الشريعة والقانون، العدد 35، 2020، ص 741، 741.

وفقا لما نصت عليه المادة 135 التي سبق الحديث عنها فإنه يمكن تطبيق مسؤولية متولي الرقابة عن الأفعال التي تشكل تلوث بيئي مهما كان نوعه، ومن بين تطبيقات هذه المسؤولية في مجال التلوث البيئي بصفة عامة ما قضت به محكمة النقض الفرنسية عندما أسست المسؤولية التي تترتب على الأضرار التي تصيب الجار على مسؤولية متولي الرقابة إذا كان الفعل الضار الذي إرتكبه الشخص الخاضع للرقابة نتج عنه صخب وتلوث سمعي وفي هذه الحالة يعتبر المسؤول عن الرقابة مقصرا في مهمة الرقابة الملقاة على عاتقه، كما قضت المحكمة أيضا بقيام مسؤولية متولي الرقابة بسبب إستخدام الخاضع للرقابة لجهاز الراديو وصدور أصوات مزعجة في وقت الفجر، حيث قضت المحكمة بالإلتزام متولي الرقابة بتقديم تعويض وأداء واجب الرقابة¹.

ب: مسؤولية المتبوع على أفعال تابعيه:

لم تعرف النظم القانونية القديمة مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعيه بسبب نمط الحياة الذي كان سائدا في ذلك الوقت حيث كان يتميز بمحدودية العلاقات الإجتماعية والإقتصادية، حيث كان الإنسان يعتمد على نشاطه الخاص أو نشاط الرقيق ولم يكن يتعامل معهم على أساس أنهم عمال وإنما ملكية خاصة لأسيادهم، وبالتالي فالسيد لا يسأل عن الأضرار التي يسببها العبيد.

غير أن التطور الذي شهدته مختلف مجالات النشاط الإنساني وما صاحبه من زيادة الإنتاج نتج عنه ظهور مشاريع كبرى، وهذا ما إستدعى من أصحاب هذه المشاريع الإستعانة بمجهود أشخاص آخرين بهدف تشغيل مشاريعهم، وهذا التطور أيضا كان له تأثير على حياة الإنسان لأن تعدد إحتياجاته نتج عنه تعدد علاقاته مع غيره، كل هذه العوامل مهدت لظهور مسؤولية المتبوع على أعمال تابعيه².

نظم المشرع الجزائري مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه في المادة 136 من القانون المدني: "يكون المتبوع مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار متى كان واقعا

¹ - حورية حساني، المسؤولية المدنية الناشئة عن أضرار التلوث البيئي دراسة مقارنة، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2021، ص 115.

² - عمر بن الزويبر، مرجع سابق، ص 281، 282.

منه في حالة تأدية الوظيفة أو بسببها أو بمناسبة، وتتحقق علاقة التبعية ولو لم يكن المتبوع حراً في إختيار تابعه متى كان هذا الأخير يعمل لحساب المتبوع " ¹.

وحتى تقوم مسؤولية المتبوع لا بد من توفر الشروط الآتية:

- وجود علاقة التبعية:

تقوم علاقة التبعية على السلطة الفعلية في الرقابة والتوجيه والتي تثبت للمتبوع على تابعه حتى تقوم مسؤوليته المدنية عن الأفعال التي تصدر من الشخص التابع له، وتقوم رابطة التبعية حتى ولو لم يكن المتبوع حراً في إختياره لتابعه، وهذه السلطة لا يشترط فيها أن تكون شرعية كأن تكون مستمدة من عقد باطل أو غير مشروع، وإنما يكفي أن تكون فعلية، طالما أن هذه السلطة يمكن إستعمالها فهذا يكفي لقيام علاقة التبعية بين المتبوع والتابع ².

وبالتالي فعلاقة التبعية بين المتبوع والتابع لا تقوم على عقد وإنما تقوم على رابطة واقعية، والمعيار في تحديد هذه الرابطة ليس هو حق الإختيار وإنما المعايير المعتمدة في علاقة التبعية هي حق التوجيه وحق الرقابة، وبالتالي تقوم علاقة التبعية متى ثبت للشخص على شخص آخر الحق في إصدار الأوامر لتوجيهه في أداء عمله، وأن يكون له حق الرقابة عليه ³، بغض النظر عن السلطات الأخرى للمتبوع كأن يعين تابعه أو يقصيه من أداء مهامه، أو مكافأته أو أي سلطة أخرى.

إن مسؤولية المتبوع تقوم على أساس رابطة التبعية والخطأ الذي يصدر من العامل لا يشترط فيه أن يكون بناء على أمر صادر من صاحب العمل (المتبوع)، أو حتى علمه به وبالتالي تقوم مسؤولية المتبوع على أساس الخطأ المفترض ⁴.

¹ - القانون، رقم 05-10، يعدل ويتم الأمر، رقم 75-58، المتضمن القانون المدني.

² - هالة صلاح ياسين الحديثي، مرجع سابق، ص 94، 95.

³ - عبد الرزاق أحمد السنهاوري، الوجيز في النظرية العامة للإلتزامات في القانون المدني المصري، د ط، دار إحياء التراث العربي، بيروت، ص 359.

⁴ - فاطمة واضح، المسؤولية المدنية لصاحب العمل في التشريع الجزائري والقانون المقارن، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون مدني معمق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2022/2021، ص 131.

يمكن أن يتخلص المسؤول عن الرقابة من المسؤولية المدنية التقصيرية من خلال إثبات عكس مدلول قرينة المسؤولية فهي قرينة نسبية، بحيث يثبت متولي الرقابة أنه قام بواجب الرقابة أو أن الضرر الذي أصاب الغير كان سيقع حتى ولو مارس واجب الرقابة على أكمل وجه¹.

وفي مجال القانون البحري فإن السلطة المينائية التي تكون في مركز المتبوع لا تكون مسؤولة إزاء السفينة المرشدة عن الأخطاء التي يسببها أحد المرشدين، إلا أنها تقوم مسؤوليتها في حالة غياب الشروط المتعلقة بالخبرة المهنية الواجب توفرها لدى المرشد وهذا وفقا لما نصت عليه المادة 186 من القانون البحري².

من خلال هذه المادة يمكن القول أن السلطة المينائية تقوم مسؤوليتها المدنية على أساس مسؤولية التابع على أعمال تابعيه فقط في حالة عدم توفر شروط لدى المرشد والمتعلقة بتوفر الخبرة المهنية لديه، وهذا على إعتبار أن السلطة المينائية المختصة هي من تكون مسؤولة على التأكد من مدى توفر الشروط اللازمة لدى المرشدين، أما الأخطاء الشخصية التي تصدر من المرشد لا تسأل عنها السلطة المينائية، وإنما يسأل عنها المرشد ويلتزم بتعويض الضرر الذي سببه بخطأ صادر منه.

- صدور الضرر من التابع أثناء تأدية الوظيفة أو بسببها أو بمناسبةها:

تقوم مسؤولية المتبوع عندما يرتكب التابع خطأ يسبب ضرر للغير أثناء قيامه بممارسة مهامه ووظيفته أو بسببها أو بمناسبةها³، والمشرع الجزائري نص في المادة 136

¹ - لحسين بن شيخ أث ملويا، دروس في المسؤولية الإدارية، الكتاب الأول، المسؤولية على أساس الخطأ، ط الأولى، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2007، ص 68.

² - الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

³ - بالنسبة للفعل الضار حال تأدية الوظيفة فإن التابع أثناء تأدية وظيفته يكون تحت رقابة المتبوع وتوجيهه ويعمل لحسابه بحيث تقوم مسؤولية المتبوع عن الأفعال الضارة التي يتسبب فيها التابع بفعله الضار، ويعتبر التابع يؤدي وظيفته سواء كان المتبوع على علم بهذا أم لا، وسواء كان حاضرا أو غائبا ويستوي أيضا إرتكاب التابع أخطاء جسيمة أو العكس، أنظر بولنوار بلي، بلال يونس، مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه على ضوء تعديل القانون المدني الجزائري 05-10، مجلة البحوث القانونية والإقتصادية، المركز الجامعي أفلو، المجلد 01، العدد 03، 2018، ص 292، أما بالنسبة لشرط أن يكون الفعل الضار بسبب تأدية الوظيفة فإن الوظيفة إذا كانت هي السبب الرئيسي والمباشر في حدوث الضرر فإنها=

التي سبق الإشارة إليها على هذه المسألة وإعتبرها شرط جوهري وأساسي لقيام مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه.

ومن التطبيقات القضائية لمسؤولية المتبوع عن أفعال تابعه كأساس للمسؤولية عن التلوث البيئي ما قضت به محكمة النقض الفرنسية حيث قضت بوجوب تطبيق شروط مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه فلا بد من توفر شرط التبعية وأن يصدر الخطأ من التابع حال تأدية الوظيفة أو بسببها، وتوصلت محكمة النقض لهذا القرار بسبب قيام سائق شاحنة بتفريغ كمية من المازوت في مكان مهجور من الطريق وهذا ما كان سببا في تلوث المياه في تلك المنطقة، بحيث كان يحتفظ بهذه الكمية لنفسه وأغراضه الشخصية بعدما سلم الشحنة لأحد العملاء وقضت المحكمة برفض طلب المتضررين من التلوث بتعويضهم من طرف الشركة¹.

بالنسبة للمسؤولية المدنية التقصيرية للمتبوع عن أفعال تابعه في المجال البحري فإن مالك السفينة أو مجهزها يتحمل المسؤولية عن الأخطاء التي يرتكبها أشخاص آخريين بإعتبارهم تابعين له، فهو يسأل عن الأعمال التي تصدر منه كما يسأل عن أخطاء الربان والطاقم والمرشد، لكن عند تأجير السفينة فإن كل شخص يعمل في خدمة السفينة يصبح بمثابة تابع للمستأجر وليس للمالك، وبالتالي تنتقل التبعية من مالك السفينة إلى المستأجر وبالتالي يتحمل المسؤولية عن أخطاء الربان والطاقم وغيرهم، وحتى تقوم مسؤوليته لا بد أن

تكون متصلة بالفعل الضار الذي يصدر من التابع، إذ أنه لولا الوظيفة لما تمكن هذا الأخير من إحداث فعل ضار ولما سبب ضرر للغير، وبهذا تكون الوظيفة أمر ضروري لحدوث الضرر من طرف شخص التابع، أنظر علي فيلالي، مرجع سابق، ص 146، 147.

تقوم مسؤولية المتبوع المدنية أيضا عن أفعال تابعه بمناسبة تأدية الوظيفة فمتى يسرت الوظيفة للتابع إحداث الضرر بالغير أو هيأت له الفرصة لذلك، وبالتالي إذا كان الفعل الضار قد صدر من التابع بمناسبة تأدية وظيفته ففي هذه الحالة تقوم مسؤولية المتبوع بسبب فعل تابعه، أنظر سمير شيهاني، كمال مخلوف، شرط إرتباط الفعل الضار بعمل التابع لتحقيق مسؤولية المتبوع، مجلة صوت القانون، جامعة خميس مليانة، الجزائر، المجلد 07، العدد 03، 2021، ص 486، وتجدر الإشارة في هذا الشأن أن المشرع الجزائري لم يكن ينص على فكرة قيام مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه بمناسبة تأدية الوظيفة في الأمر رقم 75-58 وإنما إستحدثها بموجب القانون رقم 05-10، حيث إكتفى المشرع في ظل القانون القديم بالنص على قيام مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه التي تصدر منه في حالة تأدية الوظيفة أو بسببها فقط.

¹ - حورية حساني، مرجع سابق، ص 116.

تنتقل الإدارة التجارية والبحرية للمستأجر أما إذا لم تنتقل فالحراسة تبقى في يد المالك ويكون هو المسؤول إتجاه الغير¹.

2: المسؤولية الناشئة عن الأشياء:

إن التطور التكنولوجي وزيادة إستخدام الآلات كان سببا في زيادة الأضرار وتتنوعها وهذا ما جعل القضاء الفرنسي يشعر بقصور فكرة الخطأ واجب الإثبات عن تحقيق الغاية من نظام المسؤولية وهي حماية المتضررين، وهذا راجع إلى صعوبة إثبات خطأ المتسبب في الضرر في كثير من الأحيان، وبالتالي عدم حصولهم على التعويض عن الأضرار التي أصابتهم، لهذا السبب إبتدع القضاء ما يُسمى بالمسؤولية عن الأشياء².

بالنسبة للمسؤولية عن الأشياء لدى رجال القانون في فرنسا فإن المادة 1384 الفقرة الأولى من القانون المدني³ كان يتم التعامل معها على أنها مجرد فقرة تمهيدية لبقية فقرات المادة، وهي مجرد حلقة للإنتقال من المادة التي نظمت المسؤولية عن الفعل الشخصي إلى المادة التي نصت على المسؤولية على فعل الغير، وظلت هذه الفكرة سائدة إلى غاية صدور قرار تيفان وتتلخص وقائع هذه القضية في إنفجار أنبوب محرك لسفينة تجارية تسمى ماري وكان هذا الانفجار سببا في وفاة عامل كان يدير المحرك وكشفت التحقيقات أن سبب الانفجار هو وجود عيب في لحام الأنبوبة وهذا يعتبر عيب في تركيب الشيء، وتبين أن المالك لا علم له بوجود هذا العيب، رفعت أرملة العامل دعوى أمام محكمة السين الابتدائية وطالبت بتقديم تعويض من طرف المالك لكن المحكمة رفضت طلبها مؤسسة حكمها على عدم إرتكاب مالك السفينة أي خطأ يستدعي قيام مسؤوليته وفقا للمادتين 1382 و1383 (1240 و1241 وفقا للتعديل الجديد).

¹ - العربي بوكعبان، الوافي في القانون البحري، د ط، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2020، ص 265.

² - عبد العزيز رضا ثاقان، مرجع سابق، ص 58.

³ - أصبح رقم المادة 1242 الفقرة 1 من القانون المدني الفرنسي، وآخر تعديل لهذه المادة كان بموجب القانون رقم 2025-568، بتاريخ 23 جوان 2025، حيث ورد نص المادة كالتالي:

On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de " [Article 1242 - Code civil - Légifrance](#) ", ou des choses que l'on a sous sa garde, ..celui qui est causé
ساعة الإطلاع: 21:47. تاريخ الإطلاع: 22/08/2025.

تم إستئناف الحكم أمام محكمة إستئناف باريس والتي قضت بمسؤولية المالك، تم الطعن في هذا الحكم أمام محكمة النقض لكنها رفضت الطعن وأسست قرارها بأن وفاة العامل كان بسبب عيب في تشييد السفينة، غير أن الحكم أخطأ في تطبيق المادة 1386 وسيتم تطبيق المادة 1384 / 1 (1/1243) التي تنص على المسؤولية الناشئة عن الأشياء¹.

نص المشرع الجزائري على المسؤولية الناشئة على الأشياء في المواد 138 إلى 140 مكرر من القانون المدني، حيث تضمنت المسؤولية على الأشياء أنواع من المسؤولية وهي مسؤولية حارس الحيوان ومسؤولية مالك البناء ومسؤولية المنتج، وفي مجال تلوث البيئة البحرية يصعب تطبيق هذه الحالات من المسؤولية التقصيرية بخلاف مسؤولية حارس الشيء التي ورد النص عليها في المادة 138: " كل من تولى حراسة شيء وكانت له القدرة على الإستعمال والتسيير والرقابة، يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء .

ويعفى من المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة".

حتى تقوم المسؤولية المدنية التقصيرية لحارس الشيء لا بد من توفر الشروط التالية:

- حراسة الشيء :

بمعنى أن يكون الشيء في حراسة شخص يسمى الحارس وهو الشخص الذي تكون له القدرة على إستعمال الشيء الموجود تحت حراسته وتسييره والرقابة عليه، بمعنى هو الشخص الذي تكون له السيطرة الفعلية المستقلة على الشيء والتصرف في أمره²، ووفقاً لما ورد في نص المادة 138 من القانون المدني فإن ذكر المشرع لعبارة الشيء جاءت عامة وغير محددة فهي تشمل كل ما هو موجود تحت الحراسة وقت وقوع الضرر، وتطبق على الأشياء المنقولة أو العقارية، وكذا الأشياء التي تكون طبيعتها خطرة أو غير خطرة، وبين ما هي متحركة أو التي يحركها الإنسان كالدراجة، ووفقاً لهذه المادة أيضاً تعتبر المواد المتفجرة

¹ - عمر بن الزويعر، مرجع سابق، ص 334، 335.

² - أمين بن قردى، مرجع سابق، ص 387.

والأسلحة والسموم والأسلاك الكهربائية والمواد الكيميائية والطبية والزجاج والسوائل... من الأشياء¹.

بالنسبة للأضرار التي تسببها الأشياء غير المادية أو المعنوية فقد طرحت بشأنها مسألة توسيع مجال المسؤولية عن الأشياء، حيث اختلفت الآراء حولها إذ يرى جانب من الفقه أن خطأ الإنسان يكون دائماً بسبب الأشياء غير المادية، لأن هذه الأشياء لا يمكنها إحداث ضرر بمفردها، ويرى جانب آخر من الفقه أنه لا يمكن تطبيق نظام المسؤولية الناشئة عن الأشياء على الأشياء المعنوية لأن العديد من المفاهيم والمسائل الأساسية لهذه المسؤولية لا يصبح لها معنى في مجال الأشياء غير المادية فماذا يكون القصد من ممارسة سلطة الرقابة والتسيير للمعلومات والبرمجيات، لهذا لا بد من إيجاد نظام آخر يمكن من خلاله تعويض الأضرار التي تسببها الأشياء المعنوية².

إن حارس الشيء يكون ملزماً بممارسة سلطة الرقابة والتسيير وغيرها من السلطات التي تنشأ عن حراسة الشيء، فلا بد أن يضمن عدم إفلات هذا الشيء من حراسته حتى لا يتسبب في ضرر للغير، وإلا تقوم مسؤوليته المدنية التقصيرية ويلتزم بالتعويض عما أحدثته من ضرر.

نص المشرع المصري على المسؤولية الناشئة عن الأشياء في المادة 178 من القانون المدني بقولها: "كل من تولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية يكون مسؤولاً عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر، ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه، هذا مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة"³.

¹ - محمد رحموني، آليات تعويض الأضرار البيئية في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، تخصص قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة لمين دباغين، سطيف، 2016، ص 49.

² - علي فيلاي، مرجع سابق، ص 171.

³ - القانون رقم 131 سنة 1948، المؤرخ في 09 رمضان سنة 1367 (16 يوليو 1948)، يتعلق بإصدار القانون المدني، الجريدة الرسمية العدد رقم 108 مكرر (أ)، الصادرة بتاريخ 1948/07/29.

الملاحظ على هذه المادة أنها لم توسع في نطاق الأشياء التي تنشأ على أساسها مسؤولية الحارس وإنما حصرتها في تلك التي تستدعي عناية خاصة في حراستها، كأن تكون مواد كيميائية ضارة وخطرة كما تشمل الأشياء أيضا آلات، وهذا على عكس المشرع الجزائري الذي ذكر مصطلح الشيء مما يجعل نطاقها واسعا.

نص المشرع الجزائري في هذا الشأن على ضرورة إخضاع العمليات المتعلقة ببناء وإستعمال وإستغلال البنايات والمؤسسات ذات الطابع الصناعي، والتجاري وكذا المؤسسات الحرفية والزراعية، وأيضا العمليات التي تشمل المركبات والمنقولات الأخرى تخضع جميعها إلى مقتضيات حماية البيئة لتجنب إحداث تلوث الجو والحد منه، كما نص على إلزام الوحدات الصناعية بإتخاذ ما يلزم من إجراءات بهدف التقليل من إستخدام المواد التي قد تسبب إفقار طبقة الأوزون أو التوقف النهائي عن إستخدامها، كما أن الإنبعاثات التي تلوث الجو إن كانت تشكل تهديد يضر بالأشخاص أو البيئة أو الأملاك فإن الأشخاص الذي تسببوا في هذا الضرر ملزمون بإزالة آثار هذه الإنبعاثات أو التقليل منها¹.

كما نص المشرع الجزائري في المادة 69 من قانون الأملاك الوطنية أنه إذا كان الضرر ناتج عن شيء يتحمل صاحب الشيء أو حارسه مسؤولية هذا الضرر، ووفقا لهذه المادة يمكن إثارة مسؤولية المنشأة المصنفة أو المنشأة التي تعالج النفايات الخاصة على التلوث الذي يحدث بسبب المواد الكيميائية أو النفايات الخاصة، والأضرار الناجمة عن مختلف المعدات وبالتالي تقوم المسؤولية المدنية على أساس مسؤولية حارس الأشياء عن الضرر الذي يحدثه هذا الشيء بالبيئة البحرية².

- وقوع الضرر بسبب الشيء محل الحراسة:

حتى تقوم المسؤولية المدنية التقصيرية للحارس لا بد أن يكون الضرر الذي يصيب الغير ناجم عن فعل الشيء الموجود تحت حراسة جهة معينة، بحيث يكون للشيء دور في حدوث هذا الضرر بصورة يمكن معها القول أنه لولا فعل الشيء لما وقع الضرر، ويكون

¹ - المادتين 45 و 46 من القانون رقم 03-10، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

² - فريد مقاني، مرجع سابق، ص 342.

خطأ الحارس في هذه الحالة خطأ مفترض غير قابل لإثبات العكس، بمعنى أن الحارس يكون ملزم بمنع وقوع الضرر والمتضرر لا يكون ملزماً بإثبات الخطأ إذ يكفي توفر رابطة السببية بين فعل الشيء والضرر الذي أصاب الغير¹.

إستقر القضاء الفرنسي على إعتبار مالك السفينة مسؤولاً عن الأضرار التي تحدثها السفينة للغير، بإعتباره حارساً للسفينة وهذا تطبيقاً لما تنص عليه المادة 1384 الفقرة 01 من القانون المدني الفرنسي (والتي أصبح رقمها بموجب التعديل الجديد 1242 الفقرة 01) فالسفينة من الأشياء التي تتطلب عناية خاصة بسبب الخطر الملازم لها²، وتقوم المسؤولية في هذه الحالة على أساس أن المالك أو المجهز مسؤول على إستعمال وإستغلال السفينة ويكون الخطأ مفترض من جانبه دون حاجة إلى إثباته، إذ يكفي أن يثبت الطرف المتضرر مما تسببه السفينة من ضرر حتى تقوم مسؤولية المالك أو المجهز³.

الفرع الثاني: المسؤولية العقدية:

كما سبق الحديث عنه فإن المسؤولية المدنية تضم نوعين من المسؤولية مسؤولية تقصيرية سبق الحديث عنها، وأخرى عقدية وتعرف بأنها جزاء الإخلال بالإلتزامات الناشئة عن العقد، أي عدم تنفيذها أو التأخر في تنفيذها، ويكون بموجبها المدين مسؤول عن الأضرار التي يسببها الدائن بسبب عدم وفائه بالإلتزامات الناشئة عن العقد⁴.

تقوم المسؤولية العقدية في المجال البيئي بصفة عامة سواء وقع الإخلال في مرحلة المفاوضات وهذه المرحلة يحكمها مبدأ التفاوض بحسن نية، ويقوم هذا المبدأ على نوعين من الواجبات، إيجابي يلتزم بموجبه الأطراف بتقديم المعلومات الضرورية حتى يكون رضا

¹ - صوالح محمد أعمارة، الخطأ المفترض كأساس للمسؤولية التقصيرية في التشريع الجزائري، مداخلة من الملتقى الوطني حول مستقبل المسؤولية المدنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوقرة بومرداس، يوم 28 جانفي 2020، ص 85، 86.

² - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري - دراسة مقارنة-، ط الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006، ص 105.

³ - العربي بوكعبان، مرجع سابق، ص 264.

⁴ - العربي بلحاج، النظرية العامة للإلتزامات في القانون المدني، الجزء الأول، د ط، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2015، ص 656.

كل طرف قائم على أساس قانوني، وواجب سلمي يتمثل في عدم غش الطرف الآخر أو إستغلال ضعفه، وتقوم أيضا بسبب عدم تنفيذ بنود العقد البيئي المبرم بين الطرفين، ومصطلح العقد البيئي هو مصطلح حديث دعت إليه الحاجة للمحافظة على البيئة من التلوث وهذا من خلال الرجوع على المسؤول عن التلوث على أساس دعوى المسؤولية العقدية عند الإخلال بنود العقد، ويعرف هذا العقد بأنه كل عقد يتضمن القيام بعمل إيجابي يهدف إلى توفير حماية للبيئة أو بالإمتناع عن القيام بأي عمل يهدد توازنها¹.

سيتم التطرق في هذا الفرع إلى تطبيقات المسؤولية المدنية العقدية في مجال التلوث البحري أولا، ثم الأساس القانوني للمسؤولية المدنية العقدية في مجال التلوث البحري ثانيا.

أولا: تطبيقات المسؤولية المدنية العقدية في مجال التلوث البحري:

في المجال البيئي بصفة عامة فإن المسؤولية العقدية البيئية تقوم بتوفر شروط هي الخطأ العقدي والضرر العقدي، بالنسبة للخطأ العقدي في المجال البيئي فإنه يتخذ أكثر من مظهر قانوني بحيث يختلف باختلاف الإخلال المرتكب، ومن أمثلة هذه الأخطاء العقدية عقد الإستغلال المتعلق بمعالجة النفايات، فعندما يمتنع الشخص الذي يستغل الموقع عن القيام بإعادة تأهيله تقوم السلطة الإدارية المختصة بتأهيل الموقع تلقائيا على حساب المستغل وفقا للمادة 43 من القانون رقم 01-19.

الشرط الآخر هو الضرر العقدي والذي يعتبر الفاصل بين المسؤولية العقدية والتقصيرية، إذ يجب أن يكون محققا ومتوقعا، وعلاقة السببية هي الرابطة بين الخطأ والضرر الناجم عنه².

في مجال حماية المياه والأوساط المائية فإن الإدارة البيئية ومن أجل توفير حماية للبيئة المائية تتعاقد مع أشخاص عاديين أو مؤسسات تحقق هذا الغرض، كأن تتكفل بتصفية المياه أو تقضي على النفايات، والعقد الذي يُبرم بين الطرفين يخضع لقانون

¹ - إبراهيم أحمد إبراهيم حسيني، مرجع سابق، ص 643 .

² - سامية قرجع، المسؤولية المدنية عن الضرر البيئي في التشريع الجزائري، مجلة تجسير للأبحاث والدراسات متعددة التخصصات، جامعة باتنة 1 الحاج لخضر، المجلد 02، العدد 01، 2022، ص 115.

الصفقات العمومية¹، والإخلال بهذا العقد ينجم عنه قيام المسؤولية العقدية، لأن الإخلال بالالتزامات من خلال عدم إلزام الأطراف بتنفيذ الالتزامات الواردة فيه يكون سببا في قيام هذه المسؤولية².

من صور المسؤولية العقدية أيضا في مجال التلوث البحري والبيئي تعاقد منتج أو حائز النفايات مع آخر حتى ينقل أو يعالج هذه النفايات، فإذا تضرر الغير بسببها ففي هذه الحالة يلتزم الناقل أو صاحب منشأة المعالجة إلى تعويض المتضررين، وقد يرجع الطرف المسؤول على منتج النفايات وفقا لقواعد المسؤولية العقدية، كما أن الطرف المتضرر قد يرجع على المنتج والناقل والشخص المسؤول على معالجة النفايات عملا بقواعد المسؤولية التضامنية وفقا للمادة 126 من القانون المدني، وأيضا في حالة إنتقال ملكية أحد المواقع الصناعية لشخص آخر، ثم يجد هذا الأخير نفسه ملزما بتنظيف هذا الموقع من النفايات بقرار صادر من الجهة الإدارية المختصة أو بطلب من المتضررين من هذه النفايات، فهنا يرجع المالك الجديد على المالك السابق ليحصل منه على جزء من العبء المالي الذي تكبده أو كله، وغالبا ما يكون باهضا وهذا الأمر يحدث كثيرا في المناطق الصناعية³.

¹ وفي إطار الصفقات العمومية وعلاقتها بحماية البيئة فإن المشرع الجزائري نص في المرسوم التنفيذي رقم 21-219 في المادة 47 على أن المفاوض يلتزم سواء لوحده أو في تجمع بإحترام الأحكام التشريعية والتنظيمية المطبقة في مجال حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، كما نصت هذه المادة في فقرتها 2 الفقرة الفرعية 1 على أن المفاوض يتخذ كل التدابير التي تسمح بالتحكم في جميع العناصر التي قد تضر البيئة خاصة النفايات التي تنجم عن تنفيذ الصفقة، وإنبعاثات الأدخنة والبخار الناجم عن المنتجات الملوثة، وكذا النفايات السائلة والإزعاجات الصوتية والتأثير على الكائنات الحية، والتلوث بشكل عام، وغيرها من النفايات التي تعكر المياه السطحية والجوفية، أنظر المرسوم التنفيذي، رقم 21-219، المؤرخ في 08 شوال عام 1442 الموافق 20 مايو 2021، يتضمن الموافقة على دفتر البنود الإدارية العامة المطبقة على الصفقات العمومية للأشغال، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 50، الصادرة بتاريخ 24 يونيو سنة 2021 م.

² مريم ملعب، الأسس القانونية للمسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناشئة عن جريمة تلويث المياه والأوساط المائية، مجلة الإجتهد القضائي، جامعة محمد خيضر بسكرة، المجلد 14، العدد 29، 2022، ص 389.

³ حاتم بن ناصر، مظاهر المسؤولية البيئية في القانون المدني، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، المجلد 58، العدد 04، 2021، ص 86، 87.

ثانيا: أساس المسؤولية العقدية في مجال التلوث البحري:

يقيم جانب من الفقه المسؤولية العقدية في مجال التلوث البيئي البحري على أساس ضمان العيوب الخفية، وجانب آخر على أساس الإلتزام بالإعلام.

1: الإلتزام بضمان العيوب الخفية كأساس للمسؤولية المدنية العقدية:

يعرف العيب الخفي بأنه الآفة التي تصيب الشيء المبيع مما تكون سببا في إنقاص قيمته الإقتصادية أو منفعة، كما يعرف بأنه الشائبة التي لا تظهر بالفحص المعتاد للشيء المبيع وتجعله غير صالح للإستعمال المخصص له¹.

نظم المشرع الجزائري الإلتزام بضمان العيوب الخفية في المادة 379 وما بعدها من القانون المدني، وهو إلتزام يقع على عاتق البائع في مواجهة المشتري، وبموجب هذا الإلتزام يكون البائع ملزما بالضمان إذا لم يشتمل الشيء المبيع على الصفات التي تعهد بوجودها أثناء تسليمه للمشتري أو في الحالة التي يكون فيها الشيء المبيع معيب للدرجة التي تنقص من قيمته والإنتفاع به وفقا لما هو متفق عليه في العقد، أو كما يظهر من طبيعته وإستعماله وحتى لو لم يكن البائع على علم بهذه العيوب فإنه يكون ضامنا لها.

إن مسؤولية المنتج عن منتجاته المعيبة تقترب إلى حد كبير من المسؤولية عن الأضرار البيئية التي تسببها الملوثات الناتجة على مختلف عمليات التصنيع أو حرق المنتجات التي تولد الطاقة مثل الفحم والمنتجات البترولية، أو الملوثات التي تتجم عن عمليات حرق النفايات أو الناجمة على مختلف المنتجات التي يكون الهدف من تصنيعها هو الحصول على فوائد إقتصادية كالمبيدات الحشرية، المخصبات الصناعية وأيضا المنتجات النووية وغيرها من المواد التي يكون لها تأثير على صحة الإنسان والبيئة².

إن التقارب بين مسؤولية المنتج عن منتجاته المعيبة وبين المسؤولية عن الأضرار البيئية هو ما جعل الفقه يرى بأن الأضرار البيئية خاصة التي تسببها النفايات السامة

¹ - علي فيلاي، العقود الخاصة، البيع، د ط، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، الجزائر، 2018، ص 249.

² - سارة بولقواس، دفع المسؤولية المدنية عن التلوث البيئي في التشريع الجزائري، أطروحة دكتوراه، تخصص عقود ومسؤولية مدنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة 1، 2020/2021، ص 47.

والضارة يمكن أن تنطبق عليها آلية ضمان العيوب الخفية والتي توفر للمتضررين مزايا رغم ما يحيط بهذه الآلية من عوائق وصعوبات¹.

2: الإلتزام بالإعلام كأساس للمسؤولية المدنية العقدية:

وفقا لرأي الفقه الحديث لا بد من وجود الإلتزام بالإعلام والنصيحة في مجال نقل ومعالجة النفايات، فالشخص الذي يقدم النفايات للطرف الآخر بهدف معالجتها أو نقلها هو من يقع عليه الإلتزام بالإعلام، وإذا تعرض الناقل أو الغير لضرر جراء نقل أو معالجة هذه النفايات ففي هذه الحالة تقوم مسؤوليته لأنه أخل بالإلتزامه بالإعلام، وعلى إعتبار أن المعاملات في مجال النفايات تتم بين متخصصين فإن القضاء يشترط توفر الإلتزام بالإعلام بأقصى درجاته ويقع على عاتق الطرف الذي يسلم النفايات أو غيرها من المواد السامة².

إن السبب في فرض هذا الإلتزام هو أن الطرف الذي يقوم بتسليم النفايات أو المواد الضارة يكون على علم بنوعية المواد ودرجة خطورتها، ومدى تأثيرها على البيئة وعلى مختلف الكائنات الحية وهذا ما يفرض عليه إلتزام بإعلام الطرف الآخر بكل المعلومات المتعلقة بالمواد محل العقد.

في عقد النقل البحري للبضائع الخطرة يلتزم الشاحن بتقديم البيانات المتعلقة بالبضائع محل العقد ولا بد أن تكون كل البيانات صحيحة وحقيقية، ويكون الشاحن مسؤولا عن كل الأضرار الناجمة عن الأخطاء المتعلقة ببيانات البضائع الخطرة محل العقد، ففي قضية السفينة CMA والتي بدأت رحلتها في 1999 بعد أن شحنت على متنها بضائع من موانئ صينية، وفي تاريخ 10 جويلية 1999 نشب على متنها حريق، غير أن الوسائل المتواجدة في السفينة لم تكن كافية للتغلب على هذا الحريق وهذا ما كان سببا في تعرض بعض أفراد الطاقم إلى جروح، وبعد توجيه دعوى للمساعدة تم نقل السفينة المتضررة إلى مالطا بواسطة سفن مساعدة، وتم تفريغ حمولة السفينة وقدرت الخسارة بحوالي 200 حاوية، وبتاريخ 26

¹ - نزار عبدلي، المسؤولية عن تلويث البيئة البحرية بالنفايات في الجزائر، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، جامعة باتنة 1 الحاج لخضر، المجلد 05، العدد 12، 2018، ص 363.

² - حفيظة قادة، المسؤولية المدنية للناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، المجلد 03، العدد 01، 2016، ص 314.

أوت 1999 عينت المحكمة خبير وقضت بعدم قيام مسؤولية الناقل لأن الحادث وقع بسبب إحدى الحاويات التي كانت تحمل مواد مؤكسدة¹.

وفقا لهذه الفكرة يمكن القول أن الإلتزام بالإعلام يلتزم بموجبه الطرف الذي يشحن البضاعة الموجهة للنقل البحري بتقديم جميع البيانات المتعلقة بالمواد محل النقل خاصة إذا كانت مواد خطيرة، وهذا من شأنه توفير حماية للبيئة البحرية، والسبب في فرض هذا الإلتزام على عاتق الشاحن يكمن في كونه الطرف الأكثر دراية بجميع البيانات المتعلقة بهذه المواد.

المطلب الثاني: الضرر كأساس مستحدث للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري:

إن تطبيق فكرة الخطأ كأساس تقوم عليه المسؤولية المدنية التي تترتب عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية غير كافي للحصول على التعويض المناسب عما تعرض له الغير من ضرر، وبالتالي لا بد من الإعتماد على آلية جديدة تتماشى مع خصوصية الضرر الناجم عن التلوث البحري.

تعود نشأة المسؤولية الموضوعية إلى القضاء الفرنسي الذي أقر بمسؤولية الإدارة عن أعمالها ولو لم يصدر منها أي خطأ، والهدف من إقرار هذه المسؤولية هو توفير حماية لحقوق الأفراد وحياتهم من خلال حصولهم على التعويض المناسب عما يصيبهم من أضرار والتي تنجم عن نشاط الإدارة المشروع، لأن نشاط الإدارة ولو كان مشروعاً فقد تنتج عنه في بعض الأحيان أضرار تصيب الفرد دون وجود خطأ ينسب لها وفي هذه الحالة يبقى الطرف المتضرر دون تعويض، وهذا يعتبر إنكار للعدالة ومساس بمبدأ المساواة في تحمل الأعباء العامة².

¹ - فيصل عمار، المسؤولية المدنية للناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، المجلد 03، العدد 01، 2016، ص 314.

² - سمية بلمرابط، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن الزيتي أطروحة دكتوراه، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، 2021، ص 123، 124.

ووفقاً لهذه المسؤولية فإن المخاطر التي يسببها عمل معين فإن صاحب العمل يكون مسؤولاً عنها لأنه لو لم يمارس نشاطه لم يكن الضرر ليصيب الغير، وبالتالي هي مسؤولية تترتب بسبب تعريض المجتمع إلى خطر وقوع أفعال ضارة¹.

وللتعرف أكثر على هذه المسؤولية سيتم الحديث عن مفهومها في (الفرع الأول)، ثم أسسها في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مفهوم المسؤولية الموضوعية:

إن المسؤولية الموضوعية تعتبر نوع حديث من المسؤولية بحيث يتم الإعتماد فيها على الضرر وبموجبه تقوم المسؤولية، وفي مجال الإضرار بالبيئة البحرية يكون مالك السفينة التي لوثت البيئة البحرية، أو صاحب المنشأة التي كانت سبباً في وقوع التلوث بسبب المواد الناتجة عن نشاط هذه المنشأة هو المسؤول عن هذه الأضرار ولو لم يصدر منه خطأ، وهذا راجع إلى الخصوصية التي تتمتع بها الأضرار التي تصيب البيئة البحرية مهما كان مصدرها ونوعها.

أولاً: تعريف المسؤولية الموضوعية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية:

تتعدد التسميات التي تطلق على هذه المسؤولية إذ يسميها بعض الفقهاء المسؤولية المطلقة، والبعض الآخر يطلق عليها تسمية المسؤولية دون خطأ أو المسؤولية المادية وتعرف بأنها: مسؤولية قانونية تقوم على فكرة الضرر وهي مسؤولية إستثنائية يلتزم بموجبها الطرف المسؤول بتعويض الضرر الذي يصيب الغير ولو لم يصدر منه خطأ بمعنى أن المحور الأساسي في هذه المسؤولية هو الضرر².

وبالتالي يمكن القول أن المسؤولية الموضوعية هي المسؤولية التي تقوم على فكرة الضرر بمعنى أن وقوع الضرر يكفي لقيام المسؤولية ولو لم يصدر من الشخص أي خطأ

¹ - محمد إبراهيم عبد الفتاح يسن، المسؤولية الموضوعية المستحدثة، دراسة مقارنة، مجلة بنها للعلوم الإنسانية، جامعة بنها، المجلد 01، العدد 02، 2022، ص 56.

² - هالة صلاح ياسين الحديثي، مرجع سابق، ص 172.

فالشخص يكون مسؤولاً ويتحمل تبعه نشاطه حتى ولو كان مشروع وغير مخالف للقانون وهذا ما يميز المسؤولية الموضوعية ويمنحها طابعاً إستثنائياً.

ثانياً: أسباب إختيار المسؤولية الموضوعية في مجال الإضرار بالبيئة البحرية:

في المسؤولية الموضوعية لا ينظر إلى صغر الخطأ وإثباته وإنما ينظر إلى موضوعه وهو وجوب وجود الضرر الناجم عن نشاط المسؤول، وهذا ما يتفق مع نظام العدالة الذي يسعى لتوفير ضمان للطرف المتضرر ويجبر الضرر الناجم عن النشاط وخاصة بعد عجز المسؤولية القائمة على الخطأ على توفير حماية للمتضررين، وهذا ما جعل المجتمعات الحديثة تعتمد على المسؤولية الموضوعية خاصة فيما يتعلق بتعويض الأضرار التي تصيب البيئة البحرية بسبب مختلف النشاطات المتعلقة بالمجال النووي وبقية الصناعات الخطرة الأخرى¹.

إن التطور الذي شهدته مختلف المجالات نتج عنه ظهور نشاطات جديدة لم تكن معروفة بالشكل الذي هي عليه اليوم، وهذا ما زاد من المخاطر التي تسببها الأنشطة سواء على الإنسان أو على البيئة بكل عناصرها، وبما أن إلحاق الضرر يوجب التعويض عنه فإن هذا يفرض وجود قواعد وأسس يتم الإعتماد عليها للتعويض عن هذه الأضرار مثل الأضرار التي تحدثها الأنشطة النووية، وبالتالي فخطورة هذه الأنشطة تستوجب إستحداث أنظمة تعويض تختلف على غيرها من القواعد العامة، والمتمثلة في إقامة المسؤولية على الخطأ بحيث ينظر لخطأ مستغل النشاط وفي غياب الخطأ تنتفي المسؤولية.

وبسبب صعوبة إعمال وتطبيق هذه الفكرة في مجال الأضرار التي تسببها النشاطات الحديثة والتي تكون خطورتها على البيئة البحرية بما تحتويه هذه الأخيرة من كائنات وموارد يتم تطبيق المسؤولية الموضوعية، وهذا ما يضمن حماية أكبر للمتضررين من التلوث البحري، وتقوم هذه المسؤولية على أساس وجود ضرر يصيب جهة معينة وهذا ما يجعلها

¹ - المرجع نفسه، ص 183، 184.

تكتسب أهمية كبيرة على المستوى الدولي والوطني في ضمان حقوق الغير وهذا ما يجعل المسؤولية الموضوعية جزءاً من المبادئ العامة التي تحفظ حقوق الغير¹.

والمسؤولية الموضوعية هي التكريس الأمثل والأفضل لنظام المسؤولية من حيث الحصول على التعويض، لأنها مبنية على فكرة أن أي نشاط يشكل خطر على الآخرين يكون صاحبه مسؤولاً عن الضرر الذي قد ينتج عن هذا النشاط دون النظر إلى صدور خطأ من جانبه أم لا².

وبسبب ما توفره المسؤولية الموضوعية من مزايا أخذت بها معظم الإتفاقيات المتعلقة بحماية البيئة البحرية مثل إتفاقية المسؤولية المدنية المعدلة ببروتوكول 1992، حيث جعلت مسؤولية مالك السفينة مسؤولاً عما يحدثه النفط من ضرر التلوث حتى ولو لم يصدر منه أي خطأ وأيضاً إتفاقية باريس 1960 وإتفاقية 1963، وتتعلق هذه الإتفاقيات بالتلوث البحري النووي، فتكون مسؤولية المشغل موضوعية وليست شخصية قوامها الخطأ، فإذا وقع الضرر بسبب حادث ذري تقوم مسؤولية المشغل ولو بغير خطأ منه وبالتالي لا يثبت المتضرر خطأ المشغل وتهدف هذه المسؤولية لحماية الطرف المتضرر الذي يصعب عليه إثبات خطأ المسؤول في الحوادث النووية³، وهذا كما سيتم التطرق إليه لاحقاً.

بالنسبة لمسؤولية الدولة عن الأنشطة التي تقوم بها نص المبدأ 21 من مبادئ استكهولم حول البيئة لسنة 1972 على ما يلي: " للدول وفقاً لميثاق الأمم المتحدة ومبادئ القانون الدولي الحق السيادي في إستغلال مواردها الخاصة حسب سياستها البيئية ومسؤولية ضمان ألا تسبب الأنشطة المضطلع بها في نطاق ولايتها في إلحاق الضرر ببيئة الدول الأخرى أو المناطق الواقعة خارج حدود ولايتها الوطنية⁴.

¹ - نعيمة عميمر، مرجع سابق، ص 51، 52.

² - Ahmed Madani, Le fondement de la responsabilité civile du transporteur maritime des hydrocarbures pour fait de pollution en droit international, Revue de droit foncier et environnement, Université Abdelhamid Ibn Badis de Mostaganm, Volume 11, n 2, 2023, page 270.

³ - مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، ط الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص 66.

⁴ - Report of the united nation conference in the human environment, stockholm, 5/ 16 june, 1972, [Report of the United Nations Conference on the Human Environment - A/CONF.48/14/Rev.1](https://www.unep.org/documents/default.asp?docid/1972/Report%20of%20the%20United%20Nations%20Conference%20on%20the%20Human%20Environment%20-%20A/CONF.48/14/Rev.1), تاريخ الإطلاع: 2025/05/12، ساعة الإطلاع: 20:52

أخذ المشرع الجزائري بنظام المسؤولية الموضوعية عن الأضرار المترتبة عن تلوث البيئة البحرية بالنفط، حيث نصت المادة 117 من القانون البحري على أن مالك السفينة التي تنقل الوقود كحمولة يكون مسؤولاً عن الأضرار التي يسببها التلوث الناجم عن تسرب النفط من السفينة¹.

الفرع الثاني: أسس المسؤولية الموضوعية:

اختلفت آراء الفقهاء حول الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية الموضوعية فمنهم من اعتبر نظرية المخاطر هي أساسها (أولاً)، والبعض الآخر أقامها على أساس نظرية الضمان (ثانياً)

أولاً: نظرية المخاطر (نظرية تحمل التبعة):

استحدث الفقه نظرية المخاطر بسبب مختلف التطورات التي شهدتها كافة المجالات والتي أصبحت سبباً في تلوث البيئة البحرية، كالأنشطة النووية وإرتياد الفضاء الخارجي ورغم أن الدولة أثناء ممارستها لهذه الأنشطة تلتزم بأحكام القانون الدولي، غير أنه في بعض الأحيان قد ينجم عن هذا النشاط أثار ضارة بالبيئة وهذا ما كان دافعا لمحاولة إيجاد أساس تقوم عليه المسؤولية الدولية².

بدأ الحديث بعدها على نظرية المخاطر كبديل على بقية النظريات بالشكل الذي يتلاءم مع طبيعة الأضرار الناجمة عن ممارسة النشاطات التي تنطوي على خطورة، لأن بعض النشاطات لا يمنعها القانون الدولي لكن يصعب فيها تطبيق نظرتي الخطأ أو الفعل غير المشروع³، كالأضرار التي يسببها الاستخدام السلمي النووي الذري والطاقة النووية أو

¹ - حيث ورد نص المادة 117 من القانون البحري كالتالي: "يعتبر مالك السفينة التي ينقل فيها الوقود بدون تنظيم كحمولة، مسؤولاً عن كل ضرر ناتج من جراء التلوث الحاصل من تسرب وطرح الوقود من سفينته، ما عدا الحالات المبينة في المادتين 118 و 119...".

² - كريمة عبد الرحيم الطائي، حسين علي الديري، المسؤولية عن الأضرار البيئية أثناء النزاعات المسلحة، ط الأولى، دار وائل للنشر، عمان، 2009، ص 30.

³ - فيما يتعلق بنظرية العمل غير المشروع فإنه وبالرجوع إلى تقرير لجنة القانون الدولي عن أعمال دورتها 53 المتعلقة بمشروع المواد المتعلقة بمسؤولية الدول عن الأفعال غير المشروعة دولياً، نجدها حددت عناصر الفعل غير المشروع دولياً، بحيث تقوم مسؤولية الدولة بسبب فعل أو إغفال ينسب إليها بمقتضى القانون الدولي ويشكل خرقاً لالتزام دولي وهذا وفقاً=

الأضرار الناجمة عن الإستخدامات الحديثة للأنشطة الفضائية والأقمار الصناعية، وهذا ما جعل الفقه يعتقد بأن نظرية المخاطر هي الأنسب للإستجابة للأضرار التي تحدثها الأنشطة الخطرة، والأصل في نشأة هذه النظرية يعود للفقيه أنزلوتي أثناء بحثه في مسؤولية الدولة عما يصيب الأجانب من أضرار مختلفة وهذا ما جعل نظرية المخاطر في بادئ الأمر تنحصر في تعويض الأجانب عن الأضرار التي تصيبهم¹، ويعتبر الفقيه Paul Fauchille أول من أشار إلى إدراج المسؤولية على أساس المخاطر على مستوى القانون الدولي حيث صرح: "منذ عدة سنوات حلت نظرية المخاطر محل نظرية الخطأ التقليدية في مجال المسؤولية، وتطبيقاً لهذه القاعدة فإن من يحصل على فائدة من شخص أو من شيء معين موضوع تحت سلطته لا بد أن يتحمل النتائج السيئة التي يتسبب فيها هذا الشخص أو الشيء"².

نادى بهذه النظرية أيضاً الفقيه سالي والفقيه جوسران، حيث أقر ضرورة التخلي على فكرة الخطأ كأساس للمسؤولية التقصيرية وإقامتها على أساس تحمل تبعات النشاط، وهذا ما فرضه التطور الإقتصادي والصناعي الذي شهدته فرنسا، وبالتالي تكون المسؤولية التي قوامها الخطأ غير كافية للتماشي مع متطلبات هذا الوقت بسبب صعوبة إثبات الخطأ من الطرف المتضرر مما قد يحرمهم من الحصول على التعويض³.

لاقت هذه النظرية قبولا ورواجا في التشريع الفرنسي ومن بين القوانين الفرنسية التي أخذت بهذه النظرية القانون المتعلق بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن الطائرات التي تضر بأموال الأشخاص على سطح الأرض، والقانون المتعلق بالوقاية من إصابات العمل والأمراض المهنية.

لما ورد في المادة 02 منه، أنظر [الدورة الثالثة والخمسون \(2001\) - لجنة القانون الدولي](#)، تاريخ الإطلاع 21 مارس 2024، ساعة الإطلاع: 05:01.

¹ - عبد الله زرباني، المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث البيئي، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون عام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2018/2019، ص 251، 252.

² - فتيحة باية، المسؤولية على أساس المخاطر في القانون الدولي العام، مجلة القانون والمجتمع، جامعة احمد دراية، أدرار، المجلد 04، العدد 02، 2017، ص 151.

³ - حكيم عمور، خطأ المضرور سببا لدفع المسؤولية المدنية، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2022/2023، ص 38.

ثانياً: نظرية الضمان:

تقوم هذه النظرية على فكرة ضمان حقوق الغير بمعنى أن كل شخص يكون له الحق في التصرف بحرية، لكن هذه الحرية ليست مطلقة وإنما هي مقيدة بحقوق الآخرين فلا بد أن يتصرف كل شخص وفقاً لما تقتضيه القوانين والأنظمة، وإذا أخل بحق الغير وسبب له ضرر فإنه يلتزم بالتعويض، وهذا ما يحقق التوازن بين الحرية في التصرف وبين الحق في الحفاظ على سلامة وإستقرار الغير من أي ضرر¹.

المبحث الثاني: القواعد القانونية المنظمة للمسؤولية المدنية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية:

إن البيئة البحرية لها أهمية كبيرة في حياة الإنسان بسبب الثروات الهائلة التي تحتويها هذه البيئة وأيضاً بسبب الإعتماد عليها كطريق نقل للبضائع وهذا ما زاد من أهميتها خاصة في وقتنا الحالي الذي يشهد تطور كبير في العلاقات الدولية والتي تتجسد من خلال التجارة الدولية، غير أن البيئة البحرية بسبب هذا زيادة مختلف الأنشطة التي تُمارس فيها تكون عرضة للعديد من الأضرار التي تختلف مصادرها وأنواعها.

وكل ضرر يصيبها تترتب عليه المسؤولية المدنية والتي لجأ إليها المجتمع الدولي كحل للتقليل أو الحد من الأضرار التي تتعرض لها هذه البيئة وما تحتويه من موارد وثروات وهذا ما تجسد في القواعد القانونية التي تنظم المسؤولية المدنية التي تنجم عن الإضرار بالبيئة البحرية.

ولمعرفة كيف نظمت الدول هذه المسؤولية سيتم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين (المطلب الأول) سيتم الحديث فيه على المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط، و(المطلب الثاني) المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالمواد النووية.

¹ - سهام زروالي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري الناجمة عن نقل البضائع الخطرة -دراسة مقارنة-، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق بودواو، جامعة أحمد بوقرة بومرداس، 2019/2018، ص 181.

والسبب في حصر مجال الدراسة في هذين النوعين من التلوث هو أن التلوث البحري بالنفط والتلوث النووي هما من أكثر أنواع التلوث خطورة على البيئة البحرية، وأيضاً من أكثر أنواع التلوث التي إهتمت الإتفاقيات الدولية بتنظيمها.

المطلب الأول: المسؤولية المدنية المترتبة عن تلوث البيئة البحرية بالنفط:

تتلوث البيئة البحرية بالنفط بسبب السفن من خلال تسرب الزيوت من آلات التشغيل، أو تعرض السفينة أو أحد أجهزتها إلى أعطاب مما يكون سبباً في حدوث تسرب للوقود الذي تستخدمه السفينة لتشغيلها، تتلوث البيئة البحرية أيضاً بسبب هذه السفن من خلال مخلفات المحروقات الناتجة عن آلات الطبخ والتدفئة وغيرها من الأجهزة، وأيضاً من الأنشطة التي يتم القيام بها على ظهر السفينة¹.

كما قد تتلوث بسبب السفن التي تنقل النفط حيث أن تزايد عدد السفن المخصصة لنقل المحروقات وزيادة حركتها في البحار نتج عنه تزايد في حالات التلوث بالنفط، وتكون هذه السفن سبباً في التلوث البحري من خلال الإغراق العمدي لمخلفات السفن، أو تسرب المواد التي تحملها هذه السفن والتي تكون مواد بترولية أو كيميائية أو غيرها من المواد المضرة²، كما تكون السفن مصدراً للتلوث البحري من خلال مختلف النشاطات المرتبطة بها كغسل خزاناتها أو تفريغ المياه التي تحملها، وعادة ما يكون التسرب النفطي الأكثر حدوثاً مصدره الإطلاق العرضي والمتعمد للمنتجات البترولية في البحار بسبب النشاطات البشرية كالحفر والتصنيع، بحيث تطفو هذه المنتجات على سطح مياه البحر وتنتقل بسبب حركة الرياح والتيارات³.

وضعت الإتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط القواعد القانونية التي تتعلق بتنظيم المسؤولية المدنية التي تقوم في حالة تلوث البيئة البحرية بالنفط

¹ - سهام زروالي، مرجع سابق، ص 96.

² - العربي بوكعبان، مرجع سابق، ص 276.

³ - Chadertik Rout, Arabinda Sharma, Oil spill in marin environment: Fate and effects, second interntional conference environment on evolution in science and technology and eyne on educational methodologies, March 3/ 4 2013, india, page 326.

حيث مهدت الظروف ومختلف الحوادث البحرية التي كانت ناقلات النفط سببا في حدوثها إلى ظهور هذه الإتفاقيات¹.

نصت الدول في قوانينها الداخلية بدورها على المسؤولية المدنية التي تقوم في حالة الإضرار بالبيئة البحرية من خلال ما يتم إدخاله فيها من مواد نفطية، بهدف حفاظها على بيئتها البحرية من أي تلوث من مصدر نفطي قد يصيبها هذا من جهة، ومن جهة أخرى بهدف توفير حماية من الأضرار التي يحدثها النفط من خلال ضمان حصول المتضرر من هذا التلوث على تعويض مناسب عن الأضرار التي لحقته بسبب هذا التلوث، وبهذه الطريقة تتوفر حماية على المستوى الدولي والوطني، حيث تم تقسيم هذه القواعد القانونية إلى قواعد على المستوى الدولي في (الفرع الأول)، ثم على المستوى الوطني في (الفرع الثاني).

¹ - تعتبر إتفاقية منع تلوث البحار بالنفط (لندن 1954)، أول صك دولي متعدد الأطراف يبرم بهدف حماية البيئة البحرية للدولة الساحلية من التلوث الناجم عن تصريف النفط من السفن، أنظر :

Thomas A. mensah, international environmental law : International conventions concerning oil pollution at sea, Case western reserve journal of international law, vol 8, iss 1, 1976, page 114.

حيث مهد مؤتمر واشنطن المبرم سنة 1926 لظهور هذه الإتفاقية رغم فشله، والذي كان سببا في لفت الأنظار إلى مخاطر تلوث البيئة البحرية بالزيت ومن خلاله دعت الحكومة البريطانية لإبرام هذه الإتفاقية، وحضر أشغال المؤتمر وفود مثلت 42 دولة، وتم التوقيع على الإتفاقية في 12 مايو 1954 من طرف 20 دولة، وبدأ نفاذها في 26 يوليو 1958، ثم عدلت في سنة 1962 و 1969 و 1971، أنظر عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 44.

حددت إتفاقية لندن نطاق تطبيقها في السفن التي تكون مسجلة لدى أحد الدول الأطراف في الإتفاقية أو التي تحمل جنسيتها ولو لم تكن مسجلة فيها، وإستثنت الإتفاقية من نطاق تطبيقها السفن الحربية والسفن المستخدمة في المساعدات البحرية وناقلات النفط التي تقل حمولتها على 150 طن، وهذه الفكرة تم التوصل إليها في تعديل الإتفاقية لسنة 1962، كما إستثنت الإتفاقية أيضا السفن ذات الحمولة الأقل من 500 طن، وسفن الصيد والسفن التي تبحر في البحيرات الكبرى في أمريكا الشمالية ومياهاها المتصلة حتى المصب الأدنى لقناة لاشين في كندا أنظر: فرحات كمال تيغلت، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2021/2022، ص 18.

حددت الإتفاقية أيضا المناطق التي يحظر ويمنع فيها تصريف النفط أو أي خليط زيتي، كما نصت على أن أي تصريف مخالف للإتفاقية يعتبر جريمة يعاقب عليها وفقا لقوانين الدول الأطراف في الإتفاقية التي سجلت فيها السفينة، أنظر Thomas A. mensah, page 114.

الفرع الأول: قواعد المسؤولية المدنية المترتبة على التلوث البحري بالنفط في ظل إتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 والبروتوكول المعدل لها:

إن الآثار الخطيرة للتلوث البحري بالنفط دفعت بالمجتمع الدولي إلى إبرام إتفاقيات دولية بهدف خفض حالات هذا التلوث أو منعه وهذا من خلال وضع نظام المسؤولية المدنية الذي يلتزم فيه مسبب الضرر بتقديم التعويض للطرف المتضرر، وتعتبر إتفاقية المسؤولية المدنية أهم إتفاقية دولية نظمت المسؤولية المدنية عن الأضرار التي يسببها التلوث البحري بالنفط.

أولاً: أسباب إبرام الإتفاقية:

إن حادث توري كانيون¹ أثار مشاكل قانونية تتعلق أساس بنظام المسؤولية وعدم إمكانية تحديد المسؤول عن حدوث الضرر بهدف إلزامه بتقديم التعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالزيت، ولعل السبب في هذه الصعوبة هو النقص والغموض الذي كان يشوب القوانين الداخلية في هذه الفترة، وأيضاً الفراغ القانوني في قواعد القانون الدولي وبسبب غياب نظام يحدد المسؤولية زادت مطالبات الدول المتضررة من حادث توري كانيون وأيضاً زاد ضغط الرأي العام العالمي حول هذا الحادث²، كما أن حادث توري كانيون أثار عدة صعوبات قانونية وهذا ما كان سبباً في تبني نظام المسؤولية دون خطأ

¹ - تتمثل وقائع هذا الحادث في جنوح الناقلة الليبيرية توري كانيون بتاريخ 18 مارس 1967 في منطقة تقع على بعد إثني عشرة ميل بحري من خط القاعدة التي تقاس منها المياه الإقليمية للمملكة المتحدة عند الصخور السبعة بين جزر سيلبي ولاندز اند، وترجع أسباب هذا الحادث إلى أن ريان السفينة بدلا من الدوران حول المنطقة الأرخيبيلية الصغيرة قام بالعبور بين هذا الأرخيبيل بهدف توفير وقت الدوران حول الأرخيبيل، وهذا ما كان سبباً في إصطدامها بالصخور، وأثناء القيام بعمليات الإنقاذ للسفينة حدث إنفجار في غرفة آلتها مما كان سبباً في تسرب 50 ألف طن من الزيت على مساحة 1800 كلم، وبسبب حركة الرياح فشلت جميع محاولات تعويم السفينة وتذويب بقع الزيت المتسرب على سطح الماء أو محاولة نقل هذا الزيت إلى سفينة أخرى، وبعد فشل جميع المحاولات قررت القوات البحرية الإنجليزية ضرب حطام السفينة بهدف إغراقها وحرق باقي الحمولة، أنظر: مريم حلامي، حادثة توري كانيون والقواعد الجديدة للقانون الدولي للبحار، مجلة الدراسات القانونية، جامعة يحي فارس، المدينة، المجلد 08، العدد 02، 2022، ص 821، 822.

² - محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، د ط، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 03.

حيث ركزت إتفاقية المسؤولية المدنية بعدها المسؤولية على مالك السفينة التي تكون سببا في حادث التلوث البحري¹.

هذه الظروف كانت سببا في إنعقاد مؤتمر بناء على طلب من المنظمة الإستشارية البحرية الدولية في بروكسل، حيث تم إبرام إتفاقيتين تم التوقيع عليهما في 29 نوفمبر 1969، تضمنت الأولى التدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حوادث تسبب أو قد تسبب تلوث بالهيدروكربونات (النفط)، وتسمى بإتفاقية القانون العام، وإتفاقية تتضمن المسؤولية المدنية عن الضرر المترتب عن التلوث النفطي (إتفاقية القانون الخاص)، وتطبق أحكامها في حالة حدوث ضرر بحيث تنشأ المسؤولية عن الضرر الناجم إذا لم تتمكن الدولة الساحلية من منع حدوث التلوث².

ثانيا: مضمون الإتفاقية:

نصت الإتفاقية في ديباجتها على أن الدول الأطراف تدرك مخاطر التلوث التي يسببها الشحن العالمي للنفط السائب، وإقتناعا منها بضرورة التعويض المناسب للأشخاص الذين يعانون من الأضرار الناجمة عن تفريغ النفط أو تسربه من السفن، ورغبة من هذه الدول في وضع نظام قانوني يتضمن قواعد تنظم المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية بالنفط تم إبرام هذه الإتفاقية³.

نصت الإتفاقية في مادتها الثالثة على أن مالك السفينة تقوم مسؤوليته بمجرد وقوع الحادث، وبهذا فإن الإتفاقية تبنت نظام المسؤولية الموضوعية، غير أن ما نصت عليه الإتفاقية غير كافي لضمان تقديم تعويض كافي للأشخاص الذين يعانون من ضرر التلوث الناجم عن تسرب النفط أو تصريفه من ناقلات النفط، وهو نظام يفرض عبء مالي إضافي على ملاك السفن وهذا ما دفع بالدول الأطراف إلى محاولة إيجاد نظام تعويض مكمل

¹ -Leslie Monteil, l'application des conventions internationales de droit maritime en droit français, thèse de doctorat, université paris 1, panthéon, Sorbonne, 2018, page 23.

² - Erini pantelodimou, La lutte contre la pollution marine en France, Thèse de doctorat, Disciplina droit public, Université paris 1 panthéon, Sorbonne, 2013, page 462 463.

³ -Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, [Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage - Derecho Internacional Público - dipublico.org](http://www.dipublico.org), تاريخ النشر: 29 أكتوبر 2010،

تاريخ الإطلاع: 22 ماي 2023، ساعة الإطلاع 14:20.

لإتفاقية المسؤولية المدنية بهدف إتاحة الفرصة لضحايا حوادث التلوث البحري بالنفط للحصول على تعويض كامل، وهذا من خلال إبرام إتفاقية تتعلق بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن هذا التلوث في بروكسل سنة 1971.

عُدلت إتفاقية المسؤولية المدنية سنة 1992 وأيضاً إتفاقية الصندوق، وهذا راجع إلى قصور أحكام الإتفاقيتين على جبر الأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالنفط، حيث كشف حادث أموكو كاديز على عدم كفاية مبالغ التعويض التي تضمنتها معاهديتي 69 و 71، وهذا ما كان سبباً في إنعقاد مؤتمر سنة 1984 والذي تبني بروتوكولين تضمننا تعديل كلا الإتفاقيتين، لكنهما لم يدخلتا حيز التنفيذ بسبب عدم مصادقة الولايات المتحدة الأمريكية عليها، وفي سنة 1992 إنعقد مؤتمر آخر بهدف تعديل الإتفاقيتين¹.

ثالثاً: أركان المسؤولية المدنية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية وفقاً للإتفاقية:

نصت إتفاقية المسؤولية المدنية على أن مالك السفينة وقت وقوع الحادث أو إذا كان الحادث مكون من عدة أحداث يكون مسؤول عن الضرر الذي ينجم عن تلوث تسببت فيه سفينته نتيجة الحادث²، ووفقاً لهذه الإتفاقية حتى تقوم المسؤولية المدنية للمالك لا بد من توفر الأركان التالية:

1: حادث التلوث البحري:

لا يمكن الحديث على قيام المسؤولية المدنية لمالك السفينة التي كانت سبباً في تلوث البيئة البحرية بالنفط إلا بوقوع حادث يؤدي إلى تلوث البيئة البحرية، وبالتالي يكون هذا الحادث هو نقطة البداية التي يمكن من خلالها قيام المسؤولية المدنية للمالك، حيث عرفت إتفاقية المسؤولية المدنية حادث التلوث بأنه: "حدث أو سلسلة من الحوادث التي يكون لها نفس المنشأ مما يتسبب في ضرر التلوث"، أما بروتوكول 1992 فقد عرفه بأنه "حدث أو

¹ - محمد السيد أحمد الفقي، مرجع سابق، ص 05.

² - المادة 03، الفقرة 01 من الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، 1992، الموقع الإلكتروني [Text_of_Conventions_-_Arabic.pdf](https://www.unep.org/Text_of_Conventions_-_Arabic.pdf)، تاريخ الإطلاع: 2023/05/22، ساعة الإطلاع: 01:16.

سلسلة من الحوادث التي يكون لها نفس المنشأ، تسبب أضرار تلوث أو تخلق تهديد جسيم أو محقق بإحداث مثل هذه الأضرار " ¹.

وبالتالي وفقا لهذا التعريف يمكن القول أن وصف الحادث حتى ينطبق على واقعة معينة لا بد أن ينشأ عن مصدر معين ألا وهو السفينة، وهذه الأخيرة لا بد أن تتسبب في ضرر التلوث البحري بالنفط الذي تحمله السفينة، بسبب تعرضها لواقعة مادية، وبالتالي حتى تقوم المسؤولية المدنية لا بد أن تتوفر في حادث التلوث البحري بالنفط العناصر التالية:

أ: صدور التلوث عن سفينة:

إن السفينة هي المحور الرئيسي الذي تدور حوله جميع المسائل التي تتصل بالقانون البحري الداخلي وأيضا قواعد القانون الدولي، فيما يتعلق بتنظيم الملاحة البحرية، وتعرف السفينة بأنها كل منشأة عائمة تمارس الملاحة البحرية على وجه الإعتياد أو مخصصة للقيام بها، وتكون مهيأة لتحمل مخاطر البحر ².

ومن بين التعريفات القانونية للسفينة التعريف الذي أورده إ اتفاقية ماربول 1973 في مادتها 02 الفقرة 04 حيث عرفتها بأنها سفينة من أي نوع كانت تعمل في البيئة البحرية وتشمل القوارب المائية ومركبات الوسائد الهوائية والغواصات والمركبات العائمة والمنصات الثابتة أو العائمة ³.

كما عرفها المشرع الجزائري في المادة 13 من القانون البحري بأنها: " كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة " ⁴.

¹ - المادة 01 الفقرة 08، من الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية لعام 1992، [Text of Conventions - Arabic.pdf](#)

² - العربي بوكعبان، مرجع سابق، ص 65.

³ - "Ship" means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and fixed or floating platforms, International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, [International Convention for the Prevention of Pollution from Ships - Derecho Internacional Público - dipublico.org](#)،

تاريخ النشر 2010/10/22، تاريخ الإطلاع: 2023/05/23، ساعة الإطلاع: 10:14.

⁴ - الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

وفقا لهذا التعريف فإنه ينبغي تخصيص هذه المنشأة للملاحة البحرية على وجه الإعتياد إذ لا تهم طريقة صنعها لمواجهة مخاطر البحار أو شكلها أو نوعها سواء كانت شرعية أو تسير بواسطة البنزين أو الطاقة الذرية، وعما إذا كانت مخصصة لنقل البضائع أو المسافرين ومهما كان حجمها، فالذي يهم هو أن تكون عائمة¹.

أما بالنسبة لإتفاقية المسؤولية المدنية فقد عرفت في مادتها 01 الفقرة 01 بأنها أي منشأة بحرية أو أي أداة بحرية من أي نوع تنقل المحروقات سائبة كبضاعة.

ما يلاحظ على هذا التعريف أنه جاء موسعا حيث إعتبر أن كل منشأة بحرية سفينة، فهو لم يحصر السفن التي تدخل في نطاق تطبيق هذه الإتفاقية في نوع أو صنف واحد وإنما إعتبر كل منشأة أو أداة بحرية سفينة، غير أن المادة أضافت شرط في نهايتها وهو ضرورة أن تنقل هذه السفن النفط سائبا كبضاعة، بمعنى أن الإتفاقية لا تنطبق على السفن التي تكون سببا في تلوث البحر بسبب النفط الذي كانت تستخدمه كوقود، وفي هذه الحالة لا تقوم المسؤولية المدنية لمالك السفينة لأن النفط الذي سبب الضرر ليس بضاعة وبالتالي لم يتوفر فيه الشرط الذي حددته الإتفاقية.

وبالتالي حتى ينطبق على المنشأة البحرية وصف السفينة والتي تقوم على أساسها المسؤولية المدنية فإن العبارة تكون بحمولة السفينة وليس هيكلها، بحيث حددت هذه السفن في ناقلات النفط دون غيرها².

وفقا لهذا التعريف فإن أي أداة بحرية كالزلاقات أو المركبات التي تسير منزلقة على وسادة هوائية بسبب دفع لمحركاتها بواسطة الهواء، تعتبر سفينة إذا كانت تمارس نشاطها فوق سطح البحر، ومن خلال ما أضافته المادة حول شرط النفط كبضاعة فإننا نجد أنها تستبعد من نطاقها السفن التي تنقل النفط في براميل كشحنة غير سائبة، وهذا ما جعل

¹ - محمد مجبر، الحجز على السفن، مجلة المحكمة العليا، المحكمة العليا، الجزائر، العدد 01، 2010، ص 16.

² - رجاء حسين عبد الأمير، أحمد جبار المخزومي، التنظيم القانوني للمسؤولية المدنية الناجمة عن التلوث بوقود السفن دراسة مقارنة، مجلة البيان للدراسات القانونية والسياسية، جامعة محمد البشير الإبراهيمي، برج بوعريش الجزائر، المجلد 07، العدد 02، 2022، ص 86.

الإتفاقية محل إنتقاد لأن واضعوها رغم إدراكهم لخطورة المحروقات إلا أنهم ركزوا فقط على كيفية شحنها.

أخرجت الإتفاقية من نطاقها أيضا المصاطب أو المحطات المخصصة للحفر والتقيب عن النفط وأيضا السفن التي لا تنقل النفط سائب كبضاعة وإنما تحمل فقط رواسب وبقايا النفط وقت وقوع الحادث، فإذا تعلق الأمر بأحد هذه السفن فإن المتضرر لا يمكنه المطالبة بالتعويض وفقا لأحكام الإتفاقية¹.

تم تعديل هذه المادة بموجب بروتوكول 1992 بسبب عدم كفايتها لتحقيق الغاية التي أبرمت الإتفاقية من أجلها وهي ضمان تعويض المتضررين من حادث التلوث البحري بالنفط تعويض عادل، حيث نصت المادة على ما يلي: " أي سفينة أو مركبة بحرية أيا كان نوعها تم بناؤها وتكييفها لنقل الزيت السائب بإعتباره بضاعة وبشرط أن السفينة القادرة على نقل الزيت، وبضائع أخرى تعتبر سفينة فقط عندما تنقل فعلا الزيت سائب بإعتباره بضاعة وخلال أية رحلة تعقب النقل ما لم يثبت عدم وجود مخلفات بها نتيجة لنقل الزيت بصورة سائبة " ².

والسبب الذي دفع بوضعي الإتفاقية إلى تعديلها هو حادث ناقله النفط الليبيرية Olympic Bravery وتتلخص وقائع هذا الحادث في توقف كل أجهزة الدفع داخل الناقله التي كانت تبحر فارغة، وبسبب حركة الرياح تحولت عن مجراها وبدأت بالتحرك نحو السواحل الفرنسية وجنحت على الصخور، تم إبرام إتفاق بين مجهزة الناقله وبين شركة هولندية بهدف تزويد الناقله بوقود التشغيل لكن قبل تنفيذ الإتفاق بيوم هبت عاصفة قوية حطمت السفينة وعناصر ماكيناتها التي تسربت منها حوالي 1200 طن من المحروقات³.

¹ - محمد السيد أحمد الفقي، مرجع سابق، ص 17.

² - المادة 01، الفقرة 01، من الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية لعام 1992.

³ - فرحات كمال تيجلت، المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات في ظل إتفاقية بروكسل لعام 1969، مذكرة ماجستير، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2016، ص 18.

وبهذا التعديل يكون البروتوكول قد وسع في مفهوم السفينة فلم تعد تقتصر فقط على ناقلات النفط التي تحملها سائبا كبضاعة، وإنما إمتدت لتتطبق أيضا على الناقلات الفارغة التي تحمل النفط كوقود لتشغيلها فقط، خاصة وأن هذه الناقلات تحتاج إلى كميات كبيرة من الوقود (النفط) لتشغيلها¹.

تضمنت مادة البروتوكول بالإضافة إلى السفن أو ناقلات النفط الفارغة نوع آخر من السفن وهي السفن المختلطة وهي التي تنقل المحروقات تارة وتارة أخرى البضائع من نوع آخر، حيث إعتبر بروتوكول 1992 السفن المختلطة من السفن التي تدخل في نطاقه عندما تحمل المحروقات سائبة كبضاعة أثناء وقوع الحادث وأيضا في الرحلة التالية لعملية النقل، بشرط إثبات عدم وجود أي مخلفات للنفط الذي كانت تحملها سائبا كبضاعة².

فيما يتعلق بتطبيق نصوص الإتفاقية على التلوث البحري الناجم عن الحطام البحري فقد إختلفت الآراء الفقهية حوله، فوفقا لرأي البعض فإن أحكام إتفاقية المسؤولية المدنية تسري على حالات التلوث الناجم عن بقايا السفن الفارغة، وحجتهم أن التعريف الذي وضعته الإتفاقية والبروتوكول المعدل لها يشترط لقابلية سريان نصوص الإتفاقية على الحادث أن تكون السفينة لحظة وقوعه خاضعة لأحكامها بغض النظر عن الحالة التي آلت إليها أي أصبحت حطام بحري، أما الرأي الآخر وهو الرأي المعارض فقد برر موقفه بأنه يصعب إعتبار ما يحتويه حطام السفينة من محروقات كشحنة تقوم على أساسها المسؤولية³.

بالرجوع إلى نصوص القانون البحري الجزائري نجدها نصت على الحطام البحري حيث يعتبر حطام بحري:

- السفن أو الأجهزة أو المنشآت العائمة التي لم تعد حراستها أو مراقبتها جارية وكذا حمولتها ومؤناتها،

¹ - إيمان الجميل، المالك والمجهز للسفن البحرية وفقا للتشريع الوطني والإتفاقيات الدولية، ط الأولى، دار المكتب الجامعي الحديث للنشر، الإسكندرية، 2013، ص 86.

² - سمية بلمرابط، مرجع سابق، ص 26.

³ - فرحات كمال تيغلت، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، مرجع سابق، ص 265، 266.

- آلات وعتاد السفن أو آلات الرسو والسلاسل وعتاد الصيد البحري المهمة وشظايا السفن والطائرات،
- الأشياء التي رميت في البحر أو سقطت فيه لا سيما تلك ذات الطابع الثقافي أو التاريخي التي فقدتها الممالك أو تخرى عنها، والتي كانت إما جانحة في شاطئ البحر أو عثر عليها طافية فوق الماء أو مستخرجة من أعماق مياه البحر التابعة للسيادة الوطنية، أو القضاء الوطني أو وجدت طافية فوق الماء أو أخرجت من أعماق أعالي البحار وأعيدت إلى المياه الإقليمية أو إلى الشاطئ.
- ولا تعد حطاما الآليات والمواد المذكورة في المواد السالفة والتي أهملت طوعيا أو أُلقيت في البحر أو على الشاطئ بما يخالف التشريع المعمول به " ¹.

بسبب الشروط التي يتطلبها المشرع الجزائري والواجب توفرها كمعايير في السفينة (التي سيتم التطرق إليها في جزئية أخرى)، فإن الحطام البحري يخرج من نطاق السفن.

ومن بين الحوادث المتعلقة بالحطام البحري والتي طبقت فيها المسؤولية المدنية قضية السفينة Al jaziah 1 والتي تعرضت لحادث بتاريخ 24 جانفي سنة 2000، في دولة الإمارات العربية المتحدة على مستوى ميناء إمارة أبو ظبي، حيث نتج عن غرق السفينة تسرب حوالي 200 طن من حطامها، وبدأت بقعة المحروقات تتسع بعدها بسبب الرياح وهذا ما كان سببا في تلوث السواحل المجاورة للميناء، وبعد عرض القضية على إدارة الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، صدر قرار بإنطباق التعريف الوارد في كل من إتفاقية 1969 والبروتوكول المعدل لها على سفينة Al jaziah 1 لأن العبارة في قيام المسؤولية

¹ - المادة 358 من القانون رقم 98-05، يعدل ويتم الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري.

بمقارنة هذه المادة مع المادة قبل التعديل نجد أنها وسعت في نطاق ما يدخل ضمن مفهوم الحطام البحري، حيث كانت المادة تنص على ما يلي: " تعد كحطام بحري كل سفينة أو آلة عائمة أو منشأة عائمة وحمولتها وكذلك بقاياها وبصفة عامة كل مال يوجد لعدة أغراض في الوسط البحري والتي فقد مالكا حيازتها حيث جنحت على الساحل البحري أو وجدت عائمة إنتشلت من قعر البحر وتم جلبها إلى الأملاك العمومية البحرية"، أنظر المادة 358، من الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري، حيث نجد أن المادة الجديدة جاءت أكثر توسع من المادة السابقة لتشمل حتى الأشياء التي تم إخراجها من أعماق أعالي البحار.

يكون طبقاً لحالة السفينة وقت وقوع حادث التلوث وليس حالتها بعد وقوعه، كل الشروط التي حددتها المادة التي عرفت السفينة متوفرة في هذه السفينة¹.

وفيما يخص تطبيق أحكام المعاهدة على الحطام البحري فإنه ينظر إلى علاقة السببية بين الحادث الذي سبب ضرر تلوث نتيجة لحطام السفينة وبين الضرر، فإذا كانت مباشرة يتم تطبيق أحكام الاتفاقية أما إذا كانت غير مباشرة لا تطبق عليها، وتقدير جودة هذه العلاقة من عدمها يعود للقاضي المختص، ومن العوامل التي يأخذ بها القاضي عند تقدير العلاقة السببية هي المدة التي تفصل وقوع الحادث وتحقق الضرر، فإذا ظهرت أضرار التلوث بعد فترة قصيرة من الحادث فهنا تطبق أحكام الاتفاقية أما إذا ظهرت بعد مدة طويلة بسبب عوامل أخرى ففي هذه الحالة لا تسري أحكام الاتفاقية على الحطام البحري².

ب: المحروقات:

المحروقات هي ثاني عنصر لا بد من توفره حتى يمكن القول بأن الحادث هو حادث تلوث بحري بالنفط، وبالتالي يدخل في نطاق الاتفاقية وتطبق عليه نصوصها فلا بد أن يكون صادراً عن سفينة تحمل محروقات سائبة كبضاعة.

عرفت اتفاقية المسؤولية المدنية الزيت بأنه أي زيت ثابت مثل الزيت الخام وزيت الوقود وزيت الديزل الثقيل وزيت التشحيم وزيت الحيتان سواء نقل على ظهر السفينة أو في مخابئها³.

وفقاً لهذه المادة فإن الاتفاقية استبعدت من نطاق تطبيقها المواد الضارة الأخرى التي من شأنها إحداث الضرر، وحصر نطاق تطبيق الاتفاقية في المحروقات كانت محل خلاف أثناء مؤتمر 1959 فوفقاً لرأي البعض فإنه ليس من المعقول أن يتم حصر النطاق في

¹ - فرحات كمال تيغلت، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، مرجع سابق، ص 267.

² - محمد السيد أحمد الفقي، مرجع سابق، ص 25.

³ - Article 1/5 : Oil” means any persistent oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil, lubricating oil and whale oil, whether carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such a ship, الموقع

[Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage - Derecho Internacional Público - dipublico.org](http://dipublico.org),

حادثة توري كانيون التي كانت تحمل المحروقات وإستبعاد المواد الأخرى وفقاً لما جاء به منتقدي هذه الفكرة فإنه لا يمكن مواجهة التلوث بمعاهدة دولية لكل نوع على حدة، لكن هذا الرأي مردود عليه، حيث يرى أصحاب هذا الموقف بأن قلة المعارف العلمية والخبرات يحول دون وضع قائمة بالمنتجات الخطرة، كما أن النص على المنتجات الخطرة سيجعل عليه عدم مصادقة الدول المصدرة لهذه البضائع على الإتفاقية¹.

إقتصرت إتفاقية 1969 في تعريف المحروقات على المحروقات الثقيلة²، حيث إستبعدت من مفهومها المحروقات البيضاء أو ما يطلق عليها المحروقات الخفيفة مثل الغاز، أدرجت الإتفاقية زيت الحوت ضمن المحروقات التي تدخل في نطاقها رغم أنه لا يعتبر من المحروقات أصلاً، لكن أدرج في المادة بناء على طلب صادر من الوفد الياباني فوفقاً لرأيهم فإن هذا الزيت يكون له نفس الزوجة والإستمرارية لباقي الزيوت الثقيلة³.

أما بالنسبة للمحروقات في بروتوكول 1992 فقد تم تعريفها بنفس تعريف الإتفاقية 1969 لكن البروتوكول أخرج زيت الحوت من قائمة الزيوت التي تعتبر محروقات وتقوم على أساسها المسؤولية المدنية إذا كانت مصدر لحدوث ضرر تلوث بحري.

¹ - محمد السيد أحمد الفقي، مرجع سابق، ص 34، 35.

² - تجدر الإشارة في هذا الشأن إلى التعريفات التي وضعتها مختلف الإتفاقيات الدولية لأنواع الزيوت الثقيلة، حيث عرفت إتفاقية ماربول في المرفق الأول منها على: " الزيت الخام: أي خليط هيدروكربوني سائل يحدث بشكل طبيعي في الأرض سواء كان معالج أم لم يعالج حتى يصبح مناسب للنقل ويشمل:

- النفط الخام الذي يمكن إزالة بعض أجزاء نواتج التقطير،

- النفط الخام الذي قد يتم إضافة بعض أجزاء نواتج التقطير إليه،

- الخليط الزيتي يعني خليط مع أي محتوى من الزيت، زيت الوقود أي زيت يستخدم كوقود فيما يتعلق بالدفع وآلات

المساعدة للسفينة التي ينقل فيها الزيت، أنظر Annex 1 of marpol, 1973/1978, International convention for the prevention of pollution from ships, Ships - Derecho Internacional Público - dipublico.org

وعرفت إتفاقية لندن المتعلقة بمنع التلوث بالنفط لسنة 1954 زيت الديزل الثقيل في المادة 01 الفقرة 01 الفقرة الفرعية 03 بأنه زيت الديزل البحري بخلاف نواتج التقطير التي يزيد حجم التقطير فيها عن 50 بالمائة عن درجة حرارة لا تتجاوز 340 درجة عند إختبارها بالطريقة القياسية...، أنظر الموقع الإلكتروني Convention for the Prevention of Pollution of the Seas by Oil - Derecho، Internacional Público - dipublico.org، تاريخ النشر 2010/11/12، تاريخ الإطلاع: 2023/05/23، ساعة الإطلاع: 21:13.

³ - سمية بلمرابط، مرجع سابق، ص 32، 33.

ج: الواقعة المسببة للتلوث:

حتى تقوم المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط فإنه يشترط أن تتعرض السفينة التي تحمل النفط إلى واقعة تؤدي إلى تسرب هذا الأخير منها، حيث عرفتھا إتفاقية المسؤولية المدنية في المادة 01 الفقرة 08، بأنها وقوع الحادث أو سلسلة من الحوادث التي يكون لها نفس المنشأ مما يتسبب في ضرر التلوث أو يخلق تهديد خطير أو وشيك بالتسبب في الضرر.

وبالتالي تكون الواقعة المسببة للتلوث هي عبارة عن حادث أو عدة حوادث تنتج عن ذات المصدر ويترتب عنها ضرر تلوث بحري بالنفط، وهذا وفقاً لما جاء في المادتين، غير أن البروتوكول جاء بالجديد وهو حالات التهديد بالتلوث بمعنى أن: نطاق الإتفاقية قبل التعديل كان ينطبق على حوادث التلوث الفعلي التي تسبب ضرر تلوث بحري بالنفط، لكن التعديل وسع في نطاق تطبيقها فحتى الوقائع أو الحوادث التي تشكل تهديد بالتلوث فقط دون أن يصل الأمر إلى حدوث تلوث فعلي تدخل ضمن نطاق الإتفاقية وتكون قابلة للتعويض عنها وبالتالي تقوم على أساسها المسؤولية المدنية لمالك السفينة.

إن ما قامت به الإتفاقية من خلال توسيع نطاق الوقائع التي تكون سببا في التلوث البحري يحقق حماية أكثر للبيئة البحرية، من خلال تفادي حدوث التلوث والقيام بكل الإجراءات اللازمة لمنع أو تقليل حالات التلوث البحري بالنفط.

والسبب الذي دفع إلى توسيع مفهوم الواقعة المسببة للتلوث هو حادث الناقلة Tarpenbeck¹، وهي ناقلة مملوكة لشركة ألمانية والتي تعرضت لحادث بتاريخ 21 يونيو 1969 بينما كانت متجهة إلى ميناء فالوي في النرويج حيث تم إنقاذ طاقم السفينة لكن بسبب الرياح العاتية إنقلبت السفينة بتاريخ 24 يونيو وتسربت منها كميات من النفط من خزانات الناقلة، وحتى تمنع السلطات التلوث تم سحب السفينة إلى خليج ساندوان وتم إسترداد حمولة السفينة، أعيد ترميم وإصلاح السفينة المتضررة بتاريخ 15 يونيو²، بعدها

¹ - محمد أحمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 42.

التاريخية RFA - TARPENBEK حادثة، 2-The Tarpenbeck incident

تاريخ النشر: 01/12/2021، تاريخ الإطلاع 2024/05/25، ساعة الإطلاع: 17:20.

طالب مالك الناقلة والسلطات المحلية صندوق التعويض لسنة 1971 بتعويض التكاليف المدفوعة لمنع حادث التلوث لكن الصندوق رفض هذه المطالبة، وبرر رفضه بأن الصندوق مسؤول عن دفع التعويض في حالة تسرب محروقات من السفينة فقط¹، وبالتالي فإن أي تكاليف تم دفعها لمنع تهديد بوقوع تلوث بحري بالنفط لا تغطيها الإتفاقية ولا تدخل في نطاقها.

إن حوادث السفن التي وقعت على مر السنين بسبب الانفجارات أو الحرائق على متن السفن أو الإصطدامات بين السفن أو جنوح السفن، كانت السبب في تسرب أطنان من النفط إلى المياه المحيطة بمكان الحادث، وبدأت سلسلة هذه الحوادث في الستينات².

وتتمثل صور الواقعة المسببة للتلوث فيما يلي:

- إلقاء النفط:

إن إلقاء النفط أو كما يطلق عليه أيضا التفريغ هو الصورة النموذجية للتلوث البحري الإرادي والذي عرفته إتفاقية ماربول لسنة 1973 بأنه أي تسرب مهما كان سببته السفينة بما في ذلك أي تسرب أو ضخ أو إنسكاب أو إراقة أو التخلص من المادة الملوثة، وبالتالي يمكن القول أن الإلقاء يشترط أن يتوفر فيه عنصر التدخل الإرادي والعمدي من مالك السفينة، وإلقاء النفط لا يشترط فيه توفر دافع معين إذ قد يكون الهدف منه هو التخلص من الشحنة فقط، كما قد يكون بغرض إلحاق الضرر بالبيئة البحرية³.

وفي هذه الحالة يكون النفط سببا في حدوث تلوث بحري سواء من خلال نقل النفط أو تفريغه في البحر بصورة عمدية أو غير عمدية، لأن تزايد حركة السفن كمنشآت عملاقة

¹ - محمد السيد أحمد الفقي، مرجع سابق، ص 43.

2-Karin Andersson, Selma Brynolf and other, Shipping and the environment, improving environmental performance in marine transportation, Springer, Berlin, 2016, page 129.

³ - عبد العزيز لطفي جاد الله، المسؤولية القانونية للتلوث البحري بالزيت في إطار القوانين الوطنية والدولية، ط الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2019، ص 272، 273.

تستخدم النفط وغيره من المواد كمصادر للطاقة تؤثر على البيئة البحرية بسبب إختلال توازنها البيئي ووسطها الطبيعي جراء إختلاط النفط بمياه البحر¹.

ومن بين حالات إلقاء النفط بهدف التخلص من الشحنة حادثة Rose Garden Naru والذي وقع بتاريخ 1985/12/26 حيث قامت هذه السفينة البنمية بإلقاء الزيت في الشواطئ الإماراتية، وكانت تحمل 2621 طن من النفط، ولم يتم تحديد كمية النفط المتسرب منها ونتيجة لهذا الحادث تم منح تعويض قدر ب 364182 دولار، وتم إجراء التسوية الودية بين مالك السفينة والسلطات الإماراتية، ومن أمثلة الحوادث الذي تم فيها إلقاء النفط بهدف الإضرار بالبيئة البحرية حادث السفينة Tarpanbeck بتاريخ 1979/06/21²، وتفرغ النفط في البحر في هذه الحالة يتجسد في العمليات العسكرية مثل الهجوم الذي شنته القوات العراقية على أحد أبار النفط الموجودة في الخليج، والذي نتج عنه تدفق النفط في منطقة مياه الخليج العربي بحوالي 5000 برميل من النفط وبسبب ظروف الحرب وقتها تعذر إصلاح الأضرار الناجمة عن هذا التسرب³.

وتتلوث البيئة البحرية من خلال الإلقاء المتعمد للنفط فيها ويكون الهدف منه هو الإضرار بالبيئة البحرية لدولة أخرى وكمثال على هذه الحوادث نجد حادث الناقل البنمية Rose garden maru ، وحادث الناقل اليونانية " كريتي سي " Kriti sea⁴.

¹ - بتول عبد المجيد أبو صبيح، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث بالنفط، رسالة ماجستير، تخصص القانون العام، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2021، ص 18.

² - عبد العزيز لطفي جاد الله، مرجع سابق، ص 273.

³ - حنان عمير، حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن تسرب الزيت النفطي، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون دولي عام، جامعة منتوري قسنطينة، 2019/2018، ص 142.

⁴ - بالنسبة لحادث الناقل Kriti sea كان بتاريخ 9 أوت 1996 في اليونان، والذي وقع أثناء تفرغ النفط من محطة نفطية في ميناء أغويو ثيودوري، على بعد حوالي 40 كيلومتر غرب بيرى، حيث قامت الناقل بإلقاء ما بين 20 و 50 طن من النفط الخام العربي وهذا ما نجم عنه تلوث السواحل الممتدة غرب وجنوب هذه المحطة النفطية، أنظر Rapport de l'année 1996, Fonds international indemnisation pour les dommages due a la pollution par les hydrocarbures, page 110, [FIPOL | Publications des FIPOL](#).

- جنوح السفن:

تعتبر هذه الصورة هي الأكثر وقوعاً في حوادث التلوث البحري بالنفط، ولعل أخطر حادث جنوح هو حادث الناقله توري كانيون الذي وقع سنة 1967 حيث كان تأثيره كبير في تغيير القواعد القانونية الدولية التي تنظم المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تترتب عن حوادث التلوث بالنفط، وأيضاً حادث الناقله إكسون فالديز، وأرجو مارشنت وغيرها من حوادث جنوح السفن¹.

- الحريق:

يكون من خلال إشتعال النيران في السفينة أو معداتها وهو ما يكون سبباً في تسرب الزيت منها، غير أن حوادث الحرائق لا تصل في خطورتها إلى الخطورة التي تتجم على حوادث جنوح السفن²، ومن أبرز حوادث التلوث البحري بالنفط بسبب الحريق حادث الناقله القبرصية Haven وتتخلص وقائع هذا الحادث في إشتعال النيران في الناقله بتاريخ 11 أبريل 1991، حيث كانت الناقله تحمل حوالي 144.000 طن من النفط الخام، حيث تعرضت إلى سلسلة من الانفجارات بينما كانت راسية على بعد 7 أميال من الشاطئ، انفصل الجزء الأمامي من السفينة وغرق على عمق حوالي 500 متر، وتم سحب الجزء الذي لا يزال طافياً من السفينة وبعد سلسلة من الانفجارات غرقت الناقله في 14 أبريل على عمق 90 متر على بعد 1,5 ميل تقريباً من أرينزانو، وفي أعقاب هذه الكارثة أعلنت الحكومة الإيطالية في 14 أبريل 1991 حالة الطوارئ³.

¹ - ومن بين هذه الحوادث حادث Agia Zoni 2 والذي حدث في خليج سارونيك في اليونان بتاريخ 10 سبتمبر 2017، حيث غرقت الناقله والتي كانت تحمل النفط، وبسبب الحادث تسرب منها حوالي 500 طن من النفط، وتضرر حوالي 3 إلى 4 كيلومترات من سواحل سالامينا، و 20 إلى 25 كيلومتر من ساحل جنوب ميناء بيرايوس في خليج سارونيك، أنظر Rapport de l'année 2019, Fonds international indemnisation pour les dommages due a la pollution par les hydrocarbures, page 18, [FIPOL | Publications des FIPOL](#).

² - عبد العزيز لطفي جاد الله، مرجع سابق، ص 275.

³ - Rapport de l'année 1991, Fonds international indemnisation pour les dommages due a la pollution par les hydrocarbures, page 62, [FIPOL | Publications des FIPOL](#).

- التصادم:

يعرف التصادم البحري بأنه: التصادم الذي يقع بين سفينتين عائمتين أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية بصرف النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم¹ نص المشرع الجزائري على التصادم البحري حيث إعتبر أن التصادم هو كل إرتطام مادي أو إصطدام بين السفن في البحر، أو بين البواخر المستخدمة في الملاحة الداخلية مهما كانت المياه التي وقع فيها التصادم².

- تفريغ مياه الصابورة:

إن تفريغ هذه المياه يكون عن طريق ملئ خزانات الماء الموجودة في السفينة بعد الإنتهاء من عملية تفريغ النفط لضمان إستقرارها وتوازنها عند عودتها بعد التفريغ، ويمثل حجم الصابورة حوالي 1/5 من حجم السفينة، وعندما تقوم السفينة بتحميل النفط مرة أخرى فإنها تقوم بتفريغ المياه الموجودة في خزاناتها في البحر³، وتكون ناقلات النفط مصدر للتلوث البحري بمياه الصابورة من خلال تفريغها لهذه المياه والتي تكون محملة ببقايا النفط وبمجرد إقتراب السفينة من موانئ الشحن فإنها تقوم بتفريغ مياه الصابورة⁴.

¹ - عبد العزيز لطفي جاد الله، مرجع سابق، ص 62.

² - المادة 273، من الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

³ - Mohamed albakjaji, La pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime, Thèse de doctorat, Relations internationales, Université Paris, 2010, page 56.

⁴ - تجدر الإشارة في هذا الشأن إلى أن الإتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن نصت في الملحق الأول منها على كل من الصابورة الخالية من الدهون أو كما عبرت عنها الإتفاقية بالصابورة النظيفة **Clean Ballast** والصابورة المنفصلة **Segregated Ballast** حيث عرفت الأولى بأنها: المياه الموجودة في الخزان الذي نُقل إليه الزيت آخر مرة والتي تم تنظيفها بحيث لا تنتج النفايات السائلة منها، إذا تم تصريفها من سفن متوقفة في مياه هادئة ونظيفة، ولا ينتج آثار مرئية للنفط على سطح الماء أو على الشواطئ المجاورة، ولا يسبب ترسب طين زيتي أو المستحلب تحت سطح الماء أو على الشواطئ المجاورة، إذا تم تفريغ الصابورة من خلال نظام مراقبة وتحكم في تصريف النفط متعمد من طرف الإدارة، فإن الأدلة المستندة إلى هذا النظام والتي تفيد بأن محتوى النفط في النفايات لم يتجاوز 15 جزءا في المليون تكون حاسمة في أن الصابورة كانت نظيفة على الرغم من وجود آثار مرئية.

أما الصابورة المنفصلة فقد عُرِفَتْ بأنها المياه التي يتم إدخالها إلى خزان منفصل تماما عن نظام زيت الشحن ووقود الزيت والمخصصة بشكل دائم لنقل الصابورة أو البضائع بخلاف الزيت أو المواد السائلة الضارة، أنظر الفترتين 17 و 18 من الملحق الأول من الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (ماربول) 1978/1973، على الموقع الإلكتروني

وبالتالي تكون مياه الصابورة مضرّة بالبيئة البحرية بسبب ما تحتويه من مواد مختلفة والتي تكون موجودة في المياه التي يتم تفريغها من ناقلات النفط وتكون مياهها مختلطة بالنفط المتبقي في خزانات الناقلات.

2: ضرر التلوث البحري:

يعرف التلوث وفقاً للباحثين في علم البيئة بأنه: الطارئ أو غير المناسب الذي أُدخل في التركيبة الطبيعية أو الكيميائية والفيزيائية والبيولوجية للمياه أو الأرض أو للهواء فيؤدي إلى تغيير أو فساد أو تدني في نوعية تلك العناصر مما يلحق الضرر بحياة الإنسان أو مجمل الكائنات الحية ويتلف الموارد الطبيعية¹.

ومن الناحية القانونية يُعرف التلوث بأنه أي إدخال يقوم به الإنسان بصورة مباشرة أو غير مباشرة لمواد أو طاقة في البيئة البحرية، بما في ذلك مصبات الأنهار وهو ما يترتب عليه آثار ضارة كالمخاطر على صحة الإنسان أو الضرر الذي يلحق بالموارد والنظم الإيكولوجية البحرية، أو الإضرار بوسائل الراحة أو التدخل في الاستخدامات المشروعة الأخرى للبحار².

من بين التعريفات القانونية للتلوث البحري أيضاً ما ورد في إتفاقية حماية البيئة البحرية لمنطقة بحر البلطيق 1992 حيث نصت في مادتها 02 الفقرة 01 على " أن التلوث هو إدخال الإنسان بصورة مباشرة أو غير مباشرة لمواد أو طاقة في البحر، بما في ذلك مصبات الأنهار التي يمكن أن تسبب مخاطر على صحة الإنسان وإلحاق الضرر

<https://www.dipublico.org/100748/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships/>

ships/، تاريخ النشر 2010/10/22، تاريخ الإطلاع 15 جويلية 2024، ساعة الإطلاع 14:24.

¹ - عامر طراف، حياة حسنين، المسؤولية الدولية والمدنية في قضايا البيئة والتنمية المستدامة، ط الأولى، المؤسسة الجامعية للدراسات للنشر والتوزيع، لبنان، 2012، ص 203.

² - المادة 01، الفقرة 01، من إتفاقية منع التلوث البحري من المصادر البرية (إتفاقية باريس 1974)، الموقع الإلكتروني

<https://www.dipublico.org/965/convention-for-the-prevention-of-marine-pollution-from-land-based-sources-paris-convention/>، تاريخ النشر 2010/10/22، تاريخ الإطلاع 06 جويلية 2024، ساعة الإطلاع

بالمواد الحية والنظم الإيكولوجية البحرية وإعاقة الاستخدامات المشروعة للبحار، بما في ذلك صيد الأسماك والإضرار بنوعية استخدام مياه البحر والحد من وسائل الراحة"¹.

من خلال هذه التعريفات يمكن القول أن هذه النصوص القانونية لم تختلف في تعريفها للتلوث البحري إذ إعتبرته قيام الإنسان بإدخال مواد ملوثة للبيئة البحرية للدرجة التي تؤثر على ما تحتويه البيئة البحرية من كائنات وموارد².

إن حادث التلوث البحري وحده غير كافٍ لقيام المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالنفط، إذ لا بد من أن ينجم عن هذا الحادث ضرر يصيب البيئة البحرية و حددت الإتفاقية الشروط التي يجب توفرها في الضرر حتى يعتبر ضرر تلوث بحري تقوم على أساسه هذه المسؤولية، وأيضاً النطاق الجغرافي لهذا الضرر، كما إعتبرت الإتفاقية الإجراءات الوقائية التي يتم القيام بها بهدف منع ضرر التلوث ضرر وحددت شروطها ونطاقها الجغرافي وهذا ما سيتم الحديث عنه في هذه الجزئية.

¹ - إتفاقية حماية البيئة البحرية لمنطقة بحر البلطيق 1992، <https://www.dipublico.org/100629/convention-on-the-protection-of-the-marine-environment-of-the-baltic-sea-area/>، تاريخ النشر: 2010/10/14، تاريخ الإطلاع: 06 جويلية 2024، ساعة الإطلاع 15:17.

² - من بين هذه التعريفات أيضاً تعريف المشرع الفرنسي حيث عرفه في المادة 219 الفقرة 8 الفقرة الفرعية 5 بأنه: الإدخال المباشر أو غير المباشر بفعل الإنسان، للنفايات أو للمواد أو للطاقة، بما في ذلك المصادر الصوتية تحت الماء، أو المصادر الضوئية ذات الأصل البشري، والذي يؤدي أو من المحتمل أن يؤدي إلى آثار ضارة على الموارد الحية والأنظمة البيئية البحرية، خاصة الصيد، السياحة والترفيه وكذلك الإستعمالات الأخرى للبحر، وتدهور نوعية المياه من حيث إستعمالها، وإنخفاض قيمة الإستمتاع بالوسط البحري، Code de l'environnement، [Article L219-8 - Code de l'environnement](#)، تاريخ النشر 2016/08/10، تاريخ الإطلاع 06 جويلية 2024، ساعة الإطلاع: 20.00.

الملاحظ أن المشرع الفرنسي وسع في مصادر التلوث، إذ لم يحصره فقط في إدخال المواد أو الطاقة وإنما أيضاً النفايات والمصادر الصوتية والضوئية والتي تضر بالبيئة بجميع عناصرها. المشرع الجزائري إستخدم مصطلح تلوث المياه حيث عرفه بأنه إدخال أية مادة في الوسط المائي من شأنها أن تغير الخصائص الفيزيائية والكيميائية و/أو البيولوجية للماء، وتتسبب في مخاطر على صحة الإنسان وتضر بالحيوانات والنباتات البرية والمائية وتمس بجمال المواقع أو تعرقل أي إستعمال طبيعي آخر للمياه، المادة 04 الفقرة 09، من القانون رقم 03-10، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

أ: تعريف ضرر التلوث وشروطه:

عرفت إتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 ضرر التلوث بأنه أي خسارة أو ضرر واقع خارج السفينة التي تنقل المحروقات ويقع بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات أينما يحدث مثل هذا التسرب أو الإلقاء، ويشمل تكاليف الإجراءات الوقائية وأي خسارة أو أي ضرر يحدث بسبب هذه الإجراءات¹.

وفقا لهذه المادة فإن الضرر حتى يعتبر ضرر تلوث بحري بالمحروقات يجب أن يتسرب أو يتم إلقائه خارج السفينة التي تنقلها، ويدخل في نطاق هذا الضرر أيضا التكاليف التي يتم دفعها في الإجراءات الوقائية المتخذة بهدف منع حدوث تلوث ينجم عنه من ضرر، غير أن هذه المادة عدلت بموجب بروتوكول 1992 حيث أصبحت تعرف ضرر التلوث بأنه:

- 1: الخسارة أو الضرر الذي يقع خارج السفينة والناجم عن تسرب أو إلقاء المحروقات أينما يحدث هذا التسرب أو الإلقاء، شريطة أن يكون التعويض عن الضرر البيئي بخلاف الكسب الفائت بسبب هذا الضرر سيقصر على التدابير المعقولة بالفعل أو التي ستتخذ،
- 2: تكاليف التدابير الوقائية أو الخسائر أو الأضرار الناجمة عن التدابير الوقائية².

المادة التي جاء بها البروتوكول وإن كانت في جزئها الأول مماثلة لما ورد في إتفاقية المسؤولية المدنية 1969، إلا أن الجديد الذي جاءت به هو ما ورد في جزئها الثاني وهو يتضمن تفسير للغموض الذي شاب النص القديم، بخصوص الأضرار التي تدخل في نطاق المعاهدة والتي يتم التعويض عنها، فوفقا لما ورد في الإتفاقية لم يكن واضحا إذا ما كانت الأضرار التي تصيب الموارد الطبيعية للبيئة البحرية أو تكاليف إحياء وتجديد البيئة أو فوات الكسب الناشئ على هذه الأضرار تقبل التعويض عنها بموجب نصوص الإتفاقية أم لا³.

¹ - المادة 01 الفقرة 06، من الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط لسنة 1969، [Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage - Derecho Internacional Público - dipublico.org](http://www.dipublico.org).

² - المادة 01 الفقرة 06، من الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط، لسنة 1992.

³ - محمد السيد أحمد الفقي، مرجع سابق، ص 109.

ويعود السبب في الكشف عن القصور والنقص الذي شاب إتفاقية المسؤولية المدنية 1969 إلى حادث Antonio Gramsci¹ لأنه طرح عدة مشاكل تتعلق بالتعويض عن الضرر البيئي المترتب عن التلوث البحري، وبسبب هذا الحادث رفعت الحكومة السوفيتية دعوى أمام محكمة ريجا الشعبية بالإتحاد السوفياتي ضد مالك السفينة حيث طالبته بمبلغ تعويض عن الأضرار التي أصابت الموارد الطبيعية البحرية، وأيضاً على المبالغ التي دفعتها من أجل عمليات التنظيف والتطهير للمياه الملوثة لكن صندوق التعويض رفض منح التعويض لأن الإتفاقية لم تنص على هذه الأضرار ضمن الأضرار التي تدخل في نطاق الإتفاقية.

غير أن محاكم الدول المتعاقدة أصدرت عدة قرارات قضائية خالفت فيها قرار صندوق التعويض الذي يقضي بعدم تطبيق الإتفاقية على الأضرار التي لم تنص عليها هذه الأخيرة، حيث قضت هذه المحاكم بالتعويض على بعض الأضرار التي تصيب البيئة وقدرتها تقدير جزافي، مثل ما قامت به الحكومة الإيطالية في قضية السفينة باتموس لسنة 1985².

وتتلخص وقائع حادث الناقله باتموس Patmos والتي كانت تحمل 83689 طن من النفط الخام حيث إصطدمت بالناقله الإسبانية Castillo De Montearagan التي كانت قبالة ساحل كالابريا في إيطاليا وبسبب الحادث إندلع حريق في السطح الرئيسي للناقله باتموس

¹ - وقع هذا الحادث في فنلندا بتاريخ 06 فيفري 1987 أين جنحت الناقله السوفيتية Antonio Gramsci بالقرب من الساحل الجنوبي لفنلندا حيث كانت الناقله تحمل حوالي 38445 طن من النفط الخام، وإنسكب منها ما يقدر بين 600 و 700 طن، وتراكمت الهيدروكربونات المنسكبة في شكل طبقات سميكة نسبياً على الجليد وبسبب الظروف الجوية كان من الصعب إستعادتها، وبعد يومين قررت السلطات الفنلندية تعليق عمليات التنظيف، إلى غاية تحسن الظروف وبعد إستئناف العمليات ورغم محاولة السلطات إستعادة الهيدروكربونات لكن دون جدوى، ثم حاولت السلطات إستعادة النفط مرة أخرى في شهر مارس لكن سوء الأحوال الجوية حال دون ذلك، وفي منتصف شهر أبريل دفعت الرياح بالجليد الملوث إلى المياه الدولية وفي نهاية الشهر توغل بعض الجليد في المياه الإقليمية السوفيتية حيث بقيت حتى بداية شهر مايو ثم بدأ الجليد بالطفو بين المياه الإقليمية الفنلندية والمياه الدولية، وفي نهاية الشهر أجريت عمليات تنظيف للساحل الفنلندي في موقع الحادث وتم إسترداد كمية من الهيدروكربونات، أنظر Rapport de l'année 1987, Fonds international indemnisation pour les dommages due a la pollution par les hydrocarbures, page 33 34, [FIPOL | Publications des FIPOL](#).

² - فطيمة بلقاسم، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مذكرة ماجستير، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2013، ص 93 و 95.

وبسبب إقتراب النيران من مركز القيادة تخطى الطاقم على السفينة، مما أدى إلى إنجرافها إلى شاطئ بالقرب من قرية على الساحل الصقلي، تم بعدها إعادة تحريك السفينة وإستخدمت القاطرات لتوجيهها، كما تم إستخدام مركبات القطر لإخماد الحريق وبعدها تم سحب الناقل إلى ميناء ميسين Messine حيث تم تفريغ النفط منها، وبسبب تسرب حوالي 1100 طن من زيت البضائع تلوث الساحل الصقلي، ولحد من تسرب النفط أكثر وبهدف منع تلوث المزيد من السواحل إتخذت السلطات الإيطالية تدابير كما إستخدمت كميات كبيرة من المواد المذيبة والمشتتة للزيت¹.

وفقا للتعريف الذي نصت عليه المادة فإن الضرر لا بد أن تتوفر فيه شروط معينة حتى يدخل في نطاق الإتفاقية وتتمثل هذه الشروط في:

الشرط الأول: وقوع الضرر خارج السفينة:

وفقا لهذا الشرط فإن الضرر الذي يقع داخل السفينة لا يدخل في مفهوم الضرر وبالتالي فإن الحق في التعويض ينحصر في الضرر الواقع خارج السفينة²، ويمنح للمتضررين الذين لا تربطهم أي علاقة بالسفينة ففي حالة وجود سفينة مختلطة تنقل شحنة من النفط السائب وأنواع أخرى من البضائع فإذا تضررت البضائع بسبب تسرب النفط فإن هذا الضرر يخرج من نطاق الإتفاقية لأنه وقع داخلها وليس خارجها.

الشرط الثاني: أن يقع الضرر بسبب التلوث:

وفقا لهذا الشرط فإن الضرر الذي يصيب البيئة البحرية يجب أن يكون ناجما عن حادث التلوث الذي تسببت فيه السفينة التي تحمل النفط سائب كبضاعة، إذ قد يقع هذا الضرر بسبب تعرض السفينة إلى حادث مهما كانت طبيعة الحادث سواء كان جنوح أو إحترق أو غيرها من الوقائع، وبالتالي إذا تدخل سبب آخر في تلوث البيئة البحرية ففي هذه الحالة يخرج هذا الضرر من نطاق ما نصت عليه الإتفاقية ولا يقبل التعويض عنه.

1 -Rapport de l'année 1985, Fonds international indemnisation pour les dommages due a la pollution par les hydrocarbures, page 19.

2- فرحات كمال تيغلت، المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات في ظل إتفاقية بروكسل لعام 1969، مرجع سابق، ص 45.

ب: أنواع الأضرار القابلة للتعويض عنها وفقا للإتفاقية:

حددت إتفاقية المسؤولية المدنية وأيضاً البروتوكول المعدل لها أنواع الأضرار القابلة للتعويض عنها وتتمثل في:

فوات الكسب بحيث يكون حادث التلوث البحري بالنفط سببا في حدوث أضرار من شأنها تقويت فرص الربح على الأنشطة التي يتم ممارستها في البحر حيث أثارت هذه الأضرار مشكلة حول قابليتها للتعويض عنها¹.

إن فوات الكسب في مجال التلوث البحري بالنفط يتخذ صورتين تتمثل الصورة الأولى في فوات الكسب المادي حيث تتعلق هذه الصورة بمالك الأموال التي تلوثت حيث أصبح من المستحيل إستخدامها مرة أخرى مما كان سببا في فوات الكسب²، والصورة الثانية هي فوات الكسب الناجم عن إتلاف البيئة بحيث تصيب هذه الأضرار البيئة دون أن تمتد للإنسان فهذا التلوث لا يصيب الإنسان بصفة مباشرة لأنه لا يصيبه في ممتلكاته وإنما يتضرر منه بسبب إتلاف البيئة³.

ووفقا لما نصت عليه إتفاقية المسؤولية المدنية قبل التعديل فإنها لا تدل بوضوح على تغطيتها لفوات الكسب كضرر مترتب على التلوث البحري بالنفط، وبالتالي تكون محاكم الدول الأطراف في الإتفاقية ملزمة بتطبيق قوانينها الداخلية على هذه الحالة من التلوث ففضاة محكمة النقض المصرية وكذا الفرنسية قاما بتطبيق فكرة التعويض عن ضرر فوات الفرصة، وللتعويض عن فواتها فإن الطرف المتضرر يلتزم بإثبات مسألتين هما أنه فقد الفرصة بالفعل وأن تكون هذه الفرصة التي ضاعت منه جدية⁴.

¹ - فرحات كمال تiegلت، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، مرجع سابق، ص 277.

² - سالمة فرج الجازوي، مرجع سابق، ص 71.

³ - سهام زروالي، مرجع سابق، ص 115.

⁴ - محمد السيد أحمد الفقي، مرجع سابق، ص 58، 59.

وعلى النقيض من الإتفاقية فإن البروتوكول نص صراحة على أن فوات الكسب الناشئ عن تلوث البيئة البحرية بالنفط يدخل في نطاق الإتفاقية وبذلك فإن أي ضرر من هذا النوع يوجب قيام المسؤولية المدنية على عاتق الشخص مسبب هذا الضرر.

الضرر البيئي: للضرر البيئي مفهومان يتمثل الأول في أن الضرر البيئي يحدث من الطبيعة نفسها، أو من خلال شيء طبيعي أو نظام بيئي، والمفهوم الثاني يشمل كل ضرر يسببه التلوث، والأمر هنا لا يتوقف على طبيعة الضرر الناشئ وإنما على مصدره لأن تلوث البيئة الطبيعية أو الإصطناعية ينتج عنه أضرار تسمى الأضرار البيئية، غير أنها في الواقع عبارة عن أضرار إقتصادية كفشل المجال السياحي أو فقدان قيمة الأراضي المتضررة¹.

إجراءات إحياء البيئة البحرية:

بسبب حادثة Antonio Gramsci أصبحت الأضرار البيئية قابلة للتعويض عنها وهذا وفقا لما ورد في المادة "... شريطة أن يقتصر التعويض عن الضرر البيئي ... على تكاليف التدابير المعقولة التي اتخذت أو التي ستتخذ..."، وبالتالي فإنه يشترط للحصول على تعويض عن الضرر البيئي أن يقتصر على تكاليف إجراءات إعادة إحياء البيئة البحرية التي تم إتخاذها فعلا أو التي ستتخذ.

إن ضرر التلوث بصفة عامة لا بد أن يحدث في نطاق جغرافي معين، حيث نصت إتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 على أن هذه الإتفاقية تنطبق على الضرر الناجم عن التلوث في الإقليم بما في ذلك البحر الإقليمي² لدولة متعاقدة، وعلى التدابير الوقائية المتخذة

¹ - عبد العزيز رضا ثاقان، مرجع سابق، ص 75.

² - منطقة البحر الإقليمي من المناطق البحرية التي تم النص عليها في إتفاقية جنيف لسنة 1958 بشأن البحر الإقليمي في مادتها الأولى الفقرة الأولى بقولها أن سيادة الدولة تمتد إلى ما وراء أراضيها ومياهها الداخلية، إلى حزام بحري مجاور لساحلها يوصف بأنه البحر الإقليمي، Geneva Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone, dipublico.org, تاريخ النشر: 2010/11/12، تاريخ الإطلاع: 2024/06/02، ساعة الإطلاع: 20:15

البحر الإقليمي من المناطق البحرية التي تخضع لسيادة الدولة الساحلية ففي التشريع الجزائري نصت المادة 14 من التعديل الدستوري لسنة 2020 على أن الدولة تمارس حقها السيد الذي يقره القانون الدولي على كل منطقة من مختلف مناطق المجال البحري التي تعود إليها، التعديل الدستوري لسنة 2020، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 82، الصادرة بتاريخ 30 ديسمبر 2020 م، ص 9، وأيضا وفقا لما نصت عليه إتفاقية قانون البحار لسنة 1982 فإن البحر الإقليمي

لمنع هذا الضرر أو التقليل منه إلى حد أدنى وهذا وفقا لما نصت عليه المادة 02 من إتفاقية المسؤولية المدنية.

وفقا لهذه المادة فإن النطاق الجغرافي للضرر يتحدد بمكان وقوعه بصرف النظر عن مكان وقوع الحادث، إذ أن معظم حوادث التلوث تقع في منطقة أعالي البحار لكن الضرر الناجم عنها يحدث في المياه الإقليمية، كما أن المادة نصت على أن الأضرار الواقعة وراء البحر الإقليمي لا تدخل في نطاق الإتفاقية وبالتالي تكون غير قابلة للتعويض عنها، ومسألة تحديد النطاق الجغرافي لضرر التلوث أثارت جدل وإختلاف، فوفقا لرأي البعض لا بد من إمتداد نطاق التعويض إلى مناطق أخرى وهي المنطقة الإقتصادية الخالصة¹ ومنطقة أعالي

يعتبر منطقة بحرية تخضع لسيادة الدولة الساحلية المطلقة، لكن هذه السيادة ترد عليها بعض الإستثناءات يفرضها القانون الدولي لأغراض تتعلق بحرية الملاحة البحرية ومن بين هذه الإستثناءات حق المرور البريء **Right of innocent passage**، وهذا الحق يشكل نوعا من التوازن بين سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي من جهة وضمان ممارسة السفن الأجنبية لحق الملاحة البحرية، وحفاظا على هذا التوازن فرضت الإتفاقيات الدولية جملة من الشروط التي تحافظ بها الدولة الساحلية صاحبة البحر الإقليمي على أمنها، إذ يجب أن يكون المرور متواصلًا، إلا إذا حدثت ظروف معينة كأن تتوقف السفينة بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة أو في الحالة التي تكون فيها السفينة تقدم مساعدة معينة في حالة وجود حالة خطر، أنظر:

بشرى عمايدية، المرور البريء كفيد على سيادة الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، جامعة الحاج لخضر، باتنة 1، المجلد 11، العدد 02، 2024، ص 517.

¹ - تعرف المنطقة الإقتصادية الخالصة وفقا للفقہ المعاصر بأنها منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له، ولا تمتد لأكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، أنظر: محمد منصوري، المنطقة الإقتصادية الخالصة بين الحقوق السيادية للدولة الساحلية ومصالح الدول الأخرى، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، جامعة محمد بوضياف المسيلة، المجلد 03، العدد 2، 2018، ص 667 =

عرفتها إتفاقية قانون البحار لسنة 1982 في المادة 55 بأنها منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له، يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في هذا الجزء، وبموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية وولايتها وحقوق الدول الأخرى وحياتها للأحكام ذات الصلة من هذه الإتفاقية، أما المشرع الجزائري لم يعرف المنطقة الإقتصادية الخالصة وإنما نص فقط على حدودها، ونص على حق الجمهورية الجزائرية في هذه المنطقة بحيث تمارس الجزائر حقوقها السيادية وولايتها في هذه المنطقة وفقا لما تنص عليه إتفاقية قانون البحار لسنة 1982، وهذا وفقا للمرسوم الرئاسي رقم 96-18 والذي أسس بموجبه المشرع الجزائري المنطقة الإقتصادية الخالصة، أنظر المرسوم الرئاسي، رقم 96-18، المؤرخ في 02 رجب عام 1439 الموافق 20 مارس سنة 2018، يؤسس منطقة إقتصادية خالصة عرض السواحل الجزائرية، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 18، الصادرة بتاريخ 21 مارس 2018.

البحار¹، لأن الأضرار التي تحدث فيها تشكل خطر كبير على البيئة البحرية وما تحتويه من موارد وثروات².

وفقا لما نصت عليه هذه المادة أيضا فإن أي ضرر تلوث يحدث في البحر الإقليمي لدولة طرف في الإتفاقية يكون قابلا للتعويض عنه بموجب نصوص الإتفاقية، وبمفهوم المخالفة فإن أي ضرر يقع في دولة ليست طرف في الإتفاقية يخرج من نطاقها فالعبرة هنا بالإنتماء للإتفاقية.

إن هذه المادة لا تحقق الغاية التي أبرمت من أجلها الإتفاقية وهي حماية البيئة البحرية من التلوث الذي يسببه النفط، من خلال فرض المسؤولية المدنية على عاتق مالك السفينة التي كانت سببا في حادث التلوث البحري، فحصر نطاق التطبيق في منطقة واحدة وهي البحر الإقليمي غير كافي لمنع التلوث أو التقليل منه.

بعد صدور البروتوكول عدلت المادة وأصبح نصها كالتالي: " تنطبق هذه الإتفاقية حصرا على:

" أ) : الضرر الناجم عن التلوث.

¹ - إختلفت التسميات التي تطلق على منطقة أعالي البحار إذ تسمى منطقة البحار العالية أو البحار المفتوحة، وأيضا البحار الدولية، وتعرف هذه المنطقة بأنها منطقة من البحر تبدأ من نهاية البحر الإقليمي في مقابل الساحل التي تمتد نحو أعلى البحر، وتعرف أيضا بأنها المنطقة التي تشمل كل جزء من المحيط والذي يبعد عن خط معين ومسافة معينة من شواطئ الدولة بمعنى الأجزاء التي تأتي في المياه الإقليمية للدولة الساحلية، أنظر محمد سلامة هشام الدويك، البحر في القانون الدولي، ط الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2011، ص 93، 94.

لا تخضع منطقة أعالي البحار لسيادة أي دولة، لكن هذا لا يعني أن السفن في هذه المنطقة لا تخضع للرقابة وبالتالي فإن هذا الإعترا ف سيكون بمثابة إعتبار أعالي البحار منطقة لا تخضع للقانون، وبالتالي حتى تكون هذه المنطقة حيزا تابعا وخاضعا للقانون لا بد من إخضاعها لقاعدة قانون دولة العلم فهنا يتعين على كل سفينة رفع علم دولة واحدة فقط، وتحتكر هذه الدولة أنشطة سفنها في هذه المنطقة، أنظر: Tephany Yann, La lutte contre les activités illicites en mer, Thèse de doctorat, Spécialité Droit privé et sciences criminelles, Université de Nantes, 2019, page 49، وفي هذا الشأن نصت إتفاقية قانون البحار على أن السفينة تبحر تحت علم دولة واحدة فقط، وتخضع للولاية الخالصة لهذه الدولة ولا يمكن أن تحمل السفينة علم دولتين مختلفتين أو أعلام أكثر من دولة وفي هذه الحالة يجوز إعتبار السفينة عديمة الجنسية وهذا وفقا للمادة 92 منها.

² - سهام زروالي، مرجع سابق، ص 124، 125.

1: في إقليم دولة متعاقدة بما في ذلك البحر الإقليمي،

2: في المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة المتعاقدة، المنشأة وفقا للقانون الدولي وإذا لم تكن الدولة المتعاقدة قد أنشأت هذه المنطقة، في منطقة خارج البحر الإقليمي لتلك الدولة ومتاخمة له تحددها تلك الدولة وفقا للقانون الدولي ولا تمتد أكثر من 200 ميل بحري، من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي،

(ب) : التدابير الوقائية حيثما إتخذت لمنع هذا الضرر أو التقليل منه إلى أدنى حد ".

وفقا للبروتوكول فإن النطاق الجغرافي إتسع ليشمل ضرر التلوث الواقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة، بالإضافة إلى البحر الإقليمي للدولة الساحلية التي وقع فيها حادث التلوث البحري بالنفط.

الإجراءات الوقائية:

إن الدولة الساحلية أثناء وقوع حادث تلوث بحري في سواحلها تكون ملزمة بالقيام بكل الإجراءات اللازمة لتفادي تسرب النفط من صهاريج الناقلة التي تعرضت لحادث، كأن تقوم بسد الشقوق أو القيام بقطرها إلى مرفأ لإصلاحها، أما إذا تسربت المحروقات فإن الدولة الساحلية في هذه الحالة تقوم بإجراءات وتدابير أخرى كأن تضع الحواجز العائمة لتحتوي المياه الملوثة وتمنع وصول النفط إلى الشواطئ وغيرها من الإجراءات¹.

وتعرف التدابير الوقائية بأنها أي تدابير معقولة يتخذها أي شخص بعد وقوع الحادث لمنع أو تقليل الضرر الناجم عن التلوث²، وفقا لهذا التعريف فإن الإجراءات الوقائية لا بد أن تتوفر فيها شروط معينة حتى تدخل في نطاق الإتفاقية:

الشرط الأول: يتمثل في إتخاذ الإجراءات الوقائية بعد وقوع الحادث:

¹ - فرحات كمال تيغلت، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، مرجع سابق، ص 287.

² - المادة 01 الفقرة 07، من الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط، لسنة 1992.

إن مسألة تحديد وقت للقيام بالتدابير الوقائية له أهمية بالغة فمن خلاله يعرف القاضي ما إذا كانت هذه التدابير تدخل في نطاق الإتفاقية أم لا¹، فأى إجراء تم إتخاذه بعد وقوع الحادث يتم التعويض عنه.

إن حصر نطاق تطبيق الإتفاقية في الإجراءات الوقائية التي تتخذ بعد وقوع حادث التلوث البحري يضيق من نطاق ومجال التعويض الذي يدفع للمتضرر من حوادث التلوث البحري بالنفط، فأى شخص أو مؤسسة دفعت تكاليف ومبالغ بهدف منع تسرب النفط من ناقلة نفط جراء تعرضها لحادث بحري لا تحصل على أي تعويض بموجب الإتفاقية.

وعلى العكس من الإتفاقية فإن البروتوكول وسع في نطاق الإجراءات الوقائية لتشمل حتى حالات التهديد بالتلوث.

الشرط الثاني: يتمثل في معقولية التدابير المتخذة:

حيث نصت الإتفاقية في تعريفها للإجراءات الوقائية بأنها تدابير معقولة... وبهذا تكون الإتفاقية قد وضعت شرط معقولية الإجراءات الوقائية التي يتم القيام بها لمنع أضرار التلوث البحري بالنفط، أو الحد منها بعد وقوع الحادث، غير أن لفظ المعقولية الوارد في نص المادة جاء عام دون ضوابط تقيده، وهذا ما جعل النص يتسم بالعمومية من حيث تحديد معيار المعقولية².

ولعل الحكمة من إشتراط المعقولية في التكاليف التي يتم دفعها للقيام بالتدابير الوقائية هو ضمان عدم دفع مبلغ كبير من طرف الشخص الذي يتخذ هذه التدابير، وبالتالي لا بد أن يكون المبلغ المدفوع قيمته معقولة وغير مبالغ فيها حتى يكون قابلاً للتعويض عنه وفقاً لنصوص الإتفاقية.

وبما أن مصاريف مكافحة التلوث تختلف باختلاف الحوادث البحرية وحسب كمية النفط المتسربة، وتختلف باختلاف الطريقة المتخذة من طرف كل دولة لمنع حدوث التلوث،

¹ - فرحات كمال تيغلت، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، مرجع سابق، ص 288.

² - عبد العزيز لطفي جاد الله، مرجع سابق، ص 299.

حيث تزيد الإمكانات والوسائل المستخدمة في عمليات التنظيف كلما كان وعي السلطات والمجتمع بالقضايا المتعلقة بالبيئة وحمايتها أكثر، ويرى جانب من الفقه أنه رغم هذه الاختلافات فإن التدابير الوقائية لا بد أن تكون معقولة ولا بد أن تتناسب مع حادث التهديد بالتلوث الموجود وقت وقوع الحادث¹.

كما أن شرط المعقولة يرتبط أيضا بالوسائل المتخذة وبالظروف التي إتخذت فيها دون النظر إلى النتيجة المتحصل عليها، لأنه من غير المعقول أن يتم ربط المعقولة بالنتيجة، لأن الظروف الطبيعية كالرياح وحركة المد والجزر في البحر هي التي تحدد النتيجة وليس متخذ الإجراءات أو نوع الإجراءات الوقائية².

إن الهدف من الإجراءات الوقائية هو منع التلوث البحري بالنفط أو التقليل من أضراره وآثاره وهذا وفقا لما نصت عليه المادة 01 الفقرة 07 من بروتوكول 1992، وهذا الهدف له أهمية كبيرة في التمييز بين الإجراءات الوقائية وبين عمليات الإنقاذ أو المساعدة إذ تختلف الإجراءات التي تنظم كل من الإجراءات الوقائية وعمليات المساعدة، فالإجراءات الوقائية تنظمها إتفاقية المسؤولية المدنية أما عمليات الإنقاذ أو المساعدة تحكمها قواعد إتفاقية لندن لسنة 1989 والمتعلقة بالمساعدة، وللإشارة فإن الجزائر إنضمت للإتفاقية سنة 2011 بموجب المرسوم الرئاسي 11-385، وأساس التفرقة بينهما هو الغاية المرجوة فالهدف من الإجراءات الوقائية كما سبق بيانه هو منع حدوث التلوث أو الحد من أضراره، أما المساعدة فهي تنفيذ الإتفاق المبرم بين مقدم المساعدة والشخص المتعاقد معه³.

بالنسبة للأضرار الناجمة عن التدابير الوقائية أو تكاليفها فهي تعتبر أيضا من قبيل أضرار التلوث البحري، وبالتالي تكون ضمن الأضرار القابلة للتعويض عنها بموجب نصوص الإتفاقية وهذا إستنادا لما نصت عليه المادة 1 الفقرة 6 الفقرة الفرعية ب من بروتوكول 1992.

¹ - فرحات كمال تيغلت، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، مرجع سابق، ص 288.

² - فطيمة بلقاسم، مرجع سابق، ص 118.

³ - مونية كرواط، مرجع سابق، ص 47.

إن السبب في إدخال هذه الأضرار ضمن نطاق الإتفاقية هو أنه في بعض الحالات قد تتضمن الإجراءات والتدابير الوقائية جزءاً من الخطورة فالشخص الذي يقوم بها قد يتسبب في أضرار تتجم عن قلة خبرته، وقد لا تقل خطورة هذه الأضرار عن الأضرار التي يحدثها التلوث، كأن يستعمل مواد مشتتة لتقليل النفط على سطح البحر إلا أنها تتسبب في تدمير مستثمرة لتربية الأسماك، وكمثال على الأضرار التي تسببها الإجراءات الوقائية ضرر فوات الكسب كما هو الأمر في حادث الناقل اليونانية aegan sea، وحتى يسهل على السلطات اليونانية إتخاذ التدابير اللازمة لمنع التلوث قامت بإغلاق أقرب ميناء لمكان وقوع الحادث وبسبب غلقه تعذرت عملية تأجير السفن، وهذا ما دفع بمستأجر ومالك سفينة بطلب التعويض عما أصابها من ضرر فوات الكسب¹، ووفقاً للمادة 11 من البروتوكول المعدل للإتفاقية فإن النطاق الجغرافي للإتفاقية ينطبق على التدابير الوقائية في أي مكان تتخذ فيه.

3: العلاقة بين حادث التلوث وضرر التلوث:

تعرف العلاقة بين حادث وضرر التلوث البحري بأنها: وجود علاقة بين الفعل الصادر من المسؤول عن الضرر والضرر الذي أصاب الشخص المضرور، وبالتالي فهي الرابطة بين الفعل والضرر الواقع بحيث ينتج الضرر عن الفعل ويرتبط به، ولكن ليس من الضروري أن يكون الفعل هو السبب الوحيد في الضرر إذ قد يكون له دور فقط في حدوث الضرر².

وحتى يُسأل الملوّث عن الضرر الذي أصاب الغير أو البيئة البحرية لا بد أن يتصل الضرر بخطأه، بمعنى أن يكون الفعل الخاطئ هو مصدر الضرر أو واحداً من الوقائع التي ساهمت في حدوث الضرر البيئي.

إن قيام الرابطة السببية لا يكفي فيه التعاصر الزمني بين الخطأ والضرر إذ لا بد من إثبات أن الخطأ الصادر من الفاعل له دور في حدوث الضرر وفي غيابه لم يكن الضرر

¹ - فطيمة بلقاسم، مرجع سابق، ص 128.

² - سالمة فرج الجازوي، مرجع سابق، ص 86.

ليتحقق، فعلاقة السببية ليست مجرد تعاصر في الزمان والمكان لوجود خطأ وضرر بل يجب أن يكون الضرر نتيجة للفعل الخاطئ ولولاه لما وقع الضرر¹.

الفرع الثاني: قواعد المسؤولية المدنية المترتبة على التلوث البحري بالنفط وفقا للمشرع الجزائري:

المشرع الجزائري بدوره إهتم بالمسائل المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث الذي قد تتعرض له بسبب النفط مهما كان مصدره، حيث صادق على مختلف الإتفاقيات الدولية التي نصت على المسائل المرتبطة بالبيئة البحرية، وحتى يحقق المشرع الجزائري الحماية للمياه التي تخضع للقضاء الجزائري فإنه فرض المسؤولية المدنية على عاتق الشخص الذي يخالف النصوص القانونية التي تنص على حماية البيئة البحرية من التلوث البحري بالنفط.

أولاً: الإتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية التي صادقت عليها الجزائر:

باعتبار أن الجزائر دولة مطلة على البحر الأبيض المتوسط وتضم عدة ولايات ساحلية تمتلك موانئ مخصصة لمختلف النشاطات من شحن ونقل وتفريغ البضائع وغيرها فهذا يجعل السواحل الجزائرية عرضة لمخاطر التلوث البحري، خاصة التلوث البحري الذي تسببه المواد النفطية سواء الذي تحمله السفن كبضاعة أو كوقود وهذا ما دفع بالجزائر إلى المصادقة على مختلف الإتفاقيات الدولية التي تتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط، وتتمثل هذه الإتفاقيات فيما يلي:

1: إتفاقية منع تلوث البحار بالنفط (لندن 1954):

إتفاقية لندن كما سبق الحديث عنها تعتبر الركيزة الأساسية للجهود المبذولة على المستوى العالمي بهدف منع التلوث البحري الذي يسببه النفط، والجزائر كغيرها من الدول أدركت قيمة وأهمية هذه الإتفاقية فهي وسيلة لحماية البيئة البحرية، حيث صادقت عليها

¹ - عامر طراف، حياة حسنين، مرجع سابق، ص 243، 244.

الجزائر بمجرد حصولها على الإستقلال¹، وإنضمت لهذه الإتفاقية سنة 1963 بموجب المرسوم رقم 63-344².

2: الإتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات التلوث النفطي 1969:

تتعلق هذه الإتفاقية بالتدخل في أعالي البحار في حالة تلوث المياه البحرية لدولة ساحلية ما، بحيث تمنح الحق لهذه الدولة بالتدخل بهدف إتخاذها التدابير الضرورية لمنع أو للتخفيف من الأخطار التي قد ينجم عنها تلوث يسبب ضرر جسيم بالشواطئ أو حتى حالات التهديد بحدوث تلوث بحري بالنفط، وإستثنت الإتفاقية من نطاق تطبيقها نوعين من السفن وهي السفن الحربية والسفن العامة المملوكة للدولة، أو التي تعمل لحسابها على ألا تكون مستعملة في الأغراض التجارية³.

ونصت الإتفاقية في مادتها الأولى على أنه يجوز للأطراف في هذه الإتفاقية أن تتخذ ما يلزم من تدابير في أعالي البحار لمنع أو تخفيف أو إزالة الخطر الجسيم والوشيك الذي يهدد سواحلها أو المصالح ذات الصلة من التلوث أو التهديد بتلوث البحر بالنفط، وأيضا متابعة الخسائر البحرية أو الأعمال المتصلة بهذه الخسائر التي قد ينجم عنها عواقب وخيمة⁴.

¹ - وناسة جدي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2007/2008، ص 78.

² - المرسوم، رقم 63-344، المؤرخ في 11 سبتمبر 1963، المتضمن إنضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية للإتفاقية الدولية حول مكافحة تلوث مياه البحر بالوقود، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 66، المؤرخة في 14 سبتمبر 1963.

³ - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 457، 458.

وبالرجوع إلى المادة 01 الفقرة 02 من الإتفاقية نجدها نصت على ما يلي: "لا يجوز إتخاذ أي تدابير بموجب هذه الإتفاقية ضد أي سفينة حربية أو سفينة أخرى تملكها أو تشغلها دولة ما ولا تستخدم في الوقت الراهن إلا في الخدمات الحكومية غير التجارية".

⁴ - المادة الأولى الفقرة الأولى من الإتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات ضحايا التلوث النفطي

[International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution](#)، 1969

[Casualties - Derecho Internacional Público - dipublico.org](#) تاريخ النشر 2010/10/29، تاريخ الإطلاع: 29

سبتمبر 2024، ساعة الإطلاع: 21:53.

إن الخطورة التي تتطوي على حوادث التلوث البحري بالنفط في منطقة أعالي البحار دفعت بالجزائر إلى المصادقة على هذه الإتفاقية إدراكا منها بضرورة حماية مصالحها وبيئتها البحرية من الأضرار التي يسببها التلوث البحري بالنفط بسبب الوقائع المادية التي تتعرض لها ناقلات النفط في البحر (المياه الخاضعة للقضاء الجزائري).

فيما يتعلق بالمسؤولية المدنية نصت المادة 06 من الإتفاقية على أن تعرض الآخرين لأي ضرر بسبب إتخاذ إجراءات مخالفة لما نصت عليه الإتفاقية فإن هذا الأخير ملزم بدفع تعويض عن الأضرار، لأنه تجاوز الإتفاقية وقام بما هو غير ضروري لتحقيق الغاية من هذه الإتفاقية وهي تخفيف أو منع الأخطار الناجمة عن التلوث بالزيت أو التهديد بحدوثه¹.

3: إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط (برشلونة) لسنة 1976:

إن إقرار خطة عمل لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث كانت في أوائل سنة 1975 حيث تم عقد إجتماع حكومي برعاية الأمم المتحدة للبيئة ومجموعة من الوكالات المتخصصة مثل منظمة الأغذية والزراعة والصحة العامة والمنظمة الدولية الإستشارية للملاحة البحرية ومنظمة الأرصاد الجوية، وهذه الإتفاقية تهدف إلى إيجاد أسلوب شامل لحماية البيئة البحرية للبحر الأبيض المتوسط، بإعتباره من البحار شبه المغلقة وبالتالي يكون معرضا للتلوث خاصة مع إزدياد المواد التي يتم تفرغها فيه².

إنضمت الجزائر إلى إتفاقية برشلونة 1976 بموجب المرسوم رقم 80-14³، وعدلت هذه الإتفاقية سنة 1995 كما عدلت تسميتها لتصبح إتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط، بموجب التعديلات المعتمدة في 10 حزيران/ يونيو 1995 من

¹ - المرسوم الرئاسي، رقم 11-246، المؤرخ في 08 شعبان عام 1432 الموافق 10 يوليو سنة 2011، يتضمن إنضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الإتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث زيتي، المعتمدة في بروكسل في 29 نوفمبر سنة 1969 وبروتوكولاتها المبرم في لندن في 02 نوفمبر 1973، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 45، المؤرخة في 14 غشت 2011 م، ص 04.

² - عبده عبد الجليل عبد ربه، مرجع سابق، ص 157.

³ - المرسوم، رقم 80-14، المؤرخ في 08 ربيع الأول عام 1400 الموافق 26 يناير 1980، يتضمن إنضمام الجزائر إلى إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، المبرمة ببرشلونة في 16 فبراير، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 05، الصادرة بتاريخ 29 يناير 1980 م.

طرف مؤتمر المفوضين من إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث وبروتوكولاتها، وبدأ نفاذ الإتفاقية المعدلة في 09 تموز/ يوليه 2006¹.

من بين البروتوكولات التي تضمنتها الإتفاقية بروتوكول بشأن التعاون لمكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، حيث تم إعتماده سنة 1976، لكن حل محله بروتوكول آخر سنة 2002 والذي حُرر في مالطة بتاريخ 25 يناير 2002، وهو البروتوكول المتعلق بالتعاون لمنع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط في حالات الطوارئ، حيث عرف هذا البروتوكول حادث التلوث الزيتي بأنه حدث أو سلسلة من الأحداث ذات المنشأ الواحد، يسفر أو قد يسفر عن تصريف الزيت ويشكل أو قد يشكل خطراً على البيئة البحرية أو الشريط الساحلي أو المصالح ذات الصلة لدولة أو أكثر ويتطلب عملاً طارئاً أو إستجابة فورية².

4: الإتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم من السفن (ماربول 1973/1978):

أبرمت هذه الإتفاقية بعد إنعقاد مؤتمر تم عقده في لندن من 08 أكتوبر إلى غاية 02 نوفمبر حيث شاركت في هذا المؤتمر 71 دولة، و 07 دول أخرى وهيئات إكتفت بإرسال مراقبين فقط، حيث تم إعتماذ الإتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن وعدلت سنة 1978 بموجب البروتوكول الذي تم التوصل إليه بعد إنعقاد المؤتمر الدولي المتعلق بسلامة الناقلات ومنع التلوث المنعقد من 06 إلى 16 أكتوبر 1978، وتعرف الإتفاقية في صيغتها

¹ - إتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها، [اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها UNEP MAP](#) | ، تاريخ الإطلاع 2024/09/03، ساعة الإطلاع 00:30.

² - المادة 01 الفقرة ب، من البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط في حالات الطوارئ،

https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/2912/02ig14_final_act_alllangs_emergprotoc_ol_arb.pdf، تاريخ الإطلاع 2024/09/04، ساعة الإطلاع: 20:18.

المعدلة باتفاقية ماربول 178/73¹، وانضمت الجزائر إلى هذه الاتفاقية بموجب مرسوم سنة 1988².

5: إتفاقية قانون البحار لسنة 1982:

إن إتفاقية قانون البحار من أهم الإتفاقيات الدولية في المجال البحري (وهذا كما سيتم التطرق إليه في الباب الثاني)، صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بالمرسوم الرئاسي رقم 96-53³.

سائر المشرع الجزائري إتفاقية قانون البحار في شقها الإقتصادي وهذا ما يتضح من خلال تحديده لمفهوم التنمية المستدامة، في القانون المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة رقم 10-03 إذ واكب المشرع الجزائري ما هو متعلق بضرورة ملائمة القوانين التي تضعها الدولة الساحلية مع ما تنص عليه الإتفاقية وهذا وفقا لما هو وارد في المادة 208 الفقرة 4 من إتفاقية قانون البحار، فإدراج المشرع الجزائري للبعد البيئي في إطار التنمية المستدامة سواء الإجتماعية أو الإقتصادية يعبر عن سياسة داخلية تتداخل مع السياسة الدولية البيئية والتي نصت عليها إتفاقية قانون البحار لسنة 1982 والتي تهدف إلى ضمان حماية دولية للموارد الطبيعية البحرية من التلوث⁴.

¹ - فريد مقاني، حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون البيئة والعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2021/2020، ص 143.

² - المرسوم، رقم 88-108، المؤرخ في 15 شوال 1408 الموافق 31 مايو سنة 1988، يتضمن الإنضمام إلى الإتفاقية الدولية لسنة 1975 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر وحول بروتوكول سنة 1978 المعدل بها، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 22، الصادرة بتاريخ 01 يونيو 1988 م.

³ - المرسوم الرئاسي، رقم 96-53، المؤرخ في 02 رمضان عام 1416 الموافق 22 يناير 1996، يتضمن التصديق على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 06، الصادرة بتاريخ 04 رمضان 1416 هـ.

⁴ - خير الدين بن مشرن، الأسس المرجعية لحماية البيئة البحرية من التلوث في ظل الشريعة الإسلامية وإتفاقية قانون البحار لسنة 1982، مجلة البحوث العلمية والدارسات الإسلامية، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، المجلد 01، العدد 01، 2022، ص 37، 38.

ثانيا: تنظيم المسؤولية المدنية المترتبة عن التلوث البحري بالنفط وفقا للتشريع الجزائري:

بالنسبة لطبيعة المسؤولية المدنية لمالك السفينة التي يترتب عنها تلوث بحري فإن المشرع الجزائري جعلها مسؤولية مطلقة، وهذا تماشيا مع ما ورد في إتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 والتي صادق عليها المشرع الجزائري سنة 1998¹، حيث نصت في مادتها الثالثة على هذه المسؤولية، والمشرع الجزائري بدوره نص في المادة 117 من القانون البحري على ما يلي: " يعتبر مالك السفينة التي ينقل فيها الوقود بدون تنظيم كحمولة مسؤولا عن كل ضرر ناتج من جراء التلوث الحاصل من تسرب وطرح الوقود من سفينته ... " ².

وتتمثل عناصر المسؤولية المدنية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية بالمحروقات وفقا للمشرع الجزائري فيما يلي:

1: حادث التلوث البحري:

عرفه المشرع الجزائري في القانون ب في المادة 147 الفقرة واو بأنه: " كل واقعة أو جملة وقائع لها نفس المنشأ الذي يتولد عند التلوث ".

وبالتالي حتى تعتبر هذه الواقعة حادث تلوث يقبل التعويض عنه وفقا لنصوص هذا القانون لا بد أن يصدر عن سفينة والتي عرفها المشرع في المادة 147 الفقرة الأولى من القانون البحري بأنها كل عمارة بحرية أو آلية بحرية مهما كانت والتي تنقل الوقود بدون ترتيب كحمولة.

المشرع الجزائري من خلال هذا التعريف نجده وسع في مفهوم السفينة إذ تشمل هذه الأخيرة كل الآليات البحرية بشرط أن تنقل الوقود كبضاعة، ويعرف المشرع الجزائري الوقود في الفقرة ج من هذه المادة بأنه كل وقود ثابت بما في ذلك النفط الخام وزيت المحركات

¹ - المرسوم الرئاسي، رقم 98-123، المؤرخ في 21 ذي الحجة عام 1418 الموافق 18 أبريل سنة 1998، يتضمن المصادقة على بروتوكول عام 1992 لتعديل الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969، الجريدة الرسمية، الجزائر العدد 25، الصادرة بتاريخ 29 ذو الحجة 1418 هـ.

² - الأمر، رقم 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

وزيت الديزل الثقيل وزيت التشحيم وزيت السمك عندما ينقل على متن السفينة كحمولة أو في عابرها.

من خلال إستقراء هذه المادة يمكن القول أنها مشابهة لما نصت عليه إتفاقية المسؤولية المدنية قبل تعديلها بموجب البروتوكول، إذ لم يستبعد هذا التعريف من نطاقه زيت الحوت وإعتبره مادة مسببة للتلوث البحري.

وحتى تقوم المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط لا بد أن يترتب هذا التلوث على واقعة مادية تكون سببا في حدوثه، فوفقا لما ورد في تعريف المشرع الجزائري لحادث التلوث البحري فإن حالات التهديد بالتلوث لا يترتب عنها قيام المسؤولية المدنية للشخص المتسبب في حدوث ضرر التلوث البحري بالنفط، وبهذا فإن المشرع الجزائري إعتد في تعريفه للحادث على التعريف الوارد في إتفاقية المسؤولية المدنية ولم يتبنى التعريف الذي نص عليه بروتوكول 1992 والذي جاء موسعا حيث نص على أن حالات التهديد بالتلوث تدخل أيضا ضمن نطاق الواقعة المسببة لحادث التلوث البحري.

2: ضرر التلوث البحري:

حتى تقوم المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط لا بد من حدوث ضرر تلوث يكون ناتجا عن حادث التلوث البحري، ويعرف ضرر التلوث البحري بأنه كل خسارة أو ضرر خارج السفينة الناقلة للوقود والحاصل من التلوث الناتج عن تسرب أو طرح هذا الوقود أينما حصل هذا التسرب أو الطرح ويشمل تكاليف التدابير الخاصة بالوقاية وكل خسارة أو ضرر مسبب من هذه التدابير¹.

وبمقارنة هذا النص مع النص الوارد في بروتوكول 1992 المعدل لإتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 نجده لم ينص على فوات الكسب ولم يعتبره من قبيل الأضرار التي تتجم عن حادث التلوث البحري بالنفط، وبالتالي لا يمكن التعويض عن فوات الكسب على أساس أنه ضرر ناجم عن التلوث البحري بالنفط لأنه لا يدخل ضمن نطاق هذا القانون.

¹ - المادة 147، الفقرة د، من الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

وفقا لهذا التعريف أيضا نستنتج أن التكاليف التي يتم دفعها للقيام بالإجراءات الوقائية والتي قد تمنع حدوث التلوث أو تخفف آثاره بعد وقوع الحادث، تدخل ضمن نطاق الأضرار القابلة للتعويض عنها بموجب القانون البحري.

حدد المشرع الجزائري النطاق الجغرافي الذي إذا وقع فيه حادث التلوث فإنه يكون قابلا للتعويض عنه إذ تطبق نصوص القانون البحري المتعلقة بقيام المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري على الأضرار التي تحدث على التراب الجزائري بما فيه المياه الإقليمية البحرية وهو نفس ما يطبق على الإجراءات الوقائية المتخذة لتجنب حدوث أضرار التلوث البحري بالنفط أو الحد منها¹.

بإستقراء نصوص القانون البحري نجد أن المشرع الجزائري نص أيضا على مسؤولية مالك السفينة أو تجهيزها عن الأضرار التي تصيب الأملاك العمومية البحرية، بسبب التلوث الذي يحدثه ربان هذه السفينة، بحيث يقوم بتسديد المصاريف الناتجة عن التدابير الوقائية التي يكون الهدف من إتخاذها هو تجنب وقوع هذه الأضرار أو التقليل منها².

ألزم المشرع الجزائري كل سفينة بطرح المواد الملوثة في تجهيزات الموانئ المخصصة لهذا الغرض، وبالتالي فتفريغ هذه المواد خارج الأماكن المخصصة لتلقي الفضلات يؤدي إلى قيام المسؤولية المدنية وهذا وفقا لما نصت عليه المادة 213 من القانون البحري، كما أضافت المادة 214 من نفس القانون الحالات التي يمكن فيها طرح المواد الملوثة في البحر، في ظروف خاصة تتمثل في تأمين حماية السفينة ذاتها أو أمن سفينة أخرى، تجنب الخسائر عن السفينة أو الحمولة أو إذا كان هذا الطرح يهدف إلى إنقاذ الحياة البشرية في البحر، كما أضاف المشرع شرط إدراج الأسباب التي دفعت بمالك السفينة إلى إلقاء المواد الملوثة في البحر.

¹ - المادة 148، من الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

² - المادة 219، من الأمر رقم 98-05، المؤرخ في 01 ربيع الأول عام 1419 الموافق 25 يونيو 1998، يعدل ويتمم الأمر رقم 76-80، المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 47، الصادرة بتاريخ 03 ربيع الأول عام 1419.

وحرصاً من المشرع الجزائري على توفير حماية أكبر للبيئة البحرية أكد النص على منع صب أو غمر أو ترميد مواد قد تؤدي إلى الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية، عرقلة الأنشطة البحرية، إفساد نوعية المياه من حيث إستعمالها، وأيضاً إذا ترتب عنها التقليل من القيمة الترفيهية والجمالية للبحر والمناطق الساحلية والمساس بقدرتها الساحلية¹.

3: العلاقة السببية:

تعتبر ركن أساسي لقيام المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة البحرية بالنفط فحتى يكون مالك السفينة مسؤولاً مسؤولية مدنية عما أحدثه من ضرر لا بد من وجود رابطة تجمع بين حادث التلوث وضرر التلوث البحري، فإذا توفرت هذه الرابطة تقوم المسؤولية المدنية وبالتالي يلتزم الشخص المسؤول بدفع التعويض المناسب للمتضررين من أضرار التلوث البحري بالنفط.

المطلب الثاني: المسؤولية المدنية المترتبة عن التلوث البحري النووي:

إن تعريف التلوث النووي ليس بالأمر اليسير حيث فضل جانب من الفقه عدم الخوض في هذه المسألة لما يكتنف جوانبها من عناصر تقنية وفنية، كما أن التطور التكنولوجي في هذا المجال يجعل من وضع تعريف جامع لكل عناصر هذا النوع من التلوث أمر صعب، بالإضافة إلى أن الدول التي تمتلك قدرات نووية فائقة تصعب مهمة تعريف التلوث النووي، لأنها تعتقد بأن إجراء التجارب النووية حق لكل الدول وأن البحار مهياة أصلاً لهذه المهمة²، والتلوث النووي هو التلوث الذي ينتج عن الإستخدامات النووية أو الذرية أو الناجم عن تداول النفايات أو الإشعاعات المؤينة التي قد تتسرب والتي تكون مصدراً للإضرار بالبيئة وكذا الصحة العامة³.

¹ - المادة 52، من القانون رقم 03-10، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

² - رضاء رجب عبد اللطيف محمود، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث النووي، د ط، دار النهضة العربية، القاهرة، 2018، ص 165.

³ - أحمد رشاد سلام، المسؤولية عن التلوث النووي في إطار قواعد القانون الدولي الخاص، مجلة العلوم القانونية والإقتصادية، جامعة عين شمس، كلية الحقوق، المجلد 59، العدد 02، 2017، ص 35.

من بين تعريفات التلوث النووي أيضا أنه تلوث مرتبط باستخدام وتطوير وحيازة العلوم النووية والتكنولوجية، أو أي نشاط نووي وما يستخدم فيها من مواد نووية وما يترتب عنها من وقود نووي، أو وقود نووي مستهلك أو ما ينجم عن هذا النشاط مهما كان نوعه من نفايات نووية¹.

في مجال الطاقة النووية قد تختلف أسباب الحادث وهذا وفقا لمعهد الحماية من الإشعاع والسلامة النووية، فيمكن أن يقع الحادث من منشأة نووية أو أثناء نقل المواد المشعة كما قد ينتج عن إنتشار للمنتجات المشعة في الغلاف الجوي، أو بسبب إنفجار أو حريق للإشعاعات المؤينة، كما قد ينتج هذا التلوث عن حادث نووي في مؤسسة تمارس نشاط نووية كأن تكون مستشفى أو مخبر بحث².

سيتم الحديث في هذا المطلب عن المسؤولية المدنية المترتبة عن التلوث البحري النووي على المستوى الدولي في (الفرع الأول)، ثم على المستوى الوطني في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: المسؤولية المدنية المترتبة عن التلوث البحري النووي على المستوى الدولي:

إن الخطورة الكبيرة التي تشكلها حوادث التلوث النووي الذي قد تتعرض له البيئة البحرية دفع بالمجتمع الدولي إلى إبرام إتفاقيات دولية تفرض من خلالها المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة البحرية، وتتمثل هذه الإتفاقيات فيما يلي:

أولا: إتفاقية باريس 1960:

أبرمت هذه الإتفاقية في باريس بتاريخ 29 يوليو 1960، ونصت هذه في ديباجتها على مسألة تشجيع وضع التشريعات المتعلقة بالطاقة النووية في الدول الأعضاء خاصة فيما يتعلق بالمسؤولية إتجاه الغير والتأمين ضد المخاطر الذرية، كما نصت على ضرورة ضمان دفع تعويض كاف لكل من يتعرض للأضرار المترتبة عن الحوادث النووية مع

¹ - عبد القادر لعبيدي، المسؤولية الدولية الناجمة عن أضرار التلوث النووي، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2018، ص 267.

² - Assia El Rherabi, La responsabilité civile du fait du dommage nucléaires civil, Thèse de doctorat, Faculté de droit et sciences économique, Université de limoges, 2018, page 131.

وجوب إتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان عدم عرقلة تطوير إنتاج وإستخدام الطاقة النووية للأغراض السلمية، ووفقا لما جاء في ديباجتها أيضا أنه من أسباب إبرام هذه الإتفاقية الرغبة في توحيد القواعد الأساسية المطبقة في مختلف الدول على المسؤولية الناجمة عن هذا الضرر مع ترك السلطة التقديرية للدول في إتخاذ التدابير الإضافية التي تراها مناسبة¹، وتم التوصل لإتفاقية باريس لسنة 1960 بالتعاون المشترك بين وكالة الطاقة النووية وبين منظمة التنمية والتعاون الإقتصادي في أوروبا².

1: طبيعة المسؤولية المدنية:

نصت الإتفاقية في مادتها الثالثة الفقرة الأولى على مسؤولية مشغل المنشأة النووية حيث ورد فيها أن "مشغل المنشأة النووية يكون مسؤولا عن الضرر أو الخسائر في الأرواح لأي شخص، إلحاق الضرر أو فقدان أي ممتلكات بخلاف المنشأة النووية نفسها أو أي منشأة أخرى وتشمل حتى منشأة نووية تكون قيد الإنشاء، في المكان الذي تتواجد فيه هذه المنشأة وأي ممتلكات في نفس الموقع تستخدم فيما يتصل بأي منشأة من هذا القبيل بناء على إثبات أن هذا الضرر أو الخسارة قد نجم عن حادث نووي وقع من هذه المنشأة أو إنطوى على مواد نووية قادمة من تلك المنشأة".

وفقا لهذه المادة فإن مسؤولية المشغل³، تكون مسؤولية مطلقة وهي المسؤولية على أساس المخاطر، ولعل السبب في تبني هذا النوع من المسؤولية هو الخطورة الكبيرة التي تتجم عن التلوث النووي، فتقوم المسؤولية المدنية للمشغل بغض النظر عن صدور خطأ منه

¹ - إتفاقية مسؤولية الأطراف الثالثة في ميدان الطاقة النووية، المؤرخة في 29 تموز/يوليه 1960، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول الإضافي المؤرخ في 28 كانون الثاني/يناير 1964 وبروتوكول 16 تشرين الثاني/نوفمبر 1982، وبروتوكول 13 فيفري 2004، أنظر الموقع الإلكتروني التالي: [Nuclear Energy Agency \(NEA\) - Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy: Consolidated Text and Exposé des Motifs \[English and French\]](http://www.nea.org.uk/Convention%20on%20Third%20Party%20Liability%20in%20the%20Field%20of%20Nuclear%20Energy%20-%20Consolidated%20Text%20and%20Expos%C3%A9%20des%20Motifs%20%5BEnglish%20and%20French%5D)، تاريخ الإطلاع: 2023/09/12، ساعة الإطلاع: 23:32.

² - رضاء رجب عبد اللطيف محمود، مرجع سابق، ص 317.

³ - المشغل: هو الشخص الذي يتم تعيينه من طرف السلطة العامة المختصة أو تعترف به كمشغل للمنشأة النووية، وهذا طبقا للتعريف الوارد في المادة الأولى الفقرة الأولى الفرعية السادسة، من إتفاقية مسؤولية الأطراف الثالثة في ميدان الطاقة النووية، 1960، [Nuclear Energy Agency \(NEA\) - Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy: Consolidated Text and Exposé des Motifs \[English and French\]](http://www.nea.org.uk/Convention%20on%20Third%20Party%20Liability%20in%20the%20Field%20of%20Nuclear%20Energy%20-%20Consolidated%20Text%20and%20Expos%C3%A9%20des%20Motifs%20%5BEnglish%20and%20French%5D).

أم لم يصدر وهذا بهدف ضمان حصول الطرف المتضرر من التلوث البحري بالمواد النووية على تعويض مناسب على ما أصابه من ضرر جراء هذا التلوث.

2: عناصر المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري النووي وفقا لإتفاقية باريس 1960:

تتمثل العناصر التي يجب توفرها حتى تقوم المسؤولية المدنية في حادث التلوث النووي، ضرر التلوث النووي، والعلاقة السببية:

أ: حادث التلوث البحري النووي:

عرفته إتفاقية باريس لسنة 1960 بأنه حدث أو سلسلة من الحوادث لها نفس المنشأ ويسبب ضرر، بشرط أن يكون هذا الحادث أو أي من الأضرار الناجمة عنه ناشئة عن الخصائص المشعة، أو مزيج من الخصائص الأخرى المشعة مع الخصائص السامة أو المتفجرة للوقود النووي أو المنتجات المشعة أو النفايات أو مع أي منها، أو من الإشعاعات المؤينة المنبعثة من أي مصدر للإشعاع داخل المنشأة النووية¹.

وفقا لهذه المادة حتى يعتبر حادث التلوث النووي حادث وفقا لمفهوم هذه الإتفاقية لا بد أن يحدث بسبب مواد نووية أو خواص مشعة أو خليط من هذه الأخيرة، على أن يكون ذو طبيعة سامة أو متفجرة أو قد ينجم بسبب مصدر للإشعاع والذي ينبعث منه إشعاعات مؤينة من داخل المنشأة النووية.

وتعرف المنشأة النووية بأنها المفاعل الذي يحدث فيه إنشطار نووي لذرات اليورانيوم، أو هي المصانع التي تستخدم وقود نووي أو منتجات أو نفايات مشعة، أو تحتفظ بها والتي تصبح مصدرا للضرر في حالة إنتشارها المفاجئ².

¹ - المادة 01 الفقرة 01، الفقرة الفرعية 01، من إتفاقية مسؤولية الأطراف الثالثة في ميدان الطاقة النووية، 1960، [Nuclear Energy Agency \(NEA\) - Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy: Consolidated Text and Exposé des Motifs \[English and French\]](#)

² - زهير بن شريف، الضرر النووي الناجم عن الإستخدام السلمي للطاقة النووية، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، جامعة عبد الرحمان ميرة بجاية، المجلد 12، العدد 03، 2021، ص 516.

عرفت الإتفاقية المنشأة النووية في المادة 01 الفقرة 01 الفقرة الفرعية 02 بأنها مفاعلات غير المفاعلات الموجودة في أي وسيلة نقل ومصانع صنع أو تجهيز المواد النووية، ومصانع فصل نظائر الوقود النووي، ومصانع إعادة معالجة الوقود النووي المشع، ومرافق لتخزين المواد النووية غير التخزين العرضي لنقل هذه المواد، والمنشآت الأخرى التي يوجد فيها وقود نووي أو منتجات أو نفايات مشعة على النحو الذي تحدده اللجنة التوجيهية للطاقة النووية التابعة للمنظمة من وقت لآخر، يجوز لأي طرف متعاقد أن يقرر أن منشأتين أو أكثر من المنشآت النووية لأحد المشغلين التي توجد في نفس الموقع يجب أن تعامل إلى جانب أي مبنى آخر في ذلك الموقع الذي توجد فيه مواد مشعة كمنشأة نووية واحدة.

ووفقا لنصوص الإتفاقية تتمثل المواد النووية التي تقوم بسببها المسؤولية المدنية لمشغل المنشأة النووية في الوقود النووي والمنتجات أو النفايات المشعة وهذا طبقا لنص المادة 05/01/01 من الإتفاقية.

يعرف الوقود النووي بأنه المواد الإنشطارية التي تكون في شكل معدن يورانيوم أو سبيكة أو مركب كيميائي (بما في ذلك اليورانيوم الطبيعي)، أو يكون في شكل بلوتونيوم أو سائل أو مركب كيميائي، وهو أيضا من المواد الإنشطارية الأخرى المحددة من طرف اللجنة التوجيهية.

وتعرف النفايات النووية بأنها المواد أو الأشياء ذات الطبيعة الصلبة، السائلة أو الغازية التي تنتج عن مختلف الأبحاث، والتي تتطلب لتداولها والتعامل معها طرق معينة والتي يكون لها تأثير على البيئة لهذا ينبغي التخلص منها¹، أما إتفاقية باريس فقد عرفت النفايات النووية في الفقرة الفرعية 4 بأنها: أي مادة مشعة يتم إنتاجها أو تصنيعها مشعة من خلال التعرض للإشعاع المصاحب لعملية إنتاج أو استخدام الوقود النووي ولكن هذه المنتجات أو النفايات لا تشمل الوقود النووي، أو النظائر المشعة خارج منشأة نووية، والتي وصلت إلى آخر مرحلة من عملية التصنيع بحيث تصبح قابلة للإستعمال في أي مجال مهما كان نوعه.

¹ - أحمد رشاد سلام، مرجع سابق، ص 31.

نصت إتفاقية باريس لسنة 1960 على النطاق الجغرافي لتطبيقها حيث لا تنطبق على الحوادث النووية التي تقع في إقليم الدول غير الأطراف في الإتفاقية، كما لا تنطبق على الأضرار التي تحدث بسبب حادث التلوث النووي في إقليم هذه الدول، إلا إذا نصت الدولة المتعاقدة أو الطرف في الإتفاقية والتي توجد فيها المنشأة النووية للمشغل الذي يتحمل المسؤولية المدنية¹.

ب: ضرر التلوث البحري النووي:

الضرر البيئي النووي هو أخطر أنواع الضرر البيئي ويعرف بأنه الضرر المترتب على الإشعاعات المؤينة الناجمة عن الخواص الإشعاعية أو خليط من الخواص ذات الطبيعة الإشعاعية والسمية أو الانفجارية، أو غيرها من الخواص التي تنبعث من مصادر الإشعاعات داخل المنشآت النووية، أو من الوقود النووي أو النواتج أو النفايات المشعة التي توجد في منشأة نووية أو التي تترتب عن مواد نووية واردة أو ناشئة من منشأة نووية أو مرسله إليها².

بالرجوع إلى إتفاقية لسنة 1960 المعدلة نجدها عرفت الضرر النووي بأنه خسائر في الأرواح أو الإصابات الشخصية، أو هلاك الممتلكات أو تلفها، وبالتالي من خلال إستقراء هذه الفقرات يتضح لنا أن الضرر الذي ينجم عن حادث نووي معين لا بد أن يسبب أحد هذه الأضرار حتى يدخل ضمن نطاق الإتفاقية، وبالتالي يصبح قابل للتعويض عنه بموجب نصوصها، وحتى تضمن الإتفاقية حماية أكثر للمتضررين من حوادث المنشآت النووية وسعت في قائمة الأضرار.

لم تقتصر الأضرار النووية على الأضرار الجسمانية أو الأضرار التي تصيب الممتلكات فقط وإنما تشمل حتى الخسائر الإقتصادية التي يسببها الحادث النووي، وتكاليف

¹ - المادة 02، من إتفاقية مسؤولية الأطراف الثالثة في ميدان الطاقة النووية، 1960، [Nuclear Energy Agency](#) - [Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy: Consolidated Text and Exposé des Motifs \[English and French\]](#)

² - ميلود زين العابدين قنصو، حماية البيئة من مخاطر الطاقة النووية في القانون الدولي، أطروحة دكتوراه، تخصص الحقوق، فرع قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجليلي اليابس، سيدي بلعباس، 2020/2019، ص 144.

تدابير إعادة البيئة¹ إلى وضعها السابق ما لم يكن هذا الضرر ضئيلاً، وإن إتخذت بعده تدابير فعلاً أو يتعين إتخاذها، من بين هذه الأضرار أيضاً فقدان الدخل الذي يترتب عن استخدام البيئة البحرية وهو ما يعرف بفوات الكسب، وأيضاً تعتبر التكاليف التي يتم دفعها للقيام بتدابير وقائية من الأضرار التي تقبل التعويض عنها بموجب نصوص الاتفاقية².

ج: العلاقة السببية بين حادث وضرر التلوث النووي:

وهي الركن الثالث والأخير الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية لمشغل المنشأة النووية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية بسبب حادث تلوث نووي، وبالتالي إذا توفرت في حادث التلوث وضرر التلوث العناصر التي تتطلبها الاتفاقية وإذا كان الضرر قد حدث بسبب الحادث ففي هذه الحالة تقوم المسؤولية المدنية لمسبب الضرر ويكون ملزماً بدفع التعويض وفقاً لما تحدده الاتفاقية أو القوانين الوطنية للدول الأطراف في الاتفاقية.

ثانياً: إتفاقية بروكسل بشأن مسؤولية مشغلي السفن النووية لسنة 1962:

أُبرمت هذه الإتفاقية بسبب الأضرار التي تتعرض لها الدول عند دخول السفن النووية إلى مياهها الإقليمية، وهذه الأضرار هي ما دفعت بالوكالة الدولية للطاقة إلى السعي نحو تنظيم أحكام المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها هذه السفن، وتوجت هذه الجهود بوضع مسودة الإتفاقية أثناء عقد المؤتمر 19 للجمعية البحرية الدولية في مدينة ريجيكا بكمرواتيا سنة 1959، وتمت دراسة هذه المسودة من طرف مختصين تحت إشراف الوكالة الدولية للطاقة الذرية سنة 1960، وهي إتفاقية تعتبر نتيجة لعمل مشترك بين الجمعية البحرية الدولية والوكالة الدولية للطاقة الذرية³.

¹ - هذه التكاليف عرفتتها الإتفاقية في المادة 01 الفقرة 01 الفقرة الفرعية 08 بأنها أي تدابير معقولة وافقت عليها السلطات المختصة في الدولة التي تتخذ فيها التدابير، ويكون الهدف منها هو إعادة إصلاح مكونات البيئة المتضررة أو المدمرة، أو على الأقل إدخال ما يعادل هذه المكونات حيثما كان ذلك معقولاً في البيئة.

² - المادة 01 الفقرة 01 الفقرة الفرعية 07، من إتفاقية مسؤولية الأطراف الثالثة في ميدان الطاقة النووية 1960، [Nuclear Energy Agency \(NEA\) - Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy: Consolidated Text and Exposé des Motifs \[English and French\]](#).

³ - رضاء رجب عبد اللطيف محمود، مرجع سابق، ص 323.

صادقت على هذه الإتفاقية 38 دولة بإستثناء الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا رغم إمتلاكهما سفن ذات محرك ذري، وهذا بسبب نطاق تطبيق هذه المعاهدة إذ تنطبق على جميع السفن دون إستثناء ورفض الولايات المتحدة الأمريكية المصادقة على هذه الإتفاقية راجع إلى أسباب دستورية وإدارية، أما روسيا بسبب هدف هذه الإتفاقية والمتمثل أساسا في تشجيع إنتشار الطاقة النووية¹.

نصت إتفاقية بروكسل لسنة 1962 في مادتها 02 الفقرة 01 على المسؤولية المطلقة (الموضوعية) لمشغل السفينة النووية إذا أثبت أن الضرر ناجم عن حادث نووي ينطوي على وقود نووي أو منتجات مشعة أو نفايات منتجة في تلك السفينة، والمشغل وفق هذه الإتفاقية هو الشخص الذي يمنح له إذن من الدولة بتشغيل سفينة نووية أو الدولة المتعاقدة التي تستغل سفينة نووية²، وتكمن الأهمية في حصر المسؤولية المدنية في مشغل المنشأة النووية في تسهيل التعرف على المدعى عليه من طرف الشخص الذي تضرر من الحادث النووي لأن أي تعقيد في نظام المسؤولية المدنية المترتبة عن الضرر النووي سينتج عنه بالضرورة عدم حصول المضرور على تعويض عن الضرر الذي أصابه بسبب الحادث النووي³.

حتى تقوم المسؤولية المدنية للمشغل وفق هذه الإتفاقية لا بد من توفر العناصر التي حددتها المادة وهي نفس العناصر التي تم التطرق إليها في الإتفاقيات السابقة، بالنسبة لحادث التلوث فقد عرفته الإتفاقية بأنه حدث أو سلسلة من الحوادث لها نفس المنشأ والذي يسبب ضرر نووي، وهذا وفقا لما ورد في المادة 01 الفقرة 08 من الإتفاقية، والملاحظ أن هذا التعريف مطابقا لما نصت عليه الإتفاقيات التي سبق الحديث عنها.

¹ - مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، مرجع سابق، ص 63.

² - Article 2/ 1 : « The operator of a nuclear ship shall be absolutely liable for any nuclear damage upon proof that such damage has been caused by a nuclear incident involving the nuclear fuel of, or radioactive products or waste produced in, such ship », Article 01/04 « “Operator” means the person authorized by the licensing State to operate a nuclear ship, or where a Contracting State operates a nuclear ship, that State », Brussels Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships 1963, <https://www.dipublico.org/100805/brussels-convention-on-the-liability-of-operators-of-nuclear-ships/> تاريخ النشر 2010/11/09، تاريخ الإطلاع: 2023/09/19، ساعة الإطلاع: 17:20.

³ - يوسف معلم، مرجع سابق، ص 230.

وحتى يكون هذا الحادث قابلاً للتعويض عنه لا بد أن يتعلق بمواد نووية والمتمثلة في الوقود النووي ويعرف بأنه أي مادة قادرة على إنتاج الطاقة عن طريق عملية إنشطار نووي قائمة ذاتها، ويتم إستعمالها في سفينة نووية.

النوع الثاني من المواد النووية التي تدخل ضمن عناصر الحادث النووي هي النفايات النووية وهي أي مادة بما في ذلك الوقود النووي، وتكون مشعة عن طريق ما يسمى بالتشعيع النيوتروني العارض لإستخدام الوقود النووي في سفينة نووية¹.

وكشرط لقيام المسؤولية المدنية أضافت هذه المادة مواد منتجة في سفينة نووية وتعني أن أي سفينة مجهزة بمحطة للطاقة النووية وهذا وفقاً لما نصت عليه المادة 01 الفقرة 01 من الإتفاقية، وبالتالي فإن نطاق تطبيق الإتفاقية يمتد إلى كل سفينة بغض النظر عن الغرض المخصص لها (السفن التجارية والحربية)، وهذا ما جعل الإتفاقية تحظى بإستحسان الفقهاء لأن بقية الإتفاقيات المنظمة لمجال المسؤولية المدنية عن التلوث البحري النووي نصت على إستبعاد السفن الحربية أو الحكومية من نطاق تطبيقها، وهذا ما كان سبباً في إعتراض بعض الدول على نصوص الإتفاقية وعدم الإنضمام لها²، وحادث التلوث لا بد أن يصدر عن سفينة نووية والتي عرفت بالإتفاقية بأنها أي سفينة مزودة بقوة نووية³.

العنصر الثاني الواجب توفره في المسؤولية المدنية هو ضرر التلوث والذي يعرف وفقاً لهذه الإتفاقية بأنه: الخسائر في الأرواح أو الإصابات الشخصية والخسائر أو الأضرار التي تلحق بالمتلكات الناشئة عن الخواص المشعة أو المترتبة عنها أو التي تنجم عن مزيج من الخواص الخطرة للوقود النووي أو للمنتجات أو النفايات المشعة، ولا تدرج أي خسارة أو تلف أو نفقات أخرى ناشئة على ذلك، إلا إذا كان القانون الوطني المطبق ينص على ذلك وهذا طبقاً للمادة 01 الفقرة 07 من الإتفاقية.

¹ - الفقرتين الفرعيتين 05 و 05 من الفقرة أ/ المادة 01، من إتفاقية بروكسل بشأن مسؤولية مشغلي السفن النووية، 1962، <https://www.dipublico.org/100805/brussels-convention-on-the-liability-of-operators-of-nuclear-ships/>.

² - رضاء رجب عبد اللطيف محمود، مرجع سابق، ص 323، 324.

³ - Article 1/1 : « Nuclear ship » means any ship equipped with a nuclear power plant », Brussels Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships <https://www.dipublico.org/100805/brussels-convention-on-the-liability-of-operators-of-nuclear-ships/>.

وفقاً لهذه المادة فإن الضرر النووي يتحقق إذا كان الحادث النووي سبباً في حدوث أضرار جسمية أو أضرار تصيب الممتلكات أما النفقات التي تنشأ عن الحادث النووي لا تعتبر من قبيل الأضرار النووية ما لم ينص القانون على خلاف ذلك.

العنصر الثالث هو العلاقة السببية التي لا بد أن تتوفر وترتبط بيع عنصري حادث التلوث وضرر التلوث وهذا كما سبق بيانه في العناصر السابقة.

ثالثاً: إتفاقية فيينا حول المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة 1963 المعدلة ببروتوكول 1997:

عقدت الإتفاقية تحت إشراف الوكالة الدولية للطاقة في فيينا سنة 1963 ودخلت حيز النفاذ سنة 1977، وبلغ عدد الدول الأعضاء في الإتفاقية 88 دولة، أبرمت هذه الإتفاقية بهدف وضع نظام قانوني يحكم المسؤولية عن أضرار التلوث البحري التي تسببها الحوادث النووية¹، ونصت الإتفاقية على نفس المبادئ الواردة في إتفاقية باريس لسنة 1960 لكن الإختلاف بين كلا الإتفاقيتين ينحصر في نطاق التطبيق فبينما تنطبق إتفاقية باريس على دول أوروبا (بمعنى أن طابعها إقليمي)، فإن إتفاقية فيينا تتميز بطابعها العالمي وهي مفتوحة للتوقيع عليها من طرف كل دولة عضو في منظمة الأمم المتحدة².

نصت الإتفاقية في ديباجتها على أن الهدف من إبرامها يكمن في توفير الحماية من الأضرار التي تحدث بسبب الإستخدامات السلمية للطاقة النووية، كما أن إبرام هذه الإتفاقية من شأنه أن يساهم في تنمية العلاقات بين الدول بغض النظر عن إختلاف نظمها الدستورية وكذا الإجتماعية³.

¹ - محمود خليل جعفر، نور خالد إبراهيم، الحماية الدولية لمنطقة أعالي البحار من التلوث النووي، مجلة العلوم القانونية، جامعة بغداد، كلية القانون، المجلد 36، العدد الخاص (الجزء 1)، 2021، ص 253، 254.

² - وائل أبو طه، الضرر النووي (المفهوم وشروط التحقق)، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية، المجلد 13، العدد 02، 2016، ص 98، 99.

³ - إتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة 1963، Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage، الموقع الإلكتروني: Derecho Internacional Público - dipublico.org، تاريخ النشر 2010/11/06، تاريخ الإطلاع: 2023/09/19.

تقوم المسؤولية المدنية لمشغل المنشأة النووية عن الأضرار النووية إذا كان الضرر قد وقع بسبب حادث نووي في منشأته النووية، أو التي تنطوي على مواد نووية قادمة من منشأته النووية، في الحالة التي تحدث فيها هذه الأضرار قبل أن يتحمل مشغل منشأة نووية أخرى المسؤولية عن الحوادث النووية المتعلقة بالمواد النووية وفقاً للشروط التي ينص عليها العقد كتابة، وفي حالة عدم توفر هذه الشروط، تقوم مسؤولية مشغل المنشأة النووية الأخرى.

وإذا كانت المواد النووية معدة للاستعمال في مفاعل نووي كمصدر للطاقة لوسيلة نقل تقوم المسؤولية قبل أن يتولى الشخص المخول له تشغيل هذا المفاعل مسؤولية المواد النووية، لكن في الحالة التي يتم فيها إرسال المواد النووية إلى شخص متواجد داخل إقليم دولة غير طرف في الإتفاقية قبل تفرغها من وسيلة النقل التي وصلت بها المواد النووية إلى تلك الدولة.

تقوم المسؤولية المدنية أيضاً لمشغل المنشأة النووية إذا وقع الحادث بسبب مواد نووية أرسلت إلى منشأته بشرط أن يكون الحادث وقع:

- بعدما تنتقل المسؤولية إليه وفقاً لأحكام صريحة واردة في عقد كتابي من مشغل منشأة نووية أخرى.
- وفي غياب هذه الشروط تقوم مسؤولية المشغل بعدما يتحمل مسؤولية المواد النووية.
- إذا تكفل المشغل مسؤولية المواد النووية الواردة من شخص يستخدم في وسيلة نقل كمصدر للطاقة سواء لدفعها أو إستخدامها في غرض آخر.
- إذا أرسل المشغل المواد النووية إلى شخص آخر موجود في إقليم دولة أخرى غير طرف في الإتفاقية فقط بعد تحميلها على متن وسيلة النقل التي ستنتقل بها من إقليم تلك الدولة¹.

في حالة وقوع حادث تلوث نووي عند تعدد المشغلين للمنشأة النووية، وإذا لم تحدد مسؤولية كل مشغل على حدا يكون جميع المشغلون مسؤولون مسؤولية مشتركة وتضامنية

¹ - المادة 02 الفقرة 01 من إتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، لسنة 1963 المعدلة ببروتوكول 1997.

عن الأضرار الناجمة عن حادث التلوث النووي، وهذه المسألة ورد النص عليها في إتفاقية فيينا لسنة 1963 في المادة 02 الفقرة 03/أ، وأيضاً في كل من إتفاقية باريس لسنة 1960 في المادة 05/د منها¹.

أما بالنسبة لإتفاقية فيينا لسنة 1963 فقد أجازت لدولة المنشأة النووية أن تتص في قوانينها على أنه يمكن للشخص الذي ينقل المواد النووية أو الشخص الذي يتعامل مع النفايات المشعة بناء على طلبه (بناء على طلب مقدم من طرف الناقل أو من يتعامل في مجال النقل النووي)، وبموافقة المشغل المعني أن يصبح مشغل مكان ذلك المشغل وفي هذه الحالة يكون مقدم الطلب مشغلاً لهذه المنشأة النووية.

تقوم المسؤولية المدنية للمشغل وفق نصوص هذه الإتفاقية بتوفر نفس العناصر المنصوص عليها في الإتفاقيات التي سبق الحديث عنها بالنسبة لحادث التلوث فقد عرفه البروتوكول الذي عدل الإتفاقية بنفس التعريف الوارد في إتفاقية بروكسل لسنة 1963 لكنها أضافت عبارة "ولكن فيما يتعلق بالتدابير الوقائية ويخلق تهديد خطير ووشيك بالتسبب في هذا الضرر"².

حتى يمكن التعويض عن الأضرار التي يربتها هذا الحادث وفقاً لإتفاقية فيينا لسنة 1963 والبروتوكول المعدل لها لا بد أن يصدر الحادث عن منشأة نووية ويقصد بها في مفهوم هذه الإتفاقية بأنها أي مفاعل نووي غير المفاعل الذي تكون فيه وسيلة نقل بحري أو جوي مجهزة للإستخدام كمصدر للطاقة سواء لدفعها أو لتحقيق هدف آخر، أو هي أي مصنع لإنتاج الوقود النووي من خلال إستخدام الوقود النووي، أو أي مصنع آخر معد لتجهيز المواد النووية، وأيضاً أي مصنع لإعادة تجهيز الوقود النووي المشع، وتشمل المنشآت النووية أيضاً المرافق التي تخزن فيها المواد النووية، غير التخزين العرضي لنقل

¹ - نورة سحري، التلوث النووي في ضوء القانون الدولي، مذكرة ماجستير، تخصص فضاءات وموارد، كلية الحقوق، جامعة منتوري قسنطينة، 2013/2012، ص 171.

² - المادة 03 الفقرة 01، من البروتوكول المعدل لإتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، لسنة 1992، [Protocol to Amend the 1963 Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage](https://www.derechointernacionalpublico.org/Protocol%20to%20Amend%20the%201963%20Vienna%20Convention%20on%20Civil%20Liability%20for%20Nuclear%20Damage) - [Derecho Internacional Público - dipublico.org](https://www.derechointernacionalpublico.org)، تاريخ النشر: 2010/11/06، تاريخ الإطلاع: 2023/09/19، ساعة الإطلاع: 20:15.

المواد النووية لمشغل واحد وتكون موجودة في نفس الموقع، تعتبر بمثابة منشأة نووية واحدة، وهذا وفقا لما في المادة 01 الفقرة 01/09 من الإتفاقية وبإستقراء نصوص البروتوكول المعدل لها نجده وسع في المنشآت النووية التي تقوم على أساسها مسؤولية المشغل وهي المنشآت الأخرى التي يوجد فيها وقود نووي أو منتجات أو نفايات مشعة على النحو الذي يحدد من طرف مجلس المحافظين التابع للوكالة الدولية للطاقة الذرية.

إن الهدف من التوسيع في هذه المنشآت النووية والتي تعتبر أحد عناصر الحادث النووي هو: توفير حماية أكثر للمتضررين من الحوادث النووية التي ترتب أضرار تصيب البيئة البحرية.

بإستقراء نصوص الإتفاقية والبروتوكول المعدل لها نجدها إعتبرت المواد النووية عنصر ثاني مكون للحادث، وتتمثل في الوقود النووي¹ والمنتجات أو النفايات المشعة².

بالنسبة للضرر النووي كأحد عناصر المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمواد النووية نجد أن بروتوكول 1997 عرف الضرر بأنه الخسائر في الأرواح أو الإصابات الشخصية، هلاك الممتلكات أو تلفها، الخسائر الإقتصادية الناجمة عن الضرر أو التلف الذي تمت الإشارة إليه في الفقرتين الفرعيتين 01 و02، يشمل أيضا تكاليف تدابير إعادة البيئة المتضررة إلى وضعها السابق، ما لم يكن هذا الضرر ضئيل إذا تم القيام بهذه التدابير فعليا أو لا بد من القيام بها، فقدان الدخل الناجم عن مصلحة إقتصادية بسبب إستخدام البيئة أو التمتع بها نتيجة الأضرار الكبيرة التي أصابت البيئة، وأيضا يعتبر من قبيل الضرر النووي تكاليف التدابير الوقائية أو ما ينجم عن إتخاذ هذه التدابير من أضرار إذا سمح بذلك القانون العام المتعلق بالمسؤولية المدنية للمحكمة المختصة³.

¹ - حيث عُرف بنفس التعريف الوارد في إتفاقية بروكسل لسنة 1962.

² - وهي أي مادة مشعة تنتج في إنتاج الوقود النووي أو إستعماله، أو أي مادة مشعة ناجمة عن التعرض للإشعاع، ولكنها لا تشمل النظائر المشعة التي وصلت إلى المرحلة النهائية من التصنيع بحيث يكون قابلة للإستخدام لأي غرض علمي أو طبي أو زراعي أو تجاري، أو صناعي في المادة 01 الفقرة 01/07.

³ - المادة 02 الفقرة 02، البروتوكول المعدل لإتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، لسنة

تضمن البروتوكول المعدل للإتفاقية تعريف موسع للأضرار التي تنجم عن الحادث النووي وهذا ما يترتب عليه زيادة حالات المسؤولية المدنية التي تنجم عن تلوث البيئة البحرية بالمواد النووية، كما أضاف البروتوكول نوع آخر من الأضرار التي تقبل التعويض عنها بموجب هذه الإتفاقية وهي الأضرار الاقتصادية¹.

وعنصر العلاقة السببية الذي يشترط توفره بحيث يربط الحادث والضرر، وفي حالة تداخل عدة أسباب في حدوث الضرر النووي، نجد أن إتفاقية فيينا تسند جميع الأضرار إلى الحادث النووي إذا تعذر الفصل بين الأضرار الناجمة عن الحادث النووي والأضرار الأخرى وهو ما نصت عليه المادة 04 الفقرة 04 من إتفاقية فيينا لسنة 1963، وأيضا إتفاقية باريس لسنة 1960 في المادة 03 الفقرة 03².

رابعا: إتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية:

جاء في ديباجة هذه الإتفاقية أن الغاية من إبرامها تكمن في إنشاء نظام عالمي للمسؤولية المدنية المترتبة عن الأضرار النووية بهدف تعزيز التدابير والمبادئ المنصوص عليها في كل من إتفاقية فيينا لسنة 1963 وإتفاقية باريس لسنة 1960، وأيضا بهدف زيادة مبلغ التعويض الذي سيتم دفعه للمتضررين من حادث التلوث النووي³.

نصت المادة 02 من الإتفاقية على نطاق تطبيقها حيث تنطبق على الأضرار النووية التي تصدر من المنشأة النووية الواقعة في إقليم دولة طرف في الإتفاقية، والتي يكون المشغل مسؤولا عنها، وفقا لما تقتضيه إتفاقية باريس أو فيينا، أو القانون الوطني.

عرفت هذه الإتفاقية أيضا العناصر التي تقوم على أساسها المسؤولية المدنية، حيث تضمنت الفقرة الفرعية (هـ) من المادة الأولى تعريف للحادثة النووية وعرفته بنفس التعريف

¹- رضاء رجب عبد اللطيف محمود، مرجع سابق، ص 319.

²- عادل حمود، مسؤولية الدولة عن التلوث النووي، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون العام، جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق، 2021، ص 177.

³- إتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية، لسنة 1997، أنظر الموقع الإلكتروني https://www.iaea.org/sites/default/files/infocirc567_ar.pdf تاريخ الإطلاع: 2024/12/11، ساعة الإطلاع: 13:14.

الوارد في بروتوكول 1992 المعدل لإتفاقية فيينا، وحددت الإتفاقية أيضا الحالات التي تعتبر ضرر نووي ناجم عن حادث نووي يكون قابلا للتعويض عنه بموجب نصوص الإتفاقية بقولها أن الضرر النووي يتمثل في حالات الوفاة أو الإصابة الشخصية التي تصيب المتضررين من الحادث النووي، فقدان الممتلكات أو تلفها، الخسائر الإقتصادية، التكاليف التي يتم دفعها بهدف إستعادة الأوضاع في البيئة بمعنى إعادتها إلى الوضع الذي كانت عليه قبل وقوع حادث التلوث الذي سبب ضرر التلوث النووي، وأيضا فقدان الدخل الذي كان يحصل عليه الأشخاص بسبب إستعمال البيئة أو التمتع بها كالفنادق والمطاعم القريبة من منطقة حادث التلوث النووي، فبسبب خطورة التلوث النووي يتعذر على أصحابها إستغلالها وبالتالي عدم حصولهم على نفع أو دخل منها، يعتبر أيضا من قبيل الأضرار النووية تكاليف التدابير الوقائية وما ينجم عن هذه التكاليف من خسائر، وأخيرا الخسائر الإقتصادية¹.

من خلال إستقراء نصوص الإتفاقيات التي نظمت المسؤولية المدنية الناجمة عن التلوث النووي للبيئة البحرية نجدها فرضت على عاتق المشغل المسؤولية المطلقة (الموضوعية)، بحيث تقوم ولو لم يصدر من المشغل أي خطأ، وهذه المسؤولية تمنح للمتضرر فرصة أكبر للحصول على تعويض مناسب عما أصابه من ضرر نووي بسبب الحادث الصادر من منشأة نووية كما هي محددة في نصوص الإتفاقيات محل الدراسة والذي يتعلق بمواد نووية.

الفرع الثاني: المسؤولية المدنية الناجمة عن التلوث البحري النووي وفقا للمشرع الجزائري:

إن خطورة التلوث النووي وما يترتب من آثار سلبية على البيئة البحرية وعلى البيئة بصفة عامة وأيضا على صحة الإنسان وبقية الكائنات الحية دفعت بالجزائر على غرار بقية الدول إلى الإهتمام بتنظيم المسائل المرتبطة بالمجال النووي، وحتى يضمن المشرع الجزائري توفير حماية من هذا النوع من التلوث نجده نص على قيام المسؤولية المدنية في حال تضرر البيئة البحرية من هذا التلوث.

¹ - المادة 01 الفقرة (واو)، من إتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية، لسنة 1997.

وللتعرف على موقف المشرع الجزائري إتجاه المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري النووي سيتم الحديث عن إهتمام المشرع الجزائري بتنظيم المجال النووي في (الفرع الأول)، ثم المسؤولية المدنية عن ضرر التلوث البحري النووي وفقا للمشرع الجزائري في (الفرع الثاني).

أولا: إهتمام المشرع الجزائري بتنظيم المجال النووي:

إهتم المشرع الجزائري بمسألة الأمان النووي¹ بسبب الخطورة التي تنطوي عليها المواد النووية والنشاطات النووية سواء على البيئة أو على حياة الأشخاص وسلامتهم، والذي يهدف إلى حماية الأفراد والمجتمع وكذا حماية البيئة من الأخطار التي قد تسببها المواد الإشعاعية وهذا ما يتحقق من خلال وضع أحكام تحقق هذا الغرض².

تعتبر محافظة الطاقة الذرية من أهم الأجهزة التي تضع السياسة المتعلقة بالطاقة النووية وهي عبارة عن مؤسسة عمومية وطنية ذات طابع خاص تتمتع بالشخصية المعنوية والإستقلال المالي³، وحتى توفر الجزائر حماية أكثر في المجال النووي صادقت على إتفاق مبرم بينها وبين الوكالة الدولية للطاقة الذرية⁴، ومن بين مهام محافظة الطاقة الذرية ترقية

¹-الأمان النووي هو مجموعة التدابير التقنية والإجراءات التنظيمية المتعلقة بالمسائل المرتبطة بتصميم وتشيد وتشغيل وإيقاف المنشآت وحتى إخراجها من الخدمة، وكذا تفكيكها والتي يتم القيام بها بهدف منع وقوع الحوادث أو الحد من آثارها، وهذا وفقا لما ورد في المادة 04 من القانون رقم 05-19، المؤرخ في 14 ذي القعدة عام 1440 الموافق 17 يوليو سنة 2019، يتعلق بالأنشطة النووية، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 47، الصادرة بتاريخ 25 يوليو سنة 2019 م.

²- المادة 16 من القانون رقم 05-19، المتعلق بالأنشطة النووية.

³- مرسوم رئاسي، رقم 96-436، المؤرخ في 20 رجب عام 1417 الموافق 01 ديسمبر سنة 1996، المتضمن إنشاء محافظة الطاقة الذرية وتنظيمها وسيرها، المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 75، الصادرة بتاريخ 23 رجب 1417 هـ.

⁴-المرسوم الرئاسي، رقم 96-435، المؤرخ في 20 رجب عام 1417 الموافق 01 ديسمبر سنة 1996، يتضمن المصادقة على الإتفاق المبرم بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية والوكالة الدولية للطاقة الذرية لتطبيق الضمانات في إطار معاهدة عدم إنتشار الأسلحة النووية، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 75، الصادر بتاريخ 23 رجب 1417 هـ.

إستخدام الطاقة الذرية وتطبيقاتها في عدة مجالات من بينها مجال البيئة وهذا وفقا لما نصت عليه المادة 04 من المرسوم الرئاسي رقم 23-398¹.

ثانيا: المسؤولية المدنية المترتبة عن ضرر التلوث البحري النووي وفقا للمشرع الجزائري:

بالنسبة للمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن الحوادث النووية لدى المشرع الجزائري فإننا نجده نص عليها في القانون رقم 19-05 السابق الإشارة إليه حيث نصت المادة 116 منه على أن المسؤولية المدنية للمشغل تقوم في حالة ثبوت أن الضرر حصل بسبب حادث نووي من منشأته النووية.

عرف المشرع الجزائري في المادة 04 الفقرة 01 من القانون رقم 19-05 الحادث النووي بأنه حدث مفاجئ بحيث يقع بشكل غير متحكم فيه، ويحدث أثناء إستغلال منشأة نووية وهذا الحادث من شأنه أن يرتب أضرار تصيب الأشخاص أو البيئة أو كلاهما معا والذي يقع داخل أو خارج مكان أو محيط تشغيل المنشأة النووية.

وفقا هذه المادة يمكن القول أن مسؤولية المشغل تقوم إذا سبب الحادث ضرر أو حتى يحتمل أن يسبب ضرر يصيب الأشخاص أو البيئة سواء كانت مائية، برية أو جوية.

من خلال إستقراء تعريف المنشأة النووية الوارد في هذا القانون نجد أن المشرع الجزائري وسع في المنشآت التي تدخل في نطاق هذا القانون، وهذا بهدف توسيع مجال الحماية من الأضرار التي قد تترتب عن الحوادث النووية إذ إستهل المادة بعبارة أي منشأة ثم بدأ بتعداد هذه المنشآت على سبيل المثال لا الحصر حيث ورد في محتوى هذه المادة ما يلي أي منشأة تستخدم للقيام بعمليات مختلفة من إنتاج، معالجة، مناولة، تخزين المواد النووية أو حتى التخلص منها لكن مع مراعاة التدابير المتعلقة بالأمن والأمان النوويين، وكمثال على هذه المنشآت: المنشآت الخاصة بمعالجة المواد الخام أو المخصصة لخزن

¹ - المرسوم الرئاسي، رقم 23-398، المؤرخ في 23 ربيع الثاني الموافق 07 نوفمبر 2023، يعدل المرسوم الرئاسي رقم 96-436، المؤرخ في 20 رجب عام 1417 الموافق 01 ديسمبر سنة 1996، المتضمن إنشاء محافظة الطاقة الذرية وتنظيمها وسيرها، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 72، الصادرة بتاريخ 14 نوفمبر 2023 م.

المواد النووية أو الإشعاعية أو معالجتها أو إنتاجها أو إستخدامها، وغيرها من المنشآت كما هو محدد في المادة 04 الفقرة 20 من القانون رقم 05-19.

عرف المشرع الجزائري في هذا القانون أيضا المواد النووية وعلى النقيض من الإتفاقيات الدولية التي تشابهت في تعريفها للمواد النووية وحصرتها في الوقود النووي والنفايات أو المنتجات النووية حتى وإن توسعت هذه الإتفاقيات في أنواع هذه المواد إلا أنها تدرجها في نفس الفقرة، نجد أن المشرع الجزائري فصل في هذه المواد¹.

جاء في تعريف الحادث النووي وفقا للقانون المتعلق بالأنشطة النووية أنه يربط ضرر يصيب الأشخاص أو البيئة...، ونجد هذا القانون نفسه يعرف الخطر الإشعاعي في المادة 04/ الفقرة 30 من القانون رقم 05-19 المتعلق بالأنشطة النووية بأنه:

- الآثار الصحية الضارة المترتبة عن التعرض للإشعاعات وحتى مجرد إحتمال هذه الآثار يعتبر خطر إشعاعي.

- الخطر الإشعاعي المتعلق بالأمان ويشمل حتى المخاطر التي تصيب الأنظمة الإيكولوجية البيئية والذي قد يكون نتيجة مباشرة للتعرض للإشعاعات أو بسبب وجود مشعة، أو الخطر الذي يكون نتيجة لفقدان السيطرة على مفاعل نووي أو تفاعل متسلسل أو مصدر مشع أو أي مصدر آخر للإشعاع.

من خلال هذا التعريف نجد أن المشرع الجزائري وسع في مفهوم الخطر الإشعاعي خاصة في الجزئية الأولى من التعريف والتي إعتبر فيها حتى مجرد إحتمال حدوث آثار صحية ضارة ناجمة عن الإشعاعات خطر نووي، ولعل هذا التوسع في نطاقها يرجع إلى خطورة المواد النووية من جهة ومن جهة أخرى خطورة الأضرار التي قد يسببها هذا النوع من التلوث.

¹- تتمثل هذه المواد في المواد الإنشطارية الخاصة، المواد الخام، وأخيرا المواد المشعة، أنظر المادة 4، الفقرة 23، من القانون رقم 05-19، المتعلق بالأنشطة النووية .

المبحث الثالث: الآثار المترتبة على المسؤولية المدنية الناجمة عن الإضرار بالبيئة البحرية:

إذا توفرت أركان المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة البحرية سواء كان مصدر هذا الضرر هو المحروقات أو المواد النووية أو غيرها من مصادر التلوث الأخرى فإن هذه المسؤولية تقوم ويترتب عليها آثار، وتتمثل هذه الآثار في التعويض والذي يعتبر الهدف الذي قامت من أجله هذه المسؤولية، إذ يتم من خلاله تقديم التعويض المناسب للمتضرر لإصلاح وجبر الأضرار التي سببها له التلوث البحري.

الأصل أن يتم تقديم التعويض من طرف الشخص الذي سبب الضرر والذي تقوم مسؤوليته المدنية ولو لم يصدر منه خطأ، لأن المسؤولية في هذا النوع من الأضرار تكون مسؤولية مطلقة، لكن قد يعجز عن دفع مبلغ التعويض وهذا ما يؤدي إلى ضياع حق المضرور في الحصول على تعويض وبالتالي لا تتحقق الغاية المرجوة من نظام المسؤولية وهذا ما كان سببا في النص على نظام التأمين والذي يدفع بموجبه مالك أو مشغل السفينة مبلغ التأمين كضمان إضافي للمتضرر.

وللتعرف أكثر على نظام التعويض والتأمين سيتم الحديث في هذا المبحث على التعويض على أضرار التلوث البحري (المطلب الأول)، والتأمين على المسؤولية المدنية في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التعويض على أضرار التلوث البحري:

حتى يتحقق الهدف من المسؤولية المدنية فإن الطرف المتسبب في حدوث الضرر يلتزم بتقديم التعويض للطرف الذي أصابه الضرر، والتعويض هو الأثر المترتب على المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، وسيتم الحديث في هذا المطلب على تعريف التعويض عن أضرار التلوث البحري في (الفرع الأول)، ثم صوره في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف التعويض عن أضرار التلوث البحري:

إن نظام التعويض هو جوهر المسؤولية المدنية لهذا سوف يتم التعرف في هذا الفرع على المقصود بالتعويض والتعرف على أنواعه.

يعرف التعويض بأنه الوسيلة المتبعة لإصلاح الضرر ولا يكون الهدف منه المحو التام والنهائي للضرر الذي وقع، ويكون التعويض إما بدفع مبلغ من النقود لإصلاح الضرر وهذا ما يعرف بالتعويض النقدي، وقد يكون عيني بمعنى العمل الذي يزيل من خلاله المسؤول عن الضرر ما أحدثه بفعله من ضرر للغير¹.

يعرف التعويض أيضا بأنه الجبر وهو الإجراء الذي بموجبه يتم تلافي تداعيات الضرر².

الفرع الثاني: صور التعويض عن أضرار التلوث البحري:

إن التعويض عن الضرر الناجم على الأضرار التي تصيب البيئة البحرية يتخذ صور تتمثل فيما يلي:

أولاً: التعويض العيني:

يعرف التعويض العيني بأنه التعويض الذي يكون الهدف منه هو الحكم بإعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر الناجم عن خطأ صادر من المسؤول³.

وفي مجال الضرر البيئي يعرف التعويض العيني بأنه إعادة المدعى عليه والمسؤول عن حدوث ضرر يصيب البيئة الحالة إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر⁴.

¹ - أمل نور الدين طاهر، خصوصية المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية للنفايات الخطرة، دراسة مقارنة، د ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2018، ص 152.

² - محمد محفوظ، دروس في المسؤولية المدنية، ط الأولى، مجمع الأطرش لنشر الكتاب المختص وتوزيعه، تونس، 2023، ص 74.

³ - عبد العزيز رضا ثاقان، مرجع سابق، ص 240.

⁴ - سارة بولقواس، مرجع سابق، ص 161.

قد يكون التعويض العيني بصورة كلية كأن يتم غلق المصنع الذي تنبعث منه الغازات السامة، أو جزئي وقد يكون من خلال تغيير الإستغلال كوقف المحل لفترة محددة من الزمن، وقد يتمثل إجراء الإصلاح في تعديل مصدر الضرر كتوجيه فوهة المصنع الذي تنبعث منه الغازات إلى إتجاه آخر، وفي مجال التعويض العيني عن الضرر الذي يصيب البيئة أو أحد مكوناتها فإن الأمر الجوهرى ليس فقط تقديم التعويض وإنما أيضا يكون الهدف منه هو منع تفاقم الضرر أو تكراره، وهذا ما يجعل التعويض العيني هو الخيار الأول في مجال الضرر البيئي¹.

يبقى للقاضي السلطة التقديرية في إختيار الوسيلة المناسبة لجبر الضرر البيئي عن طريق التعويض العيني، فقد يتم عن طريق إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل التلوث أو بوقف النشاطات والتصرفات التي تضر بالبيئة²، والسبب الذي يجعل التعويض العيني هو الطريقة الأفضل للتعويض هو أنه في كثير من الأحيان يؤدي إلى إصلاحات كاملة للضرر إذ يتوجب على المدين إعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل حدوث الضرر الذي يصيب البيئة أو أحد عناصرها³.

إن وقف النشاطات التي يكون فيها إضرار بالبيئة لا يدل على المحو النهائي والفعلية للضرر المترتب عن هذه النشاطات التي تضر بالبيئة، وإنما يعتبر وسيلة وقائية بمعنى أنه يمنع تفاقم أو حدوث أضرار أخرى في المستقبل، وقد تقضي المحكمة بمنح تعويض للمتضررين ووقف النشاط الذي يكون مصدر ضرر للبيئة أو قد يجتمع الطلبين معا⁴.

¹ - عبد العزيز رضا ثاقان، مرجع سابق، ص 241، 242.

² - يمينة عقبي، دور القاضي المدني في تقدير التعويض عن الأضرار البيئية، مقارنة بين المفهوم التقليدي والحديث للمسؤولية، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي أحمد بن يحيى الونشريس، تيسمسيلت، الجزائر، المجلد 04، العدد 02، 2019، ص 44.

³ - Baudelaire N gussan, La réparation du dommage à l'environnement du fait des déchets simples en Côte d'Ivoire, Thèse de doctorat, Droit et sciences politiques, économiques et de gestion, Université Côte d'Azur, 2019, page 261.

⁴ - نور الدين يوسف، جبر ضرر التلوث البيئي، دراسة تحليلية مقارنة في ظل أحكام القانون المدني والتشريعات البيئية، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2012/2011، ص 311.

وبالرجوع إلى المشرع الجزائري نجده نص في المادة 25 من القانون رقم 03-10 على إزالة الأخطار أو الأضرار المثبتة، وبموجب هذه المادة فإن الوالي يقوم بإعذار المستغل الذي ينجم عن إستغلاله لمنشأته أضرار تصيب الصحة العمومية والأنظمة البيئية والموارد الطبيعية وغيرها من المصالح المحددة في المادة 18 من نفس القانون، وبموجب هذا الإعذار يتم تحديد أجل يتخذ خلاله المستغل التدابير المناسبة لإزالة الأخطار والأضرار المثبتة، أضافت المادة في الفقرة 02 منها على أن المستغل إذا لم يمتثل لإتخاذ التدابير في الأجل المحدد فإنه يتم وقف سير المنشأة إلى غاية تنفيذ الشروط وإتخاذ التدابير اللازمة لإزالة الأضرار الناجمة عن عمل المنشأة¹.

نص المشرع الجزائري على أنه لا يسمح لأي شخص بإلحاق الضرر بسلامة وأمن الموانئ²، ومساحات الماء في أعماقها و نظافتها ومنشأتها، إذ يمنع المشرع طرح مياه قد تحتوي على المحروقات أو مواد خطيرة وكيميائية ونفايات سامة ومواد تضر بالصحة، أو أي مادة أخرى قد تضر بالمحيط البحري، بحيث ألزم المشرع الجزائري كل من يقوم برمي هذه المواد بتنظيف المساحات المائية التي تلوثت بسبب هذه المواد، كما يقوم بترميم وإعادة ترميم الأعماق الضرورية للرصيف المينائي إذا تقلصت بسبب هذه المواد على نفقته³.

¹ - المادتين 18 و 25 من القانون رقم، 03-10، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

² - تعرف الموانئ بأنها أداة لتلبية إحتياجات السفن للرسو بهدف تحميل وتفريغ شحناتها، أو بسبب الخدمات التي تقدم إلى السفينة أو للبضائع، والميناء بمعناه الجغرافي يقصد به المساحة المصممة لإستقبال السفن، والموانئ لها دورا محوريا لا غنى عنه في سلسلة نقل البضائع، أنظر :

Anne-Solène QUIEC, Entreprises privées et autorités portuaires : quelle gouvernance pour les places portuaires de la rangée nord-ouest européenne?, THESE Pour obtenir le diplôme de doctorat, Normandie Université, 2018, page 32.

وتعرف الموانئ وفقا لفقته القانون الدولي بأنها: المنفذ الذي تتخذ منه السفن مكانا للقيام بعملية شحن البضائع أو تفريغها، أو حمل الركاب على متنها أو إنزالهم منها، ووفقا لفقته فإن الموانئ الصغيرة الداخلية أي التي تقع على ضفاف الأنهار والتي تربط بينها ممرات بحرية صالحة للملاحة تعتبر أيضا من قبيل الموانئ البحرية، جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام الجزء الثاني، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2009، ص 190.

³ - المادتين 56 و 57 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، المؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق 06 يناير 2002، يحدد النظام العام للموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 01، الصادرة بتاريخ 06 يناير 2002م.

ثانياً: التعويض بمقابل (التعويض النقدي): هو التعويض الذي يتم من خلال دفع مبلغ مالي للمضرور ويقوم مقام القيمة التي حرم منها بسبب الضرر الذي أصابه، وتكون الغاية منه هي جبر ما لحق بالمضرور من خسائر جراء الفعل الضار¹.

وهو التعويض الذي يستخدم كطريقة بديلة عندما تكون الإستعادة غير ممكنة أو غيرها أو غير كافية وفي مجال الضرر البيئي فإن التعويض النقدي يشكل صعوبة تتمثل أساساً في تقدير الضرر البيئي وتحديد الأضرار التي قد تحدث لاحقاً، وبهذا يكون التعويض النقدي هو الوسيلة الإضافية التي يتم اللجوء إليها عندما يكون التعويض العيني غير كافٍ أو مستحيل باعتباره هو الأسلوب ذو الأولوية².

في مجال الأضرار البيئية تحكم المحكمة بالتعويض النقدي لسببين مادي أو إقتصادي يتمثل السبب المادي في أن إعادة الحال إلى ما كان عليه قد يستحيل في بعض حالات الأضرار البيئية، لأنه يوجد نوع من الأضرار البيئية يصعب محوها، حيث جاء في بعض القرارات الفرنسية أن أحد المستثمرين أثناء قيامه بقلع الحصى أتلف مكان لتكاثر أسماك الخفش وبالتالي هذا الضرر أصاب مصدر من المصادر الأولية للطبيعة وسبب ضرر لا مجال لمحوه أو إعادته للوضع الذي كان عليه قبل وقوع الضرر³، فالحكم بإعادة الحال إلى ما كان عليه لا يكون ممكناً في جميع الحالات، خاصة إذا تعذر على المدعى عليه القيام بإجراءات إرجاع الوضع إلى ما كان عليه، أو قد يكون هو الوحيد القادر على القيام بهذه الإجراءات ففي هذه الحالة يحكم القاضي بالتعويض النقدي⁴.

أما السبب الإقتصادي يتمثل أساساً في التكلفة الباهضة للتعويض العيني لهذا نجد أن القضاء في كثير من الدول لا يحكم بإغلاق المصانع وغيرها من المؤسسات التي تكون سبباً في حدوث التلوث إذا كانت ميزانية وتكاليف الإجراءات التي يتم القيام بها لمنع حدوث التلوث باهضة فإن القضاء يمتنع عن الحكم باتخاذ هذه الإجراءات، وبالتالي يختار القاضي

¹ - محفوظ محمد، مرجع سابق، ص 75.

² - Baudelaire N gussan, Ibid, page 248 et 261.

³ - عبد العزيز رضا ثاقان، مرجع سابق، ص 248.

⁴ - ليلي كراش، التعويض عن الضرر البيئي، مجلة ريماك الدولية للعلوم الإنسانية والإجتماعية، أكاديمية ريمار، تركيا، المجلد 03، العدد 08، 2021، ص 89.

التعويض النقدي من خلال تخصيص مبلغ من النقود يمنح للمضرور دفعة واحدة أو بأقساط أو إيراد مرتب لدى الحياة¹.

إن تقدير التعويض النقدي في المجال البيئي يعتبر من أهم المسائل التي يتوقف عليها فشل أو نجاح دعوى المسؤولية والتي تتأثر بهذا التقدير، وهذا ما دفع بالفقه إلى إيجاد طرق معينة يتم من خلالها تقدير الأضرار التي تصيب البيئة فقد يكون التقدير موحد للضرر البيئي ويكون من خلال إعادة تأهيل العناصر الطبيعية التي تلوثت، وتكاليف إحلال البيئة أو إعادة تأهيلها ويقصد بها القيمة النقدية اللازمة لإعادة البيئة إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر²، أو من خلال التقدير الجزافي للتعويض عن الأضرار البيئية ويتم عن طريق إعداد جداول قانونية تحدد حسابا القيمة النقدية لكل حيوان أو نبات يتم إتلافه، وتحدد هذه الجداول المعايير الحسابية المستخدمة في حساب قيمة العناصر البيئية وفقا لمعايير وضعت من طرف متخصصين في المجال البيئي وكمثال على هذه المعايير: حساب قيمة التعويض النقدي للتلوث البحري بالنفط من خلال حساب وزن الزيوت التي تسربت فيتم حساب المتر المكعب الذي تعرض لضرر التلوث بوحدة نقدية معينة ويحسب كل طن من المواد الملوثة ب 100 دولار³.

المطلب الثاني: التأمين عن المسؤولية:

إن كل من نظامي المسؤولية والتأمين يعتبران نظامين متنافسين، بل في الواقع يعتبر كل منهما تقنيات لتعويض الضرر وجبره ففي الوقت الذي تسعى فيه المسؤولية المدنية إلى تحميل الفرد وإستثناء أكثر من فرد عبء الضرر، فإن التأمين يهدف إلى توزيع هذا العبء على أوسع نطاق ممكن حتى يكون غير مرهق إلى الشخص الذي يتحمله، إذ يعد التأمين

¹ - عبد العزيز رضا ثاقان، مرجع سابق، ص 248.

² - محمد رحموني، آليات تعويض الأضرار البيئية في التشريع الجزائري، الطبعة الأولى، دار الأيام للنشر والتوزيع، عمان، 2019، ص 132، 133.

³ - عبد العزيز رضا ثاقان، مرجع سابق، ص 270.

من المسؤولية عبارة عن تقنية تكفل الحقوق الإجتماعية ففيه يتحمل المؤمن من التبعات المالية التي ترتبها مسؤولية المؤمن له الذي سبب ضرر للغير¹.

سيتم تقسيم هذا المطلب إلى تعريف التأمين في (الفرع الأول)، والتأمين على المسؤولية المدنية في مجال الإضرار بالبيئة البحرية في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف التأمين:

تعددت التعريفات التي وضعت لتعريف التأمين بين تعريفات فقهية وأخرى قانونية وتتمثل في:

أولاً: التعريفات الفقهية:

من بين التعريفات الفقهية للتأمين أنه آلية يكون بموجبها عبء الخسارة الناجمة عن وقوع خطر معين خفيف بسبب وجود عدد كبير من الأشخاص عوض أن يكون هذا العبء كبيراً بسبب قلة العدد، ويضيف هذا التعريف أيضاً أن التأمين هو وسيلة يتم بموجبها تخفيف ثقل العبء الذي يتحمله الشخص والذي ينجم عن حدوث خطر وبالتالي هو ليس وسيلة لتفادي حدوث المخاطر أو منع حدوثها.

بالنسبة للتعريف الذي أخذ به معظم الفقهاء والذي ساد في الفقه الفرنسي هو تعريف الفقيه هيمار حيث عرف التأمين إعتقاداً على جانبه القانوني والفني بأنه عقد يكون بموجبه للمؤمن له الحق في الحصول على تعهد مقابل مبلغ معين، وهذا التعهد ينصب على تقديم مبلغ معين للمؤمن له أو للغير في حالة تحقق خطر معين، ويدفع المؤمن هذا المبلغ إعتقاداً على قواعد الإحصاء والأمر الذي جعل الفقهاء يعتمدون على هذا التعريف هو إنطباقه على نوعي التأمين: التأمين على الأضرار وعلى الأشخاص².

¹ - فضيلة ميسوم، الطبيعة القانونية لتأمين المسؤولية المدنية (دراسة مقارنة)، مجلة دراسات وأبحاث، جامعة زيان عاشور،

الجلفة، المجلد 09، العدد 27، 2017، ص 81.

² - بوفلجة عبد الرحمان، مرجع سابق، ص 199 و 203.

ثانيا: التعريفات القانونية:

عرف المشرع الجزائري عقد التأمين بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن بأن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي إشتراط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيراد أو أي أداء مالي آخر في حالة تحقق الخطر المبين في العقد، وذلك مقابل أقساط أو أية دفعات مالية أخرى...¹، وهو نفس التعريف الذي وضعه المشرع المصري².

وبالتالي فإن المؤمن له يدفع مبلغ معين إلى المؤمن عند تحقق الخطر المتفق عليه والمبين في بنود العقد مسبقا فإن المؤمن يكون ملزما بالتكفل بهذا الخطر وتغطيته، وما يلاحظ على هذه التعريفات أنها ركزت في تعريفها لعقد التأمين على العلاقة القانونية أي الجانب القانوني حيث تضمنت أطراف العلاقة في العملية التأمينية وكذا إلزام كل طرف.

الفرع الثاني: التأمين على المسؤولية في مجال الإضرار بالبيئة البحرية:

إن آلية التأمين على المسؤولية المدنية تم إستحداثها على مستوى الفكر القانوني وهي تقوم على أساس التضامن، وبموجبها يتم توزيع نتائج الضرر على عدة أطراف بهدف تغطية المخاطر، فالتأمين كما أنه عقد من خلال وجود علاقة تعاقدية بين أطرافه أيضا عبارة عن عملية فنية تستند إلى وجود تعاون بين عدة أشخاص³.

إن النصوص المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن التلوث البحري نصت على إلزامية التأمين ضد التلوث من أجل توفير حماية فعالة لضحايا النشاط البحري الملوث، وبالتالي يقع على عاتق كل شخص مسؤول عن الأضرار الناجمة عن أي نشاط يكون سببا في حدوث تلوث بحري بالقيام بإكتتاب لدى شركات التأمين بهدف تغطية مسؤوليتهم وبموجب

¹ - المادة 02، من القانون رقم 06-04 المؤرخ في 21 محرم عام 1427 الموافق 20 فبراير سنة 2006، يعدل ويتمم الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق 25 يناير سنة 1995، المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 15، الصادرة بتاريخ 12 مارس 2006 م.

² - وهذا وفقا للتعريف الوارد في المادة 01/ الفقرة 02 من القانون رقم 155 لسنة 2024، الصادر في 04 محرم 1446، الموافق 10 يوليو 2024، المتضمن إصدار قانون التأمين الموحد، الجريدة الرسمية، العدد 27 مكرر (ج)، الصادرة بتاريخ 10 يوليو 2024.

³ - فرحات كمال تيغلت، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، مرجع سابق، ص 307.

هذا الإككتاب تنتقل كل تكاليف إصلاح الأضرار التي يحدثها التلوث البحري إلى شركة التأمين، وتأمين مسؤولية الملوث البحري يهدف إلى توفير حماية للمؤمن له وضمان عدم رجوع الغير عليه ومطالبته بالتعويض وتقوم العملية التأمينية في هذه الحالة على مبدأ يعرف " إُدفع لكى يُدفع لك " ¹.

إن الخطر البحري هو محل عقد التأمين وهو عنصر جوهري فيه ويترتب على تخلفه بطلان التأمين، ولا بد أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضا للخطر خلال مدة التأمين ويجب أن يقع الخطر قبل إبرام العقد، ويقع على عاتق المستأمن (المؤمن له) إلزام بإثبات تعرض الشيء محل عقد التأمين للخطر فهو يقيم الدليل على حدوث الخطر المبين في العقد، ويثبت تحقق الخطر بجميع وسائل الإثبات بإعتباره واقعة مادية يجوز إثباتها بكل الطرق، ففي التأمين على السفينة مثلا يسهل إثبات تعرضها للخطر من خلال السجلات في الميناء وكذا دفتر يومية السفينة ².

حتى يكون خطر معين قابلا للتأمين عنه لا بد أن تتوفر فيه شروط معينة تتمثل في أن يكون الحادث غير مؤكد الوقوع، وأن لا يكون حدوثه مقترنا بإرادة أحد الأطراف، وبغياب هذه الشروط لا يصبح الخطر خطرا بالمعنى القانوني للكلمة، لكن فيما يتعلق بخطر التلوث البحري فإن توفر هذه الشروط في الخطر محل التأمين أثار مشكلة بسبب الطبيعة الخاصة لأخطار التلوث البحري، والتي جعلت من تطبيق القواعد التقليدية للتأمين أمر يصعب تطبيقه في هذا المجال، وهذا ما دفع بالفقهاء إلى وضع قواعد جديدة تناسب خصوصية أضرار التلوث البحري، لأن أفعال التلوث البحري التي تصدر من المؤمن له غالبا ما تكون عمدية كأن يقوم بإلقاء النفايات في البحر دون معالجة عن قصد، وهذا ما ينفي عن هذه الأفعال الصفة الإحتمالية بالإضافة إلى أن خطر التلوث البحري قد لا ينكشف إلا بعد مرور مدة طويلة من وقت الحادث، كما يصعب تقديره ذلك أن أثاره يمكن أن تمتد لفترات طويلة، كل

¹ - جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2010/2009، ص 290.

² - إيمان فتحي حسن الجميل، التأمين البحري، د ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014، ص 199، 202.

هذه الإشكاليات جعلت من شركات التأمين ترفض إدخال خطر تلوث البيئة البحرية ضمن مجالها¹.

تقوم أغلب الإتفاقيات الدولية المنظمة لمجال المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري على فكرة التأمين الإجباري حيث نصت إتفاقية المسؤولية المدنية على إجبارية التأمين، بهدف حماية المتضررين من التلوث من مخاطر إفسار مالكي ناقلات النفط، إذ يكون مالك السفينة وفقاً لهذه المادة ملزماً بالتأمين على الناقلات التي تحمل أكثر من 2000 طن من المحروقات كبضاعة، فالتأمين الإلزامي ضد مخاطر التلوث البحري بالنفط يكفل الإنصاف وإصلاح الضرر².

حيث نصت المادة 07 من الإتفاقية على أن مالك السفينة المسجلة في دولة متعاقدة والتي تحمل أكثر من 2000 طن من النفط كبضاعة يلتزم بالتأمين أو بأي ضمان مالي آخر مثل ضمان مصرفي، أو شهادة صادرة عن صندوق دولي للتعويضات،... أضافت هذه المادة في فقرتها الثانية أن كل سفينة تصدر لها شهادة تثبت أن التأمين أو أي ضمان مالي آخر ساري المفعول وفق لنصوص هذه الإتفاقية، وتصدر هذه الشهادة ويتم المصادقة عليها من طرف السلطة المختصة في دولة تسجيل السفينة، وتتضمن هذه الوثيقة جملة من البيانات من بينها إسم السفينة وميناء التسجيل، إسم المالك ومكان عمله الرئيسي، نوع الضمان، إسم شركة التأمين،... وهذا نفس ما نص عليه المشرع الجزائري³ وبالتالي يكون مالك السفينة التي تنقل أكثر من 2000 طن من النفط كحمولة ملزماً بإنشاء تأمين أو أي ضمان مالي آخر.

وفي مجال التلوث البحري النووي نصت إتفاقية باريس لسنة 1960 على إجبارية التأمين على المسؤولية المدنية في المادة 10 منه حيث ورد فيها ما يلي: "تغطية المسؤولية بموجب هذه الإتفاقية يتعين على المستغل أن يكون لديه تأمين أو ضمان مالي آخر بالمبلغ المقرر في المادة 07، وفقاً للشروط التي تحددها السلطة العمومية المختصة ولا يجوز لأي

¹ - جمال واعلي، مرجع سابق، ص 295، 296.

2- Erini Pantelodimou, Ibid, page 472.

³ - المادة 130، من الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

شركة تأمين أو ضامن مالي آخر تعليق أو إلغاء التأمين أو الضمان المالي الآخر دون توجيه إشعار كتابي لمدة شهرين على الأقل إلى السلطة المختصة أو بقدر ما يتعلق بهذا التأمين أو أي ضمان مالي آخر بنقل المواد النووية خلال فترة النقل، ولا يجوز الاعتماد على المبالغ المقدمة كتأمين أو إعادة تأمين أو أي ضمان مالي آخر للتعويض عن الضرر الناجم عن حادث نووي".

وفقا لهذه المادة فإن مشغل المنشآت النووية يكون ملزما بالقيام بالتأمين الإلزامي وهذا بهدف زيادة فرص حصول الطرف المتضرر من التلوث البحري النووي على تعويض مناسب عن الأضرار التي أصابته، وبالتالي فالتأمين على المسؤولية في مجال الإضرار بالبيئة البحرية مهما كان مصدر التلوث هو عبارة عن آلية تضمن وجود طرف آخر يغطي مسؤولية مالك السفينة أو مستغل المنشأة، وهذا ما يوفر حماية أكثر لكل متضرر من حوادث التلوث البحري.

في مجال تلوث البيئة البحرية بالنفط ظهر بديل آخر عن شركات تأمين المسؤولية المدنية ويتمثل في جمعيات التأمين التعاوني، ويقصد بها الجمعيات التي تتكون من الأفراد الذين تصيبهم نفس المخاطر، بحيث يتعهد هؤلاء الأفراد فيما بينهم بتعويض أي ضرر قد يصيب أحدهم من خلال ما يدفعونه من اشتراكات.

تم إنشاء هذه النوادي لأول مرة سنة 1855 في المملكة البريطانية، وقبل تأسيس هذه التعاونيات كان سوق التأمين البحري الإنجليزي يتوافر على شركات تأمين تجارية ومجموعة من النوادي المتخصصة في ميدان التأمين البحري مثل نوادي هياكل السفن Hull Clubs غير أن التغطية التأمينية التي كانت تقدمها هذه الشركات والنوادي لم تكن تشمل جميع المسؤوليات المترتبة على المخاطر البحرية¹.

تعددت أسباب ظهور نوادي الحماية والتعويض منها عدم قدرة شركات التأمين على سد الإحتياجات التأمينية لملاك السفن، وزيادة المسؤولية على عاتق ملاك السفن إذ يتحملون

¹ - فرحات كمال تيغلت، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، مرجع سابق، ص 322، 323.

تتبعه المسؤولية بما يزيد عن 3/4 بالإضافة إلى تحملها المسؤولية الناجمة عن الوفاة والإصابات الجسمية¹.

ومن بين الحوادث التي تكفلت بها نوادي الحماية والتعويض حادثة ناقلة " تانيو" سنة 1980 حيث قام المؤمن بإيداع مبلغ مالي قيمته 11.833718 فرنك فرنسي لدى صندوق تحديد مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث التي خلفها الحادث، وذلك أمام محكمة برست في فرنسا وأيضا حادثة الناقلة " باتموس" سنة 1995².

إن الصعوبات التي واجهت شركات التأمين في تغطية الأضرار الناجمة عن التلوث البيئي بما فيها البحري دفعت هذه الشركات إلى الاعتماد على بعض النماذج التأمينية والتي حاولت من خلالها تغطية المخاطر والأضرار الناجمة عن التلوث، ومن ضمن هذه النماذج وثيقة كلاركسون وهي وثيقة تمت تجربتها على مستوى سوق التأمين الإنجليزي وهي تعتبر أول وثيقة تخرج على الأسس الفنية التي يقوم عليها التأمين³.

نظام توفالوب هو أيضا طريقة للتأمين حيث يتعلق بالتعويض عن ضرر التلوث بالزيت وأبرم هذا الإتفاق بين مجموعة من شركات البترول بتاريخ 08 جانفي سنة 1969 ودخل حيز النفاذ يوم 16 جانفي من نفس السنة، وهذا الإتفاق يهدف إلى تعويض المتضررين من حوادث التلوث البحري بالزيت إذ بموجب هذا الإتفاق تم إنشاء هيئة التأمين التعاوني من خلال جمع الاشتراكات من ملاك السفن، وتدفع هذه الهيئة التعويضات في حدود 16 دولار لكل طن من الحمولة، غير أن هذه القيمة تم تعديلها بموجب تعديل توفالوب لسنة 1987⁴.

¹ - فتح الدين بن حمو، الجمعيات البحرية كآلية من آليات التعويض البحري، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، المجلد 14، العدد 04، 2021، ص 69.

² - فرحات كمال تيغلت، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، مرجع سابق، ص 332.

³ - عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 296، 297.

⁴ - سارة بولقواس، مرجع سابق، ص 241.

الإتفاق التكميلي لمسؤولية ملاك ناقلات النفط وهو ما يعرف بنظام كريستال، وهذا الصندوق يعتبر مستوى ثاني للتعويض، إذ يكون مكملًا للمستوى الأول والمتمثل في إتفاق توفالوب، حيث أنشأ صندوق كريستال بموجب إتفاق مبرم بتاريخ 14 جانفي 1971، من طرف 38 شركة نفطية بهدف حصول ضحايا التلوث على التعويض إذا لم يتمكنوا من الحصول على تعويض عادل لجبر الأضرار التي تسببهم، ويدار هذا الصندوق من طرف منظمة دولية تسمى ب: "Cristal Limited" وهي منظمة غير حكومية، وحتى يحصل الطرف المضرور على تعويض وفق نظام كريستال لا بد من توفر شروط تتمثل في أن السفينة التي يصدر عنها التلوث لا بد أن تكون لها عضوية في الإتفاق الإرادي لملاك ناقلات النفط، والشرط الآخر هو أن تكون الشركة النفطية التي تملك المحروقات التي تسربت من السفينة لها عضوية في إتفاق كريستال¹.

أما في مجال التلوث البحري بالمواد النووية نجد أن الإتفاقيات الدولية المنظمة لهذا المجال نصت على آلية التأمين لضمان حصول الطرف المتضرر على التعويض²، حيث أنشأت إتفاقية بروكسل نظام تعويض من ثلاثة جوانب: فعلى المستوى الأول يجب على الدول أن تنشئ في تشريعها الوطني حد أدنى لمسؤولية المشغل والذي يبلغ 5 ملايين من حقوق السحب الخاصة ويتم تقديمها من طرف هيئة تأمين أو أي ضمانات مالية أخرى³.

¹ - فرحات كمال تيغلت، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، مرجع سابق، ص 338، 339.

² - حيث نصت في هذا الشأن المادة 06 من إتفاقية باريس لسنة 1960 على أن الحق في التعويض عن الضرر الناجم عن حادث نووي يكون أيضا ضد شركة التأمين أو الكفيل المالي الآخر الذي يقدم الضمان المطلوب وفقا لما هو منصوص عليه في المادة 10 من نفس الإتفاقية، وبالرجوع لهذه المادة نجدها نصت على أن المسؤول حتى يتمكن من تغطية مسؤوليته لا بد أن يكون لديه تأمين أو ضمان مالي آخر، أضافت هذه المادة في فقرتها الثانية أن شركة التأمين أو أي ضامن مالي آخر لا يمكنها إلغاء التأمين دون توجيه إشعار كتابي لمدة شهرين على الأقل إلى السلطة المختصة، ومبلغ التأمين لا يتم الإعتماد عليه إلا للتعويض عن الأضرار الناجمة عن حادث التلوث النووي، أنظر المادة 06 و 10 من إتفاقية باريس لسنة 1960 المعدلة ببروتوكول 1982.

³ - رضاء رجب عبد اللطيف محمود، مرجع سابق، ص 372.

الفصل الثاني: حالات الإغفاء من المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة البحرية:

في مجال تلوث البيئة البحرية مهما كان مصدر هذا التلوث فإن المسؤولية تكون موضوعية مطلقة، بمعنى أن مالك السفينة أو مشغل المنشأة النووية يكون مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث البحري، وبالتالي يلتزم بتقديم التعويض ولو لم يصدر منه أي خطأ، لكن في بعض الأحيان قد تحدث ظروف وعوامل تعفي هذا الشخص من مسؤوليته المدنية بمعنى أن رابطة السببية بين الخطأ وضرر التلوث البحري تنتفي، وبالتالي لا يكون ملزماً بالتعويض عن الأضرار التي أصابت الطرف المتضرر.

في القواعد العامة تعتبر حالات الإغفاء المتمثلة في القوة القاهرة، فعل الغير أو خطأ المضرور هي صور للسبب الأجنبي والذي إختلف الفقهاء في وضع تعريف له، حيث نجد أن معظم تعريفاته إقتصرت على ذكر صور السبب الأجنبي دون تعريفه، وقد إستندت تعريفات أخرى على هدف السبب الأجنبي بالنسبة للشخص المسؤول إذ يعرف بأنه كل أمر لا يد للمدعى عليه فيه ويكون هو السبب في إحداث الضرر، ويترتب عليه إنتفاء مسؤولية المدعى عليه كلياً أو جزئياً، أما الصنف الثالث من التعريفات فقد ركز في تعريفه للسبب الأجنبي على إستحالة منع وقوع الفعل الضار وعرف وفقها السبب الأجنبي بأنه كل حادث لا يد للمدعى عليه فيه، ويكون هذا السبب قد جعل منع وقوع العمل الذي كان سبباً في حدوث الضرر مستحيل¹.

من خلال هذه التعريفات يمكن القول أن السبب الأجنبي هو السبب أو الحادث الذي يقع ولا دخل للمدعى عليه في حدوثه إذ يكون سبب حدوثه راجع إلى عوامل أخرى مثل القوة القاهرة، فعل الغير أو خطأ المضرور.

في مجال الإضرار بالبيئة البحرية إذا كان ضرر التلوث البحري راجع إلى سبب أجنبي لا دخل لمالك السفينة أو مشغل المنشأة النووية في حدوثه ففي هذه الحالة يمكن إغفائه من المسؤولية، وهذه الحالات سيتم الحديث عنها في (المبحث الأول) بعنوان حالات إغفاء الشخص المتسبب في الضرر من المسؤولية المدنية.

¹ - علي فيلاي، مرجع سابق، ص 322.

غير أن إعفاء الشخص مسبب الضرر من مسؤوليته المدنية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية لا يعني أن الطرف المتضرر يبقى دون الحصول على تعويض مناسب عن الأضرار التي أصابته، وإنما يحصل عليه لكن من طرف جهات أخرى والتي تم وضعها لضمان حصول الطرف المتضرر على تعويض رغم أن الطرف الأساسي في المسؤولية تم إعفائه منها، وهذا النظام هو ما يعرف بصناديق التعويض وسيتم الحديث عنه في (المبحث الثاني).

المبحث الأول: حالات إعفاء الشخص المتسبب في الضرر من المسؤولية المدنية:

مسؤولية كل من مالك السفينة التي تكون سببا في حدوث التلوث البحري بالنفط أو مشغل المنشأة النووية التي تصيب البيئة البحرية وما تحتويه من موارد وثروات بضرر التلوث النووي تكون موضوعية مركزة في شخص المالك أو المشغل، لكنه قد يُعفى من هذه المسؤولية لأسباب خارجة عن إرادته، وهذا ما سيتم التطرق إليه في (المطلب الأول)، كما قد يعفى من المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري لأسباب متعلقة بالدولة في (المطلب الثاني) وأخيرا سيتم الحديث عن الإعفاء من المسؤولية المدنية بسبب طرف آخر في (المطلب الثالث).

المطلب الأول: الإعفاء من المسؤولية المدنية لأسباب خارجة عن إرادة الشخص:

إذا كان حادث التلوث البحري أيا كان مصدره حدث لأسباب خارجة عن إرادة من كان ينبغي أن يقدم تعويض مقابل الأضرار الناجمة عن الحادث، فإن هذا الأخير يعفى من الإلتزام بالتعويض لأن الضرر حدث بسبب ظروف أخرى وليس له دخل في حدوثه، وتتمثل حالات أو أسباب الإعفاء لأسباب لا تتدخل فيها إرادة الشخص في القوة القاهرة والتي سيتم التطرق إليها في (الفرع الأول)، وأيضا في حالات متعلقة بالمنشأة النووية نفسها في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الإعفاء من المسؤولية المدنية بسبب القوة القاهرة:

إذا كان حادث التلوث البحري سببه قوة القاهرة فإن مالك السفينة أو مشغل المنشأة النووية يعفى من مسؤوليته المدنية، وبالتالي يكون غير ملزم بدفع مبلغ التعويض للمضرور من هذا الحادث مهما كان نوعه، وللتعرف أكثر على القوة القاهرة كسبب معفي من المسؤولية المدنية لا بد من التطرق إلى العناصر التالية:

أولا: تعريف القوة القاهرة وشروطها:

اختلفت تعريفات القوة القاهرة كسبب معفي من المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة البحرية، ولا بد أن تتوفر فيها شروط معينة حتى تكون مُعفية من هذه المسؤولية:

1: تعريفها:

تعددت تعريفات القوة القاهرة بين تعريفات فقهية وأخرى إصطلاحية على النحو التالي:

أ: التعريفات الفقهية:

على مستوى الفقه اختلفت تعريفات القوة القاهرة، فعلى مستوى الفقه الإسلامي يُطلق على القوة القاهرة لفظ الآفة السماوية، ونجد هذا التعبير في مختلف كتب الفقه الإسلامي إذ نجده مثلاً في حاشية الدسوقي على الشرح الكبير: "إذا أتلقت بجناية عمداً أو خطأً أو بسموي"، وأيضاً نجد عبارة "ولو تلفت الذات بسموي"، عرفت القوة القاهرة من طرف الفقهاء المسلمين بأنها حدوث التلف بقوة لا يستطيع الإنسان دفعها ولا يمكن أن يحترز عنها، وهي أيضاً كل أمر عارض لا دخل للإنسان في حدوثه¹.

ومن بين تطبيقات فكرة الآفة السماوية هو الهلاك الذي يصيب الثمرة بسبب أشعة الشمس وتسمى بالجائحة، وأيضاً هلاك الشاة بآفة سماوية وغيرها من الظروف كالبرد والقحط والعطش، والآفة السماوية تجعل من تنفيذ الإلتزام مستحيلاً لإستحالة دفعها وعدم إمكانية توقعها².

فالقوة القاهرة وفقاً للمفهوم الذي إعتد عليه الفقهاء المسلمون هي الآفة السماوية التي يصعب توقع حدوثها وكذا دفعها، ولإرتباط القوة القاهرة بالحادث الفجائي عرف الفقهاء أيضاً الحادث المفاجئ بأنه حصول التلف بفعل معين بإمكان الإنسان دفعه غير أنه يتفاجئ به وإنقسم الفقه إلى إتجاهين: إتجاه يرى بأن الآفة السماوية والحادث الفجائي هما عبارة عن

¹ - صالح أحمد محمد الهيبي، المباشر والمتسبب في المسؤولية التقصيرية، دار الثقافة والنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص 121، 122.

² - عبد المحسن عبد الله هوزان، مفهوم القوة القاهرة وأثرها في تنفيذ العقد: دراسة مقارنة في ضوء التعديل رقم 131-2016، والقانون المدني الفرنسي، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، العدد 02، 2021، ص 506.

مصطلحين مترادفين، والاتجاه الثاني يرى أن القوة القاهرة والحادث الفجائي يتفقان من حيث الأثر المترتب عنهما ألا وهو نفي مسؤولية مسبب الضرر لكنهما يختلفان في المعنى¹.

يميز الفقهاء بين القوة القاهرة والحادث الفجائي وإختلفت الآراء في هذا الشأن حيث يرى فريق منهم بأن القوة القاهرة تختلف عن الحادث الفجائي من ناحية أن القوة القاهرة يستحيل دفعها، ولا يكون للإنسان دخل فيها كالزلازل والعواصف وغيرها من الظواهر الطبيعية بمعنى أنها لا تتصل بنشاط الإنسان².

أما الحادث الفجائي هو حادث يأتي من الداخل ويكون متصلاً بنشاط المدين كأن تنفجر آلة أو تحترق مادة معينة متواجدة في مكان ممارسة المدين لنشاطه³، ووفقاً لهذا الرأي تكون القوة القاهرة سبب معفي من المسؤولية أما الحادث الفجائي لا يُعفي من المسؤولية وإنما يجب على المدين أن يتحمل تبعه هذه المسؤولية وهذا وفقاً لما ذهب إليه كل من الفقيه "سالي وجوسران".

أما أصحاب الرأي الثاني يفرقون بين القوة القاهرة والحادث الفجائي من حيث الإستحالة في القوة القاهرة حيث تكون إستحالة مطلقة، أما في الحادث الفجائي تكون نسبية.

رغم الإختلاف بين هذه الآراء إلا أن الرأي الراجح على مستوى الفقه والقضاء يرى بأن القوة القاهرة والحادث الفجائي رغم إختلاف مسمياتهم إلا أنهما يملكان نفس المعنى وفي هذا السياق يرى الأستاذ سلميان مرقس بأن كل من القوة القاهرة والحادث الفجائي تعبيران مختلفتان إلا أن لهما نفس المعنى⁴.

من خلال هذه التعريفات يمكن القول أنها أطلقت لفظ الآفة على القوة القاهرة، حيث تتفق في مجملها على أن القوة القاهرة هي الآفة التي يستحيل توقع حدوثها ودفع نتائجها الضارة، مما يستحيل معه تنفيذ الإلتزام وهذا ما يكون سبباً في إغفاء الشخص من المسؤولية.

¹ - صالح أحمد محمد اللهيبي، مرجع سابق، ص 122.

² - إدريس فاضلي، المسؤولية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، د ط، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2009، ص 168.

³ - رمضان أبو السعود، مصادر الإلتزام، د ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 368.

⁴ - إدريس فاضلي، مرجع سابق، ص 168، 169.

ب: تعريف القوة القاهرة إصطلاحا:

القوة القاهرة هي كل حادث خارجي لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه أيضا والذي يؤدي إلى إحداث الضرر، وتعرف أيضا بأنها أمر لا يمكن أن ينسب إلى المدين، بحيث لا يتوقع حدوثه ولا يمكن دفعه ويؤدي إلى إستحالة تنفيذ الإلتزام¹.

تعرف أيضا بأنها كل دفع من شأنه أن يرفع المسؤولية عن المدعى عليه ولا يمكن توقعه أو تلافيه، كما لا يمكن درء الضرر الناتج عنها، كالعواصف التي تؤدي إلى تلوث الماء والهواء، ويعتبر الدفع بوجود القوة القاهرة من الدفع الموضوعية لأنه يدفع بعدم توافر العلاقة السببية التي تعتبر ركن أساسي في المسؤولية المدنية².

ومن بين تعريفات القوة القاهرة الإصطلاحية أيضا هي كل ما لا يستطيع الشخص دفعه مثل الحوادث الطبيعية، ومهما إستعمل الإنسان من حيطة وحذر فإنه لا يستطيع التخلص منها أو دفعها³.

نص المشرع الجزائري على القوة القاهرة كسبب من أسباب الإغفاء من المسؤولية المدنية في المادة 127 من القانون المدني لكنه لم يعرفها، حيث تنص على أنه: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة... كان غير ملزم بالتعويض عن هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو إتفاق يخالف ذلك".

وبالتالي فالمشرع الجزائري لم يعرف القوة القاهرة أو الحادث الفجائي وإنما إكتفى فقط بذكر الأثر المترتب عنهما ألا وهو عدم الإلتزام بتقديم التعويض من طرف الشخص (المدعى عليه) .

نص المشرع الجزائري أيضا على القوة القاهرة في مسؤولية حارس الشيء، إذ يعفى هذا الأخير من مسؤوليته المدنية، إذا أثبت أن الضرر قد حدث بسبب قوة قاهرة¹.

¹ - علي فيلاي، مرجع سابق، ص 326.

² - عيشة سنقرة، فيصل التفرقة ما بين نظرية الظروف الطارئة، القوة القاهرة والحادث المفاجئ وتطبيقاتهم، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، المجلد 16، العدد 01، 2023، ص 512.

³ - محمد محفوظ، مرجع سابق، ص 256.

أما المشرع الفرنسي فقد عرف القوة القاهرة في القانون المدني في المادة 1218 حيث جاء فيها أن القوة القاهرة في المسائل العقدية تحدث عندما يقع حادث خارج عن سيطرة المدين، ولم يكن من الممكن توقعه وقت إبرام العقد ولا يمكن تجنب آثاره من خلال إتخاذ تدابير مناسبة ويحول هذا الحدث دون أداء المدين لإلتزامه².

والجدير بالذكر أن المشرع الفرنسي أضاف هذه المادة بموجب الأمر رقم 131-2016، المؤرخ في 10 فبراير 2016 حيث كان المشرع الفرنسي ينص عليها في قانونه المدني في المادة 1148 وتتص على ما يلي: لا يكون هناك تعويضات إذا كان المدين قد مُنع بسبب قوة قاهرة أو حدث غير متوقع من فعل ما كان ملزم بحدوثه بفعله أو فعل ما كان محظورا عليه.

نص المشرع التونسي على القوة القاهرة في الفصل 282 283 من مجلة الإلتزامات والعقود حيث عرفها بأنها التي لا يتيسر معها الوفاء بالعقود وهي كل ما لا يستطيع الإنسان دفعه كالحوادث الطبيعية من فياضان ماء وأمطار وزوايع وحريق أو كغزو أجنبي أو فعل الأمير، ولا يعتبر السبب الممكن إجتنابه قوة قاهرة إلا إذا أثبت المدين أنه إستعمل كل الحزم في درئه، كذلك السبب في الحادث من خطأ متقدم من المدين فإنه لا يعتبر قوة قاهرة³.

الملاحظ أن كل من المشرع التونسي والفرنسي نظما القوة القاهرة في مجال المسؤولية العقدية، وفقا للمواد التي سبق الحديث عنها، الملاحظ أيضا أن المشرع التونسي نص على الحالات التي تشكل قوة قاهرة والتي يتحقق من خلالها الإعفاء من المسؤولية

¹ - المادة 138 من الأمر رقم 75-58، المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975، يتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 78، الصادرة بتاريخ 30 سبتمبر 1975.

² - Article 1218 Il y a force majeure en matière contractuelle lorsqu'un événement échappant au contrôle du débiteur, qui ne pouvait être raisonnablement prévu lors de la conclusion du contrat et dont les effets ne peuvent être évités par des mesures appropriées, empêche l'exécution de son obligation par le débiteur, Code civil, [Article 1218 - Code civil - Légifrance](#), الإطلاع: 23:13.

³ - الفصل 283 من القانون عدد 87 لسنة 2005، المؤرخ في 15 أوت 2005، يتعلق بالمصادقة على إعادة تنظيم بعض أحكام مجلة العقود والإلتزامات التونسية، الرائد الرسمي، الجمهورية التونسية عدد 68 الصادرة بتاريخ 26 أوت 2005.

المدنية، وضع المشرع التونسي شرط حتى يعفى الشخص من المسؤولية حيث ألقى على عاتق المدين إلزام بإثبات قيامه بكل الحلول لدفع هذا الحدث بأدلا عناية الرجل الحريص.

يشترط في القوة القاهرة أن تكون ذات طابع إستثنائي فلا بد أن تبلغ درجة كبيرة من الخطورة للدرجة التي لا يمكن تصورها، وفكرة الظاهرة الطبيعية تختلف عن الفكرة المعمول بها في القانون الإنجليزي والمعروفة بالقضاء والقدر Act of god، إذ تتطلب هذه الأخيرة توفر شرطين لتطبيق فكرة القضاء والقدر فالحدث يجب أن يقع دون تدخل بشري فيه، والشرط الآخر هو عدم إمكانية منع هذه الظاهرة الطبيعية، وحتى يعفى المدعي عليه من المسؤولية لا بد أن يثبت أنه قام بكل ما يلزم القيام به حتى يتقادى الحادث¹.

بالنسبة لموقف القضاء الدولي من القوة القاهرة نجد أنه فصل في عدة قضايا أثّرت فيها القوة القاهرة، إذ كان القضاء الدولي يستند على القوة القاهرة كسببا معفي من المسؤولية الدولية وأحيانا أخرى يرفضها وهذا الرفض مرده عدم توفر عناصر القوة القاهرة ومقوماتها ومن بين القضايا التي كانت القوة القاهرة أساسها قضية التعويضات الروسية².

2: شروط القوة القاهرة:

حتى تكون القوة القاهرة سببا معفي من المسؤولية المدنية التي تقوم بسبب الأضرار التي تصيب البيئة البحرية لا بد أن تتوفر فيها جملة من الشروط تتمثل في:

¹ - محمد السيد أحمد الفقي، مرجع سابق، ص 206.

² - تتلخص وقائع هذه القضية في الأضرار التي أصابت بعض الرعايا الروس أثناء الحرب بين تركيا وروسيا عامي 1877 و 1878 حيث تم إبرام معاهدة بين الدوليتين سنة 1879، والتي تعهدت بموجبها تركيا بدفع تعويضات على هذه الأضرار وتقدر ب 6 ملايين فرنك، غير أن تركيا وبسبب الديون الخارجية التي كانت عليها بالإضافة إلى خضوعها إلى الرقابة المالية الأجنبية لم تدفع هذه التعويضات، عرض النزاع على التحكيم الدولي ودفعت تركيا بالقوة القاهرة وحالة الضرورة معا، وإعتمدت عليها كأسباب حالت دون وفائها بالتزاماتها التي إنققت عليها مع روسيا إلا أن هيئة التحكيم رفضت دفع تركيا، لأن سداد الديون لا يؤدي إلى تعريض تركيا لا داخليا ولا خارجيا إلى الخطر وهذا بموجب حكمها الصادر في 11 نوفمبر 1912، أنظر لخضر زازة، أحكام المسؤولية الدولية في ظل قواعد القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 546.

أ: أن تكون غير متوقعة:

يستثنى من القوة القاهرة أي حادث يمكن التنبؤ بوقوعه لأن قوة وقدرة الإنسان محدودة لذلك هو دائما يعجز عن التصدي لمختلف الظواهر الطبيعية¹، وبالتالي فشرط عدم التوقع هو شرط ضروري لإعتبار حدث معين قوة القاهرة فإذا أمكن توقع الحادث ففي هذه الحالة تنتفي عنه صفة القوة القاهرة، وشرط عدم التوقع لا يكون من طرف الرجل العادي فحسب وإنما من أكثر الأشخاص تبصرا ويقظة، والمعيار في هذه الحالة لا يكون ذاتي وإنما موضوعي².

إن شرط عدم التوقع يرتبط بفكرة أن المدين إذا كان يتوقع حدوث ظاهرة أو حدث معين يمكن أن يتخذ إجراءات احترازية وتدابير مناسبة لتفادي وقوع الضرر، وبالتالي فالقوة القاهرة لا تنتج إلا عما هو غير متوقع، ومعيار عدم القدرة على توقع ظاهرة طبيعية معينة مقبول على مستوى المحاكم، وتعتمد عليه هذه الأخيرة حتى ولو وقعت في ظروف اعتيادية فبعض الأحداث إذا وقعت لأول مرة تعتبر قوة القاهرة أما إذا تكررت للمرة الثانية فالمحاكم لا تعتبرها قوة القاهرة، وفيما يتعلق بالظروف الجوية السيئة فعي تعتبر قوة القاهرة إذا كانت قوتها إستثنائية، غير أن المحاكم الإدارية تؤكد أن حدوث عاصفة قوية لا يعتبر قوة القاهرة خاصة إذا تم إتخاذ إجراءات ضرورية من طرف إرادة الدولة أو المدينة³.

ومن بين ما جاء به القضاء الجزائري في مجال التوقع كشرط للقوة القاهرة ما يلي " لا تعتبر من قبيل القوة القاهرة ما ورد في القرار الصادر بتاريخ 03 فيفري 2011، والذي إعتبر أن سوء الطقس أمر متوقع في فصل الشتاء، كما أن الناقل البحري لم يثبت أن قوة

¹ - Allatan Ndordji, Théorie des risques et transfert de propriété comparaisons des droits française de l'ohada et du commerce international, Thèse pour le doctorat en droit prive et sciences criminelles, Faculté de droit et des sciences sociales, 2018, page 28.

² - عبد الغني حسونة، الحماية القانونية للبيئة في إطار التنمية المستدامة، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2013/2012، ص116، 117.

³ - عبد المحسن عبد الله هوزان، مرجع سابق، ص 515.

الرياح شكلت خطر على السفينة"¹، وبالتالي حتى تكون القوة القاهرة سبب معفي من المسؤولية المدنية لا بد من إثبات عدم توقع حدوثها.

من بين قرارات القضاء أيضا في مسألة القوة القاهرة كسبب معفي من المسؤولية القرار الصادر بتاريخ 1997/06/24، والمتعلق بإعفاء الناقل من المسؤولية عن الخسائر أو الأضرار التي لحقت بالبضاعة إذا نتجت عن قوة القاهرة، حيث ألغت المحكمة العليا قرار مجلس قضاء سكيكدة الذي اعتبر أن العاصفة البحرية تعتبر قوة القاهرة، غير أن قوة الرياح لم تكن قوية ولم تتعدى درجة 06 إلى 07 من سلم يوقور وأن درجة 06 من سلم يوقور يساوي تساقط أوراق الأشجار و7 تعرقل سير الرجلين وبالتالي يكون الحادث حادثا عاديا خاصة في فصل الشتاء مما يجعله أمرا متوقعا بالنسبة للناقل البحري، بالإضافة إلى أن قضاة الموضوع إعتدوا على تقرير الخبرة الذي ورد فيه أن الخسائر كانت بسبب العاصفة التي تعرضت لها الباخرة وأن العاصفة من مخاطر الإستغلال وهي تعتبر ظروف عادية في فصل الشتاء، وبالتالي فقضاة الموضوع لم يبينوا حالة القوة القاهرة وخرقوا المادة 803 الفقرة هـ من القانون البحري².

ب: إستحالة دفعها:

إن إستحالة دفع القوة القاهرة هو عنصر من عناصرها لأن المدين حتى ولو قام بإتخاذ جميع التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر فإن القوة القاهرة لا يمكن دفعها، أما إذا تمكن المدين من دفعها حتى ولو إستحال توقع حدوثها ففي هذه الحالة تخرج من نطاق القوة القاهرة³، فإذا أثبت مالك السفينة أنه لم يتمكن من دفع الحادث بمعنى أنه لم يستطيع أن يتفادى حدوثه أو التقليل من آثاره بسبب ظاهرة طبيعية معينة ففي هذه الحالة يعفى من

¹ - القرار الصادر عن المحكمة العليا، الملف رقم 694544 بتاريخ 2011/02/03، قضية شركة "كنان ماد" ضد الشركة ذات الأسم "تيكسيرا دوغات أنجيرى هاري كنستر يكوس" الغرفة التجارية والبحرية، مجلة المحكمة العليا، العدد 01، 2013، ص 191.

² - القرار الصادر عن المحكمة العليا، الملف رقم 153254، بتاريخ 1997/06/24، قضية (ض ج ت ن) ضد: (ش ق ت)، المجلة القضائية، العدد 02، 1997، ص 125.

³ - عبد المحسن عبد الله هوزان، مرجع سابق، ص 518.

المسؤولية وبالتالي لا يلتزم بتقديم أي تعويض عما حدث من ضرر أصاب البيئة البحرية جراء التلوث بالمحروقات.

إن عدم إمكانية التغلب على الحادث يعني أن القوة القاهرة لا تغلب ولا يمكن دفع نتائجها نظرا للآثار المترتبة عليها، وعدم إمكان التغلب يقصد به الصفة القهرية للحادث من حيث أن وقوعها أمر حتمي ولا مفر منها، ومن بين الأحكام الصادرة في هذا الشأن ما قضت به محكمة النقض الفرنسية وهو أن الرياح لا تعتبر قوة القاهرة إذا كان بالإمكان التغلب عليها، أما في حالة إثبات أن الرياح قد بلغت شدة كبيرة للدرجة التي يصعب فيها التغلب عليها وتفادي أثارها ونتائجها بأي وسيلة ففي هذه الحالة تعتبر قوة القاهرة بسبب استحالة دفعها¹.

إن شرط استحالة الدفع لا بد أن يتوفر في القوة القاهرة، والقهر يعني تغلب القوة على قدرة الإنسان، ويبقى لقاضي الموضوع السلطة التقديرية في إعتبار حادث معين قوة القاهرة تعفي من المسؤولية المدنية أم لا²، والمشرع الجزائري أخذ بشرط استحالة الدفع ووفقا لما نص عليه فإن مالك السفينة التي تنقل الوقود يكون مسؤولا عن الأضرار التي تحدث بسبب تسرب وطرح الوقود من سفينته، غير أنه يعفى من هذه المسؤولية إذا أثبت أن الضرر حدث بسبب حادث ذو طابع إستثنائي لا يمكن تجنبه والتغلب عليه، فإذا نجح المالك في إثبات أنه لم يتمكن من دفع الحادث وإستحال عليه تجنب الآثار الضارة التي خلفها حادث التلوث البحري بالنفط، وأنه من غير الممكن التغلب على هذا الحادث لأنه يتجاوز قدراته وقوته بكثير ففي هذه الحالة يعفى من المسؤولية المدنية³.

نص المشرع الجزائري أيضا على القوة القاهرة كسبب معفي من المسؤولية في مجال حراسة الأشياء، وبالتالي يكون المقصود بخارجية الحادث أن سبب الضرر لا يسند إلى فعل

¹ - خيرة علي خوجة، القوة القاهرة في القانون المدني الجزائري، رسالة ماجستير في العقود والمسؤولية، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 2002، ص 29.

² - خليل بوعلام، حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية (القوة القاهرة) في القانون البحري ومعاهدة بروكسل 1924، المجلة القضائية، المحكمة العليا، العدد 01، 2003، ص 124.

³ - أنظر المادتين 117 و 118 من الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

الحارس بمعنى إنتقاء صفة الإسناد، ويكون الضرر أيضا خارجي وغير مرتبط بفعل الشيء نفسه.

كما أن القضاء الفرنسي إعتد على خارجية الحادث إذ إشتراطه حتى يعفى الحارس من مسؤوليته، وبالتالي إذا كان الضرر الواقع بسببه عيب ملاصق للشيء ففي هذه الحالة لا يعفى من مسؤوليته¹.

من خلال الشروط التي تم التطرق إليها يمكن القول أن القوة القاهرة حتى تعتبر سبب معفي من المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث التلوث البحري لا بد أن تتوفر فيها عناصر أو شروط معينة فلا بد أن تكون غير متوقعة بحيث لا يمكن التنبؤ بوقوعها، لأن مالك السفينة إن كان على علم بوقوع كارثة أو ظاهرة طبيعية معينة فإنه يقوم باتخاذ التدابير المناسبة ويحتاط ليمنع وقوع الحادث ومن ثم لا يحدث أي ضرر، بالإضافة إلى شرط إستحالة دفع القوة القاهرة فإذا تمكن مالك السفينة من تجنب الآثار الضارة التي تترتب عن حادث تلوث بحري فإنه لا يعفى من مسؤوليته فالدفع هنا لم يصبح مستحيلا وإنما تمكن من دفع القوة القاهرة، والشرط الأخير هو أن تكون القوة القاهرة خارجة عن إرادة المدين بمعنى أن حادث التلوث البحري يكون راجع لسبب خارج عن إرادة المالك أو المشغل ففي هذه الحالة يمكنه التخلص من الإلتزام بالتعويض من خلال إثبات توفر سبب أجنبي والمتمثل في القوة القاهرة.

ثانيا: أثر القوة القاهرة على الإعفاء من المسؤولية المدنية:

تتفني علاقة السببية بين فعل المدعى عليه وبين الضرر إذا كانت القوة القاهرة هي السبب الوحيد الذي أدى إلى وقوع الضرر، كأن تنقلب سيارة على أحد المارة بسبب هبوب عاصفة مما يؤدي إلى إصابته، وبالتالي فإن المدين يبرأ بصفة نهائية من الإلتزام بالتنفيذ².

¹ - ساعد فيشوش، السبب الأجنبي المعفي من المسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء في القانون المدني الجزائري، رسالة ماجستير، تخصص العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، بن يوسف بن خدة، 2009، ص 20.

² - العربي بلحاج، النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الثاني الواقعة القانونية، د ط، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 1999، ص 204.

وعند تطبيق هذه الفكرة المعمول في القواعد العامة على حوادث التلوث البحري أيا كان مصدره فإن إنتفاء الرابطة بين فعل الشخص (مالك السفينة أو مشغل المنشأة النووية) وبين الضرر الذي أصاب البيئة البحرية أو مواردها وثاروتها، بحيث أن الضرر كان بسبب قوة قاهرة لم يكن المالك أو المشغل يتوقع حدوثها ولم يكن بإمكانه دفع آثارها الضارة ففي هذه الحالة لا يعتبر مسؤولاً مدنياً لأن علاقة السببية بين فعله وبين الضرر سقطت بسبب تدخل ظرف آخر في حدوث الضرر، وهذا الظرف والمتمثل في القوة القاهرة يؤثر على إعفاء هذا الشخص فقط يكون إعفاء كلي أو جزئي، وهذا يتم تحديده بالنظر إلى نسبة مساهمة المالك أو المشغل في حدوث ضرر التلوث البحري.

إن الأثر المترتب عن القوة القاهرة كسبب معفي من المسؤولية المدنية يختلف بين ما إذا كانت هذه الأخيرة هي السبب الوحيد في حدوث الضرر وبين إشتراك القوة القاهرة مع عوامل أخرى تساهم في حدوث الضرر الذي إستدعى قيام المسؤولية:

1: الحالة التي تكون فيها القوة القاهرة هي السبب الوحيد في حدوث الضرر:

إذا لم تشترك القوة القاهرة أو لم تتأثر بعوامل أخرى ولم يتدخل في حدوثها أي عنصر آخر فإن الأثر المترتب هو عدم قيام المسؤولية المدنية، وبالتالي لا يتحمل المدعي عليه أي مسؤولية لعدم وجود أي علاقة بين فعله وبين الضرر، وهذا الرأي تم تبنيه وتأكيد من طرف أصحاب النظرية الموضوعية ومفاد رأيها أن القوة القاهرة كسبب معفي من المسؤولية لا يرتبط قيامها بخطأ أو سلوك أو فعل صادر من المدعي عليه بغض النظر عن كونه خاطئ أو غير خاطئ وإنما العبرة هي إنتفاء رابطة السببية بين الفعل والضرر¹.

وبالتالي إذا كانت القوة القاهرة هي السبب الوحيد في حدوث الضرر فإن الإعفاء من المسؤولية يكون كلي لأن المدعي عليه أو الشخص الذي تنسب إليه مسؤولية هذا الضرر لم يتدخل ولو بنسبة قليلة في إحداث الضرر، إلا أنه راجع لقوة قاهرة لم يكن يتوقع حدوثها ولم يكن بإستطاعته تجنب وقوعها، وبالتالي إذا تسرب النفط من ناقلة للنفط بسبب عاصفة

¹ - حمزة أبو بيج هشام كمال، السبب الأجنبي وأثره على أحكام المسؤولية المدنية دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، في القانون الخاص، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين، 2018، ص 77، 78.

بحرية شديدة فإن مالك هذه الناقلة لا يسأل عن الضرر البحري الذي يسببه هذا الحادث لأن القوة القاهرة هي السبب الوحيد للضرر ولم يتدخل معها أي عامل آخر في إحداثه وبالتالي يكون الإعفاء من المسؤولية المدنية كلي.

2: الحالة التي تشترك فيها القوة القاهرة مع عوامل أخرى في إحداث الضرر:

إذا إشتكت القوة القاهرة مع خطأ المدعى عليه فإنه يتحمل المسؤولية الكاملة عن الضرر الحاصل وبالتالي يقدم التعويض كاملاً، وهذا من منطلق أنه لا يمكن أن تنسب القوة القاهرة لشخص آخر غير المدعى عليه حتى يشترك معه في تحمل مسؤولية الضرر وكمثال على هذه الحالة هبوب رياح شديدة تؤدي إلى إقتلاع شجرة والتي تكون سببا في إنقلاب سيارة كان صاحبها يقود بسرعة كبيرة وهذا الحادث تسبب في إصابة أحد المارة بسبب إنقلاب السيارة عليه، ففي هذه الحالة يتحمل السائق المسؤولية كاملة ولا توزع المسؤولية¹.

إذا طبقنا هذه الفكرة في مجال الأضرار التي تصيب البيئة البحرية فإن الشخص الذي تكون مسؤوليته مطلقة يتحمل المسؤولية المدنية كاملة رغم أن الحادث قد ساهم في حدوثه قوة قاهرة فهذا يكون فيه إجحاف للشخص سواء كانت صفته مالك أو مشغل لأنه سيتحمل إلزام بتعويض مبالغ كبيرة عن ضرر ليس هو المسؤول الكامل عن حدوثه وإنما إشتراك معه قوة قاهرة وعندما نقول قوة قاهرة فإننا نتحدث عن ظواهر طبيعية في بيئة بحرية وهذا بالتأكيد سيكون سببا في إحداث ضرر كبير بالبيئة البحرية خاصة وأن القوة القاهرة مهما كانت طبيعتها يصعب التحكم فيها وفي المقابل ستكون قيمة التعويض باهضة، وبالتالي يجب أن يتحمل الشخص المسؤولية المدنية بقدر مساهمته في الضرر فقط.

وفي مجال إشتراك القوة القاهرة مع خطأ المدعى عليه هناك من يرى بتخفيف المسؤولية بقدر إشتراك القوة القاهرة في حدوث الضرر²، وعلى مستوى القضاء الجزائري نجد تطبيق لفكرة القوة القاهرة مع خطأ المدعى عليه حيث يتم تحميل شركة مقاوله عمومية المسؤولية عن حدوث فيضان لأن هذه الأخيرة قامت بفتح ثغرة يزيد قطرها عن 10 أمتار

¹ - العربي بلحاج، النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري، مرجع سابق، ص 204، 205.

² - عبد العزيز رضا ثاقان، مرجع سابق، ص 170.

بحافة الوادي وتركبتها على حالها بعد إنتهاء الأشغال، وهذا نتج عنه غمر مساكن الحي المجاور للوادي بالمياه بسبب تساقط الأمطار ولأن هذا الضرر الذي لحق بالسكان إشتراك في حدوثه مع قوة القاهرة تم إسناد جزء من المسؤولية إلى الشركة بنسبة 30¹.

ثالثا: التنظيم القانوني للقوة القاهرة في مجال الإضرار بالبيئة البحرية:

إن الإتفاقيات الدولية التي نصت على قيام المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة البحرية سواء بالنفط أو بالمواد النووية (الوقود النووي أو المنتجات أو النفايات النووية، أو أي مادة نووية أخرى)، نصت على المسائل المتعلقة بهذه المسؤولية على النحو الذي سبق الحديث عنه، فهي من جهة أخذت بمبدأ المسؤولية الموضوعية -المطلقة- غير أنها نصت أيضا على الإعفاء من هذه المسؤولية إذا كان ضرر التلوث البحري بسبب قوة القاهرة.

1: الإعفاء بسبب القوة القاهرة في مجال التلوث البحري النووي:

نصت إتفاقية فيينا لسنة 1963 والمعدلة ببروتوكول 1997 في المادة 04 الفقرة 02/03 على ما يلي: "بإستثناء ما قد ينص عليه قانون دولة المنشأة، فإن المشغل لا يكون مسؤولا عن الأضرار النووية الناجمة عن حادث نووي ناجم مباشرة عن كارثة طبيعية خطيرة ذات طابع إستثنائي"².

الملاحظ أن إتفاقية فيينا لم تستخدم لفظ القوة القاهرة وإنما إستعملت مصطلح الكارثة الطبيعية، وبالتالي إذا كان حادث التلوث البحري النووي سببه هذه الكارثة كالزلازل والعواصف وغيرها من الظواهر الطبيعية فإن المشغل يعفى من المسؤولية المدنية إذا لم تتص دولة المنشأة على خلاف هذا بمعنى أن الدولة قد تتص في قوانينها على أن الكارثة الطبيعية سبب معفي من المسؤولية المدنية، وهذا يعني أن الإتفاقية تركت للدول الأطراف

¹-القرار رقم 01053 الصادر عن المجلس الأعلى بتاريخ 1988/05/25، الموضوع: المسؤولية، وقوع ضرر، قوة القاهرة، نسب الشركة الطاعنة، الجزائر، المجلة القضائية، العدد 02، 1992، ص 11.

2 - Article 4/3 _ 2 : Except in so far as the law of the Installation State may provide to the contrary, the operator shall not be liable for nuclear damage caused by a nuclear incident directly due to a grave natural disaster of an exceptional character, Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage, [Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage - Derecho Internacional Público - dipublico.org](http://ViennaConventiononCivilLiabilityforNuclearDamage-DerechoInternacionalPublico-dipublico.org).

الحرية في إعتبار الكارثة الطبيعية سبب معفي من المسؤولية من عدمه، وحتى تكون الكارثة الطبيعية سبب معفي من المسؤولية المدنية يشترط فيها أن تكون هي السبب المباشر في حدوث الضرر، وأن تكون خطيرة وذات طابع إستثنائي بمعنى أن تكون غير مسبقة الحدوث.

يمكن القول أن هذه المادة ضيقت من نطاق الإعفاء من المسؤولية المدنية حيث حصرت فقط في الكارثة الطبيعية والتي تعتبر صورة من صور القوة القاهرة ذلك أن القوة القاهرة تكون أوسع وأشمل من الكارثة الطبيعية، وبالتالي إذا وقع ضرر التلوث البحري النووي بسبب أي صورة أخرى من صور القوة القاهرة ففي هذه الحالة لا يمكن الحديث عن الإعفاء من المسؤولية المدنية وفقا لمفهوم هذه الإتفاقية.

إتفاقية باريس لسنة 1960 ورد فيها أيضا نفس النص الوارد في إتفاقية فيينا وهذا في مادتها 09، حيث نصت المادة على أن المشغل لا يكون مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن حادث نووي ... بإستثناء ما قد ينص عليه تشريع الطرف المتعاقد الذي تقع المنشأة في أراضيه بخلاف هذا، بسبب كارثة طبيعية خطيرة ذات طابع إستثنائي.

2: الإعفاء بسبب القوة القاهرة في مجال التلوث البحري بالنفط:

إتفاقية المسؤولية المدنية بشأن أضرار التلوث البحري بالنفط لسنة 1969 المعدلة ببروتوكول 1992 نصت بدورها على الإعفاء من المسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن حادث التلوث بالنفط بسبب ظاهرة طبيعية ذات طابع إستثنائي لا مفر منه ولا يمكن مقاومته في المادة 03 الفقرة 02 أ منها.

وبالتالي يعفى مالك السفينة من المسؤولية المدنية لكن بشرط إثبات أن ضرر التلوث البحري بالنفط ناجم عن ظاهرة طبيعية لم يكن قادرا على التغلب عليها ولا مقاومتها وبالتالي لم يتجنب آثارها الضارة التي كانت سببا في تلوث البيئة البحرية بالنفط.

قانونة OPA 1990 إستخدم مصطلح فعل الإله act of God وبالتالي حتى يمكن إعفاء الشخص من مسؤوليته المدنية يجب أن يقوم بإثبات أن تصريف النفط أو التهديد بتصريفه أو الأضرار ناجمة عن فعل لا دخل لإرادة الإنسان في حدوثه، وهذا القانون على

عكس نصوص الإتفاقيات التي سبق الحديث عنها لم يحدد الشروط الواجب توافرها في هذا الفعل حتى يمكن الإعفاء بسببه وإنما إكتفى بعبارة "فعل الإله" ¹.

بالرجوع إلى موقف المشرع الجزائري نجده في نص في المادة 118 من القانون البحري في فقرتها أ بقولها: "لا يعتبر المالك مسؤولاً عن التلوث إذا أثبت بأن الضرر الحاصل نتج عن ... حادث ذي طابع إستثنائي لا يمكن تجنبه والتغلب عليه".

من خلال إستقراء هذه المادة نجد أن المشرع الجزائري أعفى مالك السفينة من المسؤولية المدنية إذا وقع الضرر بسبب حادث له طابع إستثنائي وحدد الشروط الواجب توافرها في هذا الحادث، بحيث لا يمكن تجنب وقوعه بمعنى لا يمكن دفع وقوعه ويستحيل التغلب عليه، ورغم أن هذه الشروط هي نفسها تلك المتطلبة في القوة القاهرة غير أن المشرع لم يستعمل لفظ القوة القاهرة أو الظاهرة الطبيعية وإنما إستخدم "حادث إستثنائي".

3: الإعفاء بسبب القوة القاهرة في مجال التلوث البحري بالمواد الخطرة:

في مجال حماية البيئة من الأنشطة الخطرة نصت إتفاقية المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن الأنشطة الخطرة (Lugano) على إعفاء المشغل من المسؤولية المدنية إذا أثبت أن الضرر حدث بسبب ظاهرة طبيعية إستثنائية لا مفر منها ولا يمكن تجنب وقوعها ².

¹ - Section 1003, Oil pollution act of 1990, page 12.

² - وهذا وفق لما ورد في المادة 01/08 من إتفاقية المسؤولية المدنية الناجمة عن الأنشطة الخطرة على البيئة 1993، وتجدر الإشارة إلى أن هذه الإتفاقية عرفت الأنشطة الخطرة بأنها: "نشاط أو أكثر من الأنشطة التالية بشرط أن يتم القيام بها على نحو إحترافي بما فيها الأنشطة التي تضطلع بها السلطات العامة:

- إنتاج أو مناولة أو تخزين أو تصريف مادة أو أكثر من المواد الخطرة أو أي عملية ذات طابع مماثل للتعامل مع هذه المواد،
- إنتاج أو زراعة أو مناولة أو تخزين أو إستخدام أو تفريغ أو أي عملية أخرى تشمل واحدة أو أكثر،
- الكائنات المعدلة وراثيا والتي تشكل خطر كبير على الإنسان أو البيئة أو الممتلكات نتيجة لخصائص الكائن الحي والتعديلات الوراثية والظروف التي تمارس فيها العملية،
- الكائنات الدقيقة التي تشكل خطأ كبير على الإنسان أو البيئة أو الممتلكات بسبب خصائصها وكذا الظروف التي تمارس فيها العملية مثل الكائنات الدقيقة المسببة للأمراض، أو التي تنتج السموم، =

وفقاً لهذه المادة فإن المشغل وهو الشخص الذي يمارس نشاط خطير وهذا وفقاً لما ورد في المادة 02 الفقرة 05 منها، يكون مسؤولاً عن الضرر الذي عرفته الاتفاقية في المادة 2 الفقرة 07¹، غير أنه إذا أثبت أن الضرر كان بسبب ظاهرة طبيعية ذات طابع إستثنائي لا مفر منه ولا يمكن مقاومته فإنه يعفى من المسؤولية المدنية، بشرط أن يثبت المشغل أنه لم يتمكن من تجنب وقوع الضرر أو دفعه.

من خلال مختلف النصوص القانونية التي تم الحديث عنها وشرحها أعلاه يمكن القول أن هذه النصوص لم تستعمل لفظ القوة القاهرة وإنما إستخدمت في تعبيرها على هذه الحالة من حالات الإغفاء من المسؤولية المدنية مصطلحات أخرى فمنهم من أطلق عليها "الكارثة الطبيعية" ومنهم من عبر عنها "فعل الإله"، أو "حادث إستثنائي"، غير أن هذه النصوص في مجملها تتفق على أن التمسك بالإغفاء من المسؤولية المدنية بسبب أحد هذه الحالات يتطلب من الشخص إثبات أنه لم يكن قادراً على التغلب على هذه الظاهرة ولم يكن بإستطاعته تجنب حدوثها بمعنى لا بد أن تكون خارجة عن إرادة هذا الشخص.

- تشغيل منشأة أو موقع لحفر الغابات أو معالجتها أو مناولتها أو إعادة تدويرها، بشرط أن تشكل الكائنات المعنية خطر كبير على الإنسان والبيئة أو الممتلكات،
- تشغيل موقع للإيداع الدائم للنفايات،

أنظر المادة 01 من الاتفاقية، <https://www.dipublico.org/536/convention-on-civil-liability-for-damage-resulting-from-activities-dangerous-to-the-environment/>، تاريخ النشر 2010/10/13، تاريخ الإطلاع 2025/03/17، ساعة الإطلاع: 14:20.

¹ - الضرر يعني:

- فقدان الحياة أو الإصابات الشخصية،
- فقدان أو تلف الممتلكات بخلاف المنشأة نفسها أو الممتلكات الخاضعة لسيطرة المشغل في موقع النشاط الخطير،
- الخسارة أو الضرر الناجم عن الإضرار بالبيئة ... بشرط أن التعويض على الإضرار بالبيئة، بخلاف خسارة الربح من هذا الإضرار، يقتصر على تكاليف تدابير الإعادة التي تم إتخاذها بالفعل أو التي سيتم إتخاذها،
- تكاليف التدابير الوقائية وأي خسارة أو ضرر ناجم عن التدابير الوقائية، إلى الحد الذي تنشأ فيه الخسارة أو الضرر ينتج عن الخصائص الخطرة للمواد الخطرة أو الكائنات المعدلة وراثياً أو الكائنات الحية الدقيقة أو تنشأ عن النفايات.

أنظر الموقع الإلكتروني [Convention on Civil Liability for Damage Resulting from Activities Dangerous to the Environment - Derecho Internacional Público - dipublico.org](https://www.dipublico.org/536/convention-on-civil-liability-for-damage-resulting-from-activities-dangerous-to-the-environment/).

الفرع الثاني: الإعفاء لأسباب متعلقة بالمنشأة النووية نفسها:

الإعفاء في هذه الحالة فيه نوع من الخصوصية لأنه يتعلق بأسباب متصلة بالمنشأة النووية ولا يكون لمشغل المنشأة النووية الذي تكون مسؤوليته مركزة (المسؤولية الموضوعية) أي دخل في حدوثها، فإذا تحققت الشروط التي نصت عليها الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالمواد النووية والمتعلقة بالإعفاء من هذه المسؤولية بسبب حالات ترتبط بالمنشأة النووية ذاتها فإن المشغل يعفى من الإلتزام بالتعويض.

وتتمثل حالات الإعفاء وفقا لما نصت عليه الإتفاقيات الدولية فيما يلي:

أولا: وفقا لإتفاقية باريس لسنة 1960:

نجد أن إتفاقية مسؤولية الأطراف الثالثة في مجال الطاقة النووية لسنة 1960 المعدلة نصت في مادتها 05 على أن المشغل لا يكون مسؤولا عن حادث التلوث البحري بالمواد النووية:

1: إذا كان الوقود النووي أو المنتجات أو النفايات النووية (المواد النووية) التي سببت الحادث موجودة فيها سابقا مسؤول.

وفقا لما ورد في هذه الفقرة يمكن القول أن مشغل المنشأة النووية وفقا لإتفاقية باريس لسنة 1960 يعفى من مسؤوليته المدنية إذا وقع الحادث بسبب مواد نووية كان مسؤول عنها مشغل آخر بمعنى أن المشغل الذي يتحمل المسؤولية المدنية هو آخر مشغل لهذه المنشأة النووية، وأي مشغل سبقه يعفى منها فالعبرة بمن يشغلها وقت وقوع الحادث.

2: إذا كان ضرر التلوث البحري ناجم عن حادث نووي وقع في منشأة نووية أخرى موجودة بداخلها بشكل مؤقت بهدف النقل فقط وليس لإستخدامها، فإن مشغل المنشأة النووية لا يكون مسؤول (وبالتالي يعفى المشغل إذا كان المواد النووية مسببة الضرر والمتواجدة في المنشأة النووية لن يتم إستخدامها لأي غرض وإنما الهدف من تواجدها المؤقت هو لنقلها فقط)

3: إذا كانت المواد النووية المسببة للحادث موجودة في أكثر من منشأة نووية فإن الشخص المسؤول يكون المشغل الأخير الذي كانت المواد بحوزته وقت وقوع الحادث، أو الشخص الذي تحمل مسؤولية هذه المواد لاحقاً، أو يتحمل المسؤولية بموجب عقد مكتوب¹.

ثانياً: وفقاً لإتفاقية بروكسل لسنة 1962:

نصت المادة 02 من إتفاقية بروكسل بشأن مسؤولية مشغلي السفن النووية لسنة 1962 على أن المشغل يكون مسؤول مسؤولية مطلقة عن الحادث النووي وما يسببه من أضرار بسبب المواد النووية، غير أن هذا الأخير يعفى من مسؤوليته إذا وقع الضرر بسبب المنشأة النووية نفسها أو بسبب معداتها أو وقودها أو مخازنها المخصصة للمواد النووية في السفينة، ففي هذه الحالة لا يتحمل المشغل أي مسؤولية عما يترتب من ضرر تلوث بحري.

لا يتحمل مشغل المنشأة النووية المسؤولية المدنية عن أي حادث يقع قبل أن يتولى أو يتسلم مسؤولية الوقود النووي، أو بعد إنتقاله إلى مسؤولية طرف (مشغل) آخر، وبالتالي يعفى من المسؤولية المدنية عن الأضرار التي قد تحدث بعدها².

ما يفهم من هذه المادة أن المشغل الذي تكون مسؤوليته مطلقة بحيث يسأل ولو لم يرتكب أي خطأ وبالتالي تقوم مسؤوليته المدنية عن حادث التلوث البحري الذي يسبب ضرر نووي، غير أنه يعفى من هذه المسؤولية إذا وقع الحادث قبل أن يتولى هذا الأخير مسؤولية المنشأة التي تحتوي على الوقود النووي الذي يسبب الضرر أو بعد إنتقال المسؤولية عن هذا الوقود إلى مشغل آخر، وبالتالي العبرة تكون بالشخص الذي تكون المادة النووية (الوقود النووي) موجود تحت سلطته وقت وقوع حادث التلوث البحري النووي.

¹ - إتفاقية مسؤولية الطرف الثالث في مجال الطاقة النووية المؤرخة 29 يوليو 1960، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول الإضافي المؤرخ 28 يناير 1964 وبروتوكول 16 نوفمبر 1982، أنظر الموقع الإلكتروني [Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy of 29th July 1960, as amended by the Additional Protocol of 28th January 1964 and by the Protocol of 16th November 1982 - Derecho Internacional Público - dipublico.org](http://www.derecho.org).

² - المادة 02، من إتفاقية بروكسل بشأن مسؤولية مشغلي السفن النووية لسنة 1962، [Brussels Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships - Derecho Internacional Público - dipublico.org](http://www.derecho.org).

ثالثاً: وفقاً لإتفاقية فيينا لسنة 1963 المعدلة ببروتوكول 1997:

نص البروتوكول المعدل لإتفاقية فيينا الصادر لسنة 1997 على حالة من حالات إعفاء مشغل المنشأة النووية في المادة 06 من الفقرة 02 منه حيث يعفى من المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تصيب المنشأة النووية نفسها أو أي عقارات وممتلكات موجودة في موقع هذه المنشأة والتي تستخدم أو يتم إستخدامها، ويعفى أيضاً من المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تصيب وسيلة النقل التي كانت تحمل المواد النووية وقت وقوع الحادث النووي.

وفقاً لهذه المادة فإن مشغل المنشأة النووية لا يقع على عاتقه إلزام بتقديم التعويض عن الأضرار التي أصابت المنشأة في حد ذاتها أو ما هو موجود داخلها، فالإلتزام بالتعويض يقتصر على تعويض المتضرر دون ما هو داخل المنشأة، فإذا تضررت بضاعة موجودة داخل السفينة التي تحمل مواد نووية مثلاً فإن المشغل لا يكون ملزماً بالتعويض عما هو موجود داخل هذه المنشأة، أو إذا تضرر أي موقع قريب من مكان تواجد المنشأة النووية بسبب حادث التلوث النووي فإن التعويض عن هذه الأضرار لا تغطيه مسؤولية المشغل، غير أن هذا الإعفاء في غير محله لأن المشغل يعفى من مسؤوليته إتجاه تعويض هذه الأضرار خاصة وأن الأضرار التي تسببها المواد النووية يكون لها آثار خطيرة ومدمرة وبالتالي إعفائه من المسؤولية يكون غير عادل في حق المضرورين من هذا الحادث.

المطلب الثاني: الإعفاء من المسؤولية المدنية لأسباب تتعلق بالدولة:

يكون الإعفاء من المسؤولية المدنية في هذه الحالة راجع إلى الوضع الأمني والسياسي في الدولة التي تتضرر ببيئتها البحرية بسبب حادث التلوث البحري، ووفقاً لما نصت عليه الإتفاقية الدولية التي تضمنت الإعفاء من المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية، فإن هذه الأوضاع متعددة فقد تكون الدولة في حالة حرب أو صراع مسلح في هذه الحالة إذا كان حادث التلوث البحري راجع إلى أحد هذه الأسباب أو غيرها من حالات الإعفاء المنصوص عليها والمرتبطة بالوضع السائد في الدولة، فإن الشخص

الذي تنسب إليه المسؤولية المدنية يعفى منها، وبالتالي لا يكون ملزماً بالتعويض لأن الضرر حدث لسبب لا دخل له في حدوثه.

وللتعرف على حالات الإعفاء من المسؤولية المدنية بسبب الأوضاع المرتبطة بالدولة لا بد أن نتحدث على الإعفاء من المسؤولية المدنية بسبب الوضع الأمني داخل الدولة في (الفرع الأول)، ثم الأساس القانوني للأوضاع المتعلقة بأمن الدولة كأسباب معفية من المسؤولية المدنية في (الفرع الثاني)، وأخيراً الإعفاء من المسؤولية المدنية بسبب إهمال الحكومة في (الفرع الثالث).

الفرع الأول: الإعفاء من المسؤولية المدنية بسبب الوضع الأمني داخل الدولة:

بداية وقبل التعرف على الحالات والأوضاع التي تتعلق بأمن الدولة التي يقع في نطاقها التلوث والمتمثلة أساساً في الصراع المسلح مهما كان نوعه، بحيث يعفى بسببها الشخص من مسؤوليته المدنية، يجب أولاً الحديث على الآثار المدمرة لهذه النزاعات على البيئة البحرية وعلى البيئة ككل.

إن قيام الصراع المسلح يكون سبباً في تضرر الإنسان وأيضاً البيئة المحيطة به بصورة مباشرة بحيث تكون البيئة هدفاً مباشراً لهذا الصراع لتحقيق ميزة عسكرية أو ممارسة نوع من الضغط على الخصم، فيتم القيام بالعمليات العسكرية القتالية لتدمير التربة أو إهلاك الزرع أو تلويث الهواء أو تلويث مصادر المياه، كما قد يكون بصورة غير مباشرة.

إن طبيعة الأضرار البيئية التي يسببها الصراع المسلح تتأثر بالعديد من العوامل من بينها نوعية الصراع والذي يكون له تأثير على حجم الأضرار ومداه الزماني والجغرافي، ومن بين العوامل المؤثرة أيضاً مدة النزاع ونوعية الأسلحة المستخدمة، وأيضاً الأهداف العسكرية، إذ قد يكون الهدف من الصراع المسلح هو الإضرار بهدف حيوي كأن يتم مثلاً إستهداف مجرى مائي يكون له قيمة وأهمية كبيرة في منطقة الصراع وهذا يكون سبباً في حدوث خسائر بيئية عامة تمس جميع الكائنات¹.

¹ - نورة دليم عبد العزيز الدوسري، أحمد ربيع محمد حسان، التدابير الوقائية لحماية البيئة من آثار الأسلحة الحديثة في النزاعات المسلحة، مجلة مصر المعاصرة، القاهرة، العدد 556، 2024، ص 141.

إن الأنشطة العسكرية التي يتم القيام بها أثناء الصراعات المسلحة تكون سببا في إنتاج إشعاعات نووية أو حرارية أو ملوثات بيولوجية أو كيميائية أو ملوثات فيزيائية أو غازات سامة تضر بالبيئة وتدمر عناصرها الأساسية من خلال تأثيرها على نوعية القدرات الطبيعية للنظم البيئية والأنشطة الإنتاجية، بالإضافة إلى أن الأعمال العدائية والانتقامية التي تصاحب العدوان العسكري تؤدي إلى تدمير الوسط البيئي وإلحاق الضرر بعناصره كالقيام مثلا بحرق الغابات والغطاء وإستنزاف الموارد الطبيعية وغيرها من الأعمال التي تضر بالبيئة¹.

رغم الخطورة التي تسببها الصراعات المسلحة على البيئة البحرية بسبب الأضرار التي تنجم على الأسلحة والمواد الخطرة التي تستخدم في الحروب، سواء كانت دولية أو غير دولية وغيرها من الأوضاع التي ترتبط بأمن الدولة التي يقع الحادث في بيئتها البحرية فإن هذه الحالات تكون أسباب معفية من المسؤولية المدنية عما يصيب البيئة البحرية من أضرار، وتتمثل حالات الإعفاء من المسؤولية التي ترتبط بأمن الدولة الساحلية فيما يلي:

أولا: حالة الحرب:

إن الحرب من ضمن الحالات التي تعتبر سببا معفي من المسؤولية المدنية عما تتعرض له البيئة البحرية من أضرار بسبب حوادث التلوث البحري مهما كان مصدره، حيث تعرف الحرب بأنها:

1: تعريف حالة الحرب:

عرف القانون الدولي الحرب وفقا لمذهب تقليدي² ومذهب معاصر حيث عُرِفَتْ وفقا للمذهب الأول بأنها الصراع الذي يكون بين دول متحاربة، حيث تستخدم فيه هذه الأخيرة القوة بهدف إنهاء حالة السلام لتحل محلها حالة العداء وما يترتب عليها من آثار قانونية.

¹ - حمدون تومي، غزلان فليج، حماية البيئة زمن النزاعات الدولية المسلحة، مجلة القانون والعلوم البيئية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، المجلد 02، العدد 02، 2023، ص 930.

² - يركز القانون الدولي التقليدي على مبدأ سيادة الدولة والتمسك بمبدأ المساواة بين الدول ويقوم هذا المذهب على فكرة الإحتفاظ بالحق المطلق للدولة في شن حروب والسبب في إعتقاد هذا الإتجاه على مبدأ سيادة الدول هو أن أشخاص =

يعرفها أيضا الأستاذ "ليترباخت" بأنها نزاع بين دولتين أو أكثر مستخدمين في ذلك قواتهم المسلحة، بهدف التغلب على بعضهم البعض وفرض شروط السلام للطرف المنتصر كما يحلو له، ووفقا لأصحاب هذا الاتجاه عرفت الحرب أيضا بأنها القتال الذي يحدث بين المجتمعات الإنسانية حيث كان يجري بين القبائل قديما، أما في الوقت الحالي بين الدول المتمدنة¹.

إن الفقه الدولي التقليدي يُجمع على أن حالة الحرب هي عبارة عن كفاح مسلح بين الدول، ويكون الهدف منه هو تغليب مصلحة سياسية لدولة ما، مع الأخذ بعين الاعتبار القواعد المنصوص عليها في القانون الدولي.

إن النظرية التقليدية في تعريفها للحرب إعتمدت على الجانب الشكلي دون الموضوعي، لأن مشروعية الحرب والنتائج المترتبة على هذه الحرب ترتبط بضرورة إعلان الحرب، وبالتالي يكون الإعلان شرط ضروري لنشوء الحرب من الناحية القانونية، وبمجرد الإعلان عن الحرب فإنها تعتبر قائمة حتى دون استخدام القوة المسلحة، وبمفهوم المخالفة فإن الحرب لا تقوم عند استخدام القوة المسلحة لعدم توافر شرط الإعلان عنها².

وفي حالة الإعلان عن الحرب فإن هذه الحروب تسمى بالحرب المعلنة إذ أنه بمجرد صدور الإعلان عن الحرب فإنها تعتبر قائمة، وفي هذه الحالة يتم تفعيل قواعد القانون الدولي الإنساني، غير أن الإشكال الذي يثور في حالة قيام الحرب دون استخدام القوة المسلحة لعدم وجود ضحايا حرب، وبالتالي لا يتم إعمال قواعد القانون الدولي الإنساني لعدم

القانون الدولي كانت تنحصر فقط في الدول في حين أن الحرب التي تقوم بها الجماعات داخل الدولة الواحدة والتي يكون أطرافها غير معترف لهم بالشخصية القانونية الدولية لا تعتبر حرب، أنظر: عبد الله نوار شعت، التدخل الدولي في النزاعات المسلحة بين الضرورة ومبدأ عدم التدخل، ط الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2017، ص 26، 27.

¹ - عبد الله نوار شعت، الحروب الأهلية والدولية في إطار القانون الدولي، ط الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2017، ص 14، 15.

² - عبد الله نوار شعت، التدخل الدولي في النزاعات المسلحة بين الضرورة ومبدأ عدم التدخل، مرجع سابق، الصفحات 23، 26، 27.

جدوى إنطباقه في حالة عدم وجود ضحايا ومتضررين، غير أن شرط إعلان الحرب وحده كافي لإنطباق قواعد القانون الدولي¹.

بالنسبة للحرب في القانون الدولي الحديث ظهر مفهوم تطور الحروب فهي لا تقتصر على الجيش وحده وإنما تتداخل فيها كل طاقات الدولة وفي جميع المجالات الاقتصادية البشرية والمالية...، مما يكون سببا في مضاعفة حجم الدمار الذي يسببه الحرب، وهذا ما كان سببا في التفكير في ضرورة تغيير الوضع القائم وهو الحرب بمفهومها التقليدي والتعاون بهدف منع الحروب، حيث تم النص لأول مرة على بعض الإلتزامات للحد من اللجوء إلى الحروب، وهذا وفقا لما تضمنه عهد عصبة الأمم، لتتوالى بعدها المواثيق والإتفاقيات الدولية التي تهدف إلى منع الحرب ومن بينها ميثاق باريس لسنة 1928، ميثاق الأمم المتحدة لسنة 1945، والتي أنشأت على أعقاب فشل عهد عصبة الأمم في تحقيق الأمن والسلم الدوليين، ويهدف هذا الميثاق إلى تخليص الأجيال القادمة من النتائج التي تخلفها الحروب والعمل على إحترام الإلتزامات التي تفرضها الإتفاقيات الدولية وأيضا يهدف إلى تحقيق الأمن والسلام من خلال توحيد الجهود الدولية².

على مستوى القانون الدولي تم تعديل عدة قواعد وهي تعتبر قواعد تقليدية ومن بينها حق الدولة المطلق في شن الحروب، إذ أصبح إستخدام القوة أمر محظور في العلاقات الدولية وهذا كأصل عام ويستثنى منه إستخدامها في حالة الدفاع الشرعي³، ورغم هذا إلا أن

¹ - هدى عزاز، الحماية الدولية لموارد المياه دراسة في ضوء القانون الدولي، د ط، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، عين مليلة، الجزائر، 2012، ص 31.

² - سعيد شايب، آثار الحرب على المعاهدات الدولية، مذكرة ماجستير، فرع القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، بن عكنون جامعة الجزائر 1، 2012/2013، ص 21 إلى 24.

³ - نص ميثاق الأمم المتحدة على حق الدفاع الشرعي في المادة 51 منه حيث منحت بموجبها إلى الدول الأعضاء في الأمم المتحدة حق الدفاع عن نفسها في حالة الإعتداء عليها من طرف قوة مسلحة، إلا أن يتخذ مجلس الأمن التدابير اللازمة لحفظ الأمن والسلم الدوليين، لكن الدولة التي تمارس حقها في الدفاع الشرعي لا بد أن تبلغ إلى المجلس التدابير التي إتخذتها في سبيل الدفاع الشرعي عن نفسها، أنظر ميثاق الأمم المتحدة، [ميثاق الأمم المتحدة \(النص الكامل\) | الأمم المتحدة](#)، تاريخ الإطلاع 2025/03/01، ساعة الإطلاع 11:16.

هذا الحق مقيد بعدة قيود ومن بين الجديد الذي جاء به هذا القانون أيضا مراعاة الأبعاد الإنسانية والاجتماعية، إذ لا بد من الإهتمام بالإنسان وحمايته ومنع التمييز العنصري¹.

إن الملامح الجديدة لقواعد القانون الدولي تظهر فيما تضمنه ميثاق الأمم المتحدة حيث ركز على حفظ الأمن والسلم الدوليين وحتى تتحقق هذه الغاية لا بد من تحريم التهديد بإستعمال القوة ضد سلامة وأمن الدول وإستقلالها السياسي، وهذا ما يجعل ما تضمنه ميثاق الأمم المتحدة يعتبر تقدما في مجال القانون الدولي، لأنها قيدت من مبدأ سيادة الدول وقيدت حقها المطلق في اللجوء إلى الحرب².

وتعرف الحرب وفقا للقانون الدولي المعاصر بأنها كل حالة يدور فيها قتال مسلح على نطاق واسع، بغض النظر عن الشروط التي وضعتها النظرية التقليدية لأطراف هذا القتال، حيث تم تطبيق قواعد وعادات الحرب سواء ما يتعلق منها بإعتبارها قواعد إنسانية أو تلك التي تنظم قواعد السلوك أثناء الحرب³.

وبالتالي يكمن الاختلاف بين الإتجاه التقليدي والمعاصر في تعريف الحرب هو أن الدولة في الأول كانت تتمتع بسلطة مطلقة في شن الحرب على أي دولة عملا بمبدأ سيادة الدولة، بحيث يكون لها كامل الحق في التصرف دون أي قيود مفروضة عليها غير أن هذا المفهوم تغير فأصبح حق الدولة في شن الحروب مقيد وهذا بسبب الرغبة في الحفاظ على الأمن والسلم الدوليين، فأصبح حق الدولة في شن الحروب مقترن بحق الدفاع الشرعي في حالة تعرضها للإعتداء المسلح من طرف آخر.

كوسيلة للحفاظ على الأمن والسلم الدوليين فإن الدولة الساحلية يكون لها كامل الحق في الحفاظ على سلامتها حتى في حالة السلم، إذ تبقى الدولة الساحلية التي تمر السفن

¹ - عبد الله نوار شعت، الحروب الأهلية والدولية في إطار القانون الدولي، مرجع سابق، ص 25.

² - أحمد بوراس، التدخل في القانون الدولي العام، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون العام، كلية الحقوق جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، 2014/2015، ص 341.

³ - عبد الله نوار شعت، الحروب الأهلية والدولية في إطار القانون الدولي، مرجع سابق ص 38.

الحربية¹ الأجنبية على مياهها الداخلية في زمن السلم متمتعة بالحق في تنظيم مرور هذه السفن، فوجد مثلاً أن اليابان لم تسمح للغواصات النووية الأمريكية بالدخول إلى موانئها إلا بعد عقد إتفاق مع واشنطن سنة 1964، والذي تضمن شروط دخول هذه الغواصات وإقامتها.

وفقاً للعرف الدولي المعمول به فإن الدولة الساحلية لا تسمح للسفن الأجنبية الحربية بالدخول إلى مياهها الداخلية إلا بعد إخطارها بطرق دبلوماسية، غير أنه توجد بعض الدول لازالت تحتفظ بحقها المطلق في منع السفن الحربية الأجنبية من الدخول إلى مياهها الداخلية².

إن السفن الأجنبية الحربية أثناء تواجدها في موانئ الدولة الساحلية تلتزم باحترام قوانينها خاصة القوانين المتعلقة بالأمن والملاحة والصحة، لكن خضوع السفينة الحربية لقوانين هذه الدولة لا يعني أنها تخضع لإختصاصها المحلي، فالدولة الساحلية لا تقوم بالقبض على طاقم السفينة داخلها أو تفتيشها و إنما تكتفي فقط بأن تطلب منها مغادرة مياهها الداخلية بطريقة فورية، غير أنه في حالة ارتكاب جريمة على متن السفينة الأجنبية من طرف شخص من رعايا الدولة الساحلية ففي هذه الحالة يقوم قائد السفينة بتسليمه إلى سلطات دولته³.

¹- السفن الحربية هي السفن التي تكون تحت قيادة ضابط تابع لبحرية الدولة كما تحمل على متنها طاقم يكون تابعا للبحرية العسكرية ويكون مسموحاً لهذه السفن برفع علم البحرية العسكرية وشعارها، أنظر أمينة دحماني، النظام القانوني للسفينة الحربية، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر 1، 2019/2020، ص 14.

وضعت الإتفاقيات الدولية بدورها تعريفات للسفينة الحربية حيث عرفت إتفاقية جنيف المتعلقة بقانون البحار لسنة 1958 في المادة 08 الفقرة 02 بأنها: السفينة التابعة للقوات البحرية للدولة والتي تحمل العلامات التي تميز السفن الحربية التي تحمل جنسيتها وتكون تحت قيادة ضابط مكلف من الحكومة والذي يظهر إسمه في القائمة البحرية ويخضع الطاقم الذي يعمل فيها إلى قواعد الإنضباط البحري، بالنسبة لإتفاقية قانون البحار فالنص الوارد في المادة 29 جاء مشابهاً لهذا النص. والمشرع الجزائري بدوره عرف هذه السفن في المرسوم رقم 72-194 في المادة 06 منه حيث ورد فيها ما يلي "السفن الحربية والسفن المساعدة والمدارس والسفن ذات المختبرات والغواصات والسفن الأخرى المخصصة للإستعمال العسكري، المرسوم رقم 72-194، المؤرخ في 27 شعبان عام 1392 الموافق 05 أكتوبر سنة 1972، يتضمن تنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 86، الصادرة بتاريخ 27 أكتوبر 1972، ص 1371.

²- محمد المجذوب، القانون الدولي العام، د ط، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2003، ص 375، 376.

³- أمال يوسف، دروس في القانون الدولي للبحار، د ط، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2010/2011، ص 4.

ومن بين ما تحافظ به الدولة الساحلية على أمنها وسلمها من أي ضرر قد تسببه السفن الحربية المرور البريء لهذه السفن عبر البحر الإقليمي، حيث تخضع في مرورها لشروط تفرضها الدولة الساحلية بسبب خصوصية هذا النوع من السفن وهذا بهدف حماية أمن وسلم هذه الدولة من أي ضرر أو إعتداء عليها من هذه السفن، وإذا كانت السفن الحربية سببا في حدوث أي ضرر يصيب الدولة الساحلية بسبب عدم إمتثالها للقوانين التي تضعها الدولة الساحلية والمتعلقة بتنظيم المرور البريء فإن دولة علم السفينة تتحمل المسؤولية الدولية وهذا وفقا لما نصت عليه المادة 31 من إتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

2: الشروط الواجب توفرها في حالة الحرب كسبب معفي من المسؤولية المدنية:

تتمثل هذه الشروط في:

أ: وقوع صراع مسلح:

فالحرب حتى تعتبر قائمة ينبغي أن تتوفر فيها مقومات الصراع المسلح بمعنى عدم التوافق بين الاطراف من حيث المصالح والقيم والمعتقدات، فلا بد من وجود تنافس وتصادم بين طرفين أو أكثر أين يسعى كل طرق لتحقيق أهدافه، وفي المقابل يمنع الطرف الآخر من تحقيق أهدافه بكل الطرق¹.

بمعنى آخر فإن كل دولة تتوفر لديها النية في الإستحواذ والسيطرة على موضع لا يتناسب ويختلف عن رغبات الطرف الآخر، ويشترط في هذا الصراع أن يكون صراع مسلح ذلك أنما يميز الحرب عن غيرها من أشكال النزاعات على مستوى القانون الدولي العام هو اللجوء إلى القوة المسلحة².

وفقا لهذا الشرط يمكن القول أنه حتى يتم إعتبار نزاع قائم بين دوليتين حرب لا بد أن تختلف أهداف هذه الدول وهو ما يشكل تصادم فيما بينها، ويجب أيضا أن تستخدم الدولة قواتها المسلحة والمتمثلة في قواتها العسكرية في مختلف المجالات، وبالتالي حتى تحقق

¹ - هدى عزاز، مرجع سابق، ص 28.

² - عبد الله نوار شعت، التدخل الدولي في النزاعات المسلحة بين الضرورة وعدم التدخل، مرجع سابق، ص 47، 48.

الدول أهدافها الغير متوافقة مع أهداف الأطراف الأخرى لا بد أن تجند جميع قواتها العسكرية سواء كانت برية، بحرية أو جوية، وأطراف النزاع إذا لم تكن لديهم النية في إستبدال حالة السلم التي تسود الدولة في حالة النزاع فلا يمكن إعتبار وجود نزاع مسلح بمفهومه القانوني بمعنى أن حالة الحرب لا يكفي لقيامها مجرد الإعلان عنها، وإنما لا بد أن يترجم هذا الإعلان باللجوء إلى القوة والإشتباك المسلح بين الدول¹.

غير أن هذا الصراع المسلح يكون له أثر سلبي على البيئة وجميع عناصرها بما فيها البيئة البحرية لأن الدول تستخدم أنواع مختلفة من الأسلحة التي تلحق ضرر كبير بالبحار وما تحتويه من موارد وثروات، والإتفاقيات الدولية حتى تحافظ على البيئة البحرية من الأضرار التي تسببها هذه النزاعات المسلحة نصت على حظر إستخدام الأسلحة خاصة النووية منها.

حيث نجد أن الأمم المتحدة نجحت في عقد الكثير من الإتفاقيات الدولية في مجال السيطرة على إنتشار الأسلحة النووية والتجارب النووية وأيضاً في تشغيل السفن ودفن النفايات النووية في المناطق البحرية، وتعتبر معاهدة حظر الإنتشار النووي من الركائز الأساسية للإتفاقيات الدولية التي تضمنت النص على السيطرة على مخاطر الأنشطة النووية، والسبب من وراء الجهود المبذولة لمنع إنتشار الأسلحة النووية أو منع إستخدامها في الحروب البحرية هو الآثار المدمرة للأسلحة النووية والتي تستمر لمدى زمني طويل بالإضافة إلى تضرر الغلاف الجوي للمناطق المحيطة بمكان إستخدام الأسلحة النووية، حيث تسعى الإتفاقيات الدولية التي يتم إبرامها في هذا الشأن إلى القضاء على الأسلحة النووية دون تدميرها وإنما يتم الإستفادة منها في الأغراض السلمية².

ب: أن تكون أطراف الحرب من أشخاص القانون الدولي:

إن أطراف النزاع المسلح في النزاعات الدولية يشترط أن يكونوا من الدول الأطراف في الجماعة الدولية، بمعنى أن يكونوا متمتعين بالأهلية القانونية الدولية فالحرب لا بد أن تقوم

¹ - زايد بن عيسى، التمييز بين النزاعات المسلحة الدولية وغير الدولية، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2016/2017، ص 07.

² - رضاء رجب عبد اللطيف محمود، مرجع سابق، ص 192 و 193.

دائماً بين دول لها سيادة، وعلى أساس هذا العنصر يخرج من مفهوم النزاع المسلح، الحروب الأهلية، لأن الفرق بين الحرب الدولية والحرب الأهلية يتمثل في إنتماء أطراف النزاع إلى الجماعة الدولية من عدمه¹.

في هذا الشأن يتفق فقهاء القانون الدولي على أن الدولة حتى تتمتع بالشخصية القانونية الدولية لا بد من توفر صفتين هما التمتع بالأهلية القانونية لإكتساب الحقوق وتحمل الإلتزامات الدولية، والصفة الثانية هي قدرتها على المساهمة في وضع قواعد على مستوى القانون الدولي، وباعتبار الدولة هي الشخص الرئيسي من أشخاص القانون الدولي فهي وحدها من تمتلك الحق في الإعتراف لغيرها من الوحدات القانونية الأخرى بالشخصية الدولية لأنها أشخاص تبعية لهذا القانون².

وفي مجال حماية البيئة أثناء النزاعات المسلحة نصت المادة 55 من البروتوكول المعدل إتفاقيات جنيف لسنة 1949 على ضرورة الحرص على حماية البيئة من الأضرار التي تسببها الحرب، إذ يحظر إستخدام أي أساليب أو وسائل الحرب التي تسبب ضرر للبيئة الطبيعية كما يمنع الإعتداء على البيئة عن طريق القيام بأعمال إنتقامية³.

وبالتالي حتى يمكن إعتبار النزاع الحاصل بين طرفين أو أكثر حرب لا بد أن تتوفر فيه شروط معينة تتمثل في ضرورة وقوع صراع مسلح بحيث تستخدم أطراف النزاع قواتها المسلحة في مختلف المجالات، وأن يكون النزاع قائم بين أشخاص القانون الدولي بمعنى أن يكون النزاع قائم بين أشخاص القانون الدولي، وأن تكون متمتعة بالشخصية الدولية، وفي غياب أحد هذه الشروط لا يمكن إعتبار الصراع أو النزاع حالة حرب.

¹ - طلعت جياذ لحي الحديدي، دراسات في القانون الدولي العام، ط الأولى، دار الحامد للنشر والتوزيع، الأردن، 2012، ص 124.

² - عبد الله نوار شعت، التدخل الدولي في النزاعات المسلحة بين الضرورة وعدم التدخل، مرجع سابق، ص 47، 48.

³ - البروتوكول الإضافي لإتفاقية جنيف المتعلقة بحماية المدنيين وقت الحرب وإتفاقية جنيف الرابعة، البروتوكول الأول المتعلق بحماية ضحايا النزاعات المسلحة الدولية لسنة 1977، [Geneva Convention Relative to the Protection of Civilian Persons in Time of War \(Geneva Convention IV\) - Derecho Internacional Público - dipublico.org](http://www.dipublico.org) تاريخ النشر 2010/11/17، تاريخ الإطلاع: 2025/03/12، ساعة الإطلاع: 00.17.

إن تطبيق فكرة الحرب كسبب معفي من المسؤولية في مجال الأضرار التي تضر بالبيئة البحرية يتطلب الإعتماد على القواعد العامة المنظمة للحرب، وبالتالي لا بد أن تتوفر في الحرب الشروط التي تتطلبها القواعد العامة والتي سبق الحديث عنها، فحتى يتعبر النزاع المسلح (الحرب) حالة معفية من المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري الذي قد يكون مصدره النفط أو المواد النووية يجب أن تتوفر في الحرب هذه الشروط وفي غيابها لا يمكن الدفع به للإعفاء من المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

ثانيا: الحرب الأهلية:

من خلال إستقراء نصوص الإتفاقيات الدولية التي نصت على الإعفاء من المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية نجدها إعتبرت أيضا الحرب الأهلية سبب يعفى بسببه مالك السفينة أو مشغل المنشأة النووية من مسؤوليته المدنية عن الأضرار التي تعرضت لها البيئة البحرية، فإذا كانت الدولة التي تضررت بيئتها البحرية تشهد حالة حرب أهلية ففي هذه الحالة لا يمكن إلزام مالك السفينة أو المنشأة النووية التي أحدثت التلوث البحري بدفع التعويض على الأضرار الناجمة عن هذا الحادث لأن مرده حرب أهلية بين مواطني الدولة التي وقع فيها الضرر، وللتعرف على المقصود بالحرب الأهلية كسبب معفي من المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة البحرية سيتم الحديث عن تعريفها وأسبابها.

1: تعريفها:

عرف الفقيه "بوفندوف" الحرب الأهلية بأنها الحرب التي يتناحر فيها أعضاء المجتمع الواحد فيما بينهم، وعرفها الفقيه "كالفو Kalvo" بأنها نزاعات بين المواطنين داخل الدولة الواحدة¹.

¹ - زيان براج، تطبيقات القانون الدولي الإنساني على الحروب الأهلية، مذكرة ماجستير، في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، بن عكنون، جامعة الجزائر 1، 2011/2012، ص 14.

تعرف أيضا بأنها النزاع العسكري المسلح الذي يكون داخل الدولة الواحدة والذي قد يكون أطرافه هم الأفراد والدولة أو مجموعة من الأفراد مع بعضهم، أو قد يكون بين قوات الدولة في حالة التمرد أو العصيان في الدولة¹.

ويرى "فاتيل Vatiel" أن الحرب الأهلية تنشأ في نفس الدولة بين طرفين مستقلين يسعى كل طرف منهما إلى الانتقام من الآخر بحيث لا يعترف أي منهما بالرابط المشترك بينهما، وفي الحرب الأهلية يسعى الأطراف المتنازعة إلى الإنتقاص من حقوق الطرف الآخر بهدف إثارة الخلاف وكذا الإختلاف في مواقف مؤيدي الطرفين².

ويطلق على الحرب الأهلية أيضا تسمية النزاع المسلح غير الدولي ويعرف هذا النوع من النزاعات بأنه النزاع الذي يقع داخل حدود إقليم دولة ما والذي قد يدور بين قواتها المسلحة وقوات مسلحة أخرى أو جماعات نظامية مسلحة أخرى، وتكون تحت سلطة قيادة مسؤولة على جزء معين من الإقليم وفي هذا الإطار يرى "كاستبارغ" أن الحروب الأهلية هي عبارة عن نزاع يشبه الحرب الدولية ولكن يكون داخل إقليم دولة واحدة³.

2: أسباب الحرب الأهلية:

تتعدد الأسباب التي ينجم عنها حروب أهلية وتتمثل هذه الأسباب في:

أ: الأسباب السياسية:

إن ضعف المركز السياسي للأشخاص القائمين على السلطة في الدولة يكون سببا في نشوب الحرب الأهلية، بسبب رغبة بعض القوى إلى تعديل وتغيير نظام الحكم السائد أو الانفصال عنه، وأهم ما يكون سببا في حدوث الصراعات المسلحة غير الدولية هي الرغبة

¹ - مصلح حسن أحمد عبد العزيز، مبادئ القانون الدولي الإنساني، ط الأولى، دار الحامد للنشر والتوزيع، الأردن، 2013، ص 51.

² - عبد الله نوار شعت، الحروب الأهلية والدولية في إطار القانون الدولي، مرجع سابق ص 96.

³ - طلعت جياذ لحي الحديدي، مرجع سابق، ص 133.

في الوصول إلى السلطة باعتبارها الوسيلة التي تشبع رغباتهم المادية خاصة في الدول النامية¹.

ب: الأسباب الإجتماعية والثقافية:

إن المشاكل والصراعات الإجتماعية تحدث بسبب عوامل دينية أو عرقية فحتى قيام الدولة بشكلها الحديث لم يكن كافيا للسيطرة النهائية على المشاكل والصراعات، والتي تظهر في عدة صور كإستخدام العنف للتعبير على الإختلافات الدينية والعرقية، ولم يتوقف الأمر هنا بل تعداه إلى الانفصال عن الدولة في بعض الأحيان، كما حدث أثناء إنفصال باكستان عن الهند، أما العامل الثقافي وعلاقته بإندلاع الحروب الأهلية يتجسد أساسا في الأمية وضعف مستوى التعليم وهذا ما يؤدي إلى التفكك الثقافي والنفسي².

ج: الأسباب الإقتصادية:

تكون هذه الأخيرة عاملا لإندلاع الحروب الأهلية من خلال تخلف المؤسسات الإقتصادية كإنعدام الهياكل الإقتصادية الحديثة، وزيادة حجم المديونية العامة للدولة، وإنتشار الرشوة والمحسوبية وغيرها من جرائم المال والأعمال، وتولي إدارة مختلف المناصب من طرف أشخاص لا يملكون الخبرة الكافية والكفاءة المطلوبة للتماشي مع مختلف المتغيرات الإقتصادية، كل هذه العوامل ساهمت بشكل كبير في إنتشار العنف وتهديد كيان الدولة³.

وهذا ما يكون سببا في إنهيار الوضع الإقتصادي للدولة وتزايد الفجوة بين الطبقات في المجتمع بسبب سيطرة بعض الأشخاص على المرافق الإقتصادية وإمتداد نفوذهم إلى المرافق الأمنية والسياسية في الدولة، وهذا ما يدفع بالطبقة الفقيرة في المجتمع إلى التصادم مع السلطة أو من يسيطر على السلطة في الدولة رغبة منها في تأمين حاجياتها⁴.

¹ - عبد الله نوار شعت، الحروب الأهلية والدولية في إطار القانون الدولي، مرجع سابق، ص 131، 132.

² - عبد الله نوار شعت، التدخل الدولي في النزاعات المسلحة بين الضرورة وعدم التدخل، مرجع سابق، ص 348، 349.

³ - طلعت جياذ لحي الحديدي، مرجع سابق، ص 129.

⁴ - عبد الله نوار شعت، الحروب الأهلية والدولية في إطار القانون الدولي، مرجع سابق، ص 136.

تكون هذه العوامل مجتمعة أو منفردة سببا في نشوب حروب أهلية بين مواطني نفس الدولة لتحقيق أهداف مختلفة والتي قد تكون تغيير الوضع السياسي القائم في الدولة، أو الوصول إلى السلطة، أو الرغبة في تحسين الأوضاع الاقتصادية.

ثالثا: العصيان:

ورد النص على العصيان في قانون العقوبات الجزائري حيث عرفه بأنه كل هجوم على الموظفين أو ممثلي السلطة العمومية الذين يقومون بتنفيذ الأوامر أو القرارات القضائية وكذلك كل مقاومة لهم بالعنف أو التعدي تكون جريمة عصيان¹.

للعصيان صورتين هما العصيان المدني والعصيان العسكري، حيث يعرف الأول بأنه الطريقة الأرقى للمقاومة لأنها تكون بطريقة سلمية متمدنة، إذ يقوم على رفض الظلم أو قانون معين أو الإحتلال أو شخص ما ومقاومته سلميا، ويعتمد العصيان المدني على اللاعنف وتكون العلنية وعدم التخفي عنصر من عناصره، لأنه ليس عمل سري ذلك أن المقاوم العصياني يشاهده الجميع وهو يمارس العصيان المدني بمختلف صورته، ويلتزم الأفراد الذين يقومون بالعصيان المدني باحترام شروطه فلا بد أن يتم بشكل راقى ومتحضر بحيث لا يتم اللجوء إلى العنف².

والعصيان العسكري هو الذي يتحقق عندما ينجح المتمردون في السيطرة على جزء من إقليم الدولة، ويقومون بوضع قواعدهم ومعسكراتهم فيه، وفي هذا النوع من العصيان تكون سيادة الدولة على إقليمها ناقصة لأنها لم تتمكن من القضاء على من يقوم بالعصيان³.

¹ - المادة 183، من الأمر رقم 66-156، المؤرخ في 18 صفر 1386، الموافق 08 يونيو 1966، يتضمن قانون العقوبات المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 49، الصادرة بتاريخ 11 يونيو 1966.

² - يحي شراد، العصيان والتمرد في ظل المتغيرات الدولية الراهنة، دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون، مذكرة ماجستير، في الشريعة والقانون، كلية العلوم الإسلامية، الخروبة، جامعة الجزائر، 2010/2009، ص 56، 57.

³ - مصلح حسن عبد العزيز، مرجع سابق، ص 48.

والعصيان العسكري له صورتين النوع العادي من العصيان العسكري وهو الذي يكون داخل المؤسسة العسكرية ويقوم به الجنود أو الضباط وهو جريمة يعاقب عليها القانون العسكري أمام المحاكم العسكرية، بحيث تختلف العقوبة باختلاف وتفاوت جريمة العصيان المرتكب ووفقا لوقت ارتكابه سواء كانت الدولة في حالة حرب أو سلم إذ قد تتضاعف العقوبة في حالة ارتكاب جريمة العصيان والدولة في حالة حرب، والنوع غير العادي من العصيان العسكري ويكون ضد الحكام ويتخذ شكل إنقلاب عسكري على الحاكم وعزله من منصبه بطريقة غير شرعية¹.

رابعا: الأعمال العدائية:

تعرف الأعمال العدائية بأنها كل الأعمال التي يقوم بها أطرافا الصراع ضد بعضهما البعض، سواء كانت هذه الأعمال حربية أو غير حربية ويكون الهدف منها هو إلحاق الضرر بالطرف الآخر بشكل مباشر، والأعمال العدائية هي التجسيد الفعلي للحرب في الميدان، ومصطلح الأعمال العدائية يطلق على الأعمال الحربية بمختلف أشكالها، وأيضا هو مرادف للتعبير عن بداية الحرب².

يمكن القول أن أضرار التلوث البحري إذا كان سببها حرب أو حرب أهلية أو عصيان أو أعمال عدائية فإن الشخص الذي تكون مسؤوليته وفقا للنصوص القانونية التي تنظم المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري مسؤولية مطلقة لا يلتزم بدفع التعويض للمضرور من حوادث التلوث البحري، بمعنى أنه يعفى من هذه المسؤولية لأن الضرر كان سببه وضع مرتبط بالوضع الأمني للدولة التي تضررت ببيئتها البحرية.

¹ - يحي شراد، مرجع سابق، ص 61، 62.

² - عبد الحفيظ الرتمي، الآثار المترتبة على إنتهاء الأعمال العدائية بين قانون النزاعات المسلحة ومبادئ اللجوء إلى إستخدام القوة المسلحة، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة الوادي، المجلد 12، العدد 02، 2021، ص 422.

الفرع الثاني: الأساس القانوني للأوضاع المتعلقة بأمن الدولة كأسباب معفية من المسؤولية المدنية:

إهتمت الإتفاقيات الدولية التي نصت على قيام المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث البحري بالنفط أو بالمواد النووية على النص كذلك على حالات الإعفاء من هذه المسؤولية بسبب الحرب أو الحرب الأهلية أو غيرها من الحالات التي تتعلق بالوضع السائد في الدولة المتضررة من الحادث، والمشرع الجزائري بدوره نص على هذه الحالات والتي بتوفرها يعفى الشخص من المسؤولية المدنية.

أولاً: الأساس القانوني للأوضاع المتعلقة بأمن الدولة كأسباب معفية من المسؤولية المدنية على المستوى الدولي:

تتمثل الإتفاقيات التي نصت على الإعفاء من المسؤولية المدنية بسبب الحرب وغيرها من الأوضاع فيما يلي:

1: الإتفاقيات المتعلقة بالتلوث البحري بالنفط:

نصت إتفاقية المسؤولية المدنية بشأن التلوث البحري بالنفط لسنة 1969 في مادتها 3 الفقرة 2 على أن مالك السفينة يعفى إذا إثبت أن الضرر حدث بسبب عمل حربي أو أعمال عدائية أو حرب أهلية أو تمرد.

وفقاً لهذه المادة فإن مالك السفينة إذ تمكن من إثبات أن حادث التلوث البحري والذي نتج عنه أضرار أصابت البيئة البحرية التي وقع فيها الحادث كان سببه وضع يرتبط أساساً بالوضع الأمني للدولة الساحلية التي تضررت جراء الحادث كأن تكون الدولة في حالة حرب سواء كانت حرب دولية أو أهلية أو الدولة تشهد حالة تمرد، وبالتالي إذا تسرب النفط من ناقلة النفط بسبب نزاع مسلح فلا يسأل مالك هذه السفينة ولا يدفع أي تعويض لأنه ليس سبباً في وقوع الحادث ويعفى من المسؤولية المدنية الملقاة على عاتقه.

ووفقاً لهذه المادة أيضاً لا بد من وجود حالة حرب قائمة فعلاً حيث يلتزم المالك بإثباتها، ولا يشترط للإعفاء أن تكون حالة الحرب دائمة إذ يكفي فقط أن يكون ضرر التلوث

البحري ناجما عن أعمال عدوانية أو عن ثورة، وتطبق هذه الحالة من حالات الإعفاء على أعمال الإرهاب، التخريب، القرصنة والتمرد الجماعي الذي يحدث أثناء المظاهرات السياسية التي يكون الهدف منها الإطاحة بالحكومة وينبغي عدم الخلط بين أعمال الحرب وأخطارها.

كمثال توضيحي لهذه الحالة إجبار ناقلة للبترول على السير وأنوارها مظفأة أو خلف سفن أخرى تخضع لسفينة عسكرية بهدف حمايتها فإذا حدث تصادم نتج عنه ضرر تلوث بحري يصبح من المستحيل في هذه الحالة تمسك المالك بالإعفاء من المسؤولية المدنية بسبب أعمال الحرب فلا يمكن القول أن التلوث قد نتج عن تصادم وقع بسبب ظروف الملاحة في وقت الحرب، إذ لا وجود لأي عمل حربي يستدعي الإعفاء وإنما يوجد خطر حرب¹.

2: الإتفاقيات المتعلقة بالتلوث النووي:

رغم أن المسؤولية المدنية المترتبة عن التلوث البحري بالمواد النووية هي مسؤولية موضوعية بحيث تقوم بمجرد وقوع الحادث سواء صدر من المشغل خطأ أم لم يصدر منه، إلا أن الإتفاقيات الدولية المنظمة لهذا المجال نصت على إعفاء المشغل إذا كان الحادث سببه أوضاع مرتبطة بأمن الدولة.

أ: إتفاقية بروكسل لسنة 1962:

نصت على أن المشغل يعفى من مسؤوليته المدنية إذا حدث الضرر بسبب عمل من أعمال الحرب أو الأعمال العدائية أو الحرب الأهلية أو التمرد، وجاء نص المادة كالتالي: "لا تلقى أي مسؤولية بموجب هذه الإتفاقية على عاتق المشغل فيما يتعلق بالضرر النووي الناجم عن حادث نووي نتج مباشرة لعمل من أعمال الحرب أو الأعمال العدائية أو الحرب الأهلية أو التمرد"².

¹ - محمد السيد أحمد الفقي، مرجع سابق، ص 202، 203.

² - المادة 08 من إتفاقية بروكسل بشأن مسؤولية مشغلي السفن النووية 1962،

<https://www.dipublico.org/100805/brussels-convention-on-the-liability-of-operators-of-nuclear-ships/>

الملاحظ على هذه المادة أنها لم تشترط للإعفاء إثبات المشغل أن الضرر وقع بفعل الحرب أو غيرها من الحالات الواردة في المادة، إذ بمجرد وقوع الحادث بسببها فإن المشغل يعفى من المسؤولية دون حاجة لإثبات صادر منه، لأنه قد يعجز عن الإثبات وبالتالي يتحمل المسؤولية عن ضرر لا يد له في حدوثه خاصة وأن الضرر النووي يسبب خطورة كبيرة، وبالتالي تكاليف التعويض عنه تكون باهضة إذ يكون من غير العدل أن يدفعها المشغل وهو ليس سببا في حدوثها، ولعل هذا هو السبب في التخلي عن شرط الإثبات من طرف المشغل.

الملاحظ أيضا أن هذه المادة استخدمت مصطلح (نتيجة مباشرة) ويفهم منها أن حادث التلوث البحري النووي لا بد أن يحدث مباشرة بسبب حالة الحرب أو التمرد بمعنى أن يكون الحرب هو السبب المباشر والوحيد في حدوث الضرر، بحيث لا يتدخل معه أي سبب آخر حتى يعفى المشغل من المسؤولية المدنية الناجمة عن حادث التلوث البحري إعفاء كلي.

وهو نفس ما نصت عليه إتفاقية باريس لسنة 1960 في مادتها 09 على إعفاء مشغل المنشأة النووية من المسؤولية المدنية إذا كان ضرر التلوث البحري سببه عمل من أعمال النزاع المسلح أو الأعمال العدائية أو الحرب الأهلية أو التمرد، ووفقا للمادة فإنه لا يكون ملزما بإثبات أي عمل من هذه الأعمال إذ يكفي فقط أن يكون نتيجة مباشرة في حدوث هذه الأعمال.

ب: إتفاقية فيينا لسنة 1963:

نصت هذه الإتفاقية على الإعفاء من المسؤولية المدنية بسبب ما يحدث في الدولة التي وقع فيها حادث التلوث النووي في المادة 04 الفقرة 03 منها، حيث ورد فيها نفس ما ورد في إتفاقية بروكسل لسنة 1962 السابقة الذكر.

من بين الإتفاقيات المنظمة لمجال البيئة البحرية التي نصت أيضا على الإعفاء من المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تصيب البيئة بسبب حالة الحرب إتفاقية المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن الأنشطة الخطرة على البيئة لسنة 1993 والمعروفة

بإتفاقية لوغانو، حيث نجدها أيضا أعفت المشغل من المسؤولية إذا أثبت أن الأضرار كانت بسبب عمل حربي أو أعمال عدائية أو حرب أهلية أو تمرد، حيث نجدها نصت في المادة 8 الفقرة 1 على ما يلي: " لا يكون المشغل مسؤولاً بموجب هذه الإتفاقية عن الأضرار إذا أثبت أن الضرر كان سببه عمل حربي أو أعمال عدائية أو حرب أهلية أو تمرد ...".

من خلال هذه المادة يمكن القول أن المشغل حتى يتخلص من مسؤوليته المدنية فإنه يلتزم بإثبات أن الضرر حدث لسبب لا يد له فيه وإنما كان سببه حرب أو حرب أهلية أو غيرها من الأوضاع المتعلقة بأمن الدولة التي وقع فيها ضرر التلوث، وإذا لم يتمكن من إثبات هذا السبب الأجنبي ففي هذه الحالة لا يعفى من مسؤولية ويكون ملزما بدفع مبلغ التعويض.

ثانيا: الأساس القانوني للأوضاع المتعلقة بأمن الدولة كأسباب معفية من المسؤولية وفقا للمشرع الجزائري:

نص المشرع الجزائري على إعفاء مالك السفينة من المسؤولية المدنية عن الضرر الذي يصيب المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، في الحالة التي يكون فيها حادث التلوث البحري بسبب الحرب أو عمل آخر يتعلق بوضع الدولة في نص المادة 118 من القانون البحري حيث ورد فيها ما يلي: "لا يعتبر المالك مسؤولا عن التلوث إذا أثبت أن الضرر الحاصل نتج عن عمل حربي والأعمال العدوانية والحرب الأهلية والعصيان أو التمرد ...".

وبالتالي حتى يتخلص مالك السفينة من المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية لا بد أن يثبت أن ضرر التلوث البحري بالنفط حدث بسبب أحد الحالات التي حددتها المادة وليس له دخل في حدوثه، فإذا تمكن من إثباته فإنه يعفى من المسؤولية بصفة كلية وفقا لما حددته المادة.

الملاحظ أن المواد التي نصت على الإعفاء من المسؤولية المدنية عن الضرر الذي يصيب البيئة البحرية بسبب حالة الحرب أو غيرها من الأسباب التي حددتها هذه المواد لم

تنص صراحة على الآثار المترتب على هذا الإعفاء بمعنى هل يكون إعفاء كلي أو جزئي من المسؤولية المدنية، غير أنه وفق لمضمون هذه المواد يفهم أن الإعفاء يكون كلي بحيث تسقط مسؤولية المالك أو المشغل كلياً.

الفرع الثالث: إهمال الحكومة:

إن إهمال الحكومة يكون أيضاً سبباً معفياً من المسؤولية المدنية التي تقوم بسبب الأضرار التي تصيب البيئة البحرية، فالدولة الساحلية تسعى إلى ضمان أو تأمين سلامة النقل والملاحة في سواحلها، لأنها تمارس سيادتها الكاملة على بحرها الإقليمي المحيط بسواحلها، وبمقتضى هذه السيادة تمارس الدولة الساحلية حقوق والتزامات مختلفة، وهي ما تحقق من خلالها سلامة سواحلها، وهذا وفقاً لما نصت عليه المادة 01 من إتفاقية جنيف الموقعة في 1958، والمتعلقة بالبحر الإقليمي ووفقاً لما نصت عليه أيضاً إتفاقية قانون البحار لسنة 1982 فإن عدم ممارسة الدولة الساحلية لإختصاصها من شأنه أن يؤدي إلى حوادث ينجم عنها أضرار تلوث¹.

أولاً: الحالات التي تشكل إهمال من طرف الحكومة:

تتمثل الحالات التي إذا توفرت فإنها تشكل إهمال صادر من الحكومة وبالتالي تكون أسباب تعفي مالك السفينة أو مشغل المنشأة النووية مصدر التلوث من الإلتزام بتعويض هذا الضرر، وتتمثل هذه الحالات فيما يلي:

1: التقصير في مهمة الإرشاد:

الإرشاد البحري من أهم مقومات وعناصر الرحلة البحرية لأن ربان السفينة وإن كان على دراية بالطرق في عرض البحر إلا أنه قد يجهل مسالك مياه الموانئ التي تدخل إليها السفينة بالإضافة إلى أن هذه الموانئ قد تكون فيها عدة عوائق قد تكون سبباً في عرقلة الملاحة البحرية، لذلك لا بد من تدخل شخص له خبرة ويكون على علم بجميع المسالك

¹ - محمد السيد أحمد الفقي، مرجع سابق، ص 210.

المتواجدة في الميناء بهدف تجنب المخاطر التي قد تحدث والتي من شأنها إلحاق الضرر بالميناء¹.

هذا الشخص هو المرشد ويعرف بأنه الشخص الذي يتم تعيينه أو التصريح له من طرف السلطة المختصة بالموانئ أو الدولة التي تملك الميناء بممارسة أعمال إرشاد السفن في نطاق حدود الميناء أو المرفأ أو أي منطقة من مناطق الإرشاد².

عرف المشرع الجزائري الإرشاد في المادة 171 من القانون البحري بأنه: "المساعدة التي تقدم إلى الربانة من قبل مستخدم الديوان الوطني للموانئ المرخص لهم من قبل الدولة لقيادة السفن عند دخولها للموانئ والمياه الداخلية والخروج منها"، كما ورد تعريفه في المادة 90 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 بأنه عملية إمساك حبال السفن والقيام بعقدها وفكها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض على مباني الإرساء، ويكلف القيام بهذه المهمة أعوان مؤهلين وتابعين للسلطة المينائية، وتتم عملية الإرشاد بمراقبة المصالح المؤهلة وتحت مسؤولية ربان السفينة³.

وباعتبار الموانئ من الأملاك العمومية البحرية فإن الدولة تكون ملزمة بالقيام بكل ما هو لازم لتنظيم عملية الإرشاد على أكمل وجه سواء من خلال إصدار التراخيص، أو التسيير الجيد للموانئ لأن أي تقصير من هذا الجانب من شأنه أن يؤدي إلى حدوث تلوث بحري كأن يتسرب النفط من ناقلة أو أي مواد خطيرة أخرى أثناء عملية الإرشاد بسفينة أخرى بسبب التقصير في أداء مهمة الإرشاد⁴.

¹ - أسماء حريز، خدمة إرشاد السفن، مجلة القانون، جامعة غليزان، المجلد 08، العدد 02، 2019، ص 26.

² - إيمان الجميل، مرجع سابق، ص 144.

³ - المرسوم التنفيذي رقم 02-01، المؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق 06 يناير سنة 2002، الذي يحدد النظام العام لإستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 01، الصادرة بتاريخ 06 يناير 2002 م، ص 15.

⁴ - تجدر الإشارة في هذا الشأن أن السلطة المينائية تكون مسؤولة إتجاه مجهزة السفينة المرشدة عن الأضرار التي تحدث بسبب أحد المرشدين في حالة عدم توفر شروط الخبرة المهنية لدى المرشد، أنظر المادة 186، من الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

نص المشرع الجزائري على إستغلال الموانئ وأمنها ففي مجال الإستغلال يتم تنظيم مسألة تخصيص المناطق المينائية وإستغلالها، وأيضاً تحديد المناطق التي يتم تخصيصها للصيد البحري والنزهة.

ومن مظاهر إهتمام المشرع أيضاً بالموانئ النص على كفاءات عبور الركاب والبضائع وتحديد الشروط الواجب توفرها في عملية شحن السفن وتفرغها وغيرها من مظاهر الحماية التي نص عليها المشرع الجزائري في مجال إستغلال الموانئ، وفي مجال الأمن يكون هدف المشرع من خلال وضع هذه القواعد إلى ضمان سلامة التجهيزات والمنشآت والمحافظة على الأملاك العمومية المينائية، وأيضاً الوقاية من الكوارث وتنظيم مكافحة الحرائق والتلوث وتجنب إنتشارها في البحر، والقضاء على أسباب إشتعال المنتجات البترولية ومكافحة أثارها الضارة، وتحديد المقاييس المعتمدة في رمي هذه المنتجات في البحار¹.

وبالتالي يمكن القول أن تقصير السلطات المختصة بتنظيم مهمة الإرشاد في أداء مهامها التي يحددها القانون من شأنه الإضرار بالبيئة البحرية، لأن أي خطأ في أداء هذه المهمة يكون سببا في الإضرار بها وحدث تلوث مصدره المواد التي تكون موجودة على متن السفن التي يتم إرشادها أثناء دخول الموانئ لتفريغ أو شحن المواد أو البضائع، أو تعرضها لأي واقعة مادية أخرى بسبب التقصير في مهمة الإرشاد كأن تتصادم بسفينة أخرى أو تصطدم بالمعدات المتواجدة في الميناء بسبب عدم أداء مهمة الإرشاد على أكمل وجه، وفقا لما يحدده القانون من شروط ينبغي أن تتوفر في المرشد وأيضاً واجباته التي يتعين عليه الإلتزام بها، وهذا يدل على الأهمية الكبيرة لمهمة الإرشاد في الحفاظ على البيئة البحرية مما يستدعي الإهتمام الكبير بها من طرف السلطات المختصة.

2: الأخطاء الصادرة من السلطات المينائية:

إن مصطلح السلطة المينائية تم تعميم إستخدامه في القانون البحري المعاصر بسبب الوظائف المختلفة للموانئ وبالتالي أصبح هذا المصطلح يستخدم للتعبير على الميناء بوصفه مؤسسة، وظهر هذا المفهوم سنة 1894 في القانون الإنجليزي بعبارة " Authority

¹ - المادة 911، من الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

"port" ويدل على الشخص الذي تعينه السلطات العمومية والذي يكلف بمهمة تسيير الميناء، عاد هذا المفهوم للظهور مرة أخرى في "Harbour Act" قانون الميناء والذي عرف هذه السلطة بأنها كل شخص طبيعي أو معنوي تسند إليه إختصاصات بموجب قانون أو مرسوم أو قرار أو التزامات من أجل بناء أو تحسين أو تسيير ميناء ¹.

بالرجوع إلى المشرع الجزائري نجده عرف السلطة المينائية في المرسوم التنفيذي رقم 99-199، بأنها مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري، تتمتع بالشخصية المعنوية والإستقلال المالي، وتحكم هذه المؤسسة القواعد المطبقة على الإدارة في علاقتها مع الدولة وتعتبر تاجرة في علاقاتها مع الغير ².

كما حدد المشرع في هذا المرسوم في مادته السادسة المهام التي تكلف بها هذه السلطة وقسمها إلى أربعة أصناف من المهام على النحو التالي:

- مهام تتعلق بتطوير الموانئ وصيانتها، وتتعلق بكل ما من شأنه تنمية نشاط الموانئ وإعداد البرامج التي تعمل من خلالها على صيانة الموانئ، وأيضا عصرنة التجهيزات المينائية .
- مهام تتعلق بتسيير الموانئ وإستغلالها، حيث تكلف السلطات المينائية في هذه المهام بالقيام بإستغلال التجهيزات الضرورية للقيام بمهامها أو يمكنها أن تكلف أطراف أخرى، كما تضمن من خلال مهام التسيير والإستغلال مختلف عمليات تموين السفن بالمياه العذبة وإرشاد وقيادة السفن وتنظيم حركة الملاحة البحرية في الموانئ ووضع كل الوسائل البشرية والمادية لمساعدة السفن على الرسو والحركة.
- مهام تتعلق بالمحافظة والحماية حيث تسهر السلطات على إحترام القواعد المنظمة لمساحات المياه وأيضا القواعد المنظمة لأمن الملاحة البحرية وطرق المرور ونظافة

¹ - لحسن بن بشير، معزوزة زروال، نشأة السلطة المينائية ودورها في صيانة وتطوير الموانئ البحرية، مجلة العلوم القانونية والإجتماعية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، المجلد 09، العدد 02، 2024، ص 1183.

² - المادة 02، من المرسوم التنفيذي، رقم 99-199، المؤرخ في 06 جمادى الأولى عام 1420 الموافق 18 غشت سنة 1999، يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 57، الصادرة بتاريخ 22 غشت 1999 م.

المنشآت المينائية والوقاية من الحرائق والتلوث، كما تلتزم بالسهر على استعمال الموانئ وملحقاتها استعمال عقلاني.

- مهام التنسيق والترقية التجارية للموانئ من بين ما تكلف به السلطات المينائية في هذا الشأن بالقيام بتنسيق نشاطاتها مع نشاطات المتعاملين في مجالات مختلفة بهدف تحسين سير الموانئ وأيضاً حماية الصالح العام¹.

إن كون السلطة المينائية مؤسسة عمومية يجعلها تابعة للجهاز الحكومي وبالتالي فإن صدور أي خطأ أو إخلال منها ويكون سببا في حدوث تلوث بحري أو تضرر الموارد والثروات البحرية فإنه يعتبر من حالات إهمال الحكومة التي تكون سببا من أسباب إعفاء المالك أو المشغل من مسؤوليته المدنية.

إن نشاط المؤسسة المينائية قد يكون سببا في تلوث الموانئ البحرية فمياه الصرف الصحي الصادرة عن المنشآت المينائية والتي تصب مباشرة في الأحواض المائية تكون سببا في تلوثها بالبكتيريا والمواد السامة، بالإضافة إلى أن تراكم النفايات الصلبة في أماكن تصليح وبناء السفن تكون عامل للتلوث إذا لم تقوم السلطات المينائية برفع هذه المخلفات.

تكون النشاطات التي تقوم بها السلطات المينائية سببا في حدوث التلوث أيضا من خلال عملية التزويد بالوقود والتي تعتبر أحد الوظائف الرئيسية التي تقوم بها الموانئ، فإذا لم يتم إتباع الإحتياطات الخاصة بإسترجاع الوقود الضائع وإعادته للخزانات يكون سببا في التلوث البحري، كما أن عدم إتباع القواعد الخاصة بهذا النشاط سيؤدي إلى تسرب هذه المواد وإختلاطها بالمياه.

من بين صور الأخطاء الصادرة عن السلطة المينائية أيضا تقصيرها في سلطاتها ومهامها المتعلقة بنشاط الشحن والتفريغ، حيث أن هذا النشاط قد يشكل مصدر للتلوث ذلك أن شحن وتفريغ البضائع الصلبة كالحبوب والفحم قد يؤدي إلى تطاير الغبار مما يؤثر على بقية الأنشطة كتنظيف المنتجات وصحة السكان المحلية، وأيضا شحن وتفريغ البضائع

¹ - سعيد دالع، تلوث الموانئ والآليات القانونية لمكافحته، مجلة القانون والعلوم السياسية، المركز الجامعي النعامة، المجلد 09، العدد 01، 2023، ص 718.

السائلة كالنفط يكون سبب في حدوث تلوث عند القيام بهذه العمليات دون مراعاة للإجراءات المعمول بها مما يؤدي إلى إنسكابها وحدث أضرار بالغة الخطورة¹.

3: التقصير في مهمة الرقابة على السفن:

إن السفن أثناء الرحلة البحرية قد تتعرض لمخاطر مختلفة من شأنها الإضرار بالسفينة، ووظيفة المحافظة على السلامة البشرية تكون من صلاحية الدولة، وهذا ما دفع بالدول إلى فرض رقابتها على السفن والتأكد من توفر الشروط الواجب توافرها في السفينة للحفاظ على سلامتها قبل بدء الرحلة البحرية، والتزام الدولة في المحافظة على سلامة الملاحة البحرية يتجسد من خلال عملية الرقابة التقنية لجميع الجوانب التقنية للسفينة، ومراقبة مدى توفر السفن على طواقم مؤهلة للقيام بالملاحة وقيادة السفن وهذا الالتزام يقع على عاتق دولة العلم².

وفي هذا الإطار نصت الإتفاقية المتعلقة بأعالي البحار على أن كل دولة تكون ملزمة باتخاذ التدابير اللازمة للسفن التي تحمل علمها لضمان سلامتها في البحر فيما يتعلق بعدة مسائل تتمثل في:

- استخدام الإشارات والحفاظ على الإتصالات ومنع الإضطرابات.
- تجهيز السفن وتحديد شروط العمل لأطقم السفن مع مراعاة شروط العمل المطبقة دولياً.
- بناء السفن ومعدات وصلاحياتها للإبحار، وعند القيام بهذه التدابير لا بد من الإمتثال للمعايير الدولية المقبولة عموماً والقيام بكل الإجراءات الضرورية لضمان التقيد بها، وهذا وفقاً للمادة 10 من إتفاقية جنيف بشأن أعالي البحار لسنة 1958.

وعند عدم قيام دولة العلم بهذه المهمة تكون دولة الميناء في هذه الحالة مجبرة على فرض رقابتها على السفن التي تدخل موانئها بهدف ضمان إحترام معايير السلامة، وهذا ما

¹ - سعيد دالع، مرجع سابق، ص 719.

² - نور الدين بلغازي، الآليات المعمول بها لضمان سلامة السفن التجارية في مجال النقل البحري، دراسة على ضوء القانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية، مجلة أفاق للأبحاث السياسية والقانونية، جامعة عمار ثلجي، الأغواط، المجلد 03، العدد 05، 2020، ص 29.

أكدت عليه إتفاقية تأمين سلامة الأرواح وتأمين الأمن البحري Solas في مادتها 94 والتي فرضت على الدولة إلتزامات من بينها ممارستها للرقابة والولاية في المسائل الإدارية والتقنية على السفن التي تحمل علمها، إتخاذ التدابير اللازمة لتأمين السلامة في البحار، كإستخدام الإشارات والمحافظة على الإتصالات.

من بين التدابير التي تتخذها الدولة أيضا تفتيش السفن بهدف التأكد من تواجد الأجهزة والأدوات اللازمة التي تسهل عملية الملاحة، توفر المؤهلات اللازمة في طاقم السفينة بالإضافة إلى درايتهم التامة بمختلف الأنظمة الدولية المنطبقة والمتعلقة بسلامة الأرواح في البحار، ومنع التصادم ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، والمحافظة على الإتصالات¹.

ومن بين الإتفاقيات الدولية التي نصت على إلتزام الدولة الساحلية بمكافحة حوادث التلوث البحري بالنفط الإتفاقية المتعلقة بالتأهب والإستجابة والتعاون في مجال التلوث البحري بالنفط²، حيث نصت المادة 03 منها على أن الدول تكون ملزمة بإشتراط وجود خطة طوارئ للتلوث النفطي على متن السفن التي تحمل علمها، وفي حالة تواجد هذه السفن في موانئ أحد الدول الأطراف أو في أحد محطاتها البحرية لا بد أن تخضع للتفتيش من طرف موظفين يمنح له إذن من طرف الدولة³.

وبالتالي يقع على دولة علم السفينة إلتزام بضرورة وجود خطة طوارئ للتلوث البحري على متن السفن التي تحمل علمها بهدف تكوين فكرة مسبقة عن الإجراءات التي سيتم

¹ - نور الدين بلغازي، مرجع سابق، ص 29، 30.

² - حيث أبرمت هذه الإتفاقية بناء على دعوة وجهت إلى المنظمة البحرية الدولية من طرف الدول الصناعية الرائدة سنة 1989، ليبدأ العمل بعدها على وضع مشروع إتفاقية يهدف إلى توفير إطار أو نظام عالمي للتعاون الدولي لمكافحة المخاطر التي تنجم عن حوادث التلوث البحري، حيث وضعت تدابير تهدف إلى التعامل مع حوادث التلوث، سواء على المستوى الوطني أو من خلال التعاون مع البلدان الأخرى، أنظر الموقع الإلكتروني، [International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation \(OPRC\)](#)، تاريخ الإطلاع: 2025/02/26، ساعة الإطلاع: 23:30.

³ - الإتفاقية الدولية للتأهب والإستجابة والتعاون في مجال التلوث النفطي لسنة 1990، [International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation - Derecho Internacional Público](#) - [dipublico.org](#)، تاريخ النشر: 2010/10/15، ساعة الإطلاع: 2025/02/26، ساعة الإطلاع: 23:41.

إتخاذها في حالة وقوع حادث تلوث بحري بالنفط، ولعل الهدف من هذا الإلتزام المفروض على عاتق الدولة والسفينة على حد سواء هو التقليل من الآثار الضارة لحادث التلوث البحري بالنفط في حالة وقوعه.

إن أي حادث تلوث بحري سواء كان مصدره النفط أو مواد نووية أو كان مصدره مواد خطيرة، إذا كان سببه راجع إلى عدم إلتزام الدولة سواء دولة العلم أو الميناء بالتقصير في مهمة الرقابة أو عدم القيام بكل إلتزاماتها التي تضمن من خلالها سلامة الملاحة البحرية فإن مالك السفينة يعفى من مسؤوليته المدنية متى أثبت أن ضرر التلوث البحري نجم عن حادث كان سببه إهمال من جانب الدولة، أو تقصيرها في القيام بمهامها المتعلقة بتنظيم الملاحة البحرية.

ثانيا: الأساس القانوني لحالة إهمال الدولة كسبب معفي من المسؤولية المدنية:

نصت إتفاقية المسؤولية المدنية على أن مالك السفينة التي تحمل النفط كبضاعة يعفى من مسؤوليته المدنية إذا أثبت أن حادث التلوث ناجم كلياً عن إهمال أو أي فعل غير مشروع آخر من جانب أي حكومة أو سلطة تكون مسؤولة عن صيانة الأضواء أو غيرها من وسائل المساعدة الملاحية أثناء ممارسة هذه الوظيفة.

ما يفهم من هذه المادة أن الإعفاء يتحقق إذا تمكن المالك من إثبات أن الضرر حدث بسبب إهمال صادر من الحكومة بصفة كلية ولا يتدخل معها أي سبب آخر، أو صادر عن سلطة تكون مخولة بالمحافظة على السلامة الملاحية كالسلطات المينائية مثلاً فلا بد أن يكون الضرر وقع بسبب الإهمال الكلي لهذه الأجهزة أو الهيئات.

بالرجوع إلى المشرع الجزائري نجده نص على هذه الحالة من الإعفاء في المادة 118 من القانون البحري في فقرتها ج، حيث جاء فيها أنه لا يعتبر المالك مسؤولاً عن التلوث إذا أثبت أن الضرر نتج عن الإهمال أو عمل آخر من السلطات المسؤولية عن صيانة ومكافحة النيران والمساعدات الملاحية الأخرى خلال ممارسة هذه المهمة.

وبالرجوع إلى المادة 06 من المرسوم التنفيذي رقم 99-199 في فقرتها ج والتي نصت على مهام السلطة المينائية التي سبق الحديث عنها، نجد أن من بين مهامها "إعداد

مخططات الإستعجال والتدخل وإمتلاك وسائل الإتصال ومكافحة الحرائق والتلوث"، وبالتالي من خلال ربط مضمون هذه الفقرة بالمادة 118 من القانون البحري يمكن القول أن أي تقصير أو إهمال يصدر من السلطات المينائية المختصة في أداء إلزامها المتمثل في مكافحة التلوث يكون حالة تعفي مالك السفينة من مسؤوليته المدنية عن أي ضرر تلوث بحري يكون سببه هذا التقصير.

الفرق بين نص المادة 118 من القانون البحري والمادة الواردة في إتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 هو أن الإتفاقية إشتطت أن يكون الإهمال الصادر من الحكومة أو غيرها من السلطات المخول لها الإلتزام بصيانة الأضواء أو الأعمال التي تضمن من خلالها سلامة الملاحة كلي وليس جزئي بمعنى أن يكون هو السبب المباشر والوحيد في حدوث الضرر، أما المشرع الجزائري لم يشر إلى هذه النقطة وبالتالي يبقى المجال مفتوح ويشير إشكالات في إثبات درجة إهمال السلطات المختصة ومدى تدخلها في حدوث الضرر، كما أن المشرع الجزائري لم يدرج لفظ الحكومة وإنما حمل المسؤولية للسلطات المسؤولة عن صيانة ومكافحة النيران حيث تلتزم هذه السلطات بإحترام القواعد التي تنظم المسائل المتعلقة بالمنشآت المينائية والقيام بما هو ضروري للمحافظة عليها وحمايتها.

وبالتالي إذا أثبت المالك (السفينة) أن هذه السلطة أهملت أحد إلزاماتها أو قصرت في أدائها وخاصة الإلتزامات المتعلقة بمكافحة النيران ومواجهة التلوث البحري أيا كان مصدره بعد حدوثه كما هو وارد في المادة 118 من القانون البحري ففي هذه الحالة يتخلص من مسؤوليته ولا يكون ملزما بدفع أي تعويض، وإنما الطرف الذي تقع المسؤولية على عاتقه في هذه الحالة هي الدولة ممثلة في السلطة المينائية.

ثالثا: الآثار المترتب على إثبات إهمال الحكومة:

وفقا لنص المادة 03 الفقرة 02 الفقرة الفرعية ج من إتفاقية المسؤولية المدنية والمادة 118 الفقرة ج من القانون البحري الجزائري فإن مالك السفينة التي تنقل النفط كبضاعة إذا تمكن من إثبات أن الأضرار التي حدثت بسبب حادث التلوث البحري يرجع سببها إلى

إهمال صادر من الحكومة أو السلطة المختصة فإنه يعفى من المسؤولية المدنية الملقاة على عاتقه بإعتبار أن المسؤولية في هذا الشأن تكون مطلقة إعفاء كلي وليس جزئي.

إنقذت حالة إهمال الحكومة كسبب من أسباب الإعفاء، لأن الإهمال الصادر من الحكومة قد يكون إهمال بسيط، وقد يصدر من دولة تنتمي لدول العالم الثالث، ومالك السفينة الذي يعفى من المسؤولية يكون في أغلب الأحيان من دولة صناعية متحضرة، وفي هذه الحالة تكون دولة الميناء هي التي يقع على عاتقها المسؤولية وتكون ملزمة بتعويض الضرر بسبب إهمال بسيط يصدر منها، وحالة إهمال الحكومة كان من الأفضل ألا تعتبر سبب معفي من المسؤولية وإنما تحميل المسؤولية المدنية لمالك السفينة وله أن يرجع فيما بعد على الدولة التي صدر منها تقصير أو إهمال دون تحميلها المسؤولية كاملة¹.

ومن بين قضايا حوادث التلوث البحري بالنفط والتي طالب فيها مالك السفينة بإعفائه من المسؤولية بسبب إهمال الحكومة حادث الناقلاتة السوفييتية Jose Marti وتتمثل وقائع هذا الحادث في جنوح الناقلاتة بتاريخ 07 يناير 1981، في مقر شحن ضيق بالقرب من دالارو على الساحل الشرقي للسويد، وكانت هذه الناقلاتة تحمل 40.000 طن من زيت الوقود الثقيل، وبسبب الحادث تسرب حوالي 1000 طن من حمولتها مما نتج عنه تلوث أصاب أرخبيل ستوكهولم، ثم قامت الحكومة السويدية بعمليات تنظيف وطالبت بعدها الحكومة السويدية بمبلغ 19,3 مليون كرونة سويسرية، كما طالب شخصان أخران بتعويض قدره 78.000 جنيه إسترليني، وهذا بموجب دعوى رفعتها الحكومة السويدية أمام محكمة ستوكهولم المحلية ضد مالك الناقلاتة Jose Marti، دفع مالك السفينة بأنه ليس مسؤولاً عن أضرار التلوث لأن الحادث وقع بسبب إهمال الحكومة السويدية في صيانة وسائل المساعدة على الملاحة، ووفقاً للحكم الصادر في مايو 1985 قضت المحكمة بأن الحادث طفيف لهذا السبب منحت المحكمة تعويض كامل عن أضرار التلوث للحكومة السويدية².

من بين حوادث التلوث البحري بالنفط التي أعفي منها مالك السفينة من المسؤولية بسبب إهمال الحكومة أيضاً حادث الناقلاتة Nissos Amorgos حيث وقع هذا الحادث بتاريخ

¹ - يوسف معلم، مرجع سابق، ص 227.

² - Rapport sur les activités du Fonds international indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de l'année civil 1987, page 18 19, [FIPOL | Publications des FIPOL](#).

28 فبراير 1997 في فنزويلا، حيث جنحت الناقلة اليونانية نيسوس أمورغوس والتي كانت تحمل حوالي 75.000 طن من النفط الخام أثناء عبورها على قناة Marcaibo في خليج فنزويلا، نتج عن هذا الحادث تضرر 3 صهاريج شحن، وتسرب منها حوالي 3600 طن من النفط الخام بعد الحادث، وبعد ست ساعات من جنوح السفينة تمكنت من الإبحار بشكل مستقل إلى منطقة تسمى ب: Punta Cardom، على الساحل الشرقي بخليج فنزويلا حيث تسربت كميات قليلة من النفط على مدى أيام من رسو الناقلة في هذه المنطقة، إلى غاية تنفيذ أعمال إصلاح مؤقتة لهيكل السفينة التالف، وبعد فترة قصيرة تم نقل الشحنة المتبقية على متن الناقلة المتضررة إلى صهريج آخر، وفي نهاية سنة 1997 نظمت شركة لاغوفين ومارافين وهي شركات تابعة بالكامل لشركة النفط الوطنية بتروليس دي فنزويلا عمليات التنظيف للمساحات الملوثة.

في هذا الحادث أعفي مالك السفينة من المسؤولية المدنية حيث دفع بأن الحادث والتلوث الناجم عنه حدث بسبب الحالة التي كانت عليها قناة ماراكايو بسبب نقص الصيانة فيها، وأن السلطات الفنزويلية كانت على علم بهذه المخاطر في القناة، كما أن الإجراءات التي تم إتخاذها لتحذير البحارة من المخاطر كانت غير كافية، كما دفع بأن عمق القناة كان أقل من العمق المذكور في الوثائق الرسمية المقدمة للسفينة، مع إشارته إلى وجود جسم معدني كان بإمكانه أن يسبب أضرار للسفن وهذا وفقا لما ورد في تقارير الصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط لسنة 1997.

المطلب الثالث: الإعفاء من المسؤولية بسبب طرف آخر:

يتحقق الإعفاء من المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة البحرية في الحالة التي يقع فيها ضرر التلوث البحري الناجم عن حادث تلوث بالنفط أو بالمواد النووية بسبب طرف آخر غير مالك السفينة (الناقلة) أو مشغل المنشأة النووية، وإنما يكون مسبب الضرر هو شخص آخر والذي قد يكون هو الغير أو الطرف المتضرر من هذا الحادث.

وبالتالي سيتم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين، الفرع الأول (الإعفاء من المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة البحرية بسبب فعل الغير)، والفرع الثاني (الإعفاء من المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة البحرية بسبب خطأ المتضرر).

الفرع الأول: الإعفاء من المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة البحرية بسبب فعل الغير:

فعل الغير هو أحد الحالات التي إذا توفرت فإن الشخص الذي من المفترض أن يتحمل المسؤولية المدنية بمعنى الشخص الذي تكون مسؤوليته مطلقة لا يلتزم بتقديم التعويض إلى الطرف الذي تضرر من الفعل الضار الذي كان سببا في حدوث الضرر لأن الخطأ لم يصدر منه وإنما صدر من شخص آخر وهو (الغير)، سيتم الحديث في هذا الفرع عن مفهوم فعل الغير (أولا)، ثم الأساس القانوني لفعل الغير كسبب للإعفاء من المسؤولية المدنية، والأثر المترتب عنه (ثانيا).

أولا: مفهوم فعل الغير:

للتعرف أكثر على المقصود بفعل الغير الذي يكون سببا في الإعفاء من المسؤولية المدنية سيتم الحديث عن تعريفه، ثم على الشروط الواجب توافرها في هذا الفعل حتى يمكن إعتبره سببا معفيا من المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري.

1: تعريف فعل الغير:

يقصد بالغير الشخص الأجنبي على المدعى عليه بحيث لا يكون هذا الأخير مسؤولا عنه، إذ لا يعتبر من قبيل الغير الشخص الذي يخضع لرقابة متولي الرقابة، ولا التابع بالنسبة للمتبوع، وعمل وفعل الغير يعتبر سبب أجنبي إذا كان غير متوقع الحدوث وغير ممكن دفعه¹.

يقصد بالغير أيضا كل شخص غير المتضرر وغير المدعى عليه، وفعل الغير يتحقق سواء كان عمدي أو غير عمدي طالما توفرت فيه النية في إلحاق الضرر بغيره، فلا

¹ - علي فيلالي، مرجع سابق، ص 328.

بد أن تكون الواقعة التي قام بها هذا الغير هي ما تسببت في إحداث الضرر وهي السبب المباشر في حدوثه¹.

في مجال مسؤولية حارس الشيء نجد أن محكمة النقض الفرنسية قلصت من دائرة الغير إذ لا يعتبر الأشخاص الذين يصرح لهم الحارس بإستعمال شيء معين من الغير فالحارس في هذه الحالة لا يمكنه أن يحتج بفعل الغير حتى يتخلص من المسؤولية الملقاة على عاتقه، ومن بين ما ورد في أحكام القضاء الفرنسي في هذا الشأن أن الزوجة إذا عهدت إلى زوجها بقيادة سيارتها على سبيل الدوام مع إحتفاظها بحراستها لا يمكنها أن تتذرع بالخطأ الصادر من زوجها لتتفي مسؤوليتها وبالتالي ترتبط المسؤولية في هذه الحالة ببقاء الحراسة أو بانتقالها إلى يد شخص آخر².

ويقصد بالغير في مجال المسؤولية عن الضرر البحري كل الأشخاص الآخرين غير طاقم السفينة أو تابعي المالك وأيضا المستأجر المجهز أو وكلائه فلا يمكن إعتبارهم من الغير، أما الأشخاص الذين يعتبرون من الغير هم المساعدون، المنقذين، أو المسافرين خلصة بطريقة غير شرعية أو كل من يتواجد على متن السفينة دون أن يكون من تابعي المالك أو وكلائه، فإذا صدر من أحدهم فعل عمدي وكان سببا في حدوث ضرر ففي هذه الحالة يعفى مالك السفينة من المسؤولية المدنية³.

من خلال هذه التعريفات يمكن القول أن الغير هو كل أجنبي عن مالك السفينة أو مشغل المنشأة النووية بحيث لا تربطهما أي علاقة، إذ يحدث ضرر التلوث البحري مهما كان نوعه أو مصدره بسبب فعل صادر من الغير.

2: الشروط الواجب توافرها في فعل الغير:

حتى يتم إغفاء الشخص من المسؤولية المدنية بسبب فعل الغير لا بد أن تتوفر في هذا الفعل الشروط التالية:

¹ - هالة صلاح ياسين الحديثي، مرجع سابق، ص 105.

² - حسن طوايبي، مرجع سابق، ص 262.

³ - سهام زروالي، مرجع سابق، ص 208.

أ: أن يكون الفعل هو السبب المباشر في حدوث الضرر:

بمعنى أن الفعل الصادر من الغير والذي ترتب عنه حدوث ضرر لا بد أن يكون هو السبب الوحيد الذي أحدث الضرر بحيث لا يتدخل معه أي أسباب أو ظروف أخرى تساهم في حدوث الضرر، ففعل الغير لا يكون معفي من المسؤولية إلا إذا كان هو وحده سببا في حادث التلوث البحري، وفي هذا الشأن يرى جانب من الفقه أن هناك فرق بين كون فعل الغير هو السبب الوحيد في حدوث الضرر أو إشتراك في حدوثه فقط.

ففي الصورة الأولى لا بد من توفر شرط عدم إمكانية التوقع وإستحالة الدفع وهي نفسها شروط القوة القاهرة والحادث الفجائي، أما في الحالة الثانية لا بد أن يشكل عمل الغير خطأ يمكن إعتباره سببا أجنبي¹.

وفي حالة إشتراك فعل الغير مع فعل المدعى عليه في إحداث الضرر هنا يتم النظر إلى إستغراق أحد الفعلين للفعل الآخر أو إذا كان كل منهما مستقل عن الآخر، أو إشتراك الفعلين مع بعضهما في حدوث الضرر بشكل متساوي أو متفاوت فإذا إستغرق أحد الفعلين الفعل الآخر نكون أمام حالتين إذا تجاوز أحد الفعلين الفعل الآخر وكان أكثر جسامته منه، والحالة الثانية هي إذا كان الفعل نتيجة للفعل الآخر بحيث يكون أحد الفعلين أصلي والآخر تبعي له أو نتيجة حتمية للفعل الأول².

ففي هذه الحالة تكون العبرة بمدى إستغراق أحد الفعلين للآخر وبالتالي إذا كان الفعل الذي كان سببا في إحداث الضرر صدر من مالك السفينة وكان أكثر جسامته من الفعل الصادر من الغير، ففي هذه الحالة لا يكون لمالك السفينة الحق في التملص من مسؤوليته أو أن يدفع بفعل الغير حتى يعفى من الإلتزام بالتعويض عن الضرر الذي سببه، لأن فعل الغير حتى يمكن إعتباره سببا معفي من المسؤولية لا بد أن يكون هو السبب الوحيد في حدوث ضرر التلوث البحري.

¹ - سارة بولقواس، مرجع سابق، ص 267.

² - سمية بلمايط، مرجع سابق، ص 222.

أما إذا إشتراك خطأ المدعى عليه أو المسؤول عن الأشياء الموجودة تحت حراسته مع فعل الغير في إحداث الضرر، ففي هذه الحالة تكون مسؤولية المدعى عليه كاملة ويكون ملزماً بدفع مبلغ التعويض، وفي هذا الشأن كانت محكمة النقض الفرنسية تتبنى تقسيم التعويض بين الغير والمدعى عليه، وخطأ الغير لا يشكل نفي جزئي لمسؤولية المدعى عليه عن كامل التعويض للمتضرر وبعدها يكون له الحق في الرجوع على الغير على إعتبار أن الغير يكون معروف وموسر¹.

إن حالة عدم إستغراق أحد الفاعلين للفعل الآخر يعني أن كل منهما قام بطريقة مستقلة عن الآخر لكنهما يشتركان في إحداث الضرر، ففي هذه الحالة يعتبر كلا الفاعلين سببا في حدوث الضرر وبالتالي كل من يصدر منه فعل يعتبر مسؤول في مواجهة المتضرر بحيث يلتزم بتقديم جزء من التعويض عن هذا الضرر².

يمكن القول أن هذا التطبيق هو فكرة منطقية وعادلة إذ يكون كل طرف ملزماً بتقديم التعويض عن الضرر الذي سببه وهذا فيه نوع من المساواة بين الطرفين (المدعى عليه والغير)، إذ تقسم المسؤولية المدنية بينهما بقدر إسهامها في إحداث الضرر الذي قامت من أجله المسؤولية المدنية.

ب: يجب أن يكون فعل الغير غير متوقع ولا يمكن دفعه:

إن فعل الغير حتى يعتبر سبب معفي من المسؤولية المدنية لا بد أن يكون وقوعه غير متوقع بالإضافة إلى إستحالة دفعه أو تجنب وقوع الضرر كما سبق التطرق له في حالة القوة القاهرة.

من بين الأمور التي إستقر عليها الفقه في هذا الشأن هي ضرورة توفر شرط عدم التوقع وصعوبة الدفع، حيث نجد أن القضاء الفرنسي أيد هذه الفكرة، إذ إستقر على أن الإعفاء الكلي من المسؤولية المدنية يتطلب أن يثبت المدعى عليه توفر شروط السبب الأجنبي وهي شرط عدم التوقع والدفع، إذ يردد القضاء الفرنسي في قراراته دائماً أن الحادث

¹ - حسن طوايبية، مرجع سابق، ص 228.

² - سمية بلمرابط، مرجع سابق، ص 222.

الطبيعي أو فعل الغير أو خطأ المتضرر حتى يكون معفيا من المسؤولية يجب أن يستحيل توقع حدوثه وأيضا لا يمكن تجنب آثاره ونتائجه¹.

في مجال الإعفاء من المسؤولية بسبب فعل الغير إذا كان فعل الغير منتظر ومتوقع الحدوث هنا تنتفي إستحالة التوقع فإذا كان المطلوب (المدعى عليه) ينتظر حدوث هذا الفعل فإنه لا يعفى من مسؤوليته لأن فعل الغير كان أمر متوقع، كما لا يعتد بإستحالة الدفع إذا كان المدعى عليه بإمكانه أن يتحاشى أو يتفادى الفعل الضار أو يقلل من تداعياته².

وبالتالي فإن عدم توفر شرطي عدم توقع فعل الغير أو عدم القدرة على دفعه يؤدي إلى سقوط مسألة الإعفاء من المسؤولية ويصبح من غير الممكن أن يدفع المدعى عليه بفعل الغير حتى يتخلص من مسؤوليته المدنية لأنه لم يثبت الشروط التي تتطلبها القواعد القانونية في فعل الغير حتى يعتبر سبب للإعفاء من المسؤولية المدنية، وبالتالي الإعفاء من هذه المسؤولية من عدمه مقترن بإثبات توفر شرطي عدم إمكان التوقع وعدم القدرة على الدفع.

وفي شرط عدم التوقع والدفع يتجه غالبية الفقه إلى عدم تطلب توفر شرط أن يكون الغير معروفا كما أن أغلب الأحكام القضائية تتجه إلى عدم تحديد شخصية الغير والذي يمكن ان يكون مجهولا، وبالنسبة لفعل الغير فقد إتجه بعض الفقه إلى التفرقة بين فعل الغير الخاطئ وغير الخاطئ، فإذا كان الفعل خاطئ فإن الغير يشترط أن يكون معلوما ومعينا حتى يمكن الإستناد على فعل الغير كسبب أجنبي مستقل من طرف المدعى عليه، أما في الحالة الثانية فيرى أنصارها أن الغير لا يشترط أن يكون معروفا وهنا يجب أن يقوم الدليل على إنعدام التوقع والدفع.

وهناك رأي فقهي آخر إتخذ من معيار مكان وقوع الحادث والظروف الملازمة لوقوعه معيار للتمييز بين حالة وقوع الحادث في مكان عمل المدعى عليه، وهذا قرينة على أن

¹ - فتحة يوسف المولودة عماري، السبب الأجنبي المعفي من المسؤولية التقصيرية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2004/2005، ص 238.

² - محفوظ محمد، مرجع سابق، ص 238.

الغير من تابعي المدعى عليه، والثانية هي أن يقع الحادث الضار خارج مكان المدعى عليه ففي هذه الحالة سيكون احتمال كون الغير من تابعي المدعى عليه ضئيل¹.

غير أن الملاحظ من خلال إستقراء مختلف النصوص القانونية التي تضمنت فعل الغير كسبب معفي من المسؤولية المدنية نجد أنها لم تشترط أن يكون فعله خاطئاً إذ يكفي فيه أن يكون غير متوقع ولا يمكن دفع حدوثه أو تجنب نتائجه الضارة.

وبالرجوع إلى موقف المشرع الجزائري في هذه المسألة نجده نص على أن الحارس إذا أثبت أن الضرر الذي حدث سببه فعل صادر من الغير كان حدوثه غير متوقع²، الملاحظ أن المشرع الجزائري أدرج فقط شرط عدم التوقع ولم ينص على شرط عدم إمكانية الدفع، إذا كان من المستحسن أن ينص المشرع على هذا الشرط صراحة في المادة رفعا لكل لبس.

ج: أن يقوم الغير بفعل أو يمتنع عن القيام بفعل قصد إحداث الضرر:

يقصد بهذا الشرط أن فعل الغير كسبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية يجب الأخذ فيه بنية إحداث الضرر الناجم عن التلوث البحري كأساس للإعفاء من المسؤولية، إذ الأصل أن يتصرف الغير أو يمتنع عن إتيان تصرف معين بقصد إحداث الضرر³.

بمعنى أن مجرد الإهمال الصادر من الغير الذي يعتبر طرف ثالث لا يمكن من خلاله إعفاء مالك السفينة من المسؤولية، فمثلاً إذا وقع حادث تلوث بحري بسبب اصطدام بين سفينة شحن وناقلة بترول ونجم هذا الحادث عن إهمال سفينة الشحن وحدها، ففي هذه الحالة تبقى المسؤولية كاملة على مالك السفينة.

وبالتالي إذا كان الفعل الذي قام به الغير نتج عنه ضرر تلوث بحري ففي هذه الحالة تقوم مسؤولية الغير مسبب الضرر، إذ أن السبب في إدانة الغير وتحمله مسؤولية التعويض عن الأضرار التي سببها بفعله هو من العدالة، إذ لا يمكن إدانة مالك السفينة عن ضرر

¹ - فتيحة يوسف المولودة عماري، مرجع سابق، ص 179، 180.

² - المادة 138، الفقرة 02، من الأمر رقم 75-58، المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم.

³ - يوسف معلم، مرجع سابق، ص 226.

غير مرتبط بنشاطه، لهذا منح المشرع الدولي للمتضرر الحق في ملاحقة المتسبب الحقيقي في الضرر والحصول على تعويض منه بما يتناسب مع حجم الأضرار التي تسببه¹.

ثانياً: الأساس القانوني لفعل الغير كسبب معفي من المسؤولية والأثر المترتب عنه:

تم النص على فعل الغير من ضمن الأسباب التي تعفي مالك السفينة أو مشغل المنشأة النووية من مسؤوليته المدنية في الإتفاقيات الدولية التي نظمت المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تسبب البيئة البحرية، وبالتالي إذا توفرت في فعل الغير الشروط والعناصر التي تتطلبها النصوص القانونية فإن الأثر المترتب في هذه الحالة هو الإغفاء من المسؤولية المدنية.

1: الأساس القانوني لفعل الغير كسبب معفي من المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة البحرية:

بإستقراء نصوص الإتفاقيات الدولية التي نصت على المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث التلوث البحري نجدها نصت على الإغفاء بسبب فعل صادر من الغير، حيث نصت إتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 على أن مالك السفينة لا يتحمل أي مسؤولية عن أضرار التلوث إذا أثبت أن الضرر: ... كان ناجماً بالكامل عن فعل أو امتناع عن فعل بقصد التسبب في ضرر من قبل طرف ثالث... ، وهذا وفقاً لما ورد في المادة 03 الفقرة 02/ ب².

يفهم من هذه المادة أن فعل الغير حتى يكون سبب معفي من المسؤولية المدنية فإن مالك السفينة يكون ملزماً بإثبات أن الغير قام بهذا الفعل قاصداً به إحداث ضرر تلوث بحري بالنفط، وبالتالي إذا إشتراك كل من مالك السفينة والغير الذي لا يربطه بالمالك أي علاقة في حدوث ضرر تلوث بحري بالنفط بسبب تعرض الناقلة لحادث تلوث ففي هذه الحالة لا يمكن للمالك أن يتمسك بفعل الغير لإغفائه من المسؤولية المدنية، لأن المادة

¹ - مونية كرواط، مرجع سابق، ص 60.

² No liability for pollution damage shall attach to the owner if he proves that the damage: ...was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party, [Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage - Derecho Internacional Público - dipublico.org](http://dipublico.org).

تنص صراحة على أن الضرر لا بد أن يترتب بصفة كلية عن فعل الغير، وبالتالي لا مجال للحديث على الإعفاء من المسؤولية المدنية عن الأضرار المترتبة على التلوث البحري بالنفط إذا ساهم فعل الغير بصفة جزئية في حدوث ضرر التلوث البحري.

يكون فعل الغير سببا من أسباب الإعفاء من المسؤولية المدنية أيضا وهذا وفقا لما ورد في إتفاقية المسؤولية المدنية الناجمة عن الأنشطة الخطرة على البيئة، حيث نصت المادة 08 الفقرة 02 منها على أن "المشغل لا يكون مسؤول بموجب هذه الإتفاقية عن الضرر إذا أثبت أنه نتج عن فعل وقع بقصد إحداث ضرر من طرف ثالث على الرغم من التدابير المتخذة لضمان السلامة حسب نوع وخطورة النشاط المُمارس"¹.

يتضح لنا من خلال هذه الفقرة أن إتفاقية المسؤولية المدنية عن الأنشطة الخطرة لسنة 1993 تعفي المشغل من مسؤوليته المدنية بسبب فعل الغير وهو كما عبرت عنه (الطرف الثالث) بشرط أن تتجه نيته فعلا إلى إحداث الضرر، بمعنى أن الإهمال أو خطأ الغير لا يعتد به للإعفاء من المسؤولية المدنية التي تنجم على ممارسة النشاطات الخطرة على البيئة.

بالرجوع إلى المشرع الجزائري نجده نص على أن مالك السفينة يعفى من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر حدث بسبب الغير الذي تعتمد بعمله إحداث الضرر².

على عكس الإتفاقية التي نصت على اشتراط أن يكون الضرر ناجم بصفة كلية عن فعل الغير فإن المشرع الجزائري نص فقط على أن الغير لا بد أن يكون قاصدا من فعله إحداث ضرر تلوث بحري، فالعبرة من خلال ما ورد في هذه المادة أن يكون الفعل حدث بطريقة عمدية قاصدا منها هذا الغير إحداث الضرر.

وبالتالي إذا كان الفعل الذي إرتكبه الغير نتج عنه ضرر تلوث بحري ففي هذه الحالة تقوم مسؤولية الغير مسبب الضرر، إذ أن السبب في إدانة الغير وتحميله مسؤولية التعويض

¹ - المادة 08 الفقرة 02، من إتفاقية المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن الأنشطة الخطرة، [Convention on Civil Liability for Damage Resulting from Activities Dangerous to the Environment - Derecho Internacional Público - dipublico.org](http://Derecho Internacional Público - dipublico.org)

² - المادة 118، الفقرة ب من الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

عن الأضرار التي تحدث بسببه هو من العدالة إذ لا يمكن إدانة مالك السفينة عن ضرر غير مرتبط بنشاطه، لهذا منح المشرع الدولي للمتضرر الحق في ملاحقة المتسبب الحقيقي في الضرر والحصول على تعويض يتناسب مع حجم الأضرار التي تسببها¹.

2: الأثر المترتب على فعل الغير:

يكون فعل الغير سببا معفيا من المسؤولية بصفة كلية من التعويض إذا توفر فيه شرطي عدم التوقع وعدم القدرة على دفعه، ويجب أن يكون هو السبب الوحيد في حدوث الضرر، ولا يساهم معه أي عامل آخر في حدوث الضرر.

ففي مجال التلوث البحري بالنفط أو بالمواد النووية وحتى يعفى مالك السفينة أو مشغل المنشأة النووية من المسؤولية المدنية إعفاء كلي عن الضرر الذي يترتب عليه حادث التلوث البحري يجب أن يكون فعل الغير هو السبب الوحيد والمباشر لحدوث هذا الضرر، وفي هذه الحالة لا يكون ملزما بتقديم أي تعويض، وحتى يعفى منها إعفاء كلي يجب على المدعى عليه (مالك السفينة أو المنشأة النووية) أن يثبت أن الضرر وقع بسبب فعل الغير.

في مسألة إثبات فعل الغير الذي نجم عنه الضرر صدر قرار قضائي بتاريخ 15/05/1986 والذي يقضي بإبطال قرار صادر من مجلس قضاء الأغواط بتاريخ 30/10/1984، والذي جاء فيه أن مسؤولية حارس الشيء مفترضة وبالتالي يمكنه التخلص منها متى أثبت أن الضرر ناجم عن فعل الغير، وبالتالي هو من يقع عليه عبء إثبات هذا الفعل فهو من يقدم محضر التحقيق الخاص بالحادث إذا رأى أنه يعفيه من المسؤولية بصفة كلية أو جزئية².

بالنسبة للإعفاء الجزئي نجد أن المشرع الجزائري نص في المادة 177 من القانون المدني على أن الدائن إذا كان بخطأه قد إشتراك في إحداث الضرر أو زاد فيه فإن القاضي

¹ - مونية كرواط، مرجع سابق، ص 60.

² - أنظر القرار الصادر عن المجلس الأعلى رقم 43237 بتاريخ 14/05/1986، قضية (و ق ب ومن معه ضد مدير المكتب القضائي للخرينة)، مسؤولية حارس الشيء، مفترضة، عبء الإثبات على الحارس، الجزائر، المجلة القضائية، العدد رقم 01، 1989، ص 68.

في هذه الحالة يجوز له إنقاص قيمة التعويض أو لا يحكم به فتبقى المسألة هنا مرتبطة بالسلطة التقديرية للقاضي فله أن يحكم بالإعفاء الجزئي أو الكلي¹.

من بين الإتفاقيات الدولية التي نصت على إمكانية تقسيم المسؤولية بين أكثر من مسؤول إتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة 1963 المعدلة ببروتوكول 1997 والتي نصت على أنه عندما يترتب على الضرر النووي مسؤولية أكثر من مشغل واحد، فإن المشغلين المعنيين يكونون مسؤولون بشكل متضامن، ويتم فصل الضرر إلى كل مشغل بشكل معقول².

وأيضاً إتفاقية المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن الأنشطة الخطرة على البيئة والتي نصت على أن جميع المشغلين الذين يمارسون نشاط خطير يكونون مسؤولون بالتضامن، وإذا أثبت المشغل أنه تسبب في جزء من الحادث فقط فإنه يكون مسؤولاً عن الجزء من الضرر الذي تسبب في حدوثه فقط³.

وبالتالي إذا كان ضرر التلوث البحري سواء كان مصدره النفط أو المواد النووية قد إشتراك في حدوثه فعل الغير وفعل المالك أو المشغل فإن المسؤولية المدنية في هذه الحالة تكون مسؤولية تضامنية بينهما إذ يلتزم كل طرف بدفع جزء من قيمة التعويض عن جزء الضرر الذي ساهم في حدوثه.

الفرع الثاني: خطأ المتضرر:

وفقاً لما هو معمول به في نظام المسؤولية المدنية فإن المتضرر هو الشخص الذي صدر منه الخطأ والذي نتج عنه الضرر، لكن في بعض الحالات يمكن أن يصدر من الشخص خطأ من شأنه أن يلحق به ضرر، في هذه الحالة تنطبق القاعدة التي تقوم على

¹ - إدريس فاضلي، مرجع سابق، ص 194.

² - المادة 02، الفقرة 03، الفقرة الفرعية 01، من إتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، [Vienna](#)

.[Convention on Civil Liability for Nuclear Damage - Derecho Internacional Público - dipublico.org](#)

³ - المادة 06، الفقرتين 01 و 02، من إتفاقية المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن الأنشطة الخطرة على البيئة،

[Convention on Civil Liability for Damage Resulting from Activities Dangerous to the Environment - Derecho Internacional Público - dipublico.org](#)

فكرة أن كل من سبب بخطئه يكون ملزماً بتعويض هذا الضرر، وبالتالي فالشخص الذي أصابه ضرر لا يمكنه الرجوع على غيره والمطالبة بالتعويض وإنما يتحمل الضرر لوحده¹.

خطأ أو فعل المتضرر يسمح للمدعى عليه بإسناد جزء أو كل المسؤولية المدنية عن الضرر الذي تعرض له المتضرر، فالشخص الذي كان سبباً في حدوث الضرر يتحمل تبعه فعله إذ يكون من غير المنطقي إلزام المدعى عليه بالتعويض عن ضرر يتجاوز فعله².

وهذا ما يجعل خطأ المتضرر سبباً من الأسباب المعفية من المسؤولية التي يمكن من خلالها للمدعى عليه أن يدفع عن نفسه المسؤولية المدنية، وبالتالي يكون غير ملزم بتقديم التعويض لهذا الشخص عن الضرر الذي أصابه، لأنه هو من كان السبب في حدوث هذا الضرر.

بالنسبة لمجال الإضرار بالبيئة البحرية فإن خطأ أو فعل المتضرر يكون بدوره سبباً معفي من المسؤولية المدنية، لكن قبل الحديث عن هذه المسألة سنتطرق إلى مفهوم خطأ المتضرر (أولاً)، ثم الحديث عن خطأ المتضرر في مجال الإضرار بالبيئة البحرية (ثانياً).

أولاً: مفهوم خطأ المتضرر:

قبل الحديث عن خطأ المتضرر يجب أن نعرف من هو المتضرر، حيث عرف جانب من فقه القانون المدني المتضرر بأنه الطرف الدائن بالتعويض بسبب تعرضه لإخلال يمس مصلحته المشروعة أو مصلحة من يحل محله، ويكون له الحق في مباشرة دعوى التعويض بمفرده أو بتوكيل طرف آخر لمباشرة هذه الدعوى³.

يستخدم أيضاً مصطلح الضحية للتعبير على المتضرر ويقصد بالضحية الشخص الذي يعاني من ضرر، ويكون لها الحق في طلب التعويض أو مقاضاة الجاني غير أن

¹ - ملوكي إباد عبد الجبار، المسؤولية عن الأشياء وتطبيقاتها على الأشخاص المعنوية بوجه خاص، دراسة مقارنة، ط الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2009، ص 230، 231.

2- Alexandre Dumery, La faute de la victime en droit de la responsabilité civile, Al harmattan, Marseille, 2011, page, 21.

³ - حكيم عمور، خطأ المضرور سبب لدفع المسؤولية المدنية، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2023/2022، ص 21.

المذنب ليس دائماً الإنسان، ففي الوقت الحالي قد يكون مصدر الضرر آلة معينة، أو قد يكون بسبب ظاهرة طبيعية لا يد للإنسان في حدوثها.

على مستوى القانون الدولي تم الإعتراف أيضاً بالضحية خاصة بعد الحرب العالمية الثانية، وبعد تطور قواعد القانون الدولي، ووفقاً لقواعده أيضاً قد تكون الدولة أو المنظمات الدولية ضحايا، وتجدر الإشارة في هذا الشأن أن النصوص القانونية والاجتهادات القضائية للقانون الدولي تتردد في استخدام مصطلح الشخص المضرور¹.

1: تعريفه:

بالرجوع إلى أحكام الفقه الإسلامي نجد أنه يعتبر أن فعل المتضرر من الأسباب التي تؤدي إلى إنتفاء علاقة السببية بين الخطأ والضرر، فالمدعى عليه يستطيع أن ينفي قيام العلاقة السببية من خلال إثبات أن الضرر حدث بسبب تدخل المضرور سواء كان فعله هو السبب الوحيد أو المباشر في إحداث الضرر، أو إشتراك فعله مع فعل المدعى عليه في إحداثه².

وجاء أيضاً في مجلة الأحكام العدلية أنه لو سحب أحد ثياب غيره وشقها ضمن جميع قيمتها، أما لو تثبت بها وإنشقت بجر صاحبها غير عالم بجلوس الآخر عليها وإنشقت فإنه يضمن نصف قيمتها³.

وبالتالي وفقاً لهذه الفكرة فإن المتضرر إذا تسبب في الضرر الذي لحقه فلا يكون له الحق في طلب كامل مبلغ التعويض لأنه تدخل في الضرر الذي أصابه، وإنما يحصل على جزء من مبلغ التعويض فقط.

أما على مستوى الفقه القانوني فإن خطأ المتضرر يعرف بأنه صدور إنحراف من المدعي أو المتضرر، ويكون هذا الإنحراف سبباً في حدوث ضرر يصيب هذا الشخص

¹ -Geoffrey Beyney, La contribution de la victime a la production de son dommage en droit de la responsabilité civile extra- contractuelle des personnes publiques, Thèse de doctorat, spécialité droit public, Université de bordeaux, 2020, page 15 -16.

² - أبو بيج حمزة هشام كمال، مرجع سابق، ص 116.

³ - صالح أحمد محمد اللهيبي، مرجع سابق، ص 130.

وبالتالي إذا وقع الضرر بسبب المتضرر نفسه تنتفي علاقة السببية بين الخطأ الصادر من شخص آخر وبين هذا الضرر، والمدعى عليه في دعوى المسؤولية لا بد أن يثبت أن المصاب قد تسبب بخطئه في حدوث الضرر، أو في إستفحال الضرر بإهمال صادر منه أو أن الضرر قد وقع بفعل سبب أجنبي غير الخطأ الصادر منه¹.

من بين تعريفات خطأ المتضرر أيضا أنه الانحراف الصادر من المتضرر في سلوكه عن عناية الشخص المعتاد، ويكون إنحرافه سببا في حدوث ضرر له²، وفي مجال المسؤولية العقدية يقصد بخطأ المتضرر أو فعل الدائن سبب أجنبي إذا كان فعل غير متوقع ويستحيل دفعه، فإذا أثبت أن الضرر حدث بسبب غير متوقع كفعل الضحية أو الدائن فهذا يكون سببا للإعفاء من المسؤولية³.

إن خطأ المتضرر أيضا هو عدم حدوث خطأ بسبب المدعى عليه وإنما يكون الضرر بسبب فعل المتضرر نفسه، وهذا يعتبر خروج عن نطاق المسؤولية التقصيرية لعدم وجود مسؤول عن الضرر، لأنه هو من يلحق الضرر بنفسه، سواء كان فعله خاطئ أو غير خاطئ⁴.

من خلال هذه التعريفات يمكن القول أن خطأ المتضرر هو الخطأ الذي يكون سببه الشخص الذي لحقه الضرر وبالتالي يكون المخطئ والمتضرر هو نفس الشخص، وفي هذه الحالة لا مجال لمساءلة شخص آخر عن هذا الضرر لأنه لم يكن السبب في حدوث الضرر الذي أصاب الطرف المتضرر، وبالتالي لا يلتزم بتقديم أي تعويض وعلى المتضرر أن يتحمل تبعه فعله.

¹ - العربي بلحاج، النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الثاني، الواقعة القانونية، مرجع سابق، ص 205.

² - عفاف تلمساني، خطأ المتضرر وأثره في المسؤولية المدنية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2013/2014، ص 10.

³ - العربي بلحاج، النظرية العامة للإلتزامات في القانون المدني الجزائري، الجزء 01، مرجع سابق، ص 698، 699.

⁴ - عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد 02، نظرية الإلتزام بوجه عام، معايير الإلتزام، ط الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 1988، ص 1000.

في مجال الأضرار التي تصيب البيئة البحرية يمكن القول أن خطأ المتضرر كسبب معفي من المسؤولية المدنية هو الخطأ الذي يصدر من الشخص الذي لحقه ضرر بسبب حادث التلوث البحري مهما كان مصدره، وهو الخطأ الذي يُسقط المسؤولية المدنية لمالك السفينة أو مشغل المنشأة النووية لأن ضرر التلوث البحري والذي أصاب الطرف المتضرر حدث بسببه هو وليس راجع لأي سبب آخر، وبالتالي تطبيقاً للعدالة إذا كان الضرر الذي تعرض له المتضرر هو من كان سبب في حدوثه فإنه وحده من يتحمل مسؤوليته ولا يكون له الحق في المطالبة بالتعويض عنه.

بالرجوع إلى القانون المدني الفرنسي نجد أنه لم يعرف خطأ المتضرر وإنما نص عليه فقط كسبب معفي من المسؤولية المدنية في المادة 1245 الفقرة 12 والتي ورد فيها أن المنتج يجوز أن يتم تخفيف مسؤوليته أو إزالتها تماماً إذا حدث الضرر بسبب خلل في المنتج وخطأ صادر من الضحية بصفة مشتركة أو صادر عن شخص تكون الضحية مسؤولة عنه¹.

المشرع الجزائري بدوره لم يعرف خطأ المتضرر ومن خلال إستقراء نصوص القانون المدني نجده يعفي المدعى عليه من المسؤولية المدنية بسبب خطأ صادر من المتضرر نفسه، حيث نصت المادة 127 منه على أن " الشخص إذا أثبت أن الضرر حدث بسبب لا دخل له فيه، كأن يصدر خطأ من المضروب نفسه، فإنه لا يكون ملزم بالتعويض ما لم يوجد نص أو إتفاق مخالف لهذه المسألة"، نص عليه أيضاً في المادة 138 من نفس القانون حيث يعفى حارس الأشياء من المسؤولية المدنية إذا أثبت أن الضرر حدث بسبب لم يكن متوقفاً مثل عمل الضحية.

الملاحظ أن المشرع الجزائري من خلال المادتين تارة يستخدم مصطلح خطأ المضروب وتارة أخرى يستخدم مصطلح عمل الضحية، كما يستخدم لفظ الخطأ والعمل، ويفهم من نص المادة الأولى أن الشخص يثبت خطأ المتضرر حتى يعفى من المسؤولية

¹ - Article 1245 -12 : « La responsabilité du producteur peut être réduite ou supprimée, compte tenu de toutes les circonstances, lorsque le dommage est causé conjointement par un défaut du produit et par la faute de la victime ou d'une personne dont la victime est responsable », code civil, [Sous-titre II : La responsabilité extracontractuelle \(Articles 1240 à 1254\) - Légifrance](#).

وبالتالي إذا لم يتصف فعله بالخطأ فإن مسؤولية الشخص تبقى قائمة ولا يعفى منها، لكن يبدو أن المشرع إستخدم تسميات مختلفة فقط غير أن الأثر المترتب هو الإعفاء من المسؤولية سواء تعلق الأمر بخطأ المتضرر أو عمل الضحية فإذا تم إثبات أن الضرر ناجم عن أحد هذين الحالتين فإنه يعفى من المسؤولية الملقاة على عاتقه ومن ثم لا يلتزم بتقديم التعويض.

2: الشروط الواجب توفرها في خطأ المتضرر:

إن خطأ المتضرر كغيره من حالات الإعفاء من المسؤولية المدنية التي سبق الحديث عنها لا بد أن تتوفر فيه شروط معينة حتى يمكن الإعتماد عليه كسبب معفي من هذه المسؤولية، وتتمثل هذه الشروط في :

أ: تدخل عمل المتضرر في إحداث الضرر:

يقصد بهذا الشرط ضرورة وجود علاقة سببية بين خطأ المتضرر والضرر المترتب فإذا كان الفعل الصادر من المتضرر لا يتصل بالضرر بعلاقة سببية فلا يمكن الإعتماد عليه، وبالتالي إذا لم يكن لفعل المتضرر دور في وقوع الحادث والضرر فهذا لا يكون له أي تأثير على مسؤولية المدعى عليه¹.

إذا كان فعل أو خطأ المتضرر هو السبب الوحيد في حدوث الضرر الذي أصابه فهذا ينتج عنه سقوط حقه في المطالبة بالتعويض، وبالتالي تنتفي مسؤولية المدعى عليه وتندعم الرابطة السببية بين الخطأ والضرر الذي أصاب المتضرر، إذ يكون من غير المعقول أن يلتزم شخص آخر بتعويض ضرر لم يكن فعله هو السبب الوحيد في حدوثه وكمثال على خطأ المتضرر محاولة شخص النزول من القطار أثناء سيره ثم يتعرض لإصابة بليغة ففي هذه الحالة لا يمكن إلزام سائق القطار بالتعويض لإنقضاء علاقة السببية بين ركني المسؤولية وهما الخطأ والضرر، والمتضرر وحده هو من يتحمل نتيجة مسؤوليته

¹ - محمد عبد الغفور العماوي، مدى مساهمة المضرور في إحداث الضرر وآثره على تقدير التعويض، مجلة دراسات وعلوم الشريعة والقانون، المجلد 40، العدد 02، 2013، ص 556.

وبالتالي لا يكون له الحق في المطالبة في الحصول على تعويض على الأضرار التي أصابته لأنه السبب في حدوثها¹.

إن فكرة الخطأ الصادر من المتضرر لا يكون له أثر في مسؤولية المتهم أو المدعى عليه، إلا إذا كان ما وقع من المتضرر يعتبر خطأ وأن يكون لهذا الخطأ أثر في حدوث الضرر، وبالتالي فإن فعله الذي لا يشكل خطأ لا يصح أن يكون له أي أثر على مسؤولية المدعى عليه لا بالإعفاء الكلي أو الجزئي، والمعيار في قياس خطأ المتضرر هو إنحرافه في سلوكه عن المألوف من سلوك الرجل العادي، والمدعى عليه لا يمكنه الإحتجاج بخطأ المتضرر إلا إذا كان له دور في إحداث الضرر أو يكون له علاقة مباشرة به².

ب: يجب أن يكون فعل المتضرر غير متوقع ويستحيل دفعه:

يقصد بعدم التوقع أن الشخص الذي تنسب إليه المسؤولية والذي يتمسك بخطأ المتضرر لا بد أن يثبت أنه لم يكن يتوقع حدوث خطأ من المتضرر، بالإضافة إلى عدم قدرته على توقع النتيجة الضارة لهذا الخطأ وهذا ما يجعل من شرط إثبات عدم التوقع شرط أساسي حتى يتم إعفاء المدعى عليه من المسؤولية المدنية بسبب خطأ أو فعل المتضرر³.

وبالتالي حتى يعتبر خطأ المتضرر سببا معفي من المسؤولية يجب أن يكون حدوثه أمر غير متوقع، فإذا تمكن المدعى عليه من إثبات أن خطأ المتضرر كان أمر مفاجئ بحيث لم يكن يتوقع حدوثه فإنه يعفى من المسؤولية المدنية ولا يلتزم بتقديم تعويض للشخص المتضرر، وبهذا يصبح توقع الفعل أو عدم توقعه أمر ضروري لتقدير ما إذا كان خطأ المتضرر سبب كافٍ للإعفاء من المسؤولية المدنية من عدمه.

¹ - حكيم عمور، مرجع سابق، ص 60 إلى 82.

² - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 419.

³ - عفاف تلمساني، مرجع سابق، ص 48، 49.

وبالرجوع إلى القانون المدني الجزائري نجد أن المشرع إشتراط في دفع المسؤولية عن الشخص المسؤول على حراسة الأشياء أن يثبت أن عمل الضحية الذي لم يكن من الممكن توقع حدوثه هو السبب في حدوث الضرر فإن تمكن من إثباته فإنه يعفى من المسؤولية¹.

أما في حالة إستحالة دفع خطأ المتضرر كشرط آخر للإعفاء من المسؤولية فهي أيضا تحول دون قيام المسؤولية المدنية، لأن الخطأ الذي يصدر من الشخص الذي أصابه الضرر يكون له تأثير على الإرادة للدرجة التي يستحيل معها القدرة على التصرف، وبالتالي فإن المدعى عليه يفقد القدرة على دفع الضرر الذي يترتب على خطأ المتضرر وهذا ما يجعل هذا الخطأ يرتبط دائما بإرادة الشخص².

إن إستحالة دفع فعل أو خطأ المتضرر تتجسد في صورتين هما إستحالة دفع وقوع الحادث وإستحالة دفع النتيجة الضارة، ونظرا لعدم القدرة على دفع وقوع الحادث فإن الشخص الذي ينسب إليه الضرر لا يمكنه تجنب وقوعه من خلال إتخاذ التدابير اللازمة فإذا صدر منه تقصير في القيام بهذا الإجراء فإن شرط عدم التوقع ينتفي، وهذا الشرط يعتبر ضروري لإثبات أن الشخص الذي ينسب إليه الضرر غير مسؤول على حدوثه³.

فالمدعى عليه أو المدين لا بد أن يثبت أنه لم يتمكن من دفع وقوع الحادث وأنه قام بكل ما يلزم لتفادي الحادث الذي ينتج عنه ضرر أصاب المتضرر، فإذا تمكن من إثبات أن الحادث إستحال دفع وقوعه فإنه يعفى من المسؤولية الملقاة على عاتقه، أما مسألة إستحالة دفع النتيجة الضارة للحادث فإن الشخص الذي تنسب إليه المسؤولية المدنية إذا كان بإمكانه أن يتفادى هذه النتيجة من خلال إتخاذ كل التدابير اللازمة أو حتى يخفف من شدتها، ففي هذه الحالة لا يمكنه أن يرد هذه النتيجة لخطأ المتضرر إذ أن الحادث قد يكون دفع حدوثه

¹ - أنظر المادة 138، من الامر رقم 75-58، المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم.

² - عرارة عسالي، السبب الأجنبي في المادتين 127 و 02/138، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، جامعة عمار ثليجي، الأغواط، المجلد 01، العدد 02، 2017، ص 428.

³ - عفاف تلمساني، مرجع سابق، ص 54.

أمر مستحيل لكن يمكن مقاومته أو إجتنابه بعد وقوعه، بسبب إستحالة توقع وقوع الحادث لكن كان يمكن دفع نتيجته فهو لا يعتبر سبب معفي من المسؤولية¹.

ثانياً: أثر فعل المتضرر على الإعفاء من المسؤولية المدنية:

حتى يتحقق الإعفاء من المسؤولية المدنية بسبب خطأ المتضرر يجب أن يستغرق هذا الخطأ خطأ الشخص الآخر، أما إذا ساهم كل من الخطأين في حدوث الضرر بحيث يكون الخطأ مشترك، ففي هذه الحالة يمكن التخفيف من مسؤولية الشخص الآخر دون نفيها بصفة كلية²، وبالتالي نكون أمام حالتين:

1: إستغراق أحد الخطأين للآخر:

وهي الحالة التي يكون فيها الفعل الضار الصادر من المدعى عليه والصادر من المتضرر غير مستقلين عن بعضهما البعض للدرجة التي يصعب الفصل بين كل خطأ، بل يختلط الأول بالثاني³، في هذه الحالة فإن الخطأ لا يكون له أي أثر فإذا كان خطأ المدعى عليه هو الذي إستغرق خطأ الطرف الآخر وهو المتضرر فإن المسؤولية تكون كاملة، أما إذا كان خطأ المتضرر يستغرق خطأ المدعى عليه ففي هذه الحالة تنتفي علاقة السببية وبالتالي لا يتحمل المدعى عليه المسؤولية⁴.

ويستغرق أحد الخطأين الآخر في حالتين هما:

الأولى أن يكون الخطأ متعمداً: إذ قد يكون خطأ المدعى عليه أو خطأ المتضرر نفسه، فتقوم مسؤولية المدعى عليه كاملة إذا كان متعمداً، وفي هذه الحالة لا يمكنه أن يحتج بخطأ المتضرر كسبب لدفع المسؤولية، أما إذا كان الخطأ المتعمد هو خطأ المتضرر فإن رابطة السببية بين الخطأ والضرر تنتفي ومن ثم لا تقوم للمدعى عليه أي مسؤولية⁵.

¹ - عفاف تلمساني، المرجع نفسه، ص 57.

² - العربي بلحاج، النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري، مرجع سابق، ص 206.

³ - محمد عبد الغفور العماوي، مرجع سابق، ص 548.

⁴ - عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مصادراً للإلتزام (1)، مرجع سابق، ص 1003.

⁵ - عبد العزيز رضا ثاقان، مرجع سابق، ص 173.

فتكون العبرة في هذه الحالة بعمدية الخطأ، كأن يدعس سائق سيارة متعمداً رجل مكفوف أثناء عبوره للشارع بمفرده دون أن يساعده أحد، أو قيام شخص بالإنذار من خلال إلقاء نفسه أمام سيارة تسير بسرعة مخالفة ما تنص عليه أنظمة المرور، ففي الحالتين كان الخطأ العمدي أشد من الخطأ الآخر¹.

وفي مسألة الخطأ المتعمد فإن طرفي المسؤولية المدنية سواء كان المدعى عليه أو المتضرر إذا أراد أحدهما إحداث ضرر متعمد بنفسه أو لغيره وصدر من الطرف الآخر خطأ بطريقة غير عمدية فإن مسؤوليته تقوم كاملة، فإذا صدر من المدعى عليه فعل متعمد فإنه يكون مسؤولاً عن تعويض المتضرر عما أصابه من ضرر حتى ولو صدر من هذا الأخير خطأ لكنه غير عمدي، فخطأ المتضرر في هذه الحالة لم يكن إلا وسيلة إعتد عليها المدعى عليه في إتمام قصده في إحداث الضرر².

إن رضا المتضرر يعتبر منزلة وسطى بين إرادة المتضرر في إلحاق الضرر بنفسه وبين مجرد علمه بهذا الضرر إذ أن المتضرر قد يرضى بالضرر ولكن لا يريده³، والرضا يقصد به إعلان تشترك فيه إرادتين هما إرادة الشخص الذي أذن بالضرر وبين فعل مقترف بواسطة شخص آخر⁴.

الصورة الثانية تتعلق برضا المتضرر بالضرر الذي أصابه وهي الحالة التي يرضى فيها المتضرر بما وقع عليه من ضرر غير أن رضاه لا ينفي عن المدعى عليه المسؤولية عن الفعل الخاطئ الذي صدر منه والذي كان سببا في حدوث الضرر، كأن يقوم أحد الأطباء بإجراء عملية جراحية خطيرة لمريض ليس في حاجة لإجرائها، فمسؤولية الطبيب في هذه الحالة تقوم كاملة حتى ولو وافق المريض على إجراء العملية، غير أن رضا المتضرر بالضرر الذي أصابه يعتبر خطأ صادر منه، وهذا ما ينتج عنه التخفيف من مسؤولية المدعى عليه، وكمثال على هذه الحالة أن يرضى شخص ركوب سيارة وهو على علم بأن

¹- ملوكي إباد عبد الجبار، مرجع سابق، ص 234.

²- حكيم عمور، مرجع سابق، ص 228.

³- عبد الرزاق أحمد السنهوري، مرجع سابق، ص 1004.

⁴- حكيم عمور، مرجع سابق، ص 234.

سائقها في حالة شديدة من السكر، أو قد تكون سيارته غير سليمة، فإذا تعرض الراكب لأي ضرر فإن السائق في هذه الحالة تكون مسؤوليته مخففة بسبب توفر عنصر رضا المتضرر بالضرر الذي أصابه¹.

وتجدر الإشارة في هذا الشأن أن حالة رضا المتضرر بالضرر وقبوله تختلف عن حالة علم المتضرر بالضرر لكن لم يصدر منه قبول لهذا الضرر، ففي الحالة الأولى كان هذا الأخير على علم بوقوع الضرر وصدرت منه موافقة بقبوله وهذا ما يكون نافيا للمسؤولية، أما في الحالة الثانية فإنه يكون على علم بالأضرار التي قد تنجم عن نشاط معين لكنه لم يقبل هذه الأضرار، فإذا تعرض المتضرر للضرر في هذه الحالة فلا يمكن للشخص المسؤول عن حدوث الضرر الدفع برضا المتضرر للتخلص من المسؤولية المدنية عن الأضرار التي أصابت الطرف المتضرر.

إن رضا الطرف المتضرر بالضرر يتخذ صورتين فقد ينصب الرضا على ضرر حال، أو على ضرر محتمل أو ما يعرف بقبول المخاطر، كأن يطلب من المدعى عليه هدم منزله ففي هذه الحالة المتضرر سمح بإرادته للفاعل بإحداث الضرر².

أما الحالة الثانية تتمثل في: قبول المخاطر أو رضا المتضرر بالضرر المحتمل بمعنى أن يقبل المتضرر مسبقا بالخطر الذي قد يهدده ويصيبه بضرر بسبب الخطأ الصادر من الشخص الذي ينسب إليه الضرر، وعلى خلاف حالة رضا المتضرر بالضرر الحال والتي يرضى فيها هذا الأخير إلحاق الضرر بنفسه أو بأمواله فإن المتضرر بقبوله للمخاطر فإنه يقبل أن يعرض نفسه أو أمواله للخطر، لكنه لا يقبل بالأضرار التي قد تنجم لاحقا، فمن يركب الطائرة يعلم بالمخاطر التي قد تحدث أثناء السفر فعلمه بهذا لا يعني أنه يقبل الضرر، وبالتالي فالشخص الذي ينسب إليه الضرر يتحمل المسؤولية كاملة³، فعلم المتضرر بالمخاطر التي قد تحدث بسبب نشاط معين لا ينفي عن الشخص الذي سبب الضرر مسؤوليته المدنية لأن المتضرر لم يقبل ولم يرضى بالضرر.

¹ - رمضان أبو السعود، مرجع سابق، ص 375.

² - حكيم عمور، مرجع سابق، ص 282، 283.

³ - عفاف تلمساني، مرجع سابق، ص 109.

إن تحديد فكرة قبول المتضرر بالمخاطر يتم وفقاً لمعيارين معيار شخصي يتم تطبيقه من خلال البحث في نية المتضرر لمعرفة قبوله أو رفضه للمخاطر ووفقاً لهذه الفكرة فإن المعيار الشخصي يرتبط بالشخص الذي أصابه الضرر ومرتبطة بنواياه وظروفه النفسية.

أما المعيار الموضوعي فهو يتعلق بالظروف التي تؤدي إلى وقوع الضرر، حيث يقوم قاضي الموضوع بالتحليل الموضوعي لهذه الظروف، ذلك أن قبول المتضرر بالمخاطر قد يكون ضمنياً يفهم من ظروف الحادثة وبالتالي لا يعرف القاضي النية الحقيقية للطرف المتضرر¹.

2: إذا كان أحد الخطأين نتيجة للخطأ الآخر:

المقصود بهذه الحالة أن يكون الخطأ الصادر سواء من المدعى عليه أو المتضرر قد حدث كنتيجة تترتب عن خطأ أحدهما، والواضح هنا أن العبرة تكون بالخطأ الذي وقع أولاً، فيكون خطأ الطرف الثاني نتيجة للخطأ الأول.

إذا كان خطأ المتضرر هو نتيجة للخطأ الصادر من المدعى عليه ففي هذه الحالة فإن الخطأ الثاني يستغرق الأول، وبالتالي يكون الخطأ الذي أحدث الضرر هو خطأ المدعى عليه وهذا ما يجعل مسؤوليته المدنية كاملة، وكمثال على هذه الحالة أن يركب شخص مع صديقه في سيارته التي تعرضت لحادث بسبب القيادة المسرعة، حيث يقوم الراكب بتصرف معين بهدف النجاة غير أن هذا التصرف قد نتج عنه ضرر أصاب الراكب نفسه، فالمسؤولية الكاملة هنا يتحملها السائق لأن خطأ الراكب جاء كنتيجة للخطأ الأول².

أما إذا كان خطأ المدعى عليه قد وقع بسبب أو نتيجة خطأ المتضرر ففي هذه الحالة تنتفي المسؤولية المدنية لإنعدام علاقة السببية ولا يتحمل المدعى عليه المسؤولية المدنية³، وكمثال على الحالة التي يكون فيها خطأ المدعى عليه نتيجة لخطأ المتضرر دهس سائق سيارة لشخص يعبر الطريق بسبب التحول المفاجئ لهذا الشخص من طرف

¹ - حكيم عمور، مرجع سابق، ص 109، 110.

² - عبد الرزاق أحمد السنهوري، مرجع سابق، ص 1007.

³ - العربي بلحاج، النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري، مرجع سابق، ص 203.

الطريق إلى الشارع الرئيسي دون أن يكون منتبها، فعلاقة السببية في هذه الحالة بين فعل السائق والضرر الذي أصاب المتضرر تنتفي لأن خطأ المتضرر غلب على خطأ المدعى عليه، إذ أن الإصابة لم تكن لتحدث لو لم يعبر المتضرر الطريق دون إنتباه منه، وبالتالي لولا فعله أو خطؤه لما نتج خطأ المدعى عليه، وفي هذه الحالة يكون فعل المتضرر وحده هو السبب في حدوث الضرر¹.

3: الخطأ المشترك:

يعرف بأنه إشتراك خطأ المدعى عليه مع خطأ المتضرر في إحداث الضرر، وفي الخطأ المشترك لا يتحمل المسؤول كامل المسؤولية، وإنما يتحملها فقط بقدر الخطأ الذي صدر منه بمعنى أن تكون مسؤوليته مخففة².

تتحقق حالة الخطأ المشترك عندما لا يستغرق أحد الخطأين الآخر وإنما كل الخطأين يكون مستقلا عن الآخر، بحيث يشتركان في حدوث الضرر ويكون للضرر في هذه الحالة سببين هما خطأ المدعى عليه وخطأ المتضرر³.

والخطأ المشترك هو حالة من حالات الإعفاء الجزئي من المسؤولية وبالرجوع إلى القانون المدني الجزائري نجده منح للقاضي الذي يفصل في دعوى المسؤولية الحرة في إختيار إنقاص مقدار التعويض أو عدم الحكم به أصلا في الحالة التي يشترك فيها الدائن (المضرور) بخطئه في حدوث الضرر أو يزيد فيه⁴، فإذا إشتراك خطأ الشخص الذي تتسبب إليه المسؤولية مع خطأ المتضرر أو إذا ساهم في زيادة أثار هذا الضرر فإن كلا الطرفين يتحمل المسؤولية بطريقة مشتركة.

المشرع المصري نص بدوره على الحالة التي يشترك فيها الخطأ، فإذا تعدد المسؤولين في حدوث الضرر ففي هذه الحالة تقسم المسؤولية بينهم بالتساوي بإستثناء الحالة التي يقوم فيها القاضي بتعيين نصيب كل منهم في التعويض إذا تمكن من تحديد جسامه الخطأ

¹ - أبو بيج حمزة هشام كمال، مرجع سابق، ص 133.

² - رمضان أبو السعود، مرجع سابق، ص 375.

³ - العربي بلحاج، النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري، مرجع سابق، ص 209.

⁴ - المادة 177، من الأمر رقم 58-75، المتضمن القانون المدني الجزائري.

الصادر من كل طرف، وعلى هذا الأساس يكون نصيب كل منهما وفقاً لجسامة الخطأ الصادر منه، وهذا وفقاً لما نصت عليه المادة 169 من القانون المدني المصري التي جاء فيها: أنه إذا تعدد المسؤولين عن عمل ضار كانوا متضامنين في إلزامهم بالتعويض عن هذا الضرر وتكون المسؤولية فيما بينهم بالتساوي إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم في التعويض¹.

ويرى الأستاذ السنهاوري في هذا الشأن أن المتضرر لا يحصل على تعويض كامل بل تقع على عاتقه لأنه كان له نصيب في إحداث الضرر، ووفقاً لهذا النص فإن القاضي يجوز له أن ينقص في قيمة التعويض إذا استغرق خطأ المتضرر خطأ المدعى عليه، وقد لا يحكم القاضي بأي تعويض إذا استغرق خطأ المدعى عليه من طرف خطأ المتضرر².

فإذا إشتراك سائقين في وقوع حادث فإن المسؤولية في هذا الشأن تقسم مناصفة بينهما لأن كلاهما كان له دور في وقوع هذا الحادث وكلاهما ارتكب خطأ نتج عنه ضرر للطرفين، وهذا وفقاً لما ورد في أحد القرارات القضائية على مستوى القضاء الجزائري³.

يرى بعض الفقهاء في مسألة الإشتراك في حدوث الخطأ أنه في حالة إختلاف أفعال المتسبب في حدوث الضرر قوة وضعفاً، يتم الإعتماد على الفعل الأكثر قوة في إحداث الضرر، وهذا ما استقرت عليه محكمة التمييز الأردنية حيث أقرت بأن التعويض عن الضرر يتم تقديره وفقاً لنسبة مساهمة كل شخص في حدوث الضرر، وتحديد هذه النسبة لا بد أن يقوم على أسس فنية أو خبرة من طرف متخصصين، ففي حوادث المرور مثلاً يتم الإعتماد على رقيب السير أو مندوب الحوادث لأنهم خبراء في مجال المرور، وعلى هذا الأساس يكون تقدير الضرر أكثر دقة⁴.

¹ - أنظر القانون رقم 131 لسنة 1948، يتعلق بإصدار القانون المدني.

² - عبد الرزاق أحمد السنهاوري، مرجع سابق، ص 1011.

³ - القرار رقم 48727، الصادر عن المجلس الأعلى بتاريخ 1989/05/17، قضية (ب أ)، ضد (ب د ف)، الجزائر، المجلة القضائية، العدد 02، 1991، ص 23.

⁴ - محمد عبد الغفور العماوي، مرجع سابق، ص 555.

على مستوى القضاء الفرنسي تعتبر قضية ديمار Desmares نقطة التغيير في القضاء الفرنسي حول مسألة تأثير خطأ المتضرر على مسؤولية الحارس، وتتلخص وقائع هذه القضية في تعرض الزوجين شارل لحادث أثناء عبور الطريق حيث صدمتهما سيارة يقودها Desmares وعلى إثر هذا الحادث رفع المتضرر دعوى وتم تأسيسها على المادة 1/1384 من القانون المدني، ودفع المدعى عليه بأن المتضرر حاول عبور الطريق في غير المكان المخصص لعبور الراجلين، وحكم بعدها قضاة الدرجة الأولى بإعفاء الحارس Desmares من المسؤولية¹.

تم إستئناف الحكم أمام محكمة النقض حيث رأت المحكمة انه وفقا للمادة 1384 من القانون المدني فإن سلوك المتضرر (الضحية)، إذا لم يكن غير متوقع ولا يمكن التغلب عليه من طرف الحارس فإنه لا يعتبر سبب أجنبي وبالتالي لا يعفى الحارس (السائق) من المسؤولية ولو جزئيا².

غير أن القضاء الفرنسي تراجع عما ورد في قضية ديمار ووفقا لما ورد في تصريحه سنة 1987 فإن حارس الشيء الذي يكون سببا في حدوث الضرر إذا أثبت أن خطأ المتضرر ساهم في حدوث هذا الضرر فإنه يعفى من المسؤولية بصفة جزئية³.

في قضايا الضرر البيئي وفي مسألة الخطأ المشترك نجد أن القانون المدني الألماني يلزم المتضرر بالقيام بواجب التحذير للمدعى عليه أو الملوث من الضرر الذي قد ينجم

¹ - يوسف فتيحة المولودة عماري، مرجع سابق، ص 281.

² - جاء في منطوقه أن:

«Seul un événement constituant un cas de force majeure exonère le gardien de la chose instrument du dommages, de la responsabilité par lui encourue par application de l'article 1348 alinéa 1, du code civil : que des lors, le comportement de la victime, sil n a pas été pour le gardien imprévisibleet irrésistible, ne peut l'en exonérer même partiellement. Par suite, il ne saurait être fait grief à un arrêt d'avoir, par application de l'article 1384 alinéa 1er du Code civil, retenu la responsabilité du gardien d'un véhicule qui heurta et blessa un piéton qui traversait la chaussée, sans rechercher, en vue d'une exonération partielle du gardien, l'existence d'une faute à l'encontre de la victime, dès lors qu'il résulte de ses constatations que ladite faute ne présentait pas le caractère d'un événement imprévisible et irrésistible الصادر عن محكمة النقض الغرفة المدنية 2، بتاريخ 21 جويلية 1982، أنظر الموقع الإلكتروني: [Cour](#)

[de Cassation, Chambre civile 2, du 21 juillet 1982, 81-12.850, Publié au bulletin - Légifrance](#)

الإطلاع: 21 فيفري 2025، ساعة الإطلاع: 00:52.

³ - عفاف تلمساني، مرجع سابق، ص 145.

وأيضاً يقدم المساعدة بهدف تقليل شدة الضرر البيئي وإلا يكون المتضرر أو المدعي مسؤول عن الضرر البيئي مسؤولية مشتركة إلى جانب المدعى عليه أو مسبب الضرر¹.

إن مختلف التشريعات من خلال تبنيها لحالة الخطأ المشترك حاولت تحقيق نوع من التوازن بين المسؤول عن الضرر والمتضرر، بالنسبة للمسؤول عن حدوث الضرر فهو يتحمل جزء من المسؤولية المدنية فقط وليست كامل المسؤولية لأنه كان مسؤول على جزء من الضرر فقط، وبالتالي ليس من المنطقي أن يتحمل المسؤولية عن ضرر لم يكن هو المسؤول الوحيد عن حدوثه وبين مصلحة المتضرر من جهة أخرى، لأنه لم يكن المسؤول الوحيد عما أصابه من ضرر وبالتالي يكون من حقه الحصول على تعويض عن جزء الضرر الذي أصابه بسبب خطأ المسؤول عن هذا الضرر.

ثالثاً: النصوص القانونية المنظمة لفعل المتضرر كسبب للإغفاء من المسؤولية عن ضرر التلوث البحري:

إن الإغفاء من المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية بسبب فعل أو خطأ المتضرر يختلف على حالات الإغفاء الأخرى، فمن خلال إستقراء نصوص الإتفاقيات محل الدراسة نجدها وضعت إحتمالين للإغفاء فقط يعفى مالك السفينة أو مشغل المنشأة النووية كلياً أو جزئياً من المسؤولية الملقاة على عاتقه، وهذا يتحدد بقدر مساهمة الطرف المتضرر من حوادث التلوث البحري في إحداث ضرر التلوث البحري مهما كان مصدره.

وللتعرف على النصوص القانونية التي نظمت فعل المتضرر كسبب معفي من المسؤولية المدنية سيتم الحديث على ما يلي:

1: الإغفاء من المسؤولية المدنية بسبب فعل المتضرر عن التلوث البحري بالنفط:

نصت المادة 03/03 من إتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 على أن مالك السفينة إذا أثبت أن الضرر الذي سببه التلوث نتج كلياً أو جزئياً عن فعل أو إغفال قصد

¹ - عبد العزيز رضا ثاقان، المرجع السابق، ص 175.

إحداث ضرر من طرف الشخص الذي لحق به الضرر أو إهمال صادر منه، ففي هذه الحالة يجوز إعفاء المالك كلياً أو جزئياً من المسؤولية إتجاه الشخص المتضرر.

يفهم من هذه المادة أن مالك السفينة التي كانت سببا في حادث التلوث البحري بالنفط حتى يعفى من مسؤوليته المدنية، وبالتالي لا يلتزم بتقديم التعويض في الحالة التي يكون فيها الحادث بسبب الشخص المتضرر، لا بد أن يثبت المالك ضرر التلوث البحري أو يثبت إهمال صادر من هذا الشخص، فإذا تمكن من إثبات أحد هذه المسائل يمكن أن يعفى من مسؤوليته إما إعفاء كلي فلا يلتزم بتقديم شيء، أو إعفاء جزئي إذ يلتزم بدفع جزء من المبلغ فقط وليس كله، لأن الضرر إشتراك في حدوثه الشخص المتضرر ذاته، وبالتالي طبقاً لهذه المادة تتمثل شروط الإعفاء الكلي أو الجزئي من المسؤولية في إثبات فعل أو إغفال قام به المتضرر بنية إحداث الضرر، أو إثبات إهمال صادر من هذا الشخص في إلزامه من إلزاماته أو واجباته.

تبنى المشرع الجزائري نفس موقف إتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 حيث نص على أن مالك السفينة إذا تمكن من إثبات قيام الشخص الذي أصابه الضرر بسبب حادث التلوث أن هذا الضرر حدث كلياً أو جزئياً بسبب صدور فعل من هذا الشخص قاصداً منه إحداث الضرر، أو بسبب إهماله فإنه يمكن أن يعفى من مسؤوليته كاملة أو جزء منها فقط إتجاه الشخص المتضرر¹.

إن تمسك مالك السفينة بخطأ المتضرر حتى يعفى من مسؤوليته لا يكون إلا في مواجهة المضرور الذي صدر منه الخطأ، دون غيره من المتضررين من حادث التلوث البحري وهذا وفقاً للعبارة الأخيرة الواردة في المادة 119 من القانون البحري الجزائري (إتجاه الشخص المذكور، وهو وفق المادة الشخص الذي أصابه ضرر التلوث).

إن إهمال المتضرر غالباً ما يكون إهمالاً من الحكومة لأن دعاوى التلوث غالباً ما تكون الدولة هي المدعية فيها، وهي من تتخذ التدابير الوقائية والتي تكون تكاليفها باهضة فإذا تأخرت الحكومة كثيراً في القيام بالتدابير الوقائية اللازمة للحد من ضرر التلوث البحري

¹ - المادة 119، من الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

بالنفط، وبالتالي فإن مالك السفينة في دفاعه ضد الحكومة يتمسك بإهمالها والمتمثل في التأخر في إتخاذ التدابير الوقائية وهو ما يشكل خطأ المتضرر (الضحية)، حتى يتخلص من المسؤولية¹.

2: الإعفاء من المسؤولية المدنية بسبب خطأ المتضرر عن أضرار التلوث بالمواد النووية:

نصت في هذا الشأن إتفاقية بروكسل لسنة 1962 على أن المشغل إذا أثبت أن الضرر النووي قد نتج كلياً أو جزئياً عن فعل أو إمتناع عن فعل قصد إحداث ضرر من جانب الشخص الذي لحقه الضرر، فإن المحاكم القضائية المختصة بالنظر في النزاع يجوز لها أن تعفيه كلياً أو جزئياً من المسؤولية المدنية إتجاه ذلك الشخص وهذا وفقاً لما نصت عليه المادة 02، الفقرة 05 من الإتفاقية.

وفقاً لهذه المادة فإنه يمكن إعفاء مشغل المنشأة النووية من المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية بسبب حوادث التلوث بالمواد النووية إما إعفاء كلي فلا يلتزم بتقديم التعويض عن الضرر، أو جزئي بحيث يتحمل جزء من المسؤولية المدنية فقط ويدفع جزء من المبلغ للمتضرر، بقدر جسامته الضرر الذي تسبب فيه، إذا تمكن هذا الأخير من إثبات أن المتضرر هو من تسبب في إحداث الضرر كلياً أو جزئياً، بفعله أو بإمتناعه عن القيام بعمل معين قاصداً من هذا الضرر إحداث ضرر تلوث بحري، فالإثبات في هذه الحالة يتعلق بفعل أو عدم القيام بفعل معين صادر من المتضرر نفسه وأن يكون متعمداً في إحداثه، وبالتالي إذا حدث الضرر بسبب خطأ أو فعل لم يكن المتضرر قاصداً منه إحداث الضرر فإن مشغل المنشأة النووية لا يعفى من مسؤوليته لا كلياً أو جزئياً.

من بين الإتفاقيات الدولية التي نصت أيضاً على الإعفاء من المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري النووي إتفاقية فيينا لسنة 1963، حيث نصت على فعل المتضرر وأعفت بموجبه مشغل السفينة من كل أو جزء من مسؤوليته².

¹ - محمد السيد أحمد الفقي، مرجع سابق، ص 213.

² - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 422.

حيث نصت الاتفاقية في مادتها 04 الفقرة 02 على أنه: "إذا أثبت المشغل أن الضرر النووي نجم كلياً أو جزئياً إما عن إهمال جسيم من جانب الشخص المتضرر أو عن فعل أو إغفال من جانب ذلك الشخص بقصد إحداث الضرر ويجوز للمحكمة المختصة أن تنص في قانونها على ذلك أن تعفي المشغل كلياً أو جزئياً من إلزامه بدفع تعويض عن الضرر الذي لحق بالمتضرر".

يفهم من هذه المادة أن مشغل السفينة أو المنشأة النووية إذا تمكن من إثبات أن المتضرر صدر منه إهمال بمعنى أنه قصر في واجب من الواجبات الملقة على عاتقه فإنه يعفى من المسؤولية المدنية، أضافت هذه المادة شرط حتى يكون الإهمال سبب للإعفاء من المسؤولية المدنية وهو أن يكون جسيم، بمعنى أن يكون إهمال شديد بحيث يتجاوز الدرجة العادية للتقصير في أمر معين، كأن يثبت مشغل المنشأة النووية أن المتضرر الذي يكون شخص يشغل وظيفة معينة في السفينة التي تحمل مواد نووية لم يتخذ الإجراءات والتدابير المناسبة للحفاظ على سلامته، هذا يشكل إهمال جسيم من طرف المتضرر وبالتالي لا يكون هو السبب الوحيد للإعفاء من المسؤولية المدنية، وإنما حتى الفعل أو الإمتناع عن القيام بفعل معين من طرف الشخص المتضرر إذا أثبت المشغل قد يعفى من المسؤولية المدنية بصفة كلية أو جزئية وبالتالي لا يتحمل المسؤولية عما أصاب المتضرر، الذي كان هو السبب في حدوثه فإذا أعفى كلياً فإنه يتخلص من المسؤولية كاملة، وإذا كان الإعفاء جزئياً فإنه يتحمل المسؤولية بقدر الضرر الذي ساهم في حدوثه.

وفقاً لهذه المادة فإن المحكمة المختصة بالنظر في دعوى التعويض عن ضرر التلوث البحري النووي يكون لها السلطة التقديرية في إعفاء المشغل إما كلياً أو جزئياً وفقاً لما تراه مناسباً وباعتمادها على ما يعرض عليها من أدلة الإثبات.

ومن خلال إستقراء المادة الواردة في إتفاقية بروكسل لسنة 1962 السابقة الذكر وإتفاقية فيينا لسنة 1963 نجد أن الإتفاقية الأولى لم تدرج ضمن مادتها الإهمال الجسيم الصادر من المتضرر كسبب للإعفاء من المسؤولية المدنية، بل إكتفت فقط بالفعل أو إغفال

القيام بفعل من طرف المتضرر قصد إحداث الضرر، في حين إتفاقية فيينا إعتبرت الإهمال الصادر من المتضرر سببا معفي من المسؤولية كليا أو جزئيا¹.

من بين الإتفاقيات التي نصت أيضا على خطأ المتضرر كسبب من أسباب إعفاء الشخص الذي تنسب إليه المسؤولية إتفاقية المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن الأنشطة الخطرة على البيئة لسنة 1993 حيث نصت في مادتها التاسعة على أنه إذا كان الشخص الذي لحق به الضرر أو الشخص المسؤول عنه بموجب القانون الداخلي قد أسهم في الضرر جاز تخفيض التعويض أو عدم الحكم به مع مراعاة جميع الظروف².

هذه الإتفاقية نصت بدورها على أن الشخص الذي تنسب إليه المسؤولية يعفى من المسؤولية كليا أو جزئيا بسبب خطأ المتضرر، غير أن الفرق بين هذه الإتفاقية والإتفاقيات التي نصت على الإعفاء والتي سبق الحديث عنها أنها وسعت في مجال الإعفاء إذ يمتد ليشمل حتى خطأ الشخص الذي يكون المتضرر مسؤولا عنه، كأن تربطه بالمتضرر مثلا علاقة (تبعية) المتبوع عن أعمال تابعه، وهذا فيه توسيع لمجال الحماية للمدعى عليه وهو الشخص الذي تنسب إليه المسؤولية، وفقا لهذه المادة إذا كان المتضرر أو من يكون مسؤول عنه هو من سبب الضرر في هذه الحالة يكون للمحكمة المختصة السلطة التقديرية في الحكم بالإعفاء الكلي من المسؤولية المدنية بحيث لا يلتزم بتقديم التعويض أو تخفيض قيمته.

¹ - نصت إتفاقية بروكسل لسنة 1962 في المادة 02 الفقرة 05 منها على ما يلي:

« If the operator proves that the nuclear damage resulted wholly or partially from an act or omission done with intent to cause damage by the individual who suffered the damage, the competent courts may exonerate the operator wholly or partially from his liability to such individual »

وإتفاقية فيينا لسنة 1963 المعدلة ببروتوكول 1997 في المادة 04 الفقرة 02:

« If the operator proves that the nuclear damage resulted wholly or partly either from the gross negligence of the person suffering the damage or from an act or omission of such person done with intent to cause damage, the competent court may, if its law so provides, relieve the operator wholly or partly from his obligation to pay compensation in respect of the damage suffered by such person » .

² - Convention on civil liability for damage resulting from Activities Dangerous to the Environment, Ibid, [Convention on Civil Liability for Damage Resulting from Activities Dangerous to the Environment - Derecho Internacional Público - dipublico.org](http://www.derecho.org/Convention%20on%20Civil%20Liability%20for%20Damage%20Resulting%20from%20Activities%20Dangerous%20to%20the%20Environment%20-%20Derecho%20Internacional%20P%C3%BAblico%20-%20dipublico.org).

من خلال نصوص الإتفاقيات التي تم التطرق إليها فإن النقطة المشتركة بينها هي أن مالك السفينة أو مشغل المنشأة النووية يمكن أن يتخلص من المسؤولية المدنية الملقاة على عاتقه إذا اثبت أن الضرر الناجم عن حادث التلوث البحري حدث بسبب خطأ أو فعل صادر من الشخص الذي لحقه ضرر، فيكون الإعفاء من المسؤولية المدنية كلي أو جزئي بقدر مساهمة المتضرر في الضرر.

المبحث الثاني: حصول المتضرر على التعويض في حالة الإعفاء من المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة البحرية:

نظام المسؤولية المدنية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية يضمن حماية لهذه البيئة من أي ضرر تلوث قد يصيبها لأن علم الشخص سواء كان مالكا للسفينة أو مشغلا للمنشأة النووية بأن أي ضرر منه سيكلفه دفع مبلغ تعويض للمتضرر والذي يكون مرتفعا فإنه يكون أكثر حرصا في أداء مهامه، وبالتالي هذا ما يوفر حماية للبيئة البحرية، أما نظام الإعفاء من هذه المسؤولية فإنه يضمن عدم فرض الإلتزام بالتعويض على عاتق الشخص الذي تكون مسؤوليته مطلقة (كما سبق بيانه)، غير أن الاثر المترتب على إعفائه في هذه الحالة هو إلتزام طرف آخر بدفع التعويض وهذا الطرف يتحدد في صناديق التعويض.

إن صناديق التعويض طرف في المسؤولية المدنية المترتبة عن تلوث البيئة البحرية، فهي تتحمل المسؤولية المدنية إذا لم يتمكن الشخص المسؤول عن حدوث ضرر تلوث بحري من التعويض لعدة أسباب تحول دون حصول المتضرر على التعويض عن الضرر الذي أصابه، وبهذا تكون صناديق التعويض جهة ثانية للتعويض، وهذا هو الهدف الذي وضعت من أجله هذه الصناديق، حيث تهدف إلى حصول المتضرر على التعويض الكامل والمناسب عن الضرر الذي أصابه بسبب حادث التلوث البحري.

والحديث على صناديق التعويض يتطلب منا التعرف على مفهوم هذه الصناديق في (المطلب الأول)، ثم على حالات إعفاء هذه الصناديق من المسؤولية المدنية في (المبحث الثاني)، لأن صناديق التعويض رغم أنها طرف يتحمل المسؤولية المدنية إذا توفرت حالات معينة تستدعي تدخلها غير أنها تعفى من المسؤولية إذا توفرت حالات الإعفاء المنصوص

عليها في الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية، فإنها لا تكون ملزمة بتقديم التعويض، وباعتبار أن التلوث البحري بالنفط هو المجال الذي وضعت بشأنه إتفاقية صندوق التعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط، سيتم تخصيص هذا المبحث لصندوق التعويض عن النفط، لأنه بالرجوع إلى التعويض عن الأضرار النووية نجد أن المشرع الدولي وضع إتفاقية أطلق عليها تسمية إتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية لسنة 1997¹، وهذا على خلاف التلوث بالنفط، الذي تم النص فيه على إنشاء صندوق دولي للتعويض بشكل مستقل.

المطلب الأول: مفهوم صناديق التعويض:

إن الهدف من إقرار نظام المسؤولية المدنية يكمن أساسا في ضمان حصول الشخص الذي أصابه ضرر بسبب حوادث التلوث البحري مهما كان مصدر هذا الضرر، لكن في بعض الأحيان قد تتجاوز قيمة التعويضات حدود مسؤولية مسبب الضرر، وأيضا قد لا تتمكن شركات التأمين من تغطية كل الأضرار وفي هذه الحالة لا بد من وجود من يضمن للمتضرر حصوله على تعويض عن الأضرار التي أصابته خاصة وأن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية تتطلب نفقات كبيرة لإصلاحها، ولعل الآلية التي تحقق هذه الغاية هي ما يعرف بصناديق التعويض.

تعرف صناديق التعويض بأنها النظام أو الهيئة أو النقابة أو الجمعية التي تتكون من أفراد يرتبطون فيما بينهم بنفس المهنة، أو عمل واحد ويمول بواسطة إشتراكات بهدف منح

¹ - وهي الإتفاقية الدولية التي تم إعتمادها بموجب مؤتمر دبلوماسي عقد في الفترة بين 12/08 سبتمبر 1997، إذ يكون الغرض من هذه الإتفاقية هو أن تكمل نظام التعويض المنصوص عليه في القانون الوطني، وتطبق على الأضرار النووية التي يكون مشغل المنشأة النووية التي تستخدم في أغراض سلمية والتي تقع في أراضي طرف متعاقد مسؤول عنها وفقا لكل من إتفاقية فيينا لسنة 1963 وإتفاقية باريس لسنة 1960 أو وفقا للقانون الوطني، أنظر: المادة 02، من إتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية لسنة 1997، الموقع الإلكتروني التالي:

https://www.iaea.org/sites/default/files/infocirc567_ar.pdf، تاريخ لإطلاع: 2025/04/08، ساعة الإطلاع:

تعويضات أو معاشات دورية وغيرها من المزايا المالية لأعضائه أو الأشخاص المستفيدين منه¹.

سيتم الحديث في هذا المطلب على التنظيم القانوني لصناديق التعويض (الفرع الأول)، ثم حالات تدخل صناديق التعويض في المسؤولية المدنية في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التنظيم القانوني لصناديق التعويض:

من بين المزايا التي يحققها نظام صناديق التعويض أن المتضرر يعفى من إثبات إفسار المتسبب في حدوث الضرر على إعتبار أن الصندوق يكون موسراً، إذ تتوزع مهمة التعويض على كل من يشارك في هذا الصندوق وبالتالي يتحمل كل واحد منهم جزء من المسؤولية، تغطي صناديق التعويض جميع الأضرار التي تنجم عن التلوث والتي يصعب تغطيتها وفقاً لنظام المسؤولية أو التأمين كالأضرار الجسدية².

إن صناديق التعويض تحتل مكانة كبيرة في مجال المسؤولية المدنية التي تنجم عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية، إذ يعتبر جهة تعويض إضافية تتكفل بتقديم التعويض إذا لم يحصل الطرف المتضرر على تعويض وفقاً لآليات التعويض التي سبق الحديث عنها، حيث تم تنظيم القواعد القانونية التي تحكم هذه الصناديق على النحو التالي:

أولاً: صناديق التعويض على المستوى الدولي:

إهتمت مختلف التشريعات بتنظيم مسألة صناديق كآلية بديلة تضمن للمتضرر حصوله على تعويض يتناسب مع الضرر الذي لحقه جراء حدوث حوادث التلوث البحري.

¹ - زهير بن شريف، دور صناديق التعويض في تغطية أضرار التلوث البيئي، مذكرة ماجستير، تخصص قانون البيئة والعمران، كلية الحقوق، سعيد حمدين، جامعة الجزائر 1، 2014/2015، ص 10.

² - عبد الكريم بن حميش، التأمين من المسؤولية عن الأضرار البيئية، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون البيئي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابن خلدون، تيارت، 2020، ص 220.

1: في مجال التلوث البحري بالنفط:

ففي مجال تلوث البيئة البحرية بالنفط يوجد الصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي لسنة 1971 حيث نصت إتفاقية الصندوق في ديباجتها على أن نظام التعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث الذي تضمنته إتفاقية 1969 بشأن المسؤولية المدنية لا يوفر تعويض كامل لضحايا الأضرار التي يحدثها التلوث النفطي في جميع الحالات وإنما يفرض عبء مالي إضافي على ملاك السفن، كما أن العواقب الكبيرة للأضرار الناجمة عن التلوث النفطي التي تحدث بسبب تسرب أو تصريف النفط الذي تحمله السفن بكميات كبيرة، لا ينبغي أن يتحملها أصحاب صناعة النفط فقط، وإنما يتحملها أيضا أصحاب المصلحة في شحن النفط، نصت أيضا على ضرورة وضع نظام تعويض مكمل لإتفاقية 1969 بهدف منح التعويض الكامل لضحايا التلوث البحري بالنفط¹.

نصت المادة الثانية من إتفاقية الصندوق لسنة 1971، على أن الصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث يهدف إلى تحقيق جملة من الأغراض من بينها تقديم تعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بقدر ما تكون الحماية التي توفرها إتفاقية المسؤولية غير كافية، إعفاء ملاك السفن من العبء المالي الإضافي المفروض عليهم من إتفاقية 1969...، غير أن هذه المادة عدلت بموجب بروتوكول 1992²، وأصبحت تنص على أنه ينشأ بموجب هذه الإتفاقية صندوق دولي للتعويض عن التلوث النفطي لسنة 1992، ويشار إليه بإسم الصندوق، ويهدف إلى تحقيق الأهداف التالي:

¹ - إتفاقية إنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي 1971، <https://www.dipublico.org/1033/convention-on-the-establishment-of-an-international-fund-for-compensation-for-oil-pollution-damage/>، تاريخ النشر 2010/10/28، تاريخ الإطلاع 31 جانفي 2025، ساعة الإطلاع 00:47.

² - أبرم هذا البروتوكول في لندن بتاريخ 27 نوفمبر 1992، ووفقا لما ورد في هذا البروتوكول فإن باب التوقيع عليه يفتح بتاريخ 15 جانفي 1993، إلى غاية 14 جانفي 1993 أمام الدول التي (صادقت)، على إتفاقية 1992، <https://www.dipublico.org/1035/convention-on-the-establishment-of-an-international-fund-for-compensation-for-oil-pollution-damage-protocol-1992/>، تاريخ النشر 2010/10/28، تاريخ الإطلاع 31 جانفي 2025، ساعة الإطلاع 00:47.

أ- تقديم تعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بقدر ما تكون الحماية التي توفرها إتفاقية المسؤولية لسنة 1992 غير كافية.

ب- لتنفيذ الأغراض ذات الصلة المبينة في هذه الإتفاقية وفقا لهذه المادة وبمقارنتها مع المادة الواردة في إتفاقية 1971 نجد أن وظيفة الصندوق أصبحت تنحصر فقط في تقديم تعويض عن الأضرار المترتبة عن حوادث التلوث البحري في الحالة التي يكون فيها التعويض المقدم وفقا لإتفاقية المسؤولية غير كاف للمضرور، وبالتالي تم إلغاء الهدف الآخر الذي يسعى الصندوق إلى تحقيقه وهو إعفاء مالك السفينة مما يتحمله من عبء مالي إضافي.

حددت الإتفاقية مجال عمل الصندوق إذ يدفع هذا الأخير تعويض لكل متضرر من التلوث إذ لم يحصل على تعويض كامل عما لحقه من ضرر بموجب ما ورد في إتفاقية المسؤولية في حالة عدم قيام المسؤولية بموجب إتفاقية المسؤولية المدنية، أو لأن مالك السفينة المسؤول عن الضرر الذي ينجم عن التلوث البحري غير قادر ماديا على الوفاء بالتعويض، أو تقديم أي ضمان مالي آخر غير كافي للوفاء بمطالبات التعويض، أو لأن الضرر الواقع يتجاوز مسؤولية المالك أو بموجب إتفاقية دولية أخرى سارية المفعول أو مفتوحة للتوقيع أو التصديق والانضمام لهذه الإتفاقية¹.

وبالتالي يلتزم الصندوق بدفع مبلغ التعويض في حالة عدم حصول المتضرر على المبلغ المناسب للتعويض عما أصابه من ضرر جراء حادث التلوث البحري، ومن بين حوادث التلوث البحري التي تدخل فيها صندوق التعويض حادث الناقلة السويدية Thunatank 5 التي كانت تحمل 5024 طن من زيت الوقود الثقيل حيث جنحت قبالة غافل على الساحل الشرقي للسويد على بعد 200 كيلومتر شمال ستوكهولم حيث أدى الحادث إلى تسرب ما يقدر بنحو 150 إلى 200 طن من النفط في البحر بسبب هذا التسرب على مناطق مختلفة بما فيها بعض الجزر الصغيرة و5 بلديات متضررة من التسرب النفطي، وقد تمت تسوية مطالبة قدمت من طرف حكومة السويد على العمليات التي قامت بها خفر السواحل السويدية والبلديات بمبلغ 2.1 مليون جنيه إسترليني، مضافا إليه الفوائد

¹ - أنظر المادة 04 من إتفاقية الصندوق لسنة 1971 المعدلة ببروتوكول سنة 1992.

وفي نوفمبر 1989 دفع الصندوق للحكومة السويدية مبلغ 23168277 ريال سويدي، وهو المبلغ المقبول للمطالبة مضاف إليه الفائدة، بقيت الحكومة السويدية متخوفة من إرتفاع النفط من الناقلات المغمورة في قاع البحر إلى السطح، وهذا ما يتطلب عمليات تنظيف أخرى غير أن الحكومة السويدية أبلغت الصندوق بأنها لن تقدم أي مطالبة عن بالتعويض عن التلوث، وفي سنتي 1990 و1991 لم يتم الإبلاغ عن أي حالات تلوث جديدة، وفي 21 ديسمبر 1992 سقط الحق في أي مطالبة جديدة بالتعويض قد تنجم عن الحادث¹.

إن كل من إتفاقية 1969 و1971 يكفلان توازن في تقاسم أعباء التعويض، غير أن بعض الحوادث مثل بريستيج أظهرت أن نظام التعويض غير كافٍ لتغطية النفقات الحقيقية للإنسكابات النفطية الناجمة عن التلوث البحري بالنفط، ولهذا لا بد من الإعتماد على مستوى ثالث من التعويض²، وهذا ما كان سببا في إنشاء هيئة تعويض جديدة وهي الصندوق التكميلي حيث تتمثل وظيفة هذا الصندوق في دفع التعويض للمتضرر من حوادث التلوث البحري بالزيت في حالة عدم حصوله على تعويض كامل بموجب أحكام إتفاقية صندوق 1992 بسبب تجاوز الضرر للحد الأقصى للتعويض الوارد في المادة 04 في فقرتها 4، حدد البروتوكول أيضا المبلغ الذي يسدده الصندوق التكميلي للتعويض بالنسبة لأي حادث منفرد ب 750 مليون من الوحدات الحسابية، ولا يجب أن يتجاوز هذا المبلغ مقدار التعويض المسدد وفقا لإتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1992، وكذا إتفاقية الصندوق لنفس السنة ويحول هذا المبلغ إلى العملة الوطنية على أساس قيمة هذه العملة بما يعادلها من حقوق السحب الخاصة في التاريخ الذي تحدده جمعية صندوق 1992³.

¹ - أنظر التقرير السنوي للصندوق الدولي للتعويض عن التلوث النفطي لسنة 1992، ص 7 و 38، [FIPOL](#)، [Publications des FIPOL](#)، مرجع سابق.

² - Erini Pantelodimou, Ibid, page 479.

³ - المادة 04، الفقرة 1 و 2 من بروتوكول 2003، الإتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت لعام 1992، أنظر الموقع الإلكتروني [Text_of_Conventions_-_Arabic.pdf](#)، تاريخ الإطلاع: 02 فيفري 2025، ساعة الإطلاع 14:20.

2: في مجال التلوث البحري النووي:

إن إستحالة أو صعوبة تعويض الأضرار الناجمة عن التلوث النووي وفقا لقواعد المسؤولية المدنية أو نظام التأمين من المسؤولية دفعت بالدول إلى ضرورة تبني طريقة جديدة لتعويض المتضررين من حوادث التلوث البحري النووي، كان سببا في اللجوء إلى صناديق التعويض حيث تسمح للدولة بالتدخل المباشر في التعويض عن الأضرار التي يسببها حادث التلوث البحري النووي من خلال إنشاء صندوق خاص للتعويض والذي يتم تمويله من طرف الدول الأطراف في الإتفاقية¹.

حيث نصت الإتفاقية التكميلية على أن الضرر إذا كان يتجاوز المبلغ الذي يقدمه الطرف الذي يوجد في أراضيه المرفق النووي الذي سبب الضرر يجب توفير مبلغ يقدر ب 125 مليون من حقوق السحب الخاصة، وذلك من الأموال العامة ويقدم بالتشارك بين جميع الأطراف وفقا لمعايير يتم تحديدها مسبقا، وهذا بهدف إنشاء نظام عالمي للمسؤولية لتعزيز وتكميل تدابير التعويض المنصوص عليها في كل من إتفاقية باريس وإتفاقية فيينا².

ثانيا: صناديق التعويض في التشريع الجزائري:

المشرع الجزائري بدوره أنشأ صناديق التعويض لضمان حصول المتضرر على تعويض عن الأضرار التي أصابته بسبب حوادث التلوث وهذا بسبب عدم كفاية الوسائل الأخرى المعتمدة في التعويض، ومن بين صناديق التعويض البيئية التي أنشأها المشرع الجزائري "الصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث" والذي أنشأه بموجب نص المادة 189 من القانون رقم 91-25 المتضمن قانون المالية لسنة 1992، ونظم المشرع الجزائري هذا القانون بموجب المرسوم التنفيذي رقم 98-147 حيث يتضمن المرسوم كفايات تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 065-302، المعنون بالصندوق الوطني للبيئة، نص المشرع الجزائري في هذا المرسوم على النفقات التي تدخل في مجال الصندوق وتتمثل في:

- تمويل نشاطات مراقبة التلوث كما يحددها التنظيم المتعلق بالبيئة.

¹ - عبد الكريم بن حميش، مرجع سابق، ص 223.

² - رضاء رجب عبد اللطيف محمود، مرجع سابق، ص 372.

- تمويل نشاطات حراسة البيئة، وتمويل الدراسات والأبحاث التي يتم القيام بها في المجال البيئي التي تنجزها مؤسسات التعليم والبحث العلمي أو مكاتب الدراسات الوطنية أو الأجنبية.

- النفقات المتعلقة بالوسائل المستعملة للتدخل الإستعجالي في حالة تلوث مفاجئ.
- النفقات الناتجة عن عمليات الإعلام والتوعية المتعلقة بمسائل البيئة التي تقوم بها المؤسسات الوطنية للبيئة أو الجمعيات ذات المنفعة العامة.
- الإعانات المقدمة للجمعيات ذات المنفعة العامة في مجال البيئة.
- التشجيعات المقدمة للمشاريع الإستثمارية التي تستعمل تقنولوجيات غير ملوثة¹.

لكن المشرع أدخل تعديل على هذه الفقرات حيث أصبحت الأنشطة أو النفقات التي تدخل ضمن نطاق هذا الصندوق والذي تغيرت تسميته أيضا ليصبح إسمه الصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث، حيث تتمثل النفقات فيما يلي:

- الإعانات التي تستخدم في النشاطات المساهمة في تحويل المنشآت القائمة نحو التكنولوجيات الخاصة وفقا لمبدأ الوقاية، يقوم الصندوق أيضا بتمويل الأنشطة التي تنصب على مراقبة التلوث عند المصدر، وكذا تمويل أنشطة مراقبة الوضع البيئي، يدخل في نطاقه أيضا الدراسات التي تقوم بها مؤسسات البحث، أو المراكز التي تقوم بالدراسات سواء كانت أجنبية أو جزائرية، النفقات التي يتم دفعها في حالة التدخل الإستعجالي عند حدوث تلوث
- يمول الصندوق أيضا: النفقات التي تدفعها الهيئات الوطنية أو الأجنبية وغيرها من الجمعيات التي تمارس الإعلام والتوعية في مسائل متعلق بالمجال البيئي...، وغيرها من النشاطات المحددة في هذا المرسوم².

¹- أنظر المادة 01 و 03 من المرسوم التنفيذي رقم 98-147، المؤرخ في 16 محرم عام 1419 الموافق 13 مايو سنة 1998، يحدد كفاءات تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 065-302، الذي عنوانه "الصندوق الوطني للبيئة"، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 31، الصادرة بتاريخ 20 محرم 1419 هـ.

²- المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 01-408، المؤرخ في 28 رمضان 1422 هـ الموافق 13 ديسمبر 2001، يعدل ويتم المرسوم رقم 98-147، المؤرخ في 16 محرم عام 1419 الموافق 13 مايو سنة 1998، الذي يحدد كفاءات تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 065-302، الذي عنوانه "الصندوق الوطني للبيئة"، الجريدة الرسمية، العدد 78 =

أنشأ المشرع الجزائري أيضا الصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية بموجب المرسوم رقم 04-272¹، لكن هذا المرسوم ألغي بموجب المرسوم التنفيذي رقم 17-170² وهذا المرسوم ألغي بدوره بموجب المرسوم رقم 18-186³، حيث يتعلق مجال هذا الصندوق بالنفقات المدفوعة في تحويل الأنشطة المرتبطة بمراقبة البيئة وتمويل أنشطة التفتيش البيئي، النفقات المتعلقة بإقتناء أو تجديد أو إعادة تأهيل مختلف تجهيزات البيئية في حالة حدوث تلوث بحري فإن النفقات الناجمة عن التدخل الإستعجالي في هذا التلوث تدخل ضمن نفقات الصندوق الوطني للبيئة والساحل⁴، النفقات التي تكون في الأنشطة الإعلامية المتعلقة بالبيئة والتنمية المستدامة، وتشمل أيضا هذه النفقات الإعانات التي توجه للقيام بمختلف الدراسات المرتبطة بإزالة التلوث الصناعي، وأيضا المساهمات المالية للمراكز المختصة للقيام بعمليات الردم التقني

الصادرة بتاريخ 4 شوال عام 1422 هـ، وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري أدرج تعديل آخر على المرسوم التنفيذي 98-147 سنة 2006 بموجب المرسوم التنفيذي رقم 06-237، والذي عدل بدوره نص المادة الثالثة سابقة ذكر حيث أضاف عبارة بإستثناء التلوث البحري إلى الفقرة التالية، النفقات المتعلقة بالتدخلات الإستعجالية في حادث التلوث العرضي بإستثناء التلوث البحري، وبالتالي فالأضرار الناجمة عن حوادث التلوث البحري تخرج من نطاق النفقات التي يغطيها صندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث، أنظر المرسوم التنفيذي، رقم 06-236 المؤرخ في 08 جمادى الثانية عام 1427 الموافق 04 يوليو سنة 2006، يعدل ويتمم، المرسوم التنفيذي رقم 96-205، المؤرخ في 18 محرم عام 1417 الموافق 05 يونيو سنة 1996، الذي يحدد كفاءات تسير حساب التخصيص الخاص رقم 084-302، الذي عنوانه الصندوق الخاص لترقية الصادرات المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 45، الصادرة بتاريخ 09 يوليو سنة 2006 م.

¹ - المرسوم التنفيذي، رقم 04-273، المؤرخ في 17 رجب عام 1425 الموافق 02 سبتمبر 2004، يحدد كفاءات سير حساب التخصيص الخاص رقم 113-302، الذي عنوانه "الصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 56، الصادرة بتاريخ 20 رجب 1425 هـ.

² - المرسوم التنفيذي، رقم 17-170، المؤرخ في 25 شعبان عام 1438 الموافق 22 مايو 2017، يحدد كفاءات سير حساب التخصيص الخاص رقم 065-302، الذي عنوانه "الصندوق الوطني للبيئة والساحل"، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 31، الصادرة بتاريخ 02 رمضان 1438 هـ.

³ - المرسوم التنفيذي، رقم 18-186، المؤرخ في 26 شوال سنة 1439 الموافق 10 يوليو سنة 2018، يحدد كفاءات تسير حساب التخصيص الخاص رقم 065-302، الذي عنوانه "الصندوق الوطني للبيئة والساحل"، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 42، الصادرة بتاريخ 02 ذو القعدة 1439 هـ.

⁴ - وهذا على عكس ما ذهبت إليه المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 06-237، الذي سبق الإشارة إليه وإستثنى هذا الأخير حوادث التلوث البحري من النفقات التي يتكفل بها الصندوق الوطني للبيئة.

لمدة 03 سنوات تحسب إبتداء من تاريخ وضع هذه المراكز قيد الإستغلال وغيرها من الأنشطة التي نصت عليها المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 18-186.

الفرع الثاني: حالات تدخل صناديق التعويض في المسؤولية المدنية:

إن الصندوق الدولي يعتبر جهة تعويض تتحمل المسؤولية المدنية ويتدخل الصندوق الدولي للتعويض في عدة حالات بحيث يكون له دور إحتياطي ودور تكميلي على النحو التالي:

أولاً: الدور الإحتياطي لصناديق التعويض عن أضرار التلوث البحري:

يتدخل صندوق التعويض في المسؤولية بدور إحتياطي في الحالات التالية:

1: حالة إعفاء مالك السفينة من المسؤولية المدنية:

إن الطرف المتضرر من حادث التلوث البحري بالنفط في هذه الحالة يكون أمام حالة من الحالات التي يعفى فيها المالك من مسؤوليته المدنية، فإذا توفرت حالة من حالات الإعفاء فإن المتضرر يبقى دون تعويض، وهنا يظهر دور الصندوق ويتدخل في المسؤولية وفقاً لنص المادة 04 من إتفاقية الصندوق لسنة 1971، ويدفع تعويض للمتضرر من أضرار حادث التلوث البحري¹.

وبالرجوع إلى نص المادة الرابعة من إتفاقية الصندوق نجدها نصت على أن الصندوق يدفع تعويض لأي شخص يعاني من اضرار التلوث إذا عجز هذا الأخير عن الحصول على تعويض كامل عن الضرر وفقاً لنصوص إتفاقية 1992، إذا لم يدفع مالك السفينة التعويض بموجب إتفاقية 1992².

وبالتالي يتدخل الصندوق لتعويض المتضرر من حوادث التلوث البحري بالنفط إذا أعفي مالك السفينة الذي أسندت إليه المسؤولية المدنية عن الحادث من الإلتزام بدفع

¹ - فطيمة بلقاسم، مرجع سابق، ص 194.

² - الإتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت لسنة 1992، https://iopc-funds.org/wp-content/uploads/2018/12/Text_of_Conventions_-_Arabic.pdf، مرجع سابق.

التعويض للمضرور بسبب توفر أسباب الإعفاء الواردة في نص الإتفاقية الدولية لسنة 1969 المعدلة ببروتوكول 1992، فقد يعفى المالك إعفاء كلي فلا يلتزم بدفع أي تعويض كأن تتعرض السفينة التي تنقل النفط كبضاعة إلى حادث تلوث بحري بسبب حالة الحرب في الدولة التي وقع فيها الحادث، في هذه الحالة لا تقوم المسؤولية المدنية للمالك ويعفى كليا منها، وقد يعفى جزئيا كأن يكون الطرف المضرور من حادث التلوث البحري قد تسبب بفعلة في حدوث الضرر.

يتعين على الطرف المتضرر من حادث التلوث البحري بالنفط أن يطالب المسؤول عن التلوث قبل أن يرجع الصندوق، غير أنه في الحالة التي يكون فيها المسؤول غير معروف فإن المتضرر يعفى من هذا الإجراء لعدم معرفة الشخص المسؤول وهنا يطالب بالتعويض من الجهة الثانية وهي صندوق التعويض، وبالتالي فمطالبة صندوق التعويض لا تكون مقبولة إذا تمكن المتضرر من الحصول على قيمة التعويض عن الضرر من الشخص المسؤول عن ضرر التلوث البحري¹.

2: عدم القدرة المالية لمالك السفينة:

إن حالة عدم قدرة المالك على عدم دفع مبلغ التعويض هي عكس الحالة الأولى المتمثلة في إعفاء مالك السفينة، والإشكالية المطروحة في هذه الحالة هي إعسار مالك السفينة وبالتالي يكون عاجز عن تقديم تعويض للمتضرر عن حادث التلوث البحري، بعد رفعه دعوى ضده فرغم أنه مسؤول مدنيا إلا أنه يكون غير قادر على الوفاء بمبلغ التعويض عما أحدثه من ضرر للغير، وقد يكون السبب في عدم تمكن المالك من التعويض هو كونه غير ملزم بالتأمين عن المسؤولية لأن سفينته قد تكون مخصصة لنقل المحروقات أقل من 2000 طن وغيرها من الأسباب التي تجعل من مالك السفينة غير قادر على دفع مبلغ التعويض بسبب وضعيته المالية، فالمتضررين إذا لم يتحصلوا على مبلغ التعويض من مالك

¹ - أحمد خالد الناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، ط الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2010، ص 84.

السفينة بسبب إفساره، يمكنهم رفع دعوى أمام الصندوق الدولي للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي أصابتهم¹.

إن إفسار مالك السفينة أمر وارد الحدوث خاصة في حالة شركة السفينة الواحدة التي تكون ذمتها المالية محددة بقيمة السفينة بحالتها التي آلت إليها بعد تعرضها للحدث، فإذا كان هذا الحادث هو السبب في غرقها أو جنوحها أو إحتراقها أو إذا دمرت هذه السفينة من طرف السلطات المختصة لتجنب حدوث تلوث أكبر فإن رأس مال السفينة سينخفض وهذا ما يكون سبب في إفسارها².

وبالتالي فالمتضرر من التلوث إذا لم يحصل على مبلغ التعويض من مالك السفينة بسبب عدم قدرته على الدفع فإن الصندوق هو من يتولى هذه المسؤولية.

وفقا لما تم التطرق إليه فإن صندوق التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث البحري بالنفط يكون له دور إحتياطي في المسؤولية المدنية إذا توفرت حالة من حالات إعفاء مالك السفينة من المسؤولية أو إذا كان غير قادر على دفع قيمة التعويض بسبب وضعيته المالية الصعبة.

ثانيا: الدور التكميلي لصناديق التعويض عن أضرار التلوث:

المسؤولية المنصوص عليها في إتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 هي مسؤولية موضوعية كما سبق بيانه، وفي هذه المسؤولية يكون هناك حد أقصى للتعويض لا يجوز تخطيه في حالات كثيرة فإذا تجاوزت الأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالنفط الحد الأقصى الذي يمكن تغطيته فإنها لا تصبح مشمولة بموجب الإتفاقية، وهذا ما يبرر دور الصندوق التكميلي في منح تعويض للمتضرر³.

وتتمثل الحالات التي يتدخل فيها الصندوق في هذه الحالة في:

¹ - فطيمة بلقاسم، مرجع سابق، ص 196.

² - محمد السيد أحمد الفقي، مرجع سابق، ص 346.

³ - عبد الله ياسين غغافلية، الإطار القانوني للصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، جامعة المسيلة، المجلد 06، العدد 01، 2021، ص 1951.

1: تجاوز الضرر حدود مسؤولية مالك السفينة:

في مسألة تحديد المسؤولية يحق لمالك السفينة أن يحدد مسؤوليته وفقاً لنصوص إتفاقية 1969 المعدلة ببروتوكول 1992 فيما يتعلق بأي حادث واحد على مبلغ إجمالي يحسب بـ "4.510.000" ملايين وحدة حسابية لسفينة لا تتجاوز حمولتها 5000 وحدة حسابية.

بالنسبة للسفن التي تزيد حمولتها عن ذلك يضاف إلى المقدار الوارد في الفقرة الأولى 631 وحدة حسابية لكل وحدة حمولة إضافية بشرط ألا يزيد مجموع هذا المقدار عن 89.770.000 مليون وحدة حسابية، ويسقط حق مالك السفينة في تحديد مسؤوليته إذا أثبت أن أضرار التلوث حدثت بسبب فعل أو تقصير شخصي، أو أنه قام به بهدف إحداث الضرر، أو بسبب إهمال صادر منه وعلى وعي بإحتمال وقوع الضرر.

وحتى يستفيد المالك من الحق في تحديد مسؤوليته المدنية يتعين عليه إنشاء صندوق لدى المحكمة أو السلطة المختصة لأي دولة طرف في الإتفاقية التي ترفع لدعوى، أما في حالة عدم رفع دعوى ينشأ لدى أية محكمة أو سلطة مختصة أخرى، وقد ينشأ الصندوق بإيداع المبلغ أو بتقديم كفالة مصرفية أو كفالة أخرى¹.

وعلى الرغم من إنشاء مالك السفينة لهذا الصندوق إلا أن الطرف المتضرر قد لا يحصل على كامل مبلغ التعويض عما أصابه من ضرر بسبب قيمتها الكبيرة، وبهذا هي تتجاوز حدود التعويض الممنوح وفقاً لنصوص إتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969، وفي هذه الحالة يتدخل الصندوق الدولي للتعويض بهدف تعويض المتضررين فيما وراء هذه الحدود، إلى غاية بلوغ الحد الأقصى للتعويض الذي نصت عليه الإتفاقية.

من بين حوادث التلوث الذي تدخل فيها صندوق التعويض والمتعلقة بتجاوز حدود مسؤولية مالك السفينة حادث الناقل اليابانية Shiota Maru حيث تجاوزت فيه تكاليف إصلاح الأضرار المبلغ الذي يفترض أن يدفعه مالك السفينة، وهذا ما دفع بالصندوق

¹ - المادة 05، الفقرات من 01 إلى 03، من إتفاقية 1969 المعدلة ببروتوكول 1992.

للتدخل بهدف دفع تعويض لضحايا هذا الحادث بالمبلغ الذي يتجاوز مسؤولية المالك والمقدر ب 71.095.714 ين ياباني¹.

لكن إذا تجاوز الضرر الناجم عن حادث التلوث البحري بالنفط الحد الأقصى للتعويض الذي تضمنته إتفاقية الصندوق لسنة 1992 فكيف تكون آلية التعويض في هذه الحالة ؟

في هذه الحالة تظهر جهة أخرى (تكميلية) وهي صندوق التعويض التكميلي الذي تم إنشاؤه بموجب بروتوكول 2003 حيث نصت المادة 04 منه على أنه يدفع الصندوق التكميلي تعويضا لأي شخص متضرر من حادث التلوث البحري بالنفط إذا عجز هذا الأخير عن الحصول على تعويض كامل بموجب أحكام إتفاقية الصندوق لسنة 1992، لأن الضرر الناجم عن حادث التلوث البحري تتجاوز تكاليفه الحد الأقصى لقيمة التعويض المنصوص عليه في إتفاقية 1992².

2: عدم كفاية مبلغ التأمين:

يكون لصناديق التعويض دور تكميلي في الحالة التي تتجاوز قيمة الأضرار الناجمة عن النشاط الملوث الحد الأقصى لمبلغ التأمين المحدد في العقد المبرم بين أطراف عقد التأمين وبالرجوع إلى إتفاقية الصندوق لسنة 1971 نجدها نصت على إلزام الصندوق بدفع التعويض للشخص الذي يعاني من أضرار التلوث إذا لم يتمكن الشخص من الحصول على تعويض عادل عن الأضرار التي سببها حادث التلوث البحري بالنفط، في عدة حالات من بينها عدم كفاية الضمان المالي المقرر وفقا لإتفاقية 1969 لتغطية كل الأضرار الواجب التعويض عنها³.

¹ - فرحات كمال تيجلت، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، مرجع سابق، ص 355، 356.

² - الفقرة 01، من المادة 04، من بروتوكول عام 2003 للإتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت لعام 1992، الصادر في لندن بتاريخ 16 مايو 2003، https://iopecfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/Text_of_Conventions_-_Arabic.pdf، مرجع سابق.

³ - جمال واعلي، مرجع سابق، ص 311.

من خلال عرض الحالات التي يتدخل فيها الصندوق الدولي للتعويض يمكن القول أن دور الصندوق قد يكون إحتياطي عند عدم حصول الطرف المتضرر على قيمة التعويض من الطرف الأصلي في المسؤولية المدنية، وقد يكون تكميلي إذ يكون الغرض منه فقط إكمال النقص الموجود في مبلغ التعويض المدفوع للمتضرر من حادث التلوث البحري بالنفط.

المطلب الثاني: حالات إعفاء صناديق التعويض من المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري:

رغم تدخل صناديق التعويض الدولي بخصوص أضرار التلوث البحري بالنفط في المسؤولية المدنية بهدف ضمان حصول المتضرر على تعويض مناسب عما أصابه من ضرر، وبالتالي فصناديق التعويض تترتب كآثر على نظام إعفاء مالك السفينة أو مشغل المنشأة النووية، غير أنه يعفى من المسؤولية المدنية الملقاة على عاتقه في حالات معينة وهذا الإعفاء يختلف درجته حسب الحالة التي أدت إلى إعفائه من المسؤولية المدنية فقط يعفى بطريقة كلية أو جزئية.

للتعرف أكثر على الحالات التي يعفى بسببها الصندوق من الإلتزام بالتعويض، سيتم الحديث عن حالات الإعفاء الكلي لصناديق التعويض من المسؤولية المدنية في (الفرع الأول)، ثم حالات الإعفاء الجزئي في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: حالات الإعفاء الكلي لصناديق التعويض من المسؤولية المدنية:

إن الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط يعفى من المسؤولية المدنية إعفاء كلي إذا توفرت أحد الأسباب التالية:

أولاً: حالة الحرب:

بالرجوع إلى نص المادة 04 الفقرة 02 من إتفاقية الصندوق نجدها نصت على أن الصندوق لا يتحمل المسؤولية ولا يقع على عاتقه أي إلتزام إذا أثبت أن أضرار التلوث ناجمة عن عمل من أعمال الحرب أو القتال أو الحرب الأهلية أو التمرد.

وفقا لهذه المادة فإن الصندوق الدولي للتعويض حتى يعفى من المسؤولية المدنية الملقاة على عاتقه، والمتمثلة في دفع التعويض عن الأضرار التي سببها حادث التلوث البحري بالنفط بسبب أحداث وقعت في الدولة الساحلية التي تلوثت بيئتها البحرية بالنفط المتدفق أو المتسرب من السفن، والمتمثلة في الحرب أو الحرب الأهلية أو التمرد ولا بد أن يثبت أن الحادث قد وقع بسبب أحد هذه الحالات التي حددتها المادة.

فإذا تمكن الصندوق من إثبات هذه المسألة فإن الأثر المترتب في هذه الحالة هو إعفائه بصفة كلية فلا يلتزم بتقديم أي تعويض للطرف المتضرر، وكما سبق الإشارة إليه فإن حالة الحرب وغيرها من الأوضاع المتعلقة بأمن الدولة الساحلية تعفي مالك السفينة من المسؤولية فإنها أيضا تكون أسباب معفية للصندوق الدولي للتعويض، ولعل السبب في إعفاء كلا الطرفين من الإلتزام بدفع مبلغ التعويض بسبب حالة الحرب وغيرها من الحالات التي سبق الإشارة إليها بأنها أسباب لا يد لأطراف المسؤولية في حدوثها، وبالتالي ليس من المنطقي أن يتدخل مالك السفينة أو صندوق التعويض لدفع مبلغ عن حادث أو ضرر ليس له دخل في حدوثه خاصة وأن مبالغ التعويض في هذه الحالات تكون مرتفعة.

ثانيا: التلوث الناجم عن حوادث السفن الحربية أو السفن المملوكة للدولة:

نصت المادة 04 الفقرة 02 من إتفاقية الصندوق في شقها الثاني على سبب آخر من أسباب الإعفاء الكلي من المسؤولية المدنية، فإذا كان حادث التلوث البحري الذي قامت بسببه المسؤولية المدنية نجم عن تسرب النفط من سفينة حربية، أو إذا تسرب النفط من سفينة تملكها أو تشغلها الدولة، ولم تستخدم وقت وقوع الحادث إلا في خدمة حكومية غير تجارية.

وفقا لهذه المادة فإن الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط يعفى بصفة كلية من مسؤوليته المدنية إذا أثبت أن الضرر حدث بسبب تسرب النفط من أنواع محددة من السفن والتي حددتها المادة في السفن الحربية، والسفن التي تكون مملوكة للدولة أو التي تقوم بتشغيلها، ونصت هذه المادة على شرطين لا بد من توفرهما في هذه السفن وهي الغرض الذي تستخدم من أجله هذه السفن وهو تقديم خدمة حكومية غير

تجارية، وبالتالي إذا تسرب النفط من سفينة تستخدم لأغراض تجارية فإن صندوق التعويض لا يعفى من المسؤولية المدنية، بسبب إختلاف غرض السفينة عن الغرض المحدد في المادة، الشرط الثاني يرتبط بالوقت الذي يتم فيه إستخدام هذه السفن وهو الوقت الذي يقع فيه حادث التلوث البحري بمعنى آخر لا بد أن تستخدم هذه السفن في خدمة حكومية غير تجارية وقت وقوع الحادث، وبالتالي إذا كانت السفينة قبل وقوع الحادث تستخدم في أغراض أخرى فهذا لا يطرح أي إشكال فالعبرة هنا تكون بوقت وقوع الحادث.

من خلال إستقراء المواد السابقة التي نصت على حالات إعفاء مالك السفينة من المسؤولية المدنية نجدها لم تنص على هذه الحالة كسبب من أسباب الإعفاء، وهذا على عكس إتفاقية الصندوق التي أعفت الصندوق من المسؤولية إذا كان التسرب مصدره سفينة حربية أو مملوكة للدولة أو مشغلة من طرفها، على أن تستخدم هذه الأخيرة في أغراض حكومية غير تجارية، ولعل السبب في هذا هو الجهة التي تملك هذه السفن وهي الدولة فإذا كان الضرر الذي أصاب البيئة البحرية سببه هذه السفن فلا بد أن تلتزم الدولة بدفع التعويض.

ثالثاً: العجز عن إثبات مصدر التلوث (السفينة مسببة التلوث):

أثناء مناقشة مشروع معاهدة 1971 المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت، إقترح الوفد الأمريكي إلغاء النص الذي تضمنه هذا المشروع والمتمثل في إعفاء الصندوق من إلزامه بالتعويض في الحالة التي يكون فيها من غير الممكن تعيين السفينة التي تسببت في ضرر التلوث، وبرر موقفه من رفض هذا المقترح في أنه من الظلم حرمان المتضررين من الحصول على التعويض لمجرد أن السفينة التي سببت الضرر غير معروفة، لأن بقع الزيت قد تظهر بعد وقت طويل قبل أن تصل إلى السواحل وهذا يجعل من الصعب العثور على السفينة مسببة التلوث، فإذا كان هدف معاهدة الصندوق هو سد ثغرات معاهدة 1969 فإن هذا الأخير يكون ملزماً بدفع التعويض في مثل هذه الحالات التي يصعب فيه إثبات مصدر الضرر.

غير أن المؤتمر أيد فكرة ومقترح آخر يضمن أن الموافقة على المقترح الأمريكي سيُشجع ملاك السفن على إلقاء الرواسب الزيتية دون إتخاذهم أي احتياطات لأنهم غير ملزمين بدفع تعويض عن الأضرار التي تنجم عن هذا الإلقاء، وإنما الشركات البترولية هي من ستقوم بتعويض أي ضرر ينتج عنه، كما أن الصندوق إذا إلّزم بتعويض مثل هذه الحالات سيزيد من عمله والنفقات الإدارية وهذا ما سينعكس بالضرورة على سعر بيع البضائع المنقولة، وهذا ما دفع بالمؤتمر إلى رفض المقترح الأمريكي، والإبقاء على النص الوارد في مشروع الإتفاقية مع إضافة بعض التحسينات فقط¹.

حيث نصت إتفاقية الصندوق في المادة 04 الفقرة 02 على أن الصندوق يعفى من المسؤولية إذا عجز المطالب عن إثبات أن الأضرار ناجمة عن حادث شاركت فيه سفينة أو أكثر من السفن².

إن هذا النص يتعلق بالحالة التي يكون فيها مصدر التلوث مجهول أي عند عدم التحقق من السفينة التي تسرب منها بالزيت الذي كان سبب في حدوث التلوث، وهذه الحالة كثيرة الوقوع خاصة عندما يكون نطاق التلوث ضيق وهذا على عكس الحالة التي يتسبب فيها الزيت بكميات كبيرة بحيث تكون سببا في تلوث مساحات كبيرة مما يسهل معرفة السفينة مصدر التلوث³.

لم ترد هذه الحالة ضمن حالات إعفاء مالك السفينة من مسؤوليته المدنية وفقا لإتفاقية بروكسل 1969، لأن كون مالك السفينة معروف هو أمر أساسي وشرط ضروري لإنطباق نصوص هذه المعاهدة، أما بالنسبة لتطبيق نصوص إتفاقية 1971 المتعلقة بالصندوق الدولي للتعويض، لا بد من إثبات أن ضرر التلوث ناتج عن حادث تسببت فيه سفينة أو أكثر بشرط توفر علاقة السببية بين السفينة التي تعرضت لحادث التلوث والضرر الواقع، فالمتضرر من حادث تلوث صادر عن سفينتين أو أكثر يكفي إثبات أن الضرر

¹ - محمد السيد أحمد الفقي، مرجع سابق، ص 366.

² - الإتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت لعام 1992، https://iopecfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/Text_of_Conventions_-_Arabic.pdf، مرجع سابق.

³ - زهير بن شريف، دور صناديق التعويض في تغطية أضرار التلوث البيئي، مذكرة ماجستير، تخصص قانون البيئة وال عمران، كلية الحقوق، سعيد حمدين، 2014/2015، ص 90.

الذي أصابه هو نتيجة لهذا الحادث، حتى يحصل على تعويض من طرف الصندوق الدولي للتعويض دون إثبات السفينة مصدر التلوث¹.

وبالتالي فشرط إثبات المتضرر من حادث التلوث البحري بالنفط لوقوع التلوث من سفينة أو أكثر هو شرط ضروري لقيام مسؤولية صندوق التعويض الدولي المدنية، فإذا لم يتحقق هذا الشرط وعجز المتضرر (وهو الطرف الذي يطالب بالتعويض) عن إثبات أن الأضرار ناجمة عن حادث التلوث بالنفط فإنه لا يحصل على التعويض، وهذا وفقا لما جاء في إتفاقية الصندوق في المادة 04 / 02 السابقة الذكر.

الفرع الثاني: الإعفاء الجزئي لصناديق التعويض من المسؤولية المدنية:

على عكس حالات الإعفاء التي تم التطرق إليها في الفرع الأول والتي يعفى بسببها صندوق التعويض من المسؤولية المدنية إعفاء كلي، فإن الإعفاء في هذه الجزئية قد يكون كلي أو جزئي بمعنى أن الصندوق قد يعفى كليا أو بصفة جزئية بحيث يلتزم بدفع جزء من مبلغ التعويض فقط وليس كل المبلغ، ويعفى إعفاء جزئي بسبب توفر حالة واحدة فقط وهي خطأ المتضرر.

يعفى الصندوق الدولي للتعويض عن اضرار التلوث البحري بالنفط إذا أثبت أن أضرار التلوث البحري نجمت كليا أو جزئيا عن فعل أو إمتناع عن فعل قصد إحداث الضرر من طرف الشخص المتضرر أو إهماله، ففي هذه الحالة يجوز إعفاء الصندوق من الإلتزام بالتعويض كليا أو جزئيا، وفي أي حال فإن الصندوق يعفى ضمن الحدود التي كان يمكن أن يعفى مالك السفينة فيها وفقا للفقرة 03 من المادة 03 من إتفاقية المسؤولية لسنة 1992، ولا يجوز أن يعفى الصندوق من المسؤولية فيما يتعلق بالتدابير الوقائية وفقا لما نصت عليه المادة 04 في فقرتها 03 من إتفاقية الصندوق 1992.

إن خطأ المتضرر هو سبب معفي من المسؤولية المدنية لمالك السفينة كما سبق التطرق إليه، وأيضا سبب معفي للصندوق حتى أن المادة المذكورة أعلاه تتشابه في شقها الأول مع نص المادة التي تعفي من المسؤولية المدنية لكلا طرفي المسؤولية، غير أن

¹ - فطيمة بلقاسم، مرجع سابق، ص 207.

الإختلاف بين المادتين يكمن في العبارة التي تتضمن ما يلي "غير أنه لا يجوز أن يكون هناك إعفاء للصندوق فيما يتعلق بالتدابير الوقائية"، بمعنى أن الصندوق إذا أعفي من مسؤوليته سواء بصفة كلية أو جزئية عن الأضرار التي تحدث بسبب فعل المتضرر أو إهماله فإنه لا يعفى منها في حالة التدابير الوقائية التي تم إتخاذها لمنع أو تقليل آثار الحادث، ووفقا لهذه المادة أيضا يمكن القول أن الصندوق يتحمل الإلتزام بدفع المبالغ التي تم دفعها بهدف القيام بهذه التدابير حتى ولو وقع الحادث بفعل الطرف المتضرر ذاته، وهذا ما يجسد أكثر الدور التكميلي أو الإحتياطي الذي يلعبه الصندوق في تعويض ضحايا حوادث التلوث البحري بالنفط.

لكن وفقا لما أراه فإن المتضرر في هذه الحالة ورغم الخطأ الصادر منه أو إهماله الذي كان سببا في وقوع الحادث فإنه يحصل على تعويض مقابل ما قدمه أو قام به من تدابير وقائية والتي قد يعتمد القيام بها حتى وإن لم تكن لها أي فائدة في منع أو تقليل نتائج وآثار حادث التلوث البحري بالنفط بهدف الحصول على تعويض رغم أن التلوث حدث أصلا بسبب فعله الخاطئ، أو إهماله لبعض إلتزاماته أو كلها.

ومن جهة أخرى فإن المتضرر عند علمه بأن المشرع الدولي قد منح له الحق في التعويض مقابل ما يدفعه من مبالغ لإتخاذ التدابير الوقائية فإن هذا سيشجعه على القيام بكل ما يلزم في سبيل هذه التدابير، وهذا من شأنه أن يقلل أو يمنع تماما الآثار الخطيرة التي قد تتجم عن حادث التلوث البحري، لكن رغم هذا يبقى المتضرر هو من كان سببا في وقوع حادث التلوث البحري بالنفط.

وبالتالي فالمتضرر إذا لم يحصل على تعويض من مالك السفينة الذي أعفي من المسؤولية المدنية بسبب خطأ المضرور فإن المشرع الدولي منحه إمكانية الحصول على التعويض لكن فيما يتعلق فقط بما قام به من تدابير وقائية.

نصت إتفاقية الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط لسنة 1971 على سبب آخر من أسباب إعفاء الصندوق الدولي للتعويض وهو الخطأ الشخصي لمالك السفينة، أو إهمال من جانبه، ويكون مالك السفينة مرتكب لإهمال إذا لم تكن السفينة

التي تسرب منها النفط الذي كان سببا في حدوث ضرر التلوث البحري، مطابقة للمعايير المنصوص عليها في الإتفاقيات الدولية، وتتمثل في:

- الإتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973 المعدلة ببروتوكول 1978، والمعدلة بموجب قرارات معتمدة من طرف لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في 07 سبتمبر 1984 و 04 يوليو 1991، و 06 مارس 1992.
- الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر لسنة 1974، المعدلة بموجب بروتوكول 1978.
- الإتفاقية الدولية لخطوط التحميل 1966.
- إتفاقية اللوائح الدولية لمنع الإصطدامات في البحر لسنة 1972.

يعفى الصندوق أيضا من الإلتزام بالتعويض إذا كان الضرر الناجم عن حادث التلوث البحري بالنفط راجع إلى عدم إمتثال المالك للقواعد المذكورة في المواد أعلاه¹.

وفقا لهذه المادة يمكن القول أن صندوق التعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط لسنة 1971، يعفى إعفاء كلي أو جزئي من المسؤولية المدنية، إذا أثبت أن ضرر التلوث البحري حدث بسبب خطأ صادر من المالك أو إهماله ويتحقق الخطأ أو الإهمال في حالة إذا لم تكن السفينة ملتزمة بالأنظمة المنصوص عليها في الإتفاقيات المذكورة أعلاه والمتعلقة أساسا بالشروط الواجب توفرها في السفينة، والمعايير المتطلبة لضمان سلامة السفينة ومن ثم سلامة الملاحة البحرية، بحيث تكون السفينة غير مطابقة لمعايير السلامة، والحالة الثانية هي إهمال مالك السفينة الإلتزام بهذه الشروط والمتطلبات سواء إهمال كلي أو جزئي فقط.

وبالتالي إذا كانت الأضرار التي أصابت البيئة البحرية سببها خطأ صادر من مالك السفينة مصدر الزيت مسبب التلوث، أو إهماله للمعايير والمتطلبات الواجب توفرها في

¹ - المادة 05 الفقرة 03، من إتفاقية إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي لسنة 1971، الموقع الإلكتروني [https://www.dipublico.org/treaties/convention-on-the-establishment-of-an-international-](https://www.dipublico.org/treaties/convention-on-the-establishment-of-an-international-fund-for-compensation-for-oil-pollution-damage/)

[fund-for-compensation-for-oil-pollution-damage/](https://www.dipublico.org/treaties/convention-on-the-establishment-of-an-international-fund-for-compensation-for-oil-pollution-damage/) تاريخ النشر: 2010/10/28، تاريخ الإطلاع: 2025/04/24، ساعة الإطلاع: 20:12.

السفينة ففي هذه الحالة يعفى صندوق التعويض من المسؤولية المدنية إعفاء كلي أو جزئي حسب درجة خطأ أو إهمال مالك السفينة، فإذا كان الضرر حدث بسبب الخطأ الكلي لمالك السفينة أو إهماله ففي هذه الحالة يعفى الصندوق إعفاء كلي من المسؤولية المدنية، أما إذا ساهم المالك بخطأه فقط أو إهماله الإلتزام بالمتطلبات الواجب توفرها في السفينة ففي هذه الحالة يتحمل الصندوق جزء من المسؤولية المدنية ويعفى من جزئها الآخر.

لكن بالرجوع إلى البروتوكول الصادر سنة 1992 الذي عدل إتفاقية الصندوق نجد أن المادة 05 منه حُذفت، وبالتالي تكون الحالة الوحيدة التي يعفى على أساسها الصندوق من الإلتزام بالتعويض إعفاء جزئي هي خطأ المتضرر، وبمفهوم المخالفة فإن مالك السفينة إذا أخطأ وكان خطأه سبب في حدوث ضرر تلوث بحري، أو إذا لم يلتزم بمعايير السلامة وغيرها من المعايير الواجب توفرها في سفينته، فإن الطرف المتضرر في هذه الحالة إذا لم يحصل على مبلغ التعويض من مالك السفينة لأي سبب من الأسباب السابق ذكرها، فإن الصندوق يقع عليه إلتزام بتقديم التعويض عن الأضرار التي تنجم عن حوادث التلوث البحري.

من خلال ما تم التطرق إليه نجد أن الإتفاقيات الدولية وأيضاً المشرع الجزائري من خلال النصوص التي تولت تنظيم المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية حاولت الموازنة بين توفير حماية للبيئة البحرية من أي ضرر تلوث قد يصيبها وهذا من خلال فرض المسؤولية على عاتق مسبب الضرر، ويتضح هدف هذه النصوص في توفير حماية للبيئة البحرية أكثر في تبنيها لنظام المسؤولية الموضوعية والذي يتم فيها تركيز المسؤولية المدنية في مالك السفينة أو مشغل المنشأة النووية، غير أن هذه النصوص القانونية من خلال تبنيها لنظام الإعفاء من المسؤولية المدنية فإنها تضمن عدم فرض إلتزام على عاتق شخص وهو ليس له أي دخل في حدوث الضرر وإنما مرده إلى أسباب أخرى، وأيضاً نجد أن هذه النصوص القانونية لم يتوقف دورها عند فرض المسؤولية والإعفاء منها وإنما يمتد أيضاً ليشمل حتى حصول المتضرر على التعويض حتى رغم إعفاء الشخص الذي يكون مسؤول مسؤولية موضوعية وهذا من خلال النص على جهات أخرى تتولى مهمة تعويض المتضرر عن أضرار التلوث البحري الذي يصيبه.

خلاصة الباب الأول:

من خلال ما سبق عرضه يمكن القول أن التلوث البحري بالنفط والتلوث النووي يترتب عليهما قيام المسؤولية المدنية والتي يلتزم فيها الشخص بتقديم التعويض عن الضرر الذي أحدثه، وتتميز هذه المسؤولية في مجال الإضرار بالبيئة البحرية بأنها مسؤولية مطلقة بحيث تقوم ولو لم يصدر خطأ وهذا بهدف ضمان حصول الطرف المتضرر من أضرار التلوث البحري على تعويض مناسب، بحيث تقوم هذه المسؤولية على فكرة الضرر بإعتباره أساس مستحدث تقوم عليه المسؤولية المدنية، لأن هذا الأساس هو الأكثر تناسبا مع خصوصية الأضرار المترتبة عن التلوث البحري.

إن الخطورة الكبيرة للتلوث البحري بالنفط وكذا التلوث النووي كانت سببا في إبرام العديد من الإتفاقيات الدولية التي تنظم المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تحدثها هذه الأنواع من التلوث، حيث نصت على الأركان التي تقوم عليها هذه المسؤولية والمتمثلة في حادث التلوث، ضرر التلوث وأخيرا العلاقة السببية بين الحادث والضرر، وهذه العناصر نصت عليها مختلف الإتفاقيات الدولية التي تحدثنا عنها سابقا، وهو أيضا نفس ما نص عليه المشرع الجزائري في مختلف القوانين المنظمة للبيئة البحرية والمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري.

وحتى تتحقق الغاية من فرض المسؤولية المدنية لا بد من قيام مسبب ضرر التلوث البحري بدفع مبلغ التعويض للطرف المتضرر من حوادث التلوث البحري بالنفط أو بالمواد النووية، وحرصا من الأنظمة القانونية المختلفة سواء كانت دولية أو وطنية على ضرورة حصول المتضرر على تعويض عما أصابه من ضرر فإنها نصت على طرق إضافية لدفع التعويض في الحالة التي لا يستطيع فيها مسبب الضرر دفع مبلغ التعويض كاملا بسبب حالته المالية الصعبة التي تحول دون دفع مبلغ التعويض الكامل وتتمثل هذه الطرق في التأمين على المسؤولية إذ بموجبه يتم توزيع المسؤولية المدنية ونتائج الضرر على عدة أطراف بهدف تغطية مخاطر التلوث البحري.

للمسؤولية المدنية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية خصوصية تتمثل في كونها مسؤولية موضوعية، بحيث تقوم بمجرد وقوع الضرر بغض النظر عن صدور خطأ للشخص الذي تنسب إليه المسؤولية المدنية أو لا، وهذا بهدف توفير حماية أكثر للبيئة البحرية بما تحتويه من موارد وثروات، لكن قد يحدث وأن يعفى الشخص الذي يقع على عاتقه الالتزام بالتعويض من هذه المسؤولية.

بالنسبة للطرف الأصلي الذي يتحمل هذه المسؤولية والذي يكون مالك السفينة إذا تعلق الأمر بالتلوث البحري بالنفط أو مشغل المنشأة النووية في حالة حدوث تلوث بحري بالمواد النووية، فإن الإعفاء من هذه المسؤولية قد يكون لأسباب خارجة عن إرادة الشخص الذي تسند إليه المسؤولية، كأن تكون قوة قاهرة أو حادث فجائي أو قد يكون مرتبطاً بأوضاع تتعلق بالدولة، بمعنى أن الدولة التي حدث فيها ضرر تلوث بحري إذا كانت في حالة حرب أو أعمال عدائية أو غيرها من الحالات المرتبطة بأمنها ففي هذه الحالة يعفى مالك السفينة أو مشغل المنشأة النووية من المسؤولية المدنية، ومن بين حالات الإعفاء أيضاً والتي ترتبط بالدولة حالة إهمال الحكومة وتتجسد هذه الحالة في التقصير من جانب السلطات المختصة في المهام التي تضمن سلامة الملاحة البحرية ومن ثم فإن عدم القيام بالواجبات على أكمل وجه ينتج عنه آثار وخيمة تصيب البيئة البحرية والإنسان على حد سواء.

وقد يكون الإعفاء بسبب حدوث الضرر بسبب تدخل طرف آخر كوقوع خطأ من المتضرر في حد ذاته أو فعل صادر من الغير غير أن هاتين الحالتين قد يكون فيهما الإعفاء كلي أو جزئي بحسب درجة التدخل والمساهمة في حدوث الضرر، وهذا على عكس حالات الإعفاء الأخرى التي يكون فيها الإعفاء كلي.

صناديق التعويض أيضاً بإعتبارها طرف في المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري تعفى أيضاً من الالتزام بالتعويض إذا توفرت الأسباب التي نصت عليها الإتفاقيات الدولية المنظمة لهذه المسألة، وبإعتبار أن صناديق التعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط هي تقريبا الصناديق الوحيدة التي وُضعت في شأنها إتفاقية خاصة فقط بهذه الصناديق فقد تم التركيز عليها فقط، وبالنسبة لإعفاء هذه الأخيرة من المسؤولية المدنية فإنها تشترك في بعض الحالات مع حالات إعفاء المالك أو المشغل كحالة الحرب التي يعفى على

أساسها الصندوق وخطأ المتضرر الذي يكون فيه الإعفاء جزئي أو كلي بقدر مساهمة المتضرر في حدوث الضرر، غير أن الاختلاف يكمن في نص إتفاقية الصندوق لسنة 1992 على حالة السفن الحربية أو السفن المملوكة للدولة على أنها حالات معفية من المسؤولية، بمعنى إذا كان النفط الذي سبب التلوث البحري قد تسرب من أحد هذه السفن فإن الصندوق لا يتحمل المسؤولية المدنية وبالتالي لا يلتزم بتقديم أي تعويض، يعفى الصندوق أيضا من المسؤولية إذا عجز المتضرر الذي يطالب بالتعويض عن إثبات السفينة مصدر التلوث وتتعلق هذه الحالة أساسا في تعدد السفن، وبالتالي يصعب معرفة مصدر التلوث، هذا فيما يخص حالات الإعفاء الكلي، أما بالنسبة للجزئي منه بالإضافة إلى خطأ المتضرر نجد أن إتفاقية الصندوق لسنة 1971 كانت تنص على حالة إعفاء جزئي أخرى وهي الخطأ أو الإهمال الصادر من مالك السفينة التي كانت سبب في حدوث التلوث البحري، وتتجسد هذه الحالة في عدم توفر السفينة على المعايير المتطلبة قانونا والتي نصت عليها الإتفاقيات الدولية ذات الصلة بسلامة السفن وقدرتها على الملاحة دون أن تسبب ضرر تلوث بحري، وأيضا في عدم التزام المالك بالإمتثال لهذه المعايير والشروط، غير أن البروتوكول المعدل لإتفاقية الصندوق الصادر سنة 1992 لم ينص على هذه الحالة ضمن حالات الإعفاء من المسؤولية المدنية.

الباب الثاني

الإعفاء من المسؤولية الجزائية عن

الإضرار بالبيئة البحرية

الباب الثاني: الإعفاء من المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية:

إن البيئة البحرية أصبحت عرضة للعديد من المخاطر والأضرار بسبب مختلف الأنشطة التي يتم ممارستها في هذه البيئة، مثل نشاط النقل البحري الذي تزايد خاصة في السنوات الأخيرة، وهذا النقل قد يتعلق بالبضائع أو المواد على اختلافها، ومن أبرز المواد التي يتم نقلها بحرا هي النفط وهذا الأخير إذا تسرب للبيئة البحرية لأي سبب كما سبق الحديث عنه فإنه يكون سببا للإضرار بالبيئة البحرية، وهو نفس الشيء بالنسبة للمواد النووية والتي يكون أثرها خطيرا على هذه البيئة بل ويبقى أثره الخطير مستمر لعدة أجيال، وغيرها من مصادر التلوث التي تمس البيئة البحرية.

هذا ما دفع إلى ضرورة التفكير إلى تبني نظام من شأنه الحد من تلوث البيئة البحرية أو حتى تخفيفه، ليتم التوصل بعدها إلى فرض عقوبات على عاتق الشخص الذي يكون سببا في حدوث التلوث مهما كان مصدره، وهذا ما يتجسد في المسؤولية الجزائية¹ المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية، وبموجبها يكون كل شخص مهما كانت طبيعته سواء كان شخص طبيعي أو معنوي يتسبب بفعله في ضرر للبيئة البحرية مسؤولا جزائيا وتطبق عليه العقوبة المناسبة لجريمته، إذا توفرت في هذه الأخيرة الأركان التي يشترطها القانون لقيام الجريمة، لأن غيابها يحول دون تحميل الشخص المسؤولية الجزائية.

¹ - لم يتفق الفقهاء على تعريف واحد للمسؤولية الجزائية خلاف يتعلق بالشكل لا بالجوهر، والتعريف الذي تم تبنيه من طرف العديد من الشراح هو التعريف الذي أورده الفقه الفرنسي والذي عرف المسؤولية الجزائية بأنها إلزام بتحمل النتائج القانونية المترتبة على توافر أركان الجريمة، وموضوع هذا الإلزام هو العقوبة أو التدبير الإحترازي الذي ينزله القانون بالمسؤول عن الجريمة.

المسؤولية الجزائية هي الوصف الذي يترتب آثار قانونية كالقيام بمختلف إجراءات الدعوى وما تتضمنها من قرارات وأحكام، وأيضا ما ينتج عنها من توقيع العقوبة أو الحكم بالتدابير الإحترازية المناسبة لردع الجاني، وبهذا المعنى تكون المسؤولية الجزائية نوعان النوع الأول هو مسؤولية جزائية عقابية تفترض الخطيئة وتقاس بقدرها وفي حالة ثبوتها يتم توقيع العقوبة على الجاني، والنوع الثاني هو المسؤولية الجزائية الإحترازية وتفترض الخطورة الإجرامية وتقاس بقدرها وقد تقوم رغم إنتفاء الخطأ ويطلق جانب من الفقه على هذه المسؤولية تسمية المسؤولية الإجتماعية، جمال إبراهيم الحيدري، أحكام المسؤولية الجزائية، ط الأولى، مكتبة السنهوري ومكتبة منشورات زين الحقوقية والأدبية، 2010، ص 25، 26.

وللتعرف عن الحالات التي تقوم فيها مسؤولية الشخص الجزائية عما أحدثه من ضرر يمس بالبيئة البحرية سيتم الحديث في (الفصل الأول) عن قيام المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية.

غير أنه قد يحدث ويعفى هذا الشخص من مسؤوليته الجزائية وبالتالي لا تطبق عليه أي عقوبة بسبب توفر موانع وأسباب تحول دون قيام المسؤولية، لأنه ليس من العدل أن يعاقب الشخص عن فعل ليس له دخل في حدوثه لأن الحكم بهذا الشيء سيكون منافيا للقانون وبالتالي لا تتحقق الغاية التي وجدت من أجلها القوانين ألا وهي في الأصل حماية الأشخاص وبالتالي يكون الحكم على شخص بعقوبة جريمة لم يرتكبها فيه مساسا بهذا الأخير.

وحتى نتعرف على الأسباب والحالات التي يعفى على أساسها الشخص من المسؤولية الجزائية سيتم تخصيص (الفصل الثاني) للحديث عنها.

الفصل الأول: قيام المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية:

تقوم المسؤولية الجزائية عند الإخلال بنص قانوني يجرم فعل معين من خلال تحديد أركان الجريمة والنص على العقوبة التي تناسبها، وفي مجال الإضرار بالبيئة البحرية فإن هذه الأخيرة ترتكب ضدها جريمة تلويث البيئة البحرية والتي تتحقق عندما يكون فعل التلوث مجرم بنص القانون فإذا كانت أركان هذه الجريمة مطابقة لما تم تجريمه فإن الشخص الذي كان سببا في الإضرار بالبيئة البحرية تقوم مسؤوليته الجزائية وتطبق عليه العقوبة المناسبة للجريمة.

إن جريمة تلويث البيئة البحرية كغيرها من الجرائم قد ترتكب من طرف أشخاص طبيعية أو معنوية، فإذا خالف هؤلاء الأشخاص القوانين والأنظمة التي تهدف للحفاظ على البيئة البحرية تقوم مسؤوليتهم الجزائية، وتقوم هذه الأخيرة وفقا للشروط التي يتطلبها القانون الجنائي والقوانين الخاصة بحماية البيئة بجميع عناصرها ومن ضمنها البيئة البحرية، مع وجود نوع من الخصوصية في مسؤولية كل من الشخص الطبيعي والمعنوي الجزائية الناجمة عن الإضرار بالبيئة البحرية.

سيتم الحديث في هذا الفصل على مفهوم جرائم تلويث البيئة البحرية في (المبحث الأول)، ثم على الأساس القانوني للمسؤولية الجزائية للشخص المتسبب في تلويث البيئة البحرية (المبحث الثاني).

المبحث الأول: مفهوم جرائم تلويث البيئة البحرية:

البيئة بصفة عامة تواجه عدة تحديات وهذا ما يفرض زيادة الوعي بوجود هذه التحديات وفي المقابل لا بد من إيجاد الحلول لتقليل هذه التحديات وكذا تأثيرها، وتعتبر الجرائم البيئية أحد هذه التحديات، وهذه الأخيرة تشكل رابع نشاط إجرامي في العالم حيث يتزايد عددها سنوياً بين 5% و 7% سنوياً، وهذا وفقاً لتقديرات الإنتربول وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، وهذه الزيادة في الجرائم التي تصيب البيئة تتطلب تبني نهج دولي لتطبيق القانون والتخفيف منها¹.

إن جرائم تلويث البيئة البحرية تختلف عن غيرها من الجرائم وهذه الخصوصية تتجسد في المكان الذي ترتكب هذه الجريمة ألا وهو البيئة البحرية، وباعتبار هذه الأخيرة طريق نقل إستراتيجي فإنها تكون مجالاً خصب للعديد من الجرائم التي تكون سبباً في الإضرار بالبيئة البحرية بما تحتويه هذه الأخيرة من موارد وثروات.

تقوم مسؤولية الشخص الجزائية عن جرائم تلويث البيئة البحرية إذا توفرت في فعله الأركان المطلوبة لقيامها، ومرتكب الجريمة قد يكون شخصاً طبيعياً أو معنوياً ولعل هذا ما يجسد خصوصية جريمة تلويث البيئة البحرية.

للتعرف على مفهوم جريمة تلويث البيئة البحرية سيتم الحديث في هذا المبحث عن تعريف جريمة تلويث البيئة البحرية وأركانها في (المطلب الأول)، ثم المسؤولية الجزائية للشخص المتسبب في إلحاق الضرر بالبيئة البحرية في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تعريف جرائم تلويث البيئة البحرية وأركانها:

تختلف الجرائم التي ترتكب من طرف الأشخاص مهما كانت طبيعتهم كما سيتم توضيحه، على باقي الجرائم التي ينص عليها قانون العقوبات وغيره من القوانين المتعلقة بتنظيم المحل الذي ترتكب ضده هذه الجرائم، ولعل هذا الاختلاف راجع إلى الخصوصية

¹ -Gianina-Anemona Radu, ENVIRONMENTAL CRIMES: A CHALLENGE WITH SIGNIFICANT EFFECTS ON OUR WELL-BEING, XII INTERNATIONAL SCIENTIFIC CONFERENCE, 2022, page 92.

التي تتميز بها هذه الجرائم، وللتعرف على المسائل المرتبطة بهذه الجرائم سيتم التطرق إلى تعريفها في (الفرع الأول)، ثم إلى أركانها في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف جرائم تلويث البيئة البحرية:

إن البيئة البحرية هي أحد عناصر البيئة بصفة عامة وبالتالي تسمى الجريمة التي ترتكب ضد هذه الأخيرة بالجريمة البيئية، تعددت تعريفاتها ونذكر من بينها ما يلي:

الجريمة البيئية هي كل سلوك إيجابي أو سلبي غير مشروع يصدر من شخص طبيعي أو معنوي يكون الغرض منه هو الإضرار أو محاولة الإضرار بالبيئة، وقد يكون هذا السلوك عمدي أو غير عمدي، مباشر أو غير مباشر، وفي المقابل يقرر القانون البيئي لهذا السلوك المخالف عقوبة مناسبة له أو تدبير احترازي¹.

تعرف أيضا بأنها كل سلوك يخالف مرتكبه تكليفا يحميه المشرع بجزاء جنائي والذي يتسبب في إحداث تغيير في خصائص البيئة بصفة إرادية أو غير إرادية، مباشرة أو غير مباشرة تهدف إلى الإضرار بالكائنات الحية والتأثير على ممارسة الإنسان لحياته الطبيعية².

ووفقا لليوروبول فإن الجرائم البيئية تشتمل على مجموعة واسعة من الأنشطة التي تنتهك التشريعات البيئية، والتي تكون سببا في الإضرار بالبيئة وكذا صحة الإنسان، ومن بين مظاهر هذه الجرائم جمع النفايات ونقلها وإستردادها أو التخلص منها بشكل غير صحيح، التشغيل غير القانوني لمنشأة مخصصة للقيام بنشاط خطير أو تستخدم لتخزين مواد خطرة وغيرها³.

¹ - فيصل بوخالفة، الجريمة البيئية وسبل مكافحتها في التشريع الجزائري، أطروحة دكتوراه، تخصص علم الإجرام وعلم العقاب، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة 1، 2016 / 2017، ص 34.

² - فريد مقاني، مرجع سابق، ص 383.

³ - Sangeeta Roy, ENVIRONMENTAL CRIMES-AN ANALYSIS OF LEGAL PROVISIONS WITH REFERENCE TO INDIA, NUJS JOURNAL OF REGULATORY STUDIES, VOL. V, ISSUE I, 2020, page 33.

عُرفت الجريمة البيئية أيضا بأنها الفعل الذي يكون سببا في تضرر النظم البيئية سواء المتعلقة بالبيئة البرية، البحرية أو الجوية، وتشمل أيضا على كل ما من شأنه أن يلحق الضرر بصحة الإنسان وراحته وأمنه وأيضا يضر ببقية الكائنات الحية¹.

من خلال هذه التعريفات يمكن تعريف جريمة تلويث البيئة البحرية بأنها كل فعل مخالف للقانون ويصدر من شخص طبيعي أو معنوي يكون الغرض منه إلحاق ضرر بالبيئة البحرية سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، وتقرر العقوبة المناسبة لهذا الفعل المجرم وفقا لما نص عليه القانون.

الفرع الثاني: أركان جريمة تلويث البيئة البحرية:

حتى تقوم الجريمة لا بد من توفر أركان معينة حتى يمكن تطبيق العقوبة المناسبة لهذه الجريمة وفقا لما تنص عليه التشريعات، فحتى يمكن مساءلة الشخص الطبيعي أو المعنوي عن الجرائم التي تضر بالبيئة البحرية لا بد أن تتوفر في فعله أركان معينة حتى يمكن إعتبره جريمة.

وتتمثل هذه الأركان في الركن الشرعي (أولا)، الركن المادي (ثانيا)، ثم الركن المعنوي (ثالثا).

أولا: الركن الشرعي:

تتحقق الجريمة بالفعل الصادر عن الإنسان فيتخذ هذا الأخير صورة مادية معينة، وتختلف الأفعال المادية باختلاف نشاطات الإنسان، ولتحديد قائمة الأفعال الخطرة التي تضر بسلامة وأمن المجتمع يقوم المشرع بتجريمها بموجب نص قانوني وفي المقابل ينص على العقوبة المناسبة لكل جريمة، وبالتالي يكون النص القانوني هو مصدر التجريم ويكون هو المعيار في تحديد ما هو مباح وما هو مجرم².

¹ - يمينه زريكي، الجريمة البيئية والعقاب عليها في القانون الجنائي الخاص للمؤسسات وقوانين البيئة، أطروحة دكتوراه، تخصص الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجيلالي الياصب سيدي بلعباس، ص 16.

² - أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائري العام، ط 16، دار هومة، الجزائر، 2017، ص 64، 65.

اختلفت آراء الفقهاء حول اعتبار الركن الشرعي ركناً للجريمة البيئية من عدمه، فمنهم من اعتبره ركناً ومنهم من يرى بأن الجريمة حتى تقوم لا بد من توفر ركنين فقط هما الركن المادي والمعنوي، ووفقاً لما ذهبوا إليه فإن الركن الشرعي والمتمثل في النص القانوني هو من ينشأ الجريمة من خلال تحديد أركانها والعقوبة المقررة لها، وبالتالي لا يكون الركن الشرعي جزءاً من الجريمة¹.

وفقاً لمذلول هذا الركن فإن الشخص حتى يعتبر مرتكباً لجريمة تلويث البيئة البحرية لا بد أن يكون فعله منصوص عليه في قانون العقوبات أو القوانين البيئية، فلا يمكن مساءلة شخص وتحميله المسؤولية الجزائية عن فعل غير مجرم بنص القانون وهذا ما يعبر عنه بمبدأ الشرعية حيث يقوم على فكرة مفادها أنه " لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص ".

بالرجوع إلى المشرع الجزائري نجده تبنى عدة أساليب في تصديده للجرائم البيئية من بينها أسلوب النصوص على بياض وأسلوب النصوص المفتوحة، بالنسبة للأسلوب الأول يقصد به أن المشرع ينص على الإطار العام للجريمة ويحيل مهمة تحديد مضمون الجريمة وعناصرها وشروطها وغيرها من المسائل بطريقة مفصلة وهذا راجع إلى الطبيعة الخاصة للجرائم البيئية.

أما أسلوب النصوص المفتوحة فهو عبارة عن طريقة تلجأ إليها الدول في قوانينها وتشريعاتها عندما يتعلق الأمر بجرائم بالغة الخطورة، وبموجب هذا الأسلوب يمنح لأجهزة تنفيذ القانون حرية أكبر في تحديد الوقائع الإجرامية التي تضر بالمصالح التي يحميها القانون، غير أن هذا الأسلوب يتعارض مع مبدأ الشرعية لأنه يفتقر للدقة والوضوح عند صياغة نصوص التجريم².

يتضح تبني المشرع الجزائري لمبدأ الشرعية في مجال الجرائم التي ترتكب ضد البيئة البحرية وبالتالي تكون سبباً للإضرار بها وبما تحتويه هذه الأخيرة من موارد وثروات متنوعة

¹ - فيصل بوخالفة، مرجع سابق، ص 48.

² - جمال واعلي، مرجع سابق، ص 321 و 323.

من خلال نصه على الجرائم والعقوبات المقررة لها في قوانين متفرقة من بينها القانون رقم 03-10، والقانون رقم 01-19 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها المعدل والمتمم. وسيتم التطرق إلى الجرائم التي تضر بالبيئة البحرية وفقا لما نص عليه المشرع الجزائري في جزئية أخرى.

ثانيا: الركن المادي:

إن الركن المادي للجريمة هو الوجه الخارجي الذي يتحقق به الإعتداء على مصلحة محمية، وهو ذو طبيعة مادية ملموسة وهذا على عكس الأفكار والنوايا التي تكون غير مجرمة طالما لم تتخذ شكل سلوك مادي تدركه الحواس¹.

يعرف الركن المادي في الجريمة البيئية بأنه القيام بفعل مجرم بنص القانون أو الإمتناع عن القيام بفعل معين، بشرط قيام العلاقة السببية بين الفعل الضار والضرر الذي يصيب البيئة، وهذا ما يكون سببا في التعقيد الذي تتميز به الجريمة البيئية والتي قد تكون مستمرة بمعنى تتشكل من أفعال قابلة للإستمرار فتكون النتيجة الإجرامية ممتدة وبالتالي يصعب تحديدها².

يقوم الركن المادي لجريمة تلويث البيئة البحرية على ثلاثة عناصر تتمثل في السلوك الإجرامي، النتيجة والعلاقة السببية بين السلوك والنتيجة.

1: السلوك الإجرامي:

يعرف بأنه السلوك الذي يكون له مظهر مادي ملموس والذي يظهر للعالم الخارجي ويؤدي هذا السلوك إلى الإضرار بالمصالح المراد حمايتها أو تكون مهددة بتعرضها للضرر

¹ - عادل ماهر الألفي، الحماية الجنائية للبيئة، د ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009، ص 249.

² - جيلالي شويرب، فائزة مراد، العناصر المكونة للجريمة البيئية من الناحية القانونية، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، جامعة عمار ثليجي الأغواط، المجلد 06، العدد 01، 2022، ص 2161.

وهذه المظاهر المكونة للسلوك المادي يعتمد عليها المشرع عند وضع النصوص الخاصة بالعقاب والتجريم، فإذا توفرت هذه المظاهر تقوم الجريمة وتنتفي بانتفاءها¹.

أ: عناصر السلوك الإجرامي: يتشكل السلوك الإجرامي لجرائم تلويث البيئة البحرية من ثلاثة عناصر تتمثل في:

- فعل التلوث:

ويقصد به كل سلوك إرادي إيجابي أو سلبي يقوم به الجاني من خلال قيامه بإضافة مواد مهما كانت طبيعتها في الوسط البيئي، والتي ينجم عنها حدوث تلوث يضر بالمكونات الطبيعية للبيئة².

يتجسد السلوك الإجرامي في الجريمة البيئية بصفة عامة في الفعل الذي يكون سببا في حدوث التلوث، ويسعى المشرع من خلال تجريمه لهذا الفعل إلى منع وقوعه، والسلوك الإجرامي في الجرائم البيئية يتميز بنوع من الخصوصية تميزه عن غيره من أصناف السلوك الإجرامي في بقية الجرائم، فيتمثل هذا الأخير بالقيام بفعل إيجابي من خلال إدخال مواد إلى الوسط البيئي لم تكن موجودة فيه من قبل ارتكاب الفعل المجرم، أو من خلال الإمتناع عن إدخال أو إضافة عناصر حيوية إلى هذا الوسط وهذا ما يكون سببا في إختلال التوازن الطبيعي للوسط البيئي وهذا ما يؤدي إلى تلويثه وإلحاق الضرر به³.

وفعل التلويث قد يتخذ أسلوب مباشر أو غير مباشر، ويقصد بالأسلوب المباشر إدخال أو تسريب أو رمي مواد إلى الوسط المائي بصفة مباشرة دون تدخل وسيط بين السلوك الإجرامي ودخول المادة الملوثة إلى البيئة البحرية كالقيام بإلقاء النفايات في البحر من السفن أو غيرها من الوسائل الأخرى⁴.

¹ - عادل ماهر الألفي، مرجع سابق، ص 254.

² - حسام محمد سامي جابر، الجريمة البيئية، دار الكتب القانونية، مصر، 2011، ص 84.

³ - يمينه زريكي، مرجع سابق، ص 46.

⁴ - حدة قرقور، مرجع سابق، ص 97.

بالرجوع إلى المشرع الجزائري نجده نص على فعل التلويث في جريمة تلويث البيئة البحرية في القانون رقم 03-10 حيث منع كل صب أو غمر أو ترميد لمواد قد تضر بالصحة أو تعرقل مختلف الأنشطة البحرية أو تكون سببا في إفساد نوعية المياه¹، وغيرها من الأضرار التي تسببها هذه الأفعال، وبالتالي تشكل هذه الأخيرة فعل التلوث، فهي تنطوي على إدخال مواد جديدة في البيئة البحرية والتي تؤدي إلى الإضرار بها.

أما بالنسبة لفعل التلويث غير المباشر يقصد به وجود عنصر وسيط بين الفعل الذي يسبب التلوث وبين المادة مصدر هذا التلوث، والذي ما كان ليحدث لولا هذا العنصر الذي أدى إلى دخول المادة الملوثة للوسط المائي، كأن تتلوث المياه بسبب الغبار المشع الذي ينتج عن التجارب النووية والذي يصل إلى البيئة البحرية بسبب الرياح ففي هذه الحالة تكون الرياح هي العنصر الوسيط².

قضت محكمة النقض الفرنسية بالنسبة للتلوث غير المباشر للأضرار أنه ليس من الضروري تصريف المواد الملوثة في النهر مباشرة، وإنما يكفي لقيام الجريمة تحقق تصريف المواد التي سببت التلوث التي لم يتم تنقيتها في جدول أو قناة تصب في هذا النهر³.

- المواد الملوثة (موضوع السلوك الإجرامي):

المواد الملوثة هي ثاني عنصر من العناصر المكونة للسلوك الإجرامي في جريمة تلويث البيئة البحرية وهي تعتبر الموضوع المادي لهذا السلوك، ويعني وصول المواد الملوثة إلى المحيط البيئي والتي تضر بالمكونات الطبيعية لهذه البيئة، ويتجسد السلوك الإجرامي في هذه الجريمة في إنصراف إرادة الجاني إلى إدخال مواد ملوثة إلى البيئة بطريقة مباشرة

¹ - المادة 52 من القانون رقم 03-10، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

² - منير الفتني، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة ماجستير، تخصص البيئة والعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2013/2014، ص 60.

³ - عادل ماهر الألفي، مرجع سابق، ص 258.

أو غير مباشرة، وتختلف طبيعة هذه المواد فقط تكون صلبة أو سائلة أو غازية أو إهتزازات أو إشعاعات يسببها فعل الإنسان والتي تؤدي إلى تلوث الوسط البيئي¹.

بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري نجد أن المشرع نص على تجريم إلقاء مواد ملوثة في البيئة البحرية حيث يعاقب على هذه الجريمة بغرامة مالية من 1.000 دج إلى 5.000 دج، كل من يلقي أتربة أو نفايات أو أوساخ أو مواد رسوبية تجارية أو صناعية أو أية مادة أخرى في الموانئ والأماكن الملحقة بها أو يودعها على الأرصفة والسطوح الترابية المينائية، ضاعف المشرع الجزائري قيمة الغرامة إذا تم إلقاء هذه المواد في مياه الميناء، أما إذا كانت المواد الملقاة هي مواد كيميائية أو نفايات سامة فإن العقوبة تكون من سنة واحدة إلى خمس سنوات حبس وبغرامة مالية من 5.000 إلى 40.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين².

نص المشرع الجزائري أيضا على اعتبار المادة الملوثة أحد عناصر السلوك الإجرامي في القانون رقم 25-02 في المادة 12 حيث يعاقب بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من مليون ومائتي ألف دينار (1.200.000) إلى ثلاثة ملايين دينار (3.000.000) كل من قام بإيداع نفايات خاصة خطرة أو رميها أو طمرها أو غمرها أو إهمالها في مواقع غير مخصصة لهذا الغرض³.

وتجدر الإشارة أن محتوى هذه المادة قبل التعديل كان ينص على عقوبة الحبس من سنة إلى ثلاث سنوات وغرامة من ستمائة ألف دينار 600.000 إلى تسعمائة ألف دينار 900.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين، الملاحظ أن المشرع الجزائري شدد في العقوبة

¹ - محمد أمين بشير، الحماية الجنائية للبيئة، أطروحة دكتوراه، تخصص علوم قانونية، كلية الحقوق، جامعة الجبيلي النابيس، 2016/2015، ص 78.

² - المادة 941، من الأمر رقم 76_80 المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

³ - القانون رقم 25-02، المؤرخ في 21 شعبان عام 1446 الموافق 20 فبراير سنة 2025، يعدل ويتم القانون رقم 01-19 المؤرخ في 27 رمضان عام 1422 الموافق 12 ديسمبر سنة 2001، المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، الجريدة الرسمية، العدد 12، الصادرة في 25 فبراير 2025 م.

السالبة للحرية وكذا في قيمة الغرامة وهذا يرجع إلى خطورة هذه الجريمة على البيئة الطبيعية بجميع عناصرها ومن بينها البيئة البحرية وأحد مناطقها¹.

- محل السلوك الإجرامي (البيئة البحرية):

حتى تكتمل عناصر السلوك الإجرامي لا بد أن يرتكب فعل التلوث الذي يحدث من خلال إدخال مواد ملوثة في وسط معين وهو ما يعرف بمحل التلوث في جرائم البيئة البحرية ويتمثل هذا المحل في المكان الذي يتضرر من هذا الفعل المجرم.

يشترط المشرع لقيام الجريمة البيئية أن يقوم الجاني بإدخال مواد ملوثة من شأنها إلحاق أضرار بالبيئة بجميع مكوناتها الطبيعية (الهواء، الماء والتربة) والإخلال بتوازنها، وفي مسألة تحديد محل التلوث فإن مسؤولية الجاني لا تقوم إلا إذا أدخل أو أضاف المواد الملوثة إلى هذا المحيط الذي حدده المشرع².

من خلال إستقراء النصوص القانونية المتعلقة بمجال حماية البيئة البحرية نجد أن المشرع الجزائري حدد محل السلوك الإجرامي والمتمثل في الوسط الذي يتضرر بسبب المواد الملوثة.

بالرجوع إلى القانون رقم 02-25 الذي عدل القانون رقم 01-19 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها نجد أنه يفرض المسؤولية الجزائية على كل شخص يقوم بغمر النفايات، ونجد أن المشرع عرف الغمر بأنه كل عمليات رمي للنفايات في الوسط المائي.

إعتمد المشرع الجزائري على أسلوب تحديد محل التلوث أيضا في القانون رقم 03-10 في المادة 90 حيث يعاقب كل ربان سفينة أو قائد طائرة جزائية يشرف على عمليات الغمر أو الترميد في البحر، وفي هذه الحالة يكون محل السلوك الإجرامي هو البحر وبالتالي تقوم المسؤولية الجزائية للشخص الطبيعي أو المعنوي إذا أدخل المواد الملوثة إلى البحر فإذا إنتفى هذا الشرط بمعنى أن محل التلوث كان مكان آخر غير الوسط البيئي المحدد في هذه المادة فإن المسؤولية الجنائية في هذه الحالة لا تقوم.

¹ - المادة 64، من القانون رقم 01 - 19، المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها.

² - حسام محمد سامي جابر، مرجع سابق، ص 91.

نص المشرع الجزائري على تحديد محل التلوث أيضا في القانون البحري في المادة 941 السابقة الذكر حيث يعاقب كل من يلقي نفايات أو غيرها من المواد في الموانئ والأماكن الملحقة بها، والمشرع بهذا يقوم بتحديد المكان الذي يشكل أحد عناصر السلوك الإجرامي الذي تقوم بسببه المسؤولية الجزائية للشخص الطبيعي أو المعنوي إذا صدر منه فعل يضر بالبيئة البحرية وتحديدًا في المياه التي تخضع للقضاء الجزائري.

ب: صور السلوك الإجرامي:

إن جريمة تلويث البيئة البحرية شأنها شأن الجرائم الأخرى تتحقق بالنشاط المادي الذي يقوم به الجاني سواء كان هذا النشاط إيجابيًا من خلال القيام بفعل معين، أو سلبي من خلال الإمتناع عن القيام به¹.

السلوك الإيجابي:

القاعدة العامة أن قانون العقوبات يجرم الأفعال التي يرى المشرع أنها جرائم لها خطورة على المجتمع فيقرر عقاب مناسب لها، وتعرف هذه الجرائم بالجرائم الإيجابية أو جرائم الفعل، وتكون معظم الجرائم المقررة في قانون العقوبات هي جرائم إيجابية، يتشكل الركن المادي في الجرائم الإيجابية في عمل إيجابي يتمثل في ارتكاب فعل يجرمه القانون².

في مجال الجرائم التي ترتكب ضد البيئة البحرية فإن الصفة الغالبة على هذه الجرائم هي إتخاذها صورة سلوك إيجابي، ذلك أن المشرع الجنائي يستخدم أسلوب النهي أكثر من الأمر، كما أن معظم الجرائم البيئية بصفة عامة تتحقق من خلال القيام بأفعال إيجابية تصدر عن الجاني.

¹ - عادل ماهر الألفي، مرجع سابق، ص 265.

² - أحسن بوسقيعة، مرجع سابق، ص 116.

من بين الأمثلة التشريعية التي توضح موقف المشرع الجزائري في هذا النوع من الجرائم هو نص المادة 52 من القانون رقم 03-10 حيث منعت كل صب أو غمر أو ترميد أي مادة قد تسبب أضرار بالبيئة البحرية أو صحة الإنسان¹.

السلوك السلبي:

يكون هذا السلوك في الجرائم السلبية أو كما يطلق عليها جرائم الإمتناع ويقصد بالإمتناع الكف عن الشيء من خلال تركه وعدم العمل به إذ لا يمكن تصور أن يصدر عن الشخص إمتناع رغما عنه وإنما يصدر منه بناء على رغبته، والإمتناع المعاقب عليه قانونا هو الذي يضر بمصلحة محمية قانونا وبالتالي يكون السلوك المجرم قانونا هو الذي يخالف نص القانون، فالإمتناع عن القيام بما يأمر به القانون هو الذي يكون فعلا مجرما².

الجرائم السلبية تظهر بشكل كبير في مجال التلوث البيئي بصفة عامة لأن طبيعة هذه الجرائم وأيضا مقتضيات حماية البيئة تتطلب التوسع في الإلتزامات التي يفرضها القانون على الأشخاص الطبيعية أو المعنوية من خلال القيام بأفعال معينة أو أي تصرف يضمن توفير حماية للبيئة.

من خلال إستقراء النصوص البيئية يتضح لنا أن المشرع نص على أفعال معينة ينبغي على الأشخاص الإلتزام بها لضمان حماية البيئة من التلوث فإذا إمتنع المخاطبون بها عن القيام بها فهذا يصبح فعلهم سلوكا مجرما بنص القانون³.

من بين النصوص القانونية التي تنص على السلوك السلبي في جريمة تلويث البيئة البحرية نص المادة 56 من القانون رقم 03-10 التي تفرض على كل سفينة أو طائرة أو آلية أو قاعدة عائمة تنقل أو تحمل مواد ضارة أو خطيرة أو محروقات من شأنها أن تضر بالساحل وما يرتبط به من منافع بإتخاذ كل التدابير اللازمة لوضع حد لهذه الأخطار.

¹ - منير الفتني، مرجع سابق، ص 66.

² - وردة بن موسى، جريمة السلوك السلبي، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، جامعة عمار ثلجي، الأغواط، المجلد 07، العدد 01، 2023، ص 343، 344.

³ - منير الفتني، مرجع سابق، ص 84.

المادة 57 من نفس القانون أيضا نصت على أن ربان السفينة التي تحمل على متنها بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة وتتمر بالقرب من أو داخل المياه التي تخضع للقضاء الجزائري يقع على عاتقه التزام بتبليغ عن أي حادث ملاحى يقع في سفينته والذي قد يكون سببا في تلويث البيئة البحرية.

وفقا لهذه المادة فإنه في حالة وقوع حادث ملاحى يكون سببا في تلوث البيئة البحرية بمواد خطيرة كأن تكون نفط أو مواد نووية أو أي مواد ذات طبيعة خطيرة فإن الربان يكون ملزما بالتبليغ عن هذا الحادث إلى السلطات المختصة، بهدف مباشرة الإجراءات والتدابير الضرورية للتخفيف من آثار حادث التلوث الملاحى، فإذا إمتنع عن التبليغ عن الحادث ففي هذه الحالة يكون مرتكبا لجريمة سلبية لأنه خالف ما هو منصوص عليه قانونا، وبالتالي تقوم مسؤوليته الجزائية إذا توفرت إلى جانب السلوك الإجرامي العناصر الأخرى المتطلبة لقيام المسؤولية الجزائية.

2: النتيجة الإجرامية:

النتيجة الإجرامية هي أحد عناصر الركن المادى المكون للجريمة بمعنى أن هذا الركن لا يقوم إلا بتحققها، فحتى يمكن وصف الفعل الذي صدر من الشخص بالجريمة لا بد أن يترتب عليه نتيجة.

تعرف النتيجة الإجرامية بأنها كل تغيير يحدث في العالم الخارجى كأثر ناتج عن السلوك الإجرامى، أو هي الأثر المترتب عن السلوك الذي يصدر من الشخص والذي يعتمد عليه المشرع في التكوين القانونى للجريمة¹.

إن إثبات النتيجة الإجرامية في الجرائم البيئية يعتبر من أكثر المسائل صعوبة ولعل هذا يرجع إلى الطبيعة الخاصة التي تتمتع بها هذه الجرائم، فهي تختلف عن غيرها من الجرائم والتي تعتبر جرائم تقليدية إذ تكون النتائج الإجرامية المترتبة عنها مادية ومحسوسة، لكن النتيجة في الجرائم البيئية قد لا تتحقق في الحال ولكن قد تحدث بعد فترة من ارتكاب فعل التلوث، كما أنها قد تترتب في نفس مكان ارتكاب فعل التلوث أو قد تحدث في مكان

¹ - فريد مقاني، مرجع سابق، ص 420.

آخر داخل نفس الدولة أو خارجها كما هو الشأن في تلوث الهواء أو البحار¹، وهذه النتيجة يطلق عليها لفظ النتيجة المتراخية لأن تحقق النتيجة الإجرامية يتراخي فيحدث في مكان وزمان آخر.

النتيجة الإجرامية في جرائم تلويث البيئة البحرية قد تقوم أيضا من خلال إثبات الضرر وهذا ما يعرف بالنتيجة الضارة بمعنى أن الجريمة تقوم بتحقيق النتيجة الضارة على المصلحة التي أراد المشرع حمايتها ويكون النص القانوني هو الأساس في تحديد النتيجة الضارة في كل جريمة بيئية، وقد تتحقق النتيجة الإجرامية أيضا بمجرد حدوث خطورة على المصلحة التي يحميها القانون، وهذا النوع من الجرائم يوفر أكبر قدر ممكن من الحماية الجنائية للبيئة لأن بعض الجرائم البيئية يصعب فيها إثبات الضرر².

3: العلاقة السببية:

تعرف بأنها العنصر المكون لجريمة تلويث البيئة البحرية ويعتد المشرع بالنتيجة المترتبة عن السلوك الإجرامي، بمعنى النتيجة التي يشترطها النص القانوني لقيام الجريمة قانونا فحتى تقوم جريمة تلويث البيئة البحرية قانونا لا بد أن يكون السلوك هو السبب الذي نجم عنه حدوث النتيجة الإجرامية، وإذا إنتفت الرابطة السببية بين السلوك والنتيجة فإن الفاعل لا يسأل على أساس جريمة تامة وإنما على أساس الشروع في الجريمة إذا كانت الجريمة عمدية³.

تقوم العلاقة السببية إذا كان الضرر نتيجة مباشرة للفعل الضار الذي إرتكبه الفاعل كحدوث حالة الوفاة، أو إستنشاق هواء ملوث، ففي هذه الحالة لا تثير الرابطة السببية أي إشكال لأنها قامت بسبب وجود ترابط بين الفعل الضار والنتيجة، غير أن الإشكال يكمن في تداخل عدة أسباب في حدوث الفعل الضار⁴.

¹ - باديس الشريف، الحماية الجنائية للبيئة في القانون الوطني والمواثيق الدولية، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون الجنائي الدولي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2018/2019، ص 33.

² - فريد مقاني، مرجع سابق، ص 421، 422.

³ - عادل ماهر الألفي، مرجع سابق، ص 298.

⁴ - عبد العزيز رضا ثاقان، مرجع سابق، ص 143.

فإذا تدخلت عدة أسباب في حدوث الضرر فإنه يكون من الصعب قيام هذه الرابطة، ظهرت في هذا الصدد ثلاث نظريات فقهية تهدف إلى تحديد الشخص المسؤول عن الضرر في حالة تعددت العوامل المسببة للضرر، وتتمثل هذه النظريات في نظرية السبب المباشر ونظرية تعادل الأسباب، ونظرية السبب الملائم.

بالنسبة لنظرية السبب المباشر والتي تسمى أيضا بنظرية السبب الفعال فإن مفادها هو أنه في حالة تدخل عدة أسباب في حدوث الضرر ففي هذه الحالة يتم التمييز بين الأسباب الفعالة فقط دون العرضية منها¹.

وفقا لهذه النظرية فإنه في حالة تعدد الأسباب التي أدت إلى حدوث ضرر معين فإنه يتم الأخذ بالسبب الذي كان له دور أقوى وأكبر في حدوث هذا الضرر، وبالتالي فإن بقية الأسباب وإن كان لها دور في الضرر الذي أصاب المجني عليه فلا تعتبر سببا في حدوث النتيجة المترتبة عن الفعل الضار، فإذا أخذنا بهذه النظرية فإنه إذا تدخلت عدة عوامل في حدوث تلوث بحري مهما كان مصدره فإن العبرة هنا تكون بالسبب أو العامل الذي كان له دور فعال في حدوث الضرر، دون النظر إلى بقية العوامل حتى ولو ساهمت في تلوث البيئة البحرية.

بالنسبة لنظرية تعادل الأسباب فإنها تقوم على فكرة المساواة بين جميع العوامل التي كانت سببا في الضرر الذي أصاب المتضرر، فتقوم علاقة السببية بين الفعل والنتيجة إذا كان فعل الجاني من العوامل التي ساهمت في حدوث النتيجة حتى ولو كانت المساهمة بنسبة قليلة².

النظرية الأخيرة وهي نظرية السبب الملائم، حيث يرى أنصار هذه النظرية أن نشاط الجاني يكون سببا في تحقق النتيجة الإجرامية إذا كان هذا الأخير هو من أحدثها وفقا للمجرى العادي للأمر، حتى ولو تداخلت معه عوامل أخرى في تحقق النتيجة الإجرامية³.

¹ - علي فيلاي، مرجع سابق، ص 314.

² - محمد أمين بشير، مرجع سابق، ص 99.

³ - ماهر عادل الألفي، مرجع سابق، ص 303، 304.

حتى تقوم المسؤولية الجزائية عن جريمة تلويث البيئة البحرية لا بد أن يكون سلوك الجاني هو الذي أدى إلى إحداث النتيجة الإجرامية، وفي هذا السياق لا بد من التمييز بين جرائم الضرر وجرائم الخطأ، ففي الأولى يتعين إثبات علاقة السببية بين السلوك والنتيجة وفي الثانية يكفي إثبات السلوك الإجرامي دون شرط تحقق النتيجة الإجرامية¹.

ثالثاً: الركن المعنوي:

لا يكفي لقيام الجريمة توفر مظهرها الخارجي والمتمثل بمادياتها وهما السلوك والنتيجة والعلاقة بينهما فهي كذلك تتطلب لقيامها مظهر آخر وهو الجانب النفسي الذي يتعلق بذهن مرتكبها وهذا ما يعرف بالركن المعنوي للجريمة².

الركن المعنوي هو ثالث ركن تقوم عليه الجريمة ويتمثل هذا الأخير في نية داخلية يخفيها الجاني في نفسه، وفي بعض الأحيان الأخرى قد يتمثل في الخطأ أو الإهمال وعدم الإحتياط، وبالتالي يكون للركن المعنوي صورتين هما الخطأ العمد، والغير العمد بمعنى الإهمال وعدم الإحتياط³.

1: صور الركن المعنوي:

تتمثل في القصد الجنائي والخطأ العمد.

أ: القصد الجنائي:

يعرف القصد الجنائي في جريمة تلويث البيئة بأنه توفر الإرادة في ارتكاب فعل تلويث البيئة، ومن ثم تحقق الواقعة الإجرامية وهي الإعتداء على أحد العناصر المكونة للبيئة، وفي هذه الحالة نجد بأن إرادة الجاني قد إتجهت إلى ارتكاب الفعل الذي يشكل الركن المادي للجريمة⁴.

¹ - حدة قرقور، مرجع سابق، ص 135.

² - جمال إبراهيم الحيدري، مرجع سابق، ص 75.

³ - أحسن بوسقيعة، مرجع سابق، ص 142.

⁴ - يمينة زريكي، مرجع سابق، ص 58.

يمكن القول أن القصد الجنائي في جريمة تلويث البيئة البحرية يتطلب إتجاه إرادة مرتكب الجريمة إلى الإضرار بالبيئة البحرية أو مواردها أو ثرواتها من خلال ارتكاب الأفعال الإجرامية التي يحددها قانون العقوبات أو القانون البحري أو غيره من النصوص القانونية المتعلقة بحماية البيئة البحرية، مع علمه بكل ما يتطلبه القانون لقيام هذه الجريمة.

- عناصر القصد الجنائي: يقوم القصد الجنائي على عنصرين هما العلم والإرادة:

العلم: حتى يتوفر القصد الجنائي في الجريمة لا بد أن يكون الجاني محيط بحقيقة الواقعة الإجرامية، فلا بد أن يكون على علم بالعناصر المتعلقة بالجريمة، وتتمثل هذه العناصر في العلم بموضوع الحق المعتدى عليه، بمعنى أن يكون الجاني على علم بأن الحق الذي سيعتدي عليه محل حماية من طرف المشرع¹.

ومن بين المواد التي نصت على العلم كأحد عنصري الركن المعنوي في جريمة تلويث البيئة البحرية نص المادة 100 من القانون رقم 03-10، التي نصت على قيام المسؤولية الجزائية لكل من يرمي أو يفرغ مواد في المياه السطحية أو الجوفية أو في مياه البحر الخاضعة للقضاء الجزائي مادة أو مواد تضر بصحة الإنسان والكائنات الحية الأخرى أو تقلص المناطق المخصصة للسباحة، فالجريمة في هذه الحالة ترتبط بعلم الجاني بأن المواد التي قام برميها خطيرة ويعاقب عليها القانون.

إن خطورة الفعل الإجرامي يعتبر أيضا أحد الأمور التي ينبغي أن يكون الجاني على علم بها، فالجاني حتى يتوفر في فعله القصد الجنائي لا بد أن يكون لديه علم بأن الفعل الذي سيصدر منه من شأنه إحداث الضرر وهذا ما يتطلب منه العلم بالوقائع التي تتعلق بالفعل وتحديد خطورته وأركانه، وبإنتقاء العلم بخطورة الفعل ينتفي القصد الجنائي².

من بين المسائل التي يجب أن يكون الجاني على علم بها أيضا هي العلم بالعناصر المتعلقة بالجاني، ذلك أن الجرائم البيئية بصفة عامة عادة ما تكون فيها شخصية الجاني محل إعتبار لأن القوانين المنظمة للبيئة تفترض جملة من الإلتزامات على عاتق أشخاص

¹ - فريد مقاني، مرجع سابق، ص 427.

² - عادل ماهر الألفي، مرجع سابق، ص 324.

بحكم وظائفهم وهذا بهدف توفير حماية فعالة للبيئة، ففي حالة مخالفة هؤلاء الأشخاص للالتزامات المفروضة عليهم تقوم مسؤوليتهم الجزائية والتي يتطلب لقيامها علم الجاني لأنه الشخص الذي يتعين عليه تنفيذ هذه الالتزامات وليس شخص آخر غيره¹.

وفقا للقواعد العامة في قانون العقوبات فإن علم الجاني بمكان الجريمة لا يعتد به غير أن الأمر يختلف في الجرائم البيئية وجرائم التلوث البحري إذ يشترط المشرع لقيامها أن ترتكب في مكان محدد، مثل ما ورد النص عليه في المادة 57 من القانون رقم 03-10 والتي وضعت إلزام على عاتق ربان السفينة وهو تبليغه عن أي حادث ملاحي مصدره سفينة تحمل بضائع ذات طبيعة خطيرة وتعبّر من المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، فالجاني في هذه الحالة لا بد أن يكون على علم بالمكان الذي حدده المشرع ليتم إثبات توفر القصد الجنائي لديه²، هذا بالإضافة إلى عناصر أخرى يتعين على مرتكب جريمة تلويث البيئة البحرية أن يكون على دراية بها حتى يتوفر في فعله القصد الجنائي.

الإرادة:

الإرادة هي الركن الثاني للقصد الجنائي وهي المحرك الأساسي نحو إتخاذ السلوك الإجرامي، وتعرف بأنها قوة نفسية أو نشاط نفسي يوجه كل أو بعض من أعضاء الجسم إلى تحقيق غرض مخالف للقانون، بهدف المساس بحق أو مصلحة محمية بموجب القانون الجنائي³.

ينظر للإرادة في الجرائم البيئية من خلال البواعث المحركة لها والباعث هو أحد عناصر الركن المعنوي، في جرائم تلويث البيئة البحرية قد يشترط المشرع إرتكابها لغرض معين يسعى الجاني إلى تحقيقه، فقد يكون الدافع في هذه الحالة هو باعث خاص كأن يستعمل الجاني المتفجرات أو مواد كيميائية في عميلة الصيد البحري وهو ما يكون سببا في

¹ - حدة قرقور، مرجع سابق، ص 146.

² - فيصل بوخالفة، الجريمة البيئية وسبل مكافحتها في التشريع الجزائري، أطروحة دكتوراه، تخصص علم الإجرام وعلم العقاب، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة 1، 2016/2017، ص 64.

³ - منير الفتني، مرجع سابق، ص 90.

حدوث تلوث بحري وقتل الكائنات البحرية، وإلحاق الضرر بالموارد البحرية مهما كانت طبيعتها ونوعها.

في بعض الجرائم البيئية الأخرى يكون الباعث عبارة عن عذر مباح وبالتالي يؤدي إلى تجريد الواقعة من صفتها الإجرامية وهو ما ينفي المسؤولية الجنائية عن مرتكب الجريمة أو حتى الشخص الذي يساهم فيها بصفته شريك، وهدف المشرع من هذه الإباحة هو حماية مصالح أخرى أولى من المصالح المحمية بنص القانون كأن يعفى ربان السفينة من المسؤولية الجزائية عن التلوث البحري الذي حدث بسبب تدفق النفط في المناطق البحرية التي تخضع للقضاء الجزائي بهدف حماية حياة الأشخاص أو البيئة أو المحافظة على أمن السفينة من أي ضرر قد يصيبها بسبب الفعل المجرم الصادر من الجاني¹.

بالرجوع إلى المشرع الجزائري نجد نص على هذه المسألة في نص المادة 54 من القانون رقم 03-10 والتي أحالت بدورها للمادة 53 من نفس القانون وبإستقراء نص المادتين يمكن القول أن الوزير المكلف بالبيئة يمنح ترخيص للقيام بعمليات صب أو غمر أو ترميد بعض المواد في البحر، لكن يتم الإعفاء من هذا الشرط إذا كانت حياة البشر أو أمن السفينة مهددة للتعرض لخطر معين، وفي هذه الحالة الباعث والغاية هنا تتعلق بحالة ضرورة فرضت على الشخص الذي صدر منه الفعل المجرم القيام به لحماية مصلحة أخرى².

- صور القصد الجنائي:

للقصد الجنائي عدة صور تتمثل في:

¹ - فريد مقاني، مرجع سابق، ص 430.

² - تضمن نص المادة 53 ما يلي: "يجوز للوزير المكلف بالبيئة، بعد تحقيق عمومي أن يقترح تنظيمات ويرخص بالصب أو بالغمر أو بالترميز في البحر ضمن شروط تضمن بموجبها هذه العمليات إنعدام الخطر وعدم الإضرار"، ونصت المادة 54 على ما يلي: "لا تنطبق أحكام المادة 53 أعلاه، في حالات القوة القاهرة الناجمة عن التقلبات الجوية أو كل العوامل الأخرى، وعندما تتعرض لحياة البشر أو أمن السفينة أو الطائرة"، أنظر القانون رقم 03-10، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

القصد العام والقصد الخاص:

القصد الجنائي العام يقصد به توجيه الجاني لإرادته نحو إرتكاب الجريمة مع علمه بجميع عناصرها القانونية بغض النظر على النتيجة التي يهدف الجاني إلى تحقيقها من خلال إرتكاب الجريمة.

أما القصد الجنائي الخاص فهو الذي يشترط فيه المشرع أن تتجه إرادة الجاني إلى تحقيق غاية معينة حتى يكتمل الركن المعنوي للجريمة¹، وبالتالي حتى تقوم الجريمة وفقا لهذا الصنف من القصد الجنائي لا بد أن تتجه إرادة الجاني إلى تحقيق هدف معين يرغب في الوصول إليه عن طريق إرتكاب الجريمة.

القصد المحدد والغير محدد:

القصد المحدد هو الذي تتجه فيه إرادة الجاني إلى تحقيق النتيجة في موضوع أو أكثر محدد مسبقا وقت مباشرة السلوك، ويكون غير محدد إذا كان الموضوع الذي تتجه إليه إرادة الجاني غير محدد مسبقا.

بالنسبة للجرائم التي ترتكب ضد البيئة بصفة عامة يمكن أن يكون القصد الجنائي فيها محددا أو غير محدد، إلا أن الغالب على هذه الجرائم هو القصد الجنائي غير المحدد وهذا بسبب خصوصية هذه الجرائم التي تتميز بالطابع الانتشاري².

القصد المباشر والغير المباشر:

يكون القصد الجنائي مباشرا إذا إتجهت الإرادة على نحو حاسم إلى إحداث النتيجة الإجرامية، وفي هذه الحالة يتعين على الجاني أن يتوقع النتيجة الإجرامية على أنها أمر حتمي للجريمة التي سيرتكبها³.

¹ - عادل ماهر الألفي، مرجع سابق، ص 341.

² - نوال عساس، الحماية الجنائية للبيئة في القانون الجزائري - التجريم والعقاب -، مذكرة ماجستير، تخصص قانون البيئة، قسم الحقوق، جامعة محمد الأمين دباغين، سطيف، 2016 / 2017، ص 60.

³ - جمال إبراهيم الحيدري، مرجع سابق، ص 95.

القصد الغير المباشر أو كما يطلق عليه أيضا القصد الإحتمالي هو الذي تكون فيه النتيجة الإجرامية التي تتجه إليها إرادة الجاني محتملة الوقوع بمعنى قد تحدث أو لا تحدث ولكنه يقبل إحتمال تحققها في سبيل تحقيق النتيجة التي يهدف إلى تحقيقها، غير أن فعل الجاني في هذه الحالة قد تترتب عليه نتائج أخرى لم تكن متوقعة، كأن يتم إلقاء مواد سامة في البحر وبسببها تتسمم الأسماك التي تكون بدورها سببا في وفاة الإنسان إذا تناولها فهدف الجاني كان فقط التخلص من المواد السامة في البحر ولم يكن يتوقع أنها ستكون سببا في وفاة الإنسان¹.

ب: الخطأ غير العمدى:

الخطأ الجزائي يعرف بأنه تقصير في مسلك الإنسان لا يقع من شخص عادي وجد في نفس الظروف الخارجية، والشخص العادي الذي ينبغي أن تقاس على أساسه تصرفات الفاعل يقع أمر تحديده على القاضي الذي ينظر في النزاع مقارنة بتصرف رجل عادي في نفس الوضع الذي وجد فيه².

للخطأ الغير العمدى عدة صور أهمها الرعونة وعدم الإحتياط وعدم إحترام الأنظمة واللوائح، يقصد بالرعونة سوء التقدير أو سوء تصرف وهي النقص في العناية والإحتياط بسبب عدم تبصر الفاعل الذي يكون ملزما بالحراسة والعناية، والرعونة قد تأخذ شكل تصرف مادي ينطوي على سوء التصرف، وقد يكون معنوي ويتمثل في الجهل وعدم الكفاءة³، وعدم الإحتياط يعرف بأنه عدم التبصر بالعواقب، والفاعل في هذه الحالة يكون مدركا للعواقب التي قد تتجم عن فعله لكنه يقدم على القيام به⁴.

نص المشرع الجزائري على هذه الصورة من صور الخطأ الغير العمدى في القانون البحري في مادته 479 حيث ورد فيها ما يلي: " يعاقب بغرامة مالية من 50.000 دج إلى

¹ - فريد مقاني، مرجع سابق، ص 432.

² - أحسن بوسقيعة، مرجع سابق، ص 153.

³ - محمد الأمين بشير، مرجع سابق، ص 112.

⁴ - أحسن بوسقيعة، مرجع سابق، ص 154.

300.000 دج، كل ربان يبحر بإرادته أو بتهاون منه بسفينة في حالة سيئة للملاحة، وغير مجهزة بكفاية وغير معدة أو ممونة.

ويعاقب بالحبس من ثلاثة أشهر إلى سنتين وغرامة مالية من 100.000 إلى 600.000 دج، إذا كان الفعل المذكور في الفقرة الأولى أعلاه يضع في خطر السفينة نفسها أو سفن أخرى، أو الأشخاص أو الحمولة أو البيئة البحرية...

وفقا لهذه المادة فإن المسؤولية الجزائية للربان تقوم إذا كان على علم بالحالة السيئة للسفينة وقام بالإبحار بها، وبالتالي في حالة حدوث تلوث بحري كأن تصطدم السفينة بغيرها من السفن فالربان يكون مسؤولا عن الحادث لأنه تهاون بحالة السفينة وأبحر بها وهي في حالة سيئة، وفي هذه الحالة يكون مرتكبا لخطأ غير عمدي.

الصورة الثالثة من صور الخطأ غير العمدي تتمثل في عدم مراعاة التنظيمات واللوائح، وتحقق هذه الصورة بعدم توافق السلوك الذي يصدر من الجاني سوا كان سلبيا أم إيجابيا مع ما هو منصوص عليه قانونا، فهو من خلال القيام به يخالف القوانين والتنظيمات المعمول بها، وفي مجال التلوث البحري فإن الربان يكون مسؤولا عن التلوث الذي يحدث بسبب مخالفته للقوانين التي تنظم الطرق المحددة لسير السفن، وأيضا عمليات الإرشاد التي تنظم دخول وخروج السفن من الموانئ¹.

نص المشرع الجزائري على صور الخطأ العمدي في القانون رقم 03-10 حيث تقوم المسؤولية الجزائية للربان أو مالك السفينة أو المستغل، الذي يتصرف برعونة أو غفلة أو يخالف القوانين والأنظمة، والذي يتسبب في وقوع حادث ملاحى أو لم يتمكن من التحكم فيه أو لم يتقاضى آثاره، إذا كان هذا الحادث سببا في تدفق مواد ملوثة إلى المياه التي تخضع للقضاء الجزائري².

¹ - فريد مقاني، مرجع سابق، ص 437.

² - أنظر المادة، 97، من القانون رقم، 03 - 10، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

المطلب الثاني: المسؤولية الجزائية للشخص المتسبب في إلحاق الضرر بالبيئة البحرية:

تقوم المسؤولية الجزائية عن جريمة تلويث البيئة البحرية وتقرض على الشخص الذي ارتكب الفعل الإجرامي والذي تحققت نتيجته والمتمثلة في الإضرار بالبيئة البحرية وبما تحتويه هذه الأخيرة من ثروات وموارد، مع وجود رابطة بين هذين العنصرين، وهذه المسؤولية قد تكون على عاتق الشخص الطبيعي أو المعنوي.

للتعرف أكثر على المسؤولية الجزائية لكل طرف سيتم الحديث عن المسؤولية الجزائية للشخص الطبيعي في (الفرع الأول)، ثم مسؤولية الشخص المعنوي في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: المسؤولية الجزائية للشخص الطبيعي المتسبب في إلحاق الضرر بالبيئة البحرية:

إذا صدر من الشخص الطبيعي فعل مجرم بنص القانون فإن هذا الأخير تقوم مسؤوليته الجزائية وبالتالي يتحمل العقوبة المقررة لهذه الجريمة، وفي مجال الإضرار بالبيئة البحرية فإن قيام الشخص الطبيعي بتلويث البيئة البحرية من خلال مخالفته للنصوص القانونية التي تجرم أي فعل يكون سببا في تلويث هذه البيئة يتحمل العقوبة المناسبة للجريمة المرتكبة من طرفه وبهذا تقوم مسؤوليته عن فعله الشخصي.

قد يتحمل الشخص الطبيعي أيضا المسؤولية الجزائية عن فعل الغير وفي هذه الحالة لا يكون هو مرتكب الجريمة وإنما ارتكبها شخص آخر يرتبط بالشخص الطبيعي برابطة الإشراف أو التبعية وتعتبر حالة إستثنائية في المسؤولية الجزائية لأن الأصل هو شخصية العقوبة فكل شخص يتحمل نتائج فعله.

وبالتالي فالمسؤولية الجزائية للشخص الطبيعي الذي يكون سببا في الإضرار بالبيئة البحرية تتخذ صورتين هما مسؤولية الشخص الطبيعي عن فعله الشخصي (أولا)، ومسؤولية الشخص الطبيعي عن فعل الغير (ثانيا).

أولاً: المسؤولية الجزائية للشخص الطبيعي عن فعله الشخصي:

الأصل أن المسؤولية الجزائية شخصية بحيث توقع عقوبة الجريمة على الشخص الذي يرتكبها أو قد يشترك في ارتكابها، إلا أنه في مجال جرائم تلويث البيئة بصفة عامة يكون تحديد مرتكب الجريمة أمر صعب بسبب الخصوصية التي تتمتع بها هذه الجرائم كونها تنشأ من عدة مصادر تتدخل في حدوثها وهذا يجعل من الصعوبة تحديد سبب التلوث والذي يمكن على أساسه إسناد المسؤولية الجزائية لشخص معين.

هذه الصعوبة في تحديد السبب الرئيسي الذي أدى إلى الإضرار بالبيئة ومن ثم تحميل مرتكب الجريمة المسؤولية الجزائية من خلال تقرير العقوبة المناسبة لفعله الجرمي كانت سببا في لجوء الفقه إلى طرق يتم من خلالها تحديد الشخص الطبيعي مرتكب جريمة من جرائم التلوث البحري¹، وتتمثل هذه الأساليب في الإسناد القانوني، الإسناد المادي، وأخيرا الإسناد الإتفاقي.

1: الإسناد القانوني:

يعرف الإسناد القانوني بأنه الطريقة التي يحدد فيها القانون صفة الفاعل أو كل من يكون طرف في الجريمة المرتكبة، ووفقا لمعيار الإسناد القانوني فإن الفاعل أو المسؤول عن الجريمة يتم تحديده من طرف المشرع في النص القانوني الذي يجرم فعل التلويث بغض النظر عن الرابطة المادية بين الجاني وفعل التلويث².

يتخذ الإسناد القانوني صورتين فقد يكون صريحا أو ضمنيا فإذا نص القانون صراحة على الشخص المسؤول عن الجريمة فإن الإسناد القانوني يكون صريحا، أما إذا لم يحدد المشرع في القانون الشخص المسؤول عن الجريمة ففي هذه الحالة يكون الإسناد ضمني وغير صريح³.

¹ - عادل ماهر الألفي، مرجع سابق، ص 367، 368.

² - منير الفتني، مرجع سابق، ص 103.

³ - نادية عمران، المسؤولية الجنائية عن تلويث البيئة الطبيعية - البيئة البحرية نموذجا-، مجلة الإجتهد للدراسات القانونية والإقتصادية، المجلد 09، العدد 03، 2020، ص 123.

تبنت مختلف الدول في تشريعاتها المتعلقة بجرائم تلويث البيئة البحرية فكرة الإسناد القانوني، من بينها القانون البلجيكي والذي نص في القانون الصادر في يوليو 1995 المتعلق بتلويث البحار بالمواد البترولية والذي نص بموجبه المشرع البلجيكي على أسلوب تحديد شخصية الجاني حيث فرض عقوبة على قائد السفينة أو الربان والضباط عن جريمة إلقاء المواد الهيدروكربونية بطريقة غير مشروعة في البحار، كما فرض على ربان السفينة عقوبة الغرامة في حالة عدم قيامه بتركيب أجهزة الأمن وهي نفس العقوبة المقررة لمالك السفينة.

وبالرجوع إلى القانون العماني نجده نص في القانون رقم 34 لسنة 1974 على قيام مسؤولية ربان السفينة على ما ترتبه سفينته من مخالفات وبالتالي تطبق عليه العقوبات المقررة لهذه الجريمة، ويتحمل الربان المسؤولية بغض النظر عن الشخص الذي إرتكب الجريمة¹.

المشرع الجزائري بدوره أخذ بمعيار الإسناد القانوني فيما يتعلق بالمسؤولية الجزائية للشخص الطبيعي عن فعله الشخصي عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية حيث نص في القانون رقم 03-10 على قيام المسؤولية الجزائية لربان سفينة جزائرية أو كل شخص يتولى مهمة الإشراف على عمليات الغمر أو الترميد في البحر على متن آليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه التي تخضع للقضاء الجزائري².

وبهذا يكون المشرع الجزائري أسند المسؤولية لربان السفينة أو من يشرف على مختلف العمليات المتعلقة بغمر أو ردم المواد المحددة بنصوص القانون والتي تضر بالبيئة البحرية، وهو إسناد صريح لأن المشرع الجزائري نص عليه صراحة بنص القانون.

¹ - محمد أحمد المنشاوي، المسؤولية الجنائية والسياسة العقابية في جرائم تلويث البيئة البحرية، ط الأولى، مكتبة القانون والإقتصاد، الرياض، 2014، ص 18، 19.

² - المادة 90 من القانون رقم 03 - 10، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

2: الإسناد المادي:

الإسناد المادي هو الذي يربط بين عنصري الركن المادي للجريمة لأنه يجعل منهما فكرة قانونية متماسكة العناصر، وبإنتفاء الإسناد المادي تصبح مسؤولية الفاعل الجزائية مقتصرة فقط على الشروع إذا كانت جريمته عمدية، أما إذا كانت غير عمدية فلا مسؤولية عليه لأنه لا وجود للشروع في هذا النوع من الجرائم¹.

يقوم هذا المعيار على فكرة أن الشخص الذي ينفذ العناصر المادية المكونة لجريمة معينة أو من يمتنع عن القيام بالالتزام الذي يقع على عاتقه هو من يكون فاعلا للجريمة، ووفقا لهذه الفكرة فإنه يعتبر مسؤولا عن جريمة تلويث البيئة من يرتكب النشاط المادي المكون للجريمة سواء كان إيجابيا أو سلبيا، بنفسه أو بالإشتراك مع شخص آخر وهو ما يطلق عليه بالمساهمة ويكون هذا النشاط سببا في تلويث البيئة².

تبنت الكثير من الدول في تشريعاتها أسلوب الإسناد المادي في تحديد شخصية الجاني بهدف توفير حماية جنائية أكبر للبيئة البحرية، ويتضح موقف التشريعات من هذا الأسلوب من خلال إستخدام الصياغة المرنة والواسعة عند تعريف الأنشطة المكونة للجريمة من خلال تجريم جميع أشكال الإعتداء على البيئة، وكذا توسيع مفهوم المساهمة الجنائية في إرتكاب هذه الأنشطة التي تضر بالبيئة البحرية³.

تبنى المشرع الجزائري أسلوب الإسناد المادي فنجده نص مثلا في القانون المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة في المادة 100 منه على أنه يعاقب كل من يقوم برمي أو إفراغ أو ترك تسربا في المياه السطحية أو الجوفية أو في مياه البحر التي تخضع للقضاء الجزائري لمواد أو مادة تضر بصحة الإنسان أو الحيوان أو النبات أو تكون سببا في تقليص مناطق السباحة بفعل الضرر الذي يصيب هذه المناطق، وبالتالي وسع المشرع

¹ - محمد على سويلم، المسؤولية الجنائية في ضوء السياسة الجنائية دراسة مقارنة بين التشريع والفقه والقضاء، ط الأولى، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2007، ص 64.

² - عادل ماهر الألفي، مرجع سابق، ص 373.

³ - حدة قرقور، مرجع سابق، ص 185.

النشاط المادي المكون للجريمة والذي يتم على أساسه تحديد الجاني دون أن يحصره في نشاط معين .

أما بالنسبة لإعتبار الشخص الطبيعي مسؤولاً جنائياً عن فعله الشخصي لكن بصفته شريكاً في الجريمة نجد أن المشرع الجزائري أخذ بهذه الفكرة في القانون رقم 03-10 حيث يعاقب مالك السفينة أو مستغل المنشأة إذا لم يمنح لربان السفينة أو قائد الطائرة أو من يشرف على عمليات الغمر من الآلية أو القاعدة العائمة أمراً كتابياً بهدف الإلتزام بمراعاة أحكام هذا القانون والمتعلقة بحماية البيئة البحرية بصفته شريك في هذه الجريمة¹.

3:الإسناد الإتفاقي:

يقصد به إختيار صاحب العمل أو المنشأة لشخص من الذين يعملون لديه بحيث يكون مسؤولاً على كافة المخالفات التي ترتكب بسبب الأنشطة التي تمارسها المنشأة، يؤيد جانب من الفقه الإسناد المادي كأسلوب لتحديد الجاني مبررين موقفهم بالحجج التالية:

يشكل الإسناد المادي أسلوب ردع خاصة في الجرائم التي ترتكب من طرف الشخص المعنوي، وتتحقق فعاليته أكثر في الدول التي لا تعترف بالمسؤولية الجزائية للأشخاص المعنوية وهذا ما يجعل الإسناد المادي وسيلة ردع فعالة في الجرائم التي ترتكب من طرف الأشخاص المعنوية.

صاحب العمل أثناء إختياره للشخص الذي سيتحمل المسؤولية الجزائية فهو يكون الشخص الأمثل لإختيار الشخص المسؤول، وأيضا يكون للإسناد الإتفاقي أهمية خاصة في الحالة التي يصعب فيها تحديد علاقة السببية بين الضرر والشخص المسؤول عن حدوثه وهذه الصعوبة تخلق نوع من التشابك والتعقيد داخل المؤسسة أو المنشأة².

إعترض جانب آخر من الفقه على الإسناد المادي مبررين رفضهم أن الإسناد المادي لا يمكن تعميمه على جميع الأشخاص المعنوية لأن إختيار أشخاص معينين لتحمل

¹ - المادة 92 الفقرة 02 من القانون رقم 03-10، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

² - محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص 20.

المسؤولية يؤدي إلى إفلات مرتكب الجريمة الحقيقي¹، كما أن تعيين شخص آخر لتحمل المسؤولية الجزائية بدل الشخص الفعلي الذي يرتكب الفعل المجرم فيه نوع من الظلم فحتى وإن كان تحديد الشخص الطبيعي الذي يتحمل المسؤولية الجزائية من خلال الإتفاق بين صاحب العمل والعامل أو أي شخص آخر فهذا يكون غير عادل ويكون سببا في إفلات الشخص مرتكب الجريمة من العقاب المقرر لفعله المجرم.

بالرجوع إلى المشرع الجزائري نجده نص على أسلوب الإسناد الإتفاقي كوسيلة لتحديد الشخص الطبيعي الذي يتحمل المسؤولية الجزائية نجده نص في المادة 92 الفقرة 03 من القانون رقم 03-10 السابق الإشارة إليه على ما يلي: "... عندما يكون المالك أو المستغل شخصا معنويا تلقى المسؤولية المنصوص عليها في الفقرتين أعلاه على عاتق الشخص أو الأشخاص من الممثلين الشرعيين أو المسيرين الفعليين الذين يتولون الإشراف أو الإدارة أو أي شخص آخر مفوض من طرفهم"، وبالتالي أي شخص يكون مفوض ومرخص له من طرف المالك أو المستغل فهو من يتحمل المسؤولية الجزائية، ومن ثم يحكم عليه بالعقوبة المقررة للجريمة المرتكبة والتي أسندت إليه مسؤوليتها بموجب أسلوب الإسناد الإتفاقي.

ثانيا: مسؤولية الشخص الطبيعي عن فعل الغير عن الإضرار بالبيئة البحرية:

الأصل في المسؤولية الجزائية شخصية العقوبة بحيث لا توقع عقوبة الجريمة إلا على الشخص الذي يتوفر في فعله أركان الجريمة، وهذا ما تم التوصل إليه في توصيات المؤتمر الدولي السابع لقانون العقوبات الذي تم عقده في أثينا سنة 1957، والتي ورد فيها عدم مساءلة أي شخص عن جريمة ارتكبها غيره إلا إذا ساهم في حدوثها، إذ يكون الأصل هو شخصية العقوبة غير أن التطبيق الفعلي لهذا المبدأ لم يعد مطلقا بسبب إقرار حالات إستثنائية عليه من بينها مسؤولية الشخص الطبيعي عن فعل الغير².

إن أهمية إقرار المسؤولية الجنائية عن فعل الغير تبرز أكثر في مجال التلوث البيئي لأن جرائم تلويث البيئة عادة ما تحدث بسبب النشاطات التي تقوم بها المنشآت الصناعية

¹ - نادية عمراني، مرجع سابق، ص 126.

² - منير الفتحي، مرجع سابق، ص 107.

والمؤسسات الإقتصادية والتي يقع على عاتق المسؤولين عنها التزامات بموجب قوانين ولوائح، والتي تفرض عليهم أيضا الالتزام بالرقابة والإشراف على تنفيذ العاملين لما هو منصوص عليه في القوانين، وفي حالة مخالفتهم لهذه القوانين تقوم المسؤولية الجزائية للمسؤول عن هذه المنشآت حتى ولو إرتكبت الجريمة بفعل أحد العاملين لديهم¹.

إن الأخذ بمبدأ المسؤولية الجزائية عن فعل الغير في جرائم تلويث البيئة البحرية كان بسبب عدة عوامل من بينها خطورة جرائم التلوث البحري فمن الخصائص التي تميز هذه الجرائم هي الخطورة الكبيرة التي تنطوي عليها فهي تهدد الإنسانية بأسرها بسبب إتساع نطاق التلوث وتزايد حجمه وهذا ما يجعل التلوث أشد خطرا وتأثيرا، وبسبب هذه الخطورة كان من الضروري توقيع العقوبة على الشخص الذي سهل إرتكاب الجريمة وليس فقط الشخص الذي إرتكب الجريمة².

المبرر الآخر للأخذ بالمسؤولية الجزائية عن فعل الغير هو ضمان تنفيذ القوانين البيئية ذلك أن ضمان توفير حماية فعالة للبيئة يكون من خلال تنفيذ النصوص القانونية المتعلقة بحماية البيئة، وهذا ما يفرض توسيع نطاق المسؤولية الجزائية في حالة مخالفة هذه النصوص وهذا من خلال توسيع دائرة الأشخاص الذين يتحملون المسؤولية الجزائية، ومن جهة أخرى فإن كون المستفيد ماليا من المشروع هو صاحب المنشأة أو رئيس المؤسسة فإنه يكون من العدالة مسألته عن أفعال تابعيه المخالفة لأحكام القوانين واللوائح وتحمله غرمها كما يستفيد من غنمها³.

وبهذا يكون الغرض من فرض المسؤولية الجزائية على عاتق الشخص الطبيعي بسبب فعل الغير هو توفير حماية أكثر للبيئة البحرية، فإذا علم الشخص المسؤول بأنه سيتحمل المسؤولية الجزائية نيابة عن الأشخاص الذين يعملون لحسابه فهذا يكون سببا في إلزام المسؤول بتوفير كل الوسائل والإمكانات التي تمنع أو تقلل من حدوث التلوث بسبب

¹ - عادل ماهر الألفي، مرجع سابق، ص 383.

² - محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص 22، 23.

³ - عادل ماهر الألفي، مرجع سابق، ص 386.

مشروعه، وهو ما يدفعه أيضا إلى الإلتزام بإحترام النصوص القانونية التي تتعلق بحماية البيئة البحرية.

الفرع الثاني: المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي عن إلحاق الضرر بالبيئة البحرية:

لا تقتصر المسؤولية الجزائية على الأشخاص الطبيعية فقط وإنما أيضا الأشخاص المعنوية التي تتحمل بدورها المسؤولية، ويعرف الشخص المعنوي بأنه مجموعة من الأشخاص أو الأموال التي يكون الهدف منها هو تحقيق غرض معين، هذا وفقا للتعريف الذي وضعه جانب من الفقه للشخص المعنوي، وعرفه إتجاه آخر بأنه مجموعة من الأشخاص أو الأموال يتمتع بالشخصية القانونية ويعترف له القانون بجميع الحقوق المدنية¹.

وبالتالي فإن زيادة المشاريع التي يملكها أشخاص معنويين وزيادة الأنشطة التي يمارسها هؤلاء الأشخاص تزيد معها المخاطر في جميع المجالات، من بينها المخاطر التي تنشأ عن هذه الأخيرة والتي تصيب البيئة البحرية من أضرار، وهذا ما كان سببا في إلقاء المسؤولية الجزائية على عاتق الشخص المعنوي الذي يكون سببا في إلحاق ضرر بالبيئة البحرية وما تحتويه هذه الأخيرة من ثروات وموارد مختلفة.

غير أن فكرة المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي كانت في بداية ظهورها محل جدل فقهي، ففكرة الإعتراف بالشخصية المعنوية أصلا كانت مجالا خصبا للجدال الفقهي بين مؤيد ومعارض للإعتراف بهذه الشخصية لأصحاب المشاريع والمؤسسات وغيرها، قدم كل إتجاه مبرراته التي إستند عليها في قبول أو رفض فكرة المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي وهذا ما سيتم الحديث عنه (أولا)، ثم التطرق إلى مبررات الأخذ بالمسؤولية الجزائية للشخص المعنوي عن الإضرار بالبيئة البحرية (ثانيا).

أولا: موقف الفقه من إقرار المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي:

إن الإعتراف بالمسؤولية الجزائية للشخص المعنوي محل جدل فقهي كبير بين مؤيد لضرورة إقرارها ومعارض لها، ولمعرفة موقف كل إتجاه فقهي على حدا سيتم الحديث عن

¹ - أحمد الشافعي، المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي في القانون الجزائري والقانون المقارن، الجزء الأول، ط الأولى، دار هومة، 2017، ص 31.

موقف الفقه المعارض للمسؤولية الجزائية للشخص المعنوي، ثم الموقف المؤيد ثم الحديث على موقف المشرع الجزائري.

1: موقف الفقه المعارض لتقرير المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي:

يرفض أصحاب هذه النظرية تقرير المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي مبررين موقفهم بالحجج التالية:

- تقوم المسؤولية الجزائية على عنصري الإدراك والإرادة وهذا ما يجعلها مقتصرة فقط على الشخص الطبيعي لأنه الوحيد الذي يمتلك الإرادة والإدراك حيث يصبح بموجبهما أهلاً لتحمل هذه المسؤولية، وهذا على عكس الشخص المعنوي الذي يقوم على الافتراض¹.
- إن تقرير المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي يتعارض مع شخصية العقوبة والذي يقتضي أن يتحمل كل شخص عقوبة الجريمة التي ارتكبها، كما أن الشخص المعنوي يستمد وجوده من هذه الغاية².
- بالنسبة لمسألة الجزاء فإنه لا يتصور تطبيق العقوبات التي يقرها القانون من إعدام، السجن أو الحبس على الشخص المعنوي لأن طبيعة هذه العقوبات تتعارض مع الطبيعة المجازية للشخص المعنوي، بالإضافة إلى أن تطبيق العقوبات الأخرى المتمثلة في الغرامة أو المصادرة قد يمتد أثرها إلى أشخاص منتمين لهذا الشخص المعنوي وهذا ما يمس بمبدأ شخصية العقوبة³.

¹ - وهذا ما ذهب إليه أنصار نظرية الافتراض أو المجاز وهي أحد النظريات التي ظهرت في سياق البحث عن الطبيعة القانونية للشخص المعنوي وقوام هذه النظرية هو أن وصف الشخص في نظر القانون يطلق فقط على الإنسان، فهو الوحيد الذي تثبت له هذه الشخصية.

ووفقاً لهذه النظرية فإن الشخصية التي منحها القانون للشخص المعنوي هي مجرد شخصية افتراضية وهذه الشخصية منحت له فقط حتى يتمكن من التمتع بالحقوق والصلاحيات لتحمل الإلتزامات المفروضة عليه، أنظر مبروك بوخزنة، المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي، ط الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، 2010، ص 45.

² - جمال إبراهيم الحيدري، مرجع سابق، ص 132، 133.

³ - عادل ماهر الألفي، مرجع سابق، ص 409.

2: الموقف المؤيد لإقرار المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي:

على النقيض من الموقف الأول الذي يرفض الإقرار بالمسؤولية الجزائية للشخص المعنوي، فإن هذا الإتجاه الفقهي يؤيد فكرة قيام مسؤولية الشخص المعنوي الجزائية مبررين موقفهم بالحجج التالية:

- إن وجود الشخص المعنوي حقيقة لا يمكن إنكارها فهو ليس إفتراض أو مجاز وإنما هو يستمد وجوده وحقيقته من الأغراض التي يسعى إلى تحقيقها وهذا ما قد يجعله شخصية قانونية مستقلة عن شخصية الأشخاص المكونين له، إن إنكار إرادة الشخص المعنوي ينتج عنه عدم إعتباره طرف في العقود وبالتالي يستحيل تحميله المسؤولية المدنية عن الفعل الضار الذي قد يسببه نشاطه¹.
- إن إقرار المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي لا يتعارض مع مبدأ شخصية العقوبة لأن العقوبة توقع على الشخص الذي ارتكب الجريمة سواء كان فاعل أصلي أو شريك، فإذا تم توقيع العقوبة على الشخص المعنوي وإمتدت آثارها إلى الأشخاص المرتبطين بالشخص المعنوي بطريقة غير مباشرة فلا يوجد أي إخلال بمبدأ شخصية العقوبة، كما أن توقيع العقوبة على الشخص المعنوي وإمتداد آثارها إلى المكونين له فهذا يجعلهم أكثر حرص على إحترام القوانين ومراعاتها².
- من الحجج التي دافع بها أنصار الإتجاه المؤيد لتقرير المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي هي أن القول بإستحالة تقرير العقوبات على الشخص المعنوي أمر غير صحيح لأن العقوبات التي تطبق على الشخص الطبيعي تتشابه مع العقوبات المطبقة على الشخص المعنوي فمثلا نجد عقوبة حل الشخص المعنوي تنهي وجوده وهي تشبه عقوبة الإعدام المطبقة على الشخص الطبيعي، وهو نفس الأمر لعقوبة المصادرة والتي تمس بالذمة المالية للشخص المعنوي، ومن بين العقوبات التي تطبق أيضا على الشخص الطبيعي والتي تكون سالبة لحريته كالسجن أو الحبس تقابلها عقوبة الوضع تحت الحراسة والمطبقة على الشخص المعنوي.

¹- منير الفتني، مرجع سابق، ص 116.

²- حدة قرقور، مرجع سابق، ص 218.

هذه المبررات هي ما دفعت بالعديد من الدول إلى الاعتراف في تشريعاتها بالمسؤولية الجزائية للشخص المعنوي مع تقرير عقوبات أخرى تتلاءم مع طبيعته ونشاطه، خاصة وأن هذا الأخير أصبح يشكل خطورة في مختلف الميادين¹.

3: موقف المشرع الجزائري من المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي:

بالنسبة لموقف المشرع الجزائري من قيام المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي نجده لم يكن يعترف بهذه المسؤولية بصورة واضحة قبل سنة 2004، وبالتالي لا يجوز مساءلة الأشخاص المعنوية جنائيا عما ترتكبه من جرائم بإسمها أو لمصلحتها، غير أن هذا الأمر تغير بعد تعديل قانون العقوبات سنة 2004 الصادر بتاريخ 10 نوفمبر 2004².

وبالرجوع إلى نص المادة 51 مكرر من هذا القانون نجدها نصت على ما يلي: "باستثناء الدولة والجماعات المحلية والأشخاص المعنوية الخاضعة للقانون العام، يكون الشخص المعنوي مسؤولا جنائيا عن الجرائم التي ترتكب لحسابه من طرف أجهزته أو ممثليه الشرعيين عندما ينص القانون على ذلك.

إن المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي لا تمنع مساءلة الشخص الطبيعي كفاعل أصلي أو كشريك في نفس الأفعال"³.

وفقا لهذه المادة فإن الشخص المعنوي إذا صدر من أحد أجهزته أو ممثليه الشرعيين فعل مخالف لما هو منصوص عليه في القانون تقوم مسؤوليته الجزائية ومن ثم تطبق عليه العقوبة المناسبة لفعله المجرم، وقيام مسؤولية الشخص المعنوي لا يمنع من قيام مسؤولية الشخص الطبيعي إذا ساهم في الجريمة بصفته فاعل أصلي أو شريك تقوم مسؤوليته الجزائية.

¹ - منير الفتني، مرجع سابق، ص 117.

² - مبروك بوخزنة، مرجع سابق، ص 141.

³ - القانون، رقم 04-15، المؤرخ في 27 رمضان عام 1425 الموافق 10 نوفمبر سنة 2004، يعدل ويتم الأمر، رقم 66-156، المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966، المتضمن قانون العقوبات، الجريدة الرسمية، العدد 71، الصادرة بتاريخ 27 رمضان عام 1425 هـ/ 20 نوفمبر سنة 2004 م.

من بين الأسباب التي دفعت بالمشروع الجزائري إلى الاعتراف بالمسؤولية الجزائية للأشخاص المعنوية هو التصريح الذي أدلى به وزير العدل بمناسبة تقديمه لمشروع تعديل قانون العقوبات أمام نواب المجلس الشعبي الوطني، والذي تحدث عن زيادة نسبة الجرائم التي ترتكبها الأشخاص المعنوية خاصة مع تزايد أعدادها والأنشطة التي تقوم بها، وهذا ما جعل الأشخاص المعنوية سببا في الإعتداء على البيئة والنظام الإقتصادي، وهكذا أصبح المشروع الجزائري يعترف بالمسؤولية الجزائية للشخص المعنوي¹.

بالرجوع إلى التشريعات البيئية في الجزائر نجدها نصت على الجرائم التي تصدر من الشخص المعنوي حيث نص المشروع الجزائري في القانون رقم 03-10 على أنه إذا كان المالك أو المستغل شخص معنوي تلقى المسؤولية الجزائية على عاتق الممثلين الشرعيين أو المسيرين الفعليين الذين يتولون مهمة الإشراف أو الإدارة أو أي شخص آخر يتم تفويضه من طرفهم².

نص المشروع الجزائري كذلك على المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي في القانون رقم 01-19 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها على قيام المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي في المادة 56 على أنه: "يعاقب... كل شخص طبيعي أو معنوي يمارس نشاطا صناعيا أو تجاريا أو حرفيا أو أي نشاط آخر قام برمي أو بإهمال النفايات المنزلية وما شابهها أو رفض إستعمال نظام جمع النفايات وفرزها...".

وفقا لهذه المادة فإن المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي تقوم إذا قام هذا الأخير برمي النفايات أثناء ممارسته لنشاط من الأنشطة الصناعية أو التجارية أو غيرها من الأنشطة الأخرى، ويحكم عليه بالعقوبات المقررة في هذه المادة والتي سيتم التطرق إليها لاحقا.

وفي مجال المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي نجد أن المشروع الجزائري حتى يضمن حماية أكثر للمتضررين من الجرائم التي تصدر من الأشخاص المعنوية فإنه منح

¹ - محمد حزيط، المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي في القانون الجزائري، ط الأولى، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2022، ص 14.

² - المادة 92 الفقرة 03، من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

لقاضي التحقيق السلطة التقديرية في إخضاع الشخص المعنوي لجملة من التدابير ومن بينها تقديم تأمينات عينية لضمان حقوق الضحية¹.

وفقا لهذه المادة فإن المشرع حتى يضمن حماية أكثر للضحية ويضمن عدم ضياع حقها في التعويض فإن الشخص المعنوي يقدم تأمين كضمان إضافي لعدم ضياع حقوق المتضررين من الجرائم المرتكبة من طرف الأشخاص المعنوية.

ثانيا: مبررات الأخذ بالمسؤولية الجزائية للشخص المعنوي عن الإضرار بالبيئة البحرية:

الفقه الجنائي على المستوى الدولي والداخلي دعا إلى ضرورة إقرار المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي عن جرائم تلويث البيئة وهذا وفقا لما ورد في توصيات الجمعية الدولية لقانون العقوبات حول الجرائم ضد البيئة المنعقدة سنة 1994، ومن بين ما جاء فيها ما يلي:

- إن زيادة ظهور الأشخاص المعنوية في وقتنا الحالي ينتج عنه بالضرورة ظهور مشروعات كثيرة والتي تقوم بها منشآت ضخمة مثل الشركات التي تعمل في مجال إستكشاف وإستخراج النفط وهذه الشركات تتميز بإمتلاكها للأجهزة والمعدات والتي تكون سببا في حدوث تلوث بحري بالنفط، بالإضافة إلى أن كثرة الكوادر التي تعمل لدى الشخص المعنوي يجعل من تحديد الشخص الطبيعي الذي يتحمل المسؤولية الجزائية أمر صعب².

- إن مختلف الأنشطة التي تقرر من أجلها المسؤولية الجزائية بسبب إضرارها بالبيئة قد تصدر عن أشخاص طبيعية أو هيئات عامة أو أشخاص معنوية، وهذا ما يفرض على الدول النص في دساتيرها على جزاءات جنائية تطبق في حالة الإخلال بالنصوص القانونية المنظمة للبيئة والنص على تدابير ملائمة للأشخاص المعنوية والهيئات العامة.

¹ - المادة 104 الفقرة 02، من القانون رقم 25-14، المؤرخ في 09 صفر عام 1447، الموافق 3 غشت سنة 2025،

يتضمن قانون الإجراءات الجزائية، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 54، الصادرة بتاريخ 13 غشت 2025.

² - عقيل حمزة كاظم، مرجع سابق، ص 150.

- إذا كان نشاط الشخص المعنوي مهما كانت طبيعته عام أو خاص ينطوي على خطر يضر بالبيئة ففي هذه الحالة يقع على عاتق السلطات الإدارية في الدولة إلزام بالمراقبة المستمرة والتوجيه لمنع وقوع ضرر بيئي، وفي حالة تقصير هذه السلطات بواجب الرقابة والتوجيه وإذا نتج عن تقصيرها ضرر لا بد من تحميلها المسؤولية الجزائية.
- إذا ألحقت هيئة عامة أثناء تنفيذ التزاماتها ضرر جدي بالبيئة أو بالإنسان، أو عندما يسبب نشاطها خطر وشيك الوقوع رغم وجود نص قانوني ففي هذه الحالة ينبغي أن تكون ملاحقة هذا الشخص المعنوي جزائياً أمراً ممكناً¹.
- في مجال تلوث البيئة البحرية يعتبر مبدأ مساءلة الأشخاص المعنوية جنائياً من الخصائص المميزة لهذه الجرائم وهو يعتبر من التحولات التي أحدثتها القوانين البيئية وكذا الإقتصادية، كما أن التطور في الأوضاع الإقتصادية والبيئية وظهور مخاطر جديدة ناشئة عن سوء ممارسة بعض الأنشطة والذي يكون سبباً في الإضرار بالمصالح الجماعية والمتمثلة أساساً في الحفاظ على البيئة من التلوث كان سبباً في إتجاه السياسات الجنائية الحديثة إلى تبني مبدأ المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي كما أن جرائم تلويث البيئة البحرية عادة ما تحدث بسبب ممارسة الأشخاص المعنوية لأنشطتها الإقتصادية².
- إن إقرار المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي عن جرائم تلويث البيئة البحرية بالنفط يعتبر أسلوباً للضغط على المؤسسات والشركات التي تعمل في مجال إستكشاف وإستخراج النفط للالتزام بالطرق والأساليب التي تضمن سلامة البيئة البحرية، وحتى تتجنب هذه الأشخاص المعنوية العقوبات التي تفرض عليهم في حالة مخالفتهم لما نصت عليه القوانين فإنها تسعى إلى إتخاذ كافة الإحتياطات التي تنص عليها التشريعات البيئية³.

¹- حدة قرقور، مرجع سابق، ص 211.

²- محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص 39، 40.

³- عقيل حمزة كاظم، مرجع سابق، ص 151.

ثالثا: شروط قيام المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي:

حتى تقوم المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي عن فعله المجرم الذي كان سببا في تلوث البيئة البحرية لا بد من توفر جملة من الشروط تتمثل فيما يلي:

1: ارتكاب أحد الجرائم المنصوص عليها في القوانين المتعلقة بحماية البيئة بصفة عامة:

بمعنى أن الشخص المعنوي حتى يعتبر مسؤول جزائيا لا بد أن يرتكب جريمة أو أكثر من الجرائم المنصوص عليها في القانون المنظم للمجال البيئي ككل والذي يحدد عقوبات الجرائم وكذا أركان قيام الجريمة، فإن تطابقت مع الفعل الصادر من الشخص المعنوي ففي هذه الحالة يكون مسؤولا ويتحمل العقوبات المقررة لهذه الجريمة. بالنسبة للمشرع الجزائري في هذا الشأن نجده وضع النصوص الردعية البيئية متفرقة بين عدة قوانين ولوائح وهذا ما يجعل من الصعب الإحاطة بجميع هذه النصوص، فالمشرع الجزائري يأخذ بمبدأ الحيطة ويقصد به توفير الحماية المسبقة للبيئة رغم غياب نص جزائي ينص على هذه المسألة، وهذا ما يجعل من النص العقابي الذي سيصدر في المستقبل يسري بأثر رجعي والغاية من هذا هو ضمان عدم إفلات الجاني من العقاب. لقد ظهر مبدأ الحيطة بهدف مسايمة المخاطر التي تصيب البيئة، فبعدما كان القانون يتخذ بصورة مستعجلة لمواجهة الكوارث، أصبح توجهه نحو المستقبل بهدف تحقيق تنمية مستدامة، وبموجب هذا المبدأ تقوم الدولة بإتخاذ التدابير اللازمة بهدف الحد من كل ما من شأنه أن يضر بالبيئة¹.

يعتبر هذا الشرط شرطا أساسيا لقيام المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي، فحتى يمكن مساءلة الشخص المعنوي عن أي فعل صادر منه لا بد أن يكون هذا التصرف مخالفا لما نصت عليه التشريعات التي تتعلق بحماية البيئة البحرية، فإذا كان نشاطه ينطوي على مخالفة لهذه القوانين كقانون حماية البيئة أو القانون البحري والذي تتطابق مع

¹ - محمد أمين بشير، مرجع سابق، ص 177.

الإنفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر أو غيرها من القوانين المنظمة لهذا الشأن ففي هذه الحالة تقوم مسؤوليته الجزائية.

2: أن تكون الجريمة مرتكبة بإسم ولحساب الشخص المعنوي:

إن إشتراط إرتكاب الفعل المجرم بإسم الشخص المعنوي ولحسابه من شأنه أن يحصر مسؤولية هذا الأخير في نطاق معقول لأن الأشخاص المعنوية بموجب هذا الشرط لا تسأل إذا كانت الجريمة قد إرتكبت بإسم ممثل الشخص المعنوي ولحسابه الشخصي، وبسبب الأهمية الكبرى التي يكتسبها هذا الشرط في تحديد مسؤولية الشخص المعنوي نصت عليه أغلب التشريعات في قوانينها¹، وبالتالي يكون معيار معرفة قيام مسؤولية الشخص المعنوي من عدمها هو إرتباط الجريمة بإسم الشخص وحسابه.

والمقصود بعبارة " لحساب الشخص المعنوي " هو أن ترتكب الجريمة بهدف تحقيق مصلحة للشخص المعنوي مهما كانت طبيعة هذه المصلحة سواء كانت مالية أو إقتصادية، ولا يهم إذا كانت هذه المصلحة مادية أو معنوية مباشرة أو غير مباشرة محققة أو محتملة فالعبرة تكون في الغرض من إرتكاب الجريمة وهو تحقيق مصلحة للشخص المعنوي من خلال ضمان حسن سير أعماله أو تحقيق أهدافه، وبموجب هذا الشرط لا يجوز أن يسأل الشخص المعنوي عن الجرائم التي يرتكبها أحد أجهزته أو ممثليه الشرعيين لحسابه الشخصي أو بهدف تحقيق غاية شخصية².

إذا إرتكبت الجريمة البيئية من طرف الشخص الطبيعي ولحسابه الخاص أو بهدف تحقيق غاية شخصية له، أو إذا كان هدفه من هذه الجريمة هو الإضرار بالشخص المعنوي أو إذا كانت الجريمة قد وقعت بسبب خطأ يستحيل إسناده للشخص المعنوي فإن الشخص المعنوي لا يسأل إذا توفرت أحد هذه الحالات، لأن قيام المسؤولية الجزائية عن الجريمة البيئية يشترط فيها أن تقع الجريمة لحسابه³، وبالرجوع إلى المشرع الجزائري نجده نص في المادة 51 مكرر من قانون العقوبات السابقة الذكر على أن الشخص المعنوي تقوم مسؤوليته

¹ - مبروك بوخزنة، مرجع سابق، ص 200.

² - محمد حزيط، مرجع سابق، ص 84، 85.

³ - محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص 50.

الجزائية إذا ارتكب أحد أجهزته أو ممثليه الشرعيين الجريمة لحساب الشخص المعنوي، وبالتالي في غياب هذا الشرط لا يمكن مساءلة الشخص المعنوي جزائيا عن الجريمة المرتكبة.

3: أن يكون مرتكب الجريمة شخص طبيعي له حق التعبير عن إرادة الشخص المعنوي:
إن الأعمال الإجرامية لا يمكن أن تصدر من الشخص المعنوي لأنه كائن غير مجسد، لهذا لا بد من تحميل هذه المسؤولية للأشخاص الطبيعيين الذين يترتب عن نشاطهم الإجرامي قيام مسؤولية الشخص المعنوي الإجرامية¹.

حتى يعتبر الشخص المعنوي مرتكب للجريمة البيئية لا بد أن ترتكب من طرف أحد أعضائه أو ممثليه وهذا ما يتطلب تحديد الأشخاص الطبيعيين الذين تسند أفعالهم الجريمة للشخص المعنوي، لأن الأشخاص الطبيعيين هم من يعبرون عن إرادة الشخص المعنوي لأن الفعل المادي للجريمة لا يصدر من طرف الشخص المعنوي، وبالنسبة لتحديد الأشخاص المعنوية فإن الآراء الفقهية اختلفت في هذا الشأن إذ نجد رأي يوسع من نطاق الأشخاص الطبيعيين الذين يمثلون الشخص المعنوي، والاتجاه الآخر يضيق في هذا النطاق².

بالرجوع إلى موقف المشرع الجزائري نجده أخذ بالاتجاه المضيق للأشخاص الطبيعيين الذين تقوم بسببهم مسؤولية الشخص المعنوية الجزائية هذا من خلال إستقراء المادة 51 مكرر من قانون العقوبات وتتمثل في أجهزة الشخص المعنوي³، والممثلين الشرعيين⁴، وبالتالي تقوم مسؤولية الشخص المعنوي الجزائية إذا صدر من الممثل الشرعي له فعل يضر بالبيئة البحرية كأن يتسبب في تلويثها بالنفط أو النفايات أو غيرها من المواد المسببة للتلوث.

¹ - أحمد الشافعي، مرجع سابق، ص 347.

² - حدة قرقور، مرجع سابق، ص 246.

³ - أجهزة الشخص المعنوي لم يرد تعريفها لا في قانون العقوبات الجزائري ولا القوانين المقارنة، والجهاز يمكن أن يكون فرد أو جماعة، وقد يشمل شخص أو عدة أشخاص يمنحهم القانون وظيفة خاصة في إطار تنظيم الشخص المعنوي، وتكون الأفعال التي ترتكبها هذه الأجهزة سببا في قيام المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي، أنظر أحمد الشافعي، مرجع سابق، ص 348.

⁴ - الممثل الشرعي هو كل شخص طبيعي يكون له سلطة التصرف بإسم الشخص المعنوي وهذه السلطة قد تكون قانونية ممنوحة له بموجب القانون، أو إتفاقية ويكون مصدرها العقد أو نظام تأسيس الشخص المعنوي، أنظر محمد حزيط، مرجع سابق، ص 74.

وفقا لهذا الشرط فإن المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي عن جريمة تلويث البيئة البحرية تقوم إذا ارتكبت من طرف الشخص الطبيعي الذي يكون له الحق في التصرف باسم الشخص المعنوي، وبالتالي إذا ارتكبت من طرف عامل لدى هذا الشخص المعنوي فإن هذا الأخير يسأل عن فعله الشخصي لأنه ليس ممثلا للشخص المعنوي، فالعبرة هنا تكون بصفة ومركز الشخص مرتكب الجريمة، وهذا مثل ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 92 من القانون رقم 03-10 والتي نصت على أن المسؤولية الجزائية عن جريمة غمر المواد المضرة بالبيئة البحرية تلقى على عاتق الشخص الذي يكون ممثلا عن الشخص المعنوي، أو مسير فعلي له والذي يتولى مهمة الإشراف أو الإدارة أو أي شخص يفوض له الشخص المعنوي للتصرف نيابة عنه.

المبحث الثاني: الأساس القانوني للمسؤولية الجزائية للشخص المتسبب في تلويث البيئة البحرية:

بسبب الأهمية الكبيرة التي تزخر بها البيئة البحرية تسعى كل دولة إلى الحفاظ عليها من جميع أشكال الإعتداء، ولتحقيق هذه الغاية تفرض المسؤولية الجزائية على كل من يرتكب فعل مجرم، وهذا راجع إلى خطورة الأفعال التي ترتكب ضد البيئة البحرية وما تحتويه من مواد وثروات، وهذا ما يدفع بالمجتمع الدولي إلى إبرام إتفاقيات تتضمن نصوص تفرض على الدول الأطراف فرض المسؤولية الجزائية على من يضر بالبيئة البحرية، وفي المقابل تقوم الدول بالنص في تشريعاتها الوطنية على هذه المسؤولية.

إذا توفرت في فعل الجاني سواء كان شخص طبيعي أو معنوي الأركان المتطلبة لقيام الجريمة ففي هذه الحالة تقوم مسؤوليته الجزائية ويتحمل العقوبة المناسبة لجريمته وهذا ما يسمى بالآثار المترتبة عن المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

وللتعرف أكثر هذه المسائل سيتم الحديث على النصوص القانونية التي نصت على المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية في (المطلب الأول)، ثم على الآثار المترتبة على قيام المسؤولية الجزائية الناجمة عن الإضرار بالبيئة البحرية في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: النصوص القانونية التي تُعنى بالمسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية:

إن ضمان المحافظة على البيئة البحرية من أي فعل مجرم يضر بها أو بمواردها يتطلب فرض المسؤولية الجزائية على مرتكب هذه الجريمة، والنصوص القانونية التي تولت تنظيم هذه المسؤولية متعددة منها ما هو منصوص عليه في إتفاقيات دولية وأخرى إقليمية. المشرع الجزائري حتى يضمن سلامة البيئة البحرية للمياه الخاضعة للقضاء الجزائري نص بدوره على أحكام جزائية تطبق على كل شخص طبيعي أو معنوي يصدر منه فعل يضر بالبيئة البحرية.

سيتم تقسيم هذا المطلب إلى المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية على المستوى الدولي في (الفرع الأول)، ثم على المستوى الإقليمي في (الفرع الثاني) وأخيرا وفقا للقانون الجزائري في (الفرع الثالث).

الفرع الأول: المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية على المستوى الدولي:

تعددت الإتفاقيات الدولية التي نصت على ضرورة المحافظة على البيئة البحرية وضمان سلامتها من كل مظاهر الإضرار بها والإعتداء عليها، وفي مجال قيام المسؤولية الجزائية التي تقوم بسبب الجرائم التي ترتكب ضد البيئة البحرية، نجد أن أهم الإتفاقيات الدولية التي نصت عليها هي كل من إتفاقية قانون البحار لسنة 1982 والتي تعتبر أهم إتفاقية دولية تنظم المسائل المتعلقة بالبيئة البحرية، وأيضا إتفاقية ماربول لسنة 1973 المعدلة ببروتوكول 1978.

أولا: إتفاقية قانون البحار 1982:

إتفاقية قانون البحار لسنة 1982 تعتبر أهم إتفاقية نظمت البيئة البحرية سواء فيما يتعلق بتحديد المناطق البحرية أو إلزامات وواجبات الدول في هذه المناطق بهدف توفير حماية للبيئة البحرية، كما ألزمت الدول بضرورة إتخاذ التدابير المناسبة والتعاون فيما بينها للحفاظ على سلامة البيئة البحرية.

تعتبر هذه الإتفاقية من أهم الإتفاقيات الدولية المتعلقة بمجال البيئة البحرية، حيث تطرقت ضمن نصوصها إلى جميع المسائل التي تتعلق بهذه البيئة حيث نصت على

المناطق البحرية من خلال تعيين حدودها وحقوق وواجبات الدول في هذه المناطق، كما نصت أيضا على إلزام الدول بالحفاظ على البيئة البحرية من التلوث من مصادر مختلفة وخفضه والسيطرة عليه، وغيرها من المسائل التي نظمت من خلالها هذه الاتفاقية للبيئة البحرية، وهذا ما جعلها تحتل مكانة كبيرة ومهمة في هذا المجال.

تم التوقيع على إتفاقية قانون البحار على أعقاب عقد المؤتمر الثالث للأمم المتحدة بشأن قانون البحار سنة 1973، حيث قررت الجمعية العامة للأمم المتحدة أن تكون ولاية هذا المؤتمر تتعلق بإقرار جميع المسائل المتعلقة بقانون البحار، شهد هذا المؤتمر مشاركة 160 دولة وتم خلاله عقد 11 دورة¹ في الفترة من 1973 إلى 1982، إعتمدت هذه الإتفاقية من طرف المؤتمر بتاريخ 10 كانون الأول/ ديسمبر 1982 وفتح باب التوقيع

¹ - الدورة الأولى إنعقدت في الفترة الممتدة من 03 إلى 15 كانون الأول/ ديسمبر 1973، في مقر الأمم المتحدة في نيويورك.

الدورة الثانية كانت بتاريخ 20 حزيران/ يونيه إلى غاية 29 آب/ أغسطس 1974، في باركي سانرتال في كراكاس. الدورة الثالثة إنعقدت في الفترة الممتدة بين 17 آذار/ مارس إلى 09 أيار/ مايو سنة 1975، في جنيف، الدورة الرابعة تم عقدها في مقر الأمم المتحدة في نيويورك في الفترة الممتدة بين 15 آذار/ مارس إلى 07 أيار/ مايو 1976، الدورة الخامسة إنعقدت في مقر الأمم المتحدة من 02 آب/ أغسطس إلى 17 أيلول/ سبتمبر 1976. الدورة السادسة كانت في الفترة الممتدة من 23 أيار/ مايو إلى 15 تموز/ يوليه 1977 وعقدت هذه الدورة في مقر الأمم المتحدة في نيويورك.

الدورة السابعة إنعقدت في مكتب الأمم المتحدة في جنيف، في الفترة الممتدة من 28 آذار/ مارس إلى 19 أيار/ مايو 1978، إستأنفت هذه الدورة في الفترة الممتدة بين 21 آب/ أغسطس إلى أيلول/ سبتمبر 1978. الدورة الثامنة المعقودة في مقر الأمم المتحدة في جنيف في الفترة ما بين 19 آذار/ مارس إلى 27 نيسان/ أبريل 1979، وهذه الدورة أيضا تم إستأنفت في نفس السنة.

الدورة التاسعة كانت بتاريخ 3 آذار/ مارس إلى 04 نيسان/ أبريل 1980، في مقر الأمم المتحدة في نيويورك وإستأنفت في الفترة الممتدة بتاريخ 28 تموز/ يوليه إلى 29 آب/ أغسطس 1980.

الدورة العاشرة في نيويورك في الفترة الممتدة من 9 آذار/ مارس إلى 24 نيسان/ أبريل 1981، وهذه الدورة تم إستأنفها أيضا في سنة 1981 في مكتب الأمم المتحدة في جنيف.

وأخيرا الدورة الحادية عشرة إنعقدت في مقر الأمم المتحدة في نيويورك في الفترة الممتدة من 8 آذار/ مارس إلى 30 نيسان/ أبريل 1982، وتم إستأنفها في الفترة من 22 إلى 24 أيلول/ سبتمبر من نفس السنة، أنظر الموقع الإلكتروني

[Procedural History - United Nations Convention on the Law of the Sea - Arabic](#)، تاريخ الإطلاع

2025/06/19، ساعة الإطلاع 22:54.

عليها 09 كانون الأول سنة 1984 أولا في وزارة الشؤون الخارجية لجامايكا ثم في مقر الأمم المتحدة في نيويورك.

بعد المشاورات حول بعض المسائل المتعلقة بالإتفاقية والتي قسمت إلى مرحلتين دخلت الإتفاقية حيز النفاذ بتاريخ 04 آب/ أغسطس 1995¹، تجدر الإشارة في هذا الشأن إلى أن الجزائر صادقت على هذه الإتفاقية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 53-96².

بالنسبة للعلاقة بين المسؤولية الجزائية وهذه الإتفاقية فإنه من خلال إستقراء نصوص الإتفاقية نجد أنها لم تنص على قيام المسؤولية الجزائية بسبب الأضرار التي تصيب البيئة البحرية بطريقة مباشرة، ولكنها فرضت إلزام على عاتق الدول الأطراف بضرورة المحافظة على البيئة البحرية من خلال إتخاذ كل التدابير والإجراءات اللازمة لتحقيق هذه الغاية، ولا شك أن فرض الدولة ضمن قوانينها الوطنية للمسؤولية الجزائية على عاتق كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم بتلويث البيئة البحرية بمختلف مصادر التلوث التي سبق عرضها هو أحد هذه الإلتزامات التي تفرضها الإتفاقية على عاتق الدول الأطراف فيها بهدف حماية البيئة البحرية من أي ضرر قد يصيبها.

نصت الإتفاقية على إلزام الدول بالمحافظة على البيئة البحرية في المواد التالية: المادة 192 نصت على أن الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها³، وكما سبق ذكره فإن الدول الساحلية يقع على عاتقها إلزام بضمان الحفاظ على بيئتها البحرية ولها في هذا كامل الحرية في القيام بما تراه مناسبا حتى تمنع أو على الأقل تقلل من نسبة التلوث التي قد يصيب بيئتها البحرية، والدول في هذه الحالة تنص في تشريعاتها سواء العامة أو المتعلقة بالبيئة ككل أو القوانين الخاصة بالبيئة البحرية فقط على معاقبة كل من يصدر منه فعل يلوث من خلاله البيئة البحرية لهذه الدولة، وفي هذه الحالة تقوم المسؤولية الجزائية للجاني.

¹ - إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، نفس الموقع الإلكتروني المذكور أعلاه.

² - المرسوم الرئاسي، رقم 53-96، المؤرخ في 02 رمضان عام 1416 الموافق 22 يناير 1996، يتضمن التصديق على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 06، الصادرة بتاريخ 04 رمضان 1416 هـ.

³ - المادة 192، من إتفاقية قانون البحار 1982، [Law of the Sea Convention \(Montego Bay, 1982\) - Derecho](http://www.derecho.org/Law%20of%20the%20Sea%20Convention%20(Montego%20Bay,%201982)%20-%20Derecho)

[Internacional Público - dipublico.org](http://Internacional.Público-dipublico.org)

من بين المواد التي نصت فيها إتفاقية قانون البحار لسنة 1982 أيضا على المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية لكن بطريقة غير مباشرة نص المادة 194 والتي عنونت بتدابير منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه تضمنت 4 فقرات ومن خلال إستقراءها يمكن القول أن: الإتفاقية نصت على أن الدول ملزمة سواء بصفة منفردة أو مشتركة مع دول أخرى بإتخاذ التدابير اللازمة التي تضمن من خلالها منع التلوث البحري، وخفضه والسيطرة عليه.

نصت هذه المادة أيضا على أن التدابير التي تتخذها الدول في سبيل المحافظة على البيئة البحرية تشمل جميع مصادر التلوث، والتدابير التي سوف تتخذها الدول يكون الهدف منها التقليل من إدخال المواد السامة أو الضارة في البيئة البحرية، التلوث من السفن ومنع التصريف المتعمد وغير المتعمد، ومن بين الإجراءات التي يتعين على الدول إتخاذها أيضا هي التقليل من التلوث الذي قد يحدث جراء إستخدام المنشآت والأجهزة التي تستخدم في عمليات إستكشاف وإستغلال الموارد الطبيعية لقاع البحار وباطن أرضه، وركزت الإتفاقية في هذه المادة على منع الحوادث وألزمت الدول بتأمين سلامة مختلف العمليات في البحر. وفقا لمحتوى هذه المادة فإن الدولة التي تكون طرف في هذه الإتفاقية تنص في قوانينها الجزائية على معاقبة كل شخص يتسبب بالضرر للبيئة البحرية إذا إرتكب أي فعل من الأفعال الواردة أعلاه كأن يقوم بإغراق مواد خطيرة تضر بالبيئة البحرية، وبهذا تكون هذه الدولة قد إتخذت التدابير التي فرضتها عليها إتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

نصت الإتفاقية على إلزام الدول بإتخاذ التدابير والإجراءات اللازمة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه من مختلف مصادر التلوث، وحددت الإتفاقية في نصوصها هذه المصادر وتتمثل في التلوث الناشئ عن أنشطة تخص قاع البحار والتلوث الذي تسببه الأنشطة في المنطقة، حيث تلزم الدول بالقيام بكل ما يلزم لمنع هذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه، وبهدف ضمان المحافظة على البيئة البحرية من هذا التلوث ألزمت الإتفاقية الدول بإعادة دراسة القواعد التي تضعها من فترة لأخرى كلما كانت هذه الدراسة لازمة¹،

¹ - أنظر المادتين 208 و 209، من إتفاقية قانون البحار لسنة 1982، [Law of the Sea Convention \(Montego Bay, 1982\)](http://www.derecho.org) - [Derecho Internacional Público - dipublico.org](http://www.derecho.org)، المرجع السابق.

وهذا يعني أن الدول تقوم بتعديل قوانينها الداخلية والتي تنص فيها على المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية بما يتناسب مع الجرائم التي تضر بالبيئة البحرية.

من بين مصادر التلوث البحري الذي نصت عليه الإتفاقية والتي ألزمت الدول بضرورة إتخاذ التدابير المناسبة للحفاظ على هذه البيئة هو التلوث عن طريق الإغراق حيث نصت المادة 210 في فقرتها الأولى على أن الدول تعتمد قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية عن طريق الإغراق وخفضه والسيطرة عليه، ونصت في فقرتها الثالثة على أن الدول من خلال الأنظمة التي تتخذها فإنها تضمن عدم إغراق المواد الملوثة في البحر دون الحصول على ترخيص من السلطات المختصة، فيكون كل شخص يقوم بعملية الإغراق ملزماً بالحصول على ترخيص مقدم من السلطة المختصة في الدولة، وإذا لم يلتزم بهذا الشرط ففي هذه الحالة يعتبر مرتكب لجريمة معاقب عليها بموجب القانون.

تضمنت إتفاقية قانون البحار لسنة 1982 أيضاً التلوث البحري من السفن في مادتها 211، حيث نصت على حق الدول الساحلية في إتخاذ التدابير لمنع التلوث البحري الذي تسببه السفن، أضافت المادة في فقرتها 5 على أن الدول الساحلية لها الحق في وضع نصوص قانونية وأنظمة بهدف منع التلوث من السفن في منطقتها الإقتصادية الخالصة. وفقاً لهذه المادة فإن الدولة الساحلية تقوم بإتخاذ جميع التدابير التي تضمن بها سلامة منطقتها الإقتصادية، ولها في هذا الشأن أن تنص على قيام المسؤولية الجزائية على عاتق مالك السفينة الذي يقوم بتلويث هذه المنطقة بسفينته سواء من خلال الإغراق أو إصطدامه بسفينة أخرى أو غيرها من أسباب الحوادث البحرية التي قد تحدث في هذه المنطقة.

نصت المادة 218 من نفس الإتفاقية على حق دولة الميناء في إجراء تحقيق ضد أي سفينة موجودة داخل هذا الميناء إذا ثبت أن هذه السفينة قامت بتصريف مواد ملوثة خارج المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الإقتصادية لهذه الدولة.

وتعتبر هذه المادة هي أكثر مادة توضح العلاقة بين المسؤولية الجزائية وإتفاقية قانون البحار لسنة 1982، لأنها منحت الحق لدولة الميناء في إجراء التحقيق وهذا الأخير قد يتعلق بالمسؤولية الجزائية إذا كانت هذه الدولة تعتبر الفعل الذي قامت به السفينة التي تخضع للتحقيق مخالفاً لنصوص القانون.

يكون للدولة الساحلية وفقا للمادة 220 الفقرة 02 الحق في إتخاذ الإجراءات الوقائية المتمثلة في تفتيش السفينة تفتيشا ماديا أو تحريك دعوى جنائية وحجز السفينة بشرط أن تكون الأدلة قوية ودون المساس بحق المرور البريء¹.

من خلال ما سبق عرضه يمكن القول أن إتفاقية قانون البحار لسنة 1982 لم تنص بطريقة مباشرة على المسؤولية الجزائية التي تقوم في حالة إرتكاب أفعال مجرمة تضر بالبيئة البحرية، ولكنها نصت على المبادئ العامة والإلتزامات الأساسية التي تقع على عاتق الدول، وتركت لهذه الدول مهمة النص في تشريعاتها الداخلية على الجرائم التي تضر بالبيئة البحرية والعقوبات المناسبة لها، بهدف ضمان المحافظة على البيئة البحرية من أي إعتداء عليها، وبما أن هذه الإتفاقية هي أهم إتفاقية بحرية لا بد على الدول أن تلتزم بما نصت عليه الإتفاقية في نصوصها.

ثانيا: إتفاقية ماربول لسنة 1973 المعدلة ببروتوكول 1978:

هي أيضا من الإتفاقيات الدولية التي تُعنى بتنظيم المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية، وهي الإتفاقية الدولية التي تعنى بمنع التلوث الناجم عن السفن إعتمدت من طرف المنظمة البحرية الدولية في 02 نوفمبر 1973، وتم بعدها إعتداد بروتوكول سنة 1978 إستجابة لسلسلة حوادث الناقلات التي وقعت في سنتي 1976-1977، إلى غاية صدور البروتوكول لم تدخل إتفاقية 1973 حيز النفاذ بعد لهذا تم دمجها مع البروتوكول في صك قانوني موحد ودخل هذا الأخير حيز النفاذ في 2 أكتوبر 1983. وفي سنة 1997 تم إعتداد بروتوكول إضافي بهدف إدخال تعديلات على الإتفاقية حيث نص على إضافة ملحق سادس في الإتفاقية، دخل هذا الأخير حيز النفاذ في 19 أيار/ مايو 2005².

الهدف من إبرام إتفاقية ماربول لسنة 1973 هو تقليل إدخال المواد الضارة الى البيئة البحرية، ولتحقيق هذا الهدف تضمنت الإتفاقية نصوص قانونية وملحقات تهدف إلى السيطرة على التفريغ العرضي أو المتعمد للنفط وغيره من المواد الضارة كالمواد الكيميائية

¹ - عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 138.

² - المنظمة البحرية الدولية، أنظر الموقع الإلكتروني التالي [الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن](#)، تاريخ الإطلاع 2025/06/25، ساعة الإطلاع 15:13.

والنفايات¹، وفقا لما ورد في ديباجة الإتفاقية والتي أشادت فيها الدول الأطراف بالأهمية الكبيرة التي تحتلها الإتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالنفط لسنة 1954 والمعروفة بإتفاقية لندن والتي تعتبر أول إتفاقية دولية متعددة الاطراف، حيث ساهمت هذه الأخيرة في الحفاظ على البيئة البحرية من التلوث²، وبالرجوع إلى الإتفاقية نجدها نصت في مادتها التاسعة (9) الفقرة الأولى على أن هذه الأخيرة تحل محل إتفاقية لندن لسنة 1954، حيث ورد فيها "عند دخول هذه الإتفاقية حيز النفاذ تحل هذه الإتفاقية محل الإتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالنفط لعام 1954، بصيغتها المعدلة بين الأطراف في تلك الإتفاقية".

وهذا يؤكد على الإهتمام الذي أبدته هذه الإتفاقية بالبيئة البحرية بحيث لم تحصر مجال الحماية في نوع واحد من أنواع التلوث البحري ألا وهو التلوث البحري بالنفط، وإنما وسعت في مجال الحماية ليشمل حتى مصادر أخرى وهذا وفقا لما نصت عليه نصوص الإتفاقية وملاحقها.

الملحق الأول يتعلق بمنع التلوث الذي يسببه النفط ودخل حيز النفاذ بتاريخ 2 أكتوبر 1983، ويتضمن مجموعة من القواعد التي تهدف إلى الوقاية من التلوث البحري الذي يحدث بسبب النفط من خلال النص على الجوانب المتعلقة ببناء السفن وتصميمها، وأيضا من خلال منع تصريف النفط في البيئة البحرية، غير أن التصريف يصبح ممكنا إذا تم وفقا للشروط والأنظمة القانونية التي تنظم هذه المسألة، ورد في هذا الملحق أيضا النص على مسألة أساسية وهي دفتر سجل النفط "Oil record book"، والذي يتم الإحتفاظ فيه بجميع الأمور المهمة المتعلقة بالسفينة مثل البيانات المتعلقة بمعالجة وتخزين بقايا الزيت ومياه الصابورة³، عدل الملحق في سنة 2001 و 2003.

الملحق الثاني يتعلق بمكافحة التلوث بالمواد السائلة الضارة بكميات كبيرة، حيث نص في مواده على التدابير اللازمة لمكافحة التلوث بالمواد السائلة الضارة والتي يتم نقلها بكميات

¹ - Maritime Industry Authority, Frequently Asked questions on Marpol 73/78 convention, [MARPOL-73_78.pdf](https://www.marpol7378.org/MARPOL-73_78.pdf), تاريخ الإطلاع 2025/06/25، ساعة الإطلاع 19:13.

² - أنظر الإتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن (ماربول) لسنة 1973 المعدلة ببرتوكول 1978، أنظر الموقع الإلكتروني التالي: [Derecho Internacional - Público - dipublico.org](https://www.derecho-internacional.org/Publico-dipublico.org)، مرجع سابق.

³ - Maritime Industry Authority, Frequently Asked questions on Marpol 73/78 convention, [MARPOL-73_78.pdf](https://www.marpol7378.org/MARPOL-73_78.pdf)،

كبيرة، وفي هذا الشأن تم تحديد حوالي 250 مادة يمنع تصريفها إلا بمراعاة شروط معينة. الملحق الثالث يتعلق بمنع التلوث بالمواد الضارة التي يتم نقلها عن طريق البحر في شكل معبأ، ودخل حيز النفاذ في 1 تموز/ يولييه 1992، الملحق الرابع منعت بموجبه الإتفاقية التلوث الناجم عن مياه الصرف الصحي من السفن والذي دخل حيز النفاذ في 27 سبتمبر 2003، منع هذا المرفق السفن من تصريف مياه الصرف الصحي في البحر، غير أن المرفق أورد إستثناءات على هذا المنع وتتمثل في أن السفن يمكنها تصريف مياه الصرف الصحي إذا كانت تشغل محطة لمعالجة مياه الصرف الصحي المعتمدة، أو عندما تقوم السفن بتصريف مياه تم تفتيتها وتطهيرها بمراعاة الأنظمة المعتمدة في هذا المجال. المرفق الخامس من الإتفاقية ينص على منع التلوث بالقمامة الناجمة عن السفن ودخل حيز النفاذ في 31 ديسمبر 1988، أهم ميزة في هذا الملحق أنه نص على المنع الكلي للتخلص من جميع أشكال البلاستيك في البحر.

المرفق السادس والأخير والذي دخل حيز النفاذ بتاريخ 19 مايو 2005 ويتعلق بمنع تلوث الهواء من السفن¹، تجدر الإشارة أن الجزائر صادقت على الإتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر وحول بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها سنة 1988².

وقد نصت الإتفاقية في مادتها الأولى الفقرة الأولى على ما يلي: " تتعهد الأطراف في هذه الإتفاقية بتنفيذ أحكام الإتفاقية الحالية والملاحق التابعة لها التي تكون ملزمة بها، وذلك من أجل منع تلوث البيئة البحرية عن طريق تصريف المواد الضارة أو المياه التي تحتوي على مواد ضارة بما يخالف أحكام هذه الإتفاقية"³.

من خلال هذه المادة يمكن القول أن هذه الإتفاقية وضعت إلزام عام على عاتق الدول ويتمثل في التقيد بما هو وارد في الإتفاقية وملحقاتها، وكما سبق الإشارة إليه فإن الإتفاقية نصت على ضرورة المحافظة على البيئة البحرية من كل مصادر التلوث وبالتالي

¹ - الإتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن، مرجع سابق.

² - المرسوم رقم 88-108، يتضمن الإنضمام إلى الإتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر وحول بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها.

³ - الإتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن، International Convention for the Prevention of Pollution

from Ships - Derecho Internacional Público - dipublico.org، مرجع سابق.

تلتزم الدول بإتخاذ الإجراءات المناسبة للحفاظ على البيئة البحرية، بحيث تلتزم الدول بتحميل الشخص سواء كان طبيعي أو معنوي المسؤولية الجزائية وفقا لما تنص عليه في قوانينها. نصت إتفاقية ماربول 1978/1973 على الأثر المترتب على إنتهاك أحكامها في المادة الرابعة، وتعتبر هي المادة التي تدل على نص هذه الإتفاقية على المسؤولية الجزائية التي تترتب عند مخالفة الإلتزامات التي ذكرتها الإتفاقية حيث ورد فيها ما يلي:

(1)- يحظر أي إنتهاك لمتطلبات هذه الإتفاقية، وتقرض عليه عقوبات بموجب قانون إدارة¹ السفينة المعنية أينما وقع الإنتهاك، إذا تم إبلاغ الإدارة بمثل هذا الإنتهاك وإقتنعت بتوفر أدلة كافية لتمكين إتخاذ الإجراءات فيما يتعلق بأي إنتهاك فيجب عليها إتخاذ هذه الإجراءات في أقرب وقت ممكن وفقا لقانونها.

(2)- يحظر أي إنتهاك لمتطلبات هذه الإتفاقية داخل ولاية أي طرف في الإتفاقية، ويجب أن تحدد له العقوبات بموجب قانون ذلك الطرف، وعندما يحدث مثل هذا الإنتهاك يجب على ذلك الطرف أن يقوم إما ب:

- مباشرة الإجراءات القانونية وفقا لقانونه.

- تزويد إدارة السفينة بالمعلومات والأدلة المتوفرة لديه والتي تثبت حدوث هذا الإنتهاك.

(3)- عندما يتم تقديم معلومات أو أدلة تثبت أي إنتهاك لأحكام الإتفاقية من طرف سفينة، يجب على الإدارة إبلاغ الطرف الذي قدم معلومات أو الأدلة والمنظمة على الفور بالإجراء المتخذ.

¹- يقصد بمصطلح الإدارة حكومة الدولة التي تعمل السفينة تحت سلطتها، وفيما يتعلق بالسفينة التي يحق لها رفع علم أي دولة فإن الإدارة تعني حكومة تلك الدولة.

أما فيما يتعلق بالمنشآت الثابتة أو العائمة التي تمارس أنشطة الإستكشاف والإستغلال لقاع البحر وتحت التربة الواقعة بالقرب من الساحل والتي تباشر الدولة الساحلية حقوقها السيادية عليها لأغراض الإستكشاف والإستغلال لمواردها الطبيعية فإن الإدارة تعني حكومة الدولة الساحلية المعنية، أنظر المادة الثانية الفقرة الخامسة من إتفاقية ماربول، [International - Convention for the Prevention of Pollution from Ships - Derecho Internacional Público - dipublico.org](http://dipublico.org)، مرجع سابق.

(4)- تكون العقوبات المنصوص عليها في قانون أي طرف عملاً بهذه المادة كافية من حيث الشدة لتثبيط إنتهاكات هذه الإتفاقية، وتكون بنفس القدر من الشدة بغض النظر عن مكان حدوث الإنتهاكات " ¹.

من خلال إستقراء هذه المادة يمكن القول أن:

1- الإتفاقية تضع إلزام على عاتق الدول بضرورة منع أي مخالفة لنصوصها التي نصت على المحافظة على البيئة البحرية من مصادر التلوث كمنع تفريغ النفط أو المواد الضارة في البيئة البحرية، وفي حالة صدور أي إنتهاك أو مخالفة لما ورد في الإتفاقية في أي مكان فإن دولة علم السفينة تعاقب الشخص الذي صدر منه الإنتهاك، إذا كانت الأدلة المقدمة لهذه الدولة كافية لإثبات وقوع الإضرار بالبيئة البحرية فإن هذه الأخيرة تكون ملزمة بالقيام بكل ما هو مناسب لمعاقبة المتسبب في الأضرار التي تصيب البيئة البحرية، أضافت الفقرة الأولى جملة " في أقرب وقت ممكن" وبالتالي تكون الدولة ملزمة بملاحقة وكذا معاقبة كل من ينتهك أحكام الإتفاقية، بهدف توفير حماية فعالة للبيئة البحرية من أي إعتداء من خلال معاقبة كل من يصدر منه هذا الإعتداء.

2- الفقرة الثانية من المادة تنص على منع الإضرار بالبيئة البحرية لأي دولة طرف في الإتفاقية، وفي حالة تضرر البيئة البحرية لأي دولة طرف فيها فإن الدولة المتضررة هي من تنص في قانونها الوطني على العقوبات المقررة للجرائم التي تضر بالبيئة البحرية.

منحت الإتفاقية بموجب هذه الفقرة للدولة التي يحدث فيها الإنتهاك الحق في مباشرة إجراءات المتابعة بنفسها ووفقها لقانونها الوطني، أو تبليغ دولة علم السفينة بالإنتهاك الذي قامت به هذه الأخيرة وتزويدها بالأدلة التي تثبت هذا الإنتهاك.

3- يكون من حق الدولة التي قدمت الأدلة والبيانات التي تثبت وقوع الإنتهاك للدولة التي تحمل السفينة علمها في معرفة الإجراء الذي إتخذته هذه الدولة ضد السفينة،

¹ - المادة 04 من الإتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن (ماريبول) 78/73، [International Convention for the Prevention of Pollution from Ships - Derecho Internacional Público - dipublico.org](http://www.dipublico.org)، مرجع سابق.

وهذا بهدف ضمان تطبيق نصوص الاتفاقية من طرف الدول الأعضاء في الاتفاقية هذا من جهة، ومن جهة أخرى لتوفير حماية للبيئة البحرية من خلال فرض العقوبات على كل من يكون سببا في الإضرار بها.

4-العقوبات التي تقررها الدول سواء التي وقع الإنتهاك في بيئتها البحرية أو دولة علم السفينة لا بد أن تكون رادعة للدرجة التي تمنع الجاني من إرتكاب نفس الجريمة مرة أخرى.

من خلال هذه المادة يمكن القول أن إتفاقية ماربول 1973 نصت على إلزام عام يتمثل في محافظة الدول الأطراف فيها على البيئة البحرية بما تحتويه من موارد وثروات وتركت لهذه الدول النص بتوسع على الأفعال التي تشكل إعتداء على البيئة البحرية والنص على عقوبة هذه الأفعال في تشريعاتها الداخلية، كما هو في التشريع الجزائري والذي سيتم التطرق لتجريمه لمختلف الأفعال التي تضر بالبيئة البحرية لاحقا.

من بين المواد التي تدل أيضا على علاقة إتفاقية ماربول بالمسؤولية الجزائية المادة 06 والتي جاءت تحت عنوان الكشف عن الإنتهاكات وتنفيذ الإتفاقية حيث جاء في مضمونها أن الدول الأطراف تكون ملزمة في الكشف عن أي إنتهاك لنصوص هذه الإتفاقية مستخدمة كل ما هو مناسب للقيام بعملية الإبلاغ عن أي تجاوزات لأحكام الإتفاقية مثل وقوع حادث تلوث بحري، أو أي عملية تصريف للنفط أو مواد ضارة في البيئة البحرية، وأيضا التدابير اللازمة التي تمكن هذه الدول من تجميع الأدلة التي تثبت من خلالها الضرر الذي تعرضت له البيئة البحرية¹.

نصت هذه المادة في فقرتها الثانية على حق الدول الأطراف في الاتفاقية في إجراء تحقيق من طرف موظفين بهدف التأكد من قيام السفينة بإنتهاك لأحكام الإتفاقية من خلال تصريف مواد ضارة في أي ميناء أو أي محطة بحرية، وإذا ثبت قيامها بهذا الفعل المخالف لنصوص الإتفاقية لا بد من إرسال التقرير الناتج عن التحقيق إلى دولة علم السفينة لتقوم بالإجراءات اللازمة للحفاظ على البيئة البحرية من أي تلوث أو ضرر ولتحقيق هذه الغاية تقوم بفرض عقوبات جزائية على الشخص الذي صدر منه هذا الإنتهاك.

¹ - الفقرة الأولى من المادة السادسة، من الإتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن (ماربول) 78/73.

ورد في الفقرة الرابعة من نفس المادة العبارة التالية "الإدارة يجب عليها أن تتخذ الإجراءات وفقا لقانونها في أقرب وقت ممكن"¹، وهذا يعني أن الإتفاقية تركت أمر توقيع العقوبة المناسبة لفعل الإعتداء على البيئة البحرية لدولة علم السفينة وفقا لقانونها الوطني وبما تراه مناسبا في مدة زمنية قصيرة لضمان عدم إفلات الجاني من العقاب. نصت الإتفاقية أيضا في الملحق الأول المتعلق بمنع التلوث الذي يسببه النفط في اللائحة 15 منه في المادة 07 على أنه في حال وجود أي آثار للنفط على سطح الماء أو تحته في منطقة قريبة من السفينة أو المسار الذي تتركه السفينة خلفها، ففي هذه الحالة يجب على الدول الأطراف التحقيق في الإنتهاك الذي إرتكبته السفينة على مراعاة الظروف المتعلقة بحالة الطقس وأيضا سرعة السفينة والمسار الذي تسلكه أثناء القيام بإجراءات التحقيق في ملابسات الحادث.

يفهم من هذه المادة أن الإتفاقية من خلال المرفق الأول منحت للدول الحق في التأكد من قيام السفن بمخالفة أحكام الإتفاقية وقيامها بتصريف النفط من خلال التحقيق وبالتالي إذا ثبت قيامها بهذا الفعل المخالف لنصوص الإتفاقية تطبق عليها العقوبات المناسبة. **الفرع الثاني: المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية على المستوى الإقليمي:**

على المستوى الإقليمي أيضا تم إبرام إتفاقيات تهدف إلى حماية البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث، من خلال إلزام الدول الأطراف في هذه الإتفاقيات بضرورة القيام بكل ما هو مناسب من تدابير وإجراءات وحتى النص في قوانينها الوطنية على عقوبات لكل أشكال الإعتداء على البيئة البحرية.

أولا: إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط (برشلونة) 1976:

إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط أو كما تعرف بإتفاقية برشلونة لسنة 1976 هي إتفاقية إقليمية وضعت بهدف الحفاظ على البيئة البحرية لمنطقة البحر الأبيض

¹ - نصت الفقرة 04 من المادة 06 من إتفاقية ماريبول على ما يلي: "عند تلقي الأدلة تقوم الإدارة بالتحقيق في الأمر، ويجوز لها أن تطلب من الطرف الآخر تقديم أدلة إضافية أو أفضل على المخالفة المزعومة، وإذا إقتضت الإدارة بتوفير أدلة كافية لتمكين إتخاذ إجراءات بشأن هذا الإنتهاك، يجب عليها أن يقوم بالتدابير اللازمة وفقا لقانونها في أقرب وقت ممكن، ويجب على الإدارة أن تبلغ على الفور الطرف الذي أبلغ عن الإنتهاك والمنظمة بالإجراء الذي إتخذته".

المتوسط، وهذا يتضح من خلال تنظيمها لجملة من المسائل من بينها المسؤولية الجزائية وإن لم يرد النص عليها بطريقة مباشرة، حيث أبرمت هذه الإتفاقية في 16 فيفري 1976 ودخلت حيز النفاذ في 12 فيفري 1978، وتعتبر أول إتفاقية وضعت لحماية المنطقة المتوسطية من التلوث، كما تعتبر أول إتفاقية إقليمية أبرمت في إطار برنامج البحار الإقليمية الذي أطلقه برنامج الأمم المتحدة للبيئة في سنة 1974، عدلت الإتفاقية سنة 1995 وأعيد تسميتها بإتفاقية حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية للبحر الأبيض ودخل النص الذي عدلها حيز التنفيذ بتاريخ 09 جويلية 2004، حيث وسعت الإتفاقية بموجب هذا التعديل في الإلتزامات التعاقدية للأطراف وفي نطاقها الجغرافي¹، وبهدف ضمان توفير حماية أكثر لمنطقة البحر الأبيض المتوسط أدرج واضعوا الإتفاقية سبعة بروتوكولات بهدف توسيع مجال الحماية من مختلف أشكال التلوث البحري في المنطقة².

¹ - منال بوكورو، حماية التنوع البيولوجي في البحر الأبيض المتوسط على ضوء القانون الدولي العام والتشريع الجزائري، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون الدولي العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر باتنة 01، 2018/2017، ص 87.

² - تتمثل هذه البروتوكولات في:

1: بروتوكول بشأن حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن تصريف النفايات من السفن والطائرات، إعتد في 16 فبراير 1976، عدل في 1976 وإعتدت هذه التعديلات سنة 1987، ثم عدل مرة أخرى في 1995 وتم إعتد هذا التعديل سنة 2021 في أنطاليا، ويهدف إلى إتخاذ التدابير التي تهدف إلى منع أو تخفيف التلوث في البحر الأبيض المتوسط المترتب عن إلقاء النفايات أو مواد أخرى ضارة.

2: بروتوكول بشأن التعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة إعتد سنة 1976، عدل سنة 2002 ودخل حيز التنفيذ في 2004، ألزم هذا البروتوكول الدول الأطراف بالمواظبة على إتباع خطط الطوارئ على الصعيد الوطني أو الدولي.

3: بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث من مصادر برية الذي تم إعتداده سنة 1980 بأثينا، عدل سنة 1996 وأعيدت تسميته إلى بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن المصادر والأنشطة البرية، ودخلت هذه التعديلات حيز النفاذ سنة 2006، وآخر تعديل لهذا البروتوكول كان سنة 2021، حيث عدل بعض المرافق في البروتوكول، ويهدف بروتوكول مصادر التلوث البرية إلى إتخاذ التدابير اللازمة لمنع تلوث البحر الأبيض المتوسط من مصادر برية والتخفيف منه ومكافحته والقضاء عليه إلى أقصى مدى ممكن.

4: البروتوكول المتعلق بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة في البحر المتوسط لسنة 1982، ودخل حيز النفاذ سنة 1986، وسنة 1995 حل محله البروتوكول المتعلق بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي في البحر الأبيض المتوسط والذي دخل حيز النفاذ سنة 1999. =

المنطقة المشمولة بالحماية من التلوث في هذه الإتفاقية هي منطقة البحر الأبيض المتوسط، حيث يمثل هذا الأخير موقع جغرافي مهم إذ يشكل قناة إستراتيجية في النقل العالمي وكذا المواصلات، حيث يستخدم لنقل مختلف المواد ذات الطبيعة البترولية والكيميائية¹.

عرفت إتفاقية برشلونة 1976 منطقة البحر الأبيض المتوسط بأنها المياه البحرية للبحر ذاته بما في ذلك خلجانه وبحاره التي يحدها غربا خط الطول الذي يمر بمنارة رأس سبارتل عند مدخل مضيق جبل طارق، وشرقا التخوم الجنوبية لمضيق الدردنيل ما بين مارتي مهمنستيك وكمكالي².

والجدير بالذكر أن إتفاقية برشلونة 1976 وبروتوكولاتها لم تنص على قيام المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط بطريقة مباشرة وصريحة وإنما نصت على إلزام عام يقع على عاتق الدول الأطراف والمتمثل في ضرورة إتخاذ تدابير وإجراءات لمنع تلوث هذه المنطقة من مختلف أنواع التلوث البحري، وتركت للدول الأطراف مهمة النص بتوسع في قوانينها على الأفعال التي تشكل جريمة تهدد سلامة البيئة البحرية للبحر الأبيض المتوسط والنص على العقوبات التي تناسب كل جريمة،

5: بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن إستكشاف وإستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وتربيته التحتية إعتد في 1994 بمديرد، عدل البروتوكول سنة 2021 في أنطاليا، ويتضمن هذا البروتوكول التدابير التي تعمل على الحد من التلوث الناجم عن كل ما يتعلق بالأنشطة البحرية، كما يتضمن تدابير تتعلق بالمسؤولية القانونية والتعويض.

6: بروتوكول بشأن حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود إعتد في 1996 ودخل حيز التنفيذ سنة 2008، ويهدف هذا البروتوكول إلى حماية صحة الإنسان وكذا المحافظة على البيئة البحرية من أضرار النفايات الخطرة.

7: البروتوكول المتعلق بالإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في المتوسط والذي إعتد في 2008 ودخل حيز النفاذ سنة 2011، ويتضمن إطار قانوني للإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في المتوسط، كما يلزم الدول الأطراف بضرورة التعاون الإقليمي من أجل تحقيق أهداف الإدارة المتكاملة لهذه المنطقة، أنظر إتفاقية حماية البيئة البحرية للبحر المتوسط 1976، [اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها UNEPMAP](#) |، تاريخ الإطلاع 2025/07/01، ساعة الإطلاع 23:46.

¹ - عائشة مخابط يعقوب، حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، جامعة بن يوسف بن خدة الجزائر، المجلد 58، العدد 03، 2021، ص 173.

² - المادة 01 الفقرة 01، من إتفاقية حماية البيئة البحرية للبحر المتوسط 1976، [اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها](#) | UNEPMAP، مرجع سابق.

وباستقراء نصوص الإتفاقية نجد أن أهم المواد التي نصت على إتخاذ هذه التدابير تتمثل في:

المادة 04 الفقرة 1 من الإتفاقية نصت على "تتخذ الأطراف المتعاقدة منفردة أو على نحو مشترك كافة التدابير المناسبة طبقاً لأحكام هذه الإتفاقية والبروتوكولات قيد النفاذ التي هي أطراف فيها لمنع التلوث في منطقة البحر المتوسط والتخفيف منه ومكافحته والقضاء عليه إلى أقصى مدى ممكن وحماية البيئة البحرية وصيانتها في تلك المنطقة وذلك للمساهمة في التنمية المستدامة "

من خلال هذه المادة يمكن القول أن الدول الأطراف في إتفاقية برشلونة 1976 ملزمة بالقيام بكل ما هو لازم من تدابير للمحافظة على منطقة البحر الأبيض المتوسط من التلوث، فيكون لها في هذا الأمر النص في قوانينها الوطنية على أن كل إعتداء على البيئة البحرية من خلال تلويثها بمصادر التلوث التي حددتها الإتفاقية فإن الفاعل يعاقب جنائياً ويتحمل العقوبة المقررة لفعله المجرم.

أضافت الفقرة الثالثة/ ب من نفس المادة بأن الدول الأطراف لا بد أن تحافظ على بيئة البحر الأبيض المتوسط وأن تساهم في التنمية المستدامة فيه ولتحقيق هذه الغاية يمكنها أن تفرض غرامة على الشخص الذي يلوث البيئة البحرية وهو ما أطلقت عليه الإتفاقية لفظ "مبدأ الغرم على الملوث" وبموجب هذا المبدأ يتحمل الملوث تكاليف منع التلوث وتدابير مكافحته والتخفيف من آثاره الضارة بعد وقوعه¹، وعقوبة الغرامة عادة ما تطبق على الأشخاص المعنوية التي تكون سببا في حدوث تلوث بحري بسبب مشروعاتهم الإقتصادية. نصت الإتفاقية في المواد من 05 إلى 08 وأيضاً المادتين 10 و11 على إلزام الدول بإتخاذ التدابير المناسبة التي تحافظ بها على منطقة البحر الأبيض المتوسط من التلوث، وحددت هذه المواد أنواع التلوث حيث نصت المادة الخامسة على التلوث الناجم عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات أو الترميد في البحر، المادة السادسة نصت على التلوث

¹ جاء محتوى المادة كالتالي "ولحماية البيئة والمساهمة في التنمية المستدامة لمنطقة البحر المتوسط تقوم الأطراف المتعاقدة... بتطبيق مبدأ الغرم على الملوث الذي يستند على أن تكاليف منع التلوث وتدابير مكافحته والتخفيف منه يتحملها الملوث مع إيلاء العناية للمصلحة العامة..."، أنظر إتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط لسنة 1976، [اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها UNEPMAP](#)، مرجع سابق.

من السفن حيث ألزمت الدول الأطراف في الإتفاقية باتخاذ كل التدابير التي تمنع التلوث من السفن ومكافحته والقضاء عليه إلى أقصى قدر ممكن بما يتماشى مع القانون الدولي، المادة السابعة من الإتفاقية نصت على التلوث الناجم عن إستكشاف وإستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وترتبه التحتية، المادة الثامنة نصت على التلوث من مصادر برية.

المادة 10 نصت على إلزام الدول الأطراف على حماية التنوع البيولوجي والأنظمة الإيكولوجية النادرة، والأنواع البرية للحياة الحيوانية والنباتية النادرة أو المستنفذة أو المهددة أو المعرضة للإنقراض المتواجدة في البحر الأبيض المتوسط من خلال ما تتخذه هذه الدول من تدابير وإجراءات بما في ذلك تجريم الإضرار بالتنوع البيولوجي في المنطقة، المادة 11 من الإتفاقية نصت أيضا على التلوث الناجم عن نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، وبموجب هذه المادة يقع على عاتق الدول الأطراف في الإتفاقية إلزام بمنع التلوث الذي تسببه عملية نقل المواد الخطرة.

نصت إتفاقية برشلونة 1976 على المسؤولية والتعويض في مادتها السادسة عشر على النحو التالي "تتعهد الأطراف المتعاقدة بالتعاون في صياغة وإعتماد قواعد وإجراءات مناسبة لتحديد المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن تلوث البيئة البحرية في منطقة البحر المتوسط"¹.

وفقا لهذه المادة نجد أن الإتفاقية نصت على إلزام الدول الأطراف فيها بضرورة النص في قوانينها الوطنية على المسؤولية القانونية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية للبحر الأبيض المتوسط، لم تحدد هذه المادة طبيعة المسؤولية مدنية كانت أم جزائية وإنما جاء مضمونها واسعا يشمل المسؤوليتين وبالتالي تكون الدول ملزمة بإدراج المسؤولية المدنية والجزائية في قوانينها.

نصت هذه المادة أيضا على التعويض وهو الأثر المترتب على المسؤولية التي تقوم بسبب الأضرار التي تصيب البيئة البحرية في المنطقة المشمولة بالحماية ألا وهي البحر الأبيض المتوسط، حيث تنص الدول على التعويض كعقوبة على الفعل الضار الذي إرتكبه الجاني ضد البيئة البحرية، البروتوكولات الملحقه بالإتفاقية نصت بدورها على إلزام الدول الأطراف بالقيام بما هو مناسب للحفاظ على بيئة البحر الأبيض المتوسط، حيث نجد

¹- أنظر إتفاقية حماية البيئة البحرية للبحر المتوسط 1976، [اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها UNEPMAP](#) | ، مرجع سابق.

بروتوكول الحماية من التلوث من مصادر برية نص على أن الأطراف في الإتفاقية تقوم بالتدابير والبرامج المناسبة للتخفيض من نسبة التلوث الذي ينجم عن مصادر برية¹.

نص البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث عن نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود في مادته الخامسة على إلتزامات الدول الأطراف في الإتفاقية، حيث تكون الدول ملزمة بإتخاذ جميع التدابير التي تمنع من خلالها التلوث الذي يسببه نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، كما تضع الدول القوانين والتدابير المناسبة التي تخفض بها نسب توليد النفايات الخطرة إلى أدنى حد والقضاء عليها، وحتى تحقق الدول هذه الغاية فإنها تنص على قيام المسؤولية القانونية التي تتجم عن الإضرار بالبيئة البحرية بالنفايات².

ثانيا: إتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث لسنة 1978:

إتفاقية الكويت أيضا من ضمن الإتفاقيات الدولية التي أبرمت بين دول نفس المنطقة بهدف الحفاظ على بيئتهم البحرية، ونصت بدورها على إلتزامات الدول الأطراف في إتخاذ التدابير المناسبة لتحقيق الغاية من وضعها ومن بين هذه الإلتزامات فرض عقوبات على كل من يلحق ضرر بالبيئة البحرية من خلال النصوص القانونية الداخلية لكل دولة طرف فيها. وقد وضعت هذه الإتفاقية بهدف تنسيق أنشطة حماية البيئة البحرية المشتركة بين الدول الأطراف فيها³، تم التوقيع على الإتفاقية في 24 أبريل 1978 ودخلت حيز النفاذ في 1979، وتتص هذه الإتفاقية على ضرورة تعاون الدول الأطراف لتحقيق أهداف الإتفاقية المتمثلة أساسا في حماية البيئة البحرية من أي ضرر قد يحدث بسبب الأنشطة البشرية

¹ - المادة السادسة الفقرة الثانية من بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط ضد التلوث من مصادر برية لسنة 1980، [بروتوكول المصادر البرية والتعديلات UNEP MAP](#) | ، مرجع سابق.

² - المادة الخامسة من بروتوكول بشأن حماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود 1996، [بروتوكول النفايات الخطرة UNEP MAP](#) | ، مرجع سابق.

³ - والدول الأطراف في الإتفاقية هي: البحرين، العراق، الكويت، عمان، قطر، السعودية، الإمارات العربية المتحدة، إيران.

وأيضاً حماية الموارد الحية وصحة الإنسان من أي خطر، كما تهدف إلى وضع نهج إداري متكامل لإستخدام البيئة البحرية والمناطق الساحلية بطريقة مستدامة¹.

تتعاون الدول الأطراف في هذه الإتفاقية لحماية البيئة البحرية لمنطقة الخليج من التلوث خاصة وأن بحر الخليج يعتبر من المناطق الخاصة لأنه بحر شبه مغلق ولا منفذ له على البحار والمحيطات إلا فتحة مضيق هرمز²، كما أن الدول المطلة عليه من أكبر دول العالم إنتاجاً للبتروöl.

نصت إتفاقية الكويت على التحديد الدقيق للمنطقة حيث تسري على البحار الإقليمية والمنطقة الإقتصادية والجرف القاري وأعلى البحار، وهذا ما نصت عليه المادة 02 من الإتفاقية، غير أن الإتفاقية إستثنت من نطاق تطبيقها المياه الداخلية للمنطقة لكن هذا لا يحقق الغاية من الإتفاقية لأن المياه الداخلية تكون عرضة للتلوث من خلال عمليات تحميل وتفريغ ونقل النفط من موانئ الدول الساحلية، بالإضافة إلى الملوثات التي تأتي من البر والتي تلوث المياه الداخلية للدول الأطراف في الإتفاقية³.

إن هذه الإتفاقية كغيرها من الإتفاقيات التي سبق التطرق إليها لم تنص بطريقة مباشرة وصريحة على المسؤولية الجزائية التي تترتب عن الإضرار بالبيئة البحرية، ولكنها

¹ - إتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث 1978، أنظر الموقع الإلكتروني [خطة عمل الكويت والوثائق القانونية ROPME -](#) ، تاريخ الإطلاع 2024/07/06، ساعة الإطلاع 18:54.

² - يقع المضيق في بوابة الخليج العربي ويفصل بين مياه الخليج العربي من جهة وبين خليج عمان وبحر العرب والمحيط الهندي من جهة أخرى، ومضيق هرمز يحد من الشمال والشمال الغربي إيران وعمان في الجنوب، وتحيط به السواحل الإيرانية وأيضاً جزر الساحل الشرقي، والجانب الجنوبي يتكون من الساحل الغربي والشمال لشبه جزيرة مسندم الواقعة أقصى الشمال من الأراضي العمانية، أنظر: أحمد حازم برع برع، الأهمية الإستراتيجية مضيق هرمز وانعكاساتها على الأمن في منطقة الخليج العربي، رسالة ماجستير، تخصص العلوم السياسية، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2020، ص 24.

يحتل مضيق هرمز أهمية إستراتيجية فهو يعتبر مدخل رئيسي لواردات دول الخليج، وهو معبر لصادرات الدول التي تملك أكبر إحتياط النفط في العالم، وأيضاً الإنتاج والتسويق إلى أسواق شرق آسيا وأوروبا وأمريكا الشمالية، كما يعتبر المضيق أحد أكثر الممرات ازدحاماً بناقلات النفط التي تعبر من خلاله بنسبة 40 بالمئة من نفط العالم، إذ تعبر من خلاله الناقلات بمعدل 200 - 300 ناقلة يومياً أي ما يعادل ناقلة واحدة كل 06 دقائق وهذا ما يجعل للمضيق دور رئيسي في إستقرار

الإقتصاد العالمي، أنظر: Ahmed Abid Esmael, Faisal Shallal Abbasb, Majeed Kamil Hamzah, The: Strategic Importance of the Strait of Hormuz and Its Impact on the Iranian – American Conflic, International Journal of Innovation, Creativity and Change, Volume 12, Issue 1, 2020, page 338.

³ - عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 173، 174.

نصت على إلزام عام تلتزم به الدول الأطراف في الإتفاقية وهو المحافظة على البيئة البحرية من خلال القيام بكل التدابير اللازمة لتحقيق الغاية من الإتفاقية ألا وهي حماية البيئة البحرية الخاضعة للولاية القضائية للدول الأطراف من التلوث مهما كان مصدره.

جاءت المادة الثالثة من الإتفاقية تحت عنوان إلتزامات عامة حيث نصت على إلتزامات الدول الأطراف في الإتفاقية، ونصت في فقرتها الأولى من الإتفاقية على أن الدول الأطراف في الإتفاقية تقوم بشكل فردي أو/ و جماعي بالتدابير اللازمة وفق ما تنص عليه الإتفاقية وبروتوكولاتها بهدف منع التلوث والتقليل منه في المنطقة البحرية محل الحماية في الإتفاقية.

نصت الفقرة ج من نفس المادة على أن الدول الأطراف حتى تحقق الغاية من الإتفاقية والمتمثلة في المحافظة على البيئة البحرية من التلوث فإنها تضع قوانين وتشريعات وطنية حتى تضمن تنفيذ الإلتزام المنصوص عليه في الفقرة الأولى (أ)، وحتى تضمن الدول الأطراف تنفيذ النصوص الواردة في الإتفاقية فإنها تضع قوانين داخلية متقاربة حتى تكون السياسات الوطنية لهذه الدول متناسقة¹.

نصت الإتفاقية في بقية المواد على إلزام الدول الأطراف بحماية البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث حيث نصت على التلوث من السفن، والتلوث الناجم عن الإغراق من السفن والطائرات، التلوث من مصادر برية، كما نصت الإتفاقية على التلوث البحري الذي تسببه عمليات إستكشاف وإستغلال قاع البحر الإقليمي وباطن أرضه والجرف القاري، وأخيرا التلوث الناتج عن مختلف الأنشطة البشرية².

¹ - ورد نص الفقرة (ج) على النحو التالي:

(The Contracting States shall establish national standards, laws and regulations as required for the effective discharge of the obligation prescribed in paragraph (a) of this article, and shall endeavour to harmonize their national policies in this regard and for this purpose appoint the National Authority)

أنظر الموقع الإلكتروني: https://ropme.org/wp-content/uploads/2019/11/Kuwait_Convention.pdf، تاريخ الإطلاع 2025/07/07، ساعة الإطلاع 22:45.

² - أنظر المواد من 4 إلى 8 من إتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث، الموقع الإلكتروني https://ropme.org/wp-content/uploads/2019/11/Kuwait_Convention.pdf، تاريخ الإطلاع 2025/07/09، ساعة الإطلاع: 13:50.

نصت الإتفاقية على إلزام الدول الأطراف في الإتفاقية على إتخاذ كل التدابير والإجراءات المناسبة بهدف تخفيض ومنع ومكافحة التلوث الذي ينجم عن أحد مصادر التلوث التي حددتها المادة.

هذه الإتفاقية كغيرها من الإتفاقيات الدولية التي سبق التطرق إليها حيث لم تتضمن مادة صريحة تنص على المسؤولية الجزائية التي تقوم بسبب الإضرار بالبيئة البحرية، وإنما تركت أمر تنظيمها للدول الأطراف في الإتفاقية ضمن قوانينها الداخلية، وبهذا تكون كل دولة طرف في إتفاقية الكويت ملزمة بتجريم كل الأفعال التي تشكل إعتداء على بيئتها البحرية، حيث تحدد هذه الدول في قوانينها أركان هذه الجرائم وتنص على العقوبة المناسبة لكل جريمة.

الفرع الثالث: المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية وفقا للمشرع الجزائري:

كما سبق الحديث عنه فإن الإتفاقيات الدولية وضعت على عاتق الدول الأطراف فيها إلزام بضرورة النص في قوانينها الداخلية على المسؤولية الجزائية على كل شخص طبيعي أو معنوي يشكل فعله إعتداء على البيئة البحرية.

الجزائر على غرار باقي الدول نصت في قوانينها الداخلية على قيام المسؤولية الجزائية التي تترتب بسبب الأضرار التي تصيب البيئة البحرية، حيث نص المشرع الجزائري على الأفعال التي تشكل جرائم وحدد أركانها والعقوبات المقررة لكل جريمة في عدة قوانين نص في بعضها على المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية بطريقة مباشرة كما فعل في القانون البحري والقانون المتعلق بحماية البيئة، ونص في بقية القوانين ذات الصلة على قيام هذه المسؤولية لكنه لم يربطها بالبيئة البحرية بطريقة صريحة، وإنما ورد النص فيها عام، حيث لم يتعلق بالبيئة البحرية فقط وإنما نص على البيئة بصفة عامة كما هو الشأن في القانون المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها¹، ومن بين المواد التي نص

¹ - القانون رقم 01-19، المؤرخ في 27 رمضان عام 1422، الموافق 12 ديسمبر سنة 2001، يتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، المعدل والمتمم بالقانون رقم 25-05، المؤرخ في 21 شعبان عام 1446 الموافق 20 فبراير سنة 2025، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 07، الصادرة بتاريخ 24 يناير 2001 م.

فيها المشرع الجزائري على قيام المسؤولية الجزائية هو نصه على العقوبة المقررة لجريمة إيداع أو رومي أو طمر أو غمر النفايات الخاصة أو الخطرة في مواقع غير مخصصة لهذه الأغراض بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات وبغرامة من 1.200.000 دج إلى 3.000.000 دج¹.

وبالتالي تقوم المسؤولية الجزائية لكل من يقوم بتلويث الوسط البيئي بالنفايات من خلال الرمي أو الطمر، أو تلويث البيئة البحرية من خلال غمر النفايات لأن الغمر كما عرفه هذا القانون يقصد به كل عمليات رمي النفايات في الوسط المائي وفقا للفقرة 16 من المادة 03 من القانون رقم 01-19.

كما نص المشرع الجزائري في قانون العقوبات على قيام المسؤولية الجزائية بسبب الضرر الذي يصيب البيئة البحرية لتصل عقوبة هذه الجريمة إلى الإعدام، ومن بين هذه الجرائم القيام بإدخال مواد سامة أو تسريبها في جو أو في باطن الأرض أو إلقائها في المياه مما يسبب خطورة على الصحة، وهذا وفقا لما نصت عليه المادة 87 مكرر² من قانون العقوبات والتي نصت على مختلف الجرائم التي يتم الحكم فيها بعقوبة الإعدام³.

¹ - المادة 12 من القانون رقم 25-05، المؤرخ في 21 شعبان عام 1446 الموافق 20 فبراير سنة 2025، يعدل ويتم القانون رقم 01-19، المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 12، الصادرة بتاريخ 24 شعبان عام 1446 هـ، 23 فبراير سنة 2025 م.

كانت العقوبة قبل تعديل المادة هي الحبس من سنة إلى ثلاث سنوات وبغرامة مالية من 600.000 دج إلى 900.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، أنظر المادة 64 من القانون رقم 01-19، المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها .

² - أضيفت هذه المادة بالأمر رقم 95-11 ونصت على أنه: " يعتبر فعل إرهابي أو تخريبيا في مفهوم هذا الأمر كل فعل يستهدف أمن الدولة والوحدة الوطنية والسلامة الترابية وإستقرار المؤسسات وسيرها العادي عن طريق أي عمل غرضه: ... الإعتداء على المحيط أو إدخال مادة أو تسريبها في الجو أو في باطن الأرض أو إلقائها عليها أو في المياه بما فيها المياه الإقليمية من شأنها جعل صحة الإنسان أو الحيوان أو البيئة الطبيعية في خطر... " وهذا وفقا لما نصت عليه المادة 87 مكرر الفقرة 6، أنظر الأمر رقم 95-11 المؤرخ في 25 رمضان عام 1415 الموافق 25 فبراير سنة 1995، يعدل الأمر رقم 66-156، المؤرخ في 8 يونيو سنة 1966، المتضمن قانون العقوبات، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 11، الصادرة بتاريخ 29 رمضان 1415 هـ، وعدلت هذه المادة بموجب القانون رقم 14-01، المؤرخ في 4 ربيع الثاني عام 1435 الموافق 4 فبراير سنة 2004، يعدل الأمر رقم 66-156، المتضمن قانون العقوبات، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 07، الصادرة بتاريخ 16 ربيع الثاني عام 1433 هـ، 16 فبراير سنة 2014 م.

³ - فيصل بوخالفة، مرجع سابق، ص 130.

نص المشرع الجزائري على العقوبات المقررة للجرائم التي تضر بالمياه الخاضعة للقضاء الجزائري في القانون البحري، والقانون المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة على النحو التالي:

أولاً: المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية في القانون البحري:

نص المشرع الجزائري في القانون البحري على قيام المسؤولية الجزائية للشخص الذي يسبب فعله ضرر بالبيئة البحرية، من خلال النص على الأفعال التي تشكل جرائم تلويث البيئة البحرية وتحديد عقوبة كل جريمة.

حتى يضمن المشرع الجزائري سلامة الملاحة البحرية، وحتى يحافظ على البيئة البحرية من كل أشكال الإعتداء فإنه جرم الأفعال التي ينجم عنها مساس بأمن الملاحة البحرية، حيث نجده نص على العقوبات المقررة للجرح والجنايات المقررة للأفعال التي تشكل مساساً بأمنها على النحو التالي:

نص المشرع في المادة 479 من القانون البحري على العقوبة المقررة للإبحار بسفينة وهي في حالة سيئة لا تصلح للملاحة، وغير معدة أو ممونة، حيث يعاقب الربان في هذه الحالة بغرامة مالية من 50.000 دج إلى 300.000 دج بشرط أن يبحر بإرادته وتهاون منه، وإذا كان فعل الربان المتمثل في الإبحار بسفينة غير صالحة للملاحة قد عرض السفينة نفسها أو غيرها من السفن، أو الأشخاص أو الحمولة أو البيئة البحرية للخطر فإن الربان يعاقب بالحبس من ثلاثة أشهر إلى سنتين وغرامة مالية من 100.000 دج إلى 600.000 دج.

كانت هذه المادة قبل تعديلها تنص على عقوبة الحبس المتمثلة في الحبس من ثلاثة أشهر إلى سنتين وبغرامة من 500 دج إلى 20.000 دج، وهي نفس العقوبة المقررة لجريمة الإبحار رغم كون السفينة غير صالحة للملاحة، ووضع السفينة أو أشخاص موجودين على متنها في خطر¹، حيث ورد النص عليهما في النص القديم في فقرة واحدة،

¹ - رقم هذه المادة قبل التعديل كان 478، حيث كانت تنص في فقرتها الأولى على ما يلي " كل ربان يبحر بإختياره أو بتهاونه بسفينة سيئة الحال من حيث صلاحيتها للملاحة وغير معدة أو غير ممونة، وبهذا الفعل يضع السفينة أو =

لكن بعد التعديل نص المشرع على هاتين الجريمتين في فقرتين منفصلتين ووضع عقوبة لكل جريمة، حيث ضاعف المشرع قيمة الغرامة كما هو موضح أعلاه.

شدد المشرع الجزائري العقوبة إلى السجن من 5 إلى 10 سنوات إذا كانت السفينة الغير صالحة للملاحة سببا في ضياع السفينة، أو إصابة الأشخاص بجروح تؤدي إلى عجز دائم، وفي حالة الوفاة بسبب الأضرار الناجمة عن السفينة تشدد العقوبة من السجن إلى السجن المؤبد¹.

من ضمن الأفعال التي تعتبر أيضا إعتداء على سلامة الملاحة البحرية إختلاس أو تخريب أو بيع أشياء ضرورية للملاحة أو للمناورة، أو ضرورية لأمن السفينة أو شحنها وتقريغها، لهذا السبب جرم المشرع هذا الفعل وعاقب من يقوم به بالحبس من 6 أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج².

نصت المادة 481 على أنه "يعاقب بالإعدام كل شخص يعمد بأية وسيلة كانت إلى جنوح أو هلاك أو إتلاف أية سفينة بقصد إجرامي"، من خلال إستقراء هذه المادة نجد أن المشرع الجزائري شدد في العقوبة لتصل إلى الإعدام إذا كان الجاني من خلال فعله الإجرامي يهدف إلى جنوح أو هلاك أو تلف السفينة وهذا ما يكون سببا في الإضرار بالبيئة البحرية، بشرط أن يكون الجاني متعمدا في فعله وهذا ما يشكل الركن المعنوي في هذه الجريمة، كانت عقوبة هذه الجريمة قبل التعديل هي السجن من 10 إلى 20 سنة، وتطبق عقوبة الإعدام فقط في حالة الوفاة.

إذا صدر من الشخص فعل يعيق قيادة السفينة أو يخل بنظامها وأمنها وإذا ترتب عن هذا الفعل تعريض البيئة البحرية إلى خطر فإن عقوبة هذا الشخص تكون الحبس من ستة

الأشخاص الموجودين على متنها في خطر، يعاقب بالحبس من ثلاثة أشهر إلى سنتين وبغرامة من 500 إلى 20.000 دج..."، الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

¹ - المادة 479 من القانون رقم 98-05، المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419، الموافق 25 يونيو سنة 1998، يعدل الأمر رقم 76-80، المؤرخ في 29 شوال عام 1396، الموافق 23 أكتوبر سنة 1976، والمتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 47، الصادرة بتاريخ 3 ربيع الأول عام 1419 هـ.

² - أنظر المادة 480، من القانون رقم 98-05، المعدل للأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري.

أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 50.000 دج إلى 500.000 دج، وإذا كان هذا الفعل سببا في إصابة الغير بجروح تؤدي إلى عجز دائم فإن العقوبة تكون الحبس من سنتين إلى خمس سنوات، وإذا تسبب هذا الفعل في الوفاة فإن العقوبة تشدد إلى السجن من 10 سنوات إلى 20 سنة¹.

إذا تعرضت سفينة معينة أو غيرها من السفن بسبب تصرف معين إلى حادث تصادم أو جنوح، أو كان سببا في إصابة السفينة بأعطاب أو تضرر حمولتها، أو إذا نجم عن هذا الفعل ضرر بالبيئة البحرية بسبب مخالفة ربان السفينة أو ضابط أو قائد أو أي عضو آخر من الطاقم للقواعد والقوانين البحرية فإن الشخص الذي صدر منه الفعل المخالف يعاقب بالحبس من 6 أشهر إلى 5 سنوات وبغرامة مالية من 200.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين، وهذا وفقا لما نصت عليه المادة 483 من القانون رقم 98-05، ووفقا لما نصت عليه بقية فقرات المادة فإن الأفعال المذكورة سابقا إذا نتج عنه إصابة الأشخاص ينجر عنها عجز دائم، أو إذا وصلت إلى الوفاة فإن العقوبة تشدد كما حددته المادة.

سعيًا من المشرع الجزائري أيضا في الحفاظ على سلامة البيئة البحرية فإنه فرض على ربان السفينة عقوبة في الحالة التي تتسبب فيها سفينته بحادث إذا كان في مقدوره إنقاذ السفينة وطاقمها والركاب لكنه لم يستخدم الوسائل المناسبة لمنع وقوع الحادث، وتتمثل هذه العقوبة في الحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 20.000 إلى 100.000 دج، وهذا كما ورد في الفقرة الأولى من المادة 484.

من بين مظاهر المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية وفق نصوص القانون البحري الجزائري ما نصت عليه المادة 486 الفقرة 1 والتي نصت على العقوبة المقررة على ربان السفينة الذي يترك سفينته أثناء الرحلة البحرية وهي في حالة خطر دون ضرورة أو دون إستشارة ضابطه، لأن ترك السفينة وهي في حالة خطر من شأنه

¹ - أنظر الفقرة الثانية والثالثة من المادة 482، من القانون رقم 98-05، المعدل للأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري.

الإضرار بالبيئة البحرية لأنها قد تتصادم مع غيرها من السفن أو المنشآت المينائية، أو قد يتسرب منها النفط أو غيره من المواد الضارة¹.

ومن بين حوادث التلوث البحري التي وجهت فيها للربان تهمة ترك السفينة وهي في حالة خطر حادث السفينة كوستا كونكورديا ويعتبر هذا الحادث من أسوأ الكوارث البحرية في إيطاليا، وتتمثل وقائع هذا الحادث في جنوح السفينة غربي إيطاليا مما أدى إلى غرقها وكان هذا الحادث سببا في مقتل 5 أشخاص على الأقل لأن السفينة كانت تقل أكثر من 4200 شخص، تم اعتقال الربان ووجهت إليه تهمة القتل الخطأ والذي صرح بأن السفينة اصطدمت بصخور لم تكن مدرجة على خريطة الملاحة غير أن حرس السواحل نفوا هذا الإتهام، ثم صرحت الشركة المالكة للسفينة والتي تعتبر أكبر شركة أوروبية للسفن السياحية بأن أخطاء التقدير هي التي كانت سببا في وقوع الحادث، كما تم الإدعاء أيضا بأن الربان أساء إدارة عملية الإنقاذ كما تم إتهامه بترك السفينة قبل إجلاء كل الركاب².

بسبب الآثار الضارة التي يسببها الحطام على البيئة البحرية فإن المشرع الجزائري جرم عدم رفع الحطام³ حيث ورد النص على هذه الجريمة في نص المادة 489 " يعاقب بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 20.000 دج كل مالك حطام ينذر من أجل القيام بعمليات رفع الحطام ويرفض رفعه.

عندما يكون جزء من هذا الحطام أو كله يشكل خطرا على الملاحة أو الصيد البحري أو البيئة أو الدخول إلى الميناء والإقامة به، تكون العقوبة بالحبس من شهرين إلى سنتين وبغرامة مالية من 20.000 إلى 100.000 دج.

¹ - جاء مضمون المادة على النحو التالي: " يعاقب بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر كل ربان سفينة يترك سفينته أثناء الرحلة وهي في حالة خطر دون ضرورة أو دون إستشارة ضباطه ... ".

² - خطأ الربان وراء غرق كوستا كونكورديا، الموقع الإلكتروني: [خطأ الربان وراء غرق "كوستا كونكورديا" | أخبار | الجزيرة نت](#)، تاريخ النشر 16 جانفي 2012، تاريخ الإطلاع 2025/10/12، ساعة الإطلاع: 22:50

³ - إختلف الفقه حول تعريف الحطام البحري حيث تم تعريفه بأنه أي مادة صلبة مصنعة أو معالجة والتي عادة ما تكون خاملة، تدخل بيئة المحيط من أي مصدر، عرف أيضا كل شيء يعثر عليه في شواطئ الدولة أو مياهها الداخلية أو الإقليمية من بقايا السفن وحمولتها، أنظر سامي محمد عبد العال، الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار، مجلة روح القوانين، العدد 105، يناير 2024، جامعة طنطا، ص 34 35.

وتحكم السلطة القضائية أيضا على المالك بدفع جميع النفقات التي قامت بها السلطة البحرية المختصة لتنفيذ عمليات لرفع وإصلاح الأضرار الناتجة عن هذه العمليات".

من بين الأمور التي يحافظ بها المشرع على الملاحة البحرية هي إحترام قواعد الحركة البحرية تطبيقا للاتفاقية الدولية حول الوقاية من الإضطدامات في البحر¹، ولهذا نص المشرع الجزائري على عقوبة مخالفة القواعد المنظمة لهذه المسألة في المادة 493 من القانون البحري حيث يعاقب بالحبس من شهرين إلى سنتين وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 100.00 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين ربان السفينة الجزائرية أو أجنبية الذي يخالف هذه القواعد في المياه الإقليمية أو الداخلية الجزائرية.

وهي نفس العقوبة المقررة على مخالفة الإلتزامات التي تحددها الأحكام القانونية التي تحدد ممرات الدخول إلى الميناء والخروج منه وأيضا مخالفة القواعد المتعلقة بالمناطق المخصصة للرسو، كما تطبق هذه العقوبة على كل ربان يخالف أي إلتزام تقره السلطة البحرية المختصة فيما يتعلق بالمسافات الدنيا للمرور بصفاف السواحل الجزائرية.

في حالة صدور أحد هذه المخالفات من طرف ربان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل المحروقات أو مواد خطيرة فإن قيمة الغرامة ترفع إلى 5.000.000 دج.

تطبق نفس العقوبات الواردة أعلاه على كل ربان سفينة جزائرية خارج المياه الإقليمية أو الداخلية الجزائرية يخالف القواعد المنظمة للحركة البحرية التي نصت عليها الإتفاقية

¹ - وهي إتفاقية اللوائح الدولية لمنع الإضطدام في البحر 1972، تم إتمادها في 20 أكتوبر 1972 ودخلت حيز النفاذ في 15 يولييه 1977، وتتص هذه الإتفاقية بشكل عام على حركة مرور السفن، وتتضمن أربعة مرفقات: المرفق الأول يتعلق بتحديد المواقع والتفاصيل الفنية للأضواء والأشكال.

المرفق الثاني يتضمن الإشارات الإضافية لسفن الصيد التي تصطاد على مقربة من بعضها البعض.

المرفق الثالث ينص على التفاصيل التقنية لأجهزة إشارات الصوت.

المرفق الرابع يتضمن إشارات الإستعانة التي تسرد الإشارات التي تشير إلى الإستغاثة والحاجة إلى المساعدة، أنظر إتفاقية اللوائح الدولية لمنع الإضطدام في البحر 1972، الموقع الإلكتروني

<https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/colreg.aspx>، تاريخ الإطلاع 2024/07/12، ساعة الإطلاع

الدولية للوقاية من الإصطدام في البحر، لكن إذا إرتكب الرّبان هذه المخالفات في حالة الحرب فإن العقوبة تضاعف إلى السجن من 5 إلى 10 سنوات¹.

في حالة دخول سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل حمولة محروقات أو مواد خطيرة أخرى إلى المياه الإقليمية الجزائرية دون إخطار السلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها وموقعها والطريق المتبع وسرعتها، وطبيعة وأهمية الحمولة، فإن رّبان السفينة يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين، وبغرامة مالية من 600.000 دج، إلى 3.000.000 دج وبإحدى هاتين العقوبتين.

وإذا كانت المواد التي تحملها السفينة والمتمثلة في المحروقات والمواد الأخرى الضارة سببا في تلويث البيئة البحرية، فإن الرّبان يعاقب بالسجن من 5 سنوات إلى 10 سنوات وبغرامة مالية من 3.000.000 دج إلى 6.000.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين، وتطبق نفس العقوبة على كل شخص يساهم في هذه الجريمة أو يسهل إرتكابها وفقا لما نصت عليه المادة 495 من القانون البحري.

من خلال هذه المادة يمكن القول أن المشرع الجزائري يعاقب على دخول السفينة إلى المياه الجزائرية دون ترخيص إذا كانت تحمل مواد تضر بالبيئة البحرية سواء كانت نפט أو مواد ضارة أخرى، حفاظا منه على سلامة البيئة البحرية من أي ضرر، وحتى يوفر المشرع حماية أكثر للبيئة البحرية شدد في العقوبة في حالة حدوث تلوث بحري بسبب ما تحمله هذه السفينة من مواد.

تقوم المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية في حالة جر سفينة تسير بالقوة النووية أو تنقل حمولة محروقات أو مواد خطيرة أخرى دون إخطار السلطات المختصة بهذه الحمولة، حيث تقوم هذه الجريمة في حالة مخالفة الإلتزام بإخطار السلطات المختصة وبهذا تكون جريمة عمدية بالإمتناع، وتقوم عندما يقوم رّبان سفينة جزائرية أو أجنبية بجر أو تقديم المساعدة لسفينة في حالة عطب وتشكل خطرا على البيئة البحرية بسبب المواد النووية التي تحملها هذه السفينة دون تقديم أي إبلاغ للسلطات المختصة عن طبيعة هذه السفينة بمعنى

¹ - المادة 493، من القانون رقم 98-05، المعدل للأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري.

نوع القوة التي تسير بها هذه الأخيرة، أو عن موقعها وطبيعة العطب، ويكون الهدف من الإخطار هو تمكين السلطات من التدخل، وكذا الإبلاغ عن خطر وشيك يشكل تهديد للبيئة البحرية للدول الأخرى أو المنظمة البحرية الدولية¹.

على خلاف المادة السابقة التي نص فيها المشرع الجزائري على التلوث البحري بالنفط والمواد الضارة الأخرى دون أن يحدد المشرع طبيعة هذه المواد، نص المشرع الجزائري في المادة 498 على التلوث البحري الذي يحدث بسبب السفن التي تسير بالقوة النووية، ولو أن المشرع لم ينص صراحة على هذا التلوث وإنما حظر أي مساعدة تقدم لسفينة تستخدم القوة النووية كمصدر للطاقة أو تحمل على متنها مواد ذات طبيعة خطيرة، أو حتى يقوم بجر هذه السفينة دون إخطار السلطات المختصة عن موقع السفينة التي تكون في حالة خطر.

إذا دخلت سفينة جزائرية أو أجنبية إلى المياه الإقليمية الجزائرية تنقل مواد مشعة، أو إذا كانت مزودة بوسائل دفع نووي ففي هذه الحالة لا بد من إخطار السلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها وموقعها وجميع المسائل المتعلقة بهذه السفينة مثل سرعتها وطبيعة المواد التي تحملها هذه السفينة، فإذا لم يلتزم الربان بما نصت عليه هذه المادة فإن مسؤوليته الجزائية تقوم ويعاقب بالسجن من 10 سنوات إلى 20 سنة وبغرامة من 3.000.000 دج إلى 6.000.000 دج، شدد المشرع في هذه العقوبة لتصل إلى المؤبد في الحالة التي تتعرض فيها هذه السفينة إلى حادث بحري²، وهذا بسبب الخطورة التي تتجم عن المواد النووية والمشعة والتي تلحق الضرر بالبيئة البحرية ومواردها وتمتد لتشمل حتى صحة الإنسان، وتبقى أثارها ممتدة لعدة أجيال.

نص المشرع الجزائري أيضا على عقوبة من العقوبات المقررة على الجنح والجنايات البحرية التي تمس بأمن وسلامة الملاحة البحرية في المادة 500 من القانون البحري، والتي

¹ - سليمان بوقندورة، الحماية الجنائية للبيئة البحرية، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون جنائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، 2025/2024، ص 238.

² - المادة 949، القانون رقم 98-05، المعدل للأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري.

عاقب بموجبها المشرع ربان السفينة سواء كانت جزائرية أو أجنبية بالإعدام إذا تعدد إلقاء نفايات مشعة في المياه التابعة للقضاء الوطني.

بمعنى أن الربان حتى تطبق عليه هذه العقوبة لا بد أن يتوفر لديه القصد الجنائي بحيث يكون قاصدا إلقاء النفايات المشعة والتي تضر بالبيئة البحرية إضرارا كبيرا، وبمفهوم المخالفة إذا لم يكن متعمدا وإنما أخطأ فقط ففي هذه الحالة يسقط ركن القصد فلا تطبق عليه هذه العقوبة، نص المشرع الجزائري إضافة لما نص عليه في المواد السابقة الذكر في مواد أخرى من القانون البحري على العقوبات المقررة للجرائم التي تكون سببا في الإضرار بالبيئة البحرية في المواد 941 و 949 على النحو التالي:

إن القيام بإلقاء الأتربة أو النفايات أو الأوساخ أو مواد رسوبية سواء كانت تجارية أو صناعية أو غيرها من المواد الأخرى في الموانئ والأماكن الملحقة بها، أو القيام بوضعها على الأرصفة والسطوح الترابية المينائية جريمة يعاقب عليها القانون بغرامة مالية من 1.000 دج إلى 5.000 دج، وإذا قام الشخص بإلقاء المواد التي سبق ذكرها في مياه الميناء فإنه يعاقب بغرامة من 5.000 دج إلى 25.000 دج، طبقا لما نصت عليه المادة 941 من القانون البحري.

إكتفى المشرع في هذه الجريمة فقط بفرض غرامة مالية على الشخص الذي يرتكب هذا الفعل المجرم، لكن قيمة الغرامة غير كافية لتحقيق الردع مقارنة بحجم الجريمة وخطورتها على البيئة البحرية، خاصة وأن المشرع في المادة ذكر عبارة "أو أية مادة أخرى" وهو بهذا لم يحدد طبيعة هذه المواد فقد تكون ذات طبيعة خطيرة وبالتالي لا بد من رفع قيمة الغرامة حتى تتناسب مع خطورة الجريمة.

أضافت المادة 941 من نفس القانون في فقرتها الثالثة على قيام المسؤولية الجزائية للشخص الذي يقوم بإلقاء المواد الكيميائية أو النفايات السامة أو أي مادة أخرى تسبب ضررا بالبيئة البحرية، حيث يعاقب الشخص في هذه الحالة بالحبس من سنة إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 5.000 دج إلى 40.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين.

المادة 949 نص فيها المشرع الجزائري على المسؤولية الجزائية للربان الذي يقوم بإلقاء مياه الصابورة في الموانئ، حيث ورد نصها كالتالي: "يعاقب بغرامة مالية من 20.000 إلى 45.000 دج، كل ربان يلقي بالصابورة في الموانئ والأحواض والرحب".

ثانيا: المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية في القانون المتعلق بحماية البيئة:

لم يكتف المشرع الجزائري بالنص على عقوبات الأفعال التي تسبب ضرر يصيب البيئة البحرية في القانون البحري وإنما نص عليها أيضا في القانون رقم 03-10 على النحو التالي:

1: المسؤولية الجزائية المترتبة عن عمليات الغمر والترميد في البحر:

نص المشرع الجزائري في القانون رقم 03-10 على العقوبة المقررة لربان السفينة أو قائد طائرة جزائرية أو كل شخص يتولى مهمة الإشراف على عمليات الغمر أو الترميد في البحر على متن آليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه التي تخضع للقضاء الجزائري بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة من 100.000 دج إلى 1.000.000 دج أو بإحدى العقوبتين، لكن تطبق عليه هذه العقوبة إذا خالف نص المادتين 52 و 53 من نفس القانون¹.

بالرجوع إلى نص المادة 52 نجدها نصت على منع كل عملية غمر أو ترميد أو صب المواد التي تسبب أضرار تصيب الأنظمة البيئية البحرية وتضر بالصحة العمومية، والتي تكون سببا في عرقلة وتعطيل مختلف الأنشطة البحرية، وأيضا المواد التي تفسد نوعية المياه البحرية من حيث إستعمالها، والتي من شأنها التقليل من قيمة البحر والمناطق الساحلية سواء من الناحية الترفيهية أو الجمالية والإضرار بقدراتها الساحلية.

¹ - المادة 90، من القانون رقم 03-10، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

من خلال الربط بين نص المادتين يمكن القول أن الربان إذا قام بغمر أو ترميد أي مادة تسبب أضرار حددتها المادة 52 فإنه يكون مسؤولاً مسؤولية جزائية وتطبق عليه العقوبات المحددة في المادة 90 المذكورة أعلاه.

أما المادة 53 فقد نصت على أنه: "يجوز للوزير المكلف بالبيئة بعد تحقيق عمومي أن يقترح تنظيمات ويرخص بالصب أو بالغمر أو بالترميد في البحر ضمن شروط تضمن بموجبها هذه العمليات إنعدام الخطر وعدم الإضرار".

بمعنى أن عمليات الغمر لا بد أن تتم وفقاً لإجراءات وتدابير توفر أكبر قدر من الحماية للبيئة البحرية، وحتى يمكن مباشرة عمليات الغمر أو الصب أو الترميد في البحر لا بد أن يقوم ربان السفينة الجزائرية أو الطائرة الجزائرية أو أي شخص يشرف على هذه العمليات بتبليغ متصرفي الشؤون البحرية¹ بهذه العمليات في أقرب الأجل، على أن يذكر في هذا التبليغ الظروف التي تمت فيها عمليات الغمر أو الصب أو الترميد حتى يتم التأكد من مراعاة ما هو منصوص عليه قانوناً بهدف الحفاظ على سلامة البيئة البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري، وفي حالة عدم التبليغ أو الإخطار ففي هذه الحالة تقوم مسؤوليتهم الجزائية وتقرض عليهم العقوبة الواردة في المادة 91 وهي غرامة مالية من 50.000 دج إلى 200.000 دج.

إذا كانت عمليات الغمر أو الصب أو الترميد الذي قام بها ربان السفينة الجزائرية، أو الطائرة الجزائرية أو أي شخص يشرف على هذه العمليات بأمر صادر من مالك أو مستغل السفينة ففي هذه الحالة يكون هذا الأخير مسؤولاً مسؤولية جزائية وتطبق عليه العقوبات المنصوص عليها في المادة 90 وتضاعف هذه العقوبة لحدّها الأقصى.

¹ - نص المشرع الجزائري على مهنة المتصرفين في الشؤون البحرية في المرسوم التنفيذي رقم 11-328، المعدل بموجب المرسوم التنفيذي رقم 13-245، ومن بين المهام التي تكلف بها هذه الفئة من الموظفين هي مراقبة جميع النشاطات البحرية، والسهر على تطبيق القوانين والتنظيمات المتعلقة بالملاحة البحرية والنشاط المينائي، وأيضاً المشاركة في إعداد التنظيمات المتعلقة بحماية الوسط البحري وإقتراح جميع الإجراءات التي من شأنها تحسينها، وهذا وفقاً لما نصت عليه المادتين 115 و116، من المرسوم التنفيذي رقم 11-328، المؤرخ في 17 شوال عام 1432 الموافق 15 سبتمبر سنة 2011، يتضمن القانون الأساسي الخاص بالموظفين المنتمين للأسلاك الخاصة بالإدارة المكلفة بالنقل، المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 52، الصادرة بتاريخ 23 شوال عام 1432 هـ الموافق 21 سبتمبر سنة 2011 م.

الحالة الأخرى التي يكون فيها مالك السفينة أو مستغلها مسؤولاً جزائياً هي متابعته بصفته شريكاً في الجريمة في الحالة التي لا يمنح فيها هذا الأخير أمراً كتابياً للشخص الذي يقوم بعمليات الغمر أو الترميد بضرورة الإمتثال للأحكام التي نص عليها هذا القانون.

الحالة الأخيرة التي نص عليها المشرع هي قيام المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي بإعتباره مالكا أو مستغلا للسفينة، وفي هذه الحالة تطبق العقوبات التي تم ذكرها أعلاه على الأشخاص الممثلين الشرعيين أو المسيرين الفعليين الذي يتولون مهمة الإشراف والإدارة، أو أي شخص مفوض من طرفهم¹.

جرم المشرع الجزائري أيضا كل عملية إدخال مواد مضرّة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري سواء من خلال رميها أو صبها، حيث تقوم المسؤولية الجزائية لكل شخص يتسبب في تلويث البيئة البحرية بمواد تضر بصحة الإنسان أو النبات أو الحيوان أو تؤدي إلى تقليص مناطق السباحة ولو مؤقتا، ويعاقب بالحبس لمدة سنتين وبغرامة تقدر بـ 500.000 دج، تطبق نفس هذه العقوبة على كل من يرمي أو يترك نفايات بكمية كبيرة في المياه السطحية أو الجوفية أو في الشواطئ وعلى ضفاف البحر.

منح المشرع الجزائري في هذه الجريمة للقاضي السلطة التقديرية حيث نص على إمكانية إصلاح الوسط المائي الملوّث من طرف المحكوم².

2: المسؤولية الجزائية المترتبة عن صب المحروقات في البحر:

نص المشرع الجزائري في المادتين 93 و 94 من القانون رقم 10-03 على قيام المسؤولية الجزائية للربان الذي يقوم بصب المحروقات أو مزيجها في البحر، ففي الأولى نص على الحالة التي يكون فيها الربان خاضعا لنصوص إتفاقية لندن 1954 وهي الإتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات، إذ يعاقب الربان بالحبس من سنة إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 1.000.000 دج إلى 10.000.000 دج أو بإحدى

¹ - المادة 92، من القانون رقم 10-03، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

² - أنظر المادة 100، من القانون رقم 10-03، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

العقوبتين فقط، إذا خالف الأحكام الواردة في الإتفاقية والتي تمنع صب المحروقات أو مزيجها في البحر، وتضاعف هذه العقوبة في حالة العود.

أما المادة 94 فقط نصت على حالة معاكسة لما ورد في المادة السابقة وهي كون الربان غير خاضع لأحكام إتفاقية لندن 1954، فإذا قام هذا الأخير بصب المحروقات في البحر فإنه يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة من 100.000 دج إلى 1.000.000 دج، أو بإحدى هاتين العقوبتين، وفي حالة العود تضاعف عقوبة الربان.

من المواد التي تؤسس أيضا لقيام المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية المادة 99 من نفس القانون والتي عاقب بموجبها المشرع كل شخص يخالف أحكام المادة 57 من القانون رقم 10-03 والتي تنص على إلزام ربان السفينة التي تحمل بضائع ذات طبيعة خطيرة أو سامة وتعبّر بالقرب من المياه التي تخضع للقضاء الجزائي أو داخلها بضرورة إبلاغ السلطات المختصة بما يحدث في سفينته من حوادث ملاحية لأن هذه الأخيرة يكون لها بالغ الأثر في الإضرار بالبيئة البحرية، بالحبس من سنة إلى خمس سنوات وبغرامة من 2.000.000 دج إلى 10.000.000 دج إذا نجم عن مخالفة أحكام المادة صب المحروقات أو مزيجها في المياه التي تخضع للقضاء الجزائي.

3: المسؤولية الجزائية المترتبة عن وقوع حادث ملاحى:

إذا تضررت المياه الخاضعة للقضاء الجزائي بسبب وقوع حادث ملاحى ينجم عنه تسرب مواد ضارة ومُلوثة فيها ففي هذه الحالة تقوم المسؤولية الجزائية للربان أو مالك أو مستغل السفينة أو أي شخص آخر تسبب في تضرر المياه التي تخضع للقضاء الجزائي بمواد تدفقت بسبب حادث ملاحى تسبب فيه أحد هؤلاء الأشخاص بسوء تصرفه أو رعونته أو غفلته أو إخلاله بالقوانين والأنظمة أو لم يتقضى حدوثه وأثاره بغرامة من 100.000 دج إلى 1.000.000 دج¹.

¹ - الفقرة 01 من المادة 97، من القانون رقم 10-03، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

ثالثا: المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية في القانون المتعلق بالأنشطة النووية:

نص المشرع الجزائري في القانون رقم 19-05 المتعلق بالأنشطة النووية في المادة 132 على قيام المسؤولية الجزائية لكل شخص يكون سببا في الإضرار بالبيئة نتيجة التعرض للإشعاع المؤين أو انبعاث المواد المشعة، وتكون عقوبته هي السجن المؤبد¹.

وهدف المشرع من فرض العقوبة المشددة هو ضمان حماية البيئة البحرية وجميع عناصر البيئة الطبيعية من المخاطر التي تحدثها المواد النووية مهما كان مصدرها، وهذا بسبب الخطورة الكبيرة لهذه المواد على جميع عناصر البيئة الطبيعية ككل.

المادة 138 من هذا القانون بدورها تؤسس لقيام المسؤولية الجزائية لكل من يضر بالبيئة من خلال طرح المواد المشعة في البيئة دون ترخيص من السلطات المختصة، حيث ورد نص المادة كالتالي: "يعاقب بالحبس من خمس (5) سنوات إلى عشر (10) سنوات وبغرامة من خمسة ملايين دينار (5.000.000 دج) إلى عشرة ملايين دينار (10.000.000 دج) كل من يقوم بدون ترخيص مطلوب بما يأتي: ... طرح المواد المشعة في البيئة".

وفقا لما ورد في نصوص هذا القانون فإن الشخص سواء كان طبيعي أو معنوي يقع على عاتقه إلزام بضرورة الإبلاغ الفوري للسلطة المختصة وكذا مصالح الأمن في حالة إكتشافه لوجود مواد مشعة²، وأيضا يكون مشغل المنشأة النووية أو غيرها من مصادر الإشعاعات المؤينة ملزما بتبليغ السلطة بطريقة فورية بأي حدث نووي أو حادث نووي ويكون هذا المشغل ملزما أيضا بعد كل حدث أو حادث بإعداد تقرير تحليلي لضمان الاستفادة من التجربة وإرساله إلى السلطة³.

¹ - المادة 132، من القانون رقم 19-05، المتعلق بالأنشطة النووية.

² - المادة 33 من القانون رقم 19-05 تنص على ما يلي " كل شخص طبيعي أو معنوي يكتشف مواد مشعة بإبلاغ السلطة المختصة ومصالح الأمن بذلك على الفور".

³ - المادة 102، من القانون رقم 19-05، المتعلق بالأنشطة النووية.

فإذا لم يلتزم الشخص بهذه الإلتزامات التي حددها القانون تقوم مسؤوليته الجزائية ويعاقب بالحبس من سنة إلى سنتين، وبغرامة من 100.000 دج إلى 200.000 دج¹.

المطلب الثاني: الآثار المترتبة عن قيام المسؤولية الجزائية بسبب الإضرار بالبيئة البحرية:

إذا إرتكب الشخص سواء كان طبعيا أو معنوي جريمة من الجرائم المنصوص في القوانين التي تتعلق بحماية البيئة بصفة عامة أو البيئة البحرية على النحو الموضح سابقا، ففي هذه الحالة تقوم مسؤوليته الجزائية وتطبق عليه العقوبة المناسبة للجريمة التي إرتكبها والتي أضرت البيئة البحرية وهذا ما سيتم الحديث عنه في (الفرع الأول)، وقد يصدر القاضي الذي يفصل في النزاع على هذا الشخص حكم يتضمن فقط إجراءات إحترازية² (الفرع الثاني).

الفرع الأول: عقوبات الجرائم التي تضر بالبيئة البحرية:

تعرف العقوبة بأنها الجزاء الذي يقرره المشرع ويوقعه القاضي على الشخص الذي يكون مسؤولا عن إرتكاب الجريمة، وتتمثل العقوبة في إيلاء الجاني من خلال إنقاص بعض حقوقه الشخصية وأهمها الحق في الحياة والحق في الحرية³.

تنقسم العقوبات التي تطبق على من يرتكب جريمة تضر بالوسط البيئي البحري مخالفا بهذا الفعل النصوص القانونية التي تنظم المسائل المتعلقة بحماية البيئة البحرية إلى عقوبات سالبة للحرية (أولا)، وأخرى تمس الذمة المالية وهي العقوبات المالية (ثانيا).

¹ - وهذا طبقا لما نصت عليه المادة 143 من القانون رقم 19-05، والتي أحالت إلى المادتين 33 و102 كما تم الإشارة إليه أعلاه.

² - الفرق بين العقوبة والتدابير الإحترازية يكمن في كون التدابير الإحترازية يكون الهدف منها هو توفير حماية للمجتمع من الخطورة الإجرامية الكامنة لدى بعض الفئات من الأشخاص، أما العقوبة يجب أن توقع فقط على الجاني بهدف محاربة الجريمة وإصلاح الجاني مستقبلا، كما أن التدابير الإحترازية تكون غير محددة المدة وإنما تنتهي بمجرد زوال الخطورة الإجرامية لدى الشخص وشفائه مثلا، أما العقوبة تكون محددة المدة لأنها تكون مقيدة بنص قانوني يحدد لها الحد الأدنى والأقصى، عبد الرحمان خلفي، عز الدين وداعي، علم العقاب، ط الأولى، دار بلقيس، الجزائر، 2022، ص 29.

³ - أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائي العام، مرجع سابق، ص 289.

أولاً: العقوبات السالبة للحرية:

تعرف بأنها العقوبات التي تؤدي إلى حرمان المحكوم عليه من حريته الشخصية من خلال وضعه داخل المؤسسة العقابية¹، وتتمثل هذه العقوبات في:

1: عقوبة الإعدام في الجرائم التي تضر بالبيئة البحرية:

لم يعرف المشرع الجزائري عقوبة الإعدام وإنما نص عليها فقط كعقوبة مقررة لبعض الجرائم، وترك أمر تعريفها للفقهاء والذي عرفها بأنها إنهاء حق الحياة بموجب القانون وبحكم قضائي، وتعتبر من أهم سمات المدرسة العقابية والراسخة في علم الإجرام².

نص المشرع الجزائري على الإعدام كعقوبة تطبق على الشخص الذي يخالف نص المادة 87 مكرر من قانون العقوبات والتي سبق الحديث عنها، كما نص عليها في المادة 481 من القانون البحري والتي جاء فيها أنه "يعاقب بالإعدام كل شخص يعمد بأي وسيلة كانت إلى جنوح أو هلاك أو إتلاف أي سفينة بقصد إجرامي"، وردت عقوبة الإعدام أيضاً في نص المادة 500 من القانون البحري والتي عاقب بموجبها المشرع ربان السفينة سواء كانت اجنبية أو جزائرية والذي يلقي نفايات مشعة في المياه التابعة للقضاء الجزائري.

يمكن القول إن الخطورة الكبيرة التي تنطوي عليها المواد النووية -المشعة- فرضت على المشرع إنزال أقصى العقوبات على الربان الذي يكون سببا في تلوث البيئة البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري بالمواد النووية، حيث تطبق عليه عقوبة الإعدام وهذا من شأنه توفير حماية فعالة للبيئة البحرية من أي تلوث بالمواد النووية، غير أن الإشكال المطروح في هذه الحالة هو غياب التطبيق الفعلي لهذه العقوبة في القانون الجزائري، وبالتالي تكون فقط مجرد حبر على ورق ولا يكون لها أي أثر بسبب غياب تطبيق عقوبة الإعدام على أرض الواقع.

¹ - عبد الرحمان خلفي، عز الدين وداعي، مرجع سابق، ص 55.

² - أبو الفضل محمد بهلولي، عقوبة الإعدام بين مؤيد ومعارض في التشريع الجنائي الجزائري، مجلة المعيار، جامعة العلوم الإسلامية الأمير عبد القادر، قسنطينة، المجلد 25، العدد 56، 2021، ص 504.

2: عقوبة السجن بسبب الإضرار بالبيئة البحرية:

عندما يتم إثبات ارتكاب الشخص للجريمة من خلال توفر أركانها التي يتطلبها القانون فإن القاضي الذي ينظر في النزاع يطبق عقوبة السجن المؤبد أو المؤقت وفقا لما يتناسب مع الجريمة المرتكبة.

أ: السجن المؤبد:

السجن المؤبد هو أشد عقوبة بعد عقوبة الإعدام، ولم يرد تعريف هذه العقوبة لدى المشرع الجزائري لكن عرفه المشرع المصري بقوله: "السجن المؤبد والسجن المشدد هما وضع المحكوم عليه في أحد السجون المخصصة لذلك قانونا وتشغيله داخلها في الأعمال التي تعينها الحكومة وذلك مدى حياته إذا كانت العقوبة مؤبدة... " ¹.

نص المشرع الجزائري على عقوبة السجن المؤبد في القانون البحري في المادة 479 والتي فرضها كعقوبة على حالة وفاة شخص أو عدة أشخاص بسبب فعل الربان الذي يبحر بإرادته أو بتهاون منه بسفينة في حالة سيئة للملاحة وتكون غير مجهزة وغير معدة بالوسائل الكافية التي تساعد على الملاحة.

تطبق عقوبة السجن المؤبد أيضا على ربان السفينة التي تنقل على متنها مواد نووية أو تكون مزودة بوسائل دفع نووي، والذي يتسبب في وقوع حادث تلوث بحري نووي²، كما سبق الإشارة إليه فإن خطورة الحوادث البحرية النووية هي ما جعلت المشرع يطبق أقصى العقوبات على الشخص الذي يكون سببا في هذه الحوادث.

ب: السجن المؤقت:

نص المشرع الجزائري على عقوبة السجن المؤقت في المادة الخامسة والتي ورد فيها ما يلي: "السجن المؤقت لمدة تتراوح بين خمس سنوات وعشرين سنة، ما عدا في الحالات

¹ - محمد أمين عباس، الآليات القانونية لمكافحة الجرائم الماسة بالبيئة البرية، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون البيئة، كلية الحقوق جامعة الجزائر 1، 2017/2018، ص 162.

² - المادة 499، من القانون رقم 98-05، المعدل للأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري.

التي يقرر فيها القانون حدود قصوى أخرى"، وهذا وفقا لما نصت عليه المادة 2 من القانون رقم 14-01، حيث كانت تنص المادة قبل تعديها على أن عقوبة السجن المؤقت تتراوح بين خمس سنوات وعشرين سنة¹.

نص المشرع الجزائري على عقوبة السجن المؤقت كأثر مترتب على تلويث البيئة البحرية في قوانين مختلفة على النحو التالي:

- في القانون البحري:

كما سبق الحديث عنه في الجزئية المتعلقة بقيام المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية في القانون البحري الجزائري والتي تم الحديث فيها على جميع العقوبات المقررة للجرائم التي تضر بالمياه الخاضعة للقضاء الجزائري، فإن المشرع الجزائري نص على عقوبة السجن المؤقت في المادة 479 في فقرتها الأخيرة حيث يعاقب الربان أو مجهز السفينة بالسجن من 5 إلى 10 سنوات إذا ترتب عن إبحارهم بسفينة غير مناسبة للملاحة جروح تؤدي إلى العجز الدائم.

كما نص المشرع على عقوبة السجن المؤقت في المادة 482 في مادتها الأخيرة، وأيضا ما تضمنه نص المادة 493، على النحو السابق الإشارة إليه، ورد النص على هذه العقوبة أيضا في المادة 499 الفقرة 01 والتي نصت على قيام مسؤولية الربان الجزائية سواء كانت سفينته جزائرية أو أجنبية.

- في القانون المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها:

من خلال إستقراء نص المادة 66 من القانون 01-19 نجد أنها تنص على عقوبة السجن المؤقت (من 5 سنوات إلى 8 سنوات)، والتي تطبق على كل شخص يقوم بإستيراد النفايات الخاصة الخطرة أو يصدرها، أو يعمل على عبورها مخالفا بفعله هذا ما ينص عليه هذا القانون، لكن بعد تعديل هذا القانون أصبح نص المادة كالتالي: "يعاقب بالحبس من خمس سنوات إلى عشر سنوات وبغرامة مالية من ثلاثة ملايين دينار (3.000.000 دج)

¹ - المادة 5، من الأمر رقم، 66-156، يتضمن قانون العقوبات المعدل والمتمم.

إلى ستة ملايين دينار (6.000.000 دج) كل من إستورد نفايات خاصة بما في ذلك الخاصة الخطرة غير القابلة للتمتين¹ وكل من أصدر أو عمل على عبور نفايات خاصة خطرة مخالفة لأحكام هذا القانون².

الملاحظ أن المشرع الجزائري من خلال هذا التعديل غير من طبيعة العقوبة إذ كانت جنائية معاقب عليها بالسجن المؤقت، فأصبحت جنحة معاقب عليها بالحبس، غير أن المشرع أضاف إلى جانب عقوبة الحبس عقوبة الغرامة وهي أيضا عقوبة أصلية في الجرح ومن خلال المادة يتضح أن المشرع فرض على من يخالف أحكام هذه المادة غرامة مرتفعة القيمة نوعا ما، وكأن المشرع بفرضه هذه الغرامة بدل السجن المؤقت يؤكد على حرصه على تبني المبادئ التي تضمنها القانون رقم 03-10.

- في القانون المتعلق بالأنشطة النووية:

وردت عقوبة السجن المؤقت في القانون رقم 19-05 في نص المادة 134 والتي عاقب من خلالها المشرع كل من يقوم بإستيراد نفايات مشعة إلى التراب الوطني بالسجن المؤقت وحدد مدته من 10 سنوات إلى 20 سنة، بالإضافة إلى مطالبته بدفع غرامة تتراوح قيمتها من خمسة ملايين (5.000.000 دج) وعشرة ملايين دينار (10.000.000 دج).

كما تم النص عليها في المادة 135 والتي تقيم المسؤولية الجزائية على من يمارس الإتجار غير المشروع بالمواد النووية أو المصادر المشعة، إذ يعاقب من يقوم بهذا الفعل المجرم بالسجن المؤقت من 10 سنوات إلى 20 سنة بالإضافة إلى غرامة مالية.

¹ - تتمين النفايات يعني كل العمليات الرامية إلى إعادة توظيف النفايات أو تصليحها أو إعادة إستعمالها أو التحضير لإعادة إستعمالها أو رسكلتها أو تسميدها و/ أو هضمها لا هوائيا أو كل عمل آخر يهدف إلى الحصول إنطلاقا من النفايات على مواد قابلة للإستعمال أو على الطاقة..."، أنظر المادة 3، الفقرة 6، من القانون رقم 25-02، المعدل والمتمم للقانون رقم 01-19 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها.

² - المادة 12، من القانون رقم 25-02، المعدل والمتمم للقانون رقم 01-19 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها.

ثانيا: العقوبات المالية:

الغرامة يقصد بها إجبار المحكوم عليه على دفع مبلغ من المال والذي يضاف إلى الصندوق العام للدولة، وتحدد الغرامة من خلال نفس الحكم الذي يدين الشخص المتهم بهدف توقيع العقوبة عليه¹.

والغرامة هي أكثر العقوبات تطبيقا في مختلف القوانين البيئية لأنها تحقق ردع أكثر مما تحققه باقي العقوبات، وعقوبة الغرامة المالية هي أداة فعالة تضمن إحترام النصوص القانونية التي تنص على المسائل المتعلقة بحماية البيئة من خلال عدم الإضرار بها، لأن الغرامة تستهدف الذمة المالية لأصحاب المشروعات الإقتصادية والصناعية وغيرها وهذا ما يدفعهم إلى إحترام القوانين والتنظيمات المعمول بها في مجال حماية البيئة².

نص المشرع الجزائري على الغرامة المالية كعقوبة في نص المادة 5 من قانون العقوبات، والتي إعتبر فيها الغرامة عقوبة أصلية في مادة الجرح بحيث تتجاوز 20.000 دج، فلا يجب أن تقل عن هذه القيمة، وتكون أيضا عقوبة أصلية مقررة للمخالفات وتكون من 2000 دج إلى 20.000 دج، وأضاف المشرع في نص المادة 5 مكرر من نفس القانون أن الحكم بعقوبة السجن المؤقت لا يمنع من الحكم بعقوبة الغرامة، وفي هذه الحالة تكون السلطة التقديرية للقاضي وفقا لما يتناسب مع حجم الجريمة.

حتى يضمن المشرع الجزائري تحقيق الردع وحتى يحافظ على سلامة البيئة بصفة عامة بما فيها المياه التي تخضع للقضاء الجزائري فإنه نص على عقوبة الغرامة المالية في القوانين المتعلقة بحماية البيئة.

نصوص القانون البحري التي سبق التطرق إليها نصت على الغرامة كعقوبة مقررة للشخص الذي يرتكب جريمة تضر بالبيئة البحرية، وفي معظم المواد نجد ان المشرع نص على عقوبة الغرامة إلى جانب عقوبة الحبس، ومن بين المواد التي نص فيها المشرع

¹ - Kheira Abderahmene Saous, Nora Yhia Sadani, Criminal Penalties Against Environmental Pollution According To The Provision Of The Algerian Legislation, Journal of Juridical and Political Science, Vol 6, No 2, 2017, page 107.

² - مصطفى بوعلاق، ربيعة زواش، خصوصية العقوبة عن الجريمة البيئية في التشريع الجزائري، مجلة الدراسات القانونية والإقتصادية، المركز الجامعي سي الحواس بركة، المجلد 05، العدد 03، 2023، ص 929.

الجزائري على عقوبة الغرامة بسبب الإضرار بالمياه التي تخضع للقضاء الجزائي المادة 495 بحيث يعاقب الربان إذا لم يخطر السلطات المختصة بدخول سفينته سواء كانت جزائرية أو أجنبية إلى المياه الإقليمية الجزائرية بغرامة من 600.000 دج إلى 3.000.000 دج إلى جانب عقوبة الحبس معا أو بإحدى العقوبتين فقط وفقا للسلطة التقديرية للقاضي.

وفي حالة تلوث البيئة البحرية بالمواد التي كانت موجودة على متن السفينة ففي هذه الحالة ترفع قيمة الغرامة إلى 3.000.000 دج إلى 6.000.000 دج¹.

وفي مجال التلوث بالمواد النووية نص المشرع الجزائري في القانون المتعلق بالأنشطة النووية على عقوبة الغرامة من خمسة ملايين دينار (5.000.000 دج) إلى عشرة ملايين دينار (10.000.000 دج) كل من يقوم بطرح مواد مشعة في البيئة².

نص المشرع على عقوبة الغرامة أيضا في القانون رقم 03-10 في المادة 90 منه والتي تقدر قيمتها من 100.000 دج إلى 1.000.000 دج الربان أو الشخص الذي يشرف على عمليات الغمر أو الترميد في البحر على متن آليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه التي تخضع للقضاء الجزائي.

من خلال إستقراء نصوص القانون البحري و غيره من القوانين التي نصت على المسائل المتعلقة بالبيئة نجد أن المشرع حتى يضمن تطبيق نصوص هذه القوانين وإحترامها من طرف الأشخاص الذين يمارسون أنشطة من شأنها الإضرار بالبيئة البحرية فإنه يفرض عليهم عقوبة مالية في حالة مخالفتهم لأحكام هذه القوانين، لأن الغرامة هي الوسيلة هي التي تحقق الردع أكثر مقارنة بغيرها من العقوبات.

الفرع الثاني: التدابير الإحترازية:

في مجال التلوث البحري نص المشرع الإجراءات الإحترازية كعقوبة مترتبة عن الأضرار التي يسببها الشخص الطبيعي أو المعنوي للبيئة البحرية، وتتمثل أهم الإجراءات

¹ - القانون رقم 98-05، المعدل للأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري.

² - المادة 138، من القانون رقم 19-05، المتعلق بالأنشطة النووية.

الإحترازية التي نص عليها المشرع الجزائري والتي من شأنها حماية البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث نذكر ما يلي:

أولاً: المصادرة:

المصادرة هي عقوبة ناقله للملكية تقوم على فكرة مفادها حلول الدولة محل المحكوم عليه أو غيره، وبالتالي تعرف بأنها نقل ملكية مال أو أكثر إلى الدولة، أو هي إستحواذ الدولة على أموال ليست مملوكة لها وإنما للغير بلا مقابل، في الحالة التي تكون فيها هذه الأموال ذات صلة بالجريمة المرتكبة أو أنها من الأشياء الممنوعة قانوناً¹.

إن المصادرة هي عبارة عن عقوبة ذات طبيعة عينية لأنها تقع على الأشياء محل الجريمة، أو الأشياء الناتجة عن الجريمة، أو إستخدمت في إرتكابها أو كانت معدة لإستخدامها في إرتكاب الجريمة، وتعتبر هذه العقوبة فعالة خاصة بالنسبة للشخص المعنوي فمثلاً إذا كان الجاني شركة تجارية فإن المال المصادر يخرج من أصولها وهو ما يسبب لها خسارة².

بالنسبة للتعريف القانوني للمصادرة نجد أن المشرع الجزائري عرفها في المادة 15 بقولها: "المصادرة هي الأيلولة النهائية إلى الدولة لمال أو مجموعة أموال معينة، أو ما يعادل قيمتها عند الإقتضاء..."³.

ورد النص على عقوبة المصادرة في عدة قوانين ذات الصلة بحماية البيئة، حيث نص المشرع الجزائري في القانون المتعلق بالمياه على عقوبة المصادرة كعقوبة تكميلية والتي ترك فيها الحرية للقاضي من خلال سلطته التقديرية، حيث يتم مصادرة التجهيزات والمعدات التي إستخدمت في إرتكاب مخالفة لأحكام المادة 77 من نفس القانون.

¹ - مصطفى بوعلاق، ربيعة زواش، مرجع سابق، ص 391.

² - محمد حزيط، مرجع سابق، ص 120.

³ - عدلت هذه المادة بموجب القانون رقم 06-23، وكانت قبل التعديل تعرف المصادرة بأنها إضافة أموال معينة إلى ملك الدولة.... أنظر المادة 15 من الأمر رقم 66-156، المتضمن قانون العقوبات.

حيث نصت هذه المادة على أنه تخضع لنظام إمتياز إستعمال الموارد المائية العمليات التي تتضمن لا سيما ما يأتي : "... إقامة هياكل تحلية مياه البحر أو نزع الأملاح والمعادن من المياه المالحة، من أجل المنفعة العمومية أو تلبية الحاجيات الخاصة..."¹.

نص المشرع الجزائري على هذه العقوبة أيضا في المادة 82 من القانون المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات إذا تم إستخدام الديناميت في ممارسة الصيد البحري، فيعاقب من يقوم بهذا الفعل بمصادرة السفينة وأيضا حجز عتاد الصيد البحري، وأيضا نص المادة 98 من نفس القانون والتي تتعلق بالسفن التي تحمل راية أجنبية التي تمارس الصيد البحري بصفة غير قانونية في المياه التي تخضع للقضاء الجزائري، ففي هذه الحالة تأمر الجهة القضائية المختصة بمصادرة المعدات ومنتجات الصيد البحري الموجودة على متن هذه السفينة، وإذا كانت هذه المعدات محظورة يتم إتلافها، وفي حالة العود يتم مصادرة السفينة التي إرتكبت بواسطتها هذه المخالفة وهذا وفقا للمادة 99 من نفس القانون².

نص المشرع الجزائري على عقوبة المصادرة أيضا في القانون رقم 02-02 في المادة 39 والتي نصت على أنه من يخالف أحكام المادة 13 من هذا القانون، يتم مصادرة جميع المعدات التي إرتكبت بواسطتها المخالفة³، وهنا يتم الحكم بالمصادرة كعقوبة تكميلية.

ثانيا: غلق المؤسسة:

يقصد بهذا التدبير منع المنشأة من ممارسة النشاط في المكان الذي إرتكبت فيه الجريمة والتي كانت سببا في تلوث البيئة، وبالتالي يتم إبعاد هذه المنشأة أو المؤسسة عن

¹-أنظر المادتين 77 و175، من القانون رقم، 05-12، المؤرخ في 28 جمادي الثانية عام 1426 الموافق 4 غشت سنة 2005، يتعلق بالمياه، المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 60، الصادرة بتاريخ 30 رجب عام 1426 هـ.

²- هذه المواد تم تعديلها بموجب القانون رقم 15-08 والذي عدل القانون رقم 01-11، أنظر القانون رقم 15-08، المؤرخ في 12 جمادى الثانية عام 1436 الموافق 2 أبريل سنة 2015، يعدل ويتم القانون رقم 01-11، المؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1422، الموافق 3 يوليو سنة 2001، المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 18، الصادرة بتاريخ 8 أبريل سنة 2015 م.

³- القانون رقم، 02-02، المؤرخ في 22 ذي القعدة عام 1422 الموافق 5 فبراير سنة 2002، يتعلق بحماية الساحل وتثمينه، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 10، الصادرة بتاريخ 12 فبراير سنة 2002 م.

دائرة التعامل أو النشاط لأنها كانت سببا في حدوث التلوث من خلال الأنشطة التي تمارسها، وغلق المؤسسة قد يكون مؤقتا أو بصفة دائمة حسب درجة مخالفة المؤسسة أو المنشأة للتشريع البيئي¹.

نص المشرع الجزائري على غلق المؤسسة كعقوبة تكميلية في المادة 16 مكرر 1 من قانون العقوبات حيث نص على أنه يترتب على عقوبة غلق المؤسسة منع المحكوم عليه من أن يمارس فيها النشاط الذي ارتكبت الجريمة بمناسبةه، ويحكم بهذه العقوبة إما بصفة نهائية أو لمدة لا تزيد عن عشر (10) سنوات في حالة الإدانة لإرتكاب جناية وخمس (5) سنوات في حالة الإدانة لإرتكاب جنحة.

من بين القوانين التي نصت على هذا التدبير القانون رقم 03-10 حيث نصت المادة 25 منه على أن المنشأة إذا كانت غير واردة ضمن قائمة المنشآت المصنفة، وإذا كان نشاطها سببا في حدوث أضرار تمس بالأنظمة البيئية والموارد الطبيعية ففي هذه الحالة يقوم الوالي بعد تقرير تصدره مصالح البيئة بإعذار مستغل هذه المنشأة، حيث يمنحه أجلا حتى يقوم بالتدابير اللازمة التي يزيل من خلالها التلوث وآثاره، وإذا لم يتخذ هذه التدابير في الأجل المحدد يتم وقف عمل المنشأة إلى أن ينفذ المستغل الإلتزام المفروض عليه.

نص المشرع أيضا على تدبير غلق المؤسسة في نفس القانون حيث منح المشرع للمحكمة السلطة التقديرية بمنع إستخدام المنشأة أو المؤسسة إلى غاية الحصول على ترخيص من الجهة المختصة²، حيث تخضع المنشآت المصنفة حسب أهميتها ودرجة الخطورة التي تنطوي عليها إلى ترخيص ممنوح من طرف الوزير المكلف بالبيئة والوزير المعني عندما ينص التشريع المعمول به على هذه الرخصة، وأيضا من الوالي أو رئيس المجلس الشعبي البلدي، وإذا كانت إقامة هذه المنشآت لا تتطلب دراسة تأثير ولا موجز التأثير.

¹ - مراد زيار، مكافحة الإجرام البيئية بين مقتضيات التشريع ومتطلبات الحماية، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون العام الإقتصادي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة غرداية، 2020/2019، ص 161، 162.

² - المادة 102 الفقرة 2، من القانون رقم 03-10، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

بالنسبة للمنشآت التابعة للدفاع الوطني فإن الترخيص يمنح من طرف الوزير المكلف بالدفاع الوطني¹.

ثالثا: حظر ممارسة النشاط:

وهو تدبير شخصي يقصد به حرمان المحكوم عليه من ممارسة النشاط الذي يكون سببا في تلوث البيئة، ويعتبر هذا التدبير من أهم التدابير المقررة في مجال تلوث البيئة البحرية، وجميع التشريعات البيئية تنص بكثرة على تدبير حظر ممارسة النشاط لأنه يقطع سبب حدوث الجريمة وبالتالي ضمان عدم تكرارها في المستقبل وهذا ما يجعل هذا التدبير يحقق الغاية من فرض العقوبة².

ورد النص على عقوبة المنع من ممارسة مهنة أو نشاط في قانون العقوبات في المادة كعقوبة تكميلية في نص المادة 6/9 على النحو التالي: "العقوبات التكميلية هي: "...المنع المؤقت من ممارسة مهنة أو نشاط"، وأيضا في نص المادة 16 مكرر والتي تضمنت النص على أنه يجوز الحكم على الشخص المدان لإرتكابه جناية أو جنحة بالمنع من ممارسة مهنة أو نشاط إذا تأكدت الجهة القضائية المختصة أن هذا النشاط له علاقة مباشرة بالجريمة المرتكبة، وأن الإستمرار في ممارسة هذا النشاط سيكون سببا في حدوث أخطار، أضاف المشرع في هذه المادة مدة إستمرار المنع من ممارسة النشاط بحيث يجب ألا تتجاوز عشر سنوات إذا كانت الجريمة المرتكبة جناية وخمس سنوات إذا كانت جنحة.

وحتى يمكن الحكم بحظر مزاوله النشاط لا بد من توفر جملة من الشروط، لا بد من إرتكاب الجريمة لتطبيق هذه العقوبة، ولم يشترط المشرع نوعا خاصا في هذه الجرائم غير أنه حددها في بعض القوانين.

حتى يمكن منع المحكوم عليه من مزاوله مهنته أو نشاطه لا بد من توفر علاقة بين الجريمة وبين النشاط، وبالتالي في حالة عدم توفر أي رابطة بين النشاط الذي يمارسه الجاني والجريمة فلا يجوز منعه من مزاوله نشاطه، آخر شرط لا بد من توفره حتى يمكن

¹ - انظر المادتين 19 و 20 من القانون رقم 03-10، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

² - فريد مقاني، مرجع سابق، ص 485.

للقاضي الحكم بمنع ممارسة النشاط هو الخطورة الإجرامية بمعنى أن إستمراره في ممارسة النشاط سيؤدي إلى إرتكاب جرائم جديدة فلا بد من منعه من الإستمرار في هذا النشاط¹.

نص المشرع الجزائري على هذا التدبير الإحترازي في المادة 48 من القانون رقم 01-19، والتي نصت على أنه إذا كان نشاط المنشأة يشكل خطر على البيئة فإن السلطة الإدارية المختصة تأمر المشتغل بالمشتغل بالقيام بالتدابير المناسبة لإصلاح الضرر الناجم عن نشاطه، وإذا لم يتخذ المشتغل أي تدبير ففي هذه الحالة يتم إيقاف النشاط المجرم بصفة كلية أو جزء منه فقط.

رابعاً: نشر أو تعليق حكم أو قرار الإدانة:

لا يكفي المشرع أحياناً بالنطق بالأحكام القضائية في ساحات القضاء وإنما لا بد من نشره على نطاق واسع من خلال إعلانه ليصل إلى أكبر عدد من الناس، والهدف من هذا التدبير هو مساس المحكوم عليه في إعتباره لدى المتعاملين معه والذين يكون لهم دور كبير في تنمية دخله، وفي هذه الحالة يكون التشهير به له أثر كبير عليه أكثر من العقوبات الأصلية التي تطبق خفية على الجمهور، وتأثير هذه العقوبة يتم تطبيقها أكثر على رجال الصناعة والإقتصاد لأنه يظهر الحقيقة للرأي العام².

إن عقوبة نشر حكم الإدانة في مجال الجرائم البيئية تقوم المحكمة بنشره من تلقاء نفسها أو بناء على طلب من المتضرر ويكون على نفقة المحكوم عليه، ويتم تعليقه على واجهة المصنع أو المنشأة لمدة معينة، ويكون الهدف منه هو الحيلولة دون إرتكاب نفس الجريمة مستقبلاً³.

¹ - فريد مقاني، مرجع سابق، ص 487.

² - فريد مقاني، المرجع نفسه، ص 488.

³ - مراد زبار، مرجع سابق، ص 157.

يكون لهذه العقوبة أثر كبير على الجاني خاصة في الجرائم الإقتصادية وهذا ما يبرر إنتشاره بكثرة في هذه الجرائم، غير أن تطبيقها في الجرائم المتعلقة بتلويث البيئة البحرية لا يطبق بكثرة¹.

نص المشرع الجزائري على هذه العقوبة ضمن العقوبات التكميلية في المادة 12/9 من قانون العقوبات، وأيضا المادة 18 والتي نصت على أنه للمحكمة عند الحكم بالإدانة أن تأمر في الحالات التي يحددها القانون بنشر الحكم بأكمله أو مستخرج منه في جريدة أو أكثر يعينها، أو بتعليقه في الأماكن التي يبينها وذلك على نفقة المحكوم عليه، على ألا تتجاوز مصاريف النشر المبلغ الذي يحدده الحكم بالإدانة لهذا الغرض، وألا تتجاوز مدة التعليق شهرا واحدا...².

من خلال إستقراء مختلف القوانين المتعلقة بحماية البيئة نجد أنها لم تنص على هذه العقوبة التكميلية رغم أهميتها في ردع الجرائم البيئية، لأن العقوبة كلما مست الزمة المالية كلما كان أصحاب المنشآت أكثر حرصا على إحترام القوانين والأنظمة البيئية.

¹ - محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص 164.

² - القانون رقم 06-23، المعدل للأمر رقم 66-156، المتضمن قانون العقوبات، المعدل والمتمم.

الفصل الثاني: حالات الإعفاء من المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية:

كما سبق القول فإن الشخص الذي ألحق ضرر بالبيئة إذا توفرت في فعله أركان الجريمة ففي هذه الحالة تقوم مسؤوليته الجزائية، وبالتالي توقع عليه العقوبة المناسبة لفعله المجرم سواء كانت عقوبة سالبة للحرية أو غرامة أو أي تدبير إحترازي من التدابير التي تطرقنا إليها في الفصل الأول من هذا الباب، لكن إذا ترتب الضرر عن فعل ليس للشخص يد في حدوثه ففي هذه الحالة لا تقوم مسؤوليته ومن ثم لا تطبق عليه العقوبة، وهذا ما يعرف بالإعفاء من المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

الأسباب التي يعفى بسببها الشخص من المسؤولية الجزائية تتميز بأنها موانع شخصية تحول دون توافر الأهلية الجنائية، وهذا ما يميزها عن أسباب الإباحة لأنها أسباب موضوعية فهي تتعلق بمصلحة محمية قانونا وهي التي تفقد بها الجريمة الوصف الإجرامي أما الموانع لا تمحو عن الفعل هذه الصفة¹.

أسباب الإباحة تعرف بأنها أفعال أو حالات يشكل فيها الفعل جريمة بسبب توفر أركانها التي يحددها القانون، ومع ذلك لا يشكل الفعل جريمة في نظر القانون، ويكون الفعل في هذه الحالة مبررا ومباحا وبالتالي لا تقوم المسؤولية الجزائية للفاعل رغم أن فعله خاضع لنص التجريم، والإباحة ترجع إلى كون الفعل بسبب أداء واجب إذا أمر به القانون، أو إستعمال حق أذن به القانون.

من بين التعريفات الفقهية لأسباب الإباحة أنها الحالات التي ينتفي فيها الركن الشرعي بناء على قيود واردة على نطاق نص التجريم فتعطل مفعوله وتستبعد منه بعض الأفعال، وهي أيضا ظروف خاصة والتي قد تجرد الفعل من الصفة الإجرامية، لأن الفعل لا يشكل إعتداء ولا جريمة إلا من حيث الظاهر.

وأسباب الإباحة نوعان هي أسباب عامة والتي لا تتطلب أي شروط في الشخص وإنما يباح إستعماله للكافة فهي لعموم الناس، ويتم الإستناد عليها إذا توفرت شروطها التي

¹ - منير الفتني، مرجع سابق، ص 126.

يتطلبها القانون، وأخرى خاصة لا يباح إستعمالها إلا لأشخاص يحددهم القانون بصفات خاصة مثل صفة الموظف الذي يؤدي واجبا معيناً¹.

وبالتالي فأسباب الإباحة هي الأسباب التي تستند إلى قواعد قانونية ترخص الفعل الذي أصبح مباحاً، سواء بنص تشريعي أو ما يفهم من تفسير النصوص، وكمثال على وجود نصوص قانونية في قانون العقوبات الجزائري والتي تجرم المساس بجسم الإنسان وتعاقب عليه، لكن إذا وقع في ظروف معينة يصبح مباحاً ومقيد بالإستثناء الوارد عليه، مثل حالة الدفاع الشرعي أو العمليات الجراحية، وعند المقارنة بين أسباب الإباحة في الشريعة الإسلامية وبما هو منصوص عليه في التشريع الجزائري نجد أن كلاهما يتفقان على أن إباحة الفعل المجرم بالنص مع بقاءه على الأصل وعودة المنع والحظر عند زوال السبب الذي لأجله أُبِيح الفعل، وأيضاً رفع العقوبة الدنيوية فلا مؤاخذة على الفعل المرتكب فتنتفي المسؤولية الجزائية، كما يختلفان من حيث الحكم فأسباب الإباحة في الشريعة الإسلامية هي أحكام شرعية تقتضي الترخيص، وهي تتعلق بأحكام دينية بخطاب الله سبحانه وتعالى والذي يقتضي بموجبه تكليف في ذمة المكلف، أما في التشريع الجزائري فهي قاعدة قانونية لا يتعلق بها تكليف، وإنما يتعلق بها إلزام بأمر أو نهي يعود إلى حماية النظام العام والآداب العامة، وحماية المصلحة الإجتماعية التي يقرها القانون².

إن أسباب الإباحة تتفق مع موانع المسؤولية من حيث نتيجتها وهي عدم فرض العقوبة على المتهم غير أنهما يختلفان من حيث الطبيعة، فطبيعة أسباب الإباحة موضوعية لأنها تتعلق بالفعل فهي تزيل عنه الصفة غير المشروعة، أما موانع المسؤولية ذات طبيعة شخصية لأنها تتعلق بالركن المعنوي للجريمة لكنها لا تزيل عنه الصفة غير المشروعة فالفعل يظل كما هو مكوناً للجريمة³.

¹ - عبد القادر حباس، الإكراه وأثره على المسؤولية الجنائية، دراسة مقارنة بين الفقه المالكي والقانون الجنائي الجزائري، دراسة نماذج الإكراه، رسالة ماجستير، تخصص شريعة وقانون، كلية العلوم الإنسانية والحضارة الإسلامية، جامعة وهران، 2006/2007، ص 167، 168.

² - يحي حاجي، "أسباب الإباحة" ومستنداتها على ضوء الشريعة الإسلامية والتشريع الجزائري، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، المجلد 16، العدد 01، 2023، ص 1423.

³ - طه السيد أحمد الرشيد، أسباب الإباحة في القانون الجنائي المصري والفقه الإسلامي، مجلة كلية الدراسات العربية والإسلامية، جامعة الأزهر، مصر، المجلد 01، العدد 36، 2023، ص 883.

تم تقسيم أسباب الإعفاء من هذه المسؤولية إلى أسباب عامة وتُعرف أيضا بالموانع التقليدية، وأخرى مستحدثة وهي الموانع الخاصة، حيث تمنع قيام المسؤولية الجزائية عما تعرضت له البيئة البحرية من ضرر وتحول دون توقيع العقوبة، ورغم أن القانون الجنائي ينص على أسباب أخرى للإعفاء من المسؤولية الجزائية كالجنون، صغر السن، الإكراه¹ حالة الضرورة وغيرها من الموانع.

غير أنه في مجال جرائم تلويث البيئة البحرية لا يمكن الاستناد على كل هذه الموانع للإعفاء من المسؤولية الجزائية بسبب الخصوصية التي تتميز بها الجرائم البيئة عن غيرها من الجرائم، حيث يتم الإعفاء منها فقط بسبب توفر موانع عامة تتمثل في حالة الضرورة والقوة القاهرة، وأخرى خاصة تتمثل في الترخيص الإداري والغلط في القانون.

¹ الجنون: نص المشرع الجزائري على الجنون في المادة 47 من قانون العقوبات لا عقوبة على من كان في حالة جنون وقت ارتكاب الجريمة...، الأمر رقم 66-156، المتضمن قانون العقوبات، المعدل والمتمم.

وفقا لهذه المادة فإن المشرع لم يعرف الجنون، وبالتالي ترك الأمر للفقه والقضاء والتعريف المتفق عليه هو كالتالي: الجنون هو إضطراب في القوى العقلية يفقد المرء القدرة على التمييز أو على السيطرة على أعماله.

إن الجنون في معناه العام هو كل نقص في الملكات الذهنية مثل العته سواء كان وراثي أو مكتسب بسبب مرض الشلل التام والجنون المبكر، وقد يكون الجنون مستمر أو منقطع يأتي في فترات مختلفة تعقبها فترات إفاقة.

ولا يدخل ضمن مفهوم الجنون التنويم المغناطيسي حيث لا تقوم المسؤولية الجزائية للشخص الذي يرتكب جريمة وهو تحت تأثير التنويم المغناطيسي، إلا إذا تم إثبات أن الشخص الذي نوم الشخص الآخر قد سلبه حريته وقت ارتكاب الجريمة، أنظر أحسن بوسقية، الوجيز في القانون الجزائري العام، مرجع سابق، ص 241.

صغر السن هو أيضا من أسباب الإعفاء من المسؤولية الجزائية وفقا للشرعية الإسلامية وكذا مختلف التشريعات، فلا تطبق العقوبة على الصبي، فالصبي إذا ارتكب جريمة قبل سن السابعة لا يتحمل أي عقوبة، فلا يحد إذا كانت جريمته عقوبتها الحد، ولا يقتص منه إذا قتل أو جرح ولا يعزر هذا بالنسبة لما ورد في الشريعة الإسلامية، أما بالنسبة لموقف المشرع الجزائري فإنه قسم حالة صغر السن إلى مرحلتين هما مرحلة ما دون الثالثة عشرة وهو ما نصت عليه المادة 49 من قانون العقوبات، والمرحلة الثانية هي مرحلة ما بين 13 و 18 سنة حيث نص المشرع على أن الصبي الذي يتجاوز 13 سنة يمكن أن يخضع إلى بعض العقوبات ولكنها تكون مخففة، وهذا التخفيف يكون في الجرح والجنايات أما المخالفات عقوبتها تكون بالتوبيخ أو الغرامة، أنظر: خالد ضو، أسباب إنتفاء المسؤولية الجنائية في الفقه الإسلامي والتشريع الجزائري، مجلة العلوم القانونية والإجتماعية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، المجلد 8، العدد 1، 2023، ص 189.

بالنسبة لأثر صغر السن على المسؤولية الجنائية يعفي الشخص الذي ارتكب الجريمة من المسؤولية الجنائية بشرط تقديم الدليل على صغر السن، إذ يكفي إثبات أن الجاني وقت ارتكاب الجريمة كان وقت ارتكاب الجريمة دون السن القانونية التي يعفى بسببها من المسؤولية الجنائية لأن المشرع جعل هذا السن قرينة قاطعة على تخلف التمييز لدى القاصر، أنظر خلوفي لعموري، أسباب عدم المسؤولية الجنائية، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون الجنائي والعلوم الجنائية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2014/2015، ص 443، 444.

في حالة إعفاء الشخص الطبيعي أو المعنوي من المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية فإن المشرع الجزائري في هذه الحالة وحتى يضمن حماية للمتضرر منح له الحق في الحصول على تعويض من خلال رفع دعوى مدنية للحصول على تعويض عن الأضرار التي أصابته بسبب جرائم تلويث البيئة البحرية.

سيقسم هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث (المبحث الأول) يتضمن الأسباب الموضوعية للإعفاء من المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية، أما الأسباب الشخصية سيتم الحديث عنها في (المبحث الثاني)، وأخيرا حصول المتضرر على التعويض في حالة الإعفاء من المسؤولية الجزائية وفقا للمشرع الجزائري في (المبحث الثالث).

المبحث الأول: الأسباب الموضوعية للإعفاء من المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية:

الأسباب الموضوعية (الأسباب العامة) أو الموانع التقليدية التي يعفى على أساسها مرتكب الجريمة التي كانت سببا في تلوث البيئة البحرية هي الموانع التي تضمنتها أغلب قوانين العقوبات، وهذه الموانع محددة على سبيل الحصر والتي يترتب على توفر أحدها عدم توقيع العقوبة على المتهم رغم توفر الأركان أو العناصر المكونة للجريمة¹.

تتمثل الأسباب الموضوعية للإعفاء من المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية في حالة الضرورة (المطلب الأول)، والقوة القاهرة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: حالة الضرورة:

عرفت حالة الضرورة في مجال القانون الجنائي تطورا كبيرا حيث تم الإقرار بها في مختلف الشرائع القديمة والحديثة، ومفادها أن الجاني يعفى من المسؤولية الجزائية ومن ثم من العقوبة، وتمثل هذه الحالة نموذجا للتنازع بين المصالح المتعارضة لأن الإنسان يجد نفسه أو نفسه غير مهددة بخطر جسيم على وشك الوقوع وهنا لا يبقى أمامه إلا أن يرتكب الجريمة لحماية نفسه أو غيره².

سيتم تقسيم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع، (الفرع الأول) يتضمن تعريف حالة الضرورة، (الفرع الثاني) شروطها، و(الفرع الثالث) والآخر التنظيم القانوني لحالة الضرورة في المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية.

الفرع الأول: تعريف حالة الضرورة:

قيل أن حالة الضرورة لا يحكمها قانون إذ ليس من الحكمة وليس من العدل أن يحاسب الشخص الذي يجد نفسه في ظروف ليس له دخل في حدوثها يواجه خطر جسيم يهدده في نفسه أو ماله إذا ما إضطر إلى ارتكاب الفعل المجرم على شخص ثالث بريء

¹ - فريد مقاني، مرجع سابق، ص 460.

² - خلوفي لعموري، مرجع سابق، ص 43، 44.

للتخلص من الخطر الذي يهدده¹، وحتى يتضح المقصود من حالة الضرورة كسبب معفي من المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية لا بد من التطرق إلى مختلف تعريفاتها.

أولاً: تعريف حالة الضرورة لغة:

الضرورة تعني الحاجة والشدة التي لا دافع لها، وتعني اللجوء إلى الشيء المحرم الذي لا بد منه، وهي أيضاً الإحتياج إلى الشيء مما يستدعي اللجوء إليه².

ورد في القرآن الكريم مصطلح إضطر في سورة البقرة حيث قال الله سبحانه وتعالى (إِنَّمَا حَرَّمَ عَلَيْكُمُ الْمَيْتَةَ وَالدَّمَ وَلَحْمَ الْخِنزِيرِ وَمَا أُهْلَ بِهِ لِغَيْرِ اللَّهِ فَمَنْ اضْطُرَّ غَيْرَ بَاغٍ وَلَا عَادٍ فَلَا إِثْمَ عَلَيْهِ إِنَّ اللَّهَ غَفُورٌ رَحِيمٌ) الآية 173، وتفسر كلمة إضطر هنا بأن الضرورة ألجأته إلى تناول مما حُرّم³.

جاء في قول الله سبحانه وتعالى أيضاً في سورة المائدة في الآية 03 " فَمَنْ اضْطُرَّ فِي مَخْمَصَةٍ غَيْرَ مُتَجَانِفٍ لِإِثْمٍ فَإِنَّ اللَّهَ غَفُورٌ رَحِيمٌ "، يقول الجصاص في تفسيرها فإن الإضطرار هو الضر الذي يصيب الإنسان من جوع أو غيره ولا يمكن الإمتناع منه، ومعناها هنا من إصابة ضر الجوع وهذا يدل على إباحة ذلك ثم الخوف على نفسه أو على بعض أعضائه، وقد بين ذلك في قوله سبحانه وتعالى "فِي مَخْمَصَةٍ"، قال ابن عباس والسدي وقتادة: المخمصة هي المجاعة، فأباح الله عند الضرورة أكل جميع ما نص في الآية.

وبالتالي جعل الإضطرار سبباً لإباحة أكل الميتة، لمن كان في حالة يخشى معها الهلاك، فتكون الأولوية هي المحافظة على النفس، مقارنة مع مفسدة تناول شيء محرم⁴.

¹ - وريدة جندلي، إنتفاء المسؤولية الفردية أمام المحكمة الجنائية الدولية، د ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2017، ص 51، 52.

² - إقبال عبد العزيز المطوع، التطور التاريخي لنظرية الضرورة دراسة تأصيلية وتطبيقية، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، العدد 10، 2021، ص 27.

³ - حسنين محمد مخلوف، مرجع سابق، ص 16.

⁴ - يحي حاجي، مرجع سابق، ص 1420.

وردت أيضا في سورة الأنعام في قول الله عز وجل " قُلْ لَا أَجِدُ فِي مَا أُوحِيَ إِلَيَّ مُحَرَّمًا عَلَى طَاعِمٍ يَطْعَمُهُ إِلَّا أَنْ يَكُونَ مَيْتَةً أَوْ دَمًا مَسْفُوحًا أَوْ لَحْمَ خِنزِيرٍ فَإِنَّهُ رِجْسٌ أَوْ فِسْقًا أُهْلًا لِغَيْرِ اللَّهِ بِهِ ۚ فَمَنِ اضْطُرَّ غَيْرَ بَاغٍ وَلَا عَادٍ فَإِنَّ رَبَّكَ غَفُورٌ رَحِيمٌ" الآية 145، وتفسر بأنها ما ألجئ إلى أكله للضرورة¹.

من خلال ما سبق عرضه فإن حالة الضرورة يقصد بها كل ما أقدم الإنسان على فعله مجبرا بسبب الظروف والأوضاع التي تحيط به والتي دفعته إلى القيام بهذا الفعل رغم أنه ممنوع أو مجرم.

ثانيا: تعريف حالة الضرورة إصطلاحا:

عرف فقهاء القانون الجنائي حالة الضرورة بأنها ما ينشأ بفعل الطبيعة أو بفعل الإنسان من أوضاع مادية وتكون موجهة إلى الغير، وهذه الأوضاع قد تعرض الفاعل أو غيره إلى خطر يهدده في نفسه لا يمكن دفع حدوثه إلا بإرتكاب الفعل المجرم، وفي حالة الضرورة لا بد أن يكون الشخص المهدد بالضرر الجسيم هو نفسه مرتكب الجريمة².

كما تم تعريفها بأنها وجود الإنسان في ظروف تهدده بالخطر ولا يكون له أي سبيل لتفاديه إلا بإرتكاب الجريمة، ولا يكون هذا الخطر قد وجه إليه عمدا بقصد دفعه إلى إرتكاب الجريمة³.

من بين تعريفات الفقه الغربي لحالة الضرورة تعريف الفقيهين Bouzat و Pinatel بأنها حالة الشخص الذي يضطر على الرغم من إحتفاظه بحرية إتخاذ القرار إلى إرتكاب جريمة من أجل تفادي خطر يهدده، بحيث ينال أذى تلك الجريمة شخص آخر بريء⁴.

¹ - حسنين محمد مخلوف، مرجع سابق، ص 16 و ص 64.

² - إبراهيم أحمد إلياس، حالة الضرورة وأثرها على المسؤولية الجنائية في القانون الدولي الجنائي، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد 73، العدد 1، 2017، ص 486.

³ - إقبال عبد العزيز المطوع، مرجع سابق، ص 30.

⁴ - فؤاد خيثر، موانع المسؤولية الدولية الجنائية في القانون الدولي الجنائي، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون الدولي الجنائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، 2022/2023، ص 177.

تعرف حالة الضرورة وفقا للقانون الجنائي الوطني بأنها الظرف الذي يحل بالشخص أو بغيره ويهدده بخطر والذي يمكن أن يدفعه من خلال ارتكاب الجريمة وهذه الأخيرة تسمى بجريمة الضرورة، وهي الجريمة التي لا تنعدم فيها الإرادة وإنما يضيق فيها مجال الاختيار إلى أدنى حد بحيث يتم التمييز بين الإصابة بضرر جسيم أو ارتكاب الجريمة ومن ثم مخالفة النصوص القانونية.

أما على مستوى القانون الجنائي الدولي فقد عرفت حالة الضرورة بأنها الحالة التي تواجه فيها الدولة خطرا حقيقيا وحالا أو وشيكا يهدد وجودها الإقليمي والشخصي أو نظام الحكم فيها، وترى هذه الدولة أنه في الحفاظ على إستقلاليتها وأهليتها الدولية ما يبرر إنتهاك المصالح الأجنبية لدولة أخرى محمية بموجب نصوص القانون الدولي¹.

وبالتالي تكون حالة الضرورة هي الحالة التي يكون فيها مرتكب الجريمة مكرها على ارتكابها، وإنما يكون أمام خيارين فإن أن يتحمل الأذى الي يصيبه في شخصه أو ماله، أو يصيب غيره في شخصه أو ماله، وإما أن يرتكب الجريمة، وإذا كانت مسألة حالة الضرورة لم تحظى في بلادنا بنقاش فقهي فإنها نالت حقها من النقاش على المستوى الفقه الفرنسي والذي يقر بعدم توقيع العقوبة في حالة الضرورة، غير أنهم اختلفوا في تحديد أساس عدم العقاب.

حيث إنقسم الفقه في هذا الشأن إلى إتجاهين إذ يرى الفريق الأول أن أساس عدم العقاب هو الإكراه المعنوي وهذا ما يجعل من حالة الضرورة سببا من أسباب عدم الإسناد، والرأي الثاني برر عدم العقاب بسبب توفر حالة الضرورة بأن حالة الضرورة مثلها مثل الدفاع المشروع سببا من أسباب الإباحة مؤسسا على مصلحة المجتمع، وهذا هو الرأي الغالب في فرنسا².

¹ - وريدة جندلي، مرجع سابق، ص 52، 53.

² - أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائي العام، مرجع سابق، ص 186، 187.

من خلال هذه التعريفات يمكن القول أنها إنطلقت في تعريفها لحالة الضرورة من نفس الفكرة ألا وهي الظروف التي تجبر الشخص على ارتكاب الجريمة لإنقاذ حياته أو حياة غيره، بمعنى أن الشخص يكون مكرها على ارتكاب الجريمة.

في مجال التلوث تعرف حالة الضرورة بأنها الحالة التي يعفى فيها الجاني من المسؤولية الجزائية إذا ارتكب جريمته بسبب لا دخل لإرادته فيه لدفع خطر جسيم، وترتبا على هذا فإنه في حالة نشوب حريق في ناقلة تحمل غازات أو مواد سريعة الاشتعال فإذا لجأ ربان السفينة إلى تسريب الغازات، أو إذا ألقى المواد في المياه الإقليمية حتى يتفادى كارثة تهدد الأرواح بخطر فهنا تنتفي مسؤوليته الجزائية عن تلويث المحيط البيئي تطبيقا لقاعدة حالة الضرورة¹.

نص المشرع الجزائري على حالة الضرورة في المادة 48 في قانون العقوبات والتي نصت على أنه "لا عقوبة لمن إضطرته إلى ارتكاب الجريمة قوة لا قبل له بدفعها".

وفقا لهذه المادة فإن المشرع الجزائري أعفى الجاني من المسؤولية الجزائية إذا ارتكب الجريمة بسبب ظروف دفعته لإرتكابها، غير أن محتوى هذه المادة لا يوضح حالة الضرورة كسبب معفي من المسؤولية بطريقة كافية لأنه لم يتضمن تعريف لها، ولم ينص على شروط الإغفاء من المسؤولية الجزائية بطريقة كافية، كما لم يوضح طبيعة القوة التي يرتكب بسببها الجاني الجريمة فيما إذا كانت قوة طبيعية أو بشرية وهذا ما يجعلها تتشابه مع القوة القاهرة والتي هي أيضا سبب معفي من المسؤولية الجزائية.

الفرع الثاني: شروط حالة الضرورة:

إن الجاني حتى يعفى من المسؤولية الجزائية بسبب حالة الضرورة لا بد أن تتوفر شروط معينة حتى يتحقق هذا الإغفاء، وفي غياب هذه الشروط لا يمكن التمسك بحالة الضرورة كسبب معفي من المسؤولية، حيث تم تصنيف الشروط التي يجب توفرها فيها إلى صنفين الأولى تتعلق بالخطر، والثانية تتعلق بفعل الضرورة.

¹ - حسام محمد سامي جابر، مرجع سابق، ص 185.

أولاً: الشروط الواجب توافرها في الخطر:

حتى يمكن إعتبار إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط أو كما تعرف بإتفاقية برشلونة لسنة 1976 حالة الضرورة سبب يعفى على أساسها الجاني من المسؤولية الجزائية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية لا بد أن تتوفر فيها شروط معينة، وتتمثل هذه الشروط فيما يلي:

1: وجود خطر يهدد النفس أو المال:

المقصود بالنفس في هذا الشرط ليست نفس الجاني فقط وإنما كل نفس بشرية تكون معرضة للخطر، فقد يكون هذا الشخص من أهل الجاني أو أحد أقاربه هذا بالنسبة للفرد، أما بالنسبة للدولة فإن هذا الشرط يتجسد في الخطر الذي يهدد وجود الدولة ككل أو جزء من إقليمها فقط أو أحد مقوماتها الأساسية، وفي هذا الشأن ينكر الكثير من الفقهاء فكرة تمسك الدولة بحالة الضرورة وبرروا هذا الإنكار بأن الدول قد تخرج عن قوانين وأعراف الحرب فترتكب جرائم دولية كأن تقصف المستشفيات والمساكن والملاجئ تحت مبرر الضرورة الحربية وهو ما يؤدي إلى مخالفة قوانين الحرب وجعلها نصوصاً تقتصر للتطبيق¹.

تعرف الضرورة الحربية أو كما يطلق عليها الضرورة العسكرية وفقاً للقانون الدولي العام بأنها المبدأ الذي يبرر التصرفات التي تقوم بها القوات العسكرية مهما بلغ عنفها وخلوها من الإنسانية وهذا وفقاً للمبدأ القائل بالغاية تبرر الوسيلة، وهذا وفقاً لفقه القانون الدولي التقليدي.

أما الفقه الحديث فقد اختلف بين إتجاه رافض وإتجاه مؤيد، حيث يرى الإتجاه المؤيد بأن الضرورة العسكرية حقيقة لا يمكن تجاوزها لكن لا بد من التعامل معها وفقاً لشروط تقيدها وتجعل منها أكثر إنسانية، فجميع العمليات العسكرية التي تقوم بها الدولة لا بد أن تكون وفق إطار قوانين الحرب، أما الإتجاه الرافض فقد برر موقفه الرافض للضرورة

¹ - فؤاد خيثر، مرجع سابق، ص 192.

العسكرية بأنها وإن كانت من مستلزمات الحرب فهي غير مشروعة والرأي الذي يجعل هذه الضرورة مشروعة لا بد من إستبعاده حتى لو كان تحت مسمى الضرورة¹.

من مبررات الإتجاه المعارض للضرورة الحربية أيضا أن هذه الأخيرة مبدأ لا يمكن تطبيقه في مجال العلاقات الدولية ولا ينبغي أن يكون لها وجود في القانون الدولي الإنساني لأنها تفتح المجال أمام الدولة للإعتداء على غيرها من الدول، بحيث تعتمد الدولة المتعدية على فكرة الضرورة كذريعة مستخدمة القوة العسكرية والتي تهدف من خلالها إلى تحقيق أهداف غير مشروعة، من بين الفقهاء المعارضين لمبدأ أو فكرة الضرورة الحربية هو الفقيه ستيفن روت وهو يعتبر من أشد المعارضين والذي يقول في هذا الشأن أنه إذا سلمنا بوجود حالة الضرورة في مجال الحروب فلن يكون هناك قانون دولي، لأن المبدأ لا يمكن تقييده بالقوانين المتعلقة بالحرب فيجب أن نتخلى عن مفهوم الضرورة الحربية بشكل نهائي أو نضع نهاية لقواعد القانون الدولي².

نص المشرع الإماراتي في القانون المتعلق بحماية البيئة في المادة 89 على أن العقوبات التي ينص عليها هذا القانون لا تطبق في حالة تأمين سلامة الوسيلة البحرية أو سلامة الأرواح عليها³.

وفقا لهذه المادة فإنه في حالة الإضرار بالبيئة البحرية لا تطبق على الشخص الذي سبب هذا الضرر إذا قام بهذا الفعل للحفاظ على سلامة السفينة والتي عبر عنها هذا القانون بالوسيلة البحرية⁴، أو الحفاظ على سلامة الأشخاص المتواجدين على متنها، وبالتالي تكون حالة الضرورة سببا معفي من المسؤولية الجزائية.

¹ - خالد روشو، الضرورة العسكرية في نطاق القانون الدولي الإنساني، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012/2013، ص 79-80.

² - الطيب بلخير، الضرورة الحربية في إطار القانون الدولي العام، مجلة البحوث القانونية والسياسية، العدد 13، 2014، ص 299.

³ - المادة 89 الفقرة 1، من القانون الاتحادي رقم (24) لسنة 1999 م في شأن حماية البيئة وتنميتها.

⁴ - الوسائل البحرية: هي كل وسيلة تعمل أو تكون معدة للعمل في البيئة البحرية وذلك دون إعتبار لقوتها أو حمولتها أو الغرض من ملاحتها ويشمل ذلك السفن والقوارب التي تسير على الزلاقات والمركبات التي تسير على وسادة هوائية فوق=

حتى يعفى الجاني من المسؤولية الجزائية بسبب حالة الضرورة لا بد أن يكون عرضة لخطر يهدده في نفسه أو ماله أو نفس ومال غيره، كما يدخل في نطاق الخطر على النفس الخطر الذي يهدد سلامة الإنسان أو حريته أو إعتباره¹.

فعدم العقاب على الجريمة في حالة الضرورة يشترط فيه أن يجد مرتكب الجريمة نفسه أمام خطر يهدده في نفسه أو ماله وبالتالي في غياب هذا الشرط لا يمكن للجاني التمسك بحالة الضرورة كسبب لإعفائه من مسؤوليته الجزائية عن الجريمة التي إرتكبها.

وكمثال على وجود خطر يهدد النفس في مجال التلوث البحري قيام ربان السفينة التي تحمل النفط والتي تكون مهددة بخطر الإحتراق بسبب تعرضها لواقعة معينة، فيقوم بتسريب هذا النفط في المياه الخاضعة لقضاء دولة معينة حتى يحمي الأشخاص المتواجدين في السفينة من الخطر الذي يهددهم، ففي هذه الحالة يعفى الربان من مسؤوليته الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية بالنفط بسبب توفر حالة الضرورة.

2: أن يكون الخطر جسيم:

الخطر الجسيم هو الخطر الذي من شأنه أن يسبب أضرار كبيرة لا يمكن جبرها إلا من خلال تضحيات كبيرة، والخطر الجسيم لا بد أن يكون في مواجهة من يعترض له ويجب أن يكون جسيم كالموت أو الجروح البليغة، أما إذا كان بسيطا فلا يشكل حالة ضرورة.

المعيار في قياس جسامة الخطر من عدمها هو عدم قابلية هذا الأخير للإصلاح، وبمفهوم المخالفة إذا كان الخطر يمكن إصلاحه ففي هذه الحالة لا يمكن إعتباره خطرا جسيما²، وبالتالي حتى يمكن الإعتداد بالخطر في حالة الضرورة لا بد أن يبلغ درجة كبيرة من الجسامة والخطورة، لأن الخطر إذا كان بسيط ففي هذه الحالة لا يعفى الجاني من مسؤوليته الجزائية عن الجريمة التي إرتكبها.

سطح الماء أو التي تعمل تحت سطح الماء والقطع العائمة والمنصات البحرية المثبتة أو العائمة والطائرات المائية، أنظر المادة من القانون الاتحادي رقم (24) لسنة 1999 م في شأن حماية البيئة وتنميتها.

¹ - عبد الغني حسونة، مرجع سابق، ص 115.

² - نجاح غربي، الضبط القانوني لحالة الضرورة في التشريع العقابي الجزائري والمقارن، مجلة الندوة للدراسات القانونية، العدد 25، 2019، ص 114.

يكون الخطر جسيما إذا أثار لدى الإنسان الخشية والخوف من إنهيار كيانه المادي أو المعنوي، لأن وجود الخطر دون أن يكون مصدر تهديد للشخص في كيانه لا يمكن إعتباره خطر جسيم، وجسامة الخطر أمر نسبي وليس مطلق لأنه يرتبط بعقيدة وتفكير مرتكب الجريمة، كأن ترتكب امرأة حامل جريمة سرقة لشيء معين لأن هناك رغبة تحركت في نفسها عند رؤيتها لهذا الشيء بالإضافة إلى خشيتها على جنينها من أن يولد معيба إذا تركت هذه الحاجة في نفسها دون إشباعها فعلى الحاكم في هذه الحالة الحكم ببراءتها إستنادا إلى حالة الضرورة¹.

3: أن يكون الخطر حالا:

بمعنى أن يكون الخطر واقعا لا محالة إن لم يسارع الفاعل إلى تجنب وقوعه دون تأخير، وللخطر الحال صورتين هما أن الإعتداء الذي يشكل تهديدا على وشك الوقوع، أو أن الإعتداء قد بدأ فعلا غير أنه لم ينته بعد، أما الخطر غير الحال فإن الإعتداء المهدد به سيحدث مستقبلا، أو أن الإعتداء قد بدأ وتحقق لكنه إنتهى.

ففي هذه الحالة يكون الفرق بين الإعتداء الغير الحال والحال هو أن الأول يكون فيه متسع من الوقت مما يسمح بالقيام بما هو مناسب ولازم لتجنب الخطر بطرق أخرى غير إرتكاب الجريمة وبالتالي تزول حالة الضرورة بزوال الضرر، أما الثاني يفرض على الجاني الإسراع بتجنب وقوع الخطر².

وحتى يمكن إعتبار حالة الضرورة سببا معفي من المسؤولية الجزائية لا بد أن يكون الخطر واقعا أو على وشك الوقوع إذ لا تقوم حالة الضرورة في الحالة التي يكون فيها الخطر وقع ولم يستمر، أو موعدا تحققه بعيد³.

فالعبرة هنا تكون بوقت حدوث الخطر فإذا كان معاصرا لإرتكاب الجريمة بحيث لا يملك الجاني في يده إلى إرتكاب الجريمة لدفع الخطر الذي يهدده أو يهدد غيره، أما في

¹ - إبراهيم أحمد إلياس، مرجع سابق، ص 501.

² - إقبال عبد العزيز المطوع، مرجع سابق، ص 58.

³ - عبد الغني حسونة، مرجع سابق، ص 115.

حالة وجود مدة زمنية بين الجريمة والخطر فالجاني في هذه الحالة يمكنه تقادي الخطر بوسائل أخرى غير إرتكاب الجريمة، وبالتالي لا يمكن أن يعفى من المسؤولية الجزائية بسبب حالة الضرورة لعدم توفر شرط أن يكون الخطر حال.

من بين التشريعات التي نصت على شروط حالة الضرورة مجتمعة في مادة واحدة قانون العقوبات الفرنسي في مادته 7/122 وهي سارية المفعول منذ سنة 1994 والتي نصت على ما يلي " لا يكون مسؤولا جزائيا الشخص الذي في مواجهة خطر حالي أو وشيك يهدده هو أو يهدد غيره أو مالا، يرتكب فعلا ضروريا لحماية الشخص أو المال..."¹.

تعرض القضاء الفرنسي لشرط أن يكون الخطر حالا بمناسبة طعن متهم أمام محكمة ليون ضد حكم صادر عن محكمة درجة أولى والتي أدانته بإرتكاب جريمة تلويث النهر والإضرار بالكائنات الحية بسبب قيامه بنزع قناطر هيدروكهربائية والتي نجم عنها تسرب الطين والنفائات السامة، كما قام بفتح البوابات من أجل تجنب حدوث كارثة بيئية بالمقارنة بالتلوث الذي أصاب النهر، حيث تم رفض طعنه من طرف محكمة الإستئناف مبررو رفضها بأن حالة الضرورة تكن عندما يصبح فعل التلويث (الجريمة) هو الوسيلة الوحيدة التي يتقادي بها الجاني خطر وشيك².

4: ألا يكون للجاني دخل في حدوث الخطر:

بمعني أن يكون الخطر غير ناشئ عن فعل الجاني وألا يكون له أي علاقة في حدوثه، لأن الجاني إذا كان هو السبب في تحقق الخطر ففي هذه الحالة يسقط حقه في الإغفاء من المسؤولية الجزائية بسبب حالة الضرورة³، فإذا كان الجاني هو من تدخل بفعله

¹ -Article 122 / 7 (N'est pas pénalement responsable la personne qui, face à un danger actuel ou imminent qui menace elle-même, autrui ou un bien, accomplit un acte nécessaire à la sauvegarde de la personne ou du bien ...)

code pénal, Site web https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000006417220, Date de la visite du site 24/07/2025, Heure de visite du site 02 : 51.

² - محمد أمين عباس ، مرجع سابق، ص 143.

³ - نسمة حسين، المسؤولية الدولية الجنائية، مذكرة ماجستير، تخصص القانون والقضاء الدوليين الجنائيين، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري قسنطينة، 2007/2006، ص 113.

وإرادته في الخطر الواقع فهذه الحالة لا تعتبر حالة ضرورة لوجود علاقة بين الخطر وإرادة الجاني وبالتالي تطبق عليه العقوبة المناسبة لجريمته.

ثانياً: الشروط المتعلقة بفعل الضرورة:

فعل الضرورة مثله مثل الخطر لا بد أن تتوفر فيه مجموعة من الشروط حتى تصبح حالة الضرورة سبباً معفي من المسؤولية الجزائية عن الأضرار التي حدثت بسبب الجريمة المرتكبة، وتتمثل هذه الشروط فيما يلي:

1: أن يكون الفعل ضرورياً للتخلص من الخطر:

ويقصد بهذا الشرط أنه لا يبقى أمام الشخص مرتكب الجريمة أية وسيلة أخرى يتجنب بها الخطر الجسيم وفي هذه الحالة تكون الضرورة ظرفاً مفاجئاً يحيط بالفاعل ويهدده بخطر جسيم، وهذا يعرف بشرط اللزوم، لأن الفاعل إذا كان أمامه وسيلة أخرى أو طريقة للنجاة غير ارتكاب الجريمة كأن يطلب المساعدة أو يستنجد بالسلطة العامة، ففي هذه الحالة لا يمكنه التذرع بحالة الضرورة ليعفى من المسؤولية الجزائية¹.

وفقاً لهذا الشرط فإن الفعل الذي يدفع به الجاني حالة الخطر لا بد أن يكون هو الفعل الذي يلجأ إليه المضطر لينقذ نفسه أو غيره من الخطر الذي يهدده وهو ما يطلق عليه بجريمة الضرورة بمعنى أن يكون ارتكاب الجريمة هو السبيل الوحيد لدفع الخطر.

إن شرط أن يكون الفعل ضرورياً لدفع الخطر من الشروط التي يتطلبها فقهاء الشريعة والقانون بحيث لا يمكن دفع الخطر إلا من خلال ارتكاب الجريمة وإذا أمكن دفع الضرورة بفعل مباح ففي هذه الحالة يمنع دفعها من خلال ارتكاب فعل مجرم، وهذا الشرط يتطلب توافر أمرين هما أن يكون الفعل المرتكب من جانب الشخص المهدد بالخطر يؤدي

¹ - خلوفي لعموري، مرجع سابق، ص 118.

إلى الخلاص من الخطر، والآخر هو أن يكون هذا الفعل هو الوسيلة الوحيدة لتفادي الخطر¹.

وبالتالي إذا كانت الجريمة المرتكبة قد دفعت إليها الضرورة للحفاظ على النفس أو الغير فإن الشخص لا تطبق عليه أي عقوبة، وبالرجوع إلى المادة 39 الفقرة 02 من قانون العقوبات الجزائري نجد أن المشرع نص على هذه المادة تحت عنوان الأفعال المبررة والتي نصت على أنه لا جريمة إذا كان الفعل قد دفعت إليه الضرورة الحالة للدفاع المشروع عن النفس أو عن الغير أو عن مال مملوك للشخص أو للغير بشرط أن يكون الدفاع متناسبا مع جسامة الإعتداء.

وفقا لهذه المادة يمكن القول أن المشرع الجزائري إعتبر حالة الضرورة التي يكون فيها المتهم مجبرا على ارتكاب الجريمة للدفاع عن نفسه أو ماله أو غيره فعلا مبررا ومباحا، ففي هذه الحالة يرتكب الجريمة بسبب وجود خطر يهدده غير أنه لا يعاقب عليها لأن القانون يبيح هذا الفعل، ووفقا لهذه المادة حتى يمكن الاستناد على أسباب الإباحة كسبب معفي من المسؤولية يتعين أن ترتكب الجريمة بهدف الدفاع المشروع (الشرعي) على نفس المتهم أو ماله أو غيره.

وكما ورد في نص المادة 39 الفقرة 02 نجد أنها أزلت عن الفعل الصفة الإجرامية وجعلته مباحا من خلال استخدام مصطلح " لا جريمة" وبالتالي تزول الصفة الإجرامية للفعل سواء كانت جريمة تامة أو شروع ومن ثم لا تفرض عليه أي عقوبة².

من بين النصوص القانونية أيضا في التشريع الجزائري التي نصت على حالة الضرورة والتي يتضح فيها هذا الشرط أكثر هو ما ورد في المادة 214 من القانون البحري والتي نصت على أنه يمكن طرح المواد الملوثة في البحر من طرف سفينة إذا كان الهدف من هذا الطرح هو تأمين حماية أمن السفينة ذاتها أو أمن سفينة أخرى، لتجنب الخسائر عن

¹ - سمير سعيد محمد حسين، الإكراه وحالة الضرورة دراسة مقارنة بين الشريعة الإسلامية والقانون الوضعي، مجلة كلية الشريعة والقانون بتقنها الأشراف، دقهلية، العدد 25، 2022، ص 2552، 2553.

² - كمال بلارو، أحكام الدفاع الشرعي في التشريع الجزائري، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة منتوري، قسنطينة، المجلد 29، العدد 04، 2018، ص 14.

السفينة أو الحمولة، لإنقاذ الحياة البشرية في البحر، غير أن هذه المادة وضعت شرط ألا وهو ذكر الأسباب التي دفعت إلى طرح المواد الملوثة في دفتر السفينة¹.

الأصل أن طرح وإلقاء المواد الملوثة في المياه التي تخضع للقضاء الجزائي يعتبر جريمة من جرائم تلويث البيئة البحرية وبالتالي تقوم المسؤولية الجزائية للشخص مرتكب الجريمة، غير أنه إذا قام بإلقاء مواد تضر بهذه المياه بهدف المحافظة على سلامة السفينة أو سلامة سفينة أخرى ففي هذه الحالة لا تقوم مسؤوليته الجزائية إستنادا على حالة الضرورة التي فرضت عليه تلويث البيئة البحرية لتحقيق غاية أخرى وهي حماية السفينة من أي خطر يهددها بسبب هذه المواد.

2: لا بد من وجود تناسب بين فعل الضرورة والخطر:

التناسب يقصد به الموازنة بين الحق الذي يحميه الجاني (المضطّر) والحق الذي يضحى به، أو الموازنة بين الضرر الذي يدفعه الجاني والذي يتوقع حدوثه، فالتناسب يقتضي أن يكون الضرر الذي ينجم عن الجريمة متناسبا مع الضرر المتوقع.

وفقا لهذا الشرط لا بد من وجود تناسب بين الجريمة والضرر الذي كان الجاني يتوقع حدوثه، والتناسب هو أمر نسبي يختلف باختلاف ظروف مرتكب الجريمة ومدى حريته في الاختيار، والمعيار المعتمد في تحديد مدى التناسب بين الجريمة والضرر هو معيار الرجل العادي إذا تواجد في نفس ظروف الجاني وقت ارتكاب الجريمة، وتحديد التناسب بين الجريمة والضرر يخضع للسلطة التقديرية للقاضي الذي يفصل في النزاع².

التناسب في هذه الحالة يكون بين الوسائل المستخدمة مع جسامة الخطر، ويشترط في هذا الشأن أن المصلحة التي تكون محلا للتضحية بها أقل قيمة من المصلحة المحمية أما إذا كانت المصلحة المضحية بها تعلو على المصلحة المحمية في القيمة فهنا لا يمكن

¹ - نصت هذه المادة على إستثناء وارد على ما هو منصوص عليه في المادة 210 من نفس القانون والتي منعت صب أو غمر المواد التي قد تكون سببا في الإضرار بالصحة العمومية والموارد البيولوجية، عرقلة الأنشطة البحرية بما فيها الملاحة والصيد البحري، إفساد ماء البحر من حيث إستعماله، التقليل من القيمة الترفيهية للبحر، أنظر القانون رقم 98-05، يعدل ويتم الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري.

² - إبراهيم أحمد إلياس، مرجع سابق، ص 511.

الإستناد على حالة الضرورة لتبرير الجريمة والاعفاء من المسؤولية الجزائية بسبب الضرر الذي يترتب على الجريمة والذي يضر بمصلحة المجتمع¹.

إن تحديد معيار التناسب يكون وفقا لأقل الأفعال التي من شأنها دفع الخطر، بمعنى أنه يمكنه دفع الخطر الجسيم بفعل آخر أقل جسامة من الجريمة وإلا إعتبر الجاني مسؤولا جزائيا، غير أن الشخص المهدد بالخطر إذا أمكنه التخلص من هذا الخطر من خلال القيام بفعل يهدد نفس واحدة لا يجوز له أن يدفعه بفعل آخر يكن مصدر تهديد لأكثر من نفس وبالتالي تنتفي حالة الضرورة في الحالة التي يكون فيها الجاني قادرا على دفع الخطر الجسيم الذي يهدده بفعل آخر أقل جسامة من الجريمة التي إرتكبها².

من خلال إستقراء نص المادة التي نصت على حالة الضرورة في قانون العقوبات الجزائري (م 48) نجدها لم تنص على شرط التناسب بين الخطر والضرر، أما المشرع الفرنسي فقد نص صراحة على هذا الشرط في نص المادة 122 / 7 من قانون العقوبات التي سبق الحديث عنها ووفقا لها تكون حالة الضرورة سببا معفي من المسؤولية إذا إرتكب الشخص جريمة لحماية شخص أو ممتلكات بشرط وجود تناسب بين الوسائل المستخدمة والخطر الذي يهدده³.

من خلال الشروط التي تم عرضها يمكن القول أن حالة الضرورة حتى تكون سببا يعفى من خلالها الجاني من المسؤولية الجزائية لا بد أن تتوفر فيها هذه الشروط سواء المتعلقة بالخطر أو المتعلقة بفعل الضرورة، وفي غياب أحد هذه الشروط لا يمكن الإغفاء من المسؤولية الجزائية بسبب حالة الضرورة.

¹ - أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائي العام، مرجع سابق، ص 191.

² - خلوفي لعموري، مرجع سابق، ص 131.

³ - حيث نصت المادة 122 / 7 من قانون العقوبات الفرنسي على ما يلي: " لا يكون مسؤولا جزائيا الشخص الذي في مواجهة خطر حالي أو وشيك يهدده هو أو يهدد غيره أو مالا، يرتكب فعلا ضروريا لحماية الشخص أو المال، ما لم يكن هناك عدم تناسب بين الوسائل المستخدمة وخطورة التهديد ".

الفرع الثالث: التنظيم القانوني لحالة الضرورة في المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية:

حالة الضرورة هي أحد أسباب إنتفاء المسؤولية الجزائية وتعتبر وسيلة لتبرير أفعال التلوث التي تضر بالبيئة البحرية والتي تشكل جريمة في نظر القانون، والسبب في إنتفاء المسؤولية هو عدم إكمال أركان الجريمة.

غير أن حالة الضرورة في جرائم تلويث البيئة البحرية لها خصائص تميزها عن حالة الضرورة المنصوص عليها في قانون العقوبات، ولا شك أن هذه الخصوصية تتعلق بخصوصية الجرائم البحرية¹.

أولاً: خصوصية حالة الضرورة في جرائم تلويث البيئة البحرية:

إن حالة الضرورة المنصوص عليها في الجرائم البيئية بصفة عامة تتميز بأحكام تختلف عن غيرها من الأحكام المعمول بها في القواعد العامة التي تنظم هذه الحالة، وفي هذا الإطار يتم التمييز بين مفهومين، مفهوم عام يتمثل في حالة تدفع الشخص إلى ارتكاب الجريمة مثل القيام بإلقاء مواد ملوثة من السفينة التي تتعرض للضرورة في عرض البحر لإنقاذ السفينة وكذا حملتها من خطر محقق²، ووفقاً لهذا المفهوم حتى تكون حالة الضرورة سبباً معفي من المسؤولية الجزائية لا بد أن ترتكب الجريمة والمتمثلة في تلويث البيئة البحرية لإنقاذ السفينة أو الأشخاص المتواجدين على متنها.

ومفهوم آخر خاص يرتبط بالطبيعة الخاصة لجرائم تلويث البيئة البحرية وطبيعة الأنشطة والمعطيات الإقتصادية والتقنية التي ترتبط بها، لأن المؤسسات تعمل على تحقيق التوازن بين إحترام القوانين التي تنص على ضرورة المحافظة على سلامة البيئة، وبين الأعباء المالية الباهضة التي من شأنها إعاقة النمو الإقتصادي لهذه المؤسسات وبالتالي تكون سبباً في التقليل من أرباحها وإنتاجها، ولتبرير القيام بالأفعال التي تهدد توازن الوسط البيئي لا بد من توفر عنصر اللزوم ويقصد به أن يكون النشاط الذي يلوث البيئة لازماً

¹ - محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص 78.

² - عبد الغني حسونة، مرجع سابق، ص 116.

وضروريا لمواجهة المشكلة الإقتصادية بحيث يتفادي الأضرار دون إرتكاب الجريمة التي سببت التلوث.

العنصر الثاني الواجب توفره هو التناسب وبموجبه لا بد من وجود التناسب بين المزايا التي تحصل عليها المؤسسة مع الضرر الناجم عن النشاط الملوث والذي يشكل جريمة¹.

إن ما يميز الأحكام التي تنظم حالة الضرورة في مجال التلوث البحري أيضا هو التوسع في نطاق حالة الضرورة، حيث أن مختلف التشريعات الجنائية وسعت في نطاق حالة الضرورة كسبب يمنع قيام المسؤولية الجزائية في هذا النوع من الجرائم فهي تتضمن الأرواح والأموال على عكس ما هو منصوص عليه في القواعد العامة لحالة الضرورة، ذلك أن مختلف التشريعات لا تعتبر حالة الضرورة سببا يعفي الجاني من مسؤوليته الجزائية إلا في حالة وجود خطر جسيم يهدد الإنسان في نفسه أو عرضه أو سلامته، غير أن التشريعات البيئة خرجت على هذه الأحكام حتى ولو كانت الجريمة المرتكبة تهدف إلى حماية الأموال أو تأمين سلامة السفينة، مثل ما نص عليه المشرع الفرنسي في المادة 5 من قانون 11 مايو 1977 المتعلق بالتلوث البحري حيث يتم بموجبها الإعفاء من المسؤولية الجزائية عندما يتم تصريف المواد الملوثة بهدف الحفاظ على سلامة المنشآت أو الأجهزة لتفادي حدوث ضرر خطير يهدد سلامة أشخاص أو حماية البيئة أو إنقاذ أرواح بشرية في البحر.

نص المشرع العماني في القانون رقم 34 لسنة 1974 المتعلق بالتلوث البحري في المادتين 1 و 2 من هذا القانون على أنه عندما توجه إلى شخص أو مركب تهمة إرتكاب جنحة تصريف مادة ملوثة في المنطقة الخالية من التلوث من مركب أو موقع بري أو أجهزة نقل النفط أو تصريف مادة ملوثة من مركب مسجل في السلطنة في أية مياه واقعة خارج نطاق المنطقة الخالية من التلوث فإن البرهنة على أن المادة قيد البحث قد تم تصريفها حرصا على الآتي تعتبر دفاعا (إنقاذ الأرواح، ضمان سلامة أي مركب، الحيلولة دون وقوع ضرر خطير لأي مركب أو حمولته أو موقع بري من أجهزة نقل النفط) ولكن شريطة ألا

¹ - منير الفتني، مرجع سابق، ص 129.

يتيسر الدفاع بموجب هذه المادة إذا إقتنع الوزير المختص أن تصريف المادة الملوثة لم يكن ضروريا للغرض المزعوم في الدفاع أو لم يكن خطوة معقولة في ظروف الحادث.

يعاب على هذا التعريف أنه يشترط ضرورة إقتناع الوزير المكلف بشؤون البيئة بتوفر حالة الضرورة التي كانت السبب في تصريف النفط أو المواد الملوثة في البحر¹.

وبالتالي في مجال الإضرار بالبيئة البحرية فإن نطاق حالة الضرورة كسبب معفي من المسؤولية الجزائية يتسع ليشمل حتى الحفاظ على سلامة وأمن السفن والمنشآت البحرية ولا يقتصر فقط على الحفاظ على سلامة الأرواح، وهذا التوسع في نطاقها تفرضه الخصوصية التي تتمتع بها البيئة البحرية والأضرار التي تصيب هذه البيئة ومواردها.

المشرع الجزائري بدوره تبنى التوسع في نطاق حالة الضرورة في الجرائم التي تضر البيئة البحرية حيث يعفى الجاني من المسؤولية الجزائية إذا كانت غايته من إرتكاب الجريمة هي الحفاظ على أمن السفينة من أي خطر يواجهها وهذا ما سيتم الحديث عنه في جزئية أخرى.

يمكن القول أن الخصوصية التي تتميز بها حالة الضرورة في جرائم تلويث البيئة البحرية هدفه هو عدم تحميل الشخص الذي دفعته الظروف إلى إرتكاب الجريمة من المسؤولية الجزائية، لأنه لم يرتكب هذه الجريمة متعمدا وإنما دفعته ظروف ترتبط أساسا بحماية حياة الأشخاص أو المحافظة على سلامة السفينة من أي خطر يهددها كالحريق مثلا بسبب ما تحمله السفينة على متنها من مواد قابلة للاشتعال كالنفط وهو ما يدفع الجاني إلى إلقاء هذه المواد في البيئة البحرية مما يؤدي إلى تلوثها، غير أن هذا لا يكون سببا في قيام مسؤوليته الجزائية وإنما يعفى على أساسه لأنه لم يرتكب الجريمة إلا لظروف أخرى دفعته إلى تلويث البيئة البحرية.

الملاحظ أن مختلف التشريعات البيئية أعطت أولوية لحماية حياة الأشخاص والأموال على حساب البيئة البحرية وإن كان التلوث يخلف أضرار كبيرة تصيب البيئة البحرية بما تحتويه من موارد وثروات.

¹ - محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص 78، 79.

ثانيا: النصوص القانونية التي نصت على حالة الضرورة في جرائم تلويث البيئة البحرية:

تم النص على حالة الضرورة كسبب معفي من المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية في بعض الإتفاقيات الدولية وأيضاً في بعض نصوص القانون الجزائري على الجزائري.

1: الإتفاقيات الدولية التي نصت على حالة الضرورة كسبب معفي من المسؤولية الجزائية في جرائم تلويث البيئة البحرية:

تتمثل هذه الإتفاقيات فيما يلي:

- إتفاقية ماربول 1973/1978:

نصت إتفاقية منع التلوث من السفن المعروفة بإتفاقية ماربول على حالة الضرورة كسبب معفي من المسؤولية في اللائحة 4 من الملحق 1 من الإتفاقية حيث نصت على عدم إنطباق المادتين 15 و 34 من نفس الملحق على تصريف النفط أو الخليط الزيتي في البحر لغرض تأمين سلامة السفينة أو إنقاذ الأرواح في البحر.

وبالرجوع إلى اللائحة 15 نجدها نصت على حظر تصريف النفط أو أي خليط نفطي في البحر في المناطق الخاصة، كما حددت هذه المادة السفن التي يمنع تصريف النفط منها وهي السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر إلا بمراعاة الشروط التي حددتها هذه المادة ومن بين هذه الشروط:

- ضرورة معالجة النفط من خلال وسائل ترشيح الزيت.
- ألا يتجاوز النفط في النفايات السائلة دون تخفيف 15 جزء في المليون وغيرها من الشروط التي تضمنتها هذه المادة.

أضافت اللائحة 15 في فقرتها 7 على ما يلي: " كلما لوحظت آثار مرئية للنفط على سطح الماء أو تحته في المنطقة المجاورة مباشرة لسفينة أو في أعقابها، ينبغي لحكومات الأطراف في هذه الإتفاقية، إلى الحد الذي تستطيع القيام به بشكل معقول، أن تحقق على الفور في الحقائق المتعلقة بمسألة ما إذا كان هناك انتهاك لأحكام هذه اللائحة.

وينبغي أن يشمل التحقيق، على وجه الخصوص، ظروف الرياح والبحر، مسار السفينة وسرعتها، المصادر المحتملة الأخرى للآثار المرئية في المنطقة المجاورة، وأي سجلات ذات صلة بتصريف النفط¹.

من خلال هذه الفقرة يمكن القول أن الدول الأطراف في إتفاقية ماربول 1973/1978 بموجب هذه اللائحة تلتزم بالتحقيق في حالة وجود أي آثار للنفط فهنا تلتزم الدول الأطراف في الإتفاقية بالتحقيق للتأكد من مخالفة أحكام هذه اللائحة أم لا.

اللائحة 34 والتي أحالت إليها هذه المادة فهي تنص على منع تصريف النفط إلا بتوفر الشروط التي حدتها هذه المادة من بينها أن تكون الناقلة على مسافة تزيد عن 50 ميلا بحري من أقرب يابسة (أرض)، أن لا يتجاوز معدل تصريف محتوى النفط 30 لتر لكل ميل بحري، لا بد من وجود نظام مراقبة وتحكم في تصريف النفط وترتيب خزان النفائات، وتضمنت أيضا نفس الإلتزام الذي تضمنته المادة 15 حيث تقوم الدول بالتحقيق كلما لوحظت آثار للنفط.

من خلال ما سبق عرضه يمكن القول أن القاعدة العامة هي منع إلقاء النفط في البحار لأن إلقائه يرتب قيام المسؤولية الجزائية ومن ثم تحمل العقوبة المناسبة لهذه الجريمة غير أنه وكإستثناء فإن مرتكب الجريمة يعفى من مسؤوليته إذا فرضت عليه الظروف إرتكابها، حتى يحافظ على حياة الأشخاص من أي خطر يهددها، أو إذا كان يهدف إلى تأمين سلامة السفينة من خطر الغرق أو الإحترق بسبب ما تحمله على متنها من مواد قد تكون سريعة الإشتعال أو تكون طبيعتها خطيرة للدرجة التي تؤدي إلى هلاك الأشخاص المتواجدين على متن السفينة كأن تكون مواد نووية مثلا وبالتالي يعفى الجاني من المسؤولية الجزائية بسبب حالة الضرورة إذا توفرت شروطها الواردة في القواعد العامة.

¹ -Regulation 15 /7 " Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, Governments of Parties to the present Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this regulation. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records, <https://www.dipublico.org/100748/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships/>.

2: حالة الضرورة كسبب معفي من المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية وفقا للقانون الجزائري:

نص المشرع الجزائري على الإعفاء من المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية بسبب توافر حالة الضرورة على النحو التالي:

نص المشرع الجزائري على حالة الضرورة في المادة 97/3 من القانون 03-10 لا يعاقب بمقتضى هذه المادة عن التدفق الذي بررته تدابير إقتضتها ضرورة تقادي خطر جسيم وعاجل يهدد أمن السفن أو حياة البشر أو البيئة.

وفقا لهذه المادة فإن تلوث البيئة البحرية بسبب تدفق مواد ملوثة يعتبر جريمة يعاقب عليها القانون بغرامة من 100.000 دج إلى 1.000.000 دج إذا وقع حادث التلوث في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري بسبب سوء تصرف الربان أو رعونته أو غفلته أو مخالفته للقوانين والأنظمة.

غير أن جريمة تلويث البيئة البحرية إذا ارتكبت بسبب وجود خطر يهدد أمن وسلامة السفينة أو حياة البشر أو البيئة ففي هذه الحالة يعفى الجاني من المسؤولية الجزائية بسبب حالة الضرورة التي تطلبت وقوع جريمة تلويث البيئة البحرية، وحتى يتم الإعفاء بسبب حالة الضرورة لا بد من توفر الشروط التي حددتها هذه المادة والمتمثلة في: وجود خطر جسيم وحال يهدد حياة الأشخاص أو الأموال وتتجسد وفق هذه المادة في سلامة السفينة وحتى الخطر الذي يهدد البيئة ككل وليس البيئة البحرية فقط، وبالتالي يجب أن يكون السبيل الوحيد لدفع الخطر الجسيم والحال هو ارتكاب الجريمة فإذا كان الجاني لديه حلول أخرى لدفع الضرر ففي هذه الحالة لا يمكنه التحجج بحالة الضرورة ليتخلص من مسؤوليته الجزائية، إذا كان بإمكانه تقادي حدوث الأضرار بطرق أخرى غير تلويث البيئة البحرية، أما إذا كان ارتكاب الجريمة هو السبيل الوحيد للحفاظ على سلامة الأرواح أو أمن السفينة فإنه يعفى من مسؤوليته الجزائية عن جريمة تلويث البيئة البحرية (المياه الخاضعة للقضاء الجزائري).

يمكن القول أن الجاني الذي كان سببا في تلوث البيئة البحرية الخاضعة للقضاء الجزائي لا بد أن يقوم بإتخاذ كل التدابير والإجراءات اللازمة للحفاظ على سلامة الأشخاص المتواجدين على متن السفينة، أو حتى على سلامة السفينة وأيضا البيئة البحرية من أي تلوث قد يصيبها بسبب السفينة وما تحمله من مواد مضرّة كالنفط أو المواد النووية وأيضا القيام بكل ما هو لازم لتفادي وقوع الحادث أو التقليل من أثار التلوث، ولا يجب أن يهمل هذه التدابير والإلتزامات التي يترتب على غيابها تلوث البيئة البحرية وفي هذه الحالة يتحجج الجاني بحالة الضرورة ويعفى من مسؤوليته الجزائية رغم أن له علاقة بحادث التلوث لأنه لم يتخذ التدابير والإجراءات المناسبة التي تحول دون وقوع الحادث.

وفي هذا السياق نص المشرع الجزائري في القانون البحري على أن قيام المسؤولية الجزائية للربان الذي تتسبب سفينته في حادث إصطدام حيث يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج، إذا كان هذا الأخير بإمكانه تفادي تعرض السفينة أو الأشخاص للخطر¹.

يفهم من هذه المادة أن المشرع يعفي الربان الذي تسبب في حادث إصطدام سفينته أو كان سببا في تعرض الأشخاص للخطر من مسؤوليته الجزائية إذا ارتكب جريمته بهدف حماية السفينة أو الأشخاص من أي خطر يهددهم، بمعنى أن الضرورة دفعته لإرتكاب هذه الجريمة.

نص المشرع الجزائري على أن القيام بعمليات الصب أو الغمر يكون بعد الحصول على ترخيص ممنوح من الوزير المكلف ووفقا للشروط التي يحددها القانون والمتعلقة بإنعدام الخطر وعدم الإضرار بالبيئة والصحة²، غير أن هذا الشرط يسقط إذا قام الجاني بالغمر أو الصب أو الترميد في الحالة التي تتعرض فيها حياة البشر أو أمن السفينة أو الطائرة للخطر³.

¹ - المادة 484 الفقرة 1، من القانون رقم 98-05، الذي عدل الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري.

² - المادة 53، من القانون رقم 03-10، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

³ - المادة 54، من القانون رقم 03-10، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

وفي هذا إشارة إلى إعفاء الشخص الذي يكون سببا في تلويث البيئة البحرية بالمواد الملوثة التي يتم إدخالها في البيئة البحرية من خلال صبها أو غمرها أو ترميدها من المسؤولية الجنائية التي تترتب عن هذه الجريمة ومن ثم لا يتحمل أي عقوبة بسبب حالة الضرورة التي فرضت عليه إرتكاب جريمة تلويث البيئة البحرية.

الفرع الرابع: أثر حالة الضرورة في الإعفاء من المسؤولية الجزائية:

لم تحدد الإتفاقيات الدولية والنصوص القانونية التي وضعها المشرع الجزائري الأثر الذي ترتبه حالة الضرورة في المسؤولية الجزائية فيما إذا كان كلي أو جزئي، لكن بما أن الجاني إرتكب الجريمة بسبب وجود خطر يهدده أو يهدد غيره، أو يهدد الأموال فهذا يعني أنه إرتكب الجريمة مرغما وبالتالي إرادته لم تتجه إلى إرتكاب الجريمة ففي هذه الحالة يعفى من مسؤوليته الجزائية إعفاء كلي ولا يتحمل العقوبة ولو بصفة جزئية.

لأنه وفقا لنص المادة 48 من قانون العقوبات السابقة الذكر والتي نصت على حالة الضرورة فإن كل جناية أو جنحة أو مخالفة ترتكب تحت تأثير الضرورة لا عقاب عليها كجرائم القتل والضرب والجرح، بسبب إنعدام الركن المعنوي لدى الجاني وبالتالي إرادته لم تتجه إلى المساس بجسد المجني عليه¹.

وفي مجال التلوث البحري بالمواد الملوثة والخطيرة فإن الربان يعفى من مسؤوليته الجزائية إذا إرتكب جريمة تلويث البيئة البحرية بالنفط مثلا إذا كانت الدوافع من إرتكاب هذه الجريمة هي إنقاذ حياة الأشخاص أو السفينة من أي خطر جسيم يهددها، ففي هذه الحالة يعفى إعفاء كلي من هذه المسؤولية ولا تطبق عليه العقوبة المقررة لها بسبب توفر مانع من موانع المسؤولية الجزائية ألا وهو حالة الضرورة التي دفعته لإرتكاب الجريمة.

¹ - عبد القادر حباس، حالة الضرورة وأثرها على المسؤولية الجنائية في جريمة القتل دراسة مقارنة بين الشريعة الإسلامية والقانون الوضعي، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، المجلد 7، العدد 1، 2014، ص 313، 314.

المطلب الثاني: القوة القاهرة:

القوة القاهرة هي من الموانع التقليدية التي تحول دون قيام المسؤولية الجزائية لأنها تؤثر على حرية الإرادة للدرجة التي تجردها من قيمتها القانونية، لأن الجاني مرتكب جريمة تلويث البيئة البحرية يرتكبها وهو تحت تأثير الإكراه الذي لا يمكنه دفعه وبالتالي لا يكون حر في إختيار طريق الجريمة، وإنما تدفعه إلى ارتكابها كوسيلة لوقاية نفسه أو غيره¹.

سيتم الحديث في هذا المطلب على النصوص القانونية التي نصت على القوة القاهرة كسبب معفي من المسؤولية الجزائية التي تترتب عند الإضرار بالبيئة البحرية في (الفرع الأول)، ثم الآثار المترتبة عنها في (الفرع الثاني)، أما عن تعريف القوة القاهرة وشروطها فقد تم التطرق إليها في الفصل الثاني من الباب الأول.

الفرع الأول: التنظيم القانوني للقوة القاهرة في المسؤولية الجزائية المترتبة عن تلويث البيئة البحرية:

نصت مختلف التشريعات على القوة القاهرة كسبب معفي من المسؤولية الجزائية والتي تعتبر مانع من الموانع التقليدية أو العامة للمسؤولية الجزائية، بداية وقبل التطرق إلى الإعفاء من المسؤولية الجزائية بسبب القوة القاهرة في مجال التلوث البحري لا بد من التطرق إلى الحكم العام لهذه الأخيرة، وبالرجوع إلى قانون العقوبات الفرنسي نجد نص على القوة القاهرة كسبب معفي من المسؤولية الجزائية في المادة 2/122 منه على النحو التالي: "لا يسأل جنائيا الشخص الذي تصرف بالقوة أو الإكراه والذي لم يتمكن من مقاومته"².

نص المشرع الفرنسي على القوة القاهرة في مجال جرائم تلويث البيئة البحرية في القانون الصادر في 11 مايو 1977 بشأن التلوث البحري بالزيت على القوة القاهرة كمانع من موانع المسؤولية الجزائية في الجرائم التي ترتكب ضد البيئة البحرية والتي تكون سببا في تلويثها بالزيت في المادة الخامسة منه وبموجبها لا تقوم المسؤولية الجزائية عن جريمة تصريف مواد محظورة إذا كان هذا التصريف بسبب عطل أو تسرب غير متوقع ولا يمكن

¹ - الفتني منير، مرجع سابق، ص 130.

² - Article 122 2, code pénal française, [Article 122-2 - Code pénal - Légifrance](#), , Date de la visite du site /3107/2025, Heure de visite du site 00:04.

دفعه، بشرط أن تتخذ كل الإجراءات المناسبة بعد حدوث العطل أو إكتشاف التسرب لمنع أو وقف أو خفض التصريف أو التسريب الذي كان سببا في تلوث البيئة البحرية¹.

وفقا لهذه المادة فإن الجاني يعفى من المسؤولية الجزائية عن حادث التلوث الناجم عن تصريف مواد نفطية في البحر أو تسربها من السفينة بسبب قوة لم يتوقع الجاني حدوثها، ولم يستطع دفع وقوع الحادث أو تجنب الآثار الضارة الناجمة عن حادث التلوث البحري، بمعنى حتى تطبق حالة القوة القاهرة كسبب معفي من المسؤولية الجزائية لا بد أن لا تتدخل إرادة الجاني في إرتكاب الجريمة وإنما ينبغي أن يكون الحادث خارجي عن المدين بحيث لا يكون له دخل في حدوثه.

أضافت هذه المادة شرط وهو ضرورة قيام الجاني بكل التدابير والإجراءات المناسبة التي من شأنها أن تمنع تلوث البيئة البحرية أو تساعد على تقليل نسبة تصريف النفط في البحر، وبهذا يمنع تلوثها أو يقلل من تضررها بالمواد النفطية مصدر التلوث فقط.

وهذا ما يجعل هذا الشرط من شروط القوة القاهرة في المسؤولية الجزائية التي تترتب عن الإضرار بالبيئة البحرية وهو ما يطلق عليه شرط إتخاذ جميع الإحتياطات اللازمة لمنع التلوث، لأن القيام بالإجراءات التي قد تساعد على تخفيف التلوث أو تمنعه ينفي عنصر الإهمال الصادر من الجاني².

من خلال ما تم التطرق إليه في جزئية المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة البحرية نجد أن الإعفاء منها يتطلب توفر ثلاثة شروط وهي أن تكون القوة القاهرة غير متوقعة بمعنى أن لا يكون الجاني على علم بوقوعها ولا يمكنه التنبؤ بها، بحيث لو أمكنه توقع القوة القاهرة لا يتم الإعتداد بها لدفع المسؤولية والمعيار هنا يكون معيار موضوعي بمعنى أن لا يكون بإمكان الإنسان الأكثر يقظة وتبصرا بالأمور توقع حدوثها، بحيث يعجز عن ذلك وعدم التوقع يكون مطلقا وليس نسبيا، فإذا أمكن توقع الحادث حتى ولو إستحال دفعه لا يمكن إعتبار الحادث قوة القاهرة، إذ لا بد أن يكون من غير الممكن التوقع سواء من

¹ - عادل ماهر الألفي، مرجع سابق، ص 453.

² - عبد الغني حسونة، مرجع سابق، ص 117.

طرف المدعى عليه أو من طرف الغير الأشد يقظة، وعدم التوقع لا يتصور إلا في الحوادث التي لم يسبق وقوعها، غير أن الإعتداد بها يؤدي إلى خروج العديد من الحوادث عن هذا المجال كالزلازل والحريق، لذلك يكون المقصود بعدم إمكانية التوقع أن الحادث رغم سبق وقوعه إلا أن توقع حدوثه مرة أخرى يكون غير ممكن حتى من أكثر الأشخاص يقظة¹.

الشرط الآخر هو إستحالة دفع القوة القاهرة، وآخر شرط هو أن تكون القوة القاهرة حادث خارجي بمعنى أن لا يكون للجاني علاقة بحادث التلوث البحري وإنما يكون سببه قوة القاهرة لم يتوقع الشخص حدوثها ولم يكن بإمكانه التغلب عليها، غير أن الاختلاف بين القوة القاهرة في المسؤولية المدنية والقوة القاهرة في المسؤولية الجزائية هو أن المسؤولية الجزائية حتى يعفى الجاني من مسؤوليته لا بد من توفر شرط آخر وهو أن يتخذ الجاني كل التدابير والإجراءات المناسبة لتجنب وقوع الحادث بسبب القوة القاهرة أو حتى تخفيف آثاره بعد وقوعه.

أما على مستوى القضاء الفرنسي فإننا نجد إعتد على القوة القاهرة كسبب معفي من المسؤولية الجزائية في مجال التلوث والإضرار بالبيئة ففي أحد القضايا والتي تتمثل وقائعها في أن رجل صناعة قام بأخذ كل التدابير المناسبة بهدف منع تصريف مواد قد تضر بصحة الأسماك الموجودة في النهر، ورغم هذه الإحتياطات فقد حدث تصريف عارض بسبب قوة القاهرة، وقضت محكمة الجench بأنه لا تطبق على المتهم أي عقوبة وبالتالي لا تقوم مسؤوليته الجزائية، كما قضت محكمة النقض الفرنسية في أحد قراراتها إن ترك مواد سامة ورميها في المجرى المائي يعتبر خطأ ولا يعفى المتهم من المسؤولية الجزائية إلا إذا وقع الحادث بسبب قوة القاهرة، غير أنه في حالة غياب الركن المعنوي وعدم توافر عنصر الخطأ بعد ثبوت قيام الركن المادي وصدر القرار ببراءة المتهم فإنه في هذه الحالة يكون قاصرا وهذا ما يجعله قابلا للنقض².

¹ - عيشة سنقرة، مرجع سابق، ص 517.

² - نسرين نويري، المسؤولية الجزائية للأشخاص المعنوية عن الأضرار البيئية المسببة في الساحل، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الشاذلي بن جديد، الطارف، 2025/2024، ص 203.

وفي هذا السياق يرى العديد من الفقهاء أن المحاكم الفرنسية في تفسيرها للقوة القاهرة تميز بين إهمال المنشأة في إتخاذ ما هو لازم ومناسب من إجراءات في صيانة آلات وشبكات الصرف، بمعنى أنه لا يمكن الحديث عن قوة القاهرة في حالة عدم إتخاذ المتهم هذه التدابير والإحتياطات، ومن بين الآثار التي تنجم عن القوة القاهرة تلوث البيئة والإضرار بعناصرها ومواردها رغم كل الإجراءات والتدابير التي تتخذها المنشأة التي تمارس النشاط الذي كان سببا في تضرر في البيئة البحرية، وبالتالي القوة القاهرة وعدم توقعها والتغلب عليها ألحقت الضرر بالبيئة رغم الجهود التي بذلها صاحب المنشأة لتفادي وقوع الضرر¹. من بين تطبيقات القوة القاهرة أيضا وفقا للمشرع المصري ما نصت عليه المادة 54 من قانون حماية البيئة حيث أن العقوبات المنصوص عليها في هذا القانون لا تسري على حالات التلوث الناجمة عن التفريغ الناجم عن وجود عطب في السفينة أو حتى أحد أجهزتها بشرط ألا يكون الربان أو الشخص المسؤول على علم بهذه الأعطاب بهدف إتلاف السفينة أو إلحاق الضرر بها، أو كان بسبب إهمال صادر من احدهما، وأضافت هذه المادة شرط للإعفاء من المسؤولية الجزائية وهو ضرورة إتخاذ كل التدابير قبل وقوع العطب بهدف منع أو تقليل الآثار التي يربتها حادث التلوث ولا بد من إخطار الجهات الإدارية فوراً ودون تأخير².

أما عن موقف المشرع الجزائري بخصوص إعفاء الجاني من جرائم تلويث البيئة البحرية بسبب القوة القاهرة نجده نص عليها في القانون رقم 03-10 في مادته 54 التي نصت على ما يلي: "لا تطبق أحكام المادة 53 أعلاه، في حالات القوة القاهرة الناجمة عن التقلبات الجوية أو العوامل الأخرى...".

وبالرجوع إلى المادة 90 من نفس القانون نجدها نصت على عقوبة الجريمة المنصوص عليها في المادة 53 وهي الحبس من 6 أشهر إلى سنتين وبغرامة من 100.000 دج إلى 1.000.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، وتطبق على كل

¹ - حدة قرقور، مرجع سابق، ص 271.

² - عادل ماهر الألفي، مرجع سابق، ص 453.

ربان سفينة جزائرية أو قائد طائرة أجنبية أو كل من يشرف على عمليات الغمر أو الترميد أو الصب في المياه التي تخضع للقضاء الجزائري دون ترخيص من الوزير المكلف.

وفقا لهذه المواد فالأصل هو أن كل شخص يقوم بتلويث المياه التي تخضع للقضاء الجزائري من خلال قيامه بصب أو غمر مواد ملوثة في هذه المياه فإنه يعاقب بالعقوبة التي حددتها المادة، غير أن الإستثناء الوارد على هذه المادة هو أن الجاني لا تطبق عليه أي عقوبة إذا ارتكب الجريمة بسبب القوة القاهرة والتي حددتها المادة بالتقلبات الجوية والعوامل الأخرى وهذا تحديد على سبيل المثال لا الحصر، والملاحظ أن المشرع لم يحدد طبيعة أو نوع العوامل الأخرى التي يعفى بسببها الجاني من مسؤوليته الجزائية وإنما ترك المجال واسعا، وبالتالي يخضع تحديد هذه العوامل إلى السلطة التقديرية للقاضي الذي يفصل في النزاع.

ورد مصطلح القوة القاهرة أيضا في القانون البحري الجزائري حيث وردت المادة كالتالي: "يعاقب بالحبس من 6 أشهر إلى 5 سنوات وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج كل ربان تسببت سفينته في حادث إصطدام وكان في مقدوره إنقاذ السفينة وأفراد الطاقم والركاب دون تعريضهم للخطر ولم يستعمل الوسائل التي بحوزته لإنقاذ الطاقم وركاب السفينة المصدومة.

وتطبق نفس العقوبة على الربان الذي ترك مكان الحادث دون أن تمنعه قوة القاهرة ..."¹.

وفقا لهذه المادة فإن ربان السفينة إذا تعرضت سفينته لحادث إصطدام وغادر مكان وقوع الحادث بسبب قوة القاهرة أجبرته على المغادرة فإنه يعفى من مسؤوليته الجزائية وبالتالي لا تطبق عليه العقوبة التي نصت عليها المادة.

وبالتالي تكون القوة القاهرة سببا يمنع قيام المسؤولية الجزائية بسبب الأضرار التي تصيب البيئة البحرية بسبب حادث التصادم لأنه كما سبق الإشارة إليه فإن الحوادث البحرية تكون مصدرا للتلوث البحري بسبب المواد التي تتسرب من السفينة كالنفط أو المواد النووية سواء إستخدمت السفينة هذه المواد كوقود أو كانت تحملها كبضاعة.

¹ - المادة 484 الفقرة 2، من الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم.

بالنسبة للمنشآت المصنفة¹ في حالة تلويثها للبيئة البحرية يمكنها أيضا الإستناد إلى القوة القاهرة لتتفي مسؤوليتها الجزائية عن جريمة تلويث البيئة البحرية حيث نص المشرع الجزائري على إلزام مستغل المنشأة أو مسيرها باحترام التدابير التي يحددها القانون بهدف تجنب وقوع الحوادث التي ينص عليها القانون المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة وغيره من القوانين التنظيمية، حيث يحدد المستغل جميع المخاطر التي قد تتجم عن إستغلال المنشأة، ويتم في هذا الشأن تحديد العوامل التي تتعرض لها منطقة تواجد المنشأة وأيضا تحديد المخاطر والعواقب حتى يتم معرفة الأحداث الطارئة التي يمكن أن تحدث، وغيرها من الإلتزامات التي يحددها القانون.

في حالة تلوث البيئة البحرية بسبب نشاط المنشأة المصنفة يمكنها أن تدفع أمام القاضي الجنائي بإنعدام إرادته بسبب قوة القاهرة والتي سمحت بإرتكاب فعل مجرم قانونا وهو تلويث البيئة البحرية، لكن هذا الإعفاء يتطلب إثبات تضرر المؤسسة المصنفة بسبب حريق أو انفجار أو أي حادث آخر ناجم عن الإستغلال².

الفرع الثاني: الأثر المترتب على القوة القاهرة في الإعفاء من المسؤولية الجزائية عن تلويث البيئة البحرية:

لم تحدد مختلف التشريعات نوع الإعفاء الذي ينجم عن القوة القاهرة بمعنى أن يكون إعفاء كلي من المسؤولية الجزائية بحيث يحول دون قيامها وبالتالي لا يتحمل الجاني أي عقوبة، أو إعفاء جزئي من هذه المسؤولية إذ لا يعفى بصفة كاملة وإنما يتحمل جزء من المسؤولية الجزائية وتتحقق هذه الحالة عندما تتضرر البيئة البحرية بسبب القوة القاهرة بالإشتراك مع خطأ صادر من الجاني.

¹ - تعرف المنشأة المصنفة بأنها كل وحدة يمارس فيها نشاط أو مادة مذكورة في قائمة المنشآت المصنفة لحماية البيئة المحددة في التنظيم المعمول به، وهذا وفقا لما نصت عليه المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 22-167 المؤرخ في 18 رمضان عام 1443 الموافق 19 أبريل 2022، يعدل المرسوم التنفيذي رقم 06-198، المؤرخ في 4 جمادي الأولى = عام 1427 الموافق 31 مايو سنة 2006 الذي يضبط التنظيم المطبق على المؤسسات المصنفة لحماية البيئة، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 29، الصادرة بتاريخ 24 أبريل سنة 2022 م، ص 6.

² - مريم ملعب، الحماية الجزائية للمياه والأوساط المائية من التلوث في القانون الجزائري، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر باتنة 1-، 2021/2020، ص 187، 188.

غير أنه من خلال إستقراء شروط الإعفاء من المسؤولية الجزائية بسبب القوة القاهرة فإننا نجد شرط أن يكون الحادث خارج عن إرادة الجاني بمعنى أن لا تتدخل إرادته في حدوثه وبالتالي إذا تدخلت إرادة الجاني سواء بخطأ صادر منه أو بسبب إهماله إلى جانب قوة القاهرة ففي هذه الحالة لا يمكنه أن يستند على وجود قوة القاهرة وبالتالي لا يمكن إعفائه من المسؤولية الجزائية لا بصفة كلية أو جزئية.

يمكن القول أنه في مجال الإعفاء من المسؤولية الجزائية بسبب القوة القاهرة لا يمكن الحديث عن إعفاء جزئي من هذه المسؤولية بسبب تدخل أي عامل آخر إلى جانب القوة القاهرة، كأن تتلوث البيئة البحرية بالنفط بسبب حركة الأمواج التي تتغير بسبب حدوث زلزال أو فيضان بالإضافة إلى تدخل إهمال ربان السفينة في إتخاذ التدابير اللازمة لتخزين النفط داخل سفينته، لأن الإستناد على القوة القاهرة يتطلب أن تنعدم إرادة الشخص في إحداث ضرر التلوث البحري.

المبحث الثاني: الأسباب الشخصية للإعفاء من المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية:

إضافة إلى الأسباب الموضوعية (الموانع التقليدية) يرى جانب آخر من الفقه وهو الفقه الحديث بضرورة إستحداث موانع أخرى للمسؤولية الجزائية في جرائم التلوث البيئي بصفة عامة، حيث تم إستحداثها بسبب ما تتميز به الجرائم البيئية من خصوصية تميزها عن غيرها من الجرائم¹.

وتتمثل الأسباب الخاصة التي يعفى على أساسها الجاني من مسؤوليته الجزائية في الترخيص الإداري وهو ما سيتم الحديث في (المطلب الأول)، والغلط في القانون في (المطلب الثاني).

¹ - بشير محمد أمين، مرجع سابق، ص 197.

المطلب الأول: الترخيص الإداري:

إن الترخيص الإداري هو آلية تستخدم لتوجيه ومراقبة النشاط الفردي في المجتمع لأنه يسمح بتنظيم ممارسة الحريات العامة حتى يضمن حماية للنظام العام بعناصره الثلاث ذلك أن التنظيم الضبطي يتطلب الحصول على إذن يسبق ممارسة النشاط، وهذا الإجراء أو الآلية هو ما يمكن الإدارة من التدخل مسبقا في كيفية ممارسة بعض الأنشطة كما تتخذ مختلف الاحتياطات والتدابير لحماية المجتمع من المخاطر التي قد تصيبه بسبب هذه الأنشطة¹.

إن الترخيص الإداري هو وسيلة من وسائل الضبط الإداري² القانونية إذ تشترطه الإدارة طبقا لنصوص القانون أو التنظيم على الأفراد في الحالة التي يرغب فيها هؤلاء الأفراد ممارسة حرية معينة، أو القيام بنشاط معين كأن يرغب المواطنون القيام بمسيرة، فهنا يكون من حق الإدارة فرض ترخيص حتى لا يكون عمل هؤلاء الأشخاص مشوبا بعيب في المشروعية³.

إن الهدف من نظام الترخيص الإداري يتمثل في الحفاظ على نظام الدولة وكيانها الاجتماعي والسياسي والإقتصادي، لأنه يضمن حماية للمجتمع من المخاطر التي قد يتعرض لها والتي تؤثر على أمنه وصحته وسكينته، وتكمن العلاقة بين الضبط الإداري والترخيص في أن الترخيص هو أحد الوسائل التي تحقق من خلالها الإدارة التوازن بين الحقوق والحريات وبين تحقيق المصلحة العامة⁴.

¹ - أمال مدين، الترخيص الإداري وسيلة لحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة " الترخيص بإستغلال المنشآت المصنفة لحماية البيئة نموذجا"، مجلة القانون العقاري والبيئة، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، المجلد 3، العدد 5، 2015.

² - يعرف الضبط الإداري وفقا لمعيارين أحدهما عضوي ويعرفه بأنه مجموع الأجهزة والهيئات التي تتولى القيام بالتصرفات والإجراءات التي يكون الهدف منها هو الحفاظ على النظام العام، ومعيار موضوعي عرف الضبط الإداري بأنه النشاط الذي تقوم به السلطات العامة في الدولة حتى يضمن الحفاظ على النظام العام، وهذا التعريف يعتبر هو التعريف الراجح فقها، أنظر، عمار بوضياف، الوجيز في القانون الإداري، ط الثالثة، جسر للنشر والتوزيع، الجزائر، 2015، ص 478.

³ - عمار بوضياف، المرجع نفسه، ص 495.

⁴ - إيناس محمد الشريف، رشا محمد جعفر، السلطة المختصة بالتراخيص الإدارية - دراسة مقارنة-، مجلة العلوم القانونية، جامعة بغداد، المجلد 36، العدد 3، 2021، ص 496.

يكون الترخيص الإداري سببا من أسباب الإعفاء من المسؤولية الجزائية في مجال الجرائم البيئية، حيث يستند عليه أصحاب المشاريع والأنشطة الملوثة للبيئة البحرية كوسيلة للتخلص من المسؤولية الجزائية التي فرضت عليهم بسبب مخالفتهم لما هو منصوص عليه قانونا، حيث نجد معظم التشريعات البيئية تشترط الحصول على ترخيص من الجهات الإدارية المختصة للقيام بالأنشطة التي ينتج عنها أضرار تصيب البيئة البحرية¹.

وللتعرف على الترخيص الإداري كسبب معفي من المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية سيتم التطرق إلى تعريفه في (الفرع الأول)، ثم عن الترخيص الإداري في المجال البيئي (في الفرع الثاني).

الفرع الأول: مفهوم الترخيص الإداري:

الترخيص الإداري هو وسيلة للحفاظ على النظام العام، حيث يتم منحها من طرف السلطات المختصة للترخيص بممارسة نشاط معين من شأنه الإضرار بالبيئة البحرية وللتعرف على مفهوم الترخيص الإداري سيتم الحديث على تعريفه (أولا)، ثم على أنواعه (ثانيا).

أولا: تعريف الترخيص الإداري:

عرف الفقيه الفرنسي " Pierre Livet " الترخيص الإداري بأنه عمل إداري يتخذ شكل القرار الإداري بإعتباره عمل أحادي الطرف صادر من جهة إدارية بموجب تأهيل تشريعي وهذه الجهة قد تكون سلطة إدارية أو منظمة أو هيئات تابعة لها مباشرة، بحيث يتوقف على منحه ممارسة نشاط أو إنشاء منظمة أو هيئة ولا يمكن ممارسة أي حرية دون هذا الإصدار².

يعرف الترخيص الإداري أيضا بأنه وسيلة تتدخل بموجبها الدولة في ممارسة النشاط الفردي بهدف توفير حماية من أي ضرر قد يسببه هذا النشاط، وذلك بتمكين الهيئات

¹ - منير الفتحي، مرجع سابق، ص 133.

² - زين العابدين مجاهد، الترخيص الإداري كآلية قانونية إحتياطية في مجال الرقابة الإدارية على نشاط المنشآت المصنفة، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، المجلد 7، العدد 1، 2021، ص 2417.

الإدارية بفرض الإجراءات اللازمة التي تمنع وقوع الضرر، وإذا كان هذا النشاط ينطوي على مخاطر كبيرة لا يكفي الوقاية منه يتم رفض منح الترخيص¹.

عرف أيضا بأنه قيام الجهات الإدارية المختصة بالتحقق من عدم مخالفة النشاط المطلوب الترخيص به للنصوص القانونية، ولا يترتب عليه أي ضرر أو خطر يصيب المجتمع، وبالتالي يكون الترخيص الإداري وسيلة تتدخل بها الدولة في ممارسة النشاطات الفردية التي تنطوي على مخاطر وأضرار قد تضرر بالمجتمع².

أما بالنسبة للتعريفات القضائية فقد عرفت محكمة القضاء الإداري الترخيص الإداري بأنه تصرف إداري يتم بالقرار الصادر بمنحه وهذا التصرف مؤقت بطبيعته قابل للسحب أو التعديل، وغير القابل للإلغاء أمام المحكمة متى تم وفقا لمقتضيات المصلحة العامة، ولم يكن مشوبا بعيب إساءة استعمال السلطة سواء كان ترخيص مقيدا بشروط أو محدد بأجل أم لا، ولا يجوز في هذه الحالة الطعن في قرار السحب قبل إنقضاء الأجل أو مراعاة الشروط المقررة إلا لعيب إساءة استعمال السلطة³.

من خلال هذه التعريفات يمكن القول أن الترخيص الإداري هو الوسيلة التي تستخدمها الهيئات المختصة للحفاظ على سلامة المجتمع من أي خطر يصيبهم بسبب مختلف الأنشطة، وهو الآلية التي بموجبها تمنح الموافقة لأصحاب المشاريع والأنشطة الخطرة والتي قد تضر بالبيئة لمباشرة أنشطتهم وفقا لما يتطلبه القانون.

ثانيا: أنواع الرخص الإدارية البيئية:

تخضع مختلف الأنشطة التي من شأنها الإضرار بالبيئة بصفة عامة إلى نظام الترخيص الإداري بهدف المحافظة على البيئة، وهذا الأخير تتعدد صوره في المجال البيئي وتتمثل صوره فيما يلي:

¹ - شول بن شهرة، حنان جديد، الرخص الإدارية كوسيلة لضبط قطاع المحروقات، مجلة دفاتر السياسة والقانون، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، المجلد 10، العدد 19، 2018، ص 84.

² - سارة بولقواس، مرجع سابق، ص 285.

³ - زين العابدين مجاهد، مرجع سابق، ص 2418.

1: رخصة البناء ودورها في حماية البيئة:

تعرف رخصة البناء بأنها قرار إداري يصدر من جهة مختصة بتنظيم المباني وبموجبه يمنح الإذن بإجراء معين يتعلق بالمبنى الذي يصدر بشأنه¹.

كما تعرف أيضا بأنها قرار إداري صادر عن سلطة مختصة قانونا والذي يمنح بمقتضاه صراحة أو ضمنا الحق للشخص الطبيعي أو المعنوي بإقامة بناء جديد أو تغيير بناء قائم أو توسيع أو تعلية أو تدعيم المباني، والتي وفقها يمكن للسلطة الإدارية المختصة مراقبة مشروع معين أو أفعال البناء مع توافقه مع القوانين السارية المفعول².

إن رخصة البناء تساهم بشكل إيجابي في حماية البيئة من المخاطر التي قد تحدث بسبب التوسع العمراني ويتضح هذا من خلال تقييد مشاريع البناء بمعطيات متعلقة بالبيئة من خلال إستخدام مقاييس ومعايير مضبوطة في موقع البناء، وهذه الرخصة هي الوسيلة التي بموجبها إستخدام الأرض التي سيقام فوقها البناء وفقا لما تقتضيه أدوات التهيئة والتعمير التي تهدف إلى تحديد التوجهات الأساسية لتهيئة الأراضي، وكذا تحقيق التوازن بين وظيفة السكن والفلاحة والبضاعة ورقابة المحيط والأوساط الطبيعية وإحترام المعايير المتعلقة بالتمتية المستدامة بشكل متطابق بيئيا وعمرانيا.

تتضح العلاقة بين رخصة البناء وحماية البيئة في ضرورة القيام بدراسة التأثير وهو عبارة عن إجراء يتطلب القانون وجوده في طلب رخصة البناء، وبموجب هذه الدراسة يتضح مدى تأثير مشروع البناء على البيئة ودراسة مختلف المخاطر التي قد تنشأ عنه، ويتضمن هذا الطلب أيضا مذكرة خاصة بالمباني الصناعية³.

¹ - خير الدين بن مشرن، مميزات رخصة البناء وأسس إستصدارها في القانون الجزائري، مجلة تشريعات التعمير والبناء، جامعة ابن خلدون تيارت، المجلد 1، العدد 4، 2017، ص 213.

² - سفيان بوط، تجريم أعمال البناء بدون رخصة ودوره في الرقابة على البناء والتعمير، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، جامعة البلدة 2، المجلد 6، 2017، ص 75.

³ - منيرة بوالصبعين، هدى مدني، البلدية فاعل أساسي لحماية البيئة في إطار التتمية المستدامة - الرخص الإدارية البيئية نموذجا-، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيسمسيلت، المجلد 07، العدد 01، 2022، ص 417، 418.

وفقا لهذه الرخصة فإن الشخص الذي يرغب في بناء مشروع معين في منطقة ساحلية فإنه يكون ملزما بالحصول على ترخيص بناء إذا كان مشروعه من شأنه الإضرار بالبيئة كأن تنبعث من الأجهزة التي تُستخدم في نشاط هذا المشروع مواد مضرّة والتي قد يترتب عليها أضرار ومخاطر تصيب الإنسان والمناطق البحرية، وبالتالي إذا تلوثت البيئة البحرية المحيطة بمكان المشروع ففي هذه الحالة يكون الترخيص سببا لإعفائه من المسؤولية الجزائية ومن ثم لا يتحمل أي عقوبة.

2: رخصة إستغلال المنشآت المصنفة:

إن رخصة إستغلال المنشأة المصنفة من بين التراخيص التي تشترط مختلف التشريعات ضرورة الحصول عليها قبل البدء في إستغلالها للحفاظ على البيئة، حيث تهدف إلى تحديد تبعات وآثار النشاطات الإقتصادية على البيئة والتكفل بها، فحصول صاحب المنشأة على هذا الترخيص قبل البدء في إستغلالها يدل على أنها تطابق الأحكام والمعايير التي يحددها القانون والمتعلقة بحماية البيئة¹.

تخضع المنشآت المصنفة لنظام الرخص الإدارية إذا كانت هذه المنشآت ينجر عنها مخاطر كبيرة، أو أضرار تمس بالمصالح التي يحميها القانون والمنصوص عليها في القانون المتعلق بالبيئة والتي تقابلها 511-1 من القانون الفرنسي، والترخيص الإداري هو عبارة عن طلب يتم تقديمه إلى الإدارة المختصة وينتهي بصور قرار تأخذ فيه الإدارة بعين الاعتبار حماية المصالح العامة للمجتمع، وهذا الطلب يرفق بدراسة الأثر والخطر وأيضا لا بد من إثبات القدرة التقنية والمالية للحفاظ على إستمرار المنشأة².

إن رخصة إستغلال المنشآت المصنفة هو ذلك الإذن الذي تحصل عليه المنشآت المصنفة كوسيلة لإعفائها من المسؤولية الجزائية، ويتم الحصول عليه قبل بدء ممارسة

¹ - المرسوم التنفيذي، رقم 06-198، المؤرخ في 4 جمادي الأولى عام 1427، الموافق 31 مايو سنة 2006، الذي يضبط التنظيم المطبق على المؤسسات المصنفة لحماية البيئة، المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 37، الصادرة بتاريخ 04 يونيو 2006، ص 10.

² - مريم ملعب، الحماية الجزائية للمياه والأوساط المائية من التلوث في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 201، 202.

النشاط الملوث للبيئة خلال مدة زمنية معينة، تحدد من طرف سلطات الضبط الإداري البيئة وبموجب هذه الرخصة يتمكن الشخص من مباشرة النشاط بعد الحصول على هذه الرخصة.

حتى يتم منح رخصة إستغلال المنشآت المصنفة لا بد من توفر شروط معينة تتمثل في دراسة أو موجز التأثير على البيئة حيث تخضع مشاريع التنمية والهياكل والمنشآت الثابتة والمصانع وكل المشاريع التي من شأنها الإضرار بالبيئة إلى دراسة التأثير، الشرط الثاني هو دراسة الخطر والتي يكون الهدف منها هو تحديد المخاطر المباشرة أو غير المباشرة التي قد تعرض الأشخاص والممتلكات والبيئة للخطر بسبب المؤسسة حيث إشتراط القانون رقم 03-10 ضرورة القيام بدراسة الخطر قبل منح الرخصة¹.

3: رخصة إستعمال الموارد المائية:

نص المشرع الجزائري على كيفية إستعمال الموارد المائية في القانون المتعلق بالمياه والتي أوجبت ضرورة الحصول على ترخيص أو إمتياز تمنحه الإدارة المختصة قبل مباشرة أي نشاط يتعلق بإستعمال الموارد المائية، سواء تعلق الأمر بالمياه الموجهة للإستعمال الفلاحي والمياه غير العادية من طرف أشخاص طبيعيين أو معنويين خاضعين للقانون العام أو الخاص، من خلال منشآت وهياكل إستخراج الماء أو تربية المائيات.

إن رخصة إستعمال الموارد المائية تخول لصاحبها التصرف لمدة معينة في منسوب أو حجم الماء الذي يتم على أساسه تحديد الموارد الإجمالية المتوفرة حسب معدل سنوي والإحتياجات التي تتوافق مع الإستعمال المعتبر².

حدد المشرع النظام القانوني لرخصة إستعمال الموارد المائية في المادة 74 من نفس القانون، حيث حدد طبيعة هذه الرخصة بأنها عقد من عقود القانون العام، وتمنح لكل شخص طبيعي أو معنوي خاضع للقانون العام أو الخاص، من خلال تقديم طلب وفقا للشروط التي يحددها القانون والتي ينص عليها المرسوم التنفيذي رقم 08-148.

¹ -وفاء بن طيبة، بشرى زلاسي، رخصة إستغلال المنشآت المصنفة آية للوقاية من الأخطار الكبرى، مجلة صوت القانون، جامعة خميس مليانة، المجلد 8، عدد خاص 2، 2022، ص 377 378.

² - المادتين 71 و 72، من القانون رقم 05-12، المتعلق بالمياه.

يتضمن طلب رخصة إستعمال الموارد المائية جملة من البيانات من بينها أسماء وألقاب وعنوان أو عند الإقتضاء المقر الإجتماعي لصاحب الطلب، التبرير بموجب عقد رسمي لشغل المكان المخصص لمواقع إقامة منشآت أو هياكل إستخراج الماء من طرف صاحب الطلب، الطبيعة وتحديد الموقع الجغرافي للمنشأة أو هيكل إستخراج الماء، منسوب أو حجم المياه التي سيتم إستخراجها، مدة إستعمال المورد المائي، وغيرها من البيانات التي حددتها المادة ¹.

وبالتالي تكمن العلاقة بين الترخيص بإستعمال الموارد المائية وحماية البيئة في أن الترخيص يحدد لأصحاب المنشآت والمشاريع التي لها علاقة بإستعمال الموارد المائية المعايير التي يتم تطبيقها لإستغلال هذه الموارد والتي ترتبط أساسا بالثروة المائية، وبالتالي هذه المعايير التي يحددها القانون تساعد على المحافظة على الثروة المائية ومن ثم حماية البيئة البحرية من أي إستعمال غير قانوني.

4: رخصة تصريف النفايات السائلة:

النفايات السائلة تعرف بأنها كل تدفق وسيلان وقذف أو تجمع مباشر أو غير مباشر لأي مواد سائلة تنجم عن نشاط صناعي، وفي مجال الترخيص للقيام بتصريفها فإن سلطات الضبط الإداري المختصة تلعب دورا كبير في التحكم في آثار النشاطات الملوثة.

تمارس السلطات المختصة مهامها في مجال تصريف النفايات السائلة عن طريق التأكد قبل منح الترخيص من أن هذا الصب لا يمس بقدرة التجديد الطبيعي للمياه وألا يؤثر على الصحة والنظافة العامة، وحماية الأنظمة البيئية المائية ².

¹ - المادة 2، المرسوم التنفيذي، رقم 21-260، المؤرخ في 2 ذي القعدة عام 1442 الموافق 13 يونيو سنة 2021، يعدل ويتم المرسوم التنفيذي رقم 08-148، المؤرخ في 15 جمادي الأولى عام 1429 الموافق 21 مايو سنة 2008، الذي يحدد كفايات منح رخصة إستعمال الموارد المائية، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 48، الصادرة بتاريخ 20 يونيو سنة 2021 م، ص 19.

² - مونة مقلاتي، سليم حميداني، الضبط الإداري البيئي في الجزائر، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، جامعة عمار ثلجي الأغواط، المجلد الخامس، العدد 2، جوان 2019، ص 158.

نص المشرع الجزائري على أن كل رمي أو إفراز أو تفريغ أو إيداع المواد التي لا يكون فيها خطر تسمم أو ضرر يصيب الأملاك العمومية لا بد أن يكون وفقا لترخيص ممنوح من طرف السلطات الإدارية المختصة، حيث يجوز للوزير المكلف بالبيئة بعد إجراء تحقيق عمومي إقتراح تنظيمات ويمنح ترخيص للقيام بصب النفايات السائلة أو غمرها أو ترميدها في البحر، بهدف ضمان إنعدام الخطر جراء القيام بهذا النشاط وعدم الإضرار بالبيئة، والترخيص بتصريف هذا النوع من النفايات حتى يتم منحه من طرف السلطات المختصة لا بد أن لا يتعدى التصريف القيم القصوى التي يحددها المرسوم، وأن تتوفر في التصريف الشروط التقنية المنصوص عليها قانونا¹.

5: رخصة ممارسة نشاط نووي:

من بين النشاطات التي فرض فيها المشرع الجزائري ضرورة الحصول على ترخيص إداري بسبب تأثيرها على البيئة هو النشاط النووي، حيث نص المشرع في المادة 6 الفقرة 5 من القانون 05-19 على مهام السلطة الوطنية للأمان والأمن النوويين ومن بين هذه المهام تسليم التراخيص المتعلقة بالمنشآت النووية وبمصادر الإشعاعات المؤينة وتعديلها أو سحبها المؤقت أو النهائي²، والترخيص ببناء منشأة نووية يمنح وفقا لجملة من البيانات تتمثل في:

- تحديد موقع المنشأة وتصميمها.
- دراسات الأثر الإشعاعي للمنشأة على البيئة.
- دراسات الأمان والأمن النوويين.
- آجال بداية خدمة المنشأة وتسيير النفايات النووية.
- الوثائق التقنية وخطط البناء وكذا وثائق التشغيل.
- خطط الطوارئ الداخلية والتي يتم الإعتماد عليها في حالة وجود خطر معين يهدد سلامة المنشأة.
- القدرات المالية التي يملكها لطالب الترخيص وأخيرا برنامج ضمان الجودة.

¹ - مريم ملعب، الحماية الجزائرية للمياه والأوساط المائية من التلوث في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 200.

² - القانون رقم 05-19، المتعلق بالأنشطة النووية.

أما بالنسبة للترخيص بتشغيل منشأة نووية فإن منحه يتوقف على دراسة بعض المعطيات من بينها برنامج ضمان الجودة، التقارير المتعلقة بتحليل الأمان المطلوبة التي يقوم مشغل المنشأة النووية بإعدادها والتي تحظى على موافقة السلطة المختصة¹.

كما سبق الحديث عنه في العناصر السابقة فإن الأنشطة النووية في حالة إستخدامها إستخداما خاطئاً أو دون مراعاة المعايير التي يحددها القانون ففي هذه الحالة تكون هذه الأنشطة سببا في حدوث أضرار كبيرة تصيب بالبيئة البحرية والصحة على حد سواء، وبهدف حمايتها فإن المشرع أخضع الأنشطة المتعلقة بالمجال النووي إلى ضرورة الحصول على ترخيص تمنحه السلطة المختصة سواء قبل بناء المنشأة أو قبل البدء في تشغيلها.

الملاحظ أن المشرع يشترط الحصول على ترخيص إداري في النشاطات التي من شأنها الإضرار بالبيئة ككل، وهذا راجع إلى طبيعة النشاطات التي تمارسها هذه المنشآت وأيضا المواد التي تستخدمها وتعتمد عليها في نشاطها، وبالتالي حتى يضمن المشرع الجزائري وأيضا غيره من التشريعات الحفاظ على البيئة البحرية من جهة، ومن جهة أخرى توفير حماية لأصحاب ومشغلي هذه المنشآت من المساءلة الجزائية عند حدوث ضرر يصيب البيئة البحرية فإنه يشترط حصول هذه الأخيرة على ترخيص تمنحه السلطة المختصة قبل مباشرة النشاط.

إن الترخيص الإداري لا يقتصر فقط على المرحلة التي تسبق ممارسة وبدء النشاط وإنما أيضا قد يفرض المشرع في بعض النشاطات مثل غمر النفايات الحصول على ترخيص قبل غمرها، والعبرة في اشتراط الحصول على الترخيص هو أن السلطات المختصة بمنح هذا الترخيص تكون على دراية أكبر بالمسائل المتعلقة بالنشاطات التي يكون فيها إضرار بالبيئة البحرية وبناء على هذه الدراسة والخبرة تحدد طرق ممارسة النشاط ومكان ممارسته وغيرها من المسائل المتعلقة بالنشاط، وهذا من شأنه منع حدوث أضرار تصيب البيئة البحرية أو على الأقل التقليل من حدوثها.

¹ - إلهام خوشي، الرخص كآلية لحماية البيئة في القطاعات الخاضعة لرقابة سلطات الضبط المستقلة، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، المجلد 14، العدد 2، 2023، ص 179.

الفرع الثاني: النصوص القانونية المنظمة للترخيص الإداري كسبب معفي من المسؤولية:

إن غالبية التشريعات تعمل على تحقيق التوازن بين متطلبات التنمية وحماية البيئة من أضرار التلوث التي تتجم عن مختلف المشاريع، وحتى تتحقق هذه الغاية فإن الوسيلة التي تلجأ إليها الدول هي الترخيص الذي تفرضه على الأشخاص مهما كانت طبيعتهم والسبب في فرض الحصول على هذا الترخيص هو الطبيعة الخطرة للنشاط والتي ينجر عنها أضرار كبيرة، وحتى يحصل الشخص الذي يرغب في ممارسة نشاط محظور فإنه يلتزم بما هو منصوص عليه قانوناً من تدابير¹.

وكما سبق الحديث عنه فإن تضرر البيئة البحرية بسبب المواد الملوثة والخطيرة والتي تتجم عن ممارسة أنشطة متنوعة يترتب قيام المسؤولية الجزائية ومن ثم يتحمل الجاني العقوبة التي يحددها القانون بسبب إرتكابه لفعل مجرم قانوناً وهو الإضرار بالبيئة البحرية من خلال إرتكاب أحد الجرائم التي ينص عليها القانون، غير أن مرتكب الجريمة إذا كان يمارس نشاطه في إطار القانون وبموجب ترخيص بممارسة هذا النشاط من طرف السلطات فإنه يعفى من مسؤوليته الجزائية لتوفر مانع من موانع المسؤولية وهو الترخيص الإداري.

وفي مجال الإعفاء من المسؤولية الجزائية فإن الترخيص الإداري يعتبر هو العمل المبرر الذي يستند إليه في كثير من الأحيان مرتكب الجريمة، فمثلاً صاحب المصنع الذي تنبعث منه غازات بنسبة تتجاوز النسبة المحددة، أو يتخلص من المواد الملوثة في مجرى مائي من خلال تصريفها فهو في هذه الحالة يتخلص من مسؤوليته الجزائية من خلال الترخيص الذي حصل عليه لممارسة نشاطه².

إن الأشخاص الذين يرتكبون جريمة تلويث المياه والأوساط المائية أثناء ممارسة الأنشطة التي يرخص لهم بها قانوناً، حتى يمكنهم دفع مسؤوليتهم الجزائية لا بد من الإستناد على هذا الترخيص الإداري حتى يمكنهم تبرير سلوكهم المجرم قانوناً، وبهذا الإثبات فإنهم غير مسؤولين جزائياً عن مختلف الآثار البيئية المترتبة على تلوث الماء والأوساط المائية

¹ - حدة قرقور، مرجع سابق، ص 273.

² - عادل ماهر الألفي، مرجع سابق، ص 456.

حيث نجد أن القضاء الجزائي يعمل على التصدي لدفع مرتكبي جرائم التلوث البيئي عن طريق البحث في مدى إحترام المعايير البيئية التي يضعها المشرع لحماية الأوساط المائية من التلوث، وأيضاً يتم الأخذ بعين الاعتبار بالشروط التي يتطلبها الترخيص الإداري الذي يسبق ممارسة النشاط الذي يكون فيه إضرار بالبيئة¹.

وفقاً لهذه الفكرة يمكن القول أن الترخيص وسيلة لدفع المسؤولية الجزائية التي تقوم بسبب الأضرار التي تصيب البيئة البحرية، غير أنه في حالة النظر في النزاع فإن القاضي المختص يبحث في مدى إلتزام المتهم بإحترام الشروط الواردة في الترخيص الإداري، بمعنى أن حصول المشغل على الترخيص وحده غير كافٍ للإعفاء من المسؤولية الجزائية عن الأضرار التي سببها نشاطه وإنما لا بد من إلتزام هذا الأخير بما هو وارد في الترخيص، وبهذا لا يكون الإعفاء من المسؤولية الجزائية بسبب الترخيص الإداري على إطلاقه وإنما يشترط فيه ضرورة إلتزام صاحب النشاط بما هو وارد في الترخيص من شروط.

إن الإعفاء من المسؤولية الجزائية على أساس حصول الجاني على ترخيص من السلطات المختصة مرتبط بصلاحيات هذا الترخيص، بمعنى أن الترخيص طالما يكون ساري المفعول يمكن الإستناد عليه للإعفاء من المسؤولية الجزائية ومن ثم عدم توقيع أي عقوبة على صاحب النشاط مصدر الضرر، أما إذا إنقضت صلاحيته فهنا تقوم المسؤولية الجزائية إذا إرتكب الشخص أي فعل مجرم يعرض البيئة للخطر والضرر، وتنتهي صلاحية الترخيص إذا صدر قانون جديد يلغي الترخيص القديم أو ينص على تجديده وهذا يسمى بالإلغاء التشريعي.

وقد يكون إلغاء الترخيص إلغاء إداري حيث يتم سحبه أو تعليقه من طرف الجهات الإدارية المختصة، أو قد يكون إلغاء الترخيص قضائياً عن طريق إلغائه من طرف الجهات القضائية المختصة².

¹ - مريم ملعب، الحماية الجزائية للمياه والأوساط المائية من التلوث في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 204.

² - عبد الغني حسونة، مرجع سابق، ص 118.

والإلغاء الترخيص الإداري سواء كان إلغاء إداري أو إلغاء قضائي فإنه يكون كعقوبة تطبق على المنشأة بسبب مخالفتها لنصوص القانون التي تنظم نشاطها أو تتعلق بحماية البيئة، لهذا يتم سحب الترخيص بصفة نهائية أو مؤقتة فقط.

سحب أو إلغاء الترخيص يعتبر من أشد العقوبات الإدارية على المشاريع التي تضر بالبيئة وتكون سببا في تلوثها، والسلطة الإدارية كما يكون لها سلطة في منح التراخيص يكون لها الحق أيضا في إلغائها، وبسبب الأهمية الكبيرة التي تتمتع بها التراخيص الإدارية فإن القانون يحدد الحالات التي يلغى فيها الترخيص وأسباب الإلغاء عادة ما تركز على أن الإستمرار في ممارسة النشاط أصبح يشكل خطر على الأمن العام أو الصحة العامة أو البيئة للدرجة التي يتعذر تداركها ففي هذه الحالة يتم إلغاء الترخيص، بالإضافة إلى أن الترخيص قد يلغى إذا أصبح المشروع محل الترخيص غير مستوفي للشروط الضرورية التي يجب توفرها فيه وكثيرا ما تتعلق هذه الشروط بحماية البيئة¹.

حتى يمكن التمسك بالترخيص الإداري كوسيلة معفية من المسؤولية الجزائية لا بد من نص القانون على ذلك وهذا ما يمكن التعبير عنه بمبدأ مشروعية الترخيص الإداري بحيث لا يكون لهذا الترخيص قيمة إعفائية من المسؤولية الجزائية دون وجود نص قانوني لأن القانون عندما يجرم فعل معين يسبب ضرر للبيئة البحرية ففي هذه الحالة لا يمكن الإستناد على الترخيص الإداري للإعفاء من هذه المسؤولية إلا إذا نص القانون صراحة على ذلك، حتى يمكن الإعتماد على هذا الترخيص كوسيلة لإعفاء الجاني من مسؤوليته الجزائية².

بمعنى أن نص القانون هو الذي يمنح للترخيص الممنوح بممارسة النشاط وجوده وبالتالي في غياب النص الذي يتطلب الحصول على ترخيص ممنوح من طرف السلطات الإدارية المختصة ففي هذه الحالة لا يكون لهذا الترخيص أي قيمة ولا يمكن التمسك به من طرف صاحب المنشأة التي سببت ضرر تلوث بحري للإعفاء من المسؤولية الجزائية، فالعبرة

¹ - حمزة وهاب، الجزء الإداري كآلية لحماية البيئة، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة خنشلة، المجلد 09، العدد 01، 2022، ص 225.

² - مريم ملعب، الحماية الجزائية للمياه والأوساط المائية من التلوث في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 209.

تكون بالنص القانوني الصريح على ضرورة الحصول على ترخيص إداري قبل مباشرة النشاط وممارسته.

أولاً: وفقاً للتشريعات المقارنة:

تبنت مختلف التشريعات حالة الترخيص الإداري كسبب معفي من المسؤولية الجزائية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية على النحو التالي:

نص المشرع السويدي على الإعفاء من المسؤولية الجزائية، حيث أن القاعدة العامة هي أنه لا يجوز للسفن أو غيرها من وسائل النقل الأخرى إغراق المخلفات والنفايات في المياه الإقليمية السويدية لأن هذا الفعل يضر بالبيئة البحرية من جهة ومن جهة أخرى فإنه يخالف النصوص القانونية التي تمنع إغراق النفايات والمواد الخطيرة والضارة في المياه الإقليمية السويدية من جهة أخرى، ولم يتوقف هذا الحظر على المياه الإقليمية فقط وإنما نص أيضاً المشرع السويدي في القانون الخاص بالإغراق في عام 1971 حظر إلقاء النفايات في المياه الدولية.

غير أنه وكإستثناء على هذه القاعدة العامة فإنه يجوز القيام بإفراغ النفايات لكن بتوفر شرطين هما أن هذا الإغراق لن يكون سبباً في تلويث البيئة البحرية، والشرط الآخر هو ضرورة الحصول على ترخيص خاص من الجهات المختصة حتى يمكن إفراغ النفايات¹.

وفقاً لما نص عليه المشرع السويدي فإن مالك السفينة إذا قام بإغراق النفايات من سفينته في المياه الإقليمية السويدية أو حتى في المياه الدولية ففي هذه الحالة تقوم مسؤوليته الجزائية لأنه قام بفعل يجرمه القانون بسبب إضراره بالبيئة البحرية ويتحمل العقوبة التي حددها المشرع، غير أن عملية التصريف إذا كانت بموجب ترخيص صادر من السلطات الإدارية المختصة ففي هذه الحالة لا تقوم أي مسؤولية جزائية ومن ثم لا يتحمل الشخص أي عقوبة بسبب وجود وسيلة منعت قيام هذه المسؤولية وهي الترخيص الإداري.

¹ - محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص 100، 101.

يتضح موقف المشرع الفرنسي من الترخيص الإداري المعفي من المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية من خلال ما نص عليه في قانون حماية البيئة في مادته 214-3 والتي ورد فيها أن المنشآت أو الهياكل والأنشطة التي من شأنها أن تضر بالبيئة والسلامة العامة، أو تضر بالأوساط المائية أو تكون سببا في تقليل موارد المياه، أو تضر بشكل خطير بجودة وتنوع البيئة المائية، فإنها تخضع إلى ترخيص من طرف السلطة الإدارية¹.

أضافت المادة 214-4 الفقرة 2 منها من نفس القانون أن الترخيص يمكن تعديله أو إلغائه في حالة وجود تهديد كبير للبيئة المائية، خاصة إذا كانت هذه البيئة تتعرض لظروف لا تحافظ على سلامتها وأمنها، ومن بين ما نصت عليه هذه الفقرة أيضا أن الترخيص يلغى في حالة وجود خطر يهدد سلامة وأمن الصحة العامة خاصة إذا تعلق الأمر بإعتبارات مرتبطة بالمياه الصالحة للشرب.

وبالتالي كلما كان النشاط فيه إضرار بالبيئة البحرية ففي هذه الحالة يمكن للسلطات المختصة إلغاء الترخيص بسبب عدم تطابق النشاط مع الشروط والمعايير الواردة في الترخيص الإداري، وبالتالي إذا تم سحب هذا الترخيص وإذا تضررت البيئة أو أحد عناصرها للضرر بسبب هذا النشاط ففي هذه الحالة لا يعفى من مسؤوليته لأنه لم يرتكب فعل مخالف للقانون أثناء الفترة التي كان يحوز فيها الترخيص وإنما بعد سحبه أو إلغائه، بمعنى أن الترخيص الإداري لم يعد له أي قيمة قانونية ولا تسري آثاره وبالتالي لا يمكن أن يستند الجاني على الترخيص حتى يعفى من مسؤوليته الجزائية.

بالنسبة لموقف القضاء الفرنسي حول الترخيص الإداري كسبب معفي من المسؤولية الجزائية في جرائم تلويث البيئة البحرية نجد أن محكمة النقض الفرنسية في قضية بحارة السين قضت بأن الترخيص الإداري هو سبب من أسباب الإباحة إذا كان نص التجريم يعطي للترخيص هذه الصفة، وتتمثل وقائع هذه القضية في إتهام صناعيين بتهمة تلويث

¹ - تجدر الإشارة أن هذه المادة تم تعديلها سنة 2025، بموجب القانون رقم 2025-268، المؤرخ في 24/03/2025. Article 214/ 3, code de l'environnement, [Section 1 : Régimes d'autorisation ou de déclaration \(Articles L214-1 à L214-11\) - Légifrance](#), 00:55 ساعة الإطلاع 2025/08/05، تاريخ الإطلاع

مياه البحر بمواد كيميائية تم تصريفها، وتم الإستناد في هذا الإتهام على نص المادة 2 من قانون 1964/12/16 والتي تنص على حظر تصريف مواد مهما كان نوعها خاصة إذا كانت هذه المواد نفايات صناعية أو ذرية قد تضر بالصحة العامة أو الثروة المائية في مياه البحر، حيث قضت محكمة الهافر بأن التصريف كان وفقا لترخيص إداري ممنوح من طرف السلطة المختصة والذي تم إصداره وفقا للقانون السابق ذكره وأيضا وفقا للمرسوم التنفيذي لهذا القانون، وقضت المحكمة بإدانة المتهمين بتاريخ 1981/12/10 معتمدة في حكمها على المرسوم بقانون الصادر بتاريخ 1852/01/14 ومرسوم 1853/07/04.

تم إستئناف الحكم بعدها أمام محكمة ريون وتم تأييده، غير أن المتهمين أعادوا الطعن بالنقص في هذا الحكم وأصدرت محكمة النقض قرارها بإعفاء المتهمين من المسؤولية الجزائية لأن التراخيص الإدارية التي منحت لهما تعفيهما من تحمل أي عقوبة، كما أن المتهمين بجريمة تلويث البيئة البحرية قد إلتزما بالشروط الواردة في الترخيص الممنوح لهما بموجب القانون وبالتالي لا يتحملان أي مسؤولية¹.

إستنادا على ما ورد في هذا القرار يمكن القول أن صاحب النشاط الذي يلحق ضرر بالبيئة البحرية يعفى من مسؤوليته الجزائية ولا يتحمل أي عقوبة إذا كان يمارس نشاطه بعد حصوله على ترخيص إداري من طرف السلطات الإدارية المختصة، على أن يلتزم صاحب المنشأة بما هو وارد في الترخيص من شروط وإلتزامات حتى يكون له الحق في التمسك بالإعفاء من المسؤولية الجزائية بسبب الترخيص الإداري.

بالنسبة لموقف المشرع المصري فإنه نص في مختلف القوانين المتعلقة بحماية البيئة من التلوث على ضرورة حصول الأشخاص الطبيعية أو المعنوية على ترخيص من طرف الجهات المختصة قبل مباشرة هذه الأشخاص لمهامها، خاصة التي تتطوي على خطورة من شأنها الإضرار بالأشخاص أو البيئة بمختلف عناصرها، وفي هذا الشأن نصت المادة 29 من القانون رقم 04 سنة 1994 المعدل بالقانون رقم 09 سنة 2009 المتعلق بالبيئة على حظر تداول المواد والنفايات ذات الطبيعة الخطرة دون الحصول على ترخيص تمنحه السلطات الإدارية المختصة.

¹ - محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص 105، 106.

وهذا القانون يمنع بموجبه المشرع المصري أيضا إقامة المنشآت التي يكون الغرض منها هو معالجة النفايات الخطرة دون حصول صاحبها على ترخيص من الجهات المختصة، ولا بد أن يتم تصريف هذه النفايات وفقا للمعايير التي يحددها القانون¹.

وفي هذا الشأن نجد أن المشرع المصري نص في اللائحة التنفيذية للقانون رقم 4 لسنة 1994 في المادة 54 على منع تصريف مياه الصرف الصحي الملوثة داخل البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة لمصر.

وفي حالة التخلص منها من أي سفينة مهما كانت جنسيتها لا بد من مراعاة جملة من الشروط تتمثل في:

- أن تكون السفينة أو المنصة البحرية مزودة بشهادة دولية سارية المفعول لمنع التلوث بقاذورات مياه الصرف الصحي.
- يجب أن تكون السفينة التي تقوم بتصريف مياه الصرف الصحي مزودة بوحدة مخصصة لمعالجة هذا المياه، لضمان عدم الإضرار بمياه البحر التي سيتم التصريف فيها.
- لا يجوز القيام بالتصريف على مسافة أقل من أربعة أميال بحرية من الشاطئ، أما في الحالة التي تكون فيها المواد التي يتم تصريفها غير معالجة ففي هذه الحالة لا يجوز القيام بالتصريف قبل مسافة 12 ميل بحري من خط الشاطئ وفي جميع الأحوال لا يمكن تصريف المخلفات دفعة واحدة وإنما على دفعات معتدلة².

ثانيا: وفقا للقانون الجزائري:

نص المشرع الجزائري بدوره على الترخيص الإداري كآلية للحفاظ على سلامة البيئة البحرية (المياه الخاضعة للقضاء الجزائري)، حيث نجده نص في المادة 55 من القانون رقم 10-03 على ما يلي "يشترط في عمليات شحن أو تحميل كل المواد أو النفايات الموجهة للغمر في البحر الحصول على ترخيص يسلمه الوزير المكلف بالبيئة...".

¹ - حدة قرقور، مرجع سابق، ص 278.

² - محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص 102، 103.

وفقا لهذه المادة يمكن القول أن المشرع أخضع النشاطات المتعلقة بشحن أو تحميل النفايات والمواد الأخرى الضارة إلى نظام الترخيص الإداري بسبب الأضرار والمخاطر التي قد تحدثها هذه المواد للبيئة البحرية وما تتضمنه من موارد وثروات وتمتد أيضا إلى صحة الإنسان وغيره من الكائنات، وبالتالي الترخيص بممارسة هذه النشاطات من شأنه أن يخفف من الأضرار التي قد تتجم عن هذا النشاط من خلال وضع السلطة المختصة التدابير والإجراءات التي يتعين على صاحب المشروع القيام بها للحفاظ على سلامة البيئة البحرية.

يكون الترخيص الإداري وفقا للمشرع الجزائري أيضا من الأسباب المستحدثة للإعفاء من المسؤولية الجزائية التي تترتب عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية، ونص عليه المشرع الجزائري على النحو التالي:

بالرجوع إلى نصوص القانون رقم 03-10 نجد أن المشرع الجزائري يمنع كل صب أو غمر أو ترميد مواد في المياه التي تخضع للقضاء الجزائري والتي قد تكون مصدرا لإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية أو تعرقل الأنشطة البحرية، أو تقلل من قيمة البحر ومختلف المناطق الساحلية من الناحية الترفيهية والجمالية وهذا وفقا لما ورد في نص المادة 52 من هذا القانون.

أدرج المشرع العقوبة المقررة لهذه الجريمة في المادة 90 من ذات القانون وتتمثل في الحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة من من مائة ألف دينار إلى مليون دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين، غير أن الإستثناء الوارد على هاتين المادتين هو إمكانية القيام بعمليات الصب أو الغمر الترميد بعد الحصول على ترخيص يمنحه الوزير المكلف بالبيئة بعد القيام بإجراء تحقيق عمومي¹.

يفهم من هذه المادة أن عملية الصب أو الغمر في البحر إذا كانت بموجب ترخيص إداري صادر عن الجهات الإدارية المختصة ففي هذه الحالة لا تقوم المسؤولية الجزائية، وعلى النقيض من هذا إذا كانت هذه العمليات دون ترخيص تطبق على الفاعل العقوبة وتقوم مسؤوليته الجزائية لأنه ارتكب فعل خالف به ما نص عليه القانون، وبالتالي إذا لم تكن

¹ - المادة 53، من القانون رقم 03-10، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

عمليات التفريغ أو الرمي لأي مادة ملوثة للبيئة البحرية بموجب ترخيص صادر عن الجهة الإدارية المختصة ففي هذه الحالة لا يمكن الحديث عن الإعفاء من المسؤولية الجزائية وإنما يتحمل الشخص الذي لوث البيئة البحرية العقوبة التي يحددها القانون لهذه الجريمة.

من بين النصوص الواردة في هذا القانون والتي نص فيها المشرع الجزائري على أثر الحصول على الترخيص الإداري في المسؤولية الجزائية عن الأضرار التي تمس البيئة البحرية نص المادة 102 والتي ورد فيها ما يلي: " يعاقب بالحبس لمدة سنة واحدة وبغرامة قدرها خمسمائة ألف دينار (500.000 دج) كل من إستغل منشأة دون الحصول على الترخيص المنصوص عليه في المادة 19 أعلاه ."

وفقا لما ورد في هذه المادة فإن مستغل المنشأة إذا كان يمارس نشاطه دون حصوله على ترخيص إداري فإنه يعتبر مسؤولا جزائيا وتوقع عليه العقوبة المقررة في المادة، وهذا الترخيص لا بد ان يتوافق مع ما نصت عليه المادة 19 من نفس القانون والتي تنص على الجهة المختصة بمنح الترخيص، ويفهم من هذه الفقرة أن الترخيص هو عبارة عن مبرر للنشاطات التي تقوم بها المنشأة حتى وإن كان فيها إضرار بالبيئة، لأن المنشأة تقوم بنشاطها وفقا للشروط والمعايير التي يحددها القانون لأن الجهات الإدارية قبل منح الترخيص تقوم بدراسة كل المسائل المتعلقة بنشاط المنشأة وبالتالي يكون الترخيص وسيلة للإعفاء من المسؤولية.

وفقا لما سبق الحديث عنه فإن الترخيص الإداري الصادر عن السلطة المختصة يكون سببا معفيا من المسؤولية الجزائية في الحالة التي يترتب فيها عن النشاط المرخص بالقيام به ضرر يصيب البيئة البحرية.

الفرع الثالث: أثر الترخيص الإداري على الإعفاء من المسؤولية الجزائية:

إذا إرتبط النشاط الذي كان سببا في تلوث البيئة البحرية بوجود ترخيص فإن الشخص الذي صدر منه الفعل الذي تضررت بسببه البيئة لا تقوم مسؤوليته الجزائية لوجود مانع من موانع المسؤولية الجزائية وهو الترخيص الإداري بمعنى أنه يعفى بصفة كلية ولا يتحمل ولو جزء بسيط من المسؤولية.

أما إذا تسبب نشاط المنشأة التي لم يُمنح لها ترخيص من الإدارة المختصة بتلويث البيئة البحرية كأن يقوم صاحبها بتصريف مواد ملوثة في البحر هنا تقوم المسؤولية الجزائية لإن مرتكب جريمة التلويث خالف النصوص القانونية التي توجب ضرورة الحصول على ترخيص قبل القيام بأي تصريف أو رمي المواد الملوثة في البحر، وبالتالي يتحمل المسؤولية كاملة ولا يعفى منها.

بالإضافة إلى الحالة التي تقوم الإدارة المختصة بسحب الترخيص أو إلغائه لأي سبب كان ففي هذه الحالة إذا صدر من الشخص الذي كان بحوزته الترخيص أي فعل مجرم يؤدي إلى تلويث البيئة ففي هذه الحالة لا يمكنه الإستناد على الترخيص الإداري حتى يعفى من جزء من مسؤوليته الجزائية لأن هذا الأخير ألغي ولم يعد ساري المفعول وبالتالي تقوم مسؤوليته كاملة، فالعبرة بالإعفاء من المسؤولية الجزائية على أساس الترخيص الإداري تكون بفترة سريان مفعوله فقط وليس بعد السحب أو الإلغاء.

وبالتالي يكون حصول أصحاب المنشآت التي تمارس نشاط من شأنه الإضرار بالبيئة على ترخيص إداري أمر ضروري للإعفاء من المسؤولية الجزائية، وفي حالة مباشرة النشاط دون الحصول على ترخيص من السلطات الإدارية المختصة فإن المشرع في هذه الحالة منح للقاضي السلطة التقديرية في منع استعمال المنشأة التي سببت التلوث إلى غاية الحصول على ترخيص¹.

وبالتالي فإن صاحب المنشأة (المشغل) يتحمل المسؤولية الجزائية لأنه إرتكب جريمة من جرائم تلويث البيئة البحرية، ولا يعفى منها لغياب الترخيص الذي يعتبر سبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية عن الإضرار بالبيئة، وبمفهوم المخالفة فإن ضرر التلوث إذا حدث بعد حصول المنشأة على ترخيص إداري وفقا للشروط التي يتطلبها القانون فهنا يتحقق الإعفاء من المسؤولية الجزائية، ويكون من حق المشغل أن يطلب إعفائه من المسؤولية الجزائية إستنادا على الترخيص الإداري، وأنه لم يبدأ في ممارسة نشاطه إلا بعد حصوله على هذا الترخيص، وأنه إلتم بما هو وارد في هذا الترخيص من شروط والتزامات.

¹ - المادة 102 الفقرة 02، من القانون رقم 03-10، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

المطلب الثاني: الجهل أو الغلط في القانون كسبب معفي من المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية:

إن السائد في التشريعات الجنائية هو إفتراض العلم بالقانون الجنائي بحيث لا يقبل من الجاني الاعتذار بجهله بالقانون أو عدم فهمه له على نحو يغير إرادة الجاني أي فهمه بطريقة خاطئة حيث نصت مختلف التشريعات على هذه القاعدة.

فيما يتعلق بالأخطاء فإنه في بعض الحالات قد يكون الفرد غير قادر على الإدراك الجيد للواقع وبالتالي يكون غير واعي بإرتكاب الفعل المجرم، وهذا ما يؤدي إلى إعفائه بسبب هذا التفسير الخاطئ للواقع، وفي هذا السياق يعترف نظام روما بثلاثة أشكال من الأخطاء ويميز بين هذه الأخطاء بناء على ما إذا كانت تؤدي إلى إختفاء العنصر النفسي أو إذا كانت تتعلق بالأوامر الصادرة عن الرئيس، ونصت المادة 32 من نظام روما على أن الخطأ في القانون يمكن أن يكون سببا للإعفاء إذا كان يؤدي إلى إختفاء العنصر النفسي للجريمة...، والخطأ أو الغلط في القانون الذي يزيل العنصر النفسي يشمل عدة حالات فقد يكون الشخص لا يعرف القاعدة القانونية المعمول بها، أو أنه يعرفها لكنه يعتقد أنها لا تنطبق على حالته¹.

من خلال هذه المادة يتضح لنا أن النظام الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية أقر قاعدة عامة وهي عدم جواز إعتبار الغلط في القانون سببا في إمتناع المسؤولية الجزائية إذا كانت الجريمة تدخل في إختصاص المحكمة الجنائية الدولية، بمعنى أن الجاني يفترض فيه العلم بأن سلوكه يشكل جريمة تدخل في إختصاص المحكمة الجنائية الدولية، ونص أيضا على إستثناء عليها وهو جواز إعتبار الغلط في القانون سببا يمنع قيام المسؤولية الجزائية إذا كان هذه الغلط سببا في إنتفاء الركن المعنوي مكون لجريمة تدخل ضمن إختصاص المحكمة²

¹-Barbara Drevet, LES MOTIFS D'EXONÉRATION EN DROIT PÉNAL INTERNATIONAL, Thèse de doctorat, spécialité Droit Prive Et Sciences Criminelles, Université de Bordeaux, 2022, page 102 et 104.

²- وريدة جندلي، مرجع سابق، ص 45، 46.

غير أن التطبيق للقوانين على أرض الواقع يعكس هذه القاعدة ويخالفها حيث يعتبر الجهل أو الغلط في القانون أسباب لعدم الإرادة كما هو الشأن بالنسبة للقوة القاهرة وحالة الضرورة، وبالتالي فإن توفر الجهل أو الغلط في القانون يعدم العلاقة السببية بين فعل الجاني والنتيجة الإجرامية¹.

وفي مجال جرائم تلويث البيئة البحرية يكون الجهل أو الغلط في القانون سببا من الأسباب التي تم إستحداثها للإغفاء من المسؤولية الجزائية، وهذا يشكل خروج عن القاعدة العامة التي تقر بعدم جواز الدفع بجهل القانون، وللتعرف أكثر على هذا المانع المستحدث سيتم التطرق إليه بصفته إستثناء على القاعدة العامة في (الفرع الأول)، ثم التطرق إلى الجهل أو الغلط في القانون في التشريعات المتعلقة بحماية البيئة البحرية كسبب معفي من المسؤولية الجزائية في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الجهل أو الغلط بالقانون كإستثناء على قاعدة عدم جواز الدفع بجهل القانون:

الأصل أنه لا يعذر بجهل القانون وبالتالي يكون كل شخص على علم بالنصوص القانونية حتى يتسنى له العمل وفق ما تنص عليه وتجنب مخالفة نصوصها وإلا يكون مسؤول، غير أن الجهل أو الغلط بالقانون يعتبر إستثناء عن الأصل العام والذي يمكن إغفاء الشخص بسببه من المسؤولية الجزائية.

أولا: تعريف الجهل أو الغلط في القانون:

حتى يتضح معنى الجهل أو الغلط في القانون لا بد من التطرق لتعريف كل مصطلح على حدا.

1: تعريف الجهل:

من بين تعريفات الجهل أنه متعلق بالمجهول على خلاف ما هو به، وهذا التعريف جاء مقارنا بالمجهول بالمعلوم وفي هذا السياق يُقال بأن العلم مطابق للمعلوم.

¹ - محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص 90.

ويعرف الجهل أيضا بأنه إعتقاد الشيء جزما على خلاف ما هو به، وهو أيضا عدم العلم بما من شأنه فطريا العلم به¹.

وفقا لهذه التعاريف يكون الجهل هو التخلف الكامل للعلم أو إنعدام العلم بالشيء².

2: تعريف الغلط:

يعرف الغلط بأنه الإظهار الكاذب أو غير الصحيح للحقيقة ويتولد عنه الإعتقاد بصحة شيء كاذب أو كذب شيء صحيح.

يعرف الغلط وفقا لفقهاء القانون بأنه عدم تطابق ما وقع التعبير عنه وبين ما كان يرمي إليه المتعاقد، ويعرف أيضا بأنه عدم تطابق النية الحقيقية، أي الإرادة الباطنة مع الإدارة الظاهرة³.

ويعرف الغلط وفقا لأحد الباحثين في مجال القانون الجنائي على النحو التالي: " أن يُقصد شخص معين بالأذى فيكون الأذى على غيره"⁴.

أما الغلط في مجال المسؤولية العقدية يعرف بأنه وهم يقوم في ذهن المتعاقد فيحمله على الإعتقاد بصحة أمر على خلاف الواقع وهو ما يدفعه للتعاقد، بسبب التصور الخاطئ بخلاف الحقيقة، وبالتالي فالغلط هو عبارة عن حالة تقوم في النفس وتحدث أمرا على غير حقيقته فيقع الشخص المتهم في الغلط من تلقاء نفسه ويندفع للتعاقد⁵.

من خلال هذه التعريفات يمكن القول أن الفرق بين الجهل والغلط في القانون هو أن الجهل يعني عدم العلم أصلا بحقيقة الشيء أو وجوده وبهذا المعنى هو عدم علم الجاني

¹ - فرحات بركاني، الجهل والغلط في الإباحة وأثرهما دراسة نظرية تطبيقية بين الشريعة والقانون، أطروحة دكتوراه، تخصص شريعة وقانون، كلية العلوم الإسلامية، جامعة الجزائر 1 بن يوسف بن خدة، 2018/2019، ص 66.

² - محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص 90.

³ - سالم بن بخيت بن فريج البلوي، الغلط وأثره في الفقه الإسلامي والقانون، مجلة كلية الشريعة والقانون بنقها الأشراف، دقهلية، المجلد 22، العدد 2، 2020، ص 920.

⁴ - فرحات بركاني، مرجع سابق، ص 67.

⁵ - العربي بلحاج، النظرية العامة للإلتزامات في القانون المدني الجزائري، مرجع سابق، ص 308، 309.

بوجود نص قانوني يجرم الفعل الذي إرتكبه، أما في حالة الغلط في القانون فإن الجاني يكون لديه علم بوجود النص لكن لديه تصور مغاير يختلف عن المعنى الحقيقي له.

ثانيا: الخروج على قاعدة عدم جواز الإعتذار بجهل القانون:

إن القاعدة القانونية إذا ظهرت للوجود وإذا كانت قد إستمدت رسميتها من مصادر القانون ففي هذه الحالة تسري في حق المخاطبين بها والمشمولين بأحكامها سواء كانوا على علم بها أم لم يعلموا، وبالتالي لا يجوز لهم الإحتجاج بعدم علمهم بالقانون لأن هذا يتنافى مع مبدأ عدم جواز الإعتذار بجهل القانون، بالإضافة إلى أن فتح المجال أمام الأشخاص للإعتذار بجهلهم للقانون يخل بمبدأ المساواة أمام الأفراد لأن هذا الدفع سيجعل القانون يطبق على فئة دون فئة أخرى.

كما أن فتح المجال أمام الإدعاء بجهل القانون سيكون سببا في الشك في قواعد القانون ويجعل حركة القواعد القانونية محدودة، خاصة وأنه يصعب إثبات العلم بالقانون وبهذا يصبح كل شخص على علم بالقوانين يمكنه الإعتذار بعدم علمه بالقانون وبهذا يتسع نطاق الإدعاء وهذا ما يكون سببا في إعدام القاعدة القانونية وعدم تطبيقها.

إن مبدأ عدم جواز الإعتذار بجهل القانون يضمن عدم الإفلات من القانون لأن توقف تطبيق القاعدة القانونية على مسألة العلم يفتح أبواب كثيرة أمام الأفراد لعدم الخضوع للقانون، تحت مبرر الجهل بالقانون وبهذا تعم الفوضى¹.

إن عدم جواز الإعتذار بجهل القانون هو مبدأ أساسي في القانون حيث ورد النص عليه في التعديل الدستوري الجزائري لسنة 2020 في مادته 78 على النحو التالي: " لا يعذر بجهل القانون"²، وبالتالي لا يمكن الدفع بعدم العلم بالقانون لأن هذا مبدأ قانوني لا يمكن الخروج عنه أو الدفع بعكسه.

إن عدم جواز الجهل بالقانون يستند إلى عدة مبررات واقعية وأخرى ترتبط بالعدالة، ومن بين المبررات الواقعية مبرر ضرورة تطبيق القانون حيث أن السلطة التشريعية تصدر

¹ - عمار بوضياف، المدخل إلى العلوم القانونية، ط الرابعة، جسر للنشر والتوزيع، الجزائر، 2014، ص 186.

² - المادة 78، من الدستور، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 82، الصادرة بتاريخ 30 ديسمبر سنة 2020 م.

القوانين والتي تتميز بالعمومية والتجريد، بحيث يسري على جميع أفراد المجتمع دون تمييز بينهم لأن غاية القانون أساسا هي تنظيم سلوك الأفراد في المجتمع وتحقيق المساواة فيما بينهم، وبالتالي التفرقة بينهم ستفتح المجال أمام الأفراد للإعتذار بجهل القوانين، وعدم علمهم بما تنص عليه القوانين.

المبرر الآخر لعدم جواز الاعتذار بجهل القانون هو أنه يحافظ على النظام العام وجميع عناصره، لأن إباحة الاعتذار بجهل القانون يكون سببا للإفلات من تطبيق القانون وسيادة الفوضى وضياح الأمن، وتقويض النظام لأن كفالة النظام هي الغاية من وضع القانون¹.

إن مبدأ عدم جواز الاعتذار بجهل القانون يحد من الإستناد على الغلط أو الجهل كسبب معفي من المسؤولية، غير أنه في مجال التلوث البيئي يرى جانب من الفقه أنه يمكن تجاوز هذا المبدأ في بعض الحالات خاصة في القوانين الجنائية البيئية وهي من القوانين المستحدثة، لأن معظم الأحكام التي ينظمها هذا القانون لا يرد النص عليها في قانون العقوبات، والخروج على القاعدة العامة التي تتضمن عدم جواز الاعتذار بجهل القانون يرجع لعدة أسباب تتمثل في:

- تعدد القوانين البيئية وكثرتها وسرعة تغيرها وتعديلها وهذا ما يكون سببا في عدم العلم بمضمون هذه القوانين، كما أن تعدد مصادر القوانين التي تنظم المجال البيئي يجعل من الصعوبة الإحاطة بهذه القوانين فأحيانا يكون مصدرها التشريع، وأحيانا أخرى يكون مصدر هذه القوانين هو الإتفاقيات الدولية، وهذا ما يؤدي إلى تعدد مصادر القوانين البيئية.

- السبب الآخر في الخروج على الأصل العام هو تعدد النصوص القانونية التي تنظم حماية البيئة البحرية والتي تنص على عدة جرائم وبالتالي لا يمكن الإحاطة بها جميعا².

¹ - سحر سيد يوسف، مبدأ عدم جواز الاعتذار بالجهل بالقانون، المجلة القانونية مجلة متخصصة في الدراسات والبحوث القانونية مجلة علمية، جامعة القاهرة كلية الحقوق، المجلد 11، العدد 5، 2022، ص 1357.

² - فريد مقاني، مرجع سابق، ص 466، 467.

- من الأسباب التي تدعو أيضا إلى الأخذ بالجهل أو الغلط في القانون كسبب معفي من المسؤولية الجزائية التي تترتب عن جرائم تلويث البيئة البحرية هو إنتشار أسلوب التفويض التشريعي¹ وكثرة الإحالة إلى قوانين أخرى بالإضافة إلى الإحالة إلى إتفاقيات دولية، وهذا ما كان سببا في إتساع مجال التشريع ومن ثم كثرة النصوص البيئية وبالتالي يصعب الإحاطة والعلم بكل النصوص القانونية التي تنظم المجال البيئي، وفي هذه الحالة لا يمكن التمسك بمبدأ عدم جواز الإعتذار بجهل القانون، أو إفتراض العلم بنصوص القانون².

وفي مجال التمسك بالغلط في القانون كمانع من موانع المسؤولية الجزائية ثار خلاف بين الفقهاء حيث يرى الإتجاه الأول ضرورة التمسك بمبدأ العلم بالقانون حتى يتم تطبيق القوانين العقابية على مرتكبي جرائم تلويث البيئة، وبهذا لا يمكن التهرب من المسؤولية وتوفير الحماية الجنائية للبيئة، ويرى الإتجاه الثاني أنه يصعب الإحاطة بكل القوانين البيئية بسبب كثرة التشريعات وما تتضمنه من معايير ومساائل يصعب الإلمام بها وفي هذه الحالة يمكن الإستناد إلى الجهل أو الغلط في القانون مانع من موانع المسؤولية في هذا المجال³. وفقا للرأي الأول فإنه ينبغي عدم الأخذ بفكرة الغلط في القانون أو عدم العلم بالنصوص القانونية التي تنص على حماية البيئة البحرية من أي مصدر ضرر إذ لا بد من تطبيق فكرة العلم بالقانون لأن هذا من شأنه توفير حماية للبيئة من خلال ضمان عدم إفلات الجاني من العقاب، وبالتالي تقل الممارسات التي تضر بالبيئة.

أما الرأي الثاني نجده يدعم فكرة الإعفاء من المسؤولية الجزائية بسبب الغلط أو جهل القانون لأن تعدد النصوص التي تنظم البيئة يحول دون العلم بها، وبالتالي إنزال

¹ - أسلوب التفويض التشريعي هو: قيام السلطة التشريعية بتفويض بعض صلاحياتها التشريعية في مجالات معينة لمدة زمنية محددة إلى السلطة التنفيذية، وفقا لنص دستوري صريح يجيز عملية التفويض، وهذا ما يُكسب القرارات التي تصدرها السلطة التنفيذية إعتقادا على أسلوب التفويض التشريعي نفس خصائص وقوة العمل التشريعي بعد إقرارها من البرلمان، عبد الجليل ريش، التفويض التشريعي، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، جامعة محمد بوضياف المسيلة، المجلد 09، العدد 02، 2024، ص 52.

² - محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص 96.

³ - باديس الشريف، مرجع سابق، ص 54.

العقوبات على هذا الشخص يكون فيه إجحاف وظلم في حقه لأنه ليس له علم بمضمون النصوص القانونية التي تجرم الفعل الذي إرتكبه.

الفرع الثاني: الغلط في القانون كسبب معفي من المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية:

الجهل أو الغلط في القانون كمانع من موانع المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية له صورتين هما الغلط في الوقائع والغلط في القانون، بالنسبة للغلط في الوقائع يرى جانب من الفقه الجنائي أن الغلط في الوقائع المكونة لجريمة تلويث البيئة البحرية يظهر على نوعين هما غلط جوهري وهو الذي يتعلق بواقعة تدخل في العناصر المكونة لجريمة التلوث البحري وفي هذه الحالة ينتفي القصد الجنائي.

وفقا لما جاء به القضاء الفرنسي فإن الغلط في جريمة تلويث البيئة البحرية يترتب عليه جملة من النتائج تتمثل في:

- زوال وصف الجريمة عن الفعل الذي صدر من الشخص ولوث من خلاله البيئة.
- الجريمة تصبح جريمة غير عمدية بسبب إهمال ورعونة الجاني كأن يقوم بصب المواد الكيميائية في مكان غير مخصص لها.

الغلط الآخر هو غلط غير جوهري لا يدخل في عناصر الجريمة وفي هذه الحالة يكون الغلط في جريمة تلويث المياه والأوساط المائية غير عمدية وبالتالي لا يكون للغلط أي أثر عليها لأن الإرادة المطلوب توفرها في هذه الجريمة تكون ضعيفة، بمعنى أن الغلط في هذه الحالة لا يلغي وجود الجريمة¹.

تبنت مختلف التشريعات مسألة الجهل أو الغلط بالقانون كسبب معفي من المسؤولية الجزائية التي تقوم بسبب الجرائم التي ترتكب من طرف الأشخاص مهما كانت طبيعتهم كما سبق بيانه والتي تضر بهذه البيئة البحرية بما تحتويه من موارد وثروات.

¹ - مريم ملعب، الحماية الجزائية للمياه والأوساط المائية من التلوث في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 215، 216.

غير أن هذه التشريعات اختلفت في فكرة تبني هذا المانع فهناك من ينص عليه في القواعد العامة المنصوص عليها في قانون العقوبات، وبالتالي تسري حتى على القوانين الخاصة، وهناك تشريعات لم تنص على الجهل أو الغلط في القانون كسبب معفي من المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية، وللتعرف أكثر على ما نصت عليه هذه التشريعات سيتم الحديث عنه في (أولاً).

وللتعرف على النصوص القانونية التي أعفى من خلالها المشرع الجزائري الجاني من المسؤولية الجزائية بسبب مانع الغلط أو الجهل بالقانون في جرائم تلويث البيئة البحرية سيتم التطرق إلى هذه الجزئية في (ثانياً).

أولاً: موقف التشريعات من الجهل أو الغلط في القانون كسبب معفي من المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية:

اختلف موقف التشريعات حول النص على فكرة الجهل أو الغلط في القانون كسبب معفي من المسؤولية الجزائية التي تترتب عن الإضرار بالبيئة البحرية على النحو التالي:

1: التشريعات التي نصت على الجهل أو الغلط في القانون:

إن مسألة الجهل والغلط في القانون ظهرت في مجال الجرائم البيئية كاستثناء وخروج على القواعد العامة المنصوص عليها في قانون العقوبات العام، لأنه يكون من الصعب العلم بكل ما يتضمنه القانون البيئي من نصوص وشروط تنظم البيئة بسبب الطبيعة الخاصة للقوانين التي تنظم المجال البيئي¹، لأن إفتراض العلم بالقانون أصبح متعذراً إلى حد كبير بسبب التعدد الكبير للقوانين واللوائح التي تنظم المجال البيئي والتي يتم تعديلها من وقت لآخر، وهذا ما دفع بالتشريعات إلى تخفيف حدة هذه القاعدة حيث نجد قوانين تقبل الجهل والغلط في القانون كما تقبله في قانون العقوبات وتشريعات تنص عليه بصفة إستثنائية².

بالنسبة للتشريعات التي تعتد بفكرة الغلط أو الجهل بالقانون كمبدأ عام في قانون العقوبات فإنها تقوم بإقراره في قانون العقوبات العام وباعتبار هذا القانون هو المبدأ العام

¹ - نسرین نویری، مرجع سابق، ص 208.

² - محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص 91.

الذي تستند عليه بقية القوانين، من بينها القانون الخاص المتعلق بحماية البيئة والذي يشترط لتطبيقه وضع العديد من اللوائح والتنظيمات المتعلقة بتقنيات خاصة بحماية البيئة، حيث أن عدم نشر الملاحق والجداول من شأنه أن يكون مبررا للتمسك بالغلط أو الجهل في القانون ومن بين التشريعات التي نصت على قبول فكرة الغلط أو الجهل في قانون العقوبات العام التشريع الفرنسي والذي نص على إعتبار الغلط مانع من موانع المسؤولية¹.

حيث نص المشرع الفرنسي في المادة 122 الفقرة 3 من قانون العقوبات على أنه "لا يكون الشخص مسؤولا جزائيا إذا أثبت أنه كان يعتقد بسبب غلط في القانون لا يمكن تجنبه، أنه يحق له قانونا القيام بهذا الفعل"².

وفقا لهذه المادة يمكن القول أن الشخص الذي ارتكب الفعل المجرم إذا ارتكبه بسبب إعتقاده الخاطئ حول الفعل الذي ارتكبه وأن القانون لا يجرم هذا الفعل ففي هذه الحالة يمكنه الإستناد على هذا الغلط في القانون حتى يعفى من مسؤوليته الجزائية وبالتالي لا تطبق عليه أي عقوبة.

المشرع السويسري أيضا من التشريعات التي تقبل بالغلط أو الجهل في القانون العام كما قبله في قانون العقوبات العام، حيث نصت المادة 20 من قانون العقوبات السويسري على أنه: "يجوز للمحكمة أن تقضي بتخفيف العقوبة بالنسبة لمن ارتكب جناية أو جنحة بناء على ما قام لديه من أسباب كافية للإعتقاد بأن من حقه أن يأتي هذا الفعل، كما يجوز للمحكمة أن تعفي المتهم من كل عقوبة"، وبالتالي يمكن القول أن المشرع السويسري يأخذ بالغلط في القانون كمانع من موانع المسؤولية في جميع الجرائم بما فيها الجرائم التي تضر بالبيئة³.

¹ - منير الفتني، مرجع سابق، ص 136.

² - Article 122-3: N'est pas pénalement responsable la personne qui justifie avoir cru, par une erreur sur le droit qu'elle n'était pas en mesure d'éviter, pouvoir légitimement accomplir l'acte, code pénal français, https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000006417215, تاريخ الإطلاع

2025/08/10، ساعة الإطلاع، 18:30.

³ - محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص 92.

الملاحظ على هذه المادة أنها منحت للمحكمة التي تتولى الفصل فيما يعرض عليها من نزاعات إذا توفرت حالة الغلط في القانون السلطة التقديرية في الإستناد على هذا الغلط كسبب معفي من المسؤولية الجزائية إما إعفاء جزئي من خلال تخفيف العقوبة، أو إعفاء كلي وبالتالي لا يتحمل الشخص مرتكب الجريمة أي مسؤولية ولا تطبق عليه أي عقوبة.

نصت بعض التشريعات الأخرى على فكرة الجهل أو الغلط في القانون البيئة بصفة إستثنائية ومن بين هذه التشريعات التشريع الكوستاريكي والذي نص في قانون العقوبات الذي صدر سنة 1941 في مادته 22 على أنه "لا يعفى من المسؤولية الجهل بقانون العقوبات أو الغلط فيه ولكن إذا تعلق الأمر بجرائم قانونية صرف فيمكن للمحاكم أن تقدر الجهل أو الغلط فيها كعذر مخفف أو كعذر معف تبعاً للظروف".

يتضمن هذا النص الإعفاء من المسؤولية الجزائية في الجرائم المستحدثة من بينها الجرائم التي تصيب البيئة¹.

2: التشريعات التي لم تنص على الجهل أو الغلط في القانون:

لم تعالج معظم التشريعات الجهل أو الغلط في القانون غير أنها نصت على التخفيف من شدة المبدأ العام المتضمن عدم جواز الإعتذار بجهل القانون ويعتبر مجال حماية البيئة من المجالات التي أخذت فيه التشريعات بالتخفيف من صرامة القاعدة العامة كأن يتم النص على منح مدة معينة يلتزم فيها الشخص الذي خالف النصوص القانونية المنظمة لهذا المجال بتصحيح مخالفته أو توفيق أوضاعه².

إن التشريع المصري من بين التشريعات التي لم تنص على الغلط في القانون لا في قانون العقوبات ولا في القانون المتعلق بحماية البيئة، كما تخلو الأحكام القضائية المصرية من معالجة مسألة الغلط أو الجهل بالقانون في مجال جرائم التلوث، غير أنه في الجرائم الإقتصادية نجد ان المشرع المصري تطرق إلى هذه المسألة وأظهر تشدد كبير في هذا الشأن.

¹ - محمد أحمد المنشاوي، المرجع نفسه، ص 93.

² - منير الفتني، مرجع سابق، ص 137.

المشرع البلجيكي بدوره لم ينص في قانون العقوبات على الجهل أو الغلط بالقانون كمانع من موانع المسؤولية الجزائية، غير أن القضاء البلجيكي تعرض إلى هذه المسألة حيث إستقر العمل على قبول الجهل أو الغلط في القانون كسبب يعفي من المسؤولية الجزائية منذ سنة 1940 سواء في مجال القانون العام أو حتى في الجرائم الإقتصادية، لكن بشرط أن يكون عدم العلم بالقانون أو الغلط فيه راجع لأسباب قاهرة، ولا بد أن يتم إثبات أن المتهم لم يكن قادرا على التغلب على هذه الأسباب، ولم يقتصر المشرع البلجيكي على الإستناد إلى الغلط أو الجهل بالقانون على الجرائم الإقتصادية فقط وإنما أيضا أخذ به في الجرائم البيئية حيث يميز في هذا الشأن بين الشخص المختص الذي ينبغي عليه العلم بالتنظيمات والأحكام الخاصة بنشاطه، وبين الشخص الذي ليس له علاقة بالنشاط الذي كان سببا في تلوث البيئة¹.

ثانيا: موقف المشرع الجزائري من الجهل أو الغلط في القانون كمانع من موانع المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية:

المشرع الجزائري إتبع نفس موقف التشريعات التي لم تنص صراحة على الجهل أو الغلط في القانون كمانع من موانع المسؤولية الجزائية على الأضرار المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية، غير أن المشرع الجزائري لم يأخذ بهذا المبدأ على إطلاقه وإنما خفف من هذه الصرامة من خلال النص على إتباع أسلوب تصحيح المخالفة البيئية وما يوضح موقف المشرع الجزائري ما نص عليه المشرع الجزائري في المرسوم التنفيذي رقم 06-141 الذي ينظم القيم القصوى للمصبّات الصناعية السائلة².

يتضح موقف المشرع الجزائري أيضا في تبنيه لعدم النص على الجهل أو الغلط في القانون كسبب معفي من المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية في القانون المتعلق بحماية البيئة في المادة 113 الفقرة 2 والتي نصت على ما يلي: " تبقى النصوص المتخذة

¹ - محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص 94، 95.

² - مريم ملعب، الحماية الجزائية للمياه والأوساط المائية من التلوث في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 219.

لتطبيق القانون المذكورة أعلاه سارية المفعول إلى غاية نشر النصوص التنظيمية المنصوص عليها في هذا القانون، وذلك في أجل لا يتجاوز 24 شهرا " ¹.

وفقا لهذه المادة يمكن القول أن المشرع الجزائري لم ينص صراحة على الجهل أو الغلط في القانون كسبب يمنع قيام المسؤولية الجزائية التي تترتب على مخالفة الأحكام المنصوص عليها في القانون المتعلق بحماية البيئة، وإنما نص فقط على منح مدة محددة لبدء سريان نصوص هذا القانون، كنوع من التخفيف من شدة المسؤولية الجزائية والتي تقوم على عدم جواز الاعتذار بجهل القانون أو عدم العلم بنصوصه.

نص المشرع الجزائري أيضا على التخفيف من صرامة مبدأ عدم جواز الاعتذار بالقانون في القانون المتعلق بتسيير النفايات في المواد من 68 إلى المادة 71 على النحو التالي:

نصت المادة 68 على المدة التي يبدأ فيها سريان القانون المتعلق بحماية البيئة في البلديات التي يتعدى عدد سكانها 100.000 نسمة وقدر بمهلة أقصاها سنتان ابتداء من تاريخ نشر القانون في الجريدة الرسمية للإلتزام بأحكام المادة 29 من هذا القانون، وبالرجوع إلى هذه المادة نجدها نصت على إنشاء مخطط بلدي لتسيير النفايات المنزلية وما شابهها.

وفقا لهذه المواد فإنه في حالة ارتكاب فعل مخالف للأحكام المنظمة لتسيير النفايات المنزلية يمكن للشخص مرتكب هذا الفعل أن يدفع بجهله أو غلظه في القانون حتى يعفى من مسؤوليته الجزائية وبالتالي لا تطبق عليه أي عقوبة قبل مرور سنتين من بدء سريان هذه الأحكام، لكن بعد مرور هذا الأجل لا يمكن التمسك بالجهل أو الغلط في القانون للتخلص من المسؤولية الجزائية عن الأضرار التي أصابت البيئة بسبب النشاط المتعلق بالنفايات.

نص المشرع في المادة 69 من القانون المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة على المدة التي يبدأ فيها هذا القانون بالسريان لمستغلي المنشآت التي تقوم بمعالجة النفايات الخاصة وكذا النفايات المنزلية وما شابهها حيث جاء نص هذه المادة

¹ - القانون رقم 03-10، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

كالتالي: "تمنح مهلة أقصاها خمس سنوات إبتداء من تاريخ نشر هذا القانون لمستغلي المنشآت الموجودة لمعالجة النفايات الخاصة والنفايات المنزلية وما شابهها للإلتزام بأحكام هذا القانون".

وفقا لهذه المادة نجد أن المشرع خفف من شدة مبدأ عدم جواز الإعتذار بجهل القانون من خلال منح مدة يمكن خلالها الإحاطة بأحكام هذا القانون فيما يخص الأحكام التي تنظم المسائل المتعلقة بالمنشآت التي تمارس نشاط معالجة النفايات، وبالتالي خلال خمسة سنوات منذ تاريخ نشر هذا القانون في الجريدة الرسمية يمكن الدفع بالغلط أو جهل نصوص هذا القانون.

المادة 70 أيضا من نفس القانون منح فيها المشرع مدة ثلاثة سنوات منذ تاريخ نشر القانون في الجريدة الرسمية للإلتزام بأحكام هذا القانون لمستغلي المواقع الخاصة بالنفايات الهامة، المادة 71 نصت بدورها على مدة سريان أحكام هذا القانون وهي سنتين منذ تاريخ نشر هذا القانون بالنسبة لحائزي المخزونات الموجودة للنفايات الخاصة والنفايات الخاصة الخطرة.

هذه المواد توضح موقف المشرع الجزائري والذي لم ينص على الجهل أو الغلط في القانون كمانع من موانع المسؤولية الجزائية التي تقوم بسبب الأضرار التي تصيب البيئة البحرية وإن لم ينص المشرع الجزائري صراحة على البيئة البحرية وإنما على البيئة بصفة عامة، وإنما نص في هذه المواد على التخفيف من الشدة التي يتميز بها مبدأ عدم جواز الإعتذار بجهل القانون من خلال منح مدة لبدء سريان القانون المنظم للمجال البيئي، والملاحظ أن المشرع الجزائري نص على هذا المبدأ في النشاطات المتعلقة فقط بالنفايات ومعالجتها.

القوانين البيئية بصفة عامة من ضمنها القانون البحري هي قوانين مستحدثة بحيث تتضمن العديد من المسائل المنظمة للبيئة وأيضا تنص على الأضرار المترتبة على مختلف النشاطات التي تمارسها المنشآت في مجالات مختلفة، والملاحظ أن المشرع الجزائري حصر النص على التخفيف من شدة مبدأ عدم جواز الإعتذار بالقانون إذ نص فقط على النفايات

لكن كان من المستحسن أن يوسع المشرع في المجالات التي يمكن فيها منح مدة حتى يتم الإحاطة بها، خاصة ما يتعلق بالأنشطة التي يتم تنظيمها بعدة قوانين وتنظيمات ولوائح وهذا يجعل الإطلاع عليها كلها أمر صعب بسبب تفرقها بين عدة قوانين وكذلك تضمنها لعدة مسائل.

والملاحظ أيضا أن المشرع الجزائري من خلال عدم النص على الجهل أو الغلط بالقانون كسبب معفي من المسؤولية الجزائية أراد التشديد أكثر على الإحاطة بالقوانين المنظمة للمجال البيئي، بهدف توفير حماية أكثر للبيئة البحرية وضمان عدم إفلات جرائم تلويث البيئة البحرية من العقاب.

المبحث الثالث: حصول المتضرر على التعويض في حالة الإعفاء من المسؤولية الجزائية وفقا للمشرع الجزائري:

إن إعفاء المتسبب في جريمة تلويث البيئة البحرية بسبب توفر مانع من الموانع العامة أو الخاصة من المسؤولية الجزائية التي تترتب عن الإضرار بالبيئة البحرية يعني أن الجاني لا يتحمل أي عقوبة، غير أن القانون منح للمتضرر الحق في الحصول على تعويض عن طريق منحه الحق في إختيار اللجوء إلى القضاء المدني أو القضاء الجزائي الذي ينظر في جريمة تلويث البيئة البحرية.

والسبب في حصر هذه الجزئية في موقف المشرع الجزائري في كون الإتفاقيات الدولية نصت فقط على إلزام عام على عاتق الدول الأطراف وهو تنظيمها للمسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية، وهذا ما يتطلب من هذه الدول النص على ما يتعلق بالمسؤولية الجزائية ومن بينها حق المتضرر من جرائم تلويث البيئة البحرية في الحصول على تعويض رغم إعفاء الشخص من المسؤولية، وبما ان الجزائر طرف في هذه الإتفاقيات على النحو السابق بيانه سيتم حصر هذه الجزئية في المشرع الجزائري دون غيره.

سيتم التطرق في هذا المبحث إلى مفهوم الدعوى المدنية التبعية في (المطلب الأول)، ثم الجهة المختصة بنظر دعوى التعويض في حالة الإعفاء من المسؤولية الجزائية في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم الدعوى المدنية:

إن الأصل في حصول المتضرر على تعويض عن الأضرار التي أصابته يكون من خلال رفع دعوى مدنية والتي يكون سببها هو الحصول على تعويض عن الأضرار التي تصيب المتضرر، غير أنه في مجال المسؤولية الجزائية وضعت القوانين دعوى أخرى يمكن من خلالها للمتضرر أن يقتضي مبلغ التعويض وهي الدعوى المدنية التبعية للدعوى العمومية.

والفرق بين الدعوى المدنية والدعوى العمومية يكمن في أن الغاية من الدعوى العمومية غايتها توقيع العقاب على مرتكب الجريمة أما المدنية تكون غايتها هي الحصول على تعويض عن الضرر الذي لحق بالضحية، بالإضافة إلى أن موضوع الدعوى العمومية هو العقوبة أو تدبير الأمن، أما المدنية هو الحكم بالتعويضات المناسبة لجبر وإصلاح الضرر¹.

من خلال هذه الاختلافات يمكن القول أن الدعوى المدنية التبعية هي عبارة عن إستثناء عن الأصل العام والذي يقتضي أن المتضرر الذي يرغب في الحصول على التعويض أن يرفع دعواه أمام القضاء المدني، ولعل الغاية من هذه الدعوى هو توفير حماية للمتضررين وضمان عدم ضياع حقوقهم.

والغاية من التطرق إلى الدعوى المدنية التبعية للدعوى العمومية حتى رغم إعفاء الشخص الطبيعي أو المعنوي من مسؤوليته الجزائية هو التعرف على نوع الدعوى التي تضمن للمتضرر الحصول على حقه في التعويض عن الأضرار التي أصابته بسبب جريمة تلويث البيئة البحرية، وهذا لأن الإتفاقيات الدولية التي نظمت البيئة البحرية وكذا المسؤولية الجزائية التي تنجم عن الإضرار بها وأيضا المشرع الجزائري لم توضح كيف يحصل المتضرر على تعويض عن الضرر الذي أصابه بسبب تلوث البيئة البحرية، وهذا على خلاف المسؤولية المدنية والتي حددت فيها النصوص القانونية آلية يحصل من خلالها المضرور على تعويض رغم الإعفاء وهي صناديق التعويض، أما في المسؤولية الجزائية لم

¹- محمد حزيط، أصول الإجراءات الجزائية في القانون الجزائري، ط الثالثة، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2022، ص 14.

يتم النص على كيفية حصول المتضرر على تعويض مما يستدعي الرجوع إلى الأحكام العامة.

إن التعرف أكثر على هذه الدعوى يتطلب منا الحديث في هذا المطلب على تعريفها وشروط رفعها في (الفرع الأول)، ثم موضوعها في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف الدعوى المدنية وشروطها:

إن الدعوى المدنية التبعية للدعوى العمومية تختلف على غيرها من الدعاوى لأنها كما سبق بيانه تعتبر إستثناء عن الأصل العام، وحتى تقبل هذه الدعوى لا بد أن تتوفر فيها جملة من الشروط.

أولاً: تعريف الدعوى المدنية التبعية:

تعرف الدعوى المدنية التبعية بأنها الدعوى التي تنشأ عن جريمة ويكون الهدف منها تعويض الضرر الناتج عن هذه الجريمة، لأن الجريمة يترتب عليها ضرر يصيب المتضرر وبالتالي يكون له الحق في التعويض ويجوز له إقامتها أمام المحكمة الجزائية من خلال الدعوى العمومية التبعية¹.

وتعرف أيضاً وفقاً لرأي بعض الفقه بأنها مطالبة المدعي المدني أو المسؤول المدني عن الحقوق المدنية من المتهم بجبر الضرر الذي لحقه بسبب الجريمة التي إرتكبها هذا الأخير أمام الجهات القضائية الجزائية².

نص المشرع الجزائري على هذه الدعوى في المادة 04 من قانون الإجراءات الجزائية أن الحق في مباشرة الدعوى المدنية مع الدعوى العمومية في نفس الوقت أمام الجهة

¹ - محمد حزيط، أصول الإجراءات الجزائية في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 117، 118.

² - خالد لوالي، بخالد عجالي، مآل الدعوى المدنية بالتبعية عند الحكم بالبراءة في الدعوى العمومية، مجلة معارف، جامعة البويرة، المجلد 19، العدد 02، 2024، ص 57.

القضائية الجزائية المختصة يكون لأي شخص طبيعي أو معنوي الذي يكون مسؤولاً عن حدوث الضرر¹.

من خلال هذه التعريفات يمكن القول أن الدعوى المدنية التبعية هي الدعوى التي تتبع الدعوى العمومية، بحيث يرفعها الطرف المتضرر من جريمة معينة أمام القضاء الجزائي الذي ينظر في الجريمة التي سببت الضرر بهدف الحصول على مبلغ التعويض عن الأضرار التي أصابته، وبهذا تكون هذه الدعوى هي خروج عن الأصل العام الذي يقتضي أن طلب التعويض يُقدم أمام القضاء المدني.

وبتطبيق هذا المعنى في مجال الإضرار بالبيئة البحرية التي تتضرر بسبب أحد جرائم التلوث البحري التي سبق الحديث عنها يمكن القول أن الطرف المتضرر من هذا التلوث يمكنه رفع دعوى مدنية تبعية للدعوى العمومية يطلب بموجبها الحصول على تعويض عن الأضرار التي أصابته.

ثانياً: شروط الدعوى المدنية التبعية:

حتى يكون للطرف المتضرر الحق في رفع دعوى مدنية تبعية أمام جهات القضاء الجزائي المختص لا بد أن تتوفر في دعواه جملة من الشروط تتمثل فيما يلي:

1: ضرورة وجود دعوى عمومية:

حتى ينعقد الإختصاص للقضاء الجزائي في الفصل في الدعوى المدنية التبعية يجب نشوء دعوى عمومية بسبب وقائع يجرمها القانون وهذا على عكس القضاء المدني الذي يحكم بالتعويض للطرف المتضرر على كل الأضرار التي يسببها حتى ولو لم يصدر منه خطأ²، وهذا راجع إلى الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية وهو الضرر وليس الخطأ وفي مجال الأضرار التي تصيب البيئة البحرية هذا ما يعرف بنظام المسؤولية المطلقة.

¹ - القانون رقم 25-14، المتضمن قانون الإجراءات الجزائية.

² - خالد لوالي، بخالد عجالي، مرجع سابق، ص 59.

2: لا بد أن يكون الضرر شخصي:

بالرجوع إلى نص المادة 03 من قانون الإجراءات الجزائية نجدها نصت على أن الحق في مباشرة الدعوى المدنية التبعية للمطالبة بالتعويض عن الضرر المترتب عن جنائية أو جنحة أو مخالفة لكل من أصابهم شخصيا ضرر نتج مباشرة عن الجريمة¹.

وفقا لهذه المادة يمكن القول أن المتضرر حتي يكون له الحق في رفع الدعوى المدنية التبعية يجب أن يكون الضرر أصابه هو شخصيا مهما كان نوع الضرر، ولم يحدد المشرع الجزائري في هذه الحالة نوع الضرر الذي يدخل في نطاق هذه المادة، وبمفهوم المخالفة فإن المتضرر لا يمكنه رفع الدعوى للمطالبة بتعويض عن ضرر أصاب غيره.

3: يجب أن يكون الضرر مباشر:

لا يكفي في قبول الدعوى المدنية التبعية أن يكون الضرر شخصي وإنما لا بد أيضا أن يكون مباشرا بمعنى يتولد مباشرة عن الجريمة، وهذا الشرط يشكل تقييد لسلطة المحكمة الجزائية في نظر الدعوى المدنية الناشئة عن الجريمة، إلا أن هذا التقييد يرتبط أساسا بكون الدعوى المدنية التبعية هي إستثناء على الأصل العام وبالتالي فإن القاضي الجزائري لا يفصل إلا في الدعاوى التي يكون فيها الضرر نتيجة مباشرة عن الجريمة².

بمعنى أن القضاء الجزائي حتى يقبل الفصل في دعوى المتضرر المدنية لا بد أن يكون الضرر الذي أصابه هو ضرر ناتج عن الجريمة بطريقة مباشرة ونتيجة طبيعية للجريمة³.

حيث أن وقوع الجريمة يترتب عليه ضرر يصيب الفرد أو الجماعة بإعتباره فعل غير مشروع وهنا يكون للمتضرر الحق في المطالبة بجبر الضرر من خلال ممارسة الدعوى المدنية، وبالتالي إنعدام الضرر يترتب عليه عدم قبول الدعوى المدنية التبعية¹.

¹ - القانون رقم 14-25، المتضمن قانون الإجراءات الجزائية.

² - عقيلة دحماني، إختصاص القاضي الجزائري في نظر الدعوى المدنية، مذكرة ماجستير، فرع القانون الجنائي والعلوم الجنائية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، بن يوسف بن خدة، 2010/2009، ص 49، 50.

³ - خالد لوالي، بخالد عجالي، مرجع سابق، ص 60.

الفرع الثاني: موضوع الدعوى المدنية التبعية:

يتمثل موضوع الدعوى المدنية التبعية في حصول المتضرر على تعويض عن الضرر الذي نجم عن الجريمة، وبالرجوع إلى المادة 03 من قانون الإجراءات الجزائية نجد أن محل الدعوى المدنية هو المطالبة بالتعويض، والتعويض الذي يطلبه المتضرر الحصول عليه يتخذ أحد الصور التالية:

أولاً: التعويض النقدي:

وهو الصورة الأبرز للتعويض إذ أن الطرف المتضرر الذي أصابه ضرر من الوقائع محل الإتهام غالباً يكون عن طريق جبر الضرر الذي لحقه من الجريمة من خلال دفع مبلغ نقدي له لتعويض ما أصابه من ضرر²، وتقدير التعويض النقدي يدخل ضمن السلطة التقديرية للقاضي دون أن يكون أكثر مما طلبه المدعي المدني ويخضع تقديره إلى المادتين 131 و 132 من القانون المدني³.

ثانياً: الرد (إعادة الحال إلى ما كان عليه):

الرد وهو التعويض العيني الذي يستعيد بموجبه صاحب الحق حقه الذي فقده بسبب الجريمة، وهو إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الجريمة بحيث تتم إعادة الشيء الذي إنتزع أو إختلس من صاحبه، والرد لا يكون إلا في الأشياء المفقودة في الجريمة قائماً بذاته فلا يجوز رد البديل أو ثمن الأشياء إذا باعها الجاني⁴.

الغرض من الرد هو إصلاح الوضع الناشئ عن الجريمة ويكون عن طريق إعادة الشيء إلى صاحبه وإما بإعادة الحالة إلى ما كان عليه قبل وقوع الجريمة، ولا يكون الغرض الأساسي من الرد هو منع إستمرار الضرر ووضع حد له، وإعادة الحال إلى ما كان عليه في

¹ - سعدي حيدرة، خصوصية دعوى الضحية الجزائية، مجلة العلوم الإجتماعية والإنسانية، جامعة العربي التبسي، تبسة، المجلد 11، العدد 01، 2018، ص 15.

² - خالد لوالي، بخالد عجالي، مرجع سابق، ص 59.

³ - محمد حزيط، أصول الإجراءات الجزائية في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 120.

⁴ - عقيلة دحماني، مرجع سابق، ص 67.

هذه الحالة يكون مكملًا للتعويض لأنه يضع حد للضرر وفي نفس الوقت يعتبر مكملًا للعقوبة لأنه يهدف إلى إعادة النظام الاجتماعي الذي تضرر واضطرب بسبب الجريمة¹.

ثالثًا: الرسوم والمصاريف القضائية:

وهي النفقات التي يتم دفعها إلى الخزينة العمومية في كل دعوى مقابل الفصل فيها وتشمل نفقات الخبراء والمعاينات وسماع الشهود ورسوم الخزينة وغيرها من المصاريف التي تتفقهها الجهات القضائية للسير في الدعوى العمومية، بما فيها المصاريف التي تحملتها الخزينة العمومية في إطار المساعدة القضائية مثل أتعاب المحامين²، وفي مجال الدعوى المدنية التبعية فإن هذه المصاريف يدفعها مرتكب الجريمة أو المسؤول عن حقوقه المدنية لتعويض المدعي المدني عن المصاريف التي أنفقها أثناء رفعه لدعواه المدنية التبعية، بشرط أن يتم الحكم على المدعي عليه مدنيا بالإدانة³.

المطلب الثاني: الجهة المختصة بنظر دعوى التعويض في حالة الإعفاء من المسؤولية الجزائية:

إن الرغبة في ضمان حصول الطرف المتضرر على تعويض دفع بالمشروع الجزائي إلى منح هذا الأخير الحق في إختيار اللجوء إلى القضاء المدني عن طريق رفع دعوى مدنية للمطالبة بالتعويض بموجب دعوى منفصلة عن الدعوى الجزائية التي تنتظر في جريمة تلويث البيئة البحرية، أو بموجب دعوى مدنية تبعية للدعوى العمومية التي تنتظر في هذه الجريمة.

سيتم الحديث في هذا المطلب على حق المتضرر في إختيار القضاء الجزائي في (الفرع الأول)، ثم حقه في إختيار اللجوء إلى القضاء المدني في (الفرع الثاني).

¹ - عبد الله بن الناصر، النظر في الدعوى المدنية من طرف القاضي الجنائي، مذكرة ماجستير، فرع الجنائي والعلوم

الجنائية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر - بن يوسف بن خدة -، 2008/2009، ص 70.

² - محمد حزيط، أصول الإجراءات الجزائية في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 121.

³ - خالد لوالي، بخالد عجالي، مرجع سابق، ص 59.

الفرع الأول: حق المتضرر في إختيار القضاء الجزائي:

إن الطرف المتضرر يكون له الحق في إختيار القضاء الجزائي بشرط أن ترتكب جريمة سواء كانت جنائية أو جنحة أو مخالفة وأن تحرك بشأنها دعوى عمومية سواء من طرف النيابة العامة أو من طرف الشخص المتضرر، وكقاعدة عامة فإن نتيجة هذه الدعوى هي التي تحدد مصير الدعوى المدنية التبعية المرفوعة أمام القضاء الجزائي، بمعنى أن المحكمة إذا تبين لها أن الواقعة المرفوعة بشأنها الدعوى لا تشكل جريمة وقضت ببراءة المتهم منها، وإذا تبين لها عدم توفر أي أدلة ضد المتهم فقضت ببرائته منها ففي هذه الحالة تقرر عدم إختصاصها بنظر الدعوى المدنية التي يكون موضوعها طلب التعويض عن الضرر، غير أنه يمكن للمحكمة الجزائية كإستثناء الفصل في طلب التعويض في حالات معينة من بينها أنه يجوز لمحكمة الجنايات دون محكمة الجرح أو المخالفات الحكم في الدعوى المدنية بالتعويض رغم قضاءها ببراءة المتهم، أو إعفائه من العقوبة بسبب عذر معفي من المسؤولية الجزائية إذا كان الضرر ناجم عن خطأ المتهم، أما بالنسبة للحكم الذي يقضي بالإعفاء من العقوبة الصادر بمبرر قيام عذر معفي من العقاب أو مانع من موانع المسؤولية فإنه يخول جميع القضاء الجزائية بالفصل في الدعوى المدنية¹.

وبالتالي من منطلق ما ورد في هذه الفقرة يمكن القول أن المحكمة التي تنظر في جريمة من جرائم تلويث البيئة البحرية إذا قضت بإعفاء الشخص الطبيعي أو المعنوي من المسؤولية الجزائية فإنها تستمر بالنظر في الدعوى المدنية التبعية رغم صدور الحكم بالإعفاء.

الفرع الثاني: حق المتضرر في إختيار القضاء المدني:

يكون للمتضرر الحق في إختيار الطريق المدني للمطالبة بالتعويض غير أن المضرور (المدعي المدني) إذا سلك الطريق المدني فإن الحكم فيها يتوقف على نتيجة

¹ - محمد حزيط، أصول الإجراءات الجزائية في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 126.

الحكم الجزائي إذا ما كانت الدعوى العمومية قد تحركت، والطرف المتضرر من الجريمة إذا إختار الطريق المدني فلا يجوز له الرجوع عنه لیسلك القضاء الجزائي¹.

بالرجوع إلى المشرع الجزائري نجده نص في المادة 6 من قانون الإجراءات الجزائية على ما يلي: "لا يسوغ للخصم الذي يباشر دعواه أمام الجهة القضائية المدنية المختصة أن يرفعها أمام الجهة القضائية الجزائية.

إلا أنه يجوز ذلك إذا كانت النيابة العامة قد باشرت الدعوى العمومية قبل أن يصدر من الجهة القضائية المدنية حكم في الموضوع، ويتعين على المدعي المدني في هذه الحالة التنازل عن دعواه المدنية المرفوعة أمام الجهة القضائية المدنية"².

يفهم من هذه المادة أن الأصل هو أن الطرف المتضرر الذي يرفع دعوى تعويض عن الأضرار التي تصيبه بسبب جريمة معينة أمام القضاء المدني بدعوى مدنية لا يمكنه أن يرفع هذه الدعوى أمام جهات القضاء الجزائي بموجب دعوى مدنية تبعية، غير أن المتضرر أي المدعي المدني يمكنه ذلك لكن بشرط وهو ألا تصدر المحكمة الجزائية التي تنتظر في الجريمة حكمها في القضية عندما يكون الطرف الذي حرك الدعوى العمومية هو النيابة العامة، وبالتالي إذا أصدرت الجهة القضائية الحكم فلا يجوز له أن يرفع دعوى مدنية تبعية للدعوى العمومية، وإنما تبقى دعواه أمام القضاء المدني.

وبتطبيق هذه الفكرة على جريمة من جرائم تلويث البيئة البحرية كأن تكون جريمة غمر مواد ملوثة في المياه التي تخضع للقضاء الجزائي فإن المتضرر يكون له الحق في الرجوع من القضاء المدني إلى الجزائي لكن قبل أن يصدر القضاء الجزائي حكمه في القضية، وبالتالي في مجال الإعفاء من المسؤولية الجزائية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية إذا أصدرت المحكمة الجزائية حكمها بإعفاء الشخص الطبيعي أو المعنوي من المسؤولية ففي هذه الحالة لا يكون من حق المتضرر أن يسلك القضاء الجزائي بعد أن رفع دعواه أمام القضاء المدني.

¹ - محمد هشام فريجة، المجني عليه ودعوى جبر الضرر في القانون الجزائري، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، جامعة محمد بوضياف المسيلة، المجلد 3، العدد 1، 2018، ص 1274.

² - القانون، رقم 14-25، المتضمن قانون الإجراءات الجزائية.

خلاصة الباب الثاني:

من خلال المسائل التي تمت دراستها في الفصل الأول من هذا الباب يمكن القول أن المسؤولية الجزائية تقوم في الحالة التي يتم فيها مخالفة النصوص القانونية التي تكفل حماية هذه البيئة من مختلف مصادر التلوث، وحتى يعتبر الشخص سواء كان طبيعياً أو معنوياً مسؤولاً جزائياً لا بد أن تتوفر في جريمته الأركان التي يتطلبها القانون لقيامها، وهي الأركان العامة التي تقوم بتوفرها أي جريمة وهي الركن الشرعي والمتمثل في النصوص القانونية التي ينص بموجبها المشرع على الأفعال التي تشكل جرائم تضر بالبيئة البحرية، وفي غياب هذا النص لا تقوم الجريمة، الركن الثاني هو الركن المادي وهو الوجه الخارجي للجريمة ولا بد أن تتوفر فيه ثلاثة عناصر وهي السلوك الإجرامي، النتيجة الإجرامية وأخيراً العلاقة السببية بين كل من السلوك والنتيجة، وآخر ركن هو الركن المعنوي وهو الجانب النفسي للجريمة المرتكبة.

إن الإهتمام القانوني بتنظيم المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية من شأنه أن يحقق الغاية من فرض هذه الأخيرة ألا هي توفير حماية أكبر للبيئة البحرية وما تتضمنه من موارد وثروات وهذا من خلال فرض العقوبات على كل من يخالف النصوص التي تنظم المسائل المتعلقة بالبيئة البحرية، وهذا ما كان سبباً في النص على هذه المسؤولية على عدة مستويات وأولها المستوى الدولي المتمثل أساساً في الإتفاقيات الدولية إذ تولت هذه الأخيرة مهمة النص على إلزام عام يتضمن ضرورة نص الدول الأطراف في هذه الإتفاقيات في قوانينها على المسؤولية الجزائية عن أي ضرر يصيب البيئة البحرية وتركت للدول الأطراف مهمة التوسع في قوانينها الوطنية في مسألة الجرائم التي ترتكب ضد البيئة البحرية وتقرير العقوبات المناسبة لكل جريمة.

تطبيقاً لهذا الإلتزام نصت الدول التي تقع في نفس الإقليم في تشريعاتها على المسؤولية الجزائية التي تقوم في حالة إرتكاب أي جريمة تضر ببيئتها البحرية، وهذا ما يجسد قيام هذه المسؤولية على المستوى الإقليمي، المشرع الجزائري أيضاً على غرار مختلف الدول نص في قوانين متفرقة على الأفعال التي تعتبر جرائم وأيضاً نص على عقوبة كل جريمة.

تختلف العقوبات المطبقة على كل شخص طبيعي أو معنوي كان سببا في تلوث البيئة البحرية، فقد تكون هذه الأخيرة عقوبات سالبة للحرية، أو إجراءات وتدابير احترازية فقط يضمن من خلالها المشرع توفير أكبر قدر من الحماية للبيئة البحرية.

ووفقا لما تم التطرق له في الفصل الثاني يمكن القول أن الإضرار بالبيئة البحرية من خلال ارتكاب أحد جرائم التلوث البحري المنصوص عليها في القوانين المنظمة للبيئة البحرية يؤدي إلى قيام المسؤولية الجزائية، غير أن الشخص الذي سبب فعله ضرر بهذه البيئة يعفى من مسؤوليته في حالة توفر سبب من أسباب الإعفاء.

تنقسم موانع قيام المسؤولية الجزائية في مجال جرائم تلويث البيئة البحرية إلى نوعين من الموانع أو أسباب الإعفاء وهي موانع عامة أو كما يطلق عليها موانع تقليدية وتتمثل هذه الأسباب في القوة القاهرة وحالة الضرورة، وحتى لا يتحمل الجاني العقوبة التي يقررها القانون على جرائم تلويث البيئة البحرية بسبب توفر أحد الموانع العامة التي تمنع قيام المسؤولية الجزائية لا بد أن تتوفر في القوة القاهرة أو حالة الضرورة الشروط التي يتطلبها القانون للإعفاء بسبب احد الحالتين، وبالتالي في غياب أحد هذه الشروط لا يمكن الحديث عن الإعفاء من المسؤولية الجزائية، وهذا ما يجعل الإعفاء بسبب هذه الموانع التقليدية صعب حتى لا يلجأ الجناة إلى التذرع بهذه الموانع للتملص من المسؤولية الجزائية التي تترتب بسبب الإضرار بالبيئة البحرية، وهذا يؤكد على حرص التشريعات العامة والبيئية أيضا على الحفاظ على البيئة البحرية من أي إعتداء من خلال فرض عقوبات على مرتكبي هذه الجرائم والتي لا يمكن الإعفاء منها إلا بتوفر الشروط الواجب توافرها في القوة القاهرة أو حالة الضرورة باعتبارهما موانع عامة لقيام المسؤولية.

النوع الآخر من هذه الموانع هو الموانع المستحدثة أو كما تسمى أيضا الموانع الخاصة، وهي التي تم إستحداثها من طرف الفقه الحديث والتي تتماشى مع خصوصية الجرائم التي تضر بالبيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة، وأن هذه الأخيرة شهدت إنتشارا واسعا في الوقت الحالي وهذا ما يستدعي وضع ما يتناسب معها من موانع يمكن من خلالها إعفاء الشخص من مسؤوليته الجزائية إذا فرضت عليه ظروف أو أسباب

إرتكاب جريمة التلوث البحري وتتمثل هذه الأسباب الخاصة في الترخيص الإداري والجهل أو الغلط في القانون.

بالنسبة للترخيص الإداري كمانع من موانع المسؤولية الجزائية فإنه يعتبر وسيلة تحافظ من خلالها الإدارة المختصة على البيئة البحرية إذ يتم منحه قبل البدء في ممارسة النشاطات التي تشكل خطر على البيئة البحرية، وبالتالي إذا تضررت البيئة البحرية بسبب أحد الأنشطة التي يملك صاحبها ترخيص ففي هذه الحالة يتحقق الإعفاء من المسؤولية الجزائية عن الأضرار التي مست البيئة البحرية.

أما الجهل أو الغلط في القانون فهو عبارة عن إستثناء على الأصل العام وهو عدم جواز الإعتذار بجهل القانون، حيث تم اللجوء إلى هذا المانع لعدة إعتبارات من بينها كثرة التشريعات البيئية التي تتولى تنظيم المجال البيئي من بينها البيئة البحرية وبالتالي يكون من الصعب الإحاطة بكل هذه القوانين وهذا ما يبرر الخروج على الأصل العام الذي يقتضي العلم بالقانون وعدم الغلط في أحكامه ونصوصه، والملاحظ من خلال ما سبق عرضه أن مواقف التشريعات تباينت حول الأخذ بالجهل أو الغلط في القانون كمانع من موانع قيام المسؤولية الجزائية، إذ نجد تشريعات نصت عليه صراحة في قانون العقوبات كقانون عام وبالتالي يسري على القوانين الخاصة الأخرى، وتشريعات نصت فقط على منح مدة لبدء سريان نصوص القوانين التي تنظم المجال البيئي ومن بينها المشرع الجزائري.

الخاتمة:

تحتل البيئة البحرية مكانة كبيرة وهذا ما جعلها عرضة للعديد من الأضرار والمخاطر بسبب تزايد النشاطات التي يتم ممارستها في هذه البيئة، وهذا ما يكون سببا في قيام المسؤولية المدنية أو الجزائية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية، إلا أنه في بعض الأحيان قد يعفى الشخص من مسؤوليته بسبب توفر حالات وأسباب تحددها النصوص القانونية، ومن خلال ما سبق التطرق إليه يمكن القول أن:

1. المشرع الدولي وكذا الوطني حاولا تحقيق التوازن بين حماية البيئة البحرية من خلال نظام المسؤولية وضمان عدم إفلات المسؤول من العقاب، وبين مقتضيات العدالة التي تقتضي إعفاء الشخص من المسؤولية إذا لم يكن هو السبب في حدوث الضرر البحري وفي نفس الوقت ورغم تطبيق نظام الإعفاء لم تغفل هذه النصوص على حق المتضرر الذي قد يضيع في حالة الإعفاء من المسؤولية وهذا ما كان سببا في النص على طرق أخرى تضمن حصول الطرف المضرور على حقه.

2. الخصوصية التي يتميز بها ضرر التلوث البحري جعلت من الصعوبة الإعتماد على الأسس التقليدية لقيام المسؤولية المدنية وهذا ما كان سببا في إستحداث أساس جديد وهو الضرر، وهذا ما يعرف بنظام المسؤولية الموضوعية -المطلقة- ، والتي يتم فيها تركيز المسؤولية المدنية في شخص مالك السفينة أو مشغل المنشأة النووية فإصابة الغير بضرر وحده يكون كافيا لقيام المسؤولية المدنية، وبالتالي يكون الشخص صاحب النشاط الذي تضررت بسببه البيئة البحرية ملزما بتقديم التعويض غير أن هذا النظام يحد من حق المتضرر في طلب التعويض ويحصره فقط في مالك السفينة أو المنشأة النووية.

3. إن أهم إتفاقية نصت على المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط هي إتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط لسنة 1969 والمعدلة ببرتوكول سنة 1992، حيث تنص هذه الإتفاقية على قيام مسؤولية مالك السفينة التي تكون سببا في تلوث البيئة البحرية والتي يشترط لقيامها توفر جملة من الأركان وبتوفرها فإن مالك السفينة يكون مسؤول، كما نص المشرع الجزائري بدوره على

القواعد القانونية المتعلقة بقيام المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط معتمدا في وضعها على نصوص الإتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر والمتعلقة بحماية البيئة البحرية.

4. تقوم المسؤولية المدنية لمشغل المنشأة النووية في حالة تضرر البيئة البحرية بالمواد النووية، وتم النص على هذه المسؤولية وأركانها في عدة إتفاقيات دولية وهي إتفاقية مسؤولية الطرف الثالث في مجال الطاقة النووية لسنة 1960 والمعدلة ببروتوكول 1982، وإتفاقية بروكسل الخاصة بالمسؤولية المدنية لمشغلي السفن النووية لسنة 1962، وأخيرا إتفاقية فيينا حول المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية 1963، حددت هذه الإتفاقيات الأركان التي يجب أن تتوفر حتى يكون مشغل المنشأة النووية مسؤولا مدنيا وملزما بتقديم التعويض للطرف المتضرر من حادث التلوث البحري النووي.

5. إذا توفرت الأركان التي تتطلبها النصوص القانونية فإن الشخص المسؤول يكون ملزما بدفع مبلغ التعويض، غير أنه في بعض الأحيان قد يعجز على دفع مبلغ التعويض كاملا لهذا تم النص على آلية أخرى تضمن حصول المتضرر على مبلغ التعويض وهي نظام التأمين على المسؤولية المدنية وبموجبه يتم تغطية خطر التلوث البحري وتوزيعه على عدة أطراف بهدف توسيع نطاق الحماية للطرف المتضرر.

6. في مجال المسؤولية المدنية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية سواء كان التلوث بالنفط أو بالمواد النووية فإن الشخص الذي يفترض أن تقوم مسؤوليته يعفى من هذه المسؤولية وبالتالي لا يكون ملزما بدفع مبلغ التعويض، ورغم أن مسؤوليته تكون موضوعية إلا أنه يعفى منها ويتخلص من الإلتزام بالتعويض إذا أثبت أنه ليس له دخل في حدوث الضرر وإنما وقع بسبب لا دخل لإرادته في حدوثه.

7. الإعفاء حتى يتحقق لا بد من توفر جملة من الحالات التي يمكن الإستناد عليها لإعفاء المالك أو المشغل من مسؤوليته فقد يعفى بسبب قوة قاهرة تكون هي السبب في وقوع حوادث التلوث البحري بالنفط، إذا تعلق الأمر بالحوادث التي تتعرض لها ناقلات النفط أو الحوادث أو غيرها من الوقائع التي قد تتعرض لها المنشآت النووية مما ينجم عنه تلوث بحري بالمواد النووية التي قد تكون وقود نووي أو نفايات أو

منتجات نووية، وحتى يتم إعتبار القوة القاهرة سبب معفي من المسؤولية المدنية لا بد أن تتوفر فيها جملة من الشروط فلا بد أن تكون غير متوقعة لأن المالك أو المشغل إذا كان بإمكانه توقع الحادث ففي هذه الحالة لا مجال للحديث على الإعفاء بالإضافة إلى عدم التوقع يجب أن يستحيل على الشخص دفع هذه القوة القاهرة بحيث لا يكون قادراً على تجنب وقوعها أو دفع آثارها، إذا توفرت هذه الشروط فإن القوة القاهرة يترتب عليه أثر وهو الإعفاء من المسؤولية المدنية والذي يكون كلي إذا كانت القوة القاهرة هي السبب الوحيد والمباشر في حدوث الضرر.

8. كما يعفى الشخص المسؤول (مالك السفينة أو مشغل المنشأة النووية) من المسؤولية المدنية إذا وقع حادث التلوث البحري بسبب أوضاع مرتبطة بالوضع الأمني والسياسي للدولة التي وقع فيها حادث التلوث البحري، إذ قد تكون الدولة في حالة حرب مع دولة أو دول أخرى وبسبب العمليات العسكرية التي تقوم بها هذه الأخيرة قد تتلوث مياهها وبيئتها البحرية عن طريق تسرب النفط أو مادة نووية مما يسبب ضرر كبير للبيئة البحرية، وحالة الحرب كسبب معفي من المسؤولية تم النص عليها في مختلف الإتفاقيات الدولية التي نظمت المسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية، وإلى جانب حالة الحرب تم النص أيضاً على حالات أخرى ترتبط بدورها بالوضع الأمني في دولة وقوع حادث التلوث وهي الحرب الأهلية والعصيان والأعمال العدائية.

9. يعفى الطرف المسؤول أيضاً إذا كان الحادث سببه إهمال صادر من حكومة الدولة المتضررة من هذا الحادث لأن عدم إلزامها بالقيام بمهامها المتعلقة بصيانة المنشآت البحرية أو تقصيرها في أداء واجباتها ينعكس سلباً على بيئتها البحرية، من خلال كثرة الحوادث البحرية التي تتسبب فيها السفن وناقلات النفط بسبب تقصير الهيئات المختصة في مهامهم، وبالتالي يعفى مالك السفينة أو المشغل من الإلتزام بتعويض الضرر الذي تسببت فيه سفينته، وحتى يعفى المالك من مسؤوليته ويتخلص من الإلتزام بدفع مبلغ التعويض لا بد أن يثبت أن الضرر حدث بسبب إهمال صادر من الحكومة فإذا تمكن من إثباته فإنه يعفى إعفاء كلي من المسؤولية.

10. يمكن أيضاً إعفاء المسؤول من المسؤولية المدنية التي تترتب عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية إذا كان الضرر حدث بسبب الغير والذي يكون كل

شخص أجنبي عن المالك أو المشغل، كما يعفى إذا كان الضرر حدث بسبب خطأ أو فعل الطرف المتضرر.

11. إن عدم تحمل الشخص الذي يتم تركيز المسؤولية المدنية على عاتقه لا يعني أن الطرف المتضرر يبقى دون تعويض وإنما تم النص على جهة أخرى تتكفل بالتعويض وهي صناديق التعويض والتي تعتبر أثر مترتب عن الإعفاء من المسؤولية المدنية، حيث تعفى صناديق التعويض من المسؤولية المدنية وبالتالي لا تلتزم بالتعويض فقد تعفى إعفاء كلي في حالة الحرب أو التلوث الذي تتسبب فيه السفن الحربية أو التي تملكها الدولة، أو في حالة العجز عن إثبات مصدر الضرر وحالات الإعفاء هذه تختلف على حالات إعفاء المالك أو المشغل، وبهذا نجد أن إتفاقية الصندوق توسعت من مجال الإعفاء فرغم أن الصندوق يتدخل كجهة تضمن حصول المتضرر على تعويض إلا أنه لا يكون دائماً ملزماً بأداء هذه المهمة، وبنص إتفاقية الصندوق على حالة الحرب وحدث التلوث بسبب السفن الحربية أو التي تملكها الدولة يعني أن الطرف الذي يدفع التعويض هي الدولة ذاتها لأن حالة الحرب ترتبط أساساً بأوضاع هذه الدولة وأيضاً ملكيتها لهذه السفن تقتضى إلزامها بتقديم التعويض عن أي ضرر تسببه، وبالتالي إعفاء الصندوق لا يعني أن الطرف المتضرر سيبقى دون تعويض.

12. تقوم المسؤولية الجزائية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية في حالة مخالفة النصوص القانونية التي تتعلق بتجريم الأفعال الماسة بهذه البيئة، حيث تقوم مسؤولية الشخص الذي يرتكب جريمة تلويث البيئة البحرية سواء كان طبيعياً أو معنوياً، والغاية من فرض المسؤولية على الأشخاص المعنوية هي توسيع نطاق الحماية خاصة وأن أكثر ما يضر بالبيئة البحرية هي النشاطات التي تمارس من طرف الأشخاص المعنوية.

13. حتى تقوم المسؤولية الجزائية عن جرائم تلويث البيئة البحرية لا بد من توفر جملة من الأركان وهي الركن الشرعي والمادي وأخيراً الركن المعنوي وكل ركن بدوره لا بد أن تتوفر فيه العناصر التي يتطلبها القانون حتى يمكن إعتبار الشخص مسؤولاً جزائياً ومن ثم تحميله العقوبة المناسبة لفعله المجرم، كما تولت الإتفاقيات التي تتعلق

بحماية البيئة البحرية تنظيم المسؤولية الجزائية المترتبة عن الأضرار التي تتعرض لها هذه البيئة ومواردها، على كل من المستوى الدولي وكذا الإقليمي حيث نصت على إلزام عام فقط يقتضي من الدول الأطراف في هذه الإتفاقيات مهما كان نوعها بالنص في قوانينها على الجرائم التي تشكل مساس بالبيئة البحرية وفي المقابل تحديد العقوبات المناسبة لكل جريمة من جرائم تلويث البيئة البحرية.

14. نص المشرع الجزائري على قيام المسؤولية الجزائية في مجال الإضرار بالبيئة البحرية في قوانين متفرقة، حيث نص عليها في قانون العقوبات، وفي الأمر رقم 80-76 المتضمن القانون البحري، ونص أيضا على عقوبات أخرى في القانون رقم 19-01 المتعلق بتسيير النفايات وإزالتها، وأيضاً في القانون المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة رقم 10-03، كما تم النص على المسؤولية الجزائية في القانون رقم 19-05 المتعلق بالأنشطة النووية، نص المشرع الجزائري في هذه القوانين على عقوبات مختلفة والتي قد تكون عقوبات سالبة للحرية أو عقوبات مالية، أو قد تكون مجرد إجراءات إحترازية فقط.

15. بالنسبة لحالات الإعفاء من المسؤولية فإن الشخص الطبيعي أو المعنوي يعفى بتوفر أحد هذه الحالات ومن ثم لا تطبق عليه عقوبة الجريمة، وفي مجال المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية تقسم هذه الأسباب أو الحالات إلى عامة وخاصة، العامة وتسمى أيضا بالموانع التقليدية وتتمثل في حالة الضرورة والتي منحت من خلالها التشريعات أولوية لحياة البشر وسلامتهم على حساب البيئة البحرية، وللاعتداد بحالة الضرورة كسبب للإعفاء يتطلب توفر شروط حتى يمكن الإعفاء من المسؤولية بسببها، ثاني سبب عام للإعفاء من المسؤولية الجزائية عن أضرار التلوث البحري هو القوة القاهرة.

16. أما الموانع الخاصة فقد تم إستحداثها لتتماشى مع خصوصية جرائم تلويث البيئة البحرية بهدف توسيع مجال الحماية للشخص الذي سيسأل جنائياً ودفع العقاب عنه لأن الضرر الذي تعرضت له البيئة البحرية لم يكن بسببه وإنما مرده إلى أسباب أخرى وتتمثل في الترخيص الإداري الذي تمنحه السلطات المختصة لمباشرة نشاط معين قد يكون خطراً على البيئة البحرية ومواردها، وبالتالي هذا الترخيص يكون

عبارة عن درع يحمي الشخص من إحتمالية مساءلته جزائيا إذا تضررت البيئة البحرية بسبب نشاطه، السبب الخاص الثاني والذي يُعفى على أساسه الشخص من المسؤولية هو الغلط في القانون والذي تم اللجوء إليه بسبب كثرة النصوص القانونية التي تتعلق بالبيئة البحرية وبقية المسائل المرتبطة به، وبالتالي عدم علم الشخص بما يتطلبه القانون وبما يعتبر فعل مجرم من عدمه يكون سببا معفي من المسؤولية.

17. إذا توفر سبب من أسباب الإعفاء العامة أو الخاصة من المسؤولية الجزائية فهذا يعني أن المتضرر في هذه الحالة يبقى دون الحصول على تعويض، وحتى يضمن المشرع الجزائري حماية أكثر للمتضرر منح له الحق في الخيار بين القضاء المدني أو الجزائي الذي يفصل في قضية الجريمة التي تلوثت بسببها البيئة البحرية بموجب دعوى مدنية تبعية، غير أن المتضرر إذا رفع دعواه أمام القضاء المدني لا يكون له الحق في الرجوع إلى القضاء الجزائي.

18. إذا لم تصدر المحكمة الجزائية حكمها النهائي بشأن جريمة من جرائم تلوث البيئة البحرية فإن الطرف المتضرر من هذه الجريمة يمكنه أن يرجع من القضاء المدني إلى الجزائي، وبالتالي تكون العبرة في الرجوع من القضاء المدني إلى الجزائي هي صدور الحكم.

19. قد تكون الإتفاقيات الدولية ونصوص المشرع الجزائري فيها نوع من التوازن بين فرض المسؤولية الجزائية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية وبين إعفاء المتهم من هذه المسؤولية بتوفر مانع من الموانع العامة أو الخاصة، فيكون الهدف من نظام المسؤولية هو حماية البيئة البحرية والهدف من نظام الإعفاء هو عدم فرض عقوبة على شخص بريء، غير أن النصوص القانونية التي نظمت المسؤولية الجزائية سواء كانت دولية أو وطنية لم تنص بصورة واضحة على حصول المتضرر على التعويض حتى مع توفر حالة من حالات الإعفاء وإنما تركت الأمر للقواعد العامة.

من خلال هذه النتائج يمكن تقديم التوصيات التالية:

1. إن الإتفاقيات الدولية التي نظمت المسؤولية المترتبة عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية تم إبرامها منذ وقت طويل، وبالتالي يتعين إعادة النظر في نصوص هذه الإتفاقيات، إذ يتم تعديل النصوص المتعلقة بالمسؤولية وأركانها وإضافة نصوص جديدة تتعلق بنظام الإعفاء من المسؤولية، بما يتناسب مع التطورات التي شهدتها العالم في جميع المجالات، بهدف ضمان عدم الإضرار بالبيئة البحرية.
2. لم تنص معظم الإتفاقيات الدولية على القوة القاهرة كسبب معفي من المسؤولية المدنية حتى وإن نصت عليها فقد إستخدمت مصطلح الحادث الإستثنائي، حيث كان من الأفضل النص عليها والإهتمام بتنظيمها أكثر من بقية حالات الإعفاء الأخرى خاصة وأن الأمر يتعلق بالبيئة البحرية والتي تكون أكثر عرضة لحدوث الظواهر الطبيعية، وبالتالي عدم النص عليها يعني أن مالك السفينة أو مشغل المنشأة النووية سوف يتحمل المسؤولية عن ضرر ليس له أي دخل في حدوثه وإنما كان سببه قوة القاهرة، لهذا لا بد من إدراجه ضمن حالات الإعفاء.
3. ينبغي على واضعي الإتفاقيات الدولية التوسع قليلا في النصوص التي تتضمن الإعفاء من المسؤولية خاصة الجزائية منها وتخصيص عدد أكبر من المواد لحالات الإعفاء لأن أغلب المواد التي تطرقت إلى الإعفاء جاءت مختصرة نوعا ما مما يصعب أمر فهم وتفسير المحتوى الذي تقصده هذه المواد.
4. توحيد القواعد المنصوص عليها في الإتفاقيات الدولية، وعدم النص على مصادر التلوث في إتفاقيات متفرقة، إذ يجب توحيد هذه القواعد خاصة المتعلقة بالمسؤولية المدنية وكذا الجزائية، وتضمن هذه الإتفاقيات لحالات الإعفاء من كلا المسؤوليتين لأن هذا يسهل الإطلاع عليها خاصة وأن الأمر يتعلق بإتفاقيات دولية فهذا لوحدته يكون عائق أمام العلم بحالات قيام المسؤولية وحالات الإعفاء منها.
5. ضرورة إهتمام المشرع الجزائري أكثر بوضع النصوص القانونية المتعلقة بالمسؤولية المدنية والجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية والحالات التي يمكن الإعفاء من المسؤولية بسببها في قانون واحد وعدم ترك هذه النصوص متفرقة بين عدة قوانين، وهذا من شأنه تسهيل العلم بالنصوص القانونية التي تفرض المسؤولية المدنية

أو تنص على عقوبة جزائية عند القيام بأي فعل يضر بالبيئة البحرية وهذا ما يحقق حماية أكثر للبيئة البحرية.

6. ضرورة إهتمام الإتفاقيات الدولية أكثر بالمسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية، لأننا نجد أن أغلب الإتفاقيات الدولية إهتمت فقط بتنظيم المسؤولية المدنية، ولم تتولى تنظيم المسؤولية الجزائية على نحو كافى يكفل حماية للبيئة البحرية، حتى وإن تم النص على المسؤولية الجزائية فقد نصت الإتفاقيات فقط على إلزام عام وهو ضرورة نص الدول الأطراف في قوانينها الداخلية على وضع تشريعات تنظم بموجبها المسؤولية الجزائية التي تترتب على حوادث التلوث البحري ولم تحدد أركانها ولا حالات الإعفاء التقليدية أو المستحدثة، وهذا من شأنه أن يؤدي إختلاف الأنظمة القانونية التي تتعلق بتنظيم المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

7. بالنسبة للغلط في القانون كسبب معفي من المسؤولية الجزائية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية فإنه يتعين على المشرع الجزائري النص صراحة على إعتباره سبب معفي من المسؤولية الجزائية، دون النص فقط على منح مدة لبدء سريان القوانين التي تنص على حماية البيئة البحرية، وهذا بسبب تعدد القوانين التي تنص على قيام المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية، والتي يصعب الإحاطة بها جميعا.

8. يتعين على واضعي الإتفاقيات الدولية الإهتمام أكثر بتوضيح الأثر المترتب على الإعفاء من المسؤولية من خلال تعديل بعض النصوص والمتعلقة أساسا بصناديق التعويض في حالة المسؤولية المدنية أو إضافة نصوص جديدة توضح كيفية حصول المضرور على حقه في حالة الإعفاء من المسؤولية الجزائية بحيث تنص هذه الإتفاقيات وغيرها من النصوص القانونية على جهات أو آليات أخرى تتكفل بدفع التعويض حتى في حالة إعفاء الطرف الأساسي من المسؤولية.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر:

أولاً: باللغة العربية:

1: القرآن الكريم

2 : النصوص القانونية:

أ: الدستور:

1. الدستور، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 82، الصادرة بتاريخ 30 ديسمبر سنة 2020 م.

ب: الإتفاقيات الدولية:

1. Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, [Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage - Derecho Internacional Público - dipublico.org](https://www.dipublico.org/for-Oil-Pollution-Damage-Derecho-Internacional-Publico), تاريخ النشر 29 أكتوبر 2010، تاريخ الإطلاع 22 ماي 2023، ساعة الإطلاع 14:20.

2. الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، 1992، الموقع الإلكتروني [Text_of_Conventions_-_Arabic.pdf](https://www.dipublico.org/Text_of_Conventions_-_Arabic.pdf)، تاريخ الإطلاع: 22/05/2023، ساعة الإطلاع: 01:16.

3. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, [International Convention for the Prevention of Pollution from Ships - Derecho Internacional Público - dipublico.org](https://www.dipublico.org/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-Derecho-Internacional-Publico) ، تاريخ النشر 22/10/2010، تاريخ الإطلاع: 23/05/2023، ساعة الإطلاع: 10:14.

4. Convention for the Prevention of Pollution of the Seas by Oil ، [Convention for the Prevention of Pollution of the Seas by Oil - Derecho Internacional Público - dipublico.org](https://www.dipublico.org/Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-of-the-Seas-by-Oil-Derecho-Internacional-Publico) ، تاريخ النشر 12/11/2010، تاريخ الإطلاع: 23/05/2023، ساعة الإطلاع: 21:13.

5. إتفاقية منع التلوث البحري من المصادر البرية (إتفاقية باريس 1974)، الموقع الإلكتروني <https://www.dipublico.org/965/convention-for-the-prevention-of-marine-pollution->

- [from-land-based-sources-paris-convention/](#)، تاريخ النشر 2010/10/22، تاريخ الإطلاع 06 جويلية 2024، ساعة الإطلاع 23:28.
6. إتفاقية حماية البيئة البحرية لمنطقة بحر البلطيق 1992،
<https://www.dipublico.org/100629/convention-on-the-protection-of-the-marine-environment-of-the-baltic-sea-area/>، تاريخ النشر 2010/10/14، تاريخ الإطلاع 06 جويلية 2024، ساعة الإطلاع 15:17.
7. Geneva Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone, [Geneva Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone - Derecho Internacional Público - dipublico.org](#)، تاريخ النشر: 2010/11/12، تاريخ الإطلاع: 2024/06/02، ساعة الإطلاع: [dipublico.org](#)، 20:15
8. [International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation \(OPRC\)](#)، تاريخ الإطلاع: 2025/02/26، ساعة الإطلاع: 23:30.
9. الإتفاقية الدولية للتأهب والاستجابة والتعاون في مجال التلوث النفطي لسنة 1990،
[International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation - Derecho Internacional Público - dipublico.org](#)، تاريخ النشر: 2010/10/15، ساعة الإطلاع: 2025/02/26، ساعة الإطلاع: 23:41.
10. الإتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات ضحايا التلوث النفطي 1969،
[International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties - Derecho Internacional Público - dipublico.org](#)، تاريخ النشر 2010/10/29، تاريخ الإطلاع: 29 سبتمبر 2024، ساعة الإطلاع: 21:53.
11. <https://www.dipublico.org/536/convention-on-civil-liability-for-damage-resulting-from-activities-dangerous-to-the-environment/>، تاريخ النشر 2010/10/13، تاريخ الإطلاع 2025/03/17، ساعة الإطلاع: 14:20.
12. إتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها، [اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها UNEP MAP](#) | ، تاريخ الإطلاع 2024/09/03، ساعة الإطلاع 00:30.
13. إتفاقية مسؤولية الأطراف الثالثة في ميدان الطاقة النووية، المؤرخة في 29 تموز/يوليه 1960، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول الإضافي المؤرخ في 28 كانون الثاني/يناير 1964 وبروتوكول 16 تشرين الثاني/نوفمبر 1982، وبروتوكول 13 فيفري 2004، [Nuclear Energy Agency \(NEA\) - Paris Convention on Third Party Liability in the Field of](#)

- الإطلاع: 2023/09/12، ساعة الإطلاع: 23:32. [Nuclear Energy: Consolidated Text and Exposé des Motifs \[English and French\]](#)، تاريخ
14. إتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة 1963، Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage، الموقع الإلكتروني: [Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage - Derecho Internacional Público - dipublico.org](#)، تاريخ النشر 2010/11/06، تاريخ الإطلاع: 2023/09/19.
15. إتفاقية إنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي 1971، <https://www.dipublico.org/1033/convention-on-the-establishment-of-an-international-fund-for-compensation-for-oil-pollution-damage/>، تاريخ النشر 2010/10/31، ساعة الإطلاع 00:47.
16. إتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية، لسنة 1997، أنظر الموقع الإلكتروني https://www.iaea.org/sites/default/files/infirc567_ar.pdf، تاريخ الإطلاع 2024/12/11، ساعة الإطلاع: 13:14.
17. Brussels Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships 1963، <https://www.dipublico.org/100805/brussels-convention-on-the-liability-of-operators-of-nuclear-ships/>، تاريخ النشر 2010/11/09، تاريخ الإطلاع: 2023/09/19، ساعة الإطلاع: 17:20.
18. <https://www.dipublico.org/1035/convention-on-the-establishment-of-an-international-fund-for-compensation-for-oil-pollution-damage-protocol-1992/> تاريخ النشر 2010/10/28، تاريخ الإطلاع 31 جانفي 2025، ساعة الإطلاع 00:47.
19. الإتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت لعام 1992، أنظر الموقع الإلكتروني [Text of Conventions - Arabic.pdf](#)، تاريخ الإطلاع: 02 فيفري 2025، ساعة الإطلاع 14:20.
20. [International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation \(OPRC\)](#)، تاريخ الإطلاع: 2025/02/26، ساعة الإطلاع: 23:30.
21. إتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية لسنة 1997، https://www.iaea.org/sites/default/files/infirc567_ar.pdf، تاريخ الإطلاع: 2025/04/08، ساعة الإطلاع: 23:41.
22. إتفاقية إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي لسنة 1971، الموقع الإلكتروني <https://www.dipublico.org/treaties/convention-on-the-establishment-of-an-international-fund-for-compensation-for-oil-pollution-damage-protocol-1992/>

- النشر: تاريخ international-fund-for-compensation-for-oil-pollution-damage/، 2010/10/28، تاريخ الإطلاع: 2025/04/24، ساعة الإطلاع: 20:12.
23. إتفاقية حماية البيئة البحرية للبحر المتوسط 1976، [إتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها | UNEPMAP](#)، تاريخ الإطلاع 2025/07/01، ساعة الإطلاع 23:46.
24. الموقع الإلكتروني: https://ropme.org/wp-content/uploads/2019/11/Kuwait_Convention.pdf، تاريخ الإطلاع 2025/07/07، ساعة الإطلاع 22:45.
25. إتفاقية اللوائح الدولية لمنع الإصطدام في البحر <https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/colreg.aspx>، تاريخ الإطلاع 2024/07/12، ساعة الإطلاع 17:28.
26. <https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-for-the-control-and-management-of-ships%27-ballast-water-and-sediments-%28bwm%29.aspx>، تاريخ الإطلاع 2025/07/13، ساعة الإطلاع 23:52.

ج: القوانين والأوامر:

1. القانون رقم 131 سنة 1948، المؤرخ في 09 رمضان سنة 1367 (16 يوليو 1948)، يتعلق بإصدار القانون المدني، الجريدة الرسمية العدد رقم 108 مكرر (أ)، الصادرة بتاريخ 1948/07/29.
2. الأمر رقم 66-156، المؤرخ في 18 صفر 1386، الموافق 08 يونيو 1966، يتضمن قانون العقوبات المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 49، الصادرة بتاريخ 11 يونيو 1966.
3. الأمر رقم 75-58، المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975، يتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 78، الصادرة بتاريخ 30 سبتمبر 1975.
4. الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 29، الصادرة في 10 أبريل 1977.
5. الأمر رقم 98-05، المؤرخ في 01 ربيع الأول عام 1419 الموافق 25 يونيو 1998، يعدل ويتمم الأمر رقم 76-80، المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976،

- المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 47، الصادرة بتاريخ 03 ربيع الأول عام 1419.
6. القانون رقم 19-01، المؤرخ في 27 رمضان عام 1422، الموافق 12 ديسمبر سنة 2001، يتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-25، المؤرخ في 21 شعبان عام 1446 الموافق 20 فبراير سنة 2025، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 07، الصادرة بتاريخ 24 يناير 2001 م.
7. القانون رقم، 02-02، المؤرخ في 22 ذي القعدة عام 1422 الموافق 5 فبراير سنة 2002، يتعلق بحماية الساحل وتنميته، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 10، الصادرة بتاريخ 12 فبراير سنة 2002 م.
8. القانون، رقم 03 - 10، المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق 19 يوليو سنة 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية، العدد 43، الصادرة في 20 جمادى الأولى عام 1424 هـ، 20 يوليو سنة 2003 م.
9. القانون رقم 10-05، المؤرخ في 13 جمادى الأولى عام 1426 الموافق 20 يونيو سنة 2005، يعدل ويتمم الأمر رقم 58-75، المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975، والمتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 44، الصادرة بتاريخ 26 يونيو سنة 2005 م.
10. القانون رقم، 12-05، المؤرخ في 28 جمادى الثانية عام 1426 الموافق 4 غشت سنة 2005، يتعلق بالمياه، المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 60، الصادرة بتاريخ 30 رجب عام 1426 هـ.
11. القانون عدد 87 لسنة 2005، المؤرخ في 15 أوت 2005، يتعلق بالمصادقة على إعادة تنظيم بعض أحكام مجلة العقود والالتزامات التونسية، الرائد الرسمي، الجمهورية التونسية عدد 68 الصادرة بتاريخ 26 أوت 2005.
12. القانون رقم 04-06 المؤرخ في 21 محرم عام 1427 الموافق 20 فبراير سنة 2006، يعدل ويتمم الأمر رقم 07-95 المؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق 25 يناير سنة 1995، المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 15، الصادرة بتاريخ 12 مارس 2006 م.
13. القانون رقم 15 - 08، المؤرخ في 12 جمادى الثانية عام 1436 الموافق 2 أبريل سنة 2015، يعدل ويتمم القانون رقم 11-01، المؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1422، الموافق 3

يوليو سنة 2001، المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، الجريدة الرسمية الجزائر، العدد 18،
الصادرة بتاريخ 8 أبريل سنة 2015 م.

14. القانون رقم 05-19، المؤرخ في 14 ذي القعدة عام 1440 الموافق 17 يوليو سنة
2019، يتعلق بالأنشطة النووية، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 47، الصادرة بتاريخ 25 يوليو
سنة 2019 م.

15. القانون رقم 155 لسنة 2024، الصادر في 04 محرم 1446، الموافق 10 يوليو
2024، المتضمن إصدار قانون التأمين الموحد، الجريدة الرسمية، العدد 27 مكرر (ج)،
الصادرة بتاريخ 10 يوليو 2024.

16. القانون رقم 05-25، المؤرخ في 21 شعبان عام 1446 الموافق 20 فبراير سنة
2025، يعدل ويتم القانون رقم 01-19، المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، الجريدة
الرسمية، الجزائر، العدد 12، الصادرة بتاريخ 24 شعبان عام 1446 هـ، 23 فبراير سنة 2025
م.

ج: المراسيم:

• المراسيم الرئاسية:

1. المرسوم، رقم 63-344، المؤرخ في 11 سبتمبر 1963 المتضمن إنضمام الجمهورية
الجزائرية الديمقراطية الشعبية للإتفاقية الدولية حول مكافحة تلوث مياه البحر بالوقود، الجريدة
الرسمية، العدد 66، الصادرة بتاريخ 14 سبتمبر 1963 م.

2. المرسوم رقم 72-194، المؤرخ في 27 شعبان عام 1392 الموافق 05 أكتوبر سنة
1972، يتضمن تنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ
الجزائرية في زمن السلم، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 86، الصادرة بتاريخ 27 أكتوبر
1972 م.

3. المرسوم، رقم 80-14، المؤرخ في 08 ربيع الأول عام 1400 الموافق 26 يناير
1980، يتضمن إنضمام الجزائر إلى إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، المبرمة
ببرشلونة في 16 فبراير، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 05، الصادرة بتاريخ 29 يناير 1980
م.

4. المرسوم، رقم 88-108، المؤرخ في 15 شوال 1408 الموافق 31 مايو سنة 1988،
يتضمن الإنضمام إلى الإتفاقية الدولية لسنة 1975 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر

- وحول بروتوكول سنة 1978 المعدل بها، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 22، الصادرة بتاريخ 01 يونيو 1988 م.
5. المرسوم الرئاسي، رقم 96-53، المؤرخ في 02 رمضان عام 1416 الموافق 22 يناير 1996، يتضمن التصديق على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 06، الصادرة بتاريخ 04 رمضان 1416 هـ.
6. المرسوم الرئاسي، رقم 96-435، المؤرخ في 20 رجب عام 1417 الموافق 01 ديسمبر سنة 1996، يتضمن المصادقة على الإتفاق المبرم بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية والوكالة الدولية للطاقة الذرية لتطبيق الضمانات في إطار معاهدة عدم إنتشار الأسلحة النووية، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 75، الصادر بتاريخ 23 رجب 1417 هـ.
7. مرسوم رئاسي، رقم 96-436، المؤرخ في 20 رجب عام 1417 الموافق 01 ديسمبر سنة 1996، المتضمن إنشاء محافظة الطاقة الذرية وتنظيمها وسيرها، المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 75، الصادرة بتاريخ 23 رجب 1417 هـ.
8. المرسوم 98-123، المؤرخ في 21 ذي الحجة عام 1418 الموافق 18 أبريل سنة 1998، يتضمن المصادقة على بروتوكول عام 1992 لتعديل الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 25، الصادرة بتاريخ 29 ذو الحجة 1418 هـ.
9. المرسوم الرئاسي، رقم 11-246، المؤرخ في 08 شعبان عام 1432 الموافق 10 يوليو سنة 2011، يتضمن إنضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الإتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث زيتي، المعتمدة في بروكسل في 29 نوفمبر سنة 1969 وبروتوكولاتها المبرم في لندن في 02 نوفمبر 1973، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 45، المؤرخة في 14 غشت 2011 م.
10. المرسوم الرئاسي، رقم 18-96، المؤرخ في 02 رجب عام 1439 الموافق 20 مارس سنة 2018، يؤسس منطقة إقتصادية خالصة عرض السواحل الجزائرية، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 18، الصادرة بتاريخ 21 مارس 2018 م.
11. المرسوم الرئاسي، رقم 23-398، المؤرخ في 23 ربيع الثاني الموافق 07 نوفمبر 2023، يعدل المرسوم الرئاسي رقم 96-436، المؤرخ في 20 رجب عام 1417 الموافق 01 ديسمبر سنة 1996، المتضمن إنشاء محافظة الطاقة الذرية وتنظيمها وسيرها، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 72، الصادرة بتاريخ 14 نوفمبر 2023 م.
- المراسيم التنفيذية:

1. المرسوم التنفيذي رقم 98-147، المؤرخ في 16 محرم عام 1419 الموافق 13 مايو سنة 1998، يحدد كفايات تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 065-302، الذي عنوانه " الصندوق الوطني للبيئة"، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 31، الصادرة بتاريخ 20 محرم 1419 هـ.
2. في المرسوم التنفيذي، رقم 99-199، المؤرخ في 06 جمادى الأولى عام 1420 الموافق 18 غشت سنة 1999، يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 57، الصادرة بتاريخ 22 غشت 1999 م.
3. المرسوم التنفيذي رقم 01-408، المؤرخ في 28 رمضان 1422 هـ الموافق 13 ديسمبر 2001، يعدل ويتم المرسوم رقم 98-147، المؤرخ في 16 محرم عام 1419 الموافق 13 مايو سنة 1998، الذي يحدد كفايات تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 065-302، الذي عنوانه " الصندوق الوطني للبيئة"، الجريدة الرسمية، العدد 78، الصادرة بتاريخ 4 شوال عام 1422 هـ.
4. المرسوم التنفيذي رقم 02-01، المؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق 06 يناير 2002، يحدد النظام العام للموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 01، الصادرة بتاريخ 06 يناير 2002 م.
5. المرسوم التنفيذي، رقم 04-273، المؤرخ في 17 رجب عام 1425 الموافق 02 سبتمبر 2004، يحدد كفايات سير حساب التخصيص الخاص رقم 113-302، الذي عنوانه " الصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 56، الصادرة بتاريخ 20 رجب 1425 هـ.
6. المرسوم التنفيذي، رقم 06-198، المؤرخ في 4 جمادى الأولى عام 1427، الموافق 31 مايو سنة 2006، الذي يضبط التنظيم المطبق على المؤسسات المصنفة لحماية البيئة، المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 37، الصادرة بتاريخ 04 يونيو 2006 م.
7. المرسوم التنفيذي، رقم 06 - 236 المؤرخ في 08 جمادى الثانية عام 1427 الموافق 04 يوليو سنة 2006، يعدل ويتمم، المرسوم التنفيذي رقم 96-205، المؤرخ في 18 محرم عام 1417 الموافق 05 يونيو سنة 1996، الذي يحدد كفايات تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 084-302، الذي عنوانه الصندوق الخاص لترقية الصادرات المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 45، الصادرة بتاريخ 09 يوليو سنة 2006 م.
8. المرسوم التنفيذي، رقم 08-327، المؤرخ في 21 شوال 1429 الموافق 21 أكتوبر 2008، يتضمن إلزام ربابنة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطيرة وسامة أو ملوثة بالإخطار عن

وقوع أي حادث في البحر، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 61، الصادرة بتاريخ 2 نوفمبر 2008 م.

9. المرسوم التنفيذي رقم 11-328، المؤرخ في 17 شوال عام 1432 الموافق 15 سبتمبر سنة 2011، يتضمن القانون الأساسي الخاص بالموظفين المنتمين للأسلاك الخاصة بالإدارة المكلفة بالنقل، العدل والمتمم، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 52، الصادرة بتاريخ 23 شوال عام 1432 هـ الموافق 21 سبتمبر سنة 2011 م.

10. المرسوم التنفيذي، رقم 17-170، المؤرخ في 25 شعبان عام 1438 الموافق 22 مايو 2017، يحدد كفايات سير حساب التخصيص الخاص رقم 065-302، الذي عنوانه " الصندوق الوطني للبيئة والساحل"، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 31، الصادرة بتاريخ 02 رمضان 1438 هـ.

11. المرسوم التنفيذي، رقم 18-186، المؤرخ في 26 شوال سنة 1439 الموافق 10 يوليو سنة 2018، يحدد كفايات تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 065-302، الذي عنوانه " الصندوق الوطني للبيئة والساحل"، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 42، الصادرة بتاريخ 02 ذو القعدة 1439 هـ.

12. المرسوم التنفيذي، رقم 21-219، المؤرخ في 08 شوال عام 1442 الموافق 20 مايو 2021، يتضمن الموافقة على دفتر البنود الإدارية العامة المطبقة على الصفقات العمومية للأشغال، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 50، الصادرة بتاريخ 24 يونيو سنة 2021 م.

13. المرسوم التنفيذي، رقم 21-260، المؤرخ في 2 ذي القعدة عام 1442 الموافق 13 يونيو سنة 2021، يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 08-148، المؤرخ في 15 جمادي الأولى عام 1429 الموافق 21 مايو سنة 2008، الذي يحدد كفايات منح رخصة إستعمال الموارد المائية، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 48، الصادرة بتاريخ 20 يونيو سنة 2021 م.

3: القرارات القضائية:

1. القرار الصادر عن المجلس الأعلى رقم 43237 بتاريخ 14/05/1986، قضية (و ق ب ومن معه ضد مدير المكتب القضائي للخزينة)، مسؤولية حارس الشيء، مفترضة، عبء الإثبات على الحارس، الجزائر، المجلة القضائية، العدد رقم 01، 1989،
2. القرار رقم 48727، الصادر عن المجلس الأعلى، بتاريخ 17/06/1987، قضية (ج أ ومن معه، ضد ف م ب ي)، الجزائر، المجلة القضائية، العدد 03، 1991.

3. القرار رقم 01053 الصادر عن المجلس الأعلى بتاريخ 1988/05/25، الموضوع: المسؤولية، وقوع ضرر، قوة قاهرة، نسب الشركة الطاعنة، الجزائر، المجلة القضائية، العدد 02، 1992.
4. القرار الصادر عن المحكمة العليا، الملف رقم 153254، بتاريخ 1997/06/24، قضية (ض ج ت ن) ضد: (ش ق ت)، المجلة القضائية، العدد 02، 1997.
5. القرار الصادر عن المحكمة العليا، الملف رقم 694544 بتاريخ 2011/02/03، قضية شركة " كنان ماد " ضد الشركة ذات الأسهم " تيكسيرا دوغات أنجيرى هاري كنستر يكوس " الغرفة التجارية والبحرية، مجلة المحكمة العليا، العدد 01، 2013.

4: القواميس والمعاجم:

1. ابن منظور، لسان العرب، المجلد الثاني، دار صادر للطباعة والنشر، لبنان، الطبعة الأولى.
2. مسعود جبران، الرائد معجم ألفبائي في اللغة والإعلام، الطبعة ، 03، دار العلم للملايين، لبنان، 2005.

قائمة المراجع:

أ: الكتب:

1. إسماعيل ابن كثير، تفسير القرآن العظيم، الجزء الخامس، الطبعة الأولى، مكتبة الصفا، القاهرة، 2004.
2. إسماعيل بن كثير، تفسير القرآن العظيم، الجزء الثالث، الطبعة الأولى، مكتبة الصفا، القاهرة، 2004.
3. إدريس فاضلي، المسؤولية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، دون طبعة، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2009.
4. أمر يحيوي، قانون المسؤولية الدولية، الطبعة الثانية، دار هومة، 2010.
5. أحمد خالد الناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2010.
6. أمال يوسف، دروس في القانون الدولي للبحار، دون طبعة، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2011/2010.
7. إيمان الجميل، المالك والمجهز للسفن البحرية وفقا للتشريع الوطني والإتفاقيات الدولية، الطبعة الأولى، دار المكتب الجامعي الحديث للنشر، الإسكندرية، 2013.
8. إيمان فتحي حسن الجميل، التأمين البحري، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014.
9. أحمد الشافعي، المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي في القانون الجزائري والقانون المقارن، الجزء الأول، الطبعة الأولى، دار هومة، 2017.
10. أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائري العام، الطبعة 16، دار هومة، الجزائر، 2017.
11. أمل نور الدين طاهر، خصوصية المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية للنفايات الخطرة، دراسة مقارنة، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2018.
12. تركية سايج، حماية البيئة في التشريع الجزائري، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2014.
13. جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام الجزء الثاني، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2009.

14. جمال إبراهيم الحيدري، أحكام المسؤولية الجزائية، الطبعة الأولى، مكتبة السنهوري ومكتبة منشورات زين الحقوقية والأدبية، 2010.
15. حسام محمد سامي جابر، الجريمة البيئية، دون طبعة، دار الكتب القانونية، مصر، 2011.
16. حسنين محمد مخلوف، كلمات القرآن الكريم تفسير وبيان، الطبعة الأولى، دار الصحة للنشر والتوزيع، القاهرة، 2015.
17. الدين الجيلالي بوزيد، ماجد الحموي، الوسيط في القانون الدولي العام، دون طبعة، دار الشواف، الرياض، 2012.
18. رمضان أبو السعود، مصادر الإلتزام، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.
19. رضاء رجب عبد اللطيف محمود، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث النووي، دون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2018.
20. سالمة فرج الجازوي، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالزيت الناشئ عن السفن، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الفضيل للنشر والتوزيع، ليبيا، 2022.
21. صالح أحمد محمد اللهبي، المباشر والمتسبب في المسؤولية التقصيرية، دون طبعة، دار الثقافة والنشر والتوزيع، عمان، 2009.
22. طلعت جياذ لحي الحديدي، دراسات في القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار الحامد للنشر والتوزيع، الأردن، 2012.
23. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد 02، نظرية الإلتزام بوجه عام، معايير الإلتزام، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 1988.
24. العربي بلحاج، النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الثاني الواقعة القانونية، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 1999.
25. عبد الرزاق دربال، الوجيز في النظرية العامة للإلتزام، مصادر الإلتزام، دون طبعة، دار العلوم للنشر والتوزيع، 2004.
26. عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، دون طبعة، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2006.
27. عبد السلام منصور الشيوبي، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام، دون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008.

28. عادل ماهر الألفي، الحماية الجنائية للبيئة، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009.
29. عامر طراف، حياة حسنين، المسؤولية الدولية والمدنية في قضايا البيئة والتنمية المستدامة، الطبعة الأولى، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، 2012.
30. علي فيلاي، الإلتزامات -الفعل المستحق للتعويض-، الطبعة الثالثة، موفم (المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية)، الجزائر، 2013.
31. عمار بوضياف، المدخل إلى العلوم القانونية، الطبعة الرابعة، جسور للنشر والتوزيع، الجزائر، 2014.
32. عمار بوضياف، الوجيز في القانون الإداري، الطبعة الثالثة، جسور للنشر والتوزيع، الجزائر، 2015.
33. العربي بلحاج، النظرية العامة للإلتزامات في القانون المدني، الجزء الأول، دون طبعة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2015.
34. عبد الله نوار شعت، التدخل الدولي في النزاعات المسلحة بين الضرورة ومبدأ عدم التدخل، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2017.
35. عبد الله نوار شعت، الحروب الأهلية والدولية في إطار القانون الدولي، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2017.
36. علي فيلاي، العقود الخاصة، البيع، دون ط، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، الجزائر، 2018.
37. عبد العزيز رضا ثاقان، المسؤولية التقصيرية عن الأضرار البيئية - دراسة مقارنة-، الطبعة الأولى، مكتبة زين الحقوقية والأدبية، لبنان، 2019.
38. عبد العزيز لطفي جاد الله، المسؤولية القانونية للتلوث البحري بالزيت في إطار القوانين الوطنية والدولية، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2019.
39. العربي بوكعبان، الوافي في القانون البحري، دون طبعة، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2020.
40. عبد الرحمان خلفي، عز الدين وداعي، علم العقاب، الطبعة الأولى، دار بلقيس، الجزائر، 2022.
41. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوجيز في النظرية العامة للإلتزامات في القانون المدني المصري، دون طبعة، دار إحياء التراث العربي، بيروت، دون سنة.
42. كريمة عبد الرحيم الطائي، حسين علي الدريزي، المسؤولية عن الأضرار البيئية أثناء النزاعات المسلحة، الطبعة الأولى، دار وائل للنشر، عمان، 2009.

43. لحسين بن شيخ أث ملويا، دروس في المسؤولية الإدارية، الكتاب الأول، المسؤولية على أساس الخطأ، الطبعة الأولى، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2007.
44. لخضر زازة، أحكام المسؤولية الدولية في ضوء قواعد القانون الدولي العام، دون طبعة، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2011.
45. محمد حسنين، الوجيز في نظرية الحق بوجه عام، دون طبعة، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1985.
46. محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دون طبعة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000.
47. محمد المجذوب، القانون الدولي العام، دون طبعة، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2003.
48. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري - دراسة مقارنة-، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006.
49. محمد على سويلم، المسؤولية الجنائية في ضوء السياسة الجنائية دراسة مقارنة بين التشريع والفقه والقضاء، الطبعة الأولى، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2007.
50. مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.
51. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها وفقا لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة، دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين العربية، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، الأزريطة، 2008.
52. ملوكي إياد عبد الجبار، المسؤولية عن الأشياء وتطبيقاتها على الأشخاص المعنوية بوجه خاص، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2009.
53. مبروك بوخزنة، المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، 2010.
54. محمد سلامة هشام الدويك، البحر في القانون الدولي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2011.
55. مصلح حسن أحمد عبد العزيز، مبادئ القانون الدولي الإنساني، الطبعة الأولى، دار الحامد للنشر والتوزيع، الأردن، 2013.
56. محمد أحمد المنشاوي، المسؤولية الجنائية والسياسة العقابية في جرائم تلويث البيئة البحرية، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والإقتصاد، الرياض، 2014.

57. المختصر في تفسير القرآن الكريم، الطبعة 06، دار المختصر للنشر والتوزيع، مكة المكرمة، 1441 هـ.
58. محمد رحموني، آليات تعويض الأضرار البيئية في التشريع الجزائري، الطبعة الأولى، دار الأيام للنشر والتوزيع، عمان، 2019.
59. محمد حزيط، المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي في القانون الجزائري، الطبعة الأولى، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2022.
60. محمد حزيط، أصول الإجراءات الجزائية في القانون الجزائري، الطبعة الثالثة، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2022.
61. محمد محفوظ، دروس في المسؤولية المدنية، الطبعة الأولى، مجمع الأطرش لنشر الكتاب المختص وتوزيعه، تونس، 2023.
62. نعيمة عمير، النظرية العامة لمسؤولية الدولة في ضوء التقنين الجديد، دون طبعة، دار المطبوعات الجامعية.
63. هالة صلاح ياسين الحديثي، المسؤولية المدنية الناجمة عن تلوث البيئة، الطبعة الأولى، دار جهينة، عمان، 2003.
64. هدى عزاز، الحماية الدولية لموارد المياه دراسة في ضوء القانون الدولي، دون طبعة، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، عين مليلة، الجزائر، 2012.
65. وريدة جندلي، إنتفاء المسؤولية الفردية أمام المحكمة الجنائية الدولية، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2017.

ب: الرسائل العلمية:

• أطروحات الدكتوراه:

1. أحمد بوراس، التدخل في القانون الدولي العام، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون العام، كلية الحقوق جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة ، 2014/2015.
2. أمينة دحماني، النظام القانوني للسفينة الحربية، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر 1، 2019/2020.
3. باديس الشريف، الحماية الجنائية للبيئة في القانون الوطني والمواثيق الدولية، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون الجنائي الدولي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2018/2019.

4. جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2010/2009.
5. حنان عميور، حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن تسرب الزيت النفطي، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون دولي عام، جامعة منتوري قسنطينة، 2019/2018.
6. حورية حساني، المسؤولية المدنية الناشئة عن أضرار التلوث البيئي دراسة مقارنة، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2021.
7. حكيم عمور، خطأ المضرور سببا لدفع المسؤولية المدنية، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2022/2023.
8. خالد روشو، الضرورة العسكرية في نطاق القانون الدولي الإنساني، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2013/2012.
9. خلوفي لعموري، أسباب عدم المسؤولية الجنائية، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون الجنائي والعلوم الجنائية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2015/2014.
10. زايد بن عيسى، التمييز بين النزاعات المسلحة الدولية وغير الدولية، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2017/2016.
11. سمية بلمرابط، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن الزيتي أطروحة دكتوراه، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أمجد بوقرة، بومرداس، 2021.
12. سهام زروالي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري الناجمة عن نقل البضائع الخطرة -دراسة مقارنة-، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق بودواو، جامعة أمجد بوقرة بومرداس، 2019/2018.
13. سارة بولقواس، دفع المسؤولية المدنية عن التلوث البيئي في التشريع الجزائري، أطروحة دكتوراه، تخصص عقود ومسؤولية مدنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة 1، 2021/2020.
14. سليمان بوقندورة، الحماية الجنائية للبيئة البحرية، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون جنائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، 2025/2024.

15. عبد الغني حسونة، الحماية القانونية للبيئة في إطار التنمية المستدامة، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2013/2012.
16. عبد الرحمان بوفلجة، عبد الرحمان بوفلجة، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2016/2015.
17. عمر بن الزوبير، التوجه الموضوعي للمسؤولية المدنية، أطروحة دكتوراه، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2017/2016.
18. عبد القادر لعبيدي، المسؤولية الدولية الناجمة عن أضرار التلوث النووي، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2018.
19. عبد الله زرباني، المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث البيئي، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون عام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2019/2018.
20. عبد الكريم بن حميش، التأمين من المسؤولية عن الأضرار البيئية، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون البيئي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابن خلدون، تيارت، 2020.
21. عادل حمود، مسؤولية الدولة عن التلوث النووي، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون العام، جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق، 2021.
22. فتيحة يوسف المولودة عماري، السبب الأجنبي المعفي من المسؤولية التقصيرية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2005/2004.
23. فيصل بوخالفة، الجريمة البيئية وسبل مكافحتها في التشريع الجزائري، أطروحة دكتوراه، تخصص علم الإجرام وعلم العقاب، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة 1، 2016 / 2017.
24. فرحات بركاني، الجهل والغلط في الإباحة وأثرهما دراسة نظرية تطبيقية بين الشريعة والقانون، أطروحة دكتوراه، تخصص شريعة وقانون، كلية العلوم الإسلامية، جامعة الجزائر 1 بن يوسف بن خدة، 2019/2018.
25. فريد مقاني، حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون البيئة والعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2021/2020.

26. فاطمة واضح، المسؤولية المدنية لصاحب العمل في التشريع الجزائري والقانون المقارن، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون مدني معمق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2022/2021.
27. فرحات كمال تيغلت، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2022/2021.
28. فؤاد خيثر، موانع المسؤولية الدولية الجنائية في القانون الدولي الجنائي، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون الدولي الجنائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، 2023/2022.
29. قويدر شعشوع، دور المنظمات غير الحكومية في تطوير القانون الدولي البيئي، رسالة دكتوراه، تخصص قانون عام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2014.
30. محمد أمين بشير، الحماية الجنائية للبيئة، أطروحة دكتوراه، تخصص علوم قانونية، كلية الحقوق، جامعة الجيلالي اليايس، 2016/2015.
31. محمد أمين عباس، الآليات القانونية لمكافحة الجرائم الماسة بالبيئة البرية، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون البيئة، كلية الحقوق جامعة الجزائر 1، 2018/2017.
32. منال بوكورو، حماية التنوع البيولوجي في البحر الأبيض المتوسط على ضوء القانون الدولي العام والتشريع الجزائري، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون الدولي العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر باتنة 01، 2018/2017.
33. مراد زبار، مكافحة الإجرام البيئة بين مقتضيات التشريع ومتطلبات الحماية، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون العام الإقتصادي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة غرداية، 2020/2019.
34. ميلود زين العابدين قنصو، حماية البيئة من مخاطر الطاقة النووية في القانون الدولي، أطروحة دكتوراه، تخصص الحقوق، فرع قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجيلالي اليايس، سيدي بلعباس، 2020/2019.
35. مريم ملعب، الحماية الجزائية للمياه والأوساط المائية من التلوث في القانون الجزائري، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر باتنة -1، 2021/2020.

36. نور الدين يوسف، جبر ضرر التلوث البيئي، دراسة تحليلية مقارنة في ظل أحكام القانون المدني والتشريعات البيئية، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2012/2011.
37. نسرين نويري، المسؤولية الجزائية للأشخاص المعنوية عن الأضرار البيئية المسببة في الساحل، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الشاذلي بن جديد الطارف، 2025/2024.
38. يمينة زريكي، الجريمة البيئية والعقاب عليها في القانون الجنائي الخاص للمؤسسات وقوانين البيئة، أطروحة دكتوراه، تخصص الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجيلالي الناباس سيدي بلعباس، 2021/2020.
39. يوسف معلم، المسؤولية الدولية دون ضرر - حالة الضرر البيئي-، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري، قسنطينة، دون سنة المناقشة.

• مذكرات الماجستير:

1. أبو بيج حمزة هشام كمال، السبب الأجنبي وآثره على أحكام المسؤولية المدنية، دراسة مقارنة، مذكرة ماجستير، في القانون الخاص، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية، فلسطين، 2018.
2. بتول عبد المجيد أبو صبيح، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث بالنفط، رسالة ماجستير، تخصص القانون العام، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2021.
3. خيرة علي خوجة، القوة القاهرة في القانون المدني الجزائري، رسالة ماجستير في العقود والمسؤولية، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 2002.
4. زيان براج، تطبيقات القانون الدولي الإنساني على الحروب الأهلية، مذكرة ماجستير، في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، بن عكنون، جامعة الجزائر 1، 2012/2011.
5. زهير بن شريف، دور صناديق التعويض في تغطية أضرار التلوث البيئي، مذكرة ماجستير، تخصص قانون البيئة والعمران، كلية الحقوق، سعيد حمدين، 2015/2014.
6. ساعد فيشوش، السبب الأجنبي المعفي من المسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء في القانون المدني الجزائري، رسالة ماجستير، تخصص العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، بن يوسف بن خدة، 2009.
7. سعيد شايب، آثار الحرب على المعاهدات الدولية، مذكرة ماجستير، فرع القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، بن عكنون جامعة الجزائر 1، 2013/2012.

8. عبد القادر حباس، الإكراه وأثره على المسؤولية الجنائية، دراسة مقارنة بين الفقه المالكي والقانون الجنائي الجزائري، دراسة نماذج الإكراه، رسالة ماجستير، تخصص شريعة وقانون، كلية العلوم الإنسانية والحضارة الإسلامية، جامعة وهران، 2007/2006.
9. عبد الله بن الناصر، النظر في الدعوى المدنية من طرف القاضي الجنائي، مذكرة ماجستير، فرع الجنائي والعلوم الجنائية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر - بن يوسف بن خدة، 2009/2008.
10. عقيلة دحماني، إختصاص القاضي الجزائري في نظر الدعوى المدنية، مذكرة ماجستير، فرع القانون الجنائي والعلوم الجنائية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، بن يوسف بن خدة، 2010/2009.
11. عفاف تلمساني، خطأ المتضرر وأثره في المسؤولية المدنية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2014/2013.
12. فطيمة بلقاسم، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مذكرة ماجستير، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2013.
13. فرحات كمال تيغلت، المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات في ظل إتفاقية بروكسل لعام 1969، مذكرة ماجستير، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2016.
14. مبروك حجاج، التعسف في إستعمال الحق بين نظام المسؤولية التقصيرية والنظام المستقل، مذكرة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2011/2012.
15. منير الفتني، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة ماجستير، تخصص البيئة والعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2014/2013.
16. محمد رحموني، آليات تعويض الأضرار البيئية في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، تخصص قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة لمين دباغين، سطيف، 2016.
17. نسمة حسين، المسؤولية الدولية الجنائية، مذكرة ماجستير، تخصص القانون والقضاء الدوليين الجنائيين، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري قسنطينة، 2007/2006.
18. نورة سحري، التلوث النووي في ضوء القانون الدولي، مذكرة ماجستير، تخصص فضاءات وموارد، كلية الحقوق، جامعة منتوري قسنطينة، 2013/2012.
19. نوال عساس، الحماية الجنائية للبيئة في القانون الجزائري - التجريم والعقاب-، مذكرة ماجستير، تخصص قانون البيئة، قسم الحقوق، جامعة محمد الأمين دباغين، سطيف، 2016/2017.

20. وناسة جدي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2008/2007.

ج: المقالات العلمية:

1. أمال مدين، الترخيص الإداري وسيلة لحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة " الترخيص بإستغلال المنشآت المصنفة لحماية البيئة نموذجاً"، مجلة القانون العقاري والبيئة، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، المجلد 3، العدد 5، 2015.
2. أمين بن قردي، الخطأ في المسؤولية التقصيرية من حيث الإثبات والإنقضاء، مجلة دراسات وأبحاث، جامعة زيان عاشور الجلفة، المجلد 07، العدد 21، 2015.
3. أحمد رشاد سلام، المسؤولية عن التلوث النووي في إطار قواعد القانون الدولي الخاص، مجلة العلوم القانونية والإقتصادية، جامعة عين شمس، كلية الحقوق، المجلد 59، العدد 02، 2017.
4. إبراهيم أحمد إلياس، حالة الضرورة وأثرها على المسؤولية الجنائية في القانون الدولي الجنائي، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد 73، العدد 1، 2017.
5. أسماء حريز، خدمة إرشاد السفن، مجلة القانون، جامعة غليزان، المجلد 08، العدد 02، 2019.
6. أحمد حازم برع برع، الأهمية الإستراتيجية مضيق هرمز وانعكاساتها على الأمن في منطقة الخليج العربي، رسالة ماجستير، تخصص العلوم السياسية، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2020.
7. إبراهيم أحمد إبراهيم حسيني، الأساس القانوني للمسؤولية المدنية عن الأفعال الملوثة للبيئة، دراسة في النظام السعودي والقانونين المصري والفرنسي، مجلة الشريعة والقانون، العدد 35، 2020.
8. إيناس محمد الشريف، رشا محمد جعفر، السلطة المختصة بالتراخيص الإدارية - دراسة مقارنة-، مجلة العلوم القانونية، جامعة بغداد، المجلد 36، العدد 3، 2021.
9. أبو الفضل محمد بهلولي، عقوبة الإعدام بين مؤيد ومعارض في التشريع الجنائي الجزائري، مجلة المعيار، جامعة العلوم الإسلامية الأمير عبد القادر، قسنطينة، المجلد 25، العدد 56، 2021.

10. إقبال عبد العزيز المطوع، التطور التاريخي لنظرية الضرورة دراسة تأصيلية وتطبيقية، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، العدد 10، 2021.
11. إلهام خرشي، الرخص كآلية لحماية البيئة في القطاعات الخاضعة لرقابة سلطات الضبط المستقلة، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، المجلد 14، العدد 2، 2023.
12. بولنوار بلي، بلال يونس، مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه على ضوء تعديل القانون المدني الجزائري 05-10، مجلة البحوث القانونية والإقتصادية، المركز الجامعي أفلو، المجلد 01، العدد 03، 2018.
13. بشرى عمايدية، المرور البريء كقيد على سيادة الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، جامعة الحاج لخضر، باتنة 1، المجلد 11، العدد 02، 2024.
14. جيلالي شويرب، فائزة مراد، العناصر المكونة للجريمة البيئية من الناحية القانونية، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، جامعة عمار ثليجي الأغواط، المجلد 06، العدد 01، 2022.
15. حفيظة قادة، المسؤولية المدنية للناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، المجلد 03، العدد 01، 2016.
16. حاتم بن ناصر، مظاهر المسؤولية البيئية في القانون المدني، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، المجلد 58، العدد 04، 2021.
17. حمزة وهاب، الجزاء الإداري كآلية لحماية البيئة، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة خنشلة، المجلد 09، العدد 01، 2022.
18. حمدون تومي، غزلان فليج، حماية البيئة زمن النزاعات الدولية المسلحة، مجلة القانون والعلوم البينية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، المجلد 02، العدد 02، 2023.
19. خليل بوعلام، حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية (القوة القاهرة) في القانون البحري ومعاهدة بروكسل 1924، المجلة القضائية، المحكمة العليا، العدد 01، 2003.
20. خير الدين بن مشرن، مميزات رخصة البناء وأسس إستصدارها في القانون الجزائري، مجلة تشريعات التعمير والبناء، جامعة ابن خلدون تيارت، المجلد 1، العدد 4، 2017.
21. خيرة صافة، البيئة البحرية، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، جامعة ابن خلدون تيارت، المجلد 05، العدد 02، 2018.

22. خير الدين بن مشرنن، الأسس المرجعية لحماية البيئة البحرية من التلوث في ظل الشريعة الإسلامية وإتفاقية قانون البحار لسنة 1982، مجلة البحوث العلمية والدراسات الإسلامية، المجلد 1، العدد 01، 2022.
23. خالد ضو، أسباب إنتفاء المسؤولية الجنائية في الفقه الإسلامي والتشريع الجزائري، مجلة العلوم القانونية والإجتماعية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، المجلد 8، العدد 1، 2023.
24. خالد لوالي، بخالد عجالي، مآل الدعوى المدنية بالتبعية عند الحكم بالبراءة في الدعوى العمومية، مجلة معارف، جامعة البويرة، المجلد 19، العدد 02، 2024.
25. دنية ثابت، أساس المسؤولية المدنية بين المفهوم التقليدي والمفهوم الحديث، مجلة العلوم القانونية والإجتماعية، جامعة زيان عاشور الجلفة، المجلد 08، العدد 03، 2023.
26. رجاء حسين عبد الأمير، أحمد جبار المخزومي، التنظيم القانوني للمسؤولية المدنية الناجمة عن التلوث بوقود السفن دراسة مقارنة، مجلة البيان للدراسات القانونية والسياسية، جامعة محمد البشير الإبراهيمي، برج بوعريريج الجزائر، المجلد 07، العدد 02، 2022.
27. زهير بن شريف، الضرر النووي الناجم عن الإستخدام السلمي للطاقة النووية، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، جامعة عبد الرحمان ميرة بجاية، المجلد 12، العدد 03، 2021.
28. زين العابدين مجاهد، الترخيص الإداري كآلية قانونية إحتياطية في مجال الرقابة الإدارية على نشاط المنشآت المصنفة، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد 7، العدد 1، 2021.
29. سفيان بوط، تجريم أعمال البناء بدون رخصة ودوره في الرقابة على البناء والتعمير، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، جامعة البليدة 2، المجلد 6، 2017.
30. سعدي حيدرة، خصوصية دعوى الضحية الجزائية، مجلة العلوم الإجتماعية والإنسانية، جامعة العربي التبسي، تبسة، المجلد 11، العدد 01، 2018.
31. سالم بن بخيت بن فريج البلوي، الغلط وأثره في الفقه الإسلامي والقانون، مجلة كلية الشريعة والقانون بتقنها الأشراف، دقهلية، المجلد 22، العدد 2، 2020.
32. سامية بلجراف، تطبيق قواعد المسؤولية المدنية التقصيرية في مجال التلوث البيئي (الإشكالات والحلول)، مجلة الحقوق والحريات، جامعة محمد خيضر بسكرة، المجلد 09، العدد 02، 2021.
33. سمير شيهاني، كمال مخلوف، شرط إرتباط الفعل الضار بعمل التابع لتحقيق مسؤولية المتبوع، مجلة صوت القانون، جامعة خميس مليانة، الجزائر، المجلد 07، العدد 03، 2021.
34. سامية قرجع، المسؤولية المدنية عن الضرر البيئي في التشريع الجزائري، مجلة تجسير للأبحاث والدراسات متعددة التخصصات، جامعة باتنة 1 الحاج لخضر، المجلد 02، العدد 01، 2022.

35. سمير سعيد محمد حسين، الإكراه وحالة الضرورة دراسة مقارنة بين الشريعة الإسلامية والقانون الوضعي، مجلة كلية الشريعة والقانون بتفهننا الأشراف، دقهلية، العدد 25، 2022.
36. سحر سيد يوسف، مبدأ عدم جواز الاعتذار بالجهل بالقانون، المجلة القانونية مجلة متخصصة في الدراسات والبحوث القانونية مجلة علمية، جامعة القاهرة كلية الحقوق، المجلد 11، العدد 5، 2022.
37. سعيد دالع، تلوث الموائى والآليات القانونية لمكافحته، مجلة القانون والعلوم السياسية، المركز الجامعي النعامة، المجلد 09، العدد 01، 2023.
38. شول بن شهرة، حنان جديد، الرخص الإدارية كوسيلة لضبط قطاع المحروقات، مجلة دفاتر السياسة والقانون، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، المجلد 10، العدد 19، 2018.
39. شروق سليمان، تقييم فكرة الخطأ كأساس للمسؤولية التقصيرية عن الفعل الشخصي، دراسة مقارنة، المجلة القانونية، جامعة القاهرة، المجلد 17، العدد 04، 2023.
40. الطيب بلخير، الضرورة الحربية في إطار القانون الدولي العام، مجلة البحوث القانونية والسياسية، العدد 13، 2014.
41. عبد القادر حباس، حالة الضرورة وأثرها على المسؤولية الجنائية في جريمة القتل دراسة مقارنة بين الشريعة الإسلامية والقانون الوضعي، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، المجلد 7، العدد 1، 2014.
42. علي محمد خلف الفتلاوي، مسؤولية المنتج البيئية في ضوء أحكام نظرية تحمل التبعة (دراسة مقارنة في القانون المدني العراقي والمصري والفرنسي والإنجليزي)، مجلة الكلية الإسلامية الجامعية، الجامعة الإسلامية في النجف الأشرف، المجلد 01، العدد 36، 2015.
43. عرارة عسالي، السبب الأجنبي في المادتين 127 و 138/02، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، جامعة عمار ثليجي، الأغواط، المجلد 01، العدد 02، 2017.
44. عاشور عبد الرحمان أحمد محمد، مدى إعمال قواعد المسؤولية المدنية في مجال تلوث البيئة-دراسة مقارنة-، مجلة كلية الشريعة والقانون بطنطا، جامعة الأزهر، المجلد 35، العدد 1، 2020.
45. عبد الحفيظ الرتمي، الآثار المترتبة على إنتهاء الأعمال العدائية بين قانون النزاعات المسلحة ومبادئ اللجوء إلى إستخدام القوة المسلحة، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة الوادي، المجلد 12، العدد 02، 2021.
46. عبد المحسن عبد الله هوزان، مفهوم القوة القاهرة وأثرها في تنفيذ العقد: دراسة مقارنة في ضوء التعديل رقم 131- 2016، والقانون المدني الفرنسي، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، العدد 02، 2021.

47. عبد الله ياسين غغافلية، الإطار القانوني للصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، جامعة المسيلة، المجلد 06، العدد 01، 2021.
48. عائشة مخابط يعقوب، حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، جامعة بن يوسف بن خدة الجزائر، المجلد 58، العدد 03، 2021.
49. عيشة سنقرة، فيصل التفرقة ما بين نظرية الظروف الطارئة، القوة القاهرة والحادث المفاجئ وتطبيقاتهم، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، المجلد 16، العدد 01، 2023.
50. عبد الجليل ريش، التفويض التشريعي، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، جامعة محمد بوضياف المسيلة، المجلد 09، العدد 02، 2024.
51. فيصل عمار، المسؤولية المدنية للناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أو بكر بلقايد تلمسان، المجلد 03، العدد 01، 2016.
52. فتيحة باية، المسؤولية على أساس المخاطر في القانون الدولي العام، مجلة القانون والمجتمع، جامعة احمد دراية، أدرار، المجلد 04، العدد 02، 2017.
53. فضيلة ميسوم، الطبيعة القانونية لتأمين المسؤولية المدنية (دراسة مقارنة)، مجلة دراسات وأبحاث، جامعة زيان عاشور، الجلفة، المجلد 09، العدد 27، 2017.
54. فتح الدين بن حمو، الجمعيات البحرية كآلية من آليات التعويض البحري، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، المجلد 14، العدد 04، 2021.
55. كمال بلارو، أحكام الدفاع الشرعي في التشريع الجزائري، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة منتوري، قسنطينة، المجلد 29، العدد 04، 2018.
56. العيد هلال، حدود سلطة القاضي الجزائي النظر في الدعوى المدنية في التشريع الجزائري والمقارن، المجلة الاكاديمية للبحث القانوني، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، المجلد 10، العدد 03، 2019.
57. ليلكراش، التعويض عن الضرر البيئي، مجلة ريماك الدولية للعلوم الإنسانية والإجتماعية، أكاديمية ريمار، تركيا، المجلد 03، العدد 08، 2021.
58. لحسن بن بشير، معزوزة زروال، نشأة السلطة المينائية ودورها في صيانة وتطوير الموانئ البحرية، مجلة العلوم القانونية والإجتماعية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، المجلد 09، العدد 02، 2024.
59. محمد عبد الغفور العماوي، مدى مساهمة المضرور في إحداث الضرر وآثره على تقدير التعويض، مجلة دراسات وعلوم الشريعة والقانون، المجلد 40، العدد 02، 2013.

60. محمد منصوري، المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الحقوق السيادية للدولة الساحلية ومصالح الدول الأخرى، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، جامعة محمد بوضياف المسيلة، المجلد 03، العدد 2، 2018.
61. محمد هشام فريجة، المجني عليه ودعوى جبر الضرر في القانون الجزائري، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، جامعة محمد بوضياف المسيلة، المجلد 3، العدد 1، 2018.
62. مونة مقلاتي، سليم حميداني، الضبط الإداري البيئي في الجزائر، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، جامعة عمار ثلجي الأغواط، المجلد 05، العدد 2، جوان 2019.
63. محمود خليل جعفر، نور خالد إبراهيم، الحماية الدولية لمنطقة أعالي البحار من التلوث النووي، مجلة العلوم القانونية، جامعة بغداد، كلية القانون، المجلد 36، العدد الخاص (الجزء 1)، 2021.
64. مريم ملعب، الأسس القانونية للمسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناشئة عن جريمة تلوث المياه والأوساط المائية، مجلة الإجتهد القضائي، جامعة محمد خيضر بسكرة، المجلد 14، العدد 29، 2022.
65. منيرة بوالصبيين، هدى مدني، البلدية فاعل أساسي لحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة - الرخص الإدارية البيئية نموذجاً-، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيسمسيلت، المجلد 07، العدد 01، 2022.
66. مريم حلايمية، حادثة توري كانيون والقواعد الجديدة للقانون الدولي للبحار، مجلة الدراسات القانونية، جامعة يحي فارس، المدينة، المجلد 08، العدد 02، 2022.
67. محمد إبراهيم عبد الفتاح يسن، المسؤولية الموضوعية المستحدثة، دراسة مقارنة، مجلة بنها للعلوم الإنسانية، جامعة بنها، المجلد 01، العدد 02، 2022.
68. مصطفى بوعلاق، ربعة زواش، خصوصية العقوبة عن الجريمة البيئية في التشريع الجزائري، مجلة الدراسات القانونية والإقتصادية، المركز الجامعي سي الحواس بركة، المجلد 05، العدد 03، 2023.
69. نزار عبدلي، المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية بالنفايات في الجزائر، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، جامعة باتنة 1 الحاج لخضر، المجلد 05، العدد 12، 2018.
70. نجاح غربي، الضبط القانوني لحالة الضرورة في التشريع العقابي الجزائري والمقارن، مجلة الندوة للدراسات القانونية، العدد 25، 2019.
71. نادية عمراني، المسؤولية الجنائية عن تلوث البيئة الطبيعية - البيئة البحرية نموذجاً-، مجلة الإجتهد للدراسات القانونية والإقتصادية، جامعة تامنغست، المجلد 09، العدد 03، 2020.

72. نور الدين بلغازي ، الآليات المعمول بها لضمان سلامة السفن التجارية في مجال النقل البحري، دراسة على ضوء القانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية، مجلة أفاق للأبحاث السياسية والقانونية، جامعة عمار ثليجي، الأغواط، المجلد 03، العدد 05، 2020.
73. نورة دليم عبد العزيز الدوسري، أحمد ربيع محمد حسان، التدابير الوقائية لحماية البيئة من آثار الأسلحة الحديثة في النزاعات المسلحة، مجلة مصر المعاصرة، القاهرة، العدد 556، 2024.
74. وائل أبو طه، الضرر النووي (المفهوم وشروط التحقق)، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية، المجلد 13، العدد 02، 2016.
75. وفاء بن طيبة، بشرى زلاسي، رخصة إستغلال المنشآت المصنفة آلية للوقاية من الأخطار الكبرى، مجلة صوت القانون، جامعة خميس مليانة، المجلد 8، عدد خاص 2، 2022.
76. وردة بن موسى، جريمة السلوك السلبي، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، جامعة عمار ثليجي، الأغواط، المجلد 07، العدد 01، 2023.
77. يحي شراد، العصيان والتمرد في ظل المتغيرات الدولية الراهنة، دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون، مذكرة ماجستير، في الشريعة والقانون، كلية العلوم الإسلامية، الخروبة، جامعة الجزائر ، 2010/2009.
78. يمينه عقبي، دور القاضي المدني في تقدير التعويض عن الأضرار البيئية، مقارنة بين المفهوم التقليدي والحديث للمسؤولية، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي أحمد بن يحيى الونشريس، تيسمسيلت، الجزائر، المجلد 04، العدد 02، 2019.
79. يحي حاجي، "أسباب الإباحة" ومستنداتها على ضوء الشريعة الإسلامية والتشريع الجزائري، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، المجلد 16، العدد 01، 2023.

د: المداخلات:

1. بشرى عمايدية، دراسة التأثير كآلية لحماية البيئة من مخاطر المشاريع الإستثمارية في التشريع الجزائري، مداخله غير منشورة، الملتقى الدولي الافتراضي حول " الإستثمار بين مقتضيات التنمية والضوابط البيئية"، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الشريف مساعدي، سوق أهراس، المنعقد يوم 18 مارس 2023.
2. صوالح محمد أعمارة، الخطأ المفترض كأساس للمسؤولية التقصيرية في التشريع الجزائري، مداخله من الملتقى الوطني حول مستقبل المسؤولية المدنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوقرة بومرداس، يوم 28 جانفي 2020.

هـ:المواقع الإلكترونية:

1. Report of the united nation conference in the human environment, stockholm, 5/ 16 june, 1972,[Report of the United Nations Conference on the Human Environment - A/CONF.48/14/Rev.1](#), تاريخ الإطلاع: 2025/05/12، ساعة الإطلاع: 20:52
2. [الدورة الثالثة والخمسون \(2001\) - لجنة القانون الدولي](#)، تاريخ الإطلاع 21 مارس 2024، ساعة الإطلاع: 05:01.
3. [The Tarpenbeck incident](#), [TARPENBEK - RFA](#) /01/12، تاريخ النشر: 2021، تاريخ الإطلاع 2024/05/25، ساعة الإطلاع: 17:20.
4. Code de l'environnement, [Article L219-8 - Code de l'environnement - Légifrance](#), تاريخ النشر 2016/08/10، تاريخ الإطلاع 06 جويلية 2024، ساعة.
5. Section 1002/ A, of The oil pollution act 1999, [COMPS-2991.pdf](#), تاريخ النشر 2، فيفري 2023، تاريخ الإطلاع: 25 ماي 2023، ساعة الإطلاع 20:23،الصفحة 10.
6. البروتوكول الأول المتعلق بحماية ضحايا النزاعات المسلحة الدولية لسنة 1977، [Geneva Convention Relative to the Protection of Civilian Persons in Time of War \(Geneva Convention IV\) - Derecho Internacional Público - dipublico.org](#)، تاريخ النشر 2010/11/17، تاريخ الإطلاع: 2025/03/12، ساعة الإطلاع: 00.17.
7. البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط في حالات الطوارئ https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/2912/02ig14_final_act_allan_gs_emergprotocol_arb.pdf، تاريخ الإطلاع 2024/09/04، ساعة الإطلاع: 20:18.
8. [Procedural History - United Nations Convention on the Law of the Sea - Arabic](#)، تاريخ الإطلاع 2025/06/19، ساعة الإطلاع 22:54.
9. [Code civil - Légifrance](#)، تاريخ الإطلاع 2025/02/04، ساعة الإطلاع: 23:13.
10. [ميثاق الأمم المتحدة \(النص الكامل\) | الأمم المتحدة](#)، تاريخ الإطلاع 2025/03/01، ساعة الإطلاع 11:16.
11. [Cour de Cassation, Chambre civile 2, du 21 juillet 1982, 81-12.850, Publié au bulletin - Légifrance](#)، تاريخ الإطلاع: 21 فيفري 2025، ساعة الإطلاع: 00:52.

12. Maritime Industry Authority, Frequently Asked questions on Marpol 73/78 convention, [MARPOL-73_78.pdf](#), تاريخ الإطلاع 2025/06/25، ساعة الإطلاع 19:13.
13. <https://www.imo.org/en/ourwork/environment/pages/ballastwatermanagement.aspx>, تاريخ الإطلاع 2025/07/13، ساعة الإطلاع 23:28.
14. https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/publications/Documents/Supplements/Arabic/QQA621A_supplement_January2025_PQ.pdf ، تاريخ الإطلاع 2025/07/13، ساعة الإطلاع 23:52.
15. [Article 122-2 - Code pénal - Légifrance](#), , Date de la visite du site /3107/2025, Heure de visite du site 00:04.
16. code de l'environnement, [Section 1 : Régimes d'autorisation ou de déclaration \(Articles L214-1 à L214-11\) - Légifrance](#), تاريخ الإطلاع 2025/08/05، ساعة الإطلاع 00:55.
17. خطأ الريان وراء غرق كوستا كونكورديا، الموقع الإلكتروني: [خطأ الريان وراء غرق "كوستا كونكورديا" | أخبار | الجزيرة نت](#)، تاريخ النشر 16 جانفي 2012، تاريخ الإطلاع 2025/10/12، ساعة الإطلاع: 22:50.

ثانيا: المراجع باللغة الأجنبية

● Ouvrages

1. Alexandre Dumery, La faute de la victime en droit de la responsabilité civile, Al harmattan, Marseille, 2011.
2. Karin Andersson, Selma Brynolf and other, Shipping and the environment, improving environmental performance in marine transportation, Springer, Berlin, 2016

● Thèses

1. Assia El Rherabi, La responsabilité civile du fait du dommage nucléaires civil, Thèse de doctorat, Faculté de droit et sciences économique, Université de Limoges, 2018
2. Anne-Solène QUIEC, Entreprises privées et autorités portuaires : quelle gouvernance pour les places portuaires de la rangée nord-ouest européenne ?, THESE Pour obtenir le diplôme de doctorat, Normandie Université, 2018
3. Allatan Ndordji, Théorie des risques et transfert de propriété comparaisons des droits française de l'ohada et du commerce international, Thèse pour le doctorat en droit prive et sciences criminelles, Faculté de droit et des sciences sociales, 2018.
4. Baudelaire N gussan, La réparation du dommage à l'environnement du fait des déchets simples en Côte d'Ivoire, Thèse de doctorat, Droit et sciences politiques, économiques et de gestion, Université Côte d'Azur, 2019.

5. Barbara Drevet, LES MOTIFS D'EXONÉRATION EN DROIT PÉNAL INTERNATIONAL, Thèse de doctorat, spécialité Droit Prive Et Sciences Criminelles, Université de Bordeaux, 2022 .
6. Erini pantelodimou, La lutte contre la pollution marine en France, Thèse de doctorat, Disciplina droit public, Université paris 1 panthéon, Sorbonne, 2013
7. Geoffrey Beyney, La contribution de la victime a la production de son dommage en droit de la responsabilité civile extra- contractuelle des personnes publiques, Thèse de doctorat, spécialité droit public, Université de bordeaux, 2020
8. Leslie Monteil, l'application des conventions internationales de droit maritime en droit français, thèse de doctorat, université paris 1, panthéon, Sorbonne, 2018.
9. Mohamed albakjaji, La pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime, Thèse de doctorat, Relations internationales, Université Paris est, 2010
10. Tephany Yann, La lutte contre les activités illicites en mer, Thèse de doctorat, Spécialité Droit privé et sciences criminelles, Universite de nantes, 2019.

• Articles

1. Ahmed Abid Esmael, Faisal Shallal Abbasb, Majeed Kamil Hamzah, The Strategic Importance of the Strait of Hormuz and Its Impact on the Iranian – American Conflic, International Journal of Innovation, Creativity and Change, Volume 12, Issue 1, 2020.
2. Ahmed Madani, Le fondement de la responsabilité civile du transporteur maritime des hydrocarbures pour fait de pollution en droit international, Revue de droit foncier et environnement, Université Abdelhamid Ibn Badis de Mostaganm, Volume 11, n 2, 2023.
3. Chadertik Rout, Arabinda Sharma, Oil spill in marin environment: Fate and effects, second interntional conference environment on evolution in science and technology and eyne on educational methodologies, March 3/ 4 2013, india
4. Jeffery D. Morgan, The oil pollution act of 1990, A look at its impact on the oil industry fordham environmental law review, fordham university school of law, volume 06, number 1, 2011.
5. Kheira Abderahmene Saous, Nora Yhia Sadani, Criminal Penalties Against Environmental Pollution According To The Provision Of The Algerian Legislation, Journal of Juridical and Political Science, Vol 6, No 2, 2017
6. Sangeeta Roy, ENVIRONMENTAL CRIMES-AN ANALYSIS OF LEGAL PROVISIONS WITH REFERENCE TO INDIA, NUJS JOURNAL OF REGULATORY STUDIES, VOL. V, ISSUE I, 2020.
7. Thomas A. mensah, international environmental law : International conventions concerning oil pollution at sea, Case western reserve journal of international law, vol 8, iss 1, 1976

فهرس المحتويات:

الشكر

الإهداء

قائمة المختصرات

المقدمة.....	1
الباب الأول: الإعفاء من المسؤولية المدنية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية....	14
الفصل الأول: أحكام المسؤولية المدنية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية.....	16
المبحث الأول: أساس المسؤولية المدنية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية.....	19
المطلب الأول: الأسس التقليدية التي تقوم عليها المسؤولية المدنية.....	19
الفرع الأول: أسس المسؤولية المدنية التقصيرية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية.....	20
أولاً: الخطأ واجب الإثبات كأساس للمسؤولية المدنية التقصيرية	23
1: فكرة الخطأ واجب الإثبات في مجال التلوث البحري.....	25
2: صعوبة تطبيق فكرة الخطأ واجب الإثبات كأساس للمسؤولية المدنية التقصيرية عن الضرر البحري.....	27
ثانياً: الخطأ المفترض كأساس لقيام المسؤولية المدنية التقصيرية.....	28
1: المسؤولية عن فعل الغير.....	29
أ: مسؤولية متولي الرقابة.....	29
ب: مسؤولية المتبوع على أفعال تابعيه.....	31

2: المسؤولية الناشئة عن الأشياء.....	35
الفرع الثاني: المسؤولية العقدية.....	40
أولاً: تطبيقات المسؤولية المدنية العقدية في مجال التلوث البحري.....	40
ثانياً: أساس المسؤولية العقدية في مجال التلوث البحري.....	42
1: الإلتزام بضمان العيوب الخفية كأساس للمسؤولية المدنية العقدية.....	42
2: الإلتزام بالإعلام كأساس للمسؤولية المدنية العقدية.....	43
المطلب الثاني: الضرر كأساس مستحدث للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري.....	44
الفرع الأول: مفهوم المسؤولية الموضوعية.....	45
أولاً: تعريف المسؤولية الموضوعية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية.....	45
ثانياً: أسباب إختيار المسؤولية الموضوعية في مجال الإضرار بالبيئة البحرية.....	46
الفرع الثاني: أسس المسؤولية الموضوعية.....	48
أولاً: نظرية المخاطر (نظرية تحمل التبعة).....	48
ثانياً: نظرية الضمان.....	50
المبحث الثاني: القواعد القانونية المنظمة للمسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة البحرية.....	50
المطلب الأول: المسؤولية المدنية المترتبة عن تلوث البيئة البحرية بالنفط.....	51
الفرع الأول: قواعد المسؤولية المدنية المترتبة على التلوث البحري بالنفط في ظل إتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 والبروتوكول المعدل لها.....	53
أولاً: أسباب إبرام الإتفاقية.....	53

ثانيا : مضمون الإتفاقية.....	54
ثالثا: أركان المسؤولية المدنية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية وفقا للإتفاقية....	55
1: حادث التلوث البحري.....	56
2: ضرر التلوث البحري.....	68
3: العلاقة بين حادث التلوث وضرر التلوث.....	80
الفرع الثاني: قواعد المسؤولية المدنية المترتبة على التلوث البحري بالنفط وفقا للمشروع الجزائري.....	81
أولا: الإتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية التي صادقت عليها الجزائر ...	81
1: إتفاقية منع تلوث البحار بالنفط (لندن 1954).....	81
2: الإتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات التلوث النفطي 1969.....	82
3: إتفاقية برشلونة لسنة 1976.....	83
4: الإتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم من السفن (ماربول 1973/1978).....	84
5: إتفاقية قانون البحار لسنة 1982.....	85
ثانيا: تنظيم المسؤولية المدنية المترتبة عن التلوث البحري بالنفط وفقا للتشريع الجزائري.....	86
1: حادث التلوث البحري.....	87
2: ضرر التلوث البحري.....	87
3: العلاقة السببية.....	89
المطلب الثاني: المسؤولية المدنية المترتبة عن التلوث البحري النووي.....	89

الفرع الأول: المسؤولية المدنية المترتبة عن التلوث البحري النووي على المستوى الدولي.....	90
أولاً: إتفاقية باريس 1960.....	90
1: طبيعة المسؤولية المدنية.....	91
2: عناصر المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري النووي وفقاً لإتفاقية باريس 1960.....	92
أ: حادث التلوث النووي.....	92
ب: ضرر التلوث البحري النووي.....	94
ج: العلاقة السببية بين حادث وضرر التلوث النووي.....	95
ثانياً: إتفاقية بروكسل بشأن مشغلي السفن النووية لسنة 1962.....	95
ثالثاً: إتفاقية فيينا حول المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة 1963 المعدلة ببروتوكول 1997.....	98
رابعاً: إتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية.....	102
الفرع الثاني: المسؤولية المدنية الناجمة عن التلوث البحري النووي وفقاً للمشرع الجزائري.....	103
أولاً: إهتمام المشرع الجزائري بتنظيم المجال النووي.....	104
ثانياً: المسؤولية المدنية عن ضرر التلوث البحري النووي وفقاً للمشرع الجزائري.....	105
المبحث الثالث: الآثار المترتبة على المسؤولية المدنية الناجمة عن الإضرار بالبيئة البحرية.....	107
المطلب الأول: التعويض عن أضرار التلوث البحري.....	107

الفرع الأول: تعريف التعويض عن أضرار التلوث البحري.....	108
الفرع الثاني: صور التعويض عن أضرار التلوث البحري.....	108
أولاً: التعويض العيني.....	108
ثانياً: التعويض بمقابل (التعويض النقدي).....	111
المطلب الثاني: التأمين عن المسؤولية.....	112
الفرع الأول: تعريف التأمين.....	113
أولاً: التعريفات الفقهية.....	113
ثانياً: التعريفات القانونية.....	114
الفرع الثاني: التأمين على المسؤولية في مجال الإضرار بالبيئة البحرية.....	114
الفصل الثاني: حالات الإعفاء من المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة البحرية...120	
المبحث الأول: حالات إعفاء الشخص المتسبب في الضرر من المسؤولية المدنية...122	
المطلب الأول: الإعفاء من المسؤولية المدنية لأسباب خارجة عن إرادة الشخص.....	122
الفرع الأول: الإعفاء من المسؤولية المدنية بسبب القوة القاهرة.....	122
أولاً: تعريف القوة القاهرة وشروطها.....	122
1: تعريفها.....	123
أ: التعريفات الفقهية.....	123
ب: تعريف القوة القاهرة إصطلاحاً.....	125
2: شروط القوة القاهرة.....	127
أ: أن تكون غير متوقعة.....	128

ب: إستحالة دفعها.....	129
ثانيا: أثر القوة القاهرة على الإعفاء من المسؤولية المدنية.....	131
1: الحالة التي تكون فيها القوة القاهرة هي السبب الوحيد في حدوث الضرر.....	132
2: الحالة التي تشترك فيها القوة القاهرة في إحداث الضرر مع عوامل أخرى.....	133
ثالثا: التنظيم القانوني للقوة القاهرة في مجال الإضرار بالبيئة البحرية.....	134
1: الإعفاء بسبب القوة القاهرة في مجال التلوث البحري النووي.....	134
2: الإعفاء بسبب القوة القاهرة في مجال التلوث البحري بالنفط.....	135
3: الإعفاء بسبب القوة القاهرة في مجال التلوث البحري بالمواد الخطرة.....	136
الفرع الثاني: الإعفاء لأسباب متعلقة بالمنشأة النووية نفسها.....	138
أولا: وفقا لإتفاقية باريس لسنة 1960.....	138
ثانيا: وفقا لإتفاقية بروكسل لسنة 1962.....	139
ثالثا: وفقا لإتفاقية فيينا لسنة 1963 المعدلة ببروتوكول 1997.....	140
المطلب الثاني: الإعفاء من المسؤولية المدنية لأسباب تتعلق بالدولة.....	140
الفرع الأول: الإعفاء من المسؤولية المدنية بسبب الوضع الأمني داخل الدولة.....	141
أولا: حالة الحرب.....	142
1: تعريف حالة الحرب.....	142
2: الشروط الواجب توافرها في حالة الحرب كسبب معفي من المسؤولية المدنية.....	147
أ: وقوع صراع مسلح.....	147
ب: أن تكون أطراف الحرب من أشخاص القانون الدولي.....	148
ثانيا: الحرب الأهلية.....	150

150.....	1: تعريفها
151.....	2: أسباب الحرب الأهلية
151	أ: الأسباب السياسية
152.....	ب: الأسباب الإجتماعية والثقافية
152.....	ج: الأسباب الإقتصادية
153.....	ثالثا: العصيان
154.....	رابعا: الأعمال العدائية
155.....	الفرع الثاني: الأساس القانوني للأوضاع المتعلقة بأمن الدولة كأسباب معفية من المسؤولية
155.....	أولا: الأساس القانوني للأوضاع المتعلقة بأمن الدولة كأسباب معفية من المسؤولية المدنية على المستوى الدولي
155.....	1: الإتفاقيات المتعلقة بالتلوث البحري بالنفط
156.....	2: الإتفاقيات المتعلقة بالتلوث النووي
156.....	أ: إتفاقية بروكسل لسنة 1962
157	ب: إتفاقية فيينا لسنة 1963
158.....	ثانيا: الأساس القانوني للأوضاع المتعلقة بأمن الدولة كأسباب معفية من المسؤولية وفقا للمشرع الجزائري
159.....	الفرع الثالث: إهمال الحكومة
159.....	أولا: الحالات التي تشكل إهمال من طرف الحكومة
159.....	1: التقصير في مهمة الإرشاد

2: الأخطاء الصادرة من السلطات المينائية.....	161
3: التقصير في مهمة الرقابة على السفن.....	164
ثانيا: الأساس القانوني لحالة إهمال الدولة كسبب معفي من المسؤولية المدنية.....	166
ثالثا: الأثر المترتب على إثبات إهمال الحكومة.....	167
المطلب الثالث: الإعفاء من المسؤولية بسبب طرف آخر.....	169
الفرع الأول: الإعفاء من المسؤولية المدنية بسبب فعل الغير.....	170
أولا: مفهوم فعل الغير.....	170
1: تعريف فعل الغير.....	170
2: الشروط الواجب توفرها في فعل الغير.....	171
أ: أن يكون الفعل هو السبب المباشر في حدوث الضرر.....	172
ب: يجب أن يكون فعل الغير غير متوقع ولا يمكن دفعه.....	173
ج: أن يقوم الغير بفعل أو يمتنع عن القيام بفعل قصد إحداث الضرر.....	175
ثانيا: الأساس القانوني لفعل الغير كسبب معفي من المسؤولية والأثر المترتب عنه.....	176
1: الأساس القانوني لفعل الغير كسبب معفي من المسؤولية المدنية.....	176
2: الأثر المترتب على فعل الغير.....	178
الفرع الثاني: خطأ المتضرر.....	179
أولا: مفهوم خطأ المتضرر.....	180
1: تعريفه.....	181
2: الشروط الواجب توفرها في خطأ المتضرر.....	184

أ: تدخل عمل المتضرر في إحداث الضرر.....	184
ب: يجب أن يكون فعل المتضرر غير متوقع ويستحيل دفعه.....	185
ثانيا: أثر فعل المتضرر على الإعفاء من المسؤولية المدنية.....	187
1: إستغراق أحد الخطأين للآخر.....	187
2: إذا كان أحد الخطأين نتيجة للخطأ الآخر.....	190
3: الخطأ المشترك.....	191
ثالثا: النصوص القانونية المنظمة لفعل المتضرر كسبب للإعفاء من المسؤولية عن ضرر التلوث البحري.....	194
1: الإعفاء من المسؤولية المدنية بسبب فعل المتضرر عن التلوث البحري بالنفط..	194
2: الإعفاء من المسؤولية المدنية بسبب خطأ المتضرر عن أضرار التلوث بالمواد النووية.....	196
المبحث الثاني: حصول المتضرر على التعويض في حالة الإعفاء من المسؤولية المدنية.....	199
المطلب الأول: مفهوم صناديق التعويض.....	200
الفرع الأول: التنظيم القانوني لصناديق التعويض.....	201
أولا: صناديق التعويض على المستوى الدولي.....	201
1: في مجال التلوث البحري بالنفط.....	202
2: في مجال التلوث البحري النووي.....	205
ثانيا: صناديق التعويض في التشريع الجزائري.....	205
الفرع الثاني: حالات تدخل صناديق التعويض في المسؤولية المدنية.....	208

أولاً: الدور الإحتياطي لصناديق التعويض عن أضرار التلوث البحري.....	208
1: حالة إعفاء مالك السفينة من المسؤولية المدنية.....	208
2: عدم القدرة المالية لمالك السفينة.....	209
ثانياً: الدور التكميلي لصناديق التعويض عن أضرار التلوث.....	210
1: تجاوز الضرر حدود مسؤولية مالك السفينة.....	211
2: عدم كفاية مبلغ التأمين	212
المطلب الثاني: حالات إعفاء صناديق التعويض من المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري.....	213
الفرع الأول: حالات الإعفاء الكلي لصناديق التعويض من المسؤولية المدنية.....	213
أولاً: حالة الحرب.....	213
ثانياً: التلوث الناجم عن حوادث السفن الحربية أو السفن المملوكة للدولة.....	214
ثالثاً: العجز عن إثبات مصدر التلوث (السفينة مسببة التلوث).....	215
الفرع الثاني: الإعفاء الجزئي لصناديق التعويض من المسؤولية المدنية.....	217
خلاصة الباب الأول.....	221
الباب الثاني: الإعفاء من المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية.....	225
الفصل الأول: قيام المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية.....	227
المبحث الأول: مفهوم جرائم تلويث البيئة البحرية.....	228
المطلب الأول: تعريف جرائم تلويث البيئة البحرية وأركانها.....	228

229	الفرع الأول: تعريف جرائم تلويث البيئة البحرية.....
230	الفرع الثاني: أركان جريمة تلويث البيئة البحرية.....
230	أولاً: الركن الشرعي.....
232	ثانياً: الركن المادي
232	1: السلوك الإجرامي.....
233	أ: عناصر السلوك الإجرامي.....
237	ب: صور السلوك الإجرامي
239	2: النتيجة الإجرامية.....
240	3: العلاقة السببية.....
242	ثالثاً: الركن المعنوي.....
242	1: صور الركن المعنوي.....
242	أ: القصد الجنائي.....
247	ب: الخطأ غير العمدى.....
249	المطلب الثاني: المسؤولية الجزائية للشخص المتسبب في إلحاق الضرر بالبيئة البحرية.....
249	الفرع الأول: المسؤولية الجزائية للشخص الطبيعي المتسبب في إلحاق الضرر بالبيئة البحرية.....
250	أولاً: المسؤولية الجزائية للشخص الطبيعي عن فعله الشخصي.....
250	1: الإسناد القانوني.....

252.....	2: الإسناد المادي.
253	3:الإسناد الإتفاقي.
254	ثانيا: مسؤولية الشخص الطبيعي عن فعل الغير عن الإضرار بالبيئة البحرية.
256	الفرع الثاني: المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي عن إلحاق الضرر بالبيئة البحرية.
256.....	أولا: موقف الفقه من إقرار المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي
257.....	1: موقف الفقه المعارض لتقرير المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي
258	2: الموقف المؤيد لإقرار المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي
259.....	3: موقف المشرع الجزائري من المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي
261	ثانيا: مبررات الأخذ بالمسؤولية الجزائية للشخص المعنوي عن الإضرار بالبيئة البحرية.
263	ثالثا: شروط قيام المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي
263	1:إرتكاب أحد الجرائم المنصوص عليها في القوانين المتعلقة بحماية البيئة بصفة عامة.
264.....	2: أن تكون الجريمة مرتكبة بإسم ولحساب الشخص المعنوي
265.....	3: أن يكون مرتكب الجريمة شخص طبيعي له حق التعبير عن إرادة الشخص المعنوي
266.....	المبحث الثاني: الأساس القانوني للمسؤولية الجزائية للشخص المتسبب في تلويث البيئة البحرية.
267.....	المطلب الأول: النصوص القانونية التي تُعنى بالمسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية.

الفرع الأول: المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية على المستوى الدولي.....	267
أولاً: إتفاقية قانون البحار 1982.....	267
ثانياً: إتفاقية ماربول لسنة 1973 المعدلة ببروتوكول 1978.....	272
الفرع الثاني: المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية على المستوى الإقليمي.....	278
أولاً: إتفاقية حماية البحر لأبيض المتوسط (برشلونة) 1976.....	278
ثانياً: إتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث لسنة 1978.....	283
الفرع الثالث: المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية وفقاً للمشروع الجزائري.....	286
أولاً: المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية في القانون البحري.....	288
ثانياً: المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية في القانون المتعلق بحماية البيئة.....	296
1: المسؤولية الجزائية المترتبة عن عمليات الغمر والترسيد في البحر.....	296
2: المسؤولية الجزائية المترتبة عن صب المحروقات في البحر.....	298
3: المسؤولية الجزائية المترتبة عن وقوع حادث ملاحى.....	299
ثالثاً: المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية في القانون المتعلق بالأنشطة النووية.....	300
المطلب الثاني: الآثار المترتبة عن قيام المسؤولية الجزائية بسبب الإضرار بالبيئة البحرية.....	301
الفرع الأول: عقوبات الجرائم التي تضر بالبيئة البحرية.....	301

أولاً: العقوبات السالبة للحرية.....	302
1: عقوبة الإعدام في الجرائم التي تضر بالبيئة البحرية.....	302
2: عقوبة السجن بسبب الإضرار بالبيئة البحرية.....	303
أ: السجن المؤبد.....	303
ب: السجن المؤقت.....	303
ثانياً: العقوبات المالية.....	306
الفرع الثاني: التدابير الاحترازية.....	307
أولاً: المصادرة.....	308
ثانياً: غلق المؤسسة.....	309
ثالثاً: حظر ممارسة النشاط.....	311
رابعاً: نشر أو تعليق حكم أو قرار الإدانة.....	312
الفصل الثاني: موانع قيام المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية.....	314
المبحث الأول: الأسباب الموضوعية للإعفاء من المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية.....	318
المطلب الأول: حالة الضرورة.....	318
الفرع الأول: تعريف حالة الضرورة.....	318
أولاً: تعريف حالة الضرورة لغة.....	319
ثانياً: تعريف حالة الضرورة إصطلاحاً.....	320
الفرع الثاني: شروط حالة الضرورة.....	322

أولاً: الشروط الواجب توفرها في الخطر.....	323
1: وجود خطر يهدد النفس أو المال.....	323
2: أن يكون الخطر جسيم.....	325
3: أن يكون الخطر حالاً.....	326
4: ألا يكون للجاني دخل في حدوث الخطر.....	327
ثانياً: الشروط المتعلقة بفعل الضرورة.....	328
1: أن يكون الفعل ضرورياً للتخلص من الخطر.....	328
2: لا بد من وجود تناسب بين فعل الضرورة والخطر.....	330
الفرع الثالث: التنظيم القانوني لحالة الضرورة في المسؤولية الجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية.....	332
أولاً: خصوصية حالة الضرورة في جرائم تلويث البيئة البحرية.....	332
ثانياً: النصوص القانونية التي نصت على حالة الضرورة في جرائم تلويث البيئة البحرية.....	335
1: الإتفاقيات الدولية التي نصت على حالة الضرورة كسبب معفي من المسؤولية الجزائية في جرائم تلويث البيئة البحرية.....	335
2: حالة الضرورة كسبب معفي من المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية وفقاً للقانون الجزائري.....	337
الفرع الرابع: أثر حالة الضرورة في الإعفاء من المسؤولية الجزائية.....	339
المطلب الثاني: القوة القاهرة.....	340

الفرع الأول: التنظيم القانوني للقوة القاهرة في المسؤولية الجزائية المترتبة عن تلويث البيئة البحرية.....	340
الفرع الثاني: الأثر المترتب على القوة القاهرة في الإعفاء من المسؤولية الجزائية عن تلويث البيئة البحرية.....	345
المبحث الثاني: الأسباب الشخصية للإعفاء من المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية.....	346
المطلب الأول: الترخيص الإداري.....	347
الفرع الأول: مفهوم الترخيص الإداري.....	348
أولاً: تعريف الترخيص الإداري.....	348
ثانياً: أنواع الرخص الإدارية البيئية.....	349
1: رخصة البناء ودورها في حماية البيئة.....	350
2: رخصة إستغلال المنشآت المصنفة.....	351
3: رخصة إستعمال الموارد المائية.....	352
4: رخصة تصريف النفايات السائلة.....	353
5: رخصة ممارسة نشاط نووي.....	354
الفرع الثاني: النصوص القانونية المنظمة للترخيص الإداري كسبب معفي من المسؤولية.....	356
أولاً: وفقاً للتشريعات المقارنة.....	359
ثانياً: وفقاً للقانون الجزائري.....	362
الفرع الثالث: أثر الترخيص الإداري على الإعفاء من المسؤولية الجزائية.....	364

المطلب الثاني: الجهل أو الغلط في القانون كسبب معفي من المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية.....	366
الفرع الأول: الجهل أو الغلط بالقانون كإستثناء على قاعدة عدم جواز الدفع بجهل القانون.....	367
أولاً: تعريف الجهل أو الغلط في القانون.....	367
1: تعريف الجهل.....	367
2: تعريف الغلط.....	368
ثانياً: الخروج على قاعدة عدم جواز الإعتذار بجهل القانون.....	369
الفرع الثاني: الغلط في القانون كسبب معفي من المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة.....	372
أولاً: موقف التشريعات من الجهل أو الغلط في القانون كسبب معفي من المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية.....	373
1: التشريعات التي نصت على الجهل أو الغلط في القانون.....	373
2: التشريعات التي لم تنص على الجهل أو الغلط في القانون.....	375
ثانياً: موقف المشرع الجزائري من الجهل أو الغلط في القانون كمانع من موانع المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية.....	376
المبحث الثالث: حصول المتضرر على التعويض في حالة الإعفاء من المسؤولية الجزائية وفقاً للمشرع الجزائري.....	379
المطلب الأول: مفهوم الدعوى المدنية.....	380
الفرع الأول: تعريف الدعوى المدنية وشروطها.....	381
أولاً: تعريف الدعوى المدنية التبعية.....	381

ثانيا: شروط الدعوى المدنية التبعية.....	382
1: ضرورة وجود دعوى عمومية.....	382
2: لا بد أن يكون الضرر شخصي.....	383
3: يجب أن يكون الضرر مباشر	383
الفرع الثاني: موضوع الدعوى المدنية التبعية.....	384
أولا: التعويض النقدي.....	384
ثانيا: الرد (إعادة الحال إلى ما كان عليه).....	384
ثالثا: الرسوم والمصاريف القضائية.....	385
المطلب الثاني: الجهة المختصة بنظر دعوى التعويض في حالة الإعفاء من المسؤولية الجزائية.....	385
الفرع الأول: حق المتضرر في إختيار القضاء الجزائي.....	386
الفرع الثاني: حق المتضرر في إختيار القضاء المدني	386
خلاصة الباب الثاني.....	388
الخاتمة	391
قائمة المصادر والمراجع.....	399
ملخص الدراسة.....	447

ملخص الدراسة:

تحتل البيئة البحرية أهمية ومكانة كبيرة في جميع المجالات وعلى مختلف المستويات وهذا ما زاد من إهتمام الدول بهذه البيئة، غير أن زيادة عدد الأنشطة البحرية وتزايد إهتمام الدول بالبيئة البحرية جعلها عرضة لمخاطر وأضرار متنوعة، وهذا ما يكون سببا في تضرر البيئة البحرية وما تحتويه من ثروات وموارد مختلفة، هذا الأضرار كانت سببا في وضع نظام قانوني من شأنه توفير حماية للبيئة البحرية من أي ضرر تلوث قد يصيبها مهما كان نوع هذا التلوث، والنظام الذي يحقق هذه الغاية هو نظام المسؤولية والتي قد تكون مدنية أو جزائية بحسب نوع الفعل الضار الذي صدر من الشخص الذي تضررت بسببه البيئة البحرية، وما يميز المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري هو أنها مسؤولية موضوعية أو مطلقة بحيث تقوم ولو لم يصدر من الشخص أي خطأ، غير أنه في بعض الأحيان قد يحدث الضرر لسبب لا دخل لإرادة هذا الشخص في حدوثه وبالتالي يعفى من مسؤوليته سواء كانت مدنية أو جزائية، ففي المسؤولية المدنية يعفى مالك السفينة أو مشغل المنشأة النووية بسبب توفر عدة أسباب فقد تكون قوة قاهرة أو قد تكون لأسباب ترتبط بالوضع الأمني للدولة التي وقع فيها حادث التلوث البحري، وقد يكون الإعفاء سببه فعل الغير أو خطأ المتضرر، وقد يكون راجع إلى أسباب ترتبط بالمنشأة النووية نفسها، أما أسباب أو حالات الإعفاء من المسؤولية الجزائية فقد تم تقسيمها إلى أسباب عامة وهي ما تعرف بالموانع التقليدية لقيام المسؤولية الجزائية وأخرى خاصة وهي الموانع المستحدثة والتي تم إستحداثها بما يتناسب مع خصوصية أضرار التلوث البحري.

Study summary

The marine environment occupies great importance and status in all fields and at various levels, and this has increased the interest of countries in this environment. However, the increase in the number of marine activities and the increasing interest of countries in the marine environment has made them vulnerable to various risks and damages, and this is what causes damage to the marine environment and the various wealth and resources it contains. This damage was the reason for establishing a legal system that would provide protection for the marine environment from any pollution damage that might affect it, regardless of the type of pollution. The system that achieves this goal is the liability system, which may be civil or criminal depending on the type of harmful act committed by the person who caused the damage to the marine environment. What distinguishes civil liability resulting from marine pollution damage is that it is an objective or absolute liability, such that it occurs even if the person does not commit any error. However, sometimes the damage may occur for a reason that has nothing to do with this person's will to cause it, and thus he is exempted from his liability, whether civil or criminal. In civil liability, the shipowner or operator of a nuclear facility is exempted due to several reasons, which may be force majeure or may be related to the security situation of the country in which the marine pollution incident occurred. The exemption may be due to the action of another or the fault of the injured party, or it may be due to reasons related to the nuclear facility itself. As for the reasons or cases of exemption from criminal liability, they have been divided into general reasons, which are known as traditional impediments to the establishment of criminal liability, and special reasons, which are the newly introduced impediments that were created in a manner consistent with the specificity of marine pollution damage.

Résumé de l'étude:

Le milieu marin occupe une grande importance et un statut élevé dans tous les domaines et à divers niveaux, ce qui a accru l'intérêt des pays pour cet environnement. Cependant, l'augmentation du nombre d'activités marines et l'intérêt croissant des pays pour le milieu marin les ont rendus vulnérables à divers risques et dommages, et c'est ce qui cause des dommages à l'environnement marin et aux diverses richesses et ressources qu'il contient. Ces dommages étaient la raison d'établir un système juridique qui assurerait la protection de l'environnement marin contre tout dommage de pollution qui pourrait l'affecter, quel que soit le type de pollution. Le système qui atteint cet objectif est le système de responsabilité, qui peut être civile ou pénale selon le type d'acte dommageable commis par la personne qui a causé le dommage au milieu marin. Ce qui distingue la responsabilité civile résultant du dommage de pollution marine, c'est qu'il s'agit d'une responsabilité objective ou absolue, tel que cela se produit même si la personne ne commet aucune erreur. Cependant, parfois le dommage peut survenir pour une raison qui n'a rien à voir avec la volonté de cette personne de le causer, et donc elle est exonérée de sa responsabilité, qu'elle soit civile ou pénale. En matière de responsabilité civile, l'armateur ou l'exploitant d'une installation nucléaire est exonéré pour plusieurs raisons, qui peut être une force majeure ou peut être liée à la situation sécuritaire du pays dans lequel l'incident de pollution marine s'est produit. L'exemption peut être due à l'action d'un autre ou à la faute de la partie lésée, ou elle peut être due à des raisons liées à l'installation nucléaire elle-même. En ce qui concerne les raisons ou les cas d'exemption de responsabilité pénale, ils ont été divisés en raisons générales, qui sont connus comme des obstacles traditionnels à l'établissement de la responsabilité pénale, et des raisons spéciales, qui sont les obstacles nouvellement introduits qui ont été créés d'une manière compatible avec la spécificité du dommage de pollution marine.