جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية و المينائية

من تقديم الطالبين:

- العايب نبيل
- إمكحلة عبد الرفيق

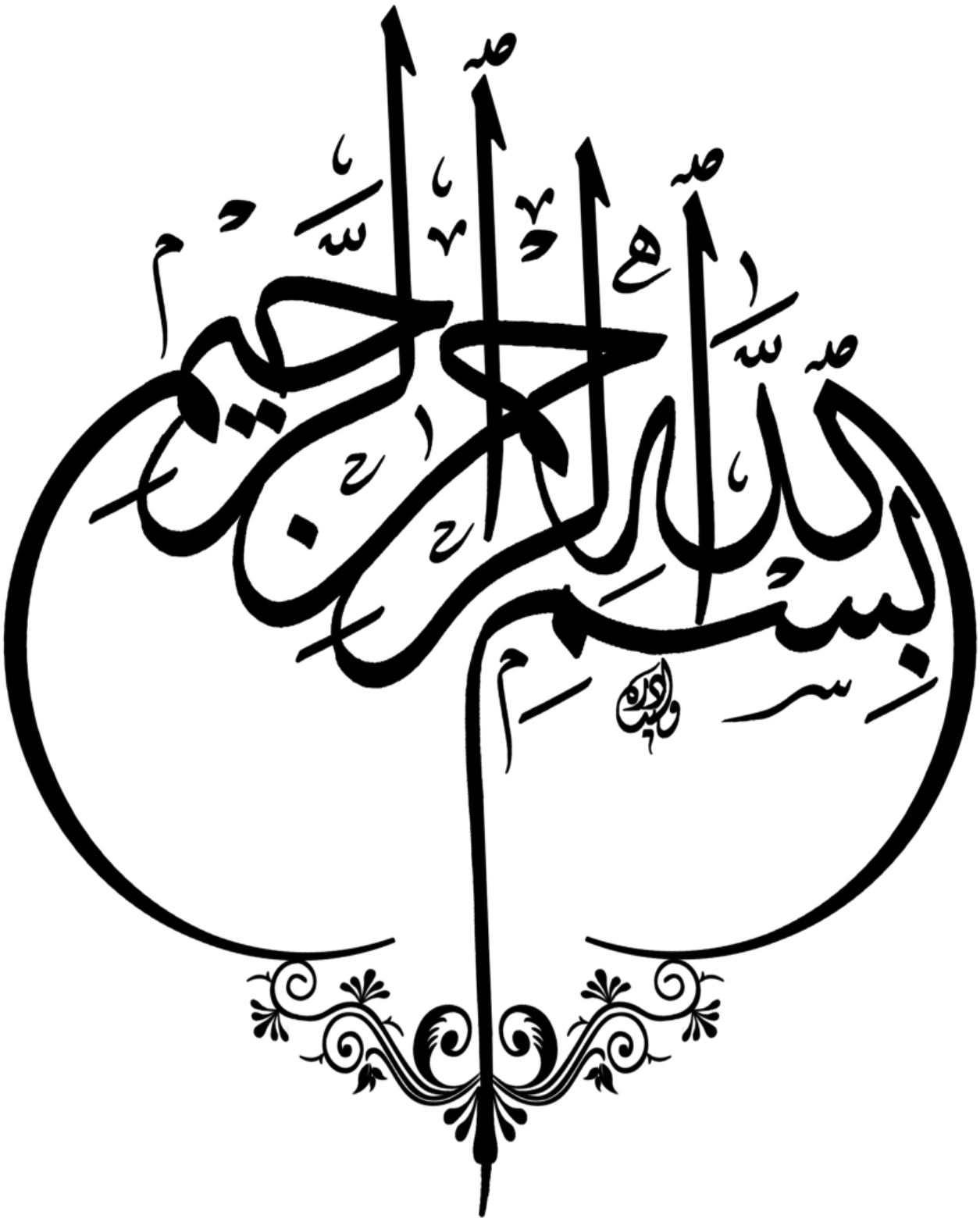
تحت إشراف الأستاذة:

- د.مرابط وسيلة

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د. يسعد فضيلة	أستاذة محاضرة	رئيسا
د.مرابط وسيلة	أستاذة محاضرة	مشرفا ومقررا
د.كوثر قنطار	أستاذة محاضرة	مناقشا

السنة الجامعية 2025/2024


بسم الله الرحمن الرحيم

شكر وتقدير

نشكر الله عز وجل الذي أنار لنا دربنا وفتح لنا أبواب العلم وأمدنا بالصبر والإرادة،

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف المرسلين وآله وصحبه إلى يوم الدين.

وبعد نحمد الله ونشكره الذي بفضله أنجزنا هذا العمل،

كما نتقدم بالشكر والامتنان للأستاذة الفاضلة "**مرابط وسيلة**" على توجيهاتها القيمة ودعمها لنا.

كما نتوجه بالشكر الجزيل إلى كل أساتذتناوأعضاء لجنة المناقشة الأستاذة الفاضلة "**يسعد فضيلة**" والأستاذة الكريمة "**كوثر قنطار** " على تزكيتهن الموضوع محل الدراسة وتقديم النصائح والإنتقادات البناءة في سبيل الرقي بأبحاث أفضل

كما ونشكر كل من مدّ لنا يد العون من قريب أو بعيد.

وفي الختام، لا يسعنا إلا أن ندعو الله عز وجل بأن يرزقنا السداد

والرشاد والغنى، وأن يطلق ألسنتنا في الحق...

إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم

شكرا لكل من ساندني طيلة مسيرتي الدراسية

أهدي ثمرة عملي إلى والدي حفظه الله ونبع الحنان أمي الغالية

الى زوجتي الغالية وإلى بناتي قرة عيني

"**نور اليقين**" و "**سجود**" و"**ريتال**"

وإلى كل عائلة "**العايب**" وإلى جميع أحبائي.

نبيل

إهداء

شكرا لكل من ساندني طيلة مسيرتي الدراسية

أهدي ثمرة عملي إلى والدي حفظه الله وإلى أمي الغالية

الى إخوتي حفظهم الله

وإلى كل عائلة "**إمكحلة**" وإلى جميع أحبتي.

عبد الرفيق

مقدمة

مقدمة

شـهدت العقود الأخيرة تصـاعدًا خطيرًا في التهديدات التي تطال البيئة البحرية، نتيجة التزايد المستمر في الأنشطة الصناعية والملاحية والاقتصادية التي تُمارَس في البحار والمحيطات، مما أدى إلى تدهور خطير في التوازن البيئي. ولم تعد مسـألة تلوث البيئة البحرية قضـية بيئية فحسـب، بل أضـحت تُثير إشـكاليات قانونية بالغة الأهمية، في مقدمتها المسـؤولية المدنية الناجمة عن الأضرار البيئية التي تصيب الأفراد والجماعات والدول، على حدّ سواء.

تنبع أهمية هذه الدراسـة من تعقيد العلاقة بين النشـاط البشـري وحق الأجيال الحاضـرة والمستقبلية في بيئة بحرية سليمة، وما يتطلبه ذلك من إحاطة قانونية دقيقة تضمن مساءلة كل من يتسـبب في الإضـرار بها. كما تظهر أهمية الدراسـة في كون البيئة البحرية موردًا مشـتركًا ذا طابع دولي، مما يفرض تحديات إضـافية على مسـتوى تحديد أركان المسـؤولية المدنية وآليات جبر الضرر.

أما أسباب اختيار الموضوع، فترجع إلى قلة الدراسات القانونية العربية التي تناولت المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية تحديدًا، بالرغم من أن هذه الأخيرة تمثل أخطر أنواع التلوث البيئي من حيث اتسـاع نطاقها الجغرافي وصـعوبة احتوائها. كما أن تباين الأنظمة القانونية وتعدد مصادر التلوث وصعوبة إثبات الضرر ونسبته إلى جهة معينة، كلها عوامل زادت من تعقيد هذا الموضوع وجعلت معالجته ضرورة علمية وقانونية في آن واحد.

وتهدف هذه الدراسـة إلى تحقيق جملة من الأهداف، من بينها: بيان مفهوم البيئة البحرية وخصائصها، وتحديد أوجه التلوث البحري وأسبابه، ثم الوقوف على الإطار القانوني الوطني والدولي الذي يُنظّم حماية هذه البيئة، وتحليل الأساس القانوني للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، وبيان وسائل وآليات جبر الضرر البيئي وفق ما أقرته التشريعات والاتفاقيات ذات الصلة.

وتتمحور الإشـكالية التي تسـعى هذه الدراسـة للإجابة عنها حول: **ماهو النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية؟**

وللإجابة على هاته الإشكالية اعتمدنا المنهج التحليلي من خلال رصد النصوص القانونية وتحليلها، مع الاستعانة بالمنهج المقارن في بعض المواضع، خصوصًا عند التطرق للأنظمة القانونية الدولية أو التجارب الأجنبية ذات الصلة.

وقد واجهت هذه الدراسة جملة من الصعوبات، لعل من أبرزها ندرة المراجع المتخصصة باللغة العربية في موضوع المسؤولية المدنية البيئية المتعلقة بالبيئة البحرية تحديدًا، إلى جانب الصعوبات التقنية المرتبطة بتعدد الأطراف المتسببة في الضرر، وتداخل القواعد القانونية بين الوطني والدولي.

وانسجامًا مع هذه الإشكالية، فقد تم تقسيم الدراسة إلى فصلين:

خصصنا الفصل الأول لبيان ماهية تلوث البيئة البحرية ونطاق حمايتها، من خلال تقسيمه الى مبحثين جاء المبحث الأول مفهوم البيئة البحرية ونطاق حمايتها ومبحث ثاني بعنوان مفهوم تلوث البيئة البحرية أما الفصل الثاني، فتناولنا فيه الآثار القانونية الناجمة عن أضرار تلوث البيئة البحرية، وذلك عبر تقسيمه الى مبحثين حيث جاء المبحث الأول بعنوان قيام المسؤولية المدنية عن تلويث البيئة البحرية والمبحث الثاني بعنوان النظام القانوني لجبر الضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية.

الفصل الأول

ماهية تلوث البيئة البحرية ونطاق حمايتها

❖ الفصل الأول: ماهية تلوث البيئة البحرية ونطاق حمايتها

تُعتبر البيئة من القيم الأساسية التي تسعى الدول والمجتمعات للحفاظ عليها، حيث تولي الدول اهتماماً خاصاً لوضع أنظمة قانونية تهدف إلى حماية البيئة، وخاصة البيئة البحرية. ويعود ذلك إلى أهميتها من جوانب متعددة، سواء كانت اقتصادية أو استثمارية أو استراتيجية أو سياحية. فالبيئة تمثل المحيط الذي يعيش فيه الإنسان ويتأثر به، لذا من الضروري حمايتها من جميع الجوانب لضمان قدرة الإنسان على العيش في بيئة صحية وآمنة. ومن هذا المنطلق، يتعين علينا فهم مفهوم البيئة البحرية من حيث تعريفها ونطاقها، وهو ما سيتم توضيحه في المبحث الأول بينما سيتناول المبحث الثاني مفهوم تلوث البيئة البحرية ومصادره.

❖ المبحث الأول: مفهوم البيئة البحرية ونطاق حمايتها

يعتبر الوسط البحري من أهم العناصر المكونة للبيئة ، لما له من أهمية اقتصادية ، عذائية وتجارية وباعتبار أن الإنسان هو الكائن الوحيد الذي يسعى إلى استغلال ما في البحر لتحقيق متطلباته، إلا أنه يترك آثار وخيمة وسلبية ناتجة عن سوء الاستغلال مما ينتج عنه ضرر للبيئة ، ولكن قبل التطرق لموضوع البحث و المتمثل في الحماية الجنائية للبيئة البحرية في التشريع الجزائري لابد من تحديد بعض المفاهيم و المصطلحات نظرا لأهميتها ، وبالتالي سوف تتناول في هذا المبحث (تعريف البيئة البحرية كمطلب أول) ، (ثم أهميتها ونطاقها كمطلب ثاني)

المطلب الأول: تعريف البيئة البحرية

حتى نصل لتعريف يتصف ببعض الشمولية للبيئة، لابد من النظر إلى الزاوية اللغوية وما ورد في بعض قواميس اللغة، وكذا ما جاء في المصحف الشريف باعتباره رمزا للفصاحة في الفرع الأول، وسنتطرق إلى بعض التعريفات العلمية وما جاءت به قوانين البيئة، وهذا ما سيتم تكريسه في الفرع الثاني.

الفرع الأول: تعريف البيئة البحرية لغةً

مصطلح البيئة في اللغة مشتق من الفعل الثلاثي (بوأ)، كما ورد في القرآن الكريم قوله تعالى:﴿ **وَالَّذِينَ آمَنُوا وَعَمِلُوا الصَّالِحَاتِ لَنُبَوِّئَنَّهُم مِّنَ الْجَنَّةِ غُرَفًا تَجْرِي مِن تَحْتِهَا الْأَنْهَارُ خَالِدِينَ فِيهَا نِعْمَ أَجْرُ الْعَامِلِينَ**﴾ [1]". ومنه يقال تبوأ فلان المكان أي نزله وأقام فيه كقوله تعالى:

﴿ **وَالَّذِينَتَبَوَّءُوا الدَّارَ وَالْإِيمَانَ** ﴾[2]، أي نزلوا به وأقاموا فيه، ويشتق الاسم من هذا الفعل بمعنى المقام أو المنزل، فالبيئة إذا هي المكان أو المنزل، الذي يعيش فيه هذا الكائن الحي وقد ينصرف هذا المعنى إلى الحالة التي يكون عليها الكائن الحي، فيقال بيئة طبيعية واجتماعية

[1]–سورة العنكبوت، الآية رقم 58.

[2]–سورة الحشر، الآية رقم 09.

اقتصادية وسياسية ... [1]وقد ورد هذا المصطلح في معجم لاروس للدلالة على أنها مجموعة العناصر الطبيعية والاصطناعية التي تشكل إطار حياة الفرد.

فالبيئة تعني كل ما يتعلق بدراسة ظروف وعوامل السكن، والروابط بين الكائن الحي والسكن الذي يتواجد فيه. وقد أجمعت اللغات العالمية إلى انصراف اللفظ إلى الحال والظروف التي تكتنف ذلك المكان، سواء كانت اجتماعية أو طبيعية أو سياسية ... ، والتي تؤثر على حياة الكائن الحي ونموه وتكاثره، وقد عرفها اتفاق بلغراد الدولي 1956 الخاص (بالتربية البيئية) بأنها عبارة عن " العلاقة الأساسية القائمة بين العالم الطبيعي الفيزيائي، وبين العالم الاجتماعي.

السياسي الذي هو من صنع الإنسان "، ولا تفوت الإشارة إلى أسبقية القرآن الكريم في هذا الجانب، والذي عبر عنه بأشمل وأدق المعاني اللغوية التي توصل إليها العلماء المعاصرون فقد ورد هذا المعنى على غرار ذكره للأرض، باعتبارها وسطا محيطا بالكائن الحي، يؤثر ويتأثر في قوله تعالى ﴿ **هُوَ الَّذِي جَعَلَ لَكُمُ الْأَرْضَ ذَلُولًا فَامْشُوا فِي مَنَاكِبِهَا وَكُلُوا مِن رِّزْقِهِ ۖ وَإِلَيْهِ النُّشُورُ**﴾[2].

وتارة أخرى نجد قد صورها بأنها المستقر الأخير والنهائي لقوله تعالى ﴿ **وَالَّذِينَ آمَنُوا وَعَمِلُوا الصَّالِحَاتِ لَنُبَوِّئَنَّهُم مِّنَ الْجَنَّةِ غُرَفًا تَجْرِي مِن تَحْتِهَا الْأَنْهَارُ خَالِدِينَ فِيهَا ۚ نِعْمَ أَجْرُ الْعَامِلِينَ**﴾[3].

كما يعبر عن معنى البيئة من لا ينطق عن الهوى قوله صلى الله عليه وسلم "من كذب

---

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

[2]– سورة الملك الآية رقم 14–15.

[3]– سورة العنكبوت الآية رقم 58.

علي فليتبوأ مقعده من النار " [1] .

بهذا يتضح أن المفاهيم والمعاني التي تجلت بوضوح في القرآن الكريم والسنة الشريفة

الموصوفة بها البيئة تجتمع في معنى الوسط أو المحيط، الذي يعيش فيه الكائن الحي، مسخرة ومذللة من الخالق العظيم، وبما تحتويه من عناصر وأبنية لازمة لعيش ذلك الكائن الحي وراحته وهدوءه، سواء كانت تلك العناصر قد خلقها الله كالشمس والهواء والماء، أو قد أوحى الله بها إلى العقل البشري، وهداه لتحضيرها وتوفيرها، بموجب الخلافة الممنوحة له لاستعمار هذه الأرض، وإداراتها وفقا للربانية والقوانين الإلهية، طبيعية كانت أم اجتماعية واقتصادية.

إلى جانب كل هذا، يلاحظ المتدبر في القرآن الكريم، وجود عدد من الآيات القرآنية التي جاء بها المعنى اللغوي للبيئة، مثل قوله تعالى: ﴿**وَاذْكُرُوا إِذْ جَعَلَكُمْ خُلَفَاءَ مِن بَعْدِ عَادٍ وَبَوَّأَكُمْ فِي الْأَرْضِ تَتَّخِذُونَ مِن سُهُولِهَا قُصُورًا وَتَنْحِتُونَ الْجِبَالَ بُيُوتًا ۖ فَاذْكُرُوا آلَاءَ اللَّهِ وَلَا تَعْثَوْا فِي الْأَرْضِ مُفْسِدِينَ**﴾ [2].

ففي دلالة هذه الآيات أن الله تعالى مكن للإنسان البيئة التي يسكنها ويستفيد مما أودعه الله فيها. هذا من الناحية اللغوية والمعاني التي وردت في بعض النصوص الشرعية.

أما مفهوم البيئة البحرية في اللغة الإنجليزية "marine environnement concept " تعني بأنها مسطحات من المياه التي تجمعها وحدة متكاملة في الكرة الأرضية جمعاء، ولها نظام هيدروغرافي واحد وتعني البيئة البحرية في اللغة الفرنسية "marine environnementale وهي تعرف البحر بأنه مساحات المياه المالحة المتصلة يبعضها اتصلا حرا طبيعيا"[3].

---

[1]– رواه البخاري ورواه مسلم في مقدمة صحيحه

[2]– سورة الأعراف الآية رقم 74.

[3]–سعادي محمد، **سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام**، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، الطبعة الأولى،مصر،2010، ص 14.

الفرع الثاني: التعريف البيئة البحرية اصطلاحاً

البيئة البحرية هي كل مساحات المياه المالحة التي تمثل كتلة متصلة ببعضها ببعض

متلاحمة الأجزاء سواء كان هذا الاتصال طبيعيا أو اصطناعيا، وما تشمل عليه هذه الكتلة من جميع أوجه الحياة البحرية[1].

وقد جرى تعريف البحر بأنه" المسطحات الواسعة من المياه المالحة، وما أسفل تلك المسطحات من يابسة" أو بأنه "مساحات المياه المالحة المتصلة ببعضها البعض اتصالا حرا طبيعيا"، فالدلالة القانونية للبحر تنصرف إلى سطح البحر وقاعه وباطن تربته، وتشتمل على المعاني الجغرافية وسبل الملاحة فيها.

وقد تم التوصل إلى مصطلح البيئة البحرية في الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة

الثالث للبحار المنعقدة في جنيف بسويسرا ونيويورك 1978 م، والذي يتضمن في محتواه معنى الحياة البحرية (marine life)، وبما تعنيه من كافة صور الكائنات الحية الحيوانية والنباتية، التي تعيش في البحار، بالإضافة إلى مياه هذه البحار، وقيعانها وباطن تربتها، بما تحتويه من ثروات طبيعية.

الأمر الذي أكدته اتفاقية الأمم المتحدة للبحار ونظرت إليها أنها نظام بيئي (Ecosysteme) أو مجموعة من النظم البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي الذي ينصرف إلى دراسة وحدة معنية في الزمان والمكان، وكذلك العلاقات بين تلك الكائنات بعضها ببعض وعلاقاتها بالظروف المادية المحيطة بها، كما عرفتها مبادئ مونتريال التوجيهية سنة 1985 بأنها " المنطقة البحرية التي تمتد في حالة مجاري المياه إلى حدود المياه العذبة بما في ذلك

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

تداخل أمواج المد، وممرات المياه المالحة" وغير أن هذا التعريف يشتمل على النطاق المكاني للبيئة دون أن يتناولها من منظور بيئي[1].

وعلى ضوء ذلك فالبيئة البحرية تعني "مسطحات الماء المتصلة ببعضها اتصالا حراطبيعيا وقاعها وباطن تربتها، وبما تحتويه من كائنات حية حيوانية، ونباتية، وثروات طبيعية تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية، وباعتبارها نظاما بيئيا متكاملا ".

ويمكن القول أن مثل هذا التعريف هو أقرب للوضوح، لأنه يتفق مع ما ورد في القرآن

الكريم من دلالة على البحر بأنه: الرقعة المائية الواسعة والتي سخرها الله سبحانه تجلت قدرته لمنفعة البشر بقوله " ﴿**اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمُ الْبَحْرَ لِتَجْرِيَ الْفُلْكُ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِن فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ**﴾ [2].

فالتسخير والبحث والابتغاء من فضل الله، تتم وفق عوامل تؤثر وتتأثر بالإنسان في عرض البحر على نحو يتفق مع معاني البيئة البحرية.

المطلب الثاني: أهمية البيئة البحرية ونطاق حمايتها

تُعد البيئة البحرية من أبرز الأنظمة البيئية التي تؤثر بشكل مباشر على الحياة على كوكب الأرض، فهي تشمل المحيطات، البحار، والمياه الساحلية التي تسهم في تنظيم المناخ، دعم التنوع البيولوجي، وتوفير العديد من الموارد الطبيعية وتمثل البيئة البحرية حجر الزاوية لاستدامة العديد من الأنشطة الاقتصادية والبيئية التي يعتمد عليها الإنسان. لذا، من الضروري دراسة أهمية البيئة البحرية ونطاقها وقد بينا ذلك من خلال فرعين أساسيين: الأول يتعلق بأهمية البيئة البحرية في مختلف المجالات البيئية والاقتصادية، بينما يتناول الثاني نطاق البيئة البحرية من حيث الحدود الجغرافية والعوامل المؤثرة فيها.

[1]– عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 20.

[2]– سورة الجاثية الآية رقم 12

الفرع الأول: أهمية البيئة البحرية

إن للبيئة البحرية أهمية كبيرة تظهر من خلال الدور الذي تلعبه في حياة البشرية، فلم تعد البحار مجرد طرق للنقل، أو خزانًا للغذاء[1]، بل إلى جانب هذا، فهي تلعب دورًا كبيرًا في تحقيق التوازن المناخي في البيئة الإنسانية، وكذلك هي مصدر للأمطار على اليابسة، ومصدر للزراعة، وبالإضافة إلى كل هذا، وهو الأهم، أنها أصبحت احتياطيًا مهمًا للمعادن وكل أنواع الغذاء على المدى البعيد[2]. حيث بيّنت الاكتشافات المتعددة في قاع البحار أن كمية المعادن متوافرة بكثرة وبكميات هائلة، بحيث ستكون مورد الإنسان لمئات الآلاف من السنين، عندما تنضب المعادن من اليابسة[3].

لهذه الأسباب، هبّت الدول نحو البيئة البحرية لتنال من خيراتها، وبذلك انقسم العالم إلى دول عظمى بحرية وأخرى لا تستطيع أن تبسط قدراتها الفنية على هذا القطاع الحيوي، وهكذا أصبحت للبيئة البحرية مجموعة من الأهميات المتعددة، والمتمثلة في أهميتها الحيوية، والاقتصادية، والاستراتيجية، وسنتطرق في هذا الفرع الى كل من هذه العناصر.

-أولا: الأهمية الحيوية للبيئة البحرية

بسبب الإتصال الحر والطبيعي بين البحار وسرعة التفاعل والتأثير بين أجزائها وامتدادها لتحيط باليابسة، فإنها تؤثر على اليابسة والجو في إطار نظام كوني بالغ كامل بتحقيق التوازن المناخي في البيئة الإنسانية وتغذية المساحات الشاسعة من الأرض بالأمطار، والحد من ثاني اوكسيد الكاربون بامتصاصه من الجو وذلك على النحو الآتي[4] :

---

[1]– ادريس الصخاك، **المصالح العربية في قانون البحار الجديد**، دار النهضة،ط.1،مصر، 1989، ص21.

[2]- محمد عبد الله نعمان، **الحماية الدولية للبيئة البحرية دراسة قانونية خاصة عن البحر الأحمر**، دار النهضة العربية، ط1، مصر، 2004، ص02.

[3]– محمد عبد الله نعمان، نفس المرجع ، ص02.

[4]-عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص25.

– **تحقيق التوازن المناخي:** إن البحار تمتص أكبر قدر من حرارة اليابسة على الكرة الأرضية دون أن تتأثر بدرجة حرارتها هي، وعندما تكون حرارة اليابسة منخفضة، فإن البحار والمحيطات تفقد من حرارتها لتدفئة اليابسة بدون أي تأثير على حرارة البيئة البحرية، ومن ثم فهي عامل توازن وتلطيف للمناخ على ظهر اليابسة.

– **مصدر للأمطار على اليابسة[1]:** فمن خلال عملية التبخر الذي تتعرض لها مياه البحار الناتجة عن أشعة الشمس مما يؤدي إلى تكون السحب فتندفع تحت تأثير الرياح بإتجاه اليابسة محدثة الأمطار مصدر المياه، وقد تتجمع هذه الأمطار في أماكن محددة فتشكل بحيرات، او تزيد من مياه الأنهار، راوية اليابسة لتعطي الخيرات، ثم تعود لتصب في البحار مرة أخرى[2]وهذا ما أكده لنا القرآن الكريم في قوله سبحانه وتعالى : "**وَهُوَ الَّذِي أَرْسَلَ الرِّيَاحَ بُشْرًا بَيْنَ يَدَيْ رَحْمَتِهِ وَأَنْزَلْنَا مِنَ السَّمَاءِ مَاءً طَهُورًا لِنُحْيِيَ بِهِ بَلْدَةً مَيْتًا وَ نَسْقِيَهِ مِمَا خَلَقْنَا أَنْعَامًا وَأَنَاسِيَ كَثِيرًا**"[3].

مصدر للتخلص من غاز ثاني أكسيد الكربون: تتميز البحار والمحيطات بقدرتها الهائلة على امتصاص ثاني أكسيد الكربون من الجو، وذلك من خلال عملية التمثيل الضوئي التي يقوم بها البلانكتون النباتي العالق بكميات كبيرة في مياه البحار. خلال هذه العملية، تتحول ذرات الكربون إلى مواد عضوية، ويُطلق غاز الأكسجين الذي يذوب في الماء، مما يسمح للكائنات الحية في البيئة البحرية بالتنفس.

كما تتزايد قدرة البحار على امتصاص غاز ثاني أكسيد الكربون بفضل التيارات البحرية الناشئة عن حركة مياه المحيطات الباردة في القطبين وهبوطها إلى القاع نحو المناطق الاستوائية،

---

[1]–أحمد محمد ابراهيم، **البيئة واستراتيجيات القرن الحادي والعشرين**، المعهد القومي لعلوم البحر والمصايد، مصر، 2000، ص17.

[2]–أحمد محمد ابراهيم، نفس المرجع، ص 18.

[3]–سورة الفرقان، الآيتان رقم: 48، 49.

حيث تتولد التيارات الدافئة نتيجة اندفاع الماء الدافئ إلى السطح، مما يؤدي إلى انقلاب مياه البحر وزيادة قدرتها على امتصاص ثاني أكسيد الكربون[1].

-ثانيا: الأهمية الإقتصادية للبيئة البحرية.

تحتوي البحار على كميات هائلة من الأحياء البحرية ذات القيمة الغذائية، كالأسماك والمحار البحري وبعض النباتات البحرية[2]، ويقول عز وجل في كتابه العزيز :

﴿ وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاخِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِن فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ﴾[3].

وتظهر أهمية البيئة البحرية من الناحية الاقتصادية من خلال الزيادة الكبيرة في نسبة الصيد، التي تزداد من عام إلى آخر، خاصة في الدول النامية. فبافتقارها إلى المحاصيل الزراعية، يزداد اعتمادها على البيئة البحرية.

ورغم أن الصيد لم يعد، من وجهة النظر الاقتصادية، المصدر الأول للاهتمام بالبحار والمحيطات، فإنه شهد تطورًا هائلًا في الأعوام الأخيرة. وحسب الإحصائيات، فقد بلغت كمية الصيد على المستوى العالمي في عام 1938 نحو 15 مليون طن، وقفز هذا الرقم في عام 1958 إلى 27 مليون طن، ليزداد إلى الضعف في بداية السبعينيات[4].

وتُبيّن الدراسة التي قامت بها منظمة الأغذية والزراعة "**FAO**"أن الطلب على الأسماك للغذاء وصل إلى 70 مليون طن في عام 1985، ثم ارتفع إلى 110 ملايين طن في عام 2000

---

[1]-صلاح هاشم محمد، **المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية**، دار النهضة، دون طبعة، مصر، 1991، ص21.

[2]- أحمد محمد ابراهيم، المرجع السابق، ص30.

[3]- سورة النحل، الآية رقم: 14.

[4]-أحمد محمد ابراهيم، المرجع السابق، ص 28.

[1]، وتتيح الصناعة السمكية العالمية فرص عمل لحوالي 10 ملايين شخص في قطاع الصناعات السمكية، كما يعتمد مئات الملايين من الأشخاص في دول العالم الثالث على هذه الصناعة كمصدرٍ للرزق.

وقد بلغ الاستهلاك البشري من الصيد العالمي في عام 1977 حوالي 72%، بينما استُخدم نحو 28% منه كغذاء للحيوانات[2].

وبالإضافة إلى الأهمية السمكية، تزخر البيئة البحرية بكميات هائلة من الثروات المعدنية والأملاح الذائبة. وقد قُدِّرت كمية الأملاح بحوالي 166 مليون طن في كل ميل مكعب من مياه البحار، كما أن كلوريد الصوديوم (أي ملح الطعام) على رأس هذه الأملاح، إذ تبلغ نسبته نحو 85% من إجمالي الأملاح الذائبة في البحار والمحيطات. وتبلغ نسبة استهلاك العالم منه أكثر من 35 مليون طن سنويًا، ويتم الحصول عليه من تجفيف مياه البحر تحت أشعة الشمس[3].

كذلك، فإن كمية الألمنيوم الموجودة في باطن البحار تقدر بحوالي 48 بليون طن، أي ما يكفي العالم لمدة 20 ألف عام، بينما إحتياطات اليابسة تكفي 100 عام فقط. كما تقدر كمية النحاس بحوالي 8 بليون طن، أي ما يكفي العالم مائتي ألف عام، بينما إحتياطات اليابسة تكفي 40 ألف عام فقط.

وتقدر كمية النيكل بحوالي خمسة عشر ألف بليون طن، أي ما يكفي العالم لمدة مائتي ألف عام، بينما إحتياطات اليابسة من هذا العنصر لا تتجاوز ما يكفي حاجة العالم لمدة 40 عامًا فقط.

---

[1]-بدرية العوضي، **تأثيرات اتفاقية الأمم المتحدة للبحار الجديدة لعام 1982 على الثروة السمكية للدول العربية، مجلة الحقوق**، المجلد 11، العدد 1،1987،ص99.

[2]–بدرية العوضي، نفس المرجع ،ص99.

[3]–أنور عبد العليم، **ثروات جديدة من البحار، دار الكتاب العربي**، ط1، مصر، 1967، ص 239.

هذا علاوة على الثروات الهائلة من المواد والعناصر الأخرى [1]، مثل: مناجم الفحم الموجودة في أعماق مياه بريطانيا واليابان، والقصدير الموجود في مياه شواطئ تايلاند وماليزيا، وكميات الماس الموجودة في مياه جنوب إفريقيا، وكذلك الكبريت في قاع خليج المكسيك[2].

كما تعتبر البحار منذ القدم طريقًا للمواصلات والاكتشافات، وقد ظلت الغلبة لهذه الطريق رغم اكتشاف الطائرة وما تكتسبه من سرعة في النقل [3]، وهذا ما أكده القرآن الكريم في كثير من آياته وسوره، حيث قال تعالى:

﴿ ۞ اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمُ الْبَحْرَ لِتَجْرِيَ الْفُلْكُ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِن فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ﴾[4] ،وقال أيضًا﴿ **أَلَمْ تَرَ أَنَّ الْفُلْكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِنِعْمَتِ اللَّهِ لِيُرِيَكُم مِّنْ آيَاتِهِ ۚ إِنَّ فِي ذَٰلِكَ لَآيَاتٍ لِّكُلِّ صَبَّارٍ شَكُورٍ﴾** [5]كما قال أيضًا ﴿ **وَلَهُ الْجَوَارِ الْمُنشَآتُ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ﴾**[6].

كما لا يمكننا أن ننسى أهمية قاع البيئة البحرية وباطن تربتها بما تحتويه من مواد أولية، كالنَّفط والغاز الطبيعي، اللذان يعتبران المحرك الأساسي للتنمية الاقتصادية للدول التي تتواجد هذه الموارد في أراضيها. وحسبنا أن نشير هنا إلى الاستثمار المتزايد للبترول، حيث أثبتت الدراسات أن 16% منه في عام 1965 كان من إجمالي بترول العالم المستخرج من المحيطات، وما بين عامي 1975 و1980 تضاعف الإنتاج البحري للبترول[7].

---

[1]– محمد عبد الله نعمان، المرجع السابق، ص 02.

[2]– عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص27.

[3]– عبده عبد الجليل عبد الوارث، نفس المرجع،ص27.

[4]- سورة الجاثية، الآية رقم: 12.

[5]– سورة لقمان، الآية رقم: 31.

[6]– سورة الرحمان، الآية رقم :24.

[7]– عبده الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص28.

-ثالثا: الأهمية الاستراتيجية للبيئة البحرية

أظهرت الأهمية الحيوية والاقتصادية دورًا مهمًا للبحار من الناحية السياسية. فقد بدأت الدول تتجه نحوها لتنال منها أكبر قدر من الثروات الكامنة فيها، وقد أظهرت هذه الاتجاهات انقسام المجتمع الدولي إلى دولتين: دول ملاحية متقدمة علميًا وتكنولوجيًا، تمتلك الأساطيل البحرية الضخمة والأدوات والتقنيات المتطورة، تريد بها أن تبسط سيطرتها على مساحات كبيرة من البحار، وبذلك تنفرد بالاكتشافات والاستغلال للثروات الحية وغير الحية في هذه المناطق، ودول نامية حُرمت من الإمكانيات والقدرات الفنية ورأس المال اللازم لتنظيم استغلال حوض البحر والقدرات الدفاعية لتأمين سلامة وأمن شواطئها[1].

ومن ثم، فهي ترى أن الدول المتقدمة ستستغل البحار استغلالًا جائرًا وعلى نحو يضرّ باقتصادها.

وقد برز هذا الوضع في كثير من المحافل الدولية القانونية، مثل المؤتمر الثالث للبحار، حيث حاول كل فريق إقناع الآخر والمجتمع الدولي بصحة ما يراه في استغلال البحار. غير أن هذه الآراء المتباينة بدأت تتهاوى أمام التفكير في إيجاد قانون دولي جديد للبحار[2].

وفي الواقع، تُعتبر هذه المهمة بدورها جزءًا من عملية أوسع، هي عملية تكوين "القانون الدولي الاقتصادي"،ويقصد به بلورة المفاهيم التي تعبر عن المصالح المشروعة للدول النامية في مواجهة الاستغلال الذي مارسته الدول الاستعمارية طوال القرون الأخيرة، وفي مواجهة متطلبات التقدم العلمي والتكنولوجي، الذي بات يفرض حدودًا جديدة لاستغلال الثروات[3].

ونظرًا لما تتمتع به البيئة البحرية من مميزات، وأهمية حيوية، واقتصادية، واستراتيجية، ظهر الاهتمام بها واضحًا سواء على الصعيد الإقليمي أو الدولي. وقد تجلى ذلك في مؤتمر ستوكهولم

---

[1]-شهاب مفيد محمود،**قانون البحار الجديد والمصالح العربية**، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم – معهد البحوث والدراسات العربية دار غريب للطباعة،ط1، مصر،1977، ص 39.

[2]–عبده الجليل عبد الوارث، المرجع السابق ، ص29.

[3]–مفيد شهاب، المرجع السابق، ص40.

للبيئة، الذي انعقد بمدينة ستوكهولم في الفترة من 5 إلى 16 يونيو عام 1972، حيث أُقرّ في جلسة عامة "إعلان البيئة"، الذي تضمن المطالبة بحماية البيئة والمحافظة عليها من خطر التلوث، وكذلك المطالبة ببذل الجهود الدولية الممكنة لتفادي الأخطار المحدقة بها والسيطرة على ما يحيط بها من عوامل التدهور والفناء[1].

وقد ركز هذا المؤتمر أساسًا على البيئة البحرية أكثر من غيرها، وهو ما نلاحظه في المبدأ الأول من إعلان مؤتمر البيئة، حيث أكد "حق الدولة في حماية ووقاية البيئة البحرية". كما سمح الإعلان للدول، فرديًا أو جماعيًا، باتخاذ الإجراءات اللازمة لحماية البيئة والمحافظة على موارد الثروة الطبيعية[2].

ولقد ألزم هذا الإعلان الدولَ بأن تتحمل مسؤولياتها الجماعية لحماية البيئة البحرية خارج نطاق ولايتها الوطنية [3]، مع التأكيد على "ضرورة تشجيع النضال المشروع لشعوب جميع الدول ضد التلوث.[4]"

وقد أكد إعلان مؤتمر البيئة التزام الدول باتخاذ كافة الإجراءات الممكنة لمنع تلوث البحر بالمواد التي تعرض صحة الإنسان للخطر، وتلحق الضرر بالموارد الطبيعية والأحياء المائية، أو تعوق الاستخدامات المشروعة الأخرى للبحار[5].

أما فيما يتعلق بالتوصيات، فقد أفردت لموضوع البيئة البحرية جانبًا كبيرًا من الاهتمام، حيث خُصصت التوصيات رقم 70 إلى 93 لموضوع مكافحة مصادر التلوث، وخاصة مصادر تلويث البحار.

---

[1]–إنطوى إعلان استوكه ولم على ديباجة تلتها مجموعة من المبادئ (26 مبدأ).

[2]– المبدأ الثاني من إعلان مؤتمر البيئة 1972.

[3]–المبدأ الخامس من نفس الإعلان.

[4]–المبدأ السادس من نفس الإعلان.

[5]–المبدأ السابع من نفس الإعلان.

الفرع الثاني: نطاق البيئة البحرية

يتسع نطاق البيئة البحرية ليشمل المياه الداخلية، والمياه الإقليمية أو البحر الإقليمي، كما يشمل المنطقة المجاورة أو المتاخمة أو الملاصقة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة أو الاستثمارية، والامتداد القاري، وأعالي البحار أو البحر العالي. فلكل منطقة من هذه المناطق مساحتها المحددة وفقًا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة عام 1972، والتي لا ينبغي لأي دولة تجاوزها. وقد وضعت هذه الاتفاقية حدًّا للمنازعات الدولية التي كانت قائمة بين الدول بشأن تحديد مدى عرض بحرها الإقليمي بصفة عامة.

ومن خلال استقراء نصوص هذه الاتفاقية، يُلاحظ أنها رسمت الخطوط العريضة والمبادئ العامة التي تحدد مدى سيطرة كل دولة وهيمنتها على كل منطقة من مناطق البيئة البحرية، مع تمكينها من إصدار القوانين التي تضمن لها الحماية القانونية اللازمة. وسيتم فيما يلي عرض كل منطقة من المناطق المكونة للبيئة البحرية.

فالمنطقة الأولى هي "المياه الداخلية"، ويُقصد بها المياه التي تقع بالكامل داخل حدود إقليم الدولة، وتشمل الموانئ، والمرافئ، ومياه البحار الداخلية، سواء المغلقة أو شبه المغلقة.

شمل المياه المغلقة: الخليج، والمضايق، والبحيرات، والقنوات، وتحددها اتفاقية الأمم المتحدة[1] في المادة 08 بأنها" :المياه الواقعة في الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي"[2].

وتخضع المياه الداخلية لنفس القواعد التي تحكم الإقليم البري للدولة، مما يعني أن الدولة تمارس عليها حقوقًا انفرادية مانعة، لا تشاركها فيها أي سلطة أو هيئة أخرى، دون قيد أو

[1]–اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة سنة 1982.

[2]–الجمل، أحمد محمود، **حماية البيئة البحرية من التلوث**، دار منشأة المعارف،ط1،مصر،1998 ص 24.

استثناء. وتُعد قناة السويس من أهم المياه الداخلية في مصر، إذ إنها تعدّ من أهم القنوات الدولية في العالم، ومعرّضة لنسبة عالية من التلوث.

أما المنطقة الثانية فهي "المياه الإقليمية أو البحر الإقليمي"، ويُقصد بها ذلك الجزء من المياه الملاصق لشاطئ الدولة، والذي تخضع فيه الدولة الساحلية لسيادتها، شأنه في ذلك شأن سائر إقليم الدولة البري.

وطبقًا للمادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982" :لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلًا بحريًا، مقاسة من خطوط الأساس المحددة وفقًا لهذه الاتفاقية".

كما يُعرّف مشروع قانون حماية البيئة البحرية من التلوث البحر الإقليمي بأنه" :المساحات البحرية المقاسة من خط الأساس الذي يشمل الحد الأدنى للجزر على امتداد الساحل، وحتى مسافة 12 ميلًا بحريًا.

ويترتب على اعتراف الدولة بحق السيادة على بحرها الإقليمي تمتعها بحقوق عدة، منها حقها في المحافظة على ثرواتها الطبيعية، وحقها في وضع القواعد والإجراءات اللازمة لمنع تلوثه، وذلك في ضوء الاتفاقيات الدولية النافذة.

أما المنطقة الثالثة فهي "المنطقة المجاورة أو المتاخمة أو الملاصقة"، إذ تنص المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة[1] على أن:

–تتمتع الدولة الساحلية بالحق في إنشاء منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تُعرف بـ**"المنطقة المتاخمة"**، وتمارس الدولة فيها السيطرة اللازمة من أجل:

[1]– اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة سنة 1982.

أ –منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة العامة، والتي تنطبق داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي.

ب –المعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة أعلاه، إذا وقع داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي.

ج–لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أكثر من 24ميلًا بحريًا من خطوط الأساس التي يُقاس منها عرض البحر الإقليمي.

ونظرًا لأهمية سلامة هذه المنطقة والحفاظ عليها، فإن ذلك يدخل ضمن سلطات الدولة الساحلية، مما يمنحها الحق في وضع القواعد والإجراءات اللازمة لحمايتها من التلوث، وذلك في إطار الالتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية.

أما المنطقة الرابعة فهي "المنطقة الاقتصادية الخالصة"، وطبقًا للمادة 05من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، فإن:

"المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له، يحكمها نظام قانوني مميز كما هو مقرر في هذا الجزء، وبموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية وولايتها، وكذلك حقوق الدول الأخرى وحرياتها، للأحكام ذات الصلة بهذه الاتفاقية".

وطبقًا للمادة 52 من نفس الاتفاقية[1]، تتمتع الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة بحقوق سيادية لاستكشاف الموارد الطبيعية واستغلالها، وفقًا لما تنص عليه الأحكام ذات الصلة في الاتفاقية، مع مراعاة حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

كما تنص المادة 57من الاتفاقية على أن:

[1]– اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة سنة 1982.

"لا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من 200 ميل بحري من خط الأساس الذي يُقاس منه عرض البحر الإقليمي".

أما المنطقة الخامسة فهي "الجرف القاري والامتداد القاري"، وطبقًا للمادة 76من اتفاقية قانون البحار:

"يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي، في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البحري، حتى الطرف الخارجي للحافة القارية أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يُقاس منها عرض البحر الإقليمي، إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى هذه المسافة. ولا يجوز أن تبعد الحدود الخارجية للجرف القاري، في الارتفاعات المتطاولة المغمورة، أكثر من 350 ميلًا بحريًا من خطوط الأساس التي يُقاس منها عرض البحر الإقليمي".

وطبقًا للمادة 77من نفس الاتفاقية:

"تمارس الدولة على الجرف القاري والامتداد القاري حقوقًا سيادية لأغراض استكشافهما واستغلال الموارد الطبيعية، ولذلك يحق للدولة الساحلية اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لمنع التلوث البحري في هذه المنطقة".

أما المنطقة السادسة فهي "أعالي البحار"، ووفقًا للمادة 86من اتفاقية عام 1982، يُقصد بأعالي البحار:

"جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي لأي دولة، أو التي لا تشملها المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية".

كما تنص المادة 87من الاتفاقية[1]، المعنونة بـ"حرية أعالي البحار"، على أن:

[1]–اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

"أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية، وتمارس الدول حرية أعالي البحار وفقًا للشروط التي تحددها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى".

ويشمل الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية كافة المناطق البحرية، دون تفرقة بين تلك التي تخضع لولاية أو سيادة الدول الساحلية، وتلك الخارجة عن نطاق الولاية الإقليمية لأي دولة[1]. وهذا يعني أن الالتزام بحماية البيئة البحرية يمتد ليشمل جميع عناصر البيئة البحرية في مختلف المناطق، بدءًا من سطح البحر والمجال الجوي أعلاه، وانتهاءً إلى قاع البحر، بما في ذلك أعلى درجات الجزر وما يتبعها أو يقوم عليها من أحياء.

[1]- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص123.

❖ المبحث الثاني: مفهوم تلوث البيئة البحرية

تشكل البحار والمحيطات 70% من الكرة الأرضية، ولها أهمية بالغة في حياة الشعوب باعتبارها وسيلة للتواصل بينهم. إلا أن هذه البحار تتعرض للتلوث، مما يهدد البشرية جمعاء، وكذا الكائنات الحية الموجودة فيها. هذا ما يجعلنا نتعرض إلى التعريف بتلوث البيئة البحرية (المطلب الأول)، ثم إلى مصادر تلوث البيئة البحرية الخط العادي(المطلب الثاني).

المطلب الأول: تعريف التلوث البحري

تعددت التعريفات المقدمة لتلوث البيئة البحرية إلا أن كلها تدور حول موضوع واحد وفي هذا المطلب سنتطرق الى التعريف اللغوي للتلوث البحري كفرع الأول، وإلى التعريف الاصطلاحي والقانوني كفرع الثاني.

الفرع الأول: تعريف اللغوي للتلوث البحري

-أولا: التعريف اللغوي

تتفق معظم المعاجم في اللغة العربية على أن التلوث لغة يعني التلطخ أو الخلط فيقال لوث ثيابه بالطين أي لطخها، ولوث الماء أي كدره، وهناك من يرى بأن التلوث يقصد به عدم النقاء أو اختلاط الشيء بغيره بما يتنافر معه ويفسده، وفي اللغة الفرنسية يقابله مصطلح pollution والذي يعني حسب قاموس روبرت بأنه "الحط وإفساد أو إتلاف وسط ما بإدخال ملوث فيه، أما اللغة الانجليزية التلوث له مرادفان هما:

الأول الذي يعني وجود تركيزات تفوق المستوى الطبيعي للمجال البيئي contamination، إن المرادف الثاني يقصد به إدخال مواد ملوثة في الوسط البيئي[1].

[1]-محمد سعيد عبد الله الحميدي، **المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية وطرق قانونية لحمايتها**، ط.1، الأردن2008،ص35 .

الفرع الثاني: التعريف الاصطلاحي والقانوني للتلوث البحري

-أولا: التعريف الاصطلاحي

حسب تعريف السيد عبد الفتاح عفيفي هو" كل تغير يطرأ على الصفات الفيزيائية والكيمائية والبيولوجية لهذا الإطار، مما يؤدي إلى إفساد وجعله خطرا على صحة الإنسان والحيوان، غالبا ما يكون النشاط الإنساني هو مصدر هذا التلوث، وبذلك يكون التلوث ضربا من التدهور البيئي أي التحول في بعض صفات البيئة وسماتها إلى ما يضر بالإنسان وما يقبل عليه[1].

أما الباحث محمد منير حجاب فهو يؤكد أن المفهوم العلمي الحديث للتلوث بأنه"إفساد

لمكونات البيئة حيث تتحول هذه المكونات من عناصر مفيدة إلى عناصر ضارة بما يفقدها دورها في صنع الحياة"، فعرف التلوث البحري في مؤتمر روما سنة1970 صادر عن منظمة التغذية والزراعة، بأنه" ناتج عن إدخال الإنسان في البيئة البحرية مواد يمكن أن تسبب نتائج مؤدية كالإضرار بالثروات البيولوجية، والأخطار على الصحة الإنسانية وعرقلة الأنشطة البحرية بما فيها صيد الأسماك وإفساد مياه البحر"[2].

يعرف سيد عاشور أحمد التلوث البحري أنه" تغيير كمي وكيفي[3] في مكونات البحر، أي الصفات الكيمياوية أو الفيزيائية أو الحياتية لعناصر البيئة البحرية، بحيث يزيد التغيير على

---

[1]-قريد سمير، **دور الجمعية الوطنية لحماية البيئة ومكافحة التلوث في نشر الثقافة البيئية، مذكرة ماجستير**، كلية علوم الاجتماعية، جامعة باجي مختار – عنابة –(الجزائر)، السنة الجامعية 2005-2006، ص54.

[2]- حمشة نور الدين، **الحماية الجنائية للبيئة، رسالة ماجستير في الشريعة والقانون**، جامعة الحاج لخضر،باتنة، الجزائر، 2006، ص28.

[3]– تغيير كيمي: يكون تغيير في كمية المواد في مجال معين من التلوث مثل تقلص مساحات الخضراء ,ويؤدي تغيير الكمي في مكونات الهواء أما تغيير كيفي هو تغيير في كيفية الأشياء ونوعيتها مثل مبيدات الحشرات فمواده الأولية مستوحات من الطبيعة لكن تحتوي على مركبات صناعية .

استيعاب طاقة البحار، وينتج عن هذا التلوث أضرار بحياة الإنسان أو ثرواته الحيوانية و الزراعية أو بقدرة الأنظمة البيئية على الإنتاج"[1].

-ثانيا : التعريف القانوني

حسب المشرع الجزائري يعرف التلوث "هو كل تغيير مباشر أو غير مباشر للبيئة، يتسبب فيه كل فعل يحدث أو قد يحدث وضعية مضرة بالصحة وسلامة الإنسان والنبات والحيوان والهواء والجو والماء والأرض والممتلكات الجماعية والفردية"[2] .

ويقصد بالتلوث البحري إدخال الإنسان، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، للمواد أو الطاقة في البيئة البحرية، بما في ذلك المصبات، حين تترتب على ذلك نتائج ضارة، مثل الإضرار بالموارد الحية وبالحياة البحرية، أو التسبب في مخاطر على صحة الإنسان، أو إعاقة الأنشطة البحرية، بما فيها صيد الأسماك، أو الإخلال بجودة مياه البحر من حيث استعمالها، أو الحد من وسائل الترفيه البحرية أو غيرها من الاستخدامات المشروعة للبحر"[3].

حسب القانون اليمني 95-26" قيام الإنسان بشكل مباشر إرادي أو غير إرادي بإدخال أي من المواد والعوامل الملوثة في عناصر البيئية الطبيعية، و التي ينشأها من جراءه أي خطر على صحة الإنسان، أو الحياة النباتية، والحيوانية أو أدى للموارد والنظم البيئية، أو تأثير في الاستخدامات المشروعة للبيئة"، وكذا القانون البيئي الكويتي 95-31 بأن التلوث "هو تواجد في البيئة أي من المواد أو العوامل الملوثة بكميات أو صفات لمدة زمنية قد تؤدي بطريق مباشر أو غير مباشر وحدها أو التفاعل مع تغيرها إلى الإضرار بالصحة العامة أو القيام

---

[1]-بورحلي كريمة، **التلوث البحري وتأثيره على البحارة، رسالة ماجستير**، كلية علم الاجتماع، جامعة منتوري- قسنطينة - (الجزائر) ، السنة الجامعية 2009-2010، ص27.

[2]- أنظر: المادة 04 فقرة 8 من قانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة .

[3]-أنظر:المادة 1 فقرة 4 اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار.

بإعمال و أنشطة قد تؤدي إلى تدهور النظام البيئي الطبيعي أو تعيق الاستمتاع بالحياة و الاستفادة من الممتلكات الخاصة والعامة".

كما عرف القانون الأردني التلوث "وجود ما يضر بالبيئة ويؤثر سلبا على عناصرها أو يخل بالتوازن الطبيعي لها"، أما المشرع المصري تناوله في القانون94-04[1]"إن التلوث هو تغيير في خواص البيئة مما يؤدي بطريق مباشر أو غير مباشر إلى الإضرار بالكائنات الحية أو المنشات أو يؤثر على ممارسة الإنسان لحياته الطبيعية".

المطلب الثاني: مصادر تلوث البيئة البحرية

تشكل البيئة البحرية ركيزة أساسية للتوازن البيئي العالمي، إلا أنها تتعرض لمخاطر متزايدة نتيجة التلوث الناجم عن الأنشطة البشرية. ووفقًا للاتفاقية الدولية لقانون البحار 1982، وبالأخص الجزء الثاني عشر، تُلزم الدول باتخاذ تدابير فعالة للوقاية من التلوث البحري والحد منه، وتحدد الاتفاقية مصادر التلوث الرئيسية التي تشمل التلوث القادم من اليابسة، وأنشطة استكشاف قاع البحر، والتلوث الناتج عن السفن، إضافة إلى إلقاء النفايات والتلوث الجوي. ويكمن الهدف من هذا الإطار القانوني في حماية البيئة البحرية والحفاظ على مواردها الطبيعية لضمان استدامتها للأجيال القادمة لذلك، يعتبر فهم هذه المصادر ضروريًا لوضع السياسات الفعالة التي تساهم في الحد من التدهور البيئي البحري.

وسنتطرق في هذا المطلب الى التلوث البحري الناتج عن أنشطة بحرية كفرع أول وفرع ثاني بعنوان التلوث البحري الناتج عن الأنشطة البرية وتطرقنا الى خصائص الضرر الناتج عن التلوث البحري كفرع ثالث.

[1]– أنظر: المادة 01 فقرة 07 من قانون 94-04 يتضمن قانون البيئة المصري.

الفرع الأول: التلوث البحري الناتج عن أنشطة بحرية

يحدث التلوث من هذا النوع عندما يتم إدخال ملوثات مباشرة إلى البيئة البحرية من خلال الأنشطة البحرية المختلفة، هذا التلوث يؤثر على الكائنات الحية في المحيطات والبحار، مما يستدعي اتخاذ تدابير للحفاظ على صحة البيئة البحرية، ومن أهم هذه الملوثات:

-أولا: التلوث من النفط

النفط من أخطر الملوثات على البيئة البحرية في عصرنا الحالي، وذلك لأن انسيابه على سطح البحر يشكل طبقة زيتية سوداء تحجب الأوكسجين والضوء عن الأسماك وبقية الكائنات البحرية الأخرى فيمنع عنها التنفس وهو ما يؤدي إلى هلاكها ورغم تعدد الأسباب التي تؤدي إلى تلوث مياه البحار بالنفط إلا أن أغلبها يكون بسبب السفن وناقلات البترول، وكذا قد يكون ناتجا عن تنظيف خزانات البترول بمياه البحار[1].

ومن هذا فقد أصبح التلوث النفطي من أكبر المشكلات التي تواجه المجتمع الدولي بأسره وذلك نظرا للأضرار التي يلحقها بالكائنات البحرية والناتجة عن هدم التوازن الايكولوجي للبحار.

ويتضح لنا من خلال اتفاقية بروكسل الخاصة بالتدخل في أعالي البحار (الأمم المتحدة، 1969: اتفاقية المسؤولية المدنية لأصحاب السفن عن تلوث البحار بالنفط): أنها قد أعطت في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي للدول الساحلية سلطة اتخاذ التدابير الوقائية في أعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي للدول الساحلية سلطة اتخاذ

[1]- عبد الكريم عبد اللاوي، **"حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري"، مذكرة ماجستير**، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2017، ص 24.

التدابير الوقائية في أعالي البحار عن تلوث البيئة البحرية بالبترول الذي يمتد أثره إلى سواحل هذه الدول[1].

تُعد اتفاقية بروكسل خطوة هامة في تمكين الدول الساحلية من حماية بيناتها البحرية من الكوارث النفطية التي تحدث في أعالي البحار، إذ تمنحها صلاحية اتخاذ إجراءات وقائية حتى خارج مياهها الإقليمية. هذا يعكس وعي المجتمع الدولي بضرورة حماية

السواحل من التلوث العابر للحدود.

كما نجد اتفاقية لندن[2] الخاصة بمنع تلوث البحار عن طريق المواد البترولية (الهيدروكاربور) الموقعة في 12 ماي 1954، والتي حلت محلها اتفاقية لندن لعام 1973 الخاصة بمنع التلوث عن طريق السفن والتي تحظر كل إلقاء للمواد البترولية في البحر (ما عدا بعض الاستثناءات الواردة عليها)[3]

يتضح مما سبق أن التلوث النفطي يشكل خطرًا حقيقيًا على النظم البيئية البحرية، حيث يؤدي إلى اختناق الكائنات البحرية وتهديد التنوع البيولوجي. وبرغم الجهود الدولية، كاتفاقية بروكسل ولندن، التي تسعى للحد من هذه الآثار، فإن التحدي لا يزال قائمًا ويحتاج إلى تعاون عالمي أكثر فعالية وتقنيات مبتكرة لضمان حماية البحار واستدامتها.

---

[1]–محمد منصوري، **"الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية بين القانون الدولي العام والتشريع الداخلي"** ،مجلة العلوم القانونية والسياسية، العدد 02، 2019، ص 839.

[2]– الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالزيت لعام 1954(OILPOL) ، والتي تم توقيعها في لندن تم تعديل هذه الاتفاقية لاحقًا، وتم إدماجها في اتفاقيات أوسع مثل اتفاقية MARPOL (الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن)، التي تم تبنيها عام 1973 وتعديلها عام 1978، وهي أكثر شمولًا وتغطي جميع أنواع التلوث البحري، بما في ذلك التلوث بالنفط والمواد الكيميائية والنفايات.

[3]–سفيان لبراهمي، **"فعالية المبادئ العامة التي تحكم استغلال البحر الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 في حماية البيئة البحرية،"**المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 01، 2019، ص 148.

-ثانيا: التلوث من الإغراق

هو إدخال كميات كبيرة من النفايات أو المواد الضارة إلى البيئة، خاصةً في البحار أو المحيطات، ويُعتبر التلوث الكيميائي من أكثر أنواع التلوث التي تواجه البيئة البحرية، حيث تشكل الملوثات الكيميائية أكثر من 70% من إجمالي ملوثات هذه البيئة. ونظرًا لتأثيرها الضار على النظم البيئية البحرية والكائنات الحية، أكد مؤتمر ستوكهولم لعام 1972 على أهمية حماية البيئة البحرية، وذلك من خلال مبدأه الثالث الذي دعا الدول إلى اتخاذ إجراءات للحد من التلوث البحري، وشدد على ضرورة تقليل تفريغ أو تصريف النفايات الكيميائية في البحار للحفاظ على صحة البيئة البحرية[1]. "وتنفيذا لتوصيات ومبادئ مؤتمر ستوكهولم لسنة 1972م، أبرمت عدة اتفاقيات إقليمية للتصدي لعملية إغراق المواد الكيماوية في البيئة البحرية، نذكر منها وعلى سبيل المثال: اتفاقية أسلو لسنة 1972م المتعلقة بمنع التلوث البحري بالإغراق من السفن والطائرات[2]، وكذلك اتفاقية لندن لسنة 1972م لمنع التلوث البحري الناتج عن إغراق النفايات والمواد الأخرى، واتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لسنة 1976 [3] والبروتوكولات الملحقة بها[4].

---

[1]–يُعد مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة لعام 1972 في ستوكهولم هو أول مؤتمر عالمي يجعل البيئة قضية رئيسية. اعتمد المشاركون سلسلة من المبادئ للإدارة السليمة للبيئة بما في ذلك إعلان وخطة عمل ستوكهولم من أجل البيئة البشرية والعديد من القرارات، وضع إعلان ستوكهولم، الذي ضمن 26 مبدأ، القضايا البيئية في مقدمة الاهتمامات الدولية وكان بداية الحوار بين الدول الصناعية والدول النامية حول الصلة بين النمو الاقتصادي وتلوث الهواء والماء والمحيطات والآبار ورفاه الناس في جميع أنحاء العالم.

[2]–اتفاقية أوسلو لعام 1972 تهدف إلى منع تلوث البحار بالإغراق من السفن والطائرات، ودخلت حيز التنفيذ في 7 أبريل 1974. تم تعديلها لاحقًا لتعزيز الحماية البيئية، وفي عام 1992، دُمجت مع اتفاقية باريس لتشكيل اتفاقية OSPAR لحماية البيئة البحرية في شمال شرق المحيط الأطلسي.

[3]–اتفاقية برشلونة لعام 1976 تهدف إلى حماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط من التلوث. دخلت حيز التنفيذ في 12 فبراير 1978، وتم تعديلها في 1995 لتصبح اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية، مع تعزيز بروتوكولاتها لمواجهة التلوث من الأنشطة البشرية.

[4]- خير الدين بنمشرنن،"**الأسس المرجعية لحماية البيئة البحرية من التلوث في ظل الشريعة الإسلامية واتفاقية قانون البحار لسنة 1982** م"، مجلة البحوث العلمية والدراسات الإسلامية، العدد 01، 2022،ص89.

-ثالثاً: التلوث الإشعاعي

هو تلوث مياه البحار والمحيطات، الناجم عن تراكم بقايا المواد المشعة من جراء استعمال الطاقة الذرية في مجالات عدة، وتصل بقايا المواد المشعة الملوثة للبيئة المائية إما عن طريق تساقطها من الغلاف الجوي أثناء التجارب النووية، أو عن حوادث المفاعلات الذرية (مثل انفجار مفاعل تشرنوبل بالاتحاد السوفيتي قبل أن يتفكك) والسفن والغواصات التي تعمل بالوقود النووي، أو عن طريق تسربها مع مياه المجاري إلى البحر أو إلقاء الفضلات النووية بطرق غير شرعية في أعماق المحيطات[1].

إن دخول المواد المشعة إلى البيئة البحرية له تأثيرات طويلة الأمد، إذ تستمر هذه المواد في الإشعاع لفترات طويلة وتتراكم في الكائنات الحية من خلال السلسلة الغذائية، مما قد يؤدي إلى طفرات جينية وأمراض خطيرة. كما أن هذا النوع من التلوث لا يقتصر على المناطق المحيطة بمصدر التسرب، حيث يمكن أن تنتقل المواد المشعة عبر التيارات البحرية، مهددةً بذلك بيئات بحرية متعددة. لذا، تتطلب مواجهة هذا التهديد تطبيقًا صارمًا للاتفاقيات الدولية لحظر التجارب النووية والإغراق غير الشرعي للنفايات المشعة، بالإضافة إلى تفعيل أنظمة رقابة فعالة وضمان إدارة سليمة للنفايات النووية.

الفرع الثاني: التلوث البحري الناتج عن أنشطة برية

يحدث هذا النوع من التلوث عندما تنتقل الملوثات من اليابسة إلى المياه البحرية عبر الأنهار والمصارف، ومن أهمها:

-أولا: المخلفات الصناعية

والمقصود منها تلك الفضلات التي تنتج من عمليات التصنيع وهي خطيرة لاحتوائها على ملوثات كيماوية ضارة بالصحة[2] ، وتلويث المياه بواسطة الملوثات الصناعية من أهم وأخطر

[1]-محمد علي أبو عيانه، **حماية البيئة المائية من مخاطر التلوث**، دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر، مصر، 2014، ص80.

[2]- الحلو، محمد رجب، **قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة**، دار الجامعة الجديدة للنشر،مصر، 2007، ص 58.

أنواع الملوثات التي تصيب المياه نظرا لتأثيره المباشر على صحة الكائنات الحية وعلى الطبيعة بشكل عام [1]

وأهم الملوثات السامة منها العناصر الثقيلة التي لا يجدي التطهير أو إضافة الكلور بنسبة معينة لتخليصها مما تحتويه من الزئبق والرصاص والمبيدات العالية السمية مثل الكبريتات والأحماض وتصدر هذه العناصر عن المصانع التي من أهمها مصانعتكرير النفط والبتروكيماويات، الأسمدة وصناعة اللدائن والفسفات [2].

من أجل هذا وضعت القوانين الدولية مثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والاتفاقيات الإقليمية مثل اتفاقية جدة لعام 1982[3].

التزامات صارمة على الدول والشركات لمنع التلوث الصناعي. هذه القوانين تشمل عقوبات وتعويضات في حالة الأضرار البيئية وتفرض إنشاء خطط طوارئ لإدارة الحوادث الصناعية البحرية، كما تلزم الدول بالتعاون في رصد الأنشطة الصناعية والحد من تأثيرها الضار على البيئة البحرية.

-ثانيا: مخلفات الصرف الصحي والنفايات:

تحتوي هذه النفايات على الفضلات البشرية والقمامة الصلبة الناتجة عن سلع الاستهلاك المعمرة، ومواد التعبئة وغيرها من القمامة اليومية، وهذه المخلفات تعد أهم مصادر التلوث البحري [4].

---

[1]– أحمد مدحت إسلام، التلوث،**مشكلة العصر، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب**،ط1،الكويت، 1990، ص 77.

[2]– محمد علي أبو عيانه، نفس المرجع، ص72.

[3]– اتفاقية جدة لعام 1982، **المعروفة بالاتفاقية الإقليمية لحماية بيئة البحر الأحمر وخليج عدن**، تهدف إلى حماية البيئة البحرية والساحلية من التلوث، دخلت حيز التنفيذ في 20 أغسطس 1985.

[4]-عبد المجيد عمر النجار، **قضايا البيئة من منظور إسلامي**، وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية، مركز البحوث والدراسات، قطر، الطبعة الأولى، 1999، ص63.

عند تصريف هذه المخلفات في البحار والمحيطات دون معالجة كافية، تؤدي إلى تلوث المياه بالممرضات والمواد العضوية والمغذيات الزائدة التي تخل بالتوازن البيئي وتضر بالكائنات البحري.

وقد دفع ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، إلى معالجة التلوث الناجم عن المصادر البرية، حيث نصت المادة 207 منه على العديد من القواعد الدولية والتشريعات الوطنية لمنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه من اعتماد الدول قوانين وأنظمة تهدف إلى حماية البيئة البحرية من الملوثات القادمة من المصادر البرية، مثل الأنهار وخطوط الأنابيب ومخارج التصريف وتشمل هذه القوانين إلغاء أو تعديل المتطلبات والمعايير التي تساهم في التلوث، مع تعزيز الممارسات الموصى بها.

كما تتخذ الدول إجراءات إضافية ضرورية وفقاً لظروفها الخاصة. بالإضافة إلى ذلك، تسعى العديد من الدول إلى تنسيق سياساتها مع المعايير العالمي كما تعمل المنظمات الدولية، بالتعاون مع المؤتمرات الدبلوماسية، على وضع معايير وإرشادات عالمية وإقليمية لمنع التلوث البحري وخفض تأثيره. تهدف هذه الجهود إلى تحقيق التنمية المستدامة، مستندة إلى قدرات تقنية متطورة، كما تركز القوانين والإجراءات على تقليل المواد الضارة والسامة في البيئة البحرية، خاصة تلك التي تبقى لفترات طويلة [1].

[1]-المادة 207، الفقرات من 1-5،مناتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة سنة 1982.

الفرع الثالث: خصائص الضرر الناتج عن التلوث البحري.

إن الضرر الذي يصيب البيئة البحرية والبيئة بصفة عامة له خصائص معينة، يجعله يختلف عن الضرر المنصوص عنه في القواعد العامة للمسؤولية المدنية، وأنه ناتج عن التطور التكنولوجي[1].

وتتمثل هذه الخصائص في كونه ضرر غير شخصي من جهة وهو ضرر غير مباشر من جهة أخرى بالإضافة إلى ذلك فهو ضرر له طبيعة خاصة.

-أولا: التلوث البحري ضرر غير شخصي

نقصد بالتلوث البحري ضرر غير شخصي كون أن الضرر يمس بشيء مستعمل من طرف الجميع ولا يملكه شخص بذاته.

وعليه فلسنا بصدد المساس بمصلحة شخصية، فمن يقوم مثلا في مجال المياه الخاضعة للقضاء الجزائري بصب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها إلحاق الضرر بهذا المجال وبالتالي الحاق الضرر بالإنسان والبيئة ككل، فهو لا يسبب ضررا مباشرا لشخص بعينه وإن كان قد خالف القانون[2].

لكن جل التشريعات تجعل في مجال حماية البيئة بصفة عامة للجمعيات البيئية حق التمثيل القانوني للحد من الإعتداءات على البيئة، مثل ما فعل المشرع الجزائري في قانون 03-10 [3] المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة. كما يمكن للأشخاص الطبيعيين المتضررين تفويض هذه الجمعيات من أجل أن ترفع بإسمها دعوى التعويض.

---

[1]-وناسة جدي، **الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون**، جامعة محمد خيضر، بسكرة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، تخصص قانون أعمال، الجزائر،2008، ص115.

[2]-وناسة جدي، نفس المرجع، ص115.

[3]- أنظر: المادة 35 من قانون 03- 10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

ولقد خول المرسوم التنفيذي رقم 98/376 مفتشي البيئة للولايات تمثيل الإدارة المكلفة بالبيئة أمام العدالة، بحيث سمح لهم برفع الدعاوى القضائية دون أن يكون لهم تفويض خاص بذلك [1]إن الضرر الذي يلحق بالبيئة البحرية يمس بالمصلحة الوطنية، كما أشار دستور 2020 إلى أن الملكية العامة تعود للمجموعة الوطنية، وتشمل باطن الأرض، والمناجم، والمقالع، والموارد الطبيعية للطاقة، بالإضافة إلى الثروات المعدنية والطبيعية والحية في مختلف مناطق الأملاك الوطنية البحرية والمائية والغابية. كما حدد الدستور أن الأملاك الوطنية يحددها القانون، الذي يترك له أيضًا تنظيم طريقة تسييرها.

وفي هذا الإطار جاءت المادة 02 من القانون 90-30 لتجعل الأملاك والحقوق المنقولة والعقارية التي تحوزها الدولة جماعاتها الإقليمية قد تدخل ضمن الأملاك الوطنية العمومية او الخاصة ولا يمكن في أي حال من الأحوال أن تكون هذه الأملاك محل ملكية خاصة، إن هذه الحقوق و خاصة العقارية منها تكون محل استعمال وتصرف من عامة الناس سواء بطريقة مباشرة أو بواسطة مرفق عام حسب طبيعتها ولقد جاءت المادة 14 من نفس القانون لتحدد مشتملات الأملاك الوطنية العمومية فحددتها بالأملاك العمومية الطبيعية والإصطناعية وهذا ما وضحته المادة 15 من نفس القانون [2].

لهذا وحسب المادة (8) من قانون 03-10 يتعين على كل من له معلومات حول ضرر أو حالة تؤثر على الصحة العمومية إبلاغ السلطة المكلفة بالبيئة.

---

[1]-المرسوم التنفيذي رقم 98-276 المؤرخ في 12 سبتمبر 1998، والصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية رقم 60 بتاريخ 15 سبتمبر 1998، يتضمن الأحكام المتعلقة بتأهيل الموظفين المخوّلين لتمثيل الإدارة المكلفة بالبيئة أمام الجهات القضائية.

[2]-أنظر: المادة 15 من القانون 90-30: " تشتمل الأملاك الوطنية العمومية الطبيعية خصوصا على ما يلي -شواطئ البحر،- قعر البحر الإقليمي وباطنه المياه البحرية الداخلية، طرح البحر ومحاسره الثروات والمواد الطبيعة والسطحية والجوفية ... "

هذا فيما يخص أن التلوث البحري ضرر غير شخصي أما أنه ضرر غير مباشر هذا ما سنعرفه فيما يلي:[1]

-ثانيا: التلوث البحري ضرر غير مباشر

ونقصد بهذه الخاصية أن التلوث البحري ضرر لا يصيب الإنسان أو الأموال بصفة مباشرة، وإنما يصيب المياه وبالتالي بالموارد الحية (الأسماك مثلا) وغير الحية (تغيير خصائص ومميزات المعادن)،

وفي الأخير سواء الأسماك التي يؤدي التلوث بها إلى الموت أو قد تصل في صورة غذاء ملوث للإنسان وبالتالي تتسبب في التأثير على صحته بما يؤدي إلى الموت، أو المعادن التي يحتاجها الإنسان خاصة في المجال الإقتصادي وبالتالي نقول أن: حتى ولو كان هذا الضرر غير مباشر فإنه وصل إلى الإنسان وتسبب في إلحاق الضرر به.

لهذا عد هذا النوع من التلوث ضرر لا يمكن إصلاحه عن طريق الترميم أو إزالته، أو إعادة الحالة كما كانت عليه مثلما يعمل به في قواعد المسؤولية المدنية من تعويض عيني.[2]

كل هذا جعل القضاء يتردد كثيرا، بل يرفض غالبا بالتعويض ويؤكد أن تلك الأضرار التي تصيب البيئة البحرية من جراء التلوث الحادث على مستواه هي أضرار غير مرئية، ويصعب إن لم يكن مستحيلا تقديرها.

---

[1]- زيد الخير، ميلود، وغفافلية، عبد الله ياسين، "**طبيعة الضرر البيئي ومدى القدرة على تقديره وتعويضه**"، مجلة دفاتر اقتصادية، المجلد 5، العدد 9، 2014، ص 191.

[2]-هداج، رضا، "**التعويض كآلية من آليات جبر الضرر البيئي**"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 55، العدد 4، 2018، ص 175.

-ثالثا: التلوث البحري ضرر له طبيعة خاصة

إن الضرر اللاحق بالبيئة البحرية من جراء التلوث البحري هو ضرر له طبيعة خاصة وحسب المادة 29 من القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة: " تعتبر مجالات محمية وفق هذا القانون، المناطق الخاضعة إلى أنظمة خاصة لحماية المواقع والأرض والنبات والأنظمة البيئية، وبصفة عامة تلك المتعلقة بحماية البيئة:

فإن هذا الضرر له طبيعة مزدوجة ومثال ذلك وفي حالة تلوث البيئة البحرية بالنفط، نقول أن هذا التلوث قد أتلف بعض الفصائل الحيوانية والنباتية الموجودة في البحر من جهة ومن جهة أخرى أن هذا الضرر يؤدى إلى تهديد التنوع البيولوجي[1].

[1]-هداج رضا، المرجع السابق ، ص 178.

الفصل الثانـي

الآثار القانونية الناجمة عن تلويث البيئة البحرية

❖ الفصل الثاني: الآثار القانونية الناجمة عن أضرار تلوث البيئة البحرية

أضحى تلوث البيئة، ولا سيما البيئة البحرية، من أخطر التحديات التي تواجه المجتمعات الحديثة، لما ينجم عنه من أضرار بالغة تمس الإنسان والمحيط الحيوي على حد سواء. وقد فرض هذا الواقع تحديًا قانونيًا يتمثل في إيجاد قواعد فعالة تضمن تحميل المسؤولية للجهات المسببة للتلوث، وتعويض المتضررين بطريقة تحقق الردع والإنصاف في آنٍ واحد. وفي هذا السياق، برزت المسؤولية المدنية كأداة قانونية رئيسية لمواجهة الأضرار البيئية، إذ تُعد وسيلة مهمة لضمان جبر الضرر ورد الحقوق لأصحابها، إلى جانب كونها وسيلة للحد من السلوكيات الضارة بالبيئة.

ولما كانت خصوصية التلوث البحري تستوجب معالجة قانونية دقيقة تتلائم مع طبيعته الخاصة، وفي هذا الفصل المعنون الآثار القانونية الناجمة عن أضرار تلوث البيئة البحريةأرتآينا الى تقسيمه الى مبحثين وكان المبحث الأول بعنوان قيام المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، ثم جاء المبحث الثاني بعنوانالنظام القانوني لجبر الضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية

❖المبحث الأول: قيام المسؤولية المدنية عن تلويث البيئة البحرية

يُعد التلوث البحري من أخطر التحديات البيئية التي تواجه الأنظمة القانونية الحديثة، لما ينطوي عليه من آثار مدمّرة تمسّ النظام الإيكولوجي البحري وتهدد المصالح الاقتصادية والاجتماعية للدول الساحلية وفي هذا السياق، برزت الحاجة إلى تحديد الأساس القانوني الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن تلويث البيئة البحرية، وذلك بهدف ضمان حماية فعالة للعنصر البيئي البحري وتعويض المتضررين.

وتتجلى المسؤولية المدنية في هذا الإطار على نحو مزدوج، إذ يمكن أن تنشأ إمّا في ظل علاقة تعاقدية بين الأطراف، وهو ما يشكل أساس المسؤولية المدنية العقدية، أو في غياب مثل هذه العلاقة، حيث تقوم المسؤولية على أساس العمل غير المشروع، أي المسؤولية المدنية التقصيرية .ويقتضي التمييز بين هذين الأساسين النظر في طبيعة العلاقة بين الملوِّث والمتضرر، وتحديد الشروط القانونية اللازمة لقيام كل نوع من المسؤولية.

وبناءً عليه، قمنا بتقسيم هذا المبحث إلى حيث جاء المطلب الأول بعنوان المسؤولية المدنية العقدية ثم جاء المطلب الثاني بعنوان المسؤولية المدنية التقصيرية

المطلب الأول: المسؤولية المدنية العقدية

تُعتبر المسؤولية المدنية العقدية من أهم تجليات التزام الأطراف بتنفيذ العقود طبقاً لما تم الاتفاق عليه، وهي تُشكّل ضمانة جوهرية لحماية الحقوق الناشئة عن الروابط التعاقدية. وتقوم هذه المسؤولية على إخلال أحد الأطراف بالتزام تعاقدي ترتب عنه ضرر للطرف الآخر، ما يستوجب التعويض وفقاً للقواعد التي يقرّها القانون. غير أن الأساس القانوني الذي تقوم عليه هذه المسؤولية ظل محل نقاش فقهي واسع، حيث تباينت الآراء بين من يعتبرها قائمة على فكرة الخطأ، ومن يربطها بالإخلال بالالتزام التعاقدي بذاته، وصولاً إلى من يرى أنها ترتكز على مبدأ تحمل التبعة.

وفي هذا السياق، يتناول هذا المطلب موضوع المسؤولية المدنية العقدية من خلال فرعين أساسيين:

ففي الفرع الأول، نتطرق إلى الأسس المختلفة للمسؤولية المدنية العقدية، وذلك في ضوء ما أفرزه الاجتهاد الفقهي والقضائي من تصورات متباينة في هذا الشأن، أما الفرع الثاني، فنخصصه لدراسة حكم شرط تحويل المخاطر على طرف دون آخر، بالنظر إلى ما يثيره هذا الشرط من إشكالات قانونية تتعلق بحدود سلطان الإرادة وتوازن العلاقة التعاقدية.

الفرع الأول: الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية العقدية.

إن الأساس الجوهري للمسؤولية العقدية يكمن في الخطأ العقدي، الذي يتجسد في عدم تنفيذ أو التأخر في تنفيذ أو التنفيذ المعيب للإلتزام العقدي إلا أنه في مجال الأضرار البيئية، يكون من المفيد تذليل عبئ الإثبات على المضرور، ولذلك يمكن أن نلتمس في القواعد القائمة ما يحقق له ذلك، ولهذا ناد الفقه بحقيقة الأضرار البيئية خاصة ما تولده النفايات السامة أو الضارة، يمكن أن تسري عليه آلية العيوب الخفية للشيئ المبيع، الذي يوفر مزايا مؤكدة للمضرور[1]، بالرغم ما يحيطه من قيود الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية العقدية.

وتعد المسؤولية المدنية العقدية من المفاهيم الأساسية في القانون المدني، وتُعنى بمساءلة أحد أطراف العقد عند إخلاله بالتزاماته التعاقدية، مما يُلزم بتعويض الطرف المتضرر.

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

[1]-نبيل أحمد حلمي، **الحماية القانونية للبيئة من التلوث، دار النهضة العربية**، دون طبعة، مصر، 2012، ص 198.

أما إذا لم يقم أحد الطرفين بتنفيذ التزاماته وترتب على ذلك أن باء التفاوض بالفشل مما عاد بالضرر على الطرف الأخر فإنه يكون عندئذ مسؤولا مسؤولية عقدية لإخلاله باتفاق التفاوض، فطبقا للقواعد العامة يجب لقيام المسؤولية العقدية عن الإخلال باتفاق التفاوض توافر ثلاث شروط ألا وهي الخطأ العقدي والضرر والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر[1].

-أولا: الخطأ العقدي

تقوم المسؤولية العقدية في أصلها على الإخلال بالالتزام الناشئ عن العقد. غير أنه في مجال الأضرار البيئية، يقع عبء الإثبات على عاتق المتضرر، الأمر الذي يستدعي البحث في القواعد القانونية القائمة عمّا من شأنه أن يُمكّن المتضرر من إثبات حقه في التعويض. وفي هذا السياق، تُعد اتفاقية بروكسل لعام 1969 بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي، والتي صادقت عليها الجزائر، نموذجًا بارزًا؛ إذ إنها تقيم المسؤولية المدنية على أساس وجود تأمين فعلي يضمن دفع جميع التعويضات المترتبة عن قيام مسؤولية مالك السفينة.

وقد ذهب الفقه بحق إلى أن الأضرار البيئية، ولا سيما تلك الناتجة عن النفايات السامة أو الضارة، يمكن أن تخضع لآلية "ضمان العيوب الخفية" في الشيء المبيع، نظراً لما توفره هذه الآلية من مزايا مؤكدة للمتضرر، رغم ما يحيط بها من قيود وصعوبات. كما يُثار في هذا السياق مدى قابلية تطبيق الالتزام بالإعلام أو بالنصيحة، خاصة في العقود المتعلقة بنقل أو معالجة النفايات[2].

وفيما يخص "ضمان العيوب الخفية"، لا تتوافر، في الوقت الراهن، أحكام قضائية جزائرية صريحة بهذا الشأن، إلا أن النصوص القانونية السارية تتيح للقضاء إمكانية توفير الحماية القانونية للمتضررين من النفايات، بحيث تقوم المسؤولية العقدية عن كافة الأضرار التي تصيب

[1]– ياسر محمد فاروق المنياوي، **المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة**، دار الجامعة الجديدة، ط1، مصر، 2008، ص250.

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

المتعاقد في شخصه أو في ماله، أو التي تترتب عن مسؤوليته تجاه الغير المتضرر بفعل تلك النفايات.

أما فيما يتعلق بالالتزام بالإعلام والنصيحة، فيرى الفقه الحديث ضرورة إقرارهما ضمن نطاق الاتفاقيات المنظمة لمعالجة ونقل النفايات. وتنعقد المسؤولية العقدية إذا ثبت الإخلال بهذا الالتزام، سواءً ترتب عنه ضرر للناقل أو للغير. وبناءً على المعلومات والنصائح المقدمة، يستطيع الطرف المتعاقد الآخر اتخاذ الاحتياطات اللازمة لتفادي وقوع الضرر[1].

-ثانيا: الضرر

يُعد الضرر، بوجه عام، الأذى الذي يلحق بالشخص نتيجة المساس بحق من حقوقه أو بمصلحة مشروعة له، سواء تعلّق ذلك بحق أو بمصلحة ترتبط بسلامة جسده أو عاطفته، أو بأمواله أو حريته أو شرفه، أو بأي حق أو مصلحة أخرى تستوجب التعويض عند الإخلال بها.

أما الضرر البيئي بوجه خاص، فقد عرّفته المادة (2) من نظام حماية البيئة البحرية والسواحل الأردني بأنه: "الآثار السلبية التي تلحق بالبيئة البحرية ومصادرها بشكل مباشر أو غير مباشر، سواء كانت مرئية أو غير مرئية، وتؤدي إلى التأثير على أحيائها، أو الحد من استعمالها، أو التقليل من قيمتها، أو القضاء عليها كلياً أو جزئياً.[2]"

-ثالثا: العلاقة السببية

يشترط لقيام المسؤولية العقدية أثناء مرحلة التفاوض أن تتوافر علاقة سببية بين الخطأ المرتكب من أحد المتفاوضين والضرر الذي لحق بالمتفاوض الآخر، بمعنى أن يكون الخطأ هو السبب المباشر والفعّال في إحداث الضرر، وإلا انتفى عنصر السببية، وبالتالي لا تقوم المسؤولية.

[1]- عبدلي نزار، المرجع السابق، ص 364.

[2]- أحمد خالد الناصر، **المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، دار الثقافة**،ط1،الأردن، 2010،ص60.

وتُفترض علاقة السببية متى استطاع المتفاوض المتضرر (المدعي) إثبات الخطأ والضرر، إذ إنه، وفقاً للقواعد العامة في الإثبات، لا يُشترط على المدعي إثبات جميع عناصر الواقعة محل الدعوى، بل يكفيه أن يقدم الدليل على بعضها، على نحو يُتيح للمحكمة أن تُفترض توافر باقي العناصر.

ويقع عبء نفي العلاقة السببية على المتفاوض المدعى عليه، ولا يُقبل منه الادعاء بانعدام هذه العلاقة إلا إذا أثبت أن الضرر يعود إلى سبب أجنبي لا يد له فيه، كالقوة القاهرة، أو فعل الغير، أو خطأ المتضرر نفسه[1].

وخلاصة القول، يتبيّن أن الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية الناشئة عن أضرار تلوّث البيئة البحرية هو المسؤولية التقصيرية، غير أن إثباتها يواجه صعوبات عملية، لاسيما فيما يتعلق بإثبات العلاقة السببية بين الخطأ البيئي والضرر الناجم عنه، وهو ما يُشكّل تحديًا جوهريًا أمام المدّعي في هذا النوع من الدعاوى.

الفرع الثاني: حكم شرط تحويل المخاطر على طرف دون اخر.

يجوز قانونًا، عند إبرام عقد بين منتِج النفايات والجهة المكلّفة بمعالجتها أو نقلها، تضمين العقد بنودًا يُحمَّل بموجبها المنتِج مسؤولية المخاطر الناجمة عن هذه النفايات، بما في ذلك الأعباء المالية المترتبة على تعويض الغير عمّا يلحقهم من أضرار بسببها، أو الالتزامات المالية التي قد تفرضها السلطة الإدارية لاتخاذ التدابير الوقائية لمنع انتقال الأذى إلى الموقع، أو لإعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل التلوث.

وتُحقّق هذه البنود التعاقدية نتائج إيجابية ملموسة متى صيغت بدقة ووضوح، إذ يُمكّن ذلك الطرف المحال إليه من التعرف بدقة على نطاق التزاماته، لا سيما وأن منتِج النفايات غالبًا ما يسعى إلى نقل عبء هذه المخاطر إلى الطرف المتعاقد الآخر. أما إذا اتّسمت هذه البنود

[1]– ياسر محمود فاروق المنياوي، المرجع السابق، ص 258.

بالغموض أو عدم التحديد، فإنها تثير العديد من الصعوبات القانونية والعملية، سواء على مستوى تفسير الالتزامات أو توزيع المسؤوليات بين أطراف العقد.

تكتسب البنود المتعلقة بتحويل مخاطر الأضرار الناجمة عن النفايات فعالية قانونية في العلاقات التعاقدية، متى صيغت بوضوح ودقة تامين، بحيث يكون تراضي الطرفين سليمًا وصريحًا لا لبس فيه. ولا يتحقق ذلك إلا إذا تم تحديد جميع المسائل الجوهرية خلال المرحلة السابقة على إبرام العقد، بما في ذلك الاتفاق على المقابل المالي، والذي يكون غالبًا أدنى من السعر المحدد في الظروف العادية، نظراً لتحمّل الطرف الآخر عبء المخاطر المحتملة[1].

ويُعد هذا التوجه محل اهتمام الفقه الفرنسي، الذي يسعى إلى تجاوز الطابع النظري أو التقديري لهذه الحلول، ودفعها نحو إطار تشريعي عملي وملزم، يُترجم الطموحات الفقهية إلى واقع قانوني فعلي، يعكس توازن المصالح بين الأطراف، ويُعزّز من فعالية النظام القانوني في مواجهة المخاطر البيئية[2].

المطلب الثاني: المسؤولية المدنية التقصيرية

تُعتبر المسؤولية المدنية بوجه عام من أهم الآليات القانونية التي تهدف إلى جبر الضرر وتحقيق العدالة بين الأفراد، وتقوم على مبدأ إلزام من يسبّب ضرراً للغير بالتعويض، سواء كان هذا الضرر مادياً أو معنوياً. وتتميّز المسؤولية المدنية التقصيرية تحديداً بكونها تستند إلى الإخلال بواجب قانوني عام يفرض على الأفراد عدم الإضرار بالغير، دون وجود علاقة تعاقدية سابقة بين الطرفين. وقد شكّلت هذه المسؤولية أحد المرتكزات الأساسية في تطوير الفكر القانوني الحديث، لا سيما في ظل التحولات الاجتماعية والاقتصادية المتسارعة.

[1]– علي سعيدان ، **حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيميائية في القانون الجزائري**، دار الخلدونية،ط1، 2008، ص353.

[2]–علي سعيدان ،نفس المرجع،ص353.

وينقسم هذا المطلب إلى فرعين رئيسيين، نُعالج في الفرع الأول مختلف الأسس التي تقوم عليها المسؤولية المدنية، سواء التقليدية منها كالخطأ والضرر والعلاقة السببية، أو الحديثة منها التي أخذت تبتعد تدريجياً عن فكرة الخطأ كمبدأ محوري. أما في الفرع الثاني، فسنسلط الضوء على صعوبات تطبيق المسؤولية التقصيرية في مجال حماية البيئة، بالنظر إلى الطابع الخاص لهذا المجال وما يطرحه من إشكالات تتعلق بإثبات الضرر وتحديد المسؤول، في ظل التداخل بين الفاعلين وتعدد مصادر الخطر البيئي.

الفرع الأول: الأسس المختلفة للمسؤولية المدنية:

عندما يدعي شخص بأنه تحمل ضرر بيئي بسبب تلوث فإن القواعد التقليدية للقانون الوضعي تجعل منحق المضرور الرجوع على محدث الضرر والبعض يستلزم إثبات الخطأ والآخر يعفيه من الإثبات.

أولا: المسؤولية على أساس الخطأ الواجب الإثبات: يقدر الفقه الفرنسي أن المادتين 1382 و1383من القانون المدني الفرنسي تكوناني قابلتين للتطبيق على الأضرار البيئية بوجه عام ويردون على النصوص الخاصة الواردة ضمن أنظمة جديدة ومتعددة تفرض التزامات محددة بهدف حماية البيئة مثل تلك التي تقع على عاتق منتجي وحائزي النفايات[1] والتي من شأنها أن تجعل هؤلاء الآخرون في مركز المخطئين أكثر من قبل ويستشهد ونفي هذا الصدد بالعبارات الصارمة التي جاءت بها المادة2 من قانون المتعلق باستبعاد النفايات والذي ينص "كل شخص ينتج أو يحوز نفايات، في ظروف من شأنها أن تولد آثارا للأرض والحيوان أو النبات، أو تؤدي إلى تدهور الموقع أو المزارع أو تلوث الهواء أو الماء أو تولد الضوضاء أو الروائح بطريقة عامة بان تحدث ضررا لصحة الإنسان والبيئة ويكون ملزما بأن يكفل له أو يؤمن له استبعادها طبقا للنصوص القانون الحالي وفي الظروف التي من شأنها تجنب هذه الآثار."

[1]– نور الدين هنداوي ، **الحماية الجنائية للبيئة** ، دار النهضة العربية،ط1،مصر،1996،ص55.

أما في القانون الجزائري نجد المادة 124 من القانون المدني تنطبق على الأضرار البيئية متى أثبت المضرور خطأ محدث الضرر وهو أيضا ستزيد فرص إثبات الخطأ وما لحقه من الضرر أما في قانون حماية البيئة 03-10وخاصة الفصل السادس منه أقر المشرع بمبدأ التعويض عن أفعال التي تلحق ضررا بصفة مباشرة أو غير مباشرة بالمصالح الجماعية وكذلك القانون 04-02 المتعلق بالوقاية من الأخطار الكبرى وتسيير الكوارث في إطار التنمية المستدامة[1] في المادة 67 منه التي أحالت على التشريع شروط التعويض عن الأضرار اللاحقة بضحايا الكوارث الأخطار الإشعاعية والنووية.

وبالرغم من هذه المزايا التي توفرها المسؤولية المدنية المؤسسة على خطأ المضرور إلا أنها تظل مع ذلك أقل تفضيلا من قبل المضرورين خاصة في مجال الأضرار البيئية حيث يفضل دائما هؤلاء المسؤولية التي تستوجب إثبات الخطأ.

ثانيا: المسؤولية البيئية الشيئية يثير جانب من الفقه الفرنسي إمكانية اللجوء إلى هذه المسؤولية بناءا على الفقرة 1384 من قانون مدني فرنسي خاصة بالنسبة للأضرار النفايات السامة التي يغلب وصفها على أنها أشياء خطيرة تحتاج غلى عناية خاصة في حراستها وحفظها، ومن اليسير إضفاء وصف الشيء على تلك النفايات ففي هذا الصدد من السهل إعفاء المضرور من إثبات خطأ المسؤول عن الشيء.

وفي القانون المدني الجزائري يجوز تطبيق المادة 130 منه الخاصة بالمسؤولية عن حراسة الأشياء التي تحتاج إلى عناية خاصة على كثير من مصادر الأضرار البيئية والتي تسبب تدهورا وتلوث للبيئة وتنص هذه المادة "كل منتولى حراسة الشيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه" .....

[1]- القانون 04-02 المؤرخ في 2004/12/29 المتعلق بالوقاية من الأخطار الكبرى وتسيير الكوارث في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية العدد84الصادرة بتاريخ 2004/12/29.

وتطبق هذه المادة دون أن يكلف بإثبات خطأ المسؤول حيث أن هذه النوع من المسؤولية يعفيه من الاثبات[1].

الفرع الثاني: صعوبات تطبيق المسؤولية التقصيرية في حماية البيئة

إن ما سبق ذكره يمثل القواعد التقليدية للمسؤولية المدنية على تلك الأضرار التي استحدثها الصناعات الحديثة إلا أن هذه القواعد تعتريها صعوبات تتمثل فيما يلي:

1-**العلاقة السببية** : يثبت الواقع أن الضرر البيئي يكون في غالب الأحيان ضررا غير مباشرا الأمر الذي يجعل صعوبة في الإثبات من وجود رابطة سببية مباشرة بين النشاط الاستثماري للمستثمر والضرر الحادث .

2-الضرر: يثير هذا العنصر صعوبة من حيث تعريفه ذلك فإن خصوصية الأضرار البيئية تخلق صعوبات عن بقية الأضرار العادية التي تطرح على القضاء ومن بين الصعوبات التي يفرضها الضرر البيئي الملزم للمسؤولية تتمثل :

الضرر البيئي في غالب الأحيان يكون بالتدريج فينتشر لأشهر وسنوات ولا تظهر آثاره الضارة بالأشخاص والممتلكات بطريقة فورية ومثال ذلك الإشعاع النووي ويتأكد هذا المعنى من خلال بعض النصوص اتفاقيات دولية التي تعالج مشكل المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الإشعاعي حيث تجعل مدة انقضاء الحق في المطالبة طويلا تصل إلى 10 سنوات من تاريخ وقوع الحادث[2] .

والصورة الثانية تكمن في أن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئي قد تكون أضرار غير مباشرة لا تصيب الإنسان مباشرة بل تتدخل وسائط من مكونات البيئة مثل الهواء، والماء في حالة تلوثهما.

---

[1]- عبد الرحمان يوفلجة، **المسؤولية المدنية عن الاضرار البيئية ودور التأمين، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه قانون** خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبوبكر بلقايد بتلمسان، الجزائر، سنة 2015، ص131.

[2]-انظر: المادة 07 من اتفاقية 29 سبتمبر 1960 بشأن المسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية تجاه الغير.

❖ المبحث الثاني: النظام القانوني لجبر الضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية

يُشكل تلوث البيئة البحرية أحد أخطر التحديات التي تواجه المجتمع الدولي اليوم، نظراً لما يُلحقه من أضرار بليغة بالنظم الإيكولوجية البحرية، والثروات الطبيعية، والأنشطة الاقتصادية المرتبطة بها، وصحة الإنسان. وفي ظل تنامي حوادث التلوث البحري وتفاقم آثارها، تبرز الحاجة المُلحة إلى إيجاد آليات فعالة لتعويض المتضررين وجبر الأضرار البيئية. لا يقتصر التعويض في هذا السياق على مجرد استعادة الحالة التي كانت عليها البيئة قبل التلوث، وإنما يمتد ليشمل تغطية الخسائر المادية والمعنوية التي لحقت بالأفراد والدول والمجتمع ككل.

وقد رتأينا تقسيم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب حيث تناولنا في المطلب الأول الجوانب الإجرائية لدعوى التعويض عن الضررثم في المطلب الثاني الصور التعويض عن المسؤولية المدنية باعتبارها الآلية التقليدية التي تتيح للمتضررين المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم بشكل مباشر من المسؤول عن التلوث أما في المطلب الثالث، فقد خصصناه لدراسة صناديق التعويض عن الأضرار البيئية، والتي تمثل غالباً حلولاً جماعية ومبتكرة لتمويل عمليات التعويض وتجاوز الصعوبات التي قد تعترض سبيل الحصول على التعويض الكافي والفعال من خلال قواعد المسؤولية المدنية وحدها، لا سيما في حالات التلوث واسع النطاق أو عندما يكون تحديد المسؤول أمراً صعباً.

المطلب الأول: الجوانب الإجرائية لدعوى التعويض عن الضرر البيئي

تُعد الدعوى القضائية الوسيلة القانونية التي يلجأ إليها المتضرر من أجل المطالبة بحقه في التعويض عن الأضرار الناجمة عن الحوادث البحرية، سواء تعلّق الأمر بأضرار لحقت بالأشخاص أو بالممتلكات أو بالسفن أو بالبيئة البحرية. وبما أن هذه الدعوى تخضع لمجموعة من القواعد الإجرائية التي تُنظّم سيرها أمام الجهات القضائية، فإن دراسة هذه الجوانب تكتسي أهمية بالغة في سبيل الإحاطة بمسار الدعوى وتحديد شروط صحتها وقبولها، فضلاً عن تحديد الجهة القضائية المختصة بالنظر فيها.

وفي هذا السياق، يُمكن تناول الجوانب الإجرائية لدعوى التعويض عن الضرر البحري من خلال فرعين أساسيين: يُخصص الأول لبحث شروط قبول الدعوى، باعتبارها الضمانة الأولية لجدية التقاضي وسلامة الإجراءات، في حين يُعنى الفرع الثاني الاختصاص القضائي للفصل في قضايا المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية.

الفرع الأول: شروط قبول دعوى التعويض

طبقا لقواعد العامة المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية فإنه لا يمكن رفع أي دعوى إلا بتحديد أطرافها لما لهم من صفة بالنسبة للحق، وهم أساسا المدعي والمدعى عليه كذلك يستوجب أن تتوفر لصاحب هذه الصفة مصلحة وهذا ما نتعرف عليه وفقا لمايلي:[1]

أولا: الصفة والمصلحة.

أ: الصفة:

من المعلوم أن الشخص المضرور تتوافر له الصفة في دعوى المسؤولية إذا أصابه التلوث بضرر شخصي مباشر في شخصه أو في أمواله، لكن تبدو الصعوبة بالنسبة للأضرار التي تصيب البيئة ذاتها أو أحد عناصرها، لكونها غير مملوكة لأحد، والتي تعد ذمة مالية مشتركة بأكمله ومثاله: الأنهار، البحار، الهواء ، .... ألخ

حيث تظهر الصعوبات المتعلقة بمشكلة الصفة في التقاضي خاصة أنه يلزم توفر الضرر الشخصي المباشر في المدعي، فالضرر البيئي هو ضرر جماعي إذ البيئة ملك للجميع وليست للفرد بمعنى أن المصلحة المضرورة هي الجماعية.

تعترف بعض القوانين والدساتير الحديثة للإنسان بالحق في بيئة سليمة وخالية من التلوث باعتباره حق من حقوقه كما أن المواثيق والإعلانات الدولية أقرت ذلك وعليه يثور تساؤل حول

[1]-عبد الرحمان بوفلجة، المرجع السابق، ص127.

ما إذا كان الاعتراف للأشخاص بالحق في بيئة سليمة يعني توافر الصفة لهم في رفع دعوى المسؤولية على المعتدي على البيئة التي تشكل تراثا مشتركا للمجتمع بمعنى آخر هل توجد دعوى شعبية ترمي إلى حماية البيئة بحيث يكون لكل شخص استعمالها والحصول على التعويض عما لحق بالبيئة من ضرر باعتبارها حق مقرر له.

ثانيا: المصلحة

حتى تقبل الدعوى يجب أن تعود بالنفع على صاحبها فالقول بأن شخص له المصلحة بالتقاضي يعني يمكن أن يغير ويحسن من وضعه القانوني، شرط توفر المصلحة في الدعوى شرط خاص بالمدعي باعتباره الخصم الذي يقيمها فينبغي له أن تكون له سلطة إقامتها لدى ينبغي من تحديد مفهوم المصلحة بصفة عامة وفي المجال البيئي بصفة خاصة[1].

يختلف تعريف المصلحة من خلال الغاية من رفع الدعوى، ومن خلال الباعث على رفعها، فإذا نظرنا إليها من خلال الغاية من رفع الدعوى فإنها تكون الحاجة إلى حماية القانون لأنها ترتبط بالاعتداء على الحق أو التهديد بالاعتداء عليه أما إذا نظرنا إلى من خلال الباعث أو الدافع إلى رفع الدعوى فإنها تكون المنفعة التي يجنيها المدعي من جراء الحكم له؟

وتعرف المصلحة بأنها المنفعة المادية أو المعنوية التي يجنيها المدعي من اللجوء إلى القضاء، فهي شرط لقبول الدعوى وإلا اعتبرت غير مقبولة والمصلحة المشترطة لقبول الدعوى الجمعية هي نفسها المشترطة للأشخاص.

الطبيعيين، ولهذا يجب أن تشتمل على بعض الصفات الضرورية كأن تكون مشروعة، قائمة أو محتملة مصلحة شخصية ومباشرة.

1-**المصلحة قانونية ومشروعة:** يقصد بها أن يطالب المدعي بحماية الحق أو مركز قانوني يقره القانون وهذا وفقا للمادة 13 من قانون إجراءات المدنية والإدارية بقولها لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون" وبالتالي يتعين أن تستند الدعوى إلى حق قانوني وان ترمي إلى إقراره وتثبيته، وتكون الدعوى غير

[1]- عبد الرحمان بوقلجة، المرجع السابق، ص 148.

مقبولة إذا كانت المصلحة غير قانونية، ولابد أن تكون أيضا مشروعة أي غير مخالفة للنظام العام والآداب العامة.

2-المصلحة قائمة أو محتملة: بالرجوع للمادة 13 السالفة الذكر أعلاه أشارت إلى قيام المصلحة أو احتمالها، كما نص في المادة 194 فقرة 2 من نفس القانون أن لا يقبل التدخل إلا إذا كان صادرا ممن له المصلحة.

3-المصلحة شخصية ومباشرة: تكون المصلحة شخصية إذا كانت تعود على شخص وليس على غيره من خلال الحكم الصادر له.

أما في مجال المنازعات البيئية إن إثبات المصلحة المشروعة في التقاضي ليس بالأمر السهل، لوجود جملة من الصعوبات تتعلق بإثارة الذرائع المصلحة الاقتصادية، والتنمية والتشغيل، لعرقلة حق ممارسة الإدعاء ضد الشركات، ومن ثم فإن المفهوم الكلاسيكي للمصلحة والتعامل مع حرفية النص لا يسمح للضحية باللجوء إلى القضاء والمطالبة بالتعويض، وأمام قلة الأحكام في القضاء الجزائري في مجال البيئة نجد في القضاء الفرنسي أنه لم يعتبر المصلحة ثابتة في حق المدعي من منطلق أن جانب من الفقه الفرنسي يرعي وضعية ومصالح المدعي إن كان عاما أو خاصا والتي يمكن أن تتوافق مع حماية البيئة في بعض الحالات ولا تتوافق في حالات أخرى وبالتالي يتعذر ضمان توفير الحماية القضائية للبيئة .

الفرع الثاني: الاختصاص القضائي للفصل في قضايا المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

تعد المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية من القضايا القانونية المعقّدة التي تثير إشكاليات متعددة، سواء على المستوى الدولي أو الوطني، بالنظر إلى طبيعة البيئة البحرية كفضاء مشترك وعابر للحدود، وإلى تعدد الفاعلين المتدخلين في هذا المجال من دول، وأشخاص طبيعيين واعتباريين.

وقد أفرزت هذه الخصوصية تحديات جمّة أمام الأنظمة القانونية في ما يتصل بتحديد الجهة القضائية المختصة بالنظر في النزاعات المتعلقة بالتعويض عن الأضرار البيئية البحرية. وفي هذا السياق، يتعين التمييز بين الاختصاص القضائي على المستوى الدولي، والذي تبرز فيه آليات فضّ النزاعات بين الدول أو بين الفاعلين الدوليين وفق الاتفاقيات والمعاهدات البحرية، والاختصاص القضائي على المستوى الوطني، الذي يُعنى بتحديد الجهات القضائية المخوّلة بالنظر في دعاوى المسؤولية المدنية عن التلوث داخل النطاق القانوني للدولة.

أولا: الإختصاص القضائي على المستوى الدولي:

يستطيع أطراف النزاع من حيث أنهم أشخاص القانون الدولي عرض قضاياهم على محكمة العدل الدولية حيث يمكن لها أن تقوم بتفسير اتفاقية متعلقة بحماية البيئة ، وهناك العديد من الاتفاقيات الدولية منحت الاختصاص للمحكمة بفض المنزعات التي تثور بخصوص تفسيرها أو تطبيقها منها اتفاقية قانون البحار 1982 التي وافقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 96-05المؤرخ في 1996/01/10 المتضمن المصادقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار كما تضمنت الاتفاقية الدولية بشأن الأنواع المهاجرة من الحيوانات البرية المبرمة سنة 1975 على إخضاع النزاع للتحكيم[1] .

[1] – محند إسعاد ، **القانون الدولي الخاص، القواعد العادية**، الجز الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، 1989، ص37.

والجدير بالذكر أن اختصاص المحكمة الدولية لقانون البحار وبالمقارنة مع محكمة العدل الدولية نجد أن هذه الأخيرة لا تنظر إلا في المنازعات بين الدول وأشخاص القانون الدولي ، على عكس المحكمة الدولية لقانون البحار.

التي يمكن أن تنظر في النزاعات أشخاص أخرى غير الدول والمنظمات الدولية وفقا لما جاء في المادة 20 منها.

ثانيا: الإختصاص القضائي على المستوى الوطني:

طبقا للمادة 37 و38 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري فإنه يؤول الاختصاص إلى محكمة موطن المدعي عليه أو محكمة مكان وقوع الفعل الضار في حال مطالبة بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن جناية أو جنحة أو مخالفة، وفي دعاوى الأضرار الحاصلة بفعل إدارة أمام الجهة القضائية التي وقعت بدائرة اختصاصها تلك الأضرار، أما الدعاوى المرفوعة ضد الشركات فيشكل منشأة ملوثة فيؤول الاختصاص إلى الجهة القضائية التي تقع في دائرة اختصاصها إحدى مؤسساتها.

يمكن أن تثور عدة تساؤلات بشأن قواعد الاختصاص في المنازعات الناشئة عن مخاطر التلوث، فإذا حاولنا تطبيق قاعدة الجهة القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها الفعل الضار الناشئ عن جناية أو جنحة أو مخالفة أو مسؤولية تقصيرية، فإنه يصعب تحديد الجهة المختصة التي وقع فيها الفعل الضار مما يولد تنازع قضائي سلبي بين جهات الحكم، أما حالات الأضرار البيئية ذات العنصر الأجنبي فإننا نلتمس الحل في قواعد القانون الخاص الدولي الجزائري والتي تحل وفقا لقواعد التنازع[1]، كما حددت اتفاقية بروكسل 1968 المتعلقة بالاختصاص القضائي.

وتنفيذ الأحكام في المواد المدنية والتجارية بمكان وقوع الفعل الضار أو إلى عنصر الجنسية أو موطن إقامة أطراف المنازعة الناشئة، أو موقع المال، أو الممتلكات التي أصابها التلف.

[1]– محند إسعاد ، **المرجع السابق** ، ص39.

إن الاختصاص بشأن المنازعات البيئية ينعقد للمحاكم الوطنية وفقا للقواعد العامة بشرط أن يوجه المدعي للمدعى عليه استدعاء لإجراء توفيق أو تسوية سلمية للنزاع بينهما وفقا لما جاء في القرار 78-381 الصادر ب1978/03/02في فرنسا بشأن اللجوء إلى الوسائل السلمية لحل النزاع عن طريق المحكمين على أن يعترف بهذا التصالح أمام القضاء المحلي وفي حالة الإخفاق في حل النزاع سلميا أمام القضاء، أما في مجال الأضرار الناشئة عن التلوث الإشعاعي فإن اتفاقية باريس عام 1980 واتفاقية فينا 1963 أعطت الاختصاصات لمحكمة مكان وقوع الفعل التلوث وليس محكمة مكان ظهور نتائج الحادث.

المطلب الثاني: التعويض عن أضرار تلويث البيئة البحرية

تُعد المسؤولية المدنية أحد الأركان الأساسية في منظومة التعويض عن الأضرار، بما في ذلك تلك الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، فهي تُنشئ التزاماً قانونياً على عاتق المتسبب في الضرر يجبره، وذلك بهدف إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الفعل الضار قدر الإمكان، أو على الأقل التخفيف من آثاره وتعويض المتضرر عما لحقه من خسارة وما فاته من كسب. وفي سياق الأضرار البيئية البحرية، تكتسب المسؤولية المدنية أهمية بالغة في توفير الإطار القانوني للمطالبة بالتعويض سواء من قبل الأفراد المتضررين مباشرة (كأصحاب السفن، الصيادين، مشغلي الشواطئ) أو من قبل الدولة نيابة عن المجتمع والمصلحة العامة لحماية البيئة.

لا يأخذ التعويض عن الأضرار في إطار المسؤولية المدنية صورة واحدة، بل تتعدد أشكاله وأنماطه تبعاً لطبيعة الضرر ومدى قابليته للإصلاح، وأيضاً وفقاً للأحكام القانونية المعمول بها.

يتناول هذا المطلب صور التعويض المتاحة في نطاق المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، وقد قمنا بتقسم هذا المطلب إلى فرعين جاء الفرع الأول لدراسة التعويض العيني عن الضرر وجاء الفرع الثاني بعنوان التعويض النقدي و فرع ثالث بعنوان تقادم دعوي المسؤولية .

الفرع الأول: التعويض العيني عن الضرر

يقصد بالتعويض العيني الحكم بإعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل [1] وقوع الضرر، ويجوز طلب إزالة المضار إذا تجاوزت الحد المألوف، وهذا النوع من التعويض هو الأفضل خصوصا في مجال الأضرار البيئية، لأنه يؤدي إلى محو الضرر تماما وذلك بإلزام المتسبب فيه بإزالته، وعلى نفقته خلال مدة معينة.

ولقد نص القانون المدني الجزائري على هذا النوع من التعويض، حيث جاء: "يجبر المدين بعد إعذاره طبقا للمادتين 180 و181 على تنفيذ التزامه تنفيذ عينيا، متى كان ذلك ممكنا." [2].

إلا أنه ما يلاحظ أن المشرع الجزائري وفي قانون البيئة، نجده قد اعتبر أن نظام إرجاع الحال إلى ما قبل مرتبط بالعقوبة الجزائية:

"يعاقب بالحبس لمدة سنة واحدة وبغرامة قدرها خمسمائة ألف دينار (500.000دج) كل ما استغل منشأة دون الحصول على الترخيص ..... كما يجوز للمحكمة الأمر بإرجاع الأماكن إلى حالتها الأصلية في أجل تحدده[3]

وهذا على عكس المشرع الفرنسي الذي اعتبر نظام إرجاع الحالة إلى ما كانت عليه من قبل عقوبة ينطق بها القاضي المدني أو القاضي الجزائي.

لكن من جهة أخرى و ما دام أن المشرع الجزائري لم يضع قواعد لتنظيم المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية فإنه يجب على القاضي المدني في هذه الحالة الرجوع للقواعد العامة للمسؤولية المدنية ومن ثم يمكن له الأمر بإرجاع الحالة إلى ما كانت عليه من قبل في كل الأحوال التي يكون فيها ذلك ممكنا.

[1]–أنظر: المادة 691من القانون رقم 05–10 المتضمن القانون المدني الجزائري.

[2]–أنظر: المادة 164من القانون رقم 05–10 المتضمن القانون المدني الجزائري.

[3]– أنظر:المادة102 من قانون رقم 03–10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

الفرع الثاني: التعويض النقدي

يتمثل التعويض النقدي في الحكم للمتضرر بمبلغ من النقود نتيجةماأصابه من ضرر [1]حيث تحدد مبلغ التعويض ، ويلجأ القاضي إلى التعويض النقدي خصوصا في مجال الأضرار البيئية في الحالات التي لا يمكن إعادة الحال إلى ما كان عليه من قبل. كون أن الضرر يكون نهائيا لا يمكن إصلاحه.

وهذا النوع من التعويض هو الذي يتناسب مع الضرر الذي نحن بصدد البحث فيه وهو الضرر الناتج عن التلوث البحري، كإصطدامات السفن وخاصة ناقلات النفط. مثلا ترتطم ناقلة نفط في مياه البحر، فتؤدي إلى القضاء على الكائنات البحرية، ففي مثل هذه الحالة يصعب إعادة الحال إلى ما كان عليه من قبل وقوع الضرر، لهذا السبب كان التعويض النقدي هو التعويض الملائم والمناسب لمثل هذا النوع من الضرر.

والتعويض النقدي هو القاعدة العامة في المسؤولية التقصيرية وهو يشمل التعويض كل ضرر مادي أو معنوي متوقعا كان أو غير متوقع بمعنى أنه لا يدخل في تقديره هذا التوقع من عدمه وللقاضي سلطة تقديرية في تقدير مبلغ التعويض. وقد يعتمد القاضي في تقديره إلى تقدير الخبرة الذي يحدد نسبة العجز الدائم أو المؤقت حسب الحالة وأحيانا يكون التعويض جزء من المسؤولية الجنائية فيمكن للمتضرر التأسس كطرف مدني.

الفرع الثالث : تقادم دعوي المسؤولية

التقادم هو جزاء تهاون الشخص الذي امتنع مدة من الزمن عن التمسك بحقه، فهو لهدف استقرار المعاملات التي لم يبادل صاحب الحق إلى إنهائها. وهو من الدفوع القانونية التي تثار على مسرح النزعات القضائية.

[1]– تنص المادة 176 من القانون المدني: "إذا استحال على المدين أن ينفذ الإلتزام عيناً حكم عليه بتعويض الضرر الناجم عن تنفيذ التزامه، ما لم يثبت أن استحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يد له فيه، ويكون الحكم كذلك إذا تأخر المدين في تنفيذ التزامه"

وبالرجوع إلى النصوص القانونية للبيئة في الجزائر فإن المشرع لم يتطرق إلى تقادم دعوى التعويض عن الأضرار البيئية، مما يجعلها تخضع للقواعد العامة في القانون المدني الجزائري، حيث جاء في نص المادة 133 منه"تسقط دعاوى التعويض بانقضاء 15 سنة من يوم وقوع الفعل الضار" وهذا بالنسبة للمسؤولية التقصيرية، أما المادة 308 من قانون المدني فنصت على أنه " يتقادم الالتزام بانقضاء 15 سنة فيما عدى الحالات التي ورد فيها نص خاص[1].

ويجب الوقوف أن في مجال البيئة قد يتأخر ظهور الضرر ونتيجة لذلك يجب التعويل على تاريخ ظهور الضرر وليس تاريخ الفعل المنشأ له كمعيار محدد لبدء تقادم دعوى المسؤولية .

المطلب الثاني: دور الأليات المؤسساتية في جبر الضرر المترتب عن تلويث البيئة البحرية

تُشكل فكرة صناديق التعويض كآلية أخرى لتعويض المتضررين من تلوث البيئة البحرية وفي الوقت ذاته المحافظة على البيئة البحرية، وسنتطرق في هذا المطلب إلى تعريف صناديق التعويض وفوائدها وأهميتها في الفرع الأول، أما في الفرع الثاني سنتطرق إلى حالات تدخل صناديق التعويض والفرع الثالث فقد جاء بعنوان صناديق التعويض البيئية في القانون الجزائري.

الفرع الأول: صناديق التعويض وفوائدها

-أولاً: تعريف صناديق التعويض

تتعدد وتتنوع التعاريف التي أطلقت على صناديق التعويض نظرا لتعدد وتنوع هذه الأخيرة، حيث عرفها جانب من الفقه على أساس أنها "كل نظام في هيئة أو نقابة أو جمعية من أفراد تربطهم مهنة أو عمل واحد أو أية صلة اجتماعية أخرى يتكون من غير رأس مال، ويمول

[1]-عبد الرحمان بوفلجة، المرجع السابق ، ص 162.

باشتراكات أو خلافه بغرض أن يؤدي أو يرتب لأعضائه أو المستفيدين منه حقوق تأمينية فيشكل تعويضات أو معاشات دورية أو مزايا مالية محددة "[1].

كما يمكن تعريف هذه الصناديق أيضا بأنها "عبارة عن نظام يتولى عمليات تأمين ضد الأخطار التي لا تقبلها عادة شركات التأمين أو تلك التي ترى الحكومة مزاولتها بنفسها"[2].

يتضح من خلال التعريفين السابقين أن صناديق التعويض تأتي كبديل لقواعد المسؤولية المدنية أو التأمين فهذه الصناديق تتمتع بالصفة الاحتياطية لتدخلها عندما يكون نظامي المسؤولية المدنية والتأمين عاجزين عن تعويض عادل للمتضرر [3].

أما فيما يخص تمويل هذه الصناديق فهو يتم بطرق مختلفة، فبعضها يمول فقط من اشتراكات تحصل من المنشآت التي تسبب نوعا خاصا من التلوث، وتمارس نشاطا في منطقة معينة، على أن يلاحظ أنه لا يعتبر كل من يمارس نشاطا صناعياً أو تجاريا أو غيره ويسبب تلوثا للبيئة مسؤولا عن هذا التلوث وحده، ولكن أيضا يكون مسؤولا كل من يشارك في تمويل هذا النشاط سواء بمواد وسيطة للإنتاج أو بخدمات أولية[4].

والجدير بالذكر أن صناديق التعويض تتمتع بكيان قانوني مستقل وشخصية اعتبارية، إذ تتجسّد في شكل مشروع تعاوني ذي طبيعة معنوية، يهدف إلى تعويض كل من لحقه ضرر نتيجة تلوث البيئة. وقد تم تنظيم هذا المشروع ضمن إطار محدد، مع بيان واضح لمصادر تمويله.

وكيفية الاكتتاب فيه، هذا الوضع يسمح لها باستعمال التخصيصات المالية الممنوحة لها من قبل الدولة والإسهامات المالية الأخرى الواردة لها من الأشخاص العامة أو الخاصة، لذلك يجب أن تتوفر شروط النشأة لهذه الشخصية الاعتبارية.

---

[1]– بن شريف زهير، **دور صناديق التعويض في تغطية أضرار التلوث البيئي، مذكرة ماجيستر** في القانون تخصص بيئة وعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 2015.01، ص 10.

[2]– خالد مصطفى فهمي، **الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوءالتشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية**، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2011، ص 553.

[3]– واعلي جمال، **الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث – دراسة مقارنة –، رسالة دكتوراه**، جامعة تلمسان، الجزائر، 2007، ص 310.

[4]– نبيلة إسماعيل رسلان، **التأمين ضد أخطار التلوث**، دار الجامعة الجديدة، دون طبعة ،مصر، 2007، ص 190.

ويُبرَّر وجود الشخص المعنوي بتوافر شرط المصلحة الجماعية التي يُراد تحقيقها، إذ تقتضي هذه المصلحة نشأة هذا الكيان لكونه، من جهة، أكثر قدرة على تحقيقها من الفرد الطبيعي، ومن جهة أخرى، يتميّز الشخص المعنوي بخاصيتي الدوام والاستمرارية، على عكس الأفراد الطبيعيين الذين يرتبط وجودهم بحياتهم الشخصية[1].

-ثانياً: أهمية ومزايا صناديق التعويض

لصناديق التعويض فوائد ومزايا عديدة نذكر منها:

إن تبني فكرة صناديق التعويض تسمح بتجنب البطء في التقاضي في الأنظمة القضائية، حيث أنه وفقا لهذا النظام يصبح المضرور لا يخشى مخاطر عسر المسؤول عن التلوث وذلك لوجود شخص معنوي متمثل في الصندوق يتدخل لجبر هذه الأضرار[2].

-إذا كانت صناديق التعويض تضمن حماية المتضررين من خلال كفالة حصولهم على التعويض في مختلف الحالات، فإنها تسهم كذلك في حماية البيئة ذاتها. ويُعد هذا التوجه استجابة لمطلب قومي مهم، إذ إن الغاية من إنشاء هذه الصناديق لا تقتصر في الغالب على جبر الأضرار التي تلحق بمصالح الأفراد وممتلكاتهم، بل تمتد أيضًا إلى إصلاح الأضرار التي تمس المصالح العامة والموارد البيئية. ويعود ذلك إلى كون الحقوق البيئية حقوقًا جماعية ترتبط ارتباطًا وثيقًا بالمصلحة العامة. كما أن الضرر البيئي يُعد ضررًا عينيًا يصيب البيئة ومكوناتها الأساسية، بغضّ النظر عن أثره المباشر على الأفراد، وهو ما عبّر عنه الفقه الفرنسي بمفهوم "الضرر الخالص"[3].

---

[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**، دارالجامعة الجديدة، ط1،مصر، 2008، ص 649.

[2]- واعلي جمال، **الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث – دراسة مقارنة –، رسالة دكتوراه**، جامعة تلمسان، 2007، ص 308.

[3]- حميدة جميلة، **النظام القانوني للضرر البيئي وآليات تعويضه، رسالة دكتوراه في القانون**، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2006، ص 378.

-تُعد صناديق التعويض نظامًا للتعويض يعتمد على ما يُعرف بـ"الضمان المالي الجماعي"، الذي يشمل المخاطر البيئية المتنوعة، ولا سيما التلوث المفاجئ، الكارثي، والمزمن، بالإضافة إلى الأضرار البيئية الناجمة عن التلوث البترولي الذي تسببه ناقلات النفط. وبناءً عليه، لا يركز نظام التعويض من خلال هذه الصناديق على اعتبار التسرب أو ضرر التلوث قانونيًا أو غير قانوني، عمديًا أو غير عمدي، عاديًا أو جسيمًا، بل يكفي تحقق الضرر ليُشمل تحت مظلة هذا الضمان. ومن أهم مزايا هذه الصناديق أنها تتيح تعويض الأضرار البيئية التي لا تقبل التأمين عليها، كما هو الحال في الأضرار البيئية المحضة التي تتطلب مبالغ مالية ضخمة لإصلاح المواقع الطبيعية المتضررة جراء هذا التلوث.[1]

الفرع الثاني: حالات تدخل صناديق التعويض

إن الغرض والهدف والفكرة الرئيسة من إنشاء الصناديق البيئية هي محاولة التعويض الكامل للأضرار البيئية وإلى تعويض المتضرر من التلوث في الحالة التي لا يعوض فيها بوسيلة أخرى كإخفاقه مثلًا في إثبات الخطأ أو كان الشخص مسبب الضرر مجهولًا، كما أن الهدف من هذه الآلية هي توزيع المخاطر سواء كانت صناعية، اقتصادية، استثمارية على مجمع الممارسين للأنشطة المتسببة في التلوث، وبالتالي يكون تدخل هذه الصناديق بصفة تكميلية أو احتياطية للمسؤولية المدنية.[2]

-أولاً: صناديق التعويض كنظام مكمل:

يدخل صندوق التعويض كنظام مكمل في الحالات التي يعجز أو لا يعطي فيها التأمين قيمة التعويضات الجابرة للأضرار التي أصابت المضرور، وذلك عندما تتجاوز قيمة الأضرار الناجمة عن النشاط الحد الأقصى لمبلغ التأمين، ففي هذه الحالة تدخل الصناديق لدفع الباقي، لكي يكون التعويض كاملًا، وبالتالي فهو يكمل الجزء الباقي للمتضرر بعدما دفع له تعويض

[1]-بن شريف زهير، المرجع السابق، ص 24.

[2]-محمد رحموني، **آليات تعويض الأضرار البيئية في التشريع الجزائري،مذكرة ماجيستر تخصص قانون البيئة**، جامعة سطيف 2،2015-2016، ص117.

جزئي، أي أنه يأتي لتغطية باقي قيمة الضرر لتكملة التعويض.[1]

ومن أمثلة الصناديق التي تتدخل بصفة تكميلية صندوق فيبول Fipol الذي أنشئ ببروكسل عام1971 من أجل تكملة التعويض عن الأضرار الناتجة عن التلوث البحري بالزيت في حال تجاوزت هذه الأضرار الحد الأقصى.

-ثانياً: صناديق التعويض كنظام احتياطي:

يمكن أن يكون لصناديق التعويض دورا احتياطيا في الحالات الذي يثبت فيها إعسار المسؤول وكذا الحالة التي لا يستطيع فيها المضرور تحديد الشخص المسؤول أو معرفته، وفي هذه

الحالات يكون تدخل الصناديق لتعويض المضرور تعويضا كاملا عن الأضرار التي أصابته، كما يمكن أن تتدخلا حتياطيا في الحالات التي يتوافر فيه أحد أسباب الإعفاء من المسؤولية أو أحد أسباب استبعاد التأمين [2]، حيث يكون تدخلها احتياطيا لضمان حق المضرور في التعويض.

وعليه، فإن مطالبة الصندوق لا تصبح مقبولة إلى في حالة إخفاق المتضرر من مطالبة المسؤول، هذا الإخفاق يكون في حالات إعسار المسؤول أو كونه غير مؤمن، أو عندما تتوافر إحدى حالات الإعفاء من المسؤولية، وبتوافر هذه الحالات يتعين على المتضرر اللجوء مباشرة إلى الصندوق[3].

ويختلف دور صناديق التعويض من دولة إلى أخرى فيمكن أن يكون مقتصر على تعويض المتضررين، وقد يكون دوره مقتصر على تغطية مسؤولية الملوثين، وثد يجمع كلا المهمتين

---

[1]-سعيد قنديل، **آليات تعويض الأضرار البيئية، دراسة في ضوء الأنظمةالقانونية والاتفاقيات الدولية**، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2004، ص 107.

[2]-سعيد قنديل، نفس المرجع، ص 108.

[3]-عبد الرحمان بوفلجة، المرجع السابق، ص 274.

كالصندوق الهولندي. كما يمكن أن يكون المضرور مخيرا إما أن يرجع عما أصابه من ضرر مباشرة من الملوث المسؤول على أساس الخطأ الواجب الإثبات [1]، أو أن يتجه إلى الصندوق ليحصل منه على التعويض.

الفرع الثالث : صناديق التعويض البيئية في القانون الجزائري

لما كان الهدف الأساسي من إنشاء صناديق التعويضات هو محاولة لتكمل العجز الذي قد يعتري الآليات التعويضية الأخرى المتمثلة في المسؤولية المدنية والتأمين عن الأضرار البيئية، أقر المشرع الجزائري عدة صناديق منها الصندوق الوطني لحماية البيئة بموجب نص المادة189من القانون 91-25 المتضمن قانون المالية لسنة 1992[2]المعدلة والمتممة بموجب المادة84 من القانون رقم 97-02 يتضمن قانون المالية لسنة1998[3] ثم المرسوم التنفيذي 98-147 والذي يحدد كيفيات تسيير.

حساب التخصيص الخاص رقم 065-302 الذي عنوانه الصندوق الوطني للبيئة[4] والذي نصت المادة03 منه على تمويل نشاطات مراقبة التلوث وحراسة البيئة، وتمويل الدراسات والأبحاث في مجال البيئة والإعانات المقدمة للجمعيات وكذا النفقات المتعلقة بالوسائل المستعملة للتدخل الاستعجالي في حالة التلوث المفاجئ.

---

[1]-محمد شكري سرور، **التأمين ضد الأخطار التكنولوجية**، دار الفكر العربي،بدون طبعة القاهرة، 1986، ص 13.

[2]-أنظر: المادة189 من القانون 91-25 المؤرخ في18 ديسمبر 1991 يتضمن قانون المالية 1992 ج ر العدد65المؤرخة في 18 ديسمبر 1997.

[3]-أنظر: المادة84 من القانون 97-02 المؤرخ في18 ديسمبر 1991 يتضمن قانون المالية لسنة1998 ج ر العدد89المؤرخ في 31 ديسمبر 1997

[4]-أنظر المادة03 المرسوم التنفيذي رقم 98-147 يحدد كيفيات تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 065-302الذي عنوانه الصندوق الوطني للبيئة، ج ر العدد 31 المؤرخة في 17 مايو 1998

أولا: الصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث:

لقد تم إنشاء هذا الصندوق بموجب قانون المالية لسنة 1992[1] وحددت كيفية تنظيمه بالمرسوم التنفيذي رقم 147/98[2]،وهو يعتبر حساب خاص للخزينة تتصرف فيه الوزارة المكلفة بالبيئة حيث يستخدم هذا الصندوق كوسيلة تقنية للتصدي لمشاكل التلوث البيئي وذلك بتجميع على مستواه كافة الموارد الضرورية مهما كانت طبيعتها ونوعها وتخصيصها لمواجهة تكاليف حماية البيئة ومقاومة التلوث.

ومن مصادر تمويل هذا الصندوق نذكر الغرامات المفروضة على المخالفات المتعلقة بالتشريع والتنظيم البيئي، الهبات والوصايا الوطنية والدولية، والتعويضات الناتجة عن حوادث التلوث العارضة والناتجة عن تفريغ مواد كيمياوية خطيرة في البحر، وضمن الأملاك المالية والمياه الجوفية العامة وفي الجو، والقروض الممنوحة للصندوق والموجهة لتمويل عمليات مكافحة التلوث، والتخصيصات الخاصة لميزانية الدولة، وكذا كل المساهمات والمصادر.

وفي باب النفقات يتولى الصندوق مساعدة المنشآت القائمة نحو التكنولوجيات النظيفة تماشياً مع مبدأ الاحتياط والوقاية، ويتولى الإنفاق على عمليات مراقبة التلوث في المصدر، وتمويل عمليات مراقبة حالة البيئة، والدراسات والأبحاث العلمية المنجزة من طرف مؤسسات التعليم العالي أو بواسطة مكاتب الدراسات الوطنية والأجنبية، وتمويل العمليات المتعلقة بالتدخل الاستعجالي في حالة التلوث الناتج عن الحوادث. كما يتولى نفقات الإعلان، والتحسيس والتوعية المرتبطة بالمسائل البيئية أو الجمعيات ذات المنفعة العامة والتي تنشط في مجال البيئة، وتمويل عمليات تشجيع مشاريع الاستثمار المدمجة للتكنولوجيات النظيفة، والدعم

[1]–أنظر :المادة 189 من القانون 91/25 المؤرخ في 18 ديسمبر 1991 المتضمن قانونالمالية لسنة 1992،الجريدة الرسمية عدد 65 المؤرخة في 18 ديسمبر 1991.

[2]–المرسوم التنفيذي 98/147 المؤرخ في 13 ماي 1998 المحدد لكيفيات تسييرالصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث، الجريدة الرسمية عدد 31 المؤرخة في17ماي 1998.

الموجه لتمويل العمليات المشتركة للمنشآت من أجل إزالة التلوث، والمنفذة بواسطة مقاولين عموميين أو خواص [1].

ويعتبر البعض أن صندوق البيئة وإزالة التلوث لا يشكل وسيلة لتطبيق مبدأ الملوث الدافع وإنما يعد وسيلة لتخفيف الأعباء المالية ولترجمة الجباية بصورة فعالة نحو العمليات البيئية، بمعنى أن الصندوق يهدف إلى تخفيف الصعوبات المالية وخاصة في الاقتصاديات المالية الانتقالية.

ثانيا: الصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية

استكمالا للأسلوب التحفيزي المتنوع الذي اعتمد لإعادة توجيه النشاطات الملوثة من الشريط الساحلي إلى المناطق الداخلية من السهوب والصحراء، نص قانون الساحل [2]على إنشاء الصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية بموجب نص المادة35 من القانون رقم02-02المتعلق بحماية الساحل وتثمينه[3]حيث خصصت إيرادات الصندوق من الرسوم النوعية المحددة بموجب القوانين المالية من حاصل الغرامات المحصلة بعنوان المخالفات لقانون حماية الساحل والمناطق الشاطئية، والتعويضات بعنوان النفقات الناتجة عن مكافحة التلوث المفاجئ الناتج عن تسرب مواد كيماوية خطيرة في البحر، والهبات والوصايا والتخصيصات المحتملة في ميزانية الدولة، وكل المساهمات والموارد الأخرى.

وما يمكن ملاحظته عن هذه الصناديق أن إيراداتها غير موجهة لمكافحة التلوث بالكامل، هذا بالإضافة إلى ضعف مواردها نظرا لعدم اكتمال الإطار القانوني للجباية في الجزائر، ولعدم

---

[1]-أنظر: المادة 03 من المرسوم 98/147 المؤرخ في 13 ماي 1998 المحدد لكيفيات تسيير الصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث.

[2]-أنظر: المادة 35 من القانون 02/02 المؤرخ في 05 فيفري 2002 المتعلق بحماية الساحل، الجريدة الرسمية عدد 10 المؤرخة في 12 فيفري 2002.

[3]-القانون 02-02 ، المؤرخ في 05 فبراير 2002 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه ، ج ر العدد 10 المؤرخة في02 فبراير2002.

شفافية أوجه الإنفاق نتيجة عدم خضوعها للمراقبة[1].وعليه، فإنه لا بد من إعادة تنظيم الصناديق وتطويرها، بما يفتح لها مجالاً للتدخل التكميلي حتى تضمن حماية فعالة وتغطية كاملة لأضرار التلوث البيئي في الحالة التي تعجز فيها قواعد المسؤولية المدنية عن استيعاب هذه الأضرار وكذلك الحال بالنسبة للتأمين.

ومن بين الثغرات القانونية الأخرى التي تؤثر على فعالية هاته الصناديق إضافة إلى عدم شفافية هذه الحسابات الخاصة، إذ يتعذر على السلطة التشريعية القيام بمراقبة أوجه الإنفاق التي صرفت فيها الحكومة هذه التخصيصات الخاصة[2].

الأمر الذي يؤدي إلى عدم معرفة حصيلة الرسوم البيئية و الاتجاهات التي صرفت فيها.

[1]– نور الدين يوسفي، **جبر ضرر التلوث البيئي، أطروحة دكتوراه،** كليةالحقوق والعلوم السياسية، جامعة بسكرة، الجزائر 2012، ص 365.

[2]– محمد عباس محرزي، **اقتصاديات المالية العامة، النفقات العامة،** ديوانالمطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003، ص 404.

خاتمة

خـــــاتمة

في ضوء ما تم التطرق إليه في دراستنا حول المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البيئي، وبخاصة التلوث الذي يمس البيئة البحرية، يتضح أن الإشكالية المتعلقة بمدى فعالية النظام القانوني في حماية البيئة البحرية تظل قائمة، رغم الجهود التشريعية الوطنية والدولية المبذولة. لقد بيّنت الدراسة أن البيئة البحرية تعد من أكثر النظم البيئية هشاشة وتأثرًا بالنشاط البشري، كما أظهرت أن التلوث البحري يُمثل تهديدًا مباشرًا على التوازن الإيكولوجي، وصحة الإنسان، والموارد الطبيعية. وهو ما يجعل من حماية البيئة البحرية واجبًا قانونيًا وأخلاقيًا، تتقاطع فيه المسؤوليات الفردية والجماعية، المحلية والدولية.

وقد خلُصنا إلى أن المسؤولية المدنية تُشكّل إحدى أبرز الآليات القانونية لمساءلة الجهات الملوِّثة، وردعها، وتعويض المتضررين. غير أن تفعيل هذه الآلية يواجه عدة تحديات، من بينها صعوبة إثبات العلاقة السببية بين الفعل الضار والضرر البيئي، وتحديد الجهة المسؤولة، إلى جانب التعقيدات التي تفرضها طبيعة الضرر البيئي نفسه، الذي يكون في الغالب مستمرًا، غير مباشر، وقد يصعب حصر آثاره في الزمان والمكان.

كما أظهرت الدراسة أن النظام القانوني لجبر الضرر البيئي، رغم ما يحتويه من قواعد مهمة، لا يزال بحاجة إلى مزيد من التطوير، سواء من حيث توسيع نطاق الحق في التعويض، أو من حيث اعتماد آليات أكثر فاعلية لتقييم الضرر البيئي وإصلاحه، بدل الاكتفاء بالتعويض المالي التقليدي.

وبناءً على ما سبق، يمكن تقديم جملة من الاقتراحات، أهمها:

1. ضرورة تحديث التشريعات الوطنية المتعلقة بحماية البيئة البحرية، بما يواكب تطورات التلوث وتعقيداته.
2. تفعيل مبدأ "الملوِّث يدفع"بشكل أكثر صرامة، بما يضمن تحميل الملوِّث كلفة الأضرار التي يتسبب فيها.
3. تعزيز التعاون الدولي والإقليمي في مجال حماية البيئة البحرية، خاصةً في المناطق البحرية المشتركة أو المتنازع عليها.
4. دعم البحث العلمي والتقني في مجال رصد التلوث ومعالجته بوسائل مستدامة وفعالة.

في الختام، تبرز الحاجة الملحة إلى مقاربة قانونية شاملة ومتكاملة، تنطلق من وعي بيئي حقيقي، وتُسند بإرادة سياسية وتشريعية قوية، حتى تصبح المسؤولية المدنية عن التلوث البيئي البحري أداة فعالة في حماية أحد أهم موارد الحياة على كوكب الأرض: البيئة البحرية.

قائمة المصادر

والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

أولا: المصادر:

أ-القرآن الكريم

ب-السنة النبوية

1.الاتفاقيات الدولية:

1. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة سنة 1982.
2. الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالزيت لعام 1954(OILPOL) ، والتي تم توقيعها في لندن تم تعديل هذه الاتفاقية لاحقًا، وتم إدماجها في اتفاقيات أوسع مثل اتفاقية MARPOL (الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن)، التي تم تبنيها عام 1973 وتعديلها عام 1978، وهي أكثر شمولًا وتغطي جميع أنواع التلوث البحري، بما في ذلك التلوث بالنفط والمواد الكيميائية والنفايات.
3. اتفاقية أوسلو لعام 1972 تهدف إلى منع تلوث البحار بالإغراق من السفن والطائرات، ودخلت حيز التنفيذ في 7 أبريل 1974. تم تعديلها لاحقً التعزيز الحماية البيئية، وفي عام 1992، دُمجت مع اتفاقية باريس لتشكيل اتفاقية OSPAR لحماية البيئة البحرية في شمال شرق المحيط الأطلسي.
4. اتفاقية برشلونة لعام 1976 تهدف إلى حماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط من التلوث. دخلت حيز التنفيذ في 12 فبراير 1978، وتم تعديلها في 1995 لتصبح اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية، مع تعزيز بروتوكولاتها لمواجهة التلوث من الأنشطة البشرية.
5. اتفاقية جدة لعام 1982، المعروفة بالاتفاقية الإقليمية لحماية بيئة البحر الأحمر وخليج عدن، تهدف إلى حماية البيئة البحرية والساحلية .

2-النصوص القانونية

-القوانين

أ-القوانين الجزائرية

1. قانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة.
2. قانون 11/02 المؤرخ في 24 ديسمبر 2002 المتضمن قانون المالية لسنة 2003.
3. قانون 02/11 المؤرخ في 24 ديسمبر 2002 المتضمن قانون المالية لسنة 2003.
4. قانون 90-30: " تشتمل الأملاك الوطنية العمومية الطبيعية خصوصا على ما يلي – شواطئ البحر،– قعر البحر الإقليمي وباطنه المياه البحرية الداخلية، طرح البحر ومحاسره الثروات والمواد الطبيعة والسطحية والجوفية" ...
5. قانون رقم 05-10 المتضمن القانون المدني الجزائري.
6. قانون 02/02 المؤرخ في 05 فيفري 2002 المتعلق بحماية الساحل، الجريدة الرسمية عدد 10 المؤرخة في 12 فيفري 2002.
7. قانون 03- 10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.
8. القانون رقم 05-10 المتضمن القانون المدني الجزائري.
9. قانون 12/05 المؤرخ في 04 أوت 2005 المتعلق بالمياه، الجريدة، الرسمية عدد 60 المؤرخة في 04 سبتمبر 2005.
10. قانون 11/02 المؤرخ في 24 ديسمبر 2002 المتضمن قانون المالية لسنة 2003.
11. قانون 11/02 المؤرخ في 24 ديسمبر 2002 المتضمن قانون المالية لسنة 2003.
12. قانون 91-25 المؤرخ في18 ديسمبر 1991 يتضمن قانون المالية 1992 ج ر العدد65المؤرخة في 18 ديسمبر 1997.
13. قانون 97-02 المؤرخ في18 ديسمبر 1991 يتضمن قانون المالية لسنة1998 ج ر العدد89المؤرخ في 31 ديسمبر 1997.
14. قانون 91/25 المؤرخ في 18 ديسمبر 1991 المتضمن قانون المالية لسنة 1992،الجريدة الرسمية عدد 65 المؤرخة في 18 ديسمبر 1991.
15. قانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.
16. قانون 02-02، المؤرخ في 05 فبراير 2002 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه، ج ر العدد 10 المؤرخة في02 فبراير2002.
17. قانون 04-02 المؤرخ في 2004/12/29 المتعلق بالوقاية من الأخطار الكبرى وتسيير الكوارث في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية العدد84الصادرة بتاريخ 2004/12/29.

-قوانين الاجنبية

1. قانون 94-04 يتضمن قانون البيئة المصري.

ب-المراسيم التنفيذية

1. المرسوم التنفيذي 98/147 المؤرخ في 13 ماي 1998 المحدد لكيفيات تسيير الصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث، الجريدة الرسمية عدد 31 المؤرخة في17ماي 1998.
2. المرسوم التنفيذي رقم 98-276 المؤرخ في 12 سبتمبر 1998، والصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية رقم 60 بتاريخ 15 سبتمبر 1998، يتضمن الأحكام المتعلقة بتأهيل الموظفين المخوّلين لتمثيل الإدارة المكلفة بالبيئة أمام الجهات القضائية.
3. المرسوم التنفيذي رقم 98-147 يحدد كيفيات تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 065-302الذي عنوانه الصندوق الوطني للبيئة، ج ر العدد 31 المؤرخة في 17 مايو 1998.

ثانيا: المراجع

***المراجع باللغة العربية**

1.الكتب

1. أحمد خالد الناصر، **المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، دار الثقافة**،ط1،الأردن، 2010.
2. أحمد محمد ابراهيم، **البيئة واستراتيجيات القرن الحادي والعشرين**، المعهد القومي لعلوم البحر والمصايد، مصر، 2000.
3. أحمد مدحت إسلام، التلوث: مشكلة العصر، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، ط1،الكويت، 1990.
4. ادريس الصخاك، المصالح العربية في قانون البحار الجديد، دار النهضة،ط.1، مصر، 1989.
5. أنور عبد العليم، ثروات جديدة من البحار، دار الكتاب العربي، ط1، مصر، 1967.
6. الجمل، أحمد محمود، حماية البيئة البحرية من التلوث، دار منشأة المعارف،ط1،مصر ،1998.
7. الحلو، محمد رجب،**قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة**، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2007.

8. خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوءالتشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2011.
9. سعادي محمد، **سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام**، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، الطبعة الأولى،مصر ،2010.
10. سعيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية، دراسة في ضوء الأنظمة القانونية والاتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2004.
11. صلاح هاشم محمد، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، دار النهضة، دون طبعة، مصر، 1991.
12. عبد المجيد عمر النجار، **قضايا البيئة من منظور إسلامي**، وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية، مركز البحوث والدراسات، قطر، الطبعة الأولى، 1999.
13. عبده عبد الجليل عبد الوارث، **حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية**، المكتب الجامعي الحديث ، الطبعة الأولى ، مصر ، 2006.
14. علي سعيدان ، حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيميائية في القانون الجزائري، دار الخلدونية،ط1، 2008.
15. محمد رحموني، آليات تعويض الأضرار البيئية في التشريع الجزائري، مذكرة ماجيستر تخصص قانون البيئة، جامعة سطيف 2،2015-2016.
16. 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، دار الجامعة الجديدة، ط1،مصر، 2008.
17. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية وطرق قانونية لحمايتها، ط.1، الأردن2008.
18. محمد شكري سرور، التأمين ضد الأخطار التكنولوجية، دار الفكر العربي، بدون طبعة القاهرة، 1986.
19. محمد عباس محرزي، **اقتصاديات المالية العامة، النفقات العامة**، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003.
20. محمد عبد الله نعمان، **الحماية الدولية للبيئة البحرية دراسة قانونية خاصة عن البحر الأحمر**، دار النهضة العربية، ط1، مصر، 2004.

21. محمد علي أبو عيانه، **حماية البيئة المائية من مخاطر التلوث**، دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر، مصر، 2014.

22. محند إسعاد ، القانون الدولي الخاص، القواعد العادية، الجز الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، 1989.

23. نبيل أحمد حلمي، **الحماية القانونية للبيئة من التلوث، دار النهضة العربية**، دون طبعة، مصر، 2012.

24. نبيلة إسماعيل رسلان، **التأمين ضد أخطار التلوث**، دار الجامعة الجديدة، دون طبعة ،مصر، 2007.

25. نور الدين هنداوي ، **الحماية الجنائية للبيئة** ، دار النهضة العربية،ط1،مصر،1996.

26. ياسر محمد فاروق المنياوي، **المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة**، دار الجامعة الجديدة، ط1، مصر، 2008.

2- الرسائل العلمية:

أ-رسائل الدكتوراه:

حميدة جميلة، النظام القانوني للضرر البيئي وآليات تعويضه، رسالة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2006.

1. عبد الرحمان يوفلجة، **المسؤولية المدنية عن الاضرار البيئية ودور التأمين، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه قانون** خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبوبكر بلقايد بتلمسان، الجزائر، سنة 2015، ص131.
2. نور الدين يوسفي، **جبر ضرر التلوث البيئي، أطروحة دكتوراه**، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بسكرة، الجزائر 2012.
3. واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث – دراسة مقارنة –، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، الجزائر، 2007.
4. واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث – دراسة مقارنة –، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2007.

ب –رسائل الماجستير:

1. بن شريف زهير، **دور صناديق التعويض في تغطية أضرار التلوث البيئي،مذكرة ماجيستر** في القانون تخصص بيئة وعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 2015.01.
2. بورحلي كريمة، **التلوث البحري وتأثيره على البحارة، رسالة ماجستير**، كلية علم الاجتماع، جامعة منتوري– قسنطينة – (الجزائر) ، السنة الجامعية 2009–2010.
3. حمشة نور الدين، **الحماية الجنائية للبيئة، رسالة ماجستير في الشريعة والقانون**، جامعة الحاج لخضر ،باتنة، الجزائر، 2006.
4. عبد الكريم عبد اللاوي، **"حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري"، مذكرة ماجستير**، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2017.
5. قريد سمير، **دور الجمعية الوطنية لحماية البيئة ومكافحة التلوث في نشر الثقافة البيئية، مذكرة ماجستير**، كلية علوم الاجتماعية، جامعة باجي مختار – عنابة – (الجزائر)، السنة الجامعية 2005–2006.
6. وناسة جدي، **الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون**، جامعة محمد خيضر، بسكرة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، تخصص قانون أعمال، الجزائر ،2008.

3-المقالات

1. عبدلي نزار، **المسؤولية عن تلويث البيئة البحرية بالنفايات في الجزائر**، مقال منشور مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، جامعة باتنة، الجزائر، العدد 12، جانفي 2018.
1. بدرية العوضي، تأثيرات اتفاقية الأمم المتحدة للبحار الجديدة لعام 1982 على الثروة السمكية للدول العربية، مجلة الحقوق، المجلد 11، العدد 1،1987.
2. خير الدين بنمشرنن،**"الأسس المرجعية لحماية البيئة البحرية من التلوث في ظل الشريعة الإسلامية واتفاقية قانون البحار لسنة 1982** م"، مجلة البحوث العلمية والدراسات الإسلامية، العدد 01، 2022.

3. زيد الخير، ميلود، وغفافلية، عبد الله ياسين، "**طبيعة الضرر البيئي ومدى القدرة على تقديره وتعويضه**"، مجلة دفاتر اقتصادية، المجلد 5، العدد 9، 2014.

4. سفيان لبراهمي، "**فعالية المبادئ العامة التي تحكم استغلال البحر الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 في حماية البيئة البحرية**،"المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 01، 2019.

5. محمد منصوري، "**الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية بين القانون الدولي العام والتشريع الداخلي**" ،مجلة العلوم القانونية والسياسية، العدد 02، 2019.

6. هداج، رضا، "**التعويض كآلية من آليات جبر الضرر البيئي**"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 55، العدد 4، 2018.

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

شكر وتقدير.....

إهداء .....

إهداء .....

مقدمة.....1

❖ الفصل الأول: ماهية تلوث البيئة البحرية ونطاق حمايتها.....4

❖ المبحث الأول: مفهوم البيئة البحرية ونطاق حمايتها 5

المطلب الأول: تعريف البيئة البحرية.....5

الفرع الأول: تعريف البيئة البحرية لغةً.....5

الفرع الثاني: التعريف البيئة البحرية اصطلاحاً 8

المطلب الثاني: أهمية البيئة البحرية ونطاق حمايتها.....9

الفرع الأول: أهمية البيئة البحرية.....10

-أولا: الأهمية الحيوية للبيئة البحرية 10

-ثانيا: الأهمية الإقتصادية للبيئة البحرية.....12

-ثالثا: الأهمية الاستراتيجية للبيئة البحرية.....15

الفرع الثاني: نطاق البيئة البحرية.....17

❖ المبحث الثاني: مفهوم تلوث البيئة البحرية 22

المطلب الأول: تعريف التلوث البحري 22

الفرع الأول: تعريف اللغوي للتلوث البحري 22

-أولا: التعريف اللغوي.....22

الفرع الثاني: التعريف الاصطلاحي والقانوني للتلوث البحري 23

فهرس المحتويات

-أولا: التعريف الاصطلاحي..... 23

-ثانيا : التعريف القانوني 24

المطلب الثاني: مصادر تلوث البيئة البحرية..... 25

الفرع الأول: التلوث البحري الناتج عن أنشطة بحرية..... 26

-أولا: التلوث من النفط..... 26

-ثانيا: التلوث من الإغراق..... 28

-ثالثاً: التلوث الإشعاعي 29

الفرع الثاني: التلوث البحري الناتج عن أنشطة برية..... 29

-أولا: المخلفات الصناعية 29

-ثانيا: مخلفات الصرف الصحي والنفايات: 30

الفرع الثالث: خصائص الضرر الناتج عن التلوث البحري..... 32

-أولا: التلوث البحري ضرر غير شخصي 32

-ثانيا: التلوث البحري ضرر غير مباشر..... 34

-ثالثا: التلوث البحري ضرر له طبيعة خاصة 35

❖ الفصل الثاني: الآثار القانونية الناجمة عن أضرار تلوث البيئة البحرية..... 37

❖ المبحث الأول: قيام المسؤولية المدنية عن تلويث البيئة البحرية 38

المطلب الأول: المسؤولية المدنية العقدية..... 38

الفرع الأول: الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية العقدية..... 39

-أولا: الخطأ العقدي..... 40

-ثانيا: الضرر..... 41

-ثالثا: العلاقة السببية 41

الفرع الثاني: حكم شرط تحويل المخاطر على طرف دون اخر..... 42

المطلب الثاني: المسؤولية المدنية التقصيرية 43

الفرع الأول: الأسس المختلفة للمسؤولية المدنية:..... 44

الفرع الثاني: صعوبات تطبيق المسؤولية التقصيرية في حماية البيئة..... 46

❖ المبحث الثاني: النظام القانوني لجبر الضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية 47

المطلب الأول: الجوانب الإجرائية لدعوى التعويض عن الضرر البيئي..... 47

الفرع الأول: شروط قبول دعوى التعويض..... 48

أولا: الصفة والمصلحة..... 48

ثانيا: المصلحة..... 49

الفرع الثاني: تقادم الدعوى 51

1-الاختصاص القضائي في دعوى التعويض عن الضرر البيئي..... Erreur ! Signet non défini.

المطلب الثاني: التعويض عن أضرار تلويث البيئة البحرية..... 53

الفرع الأول: التعويض العيني عن الضرر 54

الفرع الثاني :التعويض النقدي..... 55

المطلب الثاني: دور الأليات المؤسساتية في جبر الضرر المترتب عن تلويث البيئة البحرية..... 56

الفرع الأول: صناديق التعويض وفوائدها 56

-أولاً: تعريف صناديق التعويض..... 56

-ثانياً: أهمية ومزايا صناديق التعويض 58

الفرع الثاني: حالات تدخل صناديق التعويض..... 59

-أولاً: صناديق التعويض كنظام مكمل:..... 59

-ثانياً: صناديق التعويض كنظام احتياطي:..... 60

الفرع الثالث :صناديق التعويض البيئية في القانون الجزائري 61

- أولا: الصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث 61

ثانيا : ثانيا: الصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية.....63

خـــــاتمة 66

قائمة المصادر والمراجع 68

قائمة المصادر والمراجع 69

ملخص

إن موضوع دراستنا **المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية**، باعتباره من المواضيع القانونية ذات الأهمية المتزايدة في ظل التوسع الصناعي والبحري وما ينجم عنه من آثار سلبية على التوازن البيئي، وقد جاءت هذه الدراسة لتسلط الضوء على الإطار القانوني الذي ينظم التعويض عن الأضرار الناجمة عن هذا النوع من التلوث، خاصة في ظل التحديات البيئية الراهنة.

و تهدف دراستنا إلى تحليل أركان المسؤولية المدنية، سواء كانت مسؤولية تقصيرية أو عقدية، وبيان كيفية قيامها في حالة الأضرار البيئية البحرية، مع التركيز على عنصر الضرر والعلاقة السببية بين الفعل الضار والتلوث الواقع. كما تم التطرق إلى صعوبات إثبات هذه المسؤولية، لا سيما في ظل الطابع غير المباشر لبعض الأضرار البيئية وطبيعتها الجماعية والممتدة في الزمان والمكان.

وقد تناولت الدراسة كذلك الآليات القانونية والقضائية الكفيلة بضمان جبر الضرر البيئي، سواء من خلال المسؤولية الفردية لمرتكب التلوث أو عبر صناديق التعويض والأنظمة الخاصة بالتأمين الإجباري، مع الوقوف على جوانب القصور التشريعي في هذا المجال.

خلصت دراستنا إلى أن فعالية المسؤولية المدنية في حماية البيئة البحرية تبقى رهينة بوجود إطار قانوني دقيق ومرن، يراعي خصوصية الضرر البيئي ويضمن التوازن بين حماية البيئة وضرورات النشاط الاقتصادي، مع توصيات بتعزيز وسائل الإثبات، وتحديث النصوص القانونية، وتكريس مبدأ "الملوِّث يدفع.

Abstract

The subject of our study concerns civil liability for damages resulting from marine environmental pollution, which is increasingly significant in light of expanding industrial and maritime activities and their adverse effects on environmental balance. This study aims to shed light on the legal framework governing compensation for damages caused by this type of pollution, especially in the context of current environmental challenges.

Our research seeks to analyze the elements of civil liability, whether tortious or contractual, and to clarify how such liability arises in cases involving marine environmental harm. Particular emphasis is placed on the elements of damage and the causal link between the harmful act and the pollution in question. The study also addresses the difficulties associated with proving such liability, particularly given the indirect nature of some environmental harms, as well as their collective and extended scope in terms of time and space.

The study further examines the legal and judicial mechanisms capable of ensuring reparation for environmental damage, whether through the individual liability of the polluter or via compensation funds and mandatory insurance schemes. It also highlights the legislative shortcomings in this field.

Our research concludes that the effectiveness of civil liability in protecting the marine environment remains contingent upon the existence of a precise and flexible legal framework—one that takes into account the specific nature of environmental damage and ensures a balance between environmental protection and the necessities of economic activity. The study recommends strengthening evidentiary mechanisms, updating legal texts, and reinforcing the "polluter pays" principle.