جامعة الشهيد حمه لخضر-الوادي
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

مسؤولية الدولة عن الإضرار بالبيئة البحرية

مذكرة تخرج تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص : قانون البيئة

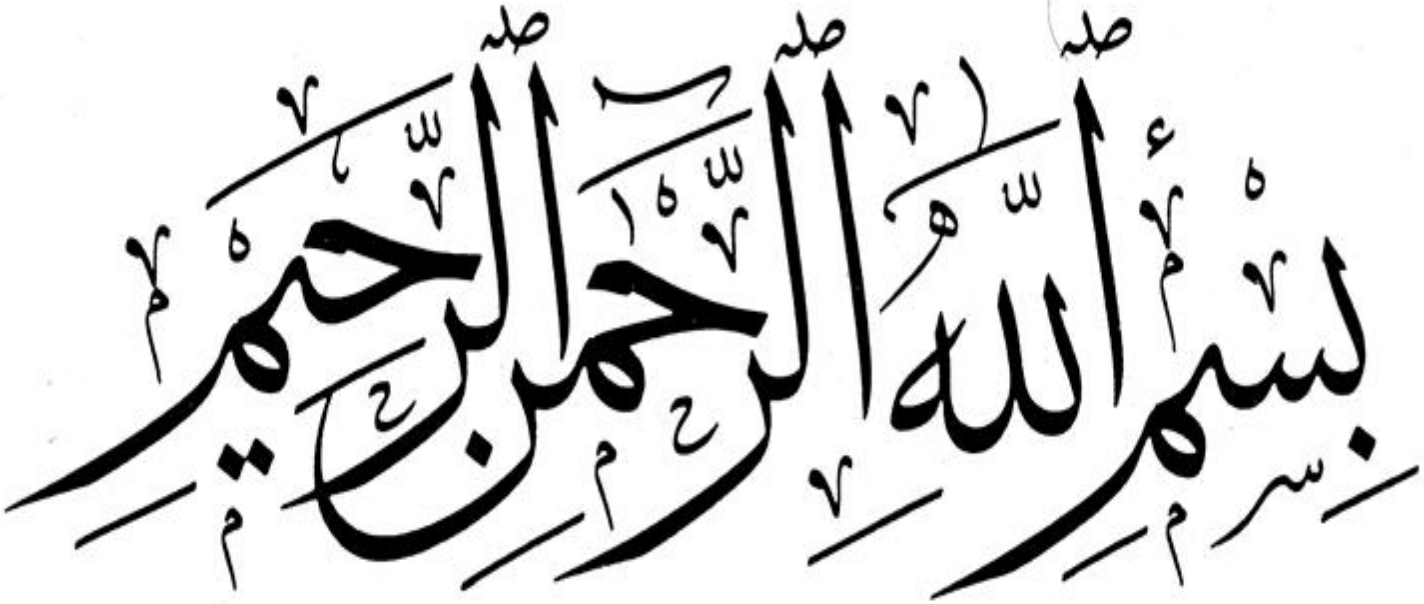
إعداد الطالب :

محمد الفاضل علال

لجنة المناقشة :

الإسم واللقب	الجامعة	الصفة
أ./ الازهر لعبيدي	جامعة الشهيد حمه لخضر– الوادي	رئيسا
د./ الشريف وكواك	جامعة الشهيد حمه لخضر– الوادي	مشرفا ومقرار
أ./ عبد الله كنتاوي	جامعة الشهيد حمه لخضر– الوادي	مناقشا

السنة الجامعية : 2018/2017


بسم الله الرحمن الرحيم

قل اللّٰه تعالى

﴿وَهُوَ ٱلذِى سَخَّرَ ٱلبَحۡرَ لِتَأۡكُلُواْ مِنۡهُ لَحۡمًا طَرِيًّا وَتَسۡتَخۡرِجُواْ مِنۡهُ حِلۡيَةً

تَلۡبَسُونَهَا وَتَرَى ٱلۡفُلۡكَ مَوَاخِرَ فِيهِ وَلِتَبۡتَغُواْ مِن فَضۡلِهِۦ وَلَعَلَّكُمۡ

تَشۡكُرُونَ﴾ {النحل:14}

*****

﴿ظَهَرَ ٱلۡفَسَادُ فِى ٱلۡبَرِّ وَٱلۡبَحۡرِ بِمَا كَسَبَتۡ أَيۡدِى ٱلنَّاسِ لِيُذِيقَهُم بَعۡضَ ٱلذِى

عَمِلُواْ لَعَلَّهُمۡ يَرۡجِعُونَ ﴾ {الروم:41}

*****

﴿۞وَهُوَ ٱلذِى مَرَجَ ٱلبَحۡرَيۡنِ هَٰذَا عَذۡبٌ فُرَاتٌ وَهَٰذَا مِلۡحٌ أُجَاجٌ وَجَعَلَ

بَيۡنَهُمَا بَرۡزَخًا وَحِجۡرًا مَّحۡجُورًا ﴾ {الفرقان:53}

الإهـــــــداء

أهدي هذه الدراسة؛

إلى من لا يمكن للكلمات أن توفي حقهما ولا يمكن للأرقام أن تحصي فضلهما الوالدين الكريمين أطال الله في عمرهما وألبسهما لباس الصحة والعافية ورزقهما الله سعادة الدارين.

إلى من أتشرف بفضلهم ومنحوني الـدعم والعون أخوتي وأخواتي وفقهم الله ويسر أمورهم.

إلى كل من علمني حرف من أساتــذة ومعلمين وأستـاذات، أو قـدم لي يـد العون بكلمة أو نصح أو دعــاء، شكـر الله لهم وبارك فيهم.

إلى كل من كانوا مـلاذي وعشيرتي، أقاربي الأعـزاء، إلى من تذوقت معهم أجمل اللحظات أصدقائي الأوفياء، كل بإسمه إلى كل من ساعد في إتمام هذا العمل من قريب وبعيد.

إلى كل من أنسي سهوا أقدم هذا البحث.

محـمـد الفــاضـل عـــــلال

شكـــــر وتقـديـر

الحمد لله الذي هدانا وأعاننا على إكمال هذا البحث؛

أتوجه بالشكر والعرفان للأستاذ المشرف الدكتور الشريف وكواك، الذي شرفني بقبوله الإشراف على هذه المذكرة رغم إنشغالاته الكثيرة، إذ لم يبخل علي بوقته ونصائحه وتوجيهاته القيمة، والشكر كذلك موصول للأستاذين المحترمين، اللذين تفضلا بقبول قراءة هذه المذكرة لمناقشتها.

كما أتوجه بالشكر لكل من ساعدني أو ساهم في إتمام إنجاز هذه المذكرة؛ في تنسيقها وتدقيقها وحسن إخراجها.

مقـدمـة

مـقــدمـــة :

تعد البيئة شريان الحياة وقلبها النابض والوسط الحيوي المرتبط بحياة وديمومة الكائنات الحية المختلفة، ويعد الإنسان أهم هذه المخلوقات لما خصه الله سبحانه وتعالى وفرقه على باقي المخلوقات بخاصية العقل والفهم والإدراك، وكون الإنسان المستفيد الأكبر من البيئة لما توفره له من متطلبات الحياة والعيش، ما جعله يعطي هذا الوسط أهمية بالغة، خاصة بعد الإنتهاكات التي طالت البيئة بالممارسات السلبية والتجاوزات الخطيرة في حق الكائنات الأخرى، الحيوانية والنباتية.

أدت العلاقة السلبية بين الإنسان والبيئة في العصر الحديث، إلى ظهور طائفة من الظواهر البيئية الخطيرة والتي إسترعت إهتمام العالم أجمع، رغبة في مواجهة هذه المشكلات ودراستها للحد من أخطارها وأثارها الضارة على الإنسان والبيئة، وتعد البيئة البحرية الوسط أو الجزء المثالي والحيوي للأرض خاصة وأنها تمثل 71% من إجمالي مساحة الكرة الأرضية ولها علاقة مباشرة بالوسط الهوائي والأرضي، مشكلة بذلك تكاملا بيئيا يعد مثاليا لإستمرار الحياة فيها إذا خلت من مشاكل أو عوائق بيئية.

وإحتلت مشاكل البيئة البحرية إهتماما دوليا نتيجة لأثارها على المجتمع الدولي، وأثارها على التنمية الإقتصادية السليمة، وقد ترتب على ذلك التكفل بالبيئة البحرية بشكل فعال على المستويات المختلفة الدولية والإقليمية والوطنية، برسم حدود وتشريع ضوابط تسير سلوكيات الأفراد إتجاه البيئة عامة والبيئة البحرية خاصة، حيث تجلى ذلك بوضوح في إقامة المؤتمرات وإبرام الإتفاقيات والبروتوكولات، والنصوص في دساتير معظم دول العالم على حماية البيئة وجعلها وسط سليم وملائم للحياة، وهو ما تجسد في إنعاقد مؤتمر ستوكهولم بالسويد سنة 1972 ثم تلاه مؤتمر ريو دي جانيرو بالبرازيل سنة 1992 ثم مؤتمر جوهانسبرغ بجنوب إفريقيا سنة 2002 ثم مؤتمر ريو دي جانيرو بالبرازيل سنة 2012 أو ما يسمى (ريو + 20).

لذلك أقرا المشاركون بتكثيف التنسيق الدولي لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث وإرساء مبدأ المسؤولية على عاتق الدول، بإعطاء ديناميكية أكثر جدية في إيجاد قوانين وطنية ودولية تهدف إلى حماية البيئة البحرية وإتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة للحد أو التقليل من مخاطر التلوث البحري وتأثيراته السلبية على الإنسان.

أهمية الدراسة:

تكمن أهمية الموضوع فيما يلي:

إن هذا البحث يعد من الأبحاث التي تتعلق بمسؤولية الدولة عن الإضرار بالبيئة البحرية من خلال الأنشطة المضرة بالبيئة والمسببة في إرتفاع نسبة التلوث وخاصة من جراء النهضة الإقتصادية والتطور الصناعي التي غزا مختلف أنحاء العالم، وخاصة بعد قصور الدساتير الوطنية والداخلية للدول في تجسيد الحماية الفعلية للبيئة البحرية، ما أدى إلى المسارعة في معالجتها على المستوى الدولي، وإعطاء جدية أكبر في تطبيق مبدأ حماية البيئة البحرية التي تعد تراث مشترك للإنسانية.

أهداف الدراسة:

يهدف هذا البحث إلى إيجاد السبيل والطريق الفعال في إبراز النوايا الفعلية للدول في إيجاد حل لمشكلة التلوث البيئي عامة والبيئة البحرية خاصة من خلال تكثيف الجهود وصدق النوايا إتجاه هذه المشكلة بسن القوانين الخاصة بهذه البيئة.

أسباب إختيار الموضوع:

لإختيار موضوع البحث، تحديد أسباب ذاتية وأخرى موضوعية.

– الأسباب الذاتية: وهي التي تدفعنا لإختيار هذا الموضوع طبيعة التخصص العلمي الذي أدرس فيه – قانون البيئة – وصلته الوطيدة بموضوع الدراسة، وقلة الأبحاث القانونية في هذا المجال.

– الأسباب الموضوعية: تعود أسباب إختيارنا للموضوع لإمكانية دراسته من عدة جوانب، وتميزه بتطورات وتحولات سريعة، ولحداثته وحيويته أصبح موضوع الساعة.

إشكالية الموضوع:

إن معالجة موضوع مسؤولية الدولة عن الإضرار بالبيئة البحرية يحتم علينا طرح الإشكالية التالية: **إلى أي مدى يمكن لمسؤولية الدولة وبإعتماد آليات أن تكفل عدم الإضرار بالبيئة البحرية ؟.**

المنهج المتبع:

وللإجابة على إشكالية الموضوع سأعتمد على المنهج الوصفي الذي يقوم بوصف الظاهرة ويبرز المفاهيم ذات الصلة بالموضوع ودارسة ما تحتويه من خصائص، بالإضافة إلى المنهج التحليلي الذي يمكن أن نصل إلى تفاصيل أكثر وضوح لظاهرة تلوث البيئية البحرية والأضرار الناجمة عنها، مع إدراج المنهج المقارن من خلال التطرق إلى المقارنات بين التطابق وعدمه، من خلال مقارنات بين القوانين الوضعية سواء العربية أم الغربية، وكذلك إعتماد المسؤولية الإدارية والمسؤولية الدولية للدولة عن أضرار تلوث البيئة البحرية.

وإنطلاقا من الإشكالية والمنهج المعتمد لدراستنا، جاء تقسيم الموضوع إلى فصلين:

تناولنا في الفصل الأول مفهوم البيئة البحرية والذي قمنا بتقسيمه إلى مبحثين؛ أخذنا في المبحث الأول تعريف البيئة البحرية، وفي المبحث الثاني وسائل معالجة مشكلة تلوث البيئة البحرية، كما قمنا بتقيسم الفصل الثاني إلى مبحثين؛ تناولنا في المبحث الأول المسؤولية الإدارية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، وفي المبحث الثاني المسؤولية الدولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية.

الفصل الأول
مشكلة تلوث البيئة البحرية

الفصل الأول : مشكلة تلوث البيئة البحرية

تعتبر البيئة البحرية مساحة المياه المالحة التي تتصل ببعضها البعض، سواء كان الإتصال طبيعيا أو صناعيا، وما تشتمل عليه من أوجه الحياة البحرية، وهو مصطلح حديث النشأة، وقد أطلق هذا المصطلح عام 1978، وهنالك مصطلحات أخرى أطلقت على البيئة البحرية، وهي: الموارد البحرية، والنظم البيئية، وتلعب البحار والمحيطات دورا رئيسيا في حياة الإنسان، فهي تحتل ما يقارب ثلاثة أرباع الكرة الأرضية بنسبة سبعين بالمائة، لذلك فإن لها النصيب الأكبر للمحافظة على التوازن البيولوجي للكرة الأرضية والحياة بصفة عامة.

إن رقي مجتمعات العالم، وزيادة التطور التكنولوجي والإقتصادي، أدى إلى تغير ملامح الكرة الأرضية والبيئة، هذا التطور نتج عنه نتائج إيجابية في زيادة الرفاهية، وزيادة استخدام موارد الأرض وإستغلالها، إلا أن هذا التطور حظي بسمة سلبية، كان له أثر مباشر على سلامة الكرة الأرضية وزيادة الكوارث الطبيعية فيها، وهذا كله بسبب ما يطلق عليه التلوث.

والتلوث هو إحداث خلل كبير في توازن البيئة، ويحدث هذا الخلل نتيجة عمل تغيير في البيئة التي تعيش فيها الكائنات الحية، وهذا بفعل بشري من الإنسان ونشاطاته اليومية، حيث أن بعض السلوكيات الخاطئة، والنشاطات الغير مدروسة تؤثر على البيئة التي تعيش فيها الكائنات الحية، وتؤدي إلى اختلالها وتغير بعض المعالم فيها ويسبب تلوثها.

مشكلة تلوث البيئة البحرية أصبحت إحدى المشاكل الهامة التي تواجه الدول المتقدمة والدول النامية على حد سواء، وترتبط كثيرا مع مشاكل التلوث إرتباطا وثيقا بوسائل التنمية، فبينما يسخر الإنسان العلم والتكنلوجيا لتحقيق معدلات التنمية التي تؤمن له الراحة والرفاهية، فإنه يواجه مضاعفات تلك الرفاهية والتي تتمثل في تلوث البيئة البحرية، التي قد تعرض حياة الإنسان للخطر وتؤثر على إقتصاديات بعض الأنشطة الأخرى، المرتبطة بالتنمية كالسياحة والثروة السمكية وغيرها من الأنشطة، وهو ما سنتناوله في هذا الفصل من خلال المبحثين التاليين؛

- المبحث الأول: مفهوم البيئة البحرية
- المبحث الثاني: وسائل معالجة مشكلة تلوث البيئة البحرية

المبحث الأول: مفهوم البيئة البحرية

إن المفهوم العام للبيئة لا يمكن حصره وإختصاره بكلمات بسيطة، مفاد ذلك أن البيئة لها أشكال كثيرة ومتنوعة، ولها أنماط مختلفة مترابطة، ولا يمكن للمفكرين والباحثين والمختصين إلا أن يجتمعوا على تعريف واحد وبسيط، والبيئة هي المحيط الذي نعيش فيه ونستمد حياتنا منه فهو الهواء والأرض والمياه، وجميع أشكال الحياة على كوكب الأرض بجميع مكوناتها، التي تشمل الغابات والصحاري والبحار والغازات من جهة والإنسان والكائنات الحية من جهة أخرى .

ويعتبر الإنسان أهم هاتيه الكائنات في إحداث التغيير البيئي والإخلال الطبيعي البيولوجي، فمنذ وجوده على وجه البسيطة، وهو يتعامل مع مكونات البيئة، وكلما توالت الأعوام إزداد تحكما وسلطانا على البيئة، وخاصة بعد أن مكن له التقدم العلمي والتكنولوجي مزيدا من فرص إحداث التغير في البيئة وفقا لإزدياد حاجته إلى الغذاء والكساء.

والبيئة البحرية بشكل عام هي المحيط المائي الضخم وما تحتويه من أدوات، تشمل الكائنات الحية التي تعيش فيها من أسماك وثدييات وأشجار وكائنات حية دقيقة، والجزر والخلجان والأنهار، والنظام الفريد الذي يحكم البيئة البحرية هو نظام رباني وضعه الله للتوازن البيئي بين جميع هذه الجزئيات، وأي إضرار بها ينتج عنه خلل بهذا النظام، فهي تمثل جزءا رئيسيا في المجال الحيوي وعنصر من عناصر ثبات وتوازن الكرة الأرضية، وهو ما سنتناوله في هذا المبحث من خلال المطلبين التاليين؛

- المطلب الأول: تعريف البيئة البحرية
- المطلب الثاني: مجال البيئة البحرية

المطلب الأول: مفهوم البيئة البحرية

تتميز البيئة البحرية بسمات خاصة ونظام بيئي متكامل يلعب دورا مؤثرا في الحياة الإنسانية وللتعرف على البيئة البحرية يستوجب علينا معرفة الوسط الذي تنتمي إليه وهو ما سيتم شرحه في هذا المطلب من خلال الفرعين التاليين؛

الفرع الأول: تعريف البيئة

الفرع الثاني: تعريف البيئة البحرية

الفرع الأول: تعريف البيئة

حتى نصل لتعريف يتصف ببعض الشمولية لكلمة البيئة لابد من التطرق إليها من الجانب اللغوي ومن ثم الجانب الاصطلاحي ثم من الجانب القانوني.

أولا: التعريف اللغوي

تعددت وإختلفت التعاريف اللغوية للبيئة، من منطقة إلى أخرى ومن دولة إلى أخرى نذكر منها:

1- اللغة العربية:

يعود الأصل اللغوي لكلمة البيئة في العربية إلى المادة (بوأ) الذي أخذ منه الفعل الماضي (باء).[1]

ومن ذلك قوله تعالى « **وَإِذْ بَوَّأْنَا لِإِبْرَاهِيمَ مَكَانَ الْبَيْتِ أَن لَّا تُشْرِكْ بِي شَيْئًا وَطَهِّرْ بَيْتِيَ لِلطَّائِفِينَ وَالْقَائِمِينَ وَالرُّكَّعِ السُّجُودِ** »[2].

كما تعني مكان الإقامة أو المحيط ومن ذلك قوله تعالى « **وَالَّذِينَ تَبَوَّءُوا الدَّارَ وَالْإِيمَانَ مِن قَبْلِهِمْ يُحِبُّونَ مَنْ هَاجَرَ إِلَيْهِمْ...**»[3].

أي الذين أقاموا أو توطنوا بالمدينة المنورة، قبل هجرة الرسول صلى الله عليه وسلم إليها، وبيئة الإنسان الطبيعية هي الأرض، إذ أنها بهيئتها وموقعها وعناصرها ودورنها المائل حول نفسها وحول الشمس،[4] فهي الوسط أو المحيط.

1- حمدي عطية مصطفي عامر، حماية البيئة في النظام القانوني الوضعي والإسلامي -دراسة مقارنة-، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2015، ص21

2- سورة الحج، الآية 26

3- سورة الحشر الآية 9

4- ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر،2015/2014، ص39.

وفي معنى الحديث الشريف « من كذب علي متعمدا فليتبوأ مقعده من النار»، أي لينزل منزلة من النار وهذا التبوء هو الحلول والنزول والسكن، ويمكن أن يؤخذ منه البيئة هي المحل والمنزل والسكن.[1]

وتنصرف كلمة البيئة في اللغة العربية إلى عدة معاني:

أ- الرجوع والإعتراف: يقال باء بحقه أي بمعنى رجع أو أقره...

ب- الثقل: يقال باء بذبه أي ثقل به.

ج- الإلتزام: ومنه ما رواه عبد الله بن عمر أن رسول الله قال « أيما رجل قال لأخيه يا كافر فقد باء أحدهما»، أي إلتزمه هذا الوصف ـ الكفر ـ

د- تعني المنزل أو المكان: وهي المحيط الذي يعيش فيه الإنسان.[2]

2- اللغة الفرنسية:

يقابل كلمة البيئة في اللغة الفرنسية مصطلح **Environnement** الذي يدل على مجموعة العناصر الطبيعية والصناعية التي تمارس فيها الحياة الإنسانية.[3]

كما عرفها مجلس اللغة الفرنسية بأنها مجموعة العوامل المادية والكيميائية والبيولوجية والعناصر الإجتماعية القابلة في وقت معين التأثير بطريقة مباشرة أو غير مباشرة حاليا أو في وقت لاحق على الكائنات الحية والنشاط الإنساني.[4]

3- اللغة الانجليزية:

البيئة في اللغة الانجليزية **Environment** تستخدم هذه الكلمة للدلالة على الظروف المحيطة والمؤثرة في النمو وتنمية حياة الكائن الحي كما تستخدم للتعبير على الظروف الطبيعية مثل الهواء والماء والأرض التي يعيش فيها الإنسان.

1- حسونة عبد الغني، "الحماية القانونية للبيئة في إطار التنمية المستدامة"، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2012، ص12.

2- سايح تركية، حماية البيئة دراسة مقارنة في القوانين العربية، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر، 2014، ص16.

3- خنتاش عبد الحق، 'مجال تدخل الهيئات المركزية في حماية البيئة في الجزائر'، رسالة لنيل شهادة الماجستير، تخصص تحولات الدولة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2011، ص07.

4- الفتني منير، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، رسالة لنيل شهادة الماجستير، تخصص: البيئة والعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر1، 2014/2013، ص10.

ويستخدم كذلك هذا اللفظ للدلالة على الوسط والمحيط أو المكان الذي يحيط بالشخص ويؤثر في مشاعره وأخلاقه وأفكاره.[1]

ثانيا: التعريف الاصطلاحي

يمكن تعريف البيئة اصطلاحا بأنها المحيط المادي الذي يعيش فيه الإنسان بما يشمل من ماء وهواء وفضاء وتربة وكائنات حية ومنشآت أقامها لإشباع حاجاته.[2]

وفي تعريف أخر : البيئة مجموعة من العوامل البيولوجية والكيميائية والطبيعية والجغرافية والمناخية المحيطة بالإنسان والمحيطة بالمساحة التي يقطنها والتي تحدد نشاط الإنسان واتجاهاته وتؤثر في سلوكه ونظام حياته بمعنى أنها جميع العوامل الحيوية وغير الحيوية التي تؤثر في الكائن الحي بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في أي فترة من تاريخ حياته.[3]

و من خلال ما تم ذكره يستخلص أن البيئة تتكون من عنصرين:

1- العنصر الطبيعي: يتمثل في مجموع العناصر الطبيعية التي لا دخل للإنسان في وجودها بل أنها سابقة في وجودها على وجود الإنسان على سطح الكرة الأرضية ويشمل هذا العنصر الماء والهواء والتربة والنباتات والحيوانات.

2- العنصر الصناعي: ويتمثل في الأدوات والوسائل التي إبتكرها الإنسان للسيطرة على الطبيعة.[4]

ثالثا: التعريف القانوني

أختلف لتعريف البيئة من الجانب القانوني إلى إتجاهين، أحدهما يأخذ بالمفهوم الضيق الذي يقر بعناصرها الطبيعية فقط، وإتجاه ثاني يأخذ بالمفهوم الواسع الذي يضيف للعناصر الطبيعية العناصر الإنسانية في البيئة الطبيعية والحضارية، ومنه نتناول تعريف البيئة في الإتفاقيات الدولية، ثم التشريعات الوضعية.

1- سايح تركية، مرجع سابق، ص17.

2- ماجد راغب الحلو، مرجع سابق، ص68.

3- حمدي عطية مصطفى عامر، مرجع سابق، ص23.

4- وناسة جدي، "الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري"، رسالة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2008/2007، ص12.

1- الإتفاقيات الدولية:

تناول مؤتمر استكهولم للبيئة المقام في السويد سنة 1972 أن البيئة بمعناها الواسع 'مجموعة من النظم الطبيعية والإجتماعية والثقافية التي يعيش فيها الإنسان والكائنات الأخرى والتي يستمدون منها زادهم ويؤدون فيها نشاطهم.[1]

وقد أسفر المؤتمر المنظوي تحت شعار نحن لا نملك إلا كرة أرضية واحدة على أول برنامج موحد متخصص في قضايا البيئة حددت أهدافه في:

- الدعوة إلى المحافظة على البيئة وتنميتها.
- تفعيل مبدأ التربية البيئية.
- مكافحة كل أشكال الإستغلال البشع لموارد الأرض الطبيعية.
- وقف تدخلات الإنسان الضارة بتوازن البيئة الطبيعية.[2]

وقد عرفها قبله المؤتمر الذي عقدته منظمة اليونسكو في باريس عام 1968 على أنها "كل ما هو خارج الإنسان من أشياء، بشكل مباشر أو غير مباشر ويشمل في ذلك جميع النشاطات المؤثرة والتي تؤثر في الإنسان مثل قوى الطبيعة والظروف العائلية والمدرسية والإجتماعية".

أما المؤتمر الدولي للتربية البيئية في مدينة تبليس بجمهورية جورجيا السوفياتية سابقا في الفترة ما بين 13 إلى 26 أكتوبر 1977 حيث عرف البيئة بأنها الإطار الذي يعيش فيه الإنسان ويحصل منه على مقومات حياته من غذاء وكساء ودواء ومأوى يمارس فيه علاقاته مع إخوانه من البشر.[3]

2- التشريعات الوضعية:

أختلف في تعريف البيئة، والتي وردت في عدد من التشريعات المختلفة، تناولتها في قوانينها إجتهادا منها في إبراز معنى البيئة، نذكر منها:

1- الفتني منير، مرجع سابق، ص11.

2- طارق إبراهيم الدسوقي عطية، النظام القانوني لحماية البيئة في ضوء التشريعات العربية والمقارنة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2014، ص92.

3- الفتني منير، مرجع سابق، ص11.

أ- المشرع الفرنسي:

عرف المشرع الفرنسي البيئة ضمن المادة الأولى من القانون الصادر في 1976/07/10 المتعلق بحماية الطبيعة بأنها: "مجموعه من العناصر التي تتمثل في الطبيعة الفصائل الحيوانية والنباتية، الهواء، الأرض، الثروة المنجمية والظواهر الطبيعية المختلفة.[1]

والواضح في هذا التعريف أن المشرع الفرنسي أخذ بالمفهوم الضيق لتعريف البيئة من خلال ذكره للعناصر الطبيعية فقط دون ذكر العناصر التي يتدخل الإنسان في إنشائها وإيجادها.

ب- المشرع المصري:

نصت المادة الأولى من الفقرة 01 من القانون رقم 04 لسنة 1994 المتعلق بالبيئة "البيئة هي المحيط الحيوي الذي يشمل الكائنات الحية وما تحتويه من مواد وما يحيط بها من هواء وتربة وما يقيمه الإنسان من منشآت.[2]

من هذا التعريف نستنتج أن المشرع المصري أخذ بالمفهوم الواسع للبيئة كونه أدمج الطبيعة بالوسائل والمنشآت التي استحدثها الإنسان.

ج- المشرع الجزائري:

يعتبر المشرع الجزائري من التشريعات التي أخذت مفهوم البيئة بالمفهوم الواسع وذلك من خلال المادة 04 من القانون 03-10 المؤرخ في 19 جويلية 2003 النظام البيئي بأنه مجموعة ديناميكية مشكلة من أصناف النباتات والحيوانات وأعضاء مميزة وبيئتها غير الحية.[3]

والبيئة تتكون من الموارد الطبيعية اللاحيوية الحيوية كالهواء والجو والماء والأرض وباطن الأرض والنبات والحيوان بما في ذلك التراث الوراثي وأشكال التفاعل بين هذه الموارد وكذا المناظر الطبيعية والمعالم الطبيعية.[4]

1- حسونة عبد الغني، مرجع سابق، ص14.

2- سايح تركية، مرجع سابق، ص20.

3- عبد الجليل مفتاح، التوازن الدولي في مجال حماية البيئة، مجلة الإجتهاد القضائي، جامعة محمد خيضر، بسكرة، العدد12، سبتمبر 2016، ص8-9.

4- المادة رقم 04 من القانون 03-10 المؤرخ في: 19 جويلية 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج ر 43، ص10.

الفرع الثاني: تعريف البيئة البحرية

يعتبر مصطلح البيئة البحرية من المصطلحات الجديدة نسبيا في القانون الدولي حيث كان الفقه التقليدي يستعمل لفظ البحر للدلالة على مساحات الكرة الأرضية المغمورة بالماء المالح والمتصلة يبعضها البعض وعلى ذلك عرف البحر بأنه "مسطحات المياه المالحة التي تجمعها وحدة واحدة متكاملة في الكرة الأرضية جمعاء ولها نظام هيدرو جغرافي واحد".[1]

وبقي هذا المفهوم سائدا في فقه القانون الدولي إلى غاية انعقاد الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار في جنيف والتي استأنفت في نيويورك عام 1978 وتضمن محتواه معنى الحياة البحرية **Marine Life** بما تعنيه من كافة صور الكائنات الحية الحيوانية والنباتية التي تعيش في البحار بالإضافة لمياه هذه البحار وقاعها وباطن تربتها بما تحتويه من ثروات طبيعية.[2]

كما تعددت التعاريف لمصطلح البيئة البحرية بين الإتفاقيات الدولية والفقه الدولي فيما يلي:

أولا: الإتفاقيات الدولية

تناولت عديد الإتفاقيات الدولية البيئة البحرية، على أنها وسط تعيش فيه كائنات حية وغير حية تربطها علاقة وتتفاعل فيما بينها، ومن هاتيه الإتفاقيات نذكر:

1- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982:

عرفت البيئة البحرية بأنها نظام بيئي **Eco systeme** أو مجموعه من النظم البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي الذي ينصرف إلى دراسة وحدة معينة في الزمان والمكان بالإضافة للعلاقات بين تلك الكائنات بعضها ببعض وعلاقتها بالظروف المحيطة.[3]

وهو نفس المعنى الذي اصطلح في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار السالف الذكر لتعريف مصطلح البيئة البحرية وصياغته في هذا المفهوم الحديث على أنه نظام بيئي كي يصبح علامة بارزة في فقه القانون الدولي.

1- محمد أحمد المنشاوي، النظرية العامة للحماية الجنائية للبيئة البحرية؛ دراسة مقارنة، ط1، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2014، ص25.

2- الفنتي منير، مرجع سابق، ص11.

3- قدور عاشور، حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن نقل النفايات الخطرة وفقا لاتفاقية بازل لعام 1989، رسالة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون البيئة والعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر1، 2015/2014، ص46.

2- مبادئ مونتريال سنة 1985:

عرفت البيئة البحرية بأنها المنطقة البحرية التي تمتد في حالة مجاري المياه إلى حدود المياه العذبة بما في ذلك مناطق تداخل الأمواج المد وممرات المياه المالح غير أن هذا التعريف يشتمل على النطاق المكاني للبيئة دون أن يتناولها من منظور بيئي.[1]

ثانيا: الفقه الدولي

عرف الفقه الدولي البيئة البحرية بأنها المنطقة الجغرافية المواجهة لليابسة والمحددة بتأثيرات المد والجزر وهذا يشمل قاع البحر وأعالي البحار والمنطقة المتاخمة والمياه الإقليمية ومناطق مصاب الأنهار.[2]

وعرفها الفقه المصري بأنها الوسط الطبيعي للأحياء البحرية والثروات الطبيعية الأخرى.

كما عرفها جانب أخر في الفقه المصري بأنها 'كل مسطحات المياه المالحة التي تشمل كتلة متصلة بعضها ببعض ومتلاصقة الأجزاء سواء كان هذا الإتصال طبيعيا أو صناعيا وما تشتمل عليه هذه الكتلة من جميع أوجه الحياة البحرية ويشتمل مفهوم البيئة البحرية لهذا التعريف على :

1- جميع المساحات المالحة المتصلة يبعضها البعض إتصالا طبيعيا كان أو صناعيا عن طريق القنوات الصناعية مثل قناة السويس.

2- سطح البحر وأعماقه.

3- جميع الأحياء البحرية كالأسماك والقشريات وغيرها.

4- البحيرات المالحة المتصلة بالبحر ومناطق مصاب الأنهار.

5- جميع البحار المغلقة وشبه المغلقة.

ويستخلص من التعاريف السابقة أن البيئة البحرية تعني 'مسطحات المياه المتصلة ببعضها إتصالا حرا طبيعيا وقاعها وباطن تربتها وما تحتويه من كائنات حية حيوانية ونباتية وثروات طبيعية تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية بإعتبارها نظاما بيئيا متكاملا'.[3]

1- وناسة جدي، مرجع سابق، ص17.

2- محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص26.

3- قدور عاشور، مرجع سابق، ص46.

الفرع الثالث: أهمية البيئة البحرية

تعد البيئة البحرية جزء من المجال الحيوي التي تحتوي على كافة العناصر اللازمة لإستمرار حياة الإنسان والكائنات الحية الأخرى ويعتبر مستقبل الأرض مرهون بمستقبل البحار والمحيطات بما أنها تمثل 71 % من حجم الكرة الأرضية وهو ما جعل البعض يطلق عليها إسم الكرة المائية، ويرى آخرون أننا نعيش فوق كرة مائية ما جعلها تتمتع بأهمية كبرى، وتتمثل هذه الأهمية في الأهمية الحيوية والإقتصادية والإستراتيجية التي سنتطرق إليها في هذا الفرع كما يلي :

أولا: الأهمية الحيوية

تمثل البحار والمحيطات جزءا رئيسيا في المجال الحيوي كما تمثل عنصرا أساسيا من عناصر التوازن والثبات في هذه الكرة الأرضية بسبب الإتصال الحر والطبيعي بين البحار وسرعة التفاعل والتأثير بين أجزائها وإمتدادها لتحيط باليابسة فإنها تؤثر على اليابسة والجو في إطار نظام كوني بالغ بتحقيق التوازن المناخي في البيئة الإنسانية.[1]

كما تغذي المساحات الشاسعة من الأرض بالأمطار من خلال إمتصاصها لأشعة الشمس الساقطة على الأرض بتبخر جزء من مياهها إلى الجو وبفعل الرياح المؤثر عليها تتجمع على هيئة سحب تحمل أمطارا تقع على اليابسة.[2]

وهاته الأمطار تعد مصدر من مصادر المياه، تنتفع بها الكائنات الحية الأخرى على الأرض.

وعليه يمكن القول أن للبيئة البحرية أهمية كبرى في حياة الإنسان والكائنات الحية الأخرى وبدونها لا يمكن أن تكون هناك حياة في المعمورة.[3]

ثانيا: الأهمية الإقتصادية

إن الأهمية الإقتصادية للبيئة البحرية تكمن في جوانب متعددة ومن أهم هذه الجوانب أنها- مصدر للثروات، ومصدر للغذاء، ومصدر للطاقة وطريق من طرق المواصلات.

1- محمد أديب رافع الطماس، دور التشريع السوري في حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة حلب، سوريا، 2014، ص22.

2- قدور عاشور، مرجع سابق، ص55.

3- الفتني منير، مرجع سابق، ص16.

– مصدر للثروات المعدنية، حيث تزخر البحار والمحيطات بكميات هائلة أذهلت الباحثين والعلماء، بالإضافة إلى كميات الأملاح المستخرجة من قاع البحار التي تزداد سنويا، وموردا للمياه العذبة عن طريق تحلية مياهها بإستخدام محطات تصفية متطورة لهذا الغرض.[1]

– مصدر للغذاء، وتنفرد بهذه الخاصية عن غيرها من البيئات الأخرى، حيث أن الأسماك البحرية تشكل مصدرا رئيسيا للغذاء لدى عدد كبير من الشعوب، ومصدر إسترزاق الكثير من سكان العالم الذين يسكنون بالقرب من الشواطئ، فيتخذون من الصيد مصدرا لعيشهم.

– طريق للمواصلات، من خلال دورها الوسيط في تبادل السلع، حيث يعتبر النقل البحري أفضل وسائل النقل في تبادل كميات كبيرة من السلع عبر المسافات الطويلة، لذلك إهتم الإنسان بالبحر كطريق للمواصلات، ولأجل ذلك قام ببناء وتشييد السفن والأساطيل البحرية، والتي بها تم إكتشاف المدن والجزر والقارات.[2]

ثالثا: الأهمية الإستراتيجية

للبيئة البحرية أهمية إستراتيجية كبيرة نتيجة لما تحتوي على ممرات وطرق تستعمل للملاحة الدولية، مثل مضيق باب المندب، ومضيق هرمز، ومضيق تيران، ومضيق جبل طارق، وقناة السويس، التي تربط بين المغرب والمشرق، وهي الباعث الدافع والعامل المحرك لظهور فكرة السيادة والسيطرة على البحار بالمفهوم الحالي، والتي بدأت منذ القرون الوسطى.[3]

وهو ما نتج عنه إنقسام المجتمع الدولي في الوقت الراهن إلى دول بحرية عظمى تمتلك الأساطيل البحرية الضخمة، والأدوات والتقنيات المتطورة التي تمكنها من الغوص في أعماق البحار، ومن ثم الوصول إلى ما تهدف إليه من ثروات بصورة سريعة، ودول نامية حرمت هذه الإمكانيات والقدرات الفنية ورأس المال اللازم لتنظيم وإستغلال حوض البحر، والقدرات والمكتسبات الدفاعية لتأمين سلامة وأمن شواطئها.

المطلب الثاني: مجال البيئة البحرية

تعتبر إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، والتي تعتبر المرجع والإطار العام لقانون البحار، حيث إهتمت هذه الإتفاقية بتحديد نطاق البيئة البحرية وترتيب الإلتزامات

1- قدور عاشور، مرجع سابق، ص55.

2- محمد أديب رافع الطماس، مرجع سابق، ص21.

3- الفتني منير، مرجع سابق، ص18.

القانونية على كل جزء منها، بهدف حمايتها من التلوث وتحديد سيادة كل دولة على أجزائها البحرية، وقسمت البحار إلى خمسة (05) مناطق بحرية، تختلف حقوق الدول وإلتزاماتها فيها حسب الأوضاع القانونية التي تقررها الإتفاقية، وهو ما سنتناوله في هذا المطلب على النحو التالي:

الفرع الأول: البحر الإقليمي

إن البحر الإقليمي فكرة قانونية، سواء من وجهة نظر القانون الدولي أو وجهة نظر القانون الداخلي، أقرها الفقه والعمل الدولي، مع إعتبار أنها فكرة لها تأثيرها الضخم في إطار القانون الدولي وعلى مستوى العلاقات بين الدول.

ويقصد به ذلك القطاع من البحر الملاصق لشاطئ الدولة ويمتد نحو البحر العالي، وتم تحديد حدود البحر الإقليمي طبقا للمادة الثالثة من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، حيث نصت على أن لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا، مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقا لهذه الإتفاقية.[1]

ومن المقرر أن للدولة الساحلية حق السيادة على البحر الإقليمي، وتمتد هذه السيادة إلى المجال الجوي الموجود فوق البحر الإقليمي، وكذلك قاعها وباطن أرضه، معنى ذلك أن الوضع القانوني للبحر الإقليمي يتشابه مع الوضع القانوني ليابسة الإقليم البري للدولة، ولكن هذا الحق السيادي يقابله إلتزام بالحفاظ على البيئة البحرية، فيمتنع عليها القيام بأنشطة تؤدي إلى تلوث البيئة والإخلال بتوازنها الإيكولوجي.[2]

وهكذا فإن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 تقر بشكل صريح لصالح الدولة الساحلية بسلطة تنظيمية في بحرها الإقليمي، لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن الملاحة البحرية مهما كان غرضها، حيث تقضى في الفقرة 4 من المادة 21 "يحق للدولة الساحلية في إطار ممارستها لسيادتها داخل البحر الإقليمي أن تعتمد قوانين وأنظمة لمنع التلوث البحري من السفن الأجنبية بما في ذلك السفن التي تمارس حق المرور البريء".[3]

1- محمد أديب رافع الطماس، مرجع سابق، ص25.

2- أشرف هلال، جرائم البيئة بين النظرية والتطبيق، ط1، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 2005، ص86-87.

3- قدور عاشور، مرجع سابق، ص48.

الفرع الثاني: المنطقة المجاورة (المتاخمة)

إن فكرة المنطقة المجاورة ليست جديدة في تاريخ القانون الدولي الحديث، حيث أن لكل دولة ساحلية الحق في القيام بحماية بعض مصالحها الخاصة في نطاق يجاور حدود ما يعرف بالبحر الإقليمي، والمنطقة المجاورة تعني الجزء من البحر الذي يبدأ من نهاية البحر الإقليمي تجاه أعالي البحار لمسافة 12 ميلا بحريا، وتلتزم الدولة الساحلية بالتعاون مع الدول الأخرى بالحفاظ على البيئة البحرية للمنطقة المتاخمة، ويجب عليها اتخاذ التدابير اللازمة لمراقبة التلوث فيها ومنعه، والسيطرة عليه كما أن لها الحق في وضع القواعد اللازمة لحماية تلك البيئة من التلوث.[1]

كما يمكن القول أن الدولة الساحلية تتمتع بهذه المنطقة بسلطة وضع القوانين واللوائح الجمركية والضريبية والصحية، والمتعلقة بالهجرة وكذا معاقبة أي خرق للقانون الدولي.[2]

ولما كانت سلامة تلك المنطقة والحفاظ عليها مسألة تدخل في سلطات الدولة الساحلية، فلذلك من حق الدولة أن تضع القواعد والإجراءات اللازمة لحماية تلك المنطقة من التلوث في ضوء الإلتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية.

الفرع الثالث: المنطقة الإقتصادية الخالصة

تعد المنطقة الإقتصادية الخالصة مظهرا من مظاهر التحديد الحديث لقانون البحار، وقد أثير جوهر المنطقة الإقتصادية لأول مرة في أوائل سنة 1971، عندما أثارها ممثل كيري **Njenga** طالبا تحديد منطقة إقتصادية، يكون للدولة الساحلية إصدار تصاريح الصيد فيها مقابل حصولها على المساعدات الفنية الملائمة.[3]

وطبقا للمادة 5 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، فإن المنطقة الإقتصادية الخالصة هي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في هذا الجزء، وبموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية وولايتها وحقوق الدول الأخرى وحرياتها للأحكام ذات الصلة بهذه الإتفاقية.[4]

1- محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص28-29.

2- محمد أديب رافع الطماس، مرجع سابق، ص26.

3- وناسة جدي، مرجع سابق، ص44.

4- محمد أديب رافع الطماس، مرجع سابق، ص26.

وحددت المادة 57 من نفس الإتفاقية عرض المنطقة الإقتصادية الخالصة بـ 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.

كما جاء في المادة 56 من نفس الإتفاقية للدولة الساحلية في هذه المنطقة حقوق سيادية لغرض إستكشاف أو إستغلال الموارد الطبيعية الموجودة بها وولاية على الوجه المنصوص عليه في الأحكام ذات الصلة من هذه الإتفاقية والمتعلقة بحماية البيئة البحرية.[1]

وتمثل هذه المنطقة تطور قانون البحار، الذي قام بالتوفيق بين المبالغة في الإدعاءات بفرض السيادة الإقليمية على مساحات شاسعة من البحار، وبين رغبه العديد من دول العالم الثالث من الإستفادة من الثروات الطبيعية في المياه البحرية المجاورة لتتمكن من تحقيق التنمية الإقتصادية لديها، فكانت المنطقة الإقتصادية الخالصة تهدف لمساعدة الدول النامية على وجه الخصوص في إستغلال مصادر الثروة الكامنة بالمنطقة الإقتصادية، وحمايتها من منافسة الدول المتطورة والمتقدمة التي كانت تقوم بالسيطرة على استغلال موارد تلك المنطقة بما لديها من قدرات وسائل التقدم العلمي.[2]

ويبين من ذلك أن قانون البحار قد جعل للدولة الساحلية ولاية حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهي ولاية تتضمن إلتزاما بإتخاذ التدابير الملائمة لصيانتها بوجه عام.[3]

الفرع الرابع: الإمتداد القاري (الجرف القاري)

هو ذلك الجزء من قاع البحر والأرض، الواقع تحت البحر والتي يبدأ تواجدها من حيث تنتهي المياه الإقليمية للدولة الساحلية وتشكل إمتدادا طبيعيا لأرض تلك الدولة إتجاه قاع أعالي البحار.[4]

كما عرفته إتفاقية جنيف سنة 1958 في مادتها الأولى أن الجرف القاري يعني:

1- المناطق المغمورة من قاع البحر وما تحته من طبقات المناطق وهي المناطق المتصلة بالشاطئ والموجودة خارج البحر الإقليمي إلى عمق 200 متر من سطح الماء أو إلى ما يتعدى هذا الحد حيث يقبل عمق مياه السطح إستغلال موارد المياه الطبيعية لهذه المناطق.

1- قدور عاشور، مرجع سابق، ص52.

2- محمد أديب رافع الطماس، مرجع سابق، ص27.

3- أشرف هلال، مرجع سابق، ص87.

4- قدور عاشور، مرجع سابق، ص53.

2- المناطق المغمورة من قاع البحر وما تحته من الطبقات المتصلة بشواطئ الجزر.[1]

في حين عرفت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 في المادة 76 بقولها "الإمتداد القاري لأي دولة ساحلية قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الإمتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري...

ويستنتج من هذه المادة أنها جاءت بمعيارين جديدين وهما:

أ- معيار الإمتداد الطبيعي لليابسة حتى الطرف الخارجي للحافة القارية إلى ما وراء البحر الإقليمي في جميع أنحاء الإمتداد الطبيعي.

ب- أما المعيار الثاني الموجود بالتعريف هو معيار مائتي ميلا بحريا كمنطقة إقتصادية خالصة وعليه فان هذه المسافة جاءت لتحقيق هدفين رئيسيين:

- هدف إقتصادي يكون بمقتضاه للدولة الساحلية حقوق سيادية في إستكشاف وإستغلال الثروات الطبيعية الحية منها وغير الحية.

- هدف لتحديد الحدود الخارجية للجرف القاري وطبقا للمادة 77 لنفس الإتفاقية، تمارس الدولة على الجرف أو الإمتداد القاري حقوقا سيادية لأغراض إستكشاف وإستغلال موارده الطبيعية، لكن بمقابل هذه الحقوق السيادية للدولة الساحلية، فإن عليها بالمقابل برقابة الحالة الطبيعية للبيئة البحرية لتلك المنطقة وتقويم أي تغيير فيها والإمتناع عن القيام بأي أنشطة يكون من شأنها تلويث تلك البيئة والسهر على صيانتها ومكافحة تلوثها.[2]

الفرع الخامس: أعـالـي البحـار

تعددت تعاريف فقهاء القانون الدولي لأعالى البحار وتشابهت بحيث أطلقت عليها تسميات: البحار العالية، البحار العامة، البحار المفتوحة، البحار الدولية.

وقد عرفت أعالي البحار بأنها: "كل أجزاء البحار والمحيطات التي لا تدخل في البحر الإقليمي أو في المياه الداخلية لدولة من الدول والتي يكون للدول الحق في إستعمالها على قدم المساواة".[3]

1- وناسة جدي، مرجع سابق، ص48.

2- محمد أديب رافع الطماس، مرجع سابق، ص28.

3- وناسة جدي، مرجع سابق، ص50.

كما عرفتها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في المادة 86 بـ" تشتمل أعالي البحار على جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الإقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما أو لا تشملها المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية.[1]

وحسب المادة 87 من نفس الإتفاقية، فإن أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، وأن لتلك الدول بالتساوي ممارسة حريات في أعالي البحار، كحرية الملاحة والتحليق ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب وإقامة الجزر الصناعية وحرية الصيد والبحث العلمي، لكن بمقابل هذه الحرية فإن هناك إلتزام عام ومشترك يقع على عاتق جميع الدول أن لا تأتي من الأنشطة ما يضر بالبيئة البحرية لأعالي البحار بإعتبار أن البيئة البحرية هي تراث مشترك للإنسانية جمعاء.[2]

1- قدور عاشور، مرجع سابق، ص54.

2- محمد أديب رافع الطماس، مرجع سابق، ص28.

المبحث الثاني: وسائل معالجة مشكلة تلوث البيئة البحرية

إن الموائمة بين التنمية والبيئة، حتم تطبيق أسلوب الدراسات البيئية المسبقة التي تشمل دراسة التأثيرات البيئية السلبية المحتملة والإجراءات اللازم تنفيذها للحد منها أو تخفيضها، ويتم التقييم على مراحل كما يتم التقييم البيئي للمشاريع من خلال برامج المتابعة والتفتيش لكافة مصادر التلوث ولجميع المنشآت الصناعية المختلفة للتأكد من إلتزامها بالشروط البيئية القانونية، وتم إصدار العديد من التشريعات واللوائح التي شملت جوانب العمل البيئي والشؤون المناخية وصون وحماية الموارد الطبيعية التي يتم تطويرها بإستمرار وفق المستجدات وتماشيا مع مقتضيات التنمية.

وتعد حماية البيئة البحرية جزءا لا يتجزأ من الحماية الدولية للبيئة بشكل عام، وذلك بعقد الإتفاقيات الدولية الخاصة بالبيئة البحرية، وكانت إتفاقية برشلونة المنعقدة سنة 1976 الخاصة بحماية البيئة البحرية للبحر المتوسط من أهم الإتفاقيات الدولية التي كان المغزى منها هو حماية البحر من التلوث وقد تبعتها إتفاقيات ومؤتمرات أخرى كان الهدف منها إيجاد أدوات دولية مشتركة من أجل حماية البيئة البحرية للبحار والمحيطات.

وتنبه المجتمع الدولي على ما يسببه تلوث البحار من الكوارث للبشرية، وعمل على الحد من تلوث البيئة عبر العديد من المعاهدات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية، المنعقدة بين الدول والتي تم بموجبها تأكيد العمل المشترك بين جميع الدول، لحماية الموارد الحيوانية والبحرية أو البرية، وهو سارت عليه الجزائر بسنها لقوانين داخلية، التي يراد بها تحقيق حماية للبيئة البحرية والمحافظة عليها من جميع أوجه التلوث، وهو ما سنتناوله في هذا المبحث من خلال المطلبين التاليين؛

- المطلب الأول: مفهوم التلوث البحري
- المطلب الثاني: آليات حماية البيئة البحرية من التلوث

المطلب الأول: مفهوم التلوث البحري

يعد التلوث البحري من أقدم المشاكل البيئية حيث ظهر مع وجود الإنسان على وجه الأرض من خلال إستعمالاته اليومية والأنشطة المتعددة التي يقوم بها أو من خلال الكوارث الطبيعية، وهو ما سيتم شرحه من خلال الفرعين التاليين؛

الفرع الأول: تعريف التلوث البيئي، الفرع الثاني: تعربف التلوث البحري، الفرع الثالث: مصادر تلوث البيئة البحرية.

الفرع الأول: تعريف التلوث البيئي

عرف تلوث البيئة على أنه ذلك التدهور الذي يحدث في البيئة، والذي يسبب حدوث خلل في عناصر البيئة، كما أنه يخل بتناسقها مع بعضها البعض، كما تعددت التعريف بهذا الشأن، وهو ما سنتناوله في هذا الفرع من خلال التعريف اللغوي ثم التعريف إصطلاحي، فالتعريف القانوني.

أولا: التعريف اللغوي

ورد في التعريف اللغوي لتلوث البيئة، مجموعة من الأوجه اللغوية نذكر منها:

1- اللغة العربية:

التلوث في اللغة يعني التلطيخ[1]، ومعنى كلمة تلوث هو إسم من الفعل يلوث، ويقال لوث ثيابه بالطين أي لطخها ويقال لوث الماء أي كدره وقيل كذلك التلوث بمعنى الخلط، فيقال لوث الشيء بالشيء أي خلطه به ومرسه، ويقال كذلك لوث الشيء أي دلكه في الماء باليد حتى تنحل أجزائه، وجاء في مختار الصحاح للإمام الرازي لوث ثيابه بالطين تلويثا لطخها ولوث الماء أيضا كدره.[2]

كما جاء في المعجم الوسيط أن تلوث التربة أو الماء أو الهواء يعني خالطته مواد غريبة ضارة ويعني عدم النقاء وإختلاط الشيء بغيره بما يتنافر معه ويفسده.[3]

1- لحمر نجوى، الحماية الجنائية للبيئة، رسالة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون العقوبات والعلوم الجنائية، كلية الحقوق، جامعة منتوري، قسنطينة، 2012/2011، ص11.

2- عباس إبراهيم دشتي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن، 2010، ص17.

3- لعمري محمد، مبدأ الحيطة للوقاية من خطر الأضرار الجسيمة المضرة بالبيئة، رسالة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون إداري معمق، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2016/2013، ص11.

وتدل كلمة تلوث في معاجم اللغة العربية للدلالة على عدة معاني منها:

– التلطيخ ومنه اللوث الذي معناه تمريغ اللقمة في الإدام ولوث ثيابه بالطين أي لوثه وكدره.

– الإختلاط ومنه لوثت الأرض، إذا أنبتت الرطب واليابس، واللحية إذا إختلط شيبها بسوادها.

كما تستعمل كلمه لوث للدلالة على أوصاف أو حالات سيئة تعترض الإنسان وتعتريه.[1]

والتلوث في اللغة العربية نوعان:

– التلوث المادي: وهو اختلاط أي شيء غريب عن مكونات المادة بالمادة نفسها.

– التلوث المعنوي: إفساد الشيء أو تغيير خواصه وهو يقترب من إفساد مكونات البيئة حيث تتحول من عناصر مفيدة إلى عناصر ضارة.[2]

2– اللغة الفرنسية:

ورد في تعريف التلوث في اللغة الفرنسية ضمن القاموس المتخصص في الإصطلاحات البيئية على أنه إفساد مباشر للخصائص العضوية أو الحرارية أو البيولوجية أو الإشعاعية لأي جزء من البيئة مثلا تفريغ أو إطلاق أو إيداع نفايات من شأنها التأثير على الإستعمال المقيد أو بمعنى أخر تسبب وضعا يكون ضارا ويحتمل الإضرار بالصحة العامة أو سلامة الحيوانات والطيور والحشرات والسمك والمواد الحية والنباتات.[3]

وجاء في قاموس "روبير **rober**" تحت فعل يلوث **polluer** أي يلطخ يوسخ **salir**، ووسخ الشيء أي جعله غير سليم أو عكره أو رده خطرا، ولوث الماء أو الهواء أي جعله معيبا، ويلوث هو عكس ينقي أو يصفي.

والتلوث كتعبير شائع يعني تدهور الحال أو الوسط بإدخال مادة ملوثة أو مكدرة.[4]

1– مقاني فريد، تدابير حماية البيئة من التلوث في التشريع الجزائري، رسالة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون البيئة والعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر1، 2015/2014، ص18.

2– علواني امبارك، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة –دراسة مقارنة–، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه، تخصص قانون العلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2017/2016، ص26.

3– لعمري محمد، مرجع سابق، ص12.

4– لحمر نجوى، مرجع سابق، ص11.

3- اللغة الإنجليزية:

ورد تعريف التلوث في اللغة الإنجليزية باستخدام لفظ **pollution** للدلالة على حدوث التلوث ويستخدم الفعل **polluer** للتعبير عن فعل التلويث الذي هو عدم النظافة والتدنيس والفساد وهو جعل الوسط المحيط غير نقي أو غير نظيف.

ويعرف أنه إفساد مباشر للخصائص العضوية أو الحرارية أو البيولوجية أو الإشعاعية لأي جزء من البيئة مثلا بتفريغ أو إطلاق أو إيداع نفايات أو مواد من شأنها التأثير على الإستعمال المفيد أو بمعنى أخر تسبب وضعا يكون ضارا أو يحتمل الإضرار بالصحة العامة أو بسلامة الحيوانات والطيور والحشرات والأسماك.[1]

يلاحظ من خلال التعاريف السابقة (العربية والفرنسية والإنجليزية) للتلوث أن اللغتين الفرنسية والإنجليزية، دلتا على المعنى الضيق مقارنة مع اللغة العربية، من خلال ما جاء في القرآن الكريم أن لفظة التلوث تعني الفساد وهو معنى يتصف بالإتساع والشمولية.

ثانيا: التعريف الإصطلاحي

ورد لمصطلح التلوث عدة تعريفات إلا أن هناك صعوبة بالغة لدى الباحثين والمختصين في تحديد وإيجاد تعريف موحد ومتفق عليه، بسبب التنوع وتعدد أنواعه ومن هذه التعريفات:

يقصد بالتلوث وجود أي مادة أو طاقة في البيئة الطبيعية، يغير كيفيتها أو كميتها أو في غير مكانها أو زمانها بما من شأنه الإضرار بالكائنات الحية أو بالإنسان في أمنه أو صحته أو راحته.[2]

كما يعرف أيضا التغيير الذي يحدث بفعل التأثير المباشر وغير المباشر للأنشطة الإنسانية في تكوين حالة الوسط على نحو مخل ببعض الإستعمالات أو الأنشطة التي كان من المستطاع القيام بها في الحالة الطبيعية لذلك الوسط.[3]

1- علواني امبارك، مرجع سابق، ص26.

2- ماجد راغب الحلو، مرجع سابق، ص69.

3- عبد المجيد الصلاحين، المنهج الإسلامي في حماية البيئة،زمن السلم والحرب، قسم الفقه وأصوله، كلية الشريعة، الجامعة الأردنية، دون سنة نشر، ص05.

ويعرفه آخرون بأنه كل تغيير كمي أو كيفي في مكونات البيئة الحية ولا تقدر الأنظمة البيئية على إستصعابه دون أن يختل توازنها.[1]

لذلك فالتلوث قد يكون طبيعيا أي لا دخل للإنسان فيه، وقد يكون بفعل التدخل الإنساني، ومن خلال التعاريف السابقة، يمكن أن نقول أن التلوث هو إدخال أو إضافة أي مادة أو عنصر إلى عناصر البيئة الطبيعية أو الإصطناعية، على نحو يلحق تغير أو إضرار بهذه العناصر، ومن شأن هذا الإضرار أو التغيير أن يسبب خطر في ذلك المجال البيئي يهدد حياة وسلامة الكائنات الحية وغير الحية.[2]

ويستخلص مما سبق ما يلي:

- كل تغيير كمي أو كيفي يطرأ على مكونات البيئة الحية وغير الحية.
- ينتج معظمه بفعل الإنسان ونشاطه أو العوامل الطبيعية أو كليهما معا.
- يؤدي إلى الإخلال بالأنظمة البيئية.
- يتسبب عنه أضرار خطيرة على الكائنات الحية بما فيها الإنسان.[3]

ثالثا: التعريف القانوني

حرصت العديد من الإتفاقيات والمنظمات الدولية وجانب من الفقه والتشريعات الوضعية على إدراج تعريف للتلوث سنتناولها فيما يلي:

1-الإتفاقيات والمنظمات الدولية:

- عرفه المجلس الإقتصادي والإجتماعي التابع للأمم المتحدة "التلوث هو كل تغيير في تكوين أو في حالة الوسط الطبيعي يحدث تحت التأثير المباشر أو غير المباشر للأنشطة الإنسانية ويخل ببعض الإستعمالات أو الأنشطة التي كان من الممكن القيام بها في الحالة الطبيعية.[4]
- وعرفته منظمة التعاون والتنمية الإقتصادية بأنه:

1- وليد عايد عوض الرشيدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة دراسة مقارنة، رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن، 2012، ص21.

2- خنتاش عبد الحق، مرجع سابق، ص13.

3- بوزغاية باية، تلوث البيئة والتنمية بمدينة بسكرة، رسالة لنيل شهادة الماجستير، كلية العلوم الإنسانية والعلوم الإجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2008/2007، ص18.

4- مجاجي منصور، المدلول العلمي والمفهوم القانوني للتلوث البيئي، مجلة المفكر، جامعة محمد خيضر بسكرة، الجزائر، العدد05، 2010، ص104.

قيام الإنسان بطريق مباشر وغير مباشر بإضافة مواد أو طاقة إلى البيئة، يترتب عليها آثار ضارة، ويمكن أن يعرض صحة الإنسان للخطر أو يمس بالمواد الحيوية أو النظم البيئية على نحو يؤدي إلى التأثير على أوجه الإستخدام المشروع للبيئة.[1]

– وعرفته الإتفاقية المتعلقة بتلوث الهواء بعيد المدى عبر الحدود المنعقدة في جنيف بتاريخ 13 نوفمبر 1979 في نص المادة الأولى الفقرة أ تلوث الهواء بأنه " إدخال الإنسان بشكل مباشر أو غير مباشر لمواد أو طاقة في الجو أو الهواء يكون له مفعول ضار يعرض صحة الإنسان للخطر ويلحق الضرر بالمواد الحيوية والنظم البيئية والفساد بالأحوال المادية ويمس أو يضر كل من يتمتع بالبيئة أو باستخداماتها المشروعة'.[2]

2- الفقهـــــاء:

– ذهب جانب من الفقه القانوني إلى أن مفهوم التلوث يأخذ معنى واسع يتحدد بجلاء في الأعمال الملموسة وغير الملموسة التي تنقل العديد من المواد الضارة وتؤدي إلى تلوث الهواء والماء والتربة.[3]

– وتوصل بعض الفقهاء للقول بأنه إذا كان بعض التلوث ينشأ بفعل العوامل الطبيعية كالزلازل والبراكين والفيضانات والعواصف الرملية، فإن أغلب التلوث الذي يصيب البيئة يكون بفعل الإنسان، سواء بصورة عمدية أو غير عمدية بسبب عجز هذا الأخير في تحقيق التوازن والتوفيق بين متطلبات إشباع حاجاته وحقه في التنمية وبين مقتضيات المحافظة على سلامة البيئة من التلوث.[4]

كما لقي تعريف أخر للتلوث، قبولا من جانب الفقه بقوله" أنه قيام الإنسان بطريق مباشر أو غير مباشر بإضافة مواد أو طاقة إلى البيئة يترتب عليها آثار ضارة ويمكن أن تعرض صحة

1- مهدي جمال، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة من الأضرار الناجمة عن الأسلحة النووية، رسالة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون البيئة والعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر1، 2014/2013، ص19.

2- وليد عايد عوض الرشيدي، مرجع سابق، ص23.

3- طارق إبراهيم الدسوقي عطية، مرجع سابق، ص165.

4- خنتاش عبد الحق، مرجع سابق، ص14.

الإنسان للخطر أو يمس بالمواد الحيوية أو النظم البيئية على نحو يؤدي إلى التأثير على أوجه الإستخدام المشروع للبيئة.[1]

3- التشريعات الوضعية:

ورد تعريف التلوث البيئي في عدد من التشريعات المختلفة ومن بين هذه التشريعات نذكر ما يلي:

أ- المشرع الفرنسي:

نصت عليه المادة الثالثة من قانون البيئة بأنه " إدخال أي مادة ملوثة في الوسط المحيط بصفة مباشرة أو غير مباشرة سواء كانت بيولوجية أو كيميائية أو مادية"[2].

ب- المشرع المصري:

نصت المادة الأولى في الفقرة السابعة من القانون رقم 4 لسنة 1994 في شأن البيئة على أن تلوث البيئة يقصد به أي تغيير في خواص البيئة مما قد يؤدي بطريق مباشر أو غير مباشر إلى الإضرار بالكائنات الحية أو المنشآت أو يؤثر على ممارسة الإنسان لحياته الطبيعية.[3]

ج- المشرع التونسي:

نصت المادة الثانية من القانون رقم 91 سنة 1983 بشأن البيئة التلوث البيئي بأنه: "إدخال أية مادة ملوثة في المحيط بصفة مباشرة أو غير مباشرة سواء كانت بيولوجية أو كيماوية أو مادية ويلاحظ من خلال هذا التعريف الموسع أن المشرع التونسي قرر حماية البيئة في أوسع معانيها من كل عمل من شأنه الإضرار بها.[4]

د- المشرع الجزائري:

نصت المادة الرابعة من القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة بأنه كل تغير مباشر أو غير مباشر للبيئة يتسبب فيه كل فعل يحدث أو قد يحدث وضعية مضرة

1- جمال مهدي، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة من الأضرار الناجمة عن الأسلحة النووية، مركز الدراسات العربية، ط1، جمهورية مصر العربية، 2015،ص31.

2- علي عدنان الفيل، شرح التلوث البيئي في قوانين حماية البيئة العربية -دراسة مقارنة-، المركز القومي للإصدرات القانونية، الإسكندرية، مصر، ط1، 2013، ص28.

3- وليد عايد عوض الرشيدي، مرجع سابق، ص24-25.

4- طارق إبراهيم الدسوقي عطية، مرجع سابق، ص163.

بالصحة أو سلامة الإنسان والنبات والحيوان والهواء والجو والماء والأرض والممتلكات الجماعية والفردية.[1]

الفرع الثاني: تعريف التلوث البحري

يعتبر التلوث البحري تغيير في أحد مكوناته وفي التوازن الطبيعي للبحر الذي قد ينتج أضرار تمس بالمستفيدين منه بصفة عامة، ومن أجل تحديد تعريف للتلوث البحري سنقوم بتعريفه في المؤتمرات الدولية والفقهاء والباحثين وبعض التشريعات الوطنية، وهو ما سنتناوله في هذا الفرع.

أولا: المؤتمرات الدولية

-عرف مؤتمر منظمة التغذية الزراعية الدولية المنعقدة في روما في ديسمبر 1970 التلوث البحري بأنه التلوث الناتج عن إدخال الإنسان في البيئة البحرية مواد يمكن أن تتسبب في نتائج مؤذية كالإضرار بالثروات البيولوجية والأخطار على صحة الإنسانية وعرقلة النشاطات البحرية بما فيها صيد الأسماك وإفساد مزايا البحر عوضا عن استخدامها والحد من الفرص في مجالات الترفيه.[2]

- إتفاقية الأمم المتحدة سنة 1982 بشأن قانون البحار حيث نصت الفقرة الرابعة من البند الأول من المادة الأولى على أنه يعني تلوث البيئة البحرية " إدخال الإنسان بالبيئة البحرية بما في ذلك مصاب الأنهار بصورة مباشرة أو غير مباشرة مواد أو طاقة تنجم عنها أو يحتمل أن ينجم عنها أثار مؤذية مثل الإضرار بالموارد الحية والحياة البحرية وتعريض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدامات المشروعة للبحار والحط من نوعية وقابلية مياه البحر للإستعمال والحد من الترفيه".[3]

- المؤتمر الدولي الأول حول البيئة الإنسانية الذي عقد في ستوكهولم بالسويد تحت رعاية الأمم المتحدة سنة 1972 تعريف التلوث البحري بأنه " إدخال الإنسان بطريق مباشر أو غير مباشر لمواد أو طاقة في البيئة البحرية يكون لها أثار ضارة، كالأضرار التي تلحق بالموارد

1- مهدي جمال، مرجع سابق، ص19.

2- الفتني منير، مرجع سابق، ص29.

3- محمد أديب رافع الطماس، مرجع سابق، ص35.

الحية أو تعرض صحة الإنسان للمخاطر أو تعوق الأنشطة البحرية بما فيها الصيد وإفساد خواص مياه البحر، وذلك من وجهة نظر إستخدامه والإقلال من منافعه".[1]

– إتفاقية هلسنكي سنة 1974 الخاصة بحماية البيئة في بحر البلطيق، التلوث البحري على أنه: قيام الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بتصريف مواد أو طاقة في البيئة البحرية ويترتب على ذلك أثار ضارة بصحة الإنسان أو الموارد البحرية أو الأحياء البحرية أو عرقلة الإستخدامات المشروعة للبحار أو التأثير في خواص إستخدام المياه البحرية أو التقليل من أوجه الإستفادة منها.[2]

ثانيا: الفقهاء والباحثين

عرف الفقيه **H.A.cole** التلوث البحري بأنه أي نشاط إنساني يغير من البيئة والحياة البحرية ونباتاتها ومصايدها والصحة العامة، كما يؤثر في المنافع البحرية ولذلك فهو يشمل الآثار الناتجة عن تنمية السواحل والشواطئ وإستغلال مصادر البترول والغاز وإستخراج الحصى وكذلك أنشطة أخرى مثل التخلص من الصرف الصحي والمخلفات الصناعية ونفايات البترول وكذلك التخلص من النفايات المشعة.[3]

– وعرفه جانب أخر على أنه " إدخال أي مواد أو طاقة بواسطة الإنسان في تلك البيئة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة مما ينتج عنه أثر ضار بالأحياء المائية أو يهدد صحة الإنسان أو يعيق الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وإفساد صلاحية الماء للاستعمال وحفظ مزاياه".[4]

– يرى الفقيه **G.i. marin** أن التلوث البحري يدخل فيه وجود مواد غريبة ضارة في مياه البحر نتيجة النشاط الإنساني أو تركيز النشاط في الإستغلال البحري بحيث يؤثر ذلك على الإستخدامات الحالية أو المستقبلية.[5]

1- حمدي عطية مصطفى عامر، مرجع سابق، ص230.

2- الفتني منير، مرجع سابق، ص30.

3- محمد أديب رافع الطماس، مرجع سابق، ص34.

4- الفتني منير، مرجع سابق، ص29.

5- محمد أديب رافع الطماس، مرجع سابق، ص34.

ثالثا: القوانين الوضعية

ورد تعريف التلوث البحري أو تلوث البيئة البحرية في عدد من القوانين الداخلية ومن بين هذه القوانين نذكر ما يلي:

1- المشرع المصري

عرف التلوث البحري في المادة الأولى الفقرة الثانية عشر من القانون رقم 4 لسنة 1994 الخاص بالبيئة بأنه " إدخال أية مواد أو طاقة في البيئة المائية بطريقة إرادية أو غير إرادية مباشرة أو غير مباشرة ينتج عنه ضرر بالموارد الحية أو غير الحية أو يهدد صحة الإنسان أو يعوق الأنشطة المائية بما في ذلك صيد الأسماك والأنشطة السياحية أو يفسد صلاحية مياه البحر للاستعمال أو ينقص من التمتع بها أو يغير من خواصها".[1]

2- المشرع الجزائري

عرف تلوث البيئة البحرية في المادة 04 من قانون حماية البيئة وتلوث المياه بأنه " إدخال أية مادة في الوسط المائي من شأنها أن تغير الخصائص الفيزيائية والكيميائية و/أو البيولوجية للماء وتتسبب في مخاطر على صحة الإنسان وتضر بالحيوانات والنباتات البرية والمائية وتمس بجمال المواقع أو تعرقل أي استعمال طبيعي آخر للمياه".[2]

الفرع الثالث: مصادر تلوث البيئة البحرية

تعددت المصادر التي ينتج عنها تلويث البيئة البحرية، والتي لا يمكن حصرها في ظل التطور التكنولوجي والمدى الكبير الذي بلغته الصناعة والتجارة العالمية، ما جعل تحديد مصدر التلوث البحري أمرا يصعب الإتفاق عليه ومن خلال ما سبق يمكن تضييق مصادر تلوث البيئة البحرية إلى: مصادر أرضية ومصادر بحرية ومصادر جوية.

أولا: المصادر الأرضية للتلوث البحري

تشير الإحصائيات والتقديرات إلى أن مصادر التلوث من اليابسة مسؤولة عن نحو 44 % من الملوثات التي تنتهي في البحر.[3]

1- حمدي عطية مصطفى عامر، مرجع سابق، ص231.

2- القانون رقم: 03-10 المؤرخ في: 2003/07/19 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج ر 43، ص 10.

3- زين ميلوي، التلوث البحري وأحكام المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية، مجلة الندوة للدارسات القانونية، الجزائر، العدد الأول، 2013، ص40.

كما يعد التلوث من مصادر برية من أقدم أنواع مصادر التلوث البحري، ويرجع ذلك لإختيار الإنسان منذ القدم للبيئة البحرية كمكان لصرف مخلفاته فيها لإعتقاده أنها تتمتع بمساحات شاسعة لها القدرة على تنظيف نفسها بنفسها.[1]

ويعرف هذا النوع من التلوث بأنه التلوث الناجم عن تصريف في الأنهار والمنشآت الساحلية أو مخارج المجاري أو الناجم عن مصادر أخرى واقعة في ترابها سواء كان هذا المصدر من اليابسة أو من منشآت صناعية.

وتطرقت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 بعد أن تناولته إتفاقية باريس سنة 1974 التلوث من مصادر برية على أن تتخذ الدول منفردة أو مشتركة حسب الإقتضاء جميع ما يلزم من التدابير المتماشية مع هذه الإتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية.[2]

ويمكن حصر مصادر التلوث من مصادر برية حسب المادة 207 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 إلى:

ملوثات ذات المنشأ المنزلي وملوثات ذات المنشأ الصناعي.

1-الملوثات ذات المنشأ المنزلي:

وتنقسم هذه الملوثات إلى نوعين من خلال المخلفات والأنشطة الإنسانية وغيرها إلى:

أ- التلوث المرئي:

وهي النفايات المرئية المختلفة الأحجام التي يرميها الإنسان مباشرة في البحر وتظهر بالعين المجردة مثل علب الكرتون والبلاستيك والأوراق والأكياس...[3]

ب- التلوث الجرثومي:

ويعتبر هذا النوع من الملوثات الأكثر خطرا بسبب عدم مشاهدته بالعين المجردة (مجهري) ومصدرها المياه المبتذلة في المنازل والتي تحمل معها براز الإنسان والحيوان المثقل بالجراثيم والذي يصل إلى البحر إما مباشرة بالصب أو غير مباشرة عن طريق الأنهار الساحلية.[4]

1- الفتني منير، مرجع سابق، ص36.

2- وناسة جدي، مرجع سابق، ص54.

3- الفتني منير، مرجع سابق، ص37.

4- وناسة جدي، مرجع سابق، ص55.

2- الملوثات ذات المنشأ الصناعي:

تختلف النفايات ذات المنشأ الصناعي عن النفايات المنزلية سواء في طريقة معالجتها أو في طريقه إزالتها أو نقلها أو تخزينها وتنقسم إلى نوعين:

أ- التلوث الكيميائي:

يعد هذا النوع من التلوث من أهم وأخطر أنواع التلوث ويرجع ذلك لإزدياد المواد الكيميائية في عصرنا هذا وتنوعها وقد تتحد هذه المواد مع بعضها مكونة مركبات خطيرة تحدث أضرارا على حياة الكائنات الحية البحرية.[1]

ب- التلوث الحراري:

يحدث هذا النوع من التلوث من خلال المصانع المقامة على الشاطئ والتي تستعمل المياه في تبريد محركاتها، والتي تلقي بالمياه الساخنة جراء عملية التبريد في البحر أو النهر فترتفع درجة حرارة هذا الماء على الدرجة المثلى، الأمر الذي يترتب عليه إخلال بإتزان النظام البيئي في الوسط البحري.

ثانيا: المصادر البحرية للتلوث البحري

يعد مؤتمر واشنطن سنة 1926 أول من وضع إتفاقية لمنع تصريف المواد البترولية ومشتقاتها في البحار، وبسبب عدم تصديق الدول عليها لم يكتب لها النجاح، ثم تلتها إتفاقية لندن لمنع تلوث مياه البحر بالنفط ومشتقاته سنة 1954 التي صادق عليها واحد وثلاثون دولة إلى أن جاءت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 التي دعت لمكافحة كافة أشكال تلوث البيئة البحرية والحفاظ عليها ويمكن أن نقسم التلوث من مصادر بحرية إلى نوعين:

1- التلوث بفعل الأنشطة والتعاملات البحرية:

وهو التلوث الذي يجد مصدره إستغلال وإستكشاف قاع البحار من أجل الموارد الطبيعية الكامنة فيه والتي يشكل البترول والغاز الطبيعي القسم الأكبر من تلك الموارد كما أن التقدم التكنولوجي أدى إلى التوسع في عمليات إستكشاف وإستغلال حقول النفط البحرية.[2]

ونظرا للأنشطة اليومية للإنسان، تقع حوادث على سطح البحر نذكر منها ما وقع سنة 1969 أثناء عملية استخراج النفط من حقل بحري خارج المياه الإقليمية لولاية كاليفورنيا الأميركية حيث

1- الفتني منير، مرجع سابق، ص34.

2- نفس المرجع السابق، ص38.

حدث تصدع للبئر، وأثناء إصلاحه إنسكب النفط بكميات كبيرة قدرت بـ 15 ألف طن وغطت مساحة 90 كلم^2 من سواحل كاليفورنيا وأثرت على صلاحية مياه البحر للإستجمام وقضت على الثروة السمكية.[1]

كما تعد السفن من مصادر التلوث البحري من خلال نقلها للنفط أو بدونه وتتمثل في:

– التلوث الناتج عن تفريغ المستعمل لمياه الإتزان (الصابورة) التي تحملها ناقلات النفط عند مغادرتها ميناء التفريغ متجهة إلى موانئ الشحن.

– تفريغ غسيل خزانات النفط من السفن والناقلات بإجرائها للصيانة اللازمة ما يسبب التلوث.

– التلوث الناتج عن حوادث التصادم بين السفن وناقلات النفط أو المواد الكيماوية، ومن الحوادث نذكر حادثة السفينة توري كانيون سنة 1967 التي كانت سعة حمولتها أكثر من 12 ألف طن من الزيت الخام وعند غرقها تسربت حمولتها بالقرب من الساحل الإنجليزي لتصل للشواطئ الفرنسية بسبب الرياح والأمواج واستغرقت عملية تنظيف وإزالة البقع الزيتية الناجمة عنه عدة شهور، بالإضافة إلى تحمل تكاليف مالية كبيرة.[2]

2- التلوث بفعل الإستغلال المفرط للبيئة البحرية:

كما يعد الإفراط في إستغلال البيئة البحرية من الأسباب الرئيسية في تلويث البيئة البحرية وبتعرضها لإستنزاف كبير بسبب عمليات الصيد التي تقوم بها كبريات الشركات مما أدى إلى مضاعفة أعداد السمك المصطادة إلى أكثر من خمسة أضعاف عما كانت عليه خلال الحرب العالمية الثانية، وأدى ذلك إلى تعرض أنواع كثيرة من الأسماك إلى خطر الإنقراض والزوال مثل الحيتان والدولفين والفقمة وفرس البحر بالإضافة إلى القرش.[3]

ثالثا: المصادر الجوية للتلوث البحري

يحدث التلوث الجوي بإدخال بصفة مباشرة أو غير مباشرة في الجو مواد تشكل خطرا على البيئة بصفة عامة أو البيئة البحرية بصفة خاصة وذلك نتيجة إنتقال الملوثات الموجودة في الهواء إلى البيئة البحرية ويمكن تقسيمه إلى:

1- وناسة جدي، مرجع سابق، ص60.

2- الفتني منير، مرجع سابق، ص41.

3- وناسة جدي، مرجع سابق، ص62.

1- التلوث الإشعاعي المصاحب للأنشطة النووية:

التلوث الإشعاعي هو من بين الأخطار الحديثة التي تشكل خطرا على البيئة بسبب النطاق الجغرافي الكبير الذي يمكن أن يمتد إليه، مثل تجارب التفجيرات النووية أو الحوادث التي تقع لمحطات نووية أو سفن نووية.

2- التلوث المصاحب للظواهر الطبيعية (الإحتباس الحراري والأمطار الحمضية):

- ظاهرة الإحتباس الحراري تعرف على أنها الإرتفاع التدريجي في درجة حرارة الطبقة السفلى المكونة للغلاف الجوي القريبة من سطح الأرض، بسبب زيادة إنبعاث الغازات الدفيئة والتي يرى العلماء أن زيادتها هو نتيجة لزيادة التلوث الجوي الناشئ عن الملوثات الطبيعية.

(كالبراكين وحرائق الغابات والملوثات العضوية) وملوثات صناعية ناتجة عن نشاطات الإنسان من إستخدام للطاقة كالبترول، والفحم، والغاز الطبيعي.

وتلوث البيئة البحرية من الجو نصت عليه المادة 212 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، حيث حثت على ضرورة منع هذا النوع من التلوث أو خفضه أو السيطرة عليه من خلال إعتماد الدول لقوانين وأنظمة تطبق على المجال الجوي الخاضع لسيادتها.[1]

المطلب الثاني: آليات حماية البيئة البحرية من التلوث

تؤدي البيئة البحرية دورا مهما في حياة الإنسان وتسهم بنصيب وافر في المحافظة على التوازن البيولوجي للكرة الأرضية وبإعتبارها أهم عنصر من عناصر البيئة، إقتضى حمايتها والمحافظة عليها على الصعيدين الدولي والوطني وهو ما سنتناوله في هذا المطلب من خلال دراساتنا في الفرع الأول: التشريعات الوضعية، الفرع الثاني: الإتفاقيات الدولية والإقليمية.

الفرع الأول: القوانين الوضعية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث

لقد أصبحت ظاهرة التلوث البحري من المشكلات الصعبة التي تواجه الدول الساحلية لما لها من إنعكاسات ضارة للبيئة، ولقد أصبح لزاما على كل الدول المعنية إتخاذ تدابير وقائية وردعية لحماية سواحلها وفضائها البحري، ومن هذه التشريعات، نذكر التشريع الجزائري الذي أصدر مجموعة من النصوص القانونية، الغرض منها حماية الفضاء البحري الجزائري ونذكر منها: القانون البحري، قانون حماية البيئة، قانون تسيير النفايات، قانون الصيد البحري.

1- الفتني منير، مرجع سابق، ص44.

أولا: حماية البيئة البحرية في القانون البحري

بعد الاستقلال صدر الأمر 76-80 المؤرخ في 1976/10/23[1] المتضمن القانون البحري وهي أول محاولة للمشرع الجزائري في وضع نظام قانوني خاص بالمناطق البحرية الذي عدل وتمم بموجب القانون رقم 98-05 المؤرخ في 1998/06/25[2] الذي نظم الأحكام والتدابير الخاصة بمكافحة التلوث البحري منها على وجه الخصوص ما ورد في المادة 117 إلى غاية المادة 149 حيث نظم المشرع الجزائري مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري الذي تسببت فيه السفينة.[3]

وتماشيا مع الإتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر جاءت مواد القانون 98-05 بعدة تعديلات للأمر 76-80 فمن خلال المادة 210 المعدلة والتي تقوم مع مراعاة أحكام المعاهدات والإتفاقيات الدولية التي أقرتها الجزائر، والمتعلقة بحماية البحر يمنع أن تصب أو تغمر وتحرق في البحر مختلف المواد التي من شأنها:

- الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية.
- عرقلت الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة.
- إفساد ماء البحر من حيث استعمالها.
- التقليل من القيمة الترفيهية للبحر.[4]

ثانيا: حماية البيئة البحرية في قانون حماية البيئة

اهتمت الجزائر بعد الإستقلال بقطاع الصناعة وأهملت الجانب البيئي حيث ركزت جهودها في تحقيق تنمية اقتصادية معتمدة على التخطيط المركزي حيث كانت كل النشاطات مركزة في شمال البلاد.[5]

1- الأمر 76-80 المؤرخ في: 1976/10/23، المتضمن القانون البحري، ج ر 29، ص 496.

2- القانون رقم 98-05 المؤرخ في: 1998/06/25، المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري، ج ر 47.

3- واعلي جمال، التلوث البحري العابر للحدود والآليات القانونية الكفيلة لمحاربته دراسة مقارنة في التشريع الجزائري والقانون المقارن، الملتقى الدولي حول النظام القانوني لحماية البيئة في ظل القانون الدولي والتشريع الجزائري، جامعة 8 ماي1945، قالمة، 09-10 ديسمبر، 2013، ص09.

4- قانون رقم 98-05، مرجع سابق، ص09.

5- واعلي جمال، مرجع سابق، ص10.

وكأول خطوة تشريعية في مجال حماية البيئة صدر القانون رقم 83/03 الذي حاز على ستة أبواب تطرق في الفصل الثالث من الباب الثالث، حماية البحر من خلال المادة 48 إلى غاية المادة 54 منها.

نص هذا القانون بالمحافظة على الحياة البيولوجية للثروة السمكية إلى جانب الحفاظ على المياه ومجاريها كما منع أي صب أو غمر أو حرق في البحر لمختلف المواد التي تؤدي إلى إفساد ماء البحر وعرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والصيد.[1]

ولتدارك النقائص المترتبة في القانون رقم 83-03 أصدر المشرع القانون رقم 03-10 الذي أشار إلى إمكانية إنشاء محميات طبيعية بحرية، بالإضافة إلى إهتمامه بكل مصادر التلوث البحري سواء الناجم عن النفايات الصلبة أو السائلة التي تنقص من القيمة الجمالية والطبيعية للبحر وسواحله.[2]

بالإضافة إلى ذلك شدد القانون 03-10 على ضرورة رفع الوعي البيئي عن طريق تكريس الحق العام في الإعلام البيئي وجعله من ضروريات الحياة التي يحتاجها المواطن.

ثالثا: حماية البيئة البحرية في قانون تسيير النفايات

تعتبر النفايات مشكلة عالمية لا يقتصر وجودها على منطقة دون الأخرى في العالم حيث تؤثر السياسة العامة للدولة في مجال تصريف النفايات ومعالجتها على مدى درجة تلوث البيئة.

ففي الفترة الممتدة ما بين سنة 1963 إلى سنة 1992 عرف القطاع فيها فراغا تشريعيا أثر سلبا على المحيط البحري، ولقد كان أول نص قانوني عالج مشكلة النفايات هو المرسوم رقم 267/81 الذي جعل من رئيس المجلس الشعبي البلدي المشرف على السهر لتنفيذ العمليات المتعلقة بالتطهير من خلال إنشاء شبكات التطهير وصيانتها والخاصة بتصريف المياه القذرة.[3]

ولقد تناول المشرع الجزائري القانون 83-03 من خلال ضرورة إزالة النفايات وعدم رميها في البحر دون معالجة، وعدة مراسيم تهدف إلى حماية البيئة بصفة عامة.

1- القانون رقم 83-03 المؤرخ في: 1983/02/05، المتعلق بحماية البيئة، ج ر 06، ص 388.

2- واعلي جمال، مرجع سابق، ص10-11.

3- نفس المرجع السابق،ص13.

ولقد أدرك المشرع خطورة النفايات الصناعية على البيئة لما تحتويه من مواد ضارة وسامة فسن القانون رقم 01-19[1] المتعلق بتسيير النفايات الذي حدد أنواعها وبين خطورتها وأوجب ضرورة معالجتها قبل إلقائها في الوسط البحري الطبيعي.[2]

رابعا: حماية البيئة البحرية في قانون الصيد البحري

يعتبر قطاع الصيد البحري والموارد الصيدية في مجمل دول العالم خاصة المتقدمة منه من القطاعات الهامة التي تساعد في فك إشكالية الأمن الغذائي، غير أن الدول المطلة على المتوسط تواجه مشكلة الإستغلال المفرط الذي بات يهدد مخزونها والجزائر من الدول التي جعلت القطاع يعيش في فوضى حقيقية وإستغلال عشوائي للثروات البحرية.

وفي سنة 1963 غداة الإستقلال أنشأ الديوان الوطني للصيد البحري ووضع تحت وصاية وزارة الفلاحة إلى غاية 1968 حيث تم نقلها ووضعها تحت وصاية وزارة الدولة المكلفة بالنقل وفي سنة 1969 أنشأ الديوان الجزائري للصيد البحري مع بقائه تحت وصاية وزارة النقل ثم أنشأ في سنة 1979 كتابة الدولة للصيد البحري إلى غاية 1989، أصبحت خاضعة لوزارة الري ليتم من جديد إنشاء كتابة الدولة للصيد البحري لدى وزارة الفلاحة والصيد البحري سنة 1996.[3]

وفي ديسمبر 1999 تم إنشاء وزارة مستقلة سميت بوزارة الصيد البحري والموارد الصيدية أصدرت عدة نصوص تشريعية في هذا الإطار لتسيير هذا القطاع أهمها المرسوم التنفيذي رقم 2000-123 المحدد لصلاحيات وزير الصيد البحري والموارد الصيدية، ثم القانون 01-11[4] الذي نص على إجراءات وتدابير تنظيم هذا القطاع.

وفي إطار عملية إستغلال الموارد الصيدية صدر المرسوم التنفيذي رقم 04-187 الذي حدد قائمة الآلات المحظور إستعمالها للصيد إضافة إلى المرسوم التنفيذي رقم 04-188 الذي حدد كيفيات الحفاظ على الأرصدة السمكية وحماية المخزون السمكي ومن أجل الحد من الإستغلال

1- القانون رقم 01-19 المؤرخ في: 2001/12/12، المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، ج ر 77، ص09.

2- واعلي جمال، التلوث البحري العابر للحدود والآليات القانونية الكفيلة لمحاربته، مرجع سابق،ص13.

3- واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010/2009، ص63.

4- القانون رقم 01-11 المؤرخ في: 2001/07/03، المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، ج ر 36، ص03.

المفرط صدر قرار مؤرخ في 17 مارس 2003 يحدد تواريخ إفتتاح موسم الصيد وجعل له مواعيد محددة وذلك من أجل ترك فترات للراحة والتكاثر.[1]

الفرع الثاني: الإتفاقيات الدولية والإقليمية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث

بعد بروز ظاهرة التلوث البيئي وامتداده إلى البحار والمحيطات أقيمت عدة إتفاقيات على المستوى الدولي والإقليمي وهو ما سنتناوله في هذا الفرع

أولا: حماية البيئة البحرية في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

أصبحت الإنسانية مهددة في وجودها نتيجة ما أفرزته من أشكال التلوث البحري من جسمه تقضي على مصادر الحياة وهو ما زاد من حدة القلق ما استدعى إلى ضرورة إقرار التزامات صارمة في حق الدول لمواجهة هذه المشكلة مرتكبة في حق الطبيعة الإنسانية في الاتفاقيات الأربع التي أسفر عنها مؤتمر جنيف عام في أواخر الستينيات من القرن الماضي لم تعد قادرة على حل جميع مشاكل البحار وأمام هذا الوضع أصدرت الأمم المتحدة في 17 ديسمبر سنة 1970 قرارها رقم 2750 دعت فيه إلى عقد مؤتمر دولي لقانون البحار في عام 1973 وفي 16 نوفمبر 1973 أصدرت الجمعية العامة توصياتها رقم 2067 والتي بمقتضاها قررت عقد الدورة الأولى في نيويورك في الفترة من 3 إلى 14 ديسمبر عام 1973 وخلال هذه الدورة التي إقتصرت فقط على أعمال الإجراءات تم تشكيل اللجان الرئيسية، وتعاقبت بعد ذلك دورات المؤتمر الإحدى عشر إلى أن تم التوقيع على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.[2]

وقد جاءت هذه الإتفاقية كنظام قانوني شامل لكل المواضيع المتعلقة بالبحار وتتضمن 320 مادة وتسع ملاحق كما أقرت إلتزامات عامة وخاصة بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها.

1- الإلتزام العام بحماية البيئة البحرية من التلوث:

نصت المادة 192 من إتفاقية قانون البحار على إلتزام عام على جميع الدول بحماية البيئة والحفاظ عليها بقولها 'الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها' ومقابل هذا الإلتزام الملقى على عاتق الدول، أكدت هذه الإتفاقية على حق الدول في إستغلال ثرواتها الطبيعية والإنتفاع بها على نحو يمكن التوفيق بين الحق والإلتزام وهو ما تضمنته المادة 193 من

1- واعلي جمال، التلوث العابر للحدود والآليات القانونية الكفيلة لمحاربته، مرجع سابق، ص12.

2- أنس المرزوقي، حماية البيئة البحرية من التلوث – قراءة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار-، كلية الحقوق، جامعة محمد الخامس الرباط، المغرب، د.ص

الإتفاقية بقولها 'للدول حق سيادي في إستغلال مواردها الطبيعية عملا بسياساتها البيئية وفقا لإلتزاماتها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها'.[1]

2-الإلتزام الخاص بدول محددة وفي حالات معينة:

أقرت الإتفاقية الإلتزامات على بعض الدول التي تتمتع بتأثير خاص على البيئة البحرية وحمايتها أو التسبب في تلوث بها وذلك راجع إلى قدرتها على الحماية أكثر من غيرها ونقصد بذلك دولة العلم وفرض الإتفاقية على دولة العلم مجموعة من الإلتزامات لحماية البيئة البحرية وتتمثل هذه الإلتزامات فيما يلي:[2]

- تلتزم الدولة التي ترفع السفينة علمها، بإعتماد القوانين والأنظمة لحماية البيئة البحرية من التلوث كما تلتزم أيضا بالرقابة على سفنها إحتراما لقواعد القانون الدولي، ويترتب على الدولة الساحلية عندما تكون صاحبة الميناء أن تلعب دورا مساعدا في عملية منع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه.[3]

ثانيا: حماية البيئة البحرية في إتفاقية برشلونة

تعد هذه الإتفاقية من أهم الاتفاقيات التي ظهرت في مجال الحماية الإقليمية للبيئة البحرية وذلك لأنها أول إتفاقية إقليمية غطت بشكل واسع كل مصادر التلوث البحري وهو ما نصت عليه مواد هذه الإتفاقية على أن تتعهد الدول الأطراف المتعاقدة كذلك بتعزيز التدابير المتعلقة بحماية البيئة البحرية من جميع أنواع التلوث ومصادره في منطقة البحر المتوسط.[4]

وجاءت هذه الإتفاقية جملة من الأهداف تمثلت في :

- الإلتزام بحماية البيئة البحرية لمنطقة البحر المتوسط بإتخاذ كل التدابير والإجراءات اللازمة من طرف الدول للحد من الملوثات المختلفة أو التخفيف من حدته.

- الإلتزام بتنفيذ أحكام هذه الإتفاقية من خلال إسناد تنفيذ هذه الإتفاقية لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة بإلتزام الدول الأطراف بالتعاون في وضع الإجراءات والتدابير التنفيذية لأحكامها وأحكام البروتوكولات الملحقة بها.

1- محمد أديب رافع الطماس، مرجع سابق، ص68.

2- المادة 08 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

3- أنس المرزوقي، مرجع سابق، د.ص

4- محمد أديب رافع الطماس، مرجع سابق، ص75.

كما قررت الإتفاقية في مجال التعاون العلمي والتكنولوجي على أنه ينبغي على الأطراف أن تتعاون مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية أو الإقليمية المختصة في مجالي العلم والتكنولوجيا بتبادل البيانات وغيرها من المعلومات العلمية وتطوير وتنسيق البرامج الوطنية للبحوث المتعلقة بجميع أنواع التلوث البحري في منطقة البحر المتوسط والتعاون في إعداد وتنفيذ برامج إقليمية ودولية للبحوث.

ثالثا: حماية البيئة البحرية في إتفاقية بازل

كان القانون الدولي في الماضي، يكتفي بضرورة إلتزام الدول عند ممارستها إختصاصاتها الإقليمية بعدم إلحاق أضرار بدول أخرى أو رعاياها، تاركا للدول ذات السيادة حرية تحديد أساليب وممارساتها لهذه الإختصاصات، لكن ومنذ بداية السبعينيات من القرن الماضي حصلت تطورات قانونية هامة بحصول تفاعل بين قواعد القانون الدولي للبحار وقواعد القانون الدولي البيئي أدى إلى تحسين مضمون إلتزامات الدول في ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث.

وأثارت مسألة تصدير ونقل النفايات الخطرة حفيظة الكثير من الدول الساحلية والتي تمر عبر أقاليمها البحرية ملايين الأطنان من النفايات الخطرة التي تحملها السفن بإتجاه أقاليم دول أخرى للتخلص منها أو لرميها في أعالي البحار مما يهدد سلامة مياهها البحرية.[1]

وبإعتبار أن معظم تلك السفن التابعة للدول الصناعية الكبرى التي أرهقتها تكاليف التخلص السليم من نفاياتها فلجأت إلى تصديرها إلى دول العالم الثالث للتخلص منها مقابل أثمان زهيدة.

إعتمدت إتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود في سنة 1989 وبدأ نفاذها سنة 1992، والحادثة التي أدت إلى إنشاء إتفاقية بازل هي حادثة التخلص من النفايات في البحر حيث كانت إحدى السفن الأميركية تحمل رماد محرقة من مدينة فيلادلفيا في الولايات المتحدة حيث قامت بإغراق نصف حمولتها على شاطئ هايتي، وفي سنة 1988 قامت خمس (5) سفن إيطالية بإفراغ 8000 برميل من النفايات الخطرة على شاطئ إحدى القرى الصغيرة في نيجيريا حيث تم التصديق على هذه الإتفاقية في 22 مارس 1989 كرد فعل لهذه الجرائم.

1- قدور عاشور، مرجع سابق، ص65.

وفي ديسمبر سنة 1999 تم التصديق على بروتوكول بازل الخاص بإمكانية التعويض عن الخسائر التي قد تنتج خلال عملية نقل النفايات الخطرة وغيرها عبر الحدود وإدارتها.

الفصل الثاني

المسؤولية الإدارية والدولية في نطاق الإضرار بالبيئة البحرية

الفصل الثاني: المسؤولية الإدارية والدولية في نطاق الإضرار بالبيئة البحرية

أضحت مشكلة التلوث البيئي أبرز مشاكل العصر والتي استرعت إهتمام الباحثين والكتاب على المستويين المحلي والدولي في عصرنا الحالي، وهذه المشكلة لا تقتصر على علم البيئة أو الإقتصاد أو غيره من العلوم وإنما تهم القانونيين، والتلوث البيئي إما أن يقع على الماء أو الهواء أو التربة، ونحن في هذا الفصل سنتناول مشكلة الإضرار بالبيئة البحرية بشكل خاص لما لها من أهمية لا تقل عن غيرها من مشاكل التلوث البيئي، لا سيما وأن الدول ملزمة بحمايتها على الصعيدين الداخلي المتمثل في القانون الوطني وخارجي يتمثل في القانون الدولي، وهو ما سنتناوله في هذا الفصل من خلال المبحثين التاليين؛

- المبحث الأول: المسؤولية الإدارية عن أضرار تلوث البيئة البحرية
- المبحث الثاني: المسؤولية الدولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية

المبحث الأول: المسؤولية الإدارية عن أضرار تلوث البيئة البحرية

لم تكن المسؤولية الإدارية معروفة في القوانين القديمة كما هي معروفة اليوم، فالمسؤولية كانت جزائية أو مدنية، ولم تكن فكرة الشخص المعنوي أو المرفق العام قد ظهرت إلى الوجود إلا في أوائل القرن التاسع عشر، مع الإشارة إلى أن المسؤولية الإدارية استمدت من المسؤولية المدنية، ومع بروز التدهور الحاصل للبيئة بصفة عامة والبيئة البحرية خاصة، عمدت الدول إلى إعطاء كفالة خاصة لحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، وهو ما سنتناوله في هذا المبحث من خلال المطلبين التاليين؛

- المطلب الأول: أركان المسؤولية الإدارية عن أضرار تلوث البيئة البحرية
- المطلب الثاني: التعويض آلية للمسؤولية الإدارية عن أضرار تلوث البيئة البحرية

المطلب الأول: أركان المسؤولية الإدارية عن أضرار تلوث البيئة البحرية

إن أي نشاط يؤدي إلى الإضرار بالبيئة البحرية أو الاعتداء عليها أو على أحد عناصر البيئة عامة، فإن محدث هاته الأضرار يعد مسؤولا أمام القانون عن تصرفاته الضارة إتجاه البيئة وما يلاحظ في هذا الشأن أن خصوصية الأضرار البيئية تطرح عدة صعوبات في تحديد أساس للمسؤولية في هذا المجال، وتقوم المسؤولية الإدارية على عدة أسس، وهو ما سنشرحه من خلال الفروع التالية؛ الفرع الأول: ركن الخطأ، الفرع الثاني: ركن الضرر

الفرع الثالث: ركن الرابطة السببية (العلاقة السببية)

الفرع الأول: ركن الخطأ كأساس للمسؤولية الإدارية

تمثل المسؤولية التقصيرية الوضع الطبيعي لنظام المسؤولية عن الأضرار البيئية حيث لا يكون المضرور في الغالب مرتبطا مع سبب الضرر بأي علاقة تعاقدية بل إن العلاقة التعاقدية مع المضرور في هذه الحالات تعتبر قليلة الحدوث،

أما في مجال المسؤولية التقصيرية على أساس الخطأ الواجب الإثبات، فإن المتضرر في نفسه أو ماله بسبب تلوث البيئة يجب عليه أن يقوم بإثبات الخطأ في جانب الشخص الذي يرفع عليه دعوى المسؤولية وذلك وفق شرط تحقيق أركان المسؤولية التي تقوم على الخطأ والضرر وتوفر علاقة سببية بين خطأ المسؤول والضرر الحادث وقد تبنت هذه النظرية الكثير من القوانين كمبدأ عام في المسؤولية التقصيرية وفي هذه الحالة يشترط ثبوت الخطأ لقيام المسؤولية إضافة إلى باقي الأركان المذكورة.[1]

كما أن الإعتداد بهذه النظرية ينتج العديد من الصعوبات التي تؤثر على حقوق المضرورين من الأنشطة المضرة بالبيئة وأهم هذه الصعوبات هي أنه قد يحدث الضرر البيئي من عدة مصادر وقد لا تظهر هذه الأضرار البيئية إلا بصورة تدريجية وبعد مرور فترة زمنية طويلة وبالتالي يصعب تحديد المسؤول عن هذا الضرر ويقع على عاتق المضرور إثبات العلاقة السببية بين نشاط كل من هؤلاء المسؤولين والضرر الذي أصابه وأن يحدد نصيب كل شخص منهم في إحداث هذا الضرر.[2]

1- أنور جمعة علي الطويل، دعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية دراسة مقارنة، دار الفكر والقانون، المنصورة، مصر، 2014، ص80.

2- سمير حامد الجمال، الحماية القانونية للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2007، ص295-296

وقد يصطدم المضرور في بعض الحالات بحصول الأنشطة المتسببة في الضرر على التراخيص بمباشرة النشاط من الجهات الإدارية وأن هذه الأنشطة قد راعت الشروط والإحتياطات التي تفرضها عليه القوانين واللوائح، وبالرغم من كل ذلك حدث الضرر كما أن المشرع في بعض الحالات يسمح بالتلوث إذا لم يتجاوز نسبة معينة وبالتالي لا يمكن أن ينسب إلى المسؤول عن الضرر خطأ طبقا للقوانين واللوائح.[1]

وفي ظل التطور التكنولوجي والمدى الكبير الذي بلغته الصناعة والتجارة العالمية بصعوبة تحديد وحصر المصادر المسببة للتلوث البحري، وقد تفنن الإنسان في إيجاد الوسائل الظاهرة والخفية للدفع بالملوثات نحو البحار والمحيطات مستغلا قلة الإهتمام وعدم المبالاة التي تلاحظ أحيانا.[2]

ويعتبر فعل تلويث البيئة البحرية سلوك إيجابي السمة الغالبة ومثال ذلك ما نصت عليه المادة 52 من قانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة والتي تمنع كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية.[3]

وقد يكون فعل الخطأ سلبي يتحقق بالإمتناع عن القيام بفعل معين يفرضه القانون ومثاله ما نصت عليه المادة 24 من القانون رقم 01-19[4] المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها التي تخضع نقل النفايات الخاصة الخطرة إلى ترخيص خاص ومن ثم نقلها دون الحصول على ترخيص تجعل المخالف يقع تحت طائلة المسؤولية.

وتتميز نتيجة تلويث البيئة البحرية بأنها عادة ما يتراخى تحققها فتحدث في مكان أو زمان مختلفين عن مكان أو زمان الفعل الذي يثير تساؤلات هامة تتعلق بالنطاق المكاني والزماني للنتيجة وما يرتبط بذلك من إشكاليات قانونية دقيقة ومعقدة.[5]

ونظرا لخطورة موضوع تلوث البيئة البحرية من طرف السفن بصفة عامة وما قد ينشب من نزاعات فقد إشترطت الإتفاقية على السفن التي تحمل مواد خطيرة أو ملوثة من شأنها تهديد

1- سمير حامد الجمال، مرجع سابق، ص297.

2- زين ميلوي، مرجع سابق، ص39.

3- واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص330.

4- القانون رقم 01-19 المؤرخ في: 2001/12/12، المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، ج ر 77.

5- واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص330.

ميناء الدولة المستقبلة، أن تقوم بتنبيه سلطات دولة الميناء حتى تستعد لإتخاذ الإجراءات في مواجهتها طبقا لحقها في حماية منشآتها الميدانية.

الفرع الثاني: ركن الضرر كأساس للمسؤولية الإدارية

يمثل الضرر الشرارة الأولى التي ينبعث منها التفكير في مساءلة محدثه وهو الشرط الأساسي لدعوى المسؤولية الإدارية التي تدور معه وجودا وعدما فلا يتصور وجودها في حالة عدمه حيث لا مسؤولية إدارية بدون ضرر ولا ضرر بدون المساس بمصلحة مشروعة يحميها القانون.

ولا شك أن الأضرار المترتبة على تلوث البيئة البحرية تتنازعها تلك الأنواع المتعددة من الضرر حيث تنقسم إلى أضرار فورية وهي تلك الأضرار التي تتسم بالتلازم الزمني بين لحظة وقوع الفعل المولد للضرر وبين الضرر الواقع وأضرار متراخية؛ وهي تلك الأضرار التي لا تتضح معالمها إلا بعد مضي فترة من الزمن والتي عادة ما تطول ومن خلال ما سبق سنتناول في هذا الفرع مفهوم الأضرار الملوثة للبيئة البحرية وطبيعتها.

أولا: مفهوم الأضرار الملوثة للبيئة البحرية

لما كان الضرر بصفة عامة هو الشرط الأساسي لدعوى المسؤولية الإدارية التي تدور معه وجوبا أو عدما فلا يتصور وجودها في حالة عدمه حيث لا مسؤولية إدارية بدون ضرر ولا ضرر بدون المساس بمصلحة مشروعة يحميها القانون وعليه فإننا سنتناول في هذه النقطة تعريف الأضرار الملوثة للبيئة البحرية وشروطها كما يلي:

1 – تعريف الأضرار الملوثة للبيئة البحرية:

لقد كان الإهتمام الأول لمؤتمر استكهولم سنة 1972 بيان أثر الإنسان على البيئة الطبيعية مع التأكيد في التحكم في التلوث وصيانة الموارد الطبيعية، أما الإهتمام الثاني للمؤتمر فكان يدور حول إعتبار التنمية الإقتصادية والإجتماعية كقيمة حقيقية.[1]

لقد مر تحديد تعريف الضرر الملوث للبيئة البحرية بعدة مراحل حيث تميز بالغموض في إتفاقية 1969 ثم إتفاقية 1984 بعد تعديلها ثم إتفاقية 1992 سنتطرق إليها فيما يلي:

1– فاتن صبري سيد الليثي، الحماية الدولية لحق الإنسان في بيئة نظيفة، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2013/2012، ص104–105.

أ- تعريف الضرر الملوث للبيئة البحرية في إتفاقية 1969:

عرفت الإتفاقية الدولية للمسؤولية عن أضرار التلوث بالزيت 1969 ضرر التلوث بأنه الخسارة أو الأضرار التي تحدث خارج السفينة التي تحمل الزيت والناتجة عن تسرب أو تفريغ الزيت من السفينة أينما حدث هذا التلوث ويشمل المصاريف والإجراءات اللازمة لمنع الخسارة والأضرار أو الحد منها.[1]

وبذلك فإن هذه المادة قد تضمنت تحديد تعريف أضرار التلوث بالزيت بأنه كل ضرر يحدث خارج السفينة أما الأضرار التي تحدث على ظهر السفينة فلا تخضع لأحكام هذه الإتفاقية ومن الأضرار التي تصيب الممتلكات على ظهر سفينة أخرى بالوقود أثناء تزويدها حدث خطأ في توصيل خرطوم توصيل الزيت مما ترتب عليه تسرب الزيت إلى شحنة القطن التي كانت على ظهر السفينة الأخرى مما أدى إلى إحداث ضرر كبير بها.[2]

وكذلك الأضرار التي تصيب ممتلكات خاصة في المياه البحرية كما هو الحال في إرتطام السفينة بمنصة بترول فأغرقتها وترتب على ذلك تسرب الزيت والأضرار التي تصيب البيئة البحرية مثل موت الطيور والأسماك والحيوانات البحرية وفقد العائد الناتج عن الدخل السياحي فضلا عن الوفاة والأضرار الجسمانية التي قد تحدث نتيجة تسرب البترول.

وقد تضمنت الإتفاقية فصلا عن الأضرار التي تحدث خارج السفينة للمصاريف والإجراءات الوقائية وهي الإجراءات المعقولة التي تتخذ من أي شخص بعد وقوع الحادث بهدف منع أضرار التلوث أو الحد منها.[3]

وبذلك يكون تعريف الضرر في إتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت قد تغير عن مفهوم الضرر في القواعد العامة حيث لم يقتصر على الضرر المادي الذي يصيب بل

1- المادة الأولى، الفقرة السادسة من الإتفاقية الدولية نشأة المسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات والمصادق عليها بموجب الأمر رقم 72-17 المؤرخ في 25 ربيع الثاني عام 1392 الموافق لـ 07 يونيو سنة 1972 والمتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع ببروكسل بتاريخ 29 نوفمبر 1969.

2- صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض دراسة مقارنة، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2007، ص494-495.

3- نفس المرجع السابق، ص495.

يشمل الضرر الناتج عن المصاريف التي ينفقها المالك أو أي شخص أخر لمنع التلوث أو الحد منه.

ب- تعريف الضرر الملوث للبيئة البحرية في إتفاقية 1984 و1992:

يقصد بالأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية :

- التلف أو الضرر الحادث خارج السفينة عن طريق تلوث ناتج عن إفلات أو تصريف النفط من السفينة أينما حدث هذا الإفلات أو التصريف وأن التعويض عن أضرار البيئة من غير خسارة الربح نتيجة لهذا الحادث يكون محدودا بتكاليف الإجراءات والتدابير المعقولة التي تم القيام بها فعلا أو سيجري القيام بها لإعادة الوضع إلى ما كان عليه.

- تكاليف التدابير الوقائية والتلف أو الأضرار الأخرى التي تتسبب فيها التدابير الوقائية وبذلك يكون تعديل إتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1984 و1992 قد تضمن توضيحا للغموض الذي إكتنف مفهوم الضرر في إتفاقية 1969 حيث تضمن هذا التعريف تغطية أضرار الملكية والضرر البدني وخسارة الإستعمال أو الإستغلال التي تلحق الأشخاص الذين يستعملون أو يستغلون البيئة البحرية وتكاليف أحياء البيئة والتعويض اللازم لإعادة الحال إلى ما كان عليه وتكاليف الإجراءات والتدابير الوقائية.[1]

ثانيا: طبيعة الأضرار الملوثة للبيئة البحرية

إذا كانت القاعدة في النظم القانونية المختلفة أنه لا مسؤولية بدون ضرر فمن المؤكد أنه ليس أي ضرر يفتح باب الحق في التعويض، ولضرر تلوث البيئة البحرية في إتفاقية 1969 شروط ينبغي أن تتوفر فيه حتى يخضع التعويض عنه لأحكام الإتفاقية وهذه الشروط تتمثل في أن يقع الضرر خارج السفينة وأن يقع الضرر بسبب التلوث وهو ما سنتناوله في النقطتين التاليتين:

1- وقوع الضرر خارج السفينة:

هذا الشرط يقضي إستبعاد كافة الأضرار التي تحدث على ظهر السفينة من مفهوم الضرر، الأمر الذي ينحصر معه الحق في التعويض طبقا للإتفاقية، والمضرورين الذين لا تربطهم أي علاقة بالسفينة ولعل أبرز مثال على ذلك ما حدث في اليابان بتاريخ 18 مايو 1989 أثناء قيام الناقلة اليابانية **Tsubame Marel** بتزويد سفينة صيد بزيت الديزل الثقيل عندما أدخل أحد

1- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص497.

أفراد الطاقم وبخطأ منه خرطوم التزويد في حوض البضاعة بدلا من عنبر الوقود مما أدى إلى تسرب حوالي 7 أطنان من المحروقات في عنبر الشحنة وتلوث حوالي 140 طن من الأسماك الموجودة فيه.[1]

وقد أعتبر الصندوق الدولي للتعويض الضرر المتسبب للبضاعة في هاته الحادثة خاضعا لمفهوم ضرر التلوث طبقا للإتفاقية ومستحقا للتعويض بإعتباره ضررا واقعا خارج السفينة الناقلة للبترول.

2- وقوع الضرر بسبب التلوث:

إذا كانت معاهدة 1969 قد إقتصرت على الأضرار المتولدة عن نقل المحروقات سائبة كبضاعة فإن التساؤل قد طرح أثناء الأعمال التحضيرية حول ما إذا كانت المعاهدة تتعلق بأي ضرر بسبب البضاعة فقط أو بالضرر الواقع بسبب التلوث.

إقترح فريق العمل في اللجنة البحرية الدولية إعتبار الناقل مسؤولا عن أي ضرر يحدث خارج السفينة إثر تسرب اشتعال أو إنفجار المحروقات المنقولة على السفينة لذا فقد تم حذف لفظ التلوث من مشروع المعاهدة المقدم للمؤتمر القانوني سنة 1969.[2]

وقد فسر البعض بسبب الأخذ بهذه الفكرة بأن إجازة إمتداد المعاهدة لكافة أنواع الضرر ستؤدي إلى عدم وجود حدود معينة الأمر الذي يستتبع معه إعادة النظر أو مراجعة القانون البحري في مجموعه.

وفي المقابل رأى البعض الأخر وبحق أنه لا يوجد أدنى سبب لمعاملة مضروري التلوث معاملة أفضل من مضروري الإنفجار أو الحريق لاسيما أن الظاهرتان مرتبطتان بشدة في الغالب من الأحوال.

الفرع الثالث: ركن الرابطة السببية كأساس للمسؤولية الإدارية

السببية هي إسناد أي أمر من أمور الحياة إلى مصدره ويقضي ذلك إسناد النتيجة الضارة إلى الفعل المضرور ونسبته إلى فاعل معين ويعرف هذا الإسناد بالإسناد المزدوج.

1- محمد السيد الفقي، المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، ط1، منشورات الحلبي، بيروت، لبنان، 2002، ص75-76.

2- نفس المرجع السابق، ص76.

وللرابطة السببية أهمية كبرى في مجال قيام بدعوى المسؤولية فهي التي تحدد الفعل المنتج للضرر وسط الأفعال المتنوعة المحيطة بالحادث، فإذا وقع الضرر وكان السبب في وقوعه فعل المدعي عليه فإن المسؤولية تنشأ في هذه الحالة وعلى العكس فإذا أثبت المدعي عليه أن الفعل المنسوب إليه لم يكن له أي أثر في حدوث الضرر، فإن المدعي عليه سيكون معفى من المسؤولية وبالإضافة إلى ذلك توجد أهمية أخرى علاوة على ما سبق فهي تستعمل في تحديد نطاق المسؤولية ودراسة العلاقة السببية في تحديد الأضرار الناجمة عن التلوث البحري وما يعتريها من صعوبات لذا وجب تجاوز القواعد العامة والبحث عن وسائل حديثة لإثباتها.[1]

وجدت ثلاث نظريات تعرضت لبحث المعيار الملائم للعلاقة السببية بين الخطأ والضرر النظرية الأولى ونادى بها الفقه الإنجليزي وهي نظرية السبب القريب ولكنها هجرت وبقيت أهم النظريات التي قيل بها كمعيار للعلاقة السببية وهما نظرية تعادل الأسباب ونظرية السبب الملائم أو المنتج وأصل هاتين النظريتين ألماني حيث قال بالأولى فون بيري **(Von Bury)** وقال بالثانية فون كريس **(Von Kreis)** حيث انتشرتا انتشارا واسعا.[2]

والقول بنظرية تعادل الأسباب أدى إلى توسيع المجال أمام المضرور بالنسبة لإثبات خطأ المسؤول لإتساع نطاق العوامل التي تؤدي لإنعقاد المسؤولية وهي إلى جانب ذلك تدعو إلى إتخاذ كل وسائل الإحتياط والحذر من قبل الأشخاص لمنع وقوع الأضرار بالآخرين حيث أن كل شخص ساهم في وقوع الضرر لن ينجو من المسؤولية.

ويرى جانب أخر من الفقه أن نظرية السبب الملائم أو السبب المنتج وإن كانت مقبولة من الناحية الفقهية والواقعية إلا أن المحكمة قد تجد صعوبة في البحث من السبب المنتج وكثيرا ما يكون الإسناد إلى سبب منتج تحكيميا لإختلاف معيار التمييز بين السبب المنتج والعارض بين وجهة النظر الذاتية والموضوعية ويخلص هذا الرأي إلى ترجيح نظرية تعادل الأسباب لبساطتها والسبب لكافة المشتركين في إحداث الضرر وأن المحاكم في فرنسا لا تعتنق أيا من النظريتين من حيث المبدأ بل تلجأ حسب الأحوال إلى أيهما تتوصل إلى أعدل الأحكام.[3]

1- واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص249.

2- أنور جمعة علي الطويل، مرجع سابق، ص96-97.

3- نفس المرجع السابق، ص99-100.

إزاء الصعوبات السابق الإشارة إليها والتي ترجع إلى الطبيعة الخاصة للأضرار الناجمة عن التلوث البحري من حيث صعوبة التحديد الدقيق لهوية المسؤول لمجموع العوامل والمؤثرات التي تساهم في إحداثه، ناد جانب من الفقه إلى ضرورة التخلي عن المفهوم الكلاسيكي للرابطة السببية، وتبني مفهوم علمي جديد يتلاءم وهذه الخصوصيات.[1]

من جانب أخر سهل القضاء الفرنسي عبء إثبات السببية على المضرورين وجعل ذلك أمرا سهلا ومريحا وبالتالي فإن مستغل المنشآة الملوثة يكون مسؤولا لممارسته بعض الأنشطة الخطيرة دون الحاجة إلى إثبات دوره المسبب للضرر وقبول قرائن الإثبات كإنتشار البقع الزيتية بجوار السفن والمرافئ أو التغييرات التي طرأت لاحقا على هذه الأوساط البحرية وأثرت على توازنها الطبيعي.[2]

وفي هذا السياق إعتبرت محكمة النقض الفرنسية في قرارها المؤرخ في 13 مارس 2007 أن القرائن وسيلة إثبات كافية في إثبات أضرار التلوث البحري الناجمة عن نفايات السفن، فقد إعتبرت محاضر معاينة مخلفات صب النفايات قرينة كافية لإثبات قيام الضرر البيئي وقد أعطت محكمة النقض الفرنسية قاضي الموضوع صلاحيات واسعة لتقدير ذلك.

ومنه إتضحت أهمية الإعتراف التشريعي والقضائي بقواعد أخرى خاصة بدعوى المسؤولية تتماشى وخصوصية الضرر الذي يصيب البيئة البحرية ومن بين الآليات التي إنتهجتها الدول في مجال حماية البيئة البحرية آليات التعويض عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية وهو ما سنتناوله في المطلب الثاني.

المطلب الثاني: التعويض آلية للمسؤولية الإدارية عن أضرار تلوث البيئة البحرية

يعتبر التعويض آلية فعالة في هيئة تحميل المسبب للتلوث من تحمل التبعات الملقاة على عاتقه من جانب الصناديق الخاصة بالتعويضات، كوسيلة لإصلاح الأضرار التي تمس المصالح الجماعية وإنشاء هذه الصناديق يمكن أن يتم إراديا بمعنى أن الإلتزام به إراديا من قبل جهة خاصة كما تكون هذه الصناديق أداه لتعويض الضحايا بطريقة أسرع لحماية البيئة أو تخفيف عبء الأضرار بها.

1- واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص252.

2- نفس المرجع السابق، ص253.

وهو ما ستناوله في هذا المطلب، تعريف صناديق التعويض في الفرع الأول ثم طرق تمويل الصناديق وحالات تدخلها في الفرع الثاني.

الفرع الأول: تعريف صناديق التعويض

إن فكره إنشاء صناديق التعويض كان الهدف منها هو تعويض المضرور في الحالة التي لا يعوض فيها بوسيلة أخرى كما أنها تهدف إلى توزيع المخاطر الصناعية على مجموع الممارسين للأنشطة التي يمكن أن تسبب هذه المخاطر ولا يمكن لهذه الصناديق أن تتدخل إلا بصفة تكميلية أو إحتياطية.

ونظرا لعجز وقصور قواعد المسؤولية التقليدية عن إضفاء الحماية اللازمة على مضروري التلوث البحري بضمان حصولهم على تعويض عادل عما يلحق بهم من ضرر فضلا عن إحجام غالبية الأسواق التأمينية عن تغطيتها، فقد ذهب جانب من الفقه الفرنسي بالخصوص إلى ضرورة تدخل الدولة في تعويض المتضررين عن طريق هذه الصناديق في الحالات التي تعجز فيها آليات أخرى في تعويض المضرورين.[1]

بالإضافة إلى ذلك فإن المسؤولية في مجال أضرار التلوث هي مسؤولية موضوعيه وفي هذا النوع من المسؤولية يكون هناك حد أقصى للتعويض لا يجوز تخطيه في الكثير من الحالات وبناء على ذلك فإن جميع الأضرار لا تصبح مغطاة إذا تجاوزت الحد الأقصى المسموح بتغطيته وبتطبيق هذا المبدأ يتحمل المضرور الجزء الذي يتعدى الحد الأقصى المحدد وفقا لمبدأ عدم تحمل المسؤول ما يزيد عن هذا الحد.[2]

ومن هنا تظهر أهمية تبني فكرة صناديق التعويضات التي تؤدي إلى إعطاء المضرور تعويضا كاملا دون أن يتحمل أي جزء من الأضرار بمعنى دون أن يتحمل أي أثر في مقابل تطبيق المسؤولية الموضوعية في مجال تلوث البيئة البحرية.[3]

وفضلا عن تبني فكرة صناديق التعويضات ستسمح بتجنب البطء في التقاضي المعروف في الأنظمة القضائية، فوفقا لهذا النظام يصبح المضرور لا يخشى مخاطر عبر الملوث المسؤول

1- واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص308.

2- بوفلجة عبد الرحمان، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، أطروحة لنيل درجة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2016/2015، ص273.

3- نفس المرجع السابق، ص273.

عن الضرر وذلك لوجود شخص معنوي (الصندوق) يكون في الغالب موسر دائما سيتدخل لجبره لهذه الأضرار الناتجة، ومن ثم تجتمع عدة مبررات عدلية إجتماعية تدعو إلى تخصيص صندوق ضمان خاص لتعويض ضحايا التلوث البحري ومن هذه المبررات.[1]

– أن الأضرار الناتجة عن حوادث التلوث البحري وخطورتها ترشحها لأن توصف بالكوارث الإجتماعية.

– إن إنشاء صندوق لتعويض المضرورين يعبر عن تكريس مبدأ التضامن الإجتماعي لإسعاف ضحايا التلوث البحري بين أفراد المجموعة الوطنية.

– الصفة المستعجلة لإنشاء مثل هذه الصناديق بالنظر للتهديد الحقيقي التي تمثله بعض الحوادث البحرية الملوثة للبيئة والغير متوقعة حتى لدى أكبر دول.

– إن إنشاء صناديق للتعويضات في هذا المجال فيه تذليل للصعوبات أمام المتضررين للحصول على تعويضات فعالة وسريعة.

– إن الدعوة إلى إعتماد هذه التقنية الجماعية للتعويض لا يمكن تفسيرها إلا من خلال الإنضمام إلى التوجه الطاغي على النظم المقارنة والداعي إلى التطبيق الصارم للقواعد التي أرسيت في هذا الصدد والمشددة لإلتزامات المهنيين من حيث المضمون والمدى والجزاء لتقرير حماية فعالة لجمهور عريض من المتضررين.[2]

الفرع الثاني: طرق تمويل الصناديق وحالات تدخلها

سنتناول في هذا الفرع طرق وسبل تمويل الصناديق الخاصة بالتعويضات والحالات التي يمكن للصناديق أن تحتويها وهو ما سنوضحه في النقطتين التاليتين؛

أولا: طرق تمويل صناديق التعويض

تعد مسألة تمويل الصندوق من أكثر المسائل أهمية لأن فعالية دور صناديق الضمان كآلية تعويض مكملة لنظام المسؤولية ويتوقف على ملائمة الذمة المالية للصندوق ومدى قدرته على دفع مبالغ التعويض الضخمة التي يستحقها ضحايا الأضرار البيئية.[3]

1- واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص308.

2- نفس المرجع السابق، ص310.

3- بوفلجة عبد الرحمان، مرجع سابق، ص275.

وتدبير موارد الصندوق المالية وتشير العديد من التساؤلات، هل يعتمد الصندوق في موارده على إشتراكات المساهمين فقط أم يجب أن يكون له موارد أخرى كما أن الإشتراكات بإعتبارها المورد الرئيسي للصندوق، تشير أيضا العديد من التساؤلات، من هم الملتزمون بدفع هذه الإشتراكات وهل هناك وحدة في الإشتراكات وكيف يتم إيجاد الجدية في الدفع وما هو جزاء التخلف أو التأخر عن الدفع وما تأثير ذلك على إلتزام هذه الصناديق بالتعويض في مواجهة المضرورين.[1]

وعلى المستوى الأوروبي فإنه قد تم إقتراح إنشاء صندوق أوروبي للتعويضات وذلك من خلال المادة الحادية عشر من مشروع التوجه الأوروبي المتعلق بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن النفايات في 27 جوان 1991 ومع ذلك تجدر الإشارة إلى أن المجلس الإقتصادي والإجتماعي للمجموعة الأوروبية في رأيه الصادر في 21 فيفري 1990 قد لفت النظر في أمرين هامين يثيرهما إنشاء مثل هذا الصندوق أولهما من يتولى إدارة هذا الصندوق وثانيهما ما هي الشركات التي يمكن أن تقبل تمويله ومع ذلك فإن هذين التساؤلين لم يجدا إجابة في الوقت الحالي، وبالتالي أصبحت دول الإتحاد الأوروبي لا تتبنى نفس وجهة النظر فيما يتعلق بالمسؤولية والحد الأقصى للتعويضات التي يمكن أن يحكم بها في مجال الأنشطة البيئية.[2]

ويشير بعض الفقه إلى أن هذه الصناديق لا يمكن أن تمول من مبالغ يساهم فيها كل من الصناعيين الملوثين للأجهزة الحكومية لشؤون البيئة والإدارات المحلية ويمكن أن يشارك في ذلك الحركة الجمعوية وإتحادات الأشخاص المعرضين لخطر التلوث وأيا كان الأمر فإن الشركات والمؤسسات ذات الخطورة العالية على البيئة يجب أن تدفع أقساط أعلى نظرا لما تحدثه من أضرار جسيمة جدا بالبيئة، والمعنى في هذا الصدد على وجه الخصوص شركات قطاعي البترول والكيماويات.

ثانيا: حالات تدخل صناديق التعويض

تلعب صناديق التعويض دورا مزدوجا فهي تلعب دورا تكميليا في حالات عدم حصول المضرور على تعويض كامل، وتلعب دورا إحتياطيا بالتدخل بدلا عن المسؤول غير المعروف أو المعسر وذلك على النحو التالي:

1- واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص312-313.

2- بوفلجة عبد الرحمان، مرجع سابق، ص277.

– تلعب صناديق التعويض دورا تكميليا في الحالات التي لا يغطي فيها تأمين المسؤولية قيمة التعويضات الجابرة للأضرار التي أصابت المضرور وذلك عندما تتجاوز قيمة الأضرار الناجمة عن النشاط الحد الأقصى لمبلغ التأمين المحدد في العقد في هذه الحالة تتدخل الصناديق بهدف تعويض المضرور تعويضا كاملا عندما يكون قد تم تعويضه جزئيا.[1]

– كذلك قد تتدخل هذه الصناديق لتعويض المتضررين إذا كانوا غير مؤمنين عن الكوارث التقنية أو الطبيعية كما هو الحال في فرنسا طبقا لنص المادة 02/128 من قانون باشلو سنة 2003.

– كما تلعب هذه الصناديق دورا هاما في الحالات التي يثار فيها أحد أسباب الإعفاء من المسؤولية أو أحد أسباب أخرى ففي هاتين الحالتين تتدخل صناديق التعويضات بصفة إحتياطية لضمان حق المضرور في التعويض.[2]

ومن أمثلة الصناديق التي تتدخل بصفة تكميلية صندوق **Fipol** وهو الصندوق الدولي المنشأ سنة 1971 من أجل تكملة تعويض الأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالزيت في حالة ما إذا تجاوزت قيمة الأضرار الحد الأقصى الممنوح من طرف إتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت المبرمة بتاريخ 18 ديسمبر 1971 ببروكسل.[3]

وأخيرا قد تقوم هذه الصناديق بدورها في تعويض الضحايا في حاله إنكار المسؤولية أو إنقضاء مدة محددة دون أن يصل الطرفان إلى حل لتتقادم الحقوق كانقضاء مثلا تسعين (90) يوما في حالة صندوق تمويل المسؤولية عن التلوث البترولي في أمريكا، ففي مثل هاتين الحالتين يمكن للمضرور أن يتقدم بطلباته إلى الصندوق مباشره.[4]

1- بوفلجة عبد الرحمان، مرجع سابق، ص278.

2- واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص312.

3- بوفلجة عبد الرحمان، مرجع سابق، ص274.

4- واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص312.

المبحث الثاني : المسؤولية الدولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية

المسؤولية الدولية هي علاقة قانونية بين الدول تنتج إلتزامات فيما بينهم، وهي نظام قانوني تلتزم بموجبه دولة أثبتت عملا غير مشروع بتعويض دولة أخرى تضررت من هذا العمل، وبذلك فإن المسؤولية الدولية لا تقع إلا على عاتق دولة، ولا تثيرها إلا دولة لمصلحتها وتلك هي النظرية التي أرساها فاتل "إذ قال من يسيء بطريقة غير مباشرة تلتزم بحماية هذا المواطن"، ويعني مبدأ المسؤولية في القانون الدولي الإلتزام الذي يفرضه القانون الدولي على الشخص القانوني بإصلاح الضرر لمن كان ضحية تصرف أو إمتناع مخالف لأحكام القانون الدولي أو يتحمل العقاب جزاء هذه المخالفة، ومنه ما سنتناوله في هذا المبحث من خلال المطلبين التاليين؛

- المطلب الأول: أركان المسؤولية الدولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية
- المطلب الثاني: التأمين آلية للمسؤولية الدولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية

المطلب الأول: أركان المسؤولية الدولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية

يقصد بأركان وأساس المسؤولية الدولية بالنظرية أو المبدأ القانوني الذي يستند إليه في إقامة المسؤولية الدولية على عاتق أشخاص القانون الدولي كما عرف الأساس القانوني للمسؤولية الدولية تطورات عميقة دلت في مجملها على الحركية المستمرة للمجتمع الدولي بالبحث من خلالها على الأحسن والأفضل لتحقيق سلامة البيئة عامة والبيئة البحرية خاصة وهو ما سيتم شرحه في هذا المطلب من خلال الفرعين التاليين؛

الفرع الأول: الأركان التقليدية للمسؤولية الدولية

الفرع الثاني: الأركان الحديثة للمسؤولية الدولية

الفرع الأول: الأركان التقليدية للمسؤولية الدولية

إجتهد فقهاء القانون الدولي في وضع النظريات الفقهية التي تنظم أساس المسؤولية في العلاقات الدولية وذلك من خلال التطور الزمني الذي تمر به هذه المسؤولية فالأركان التقليدية تنقسم إلى قسمين أو عنصرين نظرية الخطأ ونظرية الفعل الدولي غير المشروع وهو ما سنتناوله في هذا الفرع .

أولا: نظـرية الـخــطأ كأساس للمسؤولية الدولية

تعد نظرية الخطأ، النظرية التقليدية في مجال المسؤولية الدولية ذلك أن الفقه التقليدي كان يرى أن الواقعة التي تثير المسؤولية الدولية يجب إيجاد عدم مشروعيتها مثل أن يكون الخطأ متعمدا أو مجرد إهمال أو أن يأخذ شكل إيجابي كالقيام بأعمال يحضر القانون إتيانها أو شكلا سلبيا كالإمتناع عن أداء واجب يلزم القيام به طبقا لأحكام القانون وهو ما تناوله الفقه الدولي والقضاء الدولي فيما يلي.[1]

1- الفقه الدولي:

تقوم نظرية الخطأ على أساس أن الدولة لا يمكن أن تعتبر مسؤولة ما لم تخطئ ومن ثم لا تقوم المسؤولية الدولية ما لم يصدر من الدولة فعل خاطئ يضر بغيرها من الدول وهذا الفعل الخاطئ إما أن يكون متعمدا وإما أن يكون غير متعمد وقد تناول الفقيه الهولندي جروتيوس في نهاية القرن الثامن عشر بنقل نظرية الخطأ من القانون الداخلي إلى مجال القانون الدولي

1- شراد صوفية، تطبيق قواعد المسؤولية الدولية في أحكام المحكمة الدولية لقانون البحار، أطروحة لنيل درجة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2013/2012، ص31.

وأوضح في كتابه قانون الحرب والسلم حيث بنى مسؤولية الدولة على أساس توافر الخطأ من جانب الأمير وقد حدد الحالات التي يمكن أن يتحقق فيها الخطأ وهي:[1]

– أن الأمير لم يتخذ الإجراءات اللازمة للحيلولة دون وقوع هذه الأعمال وبذلك أصبح شريكا فيها.

– أن الأمير بعد وقوع الأعمال لم يتخذ الإجراءات الكفيلة بمعاقبة من قاموا بالتصرف وبذلك يكون قد أجاز تصرفهم.[2]

وفي نفس الإتجاه ذهب جابول سالفيول في المحاضرات التي ألقاها بلاهاي سنة 1933 حيث أخذ مصطلح المسؤولية بمفهومه الواسع بمعنى الإلتزام الناتج عن عمل غير مشروع فإنه من التناقض أن نتحدث عن المسؤولية بدون خطأ ذلك أن وجود عمل غير مشروع معناه وجود خطأ وأن هذا الأخير لا ينشأ إلا عند إنتهاك قاعدة قانونية.[3]

أما لويس لوفير فقد رأى أن كل من تسبب في ضرر للغير يجب عليه إصلاح الخطأ المرتكب ومن أجل ذلك يجب توافر شرط أساسين:

أ– حصول الضرر معنى المساس بحق دولة أخرى.

ب– عمل غير مشروع منسوب للدولة التي يفترض وجود خطأ في مواجهتها.[4]

وقد حدد خطأ الدولة في الحالات التالية:

– إذا ما قصرت في اختيار الموظف.

– إذا كان هناك إشراف سيء على الموظف الذي أساء السلطة الممنوحة له.

– إذا نتج الخطأ عن إمتناع كإحجام الدولة عن القيام بعمل يتطلبه القانون الدولي مثل عدم تنفيذ الدولة لإلتزاماتها الدولية.

كما عرف الفقه العربي نظريه الخطأ على لسان الدكتور حامد سلطان الذي يرى أن نظرية الخطأ شرط أساسي لقيام المسؤولية الدولية، ثم في إتجاه أخر قصر نطاق نظرية الخطأ على

1– معلم يوسف، المسؤولية الدولية بدون ضرر –حالة الضرر البيئي–، أطروحة لنيل درجة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2009/2008، ص16.

2– بلفضل محمد، المسؤولية الدولية الناتجة عن الأضرار البيئية في الأنظمة الوطنية والإتفاقية ، أطروحة لنيل درجة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، وهران، 2012/2011، ص33.

3– معلم يوسف، مرجع سابق، ص17.

4– بلفضل محمد، مرجع سابق، ص34.

مسؤولية الدولة على أعمال الأفراد العاديين، وأسس وجهة نظره على أنه يشترط لثبوت تلك النظرية من جانب الدولة في إحدى أعمالها وأعمال موظفيها.[1]

وبالرغم من التأييد السابق من الفقهاء في نظرية الخطأ إلا أنه يوجد إتجاه معارض لها حيث يرى أنه كيف يمكن القول أن القانون من أراد، أو قاعدة قانونية ساهمت في إقرارها.

ويستند أنصار الرأي المعارض نظرية الخطأ على افتراضين:

- أن التصرف الضار يتفق مع القانون الداخلي في حين أنه يتعارض مع القانون الدولي.
- يتمثل في التصرف الضار المتعارض مع القانون الداخلي والقانون الدولي وأن ليس لها أي قيمة تذكر في المجال الدولي وهي لا تقدم الكثير في ميدان المسؤولية الدولية.[2]

2- القضاء الدولي:

لقد ركن القضاء الدولي على هذه النظرية في سابقة من أكبر السوابق القضائية وهي قضية مضيق كورفو بين ألبانيا بريطانيا أمام محكمة العدل الدولية سنة 1949 وفي هذه القضية لم تتمكن المحكمة من إثبات إدعاءات بريطانيا من أن واقعة زرع الألغام قد تمت بفعل ألبانيا أو تواطئها، أو على الأقل بعلمها حيث لم تتمكن المحكمة من إثبات أي خطأ من جانب ألبانيا وصعب عليها الكشف عن أي قصد للإضرار بالغير، ذلك أن ألبانيا كانت في حالة توتر مع اليونان فأعلنت رقابتها المستمرة على مياهها الإقليمية، بما في ذلك قطاعا من مضيق كورفو المعروف بأنه طريق حيوي للملاحة البحرية الدولية.[3]

كما فرضت ألبانيا على جميع السفن بما فيها الحربية الحصول على ترخيص مسبق من السلطات الألبانية قبل المرور في المضيق، إلا أن مرور بعض السفن الحربية البريطانية بدون الحصول على الترخيص المذكور تعرضت على إثره إلى إطلاق للنيران من مدفعية الساحل الألباني وأدت الحادثة إلى إحتجاج بريطانيا على إعتبار أن حق المرور البريء عبر المضايق الدولية هو حق مكرس بموجب قواعد العرف الدولي من دون وقفه أو توقيعه على أي شرط أو ترخيص مسبقين.

1- معلم يوسف، مرجع سابق، ص17.

2- بلفضل محمد، مرجع سابق، ص35.

3- شراد صوفية، مرجع سابق، ص34.

وفي محاولة ثانية لمرور السفن الحربية البريطانية للمضيق أدى إلى كارثة حقيقية نتيجة إصطدام بارجتين حربيتين بريطانية بألغام بحرية في قطاع من المياه الإقليمية الألبانية أدى إلى وفاة 44 بحار وإصابة 42 آخرين بجروح.[1]

نتيجة لذلك عمدت بريطانيا إلى تطهير المياه الإقليمية للمضيق من الألغام المزروعة من دون ترخيص ألبانيا مما أدى إلى إحتجاج هذه الأخيرة فتصاعد الموقف دبلوماسيا حتى وصل محكمة العدل الدولية التي طلبت من بريطانيا إثبات مسؤولية ألبانيا عن عملية زرع الألغام وأن تحدد التعويض الواجب عليها.

وكتقييم عام لنظرية الخطأ من جانب الفقه والقضاء الدوليين أن هذه النظرية تعرضت إلى عدة انتقادات أهمها:

1- أن تطبيق قواعد المسؤولية الخطئية في مجال المسؤولية عن أضرار التلوث البيئي قد يؤدي إلى إستطاعة الدولة المتسببة في التلوث البيئي للإفلات من المسؤولية وخاصة إذا كان عملها مشروعا ولا يعد خرقا لأي قاعدة من قواعد القانون الدولي أو الإلتزامات الدولية .

2- أن نظرية المسؤولية الخطئية ستؤدي إلى حرمان المضرور من الحصول على التعويض في أغلب الأحوال نظرا للصعوبات العديدة التي تفترض إثبات الخطأ في مجال التعويض عن أضرار التلوث البيئي.[2]

ومما سبق لا يجوز الإستناد إلى نظرية الخطأ لقيام المسؤولية الدولية وبالتالي يجدر البحث عن نظرية أخرى بديلة لنظرية الخطأ وهي نظرية الفعل غير المشروع دوليا.

ثانيا: نظرية الفعل الدولي غير المشروع كأساس للمسؤولية الدولية

بعد الإنتقادات التي طالت نظرية الخطأ ظهرت نظرية جديدة تعمد إلى تحقيق ما عجزت عنه نظرية الخطأ ويقصد بنظرية الفعل الدولي غير المشروع خرق الإلتزام الدولي الذي تفرضه قاعدة من قواعد القانون الدولي ويتم خرق الإلتزام عن طريق قيام الدولة بعمل أو إمتناعها عن القيام بعمل.[3]

1- شراد صوفية، مرجع سابق، ص34.

2- بلفضل محمد، مرجع سابق، ص39.

3- عبد العال الديربي، الحماية الدولية للبيئة وآليات فض منازعاتها –دراسة نظرية تطبيقية– مع إشارة خاصة إلى دور المحكمة الدولية لقانون البحار، ط1، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، مصر، 2016، ص65

1- الفقه الدولي:

يرى الفقيه أجو أن العمل غير المشروع هو السلوك المنسوب للدولة وفقا للقانون الدولي والذي يتمثل في فعل أو إمتناع ويشكل مخالفة لأحد إلتزاماتها الدولية، فكل تصرف ينتج عن الدولة يستتبع مسؤولية الدولة وقد سبق الفقيه لولييه تأكيد هذا الرأي بقوله أن فكرة المسؤولية الدولية لا يمكن أن تثور إلا إذا إرتكبت الدولة فعلا يكون من وجهة نظر القانون الدولي غير مشروع.

وحتى نكون أمام عمل دولي غير مشروع يشترط توافر عنصرين:

أ- العنصر الشخصي:

يقصد به إسناد الفعل الدولي غير المشروع إلى دولة بصفتها شخص من أشخاص القانون الدولي بحيث يكون هذا السلوك أو الفعل الإيجابي والسلبي من عمل الدولة أو منسوبا إليها.

ب- العنصر الموضوعي:

ويقصد به العمل أو الإمتناع عنه مخالفا لإلتزام دولي يقع على عاتق الدولة.[1]

وينقسم الشرط الموضوعي إلى عنصرين:

- وجود قاعدة قانونية دولية.
- إرتكاب الدولة لسلوك مخالف لأحكام هذه القاعدة التي تأمر بالقيام بعمل أو الإمتناع عنه.

وعلى الرغم من وجود إختلاف بين الفقهاء في نظرتهم نحو إصطلاح العمل الغير مشروع إلا أنه من الملاحظ أن مفهوم هذا العمل يكاد يكون متفق عليه ذلك أنه من المسلم به أن العمل غير المشروع هو ذلك العمل الذي يتضمن إنتهاكا لأحكام القانون الدولي أيا كان مصدر هذه الأحكام أي سواء كان مصدرها إتفاقات دولية أو عرف دولي أو مبادئ قانونية عامة معترف بها.[2]

إن الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية يعد من قبيل الأعمال الإيجابية التي تعتبر إنتهاك للإلتزام قيام الدولة بإرتكاب فعل من الأفعال التي تتسبب في حدوث إحدى حالات التلوث إما بالذات أو بالوساطة بما يجعلها في حكم المرتقبة للفعل، بينما الأعمال السلبية التي تأخذ شكل إلتزام أو الإمتناع فهي أكثر شيوعا من سابقتها ذلك أنه يدخل فيها عدم قيام الدولة بوضع التشريعات والنظم الكفيلة بمنع التلوث في المناطق البحرية التي تخضع لولايتها أو بالنسبة

1- شراد صوفية، مرجع سابق، ص36.

2- عبد العال الديربي، مرجع سابق، ص65.

للسفن والطائرات التي تحمل علمها أو مسجلة في إقليمها ويدخل في ذلك تقاعس الدولة عن توقيع العقاب على مرتكبي هذه الأفعال وإهمالها في إتخاذ الإجراءات والإحتياطات الضرورية.
لمنع التلوث أو إمتداده إلى أماكن أخرى سواء على المستوى الإقليمي أو على المستوى الدولي من أجل مكافحة التلوث والسيطرة عليه.[1]

2- القضاء الدولي:

في الحكم الصادر عن المحكمة الدائمة للعدل الدولي بتاريخ 26 جوان 1927 النزاع الحاصل بين ألمانيا وبولندا بشأن مصنع كروزوف تبنت المحكمة نظرية العمل غير المشروع مقابل إصلاح ألمانيا للضرر الذي لحق ببولندا في صورة مناسبة وهذا من مبادئ القانون الدولي.[2]
كما ناقشت محكمة العدل الدولية الدائمة لدى إصدارها الحكم في قضية الباخرة لوتوس في هذه المسألة رفضت الحجة الفرنسية التي إعتبرت أن الإختصاص القضائي في حالة الجرائم والجنح المرتكبة في أعالي البحار يعود لمحاكم دولة العلم ويتسم بصفة حصرية وأقرت المحكمة بعدم وجود قاعدة في القانون الدولي متعلقة بحالات التصادم ولهذا لا يمكن الحديث عن عرف دولي إلا إذا كان الدافع إلى الإمتناع نتيجة الشعور بواجب الإمتناع.[3]
تعتبر نظرية الفعل الدولي غير المشروع من الأسس المنطقية القانونية للمسؤولية الدولية وقد أخذ بها الفقه والقضاء الدولي فالضرر هو وليد الفعل غير المشروع وبالتالي كان من الطبيعي أن تتحمل الدولة المسببة في الضرر التعويض والترضية المناسبة لجبر هذا الضرر.
أما عن الإلتزامات الواقعة عن الدولة المضرورة تتمثل في الإعلان عن الأضرار وحجم الأضرار المترتبة على الفعل غير المشروع كما تلتزم بالمطالبة بالتعويض والترضية بشتى الطرق سواء القنوات الدبلوماسية أو المنظمات الدولية أو حتى اللجوء للقضاء الدولي.[4]
وضعت النظرية إلتزامات تقع على المجتمع الدولي وتتمثل في الوقوف إلى جانب الدولة المتضررة ومساعدتها في جبر الضرر وتقديم المساعدات الفنية والطبية والتضامن معها في

1- عبد العال الديربي، مرجع سابق، ص66
2- معلم يوسف، مرجع سابق، ص21.
3- شراد صوفية، مرجع سابق، ص40.
4- معلم يوسف، مرجع سابق، ص22.

المطالبة بالتعويضات وقطع العلاقات مع الدولة المتسببة في الضرر بغية الإعتراف بالأفعال غير المشروعة إتجاه الدولة المضرورة.[1]

بالرغم من الإيجابيات التي جاءت بها نظرية الفعل الدولي غير المشروع إلا أنها حصلت على عدة إنتقادات بسبب المتغيرات الدولية الكثيرة أثرت على طبيعة الفعل المسبب للضرر والمسؤولية الدولية.

أحدث التقدم العلمي والتكنولوجي عدة تغييرات أثرت على المجتمع الدولي تتمثل في صعوبة إثبات الخطأ وعدم الإعتماد على نظرية الفعل الدولي غير المشروع الأمر الذي أدى إلى التفكير في نظريات جديدة تواكب التطورات والأحداث داخل المجتمع الدولي.

الفرع الثاني: الأركان الحديثة للمسؤولية الدولية

يعجز في كثير من الأحيان المضرور عن إثبات خطأ نظرية التقدم العلمي الهائل الذي حدث في العالم حيث لعب دورا في كشف عدم إستطاعة عناصر المسؤولية الدولية التقليدية في إيجاد حلول المسائل القانونية في العلاقات الدولية المعاصرة فكان لابد من إيجاد أساس جديد للمسؤولية الدولية التي تساير الأوضاع الجديدة المستحدثة ومن هذه النظريات نظرية المخاطر وهو ما ستناوله في هذا الفرع.

أولا: نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية

أدت الثورة التكنولوجية والعلمية إلى إختراق الحدود وأصبح العالم قرية صغيرة وكل شيء جديد ومتطور دائما ما يكون له بجانب مزايا بعض العيوب، هذه العيوب تتمثل في المخاطر المترتبة على إستخدام التقنية الحديثة المتقدمة.

كما وضعت على الصعيدين الداخلي والدولي إستخدام الطاقة النووية في الأغراض السلمية وغيرها من الأنشطة ذات المخاطر الجسيمة بالبيئة والتي تعتبر أنشطة مشروعة في حد ذاتها.[2]

ويتلخص مضمون هذه النظرية في أن الشخص يجب أن يتحمل المسؤولية في بعض الأحيان دون الحاجة إلى إقامة الدليل على خطأ الشخص المسؤول وذلك على إفتراض وقوع مثل هذا الخطأ أو على إفتراض وجود علاقة سببية بين الخطأ والضرر والتي تقوم بين نشاط الدولة

1- معلم يوسف، مرجع سابق، ص23.

2- إسلام دسوقي عبد النبي دسوقي، النظرية العامة للمسئولية الدولية بدون خطأ –المسئولية الدولية الموضوعية–، ط1، مركز الدراسات العربية، مصر، 2016، ص82.

وبين الفعل المخالف للقانون الدولي، فهي مسؤولية ذات صفة موضوعية وتستند إلى فكرة أن المستفيد من النشاط الخطير يجب أن يتحمل مسؤولية الأضرار الناجمة عن هذا النشاط حتى ولو كان الفعل المقترف مشروعا.

1- الفقه الدولي والإتفاقيات الدولية

يقصد بنظرية المخاطر إقامة التبعة على عاتق المسؤول عن نشاط خطر عما يحدثه بالغير من أضرار ودون اللجوء إلى إثبات الخطأ في جانبه وتعد هذه النظرية أحد أنماط المسؤولية الموضوعية التي لا تستند إلى معيار شخصي لإقامة المسؤولية الدولية.[1]

وأدخلت هذه النظرية لأول مرة في مجال القانون الدولي عام 1900 بفضل الفقيه فوشي الذي إتخذ منها ركيزة لحصول الأجانب على تعويضات عما أصابهم من أضرار بسبب الحروب الأهلية والإظطرابات التي تقع في الدول المقيمين بها.

وعلى أساس هذه الإقامة تلتزم الدولة بتحمل تبعات المخاطر أما اليوم فيتخذ الفقه الدولي من هذه النظرية وسيلة لحماية المضرورين من عواقب الأنشطة الخطرة ومرد تأييد فقهاء القانون الدولي لهذه النظرية هو:

- فكرة العدالة.
- التطور العلمي والتكنولوجي والأنشطة المتعلقة به.
- الأنشطة البالغة الخطورة.
- إستخدام الإقليم أو السماح بإستخدامه بشكل يضر بالدول الأخرى.
- حماية البيئة.

بات من المسلم به في الفقه الدولي أن المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن الأنشطة الخطرة أو الأنشطة شديدة الخطورة دون حاجة لإثبات الخطأ أو العمل غير المشروع في تلك الأنشطة، فعلى سبيل المثال لا محل للتردد في تطبيق نظرية المسؤولية المطلقة عن الأضرار الناشئة عن إستعمال الطاقة الذرية في الأغراض السلمية ولذلك يرى البعض أنه ينبغي على

1- شراد صوفية، مرجع سابق، ص49.

الدولة التي تقوم بأي نشاط وقت السلم بتعويض الأضرار الناتجة عن هذا النشاط على أساس المسؤولية المطلقة المتجردة عن نسبة الخطأ للدولة.[1]

وتناولت إتفاقية بروكسل سنة 1963 الخاصة بمسؤولية مشغلي السفن النووية، وقد تناولت هذه الإتفاقية المسؤولية الموضوعية أو المطلقة للحوادث الناتجة عن الوقود النووي والفضلات المشعة المتخلفة من السفينة حيث نصت المادة الثانية من الفقرة الأولى من الإتفاقية على أنه يتحمل مشغل السفينة النووية المسؤولية المطلقة عن أية أضرار نووية وهذا بإثبات وقوع هذه الأضرار من حادثة نووية، وتشمل الوقود النووي لهذه السفينة أو المنتجات والفضلات المشعة الناتجة عن هذه السفينة.[2]

إتفاقية بازل سنة 1989 الخاصة بالتحكم في حركة النفايات الخطرة عبر الحدود حيث فرضت في مادتها الثامنة على الدولة المصدرة للنفايات الخطرة والتي قامت بالنقل المشروع للنفايات الخطرة على أن تعوض الأضرار الناتجة عن هذه النفايات إذا فشلت دولة الإستيراد في التخلص السليم منها رغم تعهدها بذلك.

2- القضاء الدولي:

يشير القضاء الدولي الذي أخذ بنظرية المخاطر أو المسؤولية المطلقة وذلك بصرف النظر عن وجود خطأ أو فعل غير مشروع من جانب الدولة صاحبة النشاط، فالعبرة دائما بوقوع الضرر وعلاقة السببية بين النشاط الخطر والضرر، ومن القضايا الدولية التي يسترشد بها التأكيد على رسوخ نظرية المخاطر للأحكام الصادرة في القضايا المعروفة مثل قضية مصهر تريل سنة 1941 وقضية بحيرة لانو في قضية مضيق كورفو سالفة الذكر.

ومن القضايا قضية السفينة الفرنسية حيث تتلخص وقائع هذه القضية في أن سلطات دولة نيكاراغوا صادرت صناديق من الأسلحة على السفينة الفرنسية **Le phone** خشية أن تقع الأسلحة في يد الثوار فأحتج قبطان السفينة، وطلب تدخل حكومته حيث أتفقت الحكومتان على أن تقوم محكمة النقض الفرنسية بدور المحكم بينهما، وقد إنتهت المحكمة من عملها وأصدرت حكمها في 29 جويلية 1980 حيث أكدت فيه على مشروعية دولة نيكاراغوا واعتبرته من قبيل

1- معلم يوسف، مرجع سابق، ص27.

2- نفس المرجع السابق، ص28.

الدفاع الشرعي ومع ذلك اعتبرتها مسؤولية عن الضرر الذي أصاب السفينة وقبطانها وحكمت عليها بالتعويض.[1]

كما تأكدت مسؤولية الدولة المطلقة في قضية عرضت على القضاء الهولندي تتلخص وقائعها في أن إيطاليا أرغمت على إعادة نقل شحنة من النفايات الخطرة تم إغراقها في نيجيريا بطريقة غير قانونية ولهذا الغرض إستأجرت إيطاليا ناقلتين من ألمانيا الغربية من أجل نقل النفايات من نيجيريا وبعد أن تم تحميل هذه النفايات رفضت العديد من الموانئ الإيطالية والموانئ التابعة لفرنسا وإسبانيا وبلجيكا وإنجلترا وألمانيا الغربية وهولندا السماح بدخول الناقلتين لموانئها.[2]

وفي قضية أخرى طالبت هولندا ألمانيا بتحمل مسؤولية إغراق

السفينة الهولندية **Tubantia** على إثر إصابتها بطوربيد أطلقته سفينة حربية ألمانية وقد إدعت ألمانيا بأن الطوربيد كان في الأصل موجهها إلى سفينة حربية بريطانية معادية وأن إصطدامه بالسفينة الهولندية كان من باب الصدفة فقط غير أن لجنة التحقيق لم تأخذ بالمزاعم الألمانية إذ أنه بالرغم من عدم إستطاعة اللجنة إثبات أن إصابة السفينة الهولندية كان متعمدا أو نتيجة خطأ من السفينة الألمانية إلا أنها أقرت بمسؤولية ألمانيا عن غرق السفينة.[3]

المطلب الثاني : التأمين آلية للمسؤولية الدولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية

قامت فكرة التأمين على هدف أساسي وهو تحقيق مصلحة المضرور من خلال وجود شخص موسر يتولى تعويضه عما لحق به من ضرر كما وضعت الإتفاقية الدولية لسنة 1969 وبروتوكول 1992 الملحق بها هدف ضمان يسر مالك السفينة المسؤول إتجاه المضرورين من التلوث لذلك فرضوا عليه إلزاما بتقديم تأمين أو ضمان مالي وبالتالي يتجلى أن تأمين المسؤولية لهذه الإتفاقية هو تأمين إجباري، وهو ما سنشرحه في هذا المطلب من خلال الفرعين التاليين؛

الفرع الأول: مفهوم التأمين ضد المسؤولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية

الفرع الثاني: إجبارية التأمين عن أضرار تلوث البيئة البحرية

1- شراد صوفية، مرجع سابق، ص44.

2- معلم يوسف، مرجع سابق، ص31.

3- شراد صوفية، مرجع سابق، ص44.

الفرع الأول: مفهوم التأمين ضد المسؤولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية

تعتبر الأضرار الملوثة للبيئة البحرية وخاصة الناجمة عن المحروقات، نتاج عن نشاط مهنتين الأولى النقل الخاص بالمحروقات، والثانية البحث والتنقيب عن الثروات المعدنية التي تكون في قاع البحر، الأمر الذي جعل أصحاب النشاط الصناعي وأصحاب رؤوس الأموال والمنشؤون للمشروعات الصناعية الجديدة، في التفكير عن وسيلة تخفف هذا العبء عن عاتقهم، تخفيفا لمسؤوليتهم ورعاية للمضرورين، حيث ظهر نظام تأمين المسؤولية في بداية الأمر في شكل تعاونية تبادلية للتأمين، ثم ظهرت شركات التأمين بتنظيمها المتطور والمتقدم فأخذت طريقها إلى تأمين المسؤولية، وهكذا أخذت أعباء التعويضات تنقل من عاتق المسؤولين إلى عاتق المؤمنين.[1]

وعقد التأمين من المسؤولية يقوم بوظيفتين أساسيتين، الأولى أنه تأمين يغطي الأضرار التي تلحق بالمؤمن له من جراء تحقق مسؤوليته إتجاه الغير، والثانية أنه تأمين وقائي يغطي الضرر الذي يلحق بالمؤمن له من جراء مطالباته الغير له بالمسؤولية، ولو كانت هذه المطالبة خالية من أي أساس قانوني.[2]

ويعد التأمين عن المسؤولية من أخطار التلوث، من أفضل أساليب الحماية للمضرورين وللبيئة على حد سواء، والسبب في ذلك يعود إلى أن المؤمن لديه (شركة التأمين) تكون عادة مليئة بالذمة المالية، بحيث تكون قادرة على تغطية تكاليف المبلغ المحكوم بها على المؤمن (محدث ضرر التلوث).

وكذلك فإن التأمين عن المسؤولية ضد أخطار التلوث، يبعث في نفس مالك السفينة الأمان والإطمئنان بوجود شخص ملئ للذمة المالية يحل محله في حالة أنه أخطأ أو أدى خطأه إلى حدوث التلوث بسببه، وذلك لقدرة شركة التأمين على تغطية تكاليف التلوث التي تصل أحيانا إلى مئات الملايين من الدولارات، والتي لا يستطيع المالك تغطيتها وحده.[3]

1- أحمد خالد الناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2016، ص93.

2- بهاء الدين مسعود سعيد خويرة، الآثار المترتبة على عقد التأمين من المسؤولية المدنية –دراسة مقارنة–، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين، 2008، ص11.

3- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص94.

وعليه يمكن تعريف تأمين مسؤولية الملوث البحري على أنه، عقد بموجبه يلتزم المؤمن بضمان المؤمن له من رجوع الغير عليه بالتعويض عن الأضرار التي تصيب الغير، والناشئة عن الأخطار المؤمن منها، وذلك مقابل أقساط أو إشتراكات يلتزم المؤمن له بدفعها.

لذا فإن تأمين مسؤولية الملوث البحري تهدف إلى ضمان المؤمن له وحمايته من رجوع غيره عليه بالتعويض، نتيجة تحقق الصفات التعويضية في تأمين المسؤولية، ومن ثم فإن تأمين المسؤولية هو تأمين لدين، ويمثل ضمان المؤمن له في تعويضه عما دفعه لغيره الذي أصابه الضرر، وعن المصاريف التي تستلزمها الإجراءات القضائية التي يقوم بها، ويعرف هذا المبدأ بمبدأ (أدفع لكي يدفع لك).[1]

والمسؤول لا يتسوق نوعا واحد من التأمين الإجباري، فقد يكون هذا التأمين بالقسط الثابت وذلك باللجوء إلى شركات التأمين التجارية التي تقدم خدمة التغطية مقابل أقساط ثابتة، وقد يكون التأمين تعاونيا وذلك باللجوء إلى نوادي الحماية والتعويض التي ينشئها مشغلو السفن فيما بينهم لتغطية بعضهم بعضا تبادليا.[2]

ومن الأمثلة على التأمين التبادلي إتفاق توفالوب، الإتفاق الودي بين ملاك الناقلات بشأن المسؤولية عن التلوث بالنفط، وهو إتفاق بين مجهزي البواخر البترولية وقد أبرم هذا الإتفاق في لندن سنة 1969، بين سبعة من أكبر ملاك ناقلات النفط في العالم.

وقد نص إتفاق توفالوب على أن تخضع لأحكامه أي منشآة أو أداة بحرية من أي نوع كانت مصممة لنقل الزيت سائبة كبضاعة، حيث لم يكن يعوض بموجب هذا الإتفاق إلا الدول، أما في حال التلوث بالنفط يلتزم مجهز ناقلة النفط المسببة للتلوث متى كان منظما إلى الإتفاق والإتحاد بدفع تعويضات للحكومات عن النفقات اللازمة لتنظيف السواحل.

الفرع الثاني: إجبارية التأمين عن أضرار تلوث البيئة البحرية

لقد نص المشرع الجزائري على التأمينات البحرية في القسم الأول من الفصل الأول من الكتاب الثاني تحت عنوان التأمينات الإلزامية من الأمر 95-07، في المادتين 192 و193 للتأمينات البحرية، حيث تنص المادة 192 على أنه "كل سفينة مسجلة في الجزائر يجب تأمينها لدى

1- واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص220.

2- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص95.

شركة تأمين معتمدة بالجزائر عن الأضرار التي يمكن أن تلحق بها وعن طعون الغير أيضا حسب مفهوم المادة 132 من هذا الأمر.[1]

وتنص المادة 132 من الأمر السالف الذكر على ما يلي: يضمن المؤمن تعويض الأضرار بجميع أنواعها التي تترتب على المؤمن له في حالة طعن الغير عليه، نتيجة إصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو مبني أو أي جسم ثابت أو متحرك أو عائم بإستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص.

أما المادة 193 من نفس الأمر تنص على : يجب على كل ناقل بحري التأمين لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية إتجاه الأشخاص والبضائع المنقولة وإتجاه الغير.[2]

لقد أصبح التأمين على مسؤولية الملوث البحري يمثل حلا مفيدا لمشاكل لإفلاس الملوث البحري المتسبب في الضرر، كما أن لهذا النظام فعالية حقيقية في ضمان تعويض ضحايا الأضرار الناجمة عن التلوث الخطير بالإضافة إلى تأثيراته الردعية ضد عمليات التلوث الإرادي وتأثيراته الوقائية ضد الإهمال.

ويقوم التأمين في مفهومه الحديث على فكرة التعاون، الذي بمقتضاه يتحمل كل الملوثين للآثار المضرة لنشاطهم الملوث، عن طريق تجمعهم في صورة خاصة بإعتبارهم يعرضون الغير لخطر واحد يقع عادة بالنسبة للبعض منهم فقط، فيتعاونون فيما بينهم على تعويض المتضررين عن طريق دفع إشتراكات أو أقساط يلتزم بها كل واحد منهم إتجاه شركة التأمين.

نظرا لأهمية التأمين عن مسؤولية المهنيين، أين يعتبر الملوث البحري مهني في غالب الأحيان تدخل المشرع الجزائري بنص عام وجعله إجباريا من خلال المادة 168 من الأمر رقم 95-07 المعدل والمتمم ورتب عقوبات جزائية على عدم الإمتثال لإزاميته في المادة 184 من نفس الأمر، وعلى ذلك يلتزم كل صاحب نشاط ملوث بالإكتتاب في عقد التأمين الذي يغطي مسؤوليته عن الأضرار التي يحدثها نشاطه الملوث.

لتتحمل شركات التأمين تعويض المتضررين عن الأضرار المادية والجسمانية التي وقعت لهم.

1- لكبير علي، تأمين المسؤولية المدنية، أطروحة لنيل درجة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2015/2014، ص207.

2- واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص291.

إن الغرض من هذه الإلزامية التي فرضها المشرع الجزائري، هي ضمان لحق المضرور في الحصول على التعويض المحكوم به من شخص أكثر ملائمة مالية (شركة) التأمين من الملوث البحري الذي لا يخشى معه المضرور ضياع حقه، لذا صاغ المشرع الجزائري قواعد التأمين بصفة آمرة وجعلها من النظام العام لا يجوز الإتفاق على مخالفتها ولا يمكن للملوث البحري التحلل منها، مهما بلغت ملائمته المالية ومهما كانت الظروف التي يعرضها.

ويتمثل السبب الثاني في أن تبني مثل هذا النظام في مجال الأنشطة الملوثة للبيئة البحرية يعد بمثابة وسيلة وقائية ضد هذه المخاطر، لأن ربط القسط ومقدار التغطية بوسائل الأمان والوقاية سيترتب عليه بلا شك محاولة من جانب كل الملوثين إتخاذ الحيطة والحذر لتقليل ما سيدفعونه عن طريق تطوير وتحديث وسائل الأمان والوقاية.[1]

وإنضمت تونس بعد الجزائر بأربعة سنوات إلى الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها ببروكسل في 29 نوفمبر 1969.

ونصت المادة 130 من القانون البحري الجزائري صراحة على أنه يلزم مالك السفينة التي تنقل أكثر من 2000 طن من الوقود بدون ترتيب كحمولة، بإنشاء تأمين أو كفالة مالية وهو في هذا الموقف سار في نفس السياق الذي سار عليه المشرع المصري.

حيث نصت المادة 59 من القانون رقم 4 لسنة 1994 المتعلق بحماية البيئة المصرية على أنه مع عدم الإخلال بأحكام الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث البحري بالزيت الموقعة في بروكسل سنة 1969 وتعديلاتها، يجب على ناقلات البترول التي تبلغ حملاتها الكلية 2000 طن فأكثر والمسجلة في جمهورية مصر العربية، وكذلك أجهزة نقل الزيت الأخرى التي تبلغ حمولتها 150 طن فأكثر، التي تعمل في البحر الإقليمي أو المنطقة الإقتصادية الخالصة لجمهورية مصر العربية أن تتقدم إلى الجهة المختصة وفقا للضوابط التي يصدر بها قرار من وزير النقل البحري بالإتفاق مع وزير البترول ووزير شؤون البيئة لشهادة ضمان مالي في شكل تأمين أو سند تعويض أو أي ضمان أخر.

ويجب تقديم شهادة الضمان عند الدخول الناقلة في البحر الإقليمي، وأن يكون ساري المفعول ويغطى جميع الأضرار والتعويضات التي تقدر بمعرفة الجهة المختصة.

1- واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص291-292.

وبالنسبة للسفن المسجلة في دولة منظمة للإتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن حوادث التلوث بالزيت، فتصدر هذه الشهادة من السلطة المختصة للدولة المسجلة فيها السفينة.[1]

يتضح من نص المادة 59 من القانون رقم 4 لسنة 1994 أن أحكام التأمين الإجباري وما تضمنته المادة السابقة، هو تكرار للمادة السابعة من الإتفاقية الدولية للمسؤولية لسنة 1969 بل أن نص المادة من القانون قد استهل بعدم الإخلال بأحكام الإتفاقية الدولية عن أضرار التلوث بالزيت سنة 1969.

إلا أن هذا النص قد قصر تطبيقه على ناقلات البترول دون غيرها من السفن، وهذا القصر محل نقد، حيث تبين بمفهوم المخالفة، أن سفن البضائع التي تحمل أكثر من 2000 طن من الزيت السائب كبضاعة، لا تلتزم بتقديم شهادة ضمان المسؤولية أو أي ضمان مالي، إضافة إلى ذلك إشترطت الإتفاقية أن يكون الزيت المنقول سائب كبضاعة بينما لم يشترط القانون ذلك.

كما إشترطت هذه المادة على أجهزة ومواعيد نقل الزيت مهما كان وصفها، والتي تبلغ حمولتها الكلية 150 طن فأكثر والتي تعمل في البحر الإقليمي أو المنطقة الإقتصادية الخالصة، أن تقدم شهادة ضمان مالي أيضا وفقا للضوابط التي يصدر بها قرار وزير النقل البحري بالإتفاق مع وزير البترول ووزير البيئة.[2]

نظرا للطبيعة الخاصة لمخاطر تلوث البيئة البحرية ومدى توافقها مع هذه الشروط كان هذا الأمر سبب في وجود العديد من المشكلات التي أثيرت بمناسبة التأمين عن مسؤولية ملوث البيئة البحرية.

فأخطار تلوث البيئة البحرية تتميز بطبيعة خاصة تجعل من تطبيق القواعد التقليدية للتأمين أمرا في غاية الصعوبة، الأمر الذي واجهه الفقه بالدعوى إلى تطويع هذه القواعد التقليدية للتأمين أو سن قواعد قانونية جديدة تتماشى وخصوصيات هذه المخاطر ومنها المخاطر التكنولوجية، المخاطر البيئية، المخاطر النووية.

1- عبد الفتاح مراد، شرح تشريعات البيئة – قانون البيئة رقم 4 لسنة 1994 ولائحته التنفيذية والمعدل بالقانون رقم 95 سنة 2003، المادة 59، بدون اسم الناشر، الإسكندرية، مصر، بدون سنة النشر، ص42-43.

2- صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض –دراسة مقارنة–، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2007، ص741-742

تكمن الصعوبة في حظر تلوث البيئة البحرية كونه من الأخطار التكنولوجية الحديثة الذي ينشأ بفعل التدخل الإرادي من جانب المؤمن له فضلا عن صعوبة أخرى تتمثل في فترة الضمان بحيث أن مرور الوقت الطويل لحادث التلوث البحري، كما هو الشأن بالنسبة للتلوث الإشعاعي أو بفعل المخلفات الصناعية والمنزلية قد يخرج عن فترة سريان عقد التأمين، وبالتالي يخرج هذا الضمان الذي يستلزمه عقد التأمين طبقا للقواعد التقليدية للتأمين.[1]

1- واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص296.

خـــاتمـــة

خـــاتمـــة:

ونخلص في ختام هذه الدراسة إلى الأهمية الكبرى التي تحظى بها البيئة البحرية على الصعيدين الوطني والدولي كونها إرث مشترك للإنسانية ويستفيد منها العالم أجمع بما في ذلك الدول التي لا تطل على واجهة بحرية، وبما أن التنمية الإقتصادية والتكنولوجية مطلب أساسي لتطور الشعوب والدول، إلا أنه يعد عائق في وجه بيئة نظيفة وسليمة تخلو من كل أوجه التلوث، ونظرا للإحتياجات المتزايدة والمتسارعة للإنسان في مجال التنمية الإقتصادية والتكنولوجية، وتزايد الرغبة في تحقيق الرفاهية في شتى مجالات الحياة أثر سلبا على جانب البيئة والبحرية البحرية خصوصا كونها ميدان تقام عليه عديد الأنشطة الصناعية والتجارية التي لا تراعي خصوصية هذه البيئة، والإعتداء عليها بشتى الطرق من رمي للفضلات وتشييد الآبار البترولية وصيد للثروات السمكية والكنوز البحرية والتأثير المباشر على المجال البيئي العام.

النتائج

وفيما يلي نوجز أهم النتائج التي أسفر عنها البحث؛

1- يمثل التلوث البحري خطورة كبيرة على الإنسان وبيئته، وأشارت النتائج إلى أن العديد من الإتفاقيات الدولية التي تم إبرامها للحد من التلوث وتحديد المسؤولية الناتجة عنه.

2- الإتفاقيات والقوانين الخاصة بحماية البيئة البحرية لا تحظى بالإهتمام الذي يتناسب مع خطورتها والتي لا يوجد بها قانون ملزم بشكل عملي وقوي بالتعويض وإزالة الأخطار التي تنجم عن التلوث بشكل عام.

3- الإتفاقيات المبرمة في مجال التلوث البحري لا تمتلك سلطة تنفيذية، نافذة على الدول الموقعة كما أنها تتبع المبدأ الأخلاقي لا القانوني في تنفيذها.

4- إهتمام القانون الدولي بحماية وصون البيئة البحرية الدولية، إذ أن أي تلوث للمياه يقع في جزء ما من البحر أو أي إضرار بكمية ونوعية المياه، يؤثر حتماً في خواصها الطبيعية، وتتعدى آثاره بحكم العوامل الطبيعية، الحدود الجغرافية للدولة الواحدة، إلى الأجزاء المتبقية للبحر الذي يعبر أو يجاور الدول الشاطئية الأخرى، الأمر الذي بإمكانه أن يسبب ضررا لحقوق ومصالح هذه الدول أو بعضها.

5- يجوز للدولة التي تتوافر لديها أسباب واضحة للإعتقاد بأن سفينة مبحرة في مياهها الإقليمية أو الداخلية، قد انتهكت قوانينها وأنظمتها المعتمدة بصدد منع التلوث من السفن، أن تقوم بالإجرءات اللازمة في حقها.

6- تتحمل الدولة مسؤولية الوفاء بإلتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها وفقا للقانون الدولي، وتلتزم بإتاحة الرجوع إلى القضاء من أجل الحصول على تعويض كاف أو أي ترضية أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج من تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون والإعتباريون الخاضعون لولايتها، كما تتعاون الدول من أجل تقييم الأضرار والتعويض عنها وتسوية المنازعات المتعلقة بها.

التوصيات

ومن هنا فإننا نورد بعض التوصيات لهذا البحث؛

1- حماية البيئة البحرية مطلب ضروري وأكيد من واجب جميع الدول على المستويين الداخلي والدولي والمسارعة في تفعيلها.

2- مكافحة الأضرار التي تصيب البيئة البحرية بأي وسيلة كانت.

3- زيادة الوعي لدى الأفراد والمجتمعات وترشيدهم وتحسيسهم بمدى مخاطر الإضرار بالبيئة البحرية سواء على الصعيد المحلي أو الإقليمي أو الدولي.

4- حفظ وإدارة الموارد الحية للبيئة البحرية، بما في ذلك تحديد كميات الصيد المسموح بها، وتبادل المعلومات الضرورية بهذا الشأن.

5- منع تلويث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه أيا كان مصدره، وذلك بإستخدام أفضل الوسائل العلمية المتاحة والمتفقة مع قدرات الدول المعنية بالتلوث.

6- عدم إلحاق الضرر بالبيئة البحرية جراء أنشطة الدولة في المناطق الخاضعة لولايتها أو رقابتها، والسعي لمنع إنتشاره خارج المناطق التي لا تمارس الدولة فيها حقوقا سيادية.

7- المنع أو الإقلال إلى أقصى قدر ممكن من إطلاق المواد السامة أو الضارة أو المؤذية القادمة من البر أو الجو أو عن طريق الإغراق في البحر.

8- الإمتثال للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما لمنع أو الإقلال من التلوث الذي تسببه السفن وتجنب الحوادث أو التصريف المتعمد وغير المتعمد للملوثات ومواجهة حالات الطوارىء البيئية.

9- مراقبة تنظيم وتصميم السفن وتجهيزها وتشغيلها وتكوين طاقمها، بما يضمن حماية البيئة البحرية.

10- الإقلال أو منع التلوث عن طريق الأنابيب والأجهزة والمنشآت المستخدمة في إستكشاف أو إستغلال الموارد الطبيعية للمناطق البحرية المختلفة.

11- حماية النظم البيئية والكائنات والموارد المهددة بالإنقراض أو بخطر الزوال وغيرها من أشكال الحياة البحرية والحفاظ عليها.

12- منع وخفض تلوث البيئة البحرية بإستخدام التكنولوجيا أو وسائل جديدة، قصدا أو من دون قصد، مما قد يسبب تغييرات كبيرة وضارة بالبيئة.

13- تعاون الدول فيما بينها عالميا وإقليميا، مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة لصياغة ووضع قواعد ومعايير دولية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

14- تعاون الدول للقيام بدراسات وبرامج البحث العلمي وتبادل المعلومات والبيانات المكتسبة عن تلوث البيئة البحرية، والسعي إلى المشاركة النشطة في البرامج الإقليمية والعالمية لإكتساب المعرفة اللازمة لتقييم طبيعة التلوث ومداه وأخطاره ووسائل علاجه.

15- تشجيع برامج المساعدة العلمية والتعليمية والتقنية من أجل حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها ومنع التلوث والسيطرة عليه، وتقديم المشورة والمساعدة المناسبة للدول النامية في هذا الشأن.

16- إن أفضل وسيلة لتحيق حماية فعالة للبيئة البحرية من جميع أوجه التلوث هو إلتزام الدول الأخذ بتطبيق مبدأ الوقاية خير من العلاج.

الملخص :

تعد البيئة البحرية محور إهتمام دولي، ظهرت بوادره مع كثافة وتعدد أوجه تلوث البيئة عامة والبيئة البحرية خاصة، وهو ما أحدث ذعرا أصاب المجتمع الدولي، خاصة وأن التلوث يحدث بصورة سريعة ودون سابق انذار، وعدم معرفة مصدره وزمان حدوثه، ما أجبر الدول على إتخاذ إجراءات وإعتماد آليات تعمل على تخفيف حدة تلوث البيئة البحرية، أو إنقاصها إلى أدنى المستويات، في ظل الاحتياجات والآمال التي يعمل العنصر البشري على تحقيقها، إلا أن الموافقة بين حق الدول في تحقيق مبتغاها، وإلزامها بتحقيق حماية للبيئة، نتج عنه قيام مسؤولية في حقها إتجاه تدهور حالة البيئة البحرية، تمثلت في مسؤولية إدارية إعتمدت على آلية التعويض كوسيلة لحماية البيئة البحرية من أخطار التلوث، ومسؤولية دولية إتخذت آلية التأمين الدولي كوسيلة لتحقيق حماية فعالة للبيئة البحرية وحفظ سلامتها.

Résumé :

Le milieu marin est un centre d'intérêt international, avec des signes de pollution extensive et multiforme de l'environnement en général et du milieu marin en particulier. cela a causé la panique à la communauté internationale, d'autant plus que la pollution se produit rapidement et sans avertissement, et que sa source et son temps d'occurrence ne sont pas connus, forçant les États à agir et à adopter des mécanismes Il réduit la pollution du milieu marin, ou la diminue aux niveaux les plus bas, à la lumière des besoins et des espoirs que l'élément humain s'emploie à atteindre, l'accord entre le droit des États d'atteindre leur objectif et leur obligation d'assurer la protection de l'environnement a conduit à la détérioration de l'état du milieu marin , il s'agissait d'une responsabilité administrative qui reposait sur le mécanisme de compensation comme moyen de protéger le milieu marin contre les dangers de la pollution, et une responsabilité internationale du mécanisme d'assurance internationale comme moyen d'assurer une protection et une préservation efficaces du milieu marin.

قائمة المصادر والمراجع

قـائمـة الـمصـادر والـمـراجــع:

أولا: الـمصـــادر

أ- القرآن الكريم

01- سورة الحج، الآية 26.

02- سورة الحشر، الآية 9.

ب- الـمعـاهـــدات

01- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

ج- الـنصـوص التشـريعيـة والـتنظيميـــة

01- القانون رقم 83-03 المؤرخ في: 1983/02/05، المتعلق بحماية البيئة، ج ر 06.

02- القانون رقم 98-05 المؤرخ في: 1998/06/25، المتضمن القانون البحري، ج ر 47.

03- القانون رقم 01-11 المؤرخ في: 2001/07/03، المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، ج ر 36.

04- القانون رقم 01-19 المؤرخ في: 2001/12/12، المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، ج ر 77.

05- القانون رقم: 03-10 المؤرخ في: 2003/07/19 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج ر 43.

د- الأوامـــــر:

01- الأمر 76-80 المؤرخ في: 1976/10/23، المتضمن القانون البحري، ج ر 29.

ثانيـا: الـمـراجـــع

أ- الـكتـــب:

01- أحمد خالد الناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2016.

02- إسلام دسوقي عبد النبي دسوقي، النظرية العامة للمسئولية الدولية بدون خطأ -المسئولية الدولية الموضوعية-، الطبعة الأولى ، مركز الدراسات العربية، مصر، 2016.

03- أشرف هلال، جرائم البيئة بين النظرية والتطبيق، الطبعة الأولى ، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 2005.

04- أنور جمعة علي الطويل، دعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية دراسة مقارنة، دار الفكر والقانون، المنصورة، مصر، 2014.

05- جمال مهدي، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة من الأضرار الناجمة عن الأسلحة النووية، مركز الدراسات العربية، ط1، جمهورية مصر العربية، 2015.

06- حمدي عطية مصطفي عامر، حماية البيئة في النظام القانوني الوضعي والإسلامي؛ دراسة مقارنة، دار الفكر الجامعي دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2015.

07- سايح تركية، حماية البيئة دراسة مقارنة في القوانين العربية، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر، 2014.

08- سمير حامد الجمال، الحماية القانونية للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2007.

09- صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2007.

10- صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض –دراسة مقارنة–، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2007.

11- طارق إبراهيم الدسوقي عطية، النظام القانوني لحماية البيئة في ضوء التشريعات العربية والمقارنة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2014.

12- عبد العال الديربي، الحماية الدولية للبيئة وآليات فض منازعاتها –دراسة نظرية تطبيقية– مع إشارة خاصة إلى دور المحكمة الدولية لقانون البحار، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، مصر، 2016.

13- عبد الفتاح مراد، شرح تشريعات البيئة – قانون البيئة رقم 4 لسنة 1994 ولائحته التنفيذية والمعدل بالقانون رقم 95 سنة 2003، المادة 59، بدون اسم الناشر، الإسكندرية، مصر، بدون سنة النشر.

14- عبد المجيد الصلاحين، المنهج الإسلامي في حماية البيئة،زمن السلم والحرب، قسم الفقه وأصوله، كلية الشريعة، الجامعة الأردنية، دون سنة نشر.

15- علي عدنان الفيل، شرح التلوث البيئي في قوانين حماية البيئة العربية -دراسة مقارنة-، المركز القومي للإصدرات القانونية، الإسكندرية، مصر، ط1، 2013.

16- ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر،2015/2014.

17- محمد أحمد المنشاوي، النظرية العامة للحماية الجنائية للبيئة البحرية؛ دراسة مقارنة، الطبعة الأولى ، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2014.

18- محمد السيد الفقي المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي، بيروت، لبنان، 2002.

ب- الأطـروحـــات والـرسـائـل الجـامعيـــة:

- أطـروحـــات الـدكتـــوراه:

01- بلفضل محمد، المسؤولية الدولية الناتجة عن الأضرار البيئية في الأنظمة الوطنية والإتفاقية، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، وهران، 2012/2011.

02- بوفلجة عبد الرحمان، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان،2016/2015.

03- حسونة عبد الغني، "الحماية القانونية للبيئة في إطار التنمية المستدامة"، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2012.

04- شراد صوفية، تطبيق قواعد المسؤولية الدولية في أحكام المحكمة الدولية لقانون البحار، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2013/2012.

05- علواني امبارك، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة - دراسة مقارنة-، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه، تخصص قانون العلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2017/2016.

06- فاتن صبري سيد الليثي، الحماية الدولية لحق الإنسان في بيئة نظيفة، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2013/2012.

07- لكبير علي، تأمين المسؤولية المدنية، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2015/2014.

08- معلم يوسف، المسؤولية الدولية بدون ضرر – حالة الضرر البيئي-، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2009/2008.

09- واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010/2009.

- رسـائـل المـاجستيـــر:

01- الفتني منير، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، رسالة لنيل شهادة الماجستير، تخصص: البيئة والعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر1، 2014/2013.

02- بهاء الدين مسعود سعيد خويرة، الآثار المترتبة على عقد التأمين من المسؤولية المدنية – دراسة مقارنة-، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين، 2008.

03- بوزغاية باية، تلوث البيئة والتنمية بمدينة بسكرة، رسالة لنيل شهادة الماجستير، كلية العلوم الإنسانية والعلوم الإجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2008/2007.

04- خنتاش عبد الحق، 'مجال تدخل الهيئات المركزية في حماية البيئة في الجزائر'، رسالة لنيل شهادة الماجستير، تخصص تحولات الدولة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2011.

05- عباس إبراهيم دشتي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن، 2010.

06- قدور عاشور، حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن نقل النفايات الخطرة وفقا لإتفاقية بازل لعام 1989، رسالة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون البيئة والعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر1، 2015/2014.

07- لحمر نجوى، الحماية الجنائية للبيئة، رسالة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون العقوبات والعلوم الجنائية، كلية الحقوق، جامعة منتوري، قسنطينة، 2012/2011.

08- لعمري محمد، مبدأ الحيطة للوقاية من خطر الأضرار الجسيمة المضرة بالبيئة، رسالة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون إداري معمق، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2016/2013.

09- محمد أديب رافع الطماس، دور التشريع السوري في حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة حلب، سوريا، 2014.

10- مقاني فريد، تدابير حماية البيئة من التلوث في التشريع الجزائري، رسالة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون البيئة والعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر1، 2015/2014.

11- مهدي جمال، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة من الأضرار الناجمة عن الأسلحة النووية، رسالة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون البيئة والعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر1، 2014/2013.

12- وليد عايد عوض الرشيدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن، 2012.

13- وناسة جدي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، رسالة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة،2008/2007.

د- المجـلات والمـقـالات:

01- أنس المرزوقي، حماية البيئة البحرية من التلوث – قراءة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار–، كلية الحقوق، جامعة محمد الخامس الرباط، المغرب.

02- زين ميلوي، التلوث البحري وأحكام المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية، مجلة الندوة للدارسات القانونية، الجزائر، العدد الأول، 2013.

03- عبد الجليل مفتاح، التوازن الدولي في مجال حماية البيئة، مجلة الإجتهاد القضائي، جامعة محمد خيضر، بسكرة، العدد12، سبتمبر 2016.

04- مجاجي منصور، المدلول العلمي والمفهوم القانوني للتلوث البيئي، مجلة المفكر، جامعة محمد خيضر، بسكرة، العدد05، 2010.

05- واعلي جمال، التلوث البحري العابر للحدود والآليات القانونية الكفيلة لمحاربته دراسة مقارنة في التشريع الجزائري والقانون المقارن، الملتقى الدولي حول النظام القانوني لحماية البيئة

في ظل القانون الدولي والتشريع الجزائري، جامعة 8 ماي1945، قالمة، 09-10 ديسمبر، 2013.

فهـــرس
الموضوعـات

فـهـرس المـوضـوعــات:

الإهداء.....
شكر وتقدير.....
مـقـدمــة..... 1
الفصل الأول: مـشكلـة تـلـوث البيئـة البحريـة 5
المبحث الأول: مفهوم البيئة البحرية..... 6
المطلب الأول: مفهوم البيئة البحرية..... 7
الفرع الأول: تعريف البيئة 7
الفرع الثاني: تعريف البيئة البحرية 12
الفرع الثالث: أهمية البيئة البحرية..... 14
المطلب الثاني: مجال البيئة البحرية..... 15
الفرع الأول: البحـر الإقليمـي..... 16
الفرع الثاني: المنطقة المجاورة (المتاخمة)..... 17
الفرع الثالث: المنطقة الإقتصادية الخالصة 17
الفرع الرابع: الإمتداد القاري (الجرف القاري)..... 18
الفرع الخامس: أعـالـي البحـار..... 19
المبحث الثاني: وسائل معالجة مشكلة تلوث البيئة البحرية..... 21
المطلب الأول: مفهوم التلوث البحري..... 22
الفرع الأول: تعريف التلوث البيئي..... 22
الفرع الثاني: تعريف التلوث البحري..... 28
الفرع الثالث: مصـادر تـلـوث البيئـة البحريـة 30
المطلب الثاني: آليات حماية البيئة البحرية من التلوث 34
الفرع الأول: القوانين الوضعية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث..... 34
الفرع الثاني: الإتفاقيات الدولية والإقليمية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث 38
الفصل الثاني: المسؤولية الإدارية والدولية في نطاق الإضرار بالبيئة البحرية 43
المبحث الأول: المسؤولية الإدارية عن أضرار تلوث البيئة البحرية..... 44

المطلب الأول: أركان المسؤولية الإدارية عن أضرار تلوث البيئة البحرية..... **45**
الفرع الأول: ركـن الـخــطأ كأساس للمسؤولية الإدارية..... **45**
الفرع الثاني: ركـن الـضـرر كأساس للمسؤولية الإدارية..... **47**
الفرع الثالث: ركن الرابطة السببية كأساس للمسؤولية الإدارية **50**
المطلب الثاني: التعويض آلية للمسؤولية الإدارية عن أضرار تلوث البيئة البحرية..... **52**
الفرع الأول: تعريف صناديق التعويض..... **53**
الفرع الثاني: طرق تمويل الصناديق وحالات تدخلها..... **54**
المبحث الثاني: المسؤولية الدولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية..... **57**
المطلب الأول: أركان المسؤولية الدولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية..... **58**
الفرع الأول: الأركان التقليدية للمسؤولية الدولية **58**
الفرع الثاني: الأركان الحديثة للمسؤولية الدولية..... **64**
المطلب الثاني: التأمين آلية للمسؤولية الدولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية **67**
الفرع الأول: مفهوم التأمين ضد المسؤولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية **68**
الفرع الثاني: إجبارية التأمين عن أضرار تلوث البيئة البحرية **69**
خـاتمـة **75**
قـائمـة المصـادر والمـراجـع..... **80**
فهـرس المـوضـوعـات **87**

ثم بحمد الله