

جامعة الشهيد حمه لخضر - الوادي

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة البحرية

مذكرة تخرج ضمن متطلبات الحصول على شهادة الماستر

في الحقوق - تخصص : قانون البيئة

إشراف :

أ/ وكواك الشريف

إعداد الطالب :

التجاني ايمان

لجنة المناقشة :

الاسم واللقب	الجامعة	الصفة
الأستاذة مليكة بطينة	جامعة الشهيد حمه لخضر الوادي	رئيسا
الأستاذ الشريف وكواك	جامعة الشهيد حمه لخضر الوادي	مشرفا ومقررا
الأستاذ عبد الله كنتاوي	جامعة الشهيد حمه لخضر الوادي	مناقشا

السنة الجامعية : 2015 - 2016

الفهرس

المقدمة

الفصل الأول/ أركان المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن مخاطر التلوث

البحري.....06

البحث الأول/ ركن الخطأ و الرابطة السببية في المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة

البحرية.....09

المطلب الأول/ ركن الخطأ في المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية.....10

المطلب الثاني/ ركن الرابطة السببية في المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية....18

المبحث الثاني/ ركن الضرر في المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية.....21

المطلب الأول/ مفهوم الاضرار الناجمة عن مخاطر التلوث البحري.....22

الفرع الأول/ تعريف الأضرار الناجمة عن مخاطر التلوث البحري.....22

أولا / تعريف الضرر الناجم عن مخاطر تلوث البيئة البحرية في اتفاقية سنة 1969...22

ثانيا / تعريف الضرر الناجم عن مخاطر تلوث البيئة البحرية في اتفاقية سنة 1984، و

سنة 1992.....24

الفرع الثاني/ شروط الأضرار الناجمة عن مخاطر التلوث البحري.....24

أولا / أن يقع الضرر خارج السفينة.....25

ثانيا / أن يقع الضرر بسبب التلوث.....26

المطلب الثاني/ طبيعة الاضرار الناجمة عن مخاطر التلوث البحري.....28

الفرع الأول/ الضرر الجسمانية.....29

الفرع الثاني/ الأضرار المادية.....30

الفرع الثالث/ الضرر المعنوية و الأدبية.....31

الفصل الثاني/ الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية و آليات

التعويض عنها.....34

المبحث الأول/ الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية.....36

المطلب الأول/ الطبيعة التقصيرية و العقدية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة	
البحرية.....	37
الفرع الأول/ الطبيعة التقصيرية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية.....	38
الفرع الثاني/ الطبيعة العقدية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية.....	39
المطلب الثاني/ الطبيعة الإدارية و الدولية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة	
البحرية.....	42
الفرع الأول/ الطبيعة الإدارية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية.....	42
الفرع الثاني/ الطبيعة الدولية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية.....	45
أولا : نظرية الخطأ.....	47
ثانيا: نظرية الفعل غير المشروع.....	48
ثالثا: نظرية المخاطر.....	49
المبحث الثاني/ آليات التعويض عن الأضرار الناتجة مخاطر التلوث البحري.....	50
المطلب الأول/ مفهوم التأمين ضد المسؤولية عن مخاطر تلوث البيئة البحرية.....	52
المطلب الثاني/ إجبارية التأمين ضد مخاطر تلوث البيئة البحرية.....	55
المطلب الثالث/ صناديق التعويضات الخاصة و نطاق تدخلها في التعويض.....	62
الفرع الاول/ الصناديق الخاصة بالتعويضات.....	62
الفرع الثاني/حالات تدخل الصناديق الخاصة بالتعويضات و طرق تمويلها.....	64
أولا/حالات تدخل الصناديق الخاصة بالتعويضات.....	64
ثانيا/ طرق تمويل الصناديق الخاصة بالتعويضات.....	65
الخاتمة.....	68
قائمة المراجع.....	72
الفهرس.....	81

المقدمة

تتعرض البيئة البحرية لمصادر مختلفة من التلوث و يعتبر من أكثر مصادر تلوث المياه البحرية انتشارا التلوث بالزيت أو النفط فاختلاط الزيت أو النفط بالمياه يخل على نحو خطير بالتوازن البيئي و بالوسط الطبيعي و النظم البيئية المائية، و قد ينتج التلوث البترولي من تسربات مختلفة تنتج من ناقلات البترول و معامل تكريره.

و قد اكتسبت العناية بالبيئة البحرية أهمية خاصة منذ بدء إدارك المدى الذي يمكن أن تتطور إليه مشكلة تلوث مياه البحار و المحيطات، و مدى ما يمكن أن تؤدي إليه من آثار مدمرة على الثروات الحية و على صحة الإنسان و رفاهيته، حيث كشفت الدراسات الحديثة المخاطر الهائلة المترتبة على تلوث البيئة البحرية، و أوضحت النتائج المفجعة التي يؤدي إليها على الإنسان و البيئة.

كما ساهمت الحوادث البحرية المتعددة و المختلفة و المؤسفة في إبراز خطورة هذه الظاهرة و أثارها السلبية الحادة.

و تشير التقارير المعروضة في مؤتمر، "بحار نظيفة 93"، المنعقد في مالطا بتاريخ 1993/11/09، الى أن البحر الأبيض المتوسط، على سبيل المثال، يتعرض لملوثات صناعية سامة تتمثل في 120 ألف طن من الزيوت الطبيعية، 3800 طن من الرصاص، 3400 طن من الكروم و مائة طن من الزئبق، و 800 ألف طن من الفسفور، و قد بلغت درجة التلوث في البحر الأبيض المتوسط حدا لم يتردد معه البعض من وصفه بالبحر الميت أو البحر المشرف على الموت.

و فيما لا شك فيه أن أعلى درجات الحماية القانونية للبيئة البحرية على المستوى الدولي و المستوى الوطني تتجسد في الحماية الجنائية و الحماية المدنية.

إن التدابير الإدارية تحتل أهمية كبيرة في ردع الملوث البحري، حيث أنها تلعب دورا وقائيا و ردعيا هاما يسهم الى جانب الجزاءات الجنائية و المدنية في توفير الحماية الفعالة و المطلوبة للبيئة البحرية، فهي إجراءات و تدابير ذات طبيعة خاصة تتخذها الإدارة بشكل عاجل و سريع لدرء مخاطر تلوث البيئة البحرية.

و ترجع أهمية هذا النمط من الجزاءات الى ما تحظى به الهيئات الإدارية التي تختص بتوقيعها من مرونة إجرائية و خبرة اكتسبتها في هذا المجال.

و لقد أثارت قواعد المسؤولية المدنية، عن الأفعال التي ترتكب في حق البيئة البحرية الكثير من التساؤلات، لأنها من طبيعة خاصة. مما يثير النقاش حول كيفية تحديدها و ما يترتب عليها من نتائج و آثار خاصة في التعويض الذي بمقتضاه يتم جبر الضرر.

كما يعد التأمين عن المسؤولية ضد أخطار تلوث البيئة البحرية من أفضل أساليب الحماية للمضرورين و للبيئة على حد سواء، و السبب في ذلك يعود الى أن المؤمن لديه (شركة تامين) تكون عادة مليئة الذمة المالية، بحيث تكون قادرة على تغطية تكاليف المبالغ المحكوم بها على المؤمن (محدث ضرر التلوث).

لكن في الكثير من الحالات لا تكون تقنية التأمين تقنية فعالة، أو يتم استبعاد الحق الخاص لإصلاح الضرر نهائيا، و ذلك لمصلحة آليات الحق العام، و ذلك في حالات تعذر تحديد المسؤول عن الضرر، و أيضا عندما تكون الأضرار ذات سعة كبيرة، فالدول هي الوحيدة أو الهيئات المؤهلة قانونا لذلك القدرة على التدخل عن طريق صناديق التعويضات.

أهمية الموضوع: إن هذا الموضوع، و ما ينطوي عليه من إشكاليات، و تعقيدات عملية و علمية، و نظرية و ميدانية، جعل له أهمية موضوعية، و أخرى شخصية ذاتية.

فالأهمية الموضوعية و هي ما ينطوي عليه هذا البحث من طبيعة خاصة، و من تزايد استعمال النقل البحري و النشاطات المكثفة في البحار و ما صاحب ذلك من مخاطر على البيئة البحرية تثير التساؤل حول المسؤول عنها، و مدى إسهام القضاء في هذا المجال لتحديد المسؤولية، و ما تثيره مسؤولية الملوث البحري من مسؤولية نوعية تختلف عن مسؤولية الشخص العادي. و الى مدى وجود آليات لتعويض الأضرار التي يخلفها الملوث البحري، و مدى تناسب هذه التعويضات مع الأضرار الحاصلة.

إن أول سبب جعلني أميل لهذا الموضوع النقص الذي يعانيه على المستوى الدراسات التي تهتم بهذا المجال، بالرغم من التقدم العلمي و التكنولوجي المبهري في مجال حماية البيئة البحرية.

و كذا من الأسباب الداعية، لخوض غمار هذا الموضوع، نوعية مسؤولية الملوثة البحري المدنية و الإدارية و الدولية، و كيفية الحصول على تعويض يجبر الضرر و كذا نوعية التقنيات المتدخلة لجبر هذه الأضرار.

و تتمثل الإشكالية المطروحة، في هذا البحث، في تحديد الأركان القانونية للمسؤولية المدنية عن مخاطر تلوث البيئة البحرية، من خلال تحديد رطن الخطأ أو الفعل المنتج للضرر و كذلك ركن الضرر و ركن العلاقة أو الرابطة السببية بين الخطأ و الضرر الناجم عن تلوث البيئة البحرية، هذا بالنسبة للشطر الأول لهذه الإشكالية.

أما الشطر الثاني منها، فيبحث في تحديد الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية عن مخاطر تلوث البيئة البحرية، من خلال طبيعتها التقصيرية و العقدية و كذا تحديد طبيعة المسؤولية الإدارية و الدولية عن مخاطر تلوث البيئة البحرية، و كذلك تحديد الآليات الجماعية المتدخلة في تعويض المضرورين من خلال تقنية التأمين و تقنية الصناديق الخاصة بالتعويضات لتحقيق التعويض العادل و الجابر للضرر بالنسبة للمتضررين، و كذا تحقيق الردع للملوثة البحري، و التي يلعب فيه التعويض دورا ردعيا هاما يسهم الى جانب الجزاءات الجنائية في توفير الحماية الفعالة و المطلوبة للبيئة البحرية.

و نظرا لطبيعة هذا الموضوع، فإن المنهجين التحليلي و الوصفي يفرضان نفسيهما، مما يجعلني أسلكهما في إنجاز هذا البحث، أما المنهج المقارن فقد فرض نفسه، في بعض أجزاء الموضوع، مما جعلني أسلكه، في هذه الأجزاء فقط، و هذا ليس من أجل المقارنة، و إنما جعلته كأداة من أدوات المساعدة للدراسة.

و إنجازا لهذا البحث، فإنه تم تقسيم الموضوع الى فصلين، إعمالا بمقتضى الإشكالية التي فرضت هذا التقسيم الثنائي لهذا البحث.

و قد تعرضت في الفصل الأول الى أركان المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن مخاطر التلوث البحري، و تضمن هذا الفصل مبحثين المبحث الأول تحت عنوان: ركن الخطأ و الرابطة السببية في المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية حيث تطرقنا في هذا المبحث الى المطلب الأول تحت عنوان ركن الخطأ في المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية أما المطلب الثاني فخصص لتحديد ركن الرابطة السببية في المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية.

أما المبحث الثاني فكان تحت عنوان: ركن الضرر في المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية، حيث تطرقنا في هذا المبحث الى المطلب الأول تحت عنوان مفهوم الاضرار الناجمة عن مخاطر التلوث البحري، أما المطلب الثاني فخصص لتحديد طبيعة الاضرار الناجمة عن مخاطر التلوث البحري.

و قد تعرضت في الفصل الثاني الى الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية و آليات التعويض عنها، و تضمن هذا الفصل مبحثين المبحث الأول تحت عنوان: الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية. حيث تطرقنا في هذا المبحث الى المطلب الأول تحت عنوان الطبيعة التقصيرية و العقدية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية أما المطلب الثاني فخصص لتحديد الطبيعة الإدارية و الدولية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية.

أما المبحث الثاني فكان تحت عنوان: آليات التعويض عن الأضرار الناتجة مخاطر التلوث البحري، حيث تطرقنا في هذا المبحث الى المطلب الأول تحت عنوان التأمين كآلية تعويض عن الأضرار الناتجة عن مخاطر التلوث البحري، أما المطلب الثاني فخصص لتحديد صناديق التعويضات كآلية تعويض عن الأضرار الناتجة عن مخاطر التلوث البحري.

و على هذا الأساس أتقدم بالخطوة التالية:

الفصل الأول/ أركان المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن مخاطر التلوث البحري

البحث الأول/ ركن الخطأ و الرابطة السببية في المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

المطلب الأول/ ركن الخطأ في المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية
المطلب الثاني/ ركن الرابطة السببية في المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية
المبحث الثاني/ ركن الضرر في المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية
المطلب الأول/ مفهوم الاضرار الناجمة عن مخاطر التلوث البحري
المطلب الثاني/ طبيعة الاضرار الناجمة عن مخاطر التلوث البحري
الفرع الأول/ الضرر الجسمانية
الفرع الثاني/ الأضرار المادية
الفرع الثالث/ الضرر المعنوية و الأدبية
الفصل الثاني/ الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية و آليات التعويض عنها.

المبحث الأول/ الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية
المطلب الأول/ الطبيعة التقديرية و العقدية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

الفرع الأول/ الطبيعة التقديرية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية
الفرع الثاني/ الطبيعة العقدية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية
المطلب الثاني/ الطبيعة الإدارية و الدولية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية
الفرع الأول/ الطبيعة الإدارية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية
الفرع الثاني/ الطبيعة الدولية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية
المبحث الثاني/ آليات التعويض عن الأضرار الناتجة مخاطر التلوث البحري
المطلب الأول/ مفهوم التأمين ضد المسؤولية عن مخاطر تلوث البيئة البحرية
المطلب الثاني/ إجبارية التأمين ضد مخاطر تلوث البيئة البحرية
المطلب الثالث/ صناديق التعويضات الخاصة و نطاق تدخلها في التعويض
الفرع الأول/ الصناديق الخاصة بالتعويضات
الفرع الثاني/ حالات تدخل الصناديق الخاصة بالتعويضات و طرق تمويلها

الفصل الأول/ أركان المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن مخاطر

التلوث البحري

لم تعد ظاهرة تلوث البيئة البحرية بالأمر الهين الذي يمكن تفاديه بأبسط السبل، بل أصبحت مخاطرها تواجه المجتمع الدولي بأسره، لما في ذلك من انعكاسات و تأثيرات ضارة هي في تزايد مستمر.

و لم تشعر الدول بخطورة المشكلة إلا بتزايد الحوادث البحرية، فكان حادث الناقلية البحرية " Torrey canyon " بمثابة دق لناقوس الخطر و لفت الأنظار حولها.

و تمتد الشواطئ الجزائرية في الشمال من ولاية الطارف الى ولاية وهران على نحو 1200 كلم، و تمثل المناطق الساحلية الجزائرية مواقع إنمائية مختلفة بالنسبة للسياحة أو الثروة البحرية أو التصنيع و التجارة الدولية.

و تتعرض مياه الشواطئ الجزائرية لمصادر مختلفة من التلوث، منها التلوث بالزيت البترولي و الذي يعتبر من أكثر المصادر الملوثة لمياه البحر انتشارا فاختلاط الزيت أو النفط بالمياه يخل على نحو خطير بالتوازن البيئي و بالوسط الطبيعي و النظم البيئية المائية.

و يحدث التلوث النفطي للبيئة البحرية إما عن طريق الكوارث البحرية التي تحدث للسفن و ناقلات البترول و المنشآت البحرية عند وقوع تصادم بسبب غير عمدي، أو عن طريق التفريغ العمدي للمواد النفطية في المياه، و قد يكون مباشر كالذي يحدث في العمليات العسكرية، أو غير مباشر كتفريغ مياه الاتزان أو الصابورة أو مياه غسيل خزانات البترول عند إجراء الصيانة الدورية للسفن.

و مع ذلك فإن محاربة ظاهرة التلوث البحري و الحد منه يقتضي التعرف على صور و مصادر مخاطر التلوث البحري، و كذلك التعرف على الأضرار التي تترتب على البيئة البحرية نتيجة هذا التلوث.

و تخضع جرائم تلويث البيئة البحرية، أساسا شأنها في ذلك شأن معظم الجرائم، للنظام العقابي الجنائي القائم على العقوبات الجنائية التقليدية، و مع ذلك فإن الطبيعة المتميزة لهذه الجرائم، و طبيعة الفاعل فيها، الذي هو غالبا ما يكون شخص معنوي، اقتضت إخضاعها كذلك، لنظام عقابي آخر غير جنائي، ذا طبيعة مختلطة مدنية و إدارية، يضم تشكيلة واسعة من الجزاءات غير الجنائية، التي تتناسب مع هذه الطائفة المتميزة من الجرائم، و تتلائم مع المصالح الجديدة محل الحماية، و يمكن تطبيقها على الفاعلين من الأشخاص المعنوية في التشريعات التي مازالت تتمسك بمبدأ المسؤولية الشخصية كمبدأ عام.

و الجزاءات غير الجنائية ليست دائما بسيطة، على العكس من ذلك تماما، فإن المخالفات التي تلاحق بواسطة السلطات الادارية توقع بشأنها غالبا جزاءات قاسية جدا، لهذا السبب، فإن المجلس الاوربي منح اهتماما شديدا لمسألة حماية الافراد في مواجهة هذه السلطات، و اصدار عدة توصيات في هذا الشأن.

كما أن المجلس الدستوري الفرنسي ابتدع فكرة المادة الجنائية و بمقتضاها أي جزاء إداري أو مدني لا يجب تطبيقه بدون مراعاة بعض الضمانات المنصوص عليها في القانون الجنائي و المقدمة الى الشخص المتهم بالجريمة.

و مع ذلك فإن الجزاءات غير الجنائية تكون في بعض الأحيان، غير ملائمة من الناحية العملية، خاصة عندما ترتكب الجريمة بواسطة عدة أشخاص، أو عندما تكون الأنشطة محظورة كليا أو خاضعة لرقابة شديدة للتقليل من إمكانية أن تسبب أذى أو ضرر جدي بالإنسان أو البيئة.

و على الرغم من هذا التحفظ، تظل للجزاءات غير الجنائية فعاليتها، كخط دفاع أول، يلعب دورا وقائيا و ردعيا هاما، و يسهم الى جانب الجزاءات الجنائية في توفير الحماية المطلوبة للبيئة البحرية ضد أفعال التلويث المحظورة.

و تعتبر الجزاءات المدنية و الجزاءات الإدارية من أهم الجزاءات غير الجنائية التي تجد تطبيقا واسعا في مجال جرائم تلويث البيئة البحرية.

و المسؤولية المدنية هي الأثر الذي يترتب القانون على مخالفة قاعدة قانونية تحمي مصلحة خاصة، أو حقاً خاصاً، و يتراوح هذا الجزاء بين التنفيذ العيني و التنفيذ بمقابل (التعويض)، و البطلان و الفسخ، و هي صور مختلفة لإزالة آثار المخالفة القانونية.

هناك بعض التقنيات المكملة للمسؤولية المدنية، و تتوب عنها من أجل ضمان إصلاح الضرر الواقع على المتضررين و على البيئة، و أول هذه التقنيات التأمين، الذي يهدف الى نقل كل تكاليف إصلاح الضرر على عاتق مجموع المؤمنين، و هذه التقنية فضلاً عن دورها الرئيسي في تحقيق الأمان للمؤمن عليه، فإنها تمثل حلاً مفيداً لمشاكل الإفلاس الجزئي للمسؤول عن وقوع الضرر، بل إن للتأمين أيضاً أثر رادع ضد عمليات التلوث الإداري، و أثر وقائي ضد الإهمال.

و تشتمل القوانين البيئية على جزاءات مدنية متنوعة من أهمها التعويض و إعادة الحال الى ما كان عليه، و التعويض تحت مسؤولية شركة التأمين، و التعويض عن طريق صناديق التعويضات، كما سيتم شرحه في المبحثين التاليين:

المبحث الأول/ ركن الخطأ و الرابطة السببية في المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

المبحث الثاني/ ركن الضرر في المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

المبحث الأول/ ركن الخطأ و الرابطة السببية في المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

التعويض يعتبر من الجزاءات المدنية الأساسية، و يقصد به دفع مبلغ من المال لمن أصابه الضرر من الفعل المخالف للقانون، فهو جزاء تنفيذي يقوم على أساس الضرر الذي تحقق أيا كان عدد المسؤولين عن الجريمة لإعادة الوضع المادي للأمور الى الحالة التي كان عليها قبل وقوع الضرر، و يعبر عن التعويض في هذه الصورة بالتعويض النقدي.

و تنص معظم التشريعات البيئية على مسؤولية الملوث عن تعويض كافة الأضرار المترتبة على فعل التلويث المنسوب إليه، و على حق الطرف المتضرر من فعل التلويث في الحصول على التعويض المناسب عن ذلك.

بعض هذه القوانين يحرص على تنظيم المسؤولية المدنية للملوث بأحكام خاصة ينص عليها عادة في صلب هذه القوانين ذاتها، و بعضها الآخر يكتفي بإقرار مبدأ المسؤولية المدنية للملوث، و يحيل بالنسبة للقواعد المطبقة بشأنها الى القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني.

و على هذا الأساس سوف يتم تقسيم هذا المبحث في المطلبين التاليين:

المطلب الأول/ ركن الخطأ عن تلوث البيئة البحرية
المطلب الثاني/ ركن رابطة السببية في المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

المطلب الأول/ ركن الخطأ عن تلوث البيئة البحرية

إن الحفاظ على بيئة بحرية نقية و خالية من التلوث و حماية المتضررين من آثاره المدمرة في الوقت الحالي يشكل مطلباً عالمياً يهدف الى حماية الأشخاص و الأموال نظراً لخصوصية مخاطر تلوث البيئة البحرية، و للعناصر الطبيعية المكونة للبيئة البحرية في حد ذاتها.

و بما أن تدخل الدول سواء على المستوى الداخلي أو الدولي لا يمكن أن يستجيب وحده للوظيفة الوقائية بحكم محدودية أداء النظام الوقائي، الشيء الذي يستوجب عرض مدى إسهام المسؤولية المدنية في إصلاح الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، و مما لا شك فيه أن تحقيق مثل هذه المسؤولية يهدف الى ضمان تعويض كامل للمتضررين.

و الجدير بالذكر أن قانون رقم **10/03** المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة جاء خالياً من أية نصوص خاصة بقواعد هذه المسؤولية، و كذلك القانونين المصري و الفرنسي لم يكونا أوفر حظاً من القانون الجزائري، حيث لم ينظما هذه المسؤولية بقواعد خاصة و إنما أحالاً الى تطبيق القواعد العامة.

لقد نصت الفقرة الرابعة من المادة الأولى من اتفاقية قانون البحار لعام **1982** على أن تلوث البيئة البحرية يعني: "ادخال الإنسان في البيئة البحرية، بما في ذلك مصاب الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تتجم عنها أو يحتمل أن ينجم عنها آثار مؤذية مثل الإضرار بالموارد الحية و الحياة البحرية و تعريض الصحة البشرية للأخطار

و إعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك و غيره من أوجه الاستخدام المشروع للبحار و الحط من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال، و الإقلال من الترويح¹.

و هذا التعريف يتوافق كثيرا مع التعريفات التي وردت في بعض الاتفاقيات الإقليمية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث.

و تتنوع مصادر أو صور تلوث البيئة البحرية، غير أنه يمكن حصرها، حسب ما تقرره اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، في المصادر أو الصور التالية: التلوث الناشئ من مصادر البر كالتصريف من المنشآت الساحلية، التلوث عن طريق الاغراق، التلوث من السفن، التلوث من الجوار و من خلاله².

من الواضح أن المشرع الجزائري ذهب في تعداد له مصادر و صور التلوث البحري سواء في القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة أو القوانين الخاصة الأخرى، بأن المواد الملوثة للبيئة البحرية هي أية مواد يترتب على تصريفها في البحر بطريقة إرادية أو غير إرادية تغيير في خصائصه، على نحو تضر بالموارد الطبيعية أو المياه البحرية أو تضر بجمالية المناطق الساحلية، و مصالح المتعاملين بها. و يندرج تحت هذه المواد عدة مصادر أو صور، إذ أعتمد المشرع الجزائري في تحديد المواد الملوثة على أسلوب مرن يستوعب كل الملوثات التي من شأنها الإضرار بالبيئة البحرية، منها تلك التي تحدث تغيرات خطيرة على مكونات البيئة البحرية و تضر بنظامها الإيكولوجي، و منها ما تحدث تغيرات في البحر و لكن بدرجة أقل.

و عليه يمكن تصنيف مصادر أو صور تلوث البيئة البحرية حسب الدرجة أين يمكن تقسيمها الى الصور الأساسية لمخاطر تلوث البيئة البحرية و الصور الثانوية لمخاطر تلوث البيئة البحرية.

¹ - الدكتور فرج صالح الهريش، جرائم تلويث البيئة، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، المؤسسة الفنية للطباعة و النشر، حمدي سلامة و شركاه 3 شارع المخبز - التعاون - فيصل، القاهرة، جمهورية مصر العربية، السنة 1998، ص 63، أشار الدكتور بالهامش الى نص الإتفاقية في المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد 38، لسنة 1982.

² - الدكتور فرج صالح الهريش، المرجع السابق، ص 63.

فهناك أسباب أخرى لها أثر خطير كذلك على البحر و لكن بدرجة أقل حدى مقارنة بـ صور و مصادر تلوث البيئة البحرية الأساسية السابقة، و تتمثل صور و مصادر مخاطر التلوث البحري الثانوية في تلوث البيئة البحرية بفعل غمر النفايات في البحر، و التلوث بفعل الصناعة الإستخراجية، و التلوث بفعل سرقة الرمال و تعرية الشواطئ، و كذلك التلوث بفعل تطهير الموانئ و الاستغلال السياحي الغير عقلاني.

تتمثل البيئة البحرية للدولة في البحر الإقليمي و المنطقة المجاورة و المنطقة الاقتصادية و الجرف القاري و اعالي البحار، و الثابت علميا أن هذه الثروة المائية تلعب دورا هاما في تحقيق التوازن البيولوجي للكرة الأرضية¹.

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

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 و التعويض، و ذلك وفق شرط تحقيق أركان المسؤولية الخطئية التي تقوم على الخطأ و الضرر و توفر علاقة السببية بين خطأ المسؤول و الضرر الحادث. و قد تبنت هذه النظرية الكثير من القوانين كمبدأ عام في المسؤولية التقصيرية. في هذه الحالة يشترط ثبوت الخطأ لقيام المسؤولية إضافة الى باقي الأركان الثلاثة المذكورة².

يكتنف الأخذ بهذه النظرية العديد من الصعوبات التي تؤثر على حقوق المضرورين من الأنشطة المضرة بالبيئة و أهم هذه الصعوبات هي أنه قد يحدث الضرر البيئي من عدة مصادر، و قد لا تظهر هذه الأضرار البيئية إلا بصورة تدريجية و بعد مرور فترة زمنية

¹ - خنتاش عبد الحق، مجال تدخل الهيئات اللامركزية في حماية البيئة في الجزائر، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص تحولات الدولة، مدرسة الدكتوراه في الحقوق و العلوم السياسية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، السنة الجامعية 2010/2011، ص 11.

² - الدكتور أنور جمعة علي الطويل، دعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية دراسة مقارنة، سلسلة الرسائل العلمية رسالة دكتوراه، دار الفكر و القانون المنصورة، مصر 2014، ص 80.

طويلة، و بالتالي يصعب تحديد المسؤول عن هذا الضرر، و يقع على عاتق المضرور إثبات علاقة السببية بين نشاط كل من هؤلاء المسؤولين و الضرر الذي أصابه، و أن يحدد نصيب كل شخص منهم في إحداث هذا الضرر¹.

و قد يصطدم المضرور في بعض الحالات بحصول الأنشطة المتسببة في الضرر على تراخيص بمباشرة النشاط من الجهات الإدارية، و أن هذه الأنشطة قد راعت الشروط و الاحتياطات التي تفرضها عليها القوانين و اللوائح، و بالرغم من كل ذلك حدث الضرر، كما أن المشرع في بعض الحالات يسمح بالتلوث إذا لم يجاوز نسبة معينة، و بالتالي لا يمكن أن ينسب الى المسؤول عن الضرر خطأ طبقاً للقوانين و اللوائح².

قد لا يكفي اللجوء الى مخالفة القواعد القانونية لإثبات خطأ المسؤول عن الضرر البيئي في جميع أنواع الأضرار البيئية المتعددة الأشكال و المصادر. فمعظم الأضرار البيئية تحدث رغم الحصول على ترخيص إداري للمنشأة، مما يعفي المشغل من المسؤولية لكونه لم يرتكب خطأ، بل إن الملوث قد لا يكون قد خالف القواعد القانونية بأي شكل من الأشكال، و قد يكون صاحب المنشأة قد قام باتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لمنع وقوع الضرر³.

و يعتبر هذا معفياً من المسؤولية الخطئية التي يتطلب فيها فقط بذل العناية و اتخاذ دواعي الحيطة و الحذر. و لكن الأفراد كما يستطيعون الإفلات من المسؤولية الخطئية، فإن الدول كذلك تستطيع الإفلات منها إذا تبين أن نشاطها مشروع و لا يخالف القواعد القانونية أو الاتفاقيات الدولية، رغم تأثيره المسبب للضرر⁴.

إن ما ذكر من صعوبات بشأن إثبات الخطأ يجعل تطبيق نظرية المسؤولية الخطئية بشأن الأضرار البيئية مثار إشكال كبير قد لا يجدي المضرور الاكتفاء به. و أمام هذه

¹ - الدكتور سمير حامد الجمال، الحماية القانونية للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، السنة 2007، ص 295 - 296.

² - نفس المرجع، ص 297.

³ - الدكتور أنور جمعة علي الطويل، المرجع السابق، ص 83 - 84.

⁴ - نفس المرجع، ص 84.

الصعوبات توجه الفقه و القضاء الى تقليص دور الخطأ في مجال المسؤولية المدنية خصوصا في ظل التطورات التكنولوجية الحديثة¹.

ويثير الخطأ في المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية، عموما إشكالية خاصة من حيث النشاط المادي، فقد يكون إيجابيا أو سلبيا كالاقتناع، وهذا النشاط قد يكون مشروعاً ومصرحاً به قانوناً ومستوفياً لكافة شروطه، أو إتيان نشاط يجرمه القانون حتى ولو لم تترتب عليه نتيجة معينة وهو ما يعرف بالجرائم الشكلية².

يتجسد الخطأ في تلويث البيئة البحرية في: "باعتباره الفعل الذي يؤدي إلى تحقيق النتيجة التي يسعى من خلالها المشرع إلى الحيلولة دون وقوعها وهي تلويث البيئة البحرية.

ويعرف فعل التلويث على أنه النشاط الإرادي الصادر عن المسؤول والمتمثل في إضافة مواد ملوثة، أي كانت طبيعتها في الوسط البحري محمي بنص تجريمي³.

فالملوث البحري قد أضاف مواد ملوثة غيرت الخصائص الفيزيائية و الكيميائية و البيولوجية للبيئة البحرية أثرت سلباً على التوازن البيئي فيها.

لقد ورد في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تعريف لفعل تلوث البيئة البحرية في المادة 4/1 على أنه: " إدخال الإنسان في البيئة البحرية، بما في ذلك مصاب الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة مواد أو طاقة تتجم عنها آثار مؤذية مثل الإضرار بالموارد الحية، للأخطار، إعاقاة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك و الحفاظ على نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال و الإقلال من الترويح"⁴.

أما المشرع الجزائري فقد عرف تلوث المياه بصفة عامة، سواء كانت بحرية أو نهريّة أو غيرها، بإدخال أية مادة في الوسط المائي، من شأنها أن تغير الخصائص الفيزيائية و

¹ - الدكتور أنور جمعة علي الطويل، المرجع السابق، ص 88.

² - الدكتور فرج صالح الهريش، المرجع السابق، ص 201.

³ - نفس المرجع، ص 202 - 203

⁴ - مالك موصلي، الإطار القانوني للتعاون الدولي لحماية البحر المتوسط من التلوث، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي و العلاقات الدولية، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر 1 بن يوسف بن خدة، السنة الجامعية 2013/2014، ص 13.

الكيميائية و / أو البيولوجية للماء و تتسبب في مخاطر على صحة الإنسان، و تضر بالحيوانات و النباتات البرية و المائية و تمس بجمال المواقع، أو تعرقل أي استعمال طبيعي آخر للمياه¹.

و الملاحظ أن المشرع الجزائري لم يخرج عن باقي التشريعات العربية المقارنة حيث أنها تناولت التلوث الذي يكون الإنسان سببا فيه و لم تشر الى التلوث الناجم عن فعل الطبيعة مثل ما تحدثه البراكين².

أما الفقه فقد عرف تلوث المياه بأنه، تلك التغييرات التي قد تطرأ على الصفات و المكونات الفيزيائية أو الكيميائية أو البيولوجية للماء، و تؤثر على لونه أو رائحته أو طعمه، و تتمثل أهم مصادر تلوث البيئة المائية، في النفايات المستهلكة للأكسجين، و تشمل الكائنات الحية المسببة للأمراض، و بقايا النباتات و مخلفات المحاصيل، و المواد العضوية الناتجة عن الأغذية، بحيث إذا رميت أو وضعت في أي وسط مائي، فإن هذه المواد تتحلل من خلال التأكسد في الماء، مما يترتب موت الكائنات الحية خنقا³.

و لا يمكن في ظل التطور التكنولوجي و المدى الكبير الذي بلغته الصناعة و التجارة العالمية، تحديد و حصر المصادر المسببة للتلوث البحري، و قد تفنن الإنسان في إيجاد الوسائل الظاهرة و الخفية، للدفع بالملوثات نحو البحار و المحيطات، مستغلا قلة الاهتمام و عدم المبالاة التي تلاحظ أحيانا⁴.

¹ - دايم بلقاسم، النظام العام الوضعي و الشرعي و حماية البيئة، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه دولة في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية 2004/2003، ص 147.

² - لقمان بامون، المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي عن جريمة تلويث البيئة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص قانون جنائي، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، السنة الجامعية 2011/2010، ص 27.

³ - طاوسي فاطنة، الحق في البيئة السليمة في التشريع الدولي و الوطني، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص حقوق الإنسان و الحريات العامة، قسم الحقوق، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، السنة الجامعية 2015/2014، ص 40.

⁴ - الدكتور زين ميلوي، التلوث البحري و أحكام المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية، مجلة الندوة للدراسات القانونية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس، العدد الأول لعام 2013، ص 39.

و تعتبر البيئة البحرية التي تتكون من مياه المحيطات و البحار، من أكثر أنواع البيئات التي عالجتها الاتفاقيات الدولية، و حسب نص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، فقد حصرت مصادر التلوث للبيئة البحرية في التلوث الناشئ من مصادر الإغراق، التلوث من السفن، التلوث من الجو أو من خلاله¹.

فقد قضت محكمة النقض الفرنسية بتحقيق الركن المادي لجريمة تلويث مياه البحر بتحريك بعض المواد في المياه الموجودة أصلاً بها التي قد تحدث ضرراً بليغاً بالمياه وبالكائنات الحية، على الرغم من لجوء المتهم إلى إثبات أنه لم يقم بإلقاء أي مواد ضارة في هذه المسطحات المائية².

وفي نفس السياق قد قضت محكمة النقض الفرنسية في حكم آخر بإمكانية تحقق الركن المادي في جريمة تلويث مياه البحر عند القيام بأي فعل يضر بالثروة السمكية، بالرغم من أن محكمة الاستئناف قد برأت المتهم من التهمة المنسوبة إليه³.

ويتحقق الخطأ أيضاً باتخاذ سلوك إجرامي وإظهاره في مظهر خارجي ينهي عنه القانون. ويعتبر فعل تلويث البيئة البحرية بسلوك إيجابي السمة الغالبة، ومثال ذلك ما نصت عليه المادة 52 من قانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة والتي تمنع كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها الإضرار بالصحة العمومية و الأنظمة البيئية البحرية⁴.

وقد يكون أيضاً فعل الخطأ سلبياً يتحقق بالامتناع عن القيام بفعل معين يفرضه القانون ومثاله ما نصت عليه المادة 24 من قانون رقم 19-01 السابق الذكر، التي تخضع نقل

¹ - معيفي كمال، آليات الضبط الإداري لحماية البيئة في التشريع الجزائري، بحث مقدم لنيل شهادة الماجستير في القانون الإداري، تخصص قانون إداري و إدارة عامة، قسم الحقوق، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة العقيد الحاج لخضر، باتنة، السنة الجامعية 2010/2011، ص 27 - 28.

² - واعلي جمال، المرجع السابق، ص 329.

³ - واعلي جمال، المرجع السابق، ص 329 - 330.

⁴ - نفس المرجع، ص 330.

النفائات الخاصة الخطرة إلى ترخيص خاص. ومن ثم فإن نقلها دون الحصول على ترخيص تجعل المخالف يقع تحت طائلة المسؤولية¹.

يشترط المشرع الجزائري لتوقيع المسؤولية عن تلويث البيئة البحرية أن يؤدي الفعل إلى إحداث نتيجة مادية محددة. فالأثر المادي لأعمال تلويث البيئة البحرية يحدث اضطراب وخلل في الوسط البحري تجد فيه آلة العقاب الأساس لتدخلها².

وتتميز النتيجة تلويث البيئة البحرية بأنها عادة ما يتراخى تحققها، فتحدث في مكان أو زمان مختلفين عن مكان أو زمان الفعل، الأمر الذي يثير تساؤلات هامة تتعلق بالنطاق المكاني والزمني للنتيجة و ما يرتبط بذلك من إشكاليات قانونية دقيقة ومعقدة³.

و نظرا لخطورة موضوع تلوث البيئة البحرية من طرف السفن بصفة عامة، و ما قد ينشعب عنه من نزاعات، فقد اشترطت الاتفاقية على السفن التي تحمل مواد خطيرة أو ملوثة، من شأنها تهديدي ميناء الدولة المستقبلية، أن تقوم بتبنيه سلطات دولة الميناء حتى تستعد لاتخاذ الاجراءات في مواجهتها طبقا لحقها في حماية منشأتها الميدانية⁴.

¹ - واعلي جمال، المرجع السابق، ص 329 - 330.

² - وفي بعض الأحيان لا يتطلب المشرع لتوافر جريمة تلويث البيئة البحرية تحقق نتيجة مادية معينة، حيث ينصب التجريم على النشاط الإجرامي للجاني فعلا كان أم امتناعا، وذلك بغض النظر عن أية نتيجة يؤدي إليها هذا النشاط. وهكذا يرى جانب من الفقه بأن المسؤولية الجنائية تقوم عن جرائم تلويث البيئة البحرية سواء تحققت النتيجة أو لم تتحقق. أنظر واعلي جمال، المرجع السابق، ص 330 على الهامش.

³ - فقد يحدث الفعل الإجرامي في إقليم دولة و يتراخى تحقق النتيجة الضارة، فيحدث في إقليم دولة أخرى ليكون التلوث في مثل هذه الأوضاع عابرا للحدود، وقد يتراخى تحقق النتيجة الإجرامية فيحدث في زمان مختلف عن زمان السلوك الإجرامي قد تصل إلى عشرات السنين. أنظر واعلي جمال، المرجع السابق، ص 330 على الهامش.

⁴ - ولد بخيطين عبد القادر، المنازعات البحرية و القانون الدولي، من قانون القوة الى قوة القانون، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، قسم الحقوق، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، السنة الجامعية، 2015 - 2016، ص 181 - 182.

المطلب الثاني/ ركن الرابطة السببية في المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

السببية هي إسناد أي أمر من أمور الحياة إلى مصدره، و يقتضي ذلك إسناد النتيجة الضارة إلى الفعل المضرور و نسبه إلى فاعل معين، ويعرف هذا الإسناد بالإسناد المزدوج .

و لعلاقة السببية أهمية كبرى في مجال قيام دعوى المسؤولية المدنية فهي التي تحدد الفعل المنتج للضرر وسط الأفعال المتنوعة المحيطة بالحادث. فإذا وقع الضرر وكان السبب في وقوعه فعل المدعي عليه فان المسؤولية تنشأ في هذه الحالة، وعلى العكس فإذا اثبت المدعي عليه أن الفعل المنسوب إليه لم يكن له أي اثر في حدوث الضرر، فان المدعي عليه سيكون معفى من المسؤولية .

و بالإضافة إلى ذلك توجد أهمية أخرى علاوة على ما سبق، فهي تستعمل في تحديد نطاق المسؤولية و دراسة علاقة السببية في تحديد الأضرار الناجمة عن التلوث البحري يعترىها صعوبات لذا وجب تجاوز القواعد العامة و البحث عن وسائل حديثة لإثباتها¹.

و جدت ثلاث نظريات تعرضت لبحث المعيار الملائم لعلاقة السببية بين الخطأ و الضرر، النظرية الأولى و نادى بها الفقه الإنجليزي، و هي نظرية السبب القريب، و لكنها هجرت و بقيت أهم النظريات التي قيل بها كمعيار لعلاقة السببية و هما نظرية تعادل الأسباب و نظرية السبب الملائم أو المنتج. و أصل هاتين النظريتين ألماني، حيث قال بالأولى فون بيرى (Von Bury) و قال بالثانية فون كريس (Von Kreis)، إلا أنهما انتشرتا بعد ذلك انتشارا واسعا².

¹ - و اعلي جمال، المرجع السابق، ص 249.

² - الدكتور أنور جمعة علي الطويل، المرجع السابق، ص 96 - 97.

و القول بنظرية تعادل الأسباب ادى الى توسيع المجال أمام المضرور بالنسبة لإثبات خطأ المسؤول لاتساع نطاق العوامل التي تؤدي لانعقاد المسؤولية و هي الى جانب ذلك تدعو الى اتخاذ كل وسائل الاحتياط و الحذر من قبل الاشخاص لمنع وقوع الأضرار بالآخرين، حيث أن كل شخص ساهم في وقوع الضرر لن ينجو من المسؤولية¹.

و يرى بعض من الفقه أن نظرية السبب الملائم أو السبب المنتج، و إن كانت مقبولة من الناحية الفقهية و الواقعية، إلا أن المحكمة قد تجد صعوبة في البحث عن السبب المنتج، و كثيرا ما يكون الإسناد الى سبب منتج تحكيميا، نظرا لاختلاف معيار التمييز بين السبب المنتج و العارض بين وجهة النظر الذاتية و الموضوعية، و يخلص هذا الرأي الى ترجيح نظرية تعادل الأسباب لبساطتها و سهولة إسناد السبب لكافة المشتركين في إحداث الضرر، و أن المحاكم في فرنسا لا تعتق أيا من النظريتين من حيث المبدأ بل تلجأ حسب الأحوال الى أيهما لتتوصل الى أعدل الأحكام².

إزاء الصعوبات السابق الإشارة إليها و التي ترجع إلى الطبيعة الخاصة للأضرار الناجمة عن التلوث البحري من حيث الصعوبة التحديد الدقيق لهوية المسؤول في ظل مجموع العوامل و المؤثرات التي تساهم في إحداثه، ناد جانب من الفقه إلى ضرورة التخلي عن المفهوم الكلاسيكي لرابطة السببية و تبني مفهوما علميا جديدا يتلاءم وهذه الخصوصيات. تزيد صرامة القواعد التقليدية في عدم احتواء الأضرار البيئية المحضة ذات الطابع الاحتمالي الغير مباشر من صعوبة إثبات رابطة السببية، مما يستوجب البحث عن حل قانوني يجنب المتضررين رفض الدعاوي التي يباشرونها. و يجرنا هذا التحول الحتمي مبدئيا إلى قبول دلائل إثبات مرنة من خلال البحث عن منافذ ضمن أحكام القانون المدني أو خارجه . و يدفعنا هذا البحث إلى التحول في التوسع و استنباط كل القرائن أن يكون ذلك في الأحوال التي يجوز فيها إثبات بالقرائن³.

قد سهل جانب من القضاء الفرنسي عبء إثبات السببية على المضرورين و جعل ذلك أمرا سهلا و مرنا، و بالتالي فان مستغل المنشأة الملوثة يكون مسؤولا لممارسته بعض

¹ - الدكتور أنور جمعة علي الطويل، المرجع السابق، ص 97.

² - نفس المرجع، ص 99 - 100.

³ - واعي جمال، المرجع السابق، ص 252.

الأنشطة الخطرة دون الحاجة إلى إثبات دوره المسبب للضرر و قبول قرائن الإثبات كانتشار البقع الزيتية بجوار السفن أو المرافئ، أو التغييرات التي طرأت لاحقا على هذه الأواسط البحرية و أثرت على توازنها الطبيعي¹.

و في هذا السياق اعتبرت محكمة النقض الفرنسية في قرارها المؤرخ في 13 مارس 2007 إن القرائن وسيلة إثبات كافية في إثبات أضرار التلوث البحري الناجمة عن نفايات السفن. فقد اعتبرت محاضر معاينة مخالفات صب النفايات قرينة كافية لإثبات قيام الضرر البيئي، و قد أعطت محكمة النقض الفرنسية لقاضي الموضوع صلاحيات واسعة لتقدير ذلك².

يعتبر جانب من الفقه الفرنسي أن قبول التوسع في القرائن ضمن حماية البيئة سيسمح بتطبيق الاحتمال المعقول عوض شرط اليقين المطلق الذي تتطلبه الرابطة السببية ضمن القواعد الكلاسيكية.

و الجدير بالذكر بعد بيان عدم ملائمة الشروط الموضوعية الكلاسيكية للمسؤولية المدنية في قيام دعوى المسؤولية و إبراز الصعوبات و المشاكل التي ستعيق المضرورين في دعاوى التعويض التي سيرفعونها.

اتضح أهمية الاعتراف التشريعي و القضائي بقواعد أخرى خاصة لدعوى المسؤولية تتماشى و خصوصية الضرر الذي يصيب البيئة البحرية و المتعاملين بها. لذا فعلى المشرع الجزائري أن يتبنى أحكاما خاصة بدعوى المسؤولية المدنية الناجمة عن الأضرار البيئية، يراعي فيها الخصوصيات السابق بيانها³.

¹ - واعلي جمال، المرجع السابق، ص 253.

² - المرجع نفسه.

³ - المرجع نفسه.

المبحث الثاني/ ركن الضرر في المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

يعتبر الضرر الشرارة الأولى التي ينبعث منها التفكير في مساءلة محدثه و تحريك دعوى التعويض في مواجهته، و قد استقر الرأي في النظرية العامة للمسؤولية المدنية على أن الضرر من الشروط الجوهرية لقبول دعوى المسؤولية، فهو شرط ضروري و لازم لكي تكون الدعوى مقبولة، و إن رفعت دعوى المسؤولية على خلاف ذلك كان مصيرها الرفض لعدم إثبات الضرر أو الرفض لعدم التأسيس القانوني.

و من خلال مصادر أو صور مخاطر تلوث البيئة البحرية و هي الفعال المنتجة للضرر يتبين بجلاء أن تلوث البيئة البحرية يتخذ أشكالا متعددة و مختلفة منها ما يؤثر تأثيرا مباشرا أو حالا، و منها و هو الأكثر ما يؤثر بشكل مستمر و وطيدي، و تظهر نتائجه على المدى البعيد في تعطيل الوظائف الحيوية المكونة للأحياء البحرية، بل و حتى في جسم الإنسان كظهور أمراض مثل سرطان الدم، مرض الغدد الليمفاوية، الأمراض الجلدية و غيرها من الأمراض.

و لما كان الضرر بصفة عامة هو الشرط الأساسي لدعوى المسؤولية المدنية التي تدور معه وجودا و عدما، فلا يتصور وجودها في حالة عدمه حيث لا مسؤولية مدنية بدون ضرر، و لا ضرر بدون المساس بمصلحة مشروعة يحميها القانون.

و لا شك أن الأضرار المترتبة على تلوث البيئة البحرية تتنازعها تلك الأنواع المتعددة من الضرر، حيث تنقسم الى أضرار فورية و هي تلك الأضرار التي تنسم بالتلازم الزمني بين لحظة وقوع الفعل المولد للضرر، و بين الضرر الواقع، و أضرار متراخية و هي تلك الأضرار التي لا تتضح معالمها إلا بعد مضي فترة من الزمن و التي عادة ما تطول.

و عليه يمكن تقسيم هذا المبحث الى المطالب التالية:

المطلب الأول/ مفهوم الاضرار الناجمة عن مخاطر التلوث البحري
المطلب الثاني/ طبيعة الاضرار الناجمة عن مخاطر التلوث البحري

المطلب الأول/ مفهوم الاضرار الناجمة عن مخاطر التلوث البحري

لقد سبق ذكره أن الضرر بصفة عامة هو الشرط الأساسي لدعوى المسؤولية المدنية التي تدور معه وجودا و عدما، فلا يتصور وجودها في حالة عدمه حيث لا مسؤولية مدنية بدون ضرر، و لا ضرر بدون المساس بمصلحة مشروعة يحميها القانون.

و لا شك أن الأضرار المترتبة على تلوث البيئة البحرية تتنازعها تلك الأنواع المتعددة من الضرر، حيث تنقسم الى أضرار فورية و هي تلك الأضرار التي تنسم بالتلازم الزمني بين لحظة وقوع الفعل المولد للضرر، و بين الضرر الواقع، و أضرار متراخية و هي تلك الأضرار التي لا تتضح معالمها إلا بعد مضي فترة من الزمن و التي عادة ما تطول. وعليه يمكن تقسيم هذا الفرع فيما يلي:

الفرع الأول/ تعريف الأضرار الناجمة عن مخاطر التلوث البحري

الفرع الثاني/ شروط الأضرار الناجمة عن مخاطر التلوث البحري

الفرع الأول/ تعريف الأضرار الناجمة عن مخاطر التلوث البحري

لقد كان الاهتمام الأول لمؤتمر ستوكهولم لسنة 1972 بيان أثر الإنسان على البيئة الطبيعية، مع التأكيد في التحكم في التلوث و صيانة الموارد الطبيعية. أما الاهتمام الثاني للمؤتمر فكان يدور حول اعتبار التنمية الاقتصادية و الاجتماعية كقيمة حقيقية¹.

لقد مر تحديد تعريف الضرر الناجم عن مخاطر تلوث البيئة البحرية بعدة مراحل حيث تميز بالغموض في اتفاقية سنة 1969، ثم تم تعديله باتفاقية سنة 1984، ثم سنة 1992 على النحو التالي:

أولا / تعريف الضرر الناجم عن مخاطر تلوث البيئة البحرية في اتفاقية سنة 1969:

عرفت الاتفاقية الدولية للمسؤولية عن أضرار التلوث بالزيت سنة 1969 ضرر التلوث بأنه " الخسارة أو الأضرار التي تحدث خارج السفينة التي تحمل الزيت، و الناتجة عن

¹ - فانتن صبري سيد الليثي، الحماية الدولية لحق الإنسان في بيئة نظيفة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في العلوم القانونية، التخصص قانون دولي إنساني، كلية الحقوق، قسم العلوم القانونية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، السنة الجامعية 2012/2013، ص 104 - 105.

تسرب أو تفريغ الزيت من السفينة أينما حدث هذا التلوث و يشمل المصاريف و الاجراءات اللازمة لمنع الخسارة و الأضرار أو الحد منها"¹.

و بذلك 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 لتطبيق أحكام هذه الاتفاقية، و من الأضرار التي تصيب ممتلكات على ظهر سفينة أخرى كما إذا كانت السفينة تقوم بتزويد سفينة أخرى بالوقود و في أثناء التزويد حدث خطأ في توصيل خرطوم توصيل الزيت مما ترتب عليه تسرب الزيت الى شحنة القطن التي كانت على ظهر السفينة الأخرى مما أدى الى إحداث ضرر كبير بها"².

و كذلك الأضرار التي تصيب ممتلكات خاصة في المياه البحرية كما هو الحال في ارتطام السفينة بمنصة بترول فأغرقتها، و ترتب على ذلك تسرب الزيت، و الأضرار التي تصيب البيئة البحرية مثل موت الطيور و الأسماك و الحيوانات البحرية، و فقد العائد الناتج عن الدخل السياحي فضلا عن الوفاة و الضرر الجسمانية التي قد تحدث نتيجة للبترو³.

و قد تضمنت الاتفاقية فضلا عن الأضرار التي تحدث خارج السفينة المصاريف و الاجراءات الوقائية، و هي الاجراءات المعقولة التي تتخذ من أي شخص بعد وقوع الحادث بهدف منع أضرار التلوث أو الحد منها"⁴.

و بذلك يكون تعريف الضرر في اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت قد تغير عن مفهوم الضرر في القواعد العامة، حيث لم يقتصر على الضرر المادي الذي

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

² - الدكتور صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري و دور نوادي الحماية و التعويض دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، السنة 2007، ص 494 - 495.

³ - نفس المرجع، ص 495.

⁴ - المرجع نفسه.

يصيب، بل يشمل الضرر الناتج عن المصاريف التي ينفقها المالك أو أي شخص آخر لمنع التلوث أو الحد منه¹.

ثانيا / تعريف الضرر الناجم عن مخاطر تلوث البيئة البحرية في اتفاقية سنة 1984، و سنة 1992:

يقصد بالأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية:

-01- التلف أو الضرر الحادث خارج السفينة عن طريق تلوث ناتج عن إفلات أو تصريف النفط من السفينة، أينما حدث هذا الإفلات أو التصريف، و أن التعويض عن أضرار البيئة من غير خسارة الربح نتيجة لهذا الحادث يكون محدودا بتكاليف الاجراءات و التدابير المعقولة التي تم القيام بها فعلا أو سيجري القيام بها لإعادة الوضع الى ما كان عليه².

-02- تكاليف التدابير الوقائية، و التلف أو الأضرار الأخرى التي تتسبب فيها التدابير الوقائية، و بذلك يكون تعديل اتفاقية المسؤولية المدنية سنة 1984 و سنة 1992 قد تضمن توضيحا للغموض الذي اكتنف مفهوم الضرر في اتفاقية سنة 1969، حيث تضمن هذا التعريف تغطية أضرار الملكية، و الضرر البدني و خسارة الاستعمال أو الاستغلال التي تلحق الأشخاص الذين يستعملون أو يستغلون البيئة البحرية و تكاليف أحياء البيئة و التعويض اللازم لإعادة الحال الى ما كان عليه و تكاليف الإجراءات و التدابير الوقائية³.

الفرع الثاني/ شروط الأضرار الناجمة عن مخاطر التلوث البحري

إذا كانت القاعدة في النظم القانونية المختلفة أنه لا مسؤولية بدون ضرر، فمن المؤكد أنه ليس أي ضرر يفتح باب الحق في التعويض، و لضرر تلوث البيئة البحرية في اتفاقية 1969 شروط ينبغي أن تتوفر فيه حتى يخضع التعويض عنه لأحكام الاتفاقية و هذه

¹ - الدكتور صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 495 - 496.

² - نفس المرجع، ص 497.

³ - المرجع نفسه.

الشروط تتمثل أن يقع الضرر خارج السفينة، و أن يقع الضرر بسبب التلوث، و هذا ما سيتم شرحه في النقطتين التاليتين:

أولاً / أن يقع الضرر خارج السفينة

هذا الشرط يقتضي استبعاد كافة الأضرار التي تحدث على ظهر السفينة من مفهوم الضرر، الأمر الذي ينحصر معه الحق في التعويض، طبقاً للاتفاقية، في المضرورين الذين لا تربطهم أي علاقة بالسفينة.

و بالتالي و في الفرض الذي توجد فيه سفينة قادرة على أن تتقل في أحواضها العميقة شحنة بترول سائبة كبضاعة بالإضافة الى أنواع أخرى من البضاعة، فإن الضرر الذي قد يسببه تسرب البترول للبضاعة الموجودة على هذه السفينة يخرج عن مفهوم الضرر وفقاً للاتفاقية¹.

و لعل أبرز مثال على ذلك ما حدث في اليابان، بتاريخ 18 مايو 1989، أثناء قيام الناقلة اليابانية "TSUBAME MARU" بتزويد سفينة صيد بزييت الديزل الثقيل، عندما أدخل أحد أفراد الطاقم، و بخطأ منه، خرطوم التزويد في حوض البضاعة بدلاً من عنبر الوقود مما أدى الى تسرب حوالي 07 أطنان من المحروقات في عنبر الشحنة و تلوث حوالي 140 طن من الأسماك الموجودة فيه و لم يحدث تسرب للمحروقات في البحر².

و في واقعة لاحقة أخرى باليابان، أيضاً في 27 يوليو 1990، و أثناء قيام الناقلة اليابانية "HATO MARU" بتزويد سفينة بضاعة جافة بزييت الوقود الثقيل في أحد الموانئ الوطنية، و على إثر خطأ في استخدام خرطوم التزويد تسربت المحروقات على ظهر السفينة و الى بضاعة الألياف التي كانت موجودة في أحواضها مما أدى الى تلوثها دون أن يحدث أي تسرب للمحروقات في البحر.

¹ - الدكتور محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، السنة 2002، ص 75 - 76.

² - نفس المرجع، ص 76.

و قد اعتبر الصندوق الدولي للتعويض الضرر المتسبب للبضاعة في هاتين الواقعتين خاضعا لمفهوم ضرر التلوث، طبقا للاتفاقية، و مستحقا للتعويض باعتباره ضررا واقعا خارج السفينة الناقلة للبترول¹.

ثانيا / أن يقع الضرر بسبب التلوث

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

اقترح فريق العمل في اللجنة البحرية الدولية اعتبار الناقل مسؤولا عن أي ضرر يحدث خارج السفينة إثر تسرب أو اشتعال أو انفجار المحروقات المقولة على السفينة، لذا فقد تم حذف لفظ (التلوث) من مشروع المعاهدة المقدم للمؤتمر القانوني عام 1969².

و مع ذلك فإن الفكرة ثارت مرة أخرى أثناء مناقشات المؤتمر و قيل بتحديد نطاق المعاهدة بالأضرار الناجمة فقط عن التلوث، و رغم المناقشات و الانتقادات الشديدة، و بخاصة من الوفد الفرنسي في المؤتمر الذي اعترض بشدة على هذا الوضع المنافي للأخلاق من وجهة نظره، فإن النص النهائي للمعاهدة جاء متضمنا هذه الفكرة و محددًا نطاق إنطباق المعاهدة بالأضرار الناشئة عن التلوث فقط دون تلك التي يمكن أن تنشأ خارج السفينة بسبب انفجار أو اشتعال المحروقات المنقولة عليها و المتسربة في البحر³.

و قد فسر البعض سبب الأخذ بهذه الفكرة بأن إجازة امتداد المعاهدة لكافة أنواع الضرر ستؤدي الى عدم وجود حدود معينة، الأمر الذي يستتبع معه إعادة النظر أو مراجعة القانون البحري في مجموعه.

¹ - الدكتور محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 76.

² - نفس المرجع، ص 77.

³ - المرجع نفسه.

و في المقابل رأى البعض الآخر، و بحق، أنه لا يوجد أدنى سبب لمعاملة ضروري التلوث معاملة أفضل من ضروري الانفجار أو الحريق لاسيما و أن الظاهرتين مرتبطتان بشدة في الغالب من الأحوال.

تلك المحاباة ستؤدي الى تعويض أضرار التلوث الناتجة عن تسرب أو القاء المحروقات بمبلغ مضاعف مقارنة بالمبلغ الذي سيشترك فيه الضرورون من الوفاة و الإصابة البدنية، الناتجة عن انفجار أو حريق البترول، مع ضرورين آخرين، مما سيجعل من قانون التلوث قانونا غير عادي حيث الأضرار البدنية اللاحقة بالفرد ستعامل معاملة أقل من أضرار التلوث اللاحقة بالبيئة البحرية¹.

¹ - الدكتور محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 78.

المطلب الثاني/ طبيعة الاضرار الناجمة عن مخاطر التلوث البحري

يعتبر الضرر الركيزة الأساسية لقيام المسؤولية المدنية، إذ أن الضرر هو النتيجة التي تحصل جراء قيام الشخص بارتكاب الفعل الغير مشروع، و الضرر بشكل عام هو الأذى الذي يصيب الشخص من جراء المساس بحق من حقوقه أو مصلحة مشروعة له سواء تعلق ذلك أو تلك المصلحة بسلامة جسمه أو عاطفته أو بماله أو بحريته أو شرفه أو غير ذلك مما يلزم تعويضه.

و كذلك فإن الضرر وفقا للقانون الإداري هو كل ضرر معتبر يصيب الشخص من النشاط الإدارة العامة سواء عن طريق موظفيها أو المخاطر التي تنجم عن الأشغال العامة، أما وفقا للقانون الدولي العام فإن الضرر الذي يوجب المسؤولية هو المساس بحق أو مصلحة مشروعة لأحد أشخاص القانون الدولي.

و أضرار البيئة البحرية بشكل خاص هي الآثار السلبية التي تلحق بالبيئة البحرية و مصادرها بشكل مباشر أو غير مباشر و سواء كانت مرئية أو غير مرئية و تؤدي الى التأثير على أحيائها و الحد من استعمالها و التقليل من قيمتها أو القضاء عليها كليا أو جزئيا.

و تنقسم الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية من حيث الطبيعة و الإصابة الى أضرار جسمانية تصيب الإنسان في جسمه، و أضرار أخرى تصيب الإنسان في ماله، كما تسجل أضرار معنوية تصيب الشخص كما سيتم شرحه في الفرعين التاليين:

الفرع الأول/ الأضرار الجسمانية

الفرع الثاني/ الأضرار المادية

الفرع الثالث/ الأضرار المعنوية

الفرع الأول/ الأضرار الجسدية

و هي تلك الأضرار التي تصيب الشخص في جسمه جراء تعرضه لصور مختلفة من تلوث البيئة البحرية و قد سجلت بعض الحالات المرضية ظهور أمراض خطيرة، قد تصل الى الموت أحيانا عند ابتلاع الأطفال لمادة الكيوسين سواء مع الماء أو الغذاء، كونها تفرز خارج الجسم ببطء.

و قد يتعرض مستهلكي الأسماك الى نسبة كبيرة للإصابة بداء السرطان، و قد ينتج عن تعرض جسم الإنسان لجرعات كبيرة لإحدى مكونات النفط الى تغيرات في التركيب الوراثي في الخلايا الجسمية، قد تؤدي الى بعض التشوهات¹.

و لقد سجلت وزارة الصحة في الجزائر على مستوى بعض الشواطئ بالخصوص في الجزائر العاصمة انتشار بعض الأمراض التي أصابت بعض المصافين، كداء الرمد الحبيبي، الاختناق، الحكة الجلدية، العطس و سيلان الأنف، إذ أكدت التحاليل التي أجريت على بعض مياه الشواطئ وجود مواد سامة تسببت في وقوع هاته الإصابات.

و برأي المختصين فإن تلوث الشواطئ ليس بالظاهرة الجديدة بفعل مياه الصرف الصحي، غير أن درجة التلوث ارتفعت في السنوات الأخيرة بشكل كبير، و هذا بالنظر الى ارتفاع

¹ - واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية 2010/2009، ص

الكثافة السكانية التي توجد بالمناطق الساحلية، مقابل التراخي في إيجاد حل عاجل لمشكلة الصرف الصحي التي تعاني منها أغلب المدن الساحلية¹.

و تنقسم هذه الأضرار الجسمانية الى أضرار حالية و هي الأضرار التي تتضح معالمها على الشخص فور تعرضه للتلوث، أو بمعنى آخر خلال لحظة وجيزة لهذا التعرض، و هي الفترة التي تحسم خلالها المادة الملوثة الصراع الذي يدور بينها و بين المناعة الداخلية لجسم الإنسان لصالحها.

أما الأضرار المترامية فهي الأضرار التي تتضح معالمها على الشخص بعد فترة زمنية قد تطول، و هي الأضرار التراكمية، و التي تظهر مع تراكم المواد الملوثة و التي غالبا ما تكون في صورة أمراض كال فشل الكلوي أو الكبد، و أمراض الكبد أو غير ذلك من الأمراض، و التي أثبتت الأبحاث العلمية العلاقة الوطيدة بينها و بين الملوثات للبيئة البحرية².

الفرع الثاني/ الأضرار المادية

و الأضرار المادية و هي تلك الأضرار التي تكون ماسة بالذمة المالية للشخص المتضرر، و هناك العديد من الأضرار المادية التي لحقت بالبيئة البحرية، منها حادثة حاملة النفط - آلاسكا - (Alaska) سنة 1989، على شواطئ الولايات المتحدة الأمريكية، حيث تضرر من جراء هذه الحادثة العديد من الكائنات الحية البحرية التي نفقت، من بينها ما يزيد على العشرة آلاف من ثعالب الماء، و ثلاثمائة من الطيور، و عدد لا يحصى من الأسماك³.

كما تأثر النشاط السياحي الفرنسي كثيرا بفعل تلويث السواحل الفرنسية على إثر حادثة الناقل - بريستيج - (Prestige)، إذ انخفضت مداخيل النشاط السياحي الفرنسي الى حوالي 47% الشيء الذي أثر سلبا على النشاط السياحي الساحلي.

¹ - واعي جمال، المرجع السابق، ص 28.

² - واعي جمال، المرجع السابق، ص 238.

³ - أحمد خالد الناصر، ماجستير في القانون الخاص، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، السنة 2010، ص 62.

و قد كلفت عمليات معالجة نفايات النفط المترسبة من ناقلات النفط - أيركا - (Erika) على السواحل الفرنسية خزينة الدولة حوالي 150 مليون أورو بالعملة الحالية¹.

و هذا الهلاك في الأحياء البحرية يشكل ضررا ماديا ماسا بالملكية المشتركة للإنسانية، و الأحياء البحرية هي جزء من البيئة البحرية، فأى ضرر يلحق بها يؤدي بالتأكيد الى تهديد البيئة بشكل عام، و البيئة و إن كانت تشكل الوعاء الذي نعيش به، إلا أنها قد تكون بالإضافة الى ذلك المصدر الأساسي لمدخلات الدول اقتصاديا، أو المصدر الرئيسي الذي يعتاش منه العديد من السكان في العالم، و بالتالي فإن الهلاك الذي يلحق بها يهدد بالتأكيد اقتصاد الدول و الأفراد².

الفرع الثالث/ الأضرار المعنوية أو الأدبية

فضلا عن الأضرار المادية التي سبقت الإشارة إليها، فإن الشخص الذي تلحق به أضرار معنوية كثيرة و منها الشعور بالألم النفسي نتيجة الإصابة، و نظرة الإشفاق و العطف عليه التي قد يراها في عيون الآخرين، و فضلا عما ينتج من صدمات نفسية جراء إصابته من تشوهات في أعضاء جسمه بفعل التلوث البحري، و شعوره بالضعف و العجز عن ممارسة حياته بشكل طبيعي.

غير أنه و بالرجوع الى احكام قواعد القانون المدني، باعتباره الشريعة العامة لا نجده ينص على التعويض عن الضرر الأدبي، فهل هذا يعني أن هذه الطائفة من الأضرار ليست محل اعتبار في مسألة التعويض؟³.

لا يمكن الجزم بذلك، خاصة إذا علمنا أن المشرع الجزائري قد نص على تعويض الضرر في مواقع أخرى عدى القانون المدني. و يرى الأستاذ علي علي سليمان أن نص

¹ - و اعلي جمال، المرجع السابق، ص 239.

² - أحمد خالد الناصر، المرجع السابق، ص 62-63.

³ - و اعلي جمال، المرجع السابق، ص 243.

المادة 124 من القانون المدني الجزائري¹ ينصرف الى تعويض كافة الأضرار، دونما حصر بما فيها التعويض عن الضرر الأدبي².

فالنص الفرنسي للمادة 124 يرى الأستاذ علي علي سليمان بأنه منقول حرفياً من نص المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي، وقد استمد الفقه و القضاء في فرنسا حكم التعويض عن الضرر الأدبي من عموم نص هذه المادة³.

و هناك بعض الدول اعترفت بحق الإنسان بالعيش في بيئة سليمة و نظيفة خالية من التلوث، و سمحت لهم بالمطالبة بالتعويض عن الضرر الأدبي الذي ترتب على فقدان مباحج الحياة بسبب العيش في بيئة ملوثة⁴.

إن الضرر المعنوي على عكس الضرر المادي، ذلك أنه غير ملموس و لا يمس الذمة المالية للشخص و إنما يمس حق الفرد في حريته، أو في عرضه، أو في شرفه، أو في سمعته، أو مركزه الاجتماعي أو المالي، وقد نصت بعض التشريعات العربية صراحة عن الضرر الأدبي مثل ما جاء في نص المادة 265 من القانون المدني الأردني بقولها : " يتناول حق الضمان الضرر الدبي كذلك، فكل تعد على حق الغير في حريته أو في عرضه أو في شرفه أو في سمعته أو في مركزه الاجتماعي أو في اعتباره المالي يجعل المعتدي مسؤولاً عن الضمان"⁵.

من خلال نص المادة 265 من القانون المدني الأردني يتبين أنه ليس هناك ثمة ما يمنع من المطالبة بالتعويض عن الضرر المعنوي الناجم عن تلوث البيئة البحرية. و السبب في ذلك يعود الى أن الإنسان له الحق في الاستجمام، و هذه حرية شخصية له، و متى حدث

¹ - المادة 124 من الأمر رقم 58-75، المؤرخ في 20 رمضان عام 1395، الموافق 26 سبتمبر سنة 1975، المتضمن القانون المدني، المعدل و المتمم.

² - واعي جمال، المرجع السابق، ص 243.

³ - الأستاذ الدكتور علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الساحة المركزية، بن عكنون، الجزائر، 1984، ص 242.

⁴ - أحمد خالد الناصر، المرجع السابق، ص 71.

⁵ - نفس المرجع، ص 71 - 72.

تلوث في البيئة البحرية فإن هذا التلوث سوف يقيد من حريته، إذ أنه لا يستطيع ممارسة هواية السباحة في المياه البحرية نظرا لتلوثها.

و الفرد متى حرم من ممارسة هوايته المفضلة و هي السباحة، له الحق باللجوء الى القضاء للمطالبة بالتعويض عن الضرر المعنوي الذي أصابه جراء الاعتداء على حقه في التمتع بنشاطاته الخاصة و حرياته العامة¹.

أما النصوص الخاصة الجزائية و المقصود بها الحكام الواردة في قوانين حماية البيئة، فنجد نص المادة 52 من القانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة، يمنع أي صب أو غمر أو ترميد لمواد داخل المياه البحرية، الخاضعة للقضاء الجزائي من شأنه الإضرار بالصحة العمومية و الأنظمة البيئية البحرية².

و المؤكد أن الإضرار بالصحة العمومية ينصرف الى الأضرار المادية و الجسمانية و كذا الأدبية، و ذلك أن سلامة جسم الإنسان مرتبطة بالجانب الوظيفي و النفسي، بل أكثر من ذلك أن الأضرار التي تتطوي على ألم نفسي و انعزال و اضطراب أصبحت تفوق في جسامتها و فداحتها الأضرار الجسمانية³.

¹ - نفس المرجع، ص 72.

² - واعلي جمال، المرجع السابق، ص 243 - 244.

³ - نفس المرجع، ص 244.

الفصل الثاني/ الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية تلوث البيئة و آليات التعويض عنها

المسؤولية المدنية هي مساءلة الشخص مدنيا عن فعل ارتكبه ألحق ضررا بالغير و ذلك بإلزامه بإصلاح هذا الضرر. و المسؤولية المدنية نوعان مسؤولية عقدية و مسؤولية تقصيرية، و المسؤولية العقدية تنشأ نتيجة الإخلال بالتزام عقدي بين الطرفين، متى كان هذا العقد صحيحا و كان من شأن هذا الإخلال اعتلال التوازن العقدي بين طرفيه بحيث يلحق الأذى بحقوق أحد الطرفين المتعاقدين، أما المسؤولية التقصيرية فهي تنشأ نتيجة الضرر الذي يلحق بالغير وفقا للقاعدة العامة القائلة كل من ارتكب خطأ ترتب عليه ضررا يكون ملزما بإصلاحه.

و من أنواع المسؤولية المدنية تلك التي يكون محورها في ظل القانون الإداري و القانون الدولي في إطار المسؤولية الإدارية، و يقصد بمسؤولية الدولة وفقا لقواعد القانون الإداري هو الالتزام الواقع على الدولة، و هو تعويض كل من يصيبهم ضرر من جراء نشاط الدولة.

و المسؤولية الدولية، فالمسؤولية الإدارية، أما المسؤولية الدولية فهي الوسيلة التي بموجبها ينبغي على الدولة المقصرة تقديم تعويض الى الدولة الضحية بسبب ارتكاب تصرف مخالف للقانون الدولي العام، و الامتناع عن القيام بتصرف ورد في هذا القانون. و التأمين ضد أخطار التلوث كآلية من آليات التعويض، و تحديدا التأمين من المسؤولية المدنية عن أخطار التلوث البحري، ذلك أن اعتبار تأمين المسؤولية تأميننا لدين المسؤول يرتبط منطقيا بثبوت مسؤولية المؤمن له، بصرف النظر عن كيفية هذا الإثبات، أي سواء بمقتضى خطأ واجب الإثبات، أو بمقتضى خطأ مفترض، المهم في الأمر هو أن التزام المؤمن بدفع عوض التأمين للمضرور سيتوقف على ثبوت مسؤولية المؤمن له، لأنه يضمن دينا ينشأ في ذمة هذا الأخير.

أما إذا كان تأمين المسؤولية تأميننا لحق المضرور، فإن التزام المؤمن سوف يرتبط بنشوء هذا الحق للمضرور، بصرف النظر عن ثبوت مسؤولية المؤمن له، و هذا يعني أن هذا

الاتجاه يكون أكثر مناسبة لفكرة المسؤولية الموضوعية، فكل ما يلزم هو ثبوت حق المضرور في مواجهة المؤمن له.

و على هذا الأساس سوف نقسم هذا الفصل في المباحث التالية:

المبحث الأول/ الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية
المبحث الثاني/ آليات التعويض عن الأضرار الناتجة مخاطر التلوث البحري

المبحث الأول/ الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

لقد سبق و تمت الإشارة الى أن المسؤولية المدنية نوعان مسؤولية عقدية و مسؤولية تقصيرية، و المسؤولية العقدية تنشأ نتيجة الإخلال بالتزام عقدي بين الطرفين، متى كان هذا العقد صحيحا و كان من شأن هذا الإخلال اعتلال التوازن العقدي بين طرفيه بحيث يلحق الأذى بحقوق أحد الطرفين المتعاقدين، أما المسؤولية التقصيرية فهي تنشأ نتيجة الضرر الذي يلحق بالغير وفقا للقاعدة العامة القائلة كل من ارتكب خطأ ترتب عليه ضررا يكون ملزما بإصلاحه.

و كذلك من أنواع المسؤولية المدنية تلك التي يكون محورها في ظل القانون الإداري و القانون الدولي في إطار المسؤولية الإدارية، و يقصد بمسؤولية الدولة وفقا لقواعد القانون الإداري هو الالتزام الواقع على الدولة، و هو تعويض كل من يصيبهم ضرر من جراء نشاط الدولة.

و المسؤولية الدولية، فالمسؤولية الإدارية، أما المسؤولية الدولية فهي الوسيلة التي بموجبها ينبغي على الدولة المقصرة تقديم تعويض الى الدولة الضحية بسبب ارتكاب تصرف مخالف للقانون الدولي العام، و الامتناع عن القيام بتصرف ورد في هذا القانون.

و لهذا سيتم تقسيم هذا المبحث في المطالب التالية:

المطلب الأول/ الطبيعة التقصيرية و العقدية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية
المطلب الثاني/ الطبيعة الإدارية و الدولية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

المطلب الأول/ الطبيعة التقصيرية و العقدية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

لقد نصت المادة 124 من القانون المدني، على أن أي عمل يرتكبه المرء و يسبب ضررا للغير يلزم، من كان سببا في حدوثه بالتعويض.

و حملت المادة 136 من نفس القانون، المتبوع المسؤولية عن أعمال تابعه، و بمقتضى المادة 138 من القانون المدني، يكون حارس الشيء مسؤولا، عن الأضرار التي يسببها استعمال هذا الشيء، متى كان له قدرة الاستعمال و السيطرة و الرقابة.

و طبيعة المسؤولية المدنية، التي تقوم في حق ملوث البيئة البحرية، هي مسؤولية تقصيرية، و تكون عندما يخل الملوث البحري بالتزام قانوني، يفرض عليه الامتناع عن الإضرار بالغير عمدا أو خطأ.

و تكون كذلك المسؤولية التقصيرية، ناتجة عن الأعمال الشخصية (المادة 124 من القانون المدني)، أو عن فعل الغير، كالملتزم بالرقابة و المتبوع (المادة 134 – 136 – 137 من القانون المدني)، و إما عن استعمال الأشياء (المادة 138 – 139 – 140 من القانون المدني).

و إن كان على ملوث البيئة البحرية، أن يتصرف كقاعدة عامة، طبقا للتعليمات و القوانين، فإن هو أهمل أو قصر، و كان ذلك هو السبب المباشر، لتضرر أو وفاة شخص، يكون الملوث البحري محلا للمسائلة الشخصية، و اعتباره مخطئا و حقت عليه المسؤولية المدنية.

و يكون الملوث البحري مسؤولا مسؤولية عقدية إذا نجم الضرر عن إخلاله بأحد بنود العقد المبرم بينه و بين الشخص المضرور و التي نادرا ما تتحقق مثل هذه المسؤولية.

و على هذا الأساس سوف يتم تقسيم هذا المطلب في الفروع التالية:

الفرع الأول/ الطبيعة التقصيرية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

الفرع الثاني/ الطبيعة العقدية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

الفرع الأول/ الطبيعة التقصيرية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

ان صدور التقنين الفرنسي كان له الأثر البالغ في تجسيد قواعد المسؤولية التقصيرية حيث أنها قامت في بدايتها على الخطأ الواجب الإثبات، و بدأت هذه الفكرة تضعف شيئاً فشيئاً تحت ستار الخطأ المفترض الذي يكون قابلاً لإثبات العكس أو غير قابل، لتظهر نظرية تحمل التبعة التي جاء بها الفقه و لم يسايرها القضاء إلا في حالات محصورة ليقف عند الخطأ المفترض فحسب¹.

ان ما ورد بالتعديل الجديد في القانون 10/05 في المادة 124 (كل فعل أي كان يرتكبه الشخص بخطاه، ويسبب ضرراً للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض) و لكن هذا لا يعني أن المشرع الجزائي لم يأخذ بالنظرية الموضوعية في بعض الحالات كحوادث العمل و الأمراض المهنية و كذا حوادث المرور².

و المجال الذي نستطيع أن نقرب منه المسؤولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية مع أن الصفة الغالبة في اعمال هذه القواعد العامة عن أضرار التلوث هي أنها تمكن المضرور من تأسيس دعواه على أوجه متعددة، بحيث يستطيع أن يختار من بينها ما يكون أكثر اشباعاً لحاجاته، سواء مسؤولية مدنية على خطأ واجب الإثبات أو مسؤولية حارس الأشياء و كذا المسؤولية عن مزار الجوار.

و لجوء الفقه و القضاء لقواعد المسؤولية القائمة على أساس الخطأ الواجب الإثبات في منازعات التلوث لا يعني تطبيق هذه القواعد قصراً على أضرار التلوث البيئي، بل أن صور المسؤولية الأخرى لها متسع للتطبيق كذلك، و ان كل من هذه الصور للمسؤولية له نطاق محدد لا يجوز تعديله أو التعدي عليه³.

¹ - يوسف نور الدين، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البيئي، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، فرع الحقوق، التخصص قانون خاص، كلية الحقوق و العلوم الاقتصادية، قسم العلوم القانونية و الإدارية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، السنة الجامعية 2006/2007، ص 66.

² - القانون رقم 05-10 المؤرخ في 13 جمادى الأولى عام 1426 الموافق 20 يونيو 2005 الذي يعدل و يتم الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني .

³ - يوسف نور الدين، المرجع السابق، ص 67 .

و اذا كان الخطأ يتمثل في اخلال بالتزام أو واجب قانوني سابق، فحتماً يشمل في نطاق التلوث البيئي الإهمال أو التقصير في أخذ الإحتياطات اللازمة و كذا مخالفة القوانين المعمول بها في هذا المجال الأمر الذي يستتبع احداث أضرار و مضايقات لابد أن يلتزم محدثها بالتعويض سواء كانت هذه الأضرار بسيطة أو جسيمة شريطة أن تكون نتيجة مباشرة عن فعل يكون ركن الخطأ بالمفهوم التقليدي الذي يتمثل في الانحراف عن سلوك الرجل المعتاد اي اقتراف عمل غير مشروع.

و في مجال البيئة البحرية يكون التلوث حاصلًا لخطأ أو إهمال كما لو قام المستغل للمشروع بإغراق النفايات أو المواد السامة عمداً في البحر و لم يراع الإحتياطات اللازمة لمنع التلوث و امتداده .

و للإشارة الى عدم وجود أحكام خاصة تخضع لها المسؤولية عن الأضرار البيئة يعني بأنها في غالبية التشريعات تقوم على نظام الخطأ الواجب الإثبات كما هو الحال في القانون الهولندي¹.

و عليه فتأسيس المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث على الخطأ الواجب الإثبات يبسط عملية رجوع المضرور على المسؤول حيث لاحظ الشراح بأنه يثبت الخطأ في جانب المسؤول، لا يكون على المضرور أن يبرهن على أن الضرر الذي أصابه ضرر غير عادي، كما أنه متى ثبت خطأ المسؤول سيكون الأمر هينا على القاضي لاعتبار ما حدث من تجاوزات أي أن المخالفة قد وقعت فعلاً بالإضافة لإمكانية حصول المضرور على التعويض يمكنه المطالبة بوقف النشاط غير المشروع².

الفرع الثاني/ الطبيعة العقدية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

بالإضافة لما توفره المسؤولية التقصيرية من أحكام يمكن للمتضرر من التلوث البيئي اللجوء اليها، و بالرغم من العقوبات التي تواجهه في سبيل اعمالها بما ينعكس سلباً على المتضرر، فهناك امكانية اللجوء لأحكام المسؤولية العقدية، و ذلك متى قامت بين المضرور و المسؤول عن الضرر علاقة عقدية، و تترتب المسؤولية العقدية لوقوع

¹ - يوسف نور الدين، المرجع السابق، ص 70-71.

² - نفس المرجع، ص 74

الإخلال بالتزام عقدي، و من الطبيعي أنه يشترط وجود عقد صحيح حصل الإخلال به، و يمكن تعريفها بأنها: (عبارة عن حالة عدم تنفيذ المدين لالتزامه العقدي أو للتأخر فيه مما يستوجب التعويض للمتعاقد المتضرر من الإخلال المتمثل في عدم التنفيذ أو للتأخر فيه).

و تقوم المسؤولية العقدية بتوافر أركانها و هي الضرر و الخطأ و العلاقة السببية، أما عن الضرر فيجب أن يكون مباشرا بمعنى أنه مترتب على عدم التنفيذ أو التأخر فيه و متوقعا بحسب المعيار الموضوعي، و يتمثل الخطأ في عدم التنفيذ أو التأخر فيه، و اذا كان التزام المدين التزام ببذل عناية فهذا يقع على الدائن اثبات خطأ المدين، أما اذا كان التزامه بتحقيق نتيجة فالخطأ ثابت بمجرد الإخلال بالالتزام و أخيرا علاقة السببية¹.

و كذلك يعد الخطأ العقدي شرطا ضروريا لاستحقاق التعويض، و الإخلال المقصود هنا هو الإخلال بمعناه الواسع، ذلك أن المتعاقد يسأل عن إخلاله الشخصي بالعقد، فتنهض المسؤولية العقدية عن الخطأ الشخصي إذا توفرت بقية الأركان، كما أنه قد يسأل عن خطأ الغير أو عن الأشياء التي تحت حراسته، كما قد تعدل قواعد المسؤولية العقدية بالاتفاق عن طريق التأمين من المسؤولية².

و من صور الخطأ العقدي ما عبرت عنه أحكام معاهدة سندات الشحن لسنة 1924 مع أحكام القانون البحري الجزائري عن اتجاه تشريعي عام نحو توفير مزيد من الحماية للشاحنين بالقضاء على شروط الإعفاء من المسؤولية في سندات الشحن، و لذلك فقد تضمن كل من المعاهدة و القانون البحري تحديد للالتزامات الناقل بمقتضى عقد النقل البحري، و نصا على بطلان كل شرط أو اتفاق يتضمن إعفاء أو تخفيفا لمسؤولية الناقل عند مخالفة هذه الالتزامات³.

¹ - يوسف نور الدين، المرجع السابق ، ص 106.

² - أشواق دهمي، أحكام التعويض عن الضرر في المسؤولية العقدية، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في العلوم القانونية، تخصص عقود و مسؤولية مدنية، قسم الحقوق، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، السنة الجامعية، 2013 - 2014، ص 35.

³ - بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري و الاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، السنة 2011 - 2012، ص 267.

و بالرغم من أنه يمكن لضحايا التلوث البيئي، رفع دعوى المسؤولية العقدية إلا أنه مثل هذه الدعاوى قليلة جدا و يعزى البعض ذلك كون أن هذه المنازعات مازالت حديثة، و كذلك لأن تتم تسويتها في غالب الأحوال عن طريق التصالح لدرجة أنها أصبحت تعد من قبيل الأعباء الاقتصادية للمشروع أكثر من كونها تعويضا عن الأضرار¹.

و يمكن تأسيس هذه المسؤولية خاصة ما تسببه النفايات من تلوث عن طريق آلية ضمان العيوب الخفية للشيء المبيع، مع امكانية أن تسري عليها أحكام الالتزام بالإعلام و النصيحة الذي أخذ به المشرع الفرنسي في مواجهة مثل هذه الأضرار².

و هناك أمثلة عديدة على حدوث ارتباط المسؤول و المضرور بعلاقة تعاقدية في المجال البيئي، و على ذلك من قبيل منتج النفايات أو حائزها الذي قد يتعاقد مع آخر على نقلها أو معالجتها، فإذا ما سببت ضررا للغير فإن الناقل أو صاحب المنشأة إذا ما دفع تعويضا عن الضرر يرجع على منتج النفايات، بمقتضى المسؤولية العقدية، ما لم يتضمن العقد شرط تحويل المخاطر.

و كذلك منتج الأشياء الخطرة من غير النفايات و التي قد تسبب أضرارا للأشخاص الذين يستخدمونها، و قد تسبب أضرارا للبيئة ذاتها، من قبيل الأغذية الملوثة أو الفاسدة أو المنتجات الكهرومغناطيسية التي تنتج موجات كهرومغناطيسية تضر بالصحة العامة مثل أجهزة الميكروويف أو التليفون المحمول و غيرها³.

¹ - بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 267.

² - المرجع نفسه.

³ - الدكتور أنور جمعة علي الطويل، دعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية دراسة مقارنة، سلسلة الرسائل العلمية رسالة دكتوراه، دار الفكر و القانون المنصورة، مصر 2014، ص 115 - 116.

المطلب الثاني/ الطبيعة الإدارية و الدولية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية
و تبنى مسؤولية الدولة في إطار المسؤولية في قواعد القانون الإداري على أساس الخطأ المرفقي و نظرية المخاطر و الذي أساسها الإخلال بمبدأ المساواة بين المواطنين في الأعباء العامة.

و لقد كان المبدأ السائد قديماً في معظم دول العالم هو عدم مسؤولية الدولة، حيث كان لا يحق للأفراد مطالبة الدولة بالتعويض عن الأضرار التي تسببها أعمالها و ذلك استناداً الى تمتع الدولة بالسيادة، و استمر هذا المبدأ الى أواخر القرن التاسع عشر، الى أن ظهرت مجموعة من العوامل التي تضافرت فيما بينها للعدول عنه و إعمال مبدأ مسؤولية الدولة عن أعمالها.

و مسؤولية الدولة كما سبق ذكره تتمثل في الوسيلة التي بموجبها ينبغي على الدولة المقصرة تقديم تعويض الى الدولة الضحية بسبب ارتكاب تصرف مخالف للقانون الدولي العام، و الامتناع عن القيام بتصرف ورد في هذا القانون.

و تعرف مسؤولية الدولة في إطار القواعد الدولية لحماية البيئة من التلوث بأنها النظام القانوني الذي بمقتضاه تلتزم الدولة التي وقع عليها فعل التلوث.

و على هذا الأساس سوف يتم تقسيم هذا المطلب في الفروع التالية:

الفرع الأول/ الطبيعة الإدارية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

الفرع الثاني/ الطبيعة الدولية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

الفرع الأول/ الطبيعة الإدارية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

المسؤولية الإدارية لحماية البيئة، باعتبارها مسؤولية قانونية، و نوع من أنواع المسؤولية القانونية، تتعد و تقوم في نطاق النظام القانوني الإداري، و تتعلق بمسؤولية لدولة و الإدارة العامة، عن أعمالها الضارة و يمكن تحديد معناها بالمعنى الضيق، بأنها الحالة القانونية التي تلتزم فيها الدولة أو المؤسسات أو المرافق و الهيئات العامة الإدارية نهائياً، بدفع التعويض عن الضرر أو الأضرار، التي تسببت للغير بفعل الأعمال الإدارية الضارة، سواء كانت هذه الأعمال الإدارية الضارة مشروعة أو غير مشروعة، و ذلك

على اساس الخطأ المرفقي، أو الخطأ الإداري أساسا، و على أساس نظرية المخاطر، و في نطاق نظام المسؤولية للدولة أو الإدارة العامة¹.

و ينادي البعض بمسؤولية الدولة بصفة احتياطية في حالة عدم تحديد المسؤول، أو عدم التعرف عليه، أو تعذر نسبة الخطأ إليه، معتبرا أن على الدولة تحمل النتائج المترتبة على عدم استيعاب نظرية المسؤولية المدنية التقليدية لجبر الأضرار الناتجة عن التلوث البيئي. و يبرر هذا الرأي بقوله: " طالما أن ملكية البيئة هي ملكية عامة، فيفترض في الدولة أن تقوم باتخاذ ما يلزم من إجراءات لحماية البيئة و من بينها وضع حد أعلى للتلوث، و قيود أخرى، فإذا تم حدوث أي ضرر فلا مناص من قيام مسؤولية الدولة عن ذلك².

و لم يعد واجب أو التزام الدولة ممثلة في جهة الإدارة، بالتدخل الوقائي لحماية البيئة مجرد واجب تفرضه التشريعات، أو تلزم به اللوائح، بل أصبح واجب تفرضه الوثائق الدستورية، في العديد من دول العالم، إيمانا منها بضرورة تطوير و تدعيم دور الإدارة في حماية البيئة³.

و يرى البعض أن المسؤولية عن أضرار التلوث يجب أن تبنى على المفاهيم التالية:

أولا – أن أضرار التلوث تنتج عن أنشطة متنوعة و متعددة ، قد يكون مصدرها الدولة أو أحد أجهزتها، و قد يكون مصدرها مؤسسات أو أشخاص خاصة، و قد يكون مصدرها سلوك الأفراد و عدم الوعي البيئي⁴.

و لذلك يجب أن ينصب العلاج من أضرار التلوث في كافة الاتجاهات ، و ليس في اتجاه واحد، و يجب أن تتضافر كافة الجهود لمواجهته و تفادى آثاره.

¹ – الأستاذة نورة موسى، المسؤولية الإدارية و الوسائل القانونية لحماية البيئة، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، العدد 34/34، من الصفحة 377 الى الصفحة 395، ص 379.

² – الدكتور أنور جمعة علي الطويل، نفس المرجع، ص 255.

³ – أميرة عبد الله بدر، الأساس الدستوري لالتزام جهة الإدارة بالتدخل الوقائي لحماية البيئة، ورقة بحث مقدمة، لقسم القانون العام، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، مصر، بدون ذكر السنة، ص 12.

⁴ – الدكتور خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية دراسة مقارنة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، السنة 2011، ص 339.

ثانيا - أن أضرار التلوث قد تقتصر على عوامل و أسباب وطنية ، و لكن تتجاوز أبعادها الحدود الدولية - مثل مشكلة المناخ و ظاهرة الاحتباس الحراري و ارتفاع درجة حرارة الأرض - و من هنا يجب أن تتضافر الجهود الدولية و الوطنية لتفادي آثار التلوث البيئي بطريقة حاسمة و جازمة¹.

ثالثا - أن طبيعة الإضرار الناجمة عن تلوث البيئة ، و كذلك تعدد مصادرها ، و صعوبة الإثبات في مجالها ، و عدم كفاية قواعد المسؤوليات بأنواعها المدنية و الإدارية و الدولية في ظل القواعد التقليدية القائمة على الخطأ لمواجهة المسؤولية عن أضرار التلوث البيئي بطريقة تتفق و الطبيعة الخاصة بهذه الأضرار².

ان مسؤولية الدولة عن الأضرار البيئية أكدتها قواعد القانون الدولي لتؤكد على مبدأ مسؤولية الدولة عن أي خرق لقواعد القانون الدولي، و هذا المبدأ يؤذن بظهور تفاهم دولي حول حقوق كل أفراد المجتمع الدولي في كافة الدول مجتمعة في بيئة نظيفة من التلوث، و حق كل مواطن في كل دولة في الوقاية من التلوث³.

و من ثم أصبح التزام الدولة بتعويض المتضررين عن الأضرار الناشئة عن أنشطة مسموح بها أو غير مسموح بها بموجب القانون الدولي أو الوطني، فالمبدأ العام في القانون الدولي يقرر أن الدول ملزمة بأن تحمي داخل إقليمها حقوق الدول الأخرى مع احترام الدول لحرمة أراضيها، و هذا ما قضت به القرارات القضائية التي تغطي الأضرار البيئية عبر الحدود⁴.

في 11 / 03 / 1941 في قضية تحكيم **Trail Smelter Arbitration** بين دولة الولايات المتحدة الأمريكية و دولة كندا أكدت المحكمة التحكيمية أنه: بموجب مبادئ القانون الدولي و كذلك بموجب قانون الولايات المتحدة، لا يجوز و لا يحق لأي دولة أن تسمح باستعمال إقليمها بطريقة تسبب أضرارا بأدخنة أو أبخرة على إقليم دولة أخرى أو لممتلكات أو لأشخاص في ذلك الإقليم، و قد قضت المحكمة بالإلزام حكومة كندا أن تعوض

¹ - الدكتور خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 339.

² - المرجع نفسه.

³ - نفس المرجع، ص 340.

⁴ - المرجع نفسه.

حكومة الولايات المتحدة الأمريكية عن الأضرار التي نشأت بسبب أنشطة المصنع الكائن بأرضيها، و أكد هذا الحكم مسؤولية الدولة عن الأنشطة الضارة التي تحدث في أرضها إذا ما تسببت في أضرار لدول أخرى مجاورة¹.

كما أكدت محكمة العدل الدولية هذا الالتزام المبدأ في قضية قناة كورفو إذ قررت إلزام الدول بالسهر على منع استخدام إقليمها للإضرار بدولة أخرى و أيضا تؤكد هذا الالتزام في العديد من الاتفاقيات الدولية و القرارات و الاعلانات الصادرة من المنظمات و المؤتمرات الدولية².

و كذلك الحكم الصادر من محكمة استرسمبورغ الإدارية بين بعض جمعيات حماية البيئة في هولندا ضد القرار الصادر من السلطات الإدارية الفرنسية الذي يصرح لبعض الفرنسيين بإلقاء النفايات و الملاح في نهر الراين و لقد انتهت المحكمة الى عدم شرعية القرار و مخالفته للقوانين الفرنسية و الالتزامات الدولية³.

و قد أكدت المحكمة الإدارية العليا في مصر في حكم لها على حق المواطنين في بيئة نظيفة، فضت بأن مصر لا يمكن أن تكون مقبرة للنفايات الخطرة، و أنه إذا كانت الدول المتقدمة تحرص على الحفاظ على البيئة بأن تضمن التشريعات الحاكمة لشؤونها ما يحقق ذلك، فإن الدول النامية يجب أن يكون حسها أشد و حرصها على تأكيد ذلك أكبر خشية أن يختل ميزان المصالح بعضها على البعض الآخر الأقل قدرة على الدفاع عن مصالحه⁴.

الفرع الثاني/ الطبيعة الدولية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

لقد نصت المادة 235 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على تحديد المسؤولية المترتبة على تلوث البيئة البحرية بقولها :

¹ - الدكتور عبد السلام منصور الشبوي، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام، دار الكتب القانونية، القاهرة، مصر، السنة 2010، ص 27.

² - نفس المرجع، ص 28.

³ - المرجع نفسه.

⁴ - الدكتور خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 343.

1- الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، و هي مسؤولة وفقا للقانون الدولي.

2- تكفل الدول أن يكون الرجوع الى القضاء متاحا وفقا لنظمها القانونية من أجل الحصول السريع على تعويض كاف أو على أية ترصية أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون او الاعتباريون الخاضعون لولايتها.

3- لغرض ضمان تعويض سريع و كاف فيما يتعلق بجميع الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، تتفاوت الدول في تنفيذ القانون الدولي القائم و في تطوير القانون الدولي المتصل بالمسؤولية و الالتزامات الناجمة عنها من أجل تقييم الضرر و التعويض عنه و تسوية المنازعات المتصلة بذلك، و تتعاون حيثما يكون ذلك مناسبا في وضع معايير و اجراءات لدفع تعويض كاف، مثل التأمين الإجباري أو صناديق التعويض¹.

لقد جاء مبدأ المسؤولية في المادة 235 واسعا و عاما، إذ لا تنص الفقرة الأولى من المادة 235 من قانون البحار عن الظروف التي يمكن فيها المطالبة بالتعويض و من الذي يحق له القيام بذلك، لذلك تشير هذه الفقرة الى القانون الدولي.

إن أغلبية هذه الأنظمة الخاصة بالمسؤولية عن تلوث البيئة البحرية التي توجد في بعض الاتفاقيات الدولية لا تضع المسؤولية على عاتق الدولة بل على الأشخاص الطبيعيين و الاعتباريين المتسببين في وقوع الضرر، أما بعض الاتفاقيات فهي تجمع بين المسؤولية المدنية للخواص، مع التزام الدولة التي ينتمون إليها بالضمان، أي إذا لم يعوض الخواص الأضرار البيئية التي تسببوا فيها، فإن الدولة التي ينتمون إليها ملزمة في هذه الحالة بالتعويض².

¹ - أحمد خالد الناصر، ماجستير في القانون الخاص، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، السنة 2010، ص 99.

² - مالك موصلي، المرجع السابق، ص 37.

و أما عن أساس المسؤولية الدولية عن اضرار تلوث البيئة البحرية فقد ظهر العديد من النظريات الفقهية التي تنظم أساس هذه المسؤولية في القانون الدولي العام، إلا أن بعض هذه النظريات لم تعالج مشكلة التلوث البحري بصورة مباشرة و هذه النظريات هي:¹

أولاً : نظرية الخطأ

تقوم نظرية الخطأ على أساس أن الدولة لا يمكن أن تكون مسؤولة، ما لم تخطئ، إذ أن على الدولة التي تريد إثبات ادعائها أن تثبت خطأ الدولة المسؤولة عن الضرر، و من ثم لا تقوم المسؤولية الدولية ما لم يصدر عن الدولة فعل خاطئ يضر بغيرها من الدول و هذا الفعل الخاطئ إما أن يكون متعمداً أو غير متعمد². و قد تناول الفقيه الهولندي جروسيوس في نهاية القرن الثامن عشر بنقل نظرية الخطأ من القانون الداخلي الى مجال القانون الدولي³.

لقد اشترطت الاتفاقية الدولية للمسؤولية عن اضرار التلوث بالزيت لسنة 1969 و تعديلاتها في فعل أو التقصير من الغير أن يكون متعمداً بنية إحداث الضرر، أما في خطأ الدولة أو الحكومة أو السلطات المختصة بالإرشادات و الإدارة فقد نصت المادة 3/3 على أنه : " إذا أثبت المالك أن الضرر الناجم عن التلوث نتج كلياً عن إهمال أو فعل خاطئ من قبل أي حكومة أو سلطة مسؤولة أخرى عن صيانة الأضواء و المساعدات الملاحية الأخرى عند ممارسة الملاحة في الممرات الملاحية".

و بذلك لم تشترط هذه المادة أن يكون هناك تعمد من السلطات الحكومية في إحداث الضرر، بل يكفي وجود الإهمال أو الخطأ من جانبها أو من جانب السلطات المختصة

¹ - أحمد خالد الناصر، المرجع السابق، ص 101.

² - نفس المرجع، ص 101 - 102.

³ - معلم يوسف، المسؤولية الدولية بدون ضرر - حالة الضرر البيئي-، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، فرع القانون الدولي، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة منتوري، قسنطينة، السنة الجامعية 2008/2009، ص 04.

بصيانة الأنوار و الإشارات و المساعدات الملاحية¹. و مالك السفينة يمكنه الرجوع على السلطات الحكومية بالتعويض بنسبة خطأ السلطات الحكومية.

ثانيا: نظرية الفعل غير المشروع

على إثر الإنتقادات التي وجهت الى نظرية الخطأ ظهرت نظرية جديدة تبناها الفقيه انزيلوتي (Anzilotti) و تقدم على عكس نظرية الخطأ على اساس موضوعي لا شخصي، و إصلاح الضرر لا الترضية، و قد تبنى القضاء الدولي هذه النظرية².

و فكرة إصلاح الضرر أنه من المبادئ الثابتة في القانون الدولي أن خرق أي التزام دولي يستوجب تعويضا مناسباً لإحقاق الدولة في تنفيذ التزاماتها الدولية و لذلك يعتبر التعويض الفعل الايجابي لإصلاح الضرر الحاصل³.

و يشترط لوقوع الفعل الغير مشروع، أن يكون التصرف منسوباً الى دولة أو منظمة دولية، و أن ينطوي هذا السلوك على مخالفة لالتزام دولي، تفرضه قاعدة قانونية دولية، أي كان مصدر اتفاقية أو عرف أو مبادئ دولية⁴.

و يقصد بنظرية الفعل الغير مشروع، ان الدولة أو اي شخص من أشخاص القانون الدولي العام قد أتى عملاً دولياً غير مشروع، أو امتنع عن عمل دولي مشروع، لا يعد خرقاً للالتزامات الدولية، و لكن ترتب على ذلك العمل أو الامتناع عنه مسؤولية الدولة عما اصاب دولة أخرى من ضرر⁵.

¹ - الدكتور صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 541 - 542.

² - معلم يوسف، المرجع السابق، ص 07.

³ - شعشوع قويدر، دور المنظمات غير الحكومية في تطوير القانون الدولي البيئي، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية، 2013 - 2014، ص 184.

⁴ - محمد صنيان الزعبي، المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تسببها النفايات النووية، رسالة مقدمة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير، في قسم القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، بدون ذكر البلد و الدولة، الفصل الصيفي، 2009 - 2010، ص 22.

⁵ - أحمد خالد الناصر، المرجع السابق، ص 104 - 105.

و يتمثل الفعل غير المشروع من جانب السلطات الحكومية في عدم وضع الخرائط و الإهمال في الصيانة لممرات الملاحة و عدم تقديم المساعدات و الارشادات الملاحية، فإذا ما وقع الحادث بسبب أي من هذه الأخطاء انتقلت مسؤولية المالك، و يترتب على إعفاء المالك من المسؤولية التزام الدولة المخطئة بتعويض المضرورين من هذا الحادث¹.

ثالثاً: نظرية المخاطر

جاءت نظرية المخاطر لسد الثغرات التي أفرزتها نظرية الخطأ و الفعل الغير مشروع و قصورهما و عدم قدرتهما على مواكبة وتيرة التقدم الحاصل في المجال العلمي و التكنولوجي لاسيما في مجال الطاقة النووية، النشاطات في الفضاء و نقل النفايات الخطرة².

و بقصد بنظرية المخاطر اقامة المسؤولية على عاتق المسؤول عن نشاط خطر، عما يحدثه بالغير من أضرار و دون اللجوء الى اثبات الخطأ في جانبه، و تعد هذه النظرية أحد أنماط المسؤولية الموضوعية، التي لا تستند الى معيار شخصي، لإقامة مسؤولية دولية³.

و كان مجلس الدولة الفرنسي أول من استحدث هذه النظرية عندما اسس عليها مسؤولية الإدارة اتجاه موظفيها دون حاجة الى اثبات الخطأ في جانب الإدارة، فجعل الإدارة مسؤولة اتجاه عمالها عن الإصابات التي تحصل لهم أثناء قيامهم بأعمالهم اذا كان هذا الضرر على درجة عالية من الجسامة، مما يعني الزام الإدارة بتعويض العامل المصاب في أثناء العمل أو بسببه و دون الحاجة الى اثبات وقوع الخطأ من جانب الإدارة، بل بغض النظر عن وقوع الخطأ من عدمه⁴.

¹ - الدكتور صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 543.

² - معلم يوسف، المرجع السابق، ص 10.

³ - أحمد خالد الناصر، المرجع السابق، ص 108 - 109.

⁴ - نفس المرجع، ص 109.

المبحث الثاني/ آليات التعويض عن الأضرار الناتجة مخاطر التلوث البحري

الى جانب آلية المسؤولية الفردية توجد هناك آليات جماعية لتعويض ضحايا الأضرار الناجمة عن نشاط ملوث البيئة البحرية، و تتسم هذه الآليات الجماعية فيما يخص الأضرار الناجمة عن النشاط البحري الملوث بكونها ذات طبيعة قاعدية تقتضي التدخل المباشر أو الغير مباشر للدولة للتعويض عن الأضرار التي تترتب عن حادثة التلوث.

غير أن هذا الحل المباشر يتطلب درجة أعلى من التضامن المؤسساتي، و قد اكتسى هذا الحل الجماعي بعدا عالميا بداية منذ سنة 1997، فقد نصت عدة اتفاقيات دولية على تضامن الدول الأطراف من أجل تعويض الأضرار الناجمة عن التلوث، و نظرا لريادة هذا النظام الدولي الجماعي للتعويض فقد استلهمت التشريعات الوطنية أحكامه و عملت على الأخذ بها.

و من هنا عملت الدول على تجسيد هذه الآليات الجماعية في قوانينها الداخلية، من خلال تقنية التأمين و ما تمنحه من مزايا لتضمن بها التعويض العادل للمتضررين.

و للإحاطة بمضمون التعويض عن الأضرار الناتجة عن مخاطر تلوث البيئة البحرية عن طريق التأمين من المسؤولية المدنية علينا تحديد مفهوم التأمين ضد المسؤولية عن مخاطر تلوث البيئة البحرية و كذلك تحديد مفهوم إجبارية التأمين ضد مخاطر تلوث البيئة البحرية.

في الكثير من الحالات لا تكون تقنية التأمين تقنية فعالة، أو يتم استبعاد الحق الخاص لإصلاح الضرر نهائيا، و ذلك لمصلحة آليات الحق العام، و ذلك في حالات تعذر تحديد المسؤول عن الضرر، و أيضا عندما تكون الأضرار ذات سعة كبيرة، فالدول هي الوحيدة أو الهيئات المؤهلة قانونا لذلك القدرة على التدخل عن طريق صناديق التعويضات.

يعد إنشاء صندوق للتعويضات الحل الذي يسمح بتجنب إفلاس المسؤول عن التلوث، أو تعذر التعرف عليه، فهو يعتبر من التقنيات المكملة للمسؤولية المدنية للملوث، بعيدا عن وجود حد أقصى لهذه المسؤولية.

و غالبا ما ينتج التلوث من إحدى المؤسسات الصغيرة أو المتوسطة، التي لا تستطيع قدراتها المالية أن تغطي تكلفة الضرر البيئي، و بالتالي فإن نظام صندوق التعويضات يتناسب بصفة خاصة معها.

بالإضافة الى ذلك، فإن صناديق التعويضات تسمح بإصلاح الأضرار التي تمس المصالح الجماعية، كما أنه بفضل هذه التقنية، فإن مهمة تعويض الأضرار تتوزع على مجموعة من الأشخاص، و يأخذ كل عضو من أعضاء هذه المجموعة إذن جزاءا من المسؤولية على عاتقه، و إجمالا فإن نظام صناديق التعويضات يسمح بتخفيف بعض المشاكل الخاصة باستخدام المسؤولية المدنية مع أن هذا الأمر يتعلق في هذه الحالة بالتضامن و ليس بالمسؤولية.

و إنشاء الصناديق الخاصة بالتعويضات يمكن أن يتم إراديا، أي يكون الالتزام به إراديا من قبل جهة خاصة، و يمثل بذلك غطاء تعاونيا للأخطار التي تمس المجتمع المهني، أو من جهة عامة و ذلك بفضل مساعدة الدولة، أو التزام من جانبها، و تكون هذه الصناديق أداة لتعويض الضحايا بطريقة أسرع، كما أنها تسمح أيضا بالأخذ في الاعتبار الأضرار البيئية الصرفة، و ذلك على عكس ما يوفره نظام التأمين.

و لهذا سوف نقسم هذا المبحث في المطالب التالية:

- المطلب الأول/ مفهوم التأمين ضد المسؤولية عن مخاطر تلوث البيئة البحرية
- المطلب الثاني/ إجبارية التأمين ضد مخاطر تلوث البيئة البحرية
- المطلب الثالث/ صناديق التعويضات كآلية تعويض عن الأضرار الناتجة عن مخاطر التلوث البحري

المطلب الأول/ مفهوم التأمين ضد المسؤولية عن مخاطر تلوث البيئة البحرية

بناء على ما أحدثه التطور الصناعي و التكنولوجي و ما صاحبه من انتشار واسع للألات في شتى مظاهر الحياة، و مع هذا التوسع التكنولوجي و ظهور الإنتاج الصناعي الكبير، ازدادت الحوادث و المخاطر الناجمة عنه عموما، و بدأ أعداد الضحايا و المضرورين من جراء الأنشطة الصناعية المختلفة، و بدأت الأنظار تتجه صوب تخفيف عبء الضرر عن كاهل المضرورين و ضرورة توفير حماية فعالة لهم¹.

و مخاطر تلوث البيئة البحرية وخاصة الناجمة عن المحروقات تكون دائما ناتجة عن نشاط مهنتين الأولى النقل الخاص بالمحروقات و الثانية البحث و التنقيب عن الثروات المعدنية التي تكون في قاع البحار².

الأمر الذي جعل أصحاب النشاط الصناعي و أصحاب رؤوس الأموال و المنشئون للمشروعات الصناعية الجديدة في التفكير عن وسيلة تخفف هذا العبء عن عاتقهم تخفيفا لمسؤوليتهم و رعاية المضرورين، فعرف نظام تأمين المسؤولية و ظهر في بداية الأمر في شكل جمعيات تعاونية تبادلية للتأمين، ثم ظهرت شركات التأمين بتنظيمها المتطور و المتقدم و أخذت طريقها الى تأمين المسؤولية، و هكذا أخذت أعباء التعويضات تنتقل من على عاتق المسؤولين الى عاتق المؤمنين³.

و عقد التأمين من المسؤولية يقوم بوظيفتين أساسيتين، الأولى أنه تأمين يغطي الأضرار التي تلحق بالمؤمن له، من جراء تحقق مسؤوليته تجاه الغير، و الثانية أنه تأمين وقائي

¹ - أحمد خالد الناصر، المرجع السابق، ص 93.

² - SAMEH OUANANE, l'assurance du risque de pollution des mers par les hydrocarbures, mémoire en vue de l'obtention du diplôme d'études approfondies en droit des affaires, faculté des sciences juridiques, politiques et sociales de Tunis (Tunis 2), université de Tunis, année universitaire: 1997-1998, P 13.

³ - أحمد خالد الناصر، المرجع السابق، ص 93.

يغطي الضرر الذي يلحق بالمؤمن له، من جراء مطالبة الغير له بالمسؤولية، و لو كانت هذه المطالبة خالية من أي أساس قانوني¹.

و يعد التأمين عن المسؤولية ضد أخطار تلوث البيئة البحرية من أفضل أساليب الحماية للمضرورين و للبيئة على حد سواء، و السبب في ذلك يعود الى أن المؤمن لديه (شركة تامين) تكون عادة مليئة الذمة المالية، بحيث تكون قادرة على تغطية تكاليف المبالغ المحكوم بها على المؤمن (محدث ضرر التلوث).

و كذلك فإن التامين عن المسؤولية ضد أخطار التلوث يبعث في نفس مالك السفينة الأمان و الاطمئنان، لوجود شخص ملئ الذمة المالية يحل محله في حالة أنه أخطأ و أدى خطأه الى حدوث التلوث بسببه، و ذلك لقدرة شركة التأمين على تغطية تكاليف التلوث التي تصل أحيانا الى مئات الملايين من الدولارات و التي لا يستطيع المالك تغطيتها وحده².

و عليه فإن التامين من المسؤولية ضد أخطار تلوث البيئة البحرية يحقق كذلك منفعة مزدوجة لكل من محدث الضرر و المضرور على حد سواء، من خلال استطاعة المضرور من الحصول على حقه من شخص ملئ الذمة المالية و هي شركة التأمين، و كذلك فإن التأمين يحقق لمحدث الضرر منفعة عامة من وجود شخص قادر على إزالة الضرر و دفع نفقات التعويض³.

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 الناشئة عن الأخطار المؤمن منها و ذلك مقابل "أقساط" أو "اشتراكات" يلتزم المؤمن له بدفعها.

لذا فإن تأمين مسؤولية الملوث البحري تهدف الى ضمان المؤمن له و حمايته من رجوع غيره عليه بالتعويض نتيجة تحقق الصفة التعويضية في تأمين المسؤولية، و من ثم فغن تأمين المسؤولية هو تأمين لدين و يمثل ضمانا للمؤمن له في تعويضه عما دفعه لغيره

¹ - بهاء الدين مسعود سعيد خويرة، الآثار المترتبة على عقد التأمين من المسؤولية المدنية (دراسة مقارنة)، أطروحة مقدمة إستكمالاً لمتطلبات درجة الماجستير، في برنامج القانون الخاص بكلية الدراسات العليا في جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين، السنة 2008، ص 11.

² - أحمد خالد الناصر، المرجع السابق، ص 93 - 94.

³ - نفس المرجع، ص 94.

الذي اصابه الضرر، و عن المصاريف التي تستلزمها الإجراءات القضائية التي يقوم بها و يعرف هذا المبدأ بمبدأ (ادفع لكي يدفع لك)¹.

و المسؤول لا يتسوق نوعا واحدا من التأمين الإجباري، فقد يكون هذا التأمين بالقسط الثابت، و ذلك باللجوء الى شركات التأمين التجارية و التي تقدم خدمة التغطية مقابل أقساط ثابتة، و قد يكون التأمين تعاونيا و ذلك باللجوء الى نوادي الحماية و التعويض التي ينشئها مشغلوا السفن فيما بينهم لتغطية بعضهم بعضا تبادليا، و هو ما يتم للتغلب على رفض شركات التأمين التجارية تغطية بعض ما يتعرضون له من أخطار، أو رفض تلك الشركات للتغطية الكاملة لمثل تلك الأخطار، و هنا يتبين كيف أن نوادي الحماية و التعويض تحرص على المشاركة بالمشورة عند وضع اتفاقيات المسؤولية المدنية².

و من الأمثلة على التأمين التبادلي اتفاق توفالوب، الاتفاق الودي بين ملاك الناقلات بشأن المسؤولية عن التلوث بالنفط، و هو اتفاق بين مجهزي البواخر البترولية، و قد أبرم هذا الاتفاق في لندن عام 1969 بين سبعة من أكبر ملاك ناقلات النفط، و ذلك من أجل إنشاء صندوق لتعويض أضرار التلوث بالنفط، و قد دخل اتفاق توفالوب حيز التنفيذ في عام 1969 و حتى عام 1975³.

و قد نص اتفاق توفالوب على أن تخضع لأحكامه أي منشأة أو أداة بحرية من أي نوع كانت مصممة لنقل الزيت سائبا كبضاعة و لم يكن يعوض بموجب الاتفاق إلا الدول، ففي حال التلوث بالنفط يلتزم مجهز ناقلة النفط المسببة للتلوث متى كان منضما الى الاتفاق أو الاتحاد بدفع تعويضات للحكومات دون الأفراد عن النفقات اللازمة لتنظيف السواحل، إلا أنه في عام 1972 أصبح يستفيد من التعويض جميع المتضررين من التلوث من النفط سواء دول أو أفراد⁴.

¹ - و اعلي جمال، المرجع السابق، ص 290.

² - أحمد خالد الناصر، المرجع السابق، ص 94 - 95.

³ - نفس المرجع، ص 94 - 95.

⁴ - أحمد خالد الناصر، المرجع السابق، ص 94 - 95.

المطلب الثاني/ إجبارية التأمين ضد مخاطر تلوث البيئة البحرية

لقد نص المشرع الجزائري عن التأمينات البحرية في القسم الأول من الفصل الأول من الكتاب الثاني تحت عنوان التأمينات الالزامية من الأمر 07-95 و في المادتين 192 و 193 للتأمينات البحرية¹، و بالذات الى تأمين المسؤولية المدنية حيث نص على شروط أساسية و هي:

- وجوب إكتتاب تأمين المسؤولية المدنية.
- أن يكون تأمين المسؤولية المدنية لدى شركة تأمين معتمدة في الجزائر.
- أن تكون تأمينات المسؤولية موضوع اتفاقيات خاصة تبرم بين المؤمن و المؤمن له².
- حيث تنص المادة 192 على أنه: " كل سفينة مسجلة في الجزائر يجب تأمينها لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر عن الأضرار التي يمكن أن تلحق بها و عن طعون الغير أيضا حسب مفهوم المادة 132 من هذا الأمر"³.
- و تنص المادة 132 من الأمر 07-95 على ما يلي: " يضمن المؤمن تعض الأضرار جميع أنواعها التي تترتب على المؤمن له، في حالة طعن الغير عليه، نتيجة إصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو مبنى أو أي جسم ثابت أو متحرك أو عائم، باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص".
- أما المادة 193 من نفس الأمر فتتص على أن: " يجب على كل ناقل بحري أن يكتتب تأمينا لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه الأشخاص و البضائع المنقولة و تجاه الغير.

¹ - قماز ليلي إدياز، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية، 2013 - 2014، ص 442.

² - لكبير علي، تأمين المسؤولية المدنية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه العلوم، فرع الحقوق، التخصص قانون أعمال، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة محمد خيضر، بسكرة، السنة الجامعية 2014/2015، ص 207.

³ - نفس المرجع، ص 207 - 208.

يجب ألا يقل المبلغ المؤمن عليه لتعويض الأضرار التي تلحق الأشخاص المنقولين عن مقدار مسؤولية الناقل المحددة في التشريع الجاري به العمل في هذا المجال"¹.

يفهم من هاتين المادتين على أن تأمين المسؤولية المدنية البحرية هو تأمين الزامي لوجود قاعدة أمر " يجب ". كما أن هذا التأمين يجب أن يكون لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر، و مهما كانت جنسية شركة التأمين جزائرية أو أجنبية المهم أن تكون معتمدة في الجزائر².

أما المادة 147 من الأمر 95-07 فتتص على أنه : " تكون تأمينات المسؤولية موضوع اتفاقيات خاصة تبرم بين المؤمن و المؤمن له دون الإخلال بأحكام المادتين 145 و 193 من هذا الأمر ". فالمادة 145 تتعلق بتأمين مسؤولية مالك السفينة أما المادة 193 فتخص وجوب تأمين السفينة لدى شركة تأمين معتمدة في الجزائر³.

لقد أصبح التأمين عن مسؤولية الملوث البحري يمثل حلا مفيدا لمشاكل لإفلاس الملوث البحري المتسبب في الضرر، كما أن لهذا النظام فاعلية حقيقية في ضمان تعويض ضحايا الأضرار الناجمة عن التلوث الخطير، بالإضافة الى تأثيراته الردعية ضد عمليات التلوث الإرادي و تأثيراته الوقائية ضد الإهمال⁴.

أشترط المشرع الجزائري إلزامية التأمين على بعض الأخطار التي تشكل عبئا ثقيلا على ميزانية الدولة مثل إلزامية التأمين على الكوارث الطبيعية، و إلزامية التأمين عن المسؤولية المدنية لنشاط المهنيين اتجاه المستهلكين، و كذا إلزامية التأمين على المسؤولية المدنية للشركات و المؤسسات التابعة للقطاعات الاقتصادية المدنية⁵.

غير أن مجموع النصوص المكونة لمنظومة التأمين في الجزائر لم تنص صراحة على إلزامية التأمين ضد الأضرار الإيكولوجية الناجمة عن التلوث في عمومها، و التي لا تقل

¹ - لكبير علي، المرجع السابق، 207 - 208.

² - نفس المرجع، ص 208.

³ - نفس المرجع، ص 209.

⁴ - و اعلي جمال، المرجع السابق، ص 291.

⁵ - الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات و المعدل و المتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 21 محرم 1427 الموافق 20 فبراير سنة 2006.

خطورة في مداها و انعكاساتها على الطبيعة و الاقتصاد الوطني و الصحة و السكان، الشيء الذي يقودنا الى البحث في إلزامية التأمين ضد الأضرار البحرية ضمن النصوص العامة المتضمنة للتأمين ضمن المنظومة القانونية الجزائرية¹.

نظم المشرع الجزائري أحكام التأمين من خلال عدة نصوص آخرها القانون رقم 04-06 الذي عدل و تم الأمر رقم 07-95 و ألغى بموجبه جميع الأحكام المخالفة له، بالإضافة الى أحكام القانون المدني لاسيما المواد من 619 الى 625².

و يقوم التأمين في مفهومه الحديث على فكرة التعاون الذي بمقتضاها يتحمل كل الملوئين الآثار المضرة لنشاطهم الملوث، عن طريق تجمعهم في صورة خاصة باعتبارهم يعرضون الغير لخطر واحد يقع عادة بالنسبة للبعض منهم فقط، فيتعاونون فيما بينهم على تعويض المتضررين عن طريق دفع اشتراكات أو أقساط يلتزم بها كل واحد منهم اتجاه شركة التأمين³.

و يفترض عقد التأمين وجود خطر معين يتم التأمين عليه و قيمة مالية يحصل عليها المؤمن له من المؤمن عند وقوع الخطر، و يهدف التأمين الى حلول شركة التأمين محل المؤمن له (الملوث البحري المسؤول عن الضرر) عند رجوع المتضرر عليه بالتعويض⁴.

و على هذا فإن الهدف من التأمين ليس تعويض الضرر الذي لحق المتضرر، و لكن تعويض الخسائر التي تصيب الملوث البحري نتيجة التزامه بدفع التعويض للمضرور، فوفقا لنص المادة 56 من الأمر رقم 07-95 المعدل و المتمم يتم التأمين بموجب عقد تضمن بمقتضاه شركة التأمين الأضرار التي تلحق المؤمن له نتيجة رجوع المتضرر

¹ - واعلي جمال، المرجع السابق، ص 291.

² - الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم، بموجب القانون رقم 05-07 المؤرخ في 13 مايو 2007.

³ - واعلي جمال، المرجع السابق، ص 291.

⁴ - المرجع نفسه.

عليه، أي أنه تأمين لدين في ذمة الملوثة البحري، لذا لا يظهر آثاره بمجرد وقوع الضرر و إنما بتحقيق دعوى المسؤولية¹.

نظرا لأهمية التأمين عن مسؤولية المهنيين، أين يعتبر الملوثة البحري مهني في غالب الأحيان، تدخل المشرع الجزائري بنص عام و جعله إجباريا من خلال المادة 168 من الأمر رقم 95-07 المعدل و المتمم، و رتب عقوبات جزائية على عدم الامتثال لإلزاميته في المادة 184 من نفس الأمر، و على ذلك يلتزم كل صاحب نشاط ملوثة بالاكنتاب في عقد للتأمين يغطي به مسؤوليته عن الأضرار التي يحدثها نشاطه الملوثة، لتتحمل شركات التأمين تعويض المتضررين عن الأضرار المادية و الجسمانية التي وقعت لهم.

إن الغرض من هذه الإلزامية التي فرضها المشرع الجزائري هي ضمان حق المضرور في الحصول على التعويض المحكوم به من شخص أكثر مائة مالية (شركة التأمين) من الملوثة البحري الذي لا يخشى معه المضرور ضياع حقه، لذا صاغ المشرع الجزائري قواعد التأمين بصفة آمرة و جعلها من النظام العام لا يجوز الاتفاق على مخالفتها، و لا يمكن للملوثة البحري أن يتحلل منها مهما بلغت ملاءته المالية، و مهما كانت الضمانات التي يعرضها².

إن التزام الملوثة البحري بالتأمين يقوم على هدف أساسي و هو تحقيق مصلحة المضرور من خلال وجود شخص موسر يتولى تعويضه عما لحقه من ضرر، و لذلك فإن الأمر رقم 95-07 قد تبنى من خلاله المشرع الجزائري نظام التأمين الإلزامي، و يمكن تبرير هذا النظام من خلال سببين، السبب الأول هو أنه لا يمكن أن تضمن تحت أي ظرف أن يقوم كل المستغلين و الملوئين للبيئة البحرية بإبرام عقود تأمين عن أنشطتهم الضارة بالبحر و ما قد يترتب على ذلك من مسؤولية، فالواقع يثبت لنا وجود طائفة و لو كانت صغيرة ستفكر في ترشيد النفقات للحصول على أقصى حد ممكن للربح³.

¹ - و اعلي جمال، نفس المرجع، ص 291 - 292.

² - نفس المرجع، ص 292.

³ - نفس المرجع، ص 292-293.

و يتمثل السبب الثاني في أن تبني مثل هذا النظام في مجال الأنشطة الملوثة للبيئة البحرية يعد بمثابة وسيلة وقاية ضد هذه المخاطر، لأن ربط القسط و مقدار التغطية بوسائل الأمان و الوقاية سيترتب عليه بلا شك محاولة من جانب كل الملوثين اتخاذ الحيطة و الحذر لتقليل ما سيدفعونه عن طريق تطوير و تحديث وسائل الأمان و الوقاية¹.

و تجدر الإشارة الى أن المشرع الجزائري قد نص على التأمين الإجباري على مسؤولية مالك السفينة جراء التلوث البحري بالنزيت و جعل لذلك نصوصا خاصة بداية من المادة 126 و ما يليها من مواد القانون البحري الجزائري².

لقد انضمت تونس بعد الجزائر بأربعة سنوات الى الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها ببروكسل في 29 نوفمبر 1969 بموجب القانون رقم 13-76 المؤرخ في 21/01/1976³.

لقد أعتق المشرع الجزائري في هذا المجال أحكام الاتفاقية الدولية المصادق عليها في هذا الشأن لاسيما المادة السابعة الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها ببروكسل في 29 نوفمبر 1969⁴.

و تأكيدا على ذلك نصت 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، و هو في هذا الموقف سار في نفس السياق الذي سار عليه المشرع المصري.

¹ - واعلي جمال، نفس المرجع، ص 293.

² - الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق 25 يونيو سنة 1998 و المتضمن القانون البحري.

³ - SALWA ZOUAOUI, l'assurance du risque environnemental, mémoire mastère en droit de l'environnement de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, , faculté des sciences juridiques, politiques et sociales de Tunis (Tunis 2), université de Tunis, année universitaire: 2001-2002, P 103.

⁴ - الأمر رقم 72-17 المؤرخ في 25 ربيع الثاني عام 1392 الموافق 07 يونيو سنة 1972 و المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها ببروكسل بتاريخ 29 نوفمبر 1969.

حيث نصت المادة 59 من القانون رقم 4 لسنة 1994 المتعلق بحماية البيئة المصري على انه " مع عدم الإخلال بأحكام الاتفاقية الدولية في شأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث بالزيت الموقعة في بروكسل 1969 و تعديلاتها، يجب على ناقلات البترول التي تبلغ حمولتها الكلية 2000 طن فأكثر، و المسجلة في جمهورية مصر العربية، و كذلك أجهزة و مواعين نقل الزيت الأخرى التي تبلغ حمولتها 150 طن فأكثر، التي تعمل في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لجمهورية مصر العربية، أن تقدم الى الجهة الإدارية المختصة، وفقا للضوابط التي يصدر بها قرار من وزير النقل البحري بالاتفاق مع وزير البترول و وزير شؤون البيئة، شهادة ضمان مالي في شكل تأمين أو سند تعويض أو أي ضمان آخر.

و يجب تقديم شهادة الضمان عند دخول الناقلة في البحر الإقليمي، و أن يكون ساري المفعول و يغطي جميع الأضرار و التعويضات التي تقدر بمعرفة الجهة الادارية المختصة.

و بالنسبة للسفن المسجلة في دولة منضمة للاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن حوادث التلوث بالزيت فتصدر هذه الشهادة من السلطة المختصة للدولة المسجلة فيها السفينة¹.

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

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

¹ - المستشار الدكتور عبد الفتاح مراد، قانون البيئة رقم 4 لسنة 1994 و لائحته التنفيذية و المعدل بالقانون رقم 95 لسنة 2003، المادة 59، بدون أسم الناشر، بدون سنة النشر، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية، ص 42 - 43.

كما اشترطت هذه المادة على أجهزة و مواعيد نقل الزيت مهما كان وصفها و التي تبلغ حمولتها الكلية 150 طن فأكثر، و التي تعمل في البحر الإقليمي، أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أن تقدم شهادة ضمان مالي أيضا وفقا للضوابط التي يصدر بها قرار وزير النقل البحري بالاتفاق مع وزير البترول و وزير شؤون البيئة¹.

نظرا للطبيعة الخاصة لمخاطر تلوث البيئة البحرية و مدى توافقها مع هذه الشروط كان هذا الأمر سبب في وجود العديد من المشكلات التي أثّرت 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 الى تطويع هذه القواعد التقليدية للتأمين أو سن قواعد قانونية جديدة تتماشى و خصوصيات هذه المخاطر و منها المخاطر التكنولوجية، المخاطر البيئية، المخاطر النووية.

تكمن الصعوبة في خطر تلوث البيئة البحرية في 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 و المنزلية قد يخرج عن فترة سريان عقد التأمين و بالتالي يخرج من الضمان الذي يستلزمه عقد التأمين طبقا للقواعد التقليدية للتأمين².

¹ - الدكتور صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري و دور نوادي الحماية و التعويض دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، السنة 2007، ص 741 - 742.

² - واعي جمال، المرجع السابق، ص 296.

المطلب الثالث/ صناديق التعويضات الخاصة و نطاق تدخلها في التعويض

إن صناديق الخاصة بالتعويضات تسمح بإصلاح الأضرار التي تمس المصالح الجماعية، كما أنه بفضل هذه التقنية، فإن مهمة تعويض الأضرار تتوزع على مجموعة من الأشخاص، و يأخذ كل عضو من أعضاء هذه المجموعة إذن جزاءا من المسؤولية على عاتقه، و إجمالاً فإن نظام صناديق التعويضات يسمح بتخفيف بعض المشاكل الخاصة باستخدام المسؤولية المدنية مع أن هذا الأمر يتعلق في هذه الحالة بالتضامن و ليس بالمسؤولية.

و إنشاء الصناديق الخاصة بالتعويضات يمكن أن يتم إرادياً، أي يكون الالتزام به إرادياً من قبل جهة خاصة، و يمثل بذلك غطاء تعاونياً للأخطار التي تمس المجتمع المهني، أو من جهة عامة و ذلك بفضل مساعدة الدولة، أو التزام من جانبها، و تكون هذه الصناديق أداة لتعويض الضحايا بطريقة أسرع، كما أنها تسمح أيضاً بالأخذ في الاعتبار الأضرار البيئية الصرفة، و ذلك على عكس ما يوفره نظام التأمين.

و عليه سوف نقسم هذا المطلب الى الفرعين التاليين:

الفرع الاول/ الصناديق الخاصة بالتعويضات

الفرع الثاني/ حالات تدخل الصناديق الخاصة بالتعويضات و طرق تمويلها

الفرع الاول/ الصناديق الخاصة بالتعويضات

إن فكرة إنشاء صناديق التعويضات كان الهدف منها هو تعويض المضرور في الحالة التي لا يعوض فيها بوسيلة أخرى، كما أنها تهدف الى توزيع المخاطر الصناعية على مجموع الممارسين للأنشطة التي يمكن أن تسبب هذه المخاطر، و لا يمكن لهذه الصناديق أن تتدخل إلا بصفة تكميلية أو احتياطية لكل من نظامي المسؤولية المدنية و التأمين.

و نظراً لعجز و قصور قواعد المسؤولية المدنية التقليدية عن إضفاء الحماية اللازمة على مضروري التلوث البحري بضمان حصولهم على تعويض عادل عما يلحق بهم من ضرر، فضلاً عن إجماع غالبية الأسواق التأمينية عن تغطيتها، فقد ذهب جانب من الفقه

الفرنسي بالخصوص الى ضرورة تدخل الدولة في تعويض المتضررين عن طريق هذه الصناديق، في الحالات التي تعجز عنها آلية التأمين و المسؤولية في تعويض المضرورين¹.

بالإضافة الى ذلك، فإن المسؤولية في مجال أضرار التلوث هي مسؤولية موضوعية، و في هذا النوع من المسؤولية يكون هناك حد أقصى للتعويض لا يجوز تخطيه في الكثير من الحالات. و بناء على ذلك فإن جميع الأضرار لا تصبح مغطاة إذا تجاوزت الحد الأقصى المسموح بتغطيته. و إذا طبقنا هذا المبدأ نجد أن المضرور سيتحمل الجزء الذي يتعدى الحد الأقصى المحدد وفقا لمبدأ عدم تحمل المسؤول ما يزيد عن هذا الحد².

و من هنا تظهر أهمية تبني فكرة صناديق التعويضات التي تؤدي الى إعطاء المضرور تعويضا كاملا دون أن يتحمل أي جزء من الأضرار أو بمعنى آخر دون أن يتحمل و مقابل تطبيق المسؤولية الموضوعية في مجال تلوث البيئة البحرية³.

هذا فضلا على تبني فكرة صناديق التعويضات ستسمح بتجنب البطء في التقاضي المعروف في الأنظمة القضائية. فوفقا لهذا النظام يصبح المضرور لا يخشى مخاطر عسر الملوث المسؤول عن الضرر، و ذلك لوجود شخص معنوي (الصندوق) يكون في الغالب موسر دائما سيتدخل لجبره لهذه الأضرار الناتجة، و من ثم تجتمع عدة مبررات عدلية، اجتماعية، و تقنية تدعوا الى تخصيص صندوق ضمان خاص لتعويض ضحايا التلوث البحري⁴، و هذه المبررات هي:

- أن الأضرار الناتجة عن حوادث التلوث البحري و خطورتها ترشحها لأن توصف بالكوارث الاجتماعية.

¹ - الدكتور واعلي جمال، المرجع السابق، ص 308.

² - بوفلجة عبد الرحمان، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية و دور التأمين، رسالة لنيل شهادة دكتوراه دولة في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية 2015/2016، ص 273.

³ - بوفلجة عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 273.

⁴ - الدكتور واعلي جمال، المرجع السابق، ص 308.

- أن إنشاء صندوق لتعويض المضرورين يعبر عن تكريس لمبدأ التضامن الاجتماعي لإسعاف ضحايا التلوث البحري بين أفراد المجموعة الوطنية.

- الصفة المستعجلة لإنشاء مثل هذه الصناديق بالنظر للتهديد الحقيقي الذي تمثله بعض الحوادث البحرية الملوثة للبيئة و الغير متوقعة حتى لدى أكبر الدول.

- أن إنشاء صناديق للتعويضات في هذا المجال فيه تذليل للصعوبات أمام المتضررين للحصول على تعويضات فعالة و سريعة¹.

- أن الدعوة الى اعتماد هذه التقنية الجماعية للتعويض لا يمكن تفسيرها إلا من خلال الانضمام الى التوجه الطاعي على النظم المقارنة، و الداعي الى التطبيق الصارم للقواعد التي أرسيت في هذا الصدد و المشددة لالتزامات المهنيين من حيث المضمون و المدى و الجزاء لتقرير حماية فعالة لجمهور عريض من المتضررين².

الفرع الثاني/حالات تدخل الصناديق الخاصة بالتعويضات و طرق تمويلها

سنتطرق في هذا الفرع الى كل من حالات تدخل صندوق التعويضات و طرق تمويل هذا الصندوق من خلال النقاط التالية:

أولا/حالات تدخل الصندوق

ثانيا/ طرق تمويل الصندوق

أولا/حالات تدخل الصناديق الخاصة بالتعويضات

تلعب صناديق التعويض في مجال التلوث دورا مزدوجا فهي تلعب دورا تكميليا في حالات عدم حصول المضرور على تعويض كامل و تلعب دورا احتياطيا فتدخل بدلا من المسؤول غير المعروف أو المعسر و ذلك على النحو التالي:

- تلعب صناديق التعويض دورا تكميليا في الحالات التي لا يغطي فيها تأمين المسؤولية قيمة التعويضات الجابرة للأضرار التي أصابت المضرور، و ذلك عندما تتجاوز قيمة

¹ - الدكتور واعلي جمال، المرجع السابق، ص 309.

² - نفس المرجع، ص 310.

الأضرار الناجمة عن النشاط الحد الأقصى لمبلغ التأمين المحدد في العقد. ففي هذه الحالة تتدخل الصناديق بهدف تعويض المضرور تعويضا كاملا، عندما يكون قد تم تعويضه جزئيا¹.

- 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 لسنة 2003.

- كما تلعب هذه الصناديق دورا هاما في الحالات التي يثار فيها أحد أسباب الإعفاء من المسؤولية، أو أحد أسباب استبعاد عقد التأمين. ففي هاتين الحالتين تتدخل صناديق التعويضات بصفة احتياطية لضمان حق المضرور في التعويض².

و من أمثلة الصناديق التي تتدخل بصفة تكميلية، صندوق **Fipol** و هو الصندوق الدولي المنشأ عام 1971 من أجل تكملة تعويض الأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالزيت في حالة ما إذا تجاوزت قيمة الأضرار الحد الأقصى الممنوح من طرف اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت المبرمة بتاريخ 18 ديسمبر 1971 ببروكسل³.

- و أخيرا قد تقوم هذه الصناديق بدورها في تعويض الضحايا في حالة إنكار المسؤولية، أو انقضاء مدة محددة دون أن يصل الطرفان الى حل لتتقدم الحقوق كإنقضاء مثلا تسعين يوما في حالة صندوق تمويل المسؤولية عن التلوث البترولي في أمريكا، ففي مثل هاتين الحالتين يمكن للمضرور أن يتقدم بطلباته الى الصندوق مباشرة⁴.

ثانيا/ طرق تمويل الصناديق الخاصة بالتعويضات

¹ - بوفلجة عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 273.

² - الدكتور واعلي جمال، المرجع السابق، ص 312.

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

⁴ - الدكتور واعلي جمال، المرجع السابق، ص 312.

تعد مسألة تمويل الصندوق من أكثر المسائل أهمية، لأن فعالية دور صناديق الضمان كآلية تعويض مكملة لنظام المسؤولية و التأمين، يتوقف على ملاءة الذمة المالية للصندوق و مدى قدرته على دفع مبالغ التعويض الضخمة التي يستحقها ضحايا الأضرار البيئية¹.

و تدبير موارد الصندوق المالية تثير العديد من التساؤلات، فهل يعتمد الصندوق في موارده على اشتراكات المساهمين فقط، أم يجب أن يكون له موارد أخرى، كما أن الاشتراكات باعتبارها المورد الرئيسي للصندوق تثير أيضا العديد من التساؤلات، فمن هم الملتزمون بدفع هذه الاشتراكات و هل هناك وحدة في الاشتراكات، و كيف يتم إيجاد الجدية في الدفع، و ما هو جزاء التخلف أو التأخر عن الدفع، و ما تأثير ذلك على التزام هذه الصناديق بالتعويض في مواجهة المضرورين².

و على مستوى الأوربي، فإنه قد تم اقتراح إنشاء صندوق أوربي للتعويضات و ذلك من خلال المادة الحادية عشر من مشروع التوجيه الأوربي المتعلق بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن النفايات في 27 جوان 1991. و مع ذلك تجدر الإشارة الى أن المجلس الاقتصادي و الاجتماعي للمجموعة الأوروبية في رأيه الصادر في 21 فبراير 1990، و قد لفت النظر الى أمرين هامين يثيرهما إنشاء مثل هذا الصندوق، أولهما من يتولى إدارة هذا الصندوق و ثانيهما ما هي الشركات التي يمكن أن تقبل تمويله و مع ذلك فإن هذين التساولين لم يجدا إجابة في الوقت الحالي، و بالتالي أصبحت دول الاتحاد الأوربي لا تتبنى نفس وجهة النظر فيما يتعلق بالمسؤولية و الحد القصوى للتعويضات التي يمكن أن يحكم بها في مجال الأنشطة البيئية³.

ويشير بعض الفقه الى أن هذه الصناديق يمكن أن تمول من مبالغ يساهم فيها كل من الصناعيين الملوثن، الأجهزة الحكومية لشؤون البيئة، الإدارات المحلية، و يمكن أن يشارك في ذلك الحركة الجمعوية و اتحادات الأشخاص المعرضين لخطر التلوث، و أيا كان الأمر فإن الشركات و المؤسسات ذات الخطورة العالية على البيئة يجب أن تدفع

¹ - بوفلجة عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 275.

² - الدكتور واعلي جمال، المرجع السابق، ص 312 - 313.

³ - بوفلجة عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 277.

أقساطا أعلى نظرا لما تحدثه من أضرار جسيمة جدا بالبيئة، و المعني في هذا الصدد على وجه الخصوص شركات قطاعي البترول و الكيماويات¹.

¹ - بوفلجة عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 277.

الخاتمة

تتميز البيئة البحرية بأهمية خاصة تميزها عن كافة عناصر البيئة الأخرى، و مبعث هذه الأهمية ما تتمتع به من طبيعة متميزة حيث تعد هي النموذج الأمثل للبيئة الإنسانية، من هنا صارت البيئة البحرية مجالا عالميا و وطنيا للاهتمام العلمي و القانوني، فتعددت الدراسات و البحوث التي حاولت إثارة الوعي بأهميتها و بمواردها و ما تتعرض له من استنزاف و إفساد مقصود، خاصة و أن أضرارها تمتد زمنيا و مكانيا، حتى أنها لا تقف عند مكان ارتكابها و إنما تتعداه لتشمل أماكن متعددة و دولا متجاورة.

و تعتبر الجزائر من بين الدول الساحلية المهمة المطلة على حوض البحر الأبيض المتوسط بمسافة تتجاوز 1200 كلم، و نظرا لكون أن مياه البحر الأبيض المتوسط تتجدد مرة كل ثمانين سنة بمياه المحيطات عن طريق مضيق جبل طارق، فإنه يعد بحر بطيء النمو، سريع التلف.

و إذا تدهورت الحياة في البحر الأبيض المتوسط فإنها ستكون سببا في تلوث سواحل الدول المطلة عليه، إذ أن ذلك سيؤدي الى زوال و انقراض الكائنات الحيوانية، و النباتية و البكتريولوجية و العضوية التي لا حصر لها.

فالبحر إذن مصدر و وسط للحياة، و هو بذلك يشكل مجموعة من الأنظمة البيئية المتناسقة فيما بينها و في أغلب الأحيان يكون الإنسان أحد عناصرها و أشكالها.

و لخطورة الأمر فإن 80% من مجموع الأوساط البحرية الملوثة تكون على ضفاف السواحل، غير أن أهم مصادر و صور التلوث تلك التي تكون بفعل الملاحة البحرية، و تلك الناجمة عن استخدام النفط، بالإضافة الى التلوث بفعل الصيد البحري المفرط و التلوث بفعل النشاط النووي.

بالرغم من أن صور و مصادر تلوث البيئة البحرية الأساسية تمثل النصيب الأكبر و الأهم في تلويث الأوساط البحرية و الإضرار بمكوناتها، إلا أنها ليس الأسباب الوحيدة المؤدية للخطر الذي يهدد هذه الأوساط البحرية.

فهناك مصادر أخرى لا تقل أهمية عن سابقتها في تلويث البيئة البحرية، مثل التلوث الناجم عن غمر و إغراق النفايات في البحر و الناجم بفعل الصناعة البحرية الاستخراجية و التلوث بفعل سرقة الرمال و تعرية الشواطئ الاستغلال السياحي المفرط و كذلك التلوث الناجم عن تطهير الموانئ و إعادة تأهيلها.

من هذا المنطلق تناول هذا البحث موضوع آليات التعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية كآلية للتعويض عن الضرر و كآلية لردع المخالف و ذلك لحماية البيئة البحرية من التلوث، نظرا لما تمثله هذه البيئة من أهمية خاصة في تحقيق التوازن المناخي، و الأهمية الاقتصادية باعتبارها مصدرا للغذاء، و المواد الأولية اللازمة لأغراض الصناعة و الثروات المعدنية، بالإضافة الى أنها مصدرا للطاقة و طريقا هاما للمواصلات و مجالا واسعا للسياحة.

فضلا عن حماية الأشخاص من الناحية الجسدية و المادية في مواجهة ما يتعرضون له من أضرار جسيمة من جراء تلويث البيئة البحرية، و التي ليس من السهل إصلاحها أو جبرها، فالأضرار التي قد تصيب الإنسان من جراء تلوث البيئة البحرية قد تلازمه مدى الحياة هذا إن سلم منها و لم يمت في حينها.

لقد أوضح هذا البحث أن مساهمات الدول في التدهور العالمي للبيئة البحرية لا جدال فيه، فإنه يقع على عاتقها بالمقابل لا سيما تلك المظلة على البحار و المحيطات مسؤوليات مشتركة، و إن كانت متباينة في التصدي للتلوث البحري و مكافحته، و على البلدان المتقدمة أن تسلم بالمسؤولية التي تتحملها في تلويث البيئة البحرية، إذ أن الحقائق تشير الى أن الدول الصناعية التي تشكل ربع سكان العالم تستهلك 74% من الطاقة، و تستنزف 80% من المواد الأولية، و تنتج 70% من إجمالي الناتج العالمي و 80% من الإنتاج الصناعي العالمي، و 90% من النفايات الخطرة في العالم.

الى جانب أهمية الوقاية من مخاطر التلوث البحري فإن للتدخل الإصلاحي و الردعي دور هام في مجال حماية البيئة البحرية من خلال ضمان حق المضرور في التقاضي، فالقضاء المدني يقوم بدور فعال في جبر الأضرار و إعادة الحال الى ما كان عليه، إذ من المؤكد أنه عند وقوع ضرر عن فعل التلويث البحري، فإنه علاوة على ضرورة المكافحة

الفعالة و السريعة لإزالة آثاره المدمرة، يصبح الهدف الأساسي بالنسبة للضحايا تحديد المسؤول و ضمان الحصول على تعويض يغطي التكاليف و الخسائر التي تكبدوها. و لبلوغ هذا الهدف ركز القانون الدولي و القوانين الداخلية على مسألة جبر الأضرار التي يتعرض لها المتضررين.

و لقد تبين من تحليل مضمون هذه القواعد أن الدول اختارت حل مشكلة التعويض عن أضرار التلوث البحري في إطار أنظمتها الوطنية، غير أنه ظهرت و بالجوء الى تطبيق هذه الأنظمة عراقيل و صعوبات أولها إجرائية تخص تحريك الدعاوى، تتعلق أساسا بالصفة و المصلحة لاسيما حينما يرتبط الأمر بالضرر الإيكولوجي الذي مس النظام البيئي البحري في الصميم.

إذ أنه و وفقا للقواعد العامة للتعويض فإنه يجب أن تكون مصلحة المضرور في طلب التعويض مباشرة و شخصية، و من هنا استدعى الأمر الخروج عن القواعد العامة و البحث على قواعد بديلة و خاصة تتناسب و خصوصية الأضرار المدعى بها.

أما الصعوبة الثانية فإنها تخص موضوع دعاوى التعويض و تمس في الأساس الضرر المدعى به، و الذي هو في الغالب ضرر إيكولوجي خالص يمس الأوساط الطبيعية ذاتها من ماء و هواء و نبات و حيوان و ينعكس بعد ذلك على الإنسان و أمواله، و تكييف هذه الأوساط على أنها غير مملوكة لأحد، أو أنها غير قابلة للتملك يزيد من صعوبة الأمر، فهذه العراقيل و أخرى لم تسمح بازدهار النزاعات المتعلقة بالأضرار التي مست البيئة البحرية، مما يستدعي إيجاد صيغ جديدة بديلة و مناسبة لإصلاح الأضرار البحرية الكبرى أو الكارثية.

و الشيء الملاحظ في الوقت الحالي أن معظم الأنظمة القانونية الحديثة للمسؤولية تستدعي وجود آليات جماعية للتعويض لقصور الآليات الفردية، تتطلب وجود ضمانات مالية تمكن المتضررين من الحصول على التعويضات المناسبة، تأخذ صورة عقد التأمين أو تقنية صناديق الخاصة بالتعويضات.

غير أنه ورغم فكرة إجبارية التأمين التي تبناها المشرع الجزائري فإنها في الواقع بعيدة التطبيق لعدم ملائمة شروط عقد التأمين الحالية مع مخاطر التلوث البحري و

خصوصياته، الشيء الذي أدى إلى إجماع أغلبية شركات التأمين عن عرض عقود للتأمين. و مع أن فكرة إنشاء صناديق التعويضات كانت بهدف تعويض المتضررين في الحالة التي لا يعوضون فيها بوسيلة أخرى، فإن المشرع الجزائري جعل أمر إنشاؤها يخرج عن هذه الوظيفة، كونها تهتم من البداية إلى النهاية بتمويل نفقات إزالة التلوث البحري و إعادة الحالة إلى ما كانت عليه لا غير.

أما على المستوى الدولي فقد عمدت الكثير من الاتفاقيات على فرض إجبارية التأمين متى تعلق الأمر بنقل النفط، و فرضت على ملاك الناقلات الاكتتاب في عقود التأمين الدولية الإنضمام إلى صناديق التعويض الدولية ضمانا منها لجبر الأضرار نظرا لضخامتها و وصفها بالكارثة، خاصة إذا تعلق الأمر بتسرب النفط من الناقلات. و من هذا المنطلق وجب على المشرع الجزائري إيجاد آليات جديدة للتعويض الجماعي تتماشى و خصوصيات الأضرار البيئية التي تصيب البيئة البحرية جراء التلوث.

و نتيجة لعدم تعاطي القضاء الوطني خاصة مع مثل هذه القضايا بشكل كبير، لم تتبلور بعد الممارسة القضائية الكافية يتحدد على ضوءها موقف القضاء الوطني من دعاوى التعويض المدني.

قائمة المراجع و المصادر

المراجع باللغة العربية

أولاً: النصوص التشريعية و التنظيمية:

قانون العقوبات الجزائي

القانون البحري الجزائي

- 01-** القانون رقم 82-10 المؤرخ في 02 ذي القعدة عام 1402 الموافق 21 غشت سنة 1982 و المتعلق بالصيد.
- 02-** القانون رقم 83-17 المؤرخ في 05 شوال عام 1403 الموافق 16 يوليو سنة 1983 و المتضمن قانون المياه.
- 03-** القانون رقم 05-12 المؤرخ في 28 جمادي الثانية عام 1426 الموافق 04 غشت سنة 2005 و المتعلق بالمياه.
- 04-** القانون رقم 01-11 المؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1422 الموافق 03 يوليو سنة 2001 و المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات.
- 05-** القانون رقم 01-19 المؤرخ في 27 رمضان عام 1422 الموافق 12 ديسمبر سنة 2001 و المتعلق بتسيير النفايات و مراقبتها و إزالتها.
- 06-** القانون رقم 02-02 المؤرخ في 22 ذي القعدة عام 1422 الموافق 05 فبراير سنة 2002 و المتعلق بحماية الساحل و تثمينه.
- 07-** القانون رقم 01-20 المؤرخ في 27 رمضان عام 1422 الموافق 12 ديسمبر سنة 2001 و المتعلق بتهيئة الإقليم و تنميته المستدامة.
- 08-** القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 جمادي الأول عام 1424 الموافق 19 يوليو سنة 2003 و المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

- 09-** القانون رقم 02-03 المؤرخ في 16 ذي الحجة عام 1423 الموافق 17 فبراير سنة 2003 و المحدد للقواعد العامة للاستعمال و الاستغلال السياحيين للشواطئ.
- 10-** القانون رقم 03-03 المؤرخ في 16 ذي الحجة عام 1423 الموافق 17 فبراير سنة 2003 و المتعلق بمناطق التوسع و المواقع السياحية.
- 11-** القانون رقم 20-04 المؤرخ في 13 ذي القعدة عام 1425 الموافق 25 ديسمبر سنة 2004 و المتعلق بالوقاية من الأخطار الكبرى و تسيير الكوارث في إطار التنمية المستدامة.
- 12-** الأمر رقم 07-95 المؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات و المعدل و المتمم بالقانون رقم 04-06 المؤرخ في 21 محرم 1427 الموافق 20 فبراير سنة 2006.
- 13-** الأمر رقم 58-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم، بموجب القانون رقم 05-07 المؤرخ في 13 مايو 2007.
- 14-** الأمر رقم 80-76 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 المعدل و المتمم بالقانون رقم 05-98 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق 25 يونيو سنة 1998 و المتضمن القانون البحري.
- 15-** الأمر رقم 17-72 المؤرخ في 25 ربيع الثاني عام 1392 الموافق 07 يونيو سنة 1972 و المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها ببروكسل بتاريخ 29 نوفمبر 1969.

-16- المستشار الدكتور عبد الفتاح مراد، قانون البيئة رقم 4 لسنة 1994 و لائحته التنفيذية و المعدل بالقانون رقم 95 لسنة 2003، المادة 59، بدون أسم الناشر، بدون سنة النشر، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية، ص 42 - 43.

ثانيا قائمة المقالات

-01- الأستاذة نورة موسى، المسؤولية الإدارية و الوسائل القانونية لحماية البيئة، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، العدد 34/34، من الصفحة 377 الى الصفحة 395.

-02- الدكتور زين ميلوي، التلوث البحري و أحكام المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية، مجلة الندوة للدراسات القانونية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس، العدد الأول لعام 2013.

-03- أميرة عبد الله بدر، الأساس الدستوري لإلزام جهة الإدارة بالتدخل الوقائي لحماية البيئة، ورقة بحث مقدمة، لقسم القانون العام، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، مصر، بدون ذكر السنة.

ثالثا قائمة رسائل الدكتوراه و مذكرات الماجستير

أ/ رسائل الدكتوراه/

-01- بوفلجة عبد الرحمان، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية و دور التأمين، رسالة لنيل شهادة دكتوراه دولة في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية 2015/2016.

-02- فاتن صبري سيد الليثي، الحماية الدولية لحق الإنسان في بيئة نظيفة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في العلوم القانونية، التخصص قانون دولي إنساني، كلية الحقوق، قسم العلوم القانونية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، السنة الجامعية 2012/2013.

-03- وناس يحي، الآليات القانونية لحماية البيئة في الجزائر، رسالة دكتوراه دولة في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية 2008/2007.

-04- بن أحمد عبد المنعم، الوسائل القانونية الإدارية لحماية البيئة في الجزائر، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر بن يوسف بن خدة، السنة الجامعية 2009/2008.

-05- معلم يوسف، المسؤولية الدولية بدون ضرر - حالة الضرر البيئي-، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، فرع القانون الدولي، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة منتوري، قسنطينة، السنة الجامعية 2009/2008.

-06- مالك موصلي، الإطار القانوني للتعاون الدولي لحماية البحر المتوسط من التلوث، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي و العلاقات الدولية، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر 1 بن يوسف بن خدة، السنة الجامعية 2014/2013.

-07- زيد المال صافية، حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة على ضوء أحكام القانون الدولي، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، جامعة مولود معمري، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق، تخصص القانون الدولي، السنة 2012 - 2013.

-08- دايم بلقاسم، النظام العام الوضعي و الشرعي و حماية البيئة، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه دولة في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية 2004/2003.

-09- يوسف نور الدين، جبر ضرر التلوث البيئي، دراسة تحليلية مقارنة في ظل أحكام القانون المدني و التشريعات البيئية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه

العلوم، فرع الحقوق، التخصص قانون خاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية،
قسم الحقوق، جامعة محمد خيضر، بسكرة، السنة الجامعية 2012/2011.

10- واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة
مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم
السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية 2010/2009.

11- لكبير علي، تأمين المسؤولية المدنية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه
العلوم، فرع الحقوق، التخصص قانون أعمال، كلية الحقوق و العلوم السياسية،
قسم الحقوق، جامعة محمد خيضر، بسكرة، السنة الجامعية 2015/2014.

12- ولد بخيطين عبد القادر، المنازعات البحرية و القانون الدولي، من قانون
القوة الى قوة القانون، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون،
قسم الحقوق، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو،
السنة الجامعية، 2015 - 2016.

13- شعشوع قويدر، دور المنظمات غير الحكومية في تطوير القانون الدولي
البيئي، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق و العلوم
السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية، 2013 - 2014.

14- قماز ليلي إدياز، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة لنيل شهادة
الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبو بكر
بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية، 2013 - 2014.

15- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري و الاتفاقيات
الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم
السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، السنة 2011 - 2012

ب/مذكرات الماجستير/

01- معيفي كمال، آليات الضبط الإداري لحماية البيئة في التشريع الجزائري، بحث مقدم لنيل شهادة الماجستير في القانون الإداري، تخصص قانون إداري و إدارة عامة، قسم الحقوق، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة العقيد الحاج لخضر، باتنة، السنة الجامعية 2010/2011.

02- يوسف نور الدين، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البيئي، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، فرع الحقوق، التخصص قانون خاص، كلية الحقوق و العلوم الإقتصادية، قسم العلوم القانونية و الإدارية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، السنة الجامعية 2006/2007.

03- لقمان بامون، المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي عن جريمة تلويث البيئة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص قانون جنائي، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، السنة الجامعية 2010/2011.

04- خنتاش عبد الحق، مجال تدخل الهيئات اللامركزية في حماية البيئة في الجزائر، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص تحولات الدولة، مدرسة الدكتوراه في الحقوق و العلوم السياسية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، السنة الجامعية 2010/2011.

05- أشواق دهيمي، أحكام التعويض عن الضرر في المسؤولية العقدية، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في العلوم القانونية، تخصص عقود و مسؤولية مدنية، قسم الحقوق، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، السنة الجامعية، 2013 - 2014.

06- طاوسي فاطنة، الحق في البيئة السليمة في التشريع الدولي و الوطني، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص حقوق الإنسان و الحريات العامة، قسم الحقوق، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، السنة الجامعية 2014/2015.

-07- بهاء الدين مسعود سعيد خويرة، الآثار المترتبة على عقد التأمين من المسؤولية المدنية (دراسة مقارنة)، أطروحة مقدمة إكمالاً لمتطلبات درجة الماجستير، في برنامج القانون الخاص بكلية الدراسات العليا في جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين، السنة 2008.

-08- محمد صنيان الزعبي، المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تسببها النفايات النووية، رسالة مقدمة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير، في قسم القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، بدون ذكر البلد و الدولة، الفصل الصيفي، 2009 - 2010.

رابعاً/ قائمة المراجع المتخصصة:

-01- الدكتورة نبيلة اسماعيل رسلان، التأمين ضد أخطار التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، السنة 2003.

-02- الدكتور محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، السنة 2002.

-03- الدكتور جلال وفاء محمدين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، السنة 2001.

-04- الدكتور صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري و دور نواحي الحماية و التعويض دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، السنة 2007.

-05- أحمد خالد الناصر، ماجستير في القانون الخاص، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، السنة 2010.

-06- الدكتور خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية دراسة مقارنة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، السنة 2011.

-07- الدكتور طارق ابراهيم الدسوقي عطية، النظام القانوني لحماية البيئة في ضوء التشريعات العربية و المقارنة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، السنة 2014.

-08- الدكتور ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، السنة 2014/2015.

-09- الدكتور أنور جمعة علي الطويل، دعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية دراسة مقارنة، سلسلة الرسائل العلمية رسالة دكتوراه، دار الفكر و القانون المنصورة، مصر 2014.

-10- الدكتور عبد السلام منصور الشيوى، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام، دار الكتب القانونية، القاهرة، مصر، السنة 2010.

خامسا/ قائمة المراجع العامة:

-01- الدكتور سمير حامد الجمال، الحماية القانونية للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، السنة 2007.

-02- الدكتور فرج صالح الهريش، جرائم تلويث البيئة دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، المؤسسة الفنية للطباعة و النشر، حمدي سلامة و شركاه 3 شارع المخبز - التعاون - فيصل، القاهرة، جمهورية مصر العربية، السنة 1998.

les mémoires de l'obtention du diplôme d'études approfondies

-01- SAMEH OUANANE, l'assurance du risque de pollution des mers par les hydrocarbures, mémoire en vue de l'obtention du diplôme d'études approfondies en droit des affaires, faculté des sciences juridiques, politiques et sociales de Tunis (Tunis 2), université de Tunis, année universitaire: 1997-1998.

mémoire mastère en droit

-01- SALWA ZOUAOUI, l'assurance du risque environnemental, mémoire mastère en droit de l'environnement de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, , faculté des sciences juridiques, politiques et sociales de Tunis (Tunis 2), université de Tunis, année universitaire: 2001-2002.

-02- MEJRI RAJA, la pollution marine et la protection du milieu marin, mémoire pour l'obtention du diplôme de mastère en droit de l'environnement et de l'urbanisme, faculté de droit et des sciences politiques de Tunis, université de Tunis el Manar, année universitaire: 2009-2010.