

دور القضاء المدني في حماية البيئة البحرية**The role of the civil judiciary in protecting the marine environment**طيب ابراهيم ويس<sup>1</sup>Taieb brahim ouis<sup>1</sup><sup>1</sup> جامعة سيدي بلعباس (الجزائر)، ouis.taiebbrahim@univ-sba.dz

تاريخ النشر: 2021./06/01

تاريخ القبول: 2021./05/22

تاريخ الاستلام: 2021./05/08

**ملخص:**

يمنح القانون الدولي للدول الساحلية الحق في سن القوانين واللوائح التي تراها ضرورية لحماية مياهها الإقليمية دون ضرر وتشمل هذه القوانين سلامة الملاحة، وأنظمة المرور البحري، وحماية مرافق الملاحة وغيرها من مرافق أو الأجهزة، وحماية الموارد البحرية، وحماية البيئة ومنع التلوث في الدول الساحلية، ومنع انتهاكات قوانين وأنظمة الدولة الساحلية. وغيرها من القوانين ويلعب القضاء المدني دورا مهما في تطبيق النصوص القانونية وإقرار التعويضات التي تجبر الضرر الواقع.

كلمات مفتاحية: البيئة البحرية، القضاء، المسؤولية، القانون، التعويض.

**Abstract:**

International law grants coastal states the right to enact laws and regulations it deems necessary to protect their territorial waters without damage. These laws include safety of navigation, maritime traffic regulations, protection of navigation facilities and other facilities or devices, protection of marine resources, environmental protection and pollution prevention in coastal states, and prevention. Violations of the laws and regulations of the coastal state. And other laws. The civil judiciary plays an important role in applying the legal texts and approving compensation that compensates for the resulting damage.

**Keywords:** Marine environment; jurisdiction; liability; law; compensation.

المؤلف المرسل: طيب إبراهيم ويس، الإيميل: ouis.taiebbrahim@univ-sba.dz

1. مقدمة:

إن الأمر 76-80 الصادر في 23-10-1976 و المتضمن القانون البحري، قد تطرق إلى التلوث من مصادر برية و ذلك في المادة (212) منه، إلا أن نص هذه المادة جاء فيه نوع من الغموض و عدم الوضوح إذ نعتقد أنها تعني منع كل إفراغ، حيث جاء فيها:

" على الرغم من الأحكام المتخذة تطبيقاً للاتفاقيات الدولية بشأن وقاية التلوث في البحار و مكافحته يمنع طرح أو إبقاء أو تغطية المواد أو الطاقة الملوثة للوسط البحري و ذلك في حدود الأملاك العمومية البحرية "

و هذا أن المشرع الجزائري تطرق إلى التلوث البحري من مصادر أرضية و لكن بطريقة غير مباشرة و ذلك من خلال استعماله لعبارة: " يمنع طرح " لقد خصص القانون البحري الجزائري جزءاً جدياً بسيطاً منه للتلوث من مصادر برية حتى أنه لم يذكر صراحة هذا النوع من التلوث ما عدا ما جاءت به المادة (212) من الأمر 76-80 و بطريقة غير مباشرة: " أي طرح... لمواد أو طاقة ملوثة " (الأمر رقم 76/1976، 80)

و كنتيجة لما سبق نقول بأن المشرع الجزائري و من خلال القانون البحري جاء بمادة واحدة ووحيدة تخص التلوث البحري من مصادر برية و بطريقة غير مباشرة و هذا ما يؤكد ما سبق قوله: أن المشرع الجزائري لم يعط الاهتمام الكبير بهذا النوع من التلوث. ألا أننا نلاحظ بالنسبة للمادة (215) من نفس القانون على عكس ما ذكر في المادة (212)، حيث نصت على:

" كل إسالة لمواد ملوثة في البحر و الناتجة من المنشآت الصناعية الأرضية أو البحرية يجب أن تكون موضوع رخصة مسبقة.

و تمنح هذه الرخصة بموجب قرار مشترك صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية ووزير الصناعة و الطاقة بعد دراسة ملف يحدد إنشأؤه فيما بعد " و هكذا نلاحظ أن الإجراءات الموجودة في المادة (215) تذهب بخلاف مبدأ منع أي إفراغ الوارد في المادة (212)، أي ربط أي إفراغ بالفرضيات التي يحتملها النمو الاقتصادي.

و من هنا نطرح الإشكالية هل أن المشرع الجزائري قد نظم نظام المسؤولية المدنية عن التلوث البحري الأمر الذي يبرز دور القضاء المدني في فض المنازعات المرتبطة و حماية

البيئة البحرية في نفس المهام خاصة بعد التعديل الذي حدث على مستوى القانون البحري الجزائري وبموجب القانون 05-98، وللإجابة عن الإشكالية نتبع التقسيم التالي:

2. القضاء المدني وحماية البيئة البحرية:

يتمثل الجزاء المدني في التعويض عن الأضرار التي تمس البيئة مما يجعله يختلف عن الضرر المنصوص عنه في القواعد العامة، وهنا تبدو مهمة القضاء صعبة من حيث كيفية تطبيق القواعد العامة للمسؤولية المدنية عن الضرر الذي يصيب البيئة البحرية. فإن كانت هناك بعض الصعوبات في تحديد ورسم الإطار القانوني لأركان المسؤولية المدنية بوجه عام. كتحديد المراد بالخطأ، وأنواعه وحالات انتفاءه، وتحديد المفهوم الدقيق للضرر، وشروطه وأنواعه، وبيان معنى العلاقة السببية وتميزها عن الخطأ، و عوارضها وتعدد الأسباب وتسلسل الأضرار، إلا أن تلك الصعوبات تأخذ مدى وطبيعة ذاتية في خصوص المسؤولية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية. (إدريس الضحك، 1987، ص21)

هذا ما يؤدي إلى وجود عقبة في سبيل حصول المضرور من التلوث البحري أو غيره على التعويض اللازم لجبر الضرر لذلك سهتم بذلك من خلال التحليل التالي :

1.2. أساس المسؤولية المدنية المتبناة في مجال التلوث البحري:

بالرجوع إلى قواعد المسؤولية المدنية في التشريع الجزائري فإننا لا نجد قواعد خاصة لتنظيم المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية، وكذلك الأمر بالنسبة لقانون البيئة 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، والقوانين الخاصة الأخرى.

لهذا لا بد من الرجوع للقواعد العامة للمسؤولية المدنية في القانون المدني، فحسب المادة 124 ق م ج تنص: " كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه و يسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض".

لكن هل تطبق هذه المادة على ما يصيب البيئة البحرية من أضرار؟ كما أن نظرية الحق في القانون المدني، و خصوصا فيما يتعلق بالحقوق المالية، لا تثبت إلا للشخص الطبيعي أو المعنوي، وبالتالي فالبحر أو المجالات البحرية طبقا لنص القانون المدني، ليس

لها شخصية قانونية تجعلها صاحبة حق، و لو افترضنا وجود هذا الحق، فإنها لا تستطيع ممارسته من خلال رفع الدعوى والمطالبة بحماية القضاء.

لهذا بات من الضروري تحديد أساسا للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، ذلك أن تحديد أساس هذه المسؤولية يكتسي أهمية بالغة، فإلى جانب الإشكال المتعارف عليه في مجال المسؤولية المدنية، وأمام استفحال أضرار التلوث البحري وتفاقمه، واتخاذ أشكال مختلفة وجديدة لم تكن لتعرف من قبل، ولصعوبة تحديد المتضرر المباشر وكذا المتسبب في هذا الضرر، وقع جدال فقهي حول أساس هذه المسؤولية فهناك جانب من الفقه نادى بتطبيق النظرية التقليدية للمسؤولية المدنية، والتي يكون فيها الخطأ هو قوام المسؤولية التقصيرية، ويتمثل هذا الخطأ في أنه إخلال بالتزام تعاقدى. (صلاح الدين عامر، 1993، ص18)

إلا أن ظاهرة التلوث البحري و الأشكال المختلفة التي يقوم بها هذا النوع من التلوث، حالت دون تطبيق المبادئ التقليدية للمسؤولية المدنية في الصور المعروفة، مما دفع بالفقه إلى إقرار بعدم كفاية تقنيات المسؤولية التقصيرية في شكلها التقليدي، وضرورة الخروج عنها في بعض الأحيان أو البحث عن سبل تطوير أحكامها وقواعدها بما يضمن مواجهة فعالة في مجال حماية البيئة البحرية من كل أشكال التلوث.

و كنتيجة لذلك تم الاعتماد على نظرية الالتزام و بحسن الجوار أو تحمل الأضرار المألوفة للجوار، وكذا نظرية عدم التعسف في استعمال الحق، وهذا ما نجده تقريبا في مجال حماية البيئة بصفة عامة، حيث ظهرت تقنيات قانونية لترتيب المسؤولية منها: المسؤولية عن فعل الغير، والمسؤولية عن فعل الأشياء والمسؤولية عن الأنشطة الخطرة، وهي جميعها تقوم على أساس وجود مسؤولية مفترضة بحكم القانون.

إن صعوبة تقرير المسؤولية في مجال حماية البيئة البحرية لم تظهر على الصعيد الداخلي فقط، بل ظهرت أيضا على الصعيد الدولي حيث ظهرت الاتفاقيات الدولية المختلفة و حرصت على الابتعاد عن الخطأ كأساس لترتيب المسؤولية وأكدت أن الكوارث الطبيعية ليست سببا للإعفاء من المسؤولية و من بين هذه الكوارث التلوث البحري.

و اقتصرت هذه الاتفاقيات بالقول أن المسؤولية في هذه الحالة تكون مسؤولية "قضائية" بالنظر لصعوبة وضع تعريف جامع للتلوث، وقد سار الاتجاه إلى وضع تعريف

للتلوث لا يأخذ بعين الاعتبار خطأ الإنسان أو نشاطه، فعد التلوث كل ما من شأنه أن ينال من التوازن البيئي حتى وإن لم يكن بإرادة الإنسان أو بخطئه، وفي نفس السياق سار الاتجاه على اعتبار الضرر الذي يصيب البيئة البحرية من جراء التلوث الحال والمستقبلي كذلك موجبا للتعويض (اتفاقية لندن، 1954).

وهذا ما جعل الفقهاء في مجال المسؤولية المدنية تطبق نظريتين :

- النظرية الأولى: نظرية التعسف في استعمال الحق.

- النظرية الثانية: نظرية المخاطر، والتي تقوم على أساس كفاية تحقق الضرر دون النظر إلى الخطأ، ويعبر عنها أيضا بنظرية تحميل التبعة أو " الغرم بالغنم " وهي التي كانت وراء ظهور مبدأ " من يلوث عليه الإصلاح: و " مبدأ التلوث الدافع" وهذا ما نص عليه في التشريع الجزائري من خلال قانون البيئة 10-03 السابق الذكر في بابه الأول تحت عنوان الأحكام العامة.

و المعروف بأنه المبدأ الذي يتحمل بمقتضاه كل شخص يسبب نشاطه في إلحاق الضرر بالبيئة نفقات كل تدابير الوقاية من التلوث والتقليص منه وإعادة الأمكنة والبيئة لحالتها الأصلية، ومما سبق وحسب رأينا أن المشرع الجزائري قد تبنى المسؤولية المدنية التي تقوم على أساس المخاطر أو المسؤولية الموضوعية، في مسألة إلحاق الضرر بالبيئة البحرية أو في مجال التلوث البحري.

وقد انضمت الجزائر في هذا الإطار لعدة اتفاقيات، سنحاول التطرق إليها لاحقا، وذلك بعد التطرق إلى خصائص أو مميزات هذا النوع من الضرر وذلك من خلال العنوان الرابع.

## 2.2. خصائص الضرر الناتج عن التلوث البحري:

إن الضرر الذي يصيب البيئة البحرية و البيئة بصفة عامة له خصائص معينة، يجعله يختلف عن الضرر المنصوص عنه في القواعد العامة للمسؤولية المدنية، وذلك بسبب أن هذا الضرر غير قابل للإصلاح، وأنه ناتج عن التطور التكنولوجي وتتمثل هذه الخصائص في كونه ضرر غير شخصي من جهة و هو ضرر غير مباشر من جهة أخرى بالإضافة إلى ذلك فهو ضرر له طبيعة خاصة. (Liamine chabli,1980,p75)

أولا/ التلوث البحري ضرر غير شخصي: نقصد بالتلوث البحري ضرر غير شخصي كون أن الضرر يمس بشئ مستعمل من طرف الجميع ولا يملكه شخص بذاته. و عليه فلسنا بصدد المساس بمصلحة شخصية، فمن يقوم مثلا في مجال المياه الخاضعة للقضاء الجزائي بصب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها إلحاق الضرر بهذا المجال و بالتالي إلحاق الضرر بالإنسان و البيئة ككل، فهو لا يسبب ضررا مباشرا لشخص بعينه و إن كان قد خالف القانون.

لكن جل التشريعات تجعل في مجال حماية البيئة بصفة عامة للجمعيات البيئية حق التمثيل القانوني للحد من الاعتداءات على البيئة، مثل ما فعل المشرع الجزائري في قانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة. كما يمكن للأشخاص الطبيعيين المتضررين تفويض هذه الجمعيات من أجل أن ترفع باسمها دعوى التعويض. و لقد خول المرسوم التنفيذي رقم 376/98 مفتشي البيئة للولايات تمثيل الإدارة المكلفة بالبيئة أمام العدالة، بحيث سمح لهم يرفع الدعاوى القضائية دون أن يكون لهم تفويض خاص بذلك إذن فالضرر الذي يلحق بالبيئة البحرية يمس بالمصلحة الوطنية و هذا ما نص عليه دستور 1996 في مادتيه 17 و 18 على أن الملكية العامة هي ملك للمجموعة الوطنية و تشمل باطن الأرض و المناجم و المقالع و الموارد الطبيعية للطاقة و الثروات المعدنية الطبيعية و الحية في مختلف مناطق الأملاك الوطنية البحرية و المياه و الغابات، و ان الأملاك الوطنية يحددها القانون، كما ترك طريقة تسييرها للقانون (Alexandre.charles.Kiss,1980,p731)

و في هذا الإطار جاءت المادة 02 من القانون 90-30 لتجعل الأملاك و الحقوق المنقولة و العقارية التي تحوزها الدولة جماعاتها الإقليمية قد تدخل ضمن الأملاك الوطنية العمومية أو الخاصة و لا يمكن في أي حال من الأحوال أن تكون هذه الأملاك محل ملكية خاصة، إن هذه الحقوق و خاصة العقارية منها تكون محل استعمال و تصرف من عامة الناس سواء بطريقة مباشرة أو بواسطة مرفق عام حسب طبيعتها و لقد جاءت المادة 14 من نفس القانون لتحدد مشتملات الأملاك الوطنية العمومية فحدتها بالأملاك العمومية الطبيعية و الاصطناعية و هذا ما وضحته المادة 15 من نفس القانون.

ولهذا و حسب المادة (8) من قانون 10-03 يتعين على كل من له معلومات حول ضرر أو حالة تؤثر على الصحة العمومية إبلاغ السلطة المكلفة بالبيئة، هذا فيما يخص قولنا أن التلوث البحري ضرر غير شخصي أما قولنا أنه ضرر غير مباشر هذا ما سنعرفه فيما يلي:

**ثانيا/ التلوث البحري ضرر غير مباشر:** نقصد بهذه الخاصية أن التلوث البحري ضرر لا يصيب الإنسان أو الأموال بصفة مباشرة، وإنما يصيب المياه و بالتالي بالموارد الحية (الأسماك مثلا) و غير الحية (تغيير خصائص و مميزات المعادن)، و في الأخير سواء الأسماك التي يؤدي التلوث بها إلى الموت أو قد تصل في صورة غذاء ملوث للإنسان و بالتالي تسبب في التأثير على صحته بما يؤدي إلى الموت، أو المعادن التي يحتاجها الإنسان خاصة في المجال الاقتصادي و بالتالي نقول أن حتى ولو كان هذا الضرر غير مباشر فإنه وصل إلى الإنسان و تسبب في إلحاق الضرر به.(اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط، 1976) لهذا عد هذا النوع من التلوث ضرر لا يمكن إصلاحه عن طريق الترميم أو إزالته، أو إعادة الحالة كما كانت عليه مثلما يعمل به في قواعد المسؤولية المدنية من تعويض عيني. كل هذا جعل القضاء يتردد كثيرا، بل يرفض غالبا بالتعويض و يؤكد أن تلك الأضرار التي تصيب البيئة البحرية من جراء التلوث الحادث على مستواه هي أضرار غير مرئية، و يصعب إن لم يكن مستحيلا تقديرها.

**ثالثا/ التلوث البحري ضرر له طبيعة خاصة:** إن الضرر اللاحق بالبيئة البحرية من جراء التلوث البحري هو ضرر له طبيعة خاصة و حسب المادة 29 من القانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة: "تعتبر مجالات محمية وفق هذا القانون، المناطق الخاضعة إلى أنظمة خاصة لحماية المواقع و الأرض و النبات و الأنظمة البيئية، و بصفة عامة تلك المتعلقة بحماية البيئة:

فإن هذا الضرر له طبيعة مزدوجة و مثال ذلك و في حالة تلوث البيئة البحرية بالنفط، نقول أن هذا التلوث قد أتلّف بعض الفصائل الحيوانية و النباتية الموجودة في البحر من جهة و من جهة أخرى أن هذا الضرر يؤدي إلى تهديد التنوع البيولوجي.

### 3.2. آثار قيام المسؤولية المدنية:

إذا تحقق الضرر يثبت حق المتضرر في التعويض، وكما سبق وأن أشرنا لا يلقى ترحيبا كبيرا هذا الأخير في مجال الأضرار البيئية بصفة عامة و المجال البحري على وجه الخصوص، وذلك أن الهدف هو ليس جبر الضرر عن طريق التعويض، وإنما هو الحد من الانتهاكات البيئية.

و مهما يكن الأمر فالتعويض هو الأثر الذي يترتب على تحقيق المسؤولية. و متى تحقق ذلك كان للمتضرر الحق في رفع دعوى للمطالبة به و التعويض طبقا للقواعد العامة للمسؤولية المدنية هو على نوعين:

فقد يكون عينا أو نقدا، إلا أنه أعطى للقاضي السلطة التقديرية في تحديد طريقة التعويض، تبعا لطبيعة الضرر وظروف القضية، فهناك أضرار تمكن المتضرر من طلب إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر وعلى المحكمة في هذه الحالة الحكم بهذا الشكل من أشكال التعويض، وهو ما يسمى بالتعويض العيني. (اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام، 1982)

و في أحيان أخرى يكون إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر، أمرا مستحيلا، و في مثل هذه الحالة يتم جبر الضرر بالنقود و هو ما سمي بالتعويض النقدي. أولا/ التعويض العيني : يقصد بالتعويض العيني الحكم بإعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر، ويجوز طلب إزالة المضار إذا تجاوزت الحد المألوف، و هذا النوع من التعويض هو الأفضل خصوصا في مجال الأضرار البيئية، لأنه يؤدي إلى محو الضرر تماما وذلك بإلزام المتسبب فيه بإزالته، و على نفقته خلال مدة معينة.

و لقد نص القانون المدني الجزائري على هذا النوع من التعويض، حيث جاء: " يجبر المدين بعد إعداره طبقا للمادتين 180 و 181 على تنفيذ التزامه تنفيذ عينيا، متى كان ذلك ممكنا".

إلا أنه ما يلاحظ أن المشرع الجزائري و في قانون البيئة، نجده قد اعتبر أن نظام إرجاع الحال إلى ما قبل مرتبط بالعقوبة الجزائية: " يعاقب بالحبس لمدة سنة واحدة و بغرامة قدرها خمسمائة ألف دينار (500.000دج) كل ما استغل منشأة دون الحصول على الترخيص.....كما يجوز للمحكمة الأمر بإرجاع الأماكن إلى حالتها الأصلية في أجل

تحده، وهذا على عكس المشرع الفرنسي الذي اعتبر نظام إرجاع الحالة إلى ما كانت عليه من قبل عقوبة ينطق بها القاضي المدني أو القاضي الجزائي.  
لكن من جهة أخرى وما دام أن المشرع الجزائري لم يضع قواعد لتنظيم المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية فإنه يجب على القاضي المدني في هذه الحالة الرجوع للقواعد العامة للمسؤولية المدنية ومن ثم يمكن له الأمر بإرجاع الحالة إلى ما كانت عليه من قبل في كل الأحوال التي يكون فيها ذلك ممكنا.

**ثانيا/ التعويض النقدي:** يتمثل التعويض النقدي في الحكم للمتضرر بمبلغ من النقود نتيجة من أصابه من ضرر حيث تحدد المحكمة آلية الدفع، و يلجأ القاضي إلى التعويض النقدي خصوصا في مجال الأضرار البيئية في الحالات التي لا يمكن إعادة الحال إلى ما كان عليه من قبل. كون أن الضرر يكون نهائيا لا يمكن إصلاحه. وهذا النوع من التعويض هو الذي يتناسب مع الضرر الذي نحن بصدد البحث فيه وهو الضرر الناتج عن التلوث البحري، كالتصادم السفن و خاصة ناقلات النفط. مثلا ترتطم ناقلة نفط في مياه البحر، فتؤدي إلى القضاء على الكائنات البحرية، ففي مثل هذه الحالة يصعب إعادة الحال إلى ما كان عليه من قبل وقوع الضرر، لهذا السبب كان التعويض النقدي هو التعويض الملائم و المناسب لمثل هذا النوع من الضرر.

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

**3. النصوص القانونية المتعلقة بالمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمحروقات:**

إن للمسؤولية الدولية دور فعال و مؤثر في حماية البيئة البحرية لأنها الوسيلة الرادعة لما تفرضه من جزاءات على المتسبب في تلويث هذه البيئة إما على المستوى الوطني أو على المستوى الدولي، كما أنها الركيزة الأساسية لأي نظام قانوني خاصة و أن الظروف

الدولية الراهنة و ما تعرفه من تطورات علمية و تشابك مصالح الدول، أدى إلى ظهور مشاكل من نوع جديد لم تكن معروفة في ظل القواعد التقليدية للقانون الدولي كقاعدة عامة كل دولة مسؤولة عن النشاطات الوطنية وعن تلك المقامة انطلاقا من إقليمها أو منشآتها، ذلك أنها أي تلك النشاطات يجب أن تكون محل مراقبة مستمرة ومحل رخص ومنه فعلى الدولة أن تسهر على احترام القواعد الوطنية و الدولية في مجال حماية البيئة من التلوث. (محمود السيد حسن داود، 2002، ص76)

و بما أن التلوث لا يعرف له حدودا، ذلك أنه يمكن أن يمتد إلى خارج الحدود الإقليمية للدولة الواحدة سواء إلى المجال البحري الدولي أو سواء إلى المناطق الواقعة تحت الولاية الوطنية لدولة أخرى، فعلى الدولة المتسببة فيه أن تتدخل على المستوى القانوني و التقني من أجل التوفيق بين قوانينها و التنظيم الدولي في هذا المجال، كل ذلك من أجل التخفيض من حدة الآثار المحتملة للتلوث البحري.

و نظرا لأهمية المسؤولية الدولية عن التلوث البحري فإن العديد من الاتفاقيات الدولية قد تعرضت لها باعتبارها وسيلة للتعويض عن الأضرار الواقعة من جهة، ووسيلة ردع للأضرار المحتملة من جهة أخرى.

1.3.1. الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر في مجال المسؤولية الدولية عن التلوث النفطي للبحر:

لقد صادقت الجزائر على عدة اتفاقيات في هذا المجال، ومن بين أهم هذه الاتفاقيات نجد اتفاقية 1957 الدولية و الخاصة بتحديد مسؤولية ملاك السفن البحرية الموقعة ببروكسل، و كذا اتفاقية 1969 الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط، و اتفاقية 1973 الخاصة بمنع التلوث من السفن و أخيرا اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

فقط نشير هنا بأن الجزائر و حين مصادقتها على هذه الاتفاقيات باستثناء الاتفاقية الأخيرة لم تكن بعد قد شكلت أسطول بحري وطني أي أن مصادقتها على تلك الاتفاقيات في ذلك الوقت كانت حقيقة تخدم مصالحها باعتبارها، تقر بمسؤولية المالك عن الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية و بالتالي، ابتعاد الدولة الجزائرية باعتبارها -مستخدمة لتلك السفن- عن أية شبهة، أي عدم قيام مسؤوليتها.

1- الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية ملاك السفن البحرية الموقعة ببروكسل 1957 لقد تطرقت هذه الاتفاقية إلى وضع قواعد خاصة بمسؤولية ملاك السفن البحرية عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص والأشياء وكذا التي تلحق بالأشخاص على الأرض أو في المياه أو التي تمس بأي حق و التي يسببها التلوث البحري. (احمد الرشيدى، 1992، ص136-142)

كما أنها أقرت بمسؤولية ملاك السفن البحرية حتى على الأضرار التي ترجع إلى أي سبب آخر غير الأسباب السابقة الذكر، ولقد لخصت لنا هاته الاتفاقية الحالات التي توجب المسؤولية.

- في حالة الإضرار التي تلحق بالمتلكات: يلتزم مالك السفينة بأن يدفع ما يساوي 1000 فرنك عن كل طن من وزن السفينة كحد أقصى وهذا مع بلوغ حمولة السفينة 300طن على الأقل.

- في حالة فقد أو إصابة الأرواح: فإن التعويض يقدر بـ 3100 فرنك - كحد أقصى - عن كل طن من وزن السفينة.

- يعوض فقد الأرواح أو الإصابة: بمبلغ أقصاه 2100 فرنك.

- والباقي أي 1000 فرنك يعوض الممتلكات المتضررة.

2.3. الاتفاقية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي لعام 1969:

تعتبر هذه الاتفاقية أول وثيقة دولية اعتمدت مبدأ المسؤولية الموضوعية في مجال التعويض عن أضرار تلويث البيئة البحرية، وتأخذها كأساس للمسؤولية الدولية بالنسبة للأضرار المترتبة عن التلوث البترولي الذي يتسبب فيه تسرب أو تفريغ البترول من السفن في الإقليم البحري لدولة متعاقدة مهما كان مصدر هذا التسرب أو التفريغ، و سواء في أعالي البحار أو في البحر الإقليمي أو في المياه الداخلية. (محمد مجدي مرجان، 1981، ص214)

ولقد نصت هذه الاتفاقية على عدة أحكام هامة في مجال المسؤولية و من بين هذه الأحكام أنها:

- وضعت استثناء على مبدأ قيام مسؤولية ملاك السفن التي تحمل على متنها المحروقات، عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية و التعويض عنها. و المتمثلة في مجموعة من الحالات التي تجعل مسؤوليتهم في التعويض منعدمة و إما جزئية كما أن هذه الاتفاقية قد أخذت بالمسؤولية التضامنية و ذلك ما نصت عليه في مادتها الرابعة:

" إذا وقع تسرب للمحروقات على أكثر من سفينة، و نتج عن ذلك ضرر بالتلوث، فإن أصحاب جميع السفن التي كانت موضوع الخلاف يكونون، مع الاحتفاظ بمقتضيات المادة (3)، مسئولين بالتضامن عن كلية الضرر الذي لا يمكن تقسيمه بصورة معقولة " و من أجل ضمان حصول المضرور على قيمة التعويض الذي يحكم به، اشترطت الاتفاقية على مالك السفينة أن يقدم كفالة مالية تودع في صندوق خاص يمكن الرجوع إليه، لاقتضاء قيمة التعويض على الأضرار على الا تقل هذه الكفالة عن الحد الأقصى المقرر بالاتفاقية. (Laura Pineschi,p299-316) و هذا حكم آخر من الأحكام التي نصت عليها الإتفاقية

وأما الحكم الثالث من مجموعة الأحكام التي نصت عليها اتفاقية 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي، فهو حكم الشهادة التي تثبت وجود تأمين فعلي يكفل دفع جميع التعويضات اللازمة و المترتبة عن قيام مسؤولية مالك السفينة، حيث جاء فيها: " تسلم عن كل سفينة شهادة تثبت وجود تأمين أو ضمان مالي لا تزال صلاحيته جارية، طبقا لمقتضيات هذه الاتفاقية و تسلم هذه الشهادة أو يؤشر عليها من قبل السلطة المختصة التابعة لدولة التسجيل والتي يجب عليها أن تتأكد من أن السفينة تستجيب لمقتضيات الفقرة الأولى من هذه المادة و يجب أن تكون هذه الشهادة مطابقة للنموذج الملحق بالاتفاقية.

- و كذلك من أحكامها، مدة التقادم، أي تقادم الدعوى المقامة من أجل طلب التعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالمحروقات فقد حددتها الإتفاقية بـ: 03 سنوات من تاريخ وقوع الضرر

أما بالنسبة للاختصاص القضائي بالنظر في الدعاوى المقامة في إطار المطالبة بالتعويضات على الأضرار التي يسببها التلوث النفطي للبيئة البحرية لدولة أو لعدة دول متعاقدة. حيث وإنه في هذا الخصوص نصت الاتفاقية على ما يلي :

" 1- إذا كان حادث سبب ضررا بالتلوث في تراب دولة أو عدة دول متعاقدة و في ضمن هذا التراب البحر الإقليمي لهذه الدول و كانت الوسائل للحماية قد اتخذت لمنع حدوث أو التقليل من كل ضرر بالتلوث في التراب المذكور و في ضمنه البحر الإقليمي، فإن طلب التعويض لا يمكن تقديمه الا أمام المحاكم التابعة للدولة أو للدول المتعاقدة المذكورة أعلاه و يجب ان يشعر المدعى عليه في أجل مناسب بإدخال مثل هذه الدعوى.

2- تسهر كل دولة متعاقدة على أن تختص محاكمها بفصل دعوى التعويض من هذا النوع " ونشير بأن أحكام و نصوص اتفاقية بروكسل لعام 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط، لم تأتي في صورة مطلقة، بل ورد بخصوصها الإستثناء وهذا ما نصت عليه مادتها(11):

" أ- لا تطبق أحكام هذه الإتفاقية على السفن الحربية و السفن الأخرى التي تملكها أو تستغلها دولة و المخصصة للقيام بخدمة غير تجارية لفائدة هذه الدول.  
ب- و فيما يتعلق بالسفن التي تملكها دولة متعاقدة و تستعملها لغايات تجارية، تصبح كل دولة معرضة لمتابعة قضائية امام المحاكم المشار إليها في المادة 9 أعلاه و يجب على هذه الدولة أن تعدل عن جميع الدفع التي قد يمكن لها أن تتمسك بها بصفتها دولة ذات سيادة "

و مما سبق ذكره نقول أن لهذه الاتفاقية أهمية كبيرة في مجال المسؤولية تجسدت من خلال نصوصها، ولتأكيد هذه الأهمية جاءت المادة (12) بنصها:  
" ترجح هذه الاتفاقية على الاتفاقيات الدولية التي تكون سارية المفعول أو مفتوحة للتوقيع او التصديق أو الإنضمام إليها عند التاريخ الذي تصبح فيه هذه الإتفاقية مفتوحة للتوقيع عليها و ذلك بقدر ما تكون الاتفاقيات مخالفة لهذا النص، الا أن هذا الحكم لا يثير بالالتزامات التي تكون مفروضة. بسبب هذه الاتفاقية على الدول المتعاقدة نحو الدول غير المتعاقدة "

و لقد جاءت بعد هذه الاتفاقية أي اتفاقية بروكسل لعام 1969 و الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمحروقات إتفاقية أخرى تعتبر تكملة لها في 18-12-1971 ببروكسل خاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمحروقات. (قانون رقم 10.2003/03)

و جاءت هذه الاتفاقية من أجل إعطاء فعالية أكثر و تأكيد أهمية الاتفاقية الأولى، و من ضمن الأهداف أيضا التي جاءت من أجلها الاتفاقية.

1- ضمان تعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث عندما تكون الحماية الناجمة عن الاتفاقية الخاصة بالمسؤولية غير كافية،

2- إعفاء مالك السفينة من الالتزام المالي الإضافي الذي تفرضه عليه الإتفاقية الخاصة بالمسؤولية.

3- تحقيق المصالح المرتبطة المذكورة في الاتفاقية الحالية.

3.3. اتفاقية لندن 1973 و الخاصة بمنع التلوث من السفن :

لقد أشارت هذه الاتفاقية إلى موضع المسؤولية الدولية، و لكن أشارتها هاته كانت من خلال مادة واحدة وحيدة فقط، بالرغم من أهمية هذه الاتفاقية.

و نشير بأن هذه الاتفاقية قد تطرقت من خلال نصوصها إلى المحافظة على البيئة البحرية و ألزمت الدول الأطراف فيما بالعمل على احترام أحكامها و ذلك من أجل :

" منع تلوث البيئة البحرية الناشئ عن تصريف مواد ضارة أو نفايات تحتوي على مثل هذه المواد بما يخالف الاتفاقية "، لكن موضوع المسؤولية لم تنص عليه الا من خلال مادة واحدة كما أشرنا سابقا، إلا أن هذه الاتفاقية، أي اتفاقية لندن لعام 1973 و الخاصة بمنع التلوث من السفن. نصت على مسألة الاختصاص، بحيث قام واضعو هذه الاتفاقية بإسناد الاختصاص في النظر لأية مخالفة لأحكامها لدولة علم السفينة المرتكبة للمخالفة. (الحسيني أحمد محمود، 2007، ص68)

4.3. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982: هي الأخرى تطرقت إلى موضوع

المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية و ذلك من خلال المادة (235) الفقرة (2)، والتي تضمنها الجزء الثاني عشر المعنون بـ: " حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها " والتي

جاء فيها :

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

2- تكفل الدول أن يكون اللجوء للقضاء متاحا وفقا لقوانينها من أجل الحصول السريع على تعويض كاف أو أية ترضيه أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون أو الإعتباريون الخاضعون لولايتها.

3- لغرض ضمان تعويض سريع وكاف فيما يخص كل الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، تتعاون الدول على تنفيذ القانون الدولي وفي تطوير القانون الدولي المتصل بالمسؤولية والالتزامات الناجمة عنها من أجل تقييم الضرر و التعويض عنه و تسوية المنازعات المتصلة به وتتعاون على وضع معايير وإجراءات لدفع تعويض كاف"

تجدر الملاحظة إلى أنه بالرغم من أن الجزء الثاني عشر من اتفاقية 1982 و المتعلق بالمحافظة على البيئة البحرية من التلوث قد تحدث بالتفصيل عن العقوبات التي يمكن أن يتعرض لها كل ملوث للبيئة البحرية، إلا أنه لم يخصص سوى مادة واحدة للمسؤولية المدنية، في حين أن هذه الأخيرة هي أهم من الأولى إذ أن ما يهيم الدولة الشاطئية أكثر هو إصلاح الضرر الناتج عن التلوث و الذي يصل أحيانا إلى مبالغ ضخمة تتجاوز حتى إمكانيات الدولة نفسها وليست العقوبة النقدية كغرامة التي يمكن ان توقع على من قام بالتلوث لأن مبلغ هذه العقوبة مهما ارتفع لن يصل إلى حجم إصلاح الضرر الذي يمكن أن ينتج عن المسؤولية المدنية . (محمد عبد المجيد رفعت، 1982، ص12)

أمام تضاعف التلوث البحري و الآثار الناجمة عنه، أدى هذا البعض إلى اعتبار الدولة مسؤولة مسؤولية مباشرة عن هذا الأخير بالنظر إلى نشاطاتها الهادفة إلى استغلال البيئة البحرية .

و بذلك دولة علم السفينة تعتبر مسؤولة عن أي تلوّث للبيئة البحرية يكون ناجما إما عن عمليات التنقيب التي تباشرها على المناطق البحرية الخاضعة لولايتها و إما عن ناقلات النفط التي تحمل رايتها أو عن أي سبب أو نشاط آخر.

و مما سبق نصل إلى القول أن الجزائر و من خلال مصادقتها على هذه المجموعة من الاتفاقيات الدولية في مجال المسؤولية الدولية عن الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية من جراء التلوث بالمرحوقات، قد وضعت بذلك على نفسها التزاما من خلاله تطبق أحكام

هذه الاتفاقيات، و ما يلاحظ على هذه الاتفاقيات أنها في غالبيتها تؤكد على مسؤولية مالك السفينة جاعلة مسؤولية الدولة في مرتبة لاحقة. (المرسوم الرئاسي رقم 05. 2005)

هذه بعض مواضع المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية من جراء التلوث النفطي التي تجسدت لنا من خلال الاتفاقيات الدولية السابقة التي التزمت بها الجزائر، ولآن نتطرق إلى مواضع هذه المسؤولية في النصوص القانونية الجزائرية .

4-الخاتمة:

إن موضوع تلوث البيئة البحرية لم يثر الانتباه بوصفه موضوعاً يهم الجماعة الدولية إلا بعد أن ثبت عمليا خطورته على صحة الإنسان وعلى الموارد الحية والحياة البحرية بصفة عامة، ومدى مساسه بالاستخدامات المشروعة للبحار، وهذه المخاطر مخاطر عامة لا تُحد بحدود دولة واحدة، بل تمتد آثارها لتشمل مصالح الجنس البشري بأكمله، وعليه فإن هذه النظرة تولد عنها الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث، من حيث المحافظة على صحة الإنسان وذلك بالمحافظة على سلامة الموارد الغذائية المنتجة من البحر، والمحافظة على الخواص الطبيعية للبيئة البحرية، لأنها تمثل عنصراً أساسياً من عناصر التوازن والثبات على الكرة الأرضية لذا وللأسباب السابقة فإن هذا الالتزام يسري تجاه الكل مثله مثل الالتزام بعدم العدوان وتحريم إبادة الجنس البشري والمبادئ المتعلقة بالحقوق الأساسية للإنسان وحظر الاتجار بالرقيق... وغيرها من المبادئ.

ونظراً لغياب السلطة العليا الحاكمة التي تستطيع أن تجبر الدول على احترام مضمون الالتزام الدولي والانصياع لأحكامه ومراقبة تطبيقه، فقد توزعت عملية التطبيق والرقابة على تنفيذ أحكامه في صورتين أحدهما في شكل اختصاصات تشريعية وتنفيذية وقضائية على المستوى الوطني والأخرى على شكل تعاون على المستويين الإقليمي والدولي كنتيجة جوهرية.

ويمكن اقتراح مجموعة من التوصيات:

-ضرورة التنسيق بين أفراد المجتمع الدولي لغرض سن معاهدة دولية شاملة وجامعة لكافة المعاهدات والاتفاقيات المتعلقة بالمساس بالبيئة البحرية لتسهيل عمل القضاء الوطني لغرض تقرير المسؤولية في مجال حماية البيئة البحرية.

- ضرورة أن تكون المعاهدة الدولية المرجع الأساس للقوانين الوطنية الخاصة بحماية البيئة البحرية.

-نوصي المشرع الجزائري بضم أحكام قانون حماية البيئة المرتبطة بالبيئة البحرية ضمن أحكام القانون البحري لفصل الأمور وتسهيل عمل القضاء.

## 5. قائمة المراجع

### أ- الكتب

1. أحمد الرشدي، (1992)، الحماية الدولية للبيئة، جوانب قانونية وتنظيمية، مجلة السياسة الدولية العدد 110.
2. إدريس الضحاك، (1987)، المصالح العربية في قانون البحار الجديد، دار النهضة العربية، القاهرة.
3. صلاح الدين عامر، (1993)، حماية البيئة إبان النزاعات المسلحة في البحار، المجلة المصرية للقانون الدولي، مصر.
4. محمد مجدي مرجان، (1981)، آثار المعاهدات بالنسبة للدول غير الأطراف، دار النهضة العربية القاهرة ..
5. محمود السيد حسن داود، (2002)، ضوابط الحماية الدولية للبيئة الطبيعية، دراسة في إطار قواعد الفقه الإسلامي ومبادئ القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة.

### ب. النصوص القانونية

1. الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23/10/1976 والمتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم بموجب قانون 05/98 والقانون رقم 04/10 المؤرخ في 15/08/2010 جريدة رسمية رقم 46 المؤرخة بتاريخ 2010/08/18.
2. قانون البيئة رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، جريدة رسمية رقم 22 المؤرخة بتاريخ 2003/04/12.
3. المرسوم الرئاسي رقم 71/05 المؤرخ في 13/02/2005 المتضمن التصديق على بروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط

في حالات الطوارئ المحررة في فاليتا (مالطا) بتاريخ 2002/01/25 جريدة رسمية رقم  
12 المؤرخة بتاريخ 2005/02/13 .

ج-باللغة الأجنبية:

1. Alexandre.charles.Kiss,(1980), Récents traites régionaux la pollution de la mer. Annuaire français de droit international .
2. Laura Pineschi,(2005),The Transit of ships carrying Hazardous wastes through foreign coastal zones (in) F. Francioni and Scovazzi .
3. Liamine chabli,(1980), pollution en méditerranée, aspects juridiques des problèmes actuels ,OPU.