مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

**اسم المقال:** المسؤولية الموضوعية عن التلوث البحري
**اسم الكاتب:** د. بسام محمد احمد، لجين وائل محمود
**رابط ثابت:** https://political-encyclopedia.org/index.php/library/5586
**تاريخ الاسترداد:** 2026/11/03 21:50 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية – ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

# المسؤولية الموضوعية عن التلوث البحري

**الدكتور بسام محمود احمد***

**لجين وائل محمود ****

**(تاريخ الإيداع 20 / 12 / 2020. قُبِل للنشر في 29 / 3 / 2021)**

## □ ملخّص □

يعنى البحث في هذا المقام بتلوث البيئة البحرية الذي يعدُّ من المواضيع الحيوية التي شغلت اهتمام المجتمع الدُّولي عامةً والدُّول الساحلية خاصةً، والذي عقدت لأجله الاتفاقيات الهادفة لحماية البيئة البحرية بتبني قواعد المسؤولية الموضوعية عن الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث البحري، والتي أثبتت بحق أنَّها الصمام القانوني لضمان حقوق الأفراد وتسهيل تعويض الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية في حالات يعجز فيها المتضرر عن إثبات الخطأ في مواجهة المسؤول.

ويهدف البحث إلى الإحاطة بأركان المسؤولية الموضوعية والآثار المترتبة على ثبوتها في ضوء الاتفاقيات الإقليمية والدُّولية التي اهتمت بموضوع تلوث البيئة البحرية.

وخلص البحث إلى أنَّ إعمال قواعد المسؤولية الموضوعية يحقق حماية أكبر للمتضررين إذا ما روعيت مدة التقادم المسقط لدعوى التعويض لمصلحة المتضرر، لاسيما وأنَّ بعض الاتفاقيات لا تراعي خصوصية الأضرار البيئية المتراخية الظهور بالتالي ضياع حق المتضرر في التعويض نتيجة فوات الوقت.

**الكلمات المفتاحية:** التلوث البحري، الضرر، المسؤولية الموضوعية، التعويض.

* مدرس- قسم القانون الدُّولي- كلية الحقوق- جامعة تشرين- اللاذقية- سورية.

** طالبة ماجستير- كلية الحقوق- جامعة تشرين- اللاذقية- سورية.

Email:lojainkk999@gmail.com

# The Substantive Responsibility For Marine Pollution

**Dr. Bassam Ahmad***
**Lojain Mahmoud****

**(Received 20 / 12 / 2020. Accepted 29 / 3 / 2021)**

**□ ABSTRACT □**

The Research In This Regard Is Concerned With Pollution Of The Marine Environment, Which Is One Of The Vital Topics That Have Occupied The Attention Of The International Community In General and Coastal States In Particular, For Which The Conventions Aimed At Protecting The Marine Environment Were Concluded By Adopting The Rules Of Substantive Responsibility For Damages Resulting From Marine Pollution Accidents, Which Has Proved To Be The Legal Valve To Guarantee Individuals' Rights And Facilitating Compensation For Damages Resulting From Pollution Of The Marine Environment In Cases Where Aggrieved Is Unable To Prove Fault In The Face Of Responsible.

The Research aims To Briefing By Pillars Of Substantive Responsibility And The Implications Of establishing It In The Light Of International And Regional Conventions That Concern The Issue Of Pollution Of The Marine Environment.

The Research concluded That The Implementation Of The Substantive Responsibility Rules will Achieve Greater Protection For Those Affected If The Period Of Limitation Extinguished For The Compensation Lawsuit Is Taken Into Account In The Interest Of Aggrieved, Especially Since Some Conventions Don't Take Into Account That The Environmental Damage Is Slow To Emerge, Thus Losing The Right Of Aggrieved To Compensation Due To The Lapse Of Time.

**Key Words**: Marine Pollution- Damage- Substantive Responsibility- Compensation.

***Assistant Professor- Department Of International Law- Faculty Of Law- Tishreen University- Lattakia- Syria.**

****Master Student-- Department Of International Law- Faculty Of Law- Tishreen University- Lattakia- Syria. Email: lojainkk999@gmail.com**

## مقدمة:

يعدُّ التلوث من أكثر الظواهر خطراً على البيئة والتوازن البيئي، ولا يوجد تعريف ثابت متفق عليه للتلوث ولكن يمكن تعريفه بصفةٍ عامة على أنَّه: إفساد مباشر أو غير مباشر للخصائص العضوية أو الحرارية أو البيولوجية أو الإشعاعية لأي جزء من البيئة، كتفريغ أو إطلاق نفايات من شانها التأثير على الاستعمال المفيد، أو الإضرار بالصحة العامة أو سلامة الحيوانات والطيور والمواد الحيَّة والنباتات.

وللتلوث صورٌ متعددة لعلَّ أخطرها وأوسعها انتشاراً بالنظر إلى النطاق المكاني هو التلوث البحري، الذي وصل إلى ذروته حين تطورت أنشطة الدُّول في البحار وتوصلت إلى اكتشاف الطاقة النووية واستخدمتها في الأغراض المختلفة ليس ذلك فقط بل سيرت ناقلات نفطية عملاقة واستغلت قاع البحر وباطن أرضه، مما سبب اختلال التوازن البيئي البحري وخلَّف آثار مدمرة على ثرواته الحيَّة وعلى صحة الإنسان ورفاهيته.

فتنبَّه المجتمع الدُّولي إلى ضرورة حماية البيئة البحرية وذلك بتفعيل قواعد المسؤولية الدُّولية عن أضرار التلوث البحري، الأمر الذي عقدت لأجله عدة اتفاقيات: كاتفاقية المسؤولية المدنية عن الطاقة النووية باريس 1960م، الاتفاقية الخاصَّة بمسؤولية مشغلي السفن النووية بروكسل لعام 1962م، الاتفاقية الدُّولية الخاصَّة بالمسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلوث بالنفط بروكسل 1969م وصولاً إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، وبتتبع أحكام هذه الاتفاقيات نجدها تتمحور حول تأسيس المسؤولية الدُّولية على أساس الضرر البحري وحده، أي ما يعرف بالمسؤولية الموضوعية (أو المسؤولية المطلقة)، على اعتبار أنَّها الأساس الأكثر انسجاماً وملائمةً وإنصافاً للمتضررين.

**مشكلة البحث**

إنَّ الآثار المدمرة الناجمة عن التلوث البحري _أياً كان مصدره_ ترتب المسؤولية على عاتق من أحدثه، وهذه المسؤولية وفقاً للقواعد العامة إما أن تكون تقصيرية قائمة على أساس الخطأ أو موضوعية قائمة على أساس الضرر، إلا أنَّه في مجال التلوث البحري تم هجر المسؤولية التقصيرية بعد أن أثبتت قصورها وعجزها عن توفير الحماية للمتضررين، وظهر اتجاهاً متنامياً يأخذ بالمسؤولية الموضوعية، ما يطرح إشكالية متمثلة في السؤال الآتي:

**ما مدى كفاية تفعيل قواعد المسؤولية الموضوعية في حماية البيئة البحرية من أضرار التلوث؟**

ويتفرع عنه السؤالين الآتيين:

**ما أهم الأحكام التي جاءت بها الاتفاقيات الدُّولية فيما يتعلق بالمسؤولية الموضوعية عن أضرار التلوث البحري؟**

**ما نوع التعويض الذي يناسب خصوصية الأضرار البحرية؟**

## أهمية البحث و أهدافه:

تكمن أهمية البحث في أنَّه يسلط الضوء على مفهوم التلوث البحري ومصادره، ومدى كفاية تفعيل قواعد المسؤولية الموضوعية في حماية البيئة البحرية.

**أهداف البحث:**

يسعى البحث إلى الإحاطة بالقواعد الخاصَّة بالمسؤولية الموضوعية عن أضرار التلوث البحري، وأركان هذه المسؤولية والآثار المترتبة عليها، مع بيان الاتفاقيات الدُّولية التي تمحورت حولها.

## منهجية البحث:

إنَّ دراسة مفهوم المسؤولية الموضوعية ومدى كفايتها للمساءلة عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري وفق أحكام الاتفاقيات الدُّولية، تتطلب استخدام المنهج الوصفي التحليلي.

**مخطط البحث:**

المبحث الأول: ماهية التلوث البحري والمسؤولية الموضوعية الناجمة عنه.

المبحث الثاني: الآثار المترتبة على ثبوت المسؤولية الموضوعية عن التلوث البحري.

**المبحث الأول: ماهية التلوث البحري والمسؤولية الموضوعية الناجمة عنه**

إنَّ البحث في قواعد المسؤولية الموضوعية عن التلوث البحري يستدعي بدايةً التعريف بمفهوم هذا التلوث وبيان مصادره، ومن ثم الانتقال إلى التعريف بمفهوم هذه المسؤولية وتحديد أركانها، لذلك سيتم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين وفق الآتي:

**المطلب الأول: مفهوم التلوث البحري ومصادره:**

إنَّ التلوث البحري ظاهرة قديمة متجددة تفرض آثارها الخطيرة وبقوة على الصحة البشرية وعلى حياة الكائنات البحرية، كما أنَّ مصادره تتعدد بتعدد استخدامات البحار.

**الفرع الأول: تعريف التلوث البحري:**

تعددت التعاريف التي تناولت مفهوم التلوث البحري إلا أنَّ التعريف الذي جاءت به اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م (من الآن فصاعداً: اتفاقية قانون البحار 1982م)* أكثرها شمولاً ودقةً، حيث نصَّت المادة الأولى فقرة رابعة على أنَّه: "يعني تلوث البيئة البحرية إدخال الإنسان في البيئة البحرية _بصورة مباشرة أو غير مباشرة_ مواد أو طاقة تنجم أو يحتمل أن تنجم عنها آثار مؤذية، كالإضرار بالموارد الحيَّة والحياة البحرية وتعريض الصحة البشرية للأخطار، وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار، والحط من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال".

وبتفصيل هذا التعريف نستنتج عناصر التلوث البحري الذي يمكن أن تقام عليه المسؤولية ألا وهي:

أولاً: نشاط الإنسان: سواء المباشر أو غير المباشر الذي يقوم به تلبيةً لمتطلبات حياته اليومية، والذي قد يحدث تغيير في مكونات البيئة البحرية.

ثانياً: حدوث تغيير في البيئة البحرية: أي تغيير في نوعية الماء أو طعمه أو لونه أو تركيبه، أو حتى في حرارة مياه البحار والمحيطات الملائمة لبقاء الكائنات البحرية على قيد الحياة.

ثالثاً: وقوع أو احتمالية وقوع أضرار: تمسُّ الكائنات الحيَّة وغير الحيَّة من جراء التلوث، فتؤثر ليس فقط على صحة الإنسان بل أيضاً على أنشطته في البحار ومردودها وجودته.

فوجود هذه العناصر مفترض في أي تلوث بحري أياً كان مصدره، وذلك بغرض إقامة قواعد المسؤولية على المتسبب به.

*** اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م: دخلت حيز النفاذ بتاريخ 16 تشرين الثاني 1982م، وهي اتفاقية دولية تعدُّ بحق دستوراً للبحار فقد وضعت لها نظام قانوني وقسمتها إلى على النحو الآتي: المياه الداخلية، البحر الإقليمي، المنطقة المتاخمة، المنطقة الاقتصادية الخالصة، الجرف القاري، أعالي البحار وأخيراً منطقة التراث المشترك للإنسانية.**

**الفرع الثاني: مصادر التلوث البحري:**

إنَّ الملوثات التي تصيب البيئة البحرية متنوعة فقد تكون ملوثات نووية (إشعاعية) أو نفطية (بترولية) أو كيميائية أو جرثومية أو حرارية أو ميكانيكية، ولهذه الملوثات مصادر لا يمكن حصرها وذلك لأنَّ الواقع العلمي والتقني يفرز باستمرار مصادر جديدة للتلوث، إلا أنَّه يمكن أن نتناول المألوف منها في الواقع العملي بشيء من التفصيل على النحو الآتي:

أولاً: التلوث من مصادر برية: وهي أقدم مصادر التلوث البحري، ويدخل ضمنها: الملوثات الجرثومية القادمة من شبكة الصرف الصحي التي تصب في البحر[1] دون معالجة، والملوثات الكيميائية المنسابة مع مياه الأمطار إلى البحر نتيجة لرش المبيدات الزراعية المستخدمة لإزالة الأعشاب الضارة والتي قد ينتقل بعضها من الدُّولة الملوثة مياهها إلى دولة أخرى عبر حركة المياه على نحو يقتل الأسماك، إضافةً إلى الملوثات النفطية القادمة من المنشآت البترولية الساحلية، أو المصانع القريبة من السواحل التي تصرِّف نفاياتها في مجارٍ مائية. وكمثال على الحوادث البحرية الناجمة عن هذا المصدر: حادثة خليج مياناماتا في اليابان التي بدأت في أواخر عام 1930م، عند قيام شركة Chisso بإنتاج مواد كيميائية بمصانعها في الخليج المذكور، حيث كانت هذه المصانع تتخلص من الفضلات الناجمة عنها والحاوية على الزئبق إلى مياه الخليج، لتبدأ الأسماك بتركيزه على شكل مادة سامة مما أدى لبروز وباء التسمم والأمراض العصبية بين أهالي المنطقة بعد مرور ما يزيد على 25 عام من بداية دخول الأوساخ والفضلات للمياه[2].

ثانياً: التلوث من مصادر جوية: أي انتقال الملوثات إلى البيئة البحرية من طبقات الجو التي تعلوها عبر الهواء، كالملوثات الإشعاعية الناشئة عن التفجيرات النووية في بعض المناطق، حيث تتساقط إشعاعات من الجو فتؤثر في المناطق البحرية التي تقع أسفل منها[3].

ثالثاً: التلوث من السفن: ويحدث بطريقتين:

1. بطريقة عرضية: أي حدوثه بعوامل غير إرادية، من أمثلتها التسرب الطبيعي للمواد النفطية تحت سطح البحر والتحلل الطبيعي للنباتات[4] وتآكل أنابيب النفط، أو اصطدام الناقلات النفطية[5]، كقضية lestbank حيث وقع تصادم بين سفينتين عند ممر الخروج من خليج نهر المسيسبي، والذي كانت نتيجته تسرب مواد كيميائية خطيرة من إحدى السفينتين مما اضطر سلطات الميناء إلى إغلاق الممر لمدة 3 أسابيع متتالية[6].

2. بطريقة عمدية: أي حدوثه بفعل إرادي واعي يجعل من البحر مكب للنفايات والعوادم[7]، كإغراق النفايات النووية أو الإشعاعية بإلقائها في البحر، أو كإغراق الكيماويات كما فعلت الشركة الإيطالية Montedison عام 1969م في مياه

---

**(1) يحيى، قانه، الجهود الدُولية لحماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة، رسالة ماجستير، جامعة قسنطينة، كلية الحقوق، 2014م، ص22.**

**(2) عبد الماجد، عصام؛ حامد، حامد؛ شلبي، محمد، تلوث البيئة البحرية: أسبابها ومخاطرها وتشريعات الحماية منها، ورقة علمية عرضت في مؤتمر حماية البيئة البحرية الذي أقامته كلية الشريعة والقانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة 23-24 أيار عام 1989م، ص2.**

**(3) يحيى، قانه. مرجع سابق، ص24.**

**(4) Schachter, Oscar; Sewer, Daniel. Marine pollution problems and remedies, *The American Journal Of International Law* Cambridge University Press, Vol.65, No.1, 1970, p.88.**

**(5) Bertrand, Alain R, Transport maritime et pollution accidentelle par le pétrole, faite et chiffres (1951-1999), Edition Technip, Publications De L'institut Français Du Pétrole, Paris, 2000, p.99.**

**الجدير ذكره أنَّه تم تسجيل حوالي 2766 حادثة اصطدام وغرق ناقلات نفط في الفترة مابين 1961 و1972م.**

**(6) محمدين، جلال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، الدار الجامعية الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2001م، ص73.**

**(7) حداد، سليم، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، ط1، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر، بيروت، 1994م، ص90.**

البحر الأبيض المتوسط (قضية الأوحال الحمراء عام 1974م)[8]، أو كالأفعال الإرادية لربَّان السفينة كقيامه بتفريغ مياه الصرف الصحي أو مياه الاتزان (الصابورة) أثناء الرحلة البحرية أو تنظيف السفينة من المخلفات أو تصريف ما تخلف من عمليات الشحن والتفريغ نفسها من مواد ضارة[9]، متجاهلاً التجهيزات المتواجدة في الموانئ المخصصة للقيام بعمليات التنظيف، أو كقيام حاملات النفط بتفريغ شحناتها في مصافي نفط إحدى الدُّول المستهلكة ومن ثم قيامها بتعبئة خزاناتها بمياه البحر للمحافظة على توازن الناقلة في عرض البحر فتفريغ حمولتها من مياه البحر وما معها من بقايا الشحنة في ميناء الدُّولة المصدرة، الأمر الذي يؤدي إلى تلوث مساحات واسعة من مياه البحار وشواطئ الدُّولة الساحلية[10].

رابعاً: التلوث من الأنشطة الخاصَّة بقاع البحر: وهي الأنشطة الهادفة لاستخراج النفط والغاز الطبيعي وتوليد الطاقة الكهربائية، فقد ينجم التلوث من المنشآت والهياكل المشيدة في البحار نتيجة التسريبات المتوقعة من النفط والغاز الطبيعي، أو نتيجة الإهمال في حفر الآبار، أو نتيجة استخدام المتفجرات في استغلال واستكشاف قاع البحار من قبيل الديناميت الذي يلحق الضرر بالحياة البحرية لاسيما إذا كانت الشحنات قوية والمياه ضحلة، أو نتيجة حدوث خلل بغطاء التحكم لآبار النفط الأمر الذي يؤدي إلى تدفق كميات كبيرة من النفط بسبب الضغط[11]، مثاله: ما حدث عام 1969م لدى استخراج النفط من حقل بحري خارج البحر الإقليمي لولاية كاليفورنيا الأمريكية، حيث تصدع البئر وتسرب النفط منه بكميات كبيرة قدرت خلال الأيام العشرة الأولى من الحادث بحوالي 80000 برميل نفط أصاب ما يتجاوز مساحة 90 كيلومتر من سواحل كاليفورنيا مؤثراً على الكثير من مظاهر الحياة البحرية والثروة السمكية في منطقة الحادث، ويمكن أن يدخل ضمن هذا المصدر التلوث الذي تسببه النشاطات العسكرية الحربية كما حدث أثناء حرب الخليج حيث تدفق النفط من الآبار الكويتية، الأمر الذي سبب دمار للبيئة البحرية للمنطقة الساحلية وقاطنيها من كائنات بحرية وحيوانات وطيور[12].

هذه المخاطر والأضرار التي يسببها التلوث البحري أياً كان مصدره دفع المجتمع الدُّولي إلى الأخذ بمبدأ "الوقاية خير من العلاج"، ومنه فقد ألزمت اتفاقية قانون البحار 1982م _في جزئها الثاني عشر "حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها"_ الدُّول بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها (م192 من الاتفاقية)، وذلك باتخاذ كل ما يلزم من التدابير وتنفيذها بهدف منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه حال وقوعه، الأمر الذي يثير التساؤل عن قواعد المسؤولية التي يمكن إقامتها على الشخص المتسبب بالتلوث البحري؟ هذا ما سنبحثه في المطلب الثاني من هذا المبحث.

---

**[8] صداقة، صليحة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، منشورات جامعة قار يونس، بنغازي، 1995م، ص152. تتلخص وقائع قضية الأوحال الحمراء 1974م بقيام شركة مونتي إيديسون الإيطالية عام 1969م بإنشاء مصنع للمواد الكيميائية في جنوب مدينة ليفرون في مقاطعة توسكاني الإيطالية، وقررت إلقاء المواد المستعملة كفضلات في البحر وتنفيذاً لهذا القرار سفينتي صهريج تتسعان ل 1558 طن من الفضلات إضافةً إلى بناء أنبوب يربط المصنع بالساحل بناءً على ترخيص من الحكومة الإيطالية، فتلوث البحر باللون الأحمر وهذا ما أثار حفيظة الصيادين الفرنسيين قرب جزيرة كورسيكا في الخارج وغضب سكان المنطقة الساحلية الإيطاليين في الداخل مما دفع السلطات الإيطالية لإغلاق المصنع.**

**[9] عبد الكريم، عبد اللاوي، حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري، رسالة ماجستير، جامعة أبي بكر بلقايد، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2017م، ص119.**

**[10] حداد، سليم، مرجع سابق، ص92.**

**[11] Smith, J. Wardley. The control of oil pollution, Graham and Trotman, London, 1976, p.5.**

**[12] عبد الماجد، عصام؛ حامد، حامد؛ شلبي، محمد، مرجع سابق، ص2.**

**المطلب الثاني: مفهوم المسؤولية الموضوعية وأركانها:**

لدى حدوث التلوث البحري لابد من إقامة قواعد المسؤولية على الشخص المتسبب به، وعلى اعتبار أنَّ الملاحة البحرية ذات طبيعة دولية لا تهمُّ فقط المجتمع الوطني لدولة ما أو الدُّولة التي تحمل السفينة جنسيتها وإنما تهمُّ أيضاً الدُّول التي تعبر هذه السفن مجالاتها البحرية وتستعمل موانئها[13]، ما يجعل المسؤولية عن تلوث بحارها مسؤولية دولية وبالتالي فإنَّه وحسب القواعد العامة فهي إما أن تكون مسؤولية تقصيرية أو مسؤولية موضوعية.

**الفرع الأول: أساس المسؤولية الموضوعية:**

في السابق كانت المسؤولية عن التلوث البيئي تشترط توافر عنصر الخطأ فإذا رتب ضرر للغير وتم إثبات العلاقة السببية بين الخطأ والضرر قامت المسؤولية التقصيرية ورتبت آثارها، ولكن بعد أن ظهر عجزها في حماية المتضرر من جراء التلوث البيئي العابر للحدود وحرمانه من التعويض لعدم تمكنه من إثبات الخطأ أو العلاقة السببية بين الخطأ والضرر في ظل قواعدها، اتجهت غالبية التشريعات إلى الأخذ بالنظرية القائمة على أساس الضرر أو ما يعرف بالمسؤولية الموضوعية[14].

أولاً: تعريف المسؤولية الموضوعية: تعدُّ المسؤولية الموضوعية من المراحل المتطورة للمسؤولية الدُّولية، لاسيما وإذا علمنا أنَّ قيامها صار مرتبطاً بحدوث الضرر الناجم عن عمل أو امتناع عن عمل ارتكبه أحد أشخاص القانون الدُّولي بغض النظر عمَّا إذا كان منطوٍ على مخالفة قاعدة قانونية أم لا[15]، والضرر هو حجر الأساس في إقامة قواعد المسؤولية الموضوعية بالتالي يمكن القول بأنَّ المسؤولية الموضوعية والمسؤولية الدُّولية عن التلوث البحري هما وجهان لعملة واحدة.

هذه المسؤولية لا يمكن إسنادها إلى خطأ ثابت ومفترض بل تستند إلى فكرة الضرر بصفة مطلقة دون حاجة لإثبات الخطأ لذلك سميت بالمسؤولية المطلقة[16]. بالتالي يمكن تعريفها على أنَّها مسؤولية عن عمل لا يكون للخطأ أي دور فيها[17].

كما أنَّها تستند إلى نظريتين هما: نظرية العمل غير المشروع دولياً: أي كل عمل منطوٍ على مخالفة الدَّولة لالتزاماتها الدُّولية، وعلى اعتبار أنَّ الرأي الغالب في الفقه يتجه إلى الاعتراف بالجزء الثاني عشر من اتفاقية قانون البحار 1982م بأنَّه قانون دولي عرفي أعاد تدوين قواعد دولية عرفية استقرت منذ زمن طويل في القانون الدُّولي، فإنَّ الالتزام الوارد في المادة 192 بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها هو التزام عام مفروض على عاتق جميع الدُّول سواء كانت طرفاً في الاتفاقية أم لا[18]، بالتالي واستناداً لهذه النظرية يمكن مساءلة الدُّولة عن تلوث البيئة البحرية الناجم عن عملها المخالف لالتزامها الدُّولية بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها.

---

**[13] دشتي، عباس، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، كلية الحقوق، 2010م، ص36.**

**[14] حنفي، وليد، المسؤولية المدنية الموضوعية عن أضرار التلوث بالنفايات الالكترونية، بحث مقدم للمؤتمر العلمي الخامس "مؤتمر القانون والبيئة"، جامعة طنطا، كلية الحقوق، في الفترة بين 23-24 نيسان 2018م، ص3.**

**[15] العناني، إبراهيم، قانون البحار- الجزء الثاني: النظام القانوني لاستغلال الثروات غير الحية والبحث العلمي وحماية البيئة البحرية وتسوية منازعات البحار، دار الفكر العربي، القاهرة، 1990م، ص293.**

**[16] حسونة، محمد، مسؤولية الدُّولة عن أضرار التلوث البيئي، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014م، ص16.**

**[17] Salmon, Jean, Dictionnaire de droit international public, Bruylant, Bruxelles, 2001, p996-997.**

**[18] عاشور، محمد، تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، كلية الحقوق، 2001م، ص303.**

ولكن هناك أعمال مشروعة تقوم بها الدُّولة تسبب تلوثاً للبيئة البحرية لا يمكن فيها الاستناد إلى نظرية العمل غير المشروع كأساس لمساءلتها، وهذا ما مهد لظهور النظرية الثانية وهي نظرية المخاطر: والتي عبرَّ عنها أحد رجال الفكر الفرنسي `Labbe بقوله: بأنَّ الأساس الذي يجب أن تقوم عليه المسؤولية ليس هو الخطأ بل هو أن ينشئ بفعله في المجتمع مخاطر مستحدثة يتعين عليه تحمل تبعتها[19]، وذلك بغض النظر عمَّا إذا كان هذا الفعل مشروع أو غير مشروع.

ثانياً: تطبيقات المسؤولية الموضوعية: نجدها على صعيد التشريعات الوطنية في القانون الفرنسي الصادر بتاريخ 30 تشرين الأول عام 1968م والمعدَّل عام 1990م، الذي جعل مستغل المنشآت النووية أو السفن التي تسير بالطاقة النووية مسؤولاً عما تحدثه من أضرار من دون الحاجة إلى البحث عما إذا كان هذا المستغل مخطئاً أو غير مخطئ، وإن كان هذا القانون قد حدد حداً أعلى لمقدار التعويض[20] (600 مليون فرنك فرنسي).

أما على صعيد المجتمع الدُّولي نجد أنَّ لجنة القانون الدُّولي قد اقترحت فكرة المسؤولية الموضوعية برغم انتفاء الخطأ لاسيما المسؤولية الناجمة عن استعمال الأنشطة الخطرة التي تحدث مخاطر مفجعة ترتب على الدوام أضرار تتعدى حدود الدُّولة التي سمحت بها[21]، كما نجدها في بعض الاتفاقيات الدُّولية: كاتفاقية المسؤولية المدنية في الطاقة النووية باريس 1960م (من الآن فصاعداً: اتفاقية باريس 1960م)* والاتفاقية الخاصَّة بمسؤولية مشغلي السفن النووية بروكسل لعام 1962م (من الآن فصاعداً: اتفاقية بروكسل 1962م) ** حيث أقرتا بالمسؤولية المطلقة لمشغل السفينة النووية عن الضرر النووي الناتج عن الوقود النووي أو البقايا المشعة الناتجة عنها.

كما أخذت بها الاتفاقية الدُّولية الخاصَّة بالمسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلوث بالنفط بروكسل 1969م (من الآن فصاعداً: اتفاقية بروكسل 1969م) *، والتي اعتمدت نظرية المسؤولية المطلقة في مواجهة مالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالنفط دون البحث عن عنصر الخطأ ومدى توافره[22].

---

**[19] فاضل، سمير، المسؤولية الدُّولية عن الأضرار الناتجة عن استخدام الطاقة النووية وقت السلم، عالم الكتاب، القاهرة، 1976م، ص306.**

**[20] الخزاعي، مالك؛ عودة، حسام، تحديد الأساس القانوني الملائم للمسؤولية المدنية البيئية لشركات تكرير النفط والغاز، بحث منشور لدى جامعة القادسية، كلية القانون، 2017م، ص15.**

**[21] تقرير لجنة القانون الدُّولي عن أعمال دورتها 46 لعام 1994م، ص13-14.**

*** اتفاقية المسؤولية المدنية في الطاقة النووية باريس 1960م: أبرمت هذه الاتفاقية عام 1960 ودخلت دور النفاذ عام 1968م، يرجع الفضل في إعدادها إلى منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية، وتهدف إلى ضمان التعويض المناسب والعادل للأشخاص المصابين بضرر من جراء الحوادث النووية، وضمان عدم إعاقة تطوير الطاقة للأغراض السلمية. حسونة، محمد، مرجع سابق، ص301.**

****الاتفاقية الخاصَّة بمسؤولية مشغلي السفن النووية بروكسل لعام 1962م: أبرمت في بروكسل بتاريخ 25 أيار 1962م،عرَّفت المشغل بأنَّه الشخص المرخص له من الدُّولة باستغلال سفينة نووية أو الدُّولة المتعاقدة التي تستغل سفينة نووية، وعرفت الضرر النووي على أنَّه إصابات الأشخاص أو الخسائر في الأرواح أو الأضرار في الممتلكات المتولدة عن المواد المشعة أو المواد ذات النشاط الإشعاعي المترافق بخواص ذات طابع سمي أو متشطر (متفجر) أو أية خواص خطرة أخرى بأنشطة عن الوقود النووي أو المنتجات المشعة أو النفايات المشعة(م1). عاشور، محمد، مرجع سابق، ص411-412.**

*** الاتفاقية الدُّولية الخاصَّة بالمسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلوث بالنفط بروكسل 1969م: أبرمت بتاريخ 29 تشرين الثاني 1969م في بروكسل تحت إشراف المنظمة الدُّولية للملاحة البحرية، وتم تعديلها بموجب بروتوكولي لندن 1976م – 1984م وبروتوكول 1981م، والتي تستهدف ضمان حصول المتضررين من حوادث التلوث النفطي على تعويض عادل وملائم وفي نفس الوقت ألا تعوق مسار نشاط نقل النفط بحراً وتهدف كذلك إلى توحيد القواعد المتعلقة بالمسؤولية عن آثار التلوث النفطي. علواني، امبارك، المسؤولية الدُّولية عن حماية البيئة (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2017م، ص85.**

**[22] فهمي، خالد، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقية الدُّولية (دراسة مقارنة)، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2011م، ص301.**

أما بالنسبة لاتفاقية قانون البحار 1982م، فقد أقرَّت صراحةً بمبدأ المسؤولية الدُّولية في نص م 235 فقرة 1 بقولها: "الدُّول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدُّولية المتعلقة بالبيئة البحرية والحفاظ عليها وهي مسؤولة وفقاً للقانون الدُّولي"، ولكنها لم تحدد أساس هذه المسؤولية إلا أنَّه استناداً إلى عمومية الالتزام بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها _على النحو الذي بيناه سابقاً_ فإنَّ الإخلال بهذا الالتزام يرتب مسؤوليتها الموضوعية استناداً إلى نظرية العمل غير المشروع دولياً، ومنه تكون الاتفاقية قد أخذت ضمناً بالمسؤولية الموضوعية عن أضرار التلوث البحري.

**الفرع الثاني: أركان المسؤولية الموضوعية:**

إنَّ المسؤولية الموضوعية تقوم على ركنين هما الضرر والرابطة السببية بين الضرر والنشاط الضار:

أولاً: الضرر البيئي: لا تنعقد بدونه المسؤولية الموضوعية حيث أنَّ ثبوته شرط لازم لقيامها[23]، والضرر البيئي هو كل ضرر من شأنه أن يمس بسلامة البيئة نفسها، أو يعرض حياة البشر للخطر[24]، وله خصائص:

1. الطابع الانتشاري: أي أنَّه يقع في منطقة معينة إلا أنَّ آثاره تمتد إلى مسافات بعيدة ونطاق جغرافي واسع فالتلوث لا يعرف الحدود، كأن يقع التسرب النفطي أو الإلقاء العمدي أو غير العمدي للمواد النووية في منطقة أعالي البحار في حين تحصل النتيجة أو الضرر في البحر الإقليمي لدولة ما[25].

2. الطابع المتراخي: فالضرر البيئي لا يتحقق دفعة واحدة وإنما على دفعات، ولا تظهر آثاره في الحال وإنما على شهور وربما سنين، كالضرر البيئي الإشعاعي والضرر البيئي الكيميائي.

بالتالي فإنَّ الضرر الناجم عن تلوث البيئة البحرية هو ضرر ذو طبيعة خاصَّة قد يكون مباشر كأضرار التلوث النفطي فيكون من السهل إثباته، وقد يكون غير مباشر أو مستقبلي يصعب إثباته كأضرار التلوث النووي.

ثانياً: الرابطة السببية بين الضرر والنشاط الضار: وهي حلقة الوصل بينهما، ويشمل النشاط الضار كل فعل مادي يصدر من الإنسان نفسه أو من أنشطة صناعية أو تجارية أو تكنولوجية معينة، أو كل فعل مادي يصدر عن سلطات الدُّولة بأفرادها أو هيئاتها، بالتالي لا يشترط أن يكون النشاط غير مشروع أو مخالف للالتزامات الدُّولية بل قد يكون ناتجاً عن استعمال حق مقرر دولياً، كأن تستغل دولة معينة في منطقة حدودية منشأة نووية من شأنها أن تصيب دولة أخرى بأضرار من خلال حادث نووي، بالتالي ليس على المضرور إلا إثبات وقوع النشاط الضار دون أن يطلب منه إثبات أي خطأ من جانب المسؤول[26].

ويمكن تصور حالات قيام المسؤولية الموضوعية للدُّولة عن التلوث البحري: في حال أحدثته سفنها الحكومية المخصصَّة للأغراض التجارية دون سفنها الحكومية أو الحربية فهي تتمتع بالحصانة السيادية مع ضمان تصرفها على نحو يتوافق مع أحكام الاتفاقية، وفي حال تقصير سلطتها التشريعية في إصدار تشريعات منع التلوث أو أنَّ هذه التشريعات أقل فعالية من القواعد والمعايير الدُّولية، وفي حال لم تكفل للأجانب إمكانية اللجوء للقضاء الوطني للحصول السريع على تعويض كافٍ فيما يتعلق بالضرر الناتج عن التلوث وعدم اتخاذ تدابير تسهل سير الدعوى.

---

**[23] الأهواني، حسام الدين، النظرية العامة للالتزام– مصادر الالتزام– المصادر غير الإرادية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998م، ص50.**

**[24] حنفي، وليد، مرجع سابق، ص5.**

**[25] الفقي، السيد محمد، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000م، ص155.**

**[26] المنياوي، ياسر، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2008م، ص364.**

أما بالنسبة للأشخاص الطبيعيين والاعتباريين التابعين لها فلا تسأل عن تصرفاتهم إلا في حال ثبوت عدم قيامها ببذل العناية المطلوبة لمنع هؤلاء الأشخاص من ارتكاب أفعال التلوث الضارة، كتقصيرها في محاكمة هؤلاء أو عدم قيامها بالمراقبة المتطلبة للتأكد من سلامة تشغيل السفينة[27].

ومهما يكن من الأمر فإنَّه بمجرد ثبوت وقوع الضرر الناجم عن التلوث البحري ونسبته إلى الشخص المسؤول، ترتب المسؤولية الموضوعية آثارها فتعطي المتضرر الحق في رفع دعوى للمطالبة بالتعويض.

**المبحث الثاني: الآثار المترتبة على ثبوت المسؤولية الموضوعية عن التلوث البحري**

إنَّ المسؤولية الموضوعية عن التلوث البحري بمجرد ثبوتها في مواجهة الشخص المسؤول ترتب آثرها والذي يتمثل بالتعويض، الأمر الذي يستدعي البحث في كيفية الحصول على هذا التعويض بإحدى صورتيه، ومن ثم البحث في كيفية تقديره وحالات سقوط الحق في الحصول عليه، لذلك سيتم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين وفق الآتي:

**المطلب الأول: دعوى التعويض عن الضرر البحري وصوره:**

على المتضرر من جراء التلوث البحري أن يلجأ للقضاء ويرفع ما يسمى بدعوى التعويض بعد استيفاء شروطها، وذلك بهدف الحصول على التعويض بإحدى صورتيه.

**الفرع الأول: الشروط الواجب توافرها في دعوى التعويض:**

يمكن حصر هذه الشروط بما يأتي:

أولاً: شرط صفة التقاضي: تعدُّ الصفة شرط لازم لوجود الحق في الدعوى، وعلى اعتبار أنَّ الأضرار التي تصيب البيئة البحرية تهمُّ المجتمع بأسره هنا تظهر الصعوبة المتعلقة بمشكلة الصفة في التقاضي، لاسيما وأنَّه يلزم توافر الضرر الشخصي المباشر في شخص المدعي، فالضرر البيئي المحض هو بالضرورة ضرر جماعي يصيب المجتمع ككل مما يستتبع البحث عن مدافع عن البيئة البحرية[28] على النحو الآتي:

1. الفرد العادي: لا تلحق آثار الأنشطة المسببة للتلوث البحري الأشخاص بصفاتهم بل تلحق بكل ما هو موجود في الإقليم البحري للدُّولة، بالتالي حتى وإن لم يوجد شخص قد لحقه ضرر فإنَّ الدُّولة تريد تأكيد اختصاصها الإقليمي الذي انتهك بالأنشطة المسببة للتلوث والتي وقعت في الخارج وليس لتأكيد اختصاصها الشخصي الذي تمارسه لصالح أحد من رعاياها[29]، فيكون من حقها تحريك دعوى المسؤولية الموضوعية في مواجهة الدَّولة المسؤولة أو أتباعها الذين قاموا بتلك الأنشطة البيئية الملوثة.

2. جمعيات الدفاع عن البيئة: لا تستطيع إقامة الدعوى بشكل مباشر أمام القضاء المدني للمطالبة بالتعويض عن الأضرار البيئية الحاصلة إلا إذا كانت تشكل مخالفة معاقب عليها جزائياً[30].

3. السلطات العامة للدُّولة: يمكنها المطالبة بالتعويضات الناجمة عن الأضرار البيئية، كما ورد في مشروع التوجهات الأوروبية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن المخلفات أو لوكالة البيئة وهيئة الطاقة والمعهد الفني للبيئة الساحلية وسواحل البحيرات والوكالات المالية للبحيرات والصندوق الوطني للآثار التاريخية والمواقع في فرنسا (كالنزاع الدائر بين بلدية

---

**[27] عاشور، محمد، مرجع سابق، ص327-ص329.**

**[28] حواس، عطاء، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البيئي في نطاق الجوار(دراسة مقارنة)، الدَّار الجامعية الجديدة، الإسكندرية، 2011م، ص248-249.**

**[29] سلامة، أحمد، نظرات في الحماية الدبلوماسية ودور فكرة الجنسية في المسؤولية الدُّولية عن الأضرار البيئية، *المجلة المصرية للقانون الدَّولي*، ع5، 2002م، ص100.**

**[30] حواس، عطاء، مرجع سابق، ص678.**

ماسكير الساحلية وشركة توطال على إثر تسرب المواد البترولية من ناقلة البترول ERIKA، حيث ذهبت المحكمة التِّجارية الفرنسية إلى إلزام شركة توطال باعتبارها المالكة للحمولة بجبر الأضرار مهما كان نوعها نتيجة تسرب النفايات البترولية إلى سواحل البلدية والناتجة عن إزالة التلوث البحري الذي سبب لها خسائر مادية ومالية كبيرة، في حكمها المؤرخ 6 كانون الأول 2000م[31])، أو عن طريق الهيئات الإدارية للدَّولة كما هو مطبق في الولايات المتحدة الأمريكية، أو عن طريق جهاز شؤون البيئة التابع لرئاسة مجلس الوزراء كما هو مطبق في مصر[32].

ثانياً: شرط المصلحة لطالب التعويض: وهي الشرط الثاني لقبول دعوى التعويض، فكل من يتوافر فيه شرط الصفة لابد أن يتوافر فيه شرط المصلحة أي المنفعة المادية أو المعنوية سواء كانت اقتصادية أو اجتماعية، أو بمعنى آخر المنفعة التي يجنيها المدعي من التجائه إلى القضاء[33]، ولهذه المصلحة شروط منها أن تكون شخصية ومباشرة ومشروعة أي مستندة إلى حق قانوني ترمي إلى إقراره وتثبيته (كالحق في بيئة سليمة نظيفة خالية من التلوث)، ولا يشترط أن تكون قائمة على الدوام فيمكن إقامة الدعوى على المصلحة المحتملة.

ثالثاً: الاختصاص القضائي: أو بمعنى آخر المحكمة المختصة بنظر دعوى التعويض:

1. على مستوى القضاء الوطني: بمراجعة أحكام اتفاقية باريس 1960م نجد أنَّها أوجبت رفع دعوى التعويض عن أضرار الحادث النووي أمام المحكمة التي يقع في دائرتها مكان الحادث النووي وليس مكان ظهور آثار الحادث النووية (م13/أ)، وفي حال وقوعه خارج أقاليم الدُّول المتعاقدة أو كان من غير الممكن تحديد مكان وقوعه بشكل أكيد فينعقد الاختصاص لمحكمة مكان المنشأة النووية التي يعدُّ مستغلها هو المسؤول عن الأضرار، أما اتفاقية بروكسل 1969م حددت أحكام الاختصاص القضائي بالتعويض على الشكل الآتي: "1- عندما يتسبب الحادث بأضرار تلوث في إقليم يضم البحر الإقليمي لواحدة أو أكثر من الدُّول الأطراف أو حيث تتخذ تدابير وقائية لتفادي أو تقليل أضرار التلوث في مثل هذا الإقليم بما في ذلك البحر الإقليمي فإنَّه لا يجوز رفع دعوى تعويض إلا في محاكم مثل هذه الدُّولة أو الدُّول المتعاقدة ومن الواجب إعطاء المدعى عليه إخطاراً معقولاً بأي من هذه الدعاوى. 2- تكفل كل دولة طرف أنَّ محاكمها تملك الولاية للنظر في مثل دعاوى التعويض هذه. 3- محاكم الدُّولة التي أنشئ فيها الصندوق (صندوق تعويض الأضرار) ستكون هي المختصَّة حصراً بتقرير المسائل المتعلقة بتخصيص الصندوق وتوزيعه"(م9)، بالتالي تكون هذه الاتفاقية قد منحت الدُّولة الساحلية التي وقع في بحرها الإقليمي التلوث الأولوية في نظر دعاوى التعويض.

أما بالنسبة لاتفاقية قانون البحار 1982م فقد اتسمت بإيجاد التوازن في المصالح المختلفة بين الدُّول بمنحها اختصاصات التنفيذ للدُّولة الساحلية ودولة العلم ودولة الميناء[34] بصدد الانتهاكات المرتكبة من السفن والتي ينجم عنها حوادث التلوث البحري، وهذا من شأنه ألا يترك بعض الحالات دون تعويض لانعدام الاختصاص أو لصعوبة اللجوء إلى المحكمة المختصَّة، على أنَّ إقامة الدعوى الجنائية لفرض عقوبات على السفن الأجنبية المرتكبة للانتهاك لا تؤثر في الإجراءات المتخذة من قبل الدُّولة الساحلية التي وقع الانتهاك في بحرها الإقليمي كاحتجازها لدى توافر الأدلة بأنَّ

**[31] جمال، علي، الحماية القانونية للبيئة البرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، كلية الحقوق، 2010م، ص220.**

**[32] لمزيد من التفاصيل: بوفلجة، عبد الرحمن، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2016م، ص144-ص146.**

**[33] التحيوي، محمود السيد، الصفة غير العادية وآثارها في رفع الدعوى القضائية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003م، ص68**

**[34] عامر، صلاح الدين، القانون الدُّولي الجديد للبحار_ دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989م، ص512.**

الانتهاك يسفر عن تصريف يلحق أو يهدد بإلحاق ضرر جسيم بساحلها أو بمصالحها المرتبطة به أو بأي من مواد بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة متى ما اقتضت ذلك أدلة القضية (م220/ف2-6)، ويمكن أن تفرج عن السفينة وتسمح لها بالمضي في طريقها فوراً رهناً بإجراءات معقولة كتقديم كفالة أو أي ضمان مالي مناسب آخر (م226/ف1-ب ب).

كما نصَّت على أن تكفل الدُّول إتاحة الرجوع إلى قضائها وفق نظمها القانونية للحصول السريع على تعويض كافٍ أو على ترضية أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن التلوث البحري الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون والاعتباريون الخاضعون لولايتها (م235/ف2)، وهذا يستدعي تعاون الدُّول حيثما يكون ذلك مناسباً في وضع معايير وإجراءات لدفع تعويضٍ كافٍ كالتأمين الإجباري أو صناديق التعويض (م235/ف3).

2. على مستوى القضاء الدُّولي: بمجرد استنفاذ الطرق القانونية الداخلية وفي حال لم تتم التسوية بموجب إحدى الطرق السلمية التي وقع اختيار الأطراف عليها (من مفاوضة- تحقيق- وساطة- توفيق أو عن طريق اللجوء إلى وكالات وتنظيمات إقليمية)، يكون بإمكان الأطراف اللجوء للقضاء الدُّولي المتمثل بمحكمة العدل الدُّولية إذا قبل أطراف النزاع من أشخاص القانون الدُّولي ولايتها وفقاً للقواعد المنظمة لاختصاصها، حيث تفصل في المنازعات البيئية المتعلقة بتفسير أو تطبيق الاتفاقيات الدُّولية المتعلقة بحماية البيئة، والمحكمة الدُّولية لقانون البحار والتي تختص بنظر المنازعات المتعلقة بحماية البيئة البحرية ومكافحة تلوثها وما يتبعه من مشكلات، ومحاكم التحكيم المشكلة وفقاً للمرفق السابع أو الثامن من اتفاقية قانون البحار 1982م، علماً أنَّ القرارات الصادرة عن هذه المحاكم قرارات قطعية وعلى جميع أطراف النزاع الامتثال لها[35].

بالتالي بمجرد إقامة الدعوى وتثبت القاضي من توافر أركان المسؤولية الموضوعية عن التلوث البحري الحاصل وتوافر شروط قيام الدعوى يبحث في كيفية تعويض المضرور.

**الفرع الثاني: صور التعويض:**

يقصد بالتعويض إعادة التوازن الذي اختل بسبب وقوع الضرر وإعادة المتضرر إلى حالته التي كان عليها قبل تعرضه للفعل الضار[36]، وله صورتين هما:

1. التعويض العيني: ويكون بإعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل وقوع الفعل الضار وذلك بإزالة الضرر الناشئ عنه، فيأخذ إما صورة إصلاح أو ترميم للوسط البيئي الذي أصابه التلوث أو صورة إعادة إنشاء شروط معيشية مناسبة للأماكن التي يهددها الخطر[37] أو حتى وقف الفعل الغير مشروع، نجده في القانون الفرنسي الصادر في 15 تموز 1975م المتعلق بالمخلفات في المادة 24 منه، الذي أعطى القاضي سلطة الحكم على وجه الإلزام بإعادة الحال إلى ما كان عليه بالنسبة للأماكن التي لحقها أضرار بسبب مخلفات لم تتم معالجتها وفقاً للشروط المحددة في ذات القانون[38].

2. التعويض النقدي: أو ما يعرف بالتعويض بمقابل، وعلى الرغم من أنَّ هناك صعوبة أو استحالة بالإحاطة بكافة التكاليف والمبالغ المالية التي تسمح بإعادة إحياء العناصر البيئية والموارد الطبيعية نظراً لقيمتها الاقتصادية التي تعدُّ

---

**[35] أفكرين، محسن، القانون الدُّولي للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006م، ص426.**

**[36] علواني، امبارك، مرجع سابق، ص275.**

**[37] بوفلجة، عبد الرحمن، مرجع سابق، ص170.**

**[38] Jacqueline Morand- De`vriller, Le Droit de l' environment, 8 e`me édition, que sais- je, presse université de France, Paris, 2007, p.89.**

أثمن وأكثر تكلفة مما يقدره القاضي نقداً مهما استعان بخبراء لتقييم الضرر البيئي، إلا أنَّ أغلب الاتفاقيات الدُّولية نجدها قد فضَّلت التعويض النقدي على التعويض العيني.

فإذا كان الاتجاه الغالب هو الأخذ بالتعويض النقدي بمجرد توافر شروطه، يثور التساؤل هنا عن كيفية تقديره؟ وعن الجزاء المترتب عن تخلف شروطه؟ هذا ما سنتطرق إليه في المطلب الثاني من هذا المبحث.

**المطلب الثاني: تقدير مبلغ التعويض النقدي والجزاء المترتب على تخلف شروطه:**

إنَّ القوانين والاتفاقيات الدُّولية التي أخذت بالتعويض النقدي قد حددت كيفية تقديره بما يضمن عدم تعسف القضاة في التقدير، ليس ذلك فحسب بل إنَّ بعضها قد اعترف بوجود حالات تُسقِط الحق في الحصول على التعويض بمجرد توافر إحداها.

**الفرع الأول: كيفية تقدير قيمة التعويض النقدي:**

نجدها في القوانين الوطنية والاتفاقيات الدُّولية على النحو الآتي:

أولاً: على صعيد القوانين الوطنية: كقانون حماية المياه من التلوث في ألاسكا، حيث يقدر التعويض على أساس كمية الزيت الذي تم إلقاؤه في المياه مع الأخذ في الاعتبار ما إذا كان هناك مواد سامة تؤثر على نقاء المياه وصلاحيتها وكذلك الأحياء المائية والثروات الطبيعية الموجودة فيها، وفي ضوء كل هذه المعطيات الفنية يمكن تقدير قيمة التعويض عن التلوث[39].

ثانياً: على صعيد الاتفاقيات الدُّولية: نجد أنَّ الاتفاقيات الخاصَّة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث قد أجمعت على الأخذ بقاعدة تحديد المسؤولية مع اختلافها في مبالغ التحديد بما يتناسب مع حجم النشاط ومدى الضرر الناشئ عن التلوث، كاتفاقية باريس 1960م واتفاقية بروكسل 1969م[40] على النحو الآتي:

1. اتفاقية باريس 1960م: حدَّدت الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به مستغل المنشأة النووية مهما بلغت قيمة الأضرار ب 15 مليون دولار (م7/ب)، ولضمان حصول المتضرر عليه اشترطت إلزام المستغل بأن يحتفظ بتأمين أو ضمان مالي آخر يغطي قيمة التعويض المقرر بمقتضى الاتفاقية وكذلك بالنوع والشروط التي تحددها السلطات العامة المختصَّة (م10/أ).

2. اتفاقية بروكسل المكملة لاتفاقية باريس 1963م: رفعت الحد الأدنى لمقدار التعويض المقرر بمقتضى م7 من اتفاقية باريس على أن تعطى هذه الزيادة من أموال عامة يوفرها الطرف المتعاقد الذي تقع المنشأة النووية داخل أراضيه أو من أموال التأمينات أو أي ضمان مالي آخر.

3. اتفاقية بروكسل 1969م: قد وضعت في مادتها الخامسة حداً أقصى للتعويض عن أي حادثة بمبلغ لا يتجاوز 2000 فرنك لكن طن من حمولة السفينة مع مراعاة ألا يتجاوز إجمالي التعويضات عن الحادث الواحد ما يعادل 210 مليون فرنك[41]، على أنَّه في حال وقوع الحادث بسبب خطأ فعلي من المالك[42] فإنَّه لا يستفيد من الحد المذكور

---

**[39] الميناوي، ياسر، مرجع سابق، ص416.**

**[40] الحميدي، محمد سعيد، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها وفق قانون الإمارات العربية المتحدة، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة، ط1، 2008م، ص357-358.**

**[41] والجدير ذكره أنَّ بروتوكول 1984م المعدل للاتفاقية قد أدخل تعديلات على مبلغ المسؤولية وذلك بتحديده مبلغ التعويض ب 3 مليون دولار لكل سفينة لا تتجاوز حمولتها 5000 طن أما بالنسبة للسفن التي تتجاوز حمولتها 5000 طن يقدر مبلغ التعويض ب 3 مليون دولار مضافاً إليها مبلغ 420 P.T.S (P.T.S= 1.20 دولار أو 5.12 فرنك)، وبالنسبة للسفن البترولية التي تزيد حمولتها عن 50000 طن فإنَّ التعويض الواجب دفعه هو 45 مليون من وحدة الحساب الخاصَّة. أفكرين، محسن، مرجع سابق، ص271.**

سابقاً، ويكون عليه بمطلق الأحوال تقديم تأمين إجباري أو أي ضمان مالي لكفالة تعويض المضرورين في حال كانت السفينة تحمل أكثر من 2000 طن من الزيت (النفط) السائب كبضاعة، وفي حال وقوع الحادث يتوجب عليه إنشاء صندوق بالمبلغ الإجمالي الذي يمثل حدود مسؤوليته أمام القضاء أو السلطات الأخرى المعنية لدى أي من الدُّول المتعاقدة مقيمة الدعوى بإيداع المبلغ أو بتقديم ضمان مصرفي أو ضمان آخر كافٍ تقبله الدُّولة المتعاقدة التي أنشئ فيها الصندوق، والذي يتم توزيعه على المدعين كلٌّ بنسبة مقدار الإدعاءات أو المطالبات (م5 من الاتفاقية)، وفي حال حدث التسرب من سفينتين أو أكثر وحصل التلوث فإنَّ مسؤولية ملاك هذه السفن تضامنية عن تلك الأضرار التي لا يمكن فصلها بشكل معقول (م4 من الاتفاقية).

كما أنَّ هناك اتفاقيات _كالاتفاقية الخاصَّة بالمسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلوث النفطي الناتج عن استكشاف واستغلال الموارد البيئية لقاع البحر لندن 1977م_ قد حددت معايير الضرر وسمحت للقاضي أن يدخل في نطاق التعويض التدابير المعقولة التي يتخذها الشخص إزاء الحادث المسبب للضرر والتعويض عن الأضرار الواقعة فعلاً، كما حدث في قضية Tanion حيث تم تعويض فرنسا بمبلغ 208 مليون فرنك عن المصاريف الوقائية فقط[43]، وكذلك في قضية Torrey Canyon حيث طالبت فرنسا ب 7.7 مليون دولار كتعويض عن نفقات مقاومة انتشار الضرر كما طالبت بريطانيا بمبلغ 8.4 مليون دولار وتمت تسوية الخلاف ودياً[44].

وبذلك إذا طرح نزاع بشأن الأضرار الناجمة عن التلوث النووي أو النفطي، فإنَّ القاضي يجد نفسه أمام معايير محددة قانوناً بمقاييس حسابية، وبناءاً عليه يقدر قيمة الضرر بما لا يتجاوز الحد المنصوص عليه في الاتفاقيات.

والجدير ذكره أنَّ المجتمع الدُّولي يعمل بآلية التبليغ المبكر عن وقوع الحوادث النووية للوقاية منها والتقليل من عواقبها في حالة حدوثها، وهو ما تجلى في اتفاقية فيينا 1986م بشأن تقديم المساعدة في حال وقوع حادث نووي أو طارئ إشعاعي[45].

**الفرع الثاني: سقوط الحق في التعويض:**

يسقط حق المتضرر في الحصول على تعويض عن أضرار التلوث البحري في عدة حالات منها:

أولاً: تخلف الرابطة السببية بين الضرر والفعل الضار: نجد تطبيقه في قرار محكمة العدل الأمريكية بأنَّه لا تعويض إلا عن الضرر الناتج مباشرة عن الفعل الضار، فرفض المحكمة للتعويض عن الأضرار الاقتصادية في قضية lestbank سببه عدم وجود رابطة مباشرة بين الفعل الضار والنتيجة باستثناء مطالبات التعويض التي تقدم بها الصيادون لما أصابهم من خسارة[46].

ثانياً: التقادم المسقط لدعوى التعويض: قد حددت الاتفاقيات التي تناولت المسؤولية الموضوعية مدة معينة لتقادم دعوى التعويض يسقط بعد انقضائها حق المضرور في إقامتها، وذلك كي لا يبقى المسؤول عن حادث التلوث مهدداً بإقامة الدعوى عليه في أي وقت، من مثالها:

---

**[42] مالك السفينة: هو الشخص أو الأشخاص المسجلين كأصحاب السفينة وإن لم يكن هناك مثل هذا التسجيل، الشخص أو الأشخاص المالكون للسفينة على أنَّه في حالة السفينة المملوكة من قبل الدُّولة والمشغلة من جانب شركة مسجلة في تلك الدُّولة على أنَّها مشغل السفينة فإنَّ تعبير المالك يعني مثل هذه الشركة (م 1/3 من الاتفاقية).**

**[43] جميلة، حميدة، النظام القانوني للضرر البيئي وآليات تعويضه، الجزائر، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، 2011م، ص361.**

**[44] بوفلجة، عبد الرحمن، مرجع سابق، ص187.**

**[45] علواني، امبارك، مرجع سابق، ص42.**

**[46] محمدين، جلال، مرجع سابق، ص73.**

1. اتفاقية باريس 1960م: حددت مدة عشر سنوات من وقت وقوع الحادثة النووية لسقوط الحق في المطالبة بالتعويض (م8 من الاتفاقية).

2. اتفاقية بروكسل 1969م: حددت مدة 3 سنوات من وقت وقوع الضرر على أنَّه لا يجوز بأي حال رفع الدعوى بعد ست سنوات من تاريخ الحادث الذي تسبب بالضرر وحينما يكون مؤلفاً من سلسلة أحداث فإنَّ فترة الست سنوات تبدأ من تاريخ وقوع الحادث الأول (م8 من الاتفاقية).

3. اتفاقية قانون البحار 1982م: حددت مدة 3 سنوات من التاريخ الذي ارتكب فيه الانتهاك لتقادم الدعوى الجنائية، على أنَّ هذا التقادم لا يكون إلا بخصوص الدعاوى التي تقام ضد السفن الأجنبية لفرض عقوبات، ولا تمس الحق في رفع دعوى مدنية للمطالبة بالتعويض عن الخسائر أو الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية[47].

على أنَّه لا بد من التنويه إلى الطبيعة المتراخية للضرر البحري لاسيما في حالة الحوادث النووية فقد يتأخر ظهور الضرر دون أن يؤثر ذلك على كونه ضرر حقيقي لذلك وانطلاقاً من مبدأ حماية المضرور والبيئة من الأخطار الجسيمة لحوادث التلوث البحري لابد من التعويل _كمعيار محدد لبدء تقادم دعوى المسؤولية_ على تاريخ ظهور الضرر وليس تاريخ حدوث الفعل المنشئ له.

ثالثاً: حالات الإعفاء من المسؤولية: إنَّ الاتفاقيات الدُّولية ولتوفير قدر من المرونة قد نصَّت على حالات معينة تعفي مشغل السفينة أو مالكها من المسؤولية عن وقوع حادث التلوث البحري، ومنها:

1. اتفاقية باريس 1960م: والتي نصَّت في مادتها التاسعة على أنَّه: يعفى مشغل المنشأة النووية من المسؤولية في حال إثباته أنَّ الحادث النووي قد وقع نتيجة نزاع مسلح أو غزو أو حرب أهلية أو كارثة طبيعية جسيمة ذات خصائص استثنائية.

2. اتفاقية بروكسل 1969م: أعفت مالك السفينة من المسؤولية في الحالات الناشئة عن عمل حربي أو عمل من أعمال القتال أو الحرب المدنية (الأهلية) أو التمرد أو نتيجة لظاهرة طبيعية استثنائية وحتمية وقاهرة، أو تلك الناشئة بشكل كلي عن فعل أو امتناع من قبل طرف ثالث مع النية بإحداث الضرر، أو تلك الناشئة بشكل كلي عن الإهمال أو عن فعل خاطئ آخر من قبل أي سلطة أو حكومة مسؤولة عن صون المساعدات الملاحية أثناء ممارستها تلك الوظيفة، كما يعفى المالك من المسؤولية إذا أثبت أنَّ الأضرار الناجمة عن التلوث ناشئة بشكل كلي أو جزئي عن فعل أو امتناع واقع بنية إحداث الضرر من قبل الشخص المتضرر أو عن إهماله (م3 من الاتفاقية).

وهنا تظهر أهمية الاتفاقية الدُّولية الخاصَّة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالزيت بروكسل 1971م* وبروتوكولي لندن المعدلين لها، والتي تهدف إلى ضمان حصول المتضررين على التعويض المناسب حيث نصَّت م4 منها على التزامات الصندوق بالتعويض على كل شخص كان قد أضير من التلوث إذا لم يتمكن هذا الشخص من الحصول على تعويض كافٍ عن الأضرار بمقتضى أحكام اتفاقية بروكسل 1969م وذلك

---

**[47] العناني، إبراهيم، مرجع سابق، ص285.**

*** الاتفاقية الدُّولية الخاصَّة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الضرر الناجم عن التلوث النفطي بروكسل 1971م: اعتمدت في 1971/12/18م ودخلت حيز النفاذ بتاريخ 1978/10/16م انضم إليها 34 دولة من الدُّول الأطراف في معاهدة المسؤولية عن أضرار التلوث النفطي 1969م، تتألف إدارة الصندوق من جمعية مؤلفة من ممثلي حكومات الدُّول المتعاقدة وهي تشكل مجلس الإدارة الأعلى للصندوق والمسؤولة عن كافة عملياته، وسكرتارية تدار بواسطة مدير، ولجنة تنفيذية تنتخب من قبل الجمعية وتقوم بالتصديق على تسوية طلبات التعويض المقدمة للصندوق. عاشور، محمد، مرجع سابق، ص379-380.**

**وتأتي المساهمات المالية في الصندوق من الشركات والأشخاص الذين يزيد المجموع السنوي لما يستلمونه من نفط خام وقود منقول بحراً على 150 ألف طن، محمدين، جلال، مرجع سابق، ص191.**

نتيجة أحد الأسباب الآتية: إذا كانت اتفاقية بروكسل 1969م لا تقضي بالمساءلة عن تلك الأضرار، أو إذا كان المالك المسؤول بمقتضى اتفاقية بروكسل غير قادر مادياً على الوفاء بالتزاماته بشكل كامل (كما حدث في حالة غرق سفينة غلاب إسيمي في تشرين الثاني 1981م، حيث كانت هذه السفينة الوحيدة التي تمتلكها الشركة وبعد غرقها أعلنت الشركة عدم قدرتها المالية على تعويض الأضرار، وبذلك وجب على الصندوق التدخل ليحل محلها وتعويض الأضرار الواقعة[48])، أو إذا كان مقدار الأضرار يتجاوز مسؤولية المالك، وبمطلق الأحوال عندما يكون الصندوق في حالة ضمان لمسؤولية المالك فذلك يكون فقط لجزء من التزامات المالك.

وتعدُّ هذه الاتفاقية خطوة هامة في سبيل حصول المتضررين على تعويضاتهم من جراء التلوث النفطي للبيئة البحرية نظراً لما توفره من إمكانية لتعويض المضرورين في حالات تعذر ذلك.

وفي الختام يمكننا القول إنَّ الطبيعة الخاصَّة للضرر البحري كانت السبب الرئيس للأخذ بقواعد المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس الضرر، فبمجرد ثبوت وقوعه ونسبته إلى الشخص المسؤول يترتب على عاتق هذا الأخير الالتزام بتعويض المتضرر الذي يتقدم بدعوى إلى القضاء مطالباً بهذا التعويض، ليقوم القاضي بدوره بالتثبت من توافر أركان المسؤولية الموضوعية ومن ثم الحكم بالتعويض النقدي المقدرة قيمته في ضوء القانون الوطني أو الاتفاقيات الدُّولية، كما نصَّت بعض الاتفاقيات الدُّولية على حالات يسقط معها حق المتضرر في الحصول على التعويض، وذلك بهدف إضفاء نوع من المرونة على قواعد المسؤولية الموضوعية.

## النتائج و المناقشة:

من خلال دراسة مفهوم المسؤولية الموضوعية عن التلوث البحري نستنتج ما يأتي:

1. تم هجر قواعد المسؤولية التقصيرية القائمة على أساس الخطأ بعد أن أثبتت عجزها عن تعويض المتضرر من حوادث التلوث البحري لعجزه عن إثبات الخطأ في أحوال الضرر البحري العابر للحدود بالتالي تعذر حمايته، لتظهر قواعد المسؤولية الموضوعية كصمام قانوني يحمي حق المتضرر في حصوله على التعويض بمجرد وقوع الضرر ونسبته إلى الشخص المتسبب به.

2. نظرية العمل غير المشروع ونظرية المخاطر كلاهما يصلحان أساساً للمسؤولية الموضوعية.

3. تتميز المسؤولية الموضوعية بأنَّها ذات تعويض محدد من باب إيجاد الموازنة بين حماية المضرور وتعويضه من جهة، وتجنب الإجحاف بحق المسؤول غير المخطئ من جهة أخرى، نجد هذه السمة في الاتفاقيات الدُّولية المتعلقة بالضرر البيئي إلا أنَّه يعاب عليها أنَّ مدة التقادم لسقوط الحق في إقامة دعوى التعويض لا تتلاءم مع خصوصيات الأضرار البحرية لاسيما خاصية الطبيعة المتراخية والتدريجية لهذه الأضرار.

4. على الرغم من أنَّ اتفاقية قانون البحار 1982م قد تناولت موضوع المسؤولية عن التلوث البحري والتعويض عنه بشيء موجز يوحي بالغموض، إلا أنَّه لا يمكن إنكار أهمية الأحكام التي جاءت بها لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها سواء ما تعلق منها بالشق الوقائي أو العلاجي، كما تعدُّ المحرك الرئيسي للعديد من الدُّول نحو الالتزام بهذه الأحكام فتحولت حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من قاعدة عرفية إلى قاعدة مقننة يترتب على مخالفتها قيام المسؤولية وعليه تكون الاتفاقية قد أخذت ضمنياً بمفهوم المسؤولية الموضوعية المستندة إلى نظرية العمل الغير مشروع.

[48] **علواني، امبارك، مرجع سابق، ص231.**

وعليه نعتقد أنَّ قواعد المسؤولية الموضوعية ربما تكون كافية بحد ذاتها وفعالة في حماية البيئة البحرية من التلوث إذا روعيت النقاط الآتية:

1. ضرورة مراعاة إعادة النظر في مدة التقادم المنصوص عليها في الاتفاقيات الدُّولية حتى تكون أكثر استجابة لطبيعة الأضرار الناجمة عن التلوث البحري، أو صياغة قواعد خاصَّة لحساب مدة التقادم تأخذ بعين الاعتبار الطبيعة المتراخية له.

2. سن تشريعات تعزز دور صناديق التعويضات في حالة عدم تحديد المسؤول أو إعفائه.

3. إنشاء صندوق دولي لتعويض أضرار التلوث أياً كان نوعها وبغض النظر عن مكان حدوثها تساهم فيه الدُّول التي تسير ناقلات نفطية أو نووية على حد سواء.

## References :

### References In Arabic:

❖ **Books:**


- AFEKREEN, Mohsen. *International Environment Law*, Dar Al Nahda Al Arabia, Cairo, 2006, 641.
- AL AHWANI, Hossam Al Deen. *General Theory Of Commitment- Commitment Sources- Involuntary Sources*, Dar Al Nahda Al Arabia, Cairo, 1998, 346.
- AL ANANI, Ibrahim. *Law Of The Sea- Part Two: Legal System For Exploitation Of Non-Living Wealth- Scientific Research- Protection Of Marine Environment and Sea Disputes Settlement*, Dar Al Feker Al Arabi, Cairo, 1990.
- AL FAKI, Al Seed Mohammed. *Civil Responsibility For Damage To Oil Pollution*, Dar Almatboueat Al Jami'iah, Alexandria, 2000, 480.
- AL HOMAEDI, Mohammed Saeed. *Civil Responsibility Arising From Pollution Of Marine Environment And Legal Ways To Protect It According To The Law Of The United Arab Emirates* (Comparative Study), First Edition, Al Dar Al Jami'iah Al Jadidah, Alexandria, 2008, 721.
- AL MENAWI, Yasser. *Civil Responsibility Arising From Environment Pollution*, Al Dar Al Jamiea Al Jadidah, Alexandria, 2008, 518.
- AL TEHEWI, Mahmoud Al Seed. *The Unusual Adjective And Its Effects Of Judicial Proceeding*, Al Dar Al Jamiea Al Jadidah, Alexandria, 2003.
- AMER, Salah Al Deen. *New International Law For Sea- Study In The Most Important Provisions Of The United Nations Convention On The Law Of The Sea 1982*, Dar Al Nahda Al Arabia, Cairo, 1989, 630.
- FADEL, Sameer. *International Responsibility For Damage Resulting From The Use Of Nuclear Energy In Peace Time*, Alam Alketab, Cairo,1976, 402.
- FAHMI, Khaled. *Legal Aspects Of Environment Protection From Pollution In The Light Of National Legislation And The International Convention* (Comparative Study), First Edition, Dar Al Feker Al Jami'ie, Alexandria, 2011, 587.
- HADDAD, Salim. *Legal Planing For Seas And Arab National Security*, First Edition, Al Muassasah Al Jamiea lil Dirasat Wal Nashr, Beirut, 1994, 256.
- HASSOUNA, Mohammed. *State Responsibility For Environmental Pollution Damage*, First Edition, Dar Al Feker Al Jami'ie, Alexandria, 2014, 166.
- HAWAS, Attaa'a, *Civil Responsibility For Damage To Environmental Pollution Within The Nearby Area* (Comparative Study), Al Dar Al Jami'iah Al Jadidah, Alexandria, 2011, 1014.

- JAMELA, Hameda. *The Legal System Of Environmental Damage And Mechanisms For Compensation It*, Dar Al Khaldonea Lil Nashr Wal Tawze'e, Algeria, 2011, 488.
- MOHAMADEN, Jalal. *Legal Protection For The Marine Environment From Oil Pollution*, Al Dar Al Jami'iah Al Jadidah, Alexandria,2001, 162.
- SADAQA, Saleha, *The Legal System For The Protection Of Marine Environment From Pollution In The Mediterranean Sea*, Publishers Of The University Of Qar Younis, Benghazi, 1995, 469.

❖ **Doctoral Dissertations and Master's Thesis's:**

- ABDUL KARIM, Abdul Lawi. *Protection Of The Marine Environment In Algerian Law*, Master's Thesis, Abi Bakr Belqiad University, Faculty Of Law And Political Science, 2017, 218.
- ABDUL RAHMAN, Bou Flja. *Civil Responsibility For Environmental Damage And The Role Of Insurance*, Doctoral Dissertation, Abi Bakr Belqiad University, Faculty Of Law And Political Science, 2016, 342.
- ALWANI, Embarak. *International Responsibility For Environmental Protection* (Comparative Study), Doctoral Dissertation, Mohammed Khaydar Baskra University, Faculty Of Law And Political Science, 2017, 435.
- ASHOUR, Mohammed. *Pollution Of Ships And The Responsibility Of Ship Owner*, Doctoral Dissertation, Ain Shams University, Faculty Of Law, 2001, 545.
- DASHTI, Abbas. *Legal Aspects Of Marine Environment Pollution By Oil*, Master's Thesis, Middle East University, Faculty Of Law, 2010, 100.
- JAMAL, Ali. *Legal Protection For Wild Environment Of Pollution Notifications* (Comparative Study), Doctoral Dissertation, Talmasan University, Faculty Of Law, 2010.
- YAHIYA, Kanah. *International Efforts To Protect The Marine Environment During Armed Conflict*, Master's Thesis, Constantine University, Faculty Of Law, 2014, 130.

❖ **Articles:**

- Salama, Ahmed. *Looks In Diplomatic Protection And The Role Of A Nationality In International Responsibility For Environmental Damage*, Egyptian Journal Of International Law, Egyptian Association Of International Law, N. 5, 2002.

❖ **Scientific Papers:**

- ABDUL El MAJED, Isam; HAMID, Hamid; SHALABI, Mohamed. *Pollution Of Marine Environment: Causes- Hazards- Appropriate Guidelines And Rules For It Protection*, Scientific Paper Presented In Protection Of Marine Environment Conference, United Arab Emirates University, Faculty Of Sharia And Law, 1989, 14.
- AL KHAZZAAY, Malik; OUDI, Hossam. *Determine The Appropriate Legal Basis For Environmental Civilian Responsibility For Oil And Gas Refining Companies*, Scientific Research Published In Qadisiyah University, Faculty Of Law, 2017.
- HANAFI, Walid. *The Substantive Civil Responsibility For Electronic Pollution Damage*, Fifth Scientific Conference "Conference On Law And Environment, Tanta University, Faculty Of Law, 2018, 38.

❖ **Reports:**

- Report Of The International Law Commission On Its Session In 1994.

❖ **International and Regional Conventions:**

- Convention On The Third Party Liability In The Field Of Nuclear Energy, Paris 1960.
- Convention On The Liability Of Operators Of Nuclear Ships, Brussels 1962.
- International Convention On Civil Liability For Oil Pollution Damage, Brussels 1969.
- International Convention On The Establishment Of An International Fund For Compensation For Oil Pollution Damage, Brussels 1971.

- Convention On Civil Liability For Damage Caused By Oil Pollution Resulting From Exploration And Exploitation Environmental Resources Seabed, London 1977.
- United Nations Convention On The Law Of The Sea 1982.
- Convention For Provide Assistance In The Event Of Nuclear Accident Or Radiological Emergency, Vienna 1986.

**References In English:**

❖ **Books:**

- SMITH, J. W. *The control of oil pollution*, Graham and Trotman, London, 1976, 285.

❖ **Articles:**

- SCHACHTER, O; SEWER, D. *Marine pollution problems and remedies*, The American Journal Of International Law Cambridge University Press, Vol.65, No.1, 1970, pp.84-111, 28.

**References In France:**

❖ **Livres:**

- BERTRAND, A. R. *Transport maritime et pollution accidentelle par le pétrole*, *faite et chiffres (1951-1999)*, Edition Technip, Publications De L'institut Français Du Pétrole, Paris, 2000, 130.
- SALMON, J. *Dictionnaire de droit international public*, Bruylant, Bruxelles, 2001, 1200.
- JACQUELINE, M. *Le Droit De L' Environnent*, 8 E`me Edition, Que Sais- Je, Presses Universitaires De France, Paris, 2010, 128.