

المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط في التشريع الجزائري

Civil liability for marine pollution by oil in Algerian legislation

تاريخ الإرسال: 20../../..

تاريخ القبول: 20../../..



<i>Yusra boulakouas</i>	يسرى بولقواس	<i>Sara boulakouas</i>	سارة بولقواس*
مخبر الحوكمة والقانون الاقتصادي المركز الجامعي بركة	مخبر الحوكمة والقانون الاقتصادي جامعة باتنة 1	كلية الحقوق والعلوم السياسية	
Yusra.boulakouas@cu-barika.dz	Sara.boulakouas@univ-batna.dz		

تخضع المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية إلى نظام خاص بها، ومقررة بموجب القانون البحري أو القانون المتعلق بنشاطات المحروقات، خلافاً لباقي أنواع المسؤوليات المدنية عن التلوث البيئي، جعلها تخرج عن بعض القواعد العامة في المسؤولية المدنية.

الكلمات المفتاحية:

التلوث، مسؤولية مدنية، بيئة بحرية.

ملخص:

تقوم المسؤولية المدنية وفقاً لقواعد القانون المدني على ثلاث أركان الخطأ والضرر والعلاقة السببية، في حين تقوم المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط على ركنين هما الضرر والعلاقة السببية لاستثنائها بموجب نصوص قانونية واردة في القانون المنظم لنشاطات المحروقات والقانون البحري نظراً للمخاطر التي ينطوي عليها استغلال المنشآت النفطية.

Abstract:

Civil liability, according to the rules of civil law, rests on three pillars: fault, damage, and causation. However, civil liability for marine pollution by oil rests on two pillars: damage and causation. This is due to its exclusion by provisions in the law regulating hydrocarbon activities and maritime

law, given the risks inherent in the operation of oil installations. The fact that civil liability for marine pollution is subject to a specific system, established by maritime law or the law relating to hydrocarbon activities, unlike other types of civil liability for environmental pollution, makes it an exception to some of the general rules of civil liability.

المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط في التشريع الجزائري - سارة بولقواس - يسرى بولقواس

Keywords:

Pollution, Civil Liability, Marine Environment.

مقدمة:

عرف الإنسان النفط منذ القدم، حيث كان استغلاله محدودا وفق محدودية معرفته العلمية وامكانياته المادية والتقنية، إلا أن الأمر تغير منذ منتصف القرن التاسع عشر، حيث شهد العالم ثورة إثر التقدم العلمي والتطور التكنولوجي والصناعي، أفرز عنه وجود تقنيات تساعد اكتشاف حقول النفط في العالم وأخرى تضمن الاستخراج الأمثل له وتقنيات أخرى تستخدم في عملية تكرير النفط أي انتاج مشتقات النفط. وأصبح يوجد ما يسمى بقطاع صناعة واستخراج النفط. كما ساهم التطور في مجال تكنولوجيا المعلومات في الوصول إلى بنك معلومات حول احتياط النفط في الحقول.

وأصبح النفط مصدرا لتوليد الطاقة والوقود التي تستعمل لتشغيل العديد من المصانع والآلات ووسائل النقل، ومادة أولية في العديد من الصناعات كالصناعة الكيماوية وصناعة الأدوية وصناعة البلاستيك.

ساهم النفط في تسهيل حياة الأفراد، حيث مكن الوقود من تشغيل مختلف وسائل النقل التي جعلت الانسان يقطع مسافات طويلة في وقت وجيز. كما عزز اقتصاد الدول حيث استفادت منه مختلف القطاعات مما ساعد الدول في النهوض باقتصادها.

وهو كذلك الركيزة والمصدر الرئيسي لصادرات بعض الدول كالجائر، التي تقوم بتصديره كمادة خام عن طريق أنابيب التي تربط حقول الإنتاج بموانئ التصدير أو عن طريق أنابيب عابرة للبحر لتصل إلى الدولة الموجهة إليها النفط أو مشتقاته أو عن طريق ناقلات النفط، وخلال هذه العملية قد يقع حادث ينتج عنه تسرب النفط فتتلوث البيئة البحرية، كما قد يتسرب النفط كذلك عن الحوادث التي تقع نتيجة نشاط المنشآت البترولية التي تقع على الساحل فتتلوث البيئة البحرية وتلحق بها أضرارا قد تكون وخيمة يصعب معالجتها.

ومن خلال ما سبق يمكن طرح الإشكالية التالية: كيف عالج المشرع الجزائري المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط؟

تهدف هذه الدراسة إلى معرفة كيف نظم المشرع الجزائري المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية، ومعرفة كيف تتلوث البيئة البحرية بالنفط، وكذا معرفة أضرار هذا النوع من التلوث، وسبب استثناء المشرع الجزائري للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية عن قواعد العامة للمسؤولية المدنية.

المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط في التشريع الجزائري - سارة بولقواس - يسرى بولقواس

المنهج المتبع لمعالجة موضوع هذه الدراسة، هو المنهج التحليلي، والذي اعتمد عليه لتحليل النصوص القانونية المعالجة للموضوع.

وللإجابة عن الإشكالية السابق طرحها قسم الموضوع الى محورين: حيث خصص المحور الأول للإطار القانوني لتلوث البحري بالنفط، وخصص المحور الثاني لشروط قيام المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط.

المحور الأول : الإطار القانوني للتلوث البحري بالنفط

يشكل الماء 80 بالمئة من مساحة الكرة الأرضية، فهو الجزء الأكبر وبه جعل الله سبحانه وتعالى كل شيئاً حياً¹، وهو مصدر ومنبع الغذاء والشراب للكائنات الحية ومنبع الحياة، ومنه يستخرج الإنسان حلية يلبسها²، وهو الوسط الملائم لعيش العديد من الكائنات الحية وبواسطته تتم الملاحة البحرية للتجارة أو السفر.

تعرضت البيئة البحرية للتدهور نتيجة استنزاف مواردها الطبيعية وتلويثها بالعديد من المواد الضارة الناتجة عن النشاط الإنساني، وأهم هذه المواد النفط الذي يتسرب نتيجة حوادث النقل كما حدث في واقعة ناقلة "توري كانيون" بالقرب من السواحل القريبة لبريطانيا، أو حوادث عملية التنقيب والاستخراج والاستغلال.

وستتناول في الإطار القانوني للتلوث البحري بالنفط مفهوم تلوث البيئة البحرية بالنفط (أولاً)، ثم الحماية القانونية الوقائية للبيئة البحرية من التلوث بالنفط (ثانياً).

أولاً: مفهوم تلوث البيئة البحرية بالنفط:

نتطرق في مفهوم تلوث البيئة البحرية إلى تعريف تلوث البيئة البحرية وأسبابه.

أولاً -1- تعريف تلوث البيئة البحرية:

تعد البيئة البحرية أحد عناصر البيئة الطبيعية التي خلقها الله سبحانه وتعالى بشكل متوازن، صالحة لعيش مختلف الكائنات الحية³.

يعرف التلوث بصفة عامة بأنه تغيير في الصفات الطبيعية للماء أو الهواء أو التربة، بحيث تصبح غير مناسبة للاستعمالات المقصودة منها، وذلك بإدخال مواد غريبة أو الزيادة في كميات بعض المواد الموجودة في هذه الأوساط وبتأثير⁴.

المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط في التشريع الجزائري - سارة بولقواس - يسرى بولقواس

يتضح من التعريف أعلاه أن التلوث يحدث تغييرا في العناصر البيئية بإضافة مواد غريبة عليها أو الزيادة في بعض المواد مسببا خللا في تركيبها، وبالتالي الحاق مختلف الأضرار بباقي العناصر البيئة والانسان.

ويعرف تلوث الماء بالنفط بحدوث تسربا له أو أحد مشتقاته ووصوله إلى مياه البحار والمحيطات و الأنهار، نتيجة حوادث تقع أثناء عملية التنقيب أو الاستخراج أو النقل⁵.

لم يتناول هذا التعريف الأثر المترتب عن تلوث الماء وهو تغيير الخصائص الكيميائية للمياه نتيجة اختلاط مواد به. كما لا يقتصر التلوث عن تسرب النفط الذي يمكن أن يحدث أثناء عملية التنقيب أو الاستخراج أو النقل، بل يحدث أيضا عند تكرير البترول وبتلوث كذلك بنفاياته.

وهو كذلك وجود البترول ومنتجاته سواء الهيدروكربونات السائلة وزيت التشحيم وزيت الوقود والزيوت المكررة وزيت الأفران والغاز وغيرها من المواد المستخرجة من النفط أو نفاياته في الوسط المائي⁶.

وفقا للتعريف أعلاه يحدث تلوث الماء بالنفط بوجوده أو وجود أحد منتجاته المشتقة منه أو نفاياته مع مكونات الماء.

مما سبق يمكن تعريف تلوث البيئة البحرية بالنفط بأنه وجود مواد غريبة عن مكونات الماء سواء كان نفطا أو أحد مشتقاته أو نفايات ناتجة عن استغلاله في مختلف الأنشطة الاقتصادية.

أولا-2-أسباب تلوث البيئة البحرية بالنفط:

يرجع تلوث ماء البحر بالنفط إلى⁷:

- الحوادث البحرية للسفن وناقلات النفط التي تقع نتيجة تصادم بين السفن البترولية، لضعف الارشاد وسوء الأحوال الجوية والإهمال وعدم الحيلة في قيادة السفن، كما حدث لناقلة البترول الأمريكية Esson Valde بتاريخ 9 مارس 1989 التي اصطدمت بحاجز مرجاني في خليج آلاسكا وتسرب منها حوالي 240000 برميل من النفط.

- التفريغ العمدي للمواد النفطية سواء بشكل مباشر، وذلك في العمليات العسكرية أو في حالة وجود عطب في ناقلات النفط أو وجود أعاصير، إذ يتم تفريغ جزء من الحمولة لكي تتمكن من مواصلة الرحلة بسلامة. أو بشكل غير مباشر وذلك عندما يتم تفريغ مياه الاتزان⁸ أو تفريغ مياه غسل خزانات البترول في السفن عند صيانتها الدورية.

المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط في التشريع الجزائري - سارة بولقواس - يسرى بولقواس

- حوادث التسربات التي تحدث في مصافي تكرير البترول القريبة من السواحل والمواني ومن خطوط أنابيب البترول المغمورة في البحر ، ومختلف عمليات التنقيب والبحث أو الاستغلال التي تتم في قاع البحر⁹.

ثانيا: الحماية القانونية الوقائية للبيئة البحرية من التلوث بالنفط:

الجزائر إحدى الدول المنتجة للنفط والغاز، وبذلك فهي تمتلك العديد من المنشآت النفطية سواء في مرحلة الاستخراج أو التكرير أو التخزين أو التصدير. ومن هذه المنشآت ما هو موجود على مستوى الشريط الساحلي، حيث توجد ثلاث مناطق صناعية مختصة في تكرير النفط ومعالجة غاز المكثفات، وتصدير النفط الخام والمشتقات البترولية والغاز، متواجدة بسكيكدة وأرزيو والجزائر العاصمة.

يؤدي استغلال هذه المنشآت النفطية الى وجود أخطار محدقة قد تلحق أضرار بالبيئة البحرية، الأمر الذي دفع بالمشروع الجزائري على غرار باقي التشريعات من سن قواعد وقائية لمنع حدوث تلوث البيئة البحرية بالنفط أو التقليل منه تتمثل في:

ثانيا-1- إرساء قواعد خاصة بالمناطق الصناعية البترولية¹⁰ :

تتمثل في القانون المتضمن قواعد الوقاية و لتدخل والحد من أخطار الكوارث في إطار التنمية المستدامة¹¹ الذي ألغى القانون القديم. ولاعتبار منطقة ذات أخطار كبرى يتم بموجب مرسوم تنفيذي كما هو الشأن للمنطقة الصناعية سكيكدة¹²، والمنطقة الصناعية لأرزيو¹³، والمنطقة عين أميناس¹⁴.

ولإضفاء الحماية الوقائية للبيئة البحرية من المخاطر والأضرار التي تترتب عن عمليات نقل البترول التي تتم بواسطة السفن لابد من تحديد ممرات بحرية آمنة¹⁵، وكذا تعيين حدود المناطق التي يتم فيها الارشاد البحري الإلزامي¹⁶، وكذا تحديد مناطق الرسو، الانتظار والمناطق الممنوعة على ناقلات البترول بموجب نصوص قانونية، كما قام المشرع الجزائري باستحداث مخططات ولائية ووطنية بموجب المرسوم التنفيذي المتعلق بتنظيم مكافحة التلوث البحري واستحداث مخططات استعجالية لذلك¹⁷، يكون الهدف منها مكافحة التلوث الناتج عن التسرب النفطي أو أية مواد أخرى في البحر أو الساحل، سواء تترتب عن حادثة وقعت في البحر أو البر أو في الجو تقوم بإعدادها لجان متخصصة تدعى تل بحر¹⁸.

ثانيا-2- الحماية القانونية الوقائية بموجب قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة¹⁹:

نص قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة على مبادئ وأنظمة تكفل الحماية للبيئة بشكل عام وكذا البيئة البحرية باعتبارها جزء من البيئة ككل.

المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط في التشريع الجزائري - سارة بولقواس - يسرى بولقواس

ثانيا-2-1- المبادئ الأساسية لحماية البيئة:

تمثل في: - مبدأ الحيطة: ويقصد به اتخاذ التدابير والاحتياطات اللازمة لمنع وقوع الأضرار المحتملة ومنع وقوع الأخطار التي لم يؤكد العلم على احتمال وقوعها وذلك بتكلفة معقولة²⁰. فإذا قدم طلب يتعلق بمشروع استثماري فعلى الجهات الإدارية المختصة التأكد من مسألة التناسب بين تكلفة التدابير التي ستتخذ لحماية البيئة ومدى فعاليتها لمنع وقوع الأضرار.

- مبدأ النشاط الوقائي وتصحيح الأضرار البيئية بالأولوية عند المصدر: نص عليه المشرع الجزائري في المادة 5/3 من قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ويقصد به تدارك الضرر قبل وقوعه والاحتراز منه باتخاذ الإجراءات الوقائية التي تحول دون الحاق الضرر عند ممارسة النشاط²¹.

والملاحظ أن مضمون هذا المبدأ لا يختلف عن مضمون مبدأ الاحتياط، لذلك يكفي الإقرار بمبدأ الاحتياط.

- مبدأ الملوث الدافع: نص عليه المشرع الجزائري في المادة 7/3 من قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ويقصد به أن يتحمل الملوث التكاليف المتعلقة بالتدابير المتخذة لمنع ومكافحة التلوث تقررها السلطات العامة حتى تبقى في حالة مقبولة²². فهو يهدف من وجوده اقتطاع نفقات من المنشآت الاستثمارية الاقتصادية والتجارية الملوثة للبيئة، تقوم به السلطات المختصة سواء تحقق الضرر أو لم يتحقق، بغرض الوقاية من التلوث باتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة لمنع وقوعه أو اصلاح ما تضرر في حالة وقوعه.

- مبدأ عدم تدهور الموارد الطبيعية: بمقتضاه يجب تجنب الحاق الضرر بالمواد الطبيعية الماء الهواء و الأرض وباطن الأرض، والتي تعد جزءا لا يتجزأ من مسار التنمية، ويجب مراعاتها في سبيل تحقيق تنمية مستدامة²³.

ثانيا-2-2- الأنظمة القانونية لحماية البيئة:

وتتمثل في نظام تقييم الأثر البيئي لمشاريع التنمية وأنظمة خاصة بالمنشآت المصنفة.

- نظام تقييم الأثر البيئي لمشاريع التنمية: ويتمثل في دراسة أو موجز التأثير على البيئة، وهو عبارة عن أداة وقائية تسمح للجهات المختصة من مراقبة مدى احترام صاحب المشروع للتدابير المتعلقة بحماية البيئة وتحديد الآثار المباشرة وغير المباشرة للنشاط الذي قد يلحق أضرار بالبيئة سواء على المدى القريب أو البعيد مع تحديد التدابير اللازمة بإزالة الآثار السلبية والتخفيف منها²⁴.

المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط في التشريع الجزائري - سارة بولقواس - يسرى بولقواس

وهو كذلك وسيلة يكون الهدف منها التعرف على التأثيرات المباشرة وغير المباشرة المترتبة عن عمليات الاستثمار على البيئة بمفهومها الواسع²⁵

ويقصد بالبيئة بمفهومها الواسع المفهوم الذي يشمل العناصر الطبيعية التي خلقها الله سبحانه وتعالى و العناصر التي تدخل الانسان في وجودها.

تخضع لتقييم الأثر البيئي مشاريع التنمية والهيكل والمنشآت الثابتة والمصانع، الأعمال الفنية التي تؤثر بطريقة مباشرة أو غير مباشرة على المدى القريب أو على المدى البعيد على الأنواع والموارد والأوساط والفضاءات الطبيعية على التوازن البيئي وعلى الإطار المعيشي ونوعيته.²⁶

ويتم إجراءات التقييم الأثر البيئي وفقا للمرسوم التنفيذي الذي يحدد مجال تطبيق ومحتوى وكيفية المصادقة على دراسة وموجز التأثير على البيئة²⁷، غير أن المنشآت والهيكل التابعة لنشاطات المحروقات فإنها تخضع للقانون الذي ينظم نشاطات المحروقات²⁸ والمرسوم التنفيذي المتعلق بنظام الترخيص باستغلال المنشآت والهيكل التابعة لنشاطات المحروقات وكذا كيفية الموافقة على دراسة المخاطر المتعلقة بنشاطات البحث ومحتوياتها²⁹، حيث حدد المشرع على سبيل الحصر قائمة المنشآت الخاضعة لدراسة التأثير و الأخطار على البيئة وهي منشآت التكرير، منشآت استخراج المحروقات ومعالجتها هيكل نقل البترول بواسطة الأنابيب، أنابيب نقل المنتجات النفطية، منشآت تخزين الوقود والشحن والتفريغ، منشآت موائى شحن أو تفريغ السفن البترولية، منشآت التي تتم فيها عمليات تحويل المحروقات، منشآت تعبئة الغازات القابلة للاشتعال المميعة، منشآت تخزين الغازات القابلة للاشتعال المميعة وكذا الشحن والتفريغ، وحدات تصنيع و تخزين وتوزيع الزفت. وحدد كذلك على سبيل الحصر قائمة المنشآت التي تخضع لمذكرة التأثير ودراسة الأخطار بموجب الملحق الثاني من المرسوم التنفيذي المذكور أعلاه³⁰

ويتم إيداع طلبات الموافقة على دراسة التأثير على البيئة ودراسة الأخطار على مستوى سلطة ضبط المحروقات أما بالنسبة لمذكرة التأثير ودراسة الأخطار فيودع الطلب لدى الوالى المختص إقليميا³¹.

مما سبق يتضح أن نظام تقييم الأثر البيئي آلية وقائية فعالة في حماية البيئة من الآثار التي قد تترتب عن ممارسة الأنشطة الاستثمارية البترولية، لأن المشرع الجزائري حدد المشاريع التي لها الأثر الجسيم على البيئة وأخضعها لدراسة التأثير ودراسة الأخطار، وأخضع المشاريع التي ليس لها الأثر الجسيم على البيئة إلى مذكرة التأثير ودراسة الأخطار وحددها على سبيل الحصر.

المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط في التشريع الجزائري - سارة بولقواس - يسرى بولقواس

- أنظمة قانونية خاصة بالمنشآت المصنفة: بموجب المادة 17 من قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة تم استحداث أنظمة خاصة بالمنشآت المصنفة.

والمنشأة المصنفة هي منشأة صناعية أو تجارية تسبب مخاطر أو مضايقات تمس الأمن العام والصحة والنظافة العمومية والبيئة لذلك كان لزاما إخضاعها لرقابة خاصة من أجل منع وقوع الأضرار³².

والمعيار الذي اعتمده المشرع الجزائري في تحديد قائمة المنشآت المصنفة هو التسبب في أخطار تمس الصحة العامة، النظافة، الأمن والفلاحة والأنظمة البيئة والموارد الطبيعية، والمواقع والمعالم والمناطق السياحية أو المساس براحة الجوار.

والملاحظ أن المشرع قد فصل وعدد العناصر التي يقع عليها الخطر وتدخل كلها في معنى البيئة بمفهومها الواسع، والأجدر به اختصارها في لفظ البيئة .

واشترط المشرع من أجل استغلال المنشآت وجميع الهياكل التابعة لنشاطات المحروقات الحصول على رخصة استغلال صادرة عن الوزير أو الوالي المختص إقليميا³³. ومنح الرخصة مرهون بالموافقة على دراسة أو مذكرة التأثير على البيئة وتحقيق عمومي ودراسة تتعلق بالأخطار والانعكاسات المحتملة للمنشآت والهياكل التابعة لنشاطات المحروقات على المصالح المحددة في المادة 18 من قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

المحور الثاني: شروط قيام المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط

تقوم المسؤولية المدنية في القانون الجزائري كقاعدة عامة على ثلاث أركان وهي الخطأ والضرر والعلاقة السببية، واستثناء تقوم على ركنين الضرر والعلاقة السببية متى وجد نص قانوني يشير إلى ذلك. ولتحديد شروط قيام هذه المسؤولية لابد من البحث عن الأساس الذي تقوم عليه (أولا) ثم تحديد الأركان التي تقوم عليها (ثانيا).

أولا: أساس المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط:

بالرجوع إلى قانون الذي ينظم نشاطات المحروقات نجد أن المشرع سن قاعدة استثنائية بمقتضاها يلزم كل من كان سببا في حدوث ضرر بالبيئة نتيجة ممارسة نشاطات المحروقات اتخاذ كافة التدابير اللازمة لحماية البيئة وإعادة المواقع إلى ما كانت عليه قبل التلوث إن أمكن، وإذا تعذر ذلك يجب عليه التعويض التقدي³⁴.

المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط في التشريع الجزائري - سارة بولقواس - يسرى بولقواس

وهذا خروجاً عن القاعدة الأصلية المعروفة في القانون المدني بمقتضاها لا يكون الإنسان مسؤولاً عن التعويض إلا إذا ارتكب خطأ، وتمكن المضرور من إثباته وإقامة العلاقة السببية بين الخطأ والضرر.

كما أن القانون البحري³⁵ يلزم مالك السفينة مسؤولية التعويض عن الضرر الناتج عن تسرب الوقود من السفينة دون الحاجة إلى إلزام المضرور إثبات وجود الخطأ، فمجرد تسرب الوقود من السفينة التي تحمل الوقود دون تنظيم الحمولة تقوم مسؤولية مالك السفينة بالتعويض، إلا إذا أثبت أن التسرب ناتج عن حادث فجائي لا يمكن تجنبه أو أن الغير تعمد بفعله إحداث الضرر، أو أنه نتج بسبب الإهمال السلطات المسؤولة عن الصيانة ومكافحة التلوث والمساعدة الملاحية الأخرى خلال ممارسة هذه المهمة³⁶.

مما سبق يتضح أن مسؤولية مالك السفينة مسؤولية تقوم على أساس الضرر ونظرية تحمل التبعة، إذ يكفي لقيامها إثبات الضرر وقيام العلاقة السببية بين الضرر ومحدث الضرر. ويمكن لمالك السفينة دفع مسؤولية إثبات أن التسرب قد وقع لسبب أجنبي ولا يد له فيها

وهذه المسؤولية هي مسؤولية موضوعية تقوم على أساس نظرية تحمل التبعة التي ظهرت في القانون الخاص في نهاية القرن التاسع عشر، بسبب عجز النظرية الشخصية التي تقوم على أساس الخطأ في تبرير حصول المضرور على التعويض وضمان حماية فعالة له، فكانت الحاجة إلى إيجاد وسيلة تكفل للمضرور من الضرر وليند النشاط المشروع قانوناً الحصول على التعويض في ظل التطورات الاقتصادية الصناعية والتكنولوجية التي أدت إلى الاستخدام المكثف للآلات والمواد الخطرة صاحبها الزيادة في المخاطر. تقوم هذه النظرية على فكرة أساسية وهي أن الإنسان الذي يقوم باستغلال نشاط خطير يعود عليه بالرجح يتحمل مسؤولية التعويض ما قد ينتج عليه من أضرار تلحق بالبيئة والغير، دون الحاجة إلى إثبات خطأ المستغل، وذلك تكريماً لمبادئ العدالة التي تقتضي بحصول كل مضرور على تعويض عادل يجبر ضرره. ويتحمل المنتفع من هذا النشاط ما قد يترتب من نتائج سلبية فعلية الغرم كما كان له الغرم³⁷.

يتضح أن هذه النظرية مناسبة وتصلح كأساس للمسؤولية المدنية لتعويض الأضرار المترتبة عن ممارسة الأنشطة ذات الأخطار.

ثانياً: أركان المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط:

بتحديد الأساس الذي تقوم عليه هذه المسؤولية فإنها تقوم على ركنين هما الضرر والعلاقة السببية بين الضرر

ومحدثه.

المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط في التشريع الجزائري - سارة بولقواس - يسرى بولقواس

ثانيا-1- ضرر التلوث بالنفط اللاحق بالبيئة البحرية:

الضرر البيئي من بين المصطلحات الحديثة، حيث استعمل لأول مرة سنة 1968، وله عدة تسميات فهناك من يعبر عنه بالضرر الأيكولوجي وآخر بالأضرار التي تلحق البيئة وجانب آخر بالتلوث هناك من يعبر عليه باضطراب البيئة .

لم يتناول المشرع الجزائري تعريف الضرر في القانون المدني، واكتفى بتحديد أركان المسؤولية المدنية ولا في قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة وإنما أشار إلى أنواع الأضرار البيئية.

وتعددت التعاريف الفقهية وتباينت نظرا لتنوع عناصر البيئة وتعدد مصادر الضرر. والضرر البيئي هو الأذى الذي يصيب الأشخاص والأشياء الموجودة في البيئة³⁸.

وفقا لهذا التعريف فإن الضرر البيئي يشمل جميع الأضرار التي تلحق بعناصر البيئة الطبيعية (البيئة المائية والهوائية والارضية) أو الصناعية. غير أنه لم يحدد سبب هذا الضرر.

واطلاقا من أن الدراسة تقتصر على الضرر الناتج عن التلوث بالنفط والذي يلحق بالبيئة البحرية فهو من قبيل الأضرار البيئة المحضة التي تنصب على مكونات البيئة الطبيعية باستثناء الانسان، التي عرفها الفقه القانوني بأنها الأضرار التي تنصب على مكونات الوسط البيئي. فتؤدي إلى حدوث خلل في توازنه بإحداث تغيير ضار في صفاته الفيزيائية أو الكيميائية³⁹.

يمكن تعريف ضرر التلوث بالنفط اللاحق بالبيئة البحرية بأنه الأذى الذي لحق بالبيئة البحرية، نتيجة وجود مواد غريبة عن مكونات الماء، سواء نفطا أو أحد مشتقاته أو نفايات ناتجة عن استغلاله في مختلف الأنشطة الاقتصادية.

ويترتب عن تلوث البيئة البحرية بالنفط عدة أضرار ، فتسرب النفط في البحر يؤثر على النظام البيئي حيث يغير من التركيب الكيميائي للماء نتيجة ذوبان مواد الهيدروكربون والبنزين ، هيكساكلورايد الدايلدين، الكلورايد الثلاثي. فتصاب بالتسمم مختلف الكائنات الحية التي تعيش فيه ، وهذا الضرر يتعكس بطبيعة الحال على الانسان باعتباره مستهلكا لها وتلحق به مختلف الأضرار التي قد لا يظهر آثارها إلا بعد مرور مدة طويلة⁴⁰. كما تتأثر مختلف الكائنات الحية الأخرى كالطيور التي تعتمد في غذائها على الكائنات البحرية.

وبشكل النفط عند تسربه طبقة عازلة تمنع دخول الأكسجين وضوء الشمس وحدوث المبادلات الغازية مسببا اختناق الكائنات الحية البحرية فتموت مما يؤدي إلى اقراض العديد الأنواع والأجناس، كما تنخفض

المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط في التشريع الجزائري - سارة بولقواس - يسرى بولقواس

إنتاجية الأسماك لهلاك البيض واليرقات ويتضرر الصيادين باعتبارها مصدر رزق لهم. كما تتأثر العديد من الأنشطة الإنسانية والاقتصادية التي يقوم بها الإنسان في حياته كالملاحة والسياحة محطات تحلية المياه⁴¹.

وبصفة عامة فإن تلوث البيئة البحرية يؤثر على جميع عناصر البيئة باعتبارها وحدة متكاملة ومتراصة وتلحق أضرارا بها، وتنعكس على الإنسان في شتى مجالات حياته فتؤثر على صحته وتلحق به العديد من الأمراض، ويعيشه باعتبار البيئة البحرية مصدر رزق، وبراحته فوجود بقع سوداء على الشاطئ يشوه المنظر الجمالي للبحر ويعرقل السباحة والراحة والاستجمام.

والضرر البيئي يتميز بخصائص تجعل منه ذو طبيعة خاصة، فهو يصيب البيئة الطبيعية بمختلف عناصرها، فالضرر الذي يلحق البيئة البحرية ينعكس على البيئة الهوائية والأرضية باعتبارها وحدة متكاملة تخضع لنظام بيئي واحد، ولا يقتصر على الإنسان لوحده بل يلحق بجماعة من الأفراد ذلك أن تلوث البيئة البحرية بالنفط يصيبها هي أولا ثم العناصر الطبيعية الأخرى بعدها ينعكس أثرها على الإنسان، فهو واسع النطاق من حيث المكان والأشخاص. وهو كذلك ذو طبيعة متراخية يحتاج لوقوعه فترة زمنية من حدوث التلوث بالنفط. وأنه ضرر مستمر لا يزول مادام مصدره قائم، ووخيم النتائج قد يستحيل إصلاحه وإعادة الحال إلى مكان عليه قبل التلوث⁴².

ثانيا-2- ركن العلاقة السببية:

العلاقة السببية هي الركن الثابت في جميع أنواع المسؤوليات، الذي لا يتغير باختلاف المسؤولية، إذ لا يكفي لقيام المسؤولية المدنية صدور خطأ أو فعل من شخص ترتب عليه ضرر، بل لابد من وجود صلة مباشرة بينها بحيث يكون الضرر نتيجة طبيعية للفعل في حالة المسؤولية الموضوعية أو للخطأ في حالة المسؤولية التقصيرية.

ولا يثير أي إشكال إذا وجد لكل ضرر سبب واحد، والإشكال يقع إذا تعددت الأسباب فهاهو المعيار المعتمد لتحديد السبب الذي به تقوم المسؤولية المدنية؟

كما أن الضرر قد يعقبه عدة أضرار أخرى فأأي الأضرار التي يسأل عنها المسؤول؟ خاصة وأن الأضرار البيئة تتميز بخصائص تجعل مهمة المضرور في إقامة العلاقة السببية صعبة.

ففي حالة تعدد الأسباب فقد حدد المشرع الجزائري المعيار الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية عندما تناول المسؤولية المدنية العقدية، التي تقوم متى كان الضرر نتيجة طبيعية لعدم الوفاء⁴³. وما هو مألوف أن يؤدي

المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط في التشريع الجزائري - سارة بولقواس - يسرى بولقواس

عدم الوفاء إلى الإضرار بالدائن. أي أن المشرع الجزائري اشترط أن يكون السبب فعلا بحيث يؤدي بحسب مجرى العادي للأمر إلى وقوع مثل الضرر الذي وقع.

وهذا المعيار يشمل كذلك إثبات العلاقة السببية في مجال المسؤولية التقصيرية أو المسؤولية الموضوعية لأن العلاقة السببية ركن مستقل قائم بذاته ولا يختلف بتنوع المسؤولية. وعليه لقيام المسؤولية التقصيرية للشخص لابد من عن إثبات أن الضرر نتج خطأ ذلك الشخص، وفي مجال المسؤولية الموضوعية لابد من إثبات أن الضرر نتج عن فعل ذلك الشخص.

وهذا المعيار يحقق العدل والمساواة بين الأفراد ويمكن من معرفة الأسباب الحقيقية لحدوث الضرر وبالتالي يتمكن المضرور من الحصول على تعويض يجبر ضرره .

أما في حالة تعاقب الأضرار فقد حدد المشرع الجزائري المعيار الذي يعتمد عليه القاضي لتحديد الأضرار الموجبة للتعويض، وذلك عندما تناول المسؤولية المدنية العقدية، حيث يتم تعويض المضرور عما لحقه من خسارة وما فاتته من كسب بشرط أن يكون نتيجة طبيعة لعدم الوفاء بالالتزام أو التأخر في الوفاء به، ولم يتمكن الدائن تجنبه ببذل جهد معقول⁴⁴.

وهذا المعيار يشمل كذلك إثبات العلاقة السببية في مجال المسؤولية التقصيرية أو المسؤولية الموضوعية لأن العلاقة السببية ركن مستقل قائم بذاته ولا يختلف بتنوع المسؤولية. وعليه لقيام المسؤولية التقصيرية للشخص لابد من إثبات أن الضرر نتيجة طبيعية لذلك خطأ، وفي مجال المسؤولية الموضوعية لابد من إثبات أن الضرر نتيجة طبيعية لذلك الفعل، أي أن هذا الفعل قد سبب ذلك الضرر وهذه العملية يطبق عليها بعملة الاسناد. فإذا تلوث البحر وجدت بقع نفط في البحر ونفايات أخرى أدت إلى أضرار بيئية متعاقبة، لابد من إقامة العلاقة السببية بين هذه الأسباب والاضرار.

وفي غالب الأحيان لا يتمكن المضرور من إثبات العلاقة السببية في مجال المسؤولية المدنية عن التلوث البيئي بصفة عامة وذلك عدة أسباب⁴⁵: منها ما يتعلق بمصدر الضرر، فالتلوث يحدث في الغالب نتيجة مساهمة العديد من الملوثات الصادرة عن المنشآت الصناعية المجتمعة في منطقة صناعية، كما أن تأثير هذه الملوثات يكون أشد في البيئة المائية ذلك أن الماء يسهل عملية الذوبان، مما يجعل إثبات السبب المؤدي إلى الضرر أمرا صعبا إن لم يكن مستحيلا.

ومنها ما يتعلق بخصوصية الضرر البيئي فهو ذو طابع استشاري، حيث قد تكون المنشآت المتعلقة بنشاطات المحروقات في منطقة ساحلية معينة ويتسرب منها النفط محدثا تلوث، إلا أن آثارها تمتد إلى منطقة ساحلية أخرى

المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط في التشريع الجزائري - سارة بولقواس - يسرى بولقواس

بفعل التيارات الهوائية والمائية. وباعتباره ضرر متراخي، حيث يوجد فراق زمني بين وقت التلوث ووقوع ضرره فيتعذر تحديد مصدر التلوث كزواله، وبالتالي لا يتمكن المضرور من اثبات قيام الرابطة السببية.

خاتمة:

لقد تناولت في هذا البحث موضوع المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط في التشريع الجزائري، وهو من المواضيع الحديثة في المسؤولية المدنية.

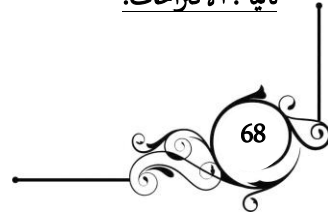
نظرا للمخاطر الكبرى التي قد تلحقها المنشآت والهيكل التابعة لنشاطات المحروقات سواء تلك الموجودة على الساحل أو في المناطق الأخرى، فقد تدخل المشرع الجزائري بموجب قواعد قانونية خاصة إلى القواعد المنصوص عليها في قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة وذلك لإضفاء الحماية للبيئة من مخاطر التي قد تنتج عن نشاطات المنشآت النفطية، الأمر الذي استدعى ضرورة دراسته. ولقد اخترت إشكالية مهمة وهي : كيف عاجل المشرع الجزائري المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية ؟

وبعد دراسة وتحليل هذا الموضوع توصلنا إلى بعض النتائج والاقتراحات

أولا: النتائج:

- 1- نظرا للمخاطر الناتجة عن استغلال المنشآت وهيكل النفط على البيئة، فإن المشرع ألزم خضوعها إلى جانب قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة والمراسيم التنفيذية له، إلى القانون المتعلق بنشاطات المحروقات
- 2- تخضع المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية إلى نظام خاص بها المقررة بموجب القانون البحري أو القانون المتعلق بنشاطات المحروقات، خلافا لباقي أنواع المسؤوليات المدنية عن التلوث البيئي. وبالتالي تخرج عن بعض قواعد العامة في المسؤولية المدنية.
- 3- تقوم المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية على أساس نظرية تحمل التبعة، وبالتالي فهي تقوم على ركنين هما الضرر والعلاقة السببية.
- 4- رغم عدم قيام هذه المسؤولية على أساس الخطأ إلا أن المضرور يجد صعوبة في إثبات العلاقة السببية بين الضرر ومصدر التلوث بالنفط في الكثير من الحالات، نظرا لما يتميز به الضرر من خصائص تجعل منه ضرر من نوع خاص.

ثانيا: الاقتراحات:



المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط في التشريع الجزائري - سارة بولقواس - يسرى بولقواس

رغم إقرار المشرع الجزائري قيام المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط بموجب المادة 151 من القانون المتعلق بنشاطات المحروقات على أساس الضرر، غير أنها غير واضحة، الأمر الذي دفعنا للتساؤل هل هذا النص يمكن الاستناد عليه بالنسبة للأضرار التي تلحق بالإنسان؟ لأن المشرع ألزم المتسبب بإعادة المواقع إلى ما كانت عليه من قبل، ولفظ المواقع يشمل الأشياء الجامدة غير الحية. لذلك يجب تعديل هذه المادة ليتمكن جميع المضرورين من الاستناد عليها لأنها تخفف عنهم عبء الإثبات.

الهوامش:

- ¹ حيث قال تعالى بعد بسم الله الرحمن الرحيم ﴿وَجَعَلْنَا مِنَ الْمَاءِ كُلَّ شَيْءٍ حَيٍّ﴾ الآية 30 من سورة الأنبياء.
- ² حيث قال تعالى بعد بسم الله الرحمن الرحيم ﴿وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ جَلِيَّةً تَلْبَسُوهَا﴾. الآية 14 من سورة النحل
- ³ حيث قال تعالى بعد بسم الله الرحمن الرحيم "ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي النَّاسِ لِيُذِيقَهُمْ بَعْضَ الَّذِي عَمِلُوا لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ" الآية 41 سورة الروم.
- ⁴ زكي زكي حسن، الاضرار البيئة وأثرها على الانسان وكيف عالجها الانسان، دار الكتاب، دون مكان النشر، 2009، ص 19.
- ⁵ ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة الإسلامية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002، ص 2213.
- ⁶ ياسر محمد فاروق الميناوي، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة، دار الجامعة الجديدة، الأزارطة، 2008، ص 77.
- ⁷ عبد الله تركي حمد العيال الطائي، الضرر البيئي وتعويضه في المسؤولية المدنية، الطبعة الأولى، منشورات حلبي الحقوقية، بيروت (لبنان) 2013، ص 89-90.
- ⁸ وهي مياه تحملها السفن في خزاناتها كمثل حفظ توازنها عند رجوعها بعد تفريغ للنفط
- ⁹ نواردهام مطر الزبيدي، الحماية الجنائية للبيئة، الطبعة الأولى، منشورات حلبي الحقوقية، بيروت (لبنان)، 2014، ص 297
- ¹⁰ مجموعة مؤلفين، المعالجة القانونية للمواقع الملوثة في التشريع الجزائري، دار الكتاب العربي، الجزائر، 2014، ص 56.
- ¹¹ الصادر بموجب القانون رقم 04/24 المؤرخ في 2024/02/26، جريدة رسمية، عدد 16، المؤرخة في 2024/03/06.
- ¹² المرسوم التنفيذي رقم 161/06، المتضمن اعلان المنطقة الصناعية سكيكدة منطقة ذات أخطار كبرى، 2006/05/17، جريدة رسمية، عدد 33، الصادرة في 2006/05/21.
- ¹³ المرسوم التنفيذي رقم 162/06، المؤرخ في 2006/05/17، المتضمن اعلان المنطقة الصناعية أرزيو منطقة ذات مخاطر كبرى، 2006/05/17، جريدة رسمية، عدد 33، الصادرة في 2006/05/21.
- ¹⁴ المرسوم التنفيذي رقم 163/06، المؤرخ في 2006/05/17، المتضمن اعلان المنطقة الصناعية عين أميناس منطقة ذات مخاطر كبرى، 2006/05/17، جريدة رسمية، عدد 33، الصادرة في 2006/05/21.

المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط في التشريع الجزائري - سارة بولقواس - يسرى بولقواس

¹⁵ أنظر المادة 22 من الاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ، اطلع عليها عبر الموقع الإلكتروني: <https://www.un.org>

في اليوم 2026/07/28، على الساعة 8:55، التي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 53/96، المؤرخ في 22 / 01 / 1996 جريدة الرسمية، عدد 06، الصادرة في 24 / 01 / 1996.

¹⁶ القرار صادر 12 في 1972/06/ عن وزارة الدولة المكلفة بالنقل الخاص بتعيين حدود المناطق التي يمارس فيها الارشاد البحري الجزائري جريدة رسمية ، عدد 6/الصادرة 1972/08/29. المعدل والمتمم.

¹⁷ مرسوم تنفيذي رقم 264/14 المتعلق بتنظيم مكافحة الملوثات البحرية وحدث مخططات استعجالية لذلك، الصادر في 2014/09/22، جريدة رسمية ، عدد 58، الصادرة في 2014/10/01.

¹⁸ أنظر المادة 1، 6، 10، 13، 19 من نفس المرسوم.

¹⁹ قانون رقم 10-03 المتعلق بقانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الصادر في 2003/07/19، جريدة رسمية، عدد 34، الصادرة في 2003/07/20.

²⁰ أنظر المادة 6/3 من نفس القانون .

²¹ ورخ نور الدين، رباحي الطاهر، مبدأ النشاط الوقائي كأساس جديد لقيام المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، مجلة المنهل للبحوث والدراسات الإسلامية، جامعة الوادي، المجلد 9، العدد 2، ديسمبر 2023، ص 239.

²² أشرف عرفات أبو حمزة، مبدأ الملوث يدفع، دار النهضة العربية ، القاهرة، 2006، ص 16.

²³ أنظر المادة 2/3 من قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

²⁴ لفائدة عبد الله، شباركة محمدي، دراسات تقييم الأثر البيئي كأداة لحماية البيئة في إطار تحقيق التنمية المستدامة، مجلة بشار الاقتصادية -جامعة بشار-، المجلد 4، العدد 3، 2019/02/21، ص 681.

²⁵ سايح تركية، حماية البيئة في ظل التشريع الجزائري، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2014، ص 137.

²⁶ أنظر المادة 15 من قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

²⁷ المرسوم التنفيذي الذي يحدد مجال تطبيق ومحتوى وكيفية المصادقة على دراسة وموجز التأثير على البيئة الصادر في 2007/05/19، جريدة رسمية، عدد 34، الصادرة 2007/5/22، المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 156-26، الصادر في 20269/04/14، جريدة رسمية عدد 31، الصادرة في 2026/04/28؟

²⁸ القانون رقم 13/19 الذي ينظم نشاطات المحروقات، الصادر في 2019/12/11، جريدة رسمية، عدد 79، الصادرة في 2019/12/22.

²⁹ المرسوم التنفيذي المتعلق بنظام الترخيص باستغلال المنشآت والهياكل التابعة لنشاطات المحروقات وكذا كيفية الموافقة على دراسة المخاطر المتعلقة بنشاطات البحث ومحتوياتها رقم 319/21، الصادر في 2021/8 / 14، جريدة رسمية ، عدد 64، الصادرة في 2021/8/22.

³⁰ أنظر الملحق الأول والثاني من نفس المرسوم.

المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط في التشريع الجزائري - سارة بولقواس - يسرى بولقواس

³¹ أنظر المادة 57 من نفس المرسوم.

³² ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002، ص 100

³³ أنظر المواد 154 و 156 من القانون المنظم لنشاطات المحروقات.

³⁴ أنظر المادة 151 من نفس القانون.

³⁵ الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون بالقانون البحري، الصادر في 1976/11/23، جريدة رسمية، عدد 29، الصادرة في 1977/04/10. المعدل والمتمم بالقانون رقم 04/10، الصادر في 2010/08/15، جريدة رسمية، عدد 46، الصادرة في 2010/08/18.

³⁶ أنظر المواد 117 و 118 من نفس القانون.

³⁷ مشار إليه في بولقواس سارة، دفع المسؤولية المدنية عن التلوث البيئي في التشريع الجزائري، أطروحة دكتوراة علوم- قانون خاص -، جامعة باتنة -1، 2021/2020، ص 75-76.

³⁸ سعيد سعد عبد السلام، مشكلة تعويض أضرار البيئة التكنولوجية، دار النهضة العربية، القاهرة، دون سنة النشر، ص 29.

³⁹ ياسر فاروق محمد الميناوي، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، 2008، ص 174.

⁴⁰ أحمد محمود سعد، استقراء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، مصر 1994، 93-94

⁴¹ مجدي جرعتلي، تأثير التلوث النفطي على البيئة والكائنات الحية البحرية، أطلع عليه في الموقع الإلكتروني دراسات خضراء:

<http://green-studies.com>

في اليوم 2026/04/13، على الساعة 11:02.

⁴² بولقواس سارة، دفع المسؤولية المدنية عن التلوث البيئي في التشريع الجزائري، مرجع سابق، ص 117، 118، 119.

⁴³ أنظر المادة 182 /1 من القانون المدني.

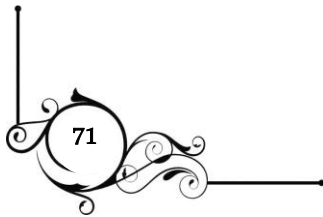
⁴⁴ أنظر المادة 182/2 من نفس القانون.

⁴⁵ بولقواس سارة، دفع المسؤولية المدنية عن التلوث البيئي في التشريع الجزائري، مرجع سابق، 146، 145.

قائمة المصادر والمراجع:

أولا-القرآن الكريم

ثانيا- الكتب:



المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط في التشريع الجزائري - سارة بولقواس - يسرى بولقواس

- 1- أحمد محمود سعد، استقراء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، مصر 1994.
- 2- أشرف عرفات أبو حجازة، مبدأ الملوث يدفع، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.
- 3- زكي زكي حسن، الاضرار البيئة وأثرها على الانسان وكيف عالجها الانسان، دار الكتاب، دون مكان النشر، 2009،
- 4- ساحح تركية، حماية البيئة في ظل التشريع الجزائري، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2014
- 5- سعيد سعد عبد السلام، مشكلة تعويض أضرار البيئة التكنولوجية، دار النهضة العربية، القاهرة، دون سنة النشر
- 6- عبد الله تركي حمد العيال الطائي، الضرر البيئي وتعويضه في المسؤولية المدنية، الطبعة الأولى، منشورات حلبي الحقوقية، بيروت (لبنان) 2013.
- 7- ماجد راجب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة الإسلامية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002،
- 8- مجموعة مؤلفين، المعالجة القانونية للمواقع الملوثة في التشريع الجزائري، دار الكتاب العربي، الجزائر، 2014.
- 9- نواردهام مطر الزبيدي، الحماية الجنائية للبيئة، الطبعة الأولى، منشورات حلبي الحقوقية بيروت (لبنان).
- 10- ياسر محمد فاروق الميناوي، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، 2008.

ثالثا: الرسائل والأطروحات الجامعية:

- 1- بولقواس سارة، دفع المسؤولية المدنية عن التلوث البيئي في التشريع الجزائري، أطروحة دكتوراة علوم- قانون خاص-، جامعة باتنة 1-، 2021/2020.

رابعا: المقالات:

- 1- لفائدة عبد الله، شباركة مهيدي، دراسات تقييم الأثر البيئي كأداة لحماية البيئة في إطار تحقيق التنمية المستدامة، مجلة بشائر الاقتصادية -جامعة بشار-، المجلد 4، العدد3، 2019/02/21.
- 2- ورخ نور الدين، رباحي الطاهر، مبدأ النشاط الوقائي كأساس جديد لقيام المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، مجلة المنهل للبحوث والدراسات الإسلامية، جامعة الوادي، المجلد 9، العدد2، ديسمبر 2023.

خامسا: الوثائق القانونية

المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط في التشريع الجزائري - سارة بولقواس - يسرى بولقواس

- 1- الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري، الصادر في 1976/11/23، جريدة رسمية، عدد، 29، الصادرة في 1977/04/10. المعدل والمتمم بالقانون رقم 04/10، الصادر في 2010/08/15، جريدة رسمية، عدد 46، الصادرة في 2010/08/18.
- 2- الأمر 58/75، المتعلق بالقانون المدني، الصادر في 1975/09/26، الجريدة رسمية، عدد 78، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/07، الصادر في 2007/05/13، جريدة رسمية، عدد 31، الصادرة في 2007/05/13.
- 3- قانون رقم 10-03 المتعلق بقانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الصادر في 2003/07/19، جريدة رسمية، عدد 34، الصادرة في 2003/07/20.
- 4- القانون رقم 13/19 الذي ينظم نشاطات المحروقات، الصادر في 2019/12/11، جريدة رسمية، عدد 79، الصادرة في 2019/12/22.
- 5- القانون رقم 04/24 المؤرخ في 2024/02/26، جريدة رسمية، عدد 16، المؤرخة في 2024/03/06.
- 6- المرسوم الرئاسي رقم 53/96، المتضمن المصادقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المؤرخ في 1996/01/22، جريدة الرسمية، عدد 06، الصادرة في 1996/01/24.
- 7- المرسوم التنفيذي رقم 162/06، المؤرخ في 2006/05/17، المتضمن اعلان المنطقة الصناعية أرزيو منطقة ذات مخاطر كبرى، 2006/05/17، جريدة رسمية، عدد، 33، الصادرة في 2006/05/21.
- 8- المرسوم التنفيذي رقم 161/06، المتضمن اعلان المنطقة الصناعية سكيكدة منطقة ذات أخطار كبرى، 2006/05/17، جريدة رسمية، عدد 33، الصادرة في 2006/05/21.
- 9- المرسوم التنفيذي رقم 163/06، المؤرخ في 2006/05/17، المتضمن اعلان المنطقة الصناعية عين أميناس منطقة ذات مخاطر كبرى، 2006/05/17، جريدة رسمية، عدد، 33، الصادرة في 2006/05/21.
- 10- المرسوم التنفيذي الذي يحدد مجال تطبيق ومحتوى وكيفيات المصادقة على دراسة وموجز التأثير على البيئة الصادر في 2007/05/19، جريدة رسمية، عدد 34، الصادرة في 2007/05/22، المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 156-26، الصادر في 2026/04/14، جريدة رسمية، عدد 31، الصادرة في 2026/04/28.
- 11- مرسوم تنفيذي رقم 264/14 المتعلق بتنظيم مكافحة الملوثات البحرية وحوادث مخططات استيعابية لنلك، الصادر في 2014/09/22، جريدة رسمية، عدد 58، الصادرة في 2014/10/01.
- 12- المرسوم التنفيذي المتعلق بنظام الترخيص باستغلال المنشآت والهياكل التابعة لنشاطات المحروقات وكذا كيفيات الموافقة على دراسة المخاطر المتعلقة بنشاطات البحث ومحتوياتها رقم 319/21، الصادر في 2021/8/14، جريدة رسمية، عدد 64، الصادرة في 2021/8/22.

المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط في التشريع الجزائري - سارة بولقواس - يسرى بولقواس

13- القرار صادر 12 في 1972/06/1 عن وزارة الدولة المكلفة بالنقل الخاص بتعيين حدود المناطق التي يمارس فيها الارشاد البحري الالزامي ب، جريدة رسمية ، عدد69، 1972/08/29. المعدل والمتمم.

سادسا: المواقع الالكترونية:

- 1- <https://www.un.org>
- 2- <http://green-studies.com>