

جامعة قطر
كلية القانون

المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية في دولة قطر
إعداد
جفلة عبد العزيز المضاحكة

قُدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات
كلية القانون

للحصول على درجة الماجستير في
القانون الخاص

يناير

. جفلة عبد العزيز المضاحكة جميع الحقوق محفوظة.

لجنة المناقشة

استُعرضت الرسالة المقدمة من جفلة عبد العزيز غانم المضاحكة ، ووافق عليها كما هو آتٍ:

نحن، أعضاء اللجنة المذكورة أدناه، وافقنا على قبول رسالة الطالبة المذكور اسمها أعلاه.

وحسب معلومات اللجنة فإنَّ هذه الرسالة تتوافقُ مع متطلباتِ جامعةِ قطرَ، ونحن نوافق على

أن تكونَ جزءاً من امتحان الطالب.

د. عبد الناصر هياجنة

المشرف على الرسالة

د. محمد فارس

عضو لجنة المناقشة

تمت الموافقة

د. محمد عبدالعزيز الخليفة عميد كلية القانون

المُلخَص

جفلة عبد العزيز غانم المضاحكة ، ماجستير في برنامج القانون الخاص.

يناير ، 2020

العنوان : المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية في دولة قطر

المشرف على الرسالة : د. عبد الناصر هياجنة

تعد المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية من أهم المواضيع المعاصرة التي لا بد من دراستها في الوقت الحالي والوقوف على طرق تحقيقها ، ووضع الحلول المناسبة للحد منها ومن آثارها، كما أن لهذا النوع من الدراسات أهمية كبيرة على حياة الأشخاص والمجتمعات والدول.

وفي هذه الدراسة تطرقنا إلى بيان خطر تلوث البيئة البحرية، والصعوبات التي تواجه الشخص في إثبات الأضرار الناتجة عن هذا التلوث وفقاً للقواعد العامة في المسؤولية المدنية، وكيفية وضع آلية أخرى لتعويض المتضررين من تلوث البيئة البحرية ، وفي هذه الدراسة تناولنا في الفصل الأول ماهية تلوث البيئة البحرية في مبحثين تضمن المبحث الأول مفهوم البيئة البحرية ونطاقها، والمبحث الثاني مفهوم تلوث البيئة البحرية

ومصادر تلوثها، وتطرقنا في الفصل الثاني إلى الأساس القانوني للمسؤولية المدنية عن
أضرار تلوث البيئة البحرية، وذلك في مبحثين كان الأول المسؤولية المدنية عن أضرار
البيئة البحرية، والثاني صور التعويض عن أضرار تلوث البيئة البحرية.

شكر وتقدير

أقدم بجزيل الشكر ووافر الاحترام والتقدير إلى أستاذي الدكتور الفاضل عبدالناصر هياجنه لما بذله من جهد مخلص وعلى كل ماقدمه من دعم وإرشاد وتوجيه خلال إعداد هذه الرسالة، كما و أتقدم بجزيل الشكر إلى جميع من شارك أو أسهم في إتمام هذا البحث.

الإهداء

أهدي هذا العمل لوالدي العزيزين اللذين سارا معي في كل درب وكل طريق لأصعد به إلى

طريق النجاح

وإلى القلوب الرقيقة والنفوس البريئة أختي

وإلى كل من ساندني من الأصدقاء

مقدمة

أولاً: موضوع الرسالة

للبيئة البحرية العربية أهمية استراتيجية كبرى، حيث تعتبر الدول العربية ومنها دولة قطر دولاً بحرية، وهذا الوضع الجغرافي للمنطقة يجعلها ذات أهمية اقتصادية واستراتيجية كبيرة حيث أن الدول العربية توجد في موقع فريد يجعلها تتوسط ثلاث قارات هامة (آسيا وأفريقيا وأوروبا) وتمتد سواحلها الطويلة من المحيط الأطلنطي غرباً إلى المحيط الهندي والخليج العربي شرقاً، وتكمن أهمية البيئة البحرية العربية أيضاً من حيث كونها طريقاً للمواصلات، حيث تقوم بدور الوسيط في تبادل السلع حيث يعتبر النقل البحري أفضل وسائل النقل في تبادل كميات كبيرة من السلع عبر المسافات الطويلة.

ومن الناحية الاقتصادية فإن البيئة البحرية العربية تزخر بالثروات حيث تعتبر المنطقة البحرية العربية من المناطق الغنية بالثروة السمكية والثروات الحية المختلفة والثروات المعدنية ويرجع السبب في ذلك إلى طول الشواطئ العربية.

ولا تقتصر أهمية البيئة البحرية العربية على إنتاج الأسماك فحسب بل أن المنطقة البحرية العربية يوجد فيها كميات هائلة من الثروات الطبيعية الأخرى الحية، حيث يوجد الإسفنج والأصداف والقشريات والطحالب البحرية واللؤلؤ والمرجان إضافة للنباتات البحرية وتزخر البيئة البحرية أيضاً بمصادر هائلة من الموارد المعدنية والنفط والغاز وغيرها من الثروات المعدنية.

وهذه الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية للبيئة البحرية العربية بصفة عامة، والبيئة البحرية القطرية بصفة خاصة تدعو إلى الاهتمام الكبير بالدفاع عن البيئة البحرية القطرية من أخطار التلوث، وفي هذا المضمار تبذل دولة قطر العديد من الجهود للحفاظ على بيئتها البحرية من ذلك: القيام بالدراسات الميدانية وعقد المؤتمرات والندوات العلمية لمناقشة المشاكل المتعلقة بالتلوث البحري والتوصل لحلول مناسبة لها، والاشتراك في الاتفاقيات البحرية الإقليمية والدولية¹، والتعاون مع المنظمات البحرية التابعة للأمم المتحدة من أجل المحافظة على البيئة

¹ - صادقت دولة قطر على 23 اتفاقية دولية:

المرسوم رقم (55) لسنة 1978 بالتصديق على اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث والبروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، المرسوم رقم (52) لسنة 1988 بالموافقة على انضمام دولة قطر إلى الاتفاقية الخاصة بحق التدخل في حالة وقوع حادثة تسبب تلوثاً أو يمكن أن تسبب تلوثاً بالنفط في أعالي البحار (بروكسل 1969) وملحقاتها، المرسوم رقم (53) لسنة 1988 بالموافقة على انضمام دولة قطر إلى الميثاق الدولي بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط (بروكسل 1969) المعدل ببروتوكول سنة 1976، المرسوم رقم (36) لسنة 1989 بالتصديق على البروتوكول الخاص بالتلوث البحري الناجم عن استكشاف واستغلال الجرف القاري، المرسوم رقم (40) لسنة 1992 بشأن تحديد عرض البحر الإقليمي لدولة قطر والمناطق المتاخمة، المرسوم رقم (55) لسنة 1992 بالتصديق على بروتوكول حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج من مصادر في البر، المرسوم رقم (15) لسنة 1996 بالموافقة على انضمام دولة قطر إلى اتفاقية بازل الدولية للتحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، المرسوم رقم (47) لسنة 1996 بالموافقة على الانضمام إلى اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، المرسوم رقم (90) لسنة 1996 بالتصديق على اتفاقية التنوع البيولوجي لعام 1992، المرسوم رقم (23) لسنة 1999 بالموافقة على انضمام دولة قطر إلى اتفاقية فيينا لسنة 1985 بشأن حماية طبقة الأوزون وبروتوكول مونتريال التنفيذي لسنة 1987 الخاص بالمواد المستفدة للأوزون وتعديلاته لعامي 1990، 1992، المرسوم رقم (29) لسنة 1999 بالموافقة على انضمام دولة قطر إلى الاتفاقية الدولية لمكافحة التصحر في البلدان التي تعاني من الجفاف الشديد أو من التصحر وبخاصة في أفريقيا، المرسوم رقم (18) لسنة 1986 بالموافقة على انضمام دولة قطر إلى الاتفاقية الدولية الخاصة بقياس حمولة السفن لعام 1969م، المرسوم رقم (38) لسنة 1989 بالموافقة على انضمام دولة قطر إلى معاهدة عدم انتشار الأسلحة النووية، المرسوم رقم (54) لسنة 1992 بالتصديق على الاتفاق التكميلي المنقح بشأن تقديم مساعدة تقنية من الوكالة الدولية للطاقة الذرية إلى حكومة دولة قطر.

البحرية من أخطار التلوث المحيطة بها، كما أنها حرصت على ذلك بأن جعلت من المحافظة على البيئة والاهتمام بها إحدى الركائز التي تقوم عليها رؤية قطر 2030.

وبسبب التطور الهائل الذي نعيشه في وقتنا الحالي سواء من الناحية الصناعية أو الاقتصادية أو العمرانية، فكل الاستخدامات الحديثة تؤثر وتستنزف الموارد الطبيعية وهذا ما أدى إلى ازدياد نسبة التلوث في العالم وقد انعكس الاستخدام السيء ليس على البيئة وحدها وإنما على حياة الإنسان وصحته، فزاد ظهور الأمراض والأوبئة وهذا مؤشر يحثنا أن نعي أهمية البيئة والمحافظة عليها.

وفي هذا السياق أصدر المشرع القطري المرسوم بقانون رقم (30) لسنة 2002 بإصدار قانون حماية البيئة للحد من تلوث البيئة بصفة عامة، والبيئة البحرية بصفة خاصة، وتقرير العقوبات على من يعتدي على الحماية المقررة لتلك البيئة.

المرسوم رقم (19) لسنة 2001 بالموافقة على انضمام دولة قطر إلى الاتفاقية الدولية للاتجار في الأنواع المهددة بالانقراض من مجموعات الحيوانات والنباتات البرية،
المرسوم رقم (32) لسنة 2001 بتصديق دولة قطر على الاتفاقية الدولية لتحريم تطوير وإنتاج وتخزين الأسلحة البيولوجية والسامة وإبادتها،
المرسوم رقم (13) لسنة 2003 بالموافقة على انضمام دولة قطر إلى اتفاقية قانون استخدام المجاري المائية الدولية في الأغراض غير الملاحية،
المرسوم رقم (22) لسنة 2003 بالتصديق على القرار رقم (3/1) الصادر في الاجتماع الثالث لمؤتمر الدول الأطراف في اتفاقية بازل الدولية للتحكيم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود،
المرسوم رقم (39) لسنة 2003 بالموافقة على انضمام دولة قطر إلى اتفاقية الصندوق الدولي لتعويضات التلوث النفطي لسنة 1992،
المرسوم رقم (41) لسنة 2004 بالتصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982،
المرسوم رقم (43) لسنة 2003 بالتصديق على اتفاقية المحافظة على الحياة الفطرية ومواطنها الطبيعية في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية،
المرسوم رقم (58) لسنة 2003 بالتصديق على اتفاقية حظر استحداث وإنتاج وتخزين واستخدام الأسلحة الكيميائية،
المرسوم رقم (31) لسنة 2006 بشأن الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (ماربول 78/73 وملاحقها)،

وقد ركز المشرع القطري في المرسوم بقانون رقم (30) لسنة 2002 على التدابير الإدارية، والعقوبات الجنائية لمن يخالف أحكامه، دون أن يحدد - من وجهة نظر الباحثة - ملامح المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية، لذا كانت هذه الرسالة.

ثانياً: مشكلة الرسالة

تكمن مشكلة الرسالة في بيان خطر تلوث البيئة البحرية، والصعوبات التي تواجه الشخص في إثبات الأضرار الناتجة عن هذا التلوث، ونسبة الفعل إلى المسبب له، وصعوبة تطبيق المسؤولية التقصيرية على أضرار البيئة البحرية، ذلك لأن المجال البيئي له طبيعة خاصة. حيث أن الأضرار الناتجة عنه تختلف عن الأضرار العادية التي تلحق بالإنسان أو ذمته المالية. لذا ستيبين الرسالة مدى كفاية المرسوم بقانون رقم (30) لسنة 2002 في حماية البيئة البحرية، ومدى كفاية أركان المسؤولية التقصيرية في تقرير التعويض للمضرور، ومدى إمكانية البحث عن قواعد خاصة للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية لتتلاءم مع هذا الخطر.

ثالثاً: محددات الرسالة

واجهت الباحثة صعوبات عدة عند إعداد هذه الدراسة، وتتمثل في:
البحث في أكثر من فرع من فروع القانون، حيث تعين على الباحثة مناقشة مفهوم وأنواع الخطر الذي يصيب البيئة البحرية، ومدى ملائمة قواعد المسؤولية المدنية للحد منه وهذا محله القانون المدني. وهذا هو الأصل الذي تنطلق منه الرسالة

في معالجة مشكلة الرسالة، كذلك تطلب البحث مناقشة بعض الاتفاقيات الدولية التي تعمل على الحد من تلوث البيئة البحرية وهذا محله القانون الدولي العام، وعليه قامت الباحثة بمعالجة بعض الموضوعات ذات الصلة بالقانون الدولي العام بما يتناسب مع موضوع الرسالة.

عدم وجود أبحاث فقهية ناقشت موضوع الرسالة من منظور وطني قطري. ندرة القضايا الوطنية التي تتعلق بموضوع الرسالة.

رابعاً: منهجية الرسالة

ستعتمد الرسالة على المنهج الوصفي ويعتمد هذا المنهج على وصف الأخطار التي تتعرض لها البيئة البحرية القطرية، ومدى كفاءة قواعد المسؤولية المدنية التقليدية في الحد من تلك المخاطر، ومن ثم اقتراح الحلول المناسبة.

وأيضاً تم الاعتماد على المنهج التحليلي والمنهج المقارن وذلك من خلال تحليل النصوص القانونية الوطنية ومقارنتها مع التشريعات المقارنة (الأردني، الكويتي، الإماراتي، الفلسطيني) في بعض المواقف؛ لأن المقارنة ما بين القوانين المختلفة يساعدنا في معرفة إيجابيات وسلبيات النصوص القانونية الوطنية والإجابة على تساؤلات إشكالية الرسالة.

واعتمدت الباحثة بإجراء مقابلة مع الأستاذ الدكتور: محمد علاء الدين عبد المعطي، استشاري بيئي، إدارة التقييم والتصاريح البيئية، وزارة البلدية والبيئة، في تاريخ 2019/1/30، وذلك لأهمية المعلومات والبيانات المعطاة و التي تتعلق في هذا الموضوع.

خامساً: خطة الرسالة

لما كانت خطة الرسالة انعكاساً لأهدافها، لذا قسمت الباحثة الخطة إلى فصلين. ناقش الفصل الأول ماهية تلوث البيئة البحرية، وذلك في مبحثين كان الأول مفهوم البيئة البحرية، والثاني مفهوم تلوث البيئة البحرية ومصادر تلوثها.

وخصَّص الفصل الثاني للأساس القانوني للمسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، وذلك في مبحثين كان الأول المسؤولية المدنية عن أضرار البيئة البحرية، والثاني صور التعويض عن أضرار تلوث البيئة البحرية.

وأخيراً كانت خاتمة الرسالة موضعاً بها النتائج والتوصيات.

الفصل الأول : ما هية تلوث البيئة البحرية

تعتبر البيئة من أهم القيم التي تسعى الدول والمجتمعات للمحافظة عليها، وتحرص الدول على وضع أنظمة قانونية خاصة للمحافظة عليها وبالأخص للبيئة البحرية. وذلك نظراً لأهميتها من نواحي عدة اقتصادية أو استثمارية أو استراتيجية أو سياحية، فالبيئة هي الوسط الذي يعيش فيه الإنسان ويتأثر به، وبالتالي لا بد من حمايته من جميع النواحي لكي يستطيع الإنسان العيش في بيئة صالحة وسليمة²، ومن هذا المنطلق لا بد من معرفة مفهوم البيئة البحرية من حيث تعريفها ونطاقها وهذا ما سوف يتم بيانه في المبحث الأول، أما في المبحث الثاني سيتم التطرق إلى مفهوم تلوث البيئة البحرية ومصادر تلوث البيئة البحرية.

المبحث الأول : مفهوم البيئة البحرية

تباينت التعريفات حول مفهوم البيئة بشكل عام والبيئة البحرية بشكل خاص وسيتم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين نتناول في المطلب الأول مفهوم البيئة البحرية وأهميتها ونطاقها، أما في المطلب الثاني سنتناول مفهوم التلوث ومصادر تلوث البيئة البحرية.

² - بوفلجة عبد الرحمن، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، رسالة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2015-2016، ص1.

المطلب الأول : تعريف البيئة البحرية

سنبين أولاً في هذا المطلب تعريف البيئة لغةً وتعريف البيئة البحرية اصطلاحاً وذلك لأهمية بيان هذه المصطلحات في الدراسة وتحديد مفهومها وذلك نظراً لطبيعتها الخاصة.

الفرع الأول : تعريف البيئة لغةً

يقصد بالبيئة في اللغة هي مجموع العناصر الطبيعية والاصطناعية التي تحيط بالإنسان والحيوان والنبات، وتشكل محيطه الطبيعي، ويقصد بالبيئة أيضاً الوسط الذي يعيش في الإنسان، وكلمة بيئة ترجع للفعل تبوأ أي نزل أو قام، وتبوأه أي هياه وأصلحه، ويعني بالبيئة أيضاً المنزل والبيئة الحالة، ويقصد به حالة التنبؤ وهيئته، فيقال باءت بيئة سوء.³

كما ورد مفهوم البيئة بالكثير من الآيات القرآنية التي مفهوم البيئة مثل قوله تعالى: "وَأَذْكُرُوا إِذْ جَعَلَكُمْ خُلَفَاءَ مِنْ بَعْدِ عَادٍ وَبَوَّأَكُمْ فِي الْأَرْضِ تَتَّخِذُونَ مِنْ سَهُولِهَا قُصُورًا وَتَنْحِتُونَ الْجِبَالَ بُيُوتًا فَادْكُرُوا آلاءَ اللَّهِ وَلَّا تَعْتَوْا فِي الْأَرْضِ مُفْسِدِينَ"⁴ وقوله تعالى: "وَكَذَلِكَ مَكَّنَّا لِيُوسُفَ فِي الْأَرْضِ يَتَّبِعُ مِنْهَا حَيْثُ يَشَاءُ نُصِيبُ بِرَحْمَتِنَا مَنْ نَشَاءُ وَلَّا نُضِيعَ أَجْرَ الْمُحْسِنِينَ"⁵

³ - تعريف ومعنى بيئة في معجم المعاني الجامع، متوفر إلكترونياً على الرابط التالي:

<https://www.almaany.com/ar/dict/ar-ar/بيئة/> انظر إلى: الإمام العالمية أبي الفضل جمال الدين محمد بن مكرم ابن منظور الأفرقي المصري، لسان العرب، الجزء الأول منشورات مؤسسة الأعلى للمطبوعات، بيروت-لبنان، ص384

⁴ - القرآن الكريم، سورة الأعراف (الآية 74)

⁵ - سورة يوسف (الآية 56)

الفرع الثاني : تعريف البيئة اصطلاحاً

قبل أن نبين مفهوم البيئة البحرية بشكل خاص لابد أن نبين مفهوم البيئة بشكل عام، تعددت التعريفات حول مفهوم البيئة من حيث التشريعات والاتفاقيات الدولية والفقهاء، فعرّفه البعض على أنه الوسط الذي يعيش فيه الإنسان مع غيره من الكائنات ويتوافر في هذا الوسط وسائل الحياة وأسباب البقاء، "الأشياء التي من حولنا والتي تؤثر على بقاء الكائنات الحية على سطح الأرض والتي تشمل: الماء والهواء والتربة والمعادن والمناخ والكائنات أنفسهم"⁶ وذهب البعض⁷ إلى اعتبار البيئة مجموعة من العوامل الطبيعية والحيوية وعوامل اجتماعية وثقافية واقتصادية والتي تؤثر في التوازن البيئي و تؤثر على الإنسان والكائنات الأخرى بطريق مباشر أو غير مباشر، وبالتالي يرى البعض⁸ أن تعريف البيئة ذو مضمون مركب فيقصد بالبيئة الطبيعية هي التي تكون من صنع الله سبحانه وتعالى وهي تشمل كل ما فطره الله سبحانه وتعالى في هذا الكون وهي تسير على نهجها الفطري أي يمكنها الاستمرار دون تدخل الإنسان، ومثال على ذلك الجبال والبحار والأنهار وكذلك الكائنات الحية من إنسان وحيوان ونبات، أما البيئة الاجتماعية فيقصد فيها البيئة التي صنعها الإنسان وتشكل كل ما أقامه من منشآت في البيئة الطبيعية من مصانع وطرق ومباني وعلاقات ونظم اجتماعية وثقافية واقتصادية وغيرها.⁹

كل هذه العوامل الموجودة على سطح الأرض يحكمها التوازن أو النظام البيئي ويعني ذلك أن الطبيعة تخضع لعلاقات وقوانين معقدة تؤدي في نهايتها إلى وجود توازن بين جميع عناصر

⁶ - بوفلجة عبد الرحمن، مرجع سابق، ص14. انظر في ذلك: د. ربيع شندب، الوجيز في قانون البيئة، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس-لبنان، الطبعة الأولى 2018، ص25

⁷ - بوفلجة عبد الرحمن، المرجع سابق، ص13

⁸ - د. ربيع شندب، مرجع سابق، ص27

⁹ - المرجع السابق، ص27

البيئة بحيث تترابط العناصر بعضها البعض بشكل دقيق بحيث تؤدي دورها بصورة متكاملة، أي أن التوازن يقصد به قدرة الطبيعة في الاستمرار على سطح الأرض دون مشكلات أو مخاطر تمس الحياة البشرية، فالمواد التي تتكون منها النباتات يتم امتصاصها من التربة، فيأكلها الحيوان الذي يعيش عليه الإنسان، وعند موت هذه الكائنات فهي تتحلل وتعود إلى التربة مرة أخرى.¹⁰

وعلى ذلك للحفاظ على حياة الإنسان لا بد من المحافظة على التوازن البيئي، فالإفساد الذي يقوم به الإنسان في هذه البيئة لا شك أنه يؤثر على هذا التوازن، فعلى سبيل المثال نزع النباتات البحرية بدون أسباب يؤدي إلى تدمير البيئة البحرية وبالتالي يتسبب ذلك في حدوث خلل واضطرابات في البيئة، وكل كائن حي له دور في هذه الأرض وكل كائن حي يستفيد من الآخر، فكل مخلوق له دور في ثبات التوازن البيئي وفي تحقيق هذا التوازن، فالإنسان والنباتات والحيوانات يعتمد وجودهم على بعضهم البعض، على سبيل المثال، الحيوان يعتمد على النباتات في التنفس وكذلك النباتات، فالحيوان يتنفس ليحصل على الأكسجين ويخرج ثاني أكسيد الكربون التي تعتمد عليه النباتات في التنفس، وبالتالي فإن نقص الغطاء النباتي عن طريق مثلاً قطع الأشجار سيؤدي إلى زيادة ثاني أكسيد الكربون عن المعدل المناسب في البيئة وبالتالي سيؤثر ذلك على الحيوانات وكل ذلك بالتأكيد سيؤثر على الإنسان.¹¹

عرف المشرع القطري البيئة في المادة الأولى الفقرة السابعة من قانون حماية البيئة رقم (30) لسنة 2002 على أنه "المحيط الحيوي الذي يشمل الكائنات الحية من إنسان وحيوان ونبات

¹⁰ - د. ربيع شندب، مرجع السابق، ص28

¹¹ - المرجع السابق، ص34. انظر في ذلك: د. عبد المجيد المغربي، د. ربيع شندب، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس-

وكل ما يحيط بها من هواء وماء وتربة، وما يحتويه من مواد صلبة أو سائلة أو غازية أو إشعاعات، وما يقيمه الإنسان من منشآت وما يستحدثه من صناعات أو مبتكرات".

وجاء تعريف البيئة في القانون القطري واسعاً أي اشتمل على العناصر الطبيعية وهو يكون من صنع الخالق عز وجل دون تدخل الإنسان مثل: الماء والهواء والتربة، ويشتمل أيضاً العنصر البشري أي من صنع الإنسان واستغلال الموارد الطبيعية في إقامتها وهي المنشآت والصناعات، فيشمل التعريف البيئة الطبيعية والبيئة الصناعية.

كما تباينت التعريفات وفقاً للتشريعات المقارنة¹² حول مفهوم أو تعريف البيئة فمنهم من عرفها من منظور العناصر الطبيعية فقط ومنهم من جمع ما بين العناصر الطبيعية والعناصر الصناعية، وأحسن المشرع القطري في تبني المفهوم الواسع للبيئة لأن العناصر الصناعية هي التي تكون بتدخل الإنسان فيها وهذه العناصر لها أضرار كبيرة على البيئة وعلى عناصرها الطبيعية، وهذا يستلزم فرض رقابة على هذه العناصر وإدراج العناصر الصناعية في مفهوم البيئة نظراً لخطورتها.

وبعد أن تبين لنا مفهوم البيئة بشكل عام لا بد أن نبين مفهوم البيئة البحرية بشكل خاص، تعددت تعريفات البيئة البحرية، تم تعريفها في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار في الدورة السابعة - نيويورك 1978 وكان متضمن في مفهومه على معنى الحياة البحرية (Marine Life) ونصت في قانونها على أن الدول ملزمة بالمحافظة على البيئة البحرية

¹² - نصت المادة الأولى/8 من قانون حماية البيئة الكويتي رقم (42) لسنة 2014 والمعدل بعض أحكامه بالقانون رقم (99) لسنة 2015 "البيئة: المحيط الحيوي والفيزيائي الذي يشمل الكائنات الحية من إنسان وحيوان ونبات وكل ما يحيط بها من الموائع الطبيعية ومن الهواء والماء والتربة وما يحتويه من مواد صلبة أو سائلة أو غازية أو إشعاعات طبيعية والمنشآت الثابتة والمتحركة التي يقيمها الإنسان" نصت المادة الثانية/4 من قانون حماية البيئة الأردني رقم 6 لسنة 2017 "البيئة الوسط الذي يشمل الكائنات الحية وغير الحية وما يحتوي عليه من مواد وما يحيط به من هواء وماء وتربة وتفاعلات أي منها وما يقيمه الإنسان من منشآت أو أنشطة فيه".

وحمايتها، كما أن على الدول اتخاذ تدابير من شأنها المحافظة على البيئة البحرية وعدم تعرضها للخطر والتلوث¹³، وبالنسبة إلى المشرع القطري فقد صنف البيئة البحرية ضمن البيئة المائية¹⁴ وعرف البيئة البحرية في المادة الأولى في الفقرة العاشرة بأنها "شواطئ الدولة وموانئها البحرية والداخلية ومياه البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة وقيعانها، وجميع مكوناتها ومواردها الحية وغير الحية، وما هو مقام فيها من منشآت أو مشاريع ثابتة أو متحركة".¹⁵

نجد من خلال هذا التعريف أن هناك تصنيفات للبيئة المائية ومنها البيئة البحرية، كما يتبين لنا من التعريف أن البيئة البحرية تحتوي على موارد حية كالثروات الطبيعية مثل: الأسماك والنباتات وغيرها من الكائنات الحية وإما أن تحتوي على موارد غير حية ويقصد بها المشروعات الثابتة أو المتحركة والمنشآت، أيضاً يتبين لنا من التعريف حدود ونطاق البيئة البحرية.

كما عرف البعض¹⁶ البيئة البحرية بأنها كل المساحات المالحة والتي تتكون من كتلة متصلة بعضها ببعض ومتلاحمة الأجزاء ويكون هذا الاتصال إما اتصالاً طبيعياً أو صناعياً، أيضاً ما تشتمل عليه هذه الكتلة من جميع أوجه الحياة البحرية.

¹³ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982. متوفر إلكترونياً على الرابط التالي:

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_a.pdf

¹⁴ - نصت المادة الأولى الفقرة التاسعة من قانون حماية البيئة رقم 30 لسنة 2002 " البيئة المائية: البيئة البحرية

والمياه الداخلية بما فيها المياه الجوفية ومياه الينابيع والوديان وما بها من ثروات طبيعية ونباتات وأسماك وكائنات حية أخرى، وما فوقها من هواء، وما هو مقام فيها من منشآت أو مشاريع ثابتة أو متحركة."

¹⁵ - قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002. متوفر إلكترونياً على الرابط التالي:

<http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=4114>

المطلب الثاني : أهمية حماية البيئة البحرية ونطاقها

في هذا المطلب سنبين أهمية حماية البيئة البحرية في الفرع الأول وفي الفرع الثاني سنبين نطاق حماية البيئة البحرية.

الفرع الأول : أهمية حماية البيئة البحرية

تكمن أهمية حماية البيئة البحرية في المحافظة على التوازن البيئي، وبالتأكيد في حماية البيئة أهمية كبيرة، ويرجع ذلك الأمر إلى اعتبارات وعوامل وفوائد عديدة تجدر بنا المحافظة عليها من مخاطر التلوث، وترجع أهمية حماية البيئة البحرية بالأخص إلى عدة أمور وهي: تعد البحار والمحيطات طرق للمواصلات والاتصالات للتجارة فتعتبر هي الوسيط في تبادل السلع أو نقل الأشخاص لمسافات طويلة، أيضاً البحار غنية بالثروات الطبيعية الحية من الحيوانات البحرية كالأسماك واللؤلؤ والأصداف البحرية والمرجان والنباتات البحرية كالتحالب البحرية وغيرها من الأعشاب، بالإضافة إلى ذلك الثروات الطبيعية غير الحية من الموارد وهي الغاز والنفط والمعادن فكل هذه الموارد الحية وغير الحية تعد موارد أساسية للغذاء و للتنمية والتقدم الاقتصادي والاستثماري، كما أن البحار والمحيطات تغطي ما يزيد عن 71% من مساحة الكرة الأرضية فهي عنصر من العناصر المميزة والمهمة في البيئة، وللبحار والمحيطات دور أساسي في تحقيق التوازن المناخي حيث يؤدي ارتفاع درجة حرارتها وذلك بسبب تعرضها لأشعة الشمس إلى تبخر مياهها وتجمعها على هيئة سحب مكونة الأمطار.¹⁷

وترجع أهمية البيئة البحرية لدولة قطر، في أن البيئة تعد الركيزة الرابعة من ركائز رؤية قطر 2030، فدولة قطر تسعى لحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها وذلك تحقيقاً للتنمية

المستدامة¹⁸، كما أنها حرصت على أن تعيش الأجيال القادمة والحالية حياة سليمة وصحية لا تتعرض فيها حياة الفرد إلى الخطر من جراء آثار التلوث، ومما استدعى إلى الحرص على البيئة البحرية لأن هناك ممارسات خاطئة تضر بالبيئة البحرية سواء من قبل القائمين على الحفاظ على البيئة أو أصحاب المشاريع أو المقاولين لهذه المشاريع أو الأشخاص المستفيدين من البيئة ويظهر ذلك في الصيد الجائر وبعض الممارسات الخاطئة التي أضرت بالبيئة البحرية والتي أنهت مراعي الأسماك.¹⁹

كما أن عدم المحافظة على البيئة برغم من وجود إجراءات وشروط لا بد من استيفائها من قبل أصحاب المشاريع والمنشآت يرجع إلى المقاولين القائمين على هذه المشاريع والمنشآت والذين لا علم لهم بأهمية البيئة وشروط المحافظة عليها، مما يجعل مخاطر تلوث البيئة البحرية تزداد.²⁰

¹⁸ - رؤية قطر 2030، <https://www.mdps.gov.qa/ar/qnv1/pages/default.aspx#qnvEnv>

²⁰ - مقابلة مع الأستاذ الدكتور: محمد علاء الدين عبد المعطي، استشاري بيئي، إدارة التقييم والتصاريح البيئية، وزارة البلدية والبيئة، في تاريخ 2019/1/30

الفرع الثاني : نطاق حماية البيئة البحرية

وفي تحديد نطاق البيئة البحرية أهمية خاصة من ناحية مسؤولية الدول وفق حدودها الإقليمية²¹، لكي يتم معرفة مصدر التلوث، ومعرفة أي مياه بحرية نتج عنها هذا التلوث لتقوم مسؤولية هذه الدولة، وبناءً على ذلك بين لنا المشرع القطري في تعريفه للبيئة البحرية نطاق البيئة البحرية ونطاق حمايتها، وهي: شواطئ الدولة وموانئها البحرية والداخلية ومياه البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة وقيعانها، ومواردها الحية وغير الحية،²² إلا أن بعض القوانين الوطنية بينت لنا نطاق كل منطقة منهم بشكل مفصل، فبين المشرع القطري نطاق المياه الداخلية في قانون استغلال وحماية الثروات المائية الحية في قطر وهي المساحات والمناطق التي تقع خلف خطوط الأساس والتي يقاس منها البحر الإقليمي وبتجاه اليابسة.²³

²¹ - نصت المادة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 " النظام القانوني للبحر الإقليمي، وللحيز الجوي فوق البحر الإقليمي ولقاعه وباطن أرضه

1 تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية أو مياهها الأخرية إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي.

2 تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعة وباطن أرضه.

3 تمارس السيادة على البحر الإقليمي رهنا بمرعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي.

صادقت دولة قطر على الاتفاقية في تاريخ 2003/05/04،

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_a.pdf

²² - نصت المادة الأولى/10 من قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002 على أنه " البيئة البحرية: شواطئ الدولة وموانئها البحرية والداخلية ومياه البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة وقيعانها، وجميع مكوناتها ومواردها الحية وغير الحية، وما هو مقام فيها من منشآت أو مشاريع ثابتة أو متحركة." متوفر إلكترونياً على

الرابط التالي: <http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=4114>

²³ - نصت المادة الأولى/11 قانون رقم (11) لسنة 2010 بتعديل بعض أحكام القانون رقم (4) لسنة 1983 بشأن استغلال وحماية الثروات المائية الحية في قطر " المياه الداخلية: المناطق المائية التي تقع وراء خطوط الأساس التي يقاس منها البحر الإقليمي وبتجاه اليابسة." متوفر إلكترونياً على الرابط التالي:

<http://almeezan.qa/LawView.aspx?opt&LawID=2474&language=ar>

كما بين المشرع نطاق البحر الإقليمي في قطر ونص على ذلك في المادة الأولى من المرسوم رقم 40 لسنة 1992 بشأن تحديد عرض البحر الإقليمي لدولة قطر والمنطقة المتاخمة فيحدد عرض البحر الإقليمي لدولة قطر بمسافة لا تتجاوز 12 ميلاً، وأيضاً حددت المنطقة المتاخمة في المادة 3 من ذات القانون أن عرضها 12 ميلاً تبدأ من الحد الخارجي للبحر الإقليمي، وتمارس فيها الدولة الاختصاصات والحقوق المقررة بموجب أحكام القانون الدولي. أما المنطقة الاقتصادية فيقصد بها المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له، والتي تمتد إلى مسافة مائتي ميل بحري ابتداء من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.²⁴

وبناءً على ذلك، ترجع أهمية تحديد نطاق البيئة البحرية في تحديد المسؤولية وولاية الدولة وأيضاً يقع في تحديد نطاق كل هذه المناطق حقوق كل دولة وواجباتها، وفي توقيع الجزاءات في حال مخالفة مرتكبيها، وأيضاً تظهر أهمية ذلك في ترسيم الحدود البحرية على الحقوق الوطنية لاستغلال المعادن والموارد الطبيعية.

²⁴ - نصت المادة الأولى/5 من قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002 " المنطقة الاقتصادية الخالصة: المنطقة التي تمتد إلى مسافة مائتي ميل بحري ابتداء من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي. " متوفر إلكترونياً على الرابط التالي: <http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=4114> ونصت المادة (55) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 " المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له" ونصت المادة (57) من ذات الاتفاقية " لا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي". متوفر إلكترونياً على الرابط التالي: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_a.pdf

ويؤخذ على ذلك أن تفرقت القوانين في تحديد نطاق كل منطقة بشكل مفصل، لذا ترى الباحثة بأن من الأفضل ذكر وبيان تحديد كل منطقة بشكل مفصل في قانون واحد، طالما تم ذكر هذه المناطق في تعريف البيئة البحرية في قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002.²⁵

²⁵ - المشرع الكويتي نص على نطاق كل منهم ونص عليه صراحةً في المادة (68) من قانون حماية البيئة الكويتي رقم (42) لسنة 2014 والمعدل بعض أحكامه بالقانون رقم (99) لسنة 2015 "تعتبر المناطق البحرية التالية وما يعلوها في طبقات الهواء العليا وما في قاع وباطن البحر مناطق محظور فيها إحداث أي تلوث للبيئة البحرية بالمواد الضارة أياً كان سببه ومصدره وكمياته ويعد ارتكاب أي فعل من هذا القبيل جريمة وفقاً لأحكام هذا القانون:

أ- المياه الداخلية لدولة الكويت الواقعة خلف خط إغلاق خليج الكويت.

ب- البحر الإقليمي لدولة الكويت والذي يمتد إلى مسافة 12 ميلاً بحرياً من خط الأساس.

ج- المنطقة المتاخمة للبحر الإقليمي والتي تمتد إلى مسافة 24 ميلاً بحرياً من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي.

د- المياه الملاصقة للبحر الإقليمي والتي تمتد إلى مسافة 50 ميلاً بحرياً من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي." متوفر إلكترونياً على الرابط التالي: <https://epa.org.kw/EPALaw>

المبحث الثاني : مفهوم تلوث البيئة البحرية ومصادر تلوثها

يعد التلوث من الأخطار الرئيسية التي تهدد البيئة، وذلك بسبب التقدم والتطور الصناعي والاقتصادي والاستثماري، والذي أدى إلى تزايد مصادر تلوث البيئة البحرية، كما أصبحت مكونات وموارد البيئة البحرية الحية وغير الحية تعاني من سموم المركبات الضارة والسامة وغيرها من المواد، ومما يعكس مدى خطورة التلوث البالغة أصبح يوصف بأنه الوريث الذي حل محل المجاعات والأوبئة²⁶، مما أدى إلى ظهور الكثير من النظم والقوانين والمعاهدات التي تساهم في الحد من هذا التلوث ومكافحة أضراره.

ومن خلال هذا المبحث سنتطرق إلى مفهوم التلوث لغةً واصطلاحاً، وفي المطلب الثاني

سنتطرق إلى مصادر تلوث البيئة البحرية.

المطلب الأول : مفهوم تلوث البيئة البحرية

إن المساس بالبيئة عموماً يأخذ عدة صور أو عدة مصطلحات، ومصطلح التلوث هو الأكثر شيوعاً، فالمصطلحات الأخرى هي الاعتداء بالبيئة أو الإضرار بالبيئة أو إفساد البيئة وبالطبع لكل من هذه المصطلحات لها معنى عميق وإن كان جميعها يدل على أن لها آثار سلبية على البيئة، فمصطلح الإضرار بالبيئة هو أوسع نطاق من مصطلح التلوث ومصطلح إفساد البيئة فهو أكثر دقة وشمولية²⁷، إلا أن مصطلح التلوث كما سبق القول هو الأكثر شيوعاً خصوصاً في مجال البيئة.

²⁶ - محمد صالح المهنا، المسؤولية المدنية عن مزار التلوث البيئي، منشورات زين الحقوقية، بيروت-لبنان، ص32

²⁷ - د. ربيع شندب، مرجع سابق، ص36

الفرع الأول : تعريف التلوث لغةً

يقصد بالتلوث لغةً، يقصد به تلوث ثوبه بماءٍ وسخ، ويقال تلوث ماءُ الشرب أي سقطت فيه الأوساخ والمكروبات، ويقصد بتلوث الماء كدره، ويقال أيضاً تلوثت البيئة أي كثرت فيها الأوساخ وامتألت بها.

أي أن التلوث يعني خلط الشيء بما هو خارج عنه، أي خالطته مواد غريبة ضارة، كما جاءت تفسيرات بأن للتلوث صنفان وهو تلوث مادي وتلوث معنوي، فالتلوث المادي هو اختلاط أي شيء غريب عن مكونات المادة، والتلوث المعنوي كأن تقول فلأن به لوثه، أي جنون.²⁸ فيقصد من كلمة تلوث هو تغيير الحالة الطبيعية بخلطها بعناصر غريبة أو خلطها بما ليس من ماهيتها، أي يعني فساد الشيء أو تغير خواصه، فيغير من طبيعتها ويضرها.

الفرع الثاني : تعريف التلوث اصطلاحاً

عرف البعض²⁹ التلوث بأنه "أي تغير فيزيائي أو كيميائي أو بيولوجي مميز يؤدي إلى تأثير ضار على الهواء أو الماء أو الأرض أو يضر بصحة الإنسان والكائنات الحية الأخرى، وكذلك يؤدي إلى الإضرار بالعملية الإنتاجية "

كما عرفه البعض³⁰ الآخر بأنه " تغير الوسط الطبيعي الناشئ من فعل الإنسان".

²⁸ - تعريف ومعنى تلوث في مجم المعاني الجامع، متوفر إلكترونياً على الرابط:

<https://www.almaany.com/ar/dict/ar-ar/تلوث/> انظر إلى: الإمام العالمية أبي الفضل جمال الدين محمد بن مكرم ابن منظور الأفرقي المصري، لسان العرب، الجزء الأول منشورات مؤسسة الأعلى للمطبوعات، بيروت-لبنان، ص3622

²⁹ - نقلاً عن: د. باسم محم مدبولي، د. مصطفى السيد دبوس، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، مؤتمر كلية الحقوق بجامعة طنطا بعنوان "القانون والبيئة" 23-24 أبريل 2018، ص5

³⁰ - نقلاً عن: المرجع السابق، انظر في ذلك: د. ربيع شندب، مرجع سابق، ص21

وبناءً على ذلك نجد من خلال التعريفين السابقين أن هناك من عرف التلوث من مصدرين، هناك من عرف التلوث الذي يكون مصدره الطبيعة وتدخل الإنسان وهناك من عرفه من خلال تدخل الإنسان فقط. وعرفت منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية التلوث هو قيام الإنسان بطريقة مباشرة وغير مباشرة بإلقاء مواد أو طاقة إلى البيئة، يترتب على ذلك آثار ضارة تُعرض صحة الإنسان للخطر أو تُعرض الموارد الحيوية والنظم البيئية على نحو يؤدي إلى التأثير على أوجه الاستخدام المشروع للبيئة.³¹

وتختلف درجة خطورة التلوث على حسب كمية الملوثات التي تدخل في البيئة، وتم تقييمها إلى ثلاثة درجات وذلك وفقاً لتأثيره على البيئة:³²

التلوث الآمن:

فهذا التلوث لا ينتج عنه ثمة خطورة أو مشاكل على البيئة، وعلى الأغلب هذا التلوث يكون وفق أو في حدود المعايير والقيم البيئية الصادرة من الأجهزة المعنية لشؤون البيئة في الدولة.

التلوث الخطر:

وهذا التلوث يتجاوز فيه الحد الآمن ويترتب عليه إخلال بالتوازن الطبيعي للبيئة، مما يستلزم التدخل الفوري للحد منه أو التقليل من هذا التلوث ومتابعته بشكل دوري ودائم.

التلوث القاتل:

هذا التلوث هو أخطر نوع وأشدها تلوثاً، بحيث يتعدى هذا التلوث لأعلى درجات الخطورة، ويؤدي إلى وقوع كارثة كبيرة تؤدي إلى خلل كبير وتعيق الحياة، مما يتطلب استنفار

³¹ - نقلاً عن: د. ربيع شندب، مرجع سابق، ص22

³² - د. باسم محم مدبولي، د. مصطفى السيد ديبوس، مرجع سابق، ص6

جميع أجهزة الدولة المعنية بذلك الأمر ووضع خطة طوارئ لمواجهة هذا النوع من التلوث الخطير، بالإضافة إلى ذلك يجب عليها إبلاغ الدول المجاورة لاتخاذ الإجراءات اللازمة والاحترازية لمواجهة هذا التلوث.

إن غالبية القوانين الوضعية نصت على مفهوم التلوث وتأثيره على الكائنات الحية، كما أن القواعد القانونية التي تنظم حماية البيئة توقع جزاءات على من يخالفها، أيضاً أكدت الاتفاقيات الدولية والمؤتمرات العالمية بمفهوم التلوث ومخاطر التلوث على البيئة، وبناءً على ذلك عرف المشرع القطري التلوث بأنه أي تغير في خواص الطبيعة سواء كان بشكل مباشر أو غير مباشر ومن شأن ذلك أن يؤثر ويضر بالكائنات الحية أو المنشآت أو أن يعيق ممارسة الإنسان لحياته الطبيعية.³³

وبتطبيق النص نجد أن المشرع القطري لم يبين إن كان هذا التغيير نتيجة للعوامل الطبيعية أم من الأنشطة البشرية، لأن المسؤولية التي سوف تقع تختلف إن كان هذا التلوث ناتجاً عن عوامل طبيعية، وهذا على عكس ما جاء في القانون الكويتي بحيث كان مفهوم التلوث أشمل ومحدد أكثر حيث نص على أن التلوث قد يأتي من الأنشطة البشرية والطبيعية، كما أن وصفه للاستمتاع بالبيئة والحياة كان من ناحيتين الخاصة والعامة.³⁴

³³ - نصت المادة الأولى /12/ من قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002 "تلوث البيئة: أي تغيير في خواص البيئة مما قد يؤدي بطريق مباشر أو غير مباشر إلى الإضرار بالكائنات الحية أو المنشآت أو يؤثر على ممارسة الإنسان لحياته الطبيعية." متوفر إلكترونياً على الرابط التالي: <http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=4114>

³⁴ - نصت المادة الأولى /10/ من قانون حماية البيئة الكويتي رقم (42) لسنة 2014 والمعدل بعض أحكامه بالقانون رقم (99) لسنة 2015 " هي كافة الأنشطة البشرية والطبيعية التي تساهم في تواجد أي من المواد أو العوامل الملوثة في البيئة بكميات أو صفات لمدة زمنية قد تؤدي بطريق أو غير مباشر وحدها أو بتفاعل مع غيرها إلى الإضرار بالصحة العامة أو القيام بأعمال وأنشطة قد تؤدي إلى تدهور النظام البيئي الطبيعي أو تعيق الاستمتاع بالحياة والاستفادة من الممتلكات الخاصة أو العامة." متوفر إلكترونياً على الرابط التالي: <https://epa.org.kw/EPALaw>

لذا ترى الباحثة قيام المشرع بتعديل تعريف التلوث وبيان أن التلوث قد يقع إما من الأنشطة البشرية أو من خلال العوامل الطبيعية، كما أن لا بد من إضافة أن هذا التلوث لا يعيق الاستمتاع بالحياة فقط وإنما يعيق الاستمتاع والاستفادة من الممتلكات الخاصة أو العامة، ومن خلال إضافة هذا الأمر والنص على الممتلكات الخاصة سيتبين لنا مدى اهتمام المشرع بالمسؤولية المدنية في مجال البيئة وتقع مسؤولية مرتكب هذا التلوث في حال تم الإضرار بالممتلكات الخاصة للأشخاص.

وأيضاً نص المشرع القطري على مفهوم تلوث البحر بشكل خاص، فيقصد بالتلوث المائي إدخال أي مادة أو طاقة في البيئة المائية من شأنها أن تهدد صحة الإنسان أو تضر بالموارد الحية أو غير الحية أن يؤثر في الأنشطة المائية، منها صيد الأسماك والسياحة وينقص التمتع بها أو يغير من خواصها.³⁵

كما عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 في الفقرة الرابعة من البند 1 في المادة الأولى على أنه التلوث البحري هو إدخال الإنسان في البيئة البحرية مواد وطاقة بصورة مباشرة أو غير مباشرة تتجم عنها آثار مؤذية مثل الإضرار بموارد الحياة البحرية والإضرار بالصحة البشرية وإعاقة الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروع للبحار أو قابلية استعمال البحار على الوجه المخصص له.³⁶

³⁵ - نصت المادة الأولى/41 من قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002 " التلوث المائي: إدخال أي مواد أو طاقة في البيئة المائية قد ينتج أو يترتب عليها ضرر بالموارد الحية أو غير الحية، أو يهدد صحة الإنسان، أو يعوق الأنشطة المائية بما في ذلك صيد الأسماك والأنشطة السياحية، أو يفسد صلاحية مياه البحر للاستعمال، أو ينقص من التمتع بها أو يغير من خواصها." متوفر إلكترونياً على الرابط التالي:

<http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=4114>

³⁶ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982.

ومن خلال هذه التعريفات السابقة لا بد من حدوث تغيير بالبيئة سواء كان بالبيئة البحرية أو الجوية أو البرية، لكي نقول أننا في حال تلوث بيئي، ونتيجةً لذلك يحدث اختلال في التوازن الفطري والطبيعي القائم بين عناصر ومكونات البيئة وذلك إما باختفائها أو اختفاء بعضها أو قلة حجمها أو قلة نسبتها أو بالتأثير على نوعية أو خواص تلك العناصر البيئية.

المطلب الثاني : مصادر تلوث البيئة البحرية

ومع التطور والازدهار الصناعي والاقتصادي والاستثماري الذي نعيشه اليوم ظهرت لنا ظواهر بيئية خطيرة نعاني من آثارها إلى الآن وهي كثرة نفوق الأسماك وانقراض بعض الكائنات الحية وارتفاع نسب الملوثات في الأنهار والمحيطات مع زيادة نسبة الملوثات النفطية، مما أدى إلى اهتمام العالم بالبيئة والمحافظة عليها ومواجهة هذه الظواهر والحد منها ومن أضرارها وآثارها من خلال النظم القانونية، لأن كل هذه الظواهر تؤدي إلى استنزاف الموارد الطبيعية وإحداث خلل كبير في التوازن البيئي.³⁷

تختلف وتتعدد مصادر تلوث البيئة البحرية، فقد يكون تلوث البيئة البحرية مصدره عوامل طبيعية وقد يكون مصدره عوامل بشرية، وبالتالي يكون مصدر التلوث البحري نتيجة للعوامل الطبيعية على سبيل المثال كثرة الأملاح أو البراكين أو السيول وغالباً ما تكون هذه العوامل غير سامة للبيئة البحرية رغم تلوثها ومن الممكن التخلص منها، وقد يكون مصدر التلوث البحري نتيجة لعوامل بشرية أي أن النشاط البشري قد يؤدي إلى حدوث تغيرات في البيئة البحرية ويضر بها، قد يكون سبب هذا التلوث البحري صناعياً أو زراعياً أو اقتصادياً أو بسبب سوء استخدام الأشخاص، وقد تكون هذه الملوثات صناعية كالأخامات المعدنية والمشتقات النفطية

³⁷ - وليد عايد عوض الرشيد، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، 2012، ص19.

والذي يستغلها الإنسان بنقلها من مكان لآخر عن طريق البحار، وقد تكون هذه المواد من صنع الإنسان ويدخلها إلى البيئة البحرية لأغراض مختلفة مثل الزيوت الصناعية والمبيدات والمطاط وغيرها³⁸.

وفي هذا المطلب سنبين مصادر تلوث البيئة البحرية وفقاً لما نص عليه المشرع القطري في قانون حماية البيئة، حيث خصص المشرع المواد 42 إلى 61 لمصادر تلوث البيئة البحرية³⁹ وهي التلوث من السفن ويتفرع منها التلوث بالزيت والتلوث بالمواد الضارة والتلوث بمخلفات الصرف الصحي والقمامة أما المصدر الثاني فهو التلوث من مصادر في البر، ونذكر ذلك تفصيلاً في فرعين:

الفرع الأول : المصادر البحرية

ويقصد بذلك التلوث الذي يكون سببه أو مصدره وسائل بحرية وحدده المشرع القطري، وهو التلوث من السفن فقد يكون بالزيت أو مواد ضارة أو مخلفات الصرف الصحي، إلا أن المشرع القطري لم يبين ماذا يقصد بالتلوث من السفن فنص على المحظورات والإجراءات، ولم يبين مفهوم هذه الوسيلة أو الهدف منها في نطاق البيئة البحرية،⁴⁰ لذا ترى الباحثة أنه لا

³⁸ - د. نواف كنعان، مرجع سابق، ص152

³⁹ - قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002. متوفر إلكترونياً على الرابط التالي:

<http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=4114>

⁴⁰ - نصت المادة الأولى من القانون الاتحادي الإماراتي لحماية البيئة رقم 24 لسنة 1999 على الوسائل البحرية بأنها

"كل وسيلة تعمل أو تكون معدة للعمل في البيئة البحرية وذلك دون اعتبار لوقتها أو حمولتها أو الغرض من ملاحظتها ويشمل ذلك السفن والقوارب التي تسير على الزلاقات والمركبات التي تسير على وسادة هوائية فوق سطح الماء أو التي تعمل تحت سطح الماء والقطع العائمة والمنصات البحرية المثبتة أو العائمة والطائرات المائية" متوفر إلكترونياً

على الرابط التالي: <https://www.ead.ae/arabic/Documents/Federal-Law-No.-24-of-1999>

Ar1.pdf

ونستنتج من هذا التعريف أن الوسائل البحرية التي تعد مصدراً لتلوث البيئة البحرية هي السفن والناقلات النفطية والقوارب وأي وسيلة تستخدم في الملاحة البحرية كما أن تختلف كل منهما من حيث المخاطر التي تسببها في البيئة البحرية

بد من النص على هذه الوسائل نظراً لارتباطها بالبيئة البحرية وما قد تحمل من أضرار عليها تؤدي إلى نتائج وآثار خطيرة تضر بالأفراد أو ممتلكاتهم وبالبيئة عموماً، وإن كان لوجودها مميزات أو أنها تعتبر من الضروريات بحيث لا نستطيع الاستغناء عنها ولا بد من محاولة خلق توازن ما بينها في تلبية الحاجات ومن آثارها على البيئة البحرية، وذلك للحد من أضرارها يجب وضع احتياطات و إجراءات وقائية صارمة لمواجهة هذه الأخطار.

أولاً: التلوث بالزيت

نجد أن مشكلة التلوث المائي بالزيت أو النفط هو من أهم مشاكل التلوث في دول الخليج عموماً ودولة قطر خصوصاً والسبب في ذلك هو اعتمادها على النفط والغاز، وأكثر ما يهدد الخليج من الناحية البحرية هو مخاطر التلوث الناتج عن التسريب الزيتي من كل جانب من باطن الأرض وذلك من التوسع في حركة التنقيب عن البترول واستغلال آبار النفط وازدحام الشواطئ بمصافي تكرير البترول وموانئ تصديره وأيضاً حركة الناقلات وهي تنقل البترول إلى الأسواق الخارجية، إضافة إلى ذلك يرجع اهتمامهم من تلوث البحر بالزيت لأن سكان دول الخليج يعتمدون على مياهه فهو مصدر غذائي أي أنه مصدر للثروة السمكية ومصدر لمياه الشرب بحيث نسبة كبيرة من مياه الشرب تأتي من عملية تحلية مياه الخليج كما أنه مصدر للري الزراعي⁴¹، وتثير إشكاليات وجود ناقلات النفط هو ما يتسرب منها عند دخولهم وخروجهم من الموانئ سواء كان ذلك بقصد أو دون قصد، وبناءً على ذلك نص المشرع القطري في المادة (43) من قانون حماية البيئة بأن يحظر على الناقلات والسفن إلقاء زيت أو تصريف زيت في

⁴¹ - د. نواف كنعان، مرجع سابق، ص155

البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة كما أن على جميع الناقلات والسفن القيام بتنفيذ جميع الالتزامات والمتطلبات المنصوص عليها في القانون ولائحته التنفيذية.⁴² ونص على ذلك المشرع الكويتي بأن يحظر على جميع السفن أو الناقلات أيًا كانت جنسيتها من تصريف أو إلقاء الزيت كما أن لا بد أن تكون هذه السفن معدة أو مجهزة بالمعدات والأجهزة الخاصة بمنع التلوث طبقاً للاشتراطات الدولية⁴³ ، وبالتالي نستنتج من ذلك أنه يترتب على تلوث البحار والمحيطات بالزيت آثار سيئة جداً وضارة جداً سواء على الكائنات الحية البحرية أو على الأشخاص لأن تلوث البحر وضرر الكائنات الحية هو ضرر للشخص بحد ذاته، فتصبح المياه غير صالحة للشرب وتصبح الأسماك غذاء غير مفيد ويضر بالتأكد برواد الشواطئ سواء كانوا سائحين أو ممارسين لهواياتهم في البحر أو صائدين أسماك.

كما أن مكافحة تلوث البحر بالزيت يحتاج إلى تعاون وتنسيق كبير ما بين دول الخليج، لأن الخليج يعتبر من البحار الضيقة كما أن المسافات التي تفصلهم عن بعض ليست مسافات كبيرة، بحيث التلوث لو حدث في مياه إحدى الدول الخليجية يمكن أن ينتقل بسهولة إلى مياه الدول الأخرى بفعل الرياح والتيارات وقد حصل ذلك بالفعل في عام 1974 عندما كُسرت

⁴² - نصت المادة 43 من قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002 "يحظر على جميع السفن والناقلات تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة.

وعلى جميع السفن والناقلات التي تتراد موانئ الدولة تنفيذ جميع المتطلبات والالتزامات المنصوص عليها في هذا القانون ولائحته التنفيذية." ويقصد باللائحة التنفيذية "قرار رئيس المجلس الأعلى للبيئة والمحميات الطبيعية رقم (4) لسنة 2005 بإصدار اللائحة التنفيذية لقانون حماية البيئة الصادر بالمرسوم بقانون رقم (30) لسنة 2002" متوفر إلكترونياً على الرابط التالي: <http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=4114>

⁴³ - نصت المادة 70 من قانون حماية البيئة الكويتي رقم (42) لسنة 2014 والمعدل بعض أحكامه بالقانون رقم (99) لسنة 2015 "يجب على السفن التي تستخدم المناطق البحرية المحظورة أن تكون مجهزة بالمعدات والأجهزة الخاصة بمنع التلوث ومعالجة النفايات طبقاً للاشتراطات الدولية" متوفر إلكترونياً على الرابط التالي:

<https://epa.org.kw/EPALaw>

إحدى الأنابيب وهي تضخ النفط إلى ناقلة راسية في ميناء سعودي فتجمع النفط في البحر وكانت تتجه إلى دولة الكويت فتم اتخاذ إجراءات مكثفة للقضاء عليها وعلى أضرارها⁴⁴، مما أدى بهم إلى عقد اتفاقية وهي اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث والبروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة عام 1978⁴⁵، ونجد أن الاتفاقيات الدولية كثيراً ما تنتهك وفي أغلب الأحيان لا يكون لها تطبيق في الواقع العملي وهذا ما حصل في الحرب العراقية الإيرانية عام 1980⁴⁶، وبوجود حصار على دولة قطر من بعض الدول الخليجية وحصارها من جميع الاتجاهات براً وبحراً وجواً فالسؤال المثار لو حصل ووقع حادث أدى إلى تلوث البحر ولا بد من التعاون والتنسيق هل ستطبق حينئذ اتفاقية الكويت 1978؟

وعلى ذلك لا بد من السفن أن تراعي كل ما يلزم من الشروط والمتطلبات لكي لا تلوث البيئة البحرية وفقاً للشروط المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية المصادق عليها و اللائحة التنفيذية، ويحمد للمشرع في النص على الالتزام الواقع على عاتق مالك السفينة وربانها والشركات العاملة بأن تبلغ الجهات الإدارية المختصة في حال وقع حادث تسرب زيت وذلك لإيقاف هذا التسرب أو الحد منه، كما أن مسؤوليتهم لاتقف عند هذا الحد وإنما يكونون مسؤولين عن كل حادث سواء كان عن خطأ أو إهمال أو عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع وقوع

44 - د. ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، دار الجامعة الجديد، الإسكندرية 2007، ص209
45 - مرسوم رقم (55) لسنة 1978 بالتصديق على اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث والبروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة. متوفر إلكترونياً على الرابط التالي:

<http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=3094&language=ar>

46 - د. ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص209

الحادث⁴⁷، لذا ترى الباحثة أن المشرع القطري أحسن في النص على التزام السفن والناقلات في أخذ جميع الاحتياطات والمتطلبات اللازمة و النص على مسؤوليتهم في حال لم يقوموا بتنفيذ هذه الإجراءات والمتطلبات، إلا أن هذه الإجراءات إدارية تم النص عليها في قانون حماية البيئة القطري ولائحته التنفيذية، كما يؤخذ على المشرع في عدم النص أو بيان مسؤوليتهم من الناحية المدنية في حال تضرر الأشخاص من جراء هذه الأفعال، فهل هذه السفن والناقلات والشركات ملزمة بالتعويض في حال أحدثوا أضراراً بالأشخاص؟ بحيث لا يستطيع الشخص ممارسة هوايته أو مهنته أو حتى حقه في الاستمتاع بهذه الطبيعة.

وللإجابة على هذا السؤال لابد من الرجوع إلى نصوص قانون حماية البيئة، نص المشرع

القطري على التعويض عن أضرار البيئة ولكن بشكل عام في المادة 6 على جميع الجهات

47 - نصت المادة 45 من قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002 " على مالك السفينة وربانها وعلى المسؤولين عن وسائل نقل الزيت الواقعة داخل الموانئ أو المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة وكذلك الشركات العاملة في استخراج الزيت، أن يبادروا فوراً إلى إبلاغ الجهات الإدارية المختصة عن كل حادث تسرب للزيت فور حدوثه، مع بيان ظروف الحادث ونوع المادة المتسربة والإجراءات التي اتخذت لإيقاف التسرب أو الحد منه، وغير ذلك من البيانات التي تنص عليها اللائحة التنفيذية .

ويكون مالك السفينة وربانها مسؤولين عن كل حادث تسرب للزيت يكون ناجماً عن خطأ أو إهمال أو عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع وقوع ذلك الحادث."

نصت المادة 46 من ذات القانون " على مالك أو ربان السفينة المسجلة بالدولة أو خارجها، أن يحتفظ بسجل للزيت بالسفينة يدون فيه جميع العمليات المتعلقة بالزيت وعلى الأخص العمليات التالية :

- 1 القيام بعمليات التحميل أو التسليم أو غيرها من عمليات نقل الحمولة الزيتية مع بيان نوع الزيت.
- 2 تصريف الزيت أو المزيج الزيتي من أجل ضمان سلامة السفينة أو حمولتها أو إنقاذ الأرواح مع بيان نوع الزيت.
- 3 تسرب الزيت أو المزيج الزيتي نتيجة اصطدام أو حادث مع بيان نسبة الزيت وحجم التسرب .
- 4 تصريف مياه الاتزان غير النظيفة أو غسل الخزانات.
- 5 التخلص من النفايات الملوثة.
- 6 إلقاء مياه السفينة المحتوية على الزيوت التي تجمعت في حيز الآلات خارج السفينة وذلك أثناء تواجدها بالميناء. وتحدد اللائحة التنفيذية كيفية تسجيل عمليات تصريف الزيت أو المزيج الزيتي بالنسبة للمنصات البحرية التي تقام في البيئة المائية."

الإدارية أن تلتزم بإدراج شرط حماية البيئة ومكافحة التلوث في جميع الاتفاقيات والعقود المحلية والخارجية التي قد ينتج عن تنفيذها أضرار على البيئة بالإضافة إلى ذلك تضمن هذه العقود الشروط الجزائية والالتزام بنفقات إزالة الأضرار البيئية والتعويض عنها⁴⁸ فلم ينص على المسؤولية المدنية بشكل صريح وإنما اكتفى بذكر التعويض عنها وهو ما يفهم ويستشف عنه بالمسؤولية المدنية، أيضاً في المادة 49 من ذات القانون أن في حال كانت ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها 2000 طن فأكثر والتي تعمل في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة لا بد أن تقدم للجهة الإدارية المختصة ووفقاً للضوابط التي بها قرار من الوزير المختص ضمان مالي في شكل تأمين أو سند تعويض أو أي ضمان آخر ولا بد من تقديم شهادة الضمان عند دخول الناقل في البحر الإقليمي على أن تكون سارية المفعول وتغطي مسؤوليتها عن تعويض جميع الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث المحتملة من جانبها والتي تقدرها الجهة الإدارية المختصة، وذلك مع عدم الإخلال بأحكام الاتفاقية الدولية في شأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالزيت الموقعة في بروكسل عام 1969، لذا ترى الباحثة أن يستخلص من هذه المادة بطريقة غير مباشرة أن الناقلات تقع عليها المسؤولية المدنية وذلك من عبارة (وتغطي مسؤوليتها عن تعويض جميع الأضرار الناجمة عن حوادث تلوث من جانبها)، إلا أن السؤال المثار لدينا ماذا عن الناقلات التي تقل حمولتها تقل عن 2000 طن وأضرت بفعالها بالبيئة أو بالأشخاص هل ملزمة بالتعويض؟ وعلى ذلك لا نجد نصوص صريحة أو عبارات صريحة تنص على المسؤولية المدنية بشكل قاطع وواضح أو حتى بيان أساس هذه

48 - نصت المادة 6 من قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002 " تلتزم جميع الجهات الإدارية والخاصة بإدراج شرط حماية البيئة ومكافحة التلوث في جميع الاتفاقيات والعقود المحلية والخارجية التي قد ينتج عن تنفيذها تأثيرات ضارة على البيئة وتضمن هذه العقود الشروط الجزائية والالتزام بنفقات إزالة الأضرار البيئية والتعويض عنها." متوفر إلكترونياً على الرابط التالي: <http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=4114>

المسؤولية وهذا ما سيتم بيانه بشكل مفصل في الفصل الثاني من هذه الدراسة،⁴⁹ وإنما جاء النص على التعويض كقاعدة عامة بحيث تلتزم جميع الجهات الإدارية بإدراج شرط حماية البيئة ونص على التعويض كضمان مالي للدخول في البحر الإقليمي و المنطقة الاقتصادية الخالصة بحيث تكون مسؤولة عن الأضرار التي تقع من جانبها وتلتزم بالتعويض عنها، وإن لم ينص المشرع بالمسؤولية المدنية بشكل صريح إلا أنه أحسن حين ألزم جميع الجهات الإدارية العامة والخاصة ولم يحصرها بجهات معينة دون غيرها بإدراج شرط حماية البيئة.

ثانياً: التلوث بالمواد الضارة

كما قد يكون من أسباب أو مصادر تلوث البيئة البحرية هي إلقاء المواد الضارة، ولم يعرف المشرع القطري ما هي المواد الضارة إلا أنه عرف ناقلة المواد الضارة وهي السفينة التي بنيت أو التي عدل تصميمها لتحمل شحنات من مواد ضارة سائبة وتشمل كذلك ناقلات البترول عند شحنها كلياً أو جزئياً بمواد ضارة غير معبأة⁵⁰، وحظر المشرع القطري من تصريف مواد سائلة ضارة أو ملوثة أو إلقاء نفايات أو مخلفات أو حيوانات نافقة سواء كان ذلك بطريقة عمدية أو غير عمدية وسواء كان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة أو إلقاء مواد ضارة

⁴⁹ - وهذا على عكس ما جاء في قانون حماية البيئة الكويتي رقم (42) لسنة 2014 والمعدل بعض أحكامه بالقانون رقم (99) لسنة 2015 فقد افرد المشرع الكويتي باباً كاملاً وهو الباب الثامن من القانون يعالج المسؤولية المدنية والتعويض عن الأضرار البيئية. "متوفر إلكترونياً على الرابط التالي: <https://epa.org.kw/EPALaw>

⁵⁰ - المادة الأولى/36 قانون حماية البيئة 30 لسنة 2002 " ناقلة المواد الضارة: السفينة التي بنيت أصلاً أو التي عدل تصميمها لتحمل شحنات من مواد ضارة سائبة وتشمل كذلك ناقلات البترول عند شحنها كلياً أو جزئياً بمواد ضارة غير معبأة وفقاً لأحكام الفصل الثاني من الباب الثالث من هذا القانون.

منقولة في عبوات أو حاويات شحن أو صهاريج نقالة أو عربات أو إغراق النفايات الخطرة والمواد الخطرة.⁵¹

والمقصود بالتصريف فهو كل تسريب أو انصباب أو تفريغ أو انبعاث وهنا يقصد به وفقاً لقانون حماية البيئة القطري هو تصريف المواد السائلة الضارة أو المواد الملوثة أو نفايات أو مخلفات أو حيوانات نافقة، وتم تصنيف المواد السائلة الضارة إلى أربع فئات⁵² والتي من شأنها اتخاذ إما تدابير صارمة أو تدابير خاصة أو فرض شروط خاصة ومعينة.

⁵¹ - نصت المادة 51 قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002 "يحظر على السفن والناقلات المتواجدة في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة القيام بأي عمل من الأعمال التالية:

- 1 إلقاء أو تصريف أي مواد سائلة ضارة أو ملوثة أو نفايات أو مخلفات أو حيوانات نافقة بطريقة عمدية أو غير عمدية، مباشرة أو غير مباشرة، ينتج عنها ضرر بالبيئة المائية أو الصحة العامة أو الاستخدامات الأخرى المشروعة للبحر.
- 2 إلقاء مواد ضارة منقولة في عبوات أو حاويات شحن أو صهاريج نقالة أو عربات.
- 3 إغراق النفايات الخطرة والمواد الخطرة.

وتحدد اللائحة التنفيذية المواد السائلة وغير السائلة الضارة بالبيئة المائية والتي تعرضها للخطر."

⁵² - الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 "ماربول" والتي صدقت عليها دولة قطر في 2006/07/17 نصت اللائحة (3) "تصنيف المواد السائلة الضارة وجدولتها:

1 لأغراض هذا المرفق، تقسم المواد السائلة الضارة إلى أربع فئات كما يلي:

(أ) "الفئة A": المواد السائلة الضارة التي تؤدي، إذا ما صرفت في البحر بعد عمليات تنظيف الصهاريج أو تفريغ الصابورة، إلى تعريض الموارد البحرية أو الصحة البشرية إلى خطر شديد، أو إلى إلحاق ضرر خطير بالمرافق الاستجمامية أو غيرها من الاستخدامات المشروعة للبحر، مما يبرر اتخاذ تدابير صارمة لمكافحة التلوث.

(ب) "الفئة B": المواد السائلة الضارة التي تؤدي، إذا ما صرفت في البحر بعد عمليات تنظيف الصهاريج أو تفريغ الصابورة، إلى تعريض الموارد البحرية أو الصحة البشرية للخطر، أو إلى إلحاق الضرر بالمرافق الاستجمامية أو غيرها من الاستخدامات المشروعة للبحر، مما يبرر اتخاذ تدابير خاصة لمكافحة التلوث.

(ج) "الفئة C": المواد السائلة الضارة التي تؤدي، إذا ما صرفت في البحر بعد عمليات تنظيف الصهاريج أو تفريغ الصابورة، إلى تعريض الموارد البحرية أو الصحة البشرية لخطر ثانوي، أو إلحاق ضرر ثانوي بالمرافق الاستجمامية أو غيرها من الاستخدامات المشروعة للبحر، مما يتطلب فرض شروط تشغيلية خاصة.

ويقصد بالإغراق هو كل إلقاء متعمد في البيئة البحرية للمواد الملوثة أو الفضلات من السفن أو الطائرات أو الأرصفة وكل تخلص متعمد في البيئة البحرية للسفن أو التركيبات الصناعية أو غيرها، وعرفته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار⁵³ بأنه مصدر من مصادر تلوث البيئة البحرية وهو أي تصريف متعمد للفضلات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غيرها من التركيبات الصناعية في البحر، ويقصد به التخلص من المخلفات والعوادم الناتج عن أنشطة الإنسان في البحار وذلك عن طريق الإغراق، كما أن الإغراق يعتبر من أخطر مصادر التلوث البحري، لأن ما ينجم عن هذا المصدر مخاطر كبيرة وبالغة نظراً لزيادة حجم العوادم والمخلفات التي يتم إغراقها في البحر كما أن آثار المخلفات تنتقل من مكان لآخر بفعل التيارات البحرية مما ينقل هذه الآثار وهذه الأضرار ويجعلها تتفاقم وتزداد خطورة.⁵⁴

لذا ترى الباحثة أنَّ المشرع القطري أحسن في النص على أثر المواد الضارة بالبيئة البحرية وحظر تسريبها أو تصريفها سواء كان عمداً أو غير عمد أو كان بطريق مباشر أو غير مباشر، إلا أنه كان من الأفضل النص أيضاً على مسؤولية مرتكبيه المدنية بحيث من تسبب بفعله إلى إحداث تسريب أو تصريف للمواد الضارة وأحدث ضرر للبيئة البحرية أو للأشخاص، بأن يلتزم بإعادة الحالة لما كانت عليها أو أن يلتزم بتعويض المتضررين من جراء هذا الفعل

(د) "الفئة D": المواد السائلة الضارة التي تؤدي، إذا ما صرفت في البحر بعد عمليات تنظيف الصهاريح أو تفرغ الصابورة، إلى تعريض الموارد البحرية أو الصحة البشرية لخطر محسوس، أو إلى إلحاق ضرر طفيف بالمرافق الاستجمامية أو غيرها من الاستخدامات المشروعة للبحر، مما يتطلب إيلاء شيء من العناية للظروف التشغيلية. متوفر إلكترونياً على الرابط التالي:

<http://www.almeezan.qa/AgreementsAttachments.aspx?id=1234&language=ar>

53 - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

54 - د. نواف كنعان، مرجع سابق، ص160

في حالة لم يستطع إعادة الحالة كما كانت عليه من قبل، ويأتي هنا دور أهمية صناديق التعويض للمحافظة على البيئة ذاتها وحفظ حقوق المتضررين، وهذا ما سوف يتم بيانه في الفصل الثاني.

ثالثاً: التلوث بمخلفات الصرف الصحي والقمامة

حظر المشرع القطري على السفن والمنصات البحرية من تصريف مياه الصرف الصحي الملوثة داخل المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة⁵⁵، كما أنه لا بد من التخلص منها طبقاً للمعايير والإجراءات المحددة في اللائحة التنفيذية⁵⁶، إلا أن الاستثناء على هذا الحظر هو أنه يجوز التصريف وذلك في حالة سلامة السفينة ومن على متنها أو إنقاذ

⁵⁵ - نصت المادة 53 من قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002 " يحظر على السفن والمنصات البحرية تصريف مياه الصرف الصحي الملوثة داخل المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة، ويجب التخلص منها طبقاً للمعايير والإجراءات التي تحددها اللائحة التنفيذية." متوفر إلكترونياً على الرابط التالي:

<http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=4114>

⁵⁶ - نصت المادة 88 من اللائحة التنفيذية رقم (4) لسنة 2005 لقانون حماية البيئة الصادر بالمرسوم بقانون رقم (30) لسنة 2002 على أنه "حظر على السفن والمنصات البحرية تصريف مياه الصرف الصحي الملوثة داخل المياه الداخلية أو البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة، ويجب التخلص منها طبقاً للمعايير والإجراءات التالية:

- 1 أن تكون السفينة أو المنصة البحرية مجهزة بوحدة لمعالجة مياه الصرف الصحي .
- 2 ألا يتم صرف مياه الصرف الصحي المعالجة على مسافة أقل من أربعة أميال بحرية من الشاطئ .
- 3 في حالة صرف السفينة أو المنصة البحرية لتلك المخلفات قبل معالجتها فلا يجوز لها ذلك قبل مسافة 12 ميل بحري من خط الشاطئ .وفي جميع الأحوال لا يجوز لأي سفينة أو منصة بحرية صرف مخلفات الصرف الصحي المحجوزة في صهاريج الاحتجاز دفعة واحدة ولكن بمعدلات معتدلة وعندما تكون السفينة مبحرة بسرعة لا تقل عن 4 عقدة/ساعة .

ويجب ألا يتخلف عن عمليات الصرف، أيًا كان نوعيتها، ظهور أجسام صلبة عائمة مرئية في المياه الإقليمية، وألا يتسبب الصرف في تغيير لون هذه المياه .

وإذا كانت مياه الصرف ممزوجة بفضلات مياه يلزم معالجتها، فيجب أن تتم هذه المعالجة قبل الصرف .

ولا تنطبق هذه الأحكام في حالة التصريف لسلامة السفينة ومن على متنها أو إنقاذ أرواح في البحار أو نتيجة عطب أصاب السفينة أو معداتها بشرط أن تكون جميع الاحتياطات المعقولة قد اتخذت لمنع هذا التصريف أو التخفيف منه إلى أقصى حد قبل وقوع العطب وبعده." متوفر إلكترونياً على الرابط التالي:

<http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=2108&language=ar>

أرواح الأشخاص في البحار أو نتيجة عطب أصاب السفينة أو معداتها كما أن لهذا الاستثناء شرط وهو أن تكون جميع الاحتياطات قد اتخذت لمنع التصريف أو على الأقل التخفيف منه قبل وقوع العطب وبعده.

وحظر المشرع القطري على السفن والمنصات البحرية التي تقوم بأعمال استكشاف أو التي تستغل الموارد الطبيعية والمعدنية في البيئة البحرية والسفن من إلقاء القمامة أو الفضلات في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة ويجب عليها تسليم القمامة في الأوعية المعدة لاستقبال النفايات أو في الأماكن التي تحددها الجهات الإدارية المختصة، ويستفاد من ذلك أن على السفن أو المنصات البحرية التي تقوم باستكشاف البترول مثلاً أن تلقي القمامة في أوعية معدة لاستقبال النفايات وذلك لخطورتها لأن عمليات استخراج البترول و استغلال الموارد المعدنية في البحر تؤدي إلى تسربها إذا لم يكن استخراجها بشكل صحيح ومحكم أو قد يتسرب خطأً وعلى ذلك لا بد من الحرص في تسليمها إلى مرافق الاستقبال⁵⁷، والجهة الإدارية المعنية هي التي تحدد هذه الأوعية وعليها أيضاً تحديد أماكن تسليم القمامة وتوفير المرافق وتقديم التسهيلات لاستقبال النفايات ومياه الصرف الملوثة وفضلات السفن، ولا بد من التأكيد ومراعاة أن تكون المرافق الاستقبال والتسهيلات في حالة صالحة و نظيفة ومصانة كما لا بد من تطهيرها بصفة دورية⁵⁸، ويقصد بالمرافق الاستقبال "هي التجهيزات والمعدات

⁵⁷ - عبد الله الأشعل، حماية البيئة البحرية للخليج العربي من التلوث، المجلة المصرية للقانون الدولي - مجلد 36، ص207.

⁵⁸ - نصت المادة 89 من قرار رئيس المجلس الأعلى للبيئة والمحميات الطبيعية رقم (4) لسنة 2005 بإصدار اللائحة التنفيذية لقانون حماية البيئة الصادر بالمرسوم بقانون رقم (30) لسنة 2002 "على الجهات الإدارية المختصة تحديد الأوعية اللازمة المعدة لاستقبال النفايات، وأماكن تسليم القمامة وتوفير المرافق والتسهيلات الخاصة باستقبال النفايات ومياه الصرف الملوثة وفضلات السفن، مع مراعاة أن تكون تلك المرافق والتسهيلات في حالة صالحة للاستخدام ومصانة، وأن يراعى نظافتها وتطهيرها بصفة دورية." متوفر إلكترونياً على الرابط التالي:

<http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=2108&language=ar>

والأحواض المخصصة لاستقبال وترسيب ومعالجة وصرف المواد الملوثة بالإضافة إلى ذلك التجهيزات التي توفرها الشركة العاملة في مجال الشحن وتفريغ المواد البترولية أو غيرها من الجهات الإدارية المشرفة على الموانئ والممرات المائية⁵⁹، والتسهيلات وأيضاً عليها مراعاة عدم تسرب المخلفات أو انبعاث أي روائح عنها عند نقلها ولا بد أن يتم التخلص منها في الأماكن وبالضوابط المحددة قانوناً⁶⁰.

وبتطبيق هذا النص نجد أن المشرع أحسن في فرض هذه الإجراءات والحظر على مخالفتها، ولكن كما سبق القول بأن هذه إجراءات وتدابير إدارية ولم يبين المشرع في هذه النصوص مسؤوليتهم المدنية في حال تسبب فعلهم بالإضرار بالبيئة البحرية ذاتها أو بالأشخاص وممتلكاتهم، فضلاً عن ذلك حظر المشرع إلقاء القمامة من قبل السفن والمنصات البحرية والقائمين بأعمال استكشافية، ماذا عن الأشخاص الطبيعيين أو أصحاب المشاريع أو المقاولين الذين يقومون بتنفيذ هذه المشاريع؟ الذين ليس لديهم علم بما ينص ويحرص عليه المشرع القطري في المحافظة على البيئة البحرية، خصوصاً أن في وقتنا الحالي الكثير من الأشخاص قاموا بمبادرات جيدة للمحافظة على البيئة البحرية ومنها المطالبة بمنع مواد البلاستيك أو استبدال مواد البلاستيك بمواد أخرى صديقة للبيئة وهذا نظراً لخطورة مواد البلاستيك على البيئة البحرية

⁵⁹ - المادة الأولى/16 من قرار رئيس المجلس الأعلى للبيئة والمحميات الطبيعية رقم (4) لسنة 2005 بإصدار اللائحة التنفيذية لقانون حماية البيئة الصادر بالمرسوم بقانون رقم (30) لسنة 2002. متوفر إلكترونياً على الرابط التالي: <http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=2108&language=ar>

⁶⁰ - نصت المادة 90 نصت المادة 89 من قرار رئيس المجلس الأعلى للبيئة والمحميات الطبيعية رقم (4) لسنة 2005 بإصدار اللائحة التنفيذية لقانون حماية البيئة الصادر بالمرسوم بقانون رقم (30) لسنة 2002 " على الجهات الإدارية المختصة أن تراعي عند نقل المخلفات المتجمعة في المرافق المشار إليها في المادة السابقة عدم تسرب هذه المخلفات أو انبعاث أي روائح عنها وأن يتم التخلص منها في الأماكن وبالضوابط التي ينص عليها القانون رقم (8) لسنة 1974 بشأن النظافة العامة ولائحته التنفيذية.

وخطرها الملحوظ على الكائنات الحية التي تعيش في مياه البحر، لذا تتمنى الباحثة على المشرع النص على التوسع في نطاق الحظر والأشخاص المسؤولين وأن يشمل كل شخص سواء شخص طبيعي أو معنوي من إلقاء القمامة وبيان مسؤوليتهم المدنية بحيث يكونوا ملتزمين بالتعويض في حال تضررت البيئة البحرية ذاتها أو تضرر أحد الأشخاص أو ممتلكاته، وهنا يظهر كما سبق القول أهمية صناديق التعويض في مطالبة الأشخاص بحقوقهم وتضررهم من جراء هذه الأفعال بدلاً من القيام بمبادرات قد لا يؤخذ بشأنها أية إجراءات.

الفرع الثاني : المصادر البرية

يقصد بالتلوث من مصادر في البر وفقاً لما جاء في قانون حماية البيئة القطري هي المصادر البلدية أو الصناعية أو الزراعية الثابتة والمتحركة على البر والتي تصل تصريفاتها إلى البيئة الحرية⁶¹، وهذه المصادر هي خارج البحار والمحيطات، لذلك تسمى مصادر في البر، وهي تؤثر على البيئة البحرية وتضرر بها وتؤدي إلى تلوثها، بالإضافة إلى ذلك هذه المصادر قد تكون مواد قابلة لتحلل كالنباتات ومياه الصرف الصحي أو مركبات كيميائية أو مصادر صناعية قد تكون غذائية أو نفطية أو نسيجية أو معدنية وقد تكون مصادر زراعية كالأسمدة العضوية والكيماوية.⁶²

وبناءً على ذلك سنبين في هذا الفرع هذه المصادر بشكل مفصل:

أولاً: الصناعة

تعتبر المخلفات الصناعية من أكثر ملوثات البيئة البحرية خصوصاً في الدول التي تتركز المصانع فيها على المناطق الساحلية، والسبب في ازدياد المصانع هي النهضة الصناعية و العمرانية الضخمة مما أدى إلى ازدياد هذه المخلفات⁶³، كما نجد أن مجموع المواد الملوثة في البحار من مياه المصانع و فضلاتها وما ينتج عنها من مخلفات نتيجة عمليات التصنيع والتي تشكل 60%⁶⁴ وهذه المخلفات خطيرة جداً لما تحتويه من مواد كيماوية ضارة بالصحة كالنحاس

⁶¹ - المادة الأولى/11 من قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002 " مصادر في البر: المصادر البلدية أو الصناعية أو الزراعية الثابتة والمتحركة على البر، والتي تصل تصريفاتها إلى البيئة البحرية." متوفر إلكترونياً على الرابط التالي: <http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=4114>

⁶² - د. نواف كنعان، مرجع سابق، ص157

⁶³ - د. نواف كنعان المرجع السابق، ص159

⁶⁴ - داود محمد يسري أحمد، ملوثات البيئة البحرية والحد منها: التلوث المائي- التلوث البحري المؤتمر السنوي العاشر: إدارة الأزمات والكوارث البيئية في ظل المتغيرات والمستجدات العالمية المعاصرة، مجلد1-2005، ص147

والزنك والكبريت والزنابق والرصاص ومحطات توليد الطاقة، كما أنها إذا وصلت إلى جسم الإنسان تؤدي به إلى أضرار خطيرة، فهي قد تصل إليه عن طريق الغذاء إذا تمثل الغذاء في مزروعات رويت بها أو عن طريق الأسماك التي عاشت في هذه المنطقة الملوثة، وتتضرر الكائنات الحية التي تعيش في البحر سواء كانت أسماك أو نباتات بحرية وقد تؤدي هذه المخلفات إلى القضاء عليها نهائياً في بعض الأحيان، وبعض المواد لا ينحصر وجودها فقط على سطح البحر وإنما تدخل في أعماق البحر مثل مواد التنظيف التي تنتج عن بعض المصانع والتي تجعل المركبات الهيدروكربونية تمتزج مع المياه إلى أن تصل إلى أعماق البحر.⁶⁵

ثانياً: الزراعة

كما أن الزراعة ساهمت في تلوث المياه نظراً لاحتياج المزروعات للمبيدات والأسمدة الكيماوية ونجد أن هذه المواد والمركبات الكيماوية تنجرف للمياه بواسطة السيول أو التيارات، وهذه المركبات والمبيدات هي مركبات ثابتة يتطلب تفككها سنوات عديدة، والاستعمال المفرط للمبيدات بأنواعها تؤدي إلى إحداث مشاكل كبيرة للبيئة عموماً وللبيئة البحرية خصوصاً نظراً لأن النباتات لا تمتص المبيدات إلا وفق قدرتها وبالتالي فإن كميات هائلة من المبيدات تبقى في التربة فتتجرف كما سبق القول بواسطة التيارات فتؤدي إلى تلوث مياه⁶⁶، وكما سبق القول بأن وجود هذه المواد واختلاطها مع مياه البحر تضر بالكائنات الحية الموجودة فيها كأسماك والنباتات البحرية وأيضاً تضر بصحة الإنسان.

وبالرجوع إلى قانون حماية البيئة القطري فقد نص المشرع بمصادر التلوث في البر والتي تصل تصريفاتها إلى البيئة البحرية وهي المصبات وخطوط الأنابيب التي تصب في البحر،

⁶⁵ - المرجع السابق، ص148

⁶⁶ - داود محمد يسري أحمد، مرجع سابق، ص148

والقنوات والمجاري المائية بما في ذلك المجاري المائية الجوفية، أيضاً المنشآت البحرية الثابتة أو المتحركة التي تستخدم لأغراض غير الاستكشاف أو الاستغلال، وأية مصادر أخرى تقع في البر ضمن أراضي الدولة سواء كانت من خلال الماء أو الجو أو مباشرة من الساحل⁶⁷، وبتطبيق هذا النص نجد أن المشرع لم يحصر هذه المصادر التي تقع من البر وإنما نص في نهاية الفقرة قد يكون هناك مصادر أخرى واقعة ضمن أراضي الدولة، فهذا يدل أن مصادر التلوث في البر وردت على سبيل المثال وليس على سبيل الحصر.

بالإضافة إلى ذلك حظر المشرع القطري على جميع المشروعات والمنشآت و المحال العامة سواء كانت تجارية أو صناعية أو سياحية أو خدمية من تصريف أو إلقاء أي مواد أو نفايات أو سوائل غير معالجة ومن شأنها إحداث تلوث في الشواطئ ويحظر ذلك سواء كان بصورة مباشرة أو غير مباشرة وسواء كان ذلك بطريقة عمدية أو غير عمدية⁶⁸، بالإضافة إلى ذلك فعلى هذه المشروعات أو المنشآت أو المحال التي تكون على شاطئ البحر أو قريبة منه

⁶⁷ - نصت المادة 55 من قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002 " مع مراعاة أحكام بروتوكول حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن مصادر في البر المشار إليه، تشمل هذه المصادر أي من المصادر البلدية أو الصناعية أو الزراعية الثابتة والمتحركة على البر، والتي تصل تصريفاتها إلى البيئة البحرية وبوجه خاص المصادر التالية :

- 1 المصبات وخطوط الأنابيب التي تصب في البحر.
- 2 القنوات أو المجاري المائية بما في ذلك المجاري المائية الجوفية.
- 3 المنشآت البحرية الثابتة أو المتحركة المستخدمة لأغراض أخرى غير استكشاف واستغلال قاع البحر وباطن أرضه والجرف القاري بما في ذلك المنصات البحرية والحفارات والجزر الاصطناعية وغيرها.
- 4 أي مصادر أخرى في البر واقعة ضمن أراضي الدولة سواء كانت من خلال الماء أو الجو أو مباشرة من الساحل."

⁶⁸ - نصت المادة 56 من قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002 " يحظر على جميع المشروعات والمنشآت بما في ذلك المحال العامة والمنشآت التجارية والصناعية والسياحية والخدمية تصريف أو إلقاء أي مواد أو نفايات أو سوائل غير معالجة من شأنها إحداث تلوث في الشواطئ أو المياه المتاخمة لها سواء تم ذلك بطريقة عمدية أو غير عمدية، بصورة مباشرة أو غير مباشرة."

من أخذ تراخيص يسمح لهم بالقيام بذلك⁶⁹، كما أن هناك مواصفات ومعايير تلتزم بها المشروعات الصناعية التي يصرح لها بتصريف المواد الملوثة القابلة للتحلل فقط لأن اللائحة التنفيذية حددت أيضاً المواد الملوثة غير القابلة للتحلل والتي يحظر على المنشآت الصناعية من تصريفها.⁷⁰ وبتطبيق النص فيحظر بتاتاً إلقاء أو تصريف النفايات أو أي مواد خطرة غير معالجة في مياه البحر والتي تؤدي إلى إحداث تلوث في مياه البحر وشواطئها، فأحسن المشرع في النص على التوسع في نطاق الأشخاص الذين تقع عليهم مسؤولية هذا التلوث ولم يحصرها على فئة معينة، بالإضافة إلى ذلك ألزم المحال والمنشآت التي تقع بالقرب من الشاطئ بأخذ تراخيص قبل مباشرتها بأي عمل، لكن كان على المشرع أن يبين أيضاً التزامهم مدنياً في حال أحدثوا أضرار سواء أصابت البيئة البحرية ذاتها أو أصابت الأشخاص أو ممتلكاتهم، بحيث يكونوا ملتزمين بالتعويض عن ما أصاب البيئة البحرية من تلوث أدى إلى التقليل من منفعتها أو التعويض لإزالة هذا التلوث أو مقابل تعطيل هذه المرافق العامة، خصوصاً أن الشواطئ تعد من المرافق العامة وحق للجميع كما أنها تعد من الأماكن السياحية ويقوم الأشخاص بممارسة هواياتهم و أنشطتهم فيها، وتلوثها يؤدي إلى إحداث ضرر للأشخاص سواء بطريقة مباشرة أي يصيبهم الضرر في أجسادهم أو ممتلكاتهم أو بطريقة غير مباشرة بحيث لا يستطيعون ممارسة هواياتهم وأنشطتهم الذي هو حقهم العام ، لذا ترى الباحثة نظراً لحرص دولة قطر على التطور

⁶⁹ - نصت المادة 57 من قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002 " يشترط للترخيص بإقامة أي مشروعات أو منشآت أو محال على شاطئ البحر أو قريباً منه ينتج عنها تصريف مواد ملوثة بالمخالفة لأحكام هذا القانون والقرارات المنفذة له أن يقوم طالب الترخيص بإجراء دراسات التأثير البيئي ويلتزم بتوفير الوسائل اللازمة لمعالجة المخلفات."

⁷⁰ - نصت المادة 58 من قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002 " تحدد اللائحة التنفيذية المواصفات والمعايير التي تلتزم بها المشروعات الصناعية التي يصرح لها بتصريف المواد الملوثة القابلة للتحلل وذلك بعد معالجتها، كما تحدد اللائحة التنفيذية المواد الملوثة غير القابلة للتحلل والتي يحظر على المنشآت الصناعية تصريفها في البيئة المائية." متوفر إلكترونياً على الرابط التالي: <http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=4114>

الاقتصادي والاستثماري وفي ذات الوقت حماية للبيئة وتوازنها الطبيعي وتحقيقاً للتنمية الشاملة والمستدامة لكل الأجيال، لا بد من النص على مسؤوليتهم مدنياً لحفظ جميع حقوق المتضررين سواء بشكل مباشر أو غير مباشر و حماية البيئة البحرية والمحافظة على توازنها الطبيعي.

التلوث الناتج عن صرف العوادم المنزلية:

تتكون العوادم المنزلية وفضلات المدن من مخلفات الطعام والمجاري المنزلية ومياه الصرف الزراعي التي تحمل مزيداً من الأملاح وغيرها من المواد الكيماوية سواء كانت من المبيدات الحشرية أو الأسمدة الكيماوية أو الفضلات الحيوانية كما كشفت الكثير من الدراسات عن خطر هذا التلوث وانه تلوث حاد جداً لأن هذه المواد ضارة جداً على البيئة البحرية كما أن بعض هذه المواد غير قابلة للتحلل مما يؤدي إلى زيادة تلوث البيئة البحرية، وأنها مشكلة تهدد الكائنات الحية التي تعيش في البحر سواء من حيوانات ونباتات⁷¹، إضافة إلى ذلك قد تعاني

⁷¹ - وهذا ما حدث في الكويت مؤخراً حادثة نفوق الأسماك، الذي أكد فيه المدير العام للشؤون الفنية في الهيئة العامة للبيئة أن بحسب نتائج التحاليل، فإن الأسماك النافقة كانت تحمل بكتيريا وهذا يدل على تعرضها لمياه الصرف الصحي وأن الأسماك تعرضت أيضاً لضغوطات بيئية ولعوامل أهمها مخلفات كانت صرفاً صحياً وصناعياً وتعديات غير قانونية، جريدة العرب، قطر، بتاريخ الاثنين 8 مايو 2017. انظر الرابط:

<http://www.alarab.qa/story/1161835/%D8%A7%D9%84%D9%83%D9%88%D9%8A%D8%AA-%D8%AA%D9%83%D8%B4%D9%81-%D8%A3%D8%B3%D8%A8%D8%A7%D8%A8-%D9%86%D9%81%D9%88%D9%82-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B3%D9%85%D8%A7%D9%83-%D8%B9%D9%84%D9%89-%D8%B3%D9%88%D8%A7%D8%AD%D9%84%D9%87%D8%A7-%D9%85%D8%A4%D8%AE%D8%B1%D8%A7>

الدولة من خسائر اقتصادية كبيرة لأن هذه المخلفات التي تلقى في البحر تحتاج للعلاج وبعض

التدابير لتخلص منها وحصرها والحد من خطورتها وهذا العلاج يكلف الدول مبالغ هائلة.⁷²

فهذه المخلفات تؤدي إلى جعل المياه غير صالحة للاستخدام للإنسان كما أنها تضر

بالكائنات الحية التي تعيش في البحر سواء الحيوانات أو النباتات، وتلوث مياه البحر يؤدي إلى

إلحاق ضرر كبير بالثروة السمكية مما يستوجب حماية فعالة تحمي هذه الثروة من التلوث لأن

فيه إهدار لمصدر غذائي هام.⁷³

وبناءً على ذلك نجد أن المشرع القطري نص على التأثير البيئي للمشروعات، وذلك لما

لبعض المشاريع من تأثير كبير على البيئة البحرية، كما نجد أن معظم ملوثات مياه البحر سببها

المشاريع، ويحمد للمشرع أن لا يكون لهذه المشاريع استخدام مشاريعها إلا بعد إجراءات إدارية

شديدة، فوجود هذه الإجراءات له أهمية كبيرة وذلك حرصاً وحمايةً للبيئة عموماً وللبيئة البحرية

خصوصاً، فنظم المشرع القطري هذا الأمر من خلال المواد 11-20 من قانون حماية البيئة

القطري، فعلى كل المشروعات الصناعية والزراعية والعمرانية وغيرها عرض مشاريعها على

المجلس وذلك عند التخطيط لها وقبل تنفيذها وتقويمها والتأكد من التزامها بالأساليب العلمية

والعملية للتخطيط البيئي المناسب وذلك وفقاً للمعايير التي يضعها المجلس، كما أنه لا يجوز

للجهات المرخصة بإصدار تراخيص للمشروعات بأن تقدم ترخيص إلا بعد تقديم دراسة لتقويم

⁷² - د. نواف كنعان، مرجع سابق، ص 158

⁷³ - نصت المادة 17 من قانون رقم (11) لسنة 2010 بتعديل بعض أحكام القانون رقم (4) لسنة 1983 بشأن استغلال وحماية الثروات المائية الحية في قطر "لا يجوز أن يطرح في مياه الصيد أو المياه الداخلية أو على قاع البحر فضلات المعامل أو المختبرات أو المصانع أو مجاري المياه الملوثة أو المواد الكيميائية أو البترولية أو زيوت السفن أو أي وسائل أخرى يمكن أن تؤدي إلى الإضرار بالثروات المائية الحية، إلا بعد الحصول على موافقة كتابية من الجهات المعنية".
متوفر إلكترونياً على الرابط التالي:

التأثير البيئي لها، وأخذ موافقة المجلس لنتائج هذه الدراسة، وتتولى الجهة المرخصة إرسال صورة من هذه الدراسة إلى الأمانة العامة لإبداء الرأي فيها ورفعها إلى المجلس لإصدار قرار بشأنها⁷⁴، كما أن على هذه المشاريع اتخاذ جميع الاحتياطات والتدابير والإجراءات اللازمة لمنع حدوث تأثيرات على البيئة أو خفض احتمالات حدوثها إلى أقل حد ممكن.⁷⁵

74 - نصت المادة 11 من قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002 " يضع المجلس بالتنسيق مع الجهات الإدارية المختصة المعايير والمواصفات والأسس والضوابط اللازمة لتقويم التأثير البيئي للمشروعات والمنشآت المطلوب الترخيص بها، ويتولى على الأخص ما يلي :

- 1 تحديد فئات وأقسام مشروعات التنمية العامة والخاصة التي تكون بطبيعتها قابلة لأن تحدث أضراراً بيئية.
 - 2 تحديد المناطق والمواقع ذات الأهمية البيئية بحسب معايير حماية البيئة.
- وتحدد اللائحة التنفيذية إجراءات تقويم التأثير البيئي واشتراطات منح التصريح البيئي للمشروع أو تصريح التشغيل وأحوال وقفه أو إلغائه."

والمادة 12 من ذات القانون " تعرض خطط ومشروعات التنمية العامة والخاصة أيأ كان نوعها أو موقعها، بما في ذلك المشروعات الصناعية والزراعية والعمرانية، على المجلس عند التخطيط لها وقبل تنفيذها لمراجعتها وتقويمها والتأكد من التزامها بالأساليب العلمية والعملية للتخطيط البيئي الملائم، وفقاً للمعايير والمواصفات والأسس والضوابط المشار إليها في المادة السابقة."

والمادة 14 من ذات القانون " تتولى الجهة المرخصة إرسال صورة من دراسة تقويم التأثير البيئي للمشروع إلى الأمانة العامة لإبداء الرأي فيها ورفعها إلى المجلس لإصدار قراره بشأنها. ويجب على الأمانة العامة أن توافي تلك الجهات بقرار المجلس خلال مدة أقصاها ثلاثون يوماً من تاريخ ورود الدراسة مستوفاة. ويعتبر مضي هذه المدة دون رد من الأمانة العامة بمثابة موافقة على الدراسة .

ولصاحب الشأن التظلم من قرار المجلس الصادر بالرفض وفقاً للقواعد والإجراءات والمواعيد التي تحددها اللائحة التنفيذية."

75 - نصت المادة 18 من قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002 " على كل من يقوم بتصميم أي مشروع أو تنفيذه أو تشغيله، الالتزام بأنظمة ومقاييس حماية البيئة المقررة بموجب هذا القانون أو التي تصدر تنفيذاً له .

وعلى كل من يزعم القيام بعمل أو الامتناع عن عمل مما قد يؤدي إلى حدوث تأثيرات سلبية على البيئة، أن يقوم بالتعرف على آثاره المحتملة سواء عن طريق إجراء دراسة تقويم التأثير البيئي المتعلقة به أو بأي وسيلة أخرى يقرها هذا القانون أو لائحته التنفيذية، واتخاذ جميع الاحتياطات والتدابير والإجراءات اللازمة لمنع حدوث تلك التأثيرات أو خفض احتمالات حدوثها إلى أقل حد ممكن.

وفي حالة حدوث أي أثر من الآثار البيئية السلبية المحتملة لأي مشروع نتيجة للقيام بعمل أو الامتناع عن عمل يلتزم صاحب هذا المشروع باتخاذ كافة التدابير اللازمة لوقف اثاره أو تقليلها إلى أقل حد ممكن ولا يعفيه من المسؤولية قيامه بعمل تقويم للتأثير البيئي له."

وكما سبق القول بالرغم من وجود إجراءات وشروط صارمة لا بد لأصحاب المشاريع والمنشآت استيفائها إلا أن الممارسات الخاطئة ترجع إلى المقاولين القائمين على هذه المشاريع والمنشآت والذين لا علم لهم بأهمية البيئة والالتزام بالمحافظة عليها⁷⁶، كما ترى الباحثة أن كل هذه النصوص تنظم أعمال المشاريع من ناحية إدارية ولا بد من بيان مسؤوليتهم من الناحية المدنية، في حال تسببت هذه المشاريع بإحداث أضرار لحقت بالبيئة البحرية أو لحق بالأشخاص أو ممتلكاتهم.⁷⁷

نخلص في هذا المبحث إلى أن للبيئة البحرية أهمية كبيرة لا بد من مراعاتها والحرص على المحافظة عليها وأن مصادر تلوث البيئة البحرية عديدة وكثيره ولم يحصرها المشرع القطري، فالعالم يعيش في تطور كبير سواء من ناحية صناعية أو اقتصادية أو استثمارية أو عمرانية وكلها بالتأكيد لها تأثير على البيئة، وبالتالي ينتج عن هذا التلوث أضرار تمس الأفراد أو ممتلكاتهم، وبالتأكيد يضر بالبيئة البحرية ذاتها، فعلاقة البيئة بصحة الكائنات الحية علاقة طردية، فلا بد أن يكون هناك توازن بيئي لاستمرارية عيش الإنسان حياة سليمة.

⁷⁶ - مقابلة مع الأستاذ الدكتور: محمد علاء الدين عبد المعطي، استشاري بيئي، إدارة التقييم والتصاريح البيئية، وزارة البلدية والبيئة، في تاريخ 2019/1/30

⁷⁷ - وهذا على عكس ما جاء في قانون حماية البيئة الكويتي رقم (42) لسنة 2014 والمعدل بعض أحكامه بالقانون رقم (99) لسنة 2015 حيث نص في المادة 165 من الباب الثامن المسؤولية المدنية والتعويض عن أضرار البيئة أنه يجوز لكل من يهدده خطر التلوث أن يطلب من المحكمة بأن تأمر صاحب المنشأة ذات النشاط الخطر أي يقدم تقريراً أو بيانات عن المواد التي ينتجها أو يتعامل بها.

الفصل الثاني : الأساس القانوني للمسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية

إن الاعتداء على البيئة البحرية ينشئ مسؤولية مدنية وجنائية وإدارية ودولية، فالمسؤولية الجنائية تقوم في حالة ارتكاب جريمة من الجرائم المحددة نصاً في قانون البيئة أو في قوانين أخرى تهتم بحماية البيئة بكافة صورها، وهذا النوع يدخل في اختصاص القانون الجنائي⁷⁸، وقد تكون المسؤولية دولية في حالة ارتكاب دولة فعلاً من شأنه أن يلحق ضرر ببيئة الدولة الأخرى وعلى ذلك وجدت الاتفاقيات الدولية التي تعالج هذا الأمر وتدخل في نطاق اختصاص القانون الدولي، أما بالنسبة للمسؤولية المدنية والتي تدخل في نطاق دراستنا فتقوم هذه المسؤولية في حال تم الإضرار بالبيئة وأدى ذلك إلى الإضرار أيضاً بالأشخاص أو ممتلكاتهم.

تهدف المسؤولية المدنية في تعويض المضرور عن الأضرار البيئة البحرية التي أصابته ، وقانون حماية البيئة القطري بين لنا بشكل واضح وصريح العقوبات الجنائية والمخالفات الإدارية، إلا أنه لم يبين لنا بشكل واضح المسؤولية المدنية وكيفية التعويض عنها وإنما يستشف ذلك بشكل غير مباشر من خلال النصوص، كما أن المسؤولية المدنية قد تكون مسؤولية عقدية وهذا إذا ما توفرت فيه أركان هذه المسؤولية، إلا أننا سنقتصر في دراستنا على المسؤولية التقصيرية كأساس للمسؤولية المدنية، وذلك لأن عادةً لا يكون هناك عقد ما بين المضرور

⁷⁸ - هناك نيابة بيئية في دولة قطر وفقاً للقرار رقم 42 لسنة 2003، وتختص النيابة البيئية بالتحقيق والتصرف في الجرائم المنصوص عليها في قانون حماية البيئة رقم 30 لسنة 2002 وكل قانون متعلق بالبيئة. متوفر على الرابط

التالي: <https://www.al->

[sharq.com/article/09/03/2014/%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%8A-%D9%8A%D8%B5%D8%AF%D8%B1-%D9%82%D8%B1%D8%A7%D8%B1%D8%A7-%D8%A8%D8%A5%D9%86%D8%B4%D8%A7%D8%A1-%D9%86%D9%8A%D8%A7%D8%A8%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D9%8A%D8%A6%D8%A9-%D9%88%D8%A7%D9%84%D8%A8%D9%84%D8%AF%D9%8A%D8%A9](https://www.al-sharq.com/article/09/03/2014/%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%8A-%D9%8A%D8%B5%D8%AF%D8%B1-%D9%82%D8%B1%D8%A7%D8%B1%D8%A7-%D8%A8%D8%A5%D9%86%D8%B4%D8%A7%D8%A1-%D9%86%D9%8A%D8%A7%D8%A8%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D9%8A%D8%A6%D8%A9-%D9%88%D8%A7%D9%84%D8%A8%D9%84%D8%AF%D9%8A%D8%A9)

ومسبب الضرر وبالتالي رد الأضرار التي تصيب البيئة والأشخاص إلى القواعد العامة في المسؤولية المدنية وهي المسؤولية التقصيرية، كما أن قواعد المسؤولية التقصيرية ذات نطاق واسع، إضافة إلى ذلك فهي متصلة بالنظام العام ولا يجوز الاتفاق على التخفيف منها أو الإعفاء منها، وتشمل المسؤولية التقصيرية الضرر المباشر المتوقع وغير المتوقع وذلك على عكس المسؤولية العقدية التي تشمل الضرر المتوقع فقط.

بناءً على ذلك سنتطرق في المبحث الأول إلى المسؤولية المدنية وهي القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية والتي تقوم على الخطأ والضرر والعلاقة السببية، وبيان صعوبة تنفيذها وذلك لأنها تقوم على الخطأ الواجب الإثبات، وفي المبحث الثاني سنتطرق إلى صور التعويض في المسؤولية المدنية وهي التعويض العيني والنقدي وبيان فكرة صناديق التعويض كآلية خاصة لأضرار البيئة البحرية.

المبحث الأول : المسؤولية المدنية عن أضرار البيئة البحرية

نظراً لعدم وجود نصوص واضحة تبين لنا المسؤولية المدنية التي تقع على أضرار البيئة البحرية ومركبيها وهذا على عكس ما جاء في القانون الكويتي الذي أفرد فصلاً كاملاً عن

المسؤولية المدنية والتعويض عنها⁷⁹، أيضاً لم يبين المشرع القطري الأساس القانوني للمسؤولية المدنية هل هي مسؤولية تقصيرية تقوم على إثبات الخطأ أم أن هناك خصوصية في المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية⁸⁰، ونظراً لعدم تأسيس المسؤولية المدنية في تلوث البيئة البحرية، يتم تأسيس المسؤولية على القواعد العامة التقليدية وهي المسؤولية التقصيرية والتي تقوم على إثبات الخطأ والضرر والعلاقة السببية.

وفي هذا المبحث سنتعرض إلى المسؤولية التقصيرية لقيام المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية في المطلب الأول، وفي المطلب الثاني سنتعرض إلى صعوبة تنفيذ المسؤولية التقصيرية على أضرار البيئة البحرية.

⁷⁹ - نصت المادة 160 من قانون حماية البيئة الكويتي رقم (42) لسنة 2014 والمعدل بعض أحكامه بالقانون رقم (99) لسنة 2015 "مع عدم الإخلال بأي قانون آخر يلتزم المسؤول مدنياً عن التلوث بالتعويض عن: - أ- ما لحق بالثروة الطبيعية من أضرار. ب- ما يصيب البيئة أو يقلل منفعتها. ت- نفقات التطهير وإزالة التلوث أو الحد منه وإعادة تأهيل البيئة. ث- مقابل تعطيل المرافق العامة.

⁸⁰ - على عكس المشرع الكويتي الذي أسس المسؤولية المدنية على النظريتين على أساس الخطأ الواجب الإثبات (المسؤولية التقليدية) وعلى المسؤولية الموضوعية، وذلك وفق نص المادة 158 من قانون حماية البيئة الكويتي رقم (42) لسنة 2014 والمعدل بعض أحكامه بالقانون رقم (99) لسنة 2015 "المباشر مسؤول عن الضرر الناجم عن التلوث ولو لم يخطئ والمتسبب لا يسأل إلا بخطأ". متوفر إلكترونياً على الرابط التالي:

المطلب الأول : المسؤولية التقصيرية لقيام المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

تقوم مسؤولية ملوث البيئة البحرية وفقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية على أركان ثلاثة لا بد من توافرها مجتمعة، وهي الخطأ والضرر والعلاقة السببية، وفي هذا المطلب سنتطرق إلى كل ركن من أركان المسؤولية التقصيرية.

الفرع الأول : الخطأ

الأصل أن الإنسان له حرية الاختيار والتصرف إلا أن ذلك مشروط بأن لا يلحق أذى بغيره سواء من الأشخاص أو الأموال أو ممتلكات هؤلاء الأشخاص، لكن متى ما تسبب فعله بضرر للغير فإنه ملزم بالتعويض وذلك وفقاً لنص المادة 199 من القانون المدني القطري "كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض"⁸¹.

وبتطبيق هذا النص نجد أن القانون المدني القطري خلا من تعريف خاص بالخطأ وحسناً فعل المشرع بعدم ذكر تعريف محدد للخطأ، ذلك لأن الخطأ يغطي أعداداً لا حصر لها من السلوك الإنساني، إلا أن الفقه عرف لنا المقصود بالخطأ وتعددت التعريفات، ومن بين هذه التعاريف، الخطأ هو الإخلال بواجب قانوني، والواجب القانوني هو الذي يشكل الإخلال به خطأ يستوجب المسؤولية، فقد يكون واجباً خاصاً في صورة التزام ملقى على عاتق شخص معين

⁸¹ - قانون المدني القطري رقم 22 لسنة 2004. متوفر إلكترونياً على الرابط التالي:

<http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=2559&language=ar>

أوقد يكون واجباً عاماً من تلك الواجبات التي يفرضها العيش في جماعة مثل واجب عدم الإضرار بالغير.⁸²

ويقصد بالخطأ أيضاً انحراف عن السلوك المألوف للشخص المعتاد مع إدراك ذلك⁸³، والخطأ يقوم على ركنين وهما:

الركن المادي: يتمثل في سلوك ما، يصدر عن الشخص سواء بعمل إيجابي أو سلبي.⁸⁴

الركن المعنوي: تتمثل في الإرادة، أي إرادة المسؤول الواعية والحررة وهو أن مرتكب الخطأ مدرك للانحراف الذي قام به.⁸⁵

وعلى ذلك الخطأ هو كل سلوك مخالف سبب ضرراً للغير، والخطأ الموجب للتعويض يجب أن يكون فعل غير مشروع، أما إذا كان الفعل مشروعاً خرج عن دائرة الفعل الضار الموجب للمسؤولية، ويستوي أن يكون الخطأ عمدياً قصد به مرتكبه إحداث الضرر أو غير عمدي أي كان نتيجة إهمال، أي لم تتجه نية مرتكبه إلى إلحاق الضرر، كما يستوي أن يكون الخطأ عملاً إيجابياً أي القيام بعمل معين أو أن يكون عملاً سلبياً ويتمثل في الامتناع أو النكول عن القيام بعمل معين كان ينبغي عليه القيام به⁸⁶.

وهذا يجعلنا نتساءل هل الخطأ وفقاً للقواعد العامة يختلف عن الخطأ البيئي؟

⁸² - د. علي نجيدة، النظرية العامة للالتزام، الكتاب الأول: مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، مصر، 2004-2005، ص344.

⁸³ - أ.د. محمود السيد عبد المعطي خيال، النظرية العامة للالتزام في القانون القطري، الجزء الأول: مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، مصر، الطبعة الأولى 2015، ص320

⁸⁴ - أ.د. محمود السيد عبد المعطي خيال، المرجع السابق، ص 320

⁸⁵ - المرجع السابق، ص328

⁸⁶ - أ. ربيع شندب، الوجيز في قانون البيئة، المؤسسة الحديثة للكتاب، الطبعة الأولى 2018، ص149. انظر في ذلك: أحمد خالد الناصر. "المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية"، دار الثقافة، عمان-الأردن، 2010، ص52.

وبالرجوع إلى القواعد العامة فالخطأ البيئي بشكل خاص لا يختلف عن الخطأ بشكل عام، فهو انحراف في السلوك الذي يقوم به الشخص الملوث بعمل أو الامتناع عن عمل وإدراك مرتكب الفعل للانحراف الذي قام به، ونذكر بعض صور الخطأ البيئي والذي يتمثل بفعل إيجابي قيام شخص بإلقاء مواد ضارة أو نفايات في مياه البحر، وبتطبيق النص السابق على الخطأ البيئي فكل شخص قام بإلقاء مواد خطيرة أو مواد ضارة في البحر أو امتنع عن أخذ التدابير والاحتياطات اللازمة كأصحاب المشاريع والمنشآت، وسبب ضرراً للغير يعد ذلك خطأ يلتزم مرتكبه بالتعويض، وبتطبيقها على مفهوم التلوث المائي يعد تلوثاً للبيئة البحرية إدخال أي مواد أو طاقة في البيئة المائية وترتب عليه ضرراً بالموارد الحية أو غير الحية أو يهدد صحة الإنسان أو يفسد صلاحية مياه البحر للاستعمال، كما يستشف من نص المادة 45 من قانون حماية البيئة القطري⁸⁷ بأنه أخذ بمبدأ الخطأ حيث أن كل من ربان السفينة ومالك السفينة مسؤولون عن أي خطأ أو إهمال وقع من جانبهم أو عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة مما أدى إلى حدوث تسرب زيت.

وبتطبيق القواعد العامة قد يتمثل الخطأ بفعل إيجابي قيام شخص بإلقاء مواد ضارة أو نفايات في مياه البحر، ويتخذ الخطأ هنا في صورة مادية ملموسة وبالتالي من الممكن تحديد مرتكبه، وقد يكون الخطأ بفعل سلبي وهو امتناع الشخص عن القيام بفعل معين متى كان هناك واجب قانوني على الشخص بإتيان هذا الفعل، كالإزام ربان السفينة أو أصحاب المنشآت و المشاريع باتخاذ كافة الاحتياطات لمنع أو تقليل آثار التلوث سواء كان قبل أو بعد وقوع الحادث أو

87 - نصت المادة 45 من قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002 "...

ويكون مالك السفينة وربانها مسؤولين عن كل حادث تسرب للزيت يكون ناجماً عن خطأ أو إهمال أو عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع وقوع ذلك الحادث." متوفر إلكترونياً على الرابط التالي:

<http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=4114>

التزامهم بإخطار الجهات المختصة فور تفريغ الحمولة عن أي خلل أو عطب يصيب السفينة أو أحد أجهزتها⁸⁸، كما أنه لا يهتم صفة الشخص المسبب لهذا الضرر فقد يكون شخصاً طبيعياً أو شخصاً معنوياً.

وأيضاً بتطبيق القواعد العامة في إثبات الخطأ، نجد أن إثبات الخطأ يتم بكافة وسائل الإثبات ويقع عبء الإثبات على من يدعيه، وقد يواجه المتضرر صعوبة في ذلك لأن شرط الحصول على التعويض هو إثبات الخطأ مع باقي أركان المسؤولية، فنجد المضرور في بعض الأحيان عاجزاً عن إثبات الخطأ الأمر الذي يترتب عليه عدم حصوله على تعويض جراء ما أصابه من أضرار، وإن جعل المشرع يفترض وقوع الخطأ من مجرد وقوع الفعل الضار⁸⁹، فيفترض المشرع أن مجرد وقوع الضرر يعد قرينة على أن خطأ قد وقع فلولا وقوع هذا الخطأ لما حدث الضرر وجعل المشرع هذا الفرض بسيطاً قابل بإثبات العكس بمعنى أنه يستطيع الفاعل أن يثبت انتفاء الخطأ، وبالتالي فالأمر يزداد صعوبة نظراً لطبيعة الأضرار البيئية وكيفية إثباتها وانتساب هذا الفعل إلى شخص ما أو كيان ما.

فالمسؤولية التقصيرية مناطها الخطأ، وعلى طالب التعويض أن يثبت الخطأ الذي يدعي وقوعه من الغير وأن هناك علاقة سببية بين الخطأ والضرر، نستنتج من ذلك أن أي فعل غير مشروع أضر بالبيئة البحرية أو أحد عناصرها أو سبب ضرراً للغير يكون من شأنه أن يضع مسبب هذا الفعل في دائرة المساءلة القانونية ويلتزم بالتعويض وفقاً للقاعدة العامة، لذا ترى الباحثة من وجوب النص على تأسيس المسؤولية المدنية وذلك نظراً لخصوصية وطبيعة الأضرار البيئية وصعوبة الإثبات في حال تم التأسيس على القواعد العامة في المسؤولية

⁸⁸ - محمد المهنا، المسؤولية المدنية عن مزار التلوث البيئي، منشورات زين الحقوقية، بيروت-لبنان، 2018،

ص75.

⁸⁹ - د. علي نجيدة، مرجع سابق، ص351

التقصيرية ، وإن كان هناك نصوص في قانون حماية البيئة تلزم ملوث البيئة بالتعويض، لكن السؤال المثار هو كيفية التعويض عن الأضرار البيئية ونطاق التعويض هل يصرف التعويض على البيئة بشكل مباشر أم على الأشخاص المتضررين أيضاً من قبل وفقاً للقانون القطري هنا هو هل ملوث البيئة البحرية ملتزم بالتعويض اتجاه الجهة الإدارية (وزارة البيئة والبلدية) حيث أنها الجهة المناطة بحماية البيئة والمحافظة عليها، أم من خلال رفع دعوى قضائية؟ وهذا ما سوف يتم بيانه لاحقاً في فكرة صناديق التعويض.

الفرع الثاني : الضرر

الضرر هو الركن الثاني من أركان المسؤولية التقصيرية وهو الركيزة الأساسية لقيام المسؤولية المدنية، وكما سبق القول أن الضرر هو نتيجة قيام شخص بفعل غير مشروع (الخطأ) حيث لا يمكن أن تقوم المسؤولية التقصيرية بوجود الضرر فقط، بل لابد أن يقترن الخطأ بحصول الضرر⁹⁰.

ويقصد بالضرر هو الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو مصلحة مشروعة له، سواء تعلقت تلك المصلحة بسلامة جسده أو عاطفته أو ماله أو حريته أو شرفه أو غير ذلك مما يلزم تعويضه.

بناء على مفهوم الضرر يتبين لنا أنه واسع المعنى ويستوعب العديد من أشكال الضرر التي تلحق بالشخص سواء كان ضرراً مادياً أو معنوياً، ويكون مادياً إذا أُصيب الشخص في

⁹⁰ - أ.د. محمود السيد عبد المعطي خيال، مرجع سابق، ص342. انظر إلى: د. أنور جمعة علي الطويل، دعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، دار الفكر والقانون، المنصورة-مصر، الطبعة الأولى 2014، ص40

ذمته المالية أو سلامة جسده ويكون معنوياً إذا أصيب الشخص في مصلحة غير مالية أي في شعوره وأحاسيسه ومبادئه وقيمه⁹¹، ولا يشترط أن يكون الحق الذي حصل المساس به حقاً مالياً بل يكفي المساس بأي حق يحميه القانون كالحق في الحياة، كما أنه لا يشترط أن يكون المساس بحق يحميه القانون وإنما يكفي أن يقع على مصلحة مشروعة للشخص وإن لم يكفلها القانون بدعوى خاصة.

بالرجوع إلى القواعد العامة لم يعرف المشرع القطري الضرر في القانون المدني، إلا أنه بين تحديد الضرر الذي يلتزم المسؤول عنه بالتعويض، وبين أيضاً أنه قد يقع التعويض على الضرر المادي والأدبي، أما بالنسبة للضرر البيئي بشكل خاص خلت التشريعات القطرية من بيان مفهومها أو المقصود منها وهذا على عكس المشرع الكويتي والأردني فقد نصا على مفهوم الضرر البيئي بشكل خاص وصريح⁹²، وبتطبيق الضرر البيئي وفقاً للمفهوم السابق فهو الضرر الذي يصيب الإنسان لتوسطه في المكان الذي يعيش فيه، أي الأذى المترتب من مجموعة من الأنشطة الإنسانية التي تغير من صفات المحيط البيئي لمجموعة من الأشخاص بصورة مباشرة

⁹¹ - د. علي نجيدة، مرجع سابق، ص357. انظر في ذلك: د. عبد الرازق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول: نظرية الالتزام بوجه عام "مصادر الالتزام"، منشأة المعارف، الإسكندرية، دون تاريخ نشر، ص723.

⁹² - نصت المادة الأولى من قانون حماية البيئة الكويتي رقم (42) لسنة 2014 والمعدل بعض أحكامه بالقانون رقم (99) لسنة 2015 "ضرر التلوث: كل خسارة ناتجة عن تلوث البيئة بمادة ضارة أياً كان سببها وتشمل كلفة تدابير مكافحة التلوث وإعادة التأهيل وكل خسارة أو ضرر ينتج عن تلك التدابير".
نصت المادة 2 من نظام حماية البيئة البحرية والسواحل الأردنية رقم 51 لسنة 1999 " الأثار السلبية التي تلحق بالبيئة البحرية ومصادرها بشكل مباشر أو غير مباشر سواء أكانت مرئية أو غير مرئية وتؤدي إلى التأثير على أحيائها والحد من استعمالها والتقليل من قيمتها أو القضاء عليها كلياً أو جزئياً". متوفر إلكترونياً على الرابط التالي:

أو غير مباشرة ويعرضهم للإصابة في أجسادهم وأموالهم أو يؤذيهم معنوياً ويلحق الأذى بكائنات أخرى حية أو غير حية.⁹³

كما عرف التوجيه الأوربي عام 2004 الضرر البيئي " التغير المعاكس الذي يمكن قياسه في الموارد الطبيعية و/أو إضعاف خدمات الموارد الطبيعية الذي قد يحدث بصورة مباشرة أو غير مباشرة".⁹⁴

أما الفقه فانقسم البعض في تعريف الضرر البيئي فعرفه البعض على أنه كل ضرر يحصل مباشرةً للوسط البيئي وبغض النظر على أثره على الأشخاص أو الأموال، أي تم التمييز ما بين الضرر المباشر الذي يصيب البيئة ذاتها وما بين الضرر غير المباشر الذي يصيب الأشخاص والأموال،⁹⁵ ونستنتج من كلا التعريفين أن التلوث يمثل اعتداء على المصلحة العامة - حق عام⁹⁶ - سواء كان مباشراً أو غير مباشر، وبالنسبة للبيئة البحرية فهو يضر بالمصلحة العامة خصوصاً عندما يصيب الثروات أو العناصر البيئية البحرية الهامة، لذا ترى الباحثة أنه لا بد من النص على مفهوم الضرر البيئي بشكل صريح والنص على عدم الإضرار بها بحيث يترتب على الإضرار بها إضراراً بالإنسان أو بالموارد الحية أو غير الحية وسواء كان بطريق مباشر أو غير مباشر، وذلك لتحقيق حماية أكبر للمتضررين من تلوث البيئة البحرية.

⁹³ - عبد الله تركي الطائي، الضرر البيئي وتعويضه في المسؤولية المدنية، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى

2013، ص32

⁹⁴ - نقلاً عن: د. أنور جمعة علي الطويل، مرجع سابق، ص44

⁹⁵ - د. أنور جمعة علي الطويل، مرجع سابق، ص45

⁹⁶ - " الحقوق العامة هي طائفة من الحقوق تثبت للكافة بدون تمييز بينهم، فهي تثبت للشخص لمجرد آدميته وهي لازمه لكونه إنساناً لا يستطيع أن يعيش بدونها" نقلاً عن: د. حسن حسين البراوي، المدخل لدراسة القانون القطري، دار النهضة العربية، القاهرة مصر، الطبعة الأولى 2013، ص269

ويثور التساؤل في حالة ما إذا كان تحديد الضرر المادي الناشئ عن تلوث البيئة البحرية

ليس يسيراً في بعض الأحيان فكيف إذا نتج عن تلوث البيئة البحرية ضرراً معنوياً؟

فالتعويض المعنوي في الأصل محل خلاف، والسبب في ذلك صعوبة تقديره⁹⁷ فكيف إذا كان ناشئاً عن تلوث البيئة البحرية، كما أن التعويض البيئي عموماً فيه صعوبة في التعويض عنه خصوصاً في دولة قطر ويرجع في ذلك عدة أسباب أهمها: عدم تأسيس المسؤولية المدنية إن كانت قائمة على الخطأ الواجب الإثبات أم على الضرر فقط يتم إسنادها إلى القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية بالإضافة إلى ذلك قلة الوعي⁹⁸ لدى الفرد في حقه بالتعويض عن الضرر الذي أصابه من هذا التلوث.

فالتعويض المعنوي وإن كان موضع خلاف وذلك لصعوبة تقديره إلا أن هناك ضرورة للتعويض عنه كما هو الحال في الضرر المادي، والقصد من التعويض المعنوي ليس جبر الضرر كما هو في الضرر المادي وإنما هو نوع من العزاء على الشخص وسوف يلحق بالمتضرر ظمناً كبيراً دون تعويض⁹⁹، وبالتالي فهل يمكن المطالبة بالتعويض عن الضرر المعنوي الناشئ عن تلوث البيئة البحرية؟

فعلى سبيل المثال لو كان شخص يمارس هوايته السباحة وألقى شخص أو ألقنت ناقلة أو شركة مواد ضارة في مياه البحر مما أدى إلى تلوثها، فهل من الممكن أن يطالب بالتعويض عن

⁹⁷ - وليد عايد عوض الرشدي، ص47. انظر في ذلك: د. محمود السيد عبد المعطي خيال، مرجع سابق، ص347

⁹⁸ - مقابلة مع الأستاذ الدكتور: محمد علاء الدين عبد المعطي، استشاري بيئي، إدارة التقييم والتصاريح البيئية، وزارة

البلدية والبيئة، في تاريخ 2019/1/30

⁹⁹ - د. علي نجده، مرجع سابق، ص362. انظر في ذلك: ياسين الكعبوش، خصوصية المسؤولية التقصيرية عن

الضرر البيئي، منشورات مجلة الحقوق سلسلة المعارف القانونية والقضائية، العدد 2018/58، ص57.

الضرر المعنوي؟¹⁰⁰ فهو لم يتضرر مادياً ولكن لم يعد في استطاعته ممارسة هوايته، وبالرجوع إلى القواعد العامة في القانون المدني القطري نجد أن المشرع القطري أوجب التعويض عن الضرر الأدبي كما هو في المادي وذلك وفقاً للمادة (22) "يشمل التعويض عن العمل غير المشروع الضرر ولو كان أدبياً".¹⁰¹

وبالتالي يجوز أن يطالب المضرور بالتعويض عن الضرر المعنوي الذي أصابه إلا أن وضع شرط في حالة الوفاة وقصره على الأزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية¹⁰²، وعلى سبيل المثال لو شرب كلب صغير من مياه البحر الملوثة وأدى ذلك إلى وفاته فهل يستطيع مالك الكلب المطالبة بالتعويض عن الضرر الأدبي الذي أصابه؟¹⁰³ لم يمد المشرع القطري التعويض عن الضرر المعنوي لأنه محدد على الأزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية فقط أي لم يمهده إلى باقي أشياء الشخص أو حيواناته.

وهذا على عكس ما أخذت به الولايات المتحدة الأمريكية في الضرر البيئي المعنوي في قضية ضد شركة للإطارات والمطاط، حيث قامت الشركة بدفن نفاياتها الخطرة في أرض خالية من البناء وتقع هذه الأرض بالقرب من مجمع سكني، وقام سكان المجمع برفع دعوى ضد هذه الشركة زاعمين بأن الماء الذي يصلهم ملوث وأخذت المحكمة دعواهم أخذين في اعتبارهم

¹⁰⁰ - نجد أن الإضرار بالبيئة البحرية هو في الأكثر ضرراً معنوياً أكثر منه ضرراً مادياً، لأنه يتعلق بحق عام أولاً وثانياً لأن هذا التلوث يمنعه من الاستمتاع في حقه بالعيش في حياة سليمة خالية من أي تلوث يضر به بشكل مباشر أو غير مباشر، وأن يمارس أنشطته دون معوقات.

¹⁰¹ - القانون المدني القطري رقم 22 لسنة 2004. متوفر على الرابط التالي:

<http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=2559&language=ar>

¹⁰² - نصت المادة 22 من القانون المدني القطري رقم 22 لسنة 2004 "2- ومع ذلك لايجوز الحكم بالتعويض عن الضرر الأدبي الناشئ عن الوفاة إلا للأزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية عما يصيبهم من ألم من جراء موت المصاب".

¹⁰³ - وليد عايد عوض الرشيد، مرجع سابق، ص48

الأذى المعنوي الذي أصابهم والمتمثل بشعورهم بالقلق والخوف من جراء تعرضهم للمواد

السامة.¹⁰⁴

وبالتأكيد الضرر البيئي الواجب التعويض عنه لا بد أن يكون أكيداً سواء وقع حالاً أو محقق الوقوع في المستقبل، ويكون الضرر ما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب وهذا الضرر الحال ومثالاً على ذلك هو إحداث قتل للأسماك أو الكائنات الحية البحرية، أما الضرر المستقبلي هو مؤكد الوقوع بعد فترة زمنية ومثالاً على ذلك إلقاء مواد ضارة في مياه البحر وهذه المواد لا تظهر آثارها فوراً وإنما تظهر بعد فترة زمنية معينة، ولا بد أن يكون الضرر مباشراً أي أن الضرر نتيجة طبيعية للفعل الضار الذي ارتكبه الملوث¹⁰⁵، ونظراً لعدم وجود نص في قانون حماية البيئة القطري يوجب التعويض عن الأضرار البيئية غير المباشرة فوجب إعمال القواعد العامة والاكتفاء بالتعويض عن الضرر المباشر فقط، مما يستوجب النص على الأخذ بالضرر غير المباشر بشكل واضح وصريح خصوصاً في مجال تلوث البيئة البحرية لأن الضرر لا يظهر بشكل مباشر وفوري بحيث يتراخى الضرر ولا يظهر دفعة واحدة فهو يحتاج إلى مدة زمنية معينة لتظهر نتائج هذا الضرر ومثال على ذلك عملية إغراق المواد الضارة فقد تكون آثار هذه المواد لا تظهر مباشرة بعد إغراقها ؛ وإنما بعد ما تجري عليها عملية التحويل الكيميائي في مياه البحر بمرور الزمن، كما أن الأضرار المباشرة الناشئة عن تلوث البيئة البحرية قد تشترك أو تختلط بمكونات الماء في إحداثها ، بحيث تداخل وتسلسل الأضرار يثير صعوبة في تحديدها، مما يجعل القضاء يرفض أو يتردد بالحكم بالتعويض لأن هذه الأضرار هي أضرار غير مرئية مما يصعب تقديرها وفي بعض الأحيان يُستحال تقديرها.¹⁰⁶

104 - نقلاً عن: وليد عايد عوض الرشيد، مرجع سابق، ص49.

105 - أحمد خالد الناصر، مرجع سابق ص64-67

106 - أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص68. انظر في ذلك وليد عايد عوض الرشيد، مرجع سابق ص52.

وأخيراً لا بد أن يكون الضرر واقعاً على مصلحة يحميها القانون، والمصلحة التي يحميها القانون هي المصلحة القانونية أي المستمدة من حق أو مركز قانوني للشخص والمصلحة قد تكون مادية وقد تكون معنوية، فتكون مادية كصائد الأسماك الذي تضرر من جراء تلوث البيئة البحرية فهذا التلوث هدد مصدر رزقه، وقد تكون المصلحة معنوية فكل إنسان على هذه الأرض له الحق في العيش في بيئة سليمة ونظيفة للتمتع بالحياة وبمجرد تلوث البيئة البحرية من شأنه تعريض هذا الحق للتهديد من قبل الملوث.

الفرع الثالث : العلاقة السببية

العلاقة السببية هي الركن الثالث للمسؤولية التقصيرية، فلا يمكن أن تقوم المسؤولية بمجرد ارتكاب الخطأ أو مجرد تحقق الضرر بل لا بد من وجود اتصال مباشر ما بين الفعل الخاطئ والضرر، أي أن يكون الضرر نتيجة مباشرة للخطأ، وبالتالي في حال عدم وجود أي علاقة سببية ما بين الخطأ و الضرر فلا تقوم المسؤولية، فمسألة تقرير السببية يحتاج إلى الدقة، نجد أنّ فعلاً خاطئاً أدى إلى حدوث ضرر أو قد تتداخل عدة أفعال في إحداث هذا الضرر، فإذا وجد فعل خاطئ واحد وأدى إلى حدوث ضرر فالعلاقة السببية هنا واضحة، أما إذا تعددت الأسباب لإحداث الضرر فإن بيان العلاقة السببية ليس بالأمر السهل¹⁰⁷، وهناك نظريتان عالجتا هذا الموضوع، النظرية الأولى: نظرية تعادل الأسباب وتذهب هذه النظرية أنه في حال تعددت الأسباب التي تترتب عليها الأضرار فإن كل سبب منها يعتبر قد ساهم في الضرر بنصيب يجب أن يسأل عنه¹⁰⁸، أما النظرية الثانية: هي نظرية السبب المنتج أو السبب الفعال أي تقوم هذه

¹⁰⁷ - وليد عايد الرشيد، مرجع سابق، ص54

¹⁰⁸ - د. علي نجيدة، مرجع سابق، 366. انظر في ذلك: أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص76

النظرية على تميز في حالة تعددت الأسباب التي أدت إلى وقوع الضرر بين السبب المنتج والسبب العارض بحيث تأخذ بسبب المنتج وتهمل العارض ويكون سبب منتجاً أو فعلاً إذا كان وجوده وحده كافياً لإحداث الضرر أي وفقاً للمجرى العادي للأمر¹⁰⁹، وهذا ما أخذ به المشرع القطري¹¹⁰

وبالرجوع للقواعد العامة في مجال أضرار البيئة البحرية فإن إثبات العلاقة السببية ليس بالأمر السهل، خصوصاً في حال اللجوء إلى معرفة مصدر الضرر لأن من الثابت علمياً أن مصادر التلوث قد تكون نتيجة للظروف الطبيعية وبالتالي سوف يؤدي ذلك إلى صعوبة في تحديد مصدر التلوث أو الضرر، فلو ألقى المدعى عليه مواد سامة أو ضارة في مياه البحر مما سبب ضرر للمدعي فإن على المدعي إثبات خطأ المدعى عليه وإثبات الضرر بأدلة علمية أي أن المواد مثلاً تصنف ضمن المواد الخطرة أو السامة وأن الضرر الذي أصابه نتيجة لفعل غير المشروع¹¹¹، فعملية إثبات العلاقة السببية في مجال تلوث البيئة البحرية لا يخلو من الصعوبة وإن كان للقاضي سلطة في تقدير قوة إثبات الأدلة إلا أن في هذه الحالة سيصبح النطاق ضيقاً لأنه ليس خبيراً علمياً ولأن هذه المسائل لها طابع علمي خاص و تحتاج إلى أجهزة وموارد باهضة للكشف عن هذا التلوث، كما أن الصعوبة تكمن في كيفية تقدير حدوث الضرر هل كان قبل إلقاء المواد الضارة أو السامة أم بعدها ؟ ويزداد صعوبة في تطبيق القواعد العامة في

¹⁰⁹ - د. علي نجيدة، مرجع سابق، 368. أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص77

¹¹⁰ - نصت المادة 201 من القانون المدني القطري رقم 22 لسنة 2004 "1- يتحدد الضرر الذي يلتزم المسؤول عن العمل غير المشروع بالتعويض عنه بالخسارة التي وقعت والكسب الذي فات، طالما كان ذلك نتيجة طبيعية للعمل غير المشروع." متوفر إلكترونياً على الرابط التالي:

<http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=2559&language=ar>

¹¹¹ - وليد عوض الرشيد، المرجع سابق، ص56. انظر في ذلك: د.باسم مدبولي، د. مصطفى دبوس، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، مؤتمر كلية الحقوق "القانون والبيئة"، جامعة طنطا، 23-23 أبريل 2018، ص 34.

المسؤولية التقصيرية خصوصاً أنه لا بد من إثبات العلاقة السببية، أي أن الضرر كان نتيجة حتمية للفعل (الخطأ)، وهذا ما لا يتوافق مع طبيعة الأضرار البيئية ومالها من خصوصية عن باقي الأضرار.

لذا ترى الباحثة أن تأسيس المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية وفقاً للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية فيه الكثير من الصعوبات التي تواجه المضرور في التعويض عما أصابه من أضرار جراء هذا التلوث وذلك في إثبات الخطأ والضرر والعلاقة السببية، وهذا ما سوف يتم بيانه في المطلب الثاني صعوبات تطبيق المسؤولية التقصيرية على أضرار البيئة البحرية (إثبات الخطأ)

ويثور لدينا مسألة أخرى وهي من له الحق في رفع الدعوى؟ هل المتضرر من تلوث البيئة البحرية بشكل مباشر له الحق في رفع الدعوى؟ أم كل فرد له الحق في رفع الدعوى على كل ملوث البيئة البحرية؟

ودعوى التعويض هي الوسيلة القانونية التي تمكن صاحب الحق من اللجوء إلى القضاء للمطالبة بحقه، ولا يمكن لصاحب الحق المطالبة بحقه أو المحافظة عليه إلا عن طريق الدعوى القضائية ومتى توافرت شروطها القانونية، وبالرجوع للقواعد العامة فالأصل أن تقام الدعوى من الشخص الذي يدعي أن حقه قد انتهك أو تم الاعتداء عليه جراء هذا التلوث، وعلى ذلك فالشخص المتضرر من التلوث سواء في سلامة بدنه أو في ممتلكاته هو صاحب الحق في إقامة الدعوى والمطالبة بالتعويض جراء ما أصابه من ضرر، وأما الطرف الآخر وهو المدعى عليه فهو

الشخص الذي مارس النشاط الذي أدى إلى حدوث هذا الضرر¹¹²، سواء كان هذا الشخص

طبيعياً أو معنوياً وسواء كان شخصاً أو عدة أشخاص.¹¹³

إلا أن ما يثير التساؤل هو في مدى أحقية شخص ما في حال تضررت البيئة البحرية نتيجة تلوث دون أن يكون لهذا الشخص حق أو مصلحة شخصية تم الاعتداء عليها بشكل مباشر؟ فهل يملك الشخص الحق في ملاحقة المسؤول عن هذا التلوث؟

وهذا الأمر يعد إشكالية وذات أهمية كبيرة خصوصاً أن العالم في وقتنا الحالي يعاني من تدهور بيئي ملحوظ ومن أخطار كبيرة تهدد البشرية والبيئة بشكل عام، نتيجة الأضرار التي تحدثها المنشآت والمصانع والمشاريع لتطور النظام الاقتصادي والاستثماري والعمراني متجاهله لما في ذلك من حدوث أضرار لعناصر البيئة واختلال توازنها، أيضاً نتيجة إهمال وقلة الوعي بأهمية البيئة وأن كل فرد له الحق في العيش في بيئة سليمة، ويصعب مساءلتهم نظراً لعدم حدوث ضرر مباشر تم الاعتداء فيه على السلامة البدنية أو الممتلكات.

وبالرجوع إلى قانون حماية البيئة القطري فهو في الأساس لم ينص على المسؤولية المدنية بشكل واضح وصريح، فبالتالي لم ينص على ما يسمى بالضرر البيئي البحت وهل من الممكن التعويض عنها ومساءلة مرتكبيه من عدمه (أي أن تكون البيئة البحرية هي المتضرر من جراء هذا التلوث، وهذا يؤدي بنا إلى الرجوع للقواعد العامة وهي واضحة في مسألة التعويض عن

112 - د. عبد الناصر زياد هياجنه، القانون البيئي "شرح التشريعات البيئية في دولة الإمارات العربية المتحدة على ضوء النظرية العامة للقانون البيئي"، الأفق المشرقة، الطبعة الأولى 2013، الإمارات العربية المتحدة، ص 188.

انظر في ذلك: أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 145

113 - نصت المادة (75) من قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002 " يكون مالك السفينة وربانها والمجهز والمسؤول عنها، وكذلك أصحاب المحال والمشروعات والمنشآت مسؤولين بالتضامن عن جميع الأضرار الناشئة من جراء مخالفة أحكام هذا القانون، وسداد الغرامات والتعويضات التي توقع تنفيذاً له وتكاليف إزالة آثار تلك المخالفة".

متوفر إلكترونياً على الرابط التالي: <http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=4114>

الضرر)، فلا بد أن يكون هنا حق أو مصلحة تم الاعتداء عليها، وبالرجوع إلى المادة الأولى من قانون المرافعات المدنية والتجارية رقم (13) لسنة 1990 نصت على أنه "لا يقبل أي طلب أو دفع لا تكون لصاحبه فيه مصلحة قائمة يقررها القانون".

وهذا على عكس ما جاء في القانون الفلسطيني رقم (7) لسنة 1999 بشأن البيئة¹¹⁴ في المادة الثالثة " يحق لأي شخص: أ. تقديم ومتابعة أية شكوى أو إجراءات قضائية معنية دون النظر إلى شروط المصلحة الخاصة ضد أي شخص طبيعي أو اعتباري يسبب ضرراً للبيئة. ب. الحصول على المعلومات الرسمية اللازمة للتعرف على الآثار البيئية لأي نشاط صناعي أو زراعي أو عمراني أو غيره من برامج التنمية وفقاً للقانون"

فوفقاً للقواعد العامة المتعلقة بشروط الدعوى وصحة الخصومة، فهذه المسألة تثير إشكالية قانونية نظراً لصعوبة توفر مركز الخصم فيمن يريد المطالبة بالتعويض في الحالة التي يكون فيها الضرر البيئي غير مرتبط بضرر أصاب الشخص في جسده أو ممتلكاته، لذا ترى الباحثة أهمية قيام المشرع القطري بتنظيم مسألة الحق في المطالبة القضائية أمام المحاكم المدنية بهدف الحصول على تعويضات عن الأضرار البيئية البحتة سواء من قبل الأفراد أو من قبل الجهة المنوطة بحماية البيئة وهي (وزارة البيئة والبلدية)، وأن تؤول هذه المبالغ إلى صندوق خاص لحماية البيئة يتم من خلالها إزالة هذه الأضرار.

¹¹⁴ - القانون الفلسطيني رقم (7) لسنة 1999 بشأن البيئة. متوفر إلكترونياً على الرابط التالي:
http://environment.pna.ps/ar/files/Law%20No7_environmental%20regulation.pdf

المطلب الثاني : صعوبات تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية على أضرار البيئة البحرية

إن في تطبيق الأحكام العامة لقواعد المسؤولية التقصيرية على المسائل الأخرى لا تثير أية إشكالية بالنظر إلى استقرار القواعد القانونية والتطبيقات القضائية والتي توضح أحكام المسؤولية التقصيرية وتجعل عمل القاضي هيناً، أما تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية في مجال أضرار البيئة البحرية ليس بالأمر السهل وفي بعض الأحيان تثير صعوبات كبيرة، فالنصوص القانونية في المسؤولية المدنية في قانون حماية البيئة القطري ليست محددة وواضحة كما هي الحال في المسؤولية الجنائية أو الإدارية، بالإضافة إلى ذلك ندرة الأحكام القضائية وكل القضايا

المنشورة عن حماية البيئة تأخذ بالشق الجنائي¹¹⁵، وتكمن الصعوبة في تطبيق المسؤولية

التقصيرية في إثبات الخطأ و تحديد الضرر وإثبات العلاقة السببية.¹¹⁶

يعد الخطأ أساس المسؤولية المدنية، أي أن على المضرور (طالب التعويض) إثبات عدم التزام

مرتكب الضرر بالسلوك المعتاد والانحراف عنه، سواء كان بطريق عمدي أو غير عمدي بما

ينسجم مع القوانين التي تنص على الحفاظ على البيئة، وبالتالي يكون مسؤولاً سواء كان

115 - الطعن رقم 5 لسنة 2006 في جلسة 2006/2/20 (محكمة التمييز القطرية)

تتلخص الوقائع في أن اتهام النيابة العامة الطاعن بارتكابه جريمة حفر وتجريف قاع البحر بغير ترخيص مما أدى إلى الإضرار بالبيئة البحرية وتدمير الثروات المائية الحية وطلبت معاقبته بالمادتين/18 و، ز 26/2 من القانون رقم (4) لسنة 1983 بشأن حماية الثروات المائية الحية، قضت محكمة الجناح حضورياً بتغريمه مبلغ خمسين ألف ريال وإزالة المخالفة وإعادة الشيء إلى أصله على نفقته، استأنف وقيد استئنافه برقم 2005/633. والمحكمة الابتدائية - بهيئة استئنافية - قضت حضورياً في 2005/12/5 بقبول الاستئناف شكلاً وفي الموضوع برفضه وتأييد الحكم المستأنف، فطعن المحامي بصفته وكيلًا عن المحكوم عليه في هذا الحكم بطريق التمييز، وكان دفع الطاعن بأن الشركة التي يعمل بها قد حصلت على ترخيص بالقيام بأعمال الحفر من إدارة مصايد الأسماك، ونتيجة التحقيقات التي توصلوا إليها من مدونات الحكم الابتدائي أن المتهم هو مدير شركة، حيث قامت هذه الشركة بأعمال حفر وتجريف قاع البحر بدون ترخيص من المجلس الأعلى للبيئة والمحميات الطبيعية، مما تسبب في الإضرار بالبيئة البحرية وتدمير الثروات المائية الحية، وكان رد محكمة التمييز أن المشرع يوجب في المادة (238) من قانون الإجراءات الجنائية أن يشتمل الحكم على الأسباب التي بني عليها وإلا كان باطلاً، والمراد بالتسبب المعترف هو تحرير الأسانيد والحجج المبنى عليها الحكم والمنتجة له سواء من حيث الواقع أو القانون، ولكي يتحقق الغرض منه يجب أن يكون في بيان جلي مفصل، أما إفراغ الحكم في عبارات عامة ووضعها في صورة جملة مجهلة فلا يتحقق الغرض الذي قصده الشارع من تسبب الأحكام ولا يمكن محكمة التمييز من مراقبة صحة تطبيق القانون على الواقعة كما صار إثباتها بالحكم، كما أن الحكم المطعون فيه كما أثبتته في مدوناته لا يبين منه ما إذا كان الطاعن قد ارتكب الواقعة بصفته الشخصية أو أن الواقعة ارتكبت بمعرفة الشركة التي يعمل بها مما يرتب مسؤولية الشخص الاعتباري عملاً بنص المادة (37) من قانون العقوبات رقم (11) لسنة 2004، وما خلص إليه الحكم أنه مشوب بالإخلال بحق الدفاع بحيث كان يتعين على المحكمة تحقيق هذا الدفاع باعتباره دفاعاً جوهرياً يتغير به وجه الرأي في الدعوى إن ثبتت صحته، فإنه يتعين تمييز الحكم المطعون فيه والإعادة وذلك بغير حاجة إلى بحث الوجه الآخر للطعن

116 - د. ربيع شندب، مرجع سابق، ص 131

هذا الانحراف عن عمد أو إهمال أو تقصير في الأخذ بالاحتياطات اللازمة أثناء مباشرته
لنشاطه¹¹⁷.

الفرع الأول : صعوبات إثبات الخطأ

ركن الخطأ الناشئ عن تلوث البيئة البحرية يواجه صعوبات كبيرة في الإثبات فقد يعجز
المضرور عن إثبات خطأ المسؤول لعدة أسباب أهمها¹¹⁸:

يحتاج المدعي للوقوف على خطأ المدعى عليه ملوث البيئة البحرية إلى الاستعانة
بخبراء فنيين لا يستطيع تحمل نفقاتهم، فقصور الإمكانيات المادية لدى المتضرر
(المدعي) تشكل عقبة كبيرة في إثبات الخطأ.

قد تكون طبيعة أضرار تلوث البيئة البحرية ذاتها عائقاً لإثبات الخطأ، أي أن هذه
الأضرار لا تظهر مباشرة بعد وقوع الفعل الخاطئ، وإنما يتراخى ظهورها فلا تكتشف
إلا بعد فترة زمنية طويلة.

يستطيع المسؤول عن التلوث أن يدفع المسؤولية، إذا استطاع اثبات انتفاء الخطأ من
جانبه بأن يثبت أنه قام بجميع الإجراءات واتخاذ التدابير التي تستلزمها القوانين واللوائح،
كما أنه قد يستند أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي لا دخل فيه كالقوة القاهرة أو خطأ
المضرور نفسه أو خطأ الغير.

كما أن التداخل الاقتصادي والصناعي له دور في عدم إمكانية تحديد الشخص المخطئ
نظراً لتعدد الملوثين الذين اشتركوا في النشاط الضار.

117 - محمد صالح المهنا، مرجع سابق 88

118 - د. باسم محمد فاضل مدبولي، د. مصطفى دبوس، ص24

الفرع الثاني : صعوبات إثبات العلاقة السببية

وبالنسبة للصعوبات المتعلقة بإثبات العلاقة السببية والتي تثير العديد من الإشكالات أهمها¹¹⁹:
إن نتائج أضرار تلوث البيئة البحرية ليست دائماً متماثلة، لأن الظروف الطبيعية تلعب دوراً مهماً في هذا المجال وبالتالي في بعض الأحيان يتعذر تحديد السبب المؤدي إلى النتيجة (حدوث أضرار).

يزداد الأمر صعوبة في المناطق التي يغلب عليها الطابع الاقتصادي والصناعي، وتقدمت دولة قطر كثيراً في المجال الاقتصادي والصناعي والاستثماري أيضاً ، ونجد أن بعد حصار دولة قطر، أصبحت ممارسة أغلب النشاطات الاقتصادية والصناعية والاستثمارية عن طريق البحر، فيواجه المضرور صعوبة كبيرة في إثبات العلاقة السببية، كما يثير ذلك الكثير من المشاكل القانونية نظراً لتعدد الأسباب التي يمكن إرجاع الضرر إليها.

صعوبة اثبات العلاقة السببية نتيجة الطابع الانتشاري للضرر البيئي، أي أن الضرر البيئي ذو طابع انتشاري، فيقع في منطقة معينة إلا أن انتشاره وآثاره قد يمتد إلى مسافات ومناطق أبعد وأوسع، كما أنه قد يساعد في انتشاره التيارات الهوائية والتيارات المائية فتصيب بها الأموال والأشخاص ومن الصعب نسبة التلوث إلى الحادثة ومن الصعب تحديد المسؤول الملتزم بالتعويض.

119 - المرجع السابق، ص34-35. انظر في ذلك: وليد عايض الرشيد، مرجع سابق، ص55

عدم قابلية الضرر البيئي للتحديد، في بعض الأحيان يكون الضرر البيئي غير قابل للتحديد، فهو يحتاج للدقة وخبرات علمية خاصة، على سبيل المثال لو تعلق الأمر بالتلوث بطريق الاندماج أو الاتحاد أي اندماج العناصر فقد تكون المواد أو العناصر الناتجة عن ممارسة نشاط معين غير ضارة أو غير ملوثة بمفردها إلا أنها قد تصبح ضارة وملوثة في حال اتحادها واندماجها مع مواد أو عناصر أخرى.

ونرى أن القضاء الأمريكي أقرّ بصعوبة إثبات العلاقة السببية في الأضرار البيئية وذلك في قضية "Victenam Retenans" وهي ضد سبع شركات منتجة لمبيدات كيميائية تؤثر على صحة الإنسان، وكان العجز الحقيقي الذي واجه المدعين هو تقديم دليل بإثبات العلاقة السببية بين هذه المبيدات الكيميائية والأمراض التي يعانون منها، ويصبح الأمر أكثر تعقيداً إذا استلزم الأمر إثبات أكثر من علاقة سببية واحدة بين كل شخص مسؤول وشخص مساهم في إحداث الضرر وبين الضرر الذي حدث¹²⁰، ويحمد للمشرع القطري فقد عالج هذا الأمر بالنسبة للمخالفات التي وقعت من جانب كل من مالك السفينة وربانها والمسؤول عنها وأصحاب المحال والمشروعات والمنشآت فتقع مسؤوليتهم هنا مسؤولية تضامنية عن جميع الأضرار الناشئة من جراء مخالفة أحكام قانون حماية البيئة القطري¹²¹.

120 - نقلاً عن: د. باسم مدبولي، مصطفى دبوس، مرجع سابق، ص34

121 - نصت المادة 75 من قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002 " يكون مالك السفينة وربانها والمجهز والمسؤول عنها، وكذلك أصحاب المحال والمشروعات والمنشآت مسؤولين بالتضامن عن جميع الأضرار الناشئة من جراء مخالفة أحكام هذا القانون، وسداد الغرامات والتعويضات التي توقع تنفيذاً له وتكاليف إزالة آثار تلك المخالفة".
متوفر إلكترونياً على الرابط التالي: <http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=4114>

الفرع الثالث : اتجاه الفقه

ولكثرة هذ الانتقادات دفع جانب من الفقه¹²² إلى البحث على أساس آخر لمسؤولية تلوث البيئة البحرية وهي فكرة الخطأ المفترض، أي أنها فكرة وسط بين الخطأ الشخصي وبين المسؤولية الموضوعية، بحيث تفترض إقامة المسؤولية على أساس خطأ مفترض من المسؤول واعفاء المضرور من عبء إثبات خطأ المسؤول وذلك ضماناً وتسهيلاً له للحصول على التعويض لجبر الضرر، نجد أن فكرة الخطأ المفترض تستند إلى المسؤولية عن فعل الغير والمسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء

أ المسؤولية عن فعل الغير، فهي تأخذ مسؤولية المكلف بالرقابة ومسؤولية المتبوع عن أعمال التابع.

1 المكلف بالرقابة:

بالنسبة للمكلف بالرقابة فنص المشرع القطري على ذلك في المادة 208 من القانون المدني رقم 22 لسنة 2004 على أنه " 1- كل من يجب عليه قانوناً أو اتفاقاً رقابة شخص في حاجة إلى الرقابة بسبب قصره أو بسبب حالته العقلية أو الجسمية يكون ملزماً بتعويض الضرر الذي يحدثه ذلك الشخص للغير بعمله غير المشروع. ويترتب هذا الالتزام ولو كان من وقع منه العمل الضار غير مميز." أي يوجد شخص يتولى الرقابة على آخر قانوناً أو اتفاقاً فإن أحدث الخاضع للرقابة ضرراً للغير، فتقوم مسؤولية متولي الرقابة ويكون ملزم بتعويض الغير عن هذا الضرر

122 - د. باسم مدبولي، د. مصطفى دبوس، مرجع سابق، ص24

وتكون المسؤولية قائمة على الخطأ المفترض من جانب متولي الرقابة فيرجع عليه المضرور بالتعويض دون الحاجة لإثبات خطأه.¹²³

2 مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه، نص على ذلك المشرع القطري في المادة 209 من القانون المدني القطري " 1- يكون المتبوع مسئولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع، متى كان واقعاً منه حال أداء وظيفته أو بسببها." ويتضح من ذلك أن المتبوع يتحمل الفعل الضار الناشئ من تابعه بناء على قرينة الخطأ المفترض، أي أن المتبوع قصر في رقابة التابع وتوجيهه مما أدى إلى صدور العمل غير المشروع وبالتالي فهي تعد مسؤولية عن فعل الغير، وبتطبيق ذلك فعلى سبيل المثال تقوم مسؤولية الدولة بالتعويض عن أضرار تلوث النووي والصادر عن نشاط مشروعات أو أفراد باعتبار أن استعمال الطاقة النووية يدخل في التخطيط العام للدولة، لذلك تقوم مسؤولية الدولة على أساس الخطأ المفترض من جانبها كمتبوع لأن هذه الأنشطة تعود عليها بالفائدة.¹²⁴

ب المسؤولية الناشئة عن الأشياء:

نص المشرع القطري على ذلك في المادة 212 من القانون المدني القطري رقم 22 لسنة 2004 " 1- كل من يتولى حراسة أشياء تتطلب عناية خاصة لمنع وقوع الضرر منها، يلتزم بتعويض الضرر الذي تحدثه هذه الأشياء، ما لم يثبت أن هذا الضرر وقع بسبب أجنبي لا يد له فيه." والأشياء هنا التي تقتضي حراستها عناية خاصة وهي أشياء مادية غير حية وهي وفقاً للفقرة

¹²³ - باسم مدبولي، مصطفى دبوس، مرجع سابق، ص25. انظر في ذلك: ابراهيم صالح الصرايره، مدى كفاية

القواعد العامة في التعويض عن الضرر البيئي في القانون المدني الأردني، جامعة السلطان قابوس، مجلة الآداب

والعلوم الاجتماعية، ص11

¹²⁴ - المرجع السابق، ص25

الثانية من ذات المادة " 2- وتعتبر من الأشياء التي تتطلب عناية خاصة لمنع وقوع الضرر منها السيارات والطائرات والسفن وغيرها من المركبات، والآلات الميكانيكية، والأسلحة والأسلاك والمعدات الكهربائية، والحيوانات، والمباني، وكل شيء آخر يكون بحسب طبيعته أو بحسب وضعه مما يعرض للخطر."

وبتطبيق النص لا يستطيع الحارس أن يدفع مسؤوليته عن هذا التلوث بعدم ارتكابه خطأ، لأن مسؤوليته هنا تقوم على أساس خطأ مفترض لا يقبل إثبات العكس، مثال على ذلك أصحاب السفن أو الناقلات التي تلقي النفايات والمواد الضارة في مياه البحر.

وهذا التأسيس يتميز بأنه يسهل على القضاء تطبيقه في كافة الحالات التي ينص فيها القانون على الخطأ المفترض كأساس للمسؤولية، فيتم الاستناد إلى المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية في هذه الحالة إلى النص القانوني دون إلزام المضرور بعبء إثبات الخطأ هذه من جهة، إلا أن من جهة أخرى فهو غير جامع لحالات المسؤولية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية ولا تغطي كافة صورها كما لا يمكن أن تتدرج تحت أي نص من النصوص المقررة للخطأ المفترض سواء في مجال المسؤولية عن فعل الغير أو عن الأشياء، والسبب في ذلك أن هناك صور حديثة للتلوث البيئي التي لا يمكن إدراجها أو حصرها تحت إحدى حالات المسؤولية المفترضة المنصوص عليها¹²⁵، بحث الفقه¹²⁶ في مدى اعتبار التعسف في استعمال الحق أساس في المسؤولية الموضوعية، فالتعسف في استعمال الحق يعد خطأ يوجب المسؤولية المدنية، فالقانون يعطي الأشخاص الحق والحرية في ممارستهم حقوقهم إلا أنه يرسم لهم حدوداً لا يتجاوزونها وإن فعلوا فقد تعسفوا في استعمال حقوقهم، وللشخص ممارسة حقوقه وفق ما رسمه له القانون

125 - باسم مدبولي، مصطفى دبوس، مرجع سابق، ص 27

126 - باسم مدبولي، مصطفى دبوس، مرجع سابق، ص 27

كأن يجري على عقارة ما يريد من تصرفات بيع، شراء، رهن، هبة طالما لم ينجم عن ممارسته أي ضرر للغير أو للبيئة، والسؤال المثار لدينا هو كيف يمكن أن يكون التعسف في استعمال الحق خطأ موجباً للمسؤولية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية؟

وتطبيقاً لذلك نجد أن التعسف في استعمال الحق في مجال الأضرار البيئية البحرية له مجال خاص، خاصة أن معظم الأضرار البيئية البحرية تنجم عن استعمال حقوق تعدد في الأصل مشروعة ولكن استعمال بشكل مفرط من شأنه أن يلحق ضرراً الآخرين وبالبيئة.

وكما سبق القول أن المشرع القطري لم يأسس المسؤولية المدنية وفقاً لقانون حماية البيئة القطري، وبالتالي لا يوجد نص خاص يقيم المسؤولية على أساس المسؤولية الموضوعية، كما أن النصوص والإجراءات التي يجب اتخاذها من قبل المشاريع كلها جاءت كتدابير وإجراءات يجب اتخاذها للحفاظ على البيئة¹²⁷ قبل البدء بالمشروع، فلا يوجد نص واضح وصريح يبين لنا على ماذا تأسست المسؤولية المدنية.¹²⁸ فتبقى المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن تلوث البيئة البحرية على أساس المسؤولية التقصيرية (الخطأ الواجب الإثبات) تطبيقاً للقواعد العامة.

¹²⁷ - نصت المادة 18 من قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002 " على كل من يقوم بتصميم أي مشروع أو تنفيذه أو تشغيله، الالتزام بأنظمة ومقاييس حماية البيئة المقررة بموجب هذا القانون أو التي تصدر تنفيذاً له. وعلى كل من يزمع القيام بعمل أو الامتناع عن عمل مما قد يؤدي إلى حدوث تأثيرات سلبية على البيئة، أن يقوم بالتعرف على آثاره المحتملة سواء عن طريق إجراء دراسة تقويم التأثير البيئي المتعلقة به أو بأي وسيلة أخرى يقررها هذا القانون أو لائحته التنفيذية، واتخاذ جميع الاحتياطات والتدابير والإجراءات اللازمة لمنع حدوث تلك التأثيرات أو خفض احتمالات حدوثها إلى أقل حد ممكن" متوفر إلكترونياً على الرابط التالي:

<http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=4114>

¹²⁸ - على عكس المشرع الكويتي الذي جاء النص واضحاً وصريحاً بحيث أسس المسؤولية المدنية على النظريتين على أساس الخطأ الواجب الإثبات وعلى المسؤولية الموضوعية، وذلك وفق نص المادة 158 من قانون حماية البيئة الكويتي رقم (42) لسنة 2014 والمعدل بعض أحكامه بالقانون رقم (99) لسنة 2015 "المباشر مسئول عن الضرر الناجم عن التلوث ولو لم يخطئ والمتسبب لا يسأل إلا بخطأ". متوفر إلكترونياً على الرابط التالي:

<https://epa.org.kw/EPALaw>

المبحث الثاني : صور التعويض عن أضرار تلوث البيئة البحرية

في هذا المبحث سيتم بيان في المطلب الأول صور التعويض عن المسؤولية المدنية وهي التعويض العيني والتعويض النقدي، وفي المطلب الثاني سيتم بيان فكرة صناديق التعويض كآلية أخرى لتسهيل عملية التعويض نظراً لقصور مبدأ المسؤولية المدنية في مجال التعويض عن أضرار البيئة البحرية.

المطلب الأول : صور التعويض عن المسؤولية المدنية

ويتم تقدير التعويض وفقاً للقواعد العامة على أساس الضرر المباشر ويقدر الضرر بما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب¹²⁹، والتعويض في المسؤولية التقصيرية يشمل الضرر المباشر سواء كان متوقفاً أو غير متوقع، ويأخذ القاضي في اعتباره عند تقدير الضرر الظروف الشخصية للمضرور، سواء كانت هذه الظروف جسدية أو صحية أو مالية أو عائلية، كما يأخذ القاضي في اعتباره أيضاً حالة المضرور المالية ولا يقصد بذلك أنه إذا كان المضرور غنياً فلا يكون بحاجة إلى تعويض وإذا كان فقيراً فهو يحتاج إلى هذا التعويض وإنما الضرر يلزم تعويضه في كل الأحوال سواء كان المضرور فقيراً أو غنياً والأمر الذي يلزم مراعاته هو مقدار الكسب الذي فات المضرور، أيضاً لا أهمية في ما إذا كان الشخص المسؤول غنياً أو فقيراً إذ أن التعويض يقدر على أساس الضرر، وإن كان يتأثر القاضي بهذه الظروف عند تقدير

¹²⁹ - نصت المادة 1/201 من القانون المدني القطري رقم 30 لسنة 2002 " -1 يتحدد الضرر الذي يلتزم المسؤول عن العمل غير المشروع بالتعويض عنه بالخسارة التي وقعت والكسب الذي فات، طالما كان ذلك نتيجة طبيعية للعمل غير المشروع." متوفر إلكترونياً على الرابط التالي: <http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=4114>

التعويض من الناحية العملية.¹³⁰ وبتطبيق القواعد العامة يترتب على الإضرار بالبيئة البحرية الحكم بالتعويض¹³¹، وبالتالي قد يكون التعويض عن تلوث البيئة البحرية تعويضاً عينياً أو نقدياً¹³²، وسنتطرق إلى بيان التعويض العيني في الفرع الأول والتعويض النقدي في الفرع الثاني.

الفرع الأول : التعويض العيني

يقصد بالتعويض العيني إعادة الحال إلى ما كان عليه أو أن يزال الضرر تماماً¹³³، فالتعويض العيني في مجال تلوث البيئة البحرية يعد أفضل من التعويض النقدي لإعادة الحال إلى ما كان

130 - د. جابر محبوب علي، النظرية العامة للالتزام، الجزء الأول: مصادر الالتزام في القانون القطري (المصادر الإرادية وغير الإرادية)، كلية القانون - جامعة قطر، 2016، ص 611

131 - نصت المادة 75 من قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002 " يكون مالك السفينة وربانها والمجهز والمسؤول عنها، وكذلك أصحاب المحال والمشروعات والمنشآت مسؤولين بالتضامن عن جميع الأضرار الناشئة من جراء مخالفة أحكام هذا القانون، وسداد الغرامات والتعويضات التي توقع تنفيذاً له وتكاليف إزالة آثار تلك المخالفة." متوفر إلكترونياً على الرابط التالي: <http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=4114>

132 - نصت المادة 214 من القانون المدني القطري رقم 22 لسنة 2004 على " إذا لم يتفق على تحديد التعويض عن الضرر الناجم عن العمل غير المشروع، تولى القاضي تحديده." ونصت المادة 215 من القانون المدني القطري "1- يقدر القاضي التعويض بالنقد. 2- ويجوز للقاضي تبعاً للظروف وبناءً على طلب المضرور أن يحكم بإعادة الحالة إلى ما كانت عليه أو بأي أداء آخر على سبيل التعويض." ونصت المادة 216 من القانون المدني القطري على "1- يحدد القاضي التعويض بالقدر الذي يراه جابراً للضرر وفق ما تقرره المادتان (201)، (202)، وذلك مع مراعاة الظروف الملائمة. 2- وإن لم يتيسر للقاضي وقت الحكم تحديد مقدار التعويض بصفة نهائية، جاز له أن يحتفظ للمضرور بالحق في أن يطلب خلال مدة معينة إعادة النظر في التقدير." متوفر إلكترونياً على الرابط التالي: <http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=2559&language=ar>

133 - محمد صالح المهنا، مرجع سابق، ص141. انظر في ذلك: أحمد محمد قادر، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية والتأمين عنها من المنظور القانوني، Journal of collage of Law for Legal and Political Sciences، ص345

عليه أو إزالة الأضرار¹³⁴ فهي تمحي آثار هذا التلوث وبالتأكيد فهو أفضل من التعويض النقدي لأن آثار التلوث سوف تبقى على السطح وقد تمتد بشكل أكبر وأوسع نظراً لطبيعة هذا التلوث وبالتالي قد تسبب أضرار أكبر يصعب السيطرة عليها وتسبب خلل في التوازن البيئي، كما أن التعويض العيني يكون من خلال إزالة مصدر الضرر كلياً كأن يتم غلق المصانع أو المنشآت التي تسرب مواد ضارة أو سامة في مياه البحر¹³⁵، وقد يكون جزئياً من خلال تعديل وضع الشيء مصدر الضرر مثال على ذلك الإيقاف المؤقت أو الغلق المؤقت وبالرجوع إلى قانون حماية البيئة القطري نجد أنه تم النص على إدراج شرط حماية البيئة بالنسبة للجهات الإدارية وأصحاب المشاريع وتقع مسؤوليتهم في التعويض وإزالة الأضرار في حال مخالفتهم لهذا الشرط وفقاً للمادة 6 من قانون حماية البيئة القطري ويستدل من هذا النص بأن المسؤولية هنا مسؤولية عقدية في ما بين الجهات الإدارية ولكن لم يبين المشرع مسألة التعويض وكيفية التعويض في حال تم الإضرار بالبيئة من أشخاص طبيعيين أو معنويين أو من أشخاص لا يوجد بينهم رابطة عقدية، كما أن مسألة إغلاق المصانع أو توقيفها جاءت كعقوبات أو جزاءات إدارية لأصحاب المشاريع والمنشآت فقط،¹³⁶ وبالتالي نرجع في تطبيق ذلك إلى القواعد العامة ونص المشرع

¹³⁴ - نصت المادة 42 من قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002 " تهدف حماية البيئة البحرية من التلوث إلى وقاية وحماية شواطئ الدولة وموانئها من مخاطر التلوث بجميع أنواعه وأشكاله ومصادره، وحماية بيئة البحر الإقليمي والموارد الطبيعية للمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، وذلك بمنع التلوث أياً كان مصدره قبل وقوعه وإزالة آثاره أو الحد منها أو تقليلها إلى أدنى حد ممكن في حالة وقوعها. " متوفر إلكترونياً على الرابط التالي:

<http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=4114>

¹³⁵ - نصت المادة 73 من قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002 " يجوز للمحكمة عند الحكم بالإدانة أن تقضي بحسب الأحوال بإغلاق المشروع أو المنشأة أو إبعاد الأجنبي عن البلاد، أو مصادرة الأدوات أو المعدات المستعملة في المخالفة، مع إلزام المخالف بإزالة المخالفة وإعادة الحال إلى ما كان عليه. " متوفر إلكترونياً على الرابط التالي:

<http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=4114>

¹³⁶ - نصت المادة 10 من قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002 " للمجلس بالتنسيق مع الجهات الإدارية المختصة والجهات المرخصة اتخاذ التدابير التي يرى أنها ضرورية لتجنب أو منع أو تخفيف الضرر الذي يحدث للبيئة

في المادة 216 من القانون المدني القطري للمضور الحق في أن يطلب إصلاح الضرر عيناً ليعود بذلك إلى الحالة التي كانت عليها قبل أن يرتكب ملوث البيئة البحرية الخطأ الذي أحدث الضرر، لذا ترى الباحثة أنه لا بد على المشرع القطري النص على التعويض بالنسبة للأشخاص الذين لا يوجد بينهم رابطة عقدية وذلك حفاظاً على حقوقهم والنص على طريقة التعويض.

الفرع الثاني : التعويض النقدي

التعويض النقدي هو التزام المسؤول عن الضرر البيئي بدفع مبلغ نقدي للمضور جراء ما لحقه من أضرار¹³⁷، ويتم الحكم بالتعويض النقدي في نطاق أضرار البيئة البحرية عندما يستحيل عليها الحكم بالتعويض العيني أي إعادة الحال لما كان عليه، كما أن في معظم الأحيان يستحيل إعادة الحال إلى ما كان عليه وإلى أصلها، كما حصل في فرنسا قام مستثمر في قلع الحصى فأتلف بفعله مكاناً نادراً لتكاثر الأسماك فهذا الاعتداء أصاب مصدراً من مصادر الطبيعة¹³⁸، وهذا النوع من الضرر أصاب البيئة ذاتها فمسألة استحقاق التعويض لجهة أو جهاز خاص يقوم بدفع هذه التعويضات في الحد من التلوث والأضرار وإصلاح وإزالة هذه الأضرار من المياه البحرية، لذا ترى الباحثة بأهمية وجود صناديق للتعويض بحيث يكون مبلغ التعويضات القيام بإزالة وإصلاح هذه الأضرار.

إلى الحد الأدنى الممكن قبل حدوثه، ويكون له بوجه خاص اتخاذ ما يلي:

1- الإيقاف المؤقت أو الإلغاء لأي نشاطات يرى أن لها تأثيراً سلبياً على البيئة. " متوفر إلكترونياً على الرابط التالي:

<http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=4114>

¹³⁷ - محمد صالح المهنا، مرجع سابق، ص141. انظر في ذلك: أحمد محمد قادر، مرجع سابق، ص346

¹³⁸ - نقلا عن: أحمد محمد قادر، مرجع سابق، ص347

كما قد يكون السبب في الحكم بالتعويض النقدي سبباً اقتصادياً فيمتنع القاضي من الحكم بالتعويض العيني بسبب التكلفة الاقتصادية الباهظة في إعادة الحال إلى ما كان عليه.¹³⁹

كما تلجأ المحاكم إلى الخبراء في حالة التعويض عن الضرر البيئي البحري لتقدير قيمة التعويض النقدي، وهي بذلك لا بد أن تأخذ في اعتبارها خصوصية الضرر البيئي عموماً ومدى جسامة الضرر وما سيتخلف عن هذا التلوث والأضرار من آثار بيئية واجتماعية تصيب الأفراد والصالح العام، كما أن المحكمة في حال التعويض عن الضرر البيئي فهي تلجأ بالتأكيد إلى خبراء الاختصاص والأجهزة التقنية، لكن في ذات الوقت تقدير قيمة التعويض تبقى في غاية الصعوبة نظراً لخصوصية الظروف الطبيعية للبيئة البحرية.¹⁴⁰

ونظراً لندرة القضايا في دولة قطر التي تخص الأضرار البيئية البحرية والتعويض عنها، فالسؤال المثار لدينا طالما أن في رجوعنا لتعويض عنها للأحكام العامة في القانون المدني لقطري، فلا بد من التعرض لمسألة التقادم بالنسبة للأضرار البيئية البحرية، والتقادم هو مضي المدة التي حددها القانون لعدم سماع دعوى المطالبة بالحق، فإذا مرت المدة المحددة دون أن ترفع الدعوى خلالها سقط حق المدعي في إقامة الدعوى، وكما هو معروف لدينا أن المبرر لوجود التقادم ضرورة لاستقرار المعاملات واطمأن الأفراد إليها، وفي حال عدم وجود مدة تقادم لدخل الناس في منازعات لا نهاية لها.

وبناءً على ذلك، وبالرجوع إلى القواعد العامة في القانون المدني القطري نجد أن دعوى التعويض الناشئة عن العمل غير المشروع تسقط بالتقادم بانقضاء ثلاثة سنوات من اليوم الذي

139 - المرجع السابق

140 - محمد صالح المهنا، مرجع سابق، ص140

علم فيه المضرور بحدوث الضرر وبالشخص الذي أحدثه، وفي جميع الأحوال تسقط هذه الدعوى بانقضاء خمسة عشرة سنة من يوم وقوع العمل غير المشروع.¹⁴¹

وبتطبيق هذا النص على تقادم دعاوى المسؤولية في مجال الضرر البيئي يسري من تاريخ العلم بحدوث الضرر والعلم بالشخص المسؤول عنه، وفي جميع الأحوال تنقضي مدة التقادم بانقضاء خمسة عشرة سنة يبدأ احتسابها من وقوع الضرر (الفعل غير المشروع).

وبناءً على ذلك لا توجد صعوبة أو إشكالية في تحديد واحتساب مدد التقادم البيئية للحوادث أو الأضرار الفورية أي التي تظهر فور وقوع الحادث أو بعده بفترة زمنية بسيطة جداً، لكن الإشكالية إذا كانت ظهور هذه الأضرار وآثارها لا تظهر إلا بعد مرور فترات زمنية طويلة وبعيده، وذلك نظراً لطبيعة الضرر البيئي فأثاره فأغلب الأحيان لا تظهر بشكل فوري فهي لا تظهر إلا بعد مرور فترة زمنية طويلة ومتباعدة عن تاريخ وقوع الضرر البيئي، وترى الباحثة أن بتطبيق النص في ظل خلو قانون حماية البيئة القطري من أي نص يعالج هذا الأمر، فهو لا يتفق مع طبيعة الأضرار البيئية البحرية ولن يؤدي إلى جبر الضرر نظراً لطبيعته الخاصة، وكما أشرنا من قبل فبعض الأضرار البيئية لا تظهر آثارها بشكل فوري ومباشر بعد حدوث التلوث، فهي تستغرق فترة طويلة لظهورها قد تتجاوز مدة الخمسة عشرة سنة أو الثلاثة سنين المحددة في نص المادة 219، أيضاً قد يصعب في بعض الأحيان تحديد الشخص المسؤول عن هذا التلوث.

¹⁴¹ - نصت المادة 1/219 من القانون المدني القطري رقم 22 لسنة 2004 "1- تسقط بالتقادم دعوى المسؤولية عن العمل غير المشروع بمضي ثلاث سنوات من يوم علم المضرور بالضرر وبمن يسأل عنه، أو خمس عشرة سنة من وقوع العمل غير المشروع، أي المدتين أقرب" متوفر إلكترونياً على الرابط التالي:
<http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=2559&language=ar>

لذا ترى الباحثة أهمية قيام المشرع القطري بتنظيم مسألة تقادم دعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن البيئة البحرية في نصوص خاصة، وربط المدة بتاريخ واحد وهو ظهور الضرر أو بتاريخ تفاقمه وليس من تاريخ الفعل المنشئ له، وبذلك توفر حماية أكبر للمضرورين وللبيئة.

المطلب الثاني : فكرة صناديق التعويض

سنتطرق في هذا المطلب إلى فكرة صناديق التعويض كآلية أخرى لتعويض المتضررين من تلوث البيئة البحرية وفي الوقت ذاته المحافظة على البيئة البحرية، وسنتطرق في هذا المطلب إلى تعريف صناديق التعويض وفوائدها وأهميتها في الفرع الأول، أما في الفرع الثاني سنتطرق إلى حالات تدخل صناديق التعويض.

الفرع الأول : المقصود بصناديق التعويض وفوائدها

أولاً: تعريف صناديق التعويض

تعددت التعاريف التي أطلقت على صناديق التعويض نظراً لتنوع وتعدد صناديق التعويض إلا أن جانب من الفقه¹⁴² عرفها على أساس "كل نظام في هيئة أو نقابة أو جمعية من أفراد تربطهم مهنة أو عمل واحد أو أية صلة اجتماعية أخرى يتكون من غير رأس مال، ويمول باشتراكات أو خلافه بغرض أن يؤدي أو يرتب لأعضائه أو المستفيدين منه حقوق تأمينية في شكل

142 - نقلاً عن د. ميلود قايش، النظام القانوني للتعويض عن الأضرار البيئية -صناديق التعويض نموذجاً-، كلية

تعويضات أو معاشات دورية أو مزايا مالية محددة. "ويمكن تعريف الصناديق أيضاً" عبارة عن نظام يتولى عمليات تأمين ضد الأخطار التي لا تقبلها عادة شركات التأمين أو تلك التي ترى الحكومة مزاولتها بنفسها."

فيتضح من ذلك أن صناديق التعويض لا تأتي إلا كمكمل لقواعد المسؤولية المدنية أو التأمين وليست بديلاً عنها، أي أنها تتمتع بصفة احتياطية لتدخلها وذلك عندما يكون نظام المسؤولية المدنية والتأمين عاجزين عن تعويض المتضرر تعويضاً عادلاً.¹⁴³

أما بالنسبة إلى تمويل هذه الصناديق، فبعضها يمول من اشتراكات تحصل من المنشآت التي تسبب نوعاً خاصاً من التلوث أو تمارس نشاطاً في منطقة معينة، كما أن ليس فقط كل من يمارس نشاطاً تجارياً أو صناعياً أو غيره ويسبب تلوثاً للبيئة يعد مسؤولاً عن هذا التلوث وحده، إنما يكون مسؤولاً أيضاً كل من يشارك في تمويل هذا النشاط¹⁴⁴، وبعضها يمول من الدولة ذاتها.

وبعض صناديق التعويض تتمتع بكيان قانوني ذات شخصية اعتبارية، بحيث تظهر في قيام مشروع تعاوني لتعويض كل مضرور عن تلوث البيئية وأفاض هذا المشروع في شكل معين مع تحديد مصادر تمويله وكيفية الاكتتاب فيه فهذا الوضع يسمح لها باستعمال التخصيصات المالية الممنوحة لها من قبل الدولة والإسهامات المالية الأخرى الواردة لها من الأشخاص العامة أو الخاصة، وبالتالي هنا لابد من وجود شرط المصلحة الاجتماعية الذي تسعى إلى تحقيقه لأنها

¹⁴³ - المرجع السابق، ص136. انظر في ذلك: د. سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية (دراسة في ضوء

الأنظمة القانونية والاتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004، ص105

¹⁴⁴ - د. ميلود قايش، مرجع سابق، ص136

أقدر على تحقيقه من الفرد العادي الطبيعي كما أن الشخص المعنوي يتميز بالدوام والاستمرار عكس الأفراد الطبيعيين.¹⁴⁵

إلا أن بعض الدول تجعل إدارة هذا الصناديق للدولة، أي أنها تتبع جهة حكومية لا تتمتع باستقلالية تامة، فيتم إنشاء صناديق التعويض في الوزارات أو الأجهزة الحكومية المعنية بحماية البيئة، بحيث ينشأ في الوزارة صندوق خاص يهدف إلى حماية البيئة، كما هو في القانون الكويتي والأردني¹⁴⁶، إلا أنه يختلف تمويل الصناديق، فالبعض يجعل تمويل الصناديق من خلال شراكات فاعلة مع الجمعيات والقطاع الخاص والقطاع العام، والجهات الاقليمية والدولية ذات العلاقة كالمشرع الأردني¹⁴⁷، والبعض الآخر يجعل من تمويل الصناديق من خلال المبالغ التي تخصص من الدولة في ميزانيتها لدعم الصندوق أو من خلال المخالفات والغرامات والتعويضات التي يحكم بها كالمشرع الكويتي¹⁴⁸.

والجدير بالذكر أنه على المستوى الدولي أقر المجتمع الدولي وجود آليات جماعية للتعويض عن أضرار التلوث الصادرة عن السفن فيما يتعلق بتسريب البترول والتلوث النفطي¹⁴⁹، كما

¹⁴⁵ - المرجع السابق، ص137

¹⁴⁶ - نصت المادة 13 من قانون حماية البيئة الكويتي رقم (42) لسنة 2014 والمعدل بعض أحكامه بالقانون رقم

(99) لسنة 2015 "ينشأ بالهيئة صندوق خاص يسمى صندوق حماية البيئة يتبع المجلس الأعلى..."

ونص المادة 13 من قانون حماية البيئة الأردني رقم 6 لسنة 2017 "بنشأ في الوزارة صندوق يسمى (صندوق حماية البيئة) يهدف إلى حماية البيئة والمحافظة على عناصرها من خلال تمويل المشاريع والأنشطة وفق أولويات البيئة"

¹⁴⁷ - نظام صندوق حماية البيئة رقم (18) لسنة 2018 الأردني. متوفر إلكترونياً على الرابط التالي:

<http://moenv.gov.jo/AR/Pages/SaveEnvironment.aspx>

¹⁴⁸ - نصت المادة 13 من قانون حماية البيئة الكويتي رقم (42) لسنة 2014 والمعدل بعض أحكامه بالقانون رقم

(99) لسنة 2015 على "ينشأ بالهيئة صندوق خاص يسمى صندوق حماية البيئة يتبع المجلس الأعلى وتؤول إليه: -

1- المبالغ التي تخصص من الدولة في ميزانيتها لدعم الصندوق. 2- الغرامات والتعويضات التي يحكم بها أو يتفق عليها عن الأضرار التي تصيب البيئة. 3- أي موارد أخرى يوافق عليها المجلس الأعلى." متوفر إلكترونياً على الرابط

التالي: <https://epa.org.kw/EPALaw/>

¹⁴⁹ - د. ميلود قايش، مرجع سابق، ص137

هو الحال في الاتفاقية الدولية الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط (بروكسل 1971)¹⁵⁰ والتي أعقبت الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المترتبة عن التلوث بسبب النفط سنة 1969¹⁵¹، بحيث تهدف هذه الاتفاقية إلى استخدام حصيلة هذا الصندوق في تغطية التكاليف المتعلقة بتنظيف وإزالة آثار التلوث البترولي والتعويض عن أضراره، ويأتي تمويل هذا الصندوق من المساهمات المالية من الهيئات الخاصة المستعملة للنقل البحري والشركات المنتمية لدول الأعضاء التي تنقل شحنات ذات آثار ملوثة عبر البحر، وإن هذه الآلية الجماعية لا تستلزم فكرة الضمان في التحمل المالي أي لا تسعى القواعد المنظمة لها لتحديد المسؤول عن تلوث البيئة بقدر ما يهتما المخاطر التي يشكلها هذا النشاط الملوث للبيئة البحرية، كما أن هذا الآلية تقوم على فكرة التضامن وهي توزيع جماعي للمخاطر بين المجموعة المشكلة والمسببة للتلوث.¹⁵²

ثانياً: أهمية وفوائد صناديق التعويض

إن في تبني فكرة صناديق التعويض، يؤدي إلى تجنب البطء في التقاضي في الأنظمة القضائية، بحيث لا يخشى المضرور مخاطر إفسار المسؤول عن تلوث البيئة البحرية، وذلك لوجود صندوق تعويضات يتدخل لجبر هذه الأضرار.¹⁵³

¹⁵⁰ - مرسوم رقم 20 لسنة 2003 بالموافقة على انسحاب دولة قطر من الاتفاقية الدولية الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي (بروكسل 1971).

¹⁵¹ - مرسوم رقم 52 لسنة 1988 بالموافقة على انضمام دولة قطر إلى الاتفاقية الدولية الخاصة بحق التدخل في حالة وقوع حادثة تسبب تلوثاً أو يمكن أن تسبب تلوثاً بالنفط في أعالي البحار (بروكسل 1969) وملحقاتها. متوفر إلكترونياً على الرابط التالي: <http://www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=3086&language=ar>

¹⁵² - د. ميلود قايش، مرجع سابق، ص 137. انظر في ذلك: أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 82

¹⁵³ - د. ميلود قايش، مرجع سابق، ص 137. انظر في ذلك د. سعيد السيد فنديل، مرجع سابق، ص 105

إن كان هدف صناديق التعويض حماية المضرورين من خلال ضمان تعويضهم في جميع الحالات فهي في ذات الوقت تعمل وتهدف لحماية البيئة بحد ذاتها، فأغلب الصناديق لا تهدف فقط إلى إصلاح الأضرار التي تمس مصالح الأفراد وممتلكاتهم وإنما تهدف أيضاً إلى إصلاح الأضرار التي تمس المصالح العامة والموارد البيئية الطبيعية، كما أن الضرر البيئي ضرر عيني يمس بالبيئة وبعناصرها الأساسية بغض النظر عن انعكاسه على الأفراد وعبر عنه الفقه الفرنسي¹⁵⁴ بالضرر الخالص.

وهناك أنظمة قانونية كان هدفها الرئيس فقط حماية البيئة ولم تنص صراحةً على الهدف الرئيس للصندوق وهو تعويض المضرورين في الحالات التي لا يمكنهم فيها الحصول عليه وتعويضهم تعويضاً عادلاً، كما هو الحال في صندوق حماية البيئة الأردني والكويتي¹⁵⁵

تعتبر صناديق التعويض نظام يقوم على أساس ما يسمى بالضمان الجماعي والذي تساهم فيه مخاطر التلوث مثل الكوارث والتلوث المفاجئ والأضرار الناتجة عن التلوث البترولي وبالتالي فنظام صناديق التعويض لا يهتم بمدى أساس التلوث الذي حدث قانوني أو غير قانوني، عمدي أو غير عمدي، جسيم أو غير جسيم، فيكفي أن يكون هناك ضرر حتى يغطيه هذا الضمان، وما قد يميز صناديق التعويض في أنها تسمح بتعويض الأضرار البيئية التي لا تقبل التأمين بشأنها مثل الأضرار البيئية التي تحتاج إلى مبالغ باهضة، لإصلاح المناطق الطبيعية التي تضررت من جراء هذا التلوث.¹⁵⁶

154 - نقلاً عن، - د. ميلود قايش، مرجع السابق، ص137

155 - نظام صندوق حماية البيئة رقم (18) لسنة 2018 الصادر بموجب قانون حماية البيئة الأردني رقم 6 لسنة 2017. صندوق حماية البيئة الكويتي الصادر عن قانون حماية البيئة الكويتي رقم (42) لسنة 2014 والمعدل بعض أحكامه بالقانون رقم (99) لسنة 2015. متوفر إلكترونياً على الرابط التالي: <https://epa.org.kw/EPALaw>

156 - د.ميلود قايش، مرجع سابق، ص137. انظر في ذلك د. سعيد السيد فنديل، مرجع سابق، ص105

الفرع الثاني : حالات تدخل صناديق التعويض

إن الغرض والهدف والفكرة الرئيسة من إنشاء الصناديق البيئية هي محاولة التعويض الكامل للأضرار البيئية وإلى تعويض المتضرر من التلوث في الحالة التي لا يعوض فيها بوسيلة أخرى كإخفاقه مثلاً في إثبات الخطأ أو كان الشخص مسبب الضرر مجهولاً، كما أن الهدف من هذه الآلية هي توزيع المخاطر سواء كانت صناعية، اقتصادية، استثمارية على مجمع الممارسين للأنشطة المتسببة في التلوث، وبالتالي يكون تدخل هذه الصناديق بصفة تكميلية أو احتياطية للمسؤولية المدنية.

أولاً: صناديق التعويض كنظام مكمل:

يدخل صندوق التعويض كنظام مكمل في الحالات التي يعجز أو لا يعطي فيها التأمين قيمة التعويضات الجابرة للأضرار التي أصابت المضرور، وذلك عندما تتجاوز قيمة الأضرار الناجمة عن النشاط الحد الأقصى لمبلغ التأمين، ففي هذه الحالة تدخل الصناديق لدفع الباقي، لكي يكون التعويض كاملاً، وبالتالي فهو يكمل الجزء الباقي للمتضرر بعدما دفع له تعويض جزئي، أي أنه يأتي لتغطية باقي قيمة الضرر لتكملة التعويض.¹⁵⁷

وبناء على ذلك و تطبيقاً للمادة 49 من قانون حماية البيئة القطري على ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الكلية 2000 طن فأكثر لا بد أن تقدم شهادة ضمان مالي في شكل تأمين لتغطي مسؤوليتها عن تعويض جميع الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث من جانبها، فإن كانت

157 - د. ميلود قايش، مرجع سابق، ص138. انظر في ذلك د. سعيد السيد فنديل، مرجع سابق، ص106

الأضرار التي أحدثتها أكثر من قيمة التأمين أو الضمان الذي قدمته فهنا يظهر أهمية صناديق التعويض وإمكانية تطبيقها في تكملة الباقي الذي يزيد عن الحد الأقصى المحدد في عقد التأمين أو الضمان، ومع إمكانية تطبيقها على الناقلات التي تقل حمولتها عن 2000 طن وذلك حفاظاً على حقوق المتضررين.

ومن أمثلة الصناديق التي تتدخل بصفة تكميلية صندوق فيبول Fipol الذي أنشئ ببروكسل عام 1971 من أجل تكملة التعويض عن الأضرار الناتجة عن التلوث البحري بالزيت في حال تجاوزت هذه الأضرار الحد الأقصى.¹⁵⁸

ثانياً: صناديق التعويض كنظام احتياطي:

كما قد يكون الصناديق التعويض نظاماً مكماً قد يكون نظاماً احتياطياً، أي له دور احتياطي، ويكون دوره احتياطياً في الحالات التي يكون فيها المسؤول عن التلوث معسراً أو في الحالات التي لا يستطيع فيها المضرور تحديد الشخص المسؤول عن هذا التلوث أو كان شخصاً مجهولاً، فهنا تدخل صناديق التعويض لتعوض المضرور تعويضاً كاملاً عن الأضرار التي أصابته من جراء هذا التلوث، بالإضافة إلى ذلك قد تتدخل احتياطياً في الحالات التي يتوافر فيه أحد أسباب الإعفاء من المسؤولية، فيكون تدخلها لضمان حق المضرور في التعويض.¹⁵⁹

وبالتالي لا يكون للصندوق دورٌ في التعويض إلا في حالة إخفاق أو عجز المتضرر من مطالبة المسؤول للحالات التي سبق ذكرها، ويتوافر هذه الحالات يتعين على المضرور للجوء إلى الصندوق مباشرة.

¹⁵⁸ - نقلاً عن: ميلود قايش، المرجع السابق.

¹⁵⁹ - د.ميلود قايش، مرجع سابق، ص138. انظر في ذلك د. سعيد السيد فنديل، مرجع سابق، ص106

فاختلفت الدول في دور صناديق التعويض، فبعضها اقتصرت على تعويض المضرورين فقط وبعضها اقتصر دورها على تغطية مسؤولية الملوّثين فقط وبعضها جمع ما بينهم كالصندوق الهولندي، كما أن للمتضرر إما أن يرجع على الملوّث بشكل مباشر عن طريق رفع دعوى في حال استطاع إثبات الخطأ وفي هذه الحالة سيواجه الكثير من الصعوبات التي سبق ذكرها نتيجة الظروف الطبيعية للبيئة البحرية، وله أن يتجه إلى الصندوق ليحصل منه على التعويض¹⁶⁰.

لذا ترى الباحثة بأن وجود صندوق لحماية البيئة والمتضررين منها هي ضمانه للمتضرر للحصول على حقه، كما أنه يتوافق مع الطبيعة البيئية البحرية التي يصعب إثبات خطأ مرتكبي التلوّث ويصعب إثبات مصدر الضرر لما يتداخل مع هذه المصادر عناصر طبيعية، ويتراخى حدوث الضرر لفترة زمنية طويلة نظراً للطبيعة هذه الأضرار، بالإضافة إلى ذلك وجود صندوق للتعويضات ولحماية البيئة يخلق نوع من الطمأنينة للأفراد ويحقق العدالة والإنصاف التي تأتي أن تحرم المضرورين من التعويض بما لحقهم من أضرار نتيجة التلوّث وتعذر إثبات الخطأ (المسؤولية التقصيرية)، فخصوصية ضرر تلوّث البيئة البحرية تحتم بإيجاد آلية مناسبة لها والتي تضمن حقوق الأفراد في اقتضاءهم تعويضاً عادلاً.

ومن الدول التي أنشئت صناديق تعويض خاصة بأضرار ومشاكل التلوّث البحري نظراً لجسامة هذا النوع من الضرر هو الصندوق الأمريكي per fund الذي أنشئ سنة 1980 وبقي ساري المفعول لغاية إنشاء صندوق التعويض بمقتضى قانون التلوّث بالزيت لعام 1990 وهو يعد من أهم الوسائل التكميلية لإصلاح وتغطية الضرر البيئي الناتج عن التلوّث بالزيت¹⁶¹.

160 - د.ميلود قايش، المرجع السابق.

161 - د.ميلود قايش، مرجع السابق، ص138.

وعلى ذلك لا بد من النص على إنشاء صندوق تعويضات عن أضرار البيئة نظراً لاهتمام دولة قطر وحرصها على البيئة والمحافظة عليها، ولتقدمها من الناحية الاقتصادية وموقعها الجغرافي فدولة قطر تحاط بها المياه البحرية من ثلاث اتجاهات كما يعتبر الممر البحري من أهم الممرات في الدولة استراتيجياً خصوصاً بعد حصارها من قبل ثلاثة دول خليجية من كافة الجهات جويّاً وبرياً وبحريّاً، فلا بد من خلق توازن ما بين العمل في نمو اقتصاد الدولة وتلبية احتياجاتها وبين المحافظة على البيئة البحرية وضمان حقوق متضرريها، بإنشاء صندوق تعويضات يقوم بإعادة تأهيل المواقع المتضررة بالدولة و حفظ حقوق الأشخاص المتضررين بتعويضهم تعويضاً عادلاً جراء هذا التلوث.

الخاتمة

في ختام هذه الدراسة يتبين لنا أن مشكلة تلوث البيئة عموماً والبيئة البحرية خصوصاً ليست وليدة هذا العصر، ولكن في عصرنا الحالي اشتدت هذه المشكلة وتفاقت نظراً للتقدم الصناعي والاقتصادي الذي تعيشه الدول حالياً، وبالرغم من هذا التطور والنمو والتقدم إلا أن فيه مساوئ كثيرة وأهمها التلوث وهذه المشكلة في حقيقتها مشكلة عميقة جداً وإن انتهت إليها الدول فهي تحتاج إلى جهود أكبر للحد منها، ولا ننكر باهتمام دولة قطر بالبيئة وسن قوانين وعقوبات وجزاءات قاسية من أجل حماية البيئة إلا أن نطاق تطبيقه محدد وقد يكون السبب قلة الوعي بأهمية المحافظة على البيئة أو عدم الاكتراث بمعالجة التلوث ومكافحته والحد منه بتطبيق نصوص صارمه في هذا الشأن، بالإضافة إلى ذلك فهذه النصوص أو التشريعات لم تغط جميع جوانب المسؤولية بشكل قاطع وواضح كالمسؤولية المدنية، ولا تقتصر هذه الأضرار التي تنتج عن التلوث التي تصيب الأشخاص أو ممتلكاتهم وإنما يترتب على هذا التلوث إضراراً بالبيئة ذاتها وبعناصرها الطبيعية مما يجعل الأمر يزداد سوءاً وضرراً كبيراً؛ لأن الإنسان لا يستطيع العيش في بيئة غير سليمة، فهذا التلوث لا يخص شخصاً بعينه أو دولة بعينها وإنما هي مسؤولية تقع على عاتق الجميع دون استثناء، لأن الله سبحانه وتعالى لم يهبنا هذه الأرض لكي نفسدها وإنما نعم لإصلاحها ونحقق توازنها الطبيعي، فهذه الأضرار بنوعها يلزم التعويض عنها وتقرير المسؤولية بشأنها.

وبناء على ذلك توصلت إلى عدة نتائج وتوصيات:

أولاً: النتائج

1 إن مسألة تطبيق القواعد العامة للمسؤولية المدنية على تلوث البيئة البحرية غير كافية لتغطية كافة صور هذا التلوث، فمسألة تطبيق القواعد العامة على أضرار هذا التلوث من الممكن أن يضيع الكثير من الحقوق وذلك نظراً لصعوبة إثبات أركان المسؤولية المدنية وهي (الخطأ، الضرر، العلاقة السببية)، لأن أضرار البيئة البحرية غالباً ما تكون غير مباشرة ولا تظهر إلا بعد فترة زمنية طويلة جداً ونظراً لطبيعة الظروف الطبيعية لهذه الأضرار.

2 من الممكن تطبيق نظرية التعسف في استعمال الحق على أضرار البيئة البحرية تطبيقاً للقواعد العامة، لأن غالباً ما يصدر من تلوث في البيئة البحرية من قبل أشخاص استعملوا حقوقهم أساساً ولكن تعسفوا في استعمال حقوقهم وهم السفن والناقلات وأصحاب المشاريع ولكن يؤخذ عليه لأنه لا يمكن تطبيقه على الجميع، فهناك فئة أخرى تقوم بتلويث البيئة البحرية ولا يمكن أن تطبق عليهم نظرية التعسف في استعمال الحق.

3 لم ينص المشرع القطري على المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة بشكل واضح وصريح وإنما يستشف ذلك من خلال النصوص بطريقة غير مباشرة، كما أن هناك بعض النصوص نصت على التعويض واقتصرته للأشخاص الذين تربطهم رابطة عقدية.

4 مسألة التعويض عن الضرر المعنوي في مجال التلوث البحري مسألة معقدة نوعاً ما، لكن لا بد أخذها في الاعتبار لأن الضرر الواقع عن تلوث البيئة البحرية غالباً ما يكون ضرراً معنوياً منه مادياً.

5 مسألة رفع الدعوى فيتم تطبيق القواعد العامة فمن له رفع الدعوى هو من تضرر بشكل مباشر وله صفة في رفع الدعوى، إلا أن مسألة تحريك الدعوى عن أضرار البيئة

البحرية مسألة أيضاً له خصوصية معينة، ففي بعض الأحيان قد لا يقع الضرر على الشخص بشكل مباشر فهو في نهاية الأمر تعدي على المصلحة العامة وقد يتضرر الجميع من هذا التلوث، كما أن في بعض الأحيان قد لا يستطيع الشخص رفع الدعوى لعدم معرفته بمصدر الضرر (المسؤول عن هذا التلوث) أو أنه مصدر مجهول.

6 إن صناديق التعويض كانت نتيجة حتمية أمام عدم كفاية القواعد العامة (المسؤولية المدنية) عند الكثير من الدول، وهي من الوسائل البديلة في انصاف المضرورين والبيئة ذاتها.

ثانياً: التوصيات

1 أوصى المشرع بتعديل نصوص قانون حماية البيئة القطري وذلك بإضافة نصوص تتعلق بالمسؤولية المدنية والتعويض عنها؛ وذلك على غرار قانون حماية البيئة الكويتي، كأن ينص على أن " يلتزم المسؤول مدنيًا عن تلوث البيئة بالتعويض عن ما لحق البيئة من أضرار، ما يصيب البيئة أو يقلل منفعتها، نفقات تصل لإزالة أو تطهير التلوث أو الحد منه وإعادة تأهيل البيئة، تعطيل المرافق العامة."

2 أوصى المشرع القطري ببيان الأساس القانوني للمسؤولية المدنية، نظراً لخصوصية أركان المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية وصعوبة إثباتها نظراً لطبيعة الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية، وعدم كفاية تطبيق القواعد العامة عليها.

3 أوصي بإنشاء صندوق خاص لتعويض المتضررين جراء هذا التلوث لضمان حقوقهم، لأن بتطبيق القواعد العامة قد لا يلقوا تعويضاً عادلاً وذلك لصعوبة إثبات الخطأ والضرر

والعلاقة السببية، وحماية البيئة البحرية ذاتها بإزالة الأضرار وإعادة تأهيل المناطق المتضررة، كأن يتم إنشاء هذا الصندوق في وزارة البلدية والبيئة وتؤول مبالغ التعويض إلى هذا الصندوق وقد تخصص مبالغ مالية من الدولة في ميزانيتها لدعم هذا الصندوق نظراً لأهمية البيئة في دولة قطر وهي إحدى الركائز التي تقوم عليها رؤية قطر 2030.

4 أوصي المشرع بالنص على مسألة رفع الدعوى والنص على غرار ما فعل المشرع الفلسطيني في المادة الثالثة من قانون البيئة فيحق لأي شخص رفع دعوى دون النظر إلى شرط المصلحة الخاصة، أو أن يكون لجهة معينة كوزارة البيئة مثلاً الحق في المطالبة بالتعويض عن أضرار البيئة البحرية، أي أن يكون لها صفة الادعاء.

5 أوصي بضرورة التشجيع على البحث القانوني في موضوع تلوث البيئة البحرية خصوصاً والبيئة عموماً من قبل جميع الجهات المعنية بهذا الأمر (المتعلقة بشؤون البيئة) لما لهذا الموضوع من أهمية كبيرة للمجتمع، وافتقار المكتبة القطرية لمثل هذا النوع من الدراسات.

6 أَدْعُو إلى تفعيل دور الإعلام في مجال التوعية بتلوث البيئة البحرية في مختلف الوسائل المسموعة والمرئية والمقروءة.

قائمة المصادر و المراجع

الكتب

أ.د. محمود السيد عبد المعطي خيال، النظرية العامة للالتزام في القانون القطري، دار

النهضة العربية، مصر، الطبعة الأولى 2015

أحمد خالد الناصر "المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية"، دار الثقافة، عمان-

الأردن، 2010.

د. أنور جمعة علي الطويل، دعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، دار الفكر

والقانون، المنصورة-مصر، الطبعة الأولى 2014

د. جابر محجوب علي، النظرية العامة للالتزام، الجزء الأول: مصادر الالتزام في القانون

القطري (المصادر الإرادية وغير الإرادية)، كلية القانون - جامعة قطر، 2016

د. سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية (دراسة في ضوء الأنظمة القانونية

والاتفاقيات الدولية) دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004

د. عبد الرازق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول: نظرية

الالتزام بوجه عام "مصادر الالتزام"، منشأة المعارف، الإسكندرية، دون تاريخ نشر.

د. عبد المجيد المغربي، د. ربيع شندب، الوجيز في قانون البيئة، المؤسسة الحديثة للكتاب،

طرابلس-لبنان، 2017.

د. عبد الناصر زياد هياجنه، القانون البيئي "شرح التشريعات البيئية في دولة الإمارات

العربية المتحدة على ضوء النظرية العامة للقانون البيئي"، الأفق المشرقة، الطبعة الأولى

2013، الامارات العربية المتحدة.

د. علي نجيده، النظرية العامة للالتزام، الكتاب الأول: مصادر الالتزام، دار النهضة العربية،

مصر، 2004-2005.

د. نواف كنعان، قانون حماية البيئة، مكتبة الجامعة، الطبعة الأولى 2006.

داود محمد يسري أحمد، ملوثات البيئة البحرية والحد منها: التلوث المائي - التلوث البحري

المؤتمر السنوي العاشر: إدارة الأزمات والكوارث البيئية في ظل المتغيرات والمستجدات

العالمية المعاصرة، مجلد 1-2005

عبد الله تركي الطائي، الضرر البيئي وتعويضه في المسؤولية المدنية، منشورات الحلبي

الحقوقية، الطبعة الأولى 2013.

ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، دار الجامعة الجديد، الإسكندرية

2007

محمد صالح المهنا، المسؤولية المدنية عن مزار التلوث البيئي، منشورات زين الحقوقية،

بيروت-لبنان، 2018.

أبي الفضل جمال الدين محمد بن مكرم ابن منظور الأفريقي المصري ، مراجعة وتدقيق .

د. يوسف البقاعي ، إبراهيم شمس الدين ، نضال علي ، لسان العرب ، مؤسسة الأعلمي

للمطبوعات ، بيروت- لبنان .

الرسائل الجامعية

بوفلجة عبد الرحمن، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، رسالة دكتوراة

، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2015-2016.

وليد عايد عوض الرشيدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، رسالة ماجستير،

جامعة الشرق الأوسط، 2012.

التشريعات والقوانين

القانون المدني القطري رقم 22 لسنة 2004

قانون حماية البيئة القطري رقم 30 لسنة 2002

قانون حماية البيئة الكويتي رقم (42) لسنة 2014 والمعدل بعض أحكامه بالقانون رقم

(99) لسنة 2015 "

اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982

رؤية قطر 2030

<https://www.mdps.gov.qa/ar/qnv1/pages/default.aspx#qnvEnv>

القانون الاتحادي الإماراتي لحماية البيئة رقم 24 لسنة 1999 عن الوسائل البحرية

مرسوم رقم (55) لسنة 1978 بالتصديق على اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية

البيئة البحرية من التلوث والبروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت

والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة.

الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 "ماربول"

القانون الفلسطيني رقم (7) لسنة 1999 بشأن البيئة،

http://environment.pna.ps/ar/files/Law%20No7_environmental%20regulation.pdf

المقالات المنشورة والمقابلات

ابراهيم صالح الصرايره، مدى كفاية القواعد العامة في التعويض عن الضرر البيئي في

القانون المدني الأردني، جامعة السلطان قابوس، مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية.

أحمد محمد قادر، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية والتأمين عنها من المنظور

القانوني، Journal of collage of Law for Legal and Political Sciences،

د. باسم محمد مدبولي، د. مصطفى السيد دبوس، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية،

مؤتمر كلية الحقوق بجامعة طنطا بعنوان "القانون والبيئة" 23-24 أبريل 2018.

د. ميلود قايش، النظام القانوني للتعويض عن الأضرار البيئية -صناديق التعويض

نموذجاً-، كلية الحقوق والعلوم السياسية-جامعة حسية بن بو علي.

عبد الله الأشعل، حماية البيئة البحرية للخليج العربي من التلوث، المجلة المصرية للقانون

الدولي مجلد 36.

محمود مختار، "الشورى" يناقش ضمانات حماية البيئة البرية والبحرية، 12 مارس 2019،

العدد 11439 <https://m.alarab.qa/story/1350446>

مقابلة مع الأستاذ الدكتور: محمد علاء الدين عبد المعطي، استشاري بيئي، إدارة التقييم

والتصاريح البيئية، وزارة البلدية والبيئة، في تاريخ 2019/1/30

ياسين الكعوش، خصوصية المسؤولية التفصيلية عن الضرر البيئي، منشورات مجلة

الحقوق سلسلة المعارف القانونية والقضائية، العدد 2018/58.