

النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البيئي البحري
في القانون الليبي
حمزة المبروك الربيع
كلية القانون زلطن - جامعة صبراتة
hamzaarbaa5@sabu.edu.ly

**The Legal Framework for Civil Liability for Marine Environmental Pollution Damages
In Libyan Law
Hamza Al-Mabrouk Al-Rubaie
Faculty of Law, Zliten - Sabratha University**

تاريخ الاستلام: 2026/01/07 تاريخ المراجعة 16 / 2 / 2026 تاريخ القبول: 2026/03/09 - تاريخ النشر: 2026 / 03 / 16

الملخص

إن موضوع دراستنا للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البيئي البحري وهو أحد المواضيع القانونية ذات الأهمية المتزايدة في ظل التطور الصناعي والبحري. وما يترتب عليه من آثار سلبية جسيمة أخلت بالتوازن البيئي، وتهدف هذه الدراسة لتسليط الضوء على الإطار القانوني الناظم للتعويض عن هذه الأضرار خاصة في ظل التحريات البيئية الراهنة، وقد يركز البحث على تحليل إمكانية إرساء المسؤولية المدنية، سواء كانت مسؤولية تقصيرية أو عقدية، وكيفية تحديد آليات جبر الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية كما تم التركيز على مفهوم الضرر البيئي والعلاقة البيئية المعقدة بين الفعل الضار والتلوث الواقع كما تم التطرف إلى صعوبات إثبات هذه المسؤولية، لا سيما في ظل الطبيعة غير المباشرة لبعض الأضرار البيئية و تداخل أبعادها الكمية والنوعية وامتداد آثارها عبر الزمان والمكان . واختتمت الدراسة ببحث الآليات القانونية والنظامية الكفيلة بضمان جبر الضرر البيئي. وقد اعتمدت على المنهج الوصفي التحليلي لدراسة الإطار القانوني المتعلق بالمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية. الكلمات المفتاحية في المسؤولية المدنية- التلوث البحري- الأضرار البيئية- الإطار القانوني- آليات التعويض.

Abstract

Our study focuses on civil liability for marine pollution damage, a legal topic of increasing importance in light of industrial and maritime development. This pollution has resulted in serious negative consequences that have disrupted the ecological balance. The study aims to highlight the legal framework governing compensation for such damage, particularly in light of current environmental investigations. The research analyzes the possibility of establishing civil liability, whether tortious or contractual, and how to determine mechanisms for redressing damage to the marine environment. It also emphasizes the concept of environmental damage and the complex ecological relationship between harmful acts and pollution. Furthermore, the study addresses the difficulties in proving this liability, especially given the indirect nature of some environmental damages, the overlapping of their quantitative and qualitative dimensions, and the temporal and spatial reach of their effects.

The study concludes by examining the legal and regulatory mechanisms that guarantee compensation for environmental damage.

The study employs a descriptive-analytical approach to examine the legal framework related to civil liability for marine pollution.

Keywords in civil liability: marine pollution, environmental damage, legal framework, compensation mechanisms.

المقدمة

تعد البيئة البحرية من أهم المكونات الحيوية التي تقوم عليها استدامة الحياة على كوكب الأرض، لما تحتضنه من تنوع بيولوجي فريد، وما توفره من موارد طبيعية متجددة تسهم في دعم الأمن الغذائي، وتعزيز الاقتصاد، وتنظيم المناخ العالمي. وقد ازدادت أهمية هذه البيئة في ظل الاعتماد المتنامي على البحار والمحيطات في مجالات التجارة، والطاقة، والصيد، والنقل البحري، مما جعلها عرضة لضغوط متزايدة نتيجة النشاط الإنساني المكثف، خصوصا خلال العقود الأخيرة التي شهدت ازدهارا صناعيا وتجاريا واسع النطاق.

وبالتوازي مع هذا التوسع، بدأت تظهر آثار سلبية عميقة تمثلت في تدهور البيئة البحرية، نتيجة التلوث الناجم عن تسرب المواد النفطية، والنفايات الكيميائية، ومخلفات السفن، وغيرها من الملوثات التي تلحق أضراراً جسيمة بالموارد البحرية، وتهدد الأمن البيئي والصحي والاقتصادي للدول الساحلية.

وفي مواجهة هذه التحديات، برزت الحاجة إلى آليات قانونية فعالة تُسهم في التصدي لهذه الأضرار، وفي مقدمتها نظام المسؤولية المدنية، الذي يُعد أداة قانونية أساسية لمساءلة المتسببين في التلوث، وإلزامهم بجبر الضرر وتعويض المتضررين.

ومع ذلك، فإن تطبيق أحكام المسؤولية المدنية على الأضرار البيئية، ولا سيما تلك التي تمس البيئة البحرية، يطرح إشكالات قانونية معقدة، نظراً للطبيعة الخاصة لهذه الأضرار، التي تتمثل غالباً في كونها غير مباشرة، وصعوبة إثبات العلاقة السببية، وتعدد الأطراف المتسببة فيها. كما أن الضرر البيئي لا يطال فرداً محدداً، بل يمس المجتمع بأسره، مما يُثير تساؤلات حول من يملك حق المطالبة بالتعويض، وكيفية تقدير الضرر البيئي، ومتى تبدأ مدة التقادم في دعاوى التعويض عن هذه الأضرار.

وعند النظر في الإطار القانوني الليبي، يتبين أن القانون المدني يُشكل الأساس العام لنظام المسؤولية التقصيرية، إلا أنه لا يتضمن نصوصاً خاصة تُعالج المسؤولية عن الأضرار البيئية، بما في ذلك تلوث البيئة البحرية. كما أن قانون حماية البيئة الليبي رقم (15) لسنة 2003م، رغم أهميته، لم يتناول هذه المسائل بتفصيل كاف، الأمر الذي يجعل من تطبيق القواعد العامة أمراً صعباً وغير ملائم في كثير من الحالات، ويُضعف من فاعلية الحماية القانونية للبيئة البحرية.

ومن هذا المنطلق، جاء هذا البحث المعنون بـ "المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية في التشريع الليبي"، لِيُسلط الضوء على الإطار القانوني المنظم لهذه المسؤولية، مع التركيز على التشريعات الليبية ذات الصلة بالتلوث البيئي. ويتناول البحث في بدايته توضيح مفهوم تلوث البيئة البحرية وأسبابه، ثم يستعرض الأسس القانونية التي يقوم عليها نظام المسؤولية التقصيرية في القانون الليبي، مع بيان الآثار القانونية المترتبة على هذه المسؤولية، وخصوصاً ما يتعلق بحق المتضررين في المطالبة بالتعويض.

كما يولي البحث اهتماماً خاصاً بمسألة تقادم دعوى التعويض، بوصفها من أهم المسائل القانونية التي تؤثر في قدرة المتضررين على نيل حقوقهم، لما يترتب على مرور الزمن من سقوط تلك الدعاوى.

ومن هنا، يأتي هذا البحث كإسهام مهم في فهم التحديات القانونية المتعلقة بحماية البيئة البحرية، بهدف تسليط الضوء على القضايا التي تستدعي مزيداً من الاهتمام في إطار حماية البيئة وحقوق الإنسان. وإن كان هذا البحث قد يفقر إلى بعض الجوانب أو التفاصيل، فإن الهدف الأسمى هو إثارة الوعي وتحفيز النقاش حول أهمية حماية البيئة البحرية في التشريع الليبي.

أولاً - إشكالية البحث:

في ظل التزايد المستمر لمظاهر تلوث البيئة البحرية، وما يترتب عليها من أضرار جسيمة تطل الإنسان والبيئة والاقتصاد، يبرز التساؤل حول مدى فاعلية قواعد المسؤولية المدنية، وبخاصة القواعد العامة في القانون المدني الليبي، في تنظيم المسؤولية الناشئة عن هذا النوع من التلوث وتمكين المتضررين من الحصول على التعويض، خاصة مع غياب نصوص خاصة تُنظم هذه المسؤولية في التشريع الليبي.

ومن هنا، تنبثق مجموعة من التساؤلات الفرعية، ومن بينها:

1. ما أبرز صعوبات تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية في هذا المجال؟
2. كيف تُقام دعوى المسؤولية عن التلوث البحري؟ ومن هم أطرافها؟
3. ما نطاق التعويض الممكن منحه للمتضررين؟ وهل يتأثر بالتقادم؟
4. إلى أي مدى يمكن اعتبار القواعد العامة في القانون المدني كافية لمعالجة الأضرار البيئية البحرية في غياب نصوص خاصة؟

ثانياً - أهمية البحث:

تتلخص أهمية هذا البحث في بعدين أساسيين هما: البعد النظري والبعد العملي.

البعد الأول - البعد النظري: يُسهم البحث في تعزيز الفهم الأكاديمي للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية، ويُوضح الأسس القانونية التي تحكم المسؤولية، مما يُساعد في تطوير التشريعات البيئية.

البعد الثاني - البعد العملي: يُساعد البحث في توضيح تطبيق المسؤولية المدنية في قضايا تلوث البيئة البحرية، من خلال رفع الدعوى وتحديد الأطراف المعنية، بالإضافة إلى تسليط الضوء على التحديات العملية مثل إثبات الأضرار وضمان التعويض الفعال.

ثالثاً - أهداف البحث:

الأهداف التي يسعى هذا البحث إلى تحقيقها تتمثل فيما يلي:

1. دراسة المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية في القانون الليبي.
2. تحليل الأساس القانوني للمسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية.
3. بحث آثار المسؤولية المدنية، بما في ذلك التعويض.
4. مناقشة تقادم حق المتضررين في المطالبة بالتعويض.

رابعاً - منهج البحث:

اعتمد هذا البحث على المنهج الوصفي التحليلي لدراسة الإطار القانوني المتعلق بالمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية، حيث تم تحليل النصوص القانونية ذات الصلة وتفسيرها، مع التركيز على تحديد أوجه القصور في التشريعات الليبية الحالية. كما تم تطبيق المنهج النقدي لتقييم المفاهيم القانونية وتحديد الثغرات العملية التي تواجه تطبيق المسؤولية التقصيرية، بهدف تقديم اقتراحات لتطوير النظام القانوني الليبي وضمان حماية أكثر فاعلية للبيئة البحرية.

خامساً - صعوبات البحث:

واجهت في هذا البحث عدة صعوبات، لعل أهمها:

1. قلة الدراسات والكتابات القانونية المتخصصة في موضوع تلوث البيئة البحرية والمسؤولية المدنية الناجمة عنه في التشريع الليبي.
 2. ندرة النصوص القانونية الخاصة بتنظيم المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية، مما استلزم الرجوع إلى القواعد العامة وأحكام القانون المقارن.
- سادساً - خطة البحث:

ستتم معالجة هذا البحث من خلال التقسيم الآتي:

المبحث الأول - ماهية تلوث البيئة البحرية والأساس القانوني للمسؤولية الناشئة عنه.

المطلب الأول - مفهوم تلوث البيئة البحرية ومصادره.

المطلب الثاني - الأساس القانوني للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية.

المبحث الثاني - آثار المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية.

المطلب الأول - دعوى المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية.

المطلب الثاني - التعويض الناشئ عن الضرر البيئي.

المبحث الأول

ماهية تلوث البيئة البحرية والأساس القانوني للمسؤولية الناشئة عنه

يُعد تلوث البيئة البحرية من الظواهر البيئية التي باتت تشكل تهديداً جدياً للموارد البحرية والنظم البيئية البحرية، مما يُهدد توازن الحياة البحرية وصحة الإنسان على حد سواء. وعلى الرغم من تعدد أوجه التلوث وتأثيراته، فإن التلوث البحري يشمل جميع أنواع التغيرات السلبية التي تحدث في البيئة البحرية نتيجة لتدخلات بشرية. هذه التدخلات قد تؤدي إلى إدخال مواد أو طاقة تتسبب في تغييرات غير طبيعية تؤثر في الكائنات البحرية والمياه والنظم البيئية المرتبطة بها. وقد أضحت تلوث البيئة البحرية مشكلة بيئية متفاقمة تسببت فيها عدة مصادر، بدءاً من الأنشطة الصناعية، وصولاً إلى ملوثات أخرى من الأنشطة البشرية المختلفة، بما فيها النفايات، والتسربات النفطية، والمواد الكيميائية السامة. تلوث البيئة البحرية لا يؤثر فقط على الكائنات البحرية بل يمتد تأثيره ليطال حياة الإنسان الذي يعتمد على البحر كمورد اقتصادي وغذائي.

وفي هذا الإطار، سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين رئيسيين: نتناول في المطلب الأول مفهوم تلوث البيئة البحرية ومصادره، بينما تخصص المطلب الثاني لدراسة الأساس القانوني للمسؤولية الناشئة عنه.

المطلب الأول

مفهوم تلوث البيئة البحرية ومصادره

يُعد التلوث من المخاطر الكبرى التي تُهدد البيئة، نظرًا لما يُسببه من تداعيات كارثية تتفاقم مع التقدم الصناعي والاقتصادي والاستثماري. فقد أسهمت هذه التطورات في تنامي مصادر تلوث البيئة البحرية، حيث باتت مكونات وموارد هذه البيئة، سواء الحية منها أو غير الحية، تُعاني من التعرض المستمر للمواد الضارة والسموم الكيميائية، مما يُنذر بعواقب وخيمة. وفي هذا السياق، تجدر الإشارة إلى أن خطورة التلوث قد بلغت حدا جعل البعض يصفه بـ **الوراث الذي حل محل المجاعات والأوبئة**¹. وبناءً على ذلك، استدعت الضرورة تدخل المنظومات القانونية الدولية والوطنية، مما أدى إلى ظهور العديد من القوانين والمعاهدات التي تهدف إلى الحد من هذا التلوث ومكافحة آثاره الضارة .

وانطلاقاً مما سبق، سنقوم في هذا المطلب بمعالجة الموضوع من خلال فرعين أساسيين :

الفرع الأول - تعريف تلوث البيئة البحرية .

الفرع الثاني - مصادر تلوث البيئة البحرية .

الفرع الأول

التعريف بتلوث البيئة البحرية

يُعد تلوث البيئة البحرية من القضايا البيئية البارزة التي تستدعي فهماً دقيقاً لمكونات البيئة وعوامل التلوث التي تؤثر فيها . فالتلوث لا يُمكن فهمه بشكلٍ دقيق إلا من خلال التعرف على مفهوم البيئة بشكل عام، ثم الوقوف على المقصود بالتلوث وآثاره، وأخيراً تحديد مفهوم تلوث البيئة البحرية على وجه الخصوص .

وبناءً على ما تقدّم، سنتناول في هذا الفرع تحديد المقصود بالبيئة، ثم بيان المفهوم العام للتلوث، تمهيداً للوصول إلى تعريف دقيق لتلوث البيئة البحرية .

أولاً - تعريف البيئة²:

تعد البيئة موضوعاً مُعقداً ومُتعدد الأبعاد، حيث تؤثر فيها مجموعة من العوامل الطبيعية والبشرية التي تسهم في تشكيلها وتطورها. ويرتبط فهم البيئة بطبيعة العلاقة المتبادلة بين الإنسان والمحيط الذي يعيش فيه، وهو ما يجعل البحث في تعريفها ضرورة أساسية لفهم ماهية التلوث وآثاره .

أ- تعريف البيئة اصطلاحاً:

يُقصد بالبيئة اصطلاحاً أنها مجموعة من العوامل الحيويّة التي تؤثر، بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، في الكائنات الحيّة³. كما تُعرف أيضاً بأنها كل ما هو خارج عن كيان الإنسان، وكل ما يحيط به من موجودات؛ فالهواء الذي يتنفسه الإنسان، والماء الذي يشربه، والأرض التي يسكن عليها ويزرعها، وما يحيط به من كائنات حيّة أو من جماد، هي عناصر البيئة التي يعيش فيها، وهي الإطار الذي يُمارس فيه حياته ونشاطاته المختلفة⁴. وبصفة عامّة، يُقصد بالبيئة الوسط الذي يعيش فيه الإنسان، سواء كان من صنع الله أم من صنع الإنسان⁵.

¹ محمد صالح المهنا، المسؤولية المدنية عن مزار التلوث البيئي، بيروت لبنان منشورات زين الحقوقية، 2018م، ص 32.

² تعرف البيئة في اللغة بعدة معان، فيقال: أباه منزلاً وبوأه له، أي هبأه له ونزل فيه، والاسم من "بول". بيئة، والبيئة والباءة والبيعة تعني المنزل. ويقال: تبوأ فلان منزلاً، أي اتخذ منزلاً له. يُنظر: ابن منظور، لسان العرب، بيروت - لبنان: دار صادر، ط 6 مج 2 1977م، ص 338-

339. وفي ذلك قوله تعالى: (وَالَّذِينَ تَبَوَّءُوا الدَّارَ وَالْإِيمَانَ) [سورة الحشر الآية 9]. ويقصد بالبيئة المكان الذي يقم فيه الشخص بنظر جبران مسعود الرائد بيروت - لبنان، دار الملايين ط7، 1992م، ص 38 كما تقصد بالبيئة أيضاً ما يحيط بالشخص، حيث يُقال: بيئة طبيعية، وبيئة اجتماعية، وبيئة سياسية يُنظر مجمع اللغة العربية، المعجم الوجيز، (بم)، المركز العربي للثقافة والعلوم (بت)، ص 567

³ علي زين العابدين عبد السلام، محمد عبد المرضي عرفات، تلوث البيئة ثمن للمدينة القاهرة - مصر: المكتبة الأكاديمية، ط1، 1992م، ص11.

⁴ عبد الوهاب عبد الجواد أحمد، التشريعات البيئية، القاهرة - مصر: دار العربية للنشر والتوزيع، ط 1، 1996م، ص 26.

⁵ نور الدين الهنداوي، الحماية الجنائية للبيئة القاهرة - مصر دار النهضة العربية، 1985م، ص 58 عبد العزيز عبد الهادي مخيمر، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة، القاهرة - مصر دار النهضة العربية، 1986م، ص 19

ب- تعريف البيئة قانوناً:

عرّف الفقهاء القانونيون البيئة بأنها المحيط الذي تعيش فيه الكائنات الحيّة، سواء الإنسان أو الحيوان أو النبات، ويتمثّل هذا المحيط في الماء والهواء والترربة⁶.

وقد جاء تعريف البيئة في القانون الليبي لحماية وتحسين البيئة، رقم (15) لسنة (2003م)، حيث نصت المادة (1/1) على أنّ البيئة هي: "المحيط الذي يعيش فيه الإنسان وجميع الكائنات الحيّة، ويضمّ الهواء والماء والترربة والغذاء، سواء في أماكن السكن أو العمل أو مزاوله النشاط أو غيرها من الأماكن الأخرى"⁷.

وقد اختلف الفقهاء في تحديد المقصود بالبيئة؛ فهل تقتصر على العناصر الطبيعية من هواء وماء وترربة، أم تشمل أيضاً العناصر التي يقيمها الإنسان من آثار ومبانٍ؟

وفي الإجابة عن هذا التساؤل، تبيّن الفقهاء اتجاهين رئيسيين :

- **الاتجاه الأول:** يرى أنّ المقصود بالبيئة هو البيئة الطبيعية التي تشمل الماء والهواء والترربة فقط، باعتبار أنّها عناصر لا دخل للإنسان في وجودها، بل سبقت وجوده على سطح الأرض⁸. غير أنّه أخذ على هذا الاتجاه كونه يضيّق مفهوم البيئة، ممّا يستتبع تضييق نطاق الحماية القانونية المتعلّقة بها.
- **الاتجاه الثاني:** يوسع مفهوم البيئة ليشمل الوسط الذي يعيش فيه الإنسان، سواء كان طبيعياً، كالماء والهواء والترربة، أو كان من صنع الإنسان، كالمباني والآثار.

ويُعتبر هذا الاتجاه أكثر شمولاً، إذ يُؤمن حماية أوسع للبيئة، من خلال توسيع نطاق الحماية القانونية لتشمل جميع مكوناتها. وقد أخذ المشرّع الليبي بالاتجاه الأول، الذي يقصر مفهوم البيئة على العناصر الطبيعية فقط، وهو ما تكرر في نص المادة (1/1) السابق ذكرها، حيث حدّدت عناصر البيئة في الهواء والماء والترربة والغذاء". غير أنّه كان من الأفضل الأخذ بالمفهوم الواسع للبيئة، إذ يضمن ذلك توفير حماية أكبر لها، فالتوسع في مفهوم البيئة ينعكس مباشرة على توسيع نطاق حمايتها .

ثانياً - تعريف التلوث⁹:

يُعد مفهوم التلوث من المصطلحات الجوهرية في الدراسات البيئية؛ إذ يُعبر عن التغيرات التي تطرأ على مكونات البيئة سواء من حيث الكمية أو الكيفية. ولأنّ التلوث يظهر بأوجه متعددة وفقاً للسياق الذي يُدرس فيه، فإننا سنقوم بتحديد المقصود منه من ناحيتين: اصطلاحاً وقانوناً.

⁶ جابر إبراهيم الراوي، تلوث البحار بالزيت والآثار المترتبة عليه، ندوة تلوث البيئة ومشاكلها في الوطن العربي، جامعة الدول العربية الأردن من 10-12 يوليو 1984م، عمان، ص286.

⁷ القانون رقم (15) لسنة 2003م بشأن حماية وتحسين البيئة، مدونة التشريعات، ع 4، س 3، 1371هـ.

⁸ عيد الوهاب عبد الجواد أحمد، التشريعات البيئية، مرجع سابق، ص 26.

⁹ يُعرف التلوث في اللغة بأنه الكدز أو التلطّيح؛ فيقال: "لوث ثيابه بالطين"، و"لوث الماء" أي كذره ابن منظور، مرجع سابق، ص 187.

أ- تعريف التلوث اصطلاحاً:

يَجِبُ التَّنويه في البداية إلى أَنَّهُ لا يُوجد تعريف ثابت ومحدد للمصطلح التلوث، إذ وردت عدة تعريفات له¹⁰. فالتلوث يُعرف بأنَّهُ: "كُلُّ تغير كمي أو كيميائي في مكونات البيئة الحية وغير الحية، لا تقدر الأنظمة البيئية على استيعابه دون أن يختل توازنها"¹¹، كما يُعرف أيضاً بأنه: "تغير الوسط الطبيعي النَّاشئ عن فعل الإنسان"¹². وبناء على ذلك، يُقصد بالتلوث كُلُّ تغير غير مَرَجُو في الخصائص الفيزيائية أو الكيميائية أو البيولوجية للبيئة، يتسبب في أضرار للإنسان وغيره من الكائنات الحية¹³.

وبعد أن تطرقنا إلى تعريف التلوث اصطلاحاً، سننتقل الآن إلى تحديد مفهومه من الناحية القانونية.

ب - تعريف التلوث قانوناً:

يُعرفُ فقهاء القانون التلوث بأنَّهُ: "إضافة مواد أو طاقة إلى البيئة، عن طريق الإنسان، بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، مما ينتج عنه آثار ضارة تُعرِّضُ صحة الإنسان للخطر، وتلمس الموارد الطبيعية، مما يؤثر على الاستخدام المشروع للبيئة"¹⁴. كما يُعرف أيضاً بأنه: "كل تغير في الصفات الطبيعية للماء أو الهواء أو التربة، بحيث تُصبح غير مناسبة للاستخدامات المقررة منها، وذلك من خلال إضافة مواد غريبة، أو زيادة كميات بعض المواد الموجودة في هذه الأوساط تحت الظروف الطبيعية"¹⁵.

وعلى الصعيد القانوني، نجد أنَّ القانون الليبي لحماية وتحسين البيئة، رقم (15) لسنة (2003م)، قد عرف تلوث البيئة في المادة (1/3) بأنَّهُ: "حدوث أية حالة أو ظروف ينتج عنها تعرض صحة الإنسان أو سلامة البيئة للخطر، نتيجة لتلوث الهواء أو مياه البحر أو المصادر المائية أو التربة، أو إخلال توازن الكائنات الحية، بما في ذلك الضوضاء والضجيج، والاهتزازات، والروائح الكريهة، وأية ملوثات أخرى ناتجة عن الأنشطة والأعمال التي يُمارسها الشخص الطبيعي أو المعنوي"¹⁶.

ثالثاً - تعريف تلوث البيئة البحرية:

يتفقُ الفقهاء على أن تلوث البيئة البحرية يُقصد به: "قيام الإنسان بإدخال مواد أو طاقة في البيئة البحرية، بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، مما يؤدي إلى إلحاق الضرر بالكائنات الحية وغير الحية، ويُهدد صحة الإنسان، ويُعيقُ الأنشطة البحرية؛ بما في ذلك صيد الأسماك والسياحة، أو يُفسدُ صلاحية مياه البحر، ويُغيَّرُ من خواصها"¹⁷.

والتعريف الوارد في الاتفاقيات الدولية والقانون الليبي لا يبتعد عن التعريف السابق ذكره؛ إذ نصت المادة الثانية من اتفاقية برشلونة لسنة 1976م بشأن حماية البحر المتوسط من التلوث¹⁸ على أن تلوث البيئة البحرية هو: "قيام الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مواد أو أية صنوف من الطاقة إلى البيئة البحرية، مما يُسبب آثاراً مؤذية، كإلحاق الضرر

¹⁰ تعرف منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية التلوث بأنه: "إدخال مواد أو طاقة بواسطة الإنسان، سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، إلى البيئة، بحيث يترتب عليها آثار ضارة من شأنها أن تهدد الصحة الإنسانية، وتؤدي الموارد الحية والأنظمة البيئية والنشاطات الترفيهية واستخدامات المشروع الأخرى". كما تضمنت إحدى وثائق ندوة استكهولم حول البيئة عام 1972م تعريفاً آخر للتلوث، حيث ورد فيها: "إن النشاطات الإنسانية تؤدي حتماً إلى إدخال مواد أو طاقة إلى البيئة بكميات متزايدة يوماً بعد يوم، وتؤدي تلك المواد أو الطاقة بطريق مباشر أو غير مباشر، إلى تعريض صحة الإنسان ورفاهيته وموارده للخطر، أو يحتمل أن تؤدي إلى ذلك، فإننا نسميها تلوثاً". مشار إليهما لدى مفتاح عبد السلام المهدي، تلوث البيئة البحرية بالزيت والمسؤولية عنه في القانون الليبي والاتفاقيات الدولية، مجلة المحامي، ع 29-39، 1900م، ص 14-15.

¹¹ يسرى دعيس، استراتيجيات حماية البيئة من التلوث الإسكندرية - مصر البيطاش سنتر للنشر والتوزيع، ط2، 1996م، ص 15.

¹² عبد العزيز عبد الهادي مخيمر، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة، مرجع سابق، ص 26.

¹³ علي زين العابدين عبد السلام، محمد عبد المرضي عرفات، تلوث البيئة ثمن للمدينة، مرجع سابق، ص 11.

¹⁴ صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام القاهرة - مصر: دار النهضة العربية، 2002م، ص 860.

¹⁵ مدحت حافظ إبراهيم، تشريعات ومعاهدات مكافحة التلوث البحري في مصر، مجلة هيئة قضايا الدولة، ع 3، 1987م، ص 74.

¹⁶ وأما باقي القوانين الوطنية الخاصة بحماية البيئة، وكذلك الاتفاقيات الدولية المعنية بحماية البيئة البحرية، فلم تتضمن تعريفاً صريحاً للمصطلح "التلوث" ولا لمصطلح "البيئة"، وإن كان بعضها قد عرف تلوث البيئة البحرية تحديداً.

¹⁷ مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديد، القاهرة - مصر مكتبة غريب، ط1، 1991م، ص 364.

¹⁸ اتفاقية برشلونة بشأن حماية البحر المتوسط من التلوث الموقعة في برشلونة بتاريخ 16 فبراير 1976م، دخلت حيز النفاذ في 12 فبراير

1978م، تحت رعاية برنامج الأمم المتحدة للبيئة.

بالموارد الحية، أو أن تكون مصدر خطر على الصحة البشرية، وعائقاً لأوجه الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك، وإفساد لنوعية مياه البحر المستخدمة، وإنقاص لمدى التمتع بها".
كما عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م¹⁹، في المادة 1/4، تلوث البيئة البحرية بالنحو الآتي: "إدخال الإنسان في البيئة البحرية، بما في ذلك مصبات الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تتجم عنها آثار مؤذية، مثل الإضرار بالموارد الحية والحياة البحرية، وتعرض الصحة البشرية للأخطار، وإعاقة الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار، والحط من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال، والإقلال من الترويج".
إن تعريف تلوث البيئة البحرية²⁰ الوارد في الاتفاقيتين والسابق ذكره، لم يكن تعريفاً جامعاً مانعاً، ذلك لأن إيراد أمثلة ضمن التعريف يُعبّر عن عدم قدرة المشرع على وضع تعريف شامل ودقيق لتلوث البيئة البحرية يكون جامعاً ومانعاً²¹.
أما بخصوص تعريف تلوث البيئة البحرية في القانون الليبي، فلم يرد في جميع القوانين الليبية الخاصة بحماية البيئة أي تعريف خاص به، وإن كان القانون رقم (15) لسنة 2003م قد عرف كلا من البيئة وتلوث البيئة، إلا أنه لم يتضمن تعريفاً خاصاً بتلوث البيئة البحرية.

الفرع الثاني

مصادر تلوث البيئة البحرية.

يمكن إنساب أسباب تلوث البيئة البحرية إلى عدة عوامل، لعل هذه العوامل تتمثل:
أولاً: في افتقاد المواطنين للوعي حول الأهمية الكبرى التي تلعبها البيئة البحرية في مختلف مجالات الحياة تقريباً، سواء من حيث كونها مصدرًا مهماً لتوليد الطاقة الكهربائية، أو من حيث كونها مصدرًا مهماً لتغذية الإنسان بثرواتها السمكية المتنوعة، وأيضاً باعتبار البيئة البحرية آلية من آليات تحقيق اقتصاد الدول... إلخ²².
ثانياً: نجد هذه العوامل تتمثل في عدم الدراية الكافية لدى الإنسان عامة بمدى خطورة النشاطات التي يمارسها بشكل يومي على البيئة البحرية، خاصة في الفترات الأخيرة .
فغالباً ما تؤثر تلك النشاطات على صحة الإنسان بدرجة أولى؛ فهذا الأخير لا يستطيع أن يعيش منعزلاً عن العالم عامة، وعن البحار خاصة، التي يتخذها ملجأً له في فصل الصيف لقضاء حاجاته الخاصة. ومعظم بحار العالم أصبحت ملوثة ومعكرة ببقع الزيت النفطي، بسبب حوادث السفن التي تؤدي في غالب الأحيان إلى تلوث المياه البحرية بزيوت البترول أو النفط ومشقاتهما. وترجع هذه الحوادث البحرية أساساً إلى عدة أسباب، أهمها الأفعال البشرية الشخصية، كسوء قيادة السفينة وعدم أخذ الاحتياطات اللازمة من قبل قائد السفينة أو ربانيتها قبل الانتقال من منطقة إلى أخرى.
كما يؤدي أيضاً قدم السفينة إلى حدوث هذا النوع من الحوادث التي تضر بالبيئة البحرية بانتشار أنواع الزيوت (النفط والبترول)، بحيث بمجرد ملامسة المياه البحرية بهذه الزيوت، يتسبب ذلك في تلوثها وجعلها غير صالحة للملاحة. ولعل التلوث الذي ينجم من جراء تسرب البترول والنفط يعد من أخطر أنواع التلوثات التي تضر بالبيئة البحرية²³. لذلك، يُعتبر النفط والزيوت البترولي من المصادر الأولية لتلوث البيئة البحرية، في حين يُعتبر تصريف النفايات واستغلال قاع البحار مصادر ثانوية .

¹⁹ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الموقعة في مونتيفغو باي بتاريخ 10 ديسمبر 1982م، دخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر 1994م، تحت رعاية الأمم المتحدة للبيئة.

²⁰ ولم تتضمن بعض الاتفاقيات الدولية تعريفاً صريحاً لمصطلح "تلوث البيئة البحرية"، كما هو الحال في اتفاقية لندن لسنة 1954م، واتفاقية بروكسل لسنة 1969م، اللتين خلنا من أي تحديد دقيق لمفهوم التلوث.

²¹ جابر إبراهيم الراوي، القانون الدولي للبحار، بغداد العراق المكتبة الوطنية، 1989م، ص 252.

²² كريمة بورحلي، التلوث البحري وتأثيره على البحار، رسالة ماجستير، لم تنشر، "جامعة منتوري قسنطينة - 2009-2010م، ص 60.

²³ أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، الرياض - السعودية: النشر العلمي والمطابع، ط1، 1997م، ص 95.

أولاً - النفط كمصدر التلوث البيئية البحرية :

بعد الثورة الصناعية، زاد استخدام موارد النفط والبتروول ومشتقاتهما من قبل البشرية بدرجة أولى، نظراً للدور الفعال الذي يلعبه كل منهما في العديد من المجالات، لاسيما في مجال تحقيق اقتصاد الدول. لكن الاستخدام المفرط لهذه المواد أدى حتماً إلى كونها حالياً من المصادر الأولية لتلوث البيئة .

فالتلوث يمكن أن يكون أحد مصادر تلوث البيئة البحرية في عدة حالات، مثلاً: في حالة تحطم إحدى ناقلات النفط وانسكاب النفط في البحار والمحيطات، أو بغسل مستودعاتها في البحار .والنفط عامة سائل كثيف، متواجد في الطبقة العليا من القشرة الأرضية، يختلف في مصدره وفي تركيبه بحسب مكان استخراجة .

فعلى الرغم من أنه يتكوّن من سلسلة من الألكانات الثمينة التي تجعله مصدراً مهماً للطاقة الأولية، ويستخدم لتشغيل المصانع، وإنتاج العديد من المنتجات الكيماوية، إلا أنه في حالة تسربه إلى البحر يصبح مباشرة مصدراً أولياً لتلوث المياه البحرية في تلك المنطقة، ويعود السبب في ذلك إلى تكوّنه من خليط من الهيدروكربونات²⁴.

ولقد شهدت البيئة البحرية مؤخرًا مجموعة من الحوادث والانفجارات التي يعود سببها إلى فترات نقل أو إنتاج النفط، أو في حالات تآكل أنابيب النفط، لا سيما بسبب التصادم البحري الذي يختلف سببه من حادثة إلى أخرى .وبطبيعة الحال، أية سفينة وقع منها الخطأ تُلزم بتعويض الأضرار الناشئة عن الحادثة²⁵.

ومن أجل الحد من الحوادث البحرية، يقع على رُبَّان السفن وناقلات النفط واجب اتخاذ كامل إجراءات الحيطة قبل الانتقال من منطقة إلى أخرى، مع مراقبة الأحوال الجوية خلال فترة التنقل كما يجب أيضا السير في البحر بسرعات ثابتة أثناء القيادة .ولعله من المهم أن يتدرب جميع العاملين في مجال التعامل مع التسربات النفطية أو في حالة وجود ثقب في المنشآت، على برامج الصيانة والتدريب²⁶.

فهناك من يُطلق على التلوث بالنفط تسمية "القاتل الصامت"، نظراً لطريقة الموت التي تنتج عنه، إذ يكفي مجرد استنشاق الكائنات الحية للمواد السامة التي يحتويها النفط لتعرضها للهلاك .فجميع الأسباب السالفة الذكر تجعل النفط يُصنّف كمصدر أولي لتلوث البيئة البحرية حالياً، مهما كان سبب تسربه فيها²⁷.

ثانياً - زيت البترول كمصدر التلوث البيئية البحرية :

اعتادت السفن على طرح بقايا زيت البترول ومشتقاته في معظم بحار العالم، وهذا الفعل بحد ذاته يُسمى بالتلوث التشغيلي للبيئة البحرية". ويُفهم من هذا المصطلح أنه ذلك التلوث الذي يمس المياه البحرية بسبب تدخل الإنسان بعلمه، إذ كان من الممكن اتخاذ إجراءات الحيطة لمنع وقوع ذلك التسرب البترولي، ولكنه لم يتم بذلك²⁸.

فتعرض البيئة البحرية لمشكلة التلوث بزيت البترول يُعد من أخطر أنواع التلوثات التي قد تُصيبها، إذ يجب التنكير بأن البيئة البحرية شهدت مجموعة من حوادث السفن العديدة التي أدت إلى دمارها واختلال توازنها .ولعل أكثر حادثة بحرية مشهورة في العالم هي حادثة السفينة "توري كانيون"، التي وقعت بتاريخ 1967/3/18م، بالقرب من السواحل الإنجليزية، حيث تسرب منها أكثر من ثمانية آلاف طن من زيت البترول إلى البحر .وننتج عن ذلك هلاك آلاف الطيور وموت كميات معتبرة من الأسماك، فكانت هذه الحادثة بمثابة الناقوس الذي نَبَّه العالم بشدة إلى أبعاد مشكلة التلوث البحري بالزيت .

²⁴ أسعد عياش المسيب، أساليب الحماية من تسربات النفط في المنشآت النفطية للحد من التلوث البيئي رسالة ماجستير "الم نشر"، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض - السعودية، 2005م، ص 12.

²⁵ مصطفى كمال طه القانون البحري (مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري) بيروت لبنان: دار الجامعية، ط1، 1993م، ص 371.

²⁶ أسعد عياش المسيب، أساليب الحماية من تسربات النفط في المنشآت النفطية للحد من التلوث البيئي، مرجع سابق، ص 35.

²⁷ كريمة بورحلي التلوث البحري وتأثيره على البحار، مرجع سابق، ص 63.

²⁸ محمد البراز، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، الإسكندرية - مصر منشأة المعارف، ط1، 2006م، ص 1.

وتأكيداً على خطورة هذا النوع من التلوث، جاء نص المادة (22) من قانون حماية البيئة الليبي رقم (15) لسنة 2003م، ليُحَرِّم صراحةً تفريغ المواد البترولية ومخلفاتها في المياه الإقليمية، حيث نص على ما يلي: "يُحظر إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي أو غسل الصهاريج أو صرف الزيوت الثقيلة والخفيفة أو مياه القاع أو الصابورة في الموانئ أو المياه الإقليمية للجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية العظمى .ويسري الحظر على جميع السفن والناقلات على اختلاف جنسياتها". ويتضح من هذا النص أنَّ المشرع الليبي قد تبنى موقفاً صارماً في مواجهة التلوث الناتج عن زيت البترول ومشتقاته، وذلك من خلال فرض حظر شامل على جميع أشكال تصريف الزيوت والمواد البترولية في البيئة البحرية، بغض النظر عن جنسية السفينة أو الجهة المتسببة، وهو ما يعكس حرصه على حماية الموارد البحرية من التدهور والانقراض .

ثالثاً - التلوث الناجم عن تصريف النفايات في البحر:

تقوم معظم مستشفيات العالم بتوجيه نفاياتها الناتجة عن الأنشطة العلاجية إلى البحار، كما نجد مختلف المصانع الكبرى التي تُؤَسَّس مشاريعها بالقرب من الشواطئ تقوم بالفعل نفسه .ولعلَّ ذلك الفعل يُمكن إرجاعه أساساً إلى عدم احترام القواعد القانونية المبرمة في مجال حماية البيئة البحرية وعدم تطبيقها تطبيقاً فعلياً²⁹.

وفي الأونة الأخيرة، نلاحظ تزايد إنشاء مشاريع المصانع المختلفة (مصانع الأسمدة، والمبيدات، ومصانع صناعة الورق ... إلخ) بالقرب من السواحل البحرية، مما أدى إلى تحول بحار العالم إلى مقابر حقيقية لدفن النفايات .كما تعددت الأمثلة عن المصانع التي تقوم بالتخلص من نفاياتها في البحار، فضلاً عن تعدد الحوادث الواقعة بالقرب من السواحل البحرية . فمثلاً، في سنة 1993م بمدينة يابانية "مينا" ماتا، تسربت مادة الزئبق من أحد المصانع إلى البحر، مما أدى حتماً إلى وفاة العشرات من الأشخاص، وظهور ولادات حديثة مشوهة، نظراً لانتقال تلك المادة من الأسماك المتواجدة في بحر تلك المنطقة إلى الأشخاص الذين اتخذوها كوجبة سموم غذائية لهم³⁰.

وفي هذا السياق، نصت المادة (33) من قانون حماية وتحسين البيئة الليبي رقم (15) لسنة 2003م على ما يلي: "يُحظر إلقاء النفايات أو الفضلات أو المواد السامة أو المخلفات في الشواطئ والمياه الإقليمية للجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية العظمى".

ويُظهر هذا النص بوضوح أنَّ القانون الليبي يحظر جميع أشكال التلوث البحري الناتج عن إلقاء المخلفات والنفايات السامة في البيئة البحرية، ويعكس حرص المشرع على حماية الشواطئ والمياه الإقليمية من التلوث البيئي الذي يُهدد الحياة البحرية والصحة العامة .

رابعاً - استغلال قاع البحار كمصدر التلوث للبيئة البحرية:

يوجد في أعماق البحار مجموعة من الكائنات الحية وغير الحية، وكذلك مجموعة من الموارد الطبيعية التي تعتمد عليها الدول من أجل تحقيق اقتصادها .حيث في سنة 1883م، تم في إنجلترا للمرة الأولى استخراج الفحم من قاع البحر، وذلك في كل من مناجم كورنوباي وكيمبرلانند.

فكلما تطور الإنسان وزاد في استخدام العلم، زاد في فهمه ودرايته حول مدى منافع البحار فبعد دخول الإنسان عصر الصناعة والاكتشافات التكنولوجية، ووصله إلى أساليب علمية جديدة ومتطورة، أصبح من الممكن للدول أن تستخدم منشآت بحرية عديدة، منها منشآت بحرية ثابتة وأخرى متحركة، تمكّنها من استغلال واستخراج الثروات البحرية، لاسيما النفط المتواجد في قاع البحر.

²⁹ كريمة بورحلي، التلوث البحري وتأثيره على البحار، مرجع سابق، ص 73.
³⁰ ليلة زياد، مشاركة المواطنين في حماية البيئة، رسالة ماجستير "لم تنشر"، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2010م، ص 16-17.

لكن إفراط الدول في الاعتماد على هذا الأسلوب من أجل تنمية اقتصادها أصبح جدا مضرا بالبيئة البحرية، ولعل السبب يعود إلى كون أن المنشآت المستعملة في الكشف عن المحروقات في قاع البحر واستغلاله تُصنّف ضمن أكبر منشآت ملوثة للبيئة البحرية.

ويجب الإشارة إلى أنه عادةً ما تقع وتحدث حوادث تسرب النفط في مناطق الحفر والمناطق المجاورة لها، وبالتالي تُجبر العديد من الأسماك والكائنات الحية الأخرى على الهجرة من البحر إلى البر بسبب تلوث المياه البحرية³¹. وقد زادت مخاطر التلوث بالنفط مع زيادة استخراجها من الآبار البحرية، فبات مستقبل الحياة على كوكب الأرض مهددًا بأخطار جسيمة بسبب سوء تصرف الإنسان واعتدائه المتنوعة، العمدية وغير العمدية منها³².

والتلوث الناجم عن أنشطة استغلال قاع البحر لا يقتصر فقط على التلوث النفطي، وإنما يشمل أيضا عمليات استخراج المعادن من قاع البحر، التي تستلزم الاستعانة بالكثير من الصخور ورمال القاع، التي يُعاد القاؤها إلى البحر بعد الحصول على تلك المعادن، مما يؤدي حتما إلى تلوث المياه البحرية لتلك المنطقة .

المطلب الثاني

الأساس القانوني للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

إنّ الاعتداء على البيئة البحرية ينشئ مسؤولية مدنية وجنائية وإدارية ودولية .فالمسؤولية الجنائية تقوم في حالة ارتكاب جريمة من الجرائم المحددة نصا في قانون البيئة أو في قوانين أخرى تهتم بحماية البيئة بكافة صورها، وهذا النوع يدخل في اختصاص القانون الجنائي .وقد تكون المسؤولية دولية في حالة ارتكاب دولة فعلا من شأنه أن يلحق ضرراً ببيئة دولة أخرى، وعلى ذلك وجدت الاتفاقيات الدولية التي تُعالج هذا الأمر وتدخل في نطاق واختصاص القانون الدولي .أما بالنسبة للمسؤولية المدنية، والتي تدخل في نطاق دراستنا، فتقوم هذه المسؤولية في حال تم الإضرار بالبيئة وأدى ذلك إلى الإضرار أيضا بالأشخاص أو ممتلكاتهم .وتهدف المسؤولية المدنية إلى تعويض المضرور عن الأضرار البيئية البحرية التي أصابته والمسؤولية المدنية قد تكون مسؤولية عقدية، وذلك إذا ما توفرت أركان هذه المسؤولية، إلا أننا سنقتصر في دراستنا على المسؤولية التقصيرية كأساس للمسؤولية المدنية، وذلك لأنه عادةً لا يكون هناك عقد ما بين المضرور ومسبب الضرر . وكذلك، فإنّ المسؤولية التقصيرية عامة وذات نطاق أوسع وأشمل من المسؤولية العقدية، بحيث تستوعب صور تعدي الإنسان على البحار عموماً وخطورة هذا التعدي، وبالتالي رد الأضرار التي تصيب البيئة والأشخاص إلى القواعد العامة في المسؤولية المدنية، وهي المسؤولية التقصيرية³³.

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

الفرع الأول

المسؤولية التقصيرية عن تلوث البيئة البحرية

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

أولاً - الخطأ:

³¹ أحمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي، أطروحة دكتوراه لم تنشر، "معهد الحقوق والعلوم الإدارية بن عكنون جامعة الجزائر، 1995م، ص 65.

³² أسعد عياش المسيب، أساليب الحماية من تسربات النفط في المنشآت النفطية للحد من التلوث البيئي، مرجع سابق، ص 12.

³³ حفلة عبد العزيز المضاحكة، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية في قطر، رسالة ماجستير لم تنشر، "كلية القانون - جامعة قطر 2020م، ص 53.

الأصل أن الإنسان له حرية الاختيار والتصرف، إلا أن ذلك مشروط بألا يلحق أذى بغيره سواء من الأشخاص أو الأموال أو ممتلكات هؤلاء الأشخاص. لكن متى ما تسبب فعله بضرر للغير فإنه مُلزم بالتعويض، وذلك وفقاً لنص المادة (166) من القانون المدني الليبي: "كل خطأ سبب ضرراً للغير يُلزم من ارتكبه بالتعويض"³⁴.

يقر النص بوجه عام أن الخطأ هو أساس المسؤولية المدنية، حيث يُعرّف الخطأ بأنه الإخلال بواجب قانوني، والواجب القانوني هو الذي يُشكّل الإخلال به خطأً يستوجب المسؤولية. وقد يكون واجباً خاصاً في صورة التزام ملقى على عاتق شخص معين، أو قد يكون واجباً عاماً من تلك الواجبات التي يفرضها العيش في جماعة، مثل واجب عدم الإضرار بالغير³⁵. ويقصد بالخطأ أيضاً انحراف عن السلوك المألوف للشخص المعتاد مع إدراك ذلك³⁶. والخطأ يقوم على ركنين، وهما:

- **الركن المادي:** يتمثل في سلوك ما، يصدر عن الشخص سواء بعمل إيجابي أو سلبي³⁷.
- **الركن المعنوي:** يتمثل في الإرادة، أي إرادة المسؤول الواعية والحرّة، وهو أن يكون مرتكب الخطأ مدركاً للانحراف الذي قام به³⁸.

ويثار في هذا الصدد التساؤل الآتي: هل الخطأ وفقاً للقواعد العامة يختلف عن الخطأ البيئي؟ بالرجوع إلى القواعد العامة، فالخطأ البيئي بشكل خاص لا يختلف عن الخطأ بشكل عام، فهو انحراف في السلوك الذي يقوم به الشخص الملوّث 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 خطأً يلتزم مرتكبه بالتعويض. وقد يكون الخطأ بفعل سلبي، وهو امتناع الشخص عن القيام بفعل معين متى كان هناك واجب قانوني على الشخص بإتيان هذا الفعل، كالإزام ريان السفينة أو أصحاب المنشآت والمشاريع باتخاذ كافة الاحتياطات لمنع أو تقليل آثار التلوث سواء كان قبل أو بعد وقوع الحادث أو التزامهم بإخطار الجهات المختصة فور تفرغ الحمولة عن أي خلل أو عطل يصيب السفينة أو أحد أجهزتها³⁹. كما أنه لا يهم صفة الشخص المسبب لهذا الضرر فقد يكون شخصاً طبيعياً أو شخصاً معنوياً. وبناءً على ما تقدم، فالمسؤولية التقصيرية مناطها الخطأ، وعلى طالب التعويض أن يثبت الخطأ الذي يدعي وقوعه من الغير، وذلك بكافة وسائل الإثبات، والعجز عن إثبات الخطأ يترتب عليه عدم الحصول على التعويض. وأن هناك علاقة سببية بين الخطأ والضرر.

ونستنتج 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 للقواعد العامة.

ثانياً - الضرر:

³⁴ القانون المدني الليبي رقم (1) لسنة 1953م، الجريدة الرسمية عدد خاص 1، 1954م.
³⁵ علي نجيدة النظرية العامة للالتزام الكتاب الأول مصادر الالتزام، مصر: دار النهضة العربية 2004-2005م، ص 344.
³⁶ محمود السيد عبد المعطي خيال، النظرية العامة للالتزام في القانون القطري "مصادر الالتزام"، مصر: دار النهضة العربية، ط1، ج1، 2015م، ص 350.
³⁷ محمود السيد عبد المعطي خيال، النظرية العامة للالتزام في القانون القطري، "مصادر الالتزام"، مرجع سابق، ص 320.
³⁸ محمود السيد عبد المعطي خيال، المرجع السابق، ص 320.
³⁹ محمد صالح المهنا، المسؤولية المدنية عن مزار التلوث البيئي، مرجع سابق، ص 75.

الضرر هو الركن الثاني من أركان المسؤولية التقصيرية، وهو الركيزة الأساسية لقيام المسؤولية المدنية، والضرر هو نتيجة قيام شخص بفعل غير مشروع (الخطأ)، حيث لا يمكن أن تقوم المسؤولية التقصيرية بوجود الضرر فقط، بل لا بد أن يقرن الخطأ بحصول الضرر⁴⁰.

ويُقصد بالضرر الأذى الذي يصيب الشخص نتيجة مساسه بحق أو مصلحة مشروعة، سواء كانت متعلقة بسلامة جسمه أو ماله أو شرفه أو حرته أو عاطفته أو غير ذلك مما يلزم تعويضه .

والضرر يمكن أن يكون مادياً أو معنوياً، ويكون الضرر مادياً إذا أصيب الشخص في ذمته المالية أو سلامة جسده، ويكون معنوياً إذا أصيب الشخص في مصلحة غير مالية أي في شعوره وأحاسيسه ومبادئه وقيمه .

هذا بالنسبة للضرر بشكل عام، أما بالنسبة للضرر البيئي بشكل خاص فقد عرفت المادة (1/3) من قانون حماية وتحسين البيئة رقم (15) لسنة 2003 الضرر البيئي بأنه: "الضرر الذي يترتب عليه تعريض صحة الإنسان أو سلامة البيئة للخطر ويؤدي إلى اختلال في توازن الكائنات الحية، بما في ذلك الضوضاء والضجيج والاهتزازات والروائح الكريهة". وللضرر البيئي خصائص :

1. الطابع الانتشاري: أي أنه يقع في منطقة معينة إلا أن آثاره تمتد إلى مسافات بعيدة ونطاق جغرافي واسع. فالتلوث لا يعرف الحدود، كأن يقع التسرب النفطي أو الإلقاء العمدي أو غير العمدي للمواد النووية في منطقة أعالي البحار في حين تحصل النتيجة أو الضرر في البحر الإقليمي لدولة ما⁴¹.

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

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

ثالثاً - 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 بين الفعل الخاطئ والضرر .وبالتالي، في حال عدم وجود أي علاقة سببية بين الخطأ والضرر، فلا تقوم المسؤولية.

وبالرجوع إلى القواعد العامة في مجال أضرار البيئة البحرية، فإن إثبات العلاقة السببية ليس بالأمر السهل، وذلك لأن مصادر التلوث قد تكون نتيجة للظروف الطبيعية، وبالتالي سوف يؤدي ذلك إلى صعوبة في تحديد مصدر التلوث أو الضرر .

فلو ألقى المدعي عليه مواد سامة أو ضارة في مياه البحر مما سبب ضرراً للمدعي، فإن على المدعي إثبات الضرر بأدلة علمية، أي أن المواد مثلاً تصنف ضمن المواد الخطرة أو السامة، وأن الضرر الذي أصابه كان نتيجة لفعل غير مشروع.

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 المسؤولية التقصيرية خصوصاً أنه لا بد من إثبات العلاقة السببية، أي أن الضرر كان نتيجة حتمية للفعل (الخطأ)⁴²، وهذا ما لا يتوافق مع طبيعة الأضرار البيئية وما لها من خصوصية عن باقي الأضرار .

لذا فإن 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.

⁴⁰ محمود السيد عبد المعطي خيال، النظرية العامة للالتزام في القانون القطري، مصادر الالتزام، مرجع سابق، ص 342.

⁴¹ محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، الإسكندرية مصر: دار المطبوعات الجامعية، 2000م، ص 115.

⁴² وليد عابد عوض الرشيد، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، رسالة ماجستير، "لم تنشر"، جامعة الشرق الأوسط، 2012م ص 54.

وهذا ما سوف يتم بيانه في الفرع الثاني: "صعوبات تطبيق المسؤولية التقصيرية على أضرار البيئة البحرية (إثبات الخطأ)".
الفرع الثاني

صعوبات تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية على أضرار البيئة البحرية

تكمن الصعوبة في تطبيق المسؤولية التقصيرية في إثبات الخطأ وتحديد الضرر وإثبات علاقة السببية.

أولاً - صعوبات إثبات الخطأ والضرر:

يواجه المضرور في قضايا تلوث البيئة البحرية صعوبات جمة في إثبات ركن الخطأ وركن الضرر معاً، وذلك بالنظر إلى الطبيعة الخاصة لهذه القضايا، وما تتسم به من تعقيد فني وتشريعي. وقد يعجز المضرور عن إثبات خطأ المسؤول أو الضرر الناتج عنه لأسباب متعددة، من أبرزها⁴³:

1. **القصور في الإمكانات المادية للمضرور:** قد يُضطر المدعى (المضرور إلى الاستعانة بخبراء فنيين لتحديد مصدر التلوث، وبيان ما إذا كان هناك خطأ من جانب المدعى عليه. غير أن التكاليف الباهظة لمثل هذه الخبرات قد تعيق المضرور، خاصة في ظل غياب جهة رسمية تتولى إثبات الخطأ أو الضرر نيابة عنه.
2. **طبيعة الأضرار البيئية وتأخر ظهورها:** إنّ الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية لا تظهر عادة بشكل فوري، بل قد تتأخر حتى يُلاحظ أثرها بعد مضي مدة زمنية، مما يُعقد عملية إثبات العلاقة السببية بين الفعل الضار والضرر. ولا يقتصر الإشكال على إثبات الخطأ، بل يمتد إلى إثبات الضرر ذاته، الأمر الذي يُفسح المجال أمام المدعى عليه للدفع بعدم مسؤوليته أو التذرع بوجود سبب أجنبي.
3. **التداخل الصناعي وتعدد مصادر التلوث:** من المألوف في قضايا التلوث البحري أن تكون هناك عدة أطراف مساهمة في التلوث، كتعدد السفن أو المنشآت الصناعية الساحلية. وهذا التداخل يُعقد من مهمة تحديد المسؤول المباشر عن الخطأ، ويُضعف من مركز المضرور في إثبات الضرر الناجم عن كل فاعل على حدة.
4. **الطبيعة غير المباشرة أو الجماعية للضرر:** كثير من الأضرار البيئية تصيب البيئة العامة أو تؤثر في النظام البيئي البحري دون أن تلحق ضرراً مباشراً بشخص معين. وهذا يجعل من الصعب على المضرور إثبات الضرر الشخصي الذي يُؤهله للمطالبة بالتعويض، خاصة في ظل غياب إطار قانوني يُجيز رفع دعاوى جماعية أو دعاوى باسم البيئة. وفي ضوء هذه التحديات، يُمكن القول إنّ إثبات الخطأ والضرر في قضايا تلوث البيئة البحرية يُشكل عقبة كبيرة أمام المضرورين، مما يستدعي تدخلاً تشريعياً لإرساء قواعد خاصة للإثبات من خلال أعمال قرائن قانونية أو تخفيف عبء الإثبات، بما يُحقق التوازن بين حماية البيئة وضمان حقوق الأفراد المتضررين.

ثانياً - صعوبات إثبات العلاقة السببية:

بالنسبة للصعوبات المتعلقة بإثبات العلاقة السببية في قضايا تلوث البيئة البحرية، والتي تثير العديد من الإشكالات، فإنّ أبرز هذه الصعوبات تتلخص في النقاط التالية⁴⁴:

1. **تنوع نتائج الأضرار وتأثير الظروف الطبيعية:** إنّ نتائج أضرار تلوث البيئة البحرية ليست دائماً متماثلة، حيث تلعب الظروف الطبيعية دوراً كبيراً في تحديد حجم الأضرار. وبالتالي، قد يتعذر أحياناً تحديد السبب المؤدي إلى النتيجة أو الضرر، وذلك بسبب تأثير هذه العوامل الطبيعية التي تتفاوت من حالة إلى أخرى.
2. **صعوبة إثبات العلاقة السببية بسبب الطابع الانتشاري للضرر البيئي:** يتميز الضرر البيئي بطابع انتشاري، حيث يحدث في منطقة معينة، لكن آثاره قد تمتد إلى مسافات ومناطق أبعد وأوسع. قد يساعد في انتشار هذه الأضرار التيارات

⁴³ باسم محمد مدبولي، مصطفى السيد الديوس، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، مؤتمر كلية الحقوق بجامعة طنطا بعنوان "القانون والبيئة" 23-24 أبريل 2018 م، ص 24.

⁴⁴ وليد عابد عوض الرشيد، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، مرجع سابق، ص 55.

الهوائية والمائية، مما يؤدي إلى إصابة الأموال والأشخاص في أماكن غير متوقعة. وهذا التوسع في آثار التلوث يجعل من الصعب تحديد العلاقة السببية بشكل دقيق بين الحادثة والضرر.

3. **التعقيد الناتج عن التلوث غير القابل للتحديد بدقة:** في بعض الأحيان، يكون الضرر البيئي غير قابل للتحديد بدقة نظرًا للطبيعة المعقدة للمواد الملوثة أو تفاعلها مع العناصر الأخرى. على سبيل المثال، التلوث الناتج عن الاندماج أو الاتحاد بين مواد قد تكون غير ضارة بمفردها، ولكنها تصبح ضارة وملوثة عند تفاعلها مع مواد أخرى. وهذا النوع من التلوث يتطلب خبرات علمية خاصة ودقة في تحديد العلاقة بين التلوث والأثر البيئي المترتب عليه.

ونتيجة لهذه الانتقادات، دفع جانب من الفقه⁴⁵، إلى البحث على أساس آخر لمسؤولية تلوث البيئة البحرية وهي فكرة الخطأ المفترض، أي أنها فكرة وسط بين الخطأ الشخصي وبين المسؤولية الموضوعية، بحيث يفترض إقامة المسؤولية على أساس خطأ مفترض من المسؤول وإعفاء المضرور من عبء إثبات خطأ المسؤول وذلك ضمانًا وتسهيلًا 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:

نص المشرع الليبي في المادة 176 من القانون المدني على ما يلي: "1- كل من يجب عليه قانونًا أو اتفاقًا رقابة شخص في حاجة إلى رقابة بسبب قصره أو بسبب حالته العقلية أو الجسمية يكون ملزمًا بتعويض الضرر الذي يحدثه ذلك الشخص للغير بعمله غير المشروع. ويترتب هذا الالتزام ولو كان من وقع منه العمل الضار غير مميز".

ويُفهم من هذا النص أنه إذا كان هناك شخص يتولى الرقابة على آخر قانونًا أو اتفاقًا، ثم أحدث الخاضع للرقابة ضررًا للغير، فإنَّ المسؤولية تقع على متولي الرقابة، ويكون ملزمًا بتعويض الغير عن هذا الضرر. وتقوم المسؤولية هنا على الخطأ المفترض، مما يعني أن المضرور لا يحتاج لإثبات الخطأ من جانب متولي الرقابة، وإنما يكفي حدوث الضرر لكي يُطالب بالتعويض⁴⁶.

2. مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه:

نص المشرع الليبي في المادة 177 من القانون المدني على ما يلي: "1- يكون المتبوع مسئولًا عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع، متى كان واقعا منه حال أداء وظيفته أو بسببها".

ويتضح من ذلك أن المتبوع يتحمل الفعل الضار الناشئ من تابعه بناءً 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. ويتطبيق ذلك، فعلى سبيل المثال، تقوم مسؤولية الدولة بالتعويض عن أضرار تلوث النووي الصادر عن نشاط مشروعات أو أفراد، باعتبار أن استعمال الطاقة النووية يدخل في التخطيط العام للدولة، لذلك تقوم المسؤولية على أساس الخطأ المفترض من جانبها كمتبوع، لأن هذه الأنشطة تعود عليها بالفائدة⁴⁷.

ب- المسؤولية الناشئة عن الأشياء:

نص المشرع الليبي في المادة 181 من القانون المدني على ما يلي: "1- كل من تولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية يكون مسؤولًا عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر، ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب لا يد له فيه".

⁴⁵ باسم محمد مدبولي، مصطفى السيد الديوس المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، مرجع سابق، ص 24.

⁴⁶ باسم محمد مدبولي، مصطفى السيد الديوس المرجع السابق، ص 25.

⁴⁷ باسم محمد مدبولي، مصطفى السيد الديوس المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، مرجع سابق، ص 25.

يُفهم من هذا النص أنّ المسؤولية هنا تقوم على الخطأ المفترض، أي أن حارس الشيء يكون مسؤولاً عن الأضرار الناتجة عن ذلك الشيء حتى وإن لم يكن هناك خطأ مباشر منه، ما لم يثبت أنّ الضرر كان ناتجاً عن قوة قاهرة أو سبب أجنبي لا دخل له فيه. وبناءً على ذلك، يُعتبر مالكو السفن والمنشآت البحرية حُرّاً لمعداتهم ووسائل النقل الخاصة بهم، ويُسألون عن الأضرار البيئية الناتجة عنها.

إلا أنّ هذا النص لا يعد كافياً لتغطية جميع صور المسؤولية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية، نظراً لظهور أنماط جديدة ومعقدة من التلوث لا يمكن إدراجها تحت نطاق المسؤولية المفترضة المنصوص عليها⁴⁸. ومن هنا يمكن القول إن تأسيس المسؤولية على أساس الخطأ المفترض يمثل تحدياً كبيراً في هذا المجال، خاصةً في قضايا التلوث البيئي البحري، حيث يصعب إثبات الخطأ بشكل مباشر، وغياب نصوص قانونية مخصصة لهذا المجال قد يُعيق إمكانية تطبيق المسؤولية بشكل فعال، مما يفرض ضرورة تطوير تشريعات أكثر دقة ومرونة لمواكبة هذه القضايا المعقدة⁴⁹.

وفي ختام هذا المطلب، يتضح أن المشرع الليبي لم يُنشئ نظاماً خاصاً للمسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية البحرية في إطار قانون حماية البيئة، ولم يُحدد الأساس القانوني الذي تقام عليه المسؤولية بشكل كافٍ. ونتيجة لذلك، تبقى المسؤولية في هذا المجال خاضعة للقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية، أي على أساس (الخطأ الواجب الإثبات). وهذا قد يُعتبر غير كافٍ لمواكبة التحديات البيئية المعاصرة، حيث أنّ هناك حاجة ماسة لتطوير تشريعات أكثر وضوحاً وفعالية تتناسب مع طبيعة الأضرار البيئية البحرية وتعقيدها.

المبحث الثاني

آثار المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية.

إنّ تلوث البيئة له آثار خطيرة تؤدي إلى الإخلال بالتوازن القائم بين عناصر البيئة، مما يؤثر على عيش الإنسان في محيط سليم، حيث إنّ المسؤولية المدنية تلعب دوراً هاماً في توفير الحماية القانونية الفعالة للبيئة، وهذا من خلال إصلاح ما نشأ عن أضرار، وذلك بتطوير النظام القانوني للمسؤولية ومكافحتها عن طريق اللجوء إلى القضاء الداخلي؛ أي للمتضرر الحق في رفع دعوى أمام القضاء ليحسم النزاع بتطبيق القانون وإيدانة الطرف المسؤول، وذلك من أجل الحصول على حقه الشخصي، وهو التعويض⁵⁰. وبناءً عليه، فإننا سنحاول خلال هذا المبحث بيان آثار المسؤولية ضمن مطلبين:

المطلب الأول: دعوى المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية، **والمطلب الثاني:** التعويض عن أضرار تلوث البيئة البحرية .

المطلب الأول

دعوى المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية.

إنّ أهم أثر قانوني يترتب على تلوث البيئة البحرية هو قيام الشخص المضرور برفع دعوى المسؤولية، ويثير موضوع دعوى المسؤولية تساؤلات عديدة، وأهم إشكالية في موضوع دعوى المسؤولية هي موضوع أطراف الدعوى، أي المضرور والمسؤول: فمن المضرور من تلوث البيئة؟ هل هي الدولة أم المواطن؟ ومن المسؤول عن تلوث البيئة البحرية؟ وهذا ما سيتم بيانه في الفرع الأول.

⁴⁸ باسم محمد مدبولي، مصطفى السيد الديوس، المرجع السابق، ص 27.

⁴⁹ حفلة عبد العزيز المضاحكة، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية في قطر، مرجع سابق، ص 78.

⁵⁰ عبد القادر الفار، الوسيط في شرح القانون المدني - الالتزامات المسؤولية المدنية، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ج 2، 2010م، ص 45.

وكذلك، فيما يتعلّق بكون أنّ التلوث لا يعرف حدودًا جغرافيةً ولا سياسية للدول، حيث يمكن انتقاله بالماء والهواء، فتلوث البيئة البحرية له آثار عالمية، إذ قد يقع التلوث في دولة معينة، ويحدث الضرر في دولة أخرى، الأمر الذي يُثير التساؤل عن المحكمة المختصة بنظر الدعوى⁵¹، وهذا ما سيتم بيانه في الفرع الثاني تحت عنوان: الاختصاص القضائي.

الفرع الأول

أطراف الدعوى

في كلّ دعاوى القانونيّة، لا بد من وجود مُدّعٍ ومُدّعى عليه من أجل قيام هذه الأخيرة، وكذلك يجب على رافع الدعوى أن يستوفي الشروط الصفة، والأهلية، والمصلحة. وفي هذا الفرع، سنتطرق إلى كلّ طرف من أطراف الدعوى البيئية على حدة .
أولاً - المدّعي (المضرور):

إنّ المدّعي، سواء أكان شخصا طبيعياً أم اعتبارياً، يجب أن تتوافر فيه الشروط اللازمة لرفع الدعوى، وفقاً للقواعد العامة، أي أن تكون له أهلية وصفة ومصلحة في رفع الدعوى.

فالمُدّعي في الدعوى المدنية الناتجة عن تلوث البيئة البحرية يخضع للقواعد والإجراءات العامة في الدعاوى المدنية، ولكن مع ذلك، توجد إشكالياتٌ يُثيرها دراسة موضوع المدعي في هذه الدعوى، حيث يثور التساؤل حول حقّ الشخص الذي لم تُصبه أضرار مباشرة في رفع الدعوى عن الأضرار التي أصابت البيئة؟ وتوجد إشكالية أخرى حول حق جمعيات حماية البيئة في التقاضي والدفاع عن البيئة .

وبناءً على ما سبق، سوف نتناقش هذه الإشكاليات فيما يلي :

1. حقّ الشّخص في رفع الدعوى المدنية الناتجة عن تلوث البيئة:

إن الأضرار التي تترتب على تلوث البيئة قد تكون أضراراً تُصيب موارد بيئية خاصة بشخص معين، ففي هذه الحالة لا يثور إشكال حول الشخص المضرور، والذي له صفة في رفع الدعوى المدنية، طبقاً للقواعد العامة في قانون المرافعات للمطالبة بتعويض الضرر.

ولكن الإشكال يثور عندما يحدث الضرر البيئي لموارد مشتركة ينتفع بها الجميع، كالماء والهواء والغابات ... إلخ⁵²؛ فمن هو صاحب الحق في رفع الدعوى للمطالبة بإصلاح الضرر الذي وقع؟

هناك من يرى أنّ لكل شخص الحق في رفع الدعوى لحماية البيئة من التلوث، وأنّه يجب إعطاء الحق لرفع أي دعوى للدفاع عن البيئة كقيمة ذاتية، واستقلالاً عن وقوع ضرر شخصي مباشر للشخص. كما أن فكرة المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية لا تحدث إلا من خلال الاعتداء على البيئة؛ فالنشاط الضار يُفسد أو يُتلف أولاً عناصر البيئة، ثم ينعكس بعد ذلك على الإنسان وممتلكاته.

فالأدخنة المنبعثة من المصانع أو تفريغ المواد والنفايات السامة، تُلوّث وتُفسد الهواء أو الماء، وهذا هو الأضرار بالبيئة، ثمّ ينعكس ذلك على الإنسان والكائنات التي تتناول الماء أو تستنشق الهواء، ويحدث الضرر⁵³.

ولذلك، تعتبر الدعاوى القضائية بشأن السلامة البيئية دعاوى حقّ عام، دون رسوم قضائية، يحق لكل شخص رفع الدعوى لحماية البيئة.

هذا فيما يتعلق بحق الشخص في رفع الدعوى من أجل حماية البيئة، فماذا عن حقّ جمعيات حماية البيئة في رفع الدعوى المدنية من أجل حماية البيئة من التلوث؟

⁵¹ عكاشة محمد عبد العال، القانون الدولي الخاص - تنازع القوانين والاختصاص القضائي الدولي، الإسكندرية مصر: دار المطبوعات الجامعية، ط 1، 2012م، ص 87.

⁵² سالمة فرج الجازوي، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالزيت الناشئ عن السفن دراسة مقارنة بنغازي - ليبيا، دار ومكتبة الفضيل للنشر والتوزيع، ط 1، 2022م، ص 138.

⁵³ أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة الإسلامي مقارنة بالقوانين الوضعية القاهرة - مصر: دار النهضة العربية، ط 1، 1996م ص 358.

إنَّ الإجابة عن هذا التساؤل هي محل الدراسة الآتية :

2. حق جمعيات حماية البيئة في التقاضي لحماية البيئة :

استقر الرأي القائل في الفقه بأن للجمعيات الحق في رفع الدعوى التي تهدف إلى حماية حقوقها ومصالحها الشخصية، ولكن يثور الخلاف حول حق الجمعيات في رفع الدعاوى التي ليس لها فيها مصلحة شخصية؛ حيث إنَّ القضاء في مصر قد ذهب إلى عدم قبول الدعوى التي ترفعها الجمعيات للدفاع عن الغرض الذي وُجدت من أجله، أي المصالح الجماعية التي تمثلها، وذلك لأنَّ الجمعيات لا تستطيع أن تثبت ضرراً شخصياً ومباشراً قد أصابها⁵⁴.

أما بالنسبة للمُشرِّع الليبي، فيُفترض به أن يمنح الجمعيات الحقَّ في التقاضي، من أجل الدفاع عن البيئة وحمايتها مِنَ التلوث.

فمثل هذه الجمعيات، كـ "الجمعية الأهلية للمحافظة على البيئة"، و "جمعية أصدقاء البيئة"، لا تسعى لحماية مصالح جماعة أو فئة مُعيَّنة، وإنما سعيها موجة نحو تحقيق بيئة سليمة ونظيفة، خالية مِنَ التلوث، وملاءمة للعيش فيها . وما دام هذا هو هَدَفُ الجمعيات الخاصة بحماية البيئة، فما المانع مِنْ إِعْطَائِهَا الحَقَّ في التقاضي دافعاً عن البيئة وحمايتها لها مِنَ التلوث؟

خاصةً بعد أن رفعت دعوى لحماية البيئة البحرية، على خلفية تلوث شواطئ مدينة بنغازي بمياه الصرف الصحي، في صيف عام 2003م، وهو تلوث استمر لسنوات، دون أن تبادر الجمعيات الخاصة بحماية البيئة برفع أي دعوى، أو حتى الانضمام إلى الدعوى المرفوعة⁵⁵.

وبناءً على ما سبق، فَإِنَّهُ يَجِبُ على الجمعيات المعنية بحماية البيئة أن تبادر برفع الدعاوى الخاصة بحمايتها، والمحافظة عليها مِنَ التلوث، كما ينبغي على القضاء الليبي أن يسمح لها بالأجواء إليه، تحقيقاً للغاية التي أنشئت من أجلها، وهي حماية البيئة والمحافظة عليها مِنَ التلوث .

ثانياً - المدعى عليه :

المدعى عليه هو الشخص الذي ارتكب الفعل الضار، أو من يكون مسؤولاً عنه، كالولي أو الوصي أو القيم، أي هو كُلُّ شخص ارتكب عملاً غير مشروع وتَسَبَّبَ في ضرر للغير .

ويكون المدعى عليه إما شخصاً طبيعياً، أي فرداً بذاته تسبب في أضرار تُصيب البيئة البحرية، مما يُشكِّلُ خطراً على الإنسان والبيئة، فيرفع ضده دعوى مباشرة، أو ضِدَّ مَنْ يُمَثِّلُهُ قَانُوناً كالوصي أو القيم⁵⁶. وقد يكون المدعى عليه شخصاً معنوياً ، كالشركات أو المؤسسات، فيكون مِنْ حَقِّ المُتَضَرِّرِ رَفْعُ دَعْوَى ضِدَّ هذه الكيانات للحصول على التعويض . كما قد يكون المدعى عليه عدَّة أشخاص، إذا كان الضرر البيئي ناتجاً عن أفعال متعددة .

وفي هذه الحالة، يحقُّ لِلْمُتَضَرِّرِ رَفْعُ دَعْوَى ضِدَّ أي مِنَ المسؤولين عن التلوث، أو رفع دعوى جماعية للمطالبة بالتعويض المناسب، نظراً لاشتراكهم في إحداث الضرر .

فَعَلَى سَبِيلِ المِثَالِ، إذا تَسَبَّبَتْ إحدى المنشآت الصناعية في تلوث البحر نتيجة تصريف مياه الصرف الصحي أو المُخَلَّفَاتِ الكيماوية، فَعَلَى المُتَضَرِّرِ تحديدهُ المنشأة المسؤولة عن هذا التلوث، حتى يتسنى له الحصول على التعويض .

أما إذا تَعَدَّرَ عليه تحديد مصدر الضرر، فيجوز له رفع دعوى ضد جميع المنشآت المعنية، حيثُ تتحملُ هذه المنشآت المسؤولية التضامنية عن تعويض الأضرار البيئية التي تسببت فيها.

⁵⁴ عصام أحمد محمد الحق في بيئة ملائمة كأحد حقوق الإنسان، القاهرة - مصر: دار النهضة العربية، 1993م، ص 157.

⁵⁵ تم رفع هذه الدعوى من قبل أشخاص يملكون قمرات بمصيف النبروز والنخيل.

⁵⁶ أحمد محمد قادر، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية والتأمين عنها من المنظور القانوني: دراسة تحليلية مقارنة، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، مج 4 ع 1، 2015م، ص 339.

وعليه، فإن تحديد أطراف دعوى التعويض عن الأضرار البيئية البحرية يُعد من الركائز الأساسية التي تقوم عليها هذه الدعوى، سواء من حيث تحديد الجهة المسؤولة عن إحداث الضرر والتي قد تكون شخصا طبيعياً أو اعتبارياً كمالك السفينة أو مشغلها أو الناقل البحري - أو من حيث تحديد صفة المدعي، الذي يكون في الغالب الشخص أو الجهة التي تضررت نتيجة التلوث، سواء كان فرداً، أو جهة حكومية، أو منظمة بيئية.

ومن ثم، فإن الإحاطة الكاملة بأطراف الدعوى تُعد شرطاً جوهرياً لإعمال المسؤولية المدنية بشكل فعال، وهو ما يُوجب وجود تنظيم قانوني متماسك، يُواكب الطبيعة المعقدة لحوادث التلوث البيئي البحري، ويكفل في الوقت ذاته حماية المتضرر وبيئة الدولة .

وبذلك نكون قد أنهينا تناول موضوع أطراف الدعوى، لِننتقل إلى موضوع آخر لا يقل أهمية، وهو الاختصاص القضائي، والذي سيبيّن بيانه في الفرع الثاني.

الفرع الثاني

الاختصاص القضائي

عندما يحدث التلوث والضرر في نفس المكان، فإن محكمة ذلك المكان هي المختصة بنظر الدعوى وفقاً للقواعد العامة، حيث إن دعوى المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية، عندما يكون أطرافها أشخاصاً وطنيين، تخضع لأحكام التشريعات الوطنية، فرغ الدعوى وتقدير الأضرار المترتبة على التلوث والتعويض عنها تكون أمام المحاكم المدنية.

ولكن الأمر ليس بهذه السهولة، إذ يقع فعل التلوث في دولة وتنتج أضراره في دولة أخرى، ففي هذه الحالة يدخل النزاع في إطار القانون الدولي الخاص، والسؤال الذي يطرح نفسه هنا هو: أي محكمة مختصة بالنزاع؟ هل هي محكمة مكان النشاط الذي أدى إلى التلوث، أم محكمة المكان الذي حدث فيه الضرر؟

اختلفت الآراء للإجابة عن هذا التساؤل، واتجه الفقهاء إلى اتجاهين :

• الاتجاه الأول - الاختصاص لمحاكم الدولة التي حدث فيها التلوث :

يرى جانب من الفقهاء أن المحكمة المختصة بنظر الدعوى هي محكمة الدولة التي حدث فيها فعل التلوث، حيث إن التلوث أو النشاط المُحدث للضرر هو ركن أساسي من أركان المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية، لذلك فإن المحكمة المختصة بنظر الدعوى هي التي حدث فيها التلوث .

واعتبار محكمة مكان حدوث التلوث هي المحكمة المختصة يُحقق فوائد عدّة، حيث تكون قريبة من مكان الحادث الذي نتج عنه الضرر، الأمر الذي يُسهّل عملية جمع الأدلة عن ذلك النشاط⁵⁷، كما أن منح الاختصاص للمحكمة التي حدث فيها التلوث فيه ضمانٌ لإفلاحيّة الحكم الصادر منها، فالمحكمة التي ستصدر الحكم سوف يتم التنفيذ في نطاق اختصاصها⁵⁸.

ولقد أخذت بعض الاتفاقيات الخاصة بحماية البيئة بهذا الرأي، مثل اتفاقية باريس سنة 1960م المتعلقة بمسؤولية الغير في مجال الطاقة النووية⁵⁹، واتفاقية فيينا سنة 1963م الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار الطاقة النووية⁶⁰، واتفاقية فيينا الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار تسببها أجسام الفضاء لسنة 1972م⁶¹.

57 أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة الإسلامي مقارنة بالقوانين الوضعية، مرجع سابق، ص 535.

58 عبد السلام منصور الشوي، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام القاهرة - مصر : دار الكتب القانونية، 2002م، ص 266.

59 اتفاقية باريس بشأن المسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية الموقعة في 29 يوليو 1960، تحت رعاية منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (OECD)، دخلت حيز التنفيذ في 1 أبريل 1968م، وتم تعديلها أعوام 1964م، 1982م، و 2004م

60 اتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية الموقعة في فيينا بتاريخ 21 مايو 1963م، دخلت حيز التنفيذ في 12 نوفمبر 1977م، تحت رعاية الوكالة الدولية للطاقة الذرية.

61 اتفاقية فيينا الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار التي تسببها الأجسام الفضائية الموقعة في 29 مارس 1972م، دخلت حيز التنفيذ في 1 سبتمبر 1973م، تحت رعاية الأمم المتحدة.

وَلَكِنْ، وَعَلَى الرَّعْمِ مِمَّا قِيلَ فِي اخْتِصَاصِ مَحْكَمَةِ مَكَانِ التَّلَوُّثِ ، إِلَّا أَنَّ هَذَا الرَّأْيَ وَاجَهَ الْعَدِيدَ مِنَ الْإِنْتِقَادَاتِ، فَالْقَوْلُ بِأَنَّ الْمَحْكَمَةَ الْمُخْتَصَّةَ هِيَ مَحْكَمَةُ مَكَانِ حُدُوثِ التَّلَوُّثِ يُثِيرُ الْعَدِيدَ مِنَ الصَّعُوبَاتِ، فَقَدْ يَكُونُ التَّلَوُّثُ نَاتِجًا فِي أَكْثَرِ مِنْ دَوْلَةٍ، أَوْ يَحْدُثُ فِي مَنطِقَةٍ لَا تَخْضَعُ لِسَيَادَةِ الْإِقْلِيمِيَّةِ لِدَوْلَةٍ مُعَيَّنَةٍ، فَفِي هَذِهِ الْحَالَةِ يَتَوَّرُّ السُّأَلُ: أَيُّ دَوْلَةٍ سَتَرْفَعُ أَمَامَ مَحَاكِمِهَا الدَّعْوَى؟⁶².

فَهَذِهِ السُّأَلَاتُ الَّتِي أَثِيرَتْ أَدَّتْ إِلَى الْبَحْثِ عَن حَلٍّ آخَرَ لِمَعْرِفَةِ مَحَاكِمِ أَيِّ دَوْلَةٍ تَكُونُ مُخْتَصَّةً بِنَظَرِ الدَّعْوَى، وَهَذَا مَا سَنَحَاوُلُ التَّعَرُّفَ عَلَيْهِ فِي الْإِتِّجَاهِ الثَّانِي .

• الاتجاه الثاني - الاختصاص لمحاكم الدولة التي نتج فيها الضرر :

نتيجة للانتقادات السابق ذكرها، والتي وُجِّهت إلى الرأي القائل بأن الاختصاص يكون لمحاكم الدولة التي حدث فيها التلوث، قام جانب من الفقهاء بالقول بأن المحكمة المختصة بنظر الدعوى هي محكمة الدولة التي حدث فيها الضرر، ويُعدُّ هذا الرأي هو الراجح في الفقه، فالقول بأن المحكمة المختصة هي محكمة وقوع الضرر يُسهل عملية جمع الأدلة بخصوص الضرر، حيث أنها قريبة من مكان الضرر، مما يُسهل عملية تحديده وتقدير قيمة التعويض⁶³.

كما أن ترجيح النظام القضائي الأصلح للمضرور يُعزِّز من منح الاختصاص إلى المحكمة التي تقل تكاليف التقاضي لديها، وتكون أكثر فاعلية في تحقيق مركز المضرور القانوني⁶⁴.

ويجدر التنويه إلى مدلول عبارة "الفعل المنشئ للالتزام الواردة في الفقرة الأولى من المادة (21) من القانون المدني الليبي، والتي تنص على أن يسري على الالتزامات غير التعاقدية قانون البلد الذي وقع فيه الفعل المنشئ للالتزام".

ويُفهم من هذا النص أن المقصود بـ الفعل المنشئ للالتزام لا ينصرف إلى السلوك الخاطئ أو الفعل غير المشروع في ذاته، بل إلى الضرر الناتج عن هذا السلوك، إذ إنَّ الالتزام بالتعويض لا ينشأ إلا إذا تحقق الضرر، وبالتالي، فإنَّ الأساس في تحديد المحكمة المختصة هو مكان تحقق الضرر، وليس مكان وقوع الفعل الضار فحسب؛ فالسلوك الذي يُشكِّل خطأً إذا تجرد من الضرر، لا ينهض سبباً لنشوء الالتزام المدني، وإن كان قد يُشكِّل فعلاً مُجرماً في نطاق القانون الجنائي⁶⁵.

وعليه، فإن معيار الفعل المنشئ للالتزام يُقصد به الضرر لا الخطأ، وهو ما ينسجم مع الطبيعة التعويضية للمسؤولية المدنية. ويؤكد هذا التوجه اعتراف القانون بوجود مسؤولية مدنية حتى في غياب الخطأ، طالما توافر الضرر، في حين أنه لا يُقر بوجود مسؤولية ما لم يتحقق ضرر فعلي⁶⁶.

قد ساندت العديد من الاتفاقيات الدولية هذا الاتجاه من ذلك: اتفاقية بروكسل لسنة 1962م الخاصة بمسؤولية مستغلي السفن النووية⁶⁷، واتفاقية بروكسل لسنة 1969م بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت⁶⁸، وكذلك اتفاقية بروكسل لسنة 1971م بخصوص إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت⁶⁹.

⁶² أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة الإسلامي مقارنا بالقوانين الوضعية، مرجع سابق، ص 538

⁶³ عبد السلام منصور الشبوي، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 268.

⁶⁴ أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة الإسلامي مقارنا بالقوانين الوضعية، مرجع سابق، ص 537.

⁶⁵ سالم أرجعيه الزوي، الوجيز في القانون الدولي الخاص الليبي، الإسكندرية مصر منشأة المعارف، ط 2، 2004م، ص 276.

⁶⁶ سالم أرجعيه الزوي، تنازع القوانين في دعوى الناشئة عن التصادم البحري، مجلة البحوث القانونية، ع 1، 2002م، ص 16.

⁶⁷ اتفاقية بروكسل بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن السفن النووية، الموقعة في بروكسل بتاريخ 25 مايو 1962م، تحت رعاية منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD).

⁶⁸ وقد نصت المادة التاسعة من الاتفاقية على ما يلي: "في حالة تسبب حادث ما بأضرار نتيجة تلوث وقع في إقليم دولة واحدة أو أكثر من الدول المتعاقدة، أو في المياه الإقليمية لهذه أو تلك الدول، أو في حال اتخذت تدابير إنفاذ لتجنب أو تخفيف أضرار التلوث في تلك الأقاليم أو مياهها، فلا يجوز أن يُقدم طلب التعويض إلا أمام تلك الدول..... اتفاقية بروكسل بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت الموقعة في بروكسل بتاريخ 29 نوفمبر 1969م، دخلت حيز التنفيذ في 19 يونيو 1975م، تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية (IMO).

⁶⁹ اتفاقية بروكسل بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت الموقعة في بروكسل بتاريخ 18 ديسمبر 1971م، دخلت حيز التنفيذ في 16 أكتوبر 1978م، تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية (IMO).

وتجدر الإشارة إلى أن مشروع القانون البحري الليبي قد أخذ بهذا الاتجاه، حيث نصت المادة (457) - المعنونة بـ "الاختصاص القضائي" - على أن: "تختص المحاكم الليبية بدعوى التعويض عن الضرر الناجم فوق أراضيها أو في مياهها الإقليمية، من جراء إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي، وفقاً لأحكام هذا الفصل".

وبذلك يتبين أن مسألة الاختصاص القضائي في قضايا التلوث البحري تُعد ركيزة أساسية في سبيل الحماية القانونية للبيئة البحرية، إذ يشكّل تحديد المحكمة المختصة الخطوة الأولى نحو تمكين المتضرر من الوصول إلى حقه في التعويض .

وقد كان موقف المشرع الليبي - من خلال مشروع القانون البحري - واضحاً في تبني اختصاص المحاكم الليبية بالنظر في الدعاوى الناشئة عن الأضرار التي تقع في المياه الإقليمية أو الأراضي الليبية، وهو ما ينسجم مع التوجهات الدولية الرامية إلى تعزيز دور القضاء الوطني في مكافحة الجرائم البيئية العابرة للحدود .

إنّ تأكيد هذا الاختصاص لا يقتصر على تنظيم مسألة التقاضي، بل يُجسد إرادة الدولة في حماية بيئتها البحرية ومواردها الطبيعية، وضمان تحقيق العدالة البيئية، عبر تمكين المتضررين من اللجوء إلى القضاء الوطني، بأقل التكاليف، وأعلى درجات الفاعلية .

وفي ضوء ما سبق، تختتم هذه الدراسة المتعلقة بالاختصاص القضائي، وننتقل إلى مناقشة موضوع التعويض في "المطلب الثاني".

المطلب الثاني

التعويض الناشئ عن الضرر البيئي

يقوم المضرور برفع دعوى المسؤولية المدنية من أجل الحصول على التعويض، إذ يسعى المدعي عند رفعه للدعوى إلى جبر الضرر الذي أصابه نتيجة لفعل المدعى عليه. ويُعد التعويض الجزاء المترتب على ثبوت المسؤولية المدنية، ويُقصد به مبلغ من النقود أو أي ترصية من جنس الضرر تعادل ما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب كنتيجة طبيعية للفعل الضار⁷⁰.

ويتم تقدير التعويض وفقاً للقواعد العامة، بناءً على الضرر المباشر الذي لحق بالمضرور، ويشمل ذلك خسارته المباشرة وما فاتته من كسب. ويأخذ القاضي في اعتباره عند تقدير الضرر الظروف الشخصية للمضرور، سواء كانت جسدية أو مالية، في حين لا تؤثر الحالة المالية للمسؤول في تقدير مبلغ التعويض؛ إذ إنّ التعويض يُقدّر على أساس الضرر، وإن كان القاضي قد يتأثر بهذه الظروف من الناحية العملية⁷¹.

وبتطبيق القواعد العامة، يترتب على الإضرار بالبيئة البحرية الحكم بالتعويض، وقد يتخذ هذا التعويض شكلاً عينياً أو نقدياً، وهو ما سيتم بيانه في الفرع الأول تحت عنوان: "أنواع التعويض".

ونظراً لأهمية موضوع التقادم في هذا السياق، فإنّه يكون من الضروري التطرق إلى مسألة تقادم دعوى التعويض عن الأضرار البيئية البحرية، والتي سيتم تناولها في الفرع الثاني .

الفرع الأول

أنواع التعويض عن الأضرار البيئية البحرية

نصت المادة (174) من القانون الليبي على أنواع التعويض، وذلك بقولها: "1- يُعيّن القاضي طريقة التعويض تبعاً للظروف، ويصح أن يكون التعويض مُقسطاً، كما يصح أن يكون إيراداً مرتباً. ويجوز في هاتين الحالتين إلزام المدين بأن يُقدّم تأميناً.

⁷⁰ حسن حنتوش رشيد الحساوي، "دعوى التعويض عن الضرر البيئي"، مجلة أهل البيت ع 13، 2012م، ص 73.
⁷¹ جابر محجوب علي، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام في القانون القطري (المصادر الإرادية وغير الإرادية)، كلية القانون، جامعة قطر، ج1، 2016، ص611.

2- وقد يكون التعويض بالنقد، على أنه يجوز للقاضي، تبعاً للظروف، وبناءً على طلب المتضرر، أن يأمر بإعادة الحالة إلى ما كانت عليه، أو أن يحكم بأداء أمرٍ مُتَّصِلٍ بالعمل غير المشروع، وذلك على سبيل التعويض".
يُستفاد من نص المادة السابقة أن للتعويض نوعين: إما أن يكون تعويضاً عينيّاً، وإمّا أن يَكُون تعويضاً نقدياً، ولذلك سنتناول فيما يلي بيان هذين النوعين من التعويض .

أولاً - التعويض العيني :

يُعد التعويض العيني أفضل طرق التعويض، إذ يُؤدّي إلى إصلاح الضرر الواقع، وذلك بإعادة الحال إلى ما كانت عليه . فالتعويض العيني غالباً ما يكون ممكناً في الالتزامات العقديّة⁷²، إلا أنه يصعب الحكم به في المسؤولية التقصيرية، وإن كان يتصور ذلك في بعض الحالات، كما في حالة بناء حائط يحجب الضوء عن عقار الجار، فيكون التعويض العيني في هذه الحالة بهدم الحائط .

ويتمثل التعويض العيني في إلزام المسؤول بإعادة الحال إلى ما كانت عليه، أي أنّ المسؤول ملزم بـ "التعويض العيني المتمثل في إزالة الأضرار" . فإذا لم يكن هذا التعويض ممكناً، أو كان غير كاف، جاز للقاضي - طبقاً للقواعد العامة في التعويض - أن يحكم بالتعويض النقدي . ولا يجوز للقاضي أن يعدل عن التعويض العيني، أي إزالة الضرر غير المألوف، إلى التعويض النقدي، إلا إذا كانت إزالة الضرر مستحيلةً، أو تشكل عبئاً كبيراً على المسؤول، أو تلحق به ضرراً فادحاً؛ ففي هذه الحالة فقط، يجوز الحكم بالتعويض النقدي . وهذا ما يستدعي من القاضي إجراء موازنة بين المصالح المتعارضة للأفراد⁷³.

أما فيما يتعلق بالتعويض العيني عن تلوث البيئة البحرية، فيتمثل في إزالة آثار التلوث . ويُعدّ التعويض العيني، أي إعادة الحال إلى ما كانت عليه، من أهم الوسائل الملائمة لحماية البيئة؛ لأنه يتضمن إصلاح ما فسد، أي علاج البيئة التي لحق بها الضرر ، من جهة، ومن جهةٍ أخرى يُمثّل رادعاً مُلاءمًا لمن أحدث التلوث، إذ يُلزم بإصلاح ما أفسد⁷⁴ . وعليه، فإنّ الأولوية في التعويض عن الأضرار البيئية تكون للتعويض العيني، أي إعادة الحال إلى ما كانت عليه . غير أنه قد تستحيل إعادة الحال إلى ما كانت عليه، في الحالات التي يتعذر فيها الإصلاح أو إعادة الأصل، كما في حال تلوث البيئة البحريّة بالزيت، حيث يُؤدّي ذلك إلى إتلاف العناصر الحيّة في البيئة البحرية، الأمر الذي قد يستحيل معه إعادة الحال إلى ما كانت عليه⁷⁵ . وفي مثل هذه الحالات، يلجأ القاضي إلى التعويض النقدي، والذي سنبيّنه فيما يلي .

ثانياً - التعويض النقدي:

يُعد التعويض النقدي أحد أبرز صور جبر الضرر في مجال المسؤولية المدنيّة، ويُقصد به إلزام المسؤول عن الضرر البيئي بدفع مبلغ مالي للمتضرر، مقابل ما لحقه من أضرار⁷⁶ . ويتمّ اللجوء إلى هذا النوع من التعويض في حالات الضرر البيئي البحري، ولا سيما عندما يتعذر أو يستحيل إعادة الحال إلى ما كانت عليه، أي عندما يتعذر التعويض العيني . وغالباً ما يصعب عملياً إعادة البيئة البحرية إلى وضعها الأصلي، نظراً لتعقيد النظام الإيكولوجي البحري، واستمرارية الأثر الناتج عن التلوث أو الإتلاف . ففي فرنسا مثلاً، أقدم أحد المستثمرين على استخراج الحصى من موقع بحري، مما أدى إلى

⁷² أنور سلطان، مصادر الالتزام ببيروت - لبنان: دار النهضة العربية، 1983 م، ص 537.

⁷³ عبد الوهاب محمد عبد الوهاب، المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة، أطروحة دكتوراه "الم تنشر"، كلية الحقوق، جامعة القاهرة 1994م، ص 732.

⁷⁴ مفتاح عبد السلام المهدي، محاضرات في قانون حماية وتحسين البيئة رقم (15) لسنة 1371، أكاديمية الدراسات العليا، فرع بنغازي قسم علوم وهندسة البيئة، 2004 م ، ص 34.

⁷⁵ صليحة علي صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، رسالة ماجستير "الم تنشر"، كلية القانون، جامعة قاريونس، 1995 م، ص 180.

⁷⁶ محمد صالح المهنا، المسؤولية المدنية عن مزار التلوث البيئي، مرجع سابق، ص 141.

إتلاف منطقة نادرة لتكاثر الأسماك، وقد ترتب على هذا الفعل ضررٌ بيئي لا يمكن معه إعادة الطبيعة إلى حالتها السابقة، الأمرُ الَّذِي استوجب الحكم بالتعويض النقدي بدلا من العيني⁷⁷.

ولا يقتصر دور التعويض النقدي على كونه وسيلة لجبر الضرر، بل يتجاوز ذلك ليؤدّي وظيفة ردعية ووقائية، من خلال فرض جزاءات مالية تتناسب مع جسامة الأضرار، بما يسهم في ردع الأفراد والجهات عن ارتكاب أفعال ضارة بالبيئة، خصوصا في حالات التلوث الصناعي أو التلوث النفطية ذات الآثار الممتدة والخطيرة.

وقد تقتضي بعض الحالات الحكم بالتعويض النقدي لأسباب اقتصادية، حين تكون كلفة إعادة الحال إلى ما كانت عليه باهظة أو غير واقعية، الأمر الذي يدفع القاضي إلى تفضيل التعويض المالي كونه الأكثر ملاءمة وواقعية.

وتلجأ المحاكم عند تقدير قيمة التعويض عن الضرر البيئي البحري إلى الاستعانة بالخبراء والمختصين، نظرا لطبيعة الفئنة والتعقيد لهذه القضايا. ويؤخذ في الاعتبار عند التقدير طبيعة الضرر البيئي، ومدى جسامته، وما قد يُخلفه من آثار اجتماعية واقتصادية تمتد إلى الأفراد والصالح العام.

وعلى الرغم من ذلك، فإن عملية تقدير التعويض تظلّ معقّدة، بسبب خصوصية الظروف الطبيعية للبيئة البحرية، وصعوبة حصر الآثار طويلة الأمد للتلوث⁷⁸.

وفي هذا السياق، يُلاحظ أنّ بعض الأنظمة القانونية، مثل القانونين الفرنسي والأمريكي، قد تبنت "آلية صناديق التعويض الخاصة" للتعامل مع الأضرار البيئية، حيث يتم تمويل هذه الصناديق من خلال ضرائب أو رسوم مفروضة على الجهات المسببة للتلوث.

وتعد هذه الصناديق وسيلة فعالة لضمان تعويض الأضرار البيئية بسرعة ومرونة، خصوصا في الحالات التي تتطلب استجابة عاجلة. إلا أنّ القانون الليبي حتّى الآن لم ينص على إنشاء صناديق تعويض خاصة بالأضرار البيئية البحرية، مما يترتب تحديات أمام القاضي، الذي يجد نفسه مضطرا للاجتهاد في ضوء القواعد العامة، مع الأخذ في الاعتبار خصوصية هذا النوع من الأضرار.

ويبرز غياب النصوص القانونية الخاصة في القانون الليبي بشأن التعويض عن الضرر البيئي البحري، الحاجة الملحة إلى تبني تشريع واضح يُنظم التعويض البيئي، ويراعي الطابع الوقائي والردعي للتعويض النقدي، إلى جانب هدفه التقليدي المتمثل في جبر الضرر.

وفي ضوء ما تمّ عرضُه من أنواع التعويض عن الأضرار البيئية البحرية، تبرز أهمية تقادم الحق في المطالبة بالتعويض، لا سيما في ظل الخصائص الخاصة للأضرار البيئية، من حيث تأخر ظهورها وصعوبة إثباتها، وهو ما سيتم مناقشته في الفرع الثاني.

الفرع الثاني

تقادم الحق في التعويض

إن دراسة موضوع التعويض تقتضي حتماً التطرق إلى مسألة تقادم الحق في المطالبة به، وذلك لما لهذه المسألة من أهمية كبيرة في تحديد مدى إمكانية المضرار من الحصول على حقه في التعويض، وما إذا كان هذا الحق قد سقط بفعل مرور الزمن.

لذلك آثرنا أن نفراد هذا الفرع لدراسة تقادم الحق في التعويض، وذلك ختاماً للمطلب الخاص بالتعويض.

⁷⁷ أحمد محمد قادر، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية والتأمين عنها من المنظور القانوني: دراسة تحليلية مقارنة، مرجع سابق، ص 347.

⁷⁸ محمد صالح المهنا، المسؤولية المدنية عن مزار التلوث البيئي، مرجع سابق، ص 140.

في البداية، يجب الإشارة إلى أن القانون البحري الليبي لم يتضمن نصوصاً صريحة تُنظم تقادم دعوى التعويض الناشئة عن الأضرار البيئية البحرية، وهو ما يدفعنا إلى الرجوع إلى القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني الليبي، وتحديداً في الباب المتعلق بالمسؤولية التقصيرية.

فوفقاً للقواعد العامة، هناك نطاق زمني معين يجب على المضرور أن يرفع خلاله دعواه للمطالبة بالتعويض، وهذا النطاق الزمني هو ما يُطلق عليه: مدة تقادم الحق في التعويض⁷⁹.

وقد نصت المادة (175) من القانون المدني الليبي على أن: "1 - تسقط بالتقادم دعوى التعويض الناشئة عن العمل غير المشروع بانقضاء ثلاث سنوات من اليوم الذي علم فيه المضرور بحدوث الضرر وبالشخص المسؤول عنه. وتسقط هذه الدعوى في كل حال، بانقضاء خمس عشرة سنة من يوم وقوع العمل غير المشروع. 2 - على أنه إذا كانت هذه الدعوى ناشئة عن جريمة، وكانت الدعوى الجنائية لم تسقط بعد انقضاء المواعيد المذكورة في الفقرة السابقة، فإن دعوى التعويض لا تسقط إلا بسقوط الدعوى الجنائية".

ويُفهم من هذا النص أن المشرع الليبي قد ميز بين نوعين من مواعيد التقادم:

- تقادم قصير مدته ثلاث سنوات، يسري من تاريخ العلم بالضرر وبمرتكبه.
 - تقادم طويل مدته خمس عشرة سنة، يبدأ من تاريخ ارتكاب الفعل الضار، بصرف النظر عن العلم به.
- وهذا التمييز يهدف إلى تحقيق التوازن بين استقرار المراكز القانونية، وحماية المضرور الذي قد يجهل الضرر أو المتسبب فيه لفترة من الزمن.

غير أن المشرع الليبي وضع استثناء على هذين الأجلين، يتمثل في حالة ما إذا كان الضرر ناتجاً عن جريمة جنائية، ففي هذه الحالة لا تسقط الدعوى المدنية بالتقادم إلا بسقوط الدعوى الجنائية المرتبطة بها، وهو ما يعني أن دعوى التعويض تظل قائمة طالما لم تسقط الدعوى الجنائية، تطبيقاً لما ورد في الفقرة الثانية من المادة (175) المذكورة.

ويثور هنا التساؤل حول ما إذا كانت الدعوى المدنية الناشئة عن الجريمة تظل قائمة إلى ما لا نهاية، خاصة بعد صدور القانون رقم (11) لسنة 1997م بشأن تعديل تقرير بعض الأحكام الخاصة بالدعوى الجنائية، وتعديل بعض أحكام قانوني العقوبات والإجراءات الجنائية⁸⁰، والذي ألغى مبدأ التقادم بالنسبة لبعض الجرائم.

فوفقاً لهذا القانون، قد لا تسقط بعض الجرائم نهائياً بمرور الزمن، وبالتالي تبقى الدعوى المدنية المرتبطة بها قائمة دون تقادم، الأمر الذي يُثير جدلاً فقهيًا وقضائياً حول مدى اتساق هذا الأمر مع مبدأ استقرار المراكز القانونية.

كما لا يمكن إغفال أهمية الأحكام الدولية في هذا المجال، إذ أوردت اتفاقية بروكسل لسنة 1969م بشأن المسؤولية المدنية الناشئة عن التلوث بالزيت، نصاً صريحاً في المادة الثامنة منها يقضي بأن: "تسقط حقوق التعويض بموجب هذه الاتفاقية بانقضاء ثلاث سنوات اعتباراً من تاريخ حصول الضرر، ما لم يُجر تحريك الدعوى أمام القضاء تطبيقاً لأحكامه، إلا أنه لا يجوز الادعاء أمام القضاء أو تحريك الدعوى بعد انقضاء ست سنوات اعتباراً من تاريخ وقوع الحادثة التي سببت الضرر، أما إذا كان الحادث قد وقع على عدة مراحل، فمدة السنوات الست هذه تنتهي اعتباراً من تاريخ أولى هذه المراحل".

ويلاحظ أن الاتفاقية الدولية قد اعتمدت تقادماً مزدوجاً على غرار القانون المدني الليبي، لكنها أضافت شرطاً جوهرياً يتمثل في عدم جواز تحريك الدعوى بعد مرور ست سنوات كحد أقصى، الأمر الذي يُكرس مبدأ الحسم في النزاعات البيئية، ويمنع بقاء الدعاوى معلقةً إلى أجل غير معلوم.

⁷⁹ عبد الوهاب محمد عبد الوهاب، المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة، مرجع سابق، ص 780.

⁸⁰ حيث نص هذا القانون في المادة الأولى على أن: "تسقط الجريمة ولا تنقضي الدعوى الجنائية بمضي المدة القانون رقم (11) لسنة 1997م بشأن تعديل تقرير بعض الأحكام الخاصة بالدعوى الجنائية، وتعديل بعض أحكام قانوني العقوبات والإجراءات الجنائية، الجريدة الرسمية، ع2، ص 26، 1428 و.ر، ص 57.

وتؤكد هذه النصوص، سواء الوطنية أو الدولية، أن تقادم دعوى التعويض يهدف إلى منع التقاضي بعد مرور وقت طويل يصعب فيه إثبات الوقائع وتحديد المسؤوليات.

غير أن هذا التنظيم القانوني، ورغم وجاهته، لا يخلو من إشكالات عند تطبيقه على الأضرار البيئية، والتي تتميز بطبيعة خاصة تتمثل في صعوبة اكتشافها المبكر، وتعقيد العلاقة السببية بين الفعل الضار والنتيجة، فضلا عن تعدد المتدخلين في الفعل البيئي الضار، وهو ما يجعل من الصعب - في أحيان كثيرة - على المضرور أن يتحرك خلال الأجل القانوني المحدد، وبالتالي قد يُحرم من حقه في المطالبة بالتعويض⁸¹.

الخاتمة

في ختام هذا البحث، الذي تناول بالدراسة والتحليل موضوع المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية في التشريع الليبي، يتضح أن حماية البيئة البحرية لم تعد أمراً اختيارياً يمكن تأجيله، بل أصبحت ضرورة ملحة تفرضها التحديات البيئية والاقتصادية والاجتماعية المتسارعة، نظراً لما تمثله البيئة البحرية من أهمية حيوية لاستدامة الحياة وضمان حقوق الأجيال القادمة .

وقد كشف البحث عن أنّ التشريع الليبي، رغم احتوائه على بعض النصوص المتفرقة ذات الصلة بحماية البيئة، لا يزال يعتمد في تنظيم المسؤولية عن التلوث البحري على القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية، التي تشترط توافر الخطأ، والضرر، والعلاقة السببية؛ وهي شروط قد يصعب إثباتها في سياق الأضرار البيئية، التي تتسم بالغموض، والتعقيد، وطول الأمد، وتعدد الفاعلين. وهو ما يُحد من فاعلية النظام القانوني في تمكين المتضررين من الحصول على تعويض عادل وفعال.

وانطلاقاً من هذا القصور، تبرز الحاجة إلى مراجعة شاملة للإطار التشريعي القائم، من خلال تعديل القوانين البيئية النافذة، أو استحداث نصوص خاصة تراعي خصوصية الأضرار البحرية، بما يُعزز من فاعلية الحماية القانونية، ويؤاكب الطبيعة الخاصة لهذه الأضرار، بعيداً عن الجمود الذي تفرضه القواعد التقليدية للمسؤولية المدنية.

وفي هذا السياق، يُعد إنشاء صناديق وطنية متخصصة لتعويض الأضرار البيئية من بين أبرز البدائل المقترحة، بحيث تضمن هذه الصناديق وصول المتضررين إلى حقوقهم دون تحميلهم عبء الإثبات التقليدي، ضمن إطار تشريعي متكامل يُنظم مصادر تمويلها، وآليات إدارتها، وضمانات تحقيق العدالة في توزيع التعويضات وتحقيقاً لهذه الغاية، يقتضي الأمر تنسيقاً وتكاملاً بين مختلف الأطراف، بدءاً بالمشروع، ومروراً بالسلطة التنفيذية والجهات الرقابية، وانتهاءً بمؤسسات المجتمع المدني، على اعتبار أن حماية البيئة مسؤولية جماعية تتطلب وعياً قانونياً ومجتمعياً متنامياً، وجهوداً موحدة على كافة المستويات.

وأخيراً، نأمل أن يكون هذا البحث قد وُفق في تسليط الضوء على أوجه القصور القائمة في التشريع الليبي فيما يتعلق بالمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية، وأن يكون قد ساهم في إبراز أهمية تحديث الأطر القانونية بما يُواكب تطورات الواقع البيئي، ويُعزز من فاعلية حماية البيئة البحرية باعتبارها مسؤولية قانونية وأخلاقية مشتركة تقع على عاتق الجميع . وبناءً على ما سبق، توصلت إلى عدة نتائج وتوصيات، يمكن عرضها على النحو الآتي:

أولاً: النتائج:

1. يتبين أن التشريع الليبي يفقر إلى نصوص صريحة ومنظمة تُعالج المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بشكل مستقل ومتكامل.
2. تركز المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية - حالياً - على قواعد المسؤولية التقصيرية العامة في القانون المدني، مما قد يُضعف من فاعلية الحماية البيئية في ظل تعقيد إثبات الضرر والعلاقة السببية.

⁸¹ محمد حسنين، التعويض عن الأضرار البيئية في القانون المدني، الإسكندرية مصر : دار الفكر الجامعي 2018م، ص 271 - 276.

3. تتصف الأضرار البيئية البحرية بخصائص فنيّة وعلمية تجعل من الصعب على المتضررين إثبات الضرر أو ربطه بالمسبب، مما يتطلب تدخلاً قانونياً خاصاً يُراعي هذه الخصوصية.
4. لا توجد آلية واضحة في القانون الليبي لضمان التعويض العادل والسريع عن الأضرار البيئية التي تصيب الأفراد أو المجتمع، وهو ما يستدعي مراجعة شاملة للمنظومة التشريعية ذات الصلة.
5. إن نظام التقادم المعمول به في القانون الليبي لا ينسجم مع الخصوصية الزمنية للأضرار البيئية، التي قد لا تظهر إلا بعد مرور فترات طويلة، مما قد يؤدي إلى حرمان المتضررين من حقهم في المطالبة بالتعويض.

ثانياً - التّوصيات:

1. نهيب بالمشرّع الليبي الأخذ بالمفهوم الموسع للبيئة، بما يُوفّر حماية أشمل لها، وذلك من خلال تعديل نص المادة (1/1) من قانون حماية وتحسين البيئة رقم (15) لسنة 2003م، ليُصبح نصها كالآتي: (يُقصد بالبيئة المحيط الذي يعيش فيه الإنسان وجميع الكائنات الحية، ويشمل الهواء والماء والتربة والعناصر المشيدة بواسطة الإنسان).
2. نوصي المشرّع الليبي بوضع نصوص صريحة بشأن المسؤولية المدنية عن التلوث البحري، بحيث يتضمن التشريع البيئي الليبي نصوصاً خاصةً تُحدّد المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، بما يُحقّق الردع والتعويض معاً.
3. نوصي المشرّع الليبي ببيان الأساس القانوني للمسؤولية المدنية، نظراً لخصوصية أركان المسؤولية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية، وصعوبة إثباتها، وعدم كفاية القواعد العامة لتغطية هذه الحالات.
4. نهيب بالمشرّع الليبي إطالة مدة التقادم، بحيث تُصبح متناسبة مع طبيعة الأضرار البيئية التي لا تظهر إلا بعد مرور زمن طويل، ما يُساهم في ضمان الحق في التعويض وعدم سقوطه بالتقادم قبل اكتشاف الضرر.
5. توصي المشرّع الليبي بإنشاء صندوق خاص لتعويض المتضررين من تلوث البيئة البحرية، بما يكفل حصولهم على تعويض عادل، خاصةً في ظل ما يكتنف تطبيق القواعد العامة من صعوبات تتعلق بإثبات الخطأ والضرر والعلاقة السببية .

قائمة المراجع

أولاً - المعاجم اللغوية:

1. ابن منظور، لسان العرب، بيروت - لبنان: دار صادر، ط 6، مج 2، 1977م
2. جبران مسعود الرائد بيروت - لبنان، دار الملايين، ط 7، 1992م.
3. مجمع اللغة العربية، المعجم الوجيز، (ب-م)، المركز العربي للثقافة والعلوم، (ب-ت) .

ثانياً - الكتب القانونية :

أ- الكتب العامة :

1. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، الرياض - السعودية: النشر العلمي والمطابع، ط1، 1997م .
2. أنور سلطان، مصادر الالتزام، بيروت - لبنان: دار النهضة العربية، 1983م
3. جابر إبراهيم الراوي، القانون الدولي للبحار، بغداد - العراق المكتبة الوطنية، 1989م .
4. جابر محجوب علي، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام في القانون القطري (المصادر الإرادية وغير الإرادية)، كلية القانون، جامعة قطر، ج 1، 2016.
5. سالم أرجعيعي الزوي، الوجيز في القانون الدولي الخاص الليبي، الإسكندرية - مصر، منشأة المعارف، ط2، 2004م.
6. صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام القاهرة - مصر : دار النهضة العربية 2002م.

7. عصام أحمد محمد، الحق في بيئة ملائمة كأحد حقوق الإنسان، القاهرة - مصر: دار النهضة العربية، 1993م.
8. عبد القادر الفار، الوسيط في شرح القانون المدني - الالتزامات (المسؤولية المدنية)، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ج 2، 2010م.
9. عكاشة محمد عبد العال، القانون الدولي الخاص - تنازع القوانين والاختصاص القضائي الدولي، الإسكندرية-مصر: دار المطبوعات الجامعية، ط1، 2012م.
10. علي نجيدة، النظرية العامة للالتزام، الكتاب الأول "مصادر الالتزام"، مصر: دار النهضة العربية، 2004-2005م .
11. مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديد، القاهرة - مصر : مكتبة غريب، ط1، 1991م.
12. مصطفى كمال طه، القانون البحري (مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري الحوادث البحرية، التأمين البحري)، بيروت - لبنان: دار الجامعية، ط1، 1993م.
13. محمود السيد عبد المعطي خيال، النظرية العامة للالتزام في القانون القطري "مصادر الالتزام"، مصر : دار النهضة العربية، ط1، ج 1، 2015م .

ب - الكتب المتخصصة :

1. أحمد صالح المهنا، المسؤولية المدنية عن مزار التلوث البيئي، بيروت-لبنان: منشورات زين الحقوقية، 2018م.
2. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة الإسلامي مقارناً بالقوانين الوضعية، القاهرة - مصر: دار النهضة العربية، ط1، 1996م.
3. سالمة فرج الجازوي، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالزيت الناشئ عن السفن: دراسة مقارنة، بنغازي - ليبيا: دار ومكتبة الفضيل للنشر والتوزيع، ط1، 2022م .
4. عبد السلام منصور الشوي، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام، القاهرة - مصر: دار الكتب القانونية، 2002م .
5. عبد العزيز عبد الهادي مخيمر، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة، القاهرة- مصر : دار النهضة العربية، 1986م .
6. عبد الوهاب عبد الجواد أحمد، التشريعات البيئية، القاهرة - مصر : الدار العربية للنشر والتوزيع ط1، 1996م
7. علي زين العابدين عبد السلام، محمد عبد المرضي عرفات، تلوث البيئة ثمن للمدينة، القاهرة - مصر: المكتبة الأكاديمية، ط1، 1992م .
8. محمد البراز، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، الإسكندرية-مصر: منشأة المعارف، ط1، 2006م.
9. محمد السيد الفقى، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، الإسكندرية - مصر: دار المطبوعات الجامعية، 2000م .
10. محمد حسنين، التعويض عن الأضرار البيئية في القانون المدني الإسكندرية-مصر: دار الفكر الجامعي 2018م .
11. نور الدين الهنداوي، الحماية الجنائية للبيئة، القاهرة - مصر: دار النهضة العربية، 1985م.
12. يسرى دعبس، استراتيجيات حماية البيئة من التلوث الإسكندرية - مصر: البيطاش سنتر للنشر والتوزيع، ط2، 1996م.

ثالثاً - الرسائل العلمية:

أ- رسائل الماجستير :

1. أسعد عياش المسيب، أساليب الحماية من تسربات النفط في المنشآت النفطية للحد من التلوث البيئي، رسالة ماجستير "لم تشر"، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض-السعودية، 2005م.

2. جفلة عبد العزيز المضاحكة، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية في قطر، رسالة ماجستير "لم تنشر"، كلية القانون - جامعة قطر، 2020م.
 3. صليحة على صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، رسالة ماجستير "لم تنشر"، كلية القانون، جامعة قاريونس، 1995م .
 4. كريمة بورحلي، التلوث البحري وتأثيره على البحار، رسالة ماجستير "لم تنشر"، جامعة منتوري قسنطينة، 2009-2010م.
 5. ليلة زياد، مشاركة المواطنين في حماية البيئة، رسالة ماجستير "لم تنشر"، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2010م .
 6. وليد عايد عوض الرشيد، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، رسالة ماجستير، الم تنشر"، جامعة الشرق الأوسط، 2012م .
- ب- أطروحات الدكتوراه :

1. أحمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي، أطروحة دكتوراه "لم تنشر"، معهد الحقوق والعلوم الإدارية بن عكنون، جامعة الجزائر، 1995م.
 2. عبد الوهاب محمد عبد الوهاب، المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة، أطروحة دكتوراه "لم تنشر"، كلية الحقوق جامعة القاهرة 1994م.
- رابعاً - البحوث والمقالات القانونية :

1. أحمد محمد قادر، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية والتأمين عنها من المنظور القانوني: دراسة تحليلية مقارنة مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، مج4، ع1، 2015م.
 2. باسم محمد مدبولي، مصطفى السيد الديوس، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، مؤتمر كلية الحقوق بجامعة طنطا بعنوان "القانون والبيئة" 23-24 أبريل 2018 م.
 3. جابر إبراهيم الراوي، تلوث البحار بالزيت والآثار المترتبة عليه، ندوة تلوث البيئة ومشاكلها في الوطن العربي، جامعة الدول العربية، الأردن من 10-12 يوليو 1984م، عمان .
 4. حسن حنتوش رشيد الحساوي، دعوى التعويض عن الضرر البيئي"، مجلة أهل البيت، ع13، 2012م.
 5. سالم أرجعيه الزوي، تنازع القوانين في دعوى الناشئة عن التصادم البحري، مجلة البحوث القانونية، ع 1، 2002م .
 6. مدحت حافظ إبراهيم تشريعات ومعاهدات مكافحة التلوث البحري في مصر، مجلة هيئة قضايا الدولة، ع3، 1987م .
 7. مفتاح عبد السلام المهدي:
- تلوث البيئة البحرية بالزيت والمسؤولية عنه في القانون الليبي والاتفاقيات الدولية، مجلة المحامي، ع29-39، 1990م.
- محاضرات في قانون حماية وتحسين البيئة رقم (15) لسنة 1371، أكاديمية الدراسات العليا، فرع بنغازي، قسم علوم وهندسة البيئة، 2004 م .

خامساً - القوانين:

1. القانون المدني الليبي رقم (1) لسنة 1953م، الجريدة الرسمية، عدد خاص 1، 1954م .
2. القانون رقم (11) لسنة 1997م بشأن تعديل تقرير بعض الأحكام الخاصة بالدعوى الجنائية، وتعديل بعض أحكام قانوني العقوبات والإجراءات الجنائية، الجريدة الرسمية، ع 2، س 26، 1428.و.ر.
3. القانون رقم (15) لسنة 2003م، بشأن حماية وتحسين البيئة، مدونة التشريعات، ع4، س 3، 1371هـ.

سادساً - الاتفاقيات الدولية:

1. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الموقعة في مونتيفغو باي بتاريخ 10 ديسمبر 1982، دخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر 1994، تحت رعاية الأمم المتحدة للبيئة.
2. اتفاقية باريس بشأن المسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية، الموقعة في 29 يوليو 1960، تحت رعاية منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (OECD)، دخلت حيز التنفيذ في 1 أبريل 1968، وتم تعديلها أعوام 1964، 1982، و2004.
3. اتفاقية برشلونة بشأن حماية البحر المتوسط من التلوث، الموقعة في برشلونة بتاريخ 16 فبراير 1976، دخلت حيز النفاذ في 12 فبراير 1978، تحت رعاية برنامج الأمم المتحدة للبيئة.
4. اتفاقية بروكسل بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن السفن النووية، الموقعة في بروكسل بتاريخ 25 مايو 1962، تحت رعاية منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD).
5. اتفاقية بروكسل بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت الموقعة في بروكسل بتاريخ 29 نوفمبر 1969، دخلت حيز التنفيذ في 19 يونيو 1975، تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية (IMO).
6. اتفاقية بروكسل بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت الموقعة في بروكسل بتاريخ 18 ديسمبر 1971، دخلت حيز التنفيذ في 16 أكتوبر 1978، تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية (IMO).
7. اتفاقية فيينا الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار التي تسببها الأجسام الفضائية، الموقعة في 29 مارس 1972، دخلت حيز التنفيذ في 1 سبتمبر 1973، تحت رعاية الأمم المتحدة.
8. اتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية الموقعة في فيينا بتاريخ 21 مايو 1963، دخلت حيز التنفيذ في 12 نوفمبر 1977، تحت رعاية الوكالة الدولية للطاقة الذرية.