

”المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية وفقاً للقانون المصري و اتفاقية جدة لعام 1982م دراسة مقارنة”

المدرس المساعد في القانون الخاص- جامعي ديالي- كلية القانون -العراق
لمدرس المساعد في القانون الخاص-جامعي ديالي - كلية القانون-العراق
لمدرس المساعد في القانون الخاص-جامعي ديالي - كلية القانون-العراق

الباحث الأول: عدنان يونس مخيبر
الباحث الثاني: إيجار حامد حبش
الباحث الثالث: سماح جعفر موسى

“Civil Liability for Environmental Damage According to the Egyptian Law and the Jeddah Agreement of 1982 (Comparative Study)”

المستخلص

إن القواعد القانونية النازمة للمسؤولية في القانون المدني المصري تفترض على المضرور إثبات الخطأ من أجل الحصول على التعويض الذي الحق به , وأن تطبيق هذه القواعد بشأن الأضرار الناتجة عن التلوث البيئي , قد يؤدي إلى افلات الدولة المتسببة في التلوث من المسؤولية, خاصة إذا كان عملها مشروع ولا يعد خرقاً لأي قاعدة من قواعد القانون , أو الالتزامات الدولية , وهذا لا يتماشى مع التطور العلمي والتكنولوجي المعاصر الذي تسعى له اتفاقية جدة ١٩٨٢ في أتباع أحدث القواعد الدولية السارية في مجال المسؤولية المدنية الذي ظهر جلياً في الوقت الحاضر, وما صحبه من نشوء أضرار دون وقوع خطأ بالمعنى الفني المعروف , فقد تتخذ الدولة الحيطة اللازمة , مما يمنع وجود الخطأ أو الاهمال , مع ذلك يلحق الضرر دولة أخرى , ومن أجل تلافي النتائج الضارة المترتبة على تطبيق قواعد المسؤولية المدنية على الخطأ الثابت , كان لابد لنا من البحث عن أساس آخر يجنبنا هذه النتائج الضارة , لذا يقترح هذا البحث دراسة مدى انسجام القواعد الدولية السارية في مجال المسؤولية المدنية التي نصت عليها اتفاقية جدة في الحفاظ على بيئة حوض البحر الحمر في ضوء التطورات المعاصرة ونمو العلاقات الدولية مع القواعد القانونية المصرية بما يتلاءم مع معطيات الحياة الاقتصادية والصناعية الجديدة.

Abstract

The legal rules governing liability in the Egyptian civil law require the injured person to prove the error in order to obtain the compensation he suffered , and that the application of these rules regarding the damage resulting from environmental pollution may lead to drop the state causing pollution is liability , especially if its work is legitimate. It is not considered a breach of any rule of law, or international obligations,

and this is not in line with the contemporary scientific and technological development sought by the Jeddah Agreement 1982 to follow the most recent international rules in the field of civil responsibility that appeared clearly at the present time, and the accompanying emergence of damages If an error occurs in the known technical sense, the state may take the necessary precaution, which prevents the existence of the error or neglect , yet the damage will be done to another country In order to avoid the harmful consequences resulting from the application of the rules of responsibility built fixed erro, we had to search for another basis that avoids these harmful results, so this research proposes to study the extent of harmony of the international rules applicable in the field of civil liability stipulated in the Jeddah Agreement in preserving the environment The Red Sea basin in light of contemporary developments and the growth of international relations with Egyptian legal rules, in line with the new economic and industrial life.

أولاً: المقدمة:

إنَّ التطور الذي يشهده العالم في مجال الحياة الاقتصادية والصناعية الجديدة التي تمر بها المجتمعات له أثر كبير على تلوث البيئة البحرية , وخاصة التقدم التكنولوجي الذي يشهده الوقت الحاضر كما له جوانب إيجابية عديدة تعمل على تحقيق الرفاهية والتنمية ، إلا أن جوانبها السلبية تكون غالباً شديدة ومؤذية لمستعملها ما لم يحسن ترشيد استخدامه لمخترعاتها , والذي نتج عنه تدهور في البيئة البحرية وتدمير مكوناتها من الاحياء والتغير في خصائصها الفيزيائية الكيميائية والتي تحتاج الى قواعد قانونية محددة ودقيقة لحمايتها والتي نادت بها اتفاقية جدة عام ١٩٨٢ باتباع القواعد الدولية السارية في تنظيم المسؤولية المدنية والتي تفتقر اليها قواعد المسؤولية المدنية في القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨ وقانون البيئة المصري رقم (٤) لسنة ١٩٩٤ المعدل لسنة ٢٠١٥ مقارنة بقواعد المسؤولية المدنية في الدول الاخرى كالقانون المدني الفرنسي الذي انهى كل مشاكل المسؤولية المدنية الناتجة عن تلوث البيئة بتعويض المضرور عن الضرر الذي اصابه دون ضرورة إثبات الخطأ الذي الحق به عن طريق نظرية تحمل المخاطر , وبهذا فإن قواعد المسؤولية المدنية في القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨ , غير قادرة على مجابهة هذا التطور وخصوصا في مجال التقدم التكنولوجي , لأنها قواعد تقليدية توجب على المضرور إثبات الخطأ للحصول على التعويض المناسب ,

مما جعلت هذه القواعد غير صالحة للتطبيق في مجال التلوث البيئي لأنها تتعارض مع القواعد النازمة للمسؤولية في اتفاقية جدة ١٩٨٢ والبرتوكولات الملحق بها و الخاصة بحماية البيئة من الأنشطة البحرية في البحر الاحمر التي تؤكد عليها الاتفاقية في المادة الثالثة عشر الفقرة الأولى على أن "تتعهد الاطراف المتعاقدة فيما بينها لتحديد المسؤولية المدنية والتعويض عن الاضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية ,مع مراعاة القواعد والإجراءات الدولية السارية والمتعلقة بهذه الامور"

ثانيا : أهمية موضوع البحث :-

الأهمية التي استدعت اختيار هذا الموضوع ، تأتي من أهمية اتفاقية جدة ودورها الكبير في الحفاظ على البيئة البحرية في حوض البحر الاحمر ، خاصة تلك القواعد القانونية النازمة للمسؤولية المدنية التي وردت فيها ، لغرض حماية البيئة البحرية بين الدول ودرجة تأثيرها على التشريعات الوطنية للدول الاعضاء في الاتفاقية ، لاسيما أن قبول انضمام أي عضو اليها يستلزم موافقة هذه التشريعات مع اتفاقية جدة .

ثالثاً: مشكلة البحث:

نظرا لكون التلوث البيئي يعد من أعقد مشكلات العصر وخاصة بعد التطور التكنولوجي ,الذي نتج عنه تدهور في البيئة البحرية ، يجعلنا أن نطرح الاسئلة الاتية ١- مدى انسجام التشريعات المصرية في مجال التلوث البيئي مع نصوص الاتفاقية ، لاسيما وان جمهورية مصر احد اعضاء اتفاقية جدة منذ عام ١٩٨٢ والمصادق عليها في ٣١/٥/١٩٩٠-٢٠ هل تستطيع قواعد المسؤولية المدنية في اتفاقية جدة توفير الحماية اللازمة والفعالة للمضروب وللبيئة البحرية في حوض البحر الاحمر.

رابعاً: اهداف البحث : يهدف البحث الى :

١. بيان مفهوم التلوث البيئي البحري ومعايره.
٢. التعريف بالمسؤولية المدنية
٣. التعرف على نظرية تحمل المخاطر ومدى ملائمتها في معالجة التلوث البيئي
٤. إيجاد حلول لتعويض المتضررين من التلوث البيئي وفق القواعد الدولية الحديثة.

خامساً: منهجية البحث

سنعتمد المنهج التحليلي المقارن في هذا البحث من خلال عرض وتحليل النصوص القانونية والاتفاقيات الدولية ذات الصلة . وصولاً إلى المناسب وترجيحه والأخذ به في هذا البحث.

سادساً: خطة البحث من أجل الإحاطة بموضوع البحث سوف نقسمه الى مبحثين :
المبحث الأول : التلوث البيئي في البحر الاحمر خطر دائم

المبحث الثاني : الاشكاليات التي تثيرها القواعد القانونية النازمة للمسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي.

المبحث الأول

التلوث البيئي في البحر الاحمر خطر دائم

يعتبر التلوث الركن الأول من اركان المسؤولية المدنية التي توجب التعويض عن الاضرار الناجمة عنه , حيث يكون بمثابة الحلقة الاولى من سلسلة حلقات التلوث التي تبدأ بوقوع حادث التلوث وتنتهي بالضرر الناتج عنه فهو خطر يهدد البيئة البحرية ويعد من اهم الاخطار على الاطلاق , بسبب الأنشطة البشرية المتزايدة , مما يؤدي الى انقراض انواع كبيرة من الحياة البحرية , وازاء خطورة ظاهرة التلوث والمشاكل البيئية التي تفاقمت والتي تختلف في درجة حدتها باختلاف نوعية وخطورة الملوثات التي تستقبلها واحجام وسرعة تراكمها . فيتحتّم علينا ان نبين مفهوم التلوث البحري باعتباره الركن الاول من اركان المسؤولية المدنية في المطلب الاول من هذا المبحث ومعاييره في المطلب الثاني ليتسنى لنا الوقوف على مدى ملائمة قواعد المسؤولية المدنية في اتفاقية جدة والقانون المدني المصري .

المطلب الأول

مفهوم التلوث البيئي البحري

إن مصطلح البيئة البحرية يتضمن في محتواه معنى الحياة البحرية بما تعنيه من كافة صور الكائنات الحية التي تعيش في البحر من حيوانات ونباتات وهذا ما أكدته اتفاقية مونتيجو باي لعام ١٩٨٢ بأن البيئة البحرية هي " نظام بيئي أو مجموعة أنظمة بيئية بكل ما تنطوي عليه كائنات حية , وعلاقة هذه الكائنات بعضها ببعض وبالظروف المادية المحيطة بها " (١)

فإن أي تغير يطرأ على البيئة البحرية سواء كان متعمداً او عفوي يؤثر في شكلها على نحو يحمل نتائج خطيرة لكل كائن حي. وهذا التغير يسبب تلوثاً تتعدد مصادره بتعدد الأنشطة الانسانية , فقد ينتج عن طريق أنشطة تجري في البر , أو في قاع البحار , أو في الجو , أو كنتيجة لإغراق النفايات والتخلص منها في البحر , وكذلك ينتج عن ما تطرحه السفن من مخلفات اثناء الملاحة البحرية للتخلص من الفضلات ومياه الصرف الصحي وفي بعض الاحيان تلجأ السفن اثناء الملاحة البحرية لطرح فضلات الزيت والمشتقات النفطية وغيرها من المواد الملوثة , وهو ما يسبب اضرار أكيدة بالبيئة البحرية , وتزايد حدة وحجم الاضرار عندما تتعمد السفن الصهرجية ولاسيما ناقلات المواد النفطية الى القاء مياه الصابورة وتنظيف صهاريجها في عرض البحر وهو ما يشكل تلوث دائم وخطير, وهذا ما حدث في الكويت عام ١٩٩١ عندما سكبت السفن

العراقية النفط في مياه الخليج^(٢).

فالبيئة البحرية هي أكثر انواع البيئات التي عالجتها الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية لأنها تراث مشترك للإنسانية , فلا تكفي الاتفاقيات الدولية لحمايتها بل تحتاج الى مساندة التشريعات في الانظمة الداخلية في كل دولة على حده بوضع قواعد قانونية جديدة لسد ما قد يوجد من تغييرات في أحكام تلك الاتفاقيات الدولية.^(٣)

ومن اهم الجهود الدولية المبذولة لمواجهة مشكلة التلوث البحري ما قامت به لجنة الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ والذي يعتبر القانون النموذجي لحماية البيئة البحرية من التلوث , وقد بينت هذه الاتفاقية مفهوم التلوث للبيئة البحرية في المادة الأولى الفقرة الرابعة منها بأنه ” إدخال الإنسان في البيئة البحرية بما في ذلك من مصاب الأنهار, بصورة مباشرة أو غير مباشرة , مواد او طاقة تنجم عنها أو يحتمل ان تنجم عنها آثارا ضارة , مثل الاضرار بالموارد الحية والحياة البحرية وتعريض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الاسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار ”^(٤)

وعلى غرار هذه الاتفاقية لجأت الدول المطلة على البحر الاحمر إلى عقد الاتفاقية الاقليمية للمحافظة على بيئة البحر الاحمر لعام ١٩٨٢ حيث عرفت التلوث البحري في المادة الأولى الفقرة الثالثة منها بأنه ” قيام الانسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أي مواد وشكل من اشكال الطاقة الى البيئة البحرية تترتب عليها آثارا ضارة بالموارد الحية ,وتهدد صحة الانسان وتعويق الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الاسماك وافساد صلاحية مياه البحر للاستخدام والحد من قيام المرافق الترفيهية ” ولهذه الاتفاقية دور مهم لما تتضمنه من قواعد موضوعية مشتركة لحماية البيئة , وتكون هذه القواعد ملزمة للقاضي الداخلي في هذه الدول، والثابت في الفقه القانوني أن الاتفاقيات الدولية تعد أداة مهمة وفعالة في توحيد القواعد الموضوعية بين الدول وأطرافها^(٥) .

ولقد تصدى مشرعو البلدان الساحلية لبيان مفهوم التلوث البيئي البحري في قوانينهم^(٦) ومنهم قانون حماية البيئة المصرية رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ المعدل الذي عرف التلوث في المادة الاولى منه بأنه ”ادخال الانسان اية مواد او طاقة في البيئة البحرية بطريقة إرادية أو غير إرادية مباشرة أو غير مباشرة ينتج عن ضرر بالمواد الحية أو غير الحية أو تهدد صحة الانسان أو يعوق الأنشطة المائية بما في ذلك صيد الاسماك والأنشطة السياحية أو يفسد صلاحية مياه البحر للاستعمال او ينقص التمتع بها أو يغير من خواصها^(٧)“ وبين هذا القانون في المادة الأولى الفقرة العاشرة منه البيئة البحرية المشمولة

بالحماية "هي البيئة الممتدة على سواحل جمهورية مصر العربية بالبحرين المتوسط والاحمر وقناة السويس والبحر الاقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة التي تلي شواطئها بالبحرين المتوسط والاحمر" (٩)

وكذلك دساتير بعض الدول أكدت على مفهوم التلوث البحري كما ورد في دستور مصر لسنة ٢٠١٣ بين مفهوم التلوث البحري في المادة ٤٥ منه والتي جاء فيها "تلتزم الدولة بحماية بحارها وشواطئها وبحيراتها وممراتها المائية ومحمياتها الطبيعية ويحظر التعدي عليها أو تلويثها أو استخدامها فيما يتنافى مع طبيعتها.." (٨)

حيث يفهم من هذا النص الدستوري أن التلوث البحري هو استخدام البيئة البحرية بما يتنافى مع طبيعتها .

ويتضح من التعاريف اعلاه أن التلوث البحري له أثر سلبي على الحيوان والانسان والنبات , حيث أصبح التلوث في حوض البحر الاحمر خطر دائم في اطار النظم البيئية المتكاملة لما يشهده العالم الحديث من تطورات في المجال الصناعي والتجاري والتقدم التكنولوجي , مما يتوجب على الاطراف المتعاقدة في الاتفاقية الإقليمية للحفاظ على بيئة البحر الاحمر مراقبة تطبيق التزاماتها الدولية فيما يتعلق بالبيئة البحرية مثلما نصت اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام ٢٨٩١ في المادة ٥٣٢ الفقرة الأولى بأنه "يتوجب على الدول مراقبة تطبيق التزاماتها الدولية بخصوص البيئة البحرية , وتكون مسؤولة طبقا للقانون الدولي" (١٠) , هذا من جهة ومن جهة أخرى يجب التشديد من قواعد المسؤولية المدنية في حالة انتهاك أحكام الاتفاقية والبروتوكولات الملحقة بها .

المطلب الثاني

معايير تلوث البيئة البحرية في الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية

بالاستقراء لاتفاقية جدة لعام ١٩٨٢ الخاصة بالمحافظة على بيئة البحر الاحمر وجدنا أن هذه الاتفاقية تبين لنا معيارين أساسيين لتحقيق التلوث في البحر الاحمر وهما معيار الأعمال الملموسة , معيار الأعمال غير الملموسة والتي من خلالها يتحقق الركن الأول من أركان المسؤولية المدنية , وهذا ما سنوضحه فيما يأتي:

المعيار الأول: الأعمال الملموسة : ويتحقق هذا المعيار من خلال أمرين الأول التلوث النفطي و الثاني عمليات الاغراق والتي أكدتهم قوانين حماية البيئة (١١) لدول حوض البحر الاحمر واتفاقية جدة لعام ٢٨٩١ (٢١) كما مبين ادناه .

اولاً: التلوث النفطي : إنَّ النفط يأتي في مقدمة الملوثات الخطرة حيث تدل الدراسات على أن ٢٠٠ الف طن من النفط كافية لتحويل بحر البلطيق من الناحية البيولوجية إلى صحراء قاحلة لا تعيش فيها الكائنات الحية , وكذلك

عملية تنظيف صهاريج البواخر وناقلات النفط والتي تسبب تسرب ١٠ مليون طن من النفط الى البحر، ويحدث التلوث النفطي بصورتين : الصورة الأولى التفريغ المباشرة ويحدث هذا التفريغ عند وجود أعطال في ناقلات البترول أو تعرضها لهياج الامواج , حيث يتم افراغ جزء من الحمولة كي تقوم الناقلة على مواصلة الرحلة ويحدث هذا التفريغ في الاغراض العسكرية مثلما حدث أثناء حرب تحرير الكويت عام ١٩٩١ حيث قامت القوات العراقية المتمركزة في الكويت بفتح صنابير ابار النفط الكويتية وسكب كميات من النفط الخام تبلغ ثمانية ملايين برميل في مياه الخليج , إما الصورة الثانية فهو التفريغ غير المباشر وتحدث في حالتين الأولى تتعلق بتفريغ الاتزان والتي تستخدم كثقل لحفظ توازن السفينة والحالة الثانية تتعلق بتفريغ مياه غسيل خزانات البترول في السفن والناقلات وغالبا ما يتم صرف مياه الغسيل بالبترول في مياه البحر وعنها ينشأ التلوث^(١٣)

ومن الاتفاقيات الدولية التي عالجت كوارث التلوث بالبترول اتفاقية بروكسل عام ١٩٦٩ والبروتوكول الملحق بهذه الاتفاقية والذي بدء سريانه عام ١٩٨٣ حيث اجاز للدول التدخل واتخاذ التدابير اللازمة لمنع التلوث أو خفضه أو السيطرة عليه سواء كان مصدره البترول أو غيره من المواد السامة^(١٤) وكذلك نص قانون حماية البيئة المصري رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ المعدل على هذه المعالجة في المادة ٤٥ منه على أنه ”يحظر على جميع السفن أيا كان جنسيتها تصريف أو القاء الزيت أو المزيج الزيتي في البحر الاقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لجمهورية مصر العربية“^(١٥)

ثانياً: الاغراق: عرفت المادة الأولى من قانون حماية البيئة المصري رقم 4 لسنة 1991 المعدل الاغراق بأنه

أ. كل القاء متعمد في البحر الاقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر للمواد الملوثة أو الفضلات من السفن أو الطائرات أو الارصفة أو غير ذلك من المنشآت الصناعية ..
ب. كل اغراق متعمد في البحر الاقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر للسفن والتركيبات الصناعية أو غيرها ”^(١٦)

ويتضح من هذا المعيار أن الاعمال الملموسة تؤدي إلى نتيجة تنافي مع طبيعة البيئة البحرية والتي تستوجب قيام المسؤولية المدنية لجبر الاضرار الناتجة عن التلوث النفطي أو الاغراق.

المعيار الثاني: الأعمال غير الملموسة:^(١٧) يعتبر التلوث الاشعاعي من اخطر انواع التلوث البيئي في عصرنا الحاضر , حيث أنه لا يرى ولا يشم ولا يحس , وفي يسر وسهولة يتسلل الاشعاع إلى الكائنات الحية في كل مكان دون أي مقاومة ودون أن يترك اثر في بادئ الأمر, وعندما تصل المادة المشعة فيها إلى خلايا الجسم تحدث الاضرار ظاهرة أو باطنة, تؤدي في

اغلب الاحيان بحياة الانسان , ويحدث التلوث الإشعاعي من خلال الحوادث التي تحدث في المفاعلات النووية أو بسبب التجارب النووية في البحار التي تصل إلى الماء ⁽⁸¹⁾ حيث أن اتفاقية موسكو لعام 3691 اعتبرت إجراء التجارب النووية تحت البحار من الأعمال المحظورة دولياً ⁽⁹¹⁾ أي في حال انتهاك إحدى الدول الأعضاء لهذا العمل المحظور دولياً سوف يعرضها للمسؤولية بشقيها الدولي والمدني .

ولكن من الصعب حصر الاضرار الناجمة عن التلوث الإشعاعي لأنها تظهر على المدى الطويل , مما يؤدي إلى اختلال بالتوازن في البيئة البحرية لا تظهر آثاره على الكائنات البحرية والثروة البحرية إلا بعد عدة سنوات , وتعد مشكلة حصر وتقدير الاضرار الناجمة عن هذا التلوث من أصعب الأمور التي يختلف عليها ذوي الشأن في قضايا التعويض عن التلوث. ^(٢٠) وايضا من الصعب اثبات مقصرية هذا العمل كون تأثيره على المدى البعيد لذا هنا تنشأ المسؤولية على أساس تحمل التبعة بمعنى أن الضرر من هذا يمكن أن يحصل على التعويض المناسب دون أن يطلب منه إثبات الخطأ.

ويتضح مما تقدم أن التلوث البحري يأخذ معنى واسعاً ويتحدد بوضوح في الأعمال الملموسة وغير الملموسة التي تنقل العديد من المواد الضارة إلى البيئة البحرية والتي من خلالها تنشأ المسؤولية المدنية ازاء الاضرار الناجمة عن التلوث والتي تؤدي إلى انقراض انواع كبيرة من الحياة البحرية لذا نقترح, بوضع برامج تولى عناية فائقة بسلامة البيئة البحرية , من خلال بيان الملوثات الضارة ومصادرها وكيفية التصدي لها .

المبحث الثاني

الاشكاليات التي تثيرها القواعد القانونية النازمة للمسؤولية المدنية في

منازعات التلوث البيئي

لقد طرأ تطور كبير على القواعد النازمة للمسؤولية المدنية الخاصة بحماية البيئة بعد ان كان المنهج التقليدي المتمثل بنظرية الخطأ منهجاً أساسياً في حل منازعات التلوث البيئي وما يترتب عليه من تعويض المتضررين نتيجة حوادث البيئة البحرية , ولكن تعرض هذا المنهج لانتقادات عديدة كان ابرزها صعوبة اثبات الخطأ نتيجة للتحويلات الجذرية الحاصلة في مجالات الصناعة والتجارة والتكنولوجيا , لدرجة دفعت الفقه إلى البحث عن اساس اخر للمسؤولية يخرج عن مفهوم الخطأ , فكان التوصل الى الأخذ بنظرية تحمل المخاطر لإقامة المسؤولية المدنية والقائمة على أساس الضرر ^(٢١) , ومن خلال ما تم عرضه سوف نقوم ببيان المنهج التقليدي المتمثل بنظرية الخطأ ومدى ملائمتها للمسؤولية الناشئة عن التلوث البيئي البحري في المطلب الاول والمنهج الحديث نظرية تحمل المخاطر في المطلب الثاني من هذا المبحث .

المطلب الأول المنهج التقليدي (نظرية الخطأ)

إن المنهج التقليدي الناظم لقواعد المسؤولية المدنية يحتم توافر ثلاثة أركان للتعويض عن الأضرار الناتجة عن التلوث البيئي البحري ، وهي الخطأ ، والضرر ، والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر لإقامة المسؤولية المدنية وهي كالآتي:

أولاً: الخطأ البيئي

يحدث الخطأ البيئي عند ارتكاب الشخص عملاً مخالفاً للأنظمة والقوانين الخاصة بالبيئة فإنه يسأل عنه سواء كان عمدي أو غير عمدي ، ففي المخالفة العمدية أو القصدية تتجه أرادة الفاعل إلى ارتكاب الفعل وإلى أحداث النتيجة الضارة ، إما الفعل غير العمدية فإن الإرادة تتجه إلى العمل ولا تنصرف إلى النتيجة الضارة وهذا الفعل يعتبر صورة من صور الإهمال ، وبالتالي سواء كان الفعل الضار مقصود أو غير مقصود فإن مرتكبه مسؤول عن التعويض دون البحث في نية مرتكب الضرر^(٢٢)، وهذا ما أكدته المادة ١٦٣ من القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨ والتي تنص على "أن كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض"^(٢٣) والمادة ١٣٨٢ التي تنص على أنه "كل فعل أيا كان يلحق ضرراً بالغير يلزم من وقع بخطئه هذا الضرر أن يعرضه" من القانون المدني الفرنسي لسنة ١٨٠٤ المعدل^(٢٤)، ولكن التمييز بين الخطأ العمدية وغير العمدية يظهر أهميته في حالة واحده تتمثل بأن التعمد يعد ظرفاً مشدداً للمسؤولية وهذا الأمر ينعكس على التعويض فإذا كان الضرر مقصود فإن القاضي يكون أكثر تشدداً مع مسبب العمل المقصود.

ويعد الخطأ ركن أساسي من أركان المسؤولية المدنية وقد يكون مفترض أو غير المفترض ، فإن الخطأ غير المفترض خطأ واجب الإثبات ، أي يجب على المضرور اثبات الخطأ حتى يحصل على التعويض ، ويقاس معيار الخطأ بمعيار الشخص المعتاد، أي أن الشخص المعتاد لو وجد في نفس الظروف التي وجد فيها المتسبب بالضرر فلا نكون بصدد خطأ ، إما إذا لم يسلك الشخص المعتاد نفس السلوك الذي سلكه مرتكب الفعل الضار فهنا نكون امام خطأ سواء كان العمل عمدياً أو غير عمدي. أما الخطأ المفترض فهو الخطأ الذي ينهض في كل حالة ينتج فيها عن نشاط الشخص ضرراً وليس على المضرور في هذه الحالة إثبات خطأ المتسبب بالضرر إذ أن خطاه سيكون مفترضاً طالما هنالك ضرر، ولكن هذا الخطأ يقبل إثبات العكس^(٢٥).

وأن إقامة المسؤولية المدنية على أساس الخطأ بشقيه المفترض وغير المفترض لم تعد مقبولة في مجال التلوث البيئي حتى لو أمكن المتضرر من إثبات الخطأ، لأن فعل الشخص المؤذي لشخص آخر لا يقيم المسؤولية المدنية إذا لم يرتكب بشكل متعمد أو إهمال^(٢٦)، وهذا ما ذهب إليه الفقه بالقول

إن المسؤولية المدنية لا تستند إلى الخطأ مطلقاً في منازعات التلوث البيئي ، على الرغم من أنها تصلح في الاستناد إلى الخطأ في حالات الإهمال التي ترتب ضرراً بيئياً يمكن تجنبه مثل التجارب النووية التي تجري في البيئة^(٢٧)، وهذا ما أكدته محكمة استئناف تلوز في حكمها الصادر ١٣ / ٣ / ١٩٧٠ في دعوى تتعلق بشركة صناعية لإنتاج الألمنيوم كان ينتشر من مصانعها بعض الغازات ذات التأثير الضار على المحاصيل الزراعية فقضت المحكمة باعتبار الشركة مسؤولة كي تدفع للمزارعين تعويضات سنوية بقدر الضرر الذي أصابهم على أساس الخطأ، وأن الدعاوي المستندة على الإهمال تشكل الغالبية العظمى من الادعاءات المدنية في الأضرار البيئية ، إذ يتمثل إهمال المدعي عليه في الدعوى لمخالفة القوانين أو الأنظمة خاصة متعلقة بحماية البيئة التي عادة تفرض التزامات يجب على الأفراد عدم مخالفتها^(٢٨)، لكن رغم ذلك تعرض المنهج التقليدي لانتقادات عديدة من قبل الفقه كان أبرزها صعوبة إثبات الخطأ البيئي في قوانين حماية البيئة كون الأنشطة المسببة للتلوث قد تكون مشروعة مما يجعل صعوبة إثبات الخطأ وفق قواعد المسؤولية الخطئية في هذا المجال، مما يؤدي إلى استطاعة الدول المتسببة في التلوث من الإفلات من المسؤولية خاصة إذا كان عملها مشروع ولا يعد خرقاً لأي قاعدة من قواعد القانون أو الالتزامات الدولية ، إضافة إلى ذلك لا يتمشى مع التطور العلمي والتكنولوجي المعاصر^(٢٩).

ويتضح مما تقدم عجز المسؤولية المدنية القائمة على الخطأ عن تعويض الكثير من أضرار تلوث البيئي البحري ، لأن الضرر غالباً ما يعجز في حالة أصابته بحالة معقدة عن إثبات خطأ مسبب الضرر.

ثانياً: الضرر البيئي

يعرف الضرر بصورة عامة "بأنه أذى يصيب الشخص في حق أو مصلحة مشروعة له" وهو ركن أساسي في المسؤولية ، لأن المسؤولية تعني التزاماً بالتعويض والتعويض يقدر بقدر الضرر وبانتفاؤه تنتفي المسؤولية ولا تظل محل للتعويض ولا تكون لمدعي المسؤولية مصلحة في إقامة الدعوى.^(٣٠)

ويعرف الفقه الفرنسي الضرر البيئي "بأنه العمل الضار الناجم عن التلوث والذي يتسبب فيه الإنسان للبيئة ويصيب مختلف مجالاتها كالماء والهواء ، مادامت هذه العناصر مستعملة من قبل الإنسان"^(٣١)، وأن الضرر قد يكون مباشراً أو غير المباشر ، مما أدى إلى اختلاف الفقه في مسألة تعويض الأضرار البيئية فذهب اتجاه إلى أن التعويض يكون فقط عن الأضرار البيئية المباشرة ورفض التعويض عن الأضرار غير المباشرة . وهذا ما ذهبت إليه محكمة العليا الأمريكية برفضها التعويض عن الأضرار غير المباشرة في قضية "lestbank" عند تصادم سفينتين عند ممر الخروج من نهر المسيسيبي ، وتسربت مواد كيميائية خطيرة من إحدى السفينتين المتصادمتين مما اضطر

سلطات الميناء إلى اغلاق الممر لمدة ثلاثة اسابيع متتالية اسفرت عن حدوث أضرار اقتصادية رفضت المحكمة التعويض عنها بسبب عدم وجود رابطة مباشرة بين الفعل الضار والنتيجة باستثناء طلبات التعويض التي تقدم بها الصيادون لما اصابهم من خسارة , اما الاتجاه الآخر يرى أن التعويض عن الضرر البيئي يجب أن يشمل الاضرار المباشرة وغير المباشرة وذلك لتحقيق حماية اكبر للبيئة^(٣٢) .

ونحن نتفق مع الاتجاه الذي ينادي بالتعويض عن الأضرار المباشرة وغير المباشرة في مجال التلوث البيئي البحري بسبب ملوثات البيئة الكثيرة التي تحدث بصورة غير مباشرة كالأضرار التي تحدث في التجارب النووية فإذا تسرب منها سوف يؤدي إلى أضرار ليس فقط في البيئة البرية وإنما في البيئة البحرية أيضاً.

ثالثاً: العلاقة السببية بين الفعل المنشئ للتلوث والضرر الواقع

يتمثل العنصر الثالث من عناصر المسؤولية المدنية الخطئية في اثبات قيام رابطة السببية بين العمل أو الامتناع الصادر من الشخص وبين الضرر الذي ترتب على ذلك العمل أو الامتناع وهو ركن أساسي من أركان المسؤولية المدنية فإذا انتفت رابطة السببية انتفت المسؤولية المدنية و يطلق عليه في الفقه الدولي بالإسناد^(٣٣). ولكن في بعض الاحيان يصعب اثبات الرابطة السببية بين الفعل المنشئ للتلوث وبين الضرر الواقع , لعدة أسباب منها , أن يكون الضرر ناتج من أسباب متداخلة مع بعضها البعض وليس سبب واحد مباشر أو تراخي الضرر البيئي بان لا تظهر نتائجه مباشرة بل قد تظهر بعد مرور مدة معينة أو عدم قابلية الضرر للتحديد نتيجة الطابع الانتشاري للضرر البيئي^(٣٤) .

ويتضح مما تقدم أن الأخذ بالمسؤولية المدنية القائمة على الخطأ يؤدي إلى حرمان الكثير من الاشخاص المتضررة من الحصول على التعويض المناسب لصعوبة اثبات الخطأ في مجال التلوث البيئي . وهنا يجب أن نساير المفهوم الحديث للمسؤولية المدنية والذي يفسح مجالا لنظرية المخاطر كأساس للمسؤولية المدنية في مجال التلوث البيئي البحري والذي نادت به اتفاقية جدة لعام ١٩٨٢ في المادة الثالثة عشرة الفقرة الأولى على أن "تتعهد الأطراف المتعاقدة فيما بينها لتحديد المسؤولية المدنية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية , مع مراعاة القواعد والاجراءات الدولية السارية والمتعلقة بهذه الأمور " ولعدم انسجام قانون حماية البيئة المصري رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ مع اتفاقية جدة بسبب عدم وجود نص في هذا القانون يبين فيه كيفية قيام المسؤولية المدنية وإنما ترك هذه المسألة للقواعد العامة في القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨ التي تقيم المسؤولية المدنية على أساس الخطأ .

المطلب الثاني

المنهج الحديث (نظرية تحمل المخاطر)

بيننا سابقاً إن القاعدة العامة في القانون المصري أن المسؤولية المدنية تقوم على الخطأ ، سواء كان واجب الإثبات أو مفترضاً ، لذا دفع الفقه الى البحث عن اساس اخر للمسؤولية يخرج عن مفهوم الخطأ وكان توصل إلى الأخذ بنظرية المخاطر أو ما تسمى المشددة (المطلقة) ، لإقامة المسؤولية المدنية والقائمة على أساس الضرر فحسب ، وهو الذي ينشأ الالتزام بالتعويض ، وقد اكتسبت نظرية المخاطر قوة قانونية من خلال تطبيقها في النظم القانونية المعاصرة ، كمبدأ عام ، كما في نظام التأمين في مصر وكذلك في قانون حوادث العمل الفرنسي لسنة ١٨٩٨^(٣٥) وكذلك نص المادة ١٣٨٤ من القانون المدني الفرنسي المعدل لسنة ٢٠١٦ فأن هذه المادة كانت قاطعة بالأخذ بنظرية تحمل التبعة حيث تقضي “ بأن الشخص لا يسئل عن الضرر الذي يحدث بفعله الشخصي فقط بل ايضاً عن الضرر الذي يحدث بفعل الاشخاص الذين يسئل عنهم أو بفعل الاشياء التي بحراسته ”^(٣٦) أن هذا النص الذي يقر المسؤولية عن فعل الاشياء هو في حقيقته مسؤولية مطلقة

وايضا اكتسبت نظرية تحمل المخاطر قوة قانونية حتى في القانون الدولي اعمالا للمادة (٣٨) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية . ويقصد بنظرية تحمل المخاطر ، “إقامة التبعة على عاتق المسؤول عن نشاط خطر ، عما يحدثه بالغير من أضرار ، ودون اللجوء إلى اثبات الخطأ من جانبه ” وتعد هذه النظرية أحد انماط المسؤولية الموضوعية التي لا تستند الى معيار شخصي لإقامتها ، وإنما أساسها علاقة السببية التي تربط بين الضرر الحادث وبين احد اشخاص القانون الخاص^(٣٧).

وايضا لهذه النظرية صدى واسع في الاتفاقيات الدولية كمعاهدة بروكسل لسنة ١٩٦٩ والتي أكدت في أحكامها قيام المسؤولية المدنية على أساس المسؤولية المطلقة عن أضرار الزيت بهدف توفير التعويض الملائم للأشخاص المصابين بضرر ناتج عن تلوث البحار بزيوت البترول ، والذي ينتج عن تسرب أو تفريغ البترول من السفن البحرية ، على أن تقع المسؤولية هنا وفقاً لإحكام الاتفاقية ، على مالك السفينة المتسببة في الضرر ، وهو مسؤول مسؤولية مطلقة بمعنى أنها مسؤولية موضوعية لا يشترط فيها اثبات ركن الخطأ ، بل يتحقق هذا الأخير بمجرد حدوث الضرر^(٣٨)

وبما أن مصر أنظمت لاتفاقية بروكسل ١٩٦٩ وأصبحت نافذة في مصر اعتباراً من ٤/٥/١٩٨٩^(٣٩) وأيضاً انضمامها لاتفاقية جدة لعام ١٩٨٢ الخاصة بالحفاظة على إقليمية البحر الأحمر ، ولورود نص في المادة الأولى من قانون حماية البيئة المصري رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ المعدل يؤكد التعويض عن كل

الاضرار الناجمة عن حوادث التلوث المترتبة على مخالفة احكام القوانين وكذلك الاتفاقيات التي تكون جمهورية مصر العربية طرفا فيها , أو عن حوادث التلوث بالمواد السامة وغيرها من المواد الضارة , أو الناجمة عن التلوث من الجو أو جنوح السفن أو اصطدامها أو التي تقع خلال شحنها وتفريغها , أو عن اية حوادث اخرى ويشمل التعويض جبر الأضرار التقليدية والبيئية , وتكاليف اعادة الحال لما كان عليه أو اعادة اصلاح البيئة^(٤٠). ولعدم وجود نص صريح في القانون المدني أو قانون حماية البيئة المصرية يشير الى اقامة المسؤولية المدنية الناتجة عن التلوث البحري على أساس نظرية تحمل المخاطر, وبما أن المسؤولية المطلقة المستندة الى فكرة تحمل المخاطر تعد من اكثر الاسس القانونية ملائمة لطبيعة الأضرار الناشئة عن التلوث البيئي والتي يمكن التعويض عنها في كل حالة يحدث فيها ضرراً بيئياً دون اشتراط عنصر الخطأ^(٤١), لذا يجب على المشرع المصري الأخذ بنظرية تحمل المخاطر , من خلال أمرين الأول لسمو الاتفاقيات على اي قانون خاص وانضمام مصر لاتفاقية بروكسل والتي تؤكد في مادتها الثالثة على مسؤولية مالك السفينة عن اي تلوث ينشأ من الزيت الذي بقي من السفينة باعتبار هذه الاتفاقية من الاتفاقيات التي انبثقت عنها اتفاقيات اخرى تؤكد حماية البيئة البحرية من التلوث . والأمر الثاني أن اتفاقية جدة اكدت على اتباع احداث القواعد السارية في مجال المسؤولية المدنية , وأصبحت المسؤولية المدنية القائمة على نظرية تحمل المخاطر من أحدث القواعد القانونية النازمة للمسؤولية المدنية في مجال التلوث البيئي وبالأخص التلوث البحري .

الخاتمة : في ختام هذا البحث توصلنا الى النتائج والتوصيات الاتية:

اولاً: النتائج:

1. التلوث البحري له أثر سلبي على الحيوان والأنسان والنبات , حيث أصبح التلوث في حوض البحر الاحمر خطر دائم في اطار النظم البيئية المتكاملة لما يشهده العالم الحديث من تطورات في المجال الصناعي والتجاري والتقدم التكنولوجي , مما يتوجب على الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية الإقليمية للحفاظ على بيئة البحر الاحمر مراقبة تطبيق التزاماتها الدولية فيما يتعلق بالبيئة البحرية مثلما نصت اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 2891 في المادة 532 الفقرة الاولى بأنه "يتوجب على الدول مراقبة تطبيق التزاماتها الدولية بخصوص البيئة البحرية ,وتكون مسؤولة طبقاً للقانون الدولي
2. إن التلوث البيئي قد يصاحبه نشوء أضرار دون وقوع خطأ بالمعنى الفني المعروف. لذا على الدول المتعاقدة أتباع أحدث القواعد الدولية السارية في مجال المسؤولية المدنية بسبب التطور الحاصل في جميع مجالات الحياة .

3. إنَّ الأساس القانوني للمسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية نجد أصلها في أحكام القانون المدني المصري النافذ في قواعد مسؤولية المالك عن مضار الجوار وفي القواعد التي وصفها المشرع لحماية الانسان نفسه وممتلكاته, في حين الحماية المدنية للبيئة يجب أن تجد أساسها في أحكام قانون حماية البيئة والتشريعات المعدلة له التي شرعت من أجل حماية البيئة.
4. إنَّ إقامة المسؤولية المدنية على أساس الخطأ بشقيه المفترض وغير المفترض لم تعد مقبولة في مجال التلوث البيئي حتى لو أمكن المتضرر من اثبات الخطأ, لان فعل الشخص المؤذي لشخص آخر لا يقيم المسؤولية المدنية إذا لم يرتكب بشكل متعمد أو إهمال هذا من جهة , ومن جهة أخرى أن هذا الخطأ يقبل اثبات العكس عند اثبات مباشرة الفعل المسبب للضرر كان بموافقة الجهات المختصة أو بأثبات القوة القاهرة.

ثانياً: التوصيات.

1. نوصي الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية الإقليمية للحفاظ على بيئة البحر الأحمر بوضع برامج تولي عناية فائقة بسلامة البيئة البحرية , من خلال بيان الملوثات الضارة ومصادرها وكيفية التصدي لها من خلال عقد الندوات والمؤتمرات العلمية .
2. نوصي المشرع المصري بضرورة تبني نظاماً خاصاً للمسؤولية المدنية البيئية في قانون البيئة المصري وبنصوص صريحة وإيضاً نظاماً للتعويض عن الأضرار البيئية وفقاً لطبيعة الأضرار البيئية .
3. نقترح إقامة المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية على أساس نظرية تحمل المخاطر بدلا من نظرية الخطأ, لكونها قائمة على أساس الضرر وغايتها حماية المضرور, وهذا ما يلقي التزام على عاتق الدول بالحفاظ على البيئة , خاصة وأن الضرر البيئي لا يقتصر أثره على فرد معين بل يشمل البيئة كلها مما يعرض جميع الكائنات الحية وغير الحية للخطر .

الهوامش والمراجع

1. مونية كرواط , المسؤولية البيئية عن التلوث النفطي الناتج عن السفن , رسالة ماجستير, مقدمة الى جامعة الجزائر ,كلية الحقوق ,2016/ 2015, ص1.
2. د.إسلام محمد عبد الصمد , الحماية الدولية للبيئة من التلوث في ضوء الاتفاقيات الدولية وأحكام القانون الدولي . دار الجامعة الجديدة ,الاسكندرية , 2016, ص60.
3. د.إسلام محمد عبد الصمد , المصدر السابق, ص56.
4. د.باسم محمد فضلي , د .مصطفى السيد دبوس , المسؤولية المدنية عن الاضرار البيئية. بحث مقدم في مؤتمر كلية الحقوق في طنطا , 2018, ص8.
5. د.باسم محمد فضلي , د .مصطفى السيد دبوس , المصدر السابق, ص8.
6. القانون الانجليزي عرف التلوث تدخل الانسان في اي جزء من اجزاء البيئة الخاصة بالأمور البيئة المهمة والطاقة الفائضة التي تفيد البيئة بطريقة مباشرة او غير مباشرة

- مما يؤثر بشكل سيء على فرصة الانسان لاستغلالها أو تمتع بها. المصدر اعلاه, ص7.
7. د.إسلام محمد عبد الصمد , المصدر السابق, ص56.
8. دستور جمهورية مصر لسنة 2013 .
9. د. حسن أحمد الشافعي . قانون حماية البيئة , مكتبة الوفاء القانونية, الاسكندرية , 2013, ص221.
10. Marina Spindi, Les Consequence, Juridiquesb Dun Fair Internationalnment IIIcit Causannt Un Dommage aL environnement in: International Responsibility For Environmental Harm, graham and Trotman /Martinus Nijhoff,1991.p.149.
11. بينت المادة الأولى من قانون حماية البيئة الاردني رقم 6 لسنة 2017 على الاعمال الملموسة وغير الملموسة بالقول “أي تغيير سلبي على أي من عناصر البيئة يتخطى بصورة مباشرة او غير مباشرة المعايير والمواصفات البيئية المعتمدة من الوزارة , او يتسبب ا بهذا التغيير سواء حدث بدرجة محسوسة او غير محسوسة... الخ” حيث بينت المادة الاولى من نفس القانون العناصر البيئة بانها عناصر حية وغير حية في البيئة المائية .
12. حددت المادة الرابعة والخامسة من اتفاقية جدة 1982 التلوث الناجم عن السفن والتلوث الناجم عن القاء الفضلات من السفن والطائرات بالقول “تتخذ الاطراف المتعاقدة جميع التدابير المناسبة لمنع وتقليل ومكافحة التلوث في البحر الناجم عن عمليات التصريف المقصودة او العارضة من السفن . .”
13. د.إسلام محمد عبد الصمد , المصدر السابق, ص60.
14. د.إسلام محمد عبد الصمد , المصدر السابق, ص108.
15. قانون حماية البيئة المصري رقم 4 لسنة 1994 المعدل.
16. قانون حماية البيئة المصري رقم 4 لسنة 1994 المعدل.
17. حددت المادة السابعة من اتفاقية جدة 1982 التلوث الاشعاعي ”تتخذ الاطراف المتعاقدة جميع التدابير وتقليل ومكافحة التلوث البحر الناجم عن الاستكشاف...” متاحة على الموقع الالكتروني www.persga.org
18. د.إسلام محمد عبد الصمد , المصدر السابق, ص64.
19. د.صلاح عبدالرحمن الحديثي ,النتائج القانونية لعمل محضور دوليا يلحق ضررا في البيئة, بحث منشور في مجلة كلية القانون والعلوم السياسية , الجامعة العراقية ,العدد 3, لسنة 2019 ص97.
20. د. عبد الحميد الشواربي , عز الدين الدناصوري , المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء و الجزء الرابع ,دار الكتب والدراسات العربية , الاسكندرية , 2017, ص100.
21. د. احمد محمود سعد , استقراء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي , ط1, دار النهضة العربية , مصر , 1994, ص 173 .

22. د. باسم محمد فضلي , د . مصطفى السيد دبوس , المصدر السابق, ص20.
23. القانون المدني المصري رقم 131 لسنة 1948.
24. القانون المدني الفرنسي لسنة 1804 المعدل لسنة 2016.
25. د. انور سلطان , الموجز في مصادر الالتزام , منشأة المعارف , الاسكندرية , 1996, ص 324 وما بعدها.
26. د. صلاح عبد الرحمن عبد الحديثي , النظام القانوني الدولي لحماية البيئة , ط1, منشورات الحلبي الحقوقية, بيروت, 2010, ص220.
27. patricia W. Birnie and Alan E. Boyie , International Law and the Environment. Clarendon Press. Oxford, 1992, p.142.
28. د. باسم محمد فضلي , د . مصطفى السيد دبوس , المصدر السابق, ص20.
29. بو فلجة عبد الرحمان , المسؤولية المدنية عن الاضرار البيئية ودور التأمين , رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص , كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة ابو بكر بلقايد, 2016, ص 64
30. د. عبد المجيد الحكيم , د. عبد الباقي البكري, محمد طه, الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي, الجزء الاول, مكتبة السنهوري , بغداد, 2012, ص212.
31. الفقيه P. Girod مشار اليه لدى د. باسم محمد فضلي , د . مصطفى السيد دبوس , المصدر السابق, ص29.
32. د. باسم محمد فضلي , د . مصطفى السيد دبوس , المصدر السابق, ص20 وهذا ما يتبين من تعريف اتفاقية جدة للتلوث البحري في المادة الاولى فق (3) (قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة او غير مباشرة بإدخال أي مواد او شكل من اشكال الطاقة الى البيئة البحرية ترتب عليها او يحتمل ان تترتب عليها أثار ضارة بالموارد الحية ...) .
33. د. عبير عبدالله احمد درباس , المسؤولية المدنية عن مضار الجوار المألوفة الناجمة عن تلوث البيئة في فلسطين دراسة مقارنة , جامعة بيرزيت , كلية الحقوق والادارة , 2014, ص106 وما بعدها
34. محمد صالح المهنا, المسؤولية المدنية عن مضار التلوث البيئي , ط1, منشورات زين الحقوقية , بيروت , 2018, ص91
35. د. عبد الحميد الشواربي , عز الدين الدناصوري , المصدر السابق, ص99.
36. القانون المدني الفرنسي لسنة 1804 المعدل لسنة 2016
37. د. صلاح عبد الرحمن عبد الحديثي , النظام القانوني الدولي لحماية البيئة , المصدر السابق, ص222.
38. د. رياض صالح ابو العطا , حماية البيئة في ضوء القانون الدولي , دار الجامعة الجديدة, مصر , 2009, ص118.
39. د. عبد الحميد الشواربي , عز الدين الدناصوري , المصدر السابق, ص105.
40. د. عبد الحميد الشواربي , عز الدين الدناصوري , المصدر السابق, ص106.
41. ندى عبد الكاظم حسين, الحماية المدنية للبيئة , بحث منشور في مجلة الحقوق , كلية القانون , الجامعة المستنصرية , المجلد 2, العدد 31 , 2017, ص14.