

المسؤولية المترتبة عن عدم حماية البيئة البحرية في الجزائر*

د.عبدلي نزار أستاذ محاضر جامعة سكيكدة.

الملخص بالعربية: يتحور هذا المقال حول مشكلة النفايات في البيئة البحرية، حيث شهدت الفترة الحالية تزايد متسارع لحجم النفايات المتركمة في المجال البحري بشكل مخيف، وذلك راجع إلى عدم اهتمام الإنسان بالحلول التعويضية للتخلص من هذه النفايات، بالإضافة إلى سوء إدارة هذه النفايات مما أثر سلبا على الوسط البيئي عموما وعلى البيئة البحرية خصوصا، وعرضت حياة الإنسان للخطر

لقد تعاملت الجزائر -على غرار باقي الدول- مع هذا الوضع من خلال عدة طرق نذكر منها إعداد وكالات متخصصة، اتخاذ جميع التدابير والإجراءات لمعالجة النفايات الحديثة وتطوير النظام القانوني المتعلق بمعاينة المتسببين في إحداث الضرر البيئي، من خلال المصادقة على العديد من الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية. حيث بذل المشرع الجزائري جهود معتبرة من أجل تجسيد القواعد القانونية الدولية التي قبلتها الجزائر في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي و التلوث الناجم عن السفن، بالنظر إلى المكانة التي يحتلها قطاع المحروقات و كذا قطاع النقل البحري في الجزائر و باعتبار أن لهذين النوعين من التلوث الأثر البالغ على مصالحها الاقتصادية والإستراتيجية. فتجسدت هذه الحماية بصور أول قانون خاص بحماية البيئة وهو القانون رقم 83-03 المتعلق بحماية البيئة ثم تدرجت بعده القوانين وصولا إلى القانون رقم 10-03، وكانت نتيجة لذلك أن تضمنت هاته التشريعات أحكاما للتصدي إلى مخالفة الالتزامات والواجبات المتعلقة بحماية البيئة البحرية والتي في غالب الأحيان تستوجب مساءلة المخالف عن طريق تطبيق نظام المسؤولية عن الأضرار البيئية، أي إقامة المسؤولية المدنية والمسؤولية الجنائية.

Abstract :

This presentation focuses on the problem of litter in marine environment, as tons of garbage has continued to pile up in this area, because of human's Negligence and Prosthetic solutions of Waste disposal, Which indicate bad management of this waste, that caused big Environmental impact, and threat human life.

Algerian government struggles to deal with this situation by many ways: Setting up dedicated agencies, Take all measures and actions for modern waste treatment and developing of

* رمز المقال: 2/17-25/ع/س.

تاريخ إيداع المقال لدى أمانة المجلة: 2017/01/17.

تاريخ إيداع المقال للتحكيم: 2017/03/07.

تاريخ رد المقال من قبل التحكيم: 2017/04/25.

تاريخ قبول المقال للنشر: 2017/05/23.

a legal system to punish the perpetrators of the damage in this environment, under what is calling the criminal and civil liability arising from damage to the marine environment. When the Algerian legislature has made significant efforts to reflect international legal standards accepted by Algeria in the field of protection of the marine environment against oil pollution and pollution from ships, given the position occupied by the hydrocarbon sector and the maritime transport sector in Algeria, since both types of impact of pollution on the economic and strategic interests. This protection from the first emission special law to protect the environment Law No. 83-03 on the protection of the environment and then gradually progressed beyond the laws and access to Law No. 03-10, was a result which has included the provisions of the circumstances of legislation to deal with the violation of obligations and duties related to the protection of the marine environment, which in most often requiring the offender accountability by the application of responsibility for environmental damage system, namely the establishment of civil responsibility and criminal responsibility

مقدمة:

الكل منا يعرف أن البيئة البحرية هي أول وأكبر مفرغة للبشرية، إذ أنها تجمع في أعماقها كل ما يعيق البشر في البر من مختلف أنواع النفايات السامة منها والغير سامة، السائلة والصلبة، وذلك ليحيا في بيئة نظيفة على اليابسة خالية من هذه النفايات، ولكنه بهذه الأفعال يكون قد تسبب في تدمير حياته وحياة الأجيال التي بعده في كافة أنحاء العالم. لقد تيقن المجتمع الدولي بأهمية وجسامة هذا الخطر البيئي الذي يحدق بالبيئة العالمية جمعاء والبيئة البحرية على الخصوص، كون أن الظاهرة البيئية أصبحت ظاهرة عابرة للحدود لا تخص دولة بعينها أو مكان معين، إنما المساس بها بات يشكل تهديدا للأمن والسلم الدوليين.

تعد الجزائر من بين الدول الساحلية التي حاولت ولا تزال تحاول أن تضع نظام فعال لتسيير النفايات بغية التقليل من الأضرار التي تصيب البيئة البحرية، ودعمت هذا النظام بمجموعة من الإجراءات القانونية التي من شأنها أن ترتب المسؤولية المدنية والجزائية ضد مرتكبي الضرر البيئي من أجل معاقبتهم على هذه الأفعال وتردع الآخرين لتجنب السلوكات المضرة بهذه البيئة. من خلال هذه الورقة البحثية فإن الإشكال المطروح: ما هي الآثار المترتبة عن عدم القيام بحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفايات في الجزائر؟

للإجابة عن هذا التساؤل قسمنا هذا الموضوع إلى ثلاث محاور: تطرقنا في المحور الأول إلى أهمية البيئة البحرية وتناولنا في المحور الثاني مصادر النفايات التي تلحق بالبيئة البحرية، أما المحور الثالث فخصص لتوضيح المسؤولية المدنية والجزائية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية.

المحور الأول: أهمية البيئة البحرية:

تعد البيئة البحرية جزء من النظام البيئي العالمي، وتتكون من البحار والمحيطات والأنهار وما يتصل بها من روافد، وما تحويه من كائنات حية سواء كانت نباتية أو حيوانية، كما تضم موارد أخرى مثل المعادن بمختلف أنواعها، وتعتمد هذه الكائنات كلا منها على الآخر وتتفاعل مع بعضها في علاقة مترنة، ويختل هذا التوازن عند الإخلال بالمواصفات الفيزيائيةⁱ. والكيميائية للبيئة البحرية

كما ورد في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م، بأن البيئة البحرية هي نظام بيئي بيئي أو مجموعة من الأنظمة البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي، الذي ينصرف إلى دراسة وحدة معينة في الزمان والمكان، بكل ما ينطوي عليه من كائنات حية في ظل الظروف المادية والمناخية، وكذلك العلاقة بين الكائنات الحية بعضها ببعض وعلاقتها بالظروف المادية المحيطة بها. وتكتسي البيئة البحرية أهمية بالغة على مستوى عدة مجالات، وهذا ما سننظر إليه فيما يلي من خلال تقسيم هذا المحور إلى ثلاث نقاط أساسية، حيث سنخصص الأولى: لتوضيح الأهمية الإستراتيجية للبيئة البحرية، في حين نعالج في الثانية: الأهمية الحيوية، أما الثالثة: فنتناول فيها الأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية.

أولاً: الأهمية الإستراتيجية للبيئة البحرية: للبحر أهمية كبيرة أكثر من أي وقت مضى، بحيث أن أكثر من 80 بالمائة من التجارة العالمية تتم عن طريق البحر و 90 بالمائة من الاتصالات الدولية تستعمل الكابلات البحريةⁱⁱ. كما أن البحر مجال استراتيجي يستقطب اهتمام الدول باستمرار، إذ أنها تتمكن من خلاله من حماية مصالحها، وإبقاء العدو أبعد ما يكون عن الحدود البرية، فللبحر خصائص تميزه عن المجال البري تمثل في شجاعته، ثباته، كما أنه يعد مجالا مقاوما، تتجانس جميع مناطقه ولديه نفس الخصائص الفيزيائية في كل الاتجاهات، وهو وسيلة سياسية من خلاله يمكن للدولة أن تبين قوتها على الساحة الدولية، فالأمم أصبحت تتحول يوما بعد يوم إلى البحر، لأنه من دون التحكم في البحر من الصعب التحكم في الاقتصاد ومسيرة القوى الكبرىⁱⁱⁱ، فالقوة البحرية شرط أساسي للحرية: حرية التجارة، حماية المصالح، ومقاومة الابتزازات^{iv}.

ثانياً: الأهمية الحيوية للبيئة البحرية: للبيئة البحرية أهمية حيوية يمكن تحديدها في نقطتين أساسيتين هما: 1- تحقيق التوازن المناخي، 2- مصدر الأكسجين.

1- تحقيق التوازن المناخي: إن درجة حرارة البحار نوعا ما مرتفعة، مما يجعل من البحار بمثابة آلة حرارية تعمل على تنظيم درجة حرارة الأرض، إذ تمتص أكبر قدر من حرارة اليابسة على الكرة الأرضية دون أن تتأثر بدرجة حرارتها، وعندما تكون حرارة اليابسة منخفضة فإن البحار والمحيطات تفقد قدرا من حرارتها لتدفئة اليابسة بدون أي تأثير على حرارة البيئة البحرية بسبب حركة التيارات البحرية. ومن ثم فهو عامل توازن وتلطيف للمناخ على ظهر اليابسة^v.

2- مصدر الأوكسجين: الذي تطلقه البلاكتونات النباتية، فالمحيطات والبحار تتكون من بلاكتونات نباتية كثيرة، المتكونة من علق صغير جدا، وهو المنتج الأول للأوكسجين من خلال عملية التركيب الضوئي، وهو الذي يعيد رسكلة غاز أكسيد الكربون، من خلال إذابته في مياه البحار والمحيطات، ومحاصرته في الرواسب الكلسية التي تتراكم منذ آلاف السنين في قاع البحر.^{vi}

فالبحر ينتج أكثر من 80 بالمائة من الأوكسجين، ويمتص حوالي 100 مليون طن من غاز ثاني أكسيد الكربون أي ما يعادل 45 بالمائة في اليوم، فقول أن الغابات رئة العالم هو أمر غير صحيح لأن الغابات تنتج الأوكسجين ولكنها تستهلكه أيضا، فالعلاقة إنتاج-استهلاك الأوكسجين واستهلاك-إنتاج غاز ثاني أكسيد الكربون هي متوازنة، إذن فرئة الأرض هي البحر.^{vii} كما يعد البحر مورد للماء العذب، حيث أن البحار هي المصدر الأساسي للماء العذب على اليابسة عن طريق تبخر مياهه ومن ثم سقوطها على شكل أمطار أو بتحلية مياهه بواسطة محطات مخصصة لذلك.^{viii}

ثالثا: الأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية: و تتجسد هذه الأهمية في النقاط التالية:

1- مصدر غذاء.

2- مصدر صناعات هامة.

3- طريق للمواصلات و الاتصالات.

4- مصدر للطاقة.

5- مصدر للأملاح المعدنية والثروات الأخرى.

6- السياحة.

1- مصدر غذاء: حيث يتم كل سنة اصطياد حوالي 90 مليون طن من السمك في العالم وهذه الأخيرة توفر البروتينات الطبيعية للاستهلاك الإنساني، وقد كانت تقديرات المنظمة العالمية للتغذية والزراعة FAO لسنة 2010 تشير إلى أن إنتاج المصائد العالمية سوف يتراوح ما بين 107 و 144 مليون طن في السنة وأن 30 مليون طن سوف تحول إلى غذاء للحيوانات ليبقى ما بين 77 و 144 مليون طن فقط للاستهلاك الإنساني.^{ix}

2- مصدر صناعات هامة: مثل استخراج معظم الزيوت التي تستعمل في صناعة الدهون، إذ تعتبر البيئة البحرية مورد العديد من المواد الأولية لعدة صناعات منها صناعة الأدوية والمواد التجميلية وغيرها من الصناعات التي تستعمل زيوت السمك ومركبات الحيوانات أو النباتات البحرية المختلفة.

3- طريق للمواصلات والاتصالات: فبالنسبة للمواصلات يعتبر البحر من أهم الطرق للمواصلات، ويظهر ذلك في الزيادة الكبيرة للإنتاج في قطاع صناعة السفن وتطويرها رغم طرق النقل الأخرى الجوية منها والبرية، ولكن تبقى للبحر خصوصية في هذا المجال بسبب قلة التكاليف وإمكانية نقل الأوزان المختلفة.

أما بالنسبة للاتصالات، فإن البحار والمحيطات عززت من قوة العلاقات الدولية بين أشخاص المجتمع الدولي، لأنها ربطت بين الدول خاصة بعدما تشعبت وتعددت مجالات التعاون الدولية، فقد ربطت الطرق البحرية بين الدول وسهلت الاتصال فيما بينها مما عزز التجارة الدولية، وبما أن الدول في حاجة إلى اتصال سريع ومستمر وجدت في البحار بيئة مناسبة جدا ووسيلة سهلة لذلك، من خلال استخدام وسائل الاتصال السلكية واللاسلكية خاصة الهواتف والتلغرافات، إذ توجد في المجتمع الدولي قاعدة تتمثل في حرية إلقاء الأسلاك الهاتفية والتلغرافية في البحر، إضافة إلى مد خطوط شبكات الانترنت بين الدول والقارات.^x

4-مصدر للطاقة: إذ تحتوي على النفط والغاز الطبيعي، الذهب، القصدير، الماس، الحصى والرمل، بحيث تقدر القيمة الاقتصادية للمعادن الموجودة في قيعان البحر بحوالي بليون دولار في السنة، فبالنسبة للإنتاج العالمي فإن البترول المستخرج من البحر انتقل من 13,5 مليار برميل في اليوم من بدايات الثمانينات إلى 18,6 مليار برميل في اليوم في نصف التسعينات بزيادة تقدر ب 37 بالمائة، وفي نفس السنوات انتقل إنتاج الغاز المستخرج من البحر من حوالي 1000 مليار إلى 1268 مليار متر مكعب في اليوم أي بزيادة قدرها 27 بالمائة، وفي سنوات الألفين بلغ حوالي 30 بالمائة من الإنتاج العالمي للبترول ونصف الإنتاج العالمي من الغاز يستخرج من قيعان البحر.^{xi}

5-مصدر للأملاح المعدنية والثروات الأخرى: التي قدرت بحوالي 166 مليون طن في الميل مكعب من مياه البحر ويأتي ملح الطعام كلور الصوديوم على رأس هذه الأملاح، إذ تبلغ نسبته حوالي 85 بالمائة من إجمالي كمية الأملاح الذائبة في البحار والمحيطات وتبلغ نسبة استهلاك العالم منه ما يزيد عن 35 مليون طن سنويا ويحصل عليه من تجفيف مياه البحر تحت أشعة الشمس^{xii}. وكذلك فإن كمية الألومنيوم الموجودة في باطن البحار تقدر بحوالي 48 بليون طن أي ما يكفي العالم لمدة 20 ألف سنة، بينما احتياطات اليابسة تكفي العالم لمدة 10 أعوام فقط، وتقدر كمية النيكل حوالي 15 ألف بليون طن أي ما يكفي العالم لمدة 200 ألف عام واحتياطات اليابسة من هذا العنصر لا تتجاوز ما يكفي الحاجة العالمية لمدة 40 عاما فقط. إضافة إلى النحاس والحديد والفسفور وعلى غرار مصادر الطاقة التقليدية مثل الغاز والبترول، فإن المحيطات تضم عناصر أخرى من الطاقات الجديدة وكميات معتبرة مثل استعادة المكونات المجمدة للميثان (hydrate de methan)، بحيث يمكن أن نجد حقول ضخمة على عمق يتراوح 180 إلى 450 متر تحت قاع البحر، ويشكل هذا مجال ثري جدا للبحث، بحيث أن قيمة هذه المادة لا يمكن تقديرها، إذ يتوقع العلماء أنه يمكن أن تضم مرتين أكثر من الكربون العضوي أكثر من مجموع حقول البترول والغاز والفحم المسترجع وغير المسترجع في العالم بأسره.^{xiii}

6-السياحة: على طول السواحل توفر السياحة العديد من مناصب الشغل وتدر أموالا هائلة، حيث أن السياحة في جزر كاي في فلوريدا تدر حوالي 1,2 مليار دولار كل عام¹³، وقد قدرت الاستفادة الإنسانية من الحوافز الاقتصادية من البحار بالعديد من التريلونات من الدولار في السنة.

المحور الثاني: مصادر النفايات التي تلحق بالبيئة البحرية: لقد أصبحت النفايات جزءا لا يتجزأ من السلسلة الغذائية البحرية خاصة البلاستيكية منها، الأمر الذي أضحي يؤثر سلبا على صحة الإنسان وباقي الكائنات الحية الأخرى باعتبار أن النفايات هي الحلقة الأخيرة في السلسلة.

كما تؤثر على الجانب الجمالي للبيئة البحرية والذي له تأثير على الصحة النفسية للأفراد، وبالتالي يؤثر في الحياة الاجتماعية والاقتصادية بسبب تدهور قدرتهم الإنتاجية، إضافة إلى تراجع المخزون الوطني من العملة الوطنية والأجنبية بسبب تأثير هذه النفايات على السياحة الساحلية وكذا على كمية ونوعية الكائنات البحرية الموجودة.

إن مصادر النفايات التي تلحق أضرارا بالبيئة البحرية عديدة و متنوعة، إلا أننا سوف نقتصر في هذه الورقة البحثية على دراسة مصدرين أساسيين، يمثل الأول في: المنتج، في حين يمكن الثاني في: المستهلك.

أولاً: المنتج: إن المصدر الأولي للنفايات بشتى أنواعها هو المنتج أو مرحلة الإنتاج التي يتحدد من خلالها طبيعة المنتج، تركيبته، غلافه، استعماله، وغيرها، لأن هذه المرحلة هي التي تحدد نوعية وكمية النفايات التي تنتج عن المرحلة الثانية ألا وهي الاستهلاك، فإذا تحدثنا عن البلاستيك كأكبر مشكل يواجه مصممي أنظمة تسيير النفايات، فإن الإنتاج العالمي منه قد زاد بـ 50 بالمائة ما بين سنة 2002 و 2013، وهذه الزيادة لم يرافقها تطور في الممارسات والأنظمة لتسيير هذه المخلفات، وتلحق هذه المادة خسائر بيئية فادحة قدرت حسب إحصائيات الأمم المتحدة للبيئة بـ 13 بليون دولار في السنة¹⁴.

ثانياً: المستهلك: هو المصدر الثاني للنفايات لأنه هو المستعمل النهائي لهذه السلعة وهو الذي يحدد مصيرها، هل سوف يحافظ على ما تبقى من هذه السلعة أم أنه يتخلص منها بطرق حضارية في الأماكن المخصصة لها والتي يقام من خلالها بفرز ورسكلة أو تدوير هذه النفايات أو بردها أو حرقها.

كما أنه قد يتخلى عنها بطرق عشوائية في مختلف الأماكن مثل أغلفة المنتجات خاصة الغذائية منها، علب السجائر وبقايا الزهرة: من غذاء، علب، أوراق وغيرها، والتي تنتقل عبر عوامل طبيعية منها الرياح و مياه الأمطار إلى البيئة البحرية، ضف إلى ذلك تصريف مياه الصرف الصحي المليء بالأوساخ والمياه الملوثة والتي تصب في البحر، ولقد تمكن المعهد الفرنسي من أجل استغلال البحر IFREMER بجمع 300 مليون من النفايات في قاع البحر الأبيض المتوسط، بحيث أن 80 بالمائة من هذه القمامات مصدرها البر في حين 10 بالمائة ذات مصدر بحري، ناتجة عن ممارسات الصيد من بقايا الشبائيك، حبال، ونفايات البواخر وهي القمامات التي يتم التخلص منها في البحر من قبل بواخر الزهرة أو التجارية أو الصيادين، و 10 بالمائة الباقية تخلى عنها الإنسان على الشواطئ، بحيث تتوزع هذه النفايات في كل من قاع البحر والساحل و سطح المياه¹⁵.

المحور الثالث: المسؤولية الناجمة عن الإضرار بالبيئة البحرية نتيجة سوء تسيير النفايات:
اعترفت القوانين والاتفاقيات الدولية بالعديد من الحقوق للدول في مجال استغلال مواردها الطبيعية وممارسة سلطاتها واختصاصاتها، بيد أن ذلك ليس مطلقاً وإنما مقيداً بالحدود المرسومة للحق ولا يجوز لها أن تتجاوزه، فإن هي خالفت ذلك خرجت عن دائرة الحق وتحملت تبعات ذلك من حيث المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تلحق بالأشخاص والممتلكات جزاء التعدي الضار على البيئة البحرية، وهذا ما تم تأكيده في مؤتمر الأمم المتحدة الثاني حول البيئة والتنمية الذي عقد في البرازيل سنة 1992، حيث نص المبدأ الثاني منه على تملك الدول وفقاً لميثاق الأمم المتحدة ومبادئ القانون الدولي الحق السيادي في استغلال مواردها وفقاً لسياساتها البيئية والإنمائية وهي مسؤولة عن ضمان ألا تسبب الأنشطة التي تدخل في نطاق ولايتها أو سيطرتها أضراراً لبيئة دولة أخرى أو لمناطق واقعة خارج حدود ولايتها الوطنية، وفي هذا المجال نشير إلى المبدأ (21) من مجموعة مبادئ مؤتمر ستوكهولم لسنة 1972 الذي نص على أن "على الدولة مسؤولية ضمان الأنشطة التي تتم داخل حدود ولايتها أو تحت إشرافها لا تسبب ضرراً لبيئة الدول الأخرى أو للمناطق فيما وراء حدود ولايتها الوطنية"¹⁶.
كما جاء في اتفاقية الكويت حول البيئة البحرية للخليج العربي لسنة 1978 النص على أن تتعهد الدول الأطراف فيما بينها في صياغة وإقرار القواعد والإجراءات المناسبة لتحديد المسؤولية المدنية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية مع مراعاة القواعد والإجراءات الدولية السارية والمتعلقة بهذه الأمور.
لذلك، فإن المسؤولية القانونية للأفراد أو الدول عن الأضرار البيئية، تتمحور في تقطعتين أساسيتين إما أن تكون مدنية وهو ما سنفصله في **الأولى** أو جزائية و تهدف إلى حماية المجتمع من أخل بأمنه واستقراره بارتكابه عملاً إجرامياً عرفه القانون ووضع له العقاب المناسب و نستعرضها في النقطة الثانية.

أولاً: المسؤولية المدنية الناجمة عن الإضرار بالبيئة البحرية: المسؤولية المدنية هي نظام قانوني يلتزم بمقتضاه كل من ارتكب خطأ أو عملاً غير مشروع بتعويض من أضره في نفسه أو ماله^{xiv}، وتنقسم المسؤولية المدنية إلى:

- 1- مسؤولية مدنية تقصيرية. 2- مسؤولية مدنية عقدية.

1- المسؤولية المدنية التقصيرية: تمثل الوضع العادي للمسؤولية عن الأضرار البيئية بوجه عام، سواء تدهور البيئة أو النفايات أو التلوث بمختلف أنواعه، حيث لا تقوم بين المسؤول أو المضرور علاقة عقدية، هنا تبرز حقيقتان مهمتان وهما¹⁷:

• يكون تحت تصرف المضرور من ضرر بيئي إمكانيات متعددة لتأسيس المسؤولية المدنية في مواجهة محدث الضرر، ووسائل تأسيس هذه المسؤولية في القانون الوضعي هما مسؤولية مدنية عن الخطأ واجب الإثبات، ومسؤولية حارس الشيء.

• يصطدم هذا المضرور بعقبات شديدة في سبيل إعمال هذه المسؤولية حيث أن المفاهيم التقليدية لقانون المسؤولية بخصوص الخطأ والضرر المباشر ورابطة السببية والشخص المسؤول غير مناسبة للسيطرة على الأوضاع المتتابعة لتدهور البيئة.

أ-مسؤولية مدنية عن الخطأ واجب الإثبات: إذ أن القانون المدني الجزائري في المادة 124 ينص على أن كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضرر للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض، أي متى أثبت المضرور خطأ محدث الضرر¹⁸، فيما يتعلق بالبيئة البحرية يكون كل مالك سفينة تحمل شحنة من المحروقات، تسبب تلوث نتج عن تسرب أو صب محروقات من هذه السفينة، مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن التلوث وفق الشروط والقيود المحددة بموجب الاتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بواسطة المحروقات، الموقع عليها في بروكسل في 29 نوفمبر 1960 والاتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث بسبب المحروقات والمنعقدة في بروكسل في 18 ديسمبر 1971. إثبات الخطأ يسمح للمضرور بالمطالبة بوقف النشاط غير المشروع فضلا عن تعويض ما لحقه من ضرر الأمر الذي يعد جوهريا في مجال الأضرار البيئية، لكن في مجال الأضرار البيئية يفضل المضرور دائما المسؤولية التي لا تستوجب إثبات الخطأ، خاصة في مجال الإضرار بالبيئة البحرية¹⁹.

ب-المسؤولية المدنية لحارس الشيء: هنا المضرور سوف يجد ميزة حقيقية تتمثل في إعفائه من إثبات خطأ المسؤول عن الشيء، وفي القانون المدني الجزائري نجد المادة 138 الخاصة بالمسؤولية عن حراسة الأشياء التي تحتاج إلى عناية خاصة على كثير من مصادر الأضرار البيئية التي تسبب تدهورا أو تلوثا للبيئة في عناصرها المختلفة.

ج- يصطدم تطبيق المسؤولية المدنية التقصيرية في مجال حماية البيئة بعدة صعوبات نجملها فيما يلي:
- الضرر البيئي في أغلب الأحيان يكون ضرا غير مباشر، لذا فمن الصعب إثبات العلاقة السببية بين النشاط القائم والضرر. كما أن الضرر -كهنصر جوهرى للمسؤولية المدنية- يطرح عدة صعوبات ترتبط بتعريفه وإثبات تقديره، فضلا عن ذلك فإن خصوصية الأضرار البيئية تخلق بعض الصعوبات الإضافية. - الضرر البيئي يتحقق في أغلب الأحيان بالتدرج وليس دفعة واحدة.

- الأضرار الناجمة عن التلوث أو التدهور البيئي قد تكون أضرارا ليست مباشرة، لا تصيب الإنسان أو الحيوان أو الأشياء، بل تدخل وسائط من مكونات البيئة كالماء، الهواء، وغيرها.

2- المسؤولية المدنية العقدية: الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية العقدية يكمن في الإخلال بالالتزام العقدي، إلا أنه في مجال الأضرار البيئية فإن عبء الإثبات يقع على المضرور.

لذلك يمكن أن نلتزم في القواعد القائمة ما يحقق للمضرور ذلك، لهذا فإن الفقه يقدر بحق أن الأضرار البيئية خاصة ما تولده النفايات السامة أو الضارة يمكن أن تسري عليه آلية ضمان العيوب الخفية للشيء المبيع الذي يوفر مزايا مؤكدة للمضرور برغم ما يحيطه من قيود وصعوبات. كما يمكن أن يثار في هذا المجال الالتزام بالإعلام أو بالنصيحة²⁰. ففيما يتعلق بضمان العيوب الخفية لا توجد أحكام للقضاء الجزائري في هذا الخصوص، إلا أن نصوص القانون الجزائري في هذا الصدد تسمح للقضاء بتوفير الحماية للمتضررين من النفايات، بحيث تقع المسؤولية العقدية بالنسبة لكل الأضرار الذي تصيب المعني في شخصه أو ماله أو التي تترتب على انعقاد مسؤوليته اتجاه الغير الذي يمسه ضرر بسبب النفايات، أما فيما يتعلق بالالتزام والنصح فيرى الفقه الحديث بضرورة وجود التزام بالإعلام والنصيحة أيضا في مجال الاتفاقيات المتعلقة بمعالجة ونقل النفايات، وتعتقد المسؤولية العقدية للأول إذا ثبتت مخالفة هذا الالتزام أو أصاب الناقل أو الغير ضرر، وبناء على هذه المعلومات والنصائح يستطيع المتعاقد الآخر أن يتخذ الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر.

ثانيا: المسؤولية الجزائية عن الإضرار بالبيئة البحرية:

إذا رجعنا إلى القانون 01-19 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها²¹، فإن هذا القانون لا ينص صراحة على المساس بالبيئة البحرية، لكن وبما أن أكبر نسبة من النفايات توجد في البحر ومصدرها البر، فإن هذا القانون يمس البيئة البحرية كذلك، ضف إلى ذلك فيمكن تطبيق نوى هذا القانون إذا قام أحد الأشخاص بنفس التصرفات المنصوص عليها أدناه على مستوى هذه البيئة.

لقد أقر المشرع الجزائري مجموعة من الإجراءات الجزائية التي تعاقب وتردع مرتكبي الجرائم البيئية والتي تتراوح قيمتها المادية ما بين 500 دج و 5000 دج لكل شخص طبيعي قام برمي أو إهمال النفايات المنزلية وما شابهها أو رفض استعمال نظام جمع النفايات وفرزها الموضوع تحت تصرفه من طرف الهيئات المعنية²². ويعاقب بغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج كل شخص طبيعي أو معنوي يمارس نشاطا صناعيا أو تجاريا أو حرفيا أو أي نشاط آخر، ارتكب نفس الفعل المذكور أعلاه، ونفس العقوبة بالنسبة لكل من قام بإيداع أو رمي النفايات الهامة في أي موقع غير مخصص لهذا الغرض لاسيما الطريق العمومي، وتضاعف هذه الغرامة في حالة العود، ويعاقب بالحبس من 03 أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 30000 إلى 50000 أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من قام بخلط النفايات الخاصة الخطرة مع النفايات الأخرى. ويعاقب بالحبس من سنة إلى ثلاث

سنوات وبغرامة مالية من 600.000 دج إلى 900.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط كل من قام بإيداع النفايات الخاصة الخطرة أو رميها أو طمرها أو غمرها أو إهمالها في مواقع غير مخصصة لهذا الغرض، ويعاقب بالسجن من 05 سنوات إلى 08 سنوات وبغرامة مالية من مليون دينار 1.000.000 دج إلى 5.000.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط كل من استورد النفايات الخاصة الخطرة أو صدرها أو عمل على عبورها وتضاعف العقوبة في حالة العود.²³

ويعد فعل إرهابي أو تخريبي كل اعتداء على المحيط أو إدخال مادة أو تسريبها في الجو أو في باطن الأرض أو إلقاءها عليها أو في المياه بما فيها المياه الإقليمية من شأنها جعل صحة الإنسان أو الحيوان أو البيئة الطبيعية في خطر.²⁴ ولقد جاء في القانون البحري في فقرة الجرح والجنایات البحرية والمصنفة تحت خانة المساس بأمن الملاحة البحرية يعاقب بالحبس من ثلاثة أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 100.000 إلى 600.000 دج كل ربان يبحر بإرادته أو يتهاون منه بسفينة في حالة سيئة للملاحة وغير مجهزة بكفاية وغير معدة أو مموّنة، وكل مجهزة يضع تحت تصرفه مثل هذه السفينة والذي يضع في خطر البيئة البحرية، ويعاقب بالحبس من 6 أشهر إلى 5 سنوات وبغرامة مالية من 50.000 دج إلى 500.000 دج كل شخص يمنع أو يعيق القيادات أو المناورات البحرية للسفينة أو يخل بالنظام والأمن على متن السفينة والتي تعرض البيئة البحرية للخطر.²⁵

ويعاقب بالحبس من شهرين إلى سنتين وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج كل مالك حطام يشكل خطرا على البيئة وتحكم السلطة القضائية على المالك بدفع جميع النفقات التي قامت بها السلطة البحرية المختصة لتنفيذ عمليات الرفع أو إصلاح الأضرار الناتجة عن هذه العملية، ويعاقب بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر وبغرامة مالية من 200.000 دج إلى 500.000 دج كل شخص يعلم بضياع عتاد أو أي شيء في البحر أو إتلاف عتاد يؤدي الإضرار بالبيئة البحرية و لم يخطر السلطات البحرية الجزائرية المختصة.²⁶

كما تنص المادة 911 من القانون البحري الجزائري على تأمين نظافة وصحة مساحات الماء والسطوح الترابية، الوقاية من الكوارث وتنظيم مكافحة التلوث وتفادي انتشاره، وتحديد مقاييس رمي المنتجات البترولية في مساحات الماء. كما يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة من مائة ألف دينار (100.000 دج) إلى مليون دينار (1.000.000 دج) أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل ربان سفينة جزائرية أو قاد طائرة جزائرية، أو كل شخص يشرف على عمليات الغمر أو الترميد في البحر على متن آليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، مرتكبا بذلك مخالفة لأحكام المادتين 52 و 53 أعلاه، وفي حالة العود تضاعف العقوبة.²⁷

يعاقب بالحبس من سنة واحدة إلى 05 سنوات وبغرامة من 1.000.000 دج إلى 10.000.000 دج، أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط كل ربان خاضع لأحكام المعاهدة الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالحرقوات والمبرمة بلندن في 12 مايو 1954 وتعديلاتها، الذي ارتكب مخالفة للأحكام المتعلقة بحظر صب الحرقوات أو مزيجها في البحر، وفي حالة العود تضاعف العقوبة. ويعاقب بغرامة من 100.000 دج إلى 1.000.000 دج كل ربان تسبب بسوء تصرفه أو رعوثه أو غفلته أو إخلاله بالقوانين والأنظمة، في وقوع حادث ملاحى أو لم يتحكم فيه أو لم يتفاداه، ونجم عنه تدفق مواد تلوث المياه الخاضعة للقضاء الجزائري. وتنص المادة 99 من نفس القانون على أنه بغض النظر عن المتابعات القضائية، في حالة إلحاق الضرر بشخص أو بالوسط البحري أو بالمنشآت. يعاقب بالحبس من سنة إلى خمس سنوات وبغرامة من 2.000.000 دج إلى 10.000.000 دج كل من صب محروقات أو مزيج من المحروقات في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري.

كما يعاقب بالحبس لمدة سنتين وبغرامة مالية قدرها 500.000 دج كل من رمى أو أفرغ أو ترك تسربا في المياه السطحية، أو الجوفية أو في مياه البحر الخاضعة للقضاء الجزائري لمادة أو مواد يتسبب مفعولها في الإضرار ولو مؤقتا بصحة الإنسان أو النبات أو الحيوان، أو يؤدي ذلك إلى تقليص استعمال مناطق السباحة، وتطبيق نفس العقوبات والتدابير على رمي أو ترك نفايات بكميات هامة في المياه السطحية، أو الجوفية أو في مياه البحر الخاضعة للقضاء الجزائري، وكذلك في الشواطئ وعلى ضفاف البحر²⁸.

الخاتمة: لقد خالصنا من خلال دراسة هذه الورقة البحثية إلى جملة من النتائج نوردتها فيما يلي:

1- لقد تعددت مبادرات الجزائر في المصادقة على العديد من الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية، حيث بذل المشرع الجزائري جهود معتبرة من أجل تجسيد القواعد القانونية الدولية التي قبلتها الجزائر في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي و التلوث الناجم عن السفن و الطائرات بالنظر إلى المكانة التي يحتلها قطاع المحروقات و كذا قطاع النقل البحري في الجزائر و باعتبار أن لهذين النوعين من التلوث الأثر البالغ على المصالح الاقتصادية و الإستراتيجية

2- إن جهود المشرع الجزائري في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن مصادر برية قد جاءت عكس الأولى (التلوث النفطي و التلوث من السفن و الطائرات) أي أن الجهود لا تزال ضئيلة في هذا المجال، و تكمن هذه الضالة في قلة النصوص القانونية و ندرتها في القانون الداخلي - كما أن الإدارة و ما تتمتع من صلاحيات السلطة العامة و سلطات الضبط الإداري تلعب دورا أساسيا ووقائيا فيما يخص حماية البيئة البحرية

3- يتبع موضوع المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، نجد بأنه لا يزال يشوبه الغموض وعدم التحديد و من ذلك عدم الضبط الدقيق للمصطلحات كالتلوث مثلا إذ لم يتم التوصل لتعريف محدد لحد الآن يمكن أن تنظم بشأنه قواعد هذه المسؤولية، أو حتى نحدد المسؤول في ضوءه، و في هذا الشأن نجد أن المشرع الجزائري لم يشير إليها في القانون المدني أو القوانين الأخرى و هذا ما أدى بنا إلى مشكلة في تحديد أساسا لهذه المسؤولية، 4- اعتنق المشرع الجزائري المسؤولية الموضوعية في مجال الجرائم الماسة بالنطاق البحري و بالدرجة الأولى في جرائم التلوث النفطية أي المحروقات بصفة عامة، كما أن هذه المسؤولية مركزة على أشخاص فقط محددین على سبيل الحصر (المستثمرين بالخصوص) بما يتيح للمضروور معرفة المطالب بالتعويض بسهولة بالإضافة إلى سرعة التعويض، و التعويض الأنسب في مثل هذه الحال هو التعويض التقدي لأن التعويض العيني يصعب في مثل جرائم التلوث البحري.

5- تهدف الحماية الجزائرية للبيئة البحرية إلى تحقيق الردع، إلا أننا توصلنا من خلال هذه الدراسة أنه وبالنظر لنقص تأهيل القضاة و ضعف الإدارة في هذا المجال وتعدد القوانين الخاصة و المتعلقة بالبيئة بصفة عامة و بالبيئة البحرية بصفة خاصة جعل مهمة القضاء صعبة في الوقوف أمام الجرائم التي تلحق بالبيئة البحرية و لأجل ضرورة تفعيل التشريعات الخاصة بحماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري.

و بناء على هذه النتائج المتوصل إليها يمكن تقديم الاقتراحات التالية:

- 1- المسؤولية المدنية هي القادرة على تأدية دور وقائي وفعال في مجال حماية البيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة، لذا لا بد من إعادة صياغة قواعد جديدة تتلاءم وحجم الضرر الذي يلحق يوميا بالبيئة البحرية.
- 2- يجب على الدولة الجزائرية أن تأخذ بعين الاعتبار التكلفة الباهظة للعديد من الآليات المعتمدة من أجل الحد من التلوث البحري التي تؤثر كثيرا على الجزائر باعتبارها دولة نامية.
- 3- تكريس المشرع الجزائر للأحكام الواردة بالاتفاقيات الدولية التي قبلتها الجزائر بشأن الحماية الخاصة بالبيئة البحرية، من خلال إدماج تلك القواعد في القوانين الوطنية و خاصة تلك القواعد الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث من المصدر البري مع إلحاق هذا التكريس بجهاز للرقابة من مهامه التكفل بالالتزام الفعلي لأية قاعدة قانونية وطنية و يكون مدعما بآليات عقابية صارمة في حالة ارتكاب مخالفات.
- 4- ضرورة توفير إدارة قوية صارمة في تطبيق التشريعات الخاصة بالبيئة البحرية وقضاء صارم وردعي في تطبيق القوانين المتعلقة بحماية البيئة البحرية و ذلك بتوفير قضاة مؤهلين و متخصصين للنظر في القضايا التي تخص البيئة

البحرية بصورتها المدنية و الجزائية، وأن تأخذ هذه القضايا طابع الاستعجال للتمكن من ضبط الأضرار التي تمس المجال البحري.

5- إدخال التربية البيئية في المناهج التعليمية لجميع المراحل الدراسية والاعتراف في الوقت ذاته بأهمية كل شخص برفع دعاوى لدى الجهات القضائية المختصة بخصوص أي مشكلة تمس البيئة البحرية حتى ولو لم يكن متضرراً بصورة شخصية منها، التي من شأنها في الحقيقة أن تحمل كل شخص مسؤولية الدفاع عن البيئة وحمايتها من الاعتداء عليها بمختلف الطرق والوسائل القانونية.

الهوامش:

- 1 https://marinssciences.blogspot.com/2015/04/blog_post_4.html, مفهوم البيئة البحرية، عبدو، علي، consulté le 02/05/2015 a 10 :50 .P 01
2. ROYER, **géopolitique de la mer et des océans**, 12 octobre 2012, www.djweb.com/geopolitique-de-la-mer-et-des-html,Pierre, consulté le 05/05/2015 a 17 :30 .P 02
3. François FIORINA, **espace maritime un enjeu capitale pour la prospérité des nations, comprendre les enjeux stratégiques**, note hebdomadaire N° 76, école de management, Grenoble, 12 juillet 2012. P 07
4. Royer, op.cit. p 04.
5. عبده عبد الجليل عبد الوارث، **حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات البولية والداخلية**، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2006، ص 65.
6. Vrai ou faux ? la foret est le poumon de la terre ; www.linternaute.com/science/environnement/est-ce-que/06/poumon-terre/poumon-terre-shtml, consulté le 01/05/2015 a 19 :00. P 05.
7. Plus d'oxygène sur terre dans 100 ans, www.123océans.com/ocean/climat-fr/plus-oxygene-terre-moins-100-ans/, consulté le 01/05/2015 a 21 :15.p 03.
8. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 87.
9. أنظر: تقرير منظمة الزراعة و التغذية التابعة لمنظمة الأمم المتحدة حول حالة مصائد الأسماك وتربية الأحياء المائية، المحدث بروما بتاريخ 19 ماي 2014، ص 139.
- 10 Théophile zognou : la protection de l'environnement marin et côtier dans la région du golf de GUINEE, thèse de doctorat en droit, faculté de droit et science économique, université de limoges, 2012, p06.
11. مصطفى أحمد أبو الخير، الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي، ط1، دار الهندسية، القاهرة، 2012، ص 88.
- 12 Nations unis : les océans source de vie, convention des nations unis sur le droit de la mer 21 Emme anniversaire (1982-2002), p06. Ibid, p 13
- 13 عبد العزيز سليمان والدكتور عبد المجيد نعني، تاريخ الولايات المتحدة الأمريكية الحديث، النبضة العربية، بيروت- لبنان، ص 30.
- 14 U.S. Environmental Protection Agency (EPA). Characterization of Municipal Solid Waste in the United States. Washington DC, 1990.p 36.
- 15 د. زكريا طاحون، إدارة البيئة نحو الإنتاج الأنظف، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2007، ص 242.

- 16 عقد هذا المؤتمر في مدينة استوكهولم بالسويد في الفترة من 5 إلى 16 يونيو عام 1972 بدعوة من الجمعية العامة للأمم المتحدة في الثالث من ديسمبر عام 1968، و عرف بـ "قمة الأرض"، مستهدفاً تحقيق رؤية ومبادئ مشتركة لإرشاد شعوب العالم إلى حفظ البيئة البشرية وتميئها، وكذلك بحث السبل لتشجيع الحكومات والمنظمات الدولية للقيام بما يجب لحماية البيئة وتحسينها.
17. أحمد إسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، الجزائر، 1996، ص 31.
18. أنظر المادة 124 من الأمر 75-58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق لـ 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون المدني معدل ومتمم، الجريدة الرسمية العدد 78 للسنة 12، الصادرة بتاريخ 30 سبتمبر 1975، ص 990.
19. بالرجوع إلى نصوص كل من اتفاقية فيينا لعام 1963 وعام 1997 واتفاقية باريس لعام 1960 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية واتفاقية بروكسل لعام 1963 الملزمة لاتفاقية باريس فإنها أخذت بالمسؤولية الموضوعية إذ تقضي هذه الاتفاقيات صراحةً: " بأن مستغل المنشأة النووية يعد مسؤولاً مسؤولية مطلقة عن الأضرار النووية عندما يثبت أن هذه الأضرار قد وقعت نتيجة حادث نووي".
20. سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية (دراسة في ضوء الأنظمة القانونية والاتفاقيات الدولية)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2004، ص 159
21. القانون رقم 01-19 المؤرخ في 30 رمضان 1422 الموافق لـ 15 ديسمبر 2001 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، الجريدة الرسمية عدد 77.
22. راجع المادة 55 من القانون رقم 01-19 المؤرخ في 30 رمضان 1422 الموافق لـ 15 ديسمبر 2001 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، الجريدة الرسمية عدد 77، ص 16.
23. راجع المادة 66 من القانون رقم 01-19 المؤرخ في 30 رمضان 1422 الموافق لـ 15 ديسمبر 2001 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، الجريدة الرسمية عدد 77، ص 17.
24. عبد اللاوي جواد، الحماية الجنائية للبيئة، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2004، ص 8.
25. أنظر المادة 479 من القانون رقم 10-04 المؤرخ في رمضان 1431 الموافق لـ 15 أوت 2010 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ 29 شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية عدد 46، ص 12.
26. أنظر المادة 480 من القانون رقم 10-04 المؤرخ في رمضان 1431 الموافق لـ 15 أوت 2010 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ 29 شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية عدد 46، ص 13.
27. أنظر المادة 493 من القانون رقم 10-04 المؤرخ في رمضان 1431 الموافق لـ 15 أوت 2010 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ 29 شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية عدد 46، ص 15.
28. أنظر المادة 527 من القانون رقم 10-04 المؤرخ في رمضان 1431 الموافق لـ 15 أوت 2010 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ 29 شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية عدد 46، ص 19.