الضرر البيئي البحري على ضوء القانون الجزائري والدولي.

Marine environmental damage in the light of Algerian and international law

د /سمير شوقي
كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة لمين دباغين سطيف02
samir.chougui@gmail.com

تاريخ الارسال: 2019/11/15 تاريخ القبول: 2019/12/18 تاريخ النشر:2020/01/16

الملخص:

تهدف هذه الورقة البحثية لدراسة الإطار القانوني لحماية البيئية البحرية و التعويض عن الإضرار بها، وقد عرفت هذه المسألة اهتماما واسعا، تجسد في العديد من النصوص الوطنية و الدولية، و أيضا من خلال التدابير الوقائية و تدابير المسؤولية عن الضرر البيئي البحري.

وقد توصلت الدراسة إلى أن الجزائر بذلت العديد من الجهود لمواجهة مخاطر التلوث البحري ومع ذلك يلاحظ قصور هذه التدابير في وقف تدهور البيئة البحرية، كما يلاحظ أيضا تعقد وأحيانا غموض نظم المسؤولية القانونية التي تترتب على منازعات البيئة البحرية.

الكلمات المفتاحية: البيئة البحرية، الضرر البحري، التلوث البحري، المسؤولية المدنية، المسؤولية الجزائية.

Abstract:

This paper aims to study the legal framework for the protection of marine environment and compensation for damage to marine environment, and this issue has received wide attention, reflected in many national and international texts, as well as through measures **.**

The study found that Algeria had made many efforts to address the risks of marine pollution, yet such measures failed to stop the degradation of the marine environment**..**

Keywords: marine environmental, marine damage, marine pollution, civil liability, criminal liability

مقدمة:

تعد مشكلة الأضرار الناشئة عن تلوث البيئة البحرية من المشكلات الحديثة التي تواجه العالم اليوم، وقد ساعد في تفاقم تلك المشكلة التقدم العلمي والتكنولوجي الذي ساهم قي سرعة تدهور البحار والأنهار، نظرا لما يتم إنتاجه من مواد كيماوية وصناعية ونفايات المصانع وما تطرحه السفن من نفط. لذلك أبدت الجزائر اهتماما مبكرا بمسألة حماية البيئة البحرية حين صادقت على اتفاقية لندن لمنع التلوث البحري بالزيت لسنة 1954، ثم بعد صادقت على مجموعة من الاتفاقيات مثل اتفاقية لندن لسنة 1972، اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها وغيرها من الاتفاقيات الدولية إضافة للنصوص الداخلية في التشريع الوطني.

وعليه يمكن تسليط الضوء على الأحكام القانونية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات البيئية الجزائرية، لبيان ما إذا كانت هذه الأخيرة تواكب القواعد المنصوص عليها في الاتفاقيات المتعلقة بحماية البيئة البحرية خاصة بالنسبة لدولة بحرية مثل الجزائر بساحل يتجاوز 1200 كلم على البحر الأبيض المتوسط. كما يمكن أيضا تناول التعويض عن الضرر البيئي البحري على ضوء القانون الجزائري والدولي. حيث ينص احد المبادئ العامة في القانون الدولي والقوانين الوطنية أن أي عمل غير شرعي أو انتهاك لالتزام بموجب القانون الدولي يؤدي إلى التزام بجبر الأضرار. إنّ هذه المبادئ العامة تنطبق على الأضرار البيئية البحرية. لانّ إلزام دولة ما بتقديم تعويضات و جبر الأضرار الناشئة عن أفعالها غير المشروعة يمكن أن يعزز الامتثال للقانون الذي يحمي البيئة البحرية. إن معالجة التلوث البحري في هذا البحث ستكون من وجهة نظر محلية (عن طريق لقوانين الداخلية الجزائرية) ومن خلال المعاهدات والاتفاقيات البحرية الدولية.

تكمن أهمية هذا البحث في الآتي :

_ زيادة حالات الإضرار بالبيئة البحرية على المستويين المحلي والدولي.

_ ظهور العديد من المحاولات لتجسيد التعاون الدولي لمواجهة مشكلة تلوث البيئة البحرية .

_ تشعب وتعقد الطبيعة القانونية للمسؤولية التي تترتب على منازعات البيئة البحرية.

_ موقع الجزائر المطل على البحر الأبيض المتوسط الذي يعد أكثر الأوساط المائية تلوثا ، والتي انعكست سلباً على البيئة الطبيعية.

_ دراسة الجهود الجزائرية المبذولة لحماية البيئة البحرية من التلوث .

وبالنظر لأهمية التطرق لمبدأ التعويض عن الأضرار البيئية والمشاكل التي يعرفها يجدر بنا الإجابة عن الإشكالية التالية: هل تملك الجزائر القوانين والتشريعات الكافية لحماية البيئة البحرية من التلوث والتعويض عن الضرر البحري؟

كما يكمن طرح التساؤلات التالية:

- ماهو الإطار القانوني لوقاية البيئة البحرية من التلوث ؟
- ماهي آليات و قواعد المسؤولية للتعويض عن الضرر البيئي البحري؟

هذا ما سنحاول مناقشته من الخطة التالية:

أولاً – تعريف التلوث البحري ومصادره.

ثانيا: الجهود الدولية لمكافحة التلوث البحري.

ثالثا:الجهود الوطنية لحماية البيئة البحرية في الجزائر.

رابعا. المسؤولية القانونية عن تلويث البيئة البحرية.

أولاً – تعريف التلوث البحري ومصادره :

سنتناول في البداية تعريف التلوث البحري بشكل موجز ثم نتطرق لمصادر التلوث البحري

1- تعريف التلوث البحري.

يتضمن مصطلح البيئة البحرية Marine Environment ، معنى الحياة البحرية. Marine life بما تعنيه من كافة صور الكائنات الحية الحيوانية والنباتية التي تعيش في البحار، بالإضافة إلى مياه هذه البحار، وقيعانها، وباطن تربته، بما تحتويه من ثروات طبيعية. وقد جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والتي أبرمت في عام 1982، لصياغة هذا المفهوم الحديث للبيئة البحرية، ليصبح علامة بارزة في الفكر القانوني الدولي. حيث يمكن تعريف البيئة البحرية بأنها كل أجزاء المياه المالحة التي تتصل بعضها بالبعض الآخر اتصالا متلاحماً حراً طبيعياً والذي يشمل سطحها وقاعها وباطن تربتها، وبما تحتويه من كائنات حية حيوانية ونباتية، وثروات طبيعية تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية، وباعتبارها نظاماً بيئياً متكاملاً.[1]

غير أنّ أخطر ما يهدد البيئة البحرية هو التلوث البحري و"التلوث البحري" ليس عملية بيولوجية أو كيميائية أو فيزيائية محددة فحسب، حيث عرّفت اتفاقية قانون البحار 1982 في المادة 1/4 تلوث البيئة البحرية بأنه "إدخال مواد أو طاقة بواسطة الإنسان، سواء بطريق مباشر أو غير مباشر الى البيئة البحرية، بحيث يترتب عليها آثار ضارة بالموارد الحية، وإيذاء الصحة الإنسانية وإعاقة النشاطات البحرية بما في ذلك صيد الأسماك، ثم إفساد صلاحية مياه البحر للاستخدام والحد من قيام المرافق الترفيهية".[2]ويعد التلوث البحري النفطي من أكثر أنواع التلوث انتشارا بإعتباره يشكل: "تغيير في التوازن الطبيعي للبحر ناتج عن الطرح المقصود أو العارض للنفط الناجم عن النشاطات البشرية يؤدي إلى نتائج

---

[1]– الدكتورمحمد سعيد الحميدي، الحماية القانونية للبيئة البحرية دراسة مقارنة، مجلة الفكر الشرطي مركزبحوث الشرطة، الشارقة الامارات مجلد 18، العدد الاول افريل 2009، ص45–47.

[2]– يوسف محمد عطاري، القانون الدولي وتلوث البيئة البحرية بالنفط عرض المشكلة، مجلة دراسات علوم الشريعة والقانون، جامعة عمان الاردنية، المجلد 33 العدد الأول 2006، ص71–73.

ضارة أو مؤذية للإنسان أو عناصر البيئة البحرية على السواء".[1]ونشير في هذا الصدد إلى أن تلوث البيئة البحرية يختلف في درجة خطورته حسب كمية ونوعية الملوثات التي تدخل في الوسط البحري[2].

2- مصادر التلوث البحري

نظرا لتعدد مصادر التلوث البحري سنحاول التركيز على أكثر المصادر خطورة في هذا المجال أي التلوث الناتج عن أعمال الملاحة والنقل البحري، باعتبار أن النقل البحري يشكل حوالي 65% من إجمالي مصادر التلوث، وتقسم مصادر التلوث البحري إلى نوعين من العمليات عمليات دائمة وعمليات عارضة :

أ- عمليات دائمة:

المقصود بالعمليات الدائمة: العمليات التي يتكرر حدوثها كل يوم على مدار العام، وهي الخطر الحقيقي على البيئة البحرية منها[3]:

- عملية إلقاء مياه الصابورة (مياه التوازن): تعتبر هذه العملية إحدى الأسباب الرئيسية في تلوث البيئة البحرية بزيت البترول، وتحدث عند قيام ناقلات البترول الفارغة أثناء رحلتها إلى ميناء الشحن بملئ نحو 30% من حجم مستودعاتها بمياه البحر للحفاظ على توازنها أثناء رحلتها، ولما كانت هذه الناقلات لا تطرح كل محتوياتها من الزيت، فيبقي في مستودعاتها قدر صغير من الزيت يختلط بالماء، وعند تفريغ الماء، يخرج الزيت المختلط به ليمتزج بماء البحر.

- عمليات شحن وتفريغ النفط: يتم شحن وتفريغ النفط من الناقلات بواسطة طوافات عائمة قلما تكون آمنة، وذلك على بعد بضعة كيلومترات من الموانئ، وهذه الطريقة يترتب عليها تسرب كميات من النفط الخام.

ب- عمليات عارضة:

المقصود بالعمليات العارضة تلك العمليات التي ليس لها صفة الاستمرار، حيث لا تحدث كل يوم، وتنحصر فيما يعرف بحوادث الناقلات التي تعتبر من الأسباب الرئيسية في تلويث البيئة البحرية بالنفط، وما يترتب من آثار على هذه الحوادث خطير جدا على البيئة البحرية حيث تنتشر لمسافات

---

[1]- العياشي وردة الحماية القانونية والدولية للبحر من التلوث النفطي بالجزائر، مجلة الحقوق والعلوم الانسانية، كللية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجلفة، العدد 21 ديسمبر 2015، ص154.

[2]- وليد غسان عبدالله، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بواسطة مياه اتزان السفن ورواسبها، مجلة دراسات علوم الشريعة والقانون ،الجامعة الاردنية، مجلد ،43 العدد2 2016، ص731.

[3]- العياشي وردة، نفس المرجع، ص-155-154. وأ يضا أحمد أسكندري، محاضرات في تلوث البيئة البحرية، الجزء الاول، المفهوم والمصادر ،جامعة الجزائر 01 كلية الحقوق بن عكنون، 2011-2012، ص 24-34.

واسعة[1]. نشير هنا انه يتعذر علينا أن نحدد بدقة الأضرار التي يمكن أن تترتب على حوادث تلوث مياه البحر بالنفط.[2]

ثانيا: الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية والمسؤولية عن التلوث البحري.

تعود المبادرة الأولى المتعلقة بالتلوث البحري إلى ما بعد الحرب العالمية الأولى، حيث أدى مؤتمر الأمم المتحدة البحري الذي عقد عام 1948 إلى إنشاء المنظمة الاستشارية البحرية للحكومات (امكو) ومقرها في لندن[3] وفيما يلي موجز لأهم الاتفاقيات الخاصة بتلوث البحر:

(1) اتفاقية لندن الدولية لمنع تلوث البحر بالنفط عام 1954 وتعديلاتها في الأعوام، 1969 و1971.

الأغراض الرئيسية لاتفاقية لندن المذكورة أعلاه (1954) التي أصبحت سارية المفعول اعتبارا من 26 يوليو عام 1958، هي حماية البحر والخط الساحلي من التلوث بالنفط، وكذا تحريم إلقاء أو تصريف النفط سواء أكان نفطا خاما أم نفطا ثقيلا أم زيوت تشحيم. وألحق بها اتفاقية بروكسل الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات حوادث التلوث بالنفط لعام 1969.[4]

وألحق بها أيضا الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط عام 1969 وتستهدف ضمان تقديم تعويض عادل لأولئك الأشخاص المضرورين من التلوث النفطي الناجم عن تسرب النفط من السفن. وتطبق هذه الاتفاقية على أضرار التلوث التي تصيب الإقليم بما في ذلك البحر الإقليمي للدول الأطراف في الاتفاقية، كما تطبق أيضا على التدابير الوقائية المتخذة لمنع مثل هذا الضرر أو التقليل منه وتلقي الاتفاقية المسؤولية على عاتق مالك الناقلة التي سببت التلوث البحري. وتقوم أحكام هذه الاتفاقية على مبدأين رئيسيين هما: مبدأ مسؤولية مالك السفينة والتأمين الإجباري، ثم إنشاء صندوق نقدي حتى لا يترتب على التأمين آثار غير ملائمة. أما صندوق التعويض الدولي الذي أنشىء بتاريخ 18|12|1971 باتفاقية مكملة للاتفاقية السابقة فانه يهدف الى تعويض أي شخص عن الضرر الناجم عن التلوث إذا لم يكن ذلك الشخص قادرا على الحصول على تعويض كامل ومناسب، بموجب نصوص الاتفاقية الخاصة بالمسؤولية.[5]

(2) اتفاقية حظر استخدام تقنيات تغيير البيئة لأغراض عسكرية (اعتمدت في إطار الأمم المتحدة في 10 ديسمبر 1976 وتم التوقيع عليها سنة1977)

تعتبر الممارسات التي قام بها الجيش الأمريكي في الهند الصينية والفيتنام والتي استخدم فيها وسائل قتالية مثل مبيدات الأعشاب والنباتات الخضراء واستمطار الغيوم أو بعثرة أو توزيع نوع من

---

[1]– العياشي وردة، مرجع سابق، ص–155–154.

[2]– يوسف محمد عطاري، نفس المرجع ، ص75–76.

[3]– .A. Kiss: " Le Droit international de lenvironnement», Pedone, paris,1989, pp .109-111

[4]– يوسف محمد عطاري، مرجع سابق، ص77–79.

[5]– يوسف محمد عطاري، نفس المرجع، ص77–79.

الضباب فوق المطارات السبب الرئيسي لوضع اتفاقية حظر استخدام تقنيات تغيير البيئة لأغراض عسكرية وتتضمن الاتفاقية موادا وملحقا ذو قيمة كبيرة ، بحيث تتعهد كل دولة طرف في هذه الاتفاقية بعدم استخدام تقنيات التغيير في البيئة ذات الآثار الواسعة الانتشار أو الطويلة البقاء أو الشديدة لأغراض عسكرية أو لأية أغراض عدائية أخرى كوسيلة لالتحاق الدمار أو الخسائر أو الإضرار بأي دولة طرف ، وتنطبق تلك الأحكام على البيئة البحرية بما انه يتم استخدام التلوث البحري كسلاح في الحروب والنزاعات الدولية، [1] نشير هنا أيضا إلى أنّ اتفاقيات جنيف الأربعة لعام 1949 لم تورد نصوص صريحة متعلقة بالبيئة البحرية مع ذلك نجد عدة قواعد وردت في اتفاقية جنيف الرابعة تضمنت الحماية الضمنية للبيئة عموما.[2]

(3) اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن لعام 1973:

لقد استمر العمل الدولي في تترتيب المسئولية الدولية على مخالفة أي التزام دولي، لقاعدة قانونية دولية، مصدرها المعاهدات الدولية أو العرف الدولي أو المبادئ العامة للقانون خاصة بالنسبة للتلوث البحري بسبب النفط عندما يتسبب في تلويث المياه الإقليمية،[3] وعلى هذا الأساس جاءت اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن أقرت هذه الاتفاقية في 2 تشرين الثاني سنة 1973 في المؤتمر الدولي حول التلوث البحري الذي عقد في لندن وفتح باب التوقيع عليها اعتبارا من 15 كانون الثاني سنة 1974. وتعد هذه الاتفاقية خطوة هامة في مجال العمل على حماية البيئة البحرية، في ضوء إدراك حقيقة كون البيئة البحرية جزءا من بيئة الإنسان. [4]

(4) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982:

نص القانون الدولي للبحار على القواعد الخاصة بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، وتتضمن هذه القواعد الحقوق والالتزامات الواجب مراعاتها من كل دولة لحماية البيئة البحرية حيث وضعت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، القواعد الدولية تلزم الأطراف باتخاذ الإجراءات التشريعية للحد من تلوث البيئة البحرية وحمايتها من الدمار.[5]

---

[1]– رضا بن سالم القانون الاتفاقي لحماية البيئة البحرية اثناء النزاعات المسلح مجلة دراسات قانونية مركز البصيرة للبحوث والاستشارات الجزائر العدد 15 اوت 2012 ص 127–128.

[2]– أ. مقران ريمة أ. خالدي شريفة حماية البيئة اثناء النزاعات المسلحة ، مجلة الندوة للدراسات القانونية، العدد التاسع 2016 ص93–94.

[3]- imenez de arechaga, la responsabililite internationale des etats dans droit internation al, mohmaed bedjaoui, pedone, paris, 1991, p. 367.

[4]– يوسف محمد عطاري، مرجع سابق، ص80–82.

[5]– د. بدرية عبد الله العوضي دور القانون في حماية البيئة أثناء المنازعات المسلحة (الحالة الكويتية العراقية) أعمال الندوات دور التشريعات والقوانين في حماية البيئة العربية المنظمة العربية للتنمية الادارية القاهرة مصر منشورات عام 2010 ص9–10.

وقد دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ عام 1994. وبذلك حددت التزامات الدول بشكل عام محتوية على التزامها بحماية البيئة البحرية في المناطق التي تقع تحت ولايتها وتصرفها وفي إقليمها، كما تضمنت التزام على الدول بأن تضمن بأن الأنشطة التي تقوم بها في إقليمها وتحت ولايتها لا تؤدي إلى إلحاق الضرر. [1]

ثالثا: الجهود الوطنية لحماية البيئة البحرية في الجزائر.

أعطي المشرع الجزائري أهمية كبيرة لحماية البيئة البحرية، حيث قام بسن قوانين تمنع كل صب أو غمر داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري من شأنها:

- الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية.
- عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والتربة المائية والصيد البحري.
- التقليل من القيمة الترفيهية والجمالية للبحر والمناطق الساحلية، والمساس بقدراتهما السياحية.

وعليه نتطرق لحماية البيئة البحرية عن طريق الاتفاقيات الدولية المصادق عليها في الجزائر ثم حماية البيئة البحرية في النصوص القانونية الحزائرية :

1- حماية البيئة البحرية عن طريق الاتفاقيات الدولية المصادق عليها في الجزائر .

لقد صادقت الجزائر بموجب المرسوم رقم 63/ 344 المؤرخ في 11/ 09/ 1963م على الاتفاقية الدولية الخاصة بمكافحة تلوث مياه البحر بالمواد البترولية. كما صادقت على التعديلات للاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالنفط 1954م والمتعلقة بالترتيبات الخاصة بالصهاريج والحد من حجم الصهاريج في .04/ 10/ 1976م وأهم أهداف هذه الاتفاقية هو الحد من حجم الصهاريج في ناقلات النفط لتفادي إمكانية التلوث البيئي الخطير الناجم عن حادث فردي تتورط فيه ناقلة. كما صادقت على التعديلات للاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالنفط 1954م والمتعلقة بحماية الرصيف المرجاني الكبير . في 05- 10- 1974م. وانضمت للاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الضرر الناتج عن التلوث بالنفط: التي تهدف إلى ضمان توفر تعويض ملائم للأشخاص الذين يتكبدون ضررا بسبب تلوث ناجم عن تسرب النفط أو صرفه من السفن وتوحيد القواعد والإجراءات الدولية لتحديد المسائل المتعلقة بالمسؤولية والتعويض الملائم في هذه المجالات، وأيضا الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الضرر الناتج عن التلوث بالنفط، وهي تهدف إلى تكملة الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الضرر المنجز عن التلوث بالنفط 1969. [2]

كما صادقت الجزائر على الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر وحول بروتوكول 1978 بموجب المرسوم رقم 88-108 المؤرخ في 31 مايو 1988 و، وبروتوكول 1992 المعدل للاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لسنة

---

[1]- وليد غسان عبدالله، مرجع سابق، ، ص732.

[2]- العياشي وردة، مرجع سابق، ، ص161-165.

1969والمصادق علها بموجب المرسوم الرئاسي 98-123 المؤرخ في 18 أبريل 1998، والاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي لسنة 1990 المحررة بلندن يوم 30 نوفمبر 1990 والمصادق علها بموجب المرسوم الرئاسي 04-326 المؤرخ في 10 أكتوبر 2004. كما صادقت على اتفاقية برشلونة المتعلقة بحماية البحر المتوسط لسنة 1975والتي تسمى أيضا باتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط، وانضمت الجزائر لهذه الاتفاقية سنة 1980 بموجب المرسوم رقم 80-14 المؤرخ في 26 يناير1980[1]. وصادقت أيضا على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون لسنة 1982 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22 يناير1996.[2]

2- حماية البيئة البحرية في النصوص القانونية الجزائرية

بعد أن قامت الجزائر بالمصادقة على العديد من الاتفاقيات والبروتوكولات المتعلقة بالبيئة وحمايتها من التلوث، لا سيما حماية البيئة البحرية والساحلية للمتوسط، كان لزاما عليها أن تقوم بتحيين منظومتها القانونية وفقا لالتزاماتها الدولية فيما يخص حماية البيئة، ومن بين أهم النصوص القانونية المتعلقة بهذا الشأن نورد ما يلي: [3]

1- القانون 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة : ومن خلال الفرع الثاني من الفصل الثالث منه، والمتعلق بحماية البحر، نص المشرع الجزائري في المواد من 52 إلى 58 على القواعد والإجراءات القانونية التي من شأنها أن تفعل حماية البحر من أخطار التلوث مهما كان نوعه.

2- الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم ، لا سيما أحكام القسم منه والمتعلق بمسؤولية مالكي السفن عن الأضرار الحاصلة جراء التلوث بالوقود، لا سيما المواد من 117 إلى 130 والمواد 137، 141، 142، 143، والمادة 150 فقرة "د"، وكذا أحكام المواد من 2010 إلى 221 منه والذي على أساسها تم تحديد مفهوم التلوث البحري، والإجراءات المتخذة ضد مالكي السفن أو ربانها المتورطين في المخالفات المنصوص عليها في أحكام القانون البحري وكذا الجزاءات المترتبة عنها.

3- القانون 02-02 المؤرخ في 05 فبراير 2002، المتعلق بحماية الساحل وتثمينه ، وهو أول قانون خاص بحماية الساحل، إذ نص المشرع الجزائري ومن خلال أحكام هذا القانون على الإجراءات والقواعد المتعلقة باستخدام الساحل وشغل الأراضي الساحلية واستعمالها، حماية الفضاءات البرية والبحرية،

---

[1]- بوشيبة طاهر، حماية البيئة البحرية والساحلية في القانون الجزائري مجلة الفقه والقانون المغرب، العدد 35سبتمبر 2015، ص65-68

[2]-ملعب مريم، جريمة تلويث البيئة المائية واليات مكافحتها دراسة في إطار التشريع الجزائري، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية جامعة الجلفة المجلد الحادي عشر العدد الاول ص622.

[3]- بوشيبة طاهر ، نفس المرجع، ص68-69

الحافظة على التوازنات الطبيعية كما انه حدد "الفضاءات المخصصة للأنشطة السياحية، لا سيما الأنشطة الاستحمامية والرياضة البحرية، والتخييم القار أو المتنقل".

رابعا. المسؤولية القانونية عن تلويث البيئة البحرية

نتناول المسؤولية الجزائية عن تلويث البيئة البحرية ثم نتناول المسؤولية المدنية عن تلويث البيئة البحرية

1-المسؤولية الجزائية عن تلويث البيئة البحرية

قبل التطرق للمسؤولية الجزائية في القانون الجزائري نشير لنصوص المواد 49، 50، 129، 145من اتفاقيات جنيف الأربعة لعام1949 والتي تتحدث على أن تجريم تدمير الممتلكات المدنية بما ينطبق على البيئة عموما بما فيها البيئة البحرية. [1] وقد ألحق باتفاقيات جنيف الأربع برتوكول أول عام 1977 أورد مادتين تنطبقان على تحريم الضرر البيئي، على وجه التحديد في فترة النزاع المسلح وهما المادتين 35 و55[2] كما تضمنت اتفاقية جنيف الرابعة إشارات تحدثت عن ضرورة التزام الدول الأطراف في الاتفاقية باتخاذ إجراءات تشريعية تفرض عقوبات جزائية على الأشخاص الذين يقترفون أو يأمرون باقتراف إحدى المخالفات الجسيمة لهذه الاتفاقية،[3] وعليه تعتبر الجزاءات التي نص عليها المشرع الجزائري إحدى الطرق لردع الاعتداء على البيئة البحرية لأنه لن تحقق الحماية البيئة الفعالية إلا بوجود نصوص قانونية وإن العقوبات الجنائية الموقعة على مرتكي الجرائم البيئية، يمكن تصنيفها إلى عقوبات أصليه و أخرى تكميليه.

أ-العقوبات الأصلية

- **عقوبة الحبس:** يلاحظ أن أغلب عقوبات الجرائم البيئية في التشريعات الخاصة بحماية البيئة في الجزائر أخضعها المشرع لعقوبة الحبس،[4] ومن أمثلة ذلك القانون رقم 03-10 المتضمن قانون حماية البيئة بتوقيع عقوبة الحبس من سنه إلى خمس سنوات كل ربان سفينة خاضع لأحكام المعاهدة الدولية للوقاية من تلوث المياه البحرية بالمحروقات المبرمة في لندن في 1954 وتعديلاتها، إذا قام هذا الربان بجريمة صب المحروقات أو مزيجها في أعالي البحار ويعاقب بالحبس لمدة سنتين كل شخص قام برمي أو تفريغ أو تسريب، بصفه مباشرة أو غير مباشرة، لمواد سامه يتسبب مفعولها أو تفاعلها في الإضرار بصحة الإنسان والحيوان والنبات، في البيئة السطحية أو الجوفية التابعة للقضاء الجزائري[5] وإذا تكرر هذا

---

[1]- د.آمنة أمحمدي بوزينة، «مدى فعالية قواعد المسؤولية الجنائية الدولية في حماية البيئة أثناء النزاعات المسلحة» ، مجلة العلوم الاجتماعية، جامعة سطيف02، السنة 2018، المجلد 15، عدد 28، ص104.

[2] - أنطوان بوفيه ، حماية البيئة الطبيعية في فترة النزاع المسلح، دراسات في القانون الدولي الإنساني، إشراف مفيد شهاب، دار المستقبل العربي ، القاهرة ، اللجنة الدولية للصليب الأحمر ، طبعة 2000 ، ص 197.

[3]- أ. مقران ريمة أ. خالدي شريفة، المرجع السابق، ، ص93-94.

[4]- أ. جدي وفاء صور الحماية الجزائية البيئية في القانون الجزائري، مجلة الندوة للدراسات القانونية الجزائر، العدد السادس ديسمبر 2015، 160-161

[3]- أمال مدين، الجزاءات القانونية لتلويث البيئة، مجلة الفقه والقانون المغرب، العدد 19 ماي 2014، ص227-228

الفعل تضاعفت العقوبة بغض النظر عن المتابعات القضائية هناك غرامة من مليوني دينار إلى عشرة ملايين كل من خالف المادة 57 من القانون السابق.[1]

- **عقوبة السجن:** وهي العقوبة التي تقيد من حرية الشخص، تقرر للجرائم الموصوفة بأنها جناية وتأخذ صورتان: سجن مؤبد وسجن مؤقت. [2] وقد أقرت المادة 499 من نفس القانون، عقوبة السجن من 10 سنوات إلى 20 سنة وبغرامة مالية من 3.000.000.00 دج إلى 6.000.000.00 دج، كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل مواد مشعة أو مزودة بوسائل الدفع النووي، دخلت المياه الإقليمية الجزائرية دون إخطار السلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها وموقعها وطريق وسرعة السفينة وكذا طبيعة وأهمية الحمولة، وفي حالة وقوع حادث لمثل هذه السفينة، يعاقب ربانها بالسجن المؤبد. [3]

- **عقوبة الإعدام:** تعتبر عقوبة الإعدام نادرة في التشريعات البيئية الجزائرية نظراً لخطورتها. ومن أمثلة ما عاقب عليه المشرع بالإعدام في قانون العقوبات، الحالة التي يتم فيها الاعتداء على المحيط أو إدخال مادة أو تسريبها في الجو أو في باطن الأرض أو في المياه بما فيها المياه الإقليمية، والتي من شأنها جعل صحة الإنسان أو الحيوان أو البيئة الطبيعية في خطر.[4] وهو ما نصت عليه المواد 399-396-432 من قانون العقوبات الجزائري و م 500 من القانون البحري. [5]

وعلى هذا نجد أن المشرع الجزائري أقر هذه العقوبات في القانون البحري، قصد حماية ووقاية البيئة الساحلية والبحرية في الجزائر، من كل شكل من أشكال التلوث، لا سيما التلوث بالمحروقات أو المواد المشعة أو النووية. [6]

ب- العقوبات التكميلية.

نصت المادة 9 من قانون العقوبات الجزائري على العقوبات التكميلية، وهي: الحجر القانوني، الحرمان من ممارسة الحقوق الوطنية والمدنية والعائلية، تحديد الإقامة، المنع من الإقامة، المصادرة الجزئية للأموال، المنع المؤقت من ممارسة مهنة أو نشاط، إغلاق المؤسسة، الإقصاء من الصفقات العمومية، الحظر من إصدار الشيكات و/ أو استعمال بطاقات الدفع، تعليق أو سحب رخصة السياقة أو إلغاؤها مع المنع من استصدار رخصة جديدة، سحب جواز السفر، نشر أو تعليق حكم أو قرار الإدانة تحديد الإقامة، وغيرها من العقوبات.[7]

ومن أهم هذه العقوبات والتي يمكن أن تؤدي دورا هاما في مواجهة الجنوح البيئي نجد المصادرة

---

[1]- العياشي وردة، مرجع سابق، ص-158-160.

[2]- أمال مدين، مرجع سابق،ص227-228.

[3]- بوشيبة طاهر، نفس المرجع، ص75-76.

[4]- أ. جدي وفاء مرجع سابق،ص 160-161.

[5]- أمال مدين، نفس المرجع ،ص227-228.

[6]- بوشيبة طاهر نفس المرجع، ص75-76.

[7] - أمال مدين،نفس المرجع ، ص229.

و يقصد بها نقل ملكية مال معين من صاحبه جبرا إلى ملكية الدولة و هي إجراء الغرض منه تمليك الدولة أشياء مضبوطة لها صلة بالجريمة قصرا ودون مقابل،[1] ومن أمثلة ذلك ما نصت عليه المادة 170 من قانون المياه رقم 12/05 على أنه يمكن مصادرة التجهيزات والمعدات التي استعملت في إنجاز أبار أو حفر جديدة أو أي تغييرات بداخل مناطق الحماية الكمية. وأيضا حل الشخص الاعتباري: أي منعه من الاستمرار في ممارسة نشاطه طبقا للمادة 17-من قانون العقوبات.[2]

2- المسؤولية المدنية عن تلويث البيئة البحرية:

تعرّف المسؤولية حسب الفقيه الفرنسي شارل روسو بأنها " المؤسسة القانونية والتي بموجبها يجب على الدولة التي ارتكبت تصرفا غير مشروع أن تقوم بإصلاح الضرر الذي ارتكبته بحق دولة أخرى". فهي واجب لاحترام القانون الدولي، وأن انتهاك هذا الواجب يستدعي إصلاح الضرر،[3] و يقصد بالتعويض بصفة عامة القيام بجبر أو إصلاح الأضرار الناشئة عن ارتكاب فعل أو أفعال مخالفة للقانون الدولي، و المسؤولية المدنية عن انتهاك الحماية الدولية للبيئة قد تم إرساءه منذ فترة طويلة[4].

أ-التعويض العيني عن الضرر البيئي البحري.

أثبت نظام الإصلاح أو التعويض المعتمد في نطاق المسؤولية المدنية الحالية إلى حد كبير فعاليته في إصلاح الأضرار التي تصيب الأشخاص أو الممتلكات، إلا أن إسهامها في إصلاح الأضرار الإيكولوجية الخالصة لا زال دون المستوى المطلوب. لكن التعويض العيني يظل هو الحل الأفضل، لذلك تعرف الممارسة والنظريات المتعلقة بحماية البيئة في الوقت الراهن تطبيق أساليب إصلاح عينيه عديدة منها: وقف النشاط الملوث، أو استبدال أساليب الإنتاج والمواد المستخدمة والتقنيات المستعملة، ومنع مزاوله بعض النشاطات الخطرة على البيئة بصورة نهائية، وإعادة إصلاح التوازن البيئي، والأمر بالقيام بالأشغال وإعادة الحال إلى ما كان عليه. ويشكل إجراء إعادة الحال إلى ما كان عليه أحد التطبيقات الفعالة لإصلاح الأضرار الإيكولوجية الخالصة.[5]

ب- التعويض النقدي عن الضرر البيئي البحري.

يتمثل التعويض النقدي في الحكم للمتضرر بمبلغ من النقود نتيجة ما أصابه من ضرر و يعد التعويض النقدي تعويضا احتياطيا بمعنى أن القاضي لا يلجأ إليه إلا عندما يكون التعويض العيني و هو الأصل غير ممكن، وطبقا للقواعد العامة يشمل تقدير التعويض على عنصرين: هما الخسارة التي

---

[1]-ملعب مريم، المرجع السابق، ص629.

[2]- أ. جدي وفاء، المرجع السابق، 163.

[3]- وليد غسان عبدالله، المرجع السابق، ص735.

[4]-ايمانويلا شيارا جيلارد ، "إصلاح الأضرار الناتجة عن انتهاكات القانون الدولي الإنساني"،المجلة الدولية للصليب الأحمر، مختارات من أعداد2003، ص 104-106.

[5]- ملعب مريم ،المرجع السابق ص631 و. أمال مدين، المرجع السابق ، ص216.

لحقت بالمتضرر والكسب الذي فاته، ولا يدخل في تقدير التعويض أن يكون الضرر متوقعا أو غير متوقع، ففي المسؤولية التقصيرية يشمل التعويض كل ضرر متوقعا كان أو غير متوقع. [1]

ونظرا لصعوبة تقييم الأضرار البيئية تم اقتراح العديد من الوسائل لتقييمه، أولى هذه الوسائل هي التقدير الموحد للضرر البيئي الذي يقوم على أساس تكاليف الثروة الطبيعية التي تلوثت أو تلفت و تتميز هذه النظرية بأنها تسمح بإعطاء تقدير نقدي لثروات طبيعية نادرا ما يمكن إعطاءها قيما تجاريه نقدية، فلكي يمكن وضع قيمه شبه فعليه يجب معرفه أسعار السوق بالنسبة لبعض العناصر و الحالات التي لها خصائص قريبه من الحال المعروضة على القضاء للفصل فيها، والثانية هي التقدير الجزافي للضرر البيئي يقوم على إعداد جداول قانونية تحدد قيمه مشتركه للعناصر الطبيعية، ويتم حسابها وفقا لمعطيات علميه يقوم بها متخصصين. ولقد أقر المشرع الفرنسي هذا التقدير في تطبيقات خاصه نذكر منها على سبيل المثال أن القضاء الفرنسي في قضية تلوث أحد الأنهار، أحتسب التعويض على أساس واحد فرانك لكل متر طولي للمجرى الملوث، و1/2 فرنك عن كل متر مربع ملوث.[2] وفي جميع الأحوال الضرر البيئي يجب تحديده في ضوء اعتبارات حماية البيئة وحاجتها المتغيرة، مع الأخذ بعين الاعتبار تقدم الدراسات العلمية.[3]

خاتمة

من خلال دراستنا لموضوع الحماية والتعويض عن الضرر البيئي البحري على ضوء القانون الجزائري والدولي وبالرغم من النصوص القانونية الردعية والهادفة التي أقرها المشرع لحماية البيئة البحرية يمكن التوصل للاستنتاجات التالية:

_تعقد النظم القانونية الخاصة بالبيئة البحرية وتفرقها على العديد من الأنظمة القانونية الوطنية والدولية.

_ قصور نظام الحماية و صعوبة تحديد معايير المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية،

_قصور الاتفاقيات الدولية في تناول قضايا التلوث البيئي البحري كما أن العقوبات تتسم بعدم كفايتها لمنع المخالفات البيئية.

_ تدهور البيئة البيئة البحرية في الجزائر، الأمر الذي يؤدي إلى تخريب الحياة البيولوجية لهذه البيئة البحرية.

وعليه يمكن تقديم التوصيات التالية:

_ تفعيل النصوص القانونية لحماية البيئة البحرية من خلال التعاون والتنسيق بين الأجهزة الوطنية على المستوى الداخلي.

_ تفعيل تنفيذ الاتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية من خلال التعاون و التنسيق بين الأجهزة الدولية.

_ تفعيل وسائل الرقابة الوطنية لحماية البيئة البحرية.

---

[1]– أ. جدي وفاء ،المرجع السابق ، 155–156. و أ.ملعب مريم، نفس المرجع، ص631.

[2] – أمال مدين، المرجع السابق، ص–224–223.

[3]– د.آمنة أمحمدي بوزينة،المرجع السابق، ص107.

_ تمكين الأفراد من الحصول على تعويضات عن الأضرار البيئية البحرية من خلال إصلاح نظام الصندوق الخاص بالتعويضات عن تلويث البيئية البحرية .

_التوسيع من إجبارية التامين عن أضرار البيئة البحرية.

_ تفعيل نظام العقوبات الجزائية على المستوى الوطني والدولي.

قائمة المصادر والمراجع:

أولا/ قائمة المصادر

أ-الاتفاقيات الدولية:

1-اتفاقية لندن الدولية لمنع تلوث البحر بالنفط عام 1954

2- اتفاقية بروكسل الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات حوادث التلوث بالنفط لعام 1969

3-الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط عام 1969

4- اتفاقية حظر استخدام تقنيات تغيير البيئة لأغراض عسكرية -1976 -

5-اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن لعام 1973

6-بروتوكول 1978 2 المعدل للاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث لسنة 1969

7-اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982:

8ا-الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي لسنة 1990

9-اتفاقية برشلونة المتعلقة بحماية البحر المتوسط لسنة 1975

10-اتفاقيات جنيف الأربع المؤرخة في 12 آب /أغسطس 1949:

11-البروتوكول الأول الإضافي إلي اتفاقيات جنيف المعقودة في 12 آب/أغسطس 1949 المتعلق بحماية ضحايا النزاعات المسلحة الدولية ،مؤرخ في08 يونيو/حزيران 1977.

ب- النصوص القانونية الوطنية.

1- القانون 01 / 11 المؤرخ في 3 جويلية 2001 المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات لسنة. 2001

2-القانون 02-02 المؤرخ في 05 فبراير 2002، يتعلق بحماية الساحل وتثمينه، الجريدة الرسمية رقم 10 الصادرة بتاريخ 12 فبراير 2002.

3- القانون 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، جريدة رسمية رقم 43 الصادرة بتاريخ 20 يوليو 2003،

4- القانون رقم 11 / 02 المؤرخ في 17 فبراير 2011 المتعلق بالمجالات المحمية في إطار التنمية المستدامة.

5- المرسوم التنفيذي 09-414 المؤرخ في 07 أبريل 2009، يحدد شروط إعداد مخطط تهيئة الشاطئ ومحتواه وكيفيات تنفيذه، الجريدة الرسمية رقم 21 الصادرة بتاريخ 08 أبريل 2009.

6- الأمر 76 / 80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بموجب القانون رقم / 05 98المؤرخ في 25 يونيو.

-7 المرسوم الرئاسي رقم 96 / 53 المؤرخ في 22 يناير 1996 المتضمن المصادقة على اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

8- المرسوم رقم 63 / 344 المؤرخ في 11 سبتمبر 1963 يتضمن إنضمام الجزائر إلى الإتفاقية الدولية لمنع تلوث البحر بزيت النفط.

9- المرسوم رقم 80 / 108 المؤرخ في 22 جانفي 1980 المتضمن إنضمام الجزائر إلى اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة في برشلونة 1976.

ثانيا/ قائمة المراجع

أ- المقالات

1- أمال مدين، الجزاءات القانونية لتلويث البيئة، مجلة الفقه والقانون المغرب، العدد 19 ماي 2014.

2-آمنة أمحمدي بوزينة، «مدى فعالية قواعد المسؤولية الجنائية الدولية في حماية البيئة أثناء النزاعات المسلحة» ، مجلة العلوم الاجتماعية، جامعة سطيف02، السنة 2018، المجلد 15، عدد 28.

3-أنطوان بوفيه ، حماية البيئة الطبيعية في فترة النزاع المسلح، دراسات في القانون الدولي الإنساني، إشراف مفيد شهاب، دار المستقبل العربي ، القاهرة ، اللجنة الدولية للصليب الأحمر ، طبعة 2000.

4-ايمانويلا شيارا جيلارد ، "إصلاح الأضرار الناتجة عن انتهاكات القانون الدولي الإنساني"،المجلة الدولية للصليب الأحمر، مختارات من أعداد2003.

5-بدرية عبد الله العوضي دور القانون في حماية البيئة أثناء المنازعات المسلحة (الحالة الكويتية العراقية) أعمال الندوات دور التشريعات والقوانين في حماية البيئة العربية المنظمة العربية للتنمية الادارية القاهرة مصر منشورات عام 2010 .

6-بوشيبة طاهر، حماية البيئة البحرية والساحلية في القانون الجزائري مجلة الفقه والقانون المغرب، العدد 35سبتمير 2015.

7-جدي وفاء صور الحماية الجزائية البيئية في القانون الجزائري، مجلة الندوة للدراسات القانونية الجزائر، العدد السادس ديسمبر 2015.

8-رضا بن سالم القانون الاتفاقي لحماية البيئة البحرية اثناء النزاعاتة المسلح مجلة دراسات قانونية مركز البصيرة للبحوث ولااستشارات الجزارر العدد 15 اوت 2012.

9-العياشي وردة الحماية القانونية والدولية للبحر من التلوث النفطي بالجزائر، مجلة الحقوق والعلوم الانسانية، كللية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجلفة، العدد 21 ديسمبر 2015.

10-محمد سعيد الحميدي، الحماية القانونية للبيئة البحرية دراسة مقارنة، مجلة الفكر الشرطي مركزبحوث الشرطة، الشارقة الامارات مجلد 18، العدد الاول افريل 2009.

11-مقران ريمة أ. خالدي شريفة حماية البيئة اثناء النزاعات المسلحة، مجلة الندوة للدراسات القانونية، العدد التاسع 2016.

12-ملعب مريم، جريمة تلويث البيئة المائية واليات مكافحتها دراسة في إطار التشريع الجزائري، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية جامعة الجلفة المجلد الحادي عشر العدد الاول 2018.

13-وليد غسان عبدالله، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بواسطة مياه اتزان السفن ورواسبها، مجلة دراسات علوم الشريعة والقانون، الجامعة الاردنية، مجلد ،43 العدد2 لعام 2016.

14-يوسف محمد عطاري، القانون الدولي وتلوث البيئة البحرية بالنفط عرض المشكلة، مجلة دراسات علوم الشريعة والقانون، جامعة عمان الاردنية، المجلد 33 العدد الأول 2006.

ب-المطبوعات الجامعية

أحمد أسكندري،" محاضرات في تلوث البيئة البحرية"، الجزء الاول، المفهوم والمصادر، جامعة الجزائر 01 كلية الحقوق بن عكنون، 2011-2012

ج-المراجع باللغة الفرنسية

1-A. Kiss: " Le Droit international de lenvironnement», Pedone, paris,1989.
2- Imenez de Arechaga, la responsapellite Iinternationale des Etate dans droit international, MOHMAED BEDJAOUI, Pedone, paris , 1991.