

## الحماية الجنائية للبيئة البحرية

بن عيسى حياة<sup>1</sup>

### مقدمة:

أدى إدراج البحر والمحيطات ضمن ميدان نشاط الشعوب الاقتصادية الفعال إلى ظهور أساطيل النقل والصيد التي ساعدت على توسيع التجارة وإنشاء العديد من الموانئ، وظهور المدن والمراكز الصناعية الساحلية. هذا التهافت على البحر أثر سلبا على البيئة البحرية حيث ترتب على مغالاة الإنسان في استغلال هذه الموارد لتلبية حاجاته ومتطلباته المتجددة، إحداث تغيرات في النظم البيئية تجاوزت في كثير من الأحيان حدود احتمالاتها، إذ لم تعد تستوعب ما يطرأ عليها من تغيرات، مما أدى إلى حدوث تدهور بيئي خطير كان سببا في بروز أحد أهم المشاكل البيئية، والمتمثلة في التلوث البحري، هذه الظاهرة التي أخذت قسطا وافرا من اهتمام الدول خاصة بعد الحوادث الكارثية التي عرفتها البحار، والتي تأتي على رأسها غرق السفينة (توري كانيون" 1967، التي أثارت قلق المجتمع الدولي من خلال سعي المنظمة البحرية العالمية لدعم آليات الوقاية من التلوث البحري بالمصادقة على العديد من الاتفاقيات محددة من خلالها أهم مصادر التلوث البحري وطرق مكافحته كما اهتمت القوانين والأنظمة الداخلية بحماية البيئة البحرية من الناحيتين المدنية والجنائية.

ولم تكن الجزائر بمنأى عن هذا الاهتمام الدولي والإقليمي، كونها من دول البحر الأبيض المتوسط الذي يعتبر شريان الحياة التجارية الصناعية ومنطقة عبور بترولي، ما يجعله منطقة جد حساسة للتلوث البحري.

وسنتناول من خلال هذا المطلب مفهوم التلوث البحري وإبرازه كجريمة بيئية خطيرة تقتضي استعمال كل الأساليب لمكافحتها ومعاقبة المتسببين بها.

**المطلب الأول: مفهوم التلوث البحري ومصادره:**

**الفرع الأول: تعريفه:**

يعتبر التلوث البحري ظاهرة بيئية من الظواهر التي أخذت قسطا كبيرا من اهتمام الدول، إذ يعد أحد أهم المشاكل التي بدأت تأخذ أبعادا بيئية واقتصادية واجتماعية خطيرة خاصة بعد الثورة الصناعية

<sup>1</sup> - أستاذة محاضرة "ب" كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة تلمسان.

والتطور الصناعي والتكنولوجي الذي عرفه العالم والذي أثر سلبا على الحياة البيولوجية للبحار والمحيطات، حيث صاحبه في كثير من الأحيان تلوث خطير أدى إلى تدهور البيئة البحرية. تعددت تعريفات التلوث وتباينت بين الاتفاقيات والآراء الفقهية، فقد عرفته اتفاقية برشلونة 1976 في مادتها 1/2 بأنه: "قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مواد أو أية صنوف من الطاقة إلى البيئة البحرية مما يسبب أثارا مؤذية كإلحاق الضرر بالموارد الحية، أو أن تكون مصدر خطر على الصحة البشرية وعائقا للنشاطات البحرية بما في ذلك صيد السمك وإفساد نوعية مياه البحر المستخدمة وإنقاص لمدى التمتع بها". وعرفته معاهدة مريبول 78/73: بأنه أي حدث يتضمن أفرغ حال أو محتمل لمادة ضارة في البحر أو أي تدفقات لهذه المادة<sup>(1)</sup>.

وعرفته منظمة الأغذية والزراعة FAO: "ينتج التلوث من إدخال الإنسان في البيئة البحرية مواد يمكن أن تسبب نتائج مؤذية كإضرار بالثروات البيولوجية والأخطار على صحة الإنسان وعرقلة النشاطات البحرية بما فيها صيد السمك، وإفساد مياه البحر بدلا من استخدامها، والحد من الفرص في مجالات الترفيه"<sup>(2)</sup>.

وعرفه البعض من الفقه بأنه: "أي نشاط إنساني يغير من البيئة والحياة البحرية ونباتاتها ومصايدها والصحة العامة، كما يؤثر على المنافع البحرية"<sup>(3)</sup>.

وعرفه البعض الآخر بأنه: "وجود مواد ضارة في مياه البحر نتيجة النشاط الإنساني أو تركيز النشاط في الاستغلال البحري بحيث يؤثر ذلك على الاستخدامات الحالية أو المستقبلية". التعريف الذي لقي قبولا عاما هو تعريف منظمة التعاون والتنمية OCDE والذي مؤداه أن التلوث البحري هو قيام الإنسان مباشرة أو بطريق غير مباشر بإضافة مواد طاقوية إلى البيئة بصورة يترتب عليها أثارا ضارة يمكن أن تعرض الإنسان للخطر، أو تمس بالمواد البيولوجية أو الأنظمة البيئية على نحو يؤدي إلى التأثير على أوجه الاستخدام المشروع للبيئة<sup>(4)</sup>.

(1) المرسوم رقم 108/88 المؤرخ في 5 شوال 1408 الموافق لـ 31 ماي 1988 المتضمن الانضمام إلى الاتفاقية

الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر وحول بروتوكول 1978 المتعلق بها.

(2) صبيحة علي صداقة، النظام القانون لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، منشورات جامعة قارون بنغازي، الطبعة 1، 1996، ص 43.

(3) محمد أحمد منشاوي، الحماية الجنائية للبيئة البحرية، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، مصر، 2005، ص

43.

(4) أحمد محمد الجمل، حماية البيئة من التلوث، منشأة المعارف، الإسكندرية، دون سنة، ص 2.

من خلال هذه التعريفات يتضح لنا أن الإنسان هو السبب الرئيسي إن بصفة مباشرة أو غير مباشرة في تلوث البيئة البحرية لاستغلاله اللاعقلاني لها متجاهلا أن هذا التلوث يعود بالضرر على صحته وإعاقة أوجه النشاط البحري، وقد أدى تجاهل الإنسان لهذه المشكلة لمدة طويلة

إلى تفاقمها، حيث صارت تفوق قدرت الدولة الواحدة أي كانت إمكانياتها، مما يقتضي ويستلزم تعاون مشترك بين الدول لمواجهة الظاهرة، وهذا ما سنستشفه من خلال المعاهدات والاتفاقيات الكثيرة التي اهتمت بتنظيم البيئة البحرية وحمايتها من التلوث، وقد وضعت المنظمة البحرية CMO معيارا دوليا للسلامة الخاصة بالتشغيل الآمن للسفينة وحماية البيئة من التلوث، وذلك من خلال النظام الدولي لإدارة الجودة SO، وبتطبيق متطلبات المواصفة القياسية لنظام إدارة البيئة الحرة والمحافظة عليها من التلوث (ISO 14001) والالتزام بتنفيذ شروط معاهدة منع التلوث البحري Monpol.

ويهدف هذا النظام إلى نشر الوعي البيئي والوقاية من التلوث وتقليل تأثيراته العكسية على المجتمع وتحسين كفاءة وأداء المصانع والسفن بغية خفض التكاليف الاقتصادية والعمل على تحقيق أهداف النظام للحد من ظواهر الأخطار البيئية باعتماد مبدأ الرقابة على التلوث أثناء تشغيل النص وفقا لمتطلبات المواصفة الدولية للتفتيس عام 1996 والحصول على شهادة الإيزو (ISO 14001 : ISO 14001 certificate) 2000 وتنفيذ متطلبات التشريعات الوطنية وقوانين منع التلوث البحري<sup>(1)</sup>.

ويعتبر الوقاية من التلوث البحري كذلك من متطلبات القانون الدولي للسلامة البحرية ومنع التلوث. وسعالج هذه الاتفاقيات من خلال تحليل عناصر البحث.

### الفرع الثاني: مصادر التلوث البحري:

انطلاقا من نص المادة I من المرسوم التنفيذي رقم 94-279 المتعلق بتنظيم مكافحة تلوث البحر، يمكن تحديد هذه الملوثات حيث نصت المادة على: "... يحدد هذا المرسوم تنظيم مكافحة تلوث البحر الناجم عن حادث بحري أو بري أو جوي تسبب أو قد يتسبب في إفراغ كثيف في البحر من المحروقات أو المنتجات أو المواد الأخرى التي قد تكون خطرا جسيما أو تلحق أضرارا بالوسط البحري أو بأعماقه أو سواحله وبالمصالح المرتبطة بذلك"<sup>(2)</sup>.

(1) كامل هشام الحنافي، الأنظمة الإدارية ISO 14001 + ISO 9001 و ISM قفزة في تطوير الإدارات البحرية،

أكاديمية الخليج الموقع على الأنترنت <http://www.irzquimontinetransport.com>

(2) مرسوم تنفيذي رقم 279/94 مؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1994 يتضمن تنظيم مكافحة التلوث البحر وإحداث مخططات استعجالية وقد حدد هذا المرسوم كيفية تنظيم مكافحة التلوث البحري وذلك من خلال مخططات استعجالية وطنية ومحلية وولائية، ولكل منها اختصاصاتها وصلاحياتها من خلال اللجان التي تعدها.

## 1- التلوث بالنفط:

يعتبر النفط مصدر من مصادر الطاقة الحيوية في الحياة الاقتصادية والصناعية الحديثة، ويتطلب استهلاكه واستغلاله نقيه من المناطق المنتجة نحو المناطق المصنعة بحرا، هذا الأسلوب في النقل الذي قد ينجم عنه كوارث ضخمة، حيث قد يؤدي اصطدام السفن وناقلات البترول أو غرقها إلى تلوث مساحات شاسعة من البحر، ويعتبر التلوث بالنفط أهم مصادر التلوث وأخطرها، (وتأتي المواد النفطية في البيئة البحرية من مصادر مختلفة)، فقد يكون تسرب النفط إراديا كان تصرف مياه تنظيف الناقلات في البحر، وإلقاء مياه الالتزام غير لنظيفة، وغسل الصهاريج بالماء بدلا من غسلها بالزيت الخام، ومن أهمها عدم تتبع الإجراءات الواجب الالتزام ، ولأن عملية التنظيف تتطلب الكثير من الوقت، مما قد يؤدي إلى تعطيل حركة السفن، فتضطر إلى استخراج الغاز من ناقلات النفط بصورة غير مشروعة ليلا، ويمكن إضافة سبب آخر وهو انعدام الدور الرقابي عدم تطبيق المسؤولية الدولية بالخصوص<sup>(1)</sup>.

كما قد يكون التلوث لا إراديا، ناتج عن الحوادث البحرية كالاصطدام والجنوح، فقد أثبتت الحوادث التي وقعت مدى تأثيرها على البيئة البحرية، ونذكر على سبيل المثال حادثة الناقله توري كانيون" التي جنحت في 18 مارس 1967، والتي كانت تخترق الأمواج بسرعة 17 عقدة تقريبا حاملة 880000 برميل من النفط وقد تحطمت في بحر الشمال أمام الشواطئ الإنجليزية والفرنسية، وانتشرت حمولتها مسببة خسائر هائلة، ولجأت القوات الإنجليزية إلى ضرب الناقله بالمدافع لإغراقها<sup>(2)</sup>. وكذا حادثة الناقله "أماكواديز" 1978 والتي جنحت بالقرب من شواطئ بورتسال بريتان غرب فرنسا وفقدت حمولتها من النفط بأكملها وأدى ذلك إلى تلوث 3000 كلم من الشاطئ<sup>(3)</sup>. وعقب هذه الحادثة أستاذ المركز الفرنسي للبترول TFP بنك المعلومات الخاصة بالحوادث البترولية والمسمى (1951-1999) TANKER والذي اهتم بمختلف السفن وطبيعة المواد المنقولة، ويعتبر هذا البنك كمرجع معلوماتي لجمع الحوادث البترولية بحيث سن تاريخ حدوثها ومدتها وسببها ومكان حدوثها والخسائر الناتجة

(1) صبيحة علي صداقة، المرجع السابق، ص 72.

(2) صبيحة علي صداقة، نفس المرجع، ص 82.

- Alain R. Bertrand, transport maritime et pollution accidentelle par le pétrole fait et chiffres (1951-1999), édition technique, Paris, cedex 15 France, 2000, p 24.

(3) صبيحة علي صداقة، نفس المرجع، ص 87.

عنها، ما يجعله مرجعا مهما لدراسة هذه الحوادث بالتفصيل وقد أحصى بتاريخ 31 ديسمبر 1998 1467 حادثا<sup>(1)</sup>.

وغيرها من الحوادث التي يصعب إحصاؤها، كتحطم الناقل "ريوديجانيرو" 1988 وجنوح الناقله اكسون فالديز 1989 وغرق الناقله اريكا وبرستيغ.

وقد قدر ما يصل إلى المياه البحرية من مواد بترولية بما يتراوح بين 1-10 مليون طن سنويا، وللتصدي لهذه المخاطر والحوادث وما ينجر عنها عقدت العديد من الاتفاقيات الدولية والإقليمية، ولعل أقدمها اتفاقية لندن المتعلقة بالوقاية من التلوث البحري من النفط والتي تمت

المصادقة عليها سنة 1954، وعدلت عدة مرات لمواكبة المستجدات الطارئة على عملية النقل البحري، وتلتها اتفاقية ماريول 1973 المتعلقة بالوقاية من التلوث الناتج عن السفن، وتعالج هذه الأخيرة مشكل التلوث الناتج عن تسرب المحروقات، وقد تمت مراجعتها أول مرة سنة 1978، الاتفاقية الدولية لأعالي البحار سنة 1969 التي تناولت معالجة الحوادث المسببة للتلوث بالمحروقات، إضافة إلى الاتفاقيات الإقليمية "كاتفاقية برشلونة ضد التلوث سنة 1976 والتي تم تعديلها سنة 1995 بإدراج مفهوم التنمية المستدامة، كما تم إنشاء مركز جهوي للبحر الأبيض المتوسط بمالطا يبيح التدخل السريع في حالة التلوث الناتج عن الحوادث البحرية، وقد قام هذا المركز الذي تديره المنظمة البحرية العالمية OMI وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة بتوسيع مهامه ونشر كل المعلومات المتعلقة بالقوانين الوطنية الخاصة بالوقاية من التلوث الناتج عن تسرب المحروقات والمواد الضارة.

كما أدخلت على الناقلات بعض التعديلات للتقليل من الحوادث "حيث تم إلزام ناقلات البترول الجديدة بدءا من سنة 193 بأن تجهز بهيكل مزدوج أو بجسر وسطي على الأقل وبصهاريج جانبية فارغة، وبدأ السحب التدريجي للسفن أحادية الهيكل منذ جويلية 1995"<sup>(2)</sup>. واعتماد طريقة الشحن فوق الضمة التي تقضي بأن تجمع مياه غسل الناقلات ثم تترك تنسب وتعاد تعبئة الزيت فوق الشحنة الجديدة"<sup>(3)</sup>. وإذا كانت التكنولوجيا والاتفاقيات قد ساعدت إلى حد كبير في التقليل من نسبة التلوث الناتج من تشغيل السفن فإن الحوادث ما زالت مصدر خطر وعددها يتزايد بإطراد، حيث تتحكم العوامل النفسية في وقوع أكثرها"<sup>(4)</sup>. وهذا ما سنطرحه من خلال تحديد المسؤولية الجنائية.

<sup>(1)</sup> Alain R.Bertrand, Op-cit, p77.

<sup>(2)</sup> مجلة الجيش، العدد 515-2006، كياني نسيمة، آيت عميرات مليكة، التلوث البحري، ص 39.

<sup>(3)</sup> أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 91.

<sup>(4)</sup> مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديد، مكتبة غريب، الطبعة الأولى، 1991، ص 383.

## 2- التلوث الناتج عن النفايات التي تطرحها السفن:

نقصد بالنفايات وفقا للقانون المتعلق بسير النفايات ومراقبتها وإزالتها: المادة 3: "كل البقايا الناتجة عن عمليات الإنتاج أو التحويل أو الاستعمال وبصفة أعم كل مادة أو منتج وكل منقول يقوم المالك أو الحائز بالتخلص منه أو قصد التخلص منه، أو يلزم بالتخلص منه أو بإزالته"<sup>(1)</sup>.

والمقصود بالنفايات التي تطرحها السفن جميع فضلات الطعام ومياه الصرف الصحي من المرافق الطبية، المتسربة من أحواض الغسيل والاستحمام والبولع الموجودة في هذه المباني، ومياه الصرف في الأماكن التي تحتوي على حيوانات حية، ومياه الفضلات الأخرى. ويدخل تعريف النفايات أيضا في إطار التعريفات التي يقوم بها ربانة السفن والطائرات، وقد أبرمت اتفاقية خاصة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن عمليات التصريف التي تقوم بها السفن والطائرات، وكانت الجزائر من بين الدول المصادقة عليها، كما تناولته اتفاقية ماريول 73-78 حيث لم تقتصر على التلوث الناجم عن النفط بل جميع صور التلوث الصادر من السفن "وهذه المخلفات والنفايات تضر بالبيئة البحرية أكبر الضرر ما لم تعالج وتسحق وتطهر قبل تصريفها في البحر، وقد يبدو أن هذه المواد قليلة بالنسبة للسفن ولكن الحقيقة أن زيادة السفن والنقل البحري للبضائع والأشخاص تتسبب في زيادة هذه المخلفات والنفايات زيادة كبيرة مما يسبب أبلغ الأضرار بالبيئة البحرية"<sup>(2)</sup>.

"حسب دراسة أنجزها الصندوق العالمي للطبيعة فإن المساحة الملوثة عن طريق النفايات التي تطرحها السفن في البحر الأبيض المتوسط تتراوح بين 75 ألف و150 ألف كلم<sup>2</sup>، وتعادل هذه الكمية حسب هذه الدراسة حجم غرق 50 اريكا و 25 برستيج سنويا، وتطرح يوميا بطريقة غير مشروعة 282 من النفايات أي ما يعادل 100 ألف سنويا، وتطرح يوميا بطريقة غير مشروعة 282 من النفايات أي ما يعادل 100 ألف سنويا"<sup>(3)</sup>. كما قدر حجم الزيوت والفضلات الناتجة عن عملية طرح النفايات من مختلف أنواع السفن ما بين 3-4 مليون طن سنويا.

3- التلوث الناتج عن فضلات اليابسة: ما أن التلوث الناتج عن الصرف اليومي للنفايات المرتبطة بالنشاطات الصناعية والحضرية والزراعية على اليابسة، والرمي العشوائي لها في مجاري المياه والسواحل، و"صرف المياه القذرة إلى الأنهار التي تصب في البحار والتي عادة ما تكون محملة بنواتج الصرف الصحي من شأنه أن يضاعف من تلك الخطورة"، وقد أبرمت بشأن التلوث الناتج عن نفايات

(1) قانون رقم 01-19 مؤرخ في 27 رمضان 1422هـ الموافق لـ 12 ديسمبر 2001، يتعلق بسير النفايات وإزالتها،

ج.ر عدد 77، 2001.

(2) مدحت حافظ إبراهيم، المرجع السابق، ص 380.

(3) مجلة الجيش، المرجع السابق، ص 40.

اليابسة الاتفاقية الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناتج عن مصادر برية سنة 1983، والتي كانت الجزائر أحد أعضائها، "كما وضع برنامج خاص لحماية المحيط البحري من التلوث الناتج عن نشاطات اليابسة سنة 1997، وصادقت الأطراف الموقعة على اتفاقية برشلونة على برنامج عمل إستراتيجي قصد مكافحة التلوث الصادر من اليابسة وتقليص النفايات"<sup>(1)</sup>.

#### 4- التلوث الناتج عن النفايات الصناعية والكيميائية والنووية:

لقد أحدث التطور الصناعي والتكنولوجي تغييرا جذريا على الحياة البشرية المعاصرة في جميع المجالات، وبقدر ما زادت أهميته بقدر ما زادت سلبياته، فقد أثر استخدام المواد المعدنية والطاقوية على البيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة، وذلك بظهور السفن التجارية وتطور المواد الطاقوية المستخدمة لتسييرها، وكذا توجه الدول إلى استخراج النفط من أعماق البحار والتنقيب عن مستودعات الطاقة ومخازنها ومد خطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي عن طريق المنشآت والأدوات المستعملة في استكشاف واستغلال هذه المواد، هذه العملية التي قد تنشأ عنها بعض الحوادث الكارثية بسبب الإهمال في حفر الآبار مما قد يتسبب في تسرب النفط بكميات كبيرة، ومن هذه الحوادث "حادثة Sea quest"<sup>(2)</sup>. التي وقعت سنة 1968 في بحر الشمال وغيرها الكثير، كما أثر تزايد المصانع على السواح في تلوث البحار من خلال رمي الدول الساحلية للنفايات الصناعية والكيميائية وتصرفها مباشرة في البحر دون معالجتها إذ تقدر كمية النفايات الصناعية التي ترمى في البحر الأبيض المتوسط مثلا بملايين الأطنان سنويا، ولهذه العملية تأثير كبير على الصحة العامة والمجالات السياحية والاقتصادية والحياة البيولوجية للكائنات البحرية.

كما أدى ظهور الصناعات النووية إلى التلوث الإشعاعي الذي يعتبر من أخطر أنواع التلوث، إضافة إلى خطورة الأبحاث النووية وقيام بعض الدول بإغراق النفايات النووية في البحار والمحيطات معتمدة "مبدأ التثيت والتخفيف" والذي يعني أن البحار بشساعتها يمكنها استيعاب أي كمية من الإشعاع، إلا أن كمية النفايات النووية في تزايد مستمر بفعل استخدام الطاقة النووية في توليد الطاقة الكهربائية ودفع السفن واستخدامها في تسيير السفن والغواصات، هذا التزايد الذي قد يجعل البحار والمحيطات عاجزة عن استيعابها"<sup>(3)</sup>.

(1) مجلة الجيش، المرجع السابق، ص 40.

(2) سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 1994، ص 92.

(3) صبيحة علي صداقة، المرجع السابق، ص 123.

### الفرع الثالث: المشاكل البيئية داخل الموانئ البحرية.

تلعب الموانئ كما سبق وأن بينا دورا مهما في مجال التنمية الاقتصادية حيث أصبح عدد الموانئ ومدى كفاءتها، وحجم الصادرات والواردات المتداولة بها أحد المؤشرات الأساسية للحكم على مدى قوة وازدهار اقتصاد الدولة، لذا كان لابد من الاهتمام بها وذلك من خلال تحقيق متطلبات الجودة والسلامة للعمليات الخاصة بمختلف أنشطتها، وقد اهتمت بذلك منظومة الإدارة البيئية للموانئ البحرية، وتشتمل هذه المنظومة على وسائل وطرق انتقال وتداول وتخزين البضائع المختلفة والحاويات داخل الموانئ وكيفية توصيلها لأصحابها بوسائل تضمن الأمن والأمان، كما تشمل قدرة الميناء على تطبيق نظم السلامة البحرية في استقبال سفن الركاب وناقلات البترول والكيماويات وسفن الحاويات والبضائع وكيفية التعامل معها عند حدوث تسربات أو حوادث داخل الميناء.

"ومن أهم عناصر المنظومة البيئية لإدارة الموانئ تحديد أنواع الملوثات البحرية كما ونوعا، وتختلف هذه الملوثات من تلوث مائي وهوائي وأرضي ومخلفات السفن والتلوث الإشعاعي والصراف الصناعي والصحي، وترجع المشاكل البيئية داخل الميناء إلى:

- أسباب هندسية، قصور في التصميم والمواصفات الهندسية الخاصة بالأرصفة والفروقات الملاحية، ومداخل الميناء والتي تتسبب في حدوث التلوث الإسكاب.
- أسباب تشغيلية: ضعف أنظمة مرور وعبور وإرشاد السفن داخل الميناء مما يؤدي إلى ازدحام الطرقات الملاحية.

هذا إضافة إلى عوامل أخرى تتمثل أساسا في:

- نوعية وكمية الملوثات الداخلة بالطرق المباشرة وغير المباشرة إلى البيئة البحرية.
- كثافة حركة السفن داخل الميناء والتي تؤثر في توزيع الملوثات.
- طبيعة وشكل أرصفة الميناء، بحيث كلما كانت مغلقة تساعد على تركيز ونمو الملوثات<sup>(1)</sup>.
- وللحد من التلوث البيئي داخل الموانئ، اشترطت معاهدة 1954 ومعاهدة ماربول على الدول الأعضاء اتخاذ الخطوات اللازمة لإنشاء مراكز استقبال مسببات التلوث في الموانئ، وذلك بتزويد الموانئ بمراكز استقبال النفايات والمخلفات البترولية المتبقية في ناقلات البترول والسفن<sup>(2)</sup>.

(1) محمد مكرم، خبير كيميائي للهندسة البيئية، منظومة الجودة البيئية للإدارة وتشغيل الموانئ البحرية، الموقع على الأنترنت:

[www.eeaa.eg/english/reports/guides.pdf](http://www.eeaa.eg/english/reports/guides.pdf)

(2) مدحت خلوصي، السفينة والقانون البحري، المملكة المتحدة، 1993، ص 244.

كما تشير المنظومة البيئية داخل الميناء إلى وجوب وجود هذه التسهيلات من خلال وضع تسهيلات لاستقبال مياه الصابورة الملوثة ومياه الصرف الصحي والمياه الملوثة بالمواد البترولية والزيئية والرواسب البترولية، على أن تكون تلك التسهيلات في حالة جيدة وصالحة للاستخدام والاستعمال ويتم الكشف الدوري عليها بصفة دورية مع عمل الصيانة اللازمة لها، هذا مع وجود طاقم كافي من العاملين المدربين على كيفية استخدام تلك المعدات والوسائل.

### المطلب الثاني: تجريم التلوث البحري وطرق الحد منه:

للتعرف على هذه الجريمة لا بد من التعرف على أركانها وإظهار الطبيعة الخاصة للبيئة البحرية التي تجعل هذه الأركان تتميز بصفات خاصة تعكس خصوصية هذه الجريمة.

#### الفرع الأول : أركانها.

##### أ- الركن الشرعي:

هو الصفة غير المشروعة للفعل "وهو تكييف قانوني مجرد من الكيان المادي، وقد أثار اعتباره ركنا في الجرائم جدلا فقهيا، إذ يرى البعض أن الركن الشرعي هو نص التجريم "شرعية الجريمة" الواجب التطبيق على الفعل، وبالتالي من غير المعقول اعتبار الخالق عنصرا فيما خلق"<sup>(1)</sup>، إلا أنه ورغم ذلك يبقى للركن الشرعي أهمية علمية في جرائم البيئة البحرية إذ أنه يساهم في بناء الجريمة فلا وجود لها إلا بتوافر هذا الركن وفقا لمبدأ شرعية العقوبة ونص المادة 1 من قانون العقوبات<sup>(2)</sup>، "لا جريمة ولا عقوبة ولا تدابير أمن إلا بنص القانون".

##### ب- الركن المادي:

يعد الركن المادي لأي جريمة بمثابة عمودها الفقري الذي لا يتحقق إلا به، حيث يشكل مظهرها الخارجي، فالهدف من التجريم هو حماية حق ومصلحة، وإهدار هذه المصلحة والتعدي عليها هو الواقعة المادية.

وجرائم البيئة البحرية شأنها شأن جميع الجرائم يقوم ركنها المادي على 3 عناصر وهي: السلوك الإجرامي، النتيجة الإجرامية والعلاقة السببية.

\* **السلوك الإجرامي:** يتكون النشاط الإجرامي لأية جريمة من سلوك مادي إرادي يصدر عن إنسان خالف أوامر ونواهي المشرع المقرؤ في النص الجنائي، ويشمل هذا النشاط الفعل الإيجابي والذي هو عبارة عن الحركات الجسمية للشخص والتي تظهر إلى العالم الخارجي بطريقة مادية ملموسة، من

(1) أحمد محمد المنشاوي، المرجع السابق، ص 92.

(2) القانون رقم 06-23 المؤرخ في 29 ذي القعدة 1427هـ الموافق لـ 20 ديسمبر 2006، يعدل ويتم الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 18 صفر 1386هـ الموافق لـ 08 يونيو 1956 المتضمن قانون العقوبات.

شأنها المساس بالبيئة البحرية، وهذا السلوك هو الغالب في جرائم تلويث البيئة البحرية فنعظم حالات التلوث تنتج عن الإلقاء والصرف للفضلات والنفايات.

ونورد بعض الأمثلة على ذلك بنص المادة 52 من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة "يمنع داخل المياه الخاضعة للقضاء الجزائري أي صب أو غمر أو ترميد...". ونص المادة 24 من القانون رقم 4-1994 المصري: "يحظر على ناقلات المواد الضارة إلقاء أو تصريف أي مواد ضارة". أما المفهوم السلبي للسلوك الإجرامي فيتمثل في الامتناع عن عمل، إذ الأصل أن النصوص الجنائية تضع التزاما بعمل يتمثل في حماية مصلحة معينة، وبالتالي من أهمل أداء هذا الواجب القانوني يكون مرتكبا لجريمة التلوث البحري.

وكأمثلة على ذلك نص المادة 495 من القانون البحري الجزائري<sup>(1)</sup>، والمادة 97 من القانون رقم 10-03 المتعلقة بحماية البيئة: "يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة وتعبّر بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائري أو دخلها أن يبلغ عن كل حادث ملاحى..."، والمادة 58 من نفس القانون تحدد مسؤوليته في حالة عدم الالتزام بنص القانون، فعدم التزام الربان بهذه النصوص يدخله في طائفة المساءلة وإن كان السلوك السلبي في الواقع إفصاح عن شخصية مهملة أكثر منها إجرامية.

\* **النتيجة الإجرامية:** النتيجة هي الأثر المترتب على السلوك الإجرامي والذي يأخذه المشرع بعين الاعتبار في التكوين القانوني للجريمة.

وللنتيجة مدلولان: المدلول المادي ويعني التعبير الذي يحدث في العالم الخارجي كأثر للسلوك الإجرامي.

ومدلول قانوني ونعني به العدوان الذي ينال مصلحة أو حقا قدر الشارع جدارته بالحماية الجنائية<sup>(2)</sup>.

\* **علاقة السببية:** وهي رابطة الوصل بين السلوك والنتيجة الإجرامية، إذ يجب توافر النتيجة وإسنادها إلى الفعل أو فعل الجاني باعتباره مسؤولا عن الأثر الإجرامي الذي وقع، وعلاقة السببية هي أحد عناصر الركن المادي المكون للجريمة وشرط لقيام المسؤولية الجنائية، وبالتالي لقيام المسؤولية لابد من توافر علاقة السببية بين السلوك الإجرامي سواء كان إيجابيا أو سلبيا وبين النتيجة الإجرامية، وإن كان في الجرائم البيئية يصعب إثبات علاقة السببية "فالتلوث البحري قد يكون آجلا وفتاكا ولا يظهر

(1) الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 هـ الموافق لـ 23 أكتوبر 1976 ج.ر، العدد 29 لسنة 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-98 المؤرخ في 01 ربيع الأول 1419 هـ الموافق لـ 25 يونيو 1998، يتضمن القانون البحري، ج.ر العدد 47 لسنة 1998.

(2) محمد أحمد الشواربي، المرجع السابق، ص 176.

ضرره إلا بعد مرور عشرات أو مئات، وقد يصل إلى آلاف السنين، إذا ما اعتبرت أعماق المحيطات مقلبا للنفائات الإشعاعية<sup>(1)</sup>. فلا تظهر النتيجة إلا بعد مدة طويلة أو تتحقق في مكان وزمان مختلفين عن زمان ومكان ارتكاب السلوك الإجرامي.

ورغم ذلك لا بد من توافر عنصر السببية بين الفعل والنتيجة "ولقد كان المشرع منطقيا في كثير من الدول حيث أدرك صعوبة إثبات رابطة السببية، فتوسع في الجرائم السلوكية إذ لا يشترط تحقيق نتيجة معينة"<sup>(2)</sup>.

### ج- الركن المعنوي:

لا يكفي الركن المادي لقيام أي جريمة إذ لا بد من توافر الركن المعنوي، والذي يتناول الظروف النفسية المحيطة بالسلوك الإجرامي "وقد يكون السائد في القانون المقارن أن المشرع لا يتقيد بالركن المعنوي للجريمة البيئية بنفس الأحكام والقواعد المقررة في القانون الجنائي العام" باعتبار ضعف الركن المعنوي في جرائم البيئة، حيث يكفي تحقق الركن المادي دون اعتبار لنفسية الجاني سواء كانت بتوافر قصد جنائي أي عمدية، أو بخطأ، وذلك لصعوبة إثباته، إذ أن أغلب جرائم البيئة هي جرائم مادية، ويستخلص الركن المعنوي من السلوك المادي نفسه.

فلاحظ إذن أن للركن المعنوي في جرائم تلوث البيئة البحرية ذاتية خاصة، كما نلاحظ تغييره، ويعود ذلك إلى أن حماية البيئة البحرية تتطلب نظاما عقابيا رادعا ولا يتحقق ذلك إلا بتوسيع نطاق المسؤولية الجنائية.

"والتفسير الواسع في حالة سكوت المشرع عن تحديد صور الركن المعنوي أن اشتراط العمد حتى تقوم المسؤولية الجنائية من شأنه تضيق مساحة المسؤولية الجنائية، وبالتالي إفلات الكثير من المجرمين الذين أدت أفعالهم إلى تلوث تلك البيئة والتي يجب حمايتها سواء صدرت عن عهد أو عن إهمال"<sup>(3)</sup>.

### الفرع الثاني: تحديد المسؤولية الجنائية:

فكرة المسؤولية تلعب دورا هاما ومؤثرا في مكافحة التلوث البيئي للبحار، كونها تحمل فكرة الجزاء القانوني على الصعيدين الداخلي والخارجي، وقد عقدت في بروكسل سنة 1969 اتفاقية متعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالزيت، وتهدف إلى تقرير أحكام التعويض على تلوث البحار، ولكنها اقتصررت على المسؤولية المدنية فقط دون قيام المسؤولية الجنائية، إلا أن اتفاقية

(1) حسني العروسي، تلوث البيئة وملوثاتها، مكتبة المعارف الحديثة، الإسكندرية، سنة 2000، ص 55.

(2) محمد أحمد الشواربي، المرجع السابق، ص 116.

(3) محمد أحمد الشواربي، المرجع السابق، ص 263.

الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 تناولت المسؤولية الجنائية حيث أعطت الدول الساحلية سلطة المتابعة الجنائية للجرائم والمخلفات البيئية<sup>(1)</sup>.

وقد أعطت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أهمية قصوى للأمن البيئي عن طريق حماية الثروة البحرية، على أساس قاعدتين هما:

القاعدة الأولى: تتمثل في حق الدول الساحلية في استغلال الثروات البحرية والحفاظ عليها، وحمايتها من منافسة الأجانب لمواطنيها في نشاطاتهم البحرية، وحققها في منح التراخيص، وهو ما يحقق الأمن الاقتصادي للدول الساحلية.

القاعدة الثانية: يتمثل في أعمال مبدأ التضامن الدولي، وحق الدول المتخلفة في الاستفادة واستغلال الثروات الكامنة في أعماق أعالي البحار، وهذا ما يسهم في استقطاب الأمن الدولي بشكل عام<sup>(2)</sup>.

وكمثال على ذلك رفعت مديرية البيئة لولاية الجزائر دعوى قضائية ضد سفينة سورية كان تقوم بأشغال الصيانة متمثلة في دهن الهيكل الخارجي وتسبب ذلك في تلويث المياه البحرية على مستوى ميناء الجزائر، وأكد محضر المعاينة أن مثل هذه الأعمال ممنوعة ولا يسمح القيام بها إلا بترخيص مسبق من المصلحة الوطنية لحراس السواحل على أن تقتصر على ذهن العلامات الخارجية مثل الاسم وخطوط الشحن وليس الهيكل بكامله، وقام حراس الساحل بسحب وثائق السفينة السورية ودفتر الملاحه البحرية للريان، وأخطارهم بالجنحة المرتكبة والمتمثلة في تلويث البيئة وتعريض طاقمها للخطر، وقامت المديرية بتحرير محضر وتقديمه إلى محكمة الجزائر مطالبة بغرامة قدرها 3000 دج، وذلك وفقا للمواد 52، 53، 97، 100 من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة<sup>(3)</sup>.

#### \* الأشخاص المسؤولون عن التلوث البحري:

لا يكتفي المشرع بتحديد الانتهاكات لحماية البيئة البحرية، بل يقوم بتحديد الأشخاص المسؤولون عنها، وهذا يعني توسيع مجال المسؤولية ويشمل المسؤولية عن فعل الغير، والمسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوي إلى جانب الشخص الطبيعي.

#### أ- الشخص الطبيعي:

تلعب الأشخاص المعنوية دورا فعالا في جميع المجالات، حيث أصبح بالإمكان القيام بمشاريع ضخمة عجز الأفراد عن القيام بها، إلا أنها أثرت هي الأخرى على البيئة البحرية، إلى جانب الإنسان لما

(1) صبيحة علي صداقة، المرجع السابق، ص 19.

(2) محمد عبد الله نعمان، الحماية الدولية للبيئة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004، ص 95.

(3) جريدة الخبر اليومية، الصادر بتاريخ 4 أبريل 2004.

تملكه من إمكانات وأساليب حديثة، فالتلوث البحري ينتج عادة من السفن والمنشآت البحرية وشركات التنقيب.

وقد تكون مسؤولية عن فعله الشخصي، وقد تكون مسؤولية عن فعل الغير .

#### - المسؤولية عن فعله الشخصي:

تحديد الشخص الطبيعي المسؤول عن جريمة التلوث البحري أمر مهم، ويكون ذلك بتحديد الفعل المادي الفاعل في الجريمة، إذ تقوم مسؤولية الشخص جنائيا بمجرد وقوع الفعل الإجرامي ونسبه إليه سواء كان إيجابيا أو سلبيا، وقد اتبع المشرع البيئي هذا الأسلوب في تحديد شخصية الجاني، لتوفير أقصى حد من الحماية الجنائية للبيئة البحرية<sup>(1)</sup>، وتجريم كل صور الاعتداء طالما كانت من فعل الجاني وفقا لنص المادة 210 من القانون البحري الجزائري، "مع مراعاة أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية التي أقرتها الجزائر والمتعلقة بحماية البحر، يمنع أن تصب وتغمر وتحرق في البحر مختلف المواد التي يكون من شأنها .... ما يفيد الإضرار بالبيئة البحرية" وهو ما نصت عليه المادة 52 من القانون رقم 10-03 المتعلق بالحماية البيئية.

كما نلاحظ أن المشرع البيئي حدد شخصية الجاني، وهذا ما نلاحظه من خلال نصوص حماية البيئة، إذا يلزم القانون الريان أو مالك السفينة بالتزامات وتدابير أو الامتناع عن بعض التصرفات، كمثال على ذلك نص المادة 97 من القانون 10-03 حيث يخص للريان بغرامة مالية متى تسبب سوء تصرفه أو رعونته أو غفلته في وقوع حادث ملاحى.

ونص المادة 483 من القانون البحري الجزائري، وبهذا يكون القانون وبنصوص صريحة قد أسند الفعل الإجرامي للشخص الذي اعتبره مخطأ، لأنه إذا التزم بالنصوص القانونية وتعد التزاماته المتمثلة في اتخاذ التدابير والاحتياطات لمنع التلوث ومنع العاملين لديه من مخالفتها لما وقع التلوث، وبالتالي تلقى على عاتقه المسؤولية الجنائية.

#### - المسؤولية عن فعل الغير:

الأصل أن العقوبة لا توقع إلا على من ارتكبها أو اشترك فيها طبقا لنص المادتين 41-42 من قانون العقوبات الجزائري وطبقا لمبدأ شخصية العقوبة، إلا أن المشرع البيئي خرج عن هذا الأصل العام وقرر المسؤولية عن فعل الغير، وما عدا إلا خدمة للبيئة البحرية، إذ نجد أن هناك ارتباطا وثيقا بين المسؤولية الجنائية عن فعل الغير وبين جرائم تلوث البيئة، خاصة وأن أفعال التلوث ترجع نسبيا في كثير من الأحيان إلى مخالفة القوانين واللوائح تجنباً للنفقات المالية التي يتطلبها تنفيذ هذه الالتزامات

(1) محمد أحمد الشواربي، المرجع السابق، ص 278.

المقررة وبموجبها، وفي الغالب نجد أن صاحب العمل هو الذي يستفيد من جراء مخالفة القوانين البيئية ويجني ثمارها، فكان من العدالة مساءلته عن أفعال تابعيه من العمال والمستخدمين عن مخالفتهم للقوانين واللوائح، وبالتالي لهذه المسؤولية ما يبررها، فإذا علم صاحب العمل أنه يسأل جنائيا عن أي جريمة تقع من تابعيه، فسوف يبذل جهده للحيلولة دون وقوع هذه الجريمة، كأن يحسن اختيار العاملين معه، ويصدر التعليمات اللازمة لضمان تنفيذ القوانين والتنظيمات.

وعلى ذلك فإن المسؤولية التي تقع على المتبوع هي مسؤولية عن فعله الشخصي المتمثل في تقاعسه عن الإشراف والرقابة على أعمال تابعيه، وأداء واجبه بما يكفل عدم مخالفة القوانين البيئية، وهو ما تنص عليه المادة 119 من القانون البحري الجزائري: "كل مالك سفينة أو مجهز يكون مسؤولا عن الأضرار الملحقة بالأمالك العمومية البحرية والمتولدة عن التلوث، والذي يعد الريان مرتكبا إياه عن تسديد المصاريف الناتجة عن تدابير الوقاية المخصصة لتجنب هذه الأضرار والحد منها".

#### ب- المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية:

مع التطور الاقتصادي والتكنولوجي الكبير في العصر الحديث، بدأت الأشخاص المعنوية تلعب دورا فعالا في جميع المجالات، حيث أصبح بالإمكان القيام بالمشاريع الضخمة التي عجز الأفراد عن القيام بها، ونعلم أن جل التشريعات قد اعترفت بهذا الكيان في أنظمتها، إلا أن هذه الأشخاص أثرت على الأخرى على البيئة البحرية إلى جانب الإنسان، لما تملكه من إمكانية وأساليب حديثة، حيث أن التلوث البحري ينتج عادة من السفن والمنشآت البحرية وشركات التنقيب، لذا كان لا بد من مساءلتها هي الأخرى جنائيا.

#### - شروط قيام مسؤولية الشخص المعنوي:

لا تؤخذ المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية على إطلاقها، إذ يجب توافر شروط وحدود من حيث الأشخاص والجريمة.

إذ يشترط لقيام مسؤولية الشخص المعنوي أن تكون الجريمة قد وقعت لحسابه وأن تكون قد ارتكبت من طرف الشخص الطبيعي الذي له حق التعبير عن إرادته حيث لا يمكنه القيام بأي سلوك بنفسه وإنما عن طريق أشخاص يسيرونه ويعبرون عن إرادته، فيكون ما يصدر من هؤلاء الأشخاص لحساب الشخص المعنوي ولفائدته، ونص المادة 92 ف 3 من القانون رقم 03-10 على: "... عندما يكون المالك أو المستغل شخصا معنويا، تلقى المسؤولية المنصوص عليها في الفقرتين أعلاه على عاتق الشخص أو الأشخاص من الممثلين الشرعيين أو المسيرين الفعليين الذين يتولون الإشراف والإدارة، أو كل شخص آخر مفوض من طرفهم".

والسؤال الذي يطرح هنا: هل يمكن ازدواج المسؤولية عن ذات الجريمة؟

مقتضى هذه القاعدة أن المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي لا ينبغي أن تحول دون مساءلة الشخص الطبيعي الذي ارتكب الجريمة باسم ولحساب الشخص المعنوي، وقد أكد على ذلك المؤتمر السابع لقانون العقوبات المنعقد في أثينا عام 1957 عندما أوصى بأن إقرار المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي والحكم عليه بالعقوبة أو التدبير الاحترازي الملائم أو كليهما لا يمنعان من أن يظل الأعضاء المسؤولون عن إدارة الشخص المعنوية خاضعين للعقوبات المعينة للجرائم التي يسهمون في ارتكابها، وهذا الاتجاه الفقهي مؤيد من طرف التشريع في الكثير من الدول<sup>(1)</sup>.

وخلاصة القول أنه لا بد من توافر شروط في الجريمة البيئية التي يرتكبها الفرد لحساب الشخص المعنوي حتى تقوم المسؤولية الجنائية.

- أن يدخل التصرف ضمن صلاحيات ووظيفة الشخص المعنوي.

- أن يكون هذا الفعل قد ارتكب لفائدة المصالح التي من أجلها وجد الشخص المعنوي.

- أن يكون هذا الفعل قد ألحق ضررا بالبيئة البحرية.

**الفرع الثالث : الجزاءات البيئية في التشريع الجزائري.**

تهدف السياسة البيئية إلى حماية البيئة والحفاظ عليها، ولا سبيل إلى ذلك إلا إذا دعمت القوانين البيئية بالجزاءات القانونية، وتمثله في: جزاءات واقعة على الجنايات (الإعدام - السجن المؤبد - السجن)، وأخرى واقعة على الجناح (الحبس والغرامة المالية).

**الإعدام:** نصت عليه المادة 87 من قانون العقوبات "حيث يعتبر فعلا إرهابيا أو تخريبيا في مفهوم هذا الأم كل فعل يستهدف أمن الدولة والوحدة الوطنية والسلامة الترابية... عن طريق أي عمل يكون الغرض منه: من بين الأغراض "الاعتداء على المحيط وإدخال مادة أو تسربها في الجو أو باطن الأرض أو إلقائها عليها أو في المياه الإقليمية من شأنها جعل صحة الإنسان والحيوان أو البيئة الطبيعية في خطر".

وقد تصل العقوبة وفقا للمادة 87 مكرر إلى الإعدام.

ونصت على ذات العقوبة القوانين الخاصة وذلك في المادة 500 من القانون البحري "يعاقب بالإعدام كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية ألقى عمدا نفايات مشعة في المياه التابعة للقضاء الجزائري". ومن هنا يتضح لنا خطر المواد النووية المشعة على البيئة البحرية، حيث أن خطرها وضررها قد يكون آجلا وفتاكا، وبالتالي تسلط عليها أقصى العقوبة، ولم تنص نصوص قانون البيئة على هذه العقوبة.

(1) محمد أحمد الشواربي، المرجع السابق، ص 308.

**السجن المؤبد:** نصت عليه المادة 499 من القانون البحري في فقرتها الثانية وتقام هذه العقوبة على كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل مواد مشعة أو مزودة بوسائل دفع نووي ... والفقرة الثانية "في حالة وقوع حادث لمثل هذه السفينة يعاقب ربانها بالسجن المؤبد".

**السجن:** تناولته نفس المادة 499 الفقرة الأولى "... يعاقب بالسجن من 10 إلى 20 سنة وبغرامة من 3000.000 إلى 6000.000 أو بإحدى العقوبتين". كما نصت عليها المادة 495 وفقرتها الثانية إذ تشير إلى أنه في حالة وقوع حادث يؤثر على البيئة يعاقب الربان بالسجن من 5 إلى 10 سنوات وغرامة مالية 3000.000 إلى 6000.000 أو بإحدى العقوبتين.

**الحبس:** يعد الحبس عقوبة سالبة للحرية من جرائم الجرح، وإن كان تقرير مثل هذه العقوبة لا يقصد به سلب حرية الجاني بقدر ما يعتبر رادعا له للكف عن الجريمة وحماية الوسط البيئي، وقد استخدمها المشرع البيئي بشكل موسع وأقرنها دائما بغرامات مالية.

إذا نصت المادة 93 من القانون رقم 03-10 على هذه العقوبة ف حالة مخالفة الربان لأحكام المعاهدة الدولية للوقاية من التلوث بالمحروقات المبرمة بلندن، حيث يعاقب بالحبس من سنة إلى 5 سنوات وبغرامة من مليون إلى 10.000.000 دينار جزائري.

كم نص على ذات العقوبة في جريمة تسرب المواد الملوثة والخطيرة المبنية في المادة 52، 53 و 57 من ذات القانون، حيث نصت المادة 90 "يعاقب بالحبس من 6 أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 100.000 إلى 1.000.000 دينار كل ربان سفينة جزائرية أو كل شخص يشرف على عمليات الغمر أو الترميد في البحر مرتكبا بذلك مخالفة للمواد المذكورة 52 و53 من هذا القانون".

وكذا المادة 99 "... يعاقب بالحبس من سنة إلى خمس سنوات ... كل من خالف أحكام المادة 57 ... ونجم عن ذلك صب محروقات أو مزيج من المحروقات في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري". ونص المادة 100 "يعاقب بالحبس مدة سنتين وبغرامة قدرها 500.000 دينار كل من رمى أو أفرغ أو ترك تسريا في المياه الجوفية أو في مياه البحر الخاضعة للقضاء الجزائري.

وقد نص على عقوبة الحبس كذلك القانون البحري في جريمة عدم إخطار السلطات المختصة وهو ما نصت عليه المادة 495 ف 1 "يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 600.000 إلى 3000.000 دج كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل حمولة محروقات أو مواد خطرة تدخل المياه الإقليمية دون إخطار السلطات المختصة"، كون هذه الحمولة قد تسبب إضرارا للبيئة البحرية.

**الغرامة المالية:** لاحظنا أن المشرع قد أقرن العقوبات دائما بغرامة مالية سواء السجن أو الحبس، وأفراد بعضها بالغرامة المالية منفردة مثل: نص المادة 91 من القانون رقم 10/03 المعلق "... يجب على

الأشخاص المذكورين في المادة 90 تبليغ متصرفي الشؤون البحرية بعمليات الغمر والترميد أو الصب في أقرب الآجال، وذلك تحت طائلة غرامة من 150.000 إلى 200.000 دج".

ونفس العقوبة نصت عليها المادة 97 من نفس القانون فيما يخص جريمة تدفق مواد ملوثة بسبب إهمال الريان "يعاقب بغرامة من 100.000 إلى 1000.000 دج كل ريان تسبب بسوء تصرفه ورعونه أو غفلته أو إخلاله بالقوانين والأنظمة، في وقوع حادث ملاحى أو لم يتحكم فيه أو لم يتقاده، ونجم عنه تدفق مواد ملوثة

ونصت عليها المادة 496 من القانون البحري الجزائري "يعاقب بغرامة مالية من 100.000 إلى 600.000 دج كل ريان يخالف قواعد نقل المواد الخطرة كما هي محددة في المادة 801-1".

وبالتالي تعد عقوبة الغرامة المالية أهم العقوبات في الجرائم البيئية والسبب في ذلك أن هذه الجرائم ترتكب غالبا لهدف الربح وترتكب من الأشخاص المعنوية، فكان من المناسب أن تصيب العقوبة الجاني في ذمته المالية لتكون ردعا له ولغيره بما يكفل الاحترام اللازم للقوانين البيئية. تبقى الجزاءات الجنائية بمختلف أنواعها أهم الجزاءات المقررة لمخالفة أحكام القوانين البيئية وكبت الدوافع الباعثة إلى السلوك الإجرامي المخل بسلامة البيئة البحرية والتي تعود أضرارها على الإنسان والكائنات الحية البحرية. وبالتالي على المصالح الاقتصادية والسياحية لجميع الدول.

#### خاتمة:

نظرا لخطورة التلوث البحري كظاهرة أصبحت تهدد سلامة البيئة البحرية، فإنه من اللازم تفعيل الحماية الجنائية لردع كل ما من شأنه المساس بها، هذا ما دفع المشرع البيئي إلى اعتبار التلوث البحري جريمة مستحدثة متميزة، آخذا بعين الاعتبار خصوصيات البيئة البحرية، حيث وسع مجال المسؤولية الجنائية لتشمل المسؤولية عن فعل الغير، وأقر مسؤولية الشخص المعنوي، واعتبر الجريمة البيئية جريمة مادية يعاقب المتسبب فيها بمجرد وقوع الضرر بدون اعتداد بقصد الجنائي، أي سواء وقعت عن خطأ أو عن عمد، وذلك لما قد يسببه التلوث البحري من أضرار قد يطول أمدها ويتعدى حدود المنطقة التي وقع بها.

وبهذا تظل الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث ضرورة لا بد من تفعيلها مع جميع المستويات، ولابد من وجود تعاون دولي إقليمي مكثف لمكافحة الظاهرة، إذ أن المشكلة أصبحت تفوق إمكانات الدولة الواحدة باعتبارها ظاهرة عابرة للحدود.