

المسؤولية الجزائرية عن جرائم التلوث الناجمة عن السفن في التشريع الجزائري
Criminal liability for pollution offences caused by ships in Algerian legislation



صافي محمد¹، جبيري ياسين²،

¹ جامعة العربي التبسي تبسة، مخبر القانون المقارن والدراسات الاجتماعية والإستشرافية
(الجزائر)،

mohamed.safi@univ-tebessa.dz

² جامعة العربي التبسي تبسة (الجزائر)،

djebiri.yacine@univ-tebessa.dz

تاريخ الإرسال: 2022/03/15 تاريخ القبول: 2022/04/26 تاريخ النشر: 2022/06/01

ملخص:

إن تزايد حركة السفن بأنواعها وبمختلف نشاطاتها وأدوارها زاد من مشكلة تلوث البحار، وهو الأمر الذي أدى بالمشروع الجزائري إلى إدراج قواعد ذات طبيعة جزائية في إطار حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن داخل إقليم الدولة، وفي هذا الإطار اعتبر ربان السفينة أو رجال الملاحة البحرية مسؤولون جزائيا وذلك بتحمل تبعة أفعالهم التي أدت إلى تلويثها، سواء ضمن نصوص القانون البحري الجزائري أو قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة

الكلمات المفتاحية

المسؤولية الجزائرية؛ البيئة البحرية؛ التلوث؛ رجال الملاحة البحرية، السفينة

Abstract:

The increase in the movement of ships of all kinds and in their various activities and roles has increased the problem of pollution of the sea. This has led the Algerian legislature to include rules of a punitive nature in the protection of the marine environment against pollution from ships within the territory of the State. In this context, the master or navigator has been held liable for their actions, which have led to pollution, whether under Algerian maritime law or the law on the protection of the environment in the context of sustainable development.

Key words:

Penal liability; Marine Environment ; Pollution ; Seafaring men; The ship

* المؤلف المراسل

مقدمة:

إن موضوع البيئة البحرية من المواضيع التي فرضت نفسها على الصعيدين الدولي والوطني، وذلك لما شهدته من اعتداءات مست أصناف حيوانية ونباتية ذات أهمية إيكولوجية نتجت عن اعتماد الدول أحدث التقنيات العلمية والتكنولوجية بقصد تنمية اقتصادها وتحقيق الرفاهية لشعبها، كون أن البيئة البحرية مصدرا من مصادر الثروات المختلفة.

كما أن تزايد حركة السفن بأنواعها وبمختلف نشاطاتها وأدوارها وما قد ينجم عنه من أفعال ماسة بالبيئة البحرية سواء كانت هذه الأفعال مخالفة للقواعد القانونية التي تهدف إلى حمايتها، أو أن تكون ناتجة عن حوادث الملاحة البحرية؛ زاد من مشكلة تلوث البحار والمحيطات والإضرار بمواردها.

وقد سعت الدول في هذا الإطار إلى محاولة توفير الحماية اللازمة للبيئة البحرية باعتمادها تدابير تتحقق من خلالها هذه الحماية، خاصة وأن آثار التلوث لا تتوقف في حدود إقليم دولة واحدة بل تمتد هذه الآثار إلى دول أخرى حاملة معها خطر يهدد بتلوث كيميائي أو إشعاعي أو غير ذلك، وهو الأمر الذي تولدت عنه إبرام اتفاقيات ومؤتمرات منها اتفاقية لندن المبرمة في 12-05-1954 المتعلقة بالتلوث البحري بالنفط،

والاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، اتفاقية لندن المؤرخة في 02-11-1973 الخاصة بالوقاية من التلوث الناجم عن السفن.

ولم يغفل المشرع الجزائري عن مسايرة التشريعات المقارنة في مجال حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث الناجم عن السفن والتي تضر بها كونها تتميز بخصائص ونظام بيئي متكامل، وتعد مصدرا أساسيا للغذاء ومورد هاما للكنوز والمعادن، بالإضافة أنها تعتبر طرقا للمواصلات من خلال السفن التي تبحر فيها، حيث أدرج المشرع الجزائري قواعد ذات طبيعة جزائية تبين النظام القانوني للمسؤولية الجزائية لرجال الملاحة البحرية عن الأفعال التي تشكل جريمة وفق التشريع الداخلي كآلية لحماية البيئة البحرية من التلوث.

وتستمد هذه الدراسة أهميتها من الأهمية المتزايدة للبيئة البحرية وتزايد حركة السفن داخلها وما ينجر عن ذلك من إمكانية تلوثها خاصة وأن الجزائر تتوفر على واجهة بحرية مطلة على حوض الابيض المتوسط مما يجعله عرضة للتلوث الذي تجلبه التيارات البحرية.

وتهدف هذه الدراسة لتحديد ظاهرة التعدي على البيئة البحرية ومصادر تلوثها من جهة، ومن جهة أخرى الوقوف على الأحكام القانونية للمسؤولية الجزائية التي أقرها القانون في حالة قيام جريمة التلوث للبيئة البحرية.

ومن خلال ما تقدم وللإحاطة بما قد يتحمله الشخص لتبعة أفعاله جزائيا عن جرائم تلوث البيئة البحرية نطرح الإشكالية الآتية: ما مدى تفعيل المشرع الجزائري لأحكام المسؤولية الجزائية كآلية لحماية جزائية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن؟.

إن معالجة ودراسة المسؤولية الجزائية عن جرائم تلويث البيئة البحرية الناجم عن السفن يتطلب إتباع أكثر من منهج نظرا لطبيعتها، وإن أفضل المناهج لخوض هذه الدراسة هو المنهج التحليلي باعتباره يعتمد على تحليل النصوص القانونية. كذلك الاعتماد على المنهج الوصفي، بغرض تبيان وعرض مجموعة من المفاهيم التي يجب التطرق لها والمتعلقة بالموضوع، وذلك من أجل فهم مضمون الدراسة فهما دقيقا.

وقد تم دراسة الموضوع وفق الخطة الآتية:

المبحث الأول : الإطار القانوني لجريمة تلوث البيئة البحرية

المطلب الأول: مصادر تلوث البيئة البحرية

المطلب الثاني: أركان جريمة تلوث البيئة البحرية

المبحث الثاني : أحكام المسؤولية الجزائية عن جرائم تلوث البيئة البحرية

المطلب الأول: حدود المسؤولية الجزائية عن جرائم الخطر من التلوث

المطلب الثاني: حدود المسؤولية الجزائية عن جرائم الضرر من التلوث

المطلب الثالث: أسباب انتفاء المسؤولية الجزائية عن الأفعال الضارة بالبيئة البحرية

المبحث الأول

الإطار القانوني لجريمة تلوث البيئة البحرية

يعد مصطلح البيئة البحرية أحد المصطلحات الحديثة نسبيا، فقد أدرج مصطلح البحر على مساحة الكرة الأرضية المغمورة بالماء المالح¹.

ويقصد بالتلوث البحري قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مواد أو أية صنوف من الطاقة إلى البيئة البحرية أو الوسط المائي مما يسبب أو ينجر عنه إضرار بالموارد الحية ، مع اشتراط أن تكون مصدر خطر على الصحة البشرية و عائق للنشاط البحري بما في ذلك صيد الأسماك ، و كذا إفسادا لنوعية مياه البحر و إنقاصا لقيمتها².

ومن خلال ما سبق ذكره دراسة الإطار القانوني لجريمة تلويث البيئة البحرية يتطلب معرفة مصادر التلوث ثم الوقوف على أركان هذه الجريمة.

المطلب الأول: مصادر تلوث البيئة البحرية

هناك عدة أسباب تلحق بالبيئة البحرية و الساحلية أضرارا بالغة الخطورة من جراء التلوث يصعب مواجهتها إذا لم تسرع الجهة المختصة في التصدي لها ، كما يصعب حصرها مما يجعلنا ننوه بالمصادر الأكثر شيوعا منها.

الفرع الأول: تسرب النفط كمصدر ملوث للبيئة البحرية

لقد ازداد تلوث البحر بازدياد حركة السفن التي تسير بالطاقة النووية، وكذا ناقلات البترول التي تعتمد إما للإغراق العمدي لحمولتها و مخلفاتها، أو لتسرب ما تحمله هذه السفن من شحنات بترولية و مواد كيميائية ضارة في البحار سواء كان بطريقة غير عمدية لعيب في السفينة، أو كان بطريقة عمدية و ذلك عن طريق تخزين النفايات المشعة في أعماق البحر، مما ينتج عنه إضرار بالكائنات الحيوانية او النباتية ناهيك عن الضرر الذي قد يمس الانسان، فبمجرد تسرب النفط أو ملحقاته داخل البيئة البحرية يبقى لفترة وجيزة عبارة عن كتلة واحدة وعند تعرضها لعدة عوامل

1 - محمد الأمين الكرشح، جرائم الإعتداء على البيئة البحرية في التشريع الإماراتي، مجلة جامعة العين للأعمال والقانون، المجلد الثاني، العدد الثاني، 2018، ص 23.

2 - مجدوب نوال، الإطار القانوني لجريمة تلويث البيئة البحرية، وإشكاليات المسؤولية الجزائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس ، د س ن، ص 228 .

تبدأ بالانتشار و تطراً عليها تغييرات عديدة أهمها الانتشار جزئياً في الجو، الذوبان، الامتصاص من قبل الحيوانات، الترسيب على الشواطئ... إلخ¹.

الفرع الثاني: النفايات الخطرة كمصدر ملوث للبيئة البحرية

لقد شهد العالم في السنوات الأخيرة ثورات تكنولوجية وصناعية هائلة مما أحدث آثاراً جانبية وخطرة على البيئة البحرية نتيجة مخلفات تلك الصناعات من النفايات السامة، ويقصد بالنفايات بصفة عامة أية مادة لم يعد لها قيمة في الاستعمال، غير أنها تحتوي على عناصر ومركبات خطيرة وشديدة التأثير على البيئة وصحة الإنسان، وقد ازداد خطر هذه النفايات مع ظهور عمليات نقلها عبر الحدود قصد التخلص منها، وأغلب عمليات النقل تتم بحراً عبر السفن محملة بأخطر أنواع النفايات مما يجعل البيئة البحرية عرضة للتلوث، والتي تلحق أضراراً جسيمة بالكائنات الحية البحرية كون أن المعادن الثقيلة و المركبات الهيدروكربونية تتكثف وتتجمع في الأنسجة والخلايا وكبد وبنكرياس الأسماك مما يؤدي إل موتها، ومن جهة أخرى يصاب الإنسان بأمراض خطيرة تؤدي إل موته².

الفرع الثالث: التلوث الإشعاعي كمصدر للإضرار بالبيئة البحرية

وهو إدخال عناصر مشعة غريبة في المكونات الفيزيائية والكيميائية لعنصر الماء، ويترتب عليه عدم صلاحية هذه الأخيرة للاستعمالات الطبيعية، وينجم عنه ضرر يمس بصحة الإنسان وبقية الكائنات الحية الأخرى، ويعد هذا النوع أخطر أنواع التلوث لأنه لا يرى ولا يسمع ولا يشم ولا يحس ويتسلل إلى الكائنات الحية في شكل أشعة تلحق الضرر بها، وتقضي على الأنظمة البيئية البحرية³، حيث يتم وضعها في صناديق من الرصاص ويتم دفنها في أعماق المحيط مما يؤدي ذلك إلى تسرب المواد المفاعلة وتلويث المحيطات أو البحار وموت كائناتها⁴.

المطلب الثاني: أركان جريمة تلوث البيئة البحرية

إن النظام القانوني للتجريم يتطلب مكونات معينة في الجريمة، تبدو أساساً في ثلاثة أركان، ركن شرعي والذي يتطلب ضرورة توافر النص القانوني الذي يجرم الفعل ويقرر العقوبة، كما يقصد به لدى البعض الآخر الصفة غير المشروعة التي يكتسبها الفعل نتيجة خضوعه لنص التجريم، وركن مادي الذي يتجسد في كل سلوك إنساني يترتب عليه نتيجة يعاقب عليها القانون، وركن معنوي كونه الرابطة النفسية بين السلوك المجرم ونتائجه وبين الجاني الذي صدر عنه هذا السلوك.

الفرع الأول: الركن الشرعي في جريمة تلوث البيئة البحرية

1 - روان دياب، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث بالسفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع البيئة والعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2014-2015، ص 22.

2 - قدور عشور، حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن نقل النفايات الخطرة وفقاً لاتفاقية بازل لعام 1989، مذكرة لنيل شهادة الماجستير حقوق، تخصص بيئة وعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2014-2015، 71.

3 - الفتني منير، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص بيئة وعمران، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2013-2014، ص 34.

4 - ريمة مقران، الحماية الجزائرية للبيئة البحرية في التشريع الجزائري، مجلة العلوم السياسية والاقتصادية، المجلد العاشر، العدد الأول، أبريل، 2019، ص 1634.

نظرا لتعدد مصادر الخطر على البيئة البحرية فقد تعددت النصوص التشريعية الحامية لها، مما حال دون تجميع كل نصوص التجريم في تشريع واحد يتضمن كل صور الاعتداء على البيئة البحرية، وهو الاتجاه الذي سلكه المشرع الجزائري من خلال النصوص المتفرقة بين القوانين المتعلقة بحماية البيئة بصفة عامة والقوانين الخاصة بحماية بعض عناصر ومقومات البيئة البحرية، وما يلاحظ في هذا الصدد أن المشرع الجزائري وفي نطاق حماية البيئة البحرية هو اعتماده على أسلوب الإحالة في كثير من نصوص التجريم، وذلك على ثلاث مستويات، ففي المستوى الأول نجده يحيل إلى أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية التي أقرتها الجزائر والمتعلقة بحماية البحر كون أن المعاهدات التي يصادق عليها رئيس الجمهورية وفقا للشروط المنصوص عليها في الدستور تسمو على القانون، في حين المستوى الثاني نجده يحيل إلى النصوص التي لا تتضمن تجريم المنظمة لحماية البيئة البحرية، ويتعلق الأمر بالمواد من 52 إلى 58 من القانون 03-10، فهنا يعتبر تدخل المشرع بصفته الجزائية لتقرير الجزاء الذي يدعم القواعد التنظيمية في هذا القانون، أما المستوى الثالث يلاحظ أن المشرع قد أحال في بعض النصوص إلى اللائحة التنفيذية، لتحديد بعض عناصر التجريم، وهو ما يطلق عليه أسلوب النصوص الجزائية على بياض، حيث يكتفي المشرع بالنص على الإطار العام للجريمة وعقوبتها، ويحيل إلى الجهة الإدارية المختصة لتحديد بعض عناصر الجريمة، وشروط قيامها، وبعض التفاصيل المتعلقة بها¹.

الفرع الثاني: الركن المادي في جرائم تلوث البيئة البحرية

يمكن تعريف الركن المادي للجريمة بوجه عام بأنه الفعل الخارجي ذو طبيعة مادية ملموسة تدركه الحواس بخلاف الأفكار والمعتقدات والنوايا، فهي مشروعة طالما لم تتجسد في شكل سلوك مادي ظاهر في العالم الخارجي، كما أن الركن المادي يقوم على عناصر ثلاثة تتمثل في السلوك والنتيجة والعلاقة السببية، فالفعل هو النشاط الإيجابي أو الموقف السلبي المنسوب إلى الجاني، والنتيجة هي أثره الخارجي الذي يتضمن الإعتداء على حق يحميه القانون، أما العلاقة السببية هي الرابطة التي تصل ما بين السلوك والنتيجة.

أ- السلوك الإجرامي

يعتبر السلوك الإجرامي من أهم مكونات الجريمة وأكثرها إفصاحا عن مخالفة الجاني

لنواحي القانون

ويتجسد السلوك الإجرامي في جرائم البيئة البحرية في فعل التلوث، باعتباره الفعل الذي يؤدي إلى تحقيق النتيجة التي يسعى من وراءها المشرع بتجريمه لهذه الأفعال عدم وقوعها².

ب- النتيجة الإجرامية

فالنتيجة في مدلولها المادي عبارة عن التغيير الذي يحدث في العالم الخارجي كأثر للسلوك الإجرامي، فالأوضاع الخارجية كانت على نحو معين فصارت على نحو آخر بعد صدور السلوك الإجرامي، وهذا التغيير من وضع إلى وضع هو النتيجة في مدلولها المادي، أما النتيجة في

¹ - بن فريشة رشيد، حيتالة معمر، السياسة الجزائية للمشرع الجزائري في حماية البيئة البحرية، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، العدد التاسع، جوان، 2017، ص 197.

² - ريمة مقران، المرجع السابق، ص 1637.

مدلولها القانوني فهي الإعتداء على المصلحة التي يحميها القانون سواء أدى هذا الإعتداء إلى الإضرار بالمصلحة أو تهديدها بالخطر، ف جرائم تلويث البيئة البحرية شأنها شأن باقي الجرائم التي قد يتطلب المشرع حدوث نتيجة مادية محددة تتمثل في ضرر معين أدى إليه السلوك الإجرامي، كما لا يتطلب المشرع في بعض الأحيان لتوافر جريمة تلويث البيئة البحرية تحقق نتيجة مادية محددة، حيث ينصب التجريم على ذات النشاط الإجرامي للجاني فعلا كان أو امتناعا بغض النظر عن أي نتيجة مستقلة يؤدي إليها هذا النشاط¹.

(ج)- العلاقة السببية

أيا كان تصنيف الجريمة الماسة بالبيئة البحرية سواء كانت القيام بفعل أو الإمتناع عن القيام بفعل، فإنه يشترط لقيام الجريمة وجود علاقة سببية بين الفعل والضرر، أما بالنسبة لجريمة تلويث البيئة البحرية فتتميز النتيجة الإجرامية فيها بطبيعة خاصة سواء من حيث مكان وزمان وقوعها أو تحققها، ففي أغلب الأحيان يتراخى تحققها فتحدث في زمان ومكان مختلف عن زمان ومكان ارتكاب السلوك الإجرامي⁵، بالإضافة إلى صعوبة إثبات الضرر الذي يلحق بالوسط البحري نظرا لسرعة انتشار المواد الملوثة له بسبب تدخل عوامل مساعدة أخرى كالأمواج والرياح والتيارات البحرية².

الفرع الثالث: الركن المعنوي في جرائم تلوث البيئة البحرية

لقد سار المشرع الجزائري على نهج السياسة الجزائية الحديثة أيضا، والتي بموجبها لم يحدد صورة الركن المعنوي في أغلب الجرائم، بما يعني المساواة بين العمد والخطأ في قيام الجريمة، حيث يميل المشرع الى تقرير عقوبة واحدة على مخالفة الأحكام الخاصة بحماية البيئة البحرية سواء وقعت عن قصد أو نتيجة الخطأ بكل صورته، وأهمية الأخذ بالمساواة بين الخطأ والعمد في جرائم البيئة البحرية تتمثل في تحقيق أكبر قدر من الحماية الجزائية لها، بغض النظر عن الإرادة الإجرامية للجاني طالما ثبت قيامه بمخالفة أحكام حماية البيئة البحرية³.

المبحث الثاني

أحكام المسؤولية الجزائية عن جرائم تلوث البيئة البحرية

لقد أدرج المشرع الجزائري أحكام المسؤولية الجزائية، كآلية قانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث، فمن خلال ذلك يمكن تحقيق الردع الخاص والعام، فالمسؤولية الجزائية حلقة الربط بين المساس بأي شكل من أشكال التعدي على البيئة البحرية وتطبيق العقوبة التي تمثل وسيلة قانونية للدولة، وهو ما تحقق فعلا من خلال إقرار القانون البحري وما تضمنه من أحكام جزائية؛ بالإضافة إلى قانون حماية البيئة الذي تم فيه النص على معاقبة ربان السفينة أو غيره والذي يكون سببا في حدوث تلوث للبيئة البحرية.

المطلب الأول: حدود المسؤولية الجزائية عن جرائم الخطر من التلوث

لقد أدرج القانون أحكام خاصة بالمسؤولية الجزائية لرجال الملاحة البحرية، حيث حدد الأفعال المعتبرة جرائم والماسة بسلامة البيئة البحرية من التلوث دون وقوعه، إذ إعتد المشرع

1 - الفتني منير، المرجع السابق، ص 69-70.

2 - الفتني منير، المرجع نفسه، ص 78.

3 - بن فريشة راشيد، حيتالة معمر، ص 201.

الجزائري في إطار حمايته للبيئة البحرية بعض الإجراءات التي تمنع حدوث ضرر بها، وفي حالة مخالفتها يترتب عنها مسؤولية الشخص والتي من خلالها يتحمل تبعة أفعاله،

الفرع الأول: إقرار المسؤولية الجزائية عن جرائم الخطر ضمن أحكام القانون البحري

إن التلوث من أكبر المشكلات التي تواجهها البيئة البحرية لما لها من انعكاسات مضرّة بها، غير أنه من الممكن أن يكون التلوث ناتج عن حادث ملاحى، وهو ما راعاه المشرع الجزائري وتصدى لذلك بإقرار المسؤولية الجزائية كآلية لحماية البيئة البحرية من أفعال قد تؤدي إلى تلوثها عن طريق حوادث الملاحة من جهة، ومن جهة أخرى حتى يكون لرجال البحرية عامة ولربان السفينة خاصة علم بهذه الجرائم ويأخذ بالحيلة والحذر واحترام قواعد الملاحة.

حيث نجد أن القانون البحري قرر عقوبة جزائية سالبة للحرية من شهرين (02) إلى سنتين (02)، وغرامة قدرها 5.000.000 دج لكل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل محروقات أو مواد خطيرة أخرى، لم يحترم قواعد الملاحة في المياه الإقليمية¹.

كما قرر المشرع الجزائري مسؤولية جزائية لربان السفينة سواء كانت جزائرية أو أجنبية - وكانت هذه الأخيرة تنقل محروقات أو مواد خطيرة -، عن عدم إخطار السلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها وموقعها والطريق المتبع وسرعتها، وكذا طبيعة وأهمية الحمولة، وقرر لمرتكب هذه الجريمة عقوبة الحبس من ستة (06) أشهر إلى سنتين (02)، وغرامة مالية من 600.000 دج إلى 3000.000 دج².

وفي هذا الصدد نجد أن كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية متواجدة في المياه الإقليمية الجزائرية ساعد أو قام بجر سفينة تسير بقوة الدفع النووي أو أي سفينة أخرى تنقل حمولة محروقات أو مواد خطيرة محددة عن طريق التنظيم، ولم يقم بإخطار السلطات المختصة عن موقع السفينة الموجودة في خطر وطبيعة عطبها، يكون بذلك مسؤولاً جزائياً ويعاقب بالحبس من ستة (06) أشهر إلى عشر (10) سنوات وغرامة من 600.000 دج إلى 3000.000 دج، أو إحدى هاتين العقوبتين³.

كما تتقرر المسؤولية الجزائية في حالة عدم إخطار ربان السفينة الحاملة لمواد دفع نووي السلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها وموقعها والطريق المتبع وسرعتها، وكذا طبيعة وأهمية الحمولة، وقرر المشرع الجزائري لهذا الفعل عقوبة السجن من عشر (10) سنوات إلى عشرين (20) سنة، وغرامة مالية من 3000.000 إلى 6000.000 دج⁴.

الفرع الثاني: إقرار المسؤولية الجزائية عن جرائم الخطر ضمن أحكام قانون حماية البيئة

من منطلق عام وفي إطار حماية البيئة البحرية، نجد أن المشرع الجزائري حظر الأفعال الماسة بالبيئة البحرية ضمن أحكام القانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري، والتي من شأنها الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية

1 - المادة 495 من الأمر 76 - 80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون 98 - 05 المؤرخ في 25 جوان 1998.

2 - المادة 495 من القانون البحري الجزائري.

3 - المادة 498 من القانون البحري الجزائري.

4 - المادة 499 من القانون البحري الجزائري.

البحرية، أو تكون هذه الأفعال من شأنها عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والتربية المائية والصيد البحري و إفساد نوعية المياه البحرية من حيث استعمالها، وكذلك التقليل من القيمة الترفيهية أو الجمالية للبحر، فمن الملاحظ أن المشرع الجزائري كانت له خطوة استباقية لمنع تحقق النتيجة الضارة بالبيئة البحرية والمتمثلة في التلوث¹.

وعليه نجد أن المشرع الجزائري أقر مسؤولية ربان السفينة جزائيا في حالة عدم ابلاغه عن حادث ملاحى يقع في مركبه، والذي يحمل بضائع خطيرة أو سامة ملوثة تمر بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائري من شأنها أن تهدد بتلويث أو إفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية، حيث قرر المشرع عقوبة جزائية لهذه الجريمة تتمثل في غرامة مالية من 100.000 دج إلى 1.000.000 دج².

كما يتحمل المسؤولية الجزائية كلا من ربان السفينة أو أي شخص يشرف على عمليات الغمر أو الترميد في البحر على متن آلات جزائرية وخاضعة للقضاء الجزائري لم يتم إبلاغ متصرفي الشؤون البحرية بعملية الغمر أو الصب أو الترميد في أقرب الآجال، وقرر له المشرع الجزائري عقوبة أصلية تتمثل في الغرامة من خمسين ألف (50.000) دج إلى مائتي ألف (200.000) دج³.

المطلب الثاني: حدود المسؤولية الجزائية عن جرائم الضرر من التلوث

إذا كانت جرائم الخطر تقع بمجرد عدم تطبيق الإجراءات الواردة في النص القانوني، فإن جرائم الضرر لا تقوم ولا يكتمل بنيانها القانوني إلا بوجود اعتداء مادي على سلامة البيئة البحرية سواء كان ذلك بصفة مباشرة أو غير مباشرة، حيث يشترط لقيام الجريمة وجود علاقة سببية بين الفعل المجرم والنتيجة وهو أمر ضروري لتحمل الشخص تبعة أفعاله، وهو ما ذهب إليه المشرع الجزائري بتبنيه الجرائم ذات الضرر سواء في القانون البحري أو قانون حماية البيئة⁴.

الفرع الأول: إقرار المسؤولية الجزائية عن جرائم الضرر ضمن أحكام القانون البحري

يكون ربان السفينة سواء كانت جزائرية أو أجنبية - وكانت هذه الأخيرة تنقل محروقات أو مواد خطيرة - مسؤولا جزائيا عند وقوع حادث لها يؤثر على البيئة، ولم يخطر السلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها وموقعها والطريق المتبع وسرعتها، وكذا طبيعة وأهمية الحمولة كإجراء سابق عن الحادث، حيث يصبح الفعل يأخذ وصف الجنائية، و يعاقب في هذه الحالة بعقوبة السجن من خمس (05) سنوات إلى عشر (10) سنوات⁵.

وفي نفس الصدد تتقرر المسؤولية الجزائية لربان السفينة الحاملة لمواد دفع نووي الذي لم يتم بإخطار السلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها وموقعها والطريق المتبع وسرعتها، وكذا طبيعة وأهمية الحمولة وتعرضت لحادث ملاحى، إذ نجد المشرع الجزائري يقرر عقوبة السجن

1 - المادة 52 من القانون 10-03 المؤرخ في 19 جمادى الأول 1424 الموافق لـ 19 يوليو 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

2 - المادة 98 من قانون حماية البيئة.

3 - المادة 91 من قانون حماية البيئة.

4 - أحمد بخوتي، دور القضاء الجنائي الجزائي في الحد من جرائم الأضرار البيئي، مجلة آفاق للعلوم، العدد السادس، 2017، ص 198.

5 - المادة 495 من القانون البحري الجزائري.

المؤبد لهذه الجريمة والذي يشترط لقيامها خرق الاجراءات المنصوص عليها قانونا بالإضافة إلى تعرض السفينة لحادث ملاحى والذي ينذر بخطر على البيئة البحرية¹.

بالرجوع لأحكام المادة 210 من القانون البحري تنص على أنه مراعاة لأحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية التي أقرتها الجزائر والرامية لحماية البحر، فإنه يمنع أن تصب وتغمر وتحرق في البحر مختلف المواد التي من شأنها الإضرار بالصحة العمومية أو عرقلة الأنشطة البحرية أو إفساد ماء البحر.

غير أن المشرع الجزائري جعل طرح المواد الملوثة في البحر أمر جائز لا يرتب المسؤولية الجزائية وذلك في ظروف خاصة تتمثل في كون أن طرح المواد الملوثة كان لدواعي إنقاذ الحياة البشرية في البحر، أو تجنب الخسائر عن سفينة أو حمولة، وكذلك يكون هذا الفعل المحظور تأمين لحماية أمن السفينة ذاتها أو أمن سفينة أخرى².

كما أدرج السبب الداعي لذلك في دفتر السفينة مع بيان حوادث الملاحة البحرية³، كما جعل فعل طرح المواد الملوثة في البحر في ظل الظروف الخاصة بناء على رخصة مسبقة ووفقا لما يقتضيه التشريع المعمول به⁴.

وبالرجوع لأحكام القانون البحري نجد أنه خص بالذكر فعل إلقاء النفايات المشعة في المياه التابعة للقضاء الوطني وقرر لهذا الفعل عقوبة الإعدام⁵.

الفرع الثاني: إقرار المسؤولية الجزائية عن جرائم الضرر ضمن أحكام قانون حماية البيئة

نجد أن المشرع الجزائري قرر مسؤولية جزائية لكل ربان سواء كان خاضعا لأحكام الاتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر أو غير خاضعا لها، ارتكب مخالفة للأحكام المتعلقة بحظر صب المحروقات أو مزيجها في البحر، وتجدر الإشارة أن المشرع فرق بين الربان الخاضع لأحكام الاتفاقية الدولية سألقة الذكر أو غير خاضع لها من ناحية العقوبة، فقرر للحالة الأولى عقوبة سألبة للحرية تتمثل في الحبس من سنة (01) إلى خمسة (05) سنوات وغرامة مالية من 1.000.000 دج إلى 10.000.000 دج أو بإحدى العقوبتين فقط، وفي حالة العود تضاعف العقوبة.

أما العقوبة المقررة في الحالة الثانية والمتعلقة بربان السفينة الغير خاضع لأحكام الاتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات المبرمة بلندن في 12 مايو 1954، فتكون الحبس من ستة (06) أشهر إلى سنتين (02) وغرامة مالية من 100.000 دج إلى 1.000.000 دج، وتضاعف العقوبة في حالة العود⁶.

1 - المادة 499 من القانون البحري الجزائري.

2 - المادة 210 من القانون البحري الجزائري.

3 - المادة 214 من القانون البحري الجزائري.

4 - المادة 215 من القانون البحري الجزائري.

5 - المادة 500 من القانون البحري الجزائري.

6 - المواد 93-94 من قانون حماية البيئة

وقد حدد المشرع الجزائري السفن التي تسري عليها الأحكام المذكورة أعلاه وأدرجها كالآتي:

- السفن المجهزة بالصهاريج
- السفن الأخرى التي تكون قوتها المحركة تفوق القوة المحددة التي يحددها الوزير المكلف بالملاحة البحرية التجارية
- آليات الموانئ والناقلات النهرية وكذا السفن النهرية المجهزة بالصهاريج سواء كانت محركة ذاتيا أو مجرورة أو مدفوعة.
- وتستثنى بواخر البحرية الجزائرية من تطبيق الأحكام المذكورة أعلاه¹.

كما يتحمل ربان السفينة المسؤولية الجزائية في حالة حدوث حادث ملاحى بسبب سوء تصرفه أو رعونته أو غفلته أو إخلاله بالقوانين والأنظمة، أو لم يتحكم في الحادث أو يتفاداه ونتج عنه تسرب مواد ملوثة للمياه الخاضعة للقضاء الجزائري؛ وقرر له عقوبة جزائية تتمثل في غرامة من 100.000 دج إلى 1.000.000 دج².

كما تؤدي مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم تبليغ ربان السفينة عن حادث ملاحى يقع في مركبه الذي يحمل بضائع خطيرة أو سامة ملوثة تمر بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائري ونتج عن ذلك إضرار بشخص أو بالوسط البحري أو بالمنشآت نتيجة صب محروقات أو مزيج من المحروقات في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، إلى تحمل هذا الربان المسؤولية الجزائية وتكون العقوبة الحبس من سنة (01) إلى خمسة (05) سنوات وبغرامة مالية من 10.000.000 دج إلى 20.000.000 دج³.

المطلب الثالث: أسباب انتفاء المسؤولية الجزائية عن الأفعال الضارة بالبيئة البحرية

تتميز موانع المسؤولية الجزائية بأنها شخصية، تؤدي إلى عدم توافر الأهلية الجنائية، وما يميز موانع المسؤولية الجزائية أنها لا تجرد الفعل من دائرة التجريم ولا تؤثر في النتيجة الضارة، كما أنها لا تمنع المطالبة بالتعويض عن الضرر الناتج عن إتيان الفعل المجرم⁴.

وقد إعتد المشرع الجزائري على حالة الضرورة والقوة القاهرة كسببين لامتناع المسؤولية الجزائية في جرائم تلوث البيئة البحرية، كما يعتبر التراخي الإداري مانع من موانع المسؤولية الجزائية كحكم قانوني مستحدث بعدما كان محل نقاش من قبل الفقه⁵.

الفرع الأول: موانع المسؤولية التقليدية في جرائم تلوث البيئة البحرية

تتميز موانع المسؤولية الجزائية التقليدية بأنها متصلة بالأشخاص، والبعض الآخر منها متصل بطبيعة الأفعال ويطلق عليها الأسباب الموضوعية ، وعليه فإن تدخل هذه العوامل لا يزيل الصفة الجرمية عن الفعل بل يبقى غير مشروع¹.

1 - المادة 95 من قانون حماية البيئة.

2 - المادة 97 من قانون حماية البيئة .

3 - المادة 99 من قانون حماية البيئة .

4 - عادل ماهر الألفي، الحماية الجنائية للبيئة، دار الجامعة الجديدة للنشر، 009، ص 437.

5 - محمد أحمد المنشاوي، الحماية الجنائية للبيئة البحرية – دراسة مقارنة -، دار النهضة العربية، 2005، ص

فإعفاء مرتكب الجريمة البيئية والمتمثلة في المساس بالبيئة البحرية تخضع كقاعدة عامة لا مناص من استبعادها، للأحكام المنصوص عليها في قانون العقوبات والمتعلقة بموانع المسؤولية والتي يطلق عليها موانع المسؤولية التقليدية، والتي قسمها الفقه إلى نوعان منها ما ينصب على الإدراك والتمييز ومنها ما ينصب على حرية الاختيار.

أولاً: موانع المسؤولية الجزائية المرتبطة بالإدراك

وقد أكد المشرع الجزائري ذلك في أحكام المادة 47 من قانون العقوبات حيث نصت على أنه " لا عقوبة على من كان في حالة الجنون وقت ارتكاب الجريمة دون الإخلال بأحكام الفقرة 2 من المادة 21 "، وبالرجوع لأحكام هذه الأخيرة نجد أن المشرع استخدم مصطلح الخلل في القوى العقلية، إذ من خلال هذا المصطلح يتسع ليشمل كل ما يصيب العقل من أمراض مخلة بوظيفته تؤدي إلى فقدان الإدراك². وهذه الحالات والظروف قد تعترض الجاني البيئي، فتؤدي به لارتكاب جريمة ماسة بالبيئة البحرية والتي تعتبر صورة من صور الجرائم البيئية، فبالرغم من خصوصية هذه الجرائم إلا أن هذه الأسباب تكون مانع لتحمل الشخص تبعة أفعاله.

ثانياً: موانع المسؤولية الجزائية المرتبطة بحرية الاختيار

لقد نص التشريع البيئي الجزائري صراحة على سببين يعتبرهما القانون مانع من موانع المسؤولية الجزائية وهما حالة الضرورة والقوة القاهرة، فحالة الضرورة هي تلك الظروف العارضة أو المصطنعة تجعل المرء مهدد بخطر جسيم لا مناص من دفعه لارتكاب الجريمة³، أما القوة القاهرة فكان لها وجود ضمن أحكام القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، واعتبره المشرع الجزائري مانع من موانع المسؤولية الجزائية عن فعل تلويث ماء البحر، حيث تم اقرار هذا المانع على أساس، أن الجاني لا يكون حراً لتجنب الوقوع في الجريمة بالنظر لتقلبات الجو، كما إعتبر المشرع حالة الضرورة أيضاً مانع من موانع المسؤولية الجزائية للمحافظة على حياة البشر أو أمن السفينة⁴.

إذ نجد وبوجه عام أن الصب والغمر والترسيد من الأفعال التي منعها المشرع والتي من شأنها الإضرار بصحة الأشخاص أو إفساد نوعية مياه البحر أو عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والتربية المائية والصيد البحري وكذلك التقليل من القيمة الترفيهية أو الجمالية للبحر، غير أنه إذا توفرت حالة القوة القاهرة الناجمة عن التقلبات الجوية أو كل العوامل الأخرى أو عندما تتعرض حياة البشر للخطر أو أمن السفينة فإن الأحكام المذكورة أعلاه لا تطبق⁵.

الفرع الثاني: موانع المسؤولية المستحدثة في جرائم تلوث البيئة البحرية

1 - عبد الرحمان خلفي، القانون الجنائي العام (دراسة مقارنة)، دار بلقيس للنشر، دار البيضاء - الجزائر، 2016، ص 261.

2 - عبد القادر عدو، مبادئ قانون العقوبات الجزائري القسم العام (نظرية الجريمة - نظرية الجزاء الجنائي)، الطبعة الثانية، دار هومة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2013، ص 292.

3 - بوجلال لبنى، موانع المسؤولية الجزائية في التشريع الجزائري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق تخصص علوم جنائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد لخضر - باتنة -، 2012-2013، ص 181.

4 - المادة 54 من قانون حماية البيئة.

5 - المادة 97 من قانون حماية البيئة.

لقد أخذت التشريعات البيئية بالترخيص الإداري كسبب من أسباب الإباحة في جرائم تلويث البيئة البحرية بشكل كبير، على عكس التشريعات البيئية فيما يتعلق بباقي عناصر البيئة الأخرى¹. أما بالنسبة للمشرع الجزائري ووفقا لأحكام المادة 53 من القانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة أنه يجوز للوزير المكلف بالبيئة بعدد تحقيق عمومي ان يقترح تنظيمات ويرخص بالصب أو الغمر أو الترميد في البحر ضمن شروط تضمن بموجبها هذه العمليات انعدام الخطر وعدم الاضرار به.

كما نصت المادة 55 ن ذات المنظومة القانونية المتعلقة بأحكام وشروط تحميل المواد أو النفايات الموجهة للغمر في البحر، أن تتضمن هذه العملية ترخيص من الوزير المكلف بالبيئة.

خاتمة:

لم يغفل المشرع الجزائري مسايرة التشريعات المقارنة في مجال حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث التي تضر بها كونها تتميز بخصائص ونظام بيئي متكامل وتعد مصدرا أساسيا للغذاء وموردا هام للكنوز والمعادن ، بالإضافة أنها تعتبر طرقا للمواصلات من خلال السفن التي تبحر فيها .

إذ جسد هذه الحماية وفق أحكام القانون البحري والقانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة حيث أولى أهمية كبرى للبيئة البحرية، فحماية البيئة البحرية لا مناص منها كونها تحوي ثروات هائلة، إذ نجد المشرع الجزائري جرم الأفعال التي من شأنها المساس بالبيئة البحرية من التلوث الذي قد تسببه السفن.

كما استبعد صراحة فكرة اشتراط القصد الجنائي لقيام الجريمة البحرية، ومن ثم فإنه مفترض و غير مشترط لقيام الجريمة و هي الخاصة الجديدة التي فرضت نفسها على الحقل الجنائي ، بدلا من البحث عن النية الإجرامية و ما يعيق ذلك من صعوبات في الإثبات. ومن خلال هذه الدراسة نتقدم ببعض التوصيات والمتمثلة في :

- وضع قانون جامع للأحكام المتعلقة بحماية البيئة البحرية لمعالجة ظاهرة تعدد القوانين الخاصة المتعلقة بالبيئة بصفة عامة والبيئة البحرية عل الخصوص.

- ضرورة تأهيل القضاة وتوفير قضاء متخصص واستعجالي للتصدي الفوري للأضرار الماسة بالبيئة البحرية.

- تكريس بنود الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالحماية البحرية والتي وافقت عليها الجزائر.

- وضع آليات عقابية صارمة للحد من انتشار الجرائم الماسة بالبيئة البحرية

- ضرورة مواكبة المنظومة القانونية للتطور التكنولوجي والصناعي والعلمي وما يترتب عنه من مصادر جديدة للتلوث.

- تفعيل دور وسائل الاعلام والتواصل الإجتماعي لنشر الثقافة البيئية وتوعية المواطن بأهمية البيئة عامة والبيئة البحرية خاصة و الحرص على حمايتها لما تحتويه من ثروة للأمة.

قائمة المصادر والمراجع

أولا- الكتب:

- (01)- عبد الرحمان خلفي، القانون الجنائي العام (دراسة مقارنة)، دار بلقيس للنشر، دار البيضاء - الجزائر، 2016.
- (02)- عبد القادر عدو، مبادئ قانون العقوبات الجزائري القسم العام (نظرية الجريمة - نظرية الجزاء الجنائي)، الطبعة الثانية، دار هومة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2013.
- (03)- محمد أحمد المنشاوي، الحماية الجنائية للبيئة البحرية – دراسة مقارنة -، دار النهضة العربية، 2005.

ثانيا- مذكرات الماجستير:

- (01)- الفتني منير، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام ، تخصص بيئة وعمران، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر ، 2013-2014.
- (02)- بوجلال لبنى، موانع المسؤولية الجزائية في التشريع الجزائري، مذكرة مكملّة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق تخصص علوم جنائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد لخضر – باتنة -، 2012-2013.
- (03)- روان دياب، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث بالسفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع البيئة والعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2014-2015.
- (04)- قدور عشور، حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن نقل النفايات الخطرة وفقا لاتفاقية بازل لعام 1989، مذكرة لنيل شهادة الماجستير حقوق، تخصص بيئة وعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2014-2015.

ثالثا- المقالات العلمية:

- (01)- بن فريحة راشيد، حيثالة معمر، السياسة الجزائية للمشروع الجزائري في حماية البيئة البحرية، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، العدد التاسع، جوان، 2017.
- (02)- ريمة مقران، الحماية الجزائية للبيئة البحرية في التشريع الجزائري، مجلة العلوم السياسية والاقتصادية، المجلد العاشر، العدد الأول، أفريل، 2019.
- (03)- مجدوب نوال، الإطار القانوني لجريمة تلويث البيئة البحرية، وإشكاليات المسؤولية الجزائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس ، د س ن،
- (04)- محمد الأمين الكرّشح، جرائم الإعتداء على البيئة البحرية في التشريع الإماراتي، مجلة جامعة العين للأعمال والقانون، المجلد الثاني، العدد الثاني، 2018.

رابعا- التشريعات:

- (01)- القانون 10-03 المؤرخ في 19 جمادى الأول 1424 الموافق لـ 19 يوليو 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.
- (02)- الأمر 76 – 80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون 98 - 05 المؤرخ في 25 جوان 1998.