

المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية

أعراب كميلا¹

مقدمة:

يواجه العالم في وقتنا الحالي مشكلة من أصعب المشاكل التي تعترض وجود الإنسان وبعض الكائنات الحية وتعرضهم للخطر، تتمثل هذه المشاكل في تلوث البيئة البحرية.

تتعدد مصادر تلوث البيئة البحرية بتعدد الأنشطة الإنسانية، فقد ينشأ هذا التلوث من جراء أنشطة تمارس في البر أو في قاع البحر أو الجو أو كنتيجة لإغراق النفايات أو التخلص منها في البحر، غير أنه من أبرز مصادر تلوث البيئة البحرية هو استعمال البحار كوسيلة للنقل بواسطة السفن.

يثير تلوث البيئة البحرية مشاكل دولية حيث أن تلوث البيئة البحرية لا تكون آثاره قاصرة على الدولة مصدرة التلوث بل تمتد آثاره إلى بحار أخرى بمعنى امتداد تلوث البحار من دولة إلى دول أخرى أو ما يسمى بالتلوث العابر للحدود، ونتيجة لهذا تكاثفت الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها والتقليل من تلوث هذه البيئة وذلك بإقرار نظام المسؤولية لكل ملوث وذلك نظرا للتهديد الكبير الذي أصبحت البحار والمحيطات محلا له.

الإشكالية: مدى نجاعة أو فعالية القواعد القانونية الخاصة بالمسؤولية عن تلوث البيئة البحرية في المحافظة على هذه البيئة؟

للإجابة عن الإشكالية سنقسم دراستنا إلى قسمين، نتعرض في الأول إلى مفهوم تلوث البيئة البحرية (المبحث الأول)، وفي الثاني إلى قيام المسؤولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية (المبحث الثاني).

المبحث الأول: مفهوم تلوث البيئة البحرية

تشكل البحار والمحيطات 70% من الكرة الأرضية إذ لديها أهمية بالغة في حياة الشعوب باعتبارها وسيلة للتواصل بينهم، إلا أن هذه البحار تتعرض للتلوث مما يهدد البشرية جمعاء وكذا الكائنات الحية الموجودة بداخلها، هذا ما يجعلنا نتعرض إلى التعريف بتلوث البيئة البحرية (المطلب الأول)، ثم إلى أساس المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية (المطلب الثاني).

¹ - طالبة دكتوراه في كلية الحقوق بوخالفة-تيزي - وزو.

المطلب الأول: التعريف بتلوث البيئة البحرية

تعددت التعريفات المقدمة لتلوث البيئة البحرية إلا أن كلها تدور حول موضوع واحد (الفرع الأول)، إلى أن المصادر المؤدية لتلوث هذه البيئة تختلف (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف التلوث البحري

تعددت تعريفات تلوث البيئة البحرية لكنها كلها تدور حول موضوع واحد من بين هذه التعريفات نذكر البعض منها.

عرفت اتفاقية هلسنكي لسنة 1974 التلوث البحري بأنه: «قيام الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بتصريف مواد أو طاقة في البيئة البحرية، ويترتب على ذلك آثارا ضارة بصحة الإنسان أو بالمواد البحرية أو عرقلة الاستخدامات المشروعة للبحار أو التأثير في خواص استخدام المياه البحرية أو التقليل من أوجه الاستفادة منها»¹.

كما عرفت المادة 2 الفقرة 2 من اتفاقية لندن لسنة 1973 الخاصة بمنع التلوث من السفن للتلوث البحري على أنه: «أية مادة يمكن أن يسفر إدخالها إلى البحر تعريض صحة الإنسان للخطر أو بالإضرار بالمواد الحية والحياة البحرية وإتلاف المرافق الإستجمامية وعرقلة الاستخدامات المشروعة الأخرى للبحر، وهي تشمل أية مادة تخضع للمراقبة بمقتضى الاتفاقية الحالية»².

عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بدورها التلوث البحري في مادتها 1 كما يلي: «إدخال الإنسان في البيئة البحرية، بما في ذلك مصاب الأنهار بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تتجم عنها آثار مؤذية، مثل الإضرار بالموارد الحية والحياة البحرية، وتعريض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار والحط من نوع قابلية مياه البحر للاستعمال والإقلال من الترويح»³.

¹ - زين ميلري، «التلوث البحري وأحكام المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية»، مجلة الندوة للدراسات القانونية، العدد 01، قسنطينة، 2013، ص 39.

² - المادة 2 الفقرة 2 من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالوقاية من التلوث الناجم عن البواخر لسنة 1973، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 88-108 مؤرخ في 31 ماي 1988، جريدة رسمية عدد 22 لـ 10 جوان 1988.

³ - المادة 1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-23 مؤرخ في 22 سبتمبر 1996، جريدة رسمية عدد 06 لـ 14 سبتمبر 1996.

أما على المستوى الداخلي فقد عرف المشرع الجزائري بدوره بمقتضى نص المادة 4 الفقرة 9 من قانون حماية البيئة تلوث البحر على أنه: «إدخال أية مادة في الوسط المائي من شأنها تغيير الخصائص الفيزيائية والكيميائية و/ أو البيولوجية للماء، وتتسبب في مخاطر على صحة الإنسان، وتضر بالحيوانات والنبات البرية والمائية، وتمس بجمال المواقع، أو تعرقل أي استعمال طبيعي آخر للمياه»¹.

الفرع الثاني: مصادر تلوث البيئة البحرية

لا يمكن في ظل التطور التكنولوجي والمدى الكبير الذي بلغته الصناعة والتجارة العالمية تحديد وحصر المصادر المسببة للتلوث البحري وقد تفنن الإنسان (إن صح التعبير) في إيجاد الوسائل الظاهرة والخفية للدفع بالملوثات نحو البحار والمحيطات مستغلا قلة الاهتمام وعدم المبالاة التي تلاحظ أحيانا.

تشير الإحصائيات والتقديرات إلى أن مصادر التلوث الصادرة من اليابسة نحو 44% من الملوثات التي تنتهي في البحر بينما تساهم المدخلات (التأثيرات) الجوية بنسبة تقدر بـ 33% من الملوثات، في المقابل يتحمل النقل البحري مسؤولية حوالي 12% من التلوث².

تتعدد مصادر تلوث البيئة البحرية بتعدد الأنشطة الإنسانية، فقد ينشأ هذا التلوث من جراء أنشطة في البر أو في قاع البحار أو في الجو أو من خلاله أو كنتيجة لإغراق النفايات أو التخلص منها في البحر، غير أنه يظل أبرز مصدر لتلوث البيئة البحرية والأكثر شيوعا وانتشارا هو استعمال البحر كوسيلة للنقل والتتقل بواسطة السفن.

اعتادت السفن أثناء الملاحة البحرية أن تلجأ إلى الإلقاء بالمواد النفطية في البحر، ذلك من خلال عمليات إلقاء مياه الصابورة (الأتران) وعمليات شحن وتفريغ النفط، بالإضافة إلى عمليات غسل الصهاريح، كما تلجأ إلى التخلص من المواد الصلبة والإشعاعية والمواد الأخرى من فضلات ومياه الصرف الصحي والنفايات المضرّة والسلع الفاسدة في البحر مما يسبب أضرار أكيدة بالبيئة البحرية³، وهو ما يعرف بالتلوث العمدي للبيئة البحرية.

¹ - المادة 4 الفقرة 9 من القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 جويلية 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، جريدة رسمية عدد 43 لـ 20 جويلية 2003.

² - زين ميلوي، المرجع السابق، ص 39، 40.

³ - محمد البراز، حماية البيئة البحرية - دراسة مقارنة في القانون الدولي -، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006، ص

يعتبر هذا التلوث الأخطر تلوثا وفتكا بالوسط البحري، وهو التلوث الناجم عن توفر القصد في صب مخلفات صهاريج نقل السلع، وهي عملية تقنية تتم على متن السفن التجارية، وتعد عملية إلزامية لتأمين السير الحسن لهذه السفن أثناء إبحارها.

تتمثل هذه العملية في صب للمواد البترولية الناتجة عن استعمال المحركات وكذلك الزيوت القادمة من قعر غرفة المحركات إضافة إلى الزيوت الأخرى، كذلك تتضمن هذه العملية صب مياه الصابورة المتعلقة بسفن ناقلات البترول الناتجة عن عملية غسل الصهاريج التي يتم تفرغها عند ملئ صهاريج السفن بالبترول وملئها عندما تكون صهاريج السفن فارغة للحفاظ على توازن واستقرار السفن في البحر، حيث يتحتم عليها الحفاظ على مستوى مقبول للملاحة بصورة آمنة¹.

يوجد إلى جانب التلوث العمدي للبيئة البحرية ما يسمى بالتلوث العرضي الناتج عن الحوادث البحرية، حيث تتعرض السفن في غالب الأحيان إلى حوادث التصادم ببعضها البعض أو الجنوح نتيجة الاصطدام بالقاع والجزر أو السواحل أو حوادث الغرق نتيجة سوء الأحوال الجوية والأعاصير وغالبية هذه الحوادث تحدث نتيجة لأخطاء بشرية.

يحدث في كثير من الأحوال تسريب كميات كبيرة من المواد المضرة والخطيرة إلى البحر مثل المواد المشعة والكميائية وفي معظم الأحوال المواد النفطية ما يؤدي إلى تلوث البيئة البحرية وهلاك الأحياء البحرية والمواد العضوية التي تقتات بها وما يصاحب ذلك من تهديد لصحة الأفراد وإضرار بالاقتصاد القومي².

نجد بذلك أن أكبر حالات التلوث حجما وأخطرها تلك الناجمة عن الملاحة البحرية، فلقد أصبح من الواضح اليوم أن التجارة الدولية عبر البحر تحتل مركز الصدارة في المعاملات التجارية الدولية الحديثة، وأنها المحور الرئيسي الذي تدور عليه العلاقات الدولية، فقد أدت الزيادة الهائلة في تدفق السلع والمنتجات إلى نشاط تجاري مكثف جعل الدول تبحث لها عن أسواق جديدة لتصريف فائض الإنتاج فيها ومن ثم نقلها عبر البحر من موطن إنتاجها إلى أماكن استخدامها³، فكان البحر ولا يزال

¹ -رابحي عبد القادر، «معالجة مياه الصابورة: واقع الموانئ الجزائرية حقائق وآفاق»، ملتقى دولي حول دور الدولة حول المحافظة على المحيط البحري، المدرسة العليا البحرية، تمنفوست، 2010، ص23.

² -ليدية تركي، المحافظة على البيئة البحرية من التلوث الصادر من السفن، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2017، ص 03.

³ -حمزة حداد، قانون التجارة الدولي، الدار المتحدة للنشر، الأردن، (د.ت.ن)، ص ص 7، 8.

سببا في تطور التجارة الدولية، غير أنه رغم المنافع العديدة له إلا أنه بفعل نشاط الإنسان والتلوث الذي يتعرض له أصبح يشكل خطرا يهدد الإنسانية جمعا.

المطلب الثاني: أساس المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية

تعددت النظريات المعتمدة عليها كأساس للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية تتمثل فيما يلي، نظرية الخطأ كأساس للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية (الفرع الأول)، نظرية الفعل الدولي غير مشروع كأساس للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية (الفرع الثاني)، نظرية الضمان كأساس للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية (الفرع الثالث)، نظرية الضمان كأساس للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية (الفرع الرابع).

الفرع الأول: نظرية الخطأ كأساس للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية

تبنى بعض الفقهاء فكرة الخطأ كأساس للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية، فقالوا بتطبيق القواعد العامة في القانون المدني على هذا النوع من المسؤولية والتي تتطلب لقيامها الإخلال بالالتزام قانوني سابق هو الالتزام بعدم الإضرار بالغير، فإذا وقع إخلال بهذا الالتزام انعقدت المسؤولية الدولية، ويلتزم من أحدثه بدفع التعويض للمضروب إذا توافرت باقي عناصر المسؤولية من ضرر وعلاقة سببية بين الخطأ والضرر.

فأساس المسؤولية الدولية حسب هذا الاتجاه الفقهي هو الخطأ، سواء كان هذا الخطأ عمدي أو غير عمدي، فيتعين على المضروب إثباته ولا يكفي لقيام المسؤولية عن حادث التلوث صدور أي فعل إذا لم يكن هذا الأخير خطأ.

يرى الفقه الدولي تطبيقا لهذه النظرية أن الأشخاص أو الدول لا يمكن مساءلتهم عن أضرار التلوث إلا إذا وقع من جانبهم خطأ، سواء كان إيجابيا كقيامهم بأنشطة بقصد إلحاق الضرر بدولة أخرى أو برعاياها أو سلبيا كامتناعها عن نشاط كان ينبغي عليها أن تقوم به، ولقد وجدت هذه الفكرة تطبيقا من جانب القضاء الدولي مثال ذلك، قضية صهر المعادن بكندا المتعلقة بالتعويض عن الأضرار التي سببتها الأبخرة السامة التي ينفثها للأشخاص والممتلكات في ولاية واشنطن، حيث قررت لجنة

التحكيم التي شكلتها الدولتان أنه وفقا لمبادئ القانون الدولي ليس لدولة الحق في أن تستعمل أو تسمح باستعمال إقليمها على نحو يسبب الضرر عن طريق الأذخنة في دولة أخرى¹.

الفرع الثاني: نظرية الفعل الدولي غير مشروع كأساس للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية

نظرا لقصور نظرية الخطأ في ضوء التطورات العلمية والصناعية واعتمادها على معايير يصعب تقديرها، صاغ الفقيه أفزيلوني في مطلع القرن العشرين نظريته الجديدة في المسؤولية الدولية والتي تتباعد بها عن الطابع الشخصي المؤسس على الخطأ وتحو بها نحو اتجاه الانتهاك فعلا غير مشروع دوليا².

تتمثل هذه النظرية في أن المسؤولية الدولية تنشأ بمجرد تسببها موضوعيا في انتهاك القانون الدولي، إذ لا جدوى من اشتراط الخطأ في مسلكها لتقرير مسؤوليتها وحيث لا سبيل للتوصل لإرادة الدولة لمعرفة ما إذا كانت تعدت ارتكاب هذا الفعل أم كانت متهاونة بصدده، فيكفي لتقرير مسؤوليتها نسبة الفعل غير المشروع إليها، إلا أن علاقة النسب تعد الأساس الوحيد لمسؤوليتها³.

الفرع الثالث: نظرية الضمان كأساس للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية

قال بهذه النظرية الفقيه الفرنسي ستارك وبررها قائلا بأنه في كل الحالات التي يلزم فيها المشرع أو القضاء المتسبب في إحداث الضرر بتعويضه وبغض النظر عن أي جرم، فإن الضرر الواقع ينشئ تعديا أو اعتداء على حقوق المضرور، وهي تخضع للحماية في ذاتها ولذاتها وتكون حمايتها مكفولة بشكل موضوعي بواسطة طرق وأساليب مختلفة مثل الحق في الملكية والحق في الأسهم وهي مستقلة عن خطأ المدعى عليه.

يبرر هذا الفقيه نظريته من زاوية المضرور ذاته وليس من زاوية المتسبب في الضرر، وبناء عليه يرى أن للمضرور حق في السلامة، أي في الانتفاع الهادئ بأمواله والممارسة المطمئنة لأنشطته

¹ - أمينة أمحمدي بوزينة، حسينة شرون، «المسؤولية عن التلوث في مجال النقل البحري بالقانون الجزائري»، مداخلة في الندوة الدولية للتحكيم البحري لحل المنازعات البحرية في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، الشلف، 25 و26 نوفمبر 2015، ص 05.

² - أحمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 1995، ص 350.

³ - ليدية تركي، المرجع السابق، ص 85.

وسلامة الأموال المملوكة للشخص، فكل اعتداء على هذه الحدود يتعين تعويضه تعويضا كاملا حتى ولو لم يكن ثمة خطأ من جانب هذا الأخير¹.

الفرع الرابع : نظرية الضمان كأساس للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية

تشكلت مع زيادة التقدم العلمي والتقني إثر الثورة الصناعية العالمية مخاطر جديدة ناجمة عن استخدام الوسائل التقنية الحديثة، وباتت الأنشطة المشروعة التي تحدث أضرارا جسيمة تشكل خطرا محدقا مما دفع الفقه إلى إيجاد أساس جديد للمسؤولية يختلف عن نظرية الخطأ ونظرية الفعل الدولي غير مشروع، خاصة بعد أن أصبح إثبات الخطأ أمرا عسيرا، وما واجهته نظرية الفعل غير المشروع دوليا من انتقادات عديدة، فيمكن للدولة أن تمارس نشاطا مشروعاً بموجب القانون الدولي وربما يلحق ضررا بالدول المجاورة كاستخدام الطاقة النووية في الأغراض السلمية².

تعني هذه النظرية إقامة التبعية على عاتق المسؤول عن نشاط خطر ألحق أضرار بالغير مع عدم التطرق لإثبات الخطأ في جانبه، وبالتالي تنطبق هذه النظرية على الأنشطة المشروعة التي تمارس في النطاق الدولي وتتم بطابع من الخطورة يمكن أن يلحق أضراراً بالدول الأخرى، ولا بد من التعويض العادل عن هذه الأضرار الناجمة عن الأنشطة المشروعة دولياً، ويمكن قيام المسؤولية الدولية في هذه الحالة بمجرد وقوع الضرر ونسبته إلى شخص من أشخاص القانون الدولي³.

المبحث الثاني: قيام المسؤولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية

تقوم المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية بمجرد أن تصاب هذه البيئة بالتلوث التي تتعدد مصادره، فقيام هذه المسؤولية يجب توفر شروط معينة (المطلب الأول)، كما تتعدد أنواع المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: شروط قيام المسؤولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية

تتعدد الشروط الواجب توافرها لقيام المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية المتمثلة في الإخلال بالتزام دولي (الفرع الأول)، ووقوع الضرر (الفرع الثاني)، العلاقة السببية بين الفعل الدولي والضرر (الفرع الثالث)، وأخيرا انتساب العمل الضار بالبيئة البحرية للدولة (الفرع الرابع).

¹ -كمال كيجل، «المسؤولية الموضوعية الدولية عن التلوث البحري»، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، عدد 05، غرداية، 2009، ص 217.

² -علي بن علي مراح، المسؤولية الدولية عن التلوث عبر الحدود، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2007، ص 214.

³ -محسن أفكرين، القانون الدولي للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص ص 190، 191.

الفرع الأول: الإخلال بالتزام دولي كشرط للمسؤولية عن تلوث البيئة البحرية

تولد المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث البحري عن عمل يخالف قاعدة من قواعد القانون الدولي، وهذا العمل قد يكون تصرفا إذا كان الالتزام بالامتناع عن عمل أو عمل أو امتناعا أو إذا كان الالتزام بإتيان عمل معين، فكأن الأول عنصر شخصي مقتضاه أن هناك سلوكا أو تصرفا إيجابيا أو سلبيا منسوبا إلى الدولة والثاني عنصر موضوعي مقتضاه أن ذلك السلوك أو التصرف مخالف للالتزام دولي تتحمله تلك الدولة.

يستقر الالتزام الدولي على كافة الدول للمحافظة على البيئة البحرية أيا كان مصدر هذا الالتزام سواء الاتفاقيات الدولية العالمية أو الإقليمية أو العرف الدولي أو إجماع الفقه على استقرار وثبوت هذا الالتزام بحماية البيئة البحرية والمحافظة على سلامتها من كافة أشكال ومصادر التلوث¹.

أوردت المادة 192 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على أن الدولة ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وقد فصلت المواد 193 وما بعدها من نفس الاتفاقية في مضمون هذا الالتزام². يمكن أن يكون أيضا مصدر الالتزام الدولي قواعد القانون الدولي العرف ومن تلك القواعد نذكر قاعدة أو مبدأ حسن الجوار، فليس لأية دولة الحق في استعمال أو السماح باستعمال إقليمها على نحو يسبب أضرار عن طريق التلوث الزيتي أو الإشعاعي ويلحق الخسارة بالأشخاص أو الممتلكات في ذلك الإقليم وتكون تلك الأضرار أو الخسارة على درجة من الجسام³.

الفرع الثاني: وقوع الضرر كشرط للمسؤولية عن تلوث البيئة البحرية

يعتبر الضرر الشرارة الأولى التي ينبعث منها التفكير في مساءلة محدثه وتحريك دعوى التعويض في مواجهته، وقد استقر الرأي في النظرية العامة للمسؤولية المدنية على أن الضرر من الشروط الجوهرية لقبول دعوى المسؤولية، فهو شرط ضروري ولازم لكي تكون الدعوى مقبولة، وإن رفعت دعوى المسؤولية على خلاف ذلك كان مصيرها صدور حكم برفضها لعدم الإثبات أو التأسيس القانوني.

من خلال العرض السابق للأفعال المنتجة للضرر يتبين بجلاء أن تلوث البيئة البحرية يتخذ أشكالا متعددة ومختلفة منها ما يؤثر تأثيرا مباشرا أو حالا، ومنها وهو الأكثر ما يؤثر بشكل مستمر ووطيد

¹ -ليدية تركي، المرجع السابق، ص 103.

² -لمزيد من التفصيل انظر المواد 192 و 193 وما يليها من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

³ -أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة -دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية-، جامعة الملك سعود، الرياض، 1997، ص 486.

وتظهر نتائجه على المدى الطويل في تعطيل الوظائف الحيوية المكونة للأحياء البحرية، بل وحتى في جسم الإنسان كظهور أمراض مثل سرطان الدم، مرض الغدد الليمفاوية، الأمراض الجلدية...

لما كان الضرر بصفة عامة هو الشرط الأساسي لدعوى المسؤولية المدنية التي تدور معه وجودا وعمدا، فلا يتصور وجودها في حالة عدمه حيث لا مسؤولية مدنية بدون ضرر، ولا ضرر بدون المساس بمصلحة مشروعة يحميها القانون، ولا شك أن الأضرار المترتبة على تلوث البيئة البحرية تنتزعها تلك الأنواع المتعددة من الضرر، حيث تنقسم إلى أضرار فورية وهي تلك الأضرار التي تتسم بالتلازم الزمني بين لحظة وقوع الفعل المولد للضرر وبين الضرر الواقع، وأضرار متواخية وهي تلك الأضرار التي لا تتضح معالمها إلا بعد مضي فترة زمنية قد تطول¹.

الفرع الثالث : العلاقة السببية بين الفعل الدولي والضرر كشرط للمسؤولية عن تلوث البيئة البحرية

تعتبر العلاقة السببية ذات أهمية كبرى في مجال قيام دعوى المسؤولية المدنية، فهي التي تحدد الفعل المنتج للضرر وسط الأفعال المتنوعة المحيطة بالحادث، فإذا وقع الضرر وكان السبب في وقوعه فعل المدعى عليه فإن المسؤولية تنشأ في هذه الحالة، وعلى العكس فإذا أثبت المدعى عليه أن الفعل المنسوب إليه لم يكن له أي أثر في حدوث الضرر، فإن المدعى عليه سيكون معفى من المسؤولية، وبالإضافة إلى ذلك توجد أهمية أخرى علاوة على ما سبق، فهي تستعمل في تحديد نطاق المسؤولية.

من المؤكد أن رابطة السببية بين نشاط معين والنتيجة المترتبة عليه لا تثير أية صعوبة إذا كان هذا النشاط هو المصدر الوحيد لها، إذ أن تحققها يكون حينئذ واضحا لا غموض فيه ولا صعوبة، وإنما قد تتراوح هذه الرابطة بين الوجود والعدم إذا ما تداخلت أسباب أخرى في إحداث النتيجة، وهذا هو الإشكال الذي يثار بشأن تلوث البيئة البحرية فمن خلال الحديث عن شروط الضرر تبين لنا أن النتيجة الضارة المترتبة عن تلوث البيئة البحرية قد لا تظهر إلا بعد فترة زمنية قد تطول، بالإضافة إلى ذلك فإنه قد يتسبب في إحداثها أكثر من مسبب بل قد يتعذر في بعض الأحيان تحديد السبب المؤدي إلى تلك النتيجة الضارة، فالبحث عن الرابطة السببية في خضم هذه الصعوبات سيصطدم بمجموعة متعددة من العوامل المختلفة أدت إلى إحداث هذا الضرر.

¹ -جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010، ص ص 237، 238.

يعتبر إثبات رابطة سببية من الأمور الصعبة في مجال المنازعات البيئية بل ويعتبرها جانب من الفقه أضعف حلقة في هذا المجال، ذلك أن أغلب الأضرار البيئية توصف بأنها أضرار غير مباشرة كما أنه يشترك في إحداثها مصادر متعددة، لذا فإن إرجاع الضرر إلى مصدر محدد يرتبط بعلاقة سببية مباشرة مع هذا المصدر يعتبر من الأمور الصعبة¹.

يثير إثبات الرابطة السببية بين الفعل الدولي والضرر الكثير من الصعوبات في نطاق المسؤولية بصفة عامة، وتزداد هذه الصعوبة والغموض في المسؤولية المدنية البيئية وذلك لأن لا يكون حادثا واحدا أو فعلا واحدا، بل قد يكون مجموعة من الحوادث والأفعال يطلق عليهم اسم الشروط وينشأ عن توافرها النتيجة، وعليه لا تظهر النتيجة إذا تخلف أحد هذه الشروط نظرا لصعوبة تحديد هوية المسؤول في ظل مجموعة عوامل ومؤثرات تسهم في إحداث الضرر.

تكمن كذلك صعوبة العلاقة السببية كركن ثالث للمسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية في حصول فارق زمني بين تحقق الركن الأول وتحقق الركن الثاني منه، فعادة ما يظهر الضرر البيئي بعد مدة زمنية من حصول الفعل الضار²

الفرع الرابع : انتساب العمل الضار بالبيئة البحرية للدولة كشرط للمسؤولية عن تلوث البيئة البحرية

من الشروط الأساسية لقيام المسؤولية الدولية إسناد العمل المخالف للالتزامات الدولية ولقواعد القانون الدولي إلى الدولة، وكما يقول البعض فإن الدولة لا تعتبر مسؤولة دوليا إلا إذا نسب العمل غير المشروع، كما يقول شارل روسو "لتحريك دعوى المسؤولية الدولية يلزم أن يكون الفعل أو الامتناع المدعى به منسوباً للدولة المدعى بمسؤوليتها".

تقوم السلطة التشريعية في دولة معينة بأعمال إيجابية أو سلبية تنسب إلى الدولة وتستتبع مسؤوليتها الدولية بالتعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن تلوث البيئة البحرية خاصة، فمن ناحية الأعمال الإيجابية فإنها تسأل في حالة ما إذا قامت السلطة التشريعية بوضع قانون أو نظام يجيز الأعمال والأنشطة التي تضر بالبيئة البحرية، كممارسة الأنشطة التي تتطوي على إطلاق المواد السامة أو الضارة عن طريق الإغراق من السفن، كما يتحقق ذلك أيضا إذا كان القانون أو النظام يضع قواعد لحماية البيئة البحرية غير أنه يتعارض معها أو أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية والممارسات

¹ -جمال وعلي، المرجع السابق، ص ص 249، 250.

² -ابراهيم محمد زوزان، «الرابطة السببية وصعوبة إثباتها في الأضرار البيئية»، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العملية، مجلد 36، عدد 6، 2014، ص 133.

والإجراءات المقبولة عموماً والموضوعة عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام ولا يعمل على الإقلال إلى أبعد مدى يمكن من إطلاق المواد السامة أو الضارة في البيئة البحرية¹. تسأل الدولة أيضاً من ناحية الأعمال السلبية التي تقاعست السلطة التشريعية عن اعتماد أو سن القواعد والنظم اللازمة لمنع تلوث البيئة البحرية أو خفضه أو السيطرة عليه أياً كان مصدره بالنسبة للمناطق البحرية الخاضعة لسيادتها، وكذلك امتناعها عن وضع القوانين والنظم اللازمة لحماية الأحياء البحرية والحفاظ عليها، ويلحق بذلك نكول السلطة التشريعية عن وضع القوانين الخاصة برصد مخاطر التلوث وقياسها وتحليلها وتحديد المقاييس والمستويات الخاصة بنوعية البيئة البحرية، وكذلك التقاعس عن إعادة دراسة وتطوير القواعد والأنظمة والإجراءات الخاصة بحماية البيئة البحرية من وقت لآخر وكانت الضرورة تقتضي ذلك، كما تسأل الدولة عن إهمال في تضمين أنظمتها وتشريعاتها الوطنية الجزاءات الملائمة التي توقع على الأشخاص الذين يخالفون قواعد حماية البيئة عامة والبيئة البحرية خاصة².

تسأل الدولة كذلك عن أعمال السلطة القضائية ذات الصلة بالبيئة البحرية، وذلك في حالة ما إذا أصدرت أحد المحاكم التابعة لدولة ما حكماً بالمخالفة للالتزامات الدولية، كما لو أخضعت ممثلاً دبلوماسياً لقضائها أو كان اختصاص الدولة محدداً في اتفاقية دولية ورفضت المحاكم العمل بهذه الاتفاقية، أو إذا أهملت المحاكم تطبيق القانون الدولي أو طبقته تطبيقاً خاطئاً، ومثال ذلك إنكار العدالة بالنسبة للأجانب ويظهر ذلك في حرمان الأجانب من اللجوء إلى القضاء من أجل الحصول على إصلاح الأضرار التي لحقت بهم أو بممتلكاتهم من جراء تلوث البيئة البحرية، كذلك الخروج عن المبادئ المقبولة في إجراء التقاضي من ذلك عدم تمكين الأجنبي من الدفاع عن نفسه، أو تفسير القانون الوطني تفسيراً خاطئاً في مواجهته أو تأخير إصدار الحكم أو عرقلة تنفيذه إذا صدر لصالحه³.

المطلب الثاني : أنواع المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية

بمجرد تلوث البيئة البحرية وتوافر شروط قيام المسؤولية عن ذلك يساءل المتسبب عن الضرر البيئي فتختلف المسؤولية حسب الضرر، فهناك المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية (الفرع الأول)، والمسؤولية الجزائية عن تلوث البيئة البحرية (الفرع الثاني).

¹ - أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 479.

² - ليديّة تركي، المرجع السابق، ص 114.

³ - أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 490.

الفرع الأول: المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

إذا تحقق الضرر في التلوث البحري يثبت حق المتضرر في التعويض، لكن التعويض لا يلقي ترحيبا كبيرا في مجال الأضرار البيئية بصفة عامة والمجال البحري على وجه الخصوص، ذلك أن الهدف ليس جبر الضرر عن طريق التعويض وإنما هو الحد من الانتهاكات البيئية، ومهما يكن الأمر فالتعويض هو الأثر الذي يترتب على تحقق المسؤولية ومتى تحقق ذلك كان للمتضرر الحق في رفع دعوى المطالبة به.

يكون التعويض طبقا للقواعد العامة للمسؤولية المدنية على نوعين، التعويض العيني والتعويض المادي.

يقصد بالتعويض العيني الحكم بإعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر، ويجوز طلب إزالة المضار إذا تجاوزت الحد المألوف، وهذا النوع من التعويض هو الأفضل خصوصا في مجال الأضرار البيئية لأنه يؤدي إلى محو الضرر تماما وذلك بإلزام المتسبب فيه بإزالة وعلى نفقته خلال مدة معينة.

أما التعويض النقدي فيتمثل في الحكم للمتضرر بمبلغ من النقود نتيجة ما أصابه من ضرر حيث تحدد المحكمة آلية الدفع، ويلجأ القاضي إلى التعويض النقدي خصوصا في مجال الأضرار البيئية في الحالات التي لا يمكن إعادة الحال إلى ما كان عليه من قبل، كون أن الضرر يكون نهائيا لا يمكن إصلاحه.

يعتبر التعويض النقدي هو المتناسب مع الضرر الذي نحن بصدد دراسته وهو الضرر الناتج عن التلوث البحري كإصطدامات السفن وخاصة ناقلات النفط، مثلا ترتطم ناقلة نفط في مياه البحر فتؤدي إلى القضاء على الكائنات البحرية، ففي مثل هذه الحالة يصعب إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر، لهذا السبب كان التعويض النقدي هو التعويض الملائم والمناسب لمثل هذا النوع من الضرر¹.

¹ -وناسة حمدي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق محمد خيضر، بسكرة، 2008، ص ص 118، 119.

الفرع الثاني: المسؤولية الجنائية عن تلوث البيئة البحرية

يقصد بالمسؤولية الجنائية بصفة عامة صلاحية الجاني لتحمل العقاب المقرر قانوناً¹، إلا أنه في مجال تلوث البيئة البحرية فيقصد بالمسؤولية الجنائية خضوع مرتكب جريمة تلويث البيئة البحرية للأثر الذي ينص عليه القانون كجزاء على ارتكاب الجريمة، وهو الخضوع للعقاب. تترتب المسؤولية الجنائية حتى في مجال تلوث البيئة البحرية وهذا يتحقق بتوافر أركان الجريمة الثلاث من ركن شرعي ومادي ومعنوي.

فعلى الصعيد الدولي نصت اتفاقية منع تلوث البحر بالنفط لسنة 1954 في مادتها 3 الفقرة 1 على انطباق أحكامها بالنسبة للسفن التي تعود للأطراف المتعاقدة وعلى السفن التي تحوز على جنسية الطرف المتعاقد وذلك عند انتهاكها للأحكام الخاصة بتصريف وانسكاب النفط والأحكام الخاصة بمستلزمات سجلات التصريف واعتبار الأعمال جرائم يعاقب عليها بموجب قانون الإقليم ذي العلاقة بالسفينة، فقد أعطت الحق للدول الأطراف بأن يطلبوا من دولة العلم اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع تلك الانتهاكات ومعاقبة مرتكبيها وإدارة الدعوى عندما تكون الأدلة كافية ضد مالك السفينة أو ربانها وضرورة إخبار الدولة التي قدمت المعلومة بالنتيجة، كما منحت الاتفاقية للدولة الساحلية اتخاذ التدابير اللازمة ضمن اختصاصها، هذا ما يعني أن نصوص هذه الاتفاقية تنفذها دولة العلم بصورة رئيسية وكذلك الدولة الساحلية ضمن بحرها الإقليمي ومياهها الداخلية وذلك باتخاذ الإجراءات الإدارية والقضائية للمعاقبة².

أقرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بالمسؤولية الجزائية لكل من دولة العلم، الدولة الساحلية بالإضافة إلى دولة الميناء بالنسبة للأفعال المسببة لتلوث البيئة البحرية من السفن سواء من قبل الأشخاص الطبيعيين أو الموضوعيين.

تمارس دولة العلم في مجال مكافحة التلوث البحري الاختصاص بتوقيع العقوبات الجنائية على كل المخالفات التي ترتكبها السفن الرافعة لعلمها إذ تبادر بإجراء تحقيق فوري وإقامة الدعوى حينما

¹ -حسن الكندري، المسؤولية الجنائية عن التلوث البيئي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص 146.

² -جابر ابراهيم الراوي، تلوث البحار والمسؤولية المترتبة عليه في ظل قانون البحار، المنظمة العربية للتربية والعلوم، تونس، 1989.

يكون ذلك مناسباً بغض النظر عن مكان وقوع تلك المخالفة أو المكان الذي وقع فيه التلوث الناجم عنها¹.

خولت أيضاً اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 لصالح الدولة الساحلية اختصاصات جنائية تتمثل في حقها في رفع دعوى ضد السفينة الأجنبية المرتكبة للمخالفات البيئية وتطبيق العقوبات المناسبة عليها²، لكن لا يجوز لها إلا فرض العقوبة النقدية على السفن الأجنبية محدثة الضرر بما ترتكبه داخل البحر الإقليمي من انتهاكات للقوانين والأنظمة الوطنية أو القواعد والمعايير المطبقة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه إلا في حال ما إذا كان فعل التلوث متعمداً وخطيراً داخل البحر الإقليمي³.

يمكن أيضاً لدولة الميناء إجراء التحقيق وإقامة الدعوى من تلقاء نفسها وذلك في حالة وجود سفينة طوعاً داخل موانئها أو في إحدى محطاتها النهائية القريبة من الشاطئ حين تبرر الأدلة ذلك فيما يتعلق بأي تصريح من تلك السفينة يكون قد تم خارج المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة انتهاكاً للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة.

يمكن كذلك لدولة الميناء أن تقوم بإجراء التحقيق وإقامة الدعوى بناء على الطلبات المقدمة من أية دولة للتحقيق في أي انتهاك تصريح من قبل سفينة موجودة طوعاً داخل أحد موانئها أو إحدى محطاتها النهائية القريبة من الشاطئ، أو يعتقد أنه وقع في المياه الداخلية للدولة مقدمة الطلب أو في بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة أو سبب لها ضرراً أو جعلها عرضة له، كما ترد تلك الدولة بقدر ما هو ممكن على الطلبات المقدمة من دولة العلم للتحقيق في هذا الانتهاك بصرف النظر عن مكان حدوثه، ولا تقام الدعوى إلا بناء على طلب تلك الدولة أو دولة العلم أو أية دولة أصابها ضرر أو تعرضت لتهديد نتيجة ذلك الانتهاك أو في حالة ما إذا سبب ذلك الانتهاك تلوثاً في المياه الداخلية أو في البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة مقيمة تلك الدعوى⁴.

¹ -لمزيد من التفصيل انظر المادة 217 الفقرة 4 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

² -محمد البزاز، مرجع سابق، ص100.

³ -لمزيد من التفصيل انظر المادة 230 الفقرة 2 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

⁴ -لمزيد من التفصيل انظر المادة 230 الفقرة 1 و2 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

خاتمة:

كانت البحار والمحيطات منذ القدم المستودع العام لمختلف النفايات مما عرضها للخطر هذا ما أدى بالمجتمع الدولي إلى اعتماد القواعد والنظم الدولية التي تحظر التخلص من النفايات في البحر .

تعد الأضرار التي تصيب البحار والمحيطات من أخطر الأضرار جميعها بل يمكن اعتبار المجموع الحسابي لكل أشكال التلوث التي يعرفها الإنسان الآن، حيث أن كافة الملوثات البيئية سواء الهوائية أو الموجودة على الأرض ينتهي بها الأمر في البحر، ما يسبب أضرار جد بليغة للإنسانية جمعاء .

ينشأ الضرر للبيئة البحرية جراء أنشطة تجرى في البر أو في الجو أو من خلاله أو في قيعان البحار، وإلى وقت ليس ببعيد كان الإنسان يعتبر البحار والمحيطات مكانا طبيعيا للتخلص من فضلاته معتقدا بقدرتها على التنظيف الذاتي، غير أن البحوث العلمية أثبتت أن استخدام البحار لأغراض النقل واستخراج الموارد المعدنية يعرض بيئتها للخطر .

نجد أن في مجال المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية يتم الاعتماد على الأسس الفقهية من بينها نظرية الفعل الدولي غير المشروع وكذا نظرية المخاطر مع استبعاد نظرية الخطأ لقصورها في هذا المجال .

قائمة المراجع:**أولاً: الكتب**

- أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة -دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية-، جامعة الملك سعود، الرياض، 1997.

- جابر ابراهيم الراوي، تلوث البحار والمسؤولية المترتبة عليه في ظل قانون البحار، المنظمة العربية للتربية والعلوم، تونس، 1989.

- حسن الكندري، المسؤولية الجنائية عن التلوث البيئي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.

- حمزة حداد، قانون التجارة الدولي، الدار المتحدة للنشر، الأردن، (د.ت.ن).

- محسن أفكرين، القانون الدولي للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.

-محمد البزاز، حماية البيئة البحرية -دراسة مقارنة في القانون الدولي-، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006.

ثانيا: الرسائل والمذكرات الجامعية

1-الرسائل الجامعية

-أحمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 1995.

-جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010.

2-المذكرات الجامعية

- ليديّة تركي، المحافظة على البيئة البحرية من التلوث الصادر من السفن، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2017.

- وناسة حمدي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق محمد خيضر ، بسكرة، 2008.

ثالثا: المقالات

-أمينة أمحمدي بوزينة، حسينة شرون، «المسؤولية عن التلوث في مجال النقل البحري بالقانون الجزائري»، مداخلة في الندوة الدولية للتحكيم البحري لحل المنازعات البحرية في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، الشلف، 25 و 26 نوفمبر 2015.

-ابراهيم محمد زوزان،«الرابطة السببية وصعوبة إثباتها في الأضرار البيئية»، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العملية، مجلد 36، عدد 6، 2014.

-زين ميلري، «التلوث البحري وأحكام المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية»، مجلة الندوة للدراسات القانونية، العدد 01، قسنطينة، 2013.

-كمال كيحل، «المسؤولية الموضوعية الدولية عن التلوث البحري»، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، عدد 05، غرداية، 2009.

- رابحي عبد القادر، «معالجة مياه الصابورة: واقع الموانئ الجزائرية حقائق وآفاق»، ملتقى دولي حول دور الدولة حول المحافظة على المحيط البحري، المدرسة العليا البحرية، تمنفوست، 2010.
رابعا: الاتفاقيات الدولية

-الاتفاقية الدولية المتعلقة بالوقاية من التلوث الناجم عن البواخر لسنة 1973، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 88-108 مؤرخ في 31 ماي 1988، جريدة رسمية عدد 22 ل 10 جوان 1988.

-اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-23 مؤرخ في 22 سبتمبر 1996، جريدة رسمية عدد 06 ل 14 سبتمبر 1996.
خامسا: القوانين

-القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 جويلية 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، جريدة رسمية عدد 43 ل 20 جويلية 2003.