

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

المرجع:

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم: القانون العام

مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر

الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث

التخصص: القانون الجنائي والعلوم الجنائية.

الشعبة: الحقوق.

تحت إشراف الأستاذ

من إعداد الطالب

بافدل محمد بلخير

مجاهري محمد رضا

أعضاء لجنة المناقشة

الأستاذ(ة)..... دواجي محمد حسانرئيساً

الأستاذ(ة)..... بافدل محمد بلخيرمشرفاً مقرر

الأستاذ(ة)..... بن بدة عفيفمناقشا

السنة الجامعية: 2024-2023

نوقشت يوم: 12-06-2024



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم



كلية الحقوق و العلوم السياسية
مصلحة الترتيبات



تصريح شرفي خاص بالالتزام بقواعد النزاهة العلمية لإنجاز البحث

أنا المضي أدناه،

السيد: مجاهد محمد رضا الصفة طالب

الحامل لبطاقة التعريف الوطنية رقم: 10456808 والصادرة بتاريخ: 2019/03/28

المسجل بكلية: الحقوق والعلوم السياسية قسم: العلوم القانونية

والمكلف بإنجاز مذكرة ماستر بعنوان:

الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث

أصح بشرفي أنني ألتزم بمراعاة المعايير العلمية والمنهجية ومعايير الأخلاقيات المهنية والنزاهة الأكاديمية
المطلوبة في إنجاز البحث المذكور أعلاه.

إمضاء المعني



* ملحق القرار الوزاري رقم 933 المؤرخ في 28 جويلية 2016 الذي يحدد القواعد المتعلقة بالوقاية من السرقة العلمية ومكافحتها

الإهداء

أحمد الله عز وجل على منه وعونه لإتمام هذا البحث. إلى الذي وهبني ما
يملك حتى أحقق له آماله ومن كان يدفعني قدما نحو الأمام لنيل المبتغى

إلى الذي سهر على تعليمي إلى مدرستي الأولى في الحياة أبي الغالي
رحمك الله برحمتك الواسعة

إلى التي وهبت فلذة كبدها كل العطاء والحنان إلى التي صبرت على كل
شيء ورعتني وكانت سندي، إلى ارتحت كلما تذكرت ابتساماتها في
وجهي نبع الحنان أُمي الأعز إلى قلبي، وأطال الله في عمرها

إلى من حبهم يجري في عروقي ويلهج بذكراهم فؤادي إلى إخوتي وأخواتي
الغاليات

إلى من هم أكرم منا مكانة شهداء فلسطين.

شكر وعرّفان

الحمد لله الذي بعونه تتم الصالحات، الحمد لله الذي وفقنا في طلب العلم
والى ما يحب ويرضى

نسأل الله العلي القدير التوفيق والإخلاص في أعمالنا كلها

أتقدم بالشكر الجزيل إلى أستاذي المحترم "بافدل محمد بلخير"، الذي لم
يبخل على بكرمه ودعمه وجزيل عطائه

أتقدم بكل كلمات التقدير والعرّفان، إلى أساتذة اللجنة المناقشة وأشكركم
جزيل الشكر الذين قبلوا مناقشة هذا العمل

كما أتقدم بباقة مكلمة بالشكر والعرّفان إلى جميع من ساعدني من قريب
أو بعيد

في إنجاز هذا العمل إلى كل هؤلاء اهدي هذا العمل المتواضع

قائمة المختصرات

ص: صفحة

ط: طبعة

ع: عدد

مج: مجلد

مقدمة

تعد البيئة البحرية أحد الاهتمامات الحديثة في القانون الدولي بصفة عامة والتشريع البيئي الجزائري بصفة خاصة، وهذا لما تتميز به من سمات خاصة ونظام بيئي متكامل يجعلها تلعب دورا مؤثرا في الحياة الإنسانية.

هذا الاهتمام أدى إلى زيادة الوعي بضرورة حماية البيئة البحرية من مختلف أشكال التلوث، وأضحت تمثل رقما لا يستهان به في اقتصاديات العالم، فهي تمثل بالنسبة لهم مخزونا هائلا للثروات المعدنية متمثلة في النفط وغير ذلك من المعادن والثروة السمكية التي ترتبط بغذاء الإنسان وعيشه، كما تعتمد عليها الدول للحصول على مصادر الطاقة المختلفة، وفي مجال النقل والاتصال الدولي تعد البيئة البحرية من أفضل الطرق وأيسرها.

إلا أن الاستغلال المفرط والواسع للبيئة البحرية خاصة مع النهضة العلمية والصناعية التي سمحت للإنسان باستعمال أساليب وتقنيات متطورة في مجال الاستكشاف والنقل واستغلال الثروات البحرية الباطنية بالإضافة إلى جعله من المحيطات والبحار مصبا للنفايات السامة والضارة كان له الضرر والتدهور الخطير بالبيئة البحرية، وأصبحت تشكل خطرا كبيرا على التوازن البيئي وعلى حياة الإنسان، ولهذا فقد نبه المختصون بضرورة الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بإيجاد قواعد قانونية على المستوى الدولي والوطني تحمي البيئة.

وقد أظهرت تلك النداءات والجهود آثارها في عدد من الاتفاقيات العالمية التي تعنى بحماية البيئة البحرية وانعقاد الكثير من المؤتمرات كتلك التي أبرمت في لندن سنة 1954 والتي ناقشت مشكل التلوث النفطي في البحار، إضافة لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 التي وقعت عليها 119 دولة في جمايكا ومن بينها الجزائر التي صادقت عليها بتاريخ 16 أبريل 1993، وهي تمثل إنجازا هائلا في مجال القانون الدولي للبحار.

أما على المستوى الداخلي فالجزائر بتميزها بطول الشريط الساحلي والذي يحتوي على بيئة بحرية مختلفة العناصر والمكونات مثل على البحر الأبيض المتوسط والذي يعتبر ممر رئيسي لوسائل نقل المحروقات والغاز ومصب لجميع الدول المطلة عليه، وباعتبار الجزائر من الدول المطلة عليه فهي تقع تحت خط الأخطار الكبرى في مجال تلوث البيئة البحرية.

كما تظهر أهمية الموضوع في كونه من المواضيع التي تعنى بالعالم كله وليس الجزائر فقط لأن تلويث البيئة البحرية لا يشمل منطقة معينة أو دولة ساحلية محددة، بل تتأثر به جميع دول العالم وكل ما في البحار. وأيضا التطور العلمي والتقدم الصناعي أثر بشكل سلبي على البيئة البحرية خاصة في مجال التنقيب والاستكشاف وحتى النقل البحري ومخاطر صرف النفايات ورميها في البحر، وهذا ما يجعل من موضوع حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري ذات أهمية كبيرة ليتسنى لنا معرفة القوانين الجزائرية المتعلقة بهذا المجال والاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر والآليات القانونية من إجراءات وتدابير وهيئات تضمن حماية البيئة البحرية من التلوث.

ومن أسباب اختيار الموضوع: ومن أسباب اختياري للموضوع:

أسباب ذاتية : ولأن هذا الموضوع يعود لاختصاصي الدراسي وطبيعة تخصصي في الجامعة فقد كان حافزا لي لمعرفة المزيد وكذلك الإلمام قدر المستطاع على هذا الجانب ومعرفة الخبايا وراء حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات العالمية ومعرفة الجهود المبذولة في ذلك وذلك لحماية البشرية من هذه الكوارث التي قد تعصف بحياة العديد من الأشخاص وأسباب **موضوعية :** تتمثل في إن البيئة بصفة عامة قد جذبة الانتباه في العصر الحديث والبيئة البحرية خصوصا بما أن البحار تشكل نسبة 71 بالمائة من المساحة الإجمالية للكرة الأرضية وذلك لإبراز الاتفاقيات الدولية التي اعتنت بالبيئة البحرية والتي اعتنتها المنظمات الدولية.

يثير هذا البحث صعوبات عدة، من بينها:

-جدة الموضوع : فموضوع التلوث قديم -جديد، فهو قديم منذ وجود الإنسان على وجه الأرض.
-وجديد بالنسبة لاهتمام المجتمع الدولي ، حديثا، فيما يتعلق بقضايا البيئة والتلوث، وهذه الجدة أدت إلى:

-ندرة المصادر حول الموضوع وعدم توافر المراجع العربية وافتقار مكتباتنا إليها، خاصة الحديثة منها.

-ندرة الرسائل والأبحاث القانونية التي تتعلق بدراسة الموضوع.

هذه الدراسة تهدف علميا إلى القوانين والتشريعات التي لها دور في الحفاظ على البيئة البحرية ، وعمليا إلى إبراز دور المنظمات الحكومية والغير حكومية والدول التي لها أو عليها أعباء المتلوثات البيئة وكيفية محاربتها.

و في هذا الصدد تطرح فكرة الأمن البيئي البحري نفسها و بقوة ، و عليه نطرح الإشكال التالي: هل استطاع النظام القانوني الدولي والوطني تحقيق الحماية اللازمة والفعالة لبيئة البحرية ؟

بما أن موضوع الحماية القانونية للبيئة البحرية وأثارها على التنمية المحلية المستدامة دراسته تتطلب تحليل القوانين الداخلية للجزائر لذلك اعتمدنا المنهج التحليلي في العديد من النصوص والتشريعات الخاصة بالبيئة البحرية. وكذلك اعتمدنا على المنهج الوصفي بخصوص التشريعات التي تناولت الحماية القانونية للبيئة البحرية والاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر في هذا المجال ، فإن المنهج المتبع في هاته الدراسة هو المنهج الوصفي وكذلك المنهج التحليلي.

ومن خلال ما سبق تم تقسيم الدراسة إلى فصلين جاء فيهما:

الفصل الأول بعنوان البيئة والتلوث البحري في القانون الجزائري والهيئات المكلفة بحمايتها، حيث قسمناه إلى مبحثين، تطرقنا في المبحث الأول إلى البيئة البحرية و التلوث البحري، ثم تطرقنا في المبحث الثاني إلى نطاق و مصادر تهديد البيئة البحرية .

الفصل الثاني خصصناه لذكر الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية في الجزائر والذي بدوره مقسم إلى مبحثين، تطرقنا إلى الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الدولة الجزائرية في مجال حماية البيئة البحرية والتشريعات الوطنية المتعلقة بهذا المجال في المبحث الأول، وجاء في المبحث الثاني تحديد لأهم الجزاءات والتدابير المطبقة لحماية البيئة البحرية.

ونتهي الدراسة بخاتمة نبين فيها أهم النتائج و الاقتراحات المتوصل إليها حول الموضوع.

الفصل الأول

البيئة والتلوث البحري في القانون الجزائري
والهيئات المكلفة بحمايتها

تعتبر البيئة البحرية جزءا رئيسيا في المجال الحيوي، وعنصرا أساسيا من عناصر التوازن والثبات في هذه الكرة الأرضية، فهي تلعب دورا هاما في كافة جوانب البيئة الإنسانية، ومن هنا حظيت هذه البيئة بالاهتمام والعناية المناسبة لها من جانب التشريع الجزائري من خلال تحديد البيئة البحرية والتي هي عنصر من البيئة ككل.

وأیضا تطرق المشرع الجزائري في القوانين الداخلية المتعلقة بحماية البيئة البحرية إلى التلوث البحري ومصادره وحدد الهيئات المكلفة بحمايتها على المستوى المركزي والمحلي¹. وهذا ما سنكشف عنه من خلال:

المبحث الأول: البيئة البحرية والتلوث البحري .

المبحث الثاني: نطاق ومصادر تهديد البيئة البحرية.

¹ - وناسة جدي ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون أعمال، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2007-2008، ص7.

المبحث الأول: البيئة البحرية والتلوث البحري

تعتبر البيئة البحرية من الاهتمامات الحديثة على الصعيد الدولي والإقليمي، لما لهذه البيئة من أهمية تنفرد بها عن كافة نطاقات البيئة الإنسانية. فهي تمثل جزءا رئيسيا في المجال الحيوي، وعنصرا أساسيا من عناصر التوازن والثبات في هذه الكرة الأرضية. و من هنا حظيت هذه البيئة بالإهتمام والعناية بها، فبدأ العالم يعرف اتجاهها متصاعدا لحمايتها ضد التلوث بسبب ما يلقي فيها من المواد و مخلفات سواء عن عمد أو نتيجة للاستخدامات المختلفة، فتؤدي هاته الأخيرة إلى آثار مدمرة على الثروات الحية و على صحة الإنسان ورفاهيته¹.

وللوقوف على أهمية هذه الحماية المقررة من جانب التشريع القانوني الجزائري إستدعى الأمر إلى التطرق في هذا المبحث إلى مطلبين على النحو الآتي:

- المطلب الأول: ماهية البيئة البحرية و التلوث البحري .

-المطلب الثاني: الهيئات ودور القضاء في حماية البيئة البحرية في الجزائر.

المطلب الأول: ماهية البيئة البحرية والتلوث البحري.

تجب الإشارة إلى أن الاهتمام بالبيئة عامة والبيئة البحرية خاصة أصبح من المواضيع المطروحة للنقاش و الدراسة على المستويين الدولي و الوطني، فقد تم عقد ندوات و مؤتمرات عديدة لمعالجة المشكلات البيئية المتزايدة في العالم كما تأسست أحزاب سياسية في الدول الصناعية تسمى " الأحزاب الخضراء " تدافع عن البيئة و تهاجم كل من له صلة بالتلويث كل انواعه باعتباره أكبر خطر يهدد البيئة.

الفرع الأول: ماهية البيئة البحرية.

تتميز البيئة البحرية بسمات خاصة، و نظام بيئي متكامل يجعلها تلعب دورا مؤثرا في الحياة الإنسانية. و الدراسة ماهية البيئة البحرية، ومعرفة طبيعتها، لابد أولا من تعريف البيئة لغة، و

¹ محمد بن عمار، مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية و الإدارية، 1993، ص45.

اصطلاحا وقانونا كشق أول و الإطلاع على مفهوم البحر كشف ثاني بعدها نتطرق إلى معرفة طبيعة هاته البيئة وأهميتها، ويكون ذلك على النحو الآتي:

أولا : تعريف البيئة و البحر.

أ- تعريف البيئة.

حتى نصل لتعريف يتصف ببعض الشمولية للبيئة لا بد من النظر لذلك من الزاوية اللغوية و ما تواتر من أقوال العرب من ألفاظ بالإضافة لما ورد بين دفتي المصحف الشريف كما أوردنا بعض التعاريف الواردة على الصعيد الدولي و ما حملت بعض التشريعات العربية و منها الجزائر للفظ البيئة من تعاريف.

1 -البيئة لغة: يرجع الأصل اللغوي لكلمة البيئة في اللغة العربية إلى الجذر " بوا " و الذي أخذ منه الفعل الماضي (باء)، كما يقال بوا، أي حل و نزل، و أقام.

و الإسم عن هذا الفعل هو البيئة، فإستبناه أي إتخاذة مباءة بمعنى نزل و حل به .

كما يعبر بكلمة البيئة عن: المحيط و الوسط : بما تشمله من هواء و ماء و فضلاء و تربة و كائنات حية و منشآت أقامها لإشباع حاجاته¹.

و قال تعالى: "وبوأكم في الأرضِ تُتَخَذُونَ مِنْ سَهولِهَا فَصَوْرًا وتحتون الجبال بيوتا² ". بمعنى هيا لكم الأرض بيئة ،فبنوا فيها قصورا و نحتو من جبالها بيوتا .

و قال أيضا عليه الصلاة والسلام: " يا معشر السبا من استطاع منكم الباءة فاليتزوج " . بمعنى من كان في استطاعته ان يوفر و يهيئ البيئة المناسبة لقيام عش الزوجية فعليه ان يتزوج، لأنه يلزم لمن يريد ان يتزوج أن يبوي زوجته منزلا³.

¹ - الجيلاني عبد السلام ارحومة، حماية البيئة بالقانون، دراسة مقارنة للقانون الليبي، الدرا الجماهيرية للنشر والتوزيع و الإعلان، سنة مصراته، سنة 2000، ص19. 20

² - سورة البقرة الآية رقم : 22

³ - عبد الفتاح مراد شرح تشريعات البيئة الهيئة القومية العامة لدار الكتاب والوثائق المصرية، مصر، سنة 1996، ص: 79

2- **البيئة إصطلاحاً** : على الرغم من أنه لم يكن هناك إتفاق بين الباحثين والعلماء على تحديد معنى البيئة إصطلاحاً و بشكل دقيق إلا أن معظم التعريفات تشير إلى المفهوم نفسه فالبيئة كلمة تدل على معنى كبير واسع و مترامي الأطراف و ان كافة فروع العلم يمكن أن ترتبط بالبيئة و ليس ثمة علم مختص لوحده يتناول موضوع البيئة، بل إن كافة العلوم تتداخل في تناولها له. فيرى بعض الباحثين أن البيئة : هي ذلك الإطار الذي يحي فيه الإنسان ويحصل منه على مقومات حياته و يمارس فيه علاقاته مع بني البشر.

و قد ورد تعريف آخر للبيئة بأنها الوسط الذي يولد فيه إنسان، وينشأ و يعيش فيه حتى نهاية عمره. و تشمل البيئة جميع العوامل الطبيعية والبيولوجية والإجتماعية و الثقافية و الاقتصادية وكل ما يؤثر على الإنسان بطريق مباشر أو غير مباشر¹.

و بهذا التعريف نقول أن علم البيئة يتناول تقريبا كافة مستويات تركيب الحياة على سطح الأرض من الحيوان والنبات الواحد إلى التجمع الكائن للكائنات التي تعيش حياتها في مساحة الأرض إلى التأثيرات الواقعة على هذه الكائنات من عوامل مناخية أو عوامل جيولوجية تشكل المحيط الخارجي لها.

و البعض الآخر، يرى ان للبيئة معنيان أولهما في مجال العلوم الحيوية والطبيعية ويتفرع بدوره إلى مفهومين : البيئة الحيوية و هي كل ما يختص لا ب حياة الإنسان نفسه من تكاثر ووراثة فحسب، بل تشمل أيضا علاقة الإنسان بالمخلوقات الحية، الحيوانية والنباتية، التي تعيش معه في صعيد واحد².

3- **البيئة قانوناً**: بعد التطور العلمي والصناعي الذي ساد العالم في الآونة الأخيرة وخاصة في أواخر القرن الماضي أصبح للبيئة قيمة جديدة ضمن قيم المجتمع الذي يسعى للحفاظ عليها و حمايتها من كل فعل يشكل إضرارا بها.

¹- أحمد عبد الرحيم السائح، أحمد عبده عرض قضايا البيئة من منظور اسلامي مركز الكتاب، القاهرة، ط 2004، ص 20.

²- أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية و الإتفاقية الطبعة ، مطابع جامعة الملك سعود، سنة 1997، ص 64.

و لهذا إتجهت معظم الدول إلى تأكيد هذه القيمة الجديدة في قوانينها، بل وحتى في دساتيرها، وكذا في الإعلانات العالمية والدولية، فأصبح من الأهمية بمكان إستعراض فكرة المفهوم القانوني للبيئة من خلال تحديده في القانون الدولي و في التشريع الوطني الجزائري كذلك في بعض التشريعات العربية.

-مفهوم البيئة في القانون الدولي: أقر المؤتمر الدولي للبيئة المنعقد سنة 1972 بمدينة استوكهولم مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة البشرية الذي تميز بالإعلان العالمي للبيئة ووضع توصيات تمثل منطلقات لفهم البيئة ومواجهة المشكلات التي تهددها و الذي أعطى للفظ البيئة فهما واسعا بحيث اصبحت تدل على أكثر من مجرد مجموعة العناصر الطبيعية (ماء، هواء، تربة، معادن، مصادر الطاقة، النباتات الحيوانات....)¹.

فعرّفها على انها: مجموعة من النظم الطبيعية والإجتماعية والثقافية التي يعيش فيها الإنسان والكائنات الأخرى و التي يستمدون منها زادهم، ويؤدون فيها نشاطهم².

-مفهوم البيئة في التشريع الوطني الجزائري : إنعكس الإختلاف حول تعريف البيئة من الناحية الفنية على تعريفها من الناحية القانونية، وذلك ان المشرعين في محاولتهم تعريف البيئة اتجهوا اتجاهين:

الأول يأخذ بالمفهوم الضيق للبيئة :فيحصره في عناصرها الطبيعية.

والثاني يأخذ بالمفهوم الواسع للبيئة فيجعلها شاملة للعناصر الطبيعية والإنسانية أي البيئة الطبيعية و الحضرية و فيما يلي نتطرق إلى مفهوم البيئة في التشريع الوطني الجزائري وبعدها نستعرض بعض التشريعات العربية في تعريفها للبيئة .

¹-فتحي دردار، البيئة في مواجهة التلوث دار الأمل تيزي وزو سنة 2003، ص 16.

²- أحمد عبد الرحيم السابح، أحمد عبده عوض، المرجع السابق، ص 18.

بالنسبة للمشرع الجزائري لم يتم باعطاء تعريف دقيق للبيئة سواء في قانون رقم 83 - 03 المتعلق بحماية البيئة¹ او القانون رقم 03 - 10 الملغى لأحكام القانون السابق و المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة حيث نص في المادة الأولى من القانون رقم 0383 المتعلق بحماية البيئة على أن هذا القانون يهدف إلى تنفيذ سياسة وطنية لحماية البيئة .

- مفهوم البيئة في بعض التشريعات العربية:

- **القانون الليبي** : عرفت المادة الأولى فقرة 1 من القانون الليبي رقم 07 لسنة 1982 بشأن حماية البيئة بأنها: " المحيط الذي يعيش فيه الإنسان و جميع الكائنات الحية و تشمل الهواء و الماء و التربة و الغذاء"².

- **القانون المصري** : أما القانون المصري فقد عرفها في المادة الأولى فقرة 1 من القانون رقم 4 لسنة 1994 في شأن البيئة بأنها تعني " المحيط الحيوي الذي يشمل الكائنات الحية وما تحويه من مواد و ما يحيط بها من هواء و ماء و تربة و ما يقيمه الإنسان من منشآت و واضح من هذا التعريف، أن المشرع المصري اخذ بالجانب الموسع لمفهوم البيئة، حيث انه جمع البيئة الطبيعية والمتمثلة في الهواء، و الماء و التربة إلى البيئة الحضرية والصناعية التي يقيمها الإنسان.

- **كما عرفها القانون الكويتي** : رقم 62 لسنة 1980 المتعلق بحماية البيئة بأنها : " المحيط الحيوي الذي يشمل الكائنات الحية من إنسان و حيوان و نبات و كل ما يحيط بها من هواء و ماء و تربة و ما يحتويه من مواد صلبة أو سائلة أو غازية أو اشعاعات أو المنشآت الثابتة والمتحركة التي يقيمها الإنسان"³.

فكل ما تقدم هو تعريف مفرد للبيئة، وفي إطار استكمال تعريف البيئة البحرية ويقتضي ذلك التطرق إلى تعريف الشق الثاني من المصطلح و هو البحر.

¹ القانون 83-03 المؤرخ في 22 ربيع الثاني عام 1403 الموافق لـ 05 فبراير 1983 المتعلق بحماية البيئة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، ع 06 سنة 1983.

² الجيلاني عبد السلام ارحومة، المرجع السابق، ص: 28.

³ يوسف نور الدين، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البيئي مذكرة ماجستير ، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، دفعة 2005-2006، ص: 20.

ب- تعريف البحر: لتكملة تعريفنا لمصطلح البيئة البحرية يجب إكمال تعريف الشق الثاني لها و هو البحر من خلال تعريفه لغة و إصطلاحا وقانونا كالتالي:

1 -البحر لغة: خلاف البر - الماء المالح، جمعه أبحر و بحور و بحار، وتصغيره أبحير على غير القياس لا بحير¹.

و لقد ورد معنى البحر في اللغة بعدة معان، ومنها ما جاء في المعجم الوسيط بأنه: "الماء الواسع الكثير و يغلب فيه الملح."

كما جاء في لسان العرب بأنه: " الماء الكثير أجاجا كان أم فرات² و يطلق القرآن الكريم على البحر: "أليم"³ "

نلاحظ من خلال ما تقدم بأن لفظ البحر أو بالأحرى معنى البحر لغة محصور ما بين الماء العذب الفرات و الماء المالح الأجاج⁴، غير أن الغلبة تجري لتقييد لفظ" البحر على الماء المالح دون العذب و بهذا المعنى يتسم البحر بسمتين مميزتين هما الملوحة والكثرة.

2 -البحر إصطلاحا: فقد جرى تعريف البحر في الإصطلاح بأنه :

-المسطحات الواسعة من المياه المالحة، وما يسفل تلك المسطحات من يابسة.

- مساحات المياه المالحة المتصلة ببعضها إتصالا حرا طبيعيا⁵.

أما بالنسبة للدلالة القانونية للبحر فإنها تنحرف إلى كل من سطح وقاع و باطن البحر و تربته ، كما تشمل على المعاني الجغرافية وسبل الملاحة فيها، وبهذا تكون قد خلصنا إلى إعطاء تعريف لكل من مصطلح البيئة و البحر، ننقل بعدها إلى مصطلح البيئة البحرية.

¹-بطرس البستاني، محيط المحيط قاموس مطول للغة العربية، بيروت، مكتبة لبنان ناشرون سنة 1998، ص: 38.

²- عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية المكتب الجامعي الحديث الإسكندرية، 2006، ص 23.

³- سورة القصص الآية رقم 12.

⁴- سورة فاطر، الآية رقم 12.

⁵- عبده عبد الجليل عبد الوارث المرجع السابق، ص 23.

ففيما يتعلق بمصطلح البيئة البحرية Marine environnement فقد تم التوصل إليه في الدورة السابعة المؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار المنعقد في جنيف بسويسرا و نيويورك 1978 ، و الذي يتضمن محتواه معنى الحياة البحرية marine life ، و بما تعنيه من كافة صور الكائنات الحية، الحيوانية النباتية التي تعيش في البحار، بالإضافة إلى مياه هذه البحار وقيعانها و باطن ترتبتها، بما تحتويه من ثروات طبيعية¹.

ثانيا: طبيعة البيئة البحرية

تختلف البيئة البحرية إختلافا جوهريا عن كل من البيئة الأرضية والبيئة الجوية و الفضائية و هذا من حيث الطبيعة المادية الأساسية لكل منها، بينما توجد مكونات البيئة البحرية و هي الحياة في حالة سيولة في جزئها الأعظم، عدا بعض المناطق التي تتجمد بسبب البرودة، نجد ان مكونات البيئة الأرضية تغلب عليها الصلابة بينما توجد البيئة الهوائية في حالة غازية².

وكما هو معروف فإن الكرة الأرضية تتكون من اليابسة التي تشكل تسعة وعشرون في المائة (29) و المياه وتشكل واحد و سبعين في المائة (71) ، فهي تشكل معظم كرتنا الأرضية، حتى ذهب البعض إلى الدعوة باطلاق اسم الكرة المائية على كوكب الأرض بدلا من الكرة الأرضية، ويرى البعض بأننا بالفعل نعيش على كرة مائية³.

و للإشارة فإن معظمها مياه مالحة مصدرها البحار والمحيطات حيث يمثل مخزون المياه في العالم حوالي 1368 مليون كلم بينما مخزون المياه العذبة فلا يتجاوز 34 مليون كلم⁴.

¹-صلاح الدين عامر. القانون الدولي الجديد للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 دار النهضة العربية القاهرة سنة ،1989، ص 466.

²- أحمد اسكندر، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة لنيل شهادة دكتوراه دولة القانون، معهد الحقوق و العلوم الإدارية جامعة الجزائر سنة 1995،ص17.

³- محمد عبد الله نعمان ،الحماية الدولية للبيئة البحرية، دراسة قانونية خاصة عن البحر الأحمر، دار النهضة العربية القاهرة، سنة 2004،ص 01.

⁴- أحمد محمد ابراهيم ،البيئة واستراتيجيات القرن الحادي والعشرين المعهد القومي لعلوم البحر و المصايد، مصر ،سنة 2000، ص 23.

إن مياه البحر تحتوي بطبيعتها على العديد من العناصر الكيماوية منذ ملايين السنين، كالزئبق والرصاص والهيدروكربونات وبعض الذرات المشعة، حيث تؤدي هاته العناصر إلى التوازن البيئي للبحار من جهة وبين بيئتها من جهة أخرى¹.

كما تحتوي مياه البحر على ثروة هائلة من الموارد الحية المتجددة وكتلة من الثروات المعدنية تكفي العالم لحقب طويلة؛ حيث تشير التقديرات إلى أن بعض العناصر تزيد عما هو في اليابسة بأضعاف مضاعفة عدة مرات².

هذا و يبدو الإختلاف واضحا بين البيئة البحرية والبيئة الأرضية و ذلك من خلال الإختلاف بين الموارد البحرية و الموارد الأرضية، ومرجع ذلك إلى أن طبيعة البحار ذاتها تبدو ذات أبعاد ثلاثية، الأمر الذي يسمح بإجراء نشاطات متعددة في وقت واحدة على السطح و في الأعماق بالإضافة إلى القاع و ما تحت القاع، كما يلاحظ أيضا قابلية الحركة التي تتمتع بها أغلب الموارد البحرية³ هذا ونلاحظ كذلك أن الموارد الأرضية تعتبر محدودة بالمقارنة مع الموارد البحرية، فالإنسان لم يترك بقعة على سطح الأرض لم ينقب فيها بحثا عن النفط أو عن خامات المعادن الأخرى، ليستخرجها ويستغلها حتى في مجاهل سيبيريا، أو على الجزر النائية في عرض المحيطات أو القارة القطبية الجنوبية حيث عثر على مناجم للفحم و النفط تحت طبقات الجليد السمكية⁴.

وإذا كان الأمر كذلك بالنسبة للبيئة الأرضية، فإن الأمر يختلف بالنسبة للبيئة البحرية، فالثروة المعدنية فيها في تجدد دائم ومستمر ومناجم تزيد و لا تنقص باستثناء الموارد النفطية التي يتوقع لها النفاذ، لأن هذه البيئة تستقبل كل عام مزيد من الأملاح التي تأتي و الفيضانات من اليابسة فتزيد من حصيلة هذه المعادن، بالإضافة إلى أنها تمثل الموارد المتجددة للإحياء البحرية التي يتغذى الإنسان بها، و في مقدمتها الأسماك.

1- عباس هاشم الساعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث دار المطبوعات الجامعية الاسكندرية سنة 2002، ص 06.

2- محمد عبد الله نعمان، المرجع السابق، ص 02.

3- أحمد اسكندر، المرجع السابق، ص 17.

4- أنور عبد العليم، ثروات جديدة من البحار، دار الكتاب العربي، القاهرة، سنة 1967 ص ص : 231-233

فبعد هذا التحليل للبيئة البحرية ومقارنتها بالبيئة الأرضية و ما وجدناه من اختلاف بينهما، تقول بأن البيئة البحرية لها طبيعتها الخاصة بها و التي تميزها عن البيئة الأرضية فالاختلاف جوهري و جذري، ولا مجال للمقارنة بين البيئتين، حيث و انه من الجانب القانوني نجد ان السيطرة السياسية على الموارد تقتصر على الدولة صاحبة السيادة (الإقليم) وحدها و في نطاق حدود الدولة ذاتها، بمعنى أنه ليس لأي دولة أخرى أي حق على هذه الموارد، بينما نجد بالنسبة للبيئة البحرية أن الحقوق على الموارد الطبيعية يمكن أن تقسم أو أن تكون لطبيعتها مملوكة ملكية عامة¹.

ثالثا: أهمية البيئة البحرية

للبيئة البحرية أهمية بالغة وفعالة، وذلك نظرا للدور الفعال الذي تلعبه في الحياة البشرية، حيث تتجسد أهميتها في ثلاث نقاط رئيسية وهي أهميتها الاقتصادية، والحيوية، والاستراتيجية.

أ- **الأهمية الاقتصادية:** إن الأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية تظهر من خلال عدة جوانب من ذلك فهي مصدر الغذاء لأنها تحتوي على مجموعات كبيرة من الأحياء البحرية التي لها منفعة غذائية عالية مثال ذلك: الأسماك والنباتات البحرية²، وهذا ما يبرز من خلال قوله تعالى: " وهو الذي سخر لكم البحر تتأكلوا منه لحما طرّها وتستخرجوا منه حلية تلبسونها³ ".

بالإضافة إلى ذلك، فالبيئة البحرية غنية بالثروات المعدنية والبتترول، والتي تعادل تلك الموجودة على اليابسة، مثال ذلك مناجم الفحم الموجودة في أعماق مياه بريطانيا واليابان والقصدير الموجود في مياه شواطئ تايلاندا وماليزيا، وكمية الماس الموجودة في مياه جوانب إفريقيا، وكذلك الكبريت في قاع خليج المكسيك، حيث أن ارتفاع رقم الاستثمار للبتترول، أدى إلى الثبوت أن 16% سنة

¹- أحمد اسكندر، نفس المرجع ص: 17.

²- الفتني منير، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، في القانون العام،

الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2014، ص 16.

³- الآية رقم 24 من سورة النحل.

1965 من إجمالي بترول العالم من المحيطات، وفي العام 1975 والعام 1980 تضاعف الإنتاج البحري للبترول¹.

تعتبر البيئة البحرية طريقا للمواصلات، حيث أن الإنسان منذ قدم الزمن اعتمد على البحر كطريق للمواصلات، وذلك ما دفعه إلى تشييد وبناء السفن والأساطيل البحرية، والتي بها تم اكتشاف المدن والقارات.

وهذا وما أكده القرآن الكريم بقوله تعالى عز وجل: " وله الجوار المنشآت في البحر كالأعلام² الآية 64 من سورة الرحمان.

كما تكمن الأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية، في كونها أحد مصادر الطاقة، وذلك يرجع إلى مجموعة الوسائل التي تستخدم في توليد الطاقة، والتي توجد بالبيئة البحرية كحركة المد والجزر، وكذا حركة الأمواج، والاختلاف في درجات الحرارة بين مياه السطح الدافئة ومياه الأعماق الباردة.

ب- الأهمية الحيوية : إن الأهمية الحيوية للبيئة البحرية تكمن في دورها وفعاليتها في تحقيق التوازن المناخي، وذلك راجع للاتصال الحر والطبيعي بين البحار وسرعة التفاعل والتأثير بين أجزائها، حيث يؤثر ذلك عليها وعلى الجو في اطار نظام كوني متكامل محققة التوازن المناخي في البيئة الأساسية .

فالبحر يعتبر نظام حراري يعمل على تنظيم درجة حرارة الأرض وذلك بامتصاص ثاني أكسيد الكربون الموجود في الجو وبخار الماء، والأوزون التي تعمل على زيادة درجة حرارة الأرض أو بعملية عكسية، وذلك عندما تكون درجة حرارة اليابسة منخفضة، فتفقد البحار والمحيطات قدرا من حرارتها لتدفئة اليابسة، دون أي تأثير على حرارة البيئة البحرية بسبب حركة التيارات البحرية³.

¹ عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 67.

² الآية رقم 64 من سورة الرحمان.

³ محمد منصور، الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث بين القانون الدولي العام والتشريع الداخلي، مجلة

العلوم القانونية والسياسية، مج10 ع2 جامعة باتنة، سبتمبر 2019، ص 334

بالإضافة إلى ذلك فالبيئة البحرية مصدر للأمطار على اليابسة، وهذا ما تم التوصل إليه علمياً حيث أن تعرض البحار والمحيطات لأشعة الشمس يجعلها تتبخّر وترتفع تلك الأبخرة إلى طبقات الجو عن طريق عوامل التيارات والرياح¹.

ج- الأهمية الاستراتيجية: بالإضافة إلى الأهمية الاقتصادية والحيوية للبيئة البحرية، فهي لها أهمية استراتيجية تظهر من خلال مجموعة الممرات والطرق التي تستعمل للملاحة الدولية مثل مضيق جبل طارق وقناة السويس التي تربط بين المغرب والمشرق، فبفضل الأهمية الاستراتيجية ظهرت فكرة السيادة والسيطرة على البحار بالمفهوم الحالي².

وهذا ما دفع بالدول للاتجاه نحو البيئة البحرية، وذلك من أجل الحصول على أكبر قدر ممكن من الثروات التي تحتويها، إذ أن هذه الاتجاهات دفعت بالمجتمع الدولي للانقسام إلى دول بحرية عظمى تمتلك الأساطيل البحرية الضخمة، وكذا الوسائل المتطورة التي تسهل لها عملية الغوص في أعماق البحار والمحيطات، وبالتالي فإن ما يؤكد الأهمية الاستراتيجية للبيئة البحرية، هي جعل الدول العظمى خلال فترة الحرب الباردة، البيئة البحرية ميداناً للسباق في التسليح بمختلف أنواعه، حيث أصبحت البحار أكبر ترسانة عسكرية ترتبط بمبدأي الهجوم والدفاع³.

رابعاً: عناصر البيئة

وبالرجوع إلى المفهوم القانوني للبيئة يتبين أن العناصر الأساسية المكونة للبيئة لا تخرج عن العناصر الثلاثة الآتية:

أ- البيئة البرية: تشمل التربة والجبال والمباني والتراث الحضاري الإنساني المقام عليها وكذا الغطاء النباتي الموجود بها كالغابات والمراعي والحقول وكل ما يعيش عليها من كائنات حية كالإنسان والحيوان والطيور والحشرات... الخ⁴.

¹- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 25

²- الفتني منير، المرجع السابق، ص 18.

³- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 26-27.

⁴- عبد القادر الشخلي، حماية البيئة في ضوء الشريعة والقانون والإدارة والتربية والإعلام، منشورات الحلبي الحقوقية ببيروت لبنان، ط1، 2009 م ص 27.

ب- **البيئة المائية:** وتتمثل في البيئة البحرية للدولة المتكونة من البحر الإقليمي الجرف القاري وأعالي البحار وتضم أيضا البيئة النهرية بمختلف فروعها والبحيرات الداخلية والثابت علميا أن هذه الثروة المائية تلعب دورا مهما في تحقيق التوازن البيولوجي للكرة الأرضية، لذلك عمدت معظم الدول وخاصة الدول الساحلية إلى وضع مجموعه من النصوص القانونية بهدف حماية البحار والمحيطات والمسطحات المائية من كل الأضرار المتوقعة فنجد المشرع الجزائري قد وضع آليات و قوانين بغرض حماية البيئة من التلوث وقد خصص فصل خاص يتكون من 10 مواد في القانون 103/10¹.

ج- **البيئة الهوائية:** تتشكل من الهواء الذي هو خليط من الغازات المكونة له بخصائصه الطبيعية ونسبه المعروفة ويشكل غلاف جوي يحيط بالكرة الأرضية وأن الهواء هو العنصر البيئي الأول في حياه الأحياء، فالإنسان لا يستطيع الاستغناء عنه للحظات ونظرا لهذه الأهمية المميزة لهذا العنصر الحيوي فإن معظم التشريعات أفردت أحكاما خاصة تضمن حماية البيئة الهوائية من أخطار التلوث التي قد تصيبها².

الفرع الثاني: مفهوم التلوث البحري

يعد التلوث البحري أحد المشكلات الأساسية التي تعاني منها البيئة البحرية، وذلك للأثار الضارة التي يخلفها التلوث بشتى مصادره، فهو يؤثر بصفة خاصة على البيئة البحرية وخاصة على الحياة البحرية فهو يؤدي إلى عرقلة النشاط فيها، وذلك بسبب ما يلقيه الإنسان من القارورات واختلاطها بمياه الصرف والمطهرات والمواد السامة، وكذلك ما يلقيه الشعب وما يتسرب من النفط ومشتقاته إلى غير ذلك من العوامل التي تؤدي بصفة مباشرة أو غير مباشرة لتلوث البيئة البحرية.

¹- ياسر محمد فاروق اللمناوي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية

2008م ، ص29.

²- عبد القادر الشخيلي، المرجع السابق ، ص72، 79.

أولاً: تعريف التلوث البحري.

لبيان تعريف التلوث البحري لابد أولاً من تعريف التلوث بصفة عامة، ومن ثم التطرق إلى تعريف التلوث البحري¹.

أ- **تعريف التلوث بصفة عامة** : يعرف التلوث بصفة عامة بأنه إضافة الإنسان للمواد أو طاقة إلى البيئة بكميات يمكن أن تؤدي إلى إحداث نتائج ضارة ينجم عنها إلحاق الأذى بالمواد الحية أو ب صحة الإنسان أو تعجل بذلك أو تعوق الاستخدامات المشروعة للبيئة أو تقلل من إمكانياتها².

ب - **تعريف التلوث البحري** : أما التلوث البحري فقد وضعت له عدة تعريفات أهمها التعريف.

Groupe d'expert sur " GEASAMP" les aspects scientifiques de la pollution

الذي جاء به marine ، و هم مجموعة من الخبراء عهدت إليهم بعض الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة 5 سنة 1972 بدراسة المظاهر العلمية لحماية البيئة البحرية من التلوث و الذي عرفه بأنه " إدخال الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة مواد أو طاقة إلى البيئة البحرية ، بما فيها مصبات الأنهار ، عندما تتجم عنها بعض الآثار الظاهرة كإلحاق الأذى بالموارد الحية و الإضرار بصحة الإنسان أو إعاقة أوجه النشاط البحري بما فيها الصيد و التي يمكن أن تقلل من درجة نقاء مياه البحر و صلاحياتها لبعض الاستخدامات ". و قد خصص الجزء الثاني عشر من قانون البحار لعام 1982 لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث³.

¹- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 26-27.

²- عبد السلام على عبد السلام، الالتزامات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث . مذكرة ماجستير ، قسم القانون.

أكاديمية الدراسات العليا ، طرابلس - 2008 ، ص 20.

³- سهير إبراهيم حاجم الهيتي، الآليات القانونية الدولية لحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2014، ص 56.

ثانيا: مصادر التلوث البحري.

تتعدد مصادر التلوث في البيئة البحرية وتختلف باختلاف المصدر أو السبب في وجودها داخل البيئة البحرية، فيمكن أن يكون مصدر بري أو من البحر أو من الجو.

أ- التلوث من مصادر أرضية (برية): يعد تلوث البيئة البحرية من مصادر أرضية من أقدم أنواع مصادر التلوث البحري، ويرجع ذلك الاختيار للإنسان منذ القدم للبيئة البحرية كمكان لصرف مخلفاته فيها لاعتقاده أنها تتمتع بمساحات شاسعة لها القدرة على تنظيف نفسها بنفسها، وتكون صور هذا التلوث إما بشكل مباشر عن طريق صرف المخلفات في البيئة البحرية أو بشكل غير مباشر بصرفها في مصبات الأنهار والمحيطات والتي تجد طريقها في آخر المطاف إلى البيئة البحرية.

كما أن التلوث البحري من مصادر أرضية يمثل حوالي 80% من الملوثات البيئية البحرية¹ ويشكل العبء الأكبر والأخطر على الإطلاق عليها، لذلك نجد أن الكثير من الاتفاقيات تطرقت إلى هذا النوع من التلوث، مثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في المادة 207 منها، وبرتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر وأنشطة برية الذي عقد في أثينا وبدأ تنفيذه في 17 جوان 1983.

ويعرف هذا النوع من التلوث بأنه " التلوث الناجم عن تصريف في الأنهار والمنشآت الساحلية، أو مخارج المجاري أو الناجم عن مصادر أخرى واقعة في ترابها، سواء كان هذا المصدر من اليابسة أو من منشآت صناعية²."

ب - التلوث من مصادر بحرية: إن الاهتمام الدولي بظاهرة تلوث البحار يرجع إلى بداية القرن العشرين، حيث انعقد مؤتمر في واشنطن سنة 1926 لوضع اتفاقية لمنع تصريف المواد البترولية ومشتقاتها في البحار، ولكن لم يكتب لهذه الاتفاقية النجاح بسبب عدم تصديق الدول عليها.

¹ محمد سامر أنور عاشور، تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، دون دار نشر، ص 41.

² أحمد سكندري، محاضرات في تلويث البيئة البحرية، مفهوم ومصادر الجزء الأول، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2013، ص 21.

وكان الشغل الشاغل للمجتمع الدولي بعد ذلك كيفية تنظيم الجوانب المتعلقة بحماية البحار من التلوث، سواء التلوث الناجم من السفن أو التلوث من أنشطة استكشاف واستغلال قاع البحار، حيث كانت أول اتفاقية ناجحة في هذا المجال الاتفاقية الدولية لمنع تلوث مياه البحر بالنفط ومشتقاته التي أبرمت بلندن في 12 ماي 1954 . والتي صادقت عليها واحد وثلاثون دولة¹.

ولم تتوقف الجهود الدولية في هذا الشأن، حيث دعت الأمم المتحدة إلى عقد المؤتمر الثالث لقانون البحار بنيويورك في ديسمبر 1973 والذي انتهى في 10 ديسمبر من عام 1982 إلى إصدار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في مونتيجوباي (جمايكا)، حيث نظمت هذه الاتفاقية كافة الجوانب المتعلقة بالبحار ومن بينها مكافحة التلوث الذي تضمنه الجزء الثاني عشر من الاتفاقية تحت عنوان حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، ويتضمن التلوث من مصادر بحرية نوعين من التلوث هما:

1 - التلوث من الأنشطة في البحار : هو التلوث الذي يجد مصدره في أنشطة استغلال واستكشاف قاع البحار، من أجل الموارد الطبيعية الكامنة فيه، والتي يشكل البترول والغاز الطبيعي القسم الأكبر من تلك الموارد.

2 - السفن كمصدر للتلوث البحري : لقد أصبح من الواضح اليوم أن التجارة الدولية عبر البحر تحتل مركز الصدارة في المعاملات التجارية الدولية الحديثة، فقد أدت الزيادة الهائلة في تدفق السلع والمنتجات إلى نشاط تجاري مكثف، جعل الدول تبحث لها عن أسواق جديدة لتصريف فائض إنتاجها فيها، ومن ثم نقلها عبر البحر من موطن إنتاجها إلى أماكن استخدامها ، مما أدى إلى الزيادة في عدد السفن التي تستعمل في نقل البضاعة بصفة عامة، والسفن التي تستعمل في نقل النفط بصفة خاصة ناقلات النفط².

¹ - أحمد سكندري ،محاضرات في تلويث البيئة البحرية، مفهوم ومصادر، مرجع سابق، ص 30،31.

² - واعلى جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث دراسة مقارنة رسالة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، السنة الجامعية 2010، ص 14-15.

ج - تلوث البيئة البحرية من الجو أو من خلاله.

يعرف علماء الطبيعة والكيمياء الهواء بأنه " الغلاف الجوي المحيط بالكرة الأرضية، والمكون من خليط من الغازات بخصائصه الطبيعية، كما يتكون الهواء من عدة غازات منها النتروجين الأكسجين غاز الأرجون، ثاني أكسيد الكربون وغازات أخرى مثل الهيليوم والهيدروجين والميثان وتوجد نسبة من بخار الماء تتراوح ما بين 1% إلى 3%

ويحدث التلوث الجوي بإدخال بصفة مباشرة أو غير مباشرة في الجو أو في الفضاءات المغلقة مواد من طبيعتها تشكل خطر على الصحة البشرية أو التأثير على التغيرات المناخية أو إفقار طبقة الأوزون، أو الإضرار بالمواد البيولوجية والأنظمة البيئية، وعليه يمكن اعتبار أن الجو قد يكون من المصادر التي قد تشكل مساس بالبيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة، وذلك نتيجة انتقال الملوثات الموجودة في الهواء إلى البيئة البحرية.¹

المطلب الثاني: الهيئات ودور القضاء في حماية البيئة البحرية في الجزائر

من خلال هذا المطلب، سنتكلم عن دور الهيئات الإدارية المكلفة بحماية البيئة البحرية، وكذا تحديد أهم الجزاءات الإدارية المطبقة من طرف الإدارة الجزائرية على كل من يخلف الجزاءات الإدارية المتعلقة بحماية البيئة البحرية ثم نتعرض إلى دور القضاء المدني والجزائي في ميدان الحفاظ على هذه الأخيرة وحمايتها من التلوث، ويكون ذلك كما يلي:

الفرع الأول: الهيئات المكلفة بحماية البيئة البحرية في الجزائر (المركزية والمحلية)

إن الجزائر وأمام حدة التلوث التي وصلت إليها سواحلها فهي مهددة بالمواد النفطية التي تنقلها يوميا مئات البواخر، وكذا الموانئ التي تعرف نشاطا مكثفا، فضلا عن المياه المستعملة التي تصب مباشرة في البحر، لم تقف مكتوفة الأيدي ضمن إطار إنشاء المؤسسات الخاصة بحماية البيئة، فقد عملت على إنشاء عدة مؤسسات مهمتها حماية البيئة البحرية وتنقسم إلى هيئات مركزية وأخرى محلية تعمل جميعها تحت إشراف وزارة تهيئة الإقليم و البيئة².

¹ - محمد حسين عبد القوي، الحماية الجنائية للبيئة الهوائية، دون دار نشر 2002، ص 47.

² - بوغازي جهيد، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الجزائري، مذكرة شهادة الماستر، تخصص قانون البيئة و التنمية المستدامة، قسم الحقوق و كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، 2019-2020، ص 21.

أولا : الهيئات المركزية .

و بداية الدراسة ستكون ، بوزارة تهيئة الإقليم و البيئة بعدها نتطرق إلى الهيئات

المركزية الأخرى على النحو الآتي:

أ- وزارة تهيئة الإقليم و البيئة : تميزت الهيئة المركزية المتعلقة بالبيئة في الجزائر بمسار فريد من نوعه منذ إنشاء أول هيئة عنيت بمسألة البيئة والمتمثلة في المجلس الوطني للبيئة سنة 1974 إلى غاية إحداث المديرية العامة للبيئة في 1994 و إقامة كتابة الدولة المكلفة بالبيئة في 1996¹. فمنذ حل المجلس الوطني للبيئة سنة 1977 جالت البيئة عبر عدة قطاعات، حيث ضم الإختصاصات البيئية بوزارات أخرى كالغابات سنة 1981 ، وزارة الري سنة 1984، وزارة الداخلية سنة 1988، وزارة البحث و التكنولوجيا سنة 1990 ، ثم وزارة التربية سنة 1992 ، الى أن تم إنشاء كتابة الدولة المكلفة بالبيئة لسنة 1996².

و منذ 2001 نجد على رأس الهيكل الإداري المنظم للبيئة وزارة تهيئة الإقليم والبيئة³ . التي تعتبر السلطة الوصية على القطاع عن طريق تسييره بالرقابة السلمية التي تفرضها على مختلف المديريات الولائية للبيئة و ذلك لضمان تطبيق الأهداف المتوخاة من التشريع البيئي و لتحقيق التوازن بين الخصوصيات الجغرافية والبيئية لكل منطقة والقضايا البيئية ذات البعد الوطني. ويوجد على رأس الوزارة، وزير تهيئة الإقليم والبيئة، الذي يكلف أساسا في ميدان البيئة بعدة مهام وصلاحيات .

و إلى جانب وزارة تهيئة الإقليم والبيئة، نجد وزارات أخرى تمارس مهامها ببيئة محضة في قطاع معين و من ضمن هذه المهام ما يمس بمجال حماية البيئة البحرية، ومن بين هذه الوزارات.

ب- وزارة الصحة والسكان : و التي هي مكلفة بكل الجوانب المتعلقة بصحة السكان لا سيما في مجال مكافحة الأمراض المتنقلة عبر المياه .

¹ الجزائر البيئة البيئية في الجزائر بين الماضي والمستقبل والمهمة المستعجلة، مجلة دورية تصدر عن كتابة الدولة المكلفة بالبيئة عدد 1 سنة 1999، ص: 07.

² المرسوم الرئاسي رقم 96-01 المؤرخ في 05 جانفي 1996 و المتعلق بتعيين أعضاء الحكومة

³ المرسوم التنفيذي رقم 01-09 المؤرخ في جانفي 2001 والمتضمن تنظيم الإدارة المركزية في وزارة تهيئة الإقليم و البيئة.

ج- وزارة السياحة : و التي من مهامها المحافظة على الوسط الطبيعي و محاربة تدهور المواقع السياحية .

د- وزارة التعليم العالي والبحث العلمي والتي تمارس العديد من المراكز و المعاهد الموضوعة تحت وصياتها مهام بحث ضرورية في مختلف المجالات و من ضمن هذه الأخيرة اهتمامها بالوسط البحري و المناطق السياحية.

هـ - المحافظة الوطنية للساحل: تتميز بلادنا بواجهة بحرية يكثر فيها السكان وفيها كثافة سكانية كبيرة كما أن جل المناطق الصناعية توجد بالمناطق الساحلية فأكثر من نصف الوحدات الصناعية توجد بالسواحل هذا ما أدى إلى تشويه الشواطئ وتجفف المناطق الرطبة من خلال تصريف المياه كما أن كل مخلفات هاته المصانع تلقى في الساحل ومنها إلى البحر بما أنه هو نهاية المطاف لكل هاته الملوثات و هذا ما أدى إلى تدهور المواقع ذات القيمة الإيكولوجية خاصة الواقعة بمزفران و عنابة و بجاية. و إعتبارا لكل ما سبق كان من اللازم ظهور هيئة إدارية مركزية تسعى لحماية البيئة و تامين الساحل هي : المحافظة الوطنية للساحل¹.

أنشئت هذه الهيئة بموجب القانون 02-02 المتعلق بحماية الساحل و تميمينه.

و- المرصد الوطني للبيئة و التنمية المستدامة²: و الذي يعتبر مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي و تجاري يتمتع بالشخصية المعنوية و ذمة مالية مستقلة.

ز- المعهد العالي البحري بوسماعيل: ينحصر دور هذا المعهد أساسا بتخريج ضبط الموانئ و لكن هذا لم يمنع من قيام طلبة هذا المعهد بوضع بعض الدراسات المتخصصة بعلم البحار و التلوث البحري لتبقى هذه الدراسات في مكتبة المعهد للاستفادة منها في حماية البيئة البحرية من التلوث.

ح- المعهد الوطني لعلم البحار و تهيئة الساحل: يضم هذا المعهد ضمن إطاراته العلمية من الكفاءات و المعرفة ما يضاهاه إطارات لكثير الدول تقدما، فهي لم تتوان عن القيام بالدراسات المتعلقة بالمجال البحري و خصوصا منها ما يتعلق بمجال التلوث البحري.

¹- قانون رقم 2002/02 مؤرخ في 05-02-2002 يتعلق بحماية الساحل و تميمينه الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية رقم 10، ص 24.

²- المرسوم التنفيذي 02-115 المؤرخ في 3 أبريل 2002 والمتضمن المرصد الوطني للبيئة والتنمية المستدامة.

ثانيا : الهيئة المحلية.

تؤدي الهيئات المحلية دورا أساسيا في التنمية الإقتصادية والاجتماعية، فهي تمثل أداة لتنفيذ و تجسيد القواعد البيئية، لهذا فإن للولاية و البلدية دورا في حماية البيئة لما لهما من إختصاصات في هذا المجال.

أ- دور الولاية في مجال حماية البيئة البحرية: لم يكن هناك أي اهتمام بقضايا البيئة في قانون 38-69 الذي يعد أول قانون ينظم الولاية لكن في سنة 1990 صدر قانون الولاية أي قانون 90/09 و خاصة المادة 66 منه التي أعطت للولاية صلاحيات واسعة في مجال حماية البيئة ثم بعد ذلك تم استحداث جهاز محلي على مستوى كل ولاية يعرف بمفتشية البيئة وسنتكلم عن المرسوم التنفيذي 94/279 الذي عدل بالقرار المؤرخ في 06/02/2002 المنشئ للجنة تل البحر، وبالتالي أصبح للوالي تنفيذ سياسة الدولة في مجال حماية البيئة يقوم الوالي بتسليم رخصة استغلال المنشآت المصنفة، و الذي يمكن له كذلك توقيف سير المنشأة التي ينجم عنها أخطار أو أضرار تمس بالبيئة و الغير واردة في قائمة المنشأة المصنفة، و ذلك في حالة عدم استجابة مستغلا للإعذار الموجه من طرف الوالي لاتخاذ التدابير الضرورية لإزالة تلك الأخطار أو الأضرار¹.

-أما في مجال تسيير النفايات فإن الوالي هو الذي يسلم رخصة إنجاز المنشأة المتخصصة في معالجة النفايات المنزلية و ما شابهها².

-أما في مجال حماية الموارد المائية، نص قانون الولاية على تولي الوالي إنجاز أشغال التهيئة و التطهير و تنقية مجاري المياه في حدود إقليم الولاية، لهذا فإن الوالي ملزم بإتخاذ كافة. أما في مجال حماية الموارد المائية، نص قانون الولاية على تولي الوالي إنجاز أشغال التهيئة و التطهير و تنقية مجاري المياه في حدود إقليم الولاية، لهذا فإن الوالي ملزم بإتخاذ كافة الإجراءات الخاصة بحماية الموارد المائية، لما لها من علاقة وثيقة بصحة المواطنين بغرض تفادي أخطار الأمراض المنتقلة. كما يتخذ الوالي كافة الإجراءات اللازمة للوقاية من الكوارث الطبيعية³.

¹-المادة (25) من قانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

²-المادة (42) من قانون 01-19 المتعلق بتسيير النفايات و مراقبتها و ازلتها.

³-المادة (66) من قانون 90-09 المؤرخ في 07/04/1990 المتضمن قانون الولاية.

و فيما يخص موضوعنا التلوث البحري فلقد استحدث بموجب آخر تعديل للمرسوم تنفيذي 94-279 الملحق بالقرار المؤرخ في 02-06-2002 لجنة تل البحر الولائية أصبح الوالي يتأسس هذه اللجنة المختصة إقليميا و تتشكل هذه اللجنة من مديري المؤسسات عمومية على مستوى الولاية ومنهم قائد الدرك ومفتش البيئة و مدير الصيد البحري ... الخ.

و تجتمع هذه اللجنة كلما دعت الضرورة ذلك، و لها العديد من الإختصاصات في إطار المحافظة على البيئة البحرية وترقيتها. حيث تقوم بإعداد مخطط تل البحر الولائي وفق التنظيم و تتخذ التدابير الضرورية لمحاربة التلوث والكشف عن كل أعمال التلوث البحري وتقديم تقرير سداسي للجنة البحر الجهوية عند تحضير مخطط البحر الولائي وتسجل مداوات اللجنة في سجل خاص و نلاحظ أن لجنة تل البحر الولائية تنسق مع مصالح البيئة للولاية.

ب- دور البلدية في مجال حماية البيئة البحرية : تعتبر البلدية المؤسسة الرئيسية في تطبيق تدابير حماية البيئة، و بما أن البلدية هي الهيكل المحلي الأساسي للتنظيم اللامركزية فإنه يقع عليها مهمة إنجاح كل سياسة وطنية في مجال البيئة .

و بإستقرار أحكام قانون البلدية لسنة 1990 نص المشرع على مجموعة من الإختصاصات تتعلق بدور البلدية في حماية البيئة والمحافظة عليها من بينها:

- مكافحة التلوث بجميع أنواعه و حماية البيئة بكل الوسائل المعدة لذلك .
- توسيع و صيانة المساحات الخضراء و تحسين إطار الحياة.
- المحافظة على النظام العام وسلامة الأشخاص و الأملاك.
- المحافظة على حسن النظام في جميع الأماكن العمومية التي يجري فيها تجمع الأشخاص.
- و البلدية مكلفة بتنظيف المدن و التخلص من الفضلات البشرية التي يؤدي وصولها بطريقة مباشرة أو غير مباشرة إلى تلويث البيئة البحرية¹.

¹ - وناسة جدي ،المرجع السابق،ص108،107.

الفرع الثاني: دور القضاء في حماية البيئة البحرية في الجزائر (القضاء المدني و القضاء الجزائي).
أولاً : دور القضاء المدني.

الجزاء المدني هو الأثر المترتب على مخالفة قاعدة قانونية تحمي مصلحة خاصة أو حقا خاصا ويضم هذا الجزاء صورا مختلفة لإزالة المخالفات القانونية تتراوح بين التنفيذ العيني والتنفيذ بمقابل (التعويض) والبطلان والفسخ¹ ، وللجزاء المدني أهمية كبيرة في حماية البيئة البحرية، يتمثل الجزاء المدني في التعويض عن الأضرار التي تمس البيئة مما يجعله يختلف عن الضرر المنصوص عنه في القواعد العامة، وهنا تبدو مهمة القضاء صعبة من حيث كيفية تطبيق القواعد العامة للمسؤولية المدنية عن الضرر الذي يصيب البيئة البحرية.

فإن كانت هناك بعض الصعوبات في تحديد ورسم الإطار القانوني لأركان المسؤولية المدنية بوجه عام، كتحديد المراد بالخطأ وأنواعه وحالات انتقائه، وتحديد المفهوم الدقيق للضرر، وشروطه وأنواعه بيان معنى العلاقة السببية وتميزها عن الخطأ، وعوارضها وتعدد الأسباب وتسلسل الأضرار، إلا أن تلك الصعوبات تأخذ مدى وطبيعة ذاتية في خصوص المسؤولية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية.

هذا ما يؤدي إلى وجود عقبة في سبيل حصول المضرور من التلوث البحري أو غيره من مظاهر التعدي على البيئة على التعويض اللازم لجبر الضرر².
أ- أساس المسؤولية المدنية المتبناة في مجال التلوث البحري.

بالرجوع إلى قواعد المسؤولية المدنية في التشريع الجزائري فإننا لا نجد قواعد خاصة لتنظيم المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية، وكذلك الأمر بالنسبة لقانون البيئة 03 - 10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، والقوانين الخاصة الأخرى، لهذا لا بد من الرجوع للقواعد العامة للمسؤولية المدنية في القانون المدني³ ، فحسب المادة 124 من قانون المدني الجزائري التي تنص على كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضررا

¹ محمد حسن الكندري، المسؤولية الجنائية عن التلوث البيئي، دار النهضة العربية، القاهرة 2006 ، ص 303.

² وناسة جدي، المرجع السابق، ص114.

³ المادة 124 من الأمر رقم 75 - 58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05 - 10 المؤرخ في 20 يونيو 2005 المتضمن ق.م.ج، الجريدة الرسمية الصادرة في 26 جوان 2005 ، العدد 44 ، ص 23.

للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض"، لكن هل تطبق هذه المادة على ما يصيب البيئة البحرية من أضرار؟ كما أن نظرية الحق في القانون المدني، وخصوصا فيما يتعلق بالحقوق المالية، لا تثبت إلا للشخص الطبيعي أو المعنوي، وبالتالي فالبحر أو المجالات البحرية طبقا لنص القانون المدني، ليس لها شخصية قانونية تجعلها صاحبة حق، ولو افترضنا وجود هذا الحق، فإنها لا تستطيع ممارسته من خلال رفع الدعوى والمطالبة بحماية القضاء.

لهذا بات من الضروري تحديد أساسا للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، ذلك أن تحديد أساس هذه المسؤولية يكتسي أهمية بالغة، فالى جانب الإشكال المتعارف عليه في مجال المسؤولية المدنية وأمام استفعال أضرار التلوث البحري وتفاقمه، واتخاذ أشكال مختلفة وجديدة لم تكن لتعرف من قبل، والصعوبة تحديد المتضرر المباشر وكذا المتسبب في هذا الضرر، وقع جدال فقهي حول أساس هذه المسؤولية فهناك جانب من الفقه نادى بتطبيق النظرية التقليدية للمسؤولية المدنية، والتي يكون فيها الخطأ هو قوام المسؤولية التقصيرية، ويتمثل هذا الخطأ في أنه إخلال بالتزام تعاقد¹.

ب- آثار قيام المسؤولية المدنية.

إذا تحقق الضرر يثبت حق المتضرر في التعويض، وكما سبق وأن أشرنا لا يلقي ترحيبا كبيرا هذا الأخير في مجال الأضرار البيئية بصفة عامة والمجال البحري على وجه الخصوص، وذلك أن الهدف هو ليس جبر الضرر عن طريق التعويض، وإنما هو الحد من الانتهاكات البيئية، ومهما يكن الأمر فالتعويض هو الأثر الذي يترتب على تحقيق المسؤولية، ومتى تحقق ذلك كان للمتضرر الحق في رفع دعوى للمطالبة به، والتعويض طبقا للقواعد العامة للمسؤولية المدنية هو على نوعين:

فقد يكون عينا أو نقدا، إلا أنه أعطى للقاضي السلطة التقديرية في تحديد طريقة التعويض، تبعا للطبيعة الضرر وظروف القضية، فهناك أضرار تمكن المتضرر من طلب إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر وعلى المحكمة في هذه الحالة الحكم بهذا الشكل من أشكال التعويض، وهو ما يسمى بالتعويض العيني، وفي أحيان أخرى يكون إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع

¹ - وناسة جدي، المرجع السابق، ص 115.

الضرر، أمرا مستحيلا وفي مثل هذه الحالة يتم جبر الضرر بالنقود وهو ما يسمى بالتعويض النقدي.

ثانيا : دور القضاء الجزائري.

يعتبر التلوث البحري جريمة يعاقب عليها القانون مثله مثل باقي الجرائم، حيث يتمثل الجزاء الجنائي في توقيع العقوبة على كل شخص الحق بالبيئة البحرية ما يخالف ما نص عليه القانون في إطار حماية هذه البيئة، وبالتالي فإن جريمة التلوث البحري تقف مع باقي الجرائم في ضرورة توافر أركانها المتمثلة في الركن الشرعي الركن المادي الركن المعنوي، وكما أنه بالنظر إلى طبيعة هذه الجريمة فلقد حولت القوانين الخاصة لبعض الجهات والهيئات سلطة معاينة الانتهاكات التي تحدث على مستوى المجال البحري الجزائري وكذا متابعة هذه الانتهاكات والجرائم أما بالنسبة للعقوبات المقررة على هذه الجرائم فإننا نجدها متفرقة بين عدة قوانين وحتى يتسنى لنا الكشف عن كل هذا فضلنا أن يكون ذلك على الشكل الآتي¹:

أ- أركان جريمة التلوث البحري : يتعرض هذا الفرع للأركان العامة لجريمة تلويث البيئة البحرية، وذلك من خلال ثلاث، نبدأ أولا بالركن الشرعي في جريمة تلويث البيئة البحرية، وثانيا الركن المادي وثالثا الركن المعنوي في الجريمة.

1 -الركن الشرعي في جريمة التلوث البحري:

إن الشرعية الجنائية تقتضي وجوب وجود نصوص قانونية سابقة لفعل الاعتداء بحيث يكون هذا الأخير معرّفا فيها بشكل واضح، وهذا إقرار لأهم مبادئ القانون الجنائي ألا وهو مبدأ شرعية الجريمة والعقوبة، الذي يقتضي أن يكون النص الجنائي المجرم للاعتداء على المجال البحري بصورة واضحة ودقيقة بحيث تسهل مهمة القاضي الجزائري في استيعابه بسرعة نوع الجريمة والعقوبة المقررة لها، الأمر الذي سيضمن تحقيق فعالية أكبر أثناء تطبيقه إلا أننا نجد هذا الأمر مستبعدا في التشريع الجنائي البيئي بصفة عامة والبحري على وجه الخصوص نتيجة كثرة التشريعات في هذا المجال، ورغم هذا الثراء في التشريع فإنه يقابله فقر في التطبيق والذي يرجع أساسا إلى قلة التكوين العلمي والقانوني المتخصص لأعوان الرقابة،

¹ - بوغازي جهيد، المرجع السابق، ص31،30.

إلى جانب الطابع التقني الغالب على القانون البيئي في حد ذاته وهذا ما ينعكس على البيئة البحرية، كما أن إشكالية التطبيق الزمني والمكاني للنصوص الخاصة بمجال البيئة البحرية تبرزه بشكل واضح، إن هذه الصعوبات هي في حقيقة الأمر انعكاس الخصوصية البيئية البحرية ومشاكلها¹.

2 - الركن المادي في جريمة التلوث البحري: يمكن تعريف الجريمة من خلال ركنها المادي بأنها الفعل أو الامتناع الذي ينص القانون على عقوبة مقررة له، ولا يعد الفعل أو الامتناع معاقبا عليه إلا إذا نص الشارع على ذلك، أو بالأحرى هي السلوك المخالف لأوامر ونواهي قانون العقوبات شريطة أن ينص هذا القانون صراحة على تجريم ذلك السلوك، ومثال ذلك؛ تلوث البحر الإقليمي والشواطئ تتم عن طريق إلقاء مخلفات السفن وخاصة تلك التي تعمل في نقل المواد البترولية، ومعظم أفعال إلقاء المخلفات مجرم بالقوانين المختلفة، بل إن التجريم يشملها ولو كان الإلقاء في عرض البحر ولكن بالقرب من المياه الإقليمية بصورة تسمح بوصول هذه المخلفات إلى الشواطئ وتلويثها².

3 - الركن المعنوي في جريمة التلوث البحري: لكي توجد الجريمة من الوجهة القانونية، لا يكفي أن يرتكب فعل مادي منصوص عليه عقابه في القانون الوضعي، ولكن يجب أن يكون هذا الفعل قد ارتكب بخطأ مرتكبه، أو بعبارة أخرى بل ينبغي أن يتوافر لدى الجاني قدر من الخطأ أو الإثم، هو مصطلح على تسميته بالركن المعنوي ، فلا جريمة إذن دون خطأ مهما كانت النتائج التي تمخضت عنها، فالجريمة كي تستكمل بنائها القانوني لابد من توافر العمد أو الخطأ غير العمدي في السلوك الإنساني حتى يمكن القول بأن صاحبه محلا وجرائم تلويث أو إفساد البيئة البحرية شأنها شأن الجرائم الأخرى قد يتخذ الركن المعنوي فيها صورة قصد الجنائي وبه تكون الجريمة عمدية أو صورة الخطأ غير العمدي وبه تكون الجريمة غير عمدية³.

¹ - تنص المادة (3) الفقرة (6) من قانون 03 - 10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة المرجع السابق على أنه مبدأ الحيطة، الذي يجب بمقتضاه عدم، ألا يكون عدم توفر التقنيات نظرا للمعارف العلمية والتقنية الحالية سببا في تأخير اتخاذ التدابير الفعلية المتناسبة، للوقاية من خطر الأضرار الجسيمة المضرة بالبيئة ويكون ذلك بتكلفة اقتصادية مقبولة.

² - عبد الأحد جمال الدين، النظرية العامة للجريمة، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة 1996، ص 305.

³ - الفتني مدير، المرجع السابق، ص 75.

ب- معاينة جرائم التلوث البحري والمتابعة الجزائية: كل التشريعات البيئية حددت الأشخاص المؤهلين لمعاينة الانتهاكات الصارخة لأحكامها، والذين يمارسون مهامهم جنبا إلى جنب مع الشرطة القضائية وهذا في مجال تخصصاتهم فإلى جانب مفتشي البيئة تجد أسلاك الدرك الوطني والشرطة، وشرطة المناجم ومفتشي الصيد البحري ومفتشي العمل ومفتشي التجارة ومفتشي السياحة، وحراس الشواطئ، أعوان الجمارك، ضباط وأعوان الحماية المدنية¹.

1 -معاينة جرائم التلوث البحري : ولعل أهم جهاز أنيط له مهمة معاينة الجرائم البيئية ومنها جرائم التلوث البحري هم مفتشو البيئة فقد نصت أحكام القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة على أنه يؤهل المعاينة مخالقات وجنح هذا القانون مفتشو البيئة، وهذا سواء تعلق الأمر بالجرائم التي نص عليها، أو حتى تلك المنصوص عليها في قوانين أو نصوص تنظيمية أخرى تهتم بالبيئة بصفة عامة وليست فقط البيئة البحرية.

2 -المتابعة الجزائية لجريمة التلوث البحري: الدعوى العمومية هي حق المجتمع في الاقتصاص من الجرائم المرتكبة وقد حول القانون مهمة تحريكها للنياحة العامة تمارسها باسم المجتمع وهذا كأصل عام، فعند وقوع جريمة ما تختص النياحة العامة بتحريك الدعوى العمومية بمجرد علمها بوقوع هذه الجريمة، وإبلاغ النياحة العامة عن الجرائم الواقعة يتم إما بصفة مباشرة من أي شخص يتقدم بشكوى لوكيل الجمهورية أو عن طريق الضبطية القضائية كما يسوغ لكل شخص تضرر من جريمة ما أن يتقدم بشكوى مصحوبة بادعاء مدني مباشر أمام قاضي التحقيق المختص بالإضافة إلى الجمعيات البيئية والتي خول لها القانون تحريك الدعوى العمومية ويعتبر هذا استثناء من الأصل العام في تحريك الدعوى العمومية الذي هو من اختصاص النياحة العامة².

¹ - المادة 111 من قانون 03 - 10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة المرجع السابق، ص 22.

² - بوغاري جهيد ،المرجع السابق،ص36-37-39.

المبحث الثاني: نطاق ومصادر تهديد البيئة البحرية.

إن أنواع العوامل التي تؤدي إلى التلوث من الصعب حصرها أو وضع جرد عام و أكد لها، كما أن تأثيراتها تختلف من عامل لآخر، وكذلك من حيث الوقت والمساحة فقد تكون مادة في حالة سائلة أو صلبة أو غازية كما أنها قد تكون طاقة في صورة حرارة أو إشعاعات تلحق الضرر بالبيئة البحرية أو بإحيائها بل و بالإنسان .

إلا أن ما يمارسه الإنسان في حياته اليومية يمكن أن يعتبر من المصادر الأساسية لتلوث البيئة الأرضية و الجوية والبحرية هي التي تتحمل مجمل نتائج النشاط الإنساني، لأن البيئات الأخرى و في نهاية مطافها ستصب في البحر .

و ذلك عن طريق الأنهار والمصببات وكذلك الإسقاطات الجوية (الأمطار مثلا) و في رأينا أنه عند دراسة ترتيب أو تصنيف مصادر التلوث البحري، يتعين علينا الإعتداد أولا بالمصدر المباشر الذي تتلوث منه البيئة البحرية، و إذا ما تتبعنا أغلب مصادر التلوث البحري فإنها سترجع إلى الأرض .

كما أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، لم يغب عنها البدء بالمصدر الأرضي لتلوث البيئة البحرية و هذا ملا نلاحظه من خلال المادة (207) من الفرع الخامس من الجزء الثاني عشر تحت عنوان حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وكذا ما تتبع هذه المادة من مواد لتحديد مصادر التلوث البحري.

و لكن قبل التطرق إلى مصادر التلوث البحري سنحاول أن نبين أولا نطاق البيئة البحرية و معرفة حدودها بعدها نستعرض مصادر تهديدها¹.

المطلب الأول : نطاق البيئة البحرية.

المطلب الثاني : مصادر تهديد البيئة البحرية.

¹ - وناسة جدي ، المرجع السابق، ص40.

المطلب الأول : نطاق البيئة البحرية.

يختلف الفقه في التسمية نطاق البيئة البحرية فالبعض يطلق عليه مدى سريان الإلتزام الدولي من حيث النطاق الجغرافي . و يقصد هنا بالإلتزام الواقع على عاتق الدول بحماية البيئة البحرية من خطر التلوث، بينما يطلق البعض الآخر تسمية إمتداد سلطان الدولة الساحلية¹. و أيا كانت التسمية فالقصد واضح، و هو تحديد مدى سلطات الدولة على إقليمها فالقانون الدولي التقليدي قام على مبدأ حرية البحار والمحيطات مع التسليم للدولة الساحلية ببعض الحقوق يمكن أن تمارسها من خلال السيادة على الجزء المجاور من إقليمها البري من حيث المبدأ العام مع الأخذ بعين الاعتبار الطبيعية الخاصة لتلك الأجزاء من إقليم الدولة التي تغمرها مياه البحار والمحيطات، و هو ما يضع بعض القيود على سيادة الدولة في تلك المناطق² .

الفرع الأول : بيئة البحر الإقليمي: La mer territorial

إن البحر الإقليمي فكرة قانونية سواء من وجهة نظر القانون الدولي أو وجهة نظر القانون الداخلي، أقرها الفقه و العمل الدولي مع إعتبار أنها فكرة لها تأثيرها الضخم في إطار القانون الدولي و على مستوى العلاقات بين الدول.

و البحر الإقليمي هو مساحة من البحار مجاورة أو متاخمة لشواطئ الدولة تمتد فيما وراء إقليمها البري و مياهها الداخلية أو بمعنى آخر، هو رقعة من البحار تنحصر بين المياه الداخلية و الشاطئ من جهة و أعالي البحار من جهة أخرى³.

و هذه الرقعة أو هاته المساحة تخضع لسيادة الدولة الساحلية، إستنادا لفكرة قديمة شاطئية لها مصالح حيوية، دفاعية، اقتصادية وصحية و إجتماعية على المياه الملاصقة لسواحلها، وهي مسؤولة عن حمايتها في مواجهة أي أخطار يمكن أن تتعرض لها من البحر و لن تتحقق لها هذه الحماية إلا إذا سيطرت سيطرة تامة على مسافة من تلك المياه⁴.

¹- وناسة جدي ،المرجع السابق،ص40.41.

²- صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة سنة 1983 ، ص ص 73-74.

³- حامد سلطان عائشة راتب صلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، سنة 1978، ص ص : 497، 504.

⁴- ابراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، دار الفكر العربي، القاهرة، سنة 1984، ص: 13.

و بذلك فإن كل دولة ساحلية تتمتع بالسيادة الكاملة والمطلقة على مياهها الإقليمية، و المياه الخاضعة للسيادة الدولة هي على الخصوص المياه الداخلية والمياه الإقليمية، وتعتبر المياه الداخلية جزءا من من الأقليم اليابس للدولة و هي تقع ما بين خط الأساس و الإقليم البري للدولة، وتمارس الدولة فيها سيادتها كاملة وشاملة و بالتالي نفس الاختصاصات الممارسة على الإقليم البري، وعليه يمكن إخضاع السفن المتواجدة في المياه الداخلية للقوانين الوطنية، إلا إذا وجدت إتفاقيات خاصة تفيد غير ذلك¹.

و قد نصت على هذه السيادة إتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في مادتها (2) الفقرة "2" و ما يقابلها من المادتين 1 و 2 من إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي، غير أنه مع الإعراف بهذه السيادة فإن هناك مجموعة من القيود و التي ترد على هذه السيادة كحق المرور البرئ للسفن الأجنبية ومعاملتها معاملة خاصة.

و نشير هنا إلى مسألة كيفية تحديد عرض البحر الإقليمي، فإنه لم تكن توجد قبل إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 قاعدة منق عليها تحدد بدقة عرض البحر الإقليمي، حتى أن إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي العام 1958 رغم إقرارها للبحر الإقليمي، إلا أنها لم تفصل في كيفية حساب عرض البحر الإقليمي، مما أدى بالدول الساحلية إلى أن تحدد من ناحيتها مدى إتساع بحرها الإقليمي تبعا لظروفها و مصالحها مما كان يثير العديد من الخلافات، إلى أن جاءت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ووضعت قاعدة تحدد بدقة عرض البحر الإقليمي، فأزالت هذه الإتفاقية ما كان يثور قبل إقرارها من خلاف حول تحديد البحر الإقليمي، و نصت في المادة الثالثة منها على أن : " لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمساحة لا تتجاوز (12) ميلا بحريا مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقا لهذه الإتفاقية."

كما حرصت الإتفاقية على تنظيم البحر الإقليمي تنظيما قانونيا يجعل للدولة الساحلية على البحر الإقليمي و الحيز الجوي فوقه وقاعه وباطنه نفس مظاهر السيادة التي تمارسها الدولة على إقليمها البري، وبالتالي فإنها تستطيع كقاعدة عامة مباشرة كافة مظاهر الإختصاص الإقليمي عليه، ومن هذه المظاهر ، حق القيام بتأمين.

1- أحمد اسكندر ، المرجع السابق، ص: 33.

هذا الجزء من البحر و استغلاله، واستثمار موارده واقامة المنشآت عليه ووضع النظام المناسب لتأمين و تنظيم الملاحة، وإنشاء مناطق جمركية والمحافظة على الثروة الطبيعية، ووضع القواعد والإجراءات اللازمة لمنع تلوثه على ضوء الإلتزام الدولي، و ما تقرره الإتفاقية من حق المرور البري للسفن جميع الدول¹.

الفرع الثاني : بيئة المنطقة المتاخمة المجاورة. La zone contigue.

ان فكرة المنطقة المتاخمة التي تعني التسليم بممارسة بعض السلطات على جزء من البحر العالي يتاخم بحرهما الإقليمي) ليست جديدة تماما بل تضرب بجذورها في تاريخ القانون الدولي الحديث فلقد كان من المسلم به دائما أن لكل دولة ساحلية الحق في القيام على حماية بعض مصالحها الخاصة في نطاق يجاور حدود ما يعرف بالبحر الإقليمي.

و المنطقة المتاخمة (المجاورة) هي منطقة إضافية تمتد من نهاية البحر الإقليمي للدولة الشاطئية نحو البحر العالي إلى مسافة محدودة لكي تتمكن مثل هذه الدول أن تباشر بعض حقوق الرقابة الضرورية لمنع الخروج عن نظمها الجمركية والمالية والصحية، وكذلك تنظيم الهجرة التي قد ترتكب داخل إقليمها و مياهها الداخلية أو بحرهما الإقليمي، كذلك فإن المنطقة الملاصقة تعد جزءا لا يتجزأ من البحر العالي، وسميت متاخمة لأنها تتاخم أو تلاصق البحر الإقليمي باتجاه البحر العالي و قد نصت المادة 33/2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام " 1982 فإنه يجب أن لا يتجاوز البحر الإقليمي ، والمنطقة المتاخمة أكثر من مسافة 24 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس إبتداءا منها عرض البحر الإقليمي"، معنى هذا أن إتساع المنطقة المجاورة وحدها قد يصل اتساعها إلى إثني عشر ميلا بحريا من الخط الخارجي للبحر الإقليمي لدولة الساحل.

و سبب إقرار هذه المنطقة المتاخمة، ما أثبتته التجربة، من أن الدولة الساحلية لا تستطيع حماية مصالحها، إذ اقتصر شاطتها على البحر الإقليمي، خاصة أن بعض السفن كانت لا تقصد الرسو في الميناء.

¹ - محمد بو سلطان ،مبادئ القانون الدولي ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، سنة 1994، ص: 225.

و إنما تغافل السلطات لتفرغ شحنها أو تشحن بضائع مهربة و هو ما يسمى " قوانين الذئاب البحرية " لذلك أعطيت هذه السلطات لتقي نفسها من الأنشطة المخلة بأنظمتها الصحية والجمركية وشؤون الصيد¹ وكما أشرنا، فإن المنطقة المتاخمة تعد جزءا من البحر العالي، وبالتالي لا تخضع لسيادة الدولة الساحلية الشاطئية و أن الملاحة فيها مفتوحة ومكفولة لكل الدول، إذ أن سلطات الدولة الساحلية محدد بممارسة حقوق الرقابة فقط دون أن تغير الوضع القانوني للمنطقة المذكورة بإعتبارها تدخل في نطاق البحر العالي².

و هذا الوضع القانوني تحدد بعد أن أثير النقاش والتساؤل منذ دورات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث القانون البحار حول جدوى بقاء المنطقة المجاورة مع إقرار المنطقة الإقتصادية الخالصة، التي تعطي للدول الساحلية اختصاصا وولاية معينة تصل إلى مسافة 200 ميلا بحريا من الحد الخارجي للبحر الإقليمي و تحديدها بالدقة 188 ميلا.

و قد كان الإتجاه العام للمناقشات يسير نحو إقرار الأخذ بمبدأ، أن يكون عرض البحر الإقليمي اثني عشر ميلا بحريا، وبالتالي لم تكن الحاجة للمنطقة المجاورة لأن الأخذ بها في اتفاقية جنيف عام 1958 قد اقترن باشتراط عدم امتدادها ابعدها من اثني عشر ميلا بحريا من خط الأساس على الساحل، و مع ذلك أصرت بعض الإقتراحات على أن يحتفظ لدولة الساحل بالإختصاصات التي كانت مقررة لها على المنطقة المجاورة لتباشرها على المنطقة الإقتصادية، أو على جزء منها. و فعلا أخذت هذه الإقتراحات بعين الإعتبار في دورة كاراكاس 1974 حيث تبنى المؤتمر هذه الفكرة و جاءت في الصياغة الأخيرة للاتفاقية في المادة (33) منها التي أعطت للدولة الساحلية إختصاصات (وظائفية) المنطقة المجاورة من المنطقة الإقتصادية لا يتجاوز اتساعها اثني عشر ميلا من نهاية البحر الإقليمي.

الفرع الثالث : بيئة المنطقة الإقتصادية الخالصة. *La zone économique exclusive*

تعد المنطقة الإقتصادية الخالصة مظهرا من مظاهر التحديد الحديث لقانون البحار، و قد أثير جوهر المنطقة الإقتصادية لأول مرة في أوائل عام 1971 عندما أثارها ممثل " كينيا Njenga

¹ - الجيلاني عبد السلام ارحومة، المرجع السابق، ص، ص 140 141.

² - محمد سعيد الدقاق مصطفى سلامة حسين، القانون الدولي المعاصر، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، سنة 1997، ص: 341.

"طالباً تحديد منطقة اقتصادية يكون للدولة الساحلية إصدار تصاريح للصيد فيها مقابل حصولها على المساعدات الفنية الملائمة¹ ثم صدر إعلان عن بعض دول أمريكا اللاتينية، المجتمع في سان دومينغو في 07 جوان 1972، و جاء فيه أنه لهذه الدول (بحراً تراثياً بعرض 200 ميل تقريباً لا يحق لغير مواطنيها الصيد فيه أو استثمار ثرواته، و هذا البحر تراثي يضم المياه الإقليمية . (المنطقة المتاخمة) و (الجرف القاري) و (منطقة اقتصادية خالصة).

و قد أصدرت دول عدم الإنحياز عند إجتماعها في الجزائر خلال شهر ايلول 1973 قراراً ينص على حق كل دولة في منطقة إقتصادية خالصة بها.

و نشير أن إقرار هذه المنطقة جاء بهدف مساعدة الدول الساحلية وخاصة النامية في تقرير حق إقتصادي في المقام الأول لهذه الدول، و بعد من الحقوق السيادة المانعة، بهدف استغلال و استكشاف و استغلال مصادر الثروة الموجودة في المنطقة الإقتصادية ويحميها من منافسة الدول المتقدمة اقتصادياً، خاصة في مجال الثروة السمكية و الذي كانت الدول المتقدمة تضع يدها عليها، وتستنزفها بأحدث أساليب التقدم العلمي، مما يؤدي إلى فناء تلك الثروات ويقضي على أحد الموارد الغذائية الهامة التي تحتاج إليها شعوب الدول النامية الساحلية خاصة².

و المنطقة الإقتصادية الخالصة هي: " تلك المنطقة التي تمتد إلى مائتي ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي " وهذا ما كرسته إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 من خلال فصلها الخامس المواد من (55) إلى (77) للحديث عن هذه المنطقة رغم معارضة الدول الصناعية المتقدمة لها³.

وحددت المادة (57) من الإتفاقية عرض المنطقة الإقتصادية، حيث نصت على أن : "لا تمتد المنطقة الإقتصادية الخالصة إلى أكثر من (200) ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.

¹ - صوفيا شراء ، المحكمة الدولية لقانون البحار، بداية وآفاق، مذكرة ماجستير في القانون العام، جامعة محمد خيضر بسكرة، دفعة 2002-2003، ص 30.

² - ابراهيم محمد الدعمة، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1983، ص 65.

³ - عبد الله سعود، مفهوم السيادة البحرية، دراسة قانونية في إطار إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 و التشريعات الجزائرية ذات الصلة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي و العلاقات الدولية، معهد الحقوق بن عكنون جامعة الجزائر دفعة 2001-2002، ص 60.

كما نظمت المواد (55 إلى 75) من الإتفاقية النظام القانوني للمنطقة و التي يتعين التعرض إليها في:

أولاً- حقوق الدول الساحلية : يلاحظ أن طبيعة سيادة الدولة الساحلية على المنطقة الإقتصادية الخالصة تظهر في كونها حقوق سيادية وولاية للدولة الساحلية في المنطقة.

أ- حقوق سيادية على الموارد الطبيعية.

حيث لها الحق في أن تمارس مجموعة من الإختصاصات لغرض استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية الحية و غير الحية لقاع البحر و باطن أرضه ومياهه العلوية مع العمل على صيانة هذه الموارد و هي حقوق سيادية، وبذلك تنتفي فكرة السيادة على المنطقة قياسا على ما هو معمول به في البحر الإقليمي و المياه الداخلية.

ثانيا: حقوق الدول الغير :

إن المادة (58) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، تتضمن الحقوق و الواجبات التي تخص الدول الأخرى، و تتمثل هذه الحقوق في الحريات الخاصة بأعالي البحار ، فتتمتع كل دولة بحرية الملاحة و التخليق و ارساء الكابلات ووضوح الأنابيب، إن هذه الدول لدى ممارستها لحقوقها مراعاة حقوق الدول الساحلية على المنطقة الإقتصادية و يلاحظ أن للدول الغير الساحلية الدول الغير الحق في المشاركة على أساس منصف في استغلال جزء مناسب من فائض الموارد الحية للمناطق الإقتصادية الخالصة للدول الساحلية الواقعة في نفس المنطقة ويتم تحديد ذلك عن طريق ابرام اتفاقيات ثنائية أو إقليمية. و يترتب على ما تقدم أن الموارد الحية لا تدخل في نطاق هذا الإنتفاع المقرر للدول غير الساحلية حيث أن حق استغلالها قاصر على الدول الساحلية المعنية¹.

ثالثا: التزامات الدول الساحلية : و هي تتضمن :

أ- القيام بالإخطار عما يتم انشاؤه من جزر صناعية أو منشآت و مبان ووضوح علامات التحذير من وجودها والأوجب إزالتها كاملة.

¹ صلاح الدين عامر القانون الدولي الجديد للبحار، دراسة لأهم أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 ، دار النهضة العربية، القاهرة سنة 1989، ص219-224.

ب- منح الموافقة على مشاريع البحث العلمي التي تقوم بها الدول الأخرى و المنظمات الدولية بوضع القواعد و الإجراءات المناسبة مع الاحتفاظ بحقها في المشاركة في هذه المشاريع .
ج- التعاون من أجل حظر الإستغلال المفرط للموارد الحية، أي صون الثروات الطبيعية الحية .
د- حفظ الموارد الحية وإدارتها إدارة رشيدة و ذلك في إطار العمل على تشجيع الإنتفاع الأمثل بهذه الموارد.

هـ- الإتفاق على تعيين حدود المنطقة الإقتصادية مع الدول الساحلية المقابلة أو المجاورة بغية التوصل إلى حل منصف وفقا للمادة (38) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية .
و- الإلتزام بالعمل على المحافظة على البيئة البحرية وصيانتها ضد التلوث.

رابعاً: التزامات الدول الغير :

يقع على الدول الغير التزام عام بوجوب إيلاء المراعاة الواجبة لحقوق الدولة الساحلية وواجباتها في المنطقة الإقتصادية الخالصة و هذه الإلتزامات هي :

مراعاة و إحترام قوانين الدول الساحلية بخصوص ممارسة حق الصيد، المادة (62) فقرة 4 التعاون من أجل إعادة ترحال بعض الموارد الحية إلى الدول الأصل المادة (66) فقرة "4" الإنفاق على التدابير اللازمة لحفظ الأرصدة في القطاع الملاصق للمنطقة الإقتصادية المادة "2" 63 فقرة التعاون مع الدولة الساحلية بقصد الحفاظ على الموارد القابلة للترحال بحفظها و الإنتفاع بها على الوجه الأمثل في جميع انحاء المنطقة الإقليمية، المادة (64) فقرة "1" "عدم أحقية الدول غير الساحلية المتقدمة في استغلال الموارد الحية إلا في المناطق الإقتصادية الخالصة للدول الساحلية المتقدمة وفقاً لترتيبات مناسبة.

عدم أحقية الدول غير الساحلية المتقدمة في نقل الحقوق الممنوحة لها دون موافقة صريحة من الدول الساحلية.

يقع على عاتق الدول الغير التزام عام بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها المادة (192) ¹.

¹ - صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار المرجع السابق، ص: 235 إلى 238.

الفرع الرابع: بيئة الجرف (إمتداد) القاري.

إن تعريف الجرف القاري يعد من المسائل الصعبة، لأن عمق البحار والمحيطات يختلف من منطقة إلى أخرى ودلت النتائج العلمية بأن الجرف القاري يعد أحد أجزاء البحار وهي منطقة ولو أنها تدخل في نطاق البحر العالي، فإن للدول الساحلية حق مباشرة مجموعة من الحقوق عليها. ويحسن التمييز بصدد الجرف القاري بين اتفاقية جنيف 1958 و اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار العام 1982، وذلك من أجل الإلمام بالتطور الذي لحق بالنظام القانوني لهذه المنطقة. و الواقع أن الجرف القاري تبلور في إعلان الرئيس الأمريكي ترومان في 28 سبتمبر 1945، الخاص بالحقوق الخالصة للولايات المتحدة الأمريكية في استغلال موارد قاع البحر وما تحته في الجرف القاري أمام شواطئها وما أعلن من تصريحات متشابهة واهتمت محكمة العدل الدولية في قضايا بحر الشمال لعام 1969 بهذا التصريح¹.

أولاً- الجرف القاري في ظل اتفاقية جنيف لعام 1958.

جاء في المادة الأولى من اتفاقية جنيف للحرف القاري أن الجرف القاري يعني:

أ - المناطق المغمور من قاع البحر و ما تحته من طبقات و هي المناطق المتصلة بالشاطئ و الموجودة خارج البحر الإقليمي إلى عمق 200 متر من سطح الماء أو إلى ما يتعدى هذا الحد حيث يقبل عمق مياه السطح استغلال موارد المياه الطبيعية لهذه المناطق .

ب - المناطق المغمورة من قاع البحر وما تحته من الطبقات المتصلة بشواطئ الجزر. "كما عرف بأنه " : الطبقات الأرضية المغمورة بالمياه الممتدة من البحر الإقليمي حتى قاع البحر العام².

ثانياً: الجرف القاري في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

لقد عرفت المادة (76) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الجرف القاري، بقولها " يشمل الإمتداد القاري لأي دولة ساحلية قاع و باطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الإمتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري، حتى الطرف

¹ - عبد الله سعود، المرجع السابق، ص 64.

² - وناسة جدي ، المرجع السابق، ص 49.

الخارجي للحافة القارية أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة¹.
الفرع الخامس : بيئة أعالي البحار.

لقد أورد فقهاء القانون الدولي تعاريف متعددة لأعالي البحار تتشابه إلى حد كبير. بحيث أطلقت على أعالي البحار تسميات البحار العالية، البحار العامة، البحار المفتوحة، البحار الدولية وقد عرفت أعالي البحار بأنها " كل أجزاء البحار والمحيطات التي لا تدخل في البحر الإقليمي أو في المياه الداخلية لدولة من الدول و التي يكون للدول الحق في استعمالها على قدم المساواة² وعرفها البعض كذلك بأنها تلك المنطقة من البحر التي تبدأ في نهاية البحر الإقليمي في مقابل الساحل، التي تمتد نحو أعلى البحر³ ، و يعرفها فريق آخر بأنها " تشمل كل جزء من المحيط يبعد عن خط معين ومسافة معينة من شواطئ الدول "أي الأجزاء التي تأتي بعد المياه الإقليمية للدولة".

و قد حددت إتفاقية جنيف لسنة 1958 بشأن أعالي البحار مدلول هذه الفكرة فيما نصت عليه في مادتها الأولى من أن تعبير أعالي البحار، يقصد به كل أجزاء البحر التي لا تدخل في البحر الإقليمي أو في المياه الداخلية للدولة.

و يرى الدكتور " محمد طلعت الغنيمي ان هذه المادة تعرف أعالي البحار بطريق الإستبعاد أي إستبعاد مناطق و أجزاء معينة من البحر وما يتبقى بعد ذلك يكون من أعالي البحار".

و أيا ما كان الأمر فإن الحكم الذي تضمنته المادة الأولى من إتفاقية جنيف لسنة 1958 المشار إليها قد جاء قاطعا لكل خلاف يمكن أن يثور في شأن تعريف أعالي البحار، وما يعد من البحار، موصوفا بهذا الوصف.

و ما لا يعد كذلك. فمن ذلك أن المياه التي تعد مياها داخلية أو وطنية لا تدخل في مفهوم إصطلاح أعالي البحار، حتى و لو كانت مياها مالحة وكذلك الشأن بالنسبة لمياه البحار

¹- جمال ندا، قانون البحار الجديد والمصالح العربية المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، سنة 1977، ص123

²- محمد طلعت العديمي، القانون الدولي البحري في ابعاده الجديدة، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1998، ص 162.

³- جمال ندا، نفس المرجع، ص 124-125.

الإقليمية و المنطقة الإقتصادية الخالصة و المياه الأرخيلية فإنها لا تدخل كذلك في مدلول فكرة أعالي البحار¹.

و قد ظهرت بعد اتفاقية جنيف لعام 1958 اتجاهات حديثة استهدفت وضع تنظيم دولي شامل لكافة موضوعات قانون البحار بحيث يكون هذا التنظيم مواكبا للتطورات المعاصرة التي برزت بعد عقد هذه الإتفاقية و قد ظهر ذلك بوجه خاص في القرار رقم 3029 الذي أصدرته الجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ 18 ديسمبر 1973 في دورتها العادية (27) في شأن دراسة الموضوعات المتعلقة بقانون البحر ، مستهدفة من ذلك التوصل إلى وضع إتفاقية عالمية تنظم كافة الجوانب المتعلقة بهذا الموضوع وبعد أن استبان عدم ملائمة الأحكام التي تضمنتها إتفاقيات جنيف الأربع لسنة 1958 للتطورات والمتغيرات الدولية الحديثة في هذا المجال².

المطلب الثاني : مصادر تهديد البيئة البحرية.

سنعالج من خلال مطلبنا هذا أهم مصادر تهديد البيئة البحرية بحيث تكون بداية الدراسة بالمصادر الأرضية أو البرية، بإعتبارها أقدم مصادر التلوث البحري، نكشف و من خلاله كذلك عن أخطر مصادر تلوث البيئة البحرية و هو التلوث النفطي أو الزيتي و الذي سنبين كيف يكون مصدرا ملوثا للبيئة البحرية كما أن مختلف النشاطات المختلفة التي تقام على مستوى قاع البحر تعتبر من المصادر الخطيرة و التي تلحق إضرار جسيمة بالبيئة البحرية³.

الفرع الأول : التلوث من مصادر برية (أرضية).

تعد المصادر الأرضية من أقدم مصادر التلوث التي أثرت و تؤثر على البيئة البحرية، فقد إعتاد الإنسان منذ القدم على صرف مخلفاته في البحار سواء تم ذلك بشكل مباشر أو بطريق غير مباشر.

¹ - صلاح الدين عامر، مقدمة الدراسة القانون الدولي، دار النهضة العربية القاهرة سنة 2002، ص : 797.

² - وناسة جدي ،المرجع السابق،ص54،53.

³ - محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي الجماعة الدولية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية سنة.1996،ص350.

و يمكن تعريف هذا النوع من التلوث بأنه: " التلوث الناجم عن التصريف في الأنهار والمنشآت الساحلية أو مخارج المجاري أو الناجم عن مصادر أخرى واقعة في ترابها ". سواء كان هذا المصدر من اليابسة أو من منشآت صناعية .

ان التلوث البحري من مصادر برية، يشكل العبئ الأكبر و الخطر الحال الذي يهدد البيئة البحرية، حيث أن أكثر من ثلاثة أرباع التلوث الذي يدخل محيطات العالم يأتي من مصادر برية، و في هذا الصدد تشير بعض الدراسات إلى أن ما يصل المحيط من ملوثات نابعا من مصادر أرضية يمثل (77) من جملة الملوثات و أمام هذا الوضع الخطير بات من الضروري الإهتمام بمكافحة هذا النوع من الملوثات، فظهرت قواعد مكافحة هذا النوع من التلوث لأول مرة سنة 1974 وذلك من خلال إتفاقية باريس في :من عام 04 جوان 1974.

كما تطرقت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 للتلوث من مصادر برية، نصت على أن : " تتخذ الدول منفردة أو مشتركة حسب الاقتضاء جميع ما يلزم من التدابير المتمشية مع هذه الإتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه أيا كان مصدره.¹ " كما نصت أيضا على أن " تتخذ الدول جميع ما يلزم من التدابير للإقلال إلى أبعد حد ممكن إطلاق المواد السامة أو الضارة أو المؤذية والسما منها المواد الصامدة، من مصادر البر أو الجو أو خلاله أو عن طريق الإغراق " و يمكن حصر مصادر التلوث من مصادر برية حسب المادة (207) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 إلى ملوثات:

أ - ذات منشأ منزلي.

ب - ذات منشأ صناعي.²

الفرع الثاني : التلوث النفطي التلوث بالنزلة.

يعتبر التلوث النفطي من أكبر الملوثات و أشدها خطورة على البيئة البحرية بصفة عامة، فيعتبر من المشكلات الهامة التي تواجه المجتمع الدولي بأسره، بما لذلك من انعكسات و تأثيرات ضارة على البيئة البحرية نفسها و على مصادر المتعاملين فيها.

¹ - محمد عبد الله نعمان، الحماية الدولية للبيئة البحرية، دراسة قانونية خاصة عن البحر الأحمر، دار النهضة العربية القاهرة، سنة 2004، ص37.

² - محمد سمير الشراقي، القانون البحري، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة 1987، ص: 46.

و تتعدد الأسباب التي تؤدي إلى تلوث مياه البحار بالنفط، إلا أن أغلبها يأتي من السفن وخاصة السفن المتكفلة بنقل المحروقات ذلك أن أكثر من نصف تجارة العام المحمولة بحرا تتكون من هذه المادة بوصفها من لكبر مصادر تلويث البيئة البحرية سواء بصورة عمدية أو عرضية خاصة عند وقوع حوادث لهذه الناقلات. و بهذا يتسرب النفط بكميات هائلة إلى البحر محدثا بذلك أضرارا و اخطارا لا يمكن تقاديها في غالب الأحيان أو حتى التقليل من خطورتها شديدا.

لهذا سنعالج في هذا الفرع السفن كمصدر لتلوث البيئة البحرية ويكون هذا على النحو الآتي:

أولا: السفن كمصدر للتلوث البحري .

و بما أن السفن تعتبر من أهم مصادر تلوث البيئة البحرية، وقبل الخوض في هذا الموضوع، نعرف أولا السفينة.

أ-تعريف السفينة: يعرف البعض السفينة بأنها: " منشأة تستخدم في السير في البحر"، كما يعرفها البعض الآخر: " بأنها كل عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وجه الإعتياد، ويثبت لها هذا الوصف من تخصيصها بالملاحة المذكورة أما اتفاقية برشلونة و الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات، فتتص على ما يلي : يقصد ب: " السفن المراكب التي تسير فوق الوسائد الهوائية والمرتكب العائمة، سواء كانت ذاتية الحركة أم لا، وكذلك الأرصفة والمنشآت البحرية ومعداتها"¹.

الفرع الثالث: التلوث الناجم عن أوجد النشاط المتعلقة بقاط البحار.

تجري عمليات استخراج النفط من حقل بحري أثرت على البيئة البحرية في مناطق الحفر وكذا المناطق المجاورة منها. تذكر على سبيل المثال أنه في عام (1969) و بينما كانت.

إن التوسع في عمليات استكشاف و استغلال حقول النفط البحرية أدى إلى وقوع حوادث تسرب للنفط خارج المياه الإقليمية كولاية كاليفورنيا الأمريكية حدث تصدع للبر و أثناء إن كبيرة بلغت خلال الأحد عشر يوما الأولى حوالي (15) ألف طن و غطت مساحة قدرها (90) كيلومترا مربع من سواحل كاليفورنيا، وأثرت على صلاحية مياه البحر للإستحمام، وقضت على ثروته السمكية، كذلك في أبريل من عام 1977 وقع إنفجار في رصيف بحري بحقل لكوفيك براقو (AKOFISK)

¹ - وناسة جدي، المرجع السابق، ص 56_57

البحري بالقطاع الترويجي من بحر الشمال، أدى إلى إندفاع النفط على ارتفاع 180 قدما فوق سطح الماء ، و لم يتم السيطرة على الحقل و إغلاقه إلا بعد ثماني أيام مما أدى إلى إنسكاب حوالي (22) ألف طن من النفط الخام، انتشرت على مساحة ألف كيلومتر مربع لكنها لم ترتب إضرارا للدولة الساحلية، بسبب تبخر نحو 50% من كمية النفط و تعاون الدول الساحلية لمواجهة الكمية المتبقية.

في عام 1983 إصطدمت إحدى الناقلات بالرصيف البحري لحقل النوروز الإيراني بالخليج العربي فأدى إلى تدفق النفط بكميات كبيرة بلغت حوالي مائة ألف طن لوثت 02 كيلو متر مربع من مياه الخليج، وقد إمتد تأثيرها بفعل التيارات البحرية إلى مساحات كبيرة قدرت بحوالي 36 كيلو متر مربع ، و يمكن حصر اربعة أنواع رئيسية من الأخطار التي تحدث إثر وقوع حوادث من هذه التجهيزات .

- 1- الأخطار الناجمة عن انفجارات في أنابيب الحفر و خطوط الأنابيب.
- 2- الأخطار التي قد تتجم عن الخزانات العائمة الموجودة تحت الماء.
- 3- الأخطار الناجمة عن احتمال تسرب النفط من الآبار، عن طريق الأنابيب الموصلة إلى الشاطئ و اثناء عمليات الشحن .
- 4- تسرب النفط لحوادث تصادم السفن بسبب عدم كفاية إضاءة المنشآت المستعملة في أغراض المستعملة في أغراض كشف واستغلال الموارد المعدنية¹.

الفرع الرابع: التلوث النووي (الأشعاعي).

التلوث النووي هو أحد الأخطار الجديدة التي تعرض لها الإنسان في النصف الثاني من هذا القرن.

و يعتبر أخطر الملوثات جميعا لسبب النطاق الجغرافي الكبير الذي يمكن أن يمتد إليه و يجد مصدره في تجارب التفجيرات النووية إضافة إلى الحوادث التي يمكن أن تقع أثناء نقل مواد مشعة أو حوادث تقع المحطات نووية أو لسفن نووية ، كما أن هناك تلوث نووي يجد مصدره

¹ - وناسة جدي ، المرجع السابق، ص 61-62

من الغبار المتصاعد من التجارب النووية التي مازال بعض الدول يقوم بإجراءها، ينتشر في الهواء و في كل مكان. ثم تساقط بما فيه من مواد مشعة على سطح البحار والمحيطات، ويؤثر بذلك في كيمياء هذه المياه و في الأنشطة البيولوجية التي تدور فيها سواء في المياه السطحية أو المياه العميقة.

بالإضافة إلى الأنهار والاسقاطات الإشعاعية الجوية، و سبب هذا التلوث هو أن المصانع الذرية تطلق بعد عملية الإحراق كمية من الفضلات في الأنهار مباشرة، وتصب فيما بعد في البحار أو تتجمع هذه الفضلات المشعة في الجو حيث تتساقط فيما بعد بشكل أمطار.

إن التلوث النووي له آثار مدمرة على الإنسان والحيوان والنبات، فهو يسبب أمراض الدم و أمراض أجهزة الهضم و التناسل والأورام الخبيثة وتلوث الطحال، والغدد اللمفاوية وتشويه الأجنة في بطون أمهاتها، إضافة إلى تلوث المحاصيل وأفساد التربة وإهلاك الحيوانات.

الفرع الخامس : الإفراط في استغلال البيئة البحرية

بعد الإفراط في استغلال البيئة البحرية من الأسباب الرئيسية أيضا في تلويث البيئة البحرية، فهي قد تعرضت لإستنزاف كبير بسبب شباك الصيد المترامية التي تقوم بتركيبها كبرى شركات الصيد مما ضاعف من الأسماك المصادة إلى أكثر من خمسة أضعاف عما كانت عليه خلال الحرب العالمية الثانية، و أدى ذلك إلى تعرض أنواع كثيرة من الأسماك إلى خطر الإنقراض مثل الحيتان و الدولفين و الفقمة و فرس البحر و القرش و إن إنقراض أي نوع من الأحياء البحرية لاشك سينعكس سلبا على نظم الحياة في البيئة البحرية، هذا ما أدى بالجمعية العامة للأمم المتحدة عام 1991م، للتصويت لصالح الخطر التام بحلول نهاية عام 1992م، لصيد الأسماك بأعالي البحار بإستخدام شباك الجرف الأوقيانوسية و الذي يصيب دون تمييز الأسماك والرخويات والطيور والثنيات، رغم أن مصائد أعالي البحار، لا تمثل سوى خمسة في المائة (5%) من المحصول السمكي العالمي، في حين يقع (85%) من أراضي المصائد بالعالم في حدود مسافة (200) ميلا من الشاطئ، وتعاني هذه المنطقة أيضا من الإفراط في استغلال ثروتها البحرية¹.

¹ - وناسة جدي، المرجع السابق، ص62.

الفصل الثاني

آليات القانونية لحماية البيئة البحرية في الجزائر

إن المجتمع الدولي قد شهد خلال القرن المنصرم ، العديد من الكوارث و الحوادث البيئية مما جعل الإهتمام بموضوع البيئة البحرية من الموضوعات الرئيسية ذات أهمية علمية ونظرية لذلك تعتبر الوقاية تشكل النهج الأمثل في ميدان حماية البيئة البحرية مع الأخذ إن المجتمع الدولي قد شهد خلال القرن المنصرم ، العديد من الكوارث و الحوادث البيئية مما جعل الإهتمام بموضوع البيئة البحرية من الموضوعات الرئيسية ذات أهمية علمية ونظرية لذلك تعتبر الوقاية تشكل النهج الأمثل في ميدان حماية البيئة البحرية مع الأخذ بعين الإعتبار التكاليف الباهضة التي تتطلبها وتفرضها عمليات مكافحة آثار التلوث على الوسط البحري.

فبالنسبة للنفط المنسكب إلى البحر، هنالك حالات يمكن التخلص أو التخفيض من آثاره و لكن مقابل دفع تكاليف جد باهضة ، بينما نجد حالات إستثنائية حينما يتسرب البترول إلى البحر لا يمكن التخلص من آثاره إطلاقا ، إنما يبقى ليؤثر على عناصر البيئة البحرية إلى فترات طويلة . فحقا ظاهرة تلوث البحار هي ظاهرة متنوعة ، تحتاج إلى حلول مناسبة في كل جانب من جوانبها . و في هذا الصدد قد تم وضع مجموعة من القواعد القانونية التي تحمي البيئة البحرية بمختلف الكائنات المتواجدة فيها¹.

¹ - اقوجيل ليدية، عبد المومن حياة، حماية البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث، مذكرة شهادة الماستر ،قانون البيئة، نظام ل.م.د،كلية الحقوق والعلوم السياسية،جامعة مولود معمري،تيزي وزو، 2014-2015،ص41

المبحث الأول: الاتفاقيات الدولية المصادق عليها والتشريعات الوطنية الخاصة بحماية البيئة البحرية

الجزائر وكغيرها من الدول معرضة لمشاكل التلوث البحري، وخاصة ما تعلق بالنفايات النقطية والمخلفات ذات المصدر البري، وأيضا نفايات السفن التي تلحق أضرارا كبيرة بالبيئة البحرية.

ولهذا سعت إلى وضع آليات وقوانين كفيلة بحماية البيئة البحرية من خلال المصادقة على الاتفاقيات الدولية والتي تضمن التعاون بين الدول والأطراف وأيضا عدم التعدي والأضرار بالبيئة البحرية لدولة أخرى.

وضع المشرع الجزائري إجراءات واليات في شكل تشريعات وطنية تهتم بمكافحة التلوث وحماية البيئة البحرية وهذا ما سنتطرق اليه في المطلب الأول ، أما المطلب الثاني سنرى فيه أهم الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر في هذا المجال وهذا حسب الخطة التالية:

المطلب الأول: حماية البيئة البحرية في اطار الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليه الجزائر

المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية في اطار التشريعات الوطنية¹.

المطلب الأول : حماية البيئة البحرية في إطار الإتفاقيات الدولية.

تعتبر البيئة البحرية وسيلة من وسائل توطيد العلاقات بين الدول، وفي نفس الوقت مركز اقتصادي هام في مجال تبادل السلع بواسطة السفن التي تمر عبر مختلف بحار العالم. لكن بعد التقدم العلمي والتكنولوجي السريع إرتفعت حركة الناقلات التي سببت إضطرابا واضحا في البيئة البحرية مما استدعى حتما تدخل المجتمع الدولي عن طريق وضع مجموعة من القواعد الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية. فمن المنظمات التي جاءت لتكريس هذه الحماية نجد المنظمة البحرية الدولية التي أبرمت في سنة 1985م و هي مختصة بموضوع التلوث البحري الناتج عن ناقلات النفط، فهذه المنظمة تعد بمثابة الجهاز التنفيذي لأغلب الإتفاقيات الدولية لمنع تلوث البيئة البحرية و إيجاد حلول لمشكل التلوث الذي يمس كل بحار العالم.

¹ - بوغاري جهيد، المرجع السابق. ص 44

و من الاتفاقيات التي أقرتها المنظمة البحرية الدولية نجد الإتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار لعام 1954م، الإتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري من السفن لسنة 1973م الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية للأضرار الناتجة عن التلوث بالزيت لعام 1969م و الإتفاقية المتعلقة بالمعايير المحددة لتدريب الملاحين ومنحهم الشهادات لعام 1978م وكذلك الإتفاقية الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالنفط لسنة 1971م¹.

إذن كل هذه الإتفاقيات التي سوف نقوم بدراستها مذكورة على سبيل المثال لا على سبيل الحصر، لأنه توجد العديد من الإتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية².

الفرع الأول: إتفاقية لندن لمنع تلوث البحر بالبترول لعام 1954م.

بدأت في بداية القرن 19م الجهود الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها تتكاثف بدعوة الدول إلى مواجهة و إيقاف خطر التلوث البحري الناتج عن تسرب البترول إلى البحر و الذي يتفاقم يوم بعد يوم³.

فهذه الإتفاقية كانت أول إتفاقية جماعية أبرزت إلى حيز الوجود لمنع التلوث بالبترول الناتج عن السفن. فإتفاقية لندن تعتبر الركيزة الأساسية للجهود التي بذلت على المستوى العالمي لمنع تلويث البيئة البحرية بالمحروقات⁴.

أولاً: إبرام الإتفاقية

بناء على مناقشات المجلس الإقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة لسنة 1950م حول ارتفاع الحوادث البحرية بسبب البترول الناتج عن السفن إنعقد مؤتمر دولي في لندن في الفترة

¹ عبد الرحمان صلاح الحديثي. النظام القانوني الدولي لحماية البيئة. الطبعة الأولى منشورات الطلبي الحقوقية. 2010 ص199.120

² عباس إبراهيم دشتي. الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط ، رسالة إستكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماستر في القانون جامعة الشرق الأوسط ، قسم القانون العام كلية الحقوق ، عمان 2010، ص 12

³ حافظ مدحت إبراهيم ، شرح القانون قانون التجارة البحرية الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990 و التشريعات المكملة له ، الطبعة الأولى مكتبة غريب، 1991م.ص385

⁴ أحمد أسكندري ، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون ، معهد الحقوق و العلوم - الإدارية بن ككنون، 1995م.ص164

الممتدة بين 26 أبريل و 12 ماي من سنة 1954م من أجل إيجاد حلول لمشكلة التلوث البحري بالبترو، بحيث حضر في هذا المؤتمر 31 دولة، ونتج عنه إبرام إتفاقية لندن في 12 ماي 1954م¹ ، و دخلت حيز النفاذ في 26 جويلية 1958م دون نسيان أن هذه الإتفاقية عالمية خاصة لمنع تلوث البحر بالبترو.

فبالنظر إلى زيادة حركة النقل البحري و تطور التكنولوجيا المستخدمة للملاحة البحرية إستلزم الأمر ضرورة تعديل أحكام الإتفاقية ثلاث مرات لتواكب التطور الهائل الذي حصل

وأهم القواعد التي قررتها هذه التعديلات نجد ما يلي:

-سريان تطبيق الإتفاقية على السفن قليلة الحمولة.

-امتداد المناطق المحظورة.

-وضع قيود على تعريف البترو الناتج عن التشغيل العادي للناقلات تحديد حجم الصهاريج بالنسبة لناقلات البترو من أجل إنقاص حجم البترو من أجل إنخفاض حجم البترو المحتمل تسربه إلى البحر .

فهدف هذه الإتفاقية يتمثل أساسا في منع تلوث البحار الناتج عن التفريغ العمدي من قبل السفن في مناطق محددة بالذات ، إذ ينطبق هذا الخطر على السفن البحرية المسجلة في كافة الدول الأطراف و أيضا على السفن غير المسجلة التي تحمل جنسية أحد الأطراف في الإتفاقية².

ثانيا: دور الإتفاقية في حماية البيئة البحرية من التلوث.

لعبت إتفاقية لندن لمنع تلوث البحر بالبترو دورا ملحوظا في الحفاظ على البيئة البحرية من خلال الإلتزامات التي تفرضها الإتفاقية على عاتق أطرافها و من خلال فرض عقوبات على تنفيذ أحكام الإتفاقية.

¹ - أحمد عبد الكريم سلامة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية و الإتفاقية الطبعة الأولى جامعة الملك السعود ، الرياض

1997ص98

² - عباس إبراهيم دشتي ، المرجع السابق، ص 48

أ- الإلتزامات التي تفرضها الإتفاقية:

تضمنت إتفاقية لندن لعام 1954م مجموعة من الإلتزامات ذات طابع موضوعي و أخرى ذات طابع شخصي.

ففيما يخص بالإلتزامات ذات طابع شخصي نستنتج من خلال المادة الثانية من الإتفاقية أن أحكام هذه الأخيرة تسري على السفن المسجلة في أي دولة من الدول الموقعة على الإتفاقية و على السفن التي تقل حمولتها عن 500 طن¹. أما فيما يخص الإلتزامات ذات الطابع الموضوعي فهي ترتبط أساسا بمجموعة من القواعد القانونية المتعلقة بتفريغ

البتترول في البحر مع شروطه و هنالك نوعين من التفريغ:

-التفريغ الجائز بشروط.

-التفريغ الجائز بغير شروط.

1 -التفريغ الجائز بشروط: نلاحظ أن هنالك حالتان ليكون التفريغ جائز

-بالنسبة للسفن عدا الناقلات : وفقا للمادة الثالثة فقرة (أ) فإنه يحظر تفريغ البترول من السفن ، بخلاف الناقلات إلا إذا توفرت الشروط الآتية:

-أن تكون السفينة في حالة إبحار و جريان في البحر.

-أن لا يتجاوز معدل التفريغ الفوري 60 لتر في الميل الواحد.

-أن يكون محتوى البترول المفرغ أقل من 100 مائة جزء من المليون من الخليط.

-أن يتم التفريغ في أبعد مساحة ممكنة من البر.

-بالنسبة لناقلات البترول : وفقا للمادة الثالثة فقرة (ب) فإنه يمنع تفريغ البترول من ناقلات الصحاريح إلا بتوفر الشروط التالية:

¹- أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 100.

- أن تكون الناقله في حالة إبحار .

- أن لا يتجاوز معدل التفريغ الفوري للبتروال 60 لتر في الميل الواحد .

- أن لا تتجاوز كمية البترول المفرغة في رحلة الصابورة جزء من خمسة عشر ألف جزء من مجمل سعة الحمولة .

- أن تكون الناقله بعيدة على ما يزيد خمسين ميلا من أقرب شاطئ .

2-التفريغ الجائز بغير شروط: تجدر الإشارة على أنه وردت مجموعة من الاستثناءات على الفقرة (ب) من المادة الثالثة من الإتفاقية .

فالاستثناء الأول مرتبط بمياه الصابورة أو الإلتزان ، حيث يكون التفريغ مسموح به عندما يكون في مياه نقيه و هادئة .

فوفقا للمادة الثالثة من الإتفاقية نستنتج أن هنالك حالات عديدة لا ينطبق عليها تفريغ البترول من السفينة تتمثل هذه الحالات في:

-**حالة عطب السفينة :** أي إذا كانت السفينة معطلة و تسرب منها بترول خارج عن السيطرة أي لا يمكن التحكم فيه و اتخذت كافة الإحتياطات بعد حدوث العطب فيجوز التفريغ¹ .

إذن الإتفاقية حظرت تفريغ البترول في البحر من جهة و أجازت تفريغه من جهة أخرى . فالأصل هو منع تفريغ البترول في البحر في المناطق المحظورة فيها الرمي بالنسبة لسفن الشحن التي يكون اتساعها أقل أو يساوي 500 طن ، أما الإستثناء هو منصوص عليه في المادتين 4 و5 من الإتفاقية التي سمحت بالتفريغ في المناطق المحرمة و ذلك في حالة إضرار السفينة لتضمن سلامتها أو منع الإضرار بالبضاعة التي تحملها فيتحتم عليها التخفيف من الحمولة .

¹- أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 100 .

ب-العقوبات المترتبة عن مخالفة أحكام الإتفاقية:

إن أي تفريغ مخالف للحالات المذكورة سابقا بعد فعل غير مشروع و محظور يعاقب عليه القانون و يعتبره جريمة وفقا لقانون دولة الإقليم الذي جرى فيه التفريغ.

وطبقا لقانون دولة العلم الذي ترفعه السفينة التي قامت بالتفريغ كما يجب أن تكون العقوبات المفروضة للتفريغ غير المشروع للبتروول خارج البحر الإقليمي لتلك الدولة متناسبة مع الضرر. كما أن السفن و الناقلات التي تخضع لأحكام الإتفاقية مجبرة بمسك دفتر يسمى سجل الزيت المراقبة كل عمليات شحن البتروول و تفريغه و ظروف كل عملية منها ، و يوقع الموظف على كل صفحة من السجل على كل عملية قام بها .

و هذا يمكن القول أن إتفاقية لندن لعام 1954م ، تعتبر من أهم الإتفاقيات الدولية كون أن قواعدها المتعلقة بحماية البيئة البحرية جاءت صارمة كما أنها فرضت التزامات ردية على عاتق الدول الأطراف ، فيرتب على مخالفة أحكامها، عقوبات و مخالفات هذا من جهة و من جهة أخرى نجد أن الإتفاقية فشلت و لم تتجح ، لأن معظم الدول أهملت تنفيذ واجباتها وهذا راجع إلى نقص الإمكانيات المالية لديها.

إضافة إلى ذلك يمكن القول أن هذه الإتفاقية أصبحت لا تستطيع مقاومة النمو الكبير النسبة النقل البتروولي في البحر و زيادة حجم الناقلات والمواد الكيماوية المنقولة في البحر¹.

الفرع الثاني: الإتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر لحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط.

أبرمت هذه الإتفاقية خصيصا لحماية البيئة البحرية من التلوث و التعويض عن الأضرار التي تحدث من جرائه ، إذا لم تفلح الإجراءات الوقائية في منع حدوث الضرر. وتظهر خصوصية هذه الإتفاقية عن باقي الإتفاقيات الأخرى في كونها تساهم في إصلاح الضرر الذي ينتج عن التلوث بالنفط.

¹ - المادة 6/1 من إتفاقية لندن لمنع تلوث البحر بالبتروول لعام 1954م.

أولاً: إبرام الاتفاقية.

من بين القرارات التي خرجت بها إتفاقية المسؤولية المدنية الناتجة عن التلوث بالنفط العام 1969م المعدلة سنة 1992م هي إنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار التي تنتج عن التلوث بالنفط باعتبار أن الحماية المقدمة للمتضرر من طرف إتفاقية بروكسل . غير كافية و قد وافق مؤتمر بروكسل لعام 1969م الذي تمخض عنه إبرام الإتفاقية السابقة الذكر على قرار يدعو فيه المنظمة البحرية الدولية إلى إبرام مؤتمر دولي للتعويض عن الأضرار الناتجة عن تسرب النفط من السفن¹.

إنعقد هذا المؤتمر في الفترة الممتدة بين 29 نوفمبر و 18 ديسمبر 1971م ، مما أدى حتما إلى توقيع إتفاقية خاصة بإنشاء صندوق دولي : و دخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر 1978م. طرأت على إتفاقية 1971م عدة تعديلات و ذلك بمقتضى البروتوكولين اللذين أبرما في لندن أولهما أبرم في 29 نوفمبر 1976م و بدأ العمل به في 8 أبريل 1981م.

أما البروتوكول الثاني أبرم في 25 ماي 1984م الذي لم يدخل حيز النفاذ و الهدف من إنشاء هذا الصندوق هو ضمان تقديم تعويض عن الأضرار التي تنشأ عن التلوث بالنفط و استخدام حصيلة هذا الصندوق لتغطية التكاليف الخاصة بتنظيف و إزالة التلوث بالنفط و التعويض عنه². بإعتبار أن الصندوق يعتبر كشخص قانوني ، فإنه بإستطاعته طبقا لقانون تلك الدولة أن يكون طرفا في الإجراءات القانونية للمحاكم التابعة لتلك الدولة.

ثانيا : دور الإتفاقية في حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط.

تلعب إتفاقية بروكسل لعام 1971م دور مهم في حماية البيئة البحرية من الأضرار التي تنتج عن التلوث بالنفط، وهذه الحماية تكمن في:

مالك المسؤولية غير قادر لأسباب مالية الإيفاء بالتزاماته عن الضرر الذي ينشأ.

¹ - منحت حافظ إبراهيم، المرجع السابق، ص 390

² - أسكندري أحمد، المرجع السابق، ص 213

مساهمة الصندوق بمساعدة ملاك السفن عن طريق تحميله ربع التعويضات التي يلتزمون بها. بالمقابل نجد أن الصندوق يعفى كليا من أي التزام بالتعويض إذا ما وقع الضرر بسبب عمل من أعمال الحرب أو عمال عدوانية أو بسبب حرب أهلية ، أو تسرب نفط من سفينة حربية أو إذا كانت الأضرار تتجاوز الحدود القصوى للمسؤولية في إتفاقية بروكسل لعام 1969م. بحيث نستطيع إضافة أنه يحق للمضروور رفع دعوى للمطالبة بالتعويض و ذلك في خلال 3 سنوات تبدأ من تاريخ حدوث الضرر . و لا يقبل بالدعوى المرفوعة بعد 6 سنوات من تاريخ الحادثة التي سببت الضرر¹.

الفرع الثالث: الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر الخاصة بحماية البيئة البحرية من السفن والطائرات.

لقد تطرقنا في الفصل الأول إلى مسألة تلوث البيئة البحرية من السفن ناقلات النفط و كذلك السفن دون ناقلات النفط، كما أننا قبل هذا استعرضنا بعض التعاريف الخاصة بالسفينة من خلال بعض الاتفاقيات والتشريعات ومنها التشريع الجزائري، وحتى لا نعيد ما تطرقنا إليه ومنعا للتكرار ، سوف نتحدث من خلال هذا الفرع عن أهم الاتفاقيات التي قبلتها الجزائر وصادقت عليها في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث من السفن والطائرات.

أولا : اتفاقية لندن لعام 1973 والخاصة بمنع التلوث من السفن

في سنة 1973 أقر مؤتمر الدولي حول التلوث البحري الذي عقد في لندن اتفاقية خاصة بمنع التلوث من السفن وقد جاءت كخطوة هامة في مجال العمل على حماية البيئة البحرية، في ضوء إدراك حقيقة كون البيئة البحرية جزءا من بيئة الإنسان، وهو الأمر الذي عبرت عنه ديباجة الاتفاقية بالإشارة إلى أن هدفها هو المحافظة على البيئة بوجه عام، والبيئة البحرية على وجه الخصوص.

وأهم ما ميز أحكام هذه الاتفاقية أنها توسعت في تعداد المواد التي تعتبر مؤدية إلى تلوث البيئة البحرية، والتي يحظر الإلقاء بها حظرا تاما، أو جزئيا في البيئة البحرية، ولم تقتصر على زيت

¹ - عباس إبراهيم دشتي، المرجع السابق. ص 55

البتروول ومشتقاته، و نصت هذه الاتفاقية على بروتوكولين¹، حيث نجد الأول يتعلق بالتصريح عن العلاقات والأحداث التي تؤدي أو يمكن أن تؤدي إلى رمي المخلفات المؤذية والضارة بالبيئة البحرية، أما الثاني فيتعلق بالتحكيم في مجال المنازعات الناشئة بين الأطراف ومن جهة أخرى فقد التحقت بالاتفاقية خمسة ملاحق حيث اعتبرت ثلاثة منها بمثابة ملاحق اختيارية أما الاثنان الباقيين فهما إلزاميين وهذا ما سنوضحه.

-**الملحق الأول** : خاص بمنع التلوث بالمحروقات، وهو ملحق إلزامي تلتزم فيه جميع الدول الموقعة على الاتفاقية بالتوقيع عليه وقبول أحكامه.

-**الملحق الثاني** : خاص بالمخلفات السائلة والضارة المنقولة دون تنظيم داخل خزانات السفينة، وهو أيضا إلزامي فيما يتعلق بالتوقيع عليه.

-**الملحق الثالث** : خاص بالمخلفات الضارة والمنقولة كطرود أو صناديق أو بصهاريج متحركة، ونذكر أن هذا الملحق هو ملحق اختياري أي أنه لا يلزم الدول الموقعة على الاتفاقية بالتوقيع عليه وجوبا.

-**الملحق الرابع** : خاص بقواعد منع التلوث بالمياه المستملة داخل السفينة وهو أيضا اختياري بالنسبة إلى التوقيع عليه.

-**الملحق الخامس** : وهو خاص بوضع بعض التنظيمات لمنع التلوث الناتج عن نفايات السفن.

ثانيا : بروتوكول برشلونة لعام 1976 والخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات

أول ملاحظة يمكن إبدائها بشأن هذا البروتوكول متعلقة بديباجته والتي جاء فيها ومن ضمن أمور أخرى ما يلي : إن الأطراف المتعاقدة في هذا البروتوكول بصفتها أطراف في اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث² وإذ تعني الاتفاقية التي تم اعتمادها في لندن عام 1972

¹ - مصطفى كمال طه القانون البحري الجديد (مقدمة - السفينة - أشخاص الملاحة البحرية إيجار السفينة و النقل البحري -

الحوادث البحرية التأمين البحري) دار الجامعة الجديدة للنشر ، 1995، ص161.127

² - صلاح الدين عامر، حماية البيئة إبان النزاعات المسجلة في البحار، المجلة المصرية للقانون الدولي، مصر، 1993، ص14

لوقاية البيئة البحرية من التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات والمواد الأخرى، ومن خلال ما سبق يبدو لنا واضحا أن واضعي هذا البروتوكول قد استندوا إلى أحكام اتفاقية 1972 أنه من المفروض أن كل دولة موقعه على البروتوكول هي نفس الوقت طرف في الاتفاقية.

وتجدر الإشارة إلى أن الجزائر لم تنظم إلى هذه الاتفاقية الأخيرة (اتفاقية 1972) إلا في سنة 1988 ، أي بعد سبع سنوات من قبولها بأحكام بروتوكول برشلونة والذي كان يلزمها ضمنا بأحكام اتفاقية 1972 دون أن تقبل بها قانونيا، ومن جهة أخرى، لقد سلك البروتوكول نفس الأسلوب الذي اتبعته اتفاقيتي أسلوا ولندن بشأن حماية البيئة البحرية من إغراق النفايات، إذ ألحق بها ملاحق ورد فيها تعداد للمواد المحظورة إغراقها في بيئة البحر الأبيض المتوسط¹، وفي هذا الشأن وفي المادة 1 منه نجده عرف لنا الإغراق بأنه : أي تلخص معتمد من النفايات أو المواد الأخرى في البحر من السفن أو الطائرات، أي تلخص معتمد في البحر من السفن أو الطائرات، وجاءت المادة 9 منه لتتص : بإباحة إغراق النفايات أو المواد الأخرى في منطقة المتوسط بعد استصدار تصريح خاص مسبق من طرف السلطات المختصة².

أما عن الإجراءات الفعالة التي نص عليها البروتوكول، والتي على الدول الأطراف اتخاذها لتحقيق الغاية من وجود هذا لاتفاق فتتمثل فيما يلي:

- على السلطات المختصة لدى كل طرف من الأطراف التي تصدر التصاريح المنصوص عليها في المادتين 9 و 2 فيما يتعلق بالنفايات أو المواد الأخرى يجمع إغراقها:

أ- مما يتم تحميلها في أراضيها.

ب- مما يتم تحميلها على سفينة أو طائرة مسجلة في أراضيها أو ترفع علمها، عندما يتم التحميل في ب أراضي دولة ليست طرف في هذا البروتوكول³.

¹ - المادة 5 من اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط العام 1976

² - أحمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 85

³ - وناسة جدي، المرجع السابق، ص 86

وعلى كل طرف من الأطراف التي يطبق الإجراءات اللازمة لتنفيذ هذا البروتوكول بالنسبة إلى؛ السفن والطائرات المسجلة في أراضيه أو التي تحمل عمله، والسفن والطائرات التي يعتقد بأنها تقوم بعمليات الإغراق في مناطق تخضع لسيادته في هذا الشأن.

ونستنتج من خلال المادة 13 أن واضعو البروتوكول لم يمنعوا الدول الأطراف من الالتجاء إلى إجراءات أو تدابير أخرى تلك التي وردت فيه متى كانت متفقة والقانون الدولي كل ذلك من أجل توصل إلى منع التلوث الناجم عن الإغراق، ولم يتضمن هذا البروتوكول أية أحكام تتعلق بالمسؤولية الدولية لذلك تطبق بشأنه القواعد العامة في القانون الدولي.

ثالثا : اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

نجد بأن هاته الاتفاقية هي الأخرى عرفت الإغراق وذلك من خلال مادتها الأولى فقرة (5) التي تنص على ما يلي:

أ - الإغراق يعني أي تصريف متعمد في البحر للفضلات أو المواد الأخرى من السفن و الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية، أي إغراق متعمد من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية.

ب - لا يشمل الإغراق تصريف الفضلات أو المواد الأخرى الذي يصاحب التشغيل الاعتيادي للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غيرها من التركيبات الاصطناعية ومعداتاها في البحر، أو ينتج عنه، وذلك خلاف الفضلات أو المواد الأخرى التي تنقل بواسطة أو إلى السفن أو الطائرات أو أرسفة أو تركيبات اصطناعية أخرى في البحر تشغل لغرض التخلص من مثل هذه المواد أو تنتج عن معالجة الفضلات أو المواد الأخرى على متن تلك السفن أو الطائرات أو الأرسفة أو التركيبات، كما نجد من خلال المادة (210) من الاتفاقية تلزم الدول بضرورة المحافظة على البيئة البحرية ويكون ذلك بالخفض والسيطرة من تلوثها عن طريق الإغراق، حيث تنص : تضع الدول قوانين وأنظمة لمنع، وخفض والسيطرة على تلوث البيئة البحرية عن طريق الإغراق، وتضمن هذه القوانين والأنظمة وتدابير عدم الإغراق دون إذن من السلطات المختصة، وتعمل الدول في إطار المنظمات المختصة أو في إطار مؤتمر دبلوماسي على وضع قواعد ومعايير

على الصعيدين العالمي والإقليمي لمنع هذا التلوث، وخفضه والسيطرة عليه، وتعاد دراسة تلك القواعد من وقت لآخر، ولا يتم الإغراق داخل البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري دون موافقة صريحة مسبقة من الدول الساحلية التي لها الحق في الإذن بهذا الإغراق وتنظيمه ومراقبته بعد التشاور الواجب مع الدول الأخرى التي قد تتأثر تأثيرا ضارا بسبب موقعها الجغرافي ولا تكون القوانين والأنظمة الوطنية أقل فعالية في منع أو خفض أو السيطرة على هذا التلوث من القواعد والمعايير الدولية¹.

الفرع الثالث : الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها من الجزائر لحماية البيئة البحرية من المصادر البرية للتلوث.

تعد أهمية وخطورة التلوث من مصادر برية حقيقة قائمة لا محال بالنسبة إلى مشكلة التلوث البيئية البحرية لكن بالرغم من هذا، فإن القواعد القانونية سواء منها الدولية أو الوطنية قليلة إذا ما قارناها بتلك المتوفرة في مجال التلوث النفطي للبحر مثلا.

والجزائر من بين الدول التي تولى مشكلة التلوث الناتج عن المخلفات الأرضية اهتماما متزايد فهي لم تكتفي بمعالجة هذه النفايات بل سنت تشريعات جديدة خصيصا لمعالجة النفايات والقضاء على آثارها الضارة بالإضافة إلى بعض الاتفاقيات الدولية² التي التزمت بها الجزائر في هذا المجال مما يؤكد الاهتمام من قبل الدولة الجزائرية لمواجهة هذه المشكلة.

أولا : اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.

انضمت الجزائر للاتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة في برشلونة في 16 فبراير من عام 1976 ، حيث فرضت هذه الاتفاقية على جميع أطرافها اتخاذ كافة التدابير المناسبة لوقاية منطقة البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم من التصريف من الأنهار أو

¹ - المادة 10 / 2 من البروتوكول برشلونة الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط عام 1976.

² - وناسة جدي ، المرجع السابق، ص 88

المنشآت الساحلية أو التساقط أو الناتجة عن أية مصادر برية واقعة ضمن حدود ارضيها والعمل على التخفيف من حدة هذا التلوث ومكافحته¹.

وبعد اتفاقية برشلونة 1976 وكنتيجة للمجهودات المتخذة في المجال مكافحة ومهاجمة هذا النوع من التلوث وهو التلوث البحري والخاص بالمصادر البرية أو الأرضية، التي تقوم بها دول البحر الأبيض المتوسط عمدة هذه الأخيرة لعقد مؤتمر في أثينا من 12 إلى 17 - 05 - 1980 ، وأسفر على إبرام البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من مصادر برية لعام 1980.

ثانيا: البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من مصادر برية لعام 1980

إن تبني الجزائر بروتوكول 17 ماي 1980 والخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية يوضح نيتها بأخذ هذا المشكل على محمل الجد ولقد جاء هذا البروتوكول مكملا للاتفاقية السابقة أي اتفاقية برشلونة 1976، ذلك أن الدول الأطراف فيه أظهرت رغبتها من خلال مقدمته في تطبيق المواد (4،8،15) من الاتفاقية السابقة الذكر.

إن المصادقة على بروتوكول أثينا في 17 ماي 1980 ودخوله حيز التنفيذ في 1983 أمران يبرهنان على نجاح واضح في مجال مكافحة التلوث من مصادر أرضية كما أن المصادقة على نفس هذا البروتوكول في 1982 من طرف الجزائر توضح نيتها في مكافحة هذا النوع من التلوث ، والشيء المميز لهذا البروتوكول هو تعداد أو تحديده للمخالفات الضارة التي تلحق الأذى بالبيئة البحرية، كما أنه وضع التزاما على عاتق الدول الأطراف بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية حيث تنص مادته على ما يلي : لجميع الأطراف المتعاقدة أن تتخذ جميع التدابير المناسبة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن التصريف من الأنهار أو المنشآت الساحلية أو مخارج المجاري أو المناجم أو عن أي مصادر أخرى واقعة في ترابها والتخفيض من هذا التلوث ومكافحته والسيطرة².

¹ - المادة 8 من اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.

² - بوغازي جهيد ، المرجع السابق، ص53

وتطبيقا لما ورد في هذا البروتوكول عمدت الجزائر في تشريعاتها إلى تحديد قوائم النفايات الخطرة معتمدة في ذلك المعايير الواردة في هذا البروتوكول وأخذتا بعين الاعتبار مكونات هذه النفايات وقابليتها للاحتراق، وكذا النفايات المضايقة كما حددت طريقة معالجة كل منها ، كما نجد أن هذا البروتوكول قد ألزم الدول الأطراف أن تتعاون فيما بينها لإيجاد طرق وتقنيات جديدة لمكافحة وإزالة هذا النوع من الملوثات وهذا ما نص عليه من خلال مادته 9 بحيث أنه : على الدول الأطراف أن تتعاون قدر الإمكان في ميادين العلوم والتكنولوجيا المرتبطة بالتلوث من مصادر برية وكذلك إعداد طرق جديدة لمعالجة وتخفيض وإزالته هذه الملوثات.

الإغراق، حيث تنص : تضع الدول قوانين وأنظمة لمنع، وخفض والسيطرة على تلوث البيئة البحرية عن طريق الإغراق، وتضمن هذه القوانين والأنظمة وتدبير عدم الإغراق دون إذن من السلطات المختصة، وتعمل الدول في إطار المنظمات المختصة أو في إطار مؤتمر دبلوماسي على وضع قواعد ومعايير على الصعيدين العالمي والإقليمي لمنع هذا التلوث، وخفضه والسيطرة عليه، وتعاد دراسة تلك القواعد من وقت لآخر، ولا يتم الإغراق داخل البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري دون موافقة صريحة مسبقة من الدول الساحلية التي لها الحق في الإذن بهذا الإغراق وتنظيمه ومراقبته بعد التشاور الواجب مع الدول الأخرى التي قد تتأثر تأثيرا ضارا بسبب موقعها الجغرافي ولا تكون القوانين والأنظمة الوطنية أقل فعالية في منع أو خفض أو السيطرة على هذا التلوث من القواعد والمعايير الدولية¹.

المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية في إطار التشريعات الوطنية .

في هذا المطلب سنتناول التشريعات الوطنية الجزائرية التي تتعلق بحماية البحر من التلوث بالمحروقات بحيث نتناول أولاً التشريعات الوطنية الخاصة بالتلوث من السفن والطائرات بعدها نتطرق للتشريعات الوطنية الجزائرية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي ثم التشريعات الوطنية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث بمصادر برية.

¹ - بوغازي جهيد، المرجع السابق، ص54

الفرع الأول : التشريعات الوطنية الجزائرية الخاصة بحماية البيئة البحرية من السفن والطائرات

نجد أن المشرع قد وضع في هذا المجال مرسومين:

أولا - المرسوم 83 - 580 المؤرخ في 22 / 10 / 1983

يتضمن هذا المرسوم " الزام ربانية السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث ملاحى"، وهذا ما نص عليه كذلك قانون حماية البيئة المتعلق رقم 03 - 83 في مادته (54) : " يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة عابرة بقرب المياه الإقليمية أو داخلها أن يعلن عن كل حدث ملاحى يقع في مركبته ومن طبيعته أن يهدد بالتلويث أو إفساد الوسط البحرى والمياه والسواحل الوطنية الجزائرية تحدد كصفات تطبيق هذه المادة بموجب مرسوم. وهو ما تضمنه كذلك القانون رقم 03 - 10 في مادته (57)¹ يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة، وتعتبر بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائرى أو داخلها، أن يبلغ عن كل حادث ملاحى يقع في مركبه ومن شأنه أن يهدد بتلويث أو إفساد الوسط البحرى والمياه والسواحل الوطنية"، وهذا كذلك ما هو منصوص عليه في المادة 08 من بروتوكول برشلونة الخاص بالتعاون على مكافحة التلوث في المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة . نجدها تلزم الدول الأطراف على إصدار تعليمات إلى ربانية السفن التي ترفع أعلامها، تطالبهم من خلالها بإخطار أحد الأطراف أو المركز الإقليمى بجميع الحوادث التي تتسبب في تلويث مياه البحر بالنفط أو بمواد ضارة أخرى، واعتبارا مما سبق نستنتج أن المشرع الجزائرى قد أدمج قاعدة قانونية دولية في قانونه الداخلى.

ثانيا - المرسوم 88 - 228 المؤرخ في 05 / 11 / 1988

أما هذا المرسوم فيتضمن شروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات التي من شأنها أن تلوث البحر وإجراءات ذلك وكيفياته، " يجب أن تجري كل عملية من شأنها أن تلوث البحر في إطار

¹ - المادة (54) من قانون 303 مؤرخ في 22 ربيع الثانى عام 1403 الموافق ل تبرير 1983 المتعلق بحماية البيئة والمادة 57 من القانون 03 - 10 المتعلق بحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة، مرجع سابق.

أحكام القانوني رقم 83 - 03 المؤرخ في 05 فبراير 1983 المذكور أعلاه¹ والأحكام الواردة في البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن عمليات عمر النفايات من السفن والطائرات الموقع عليها يوم 16 فبراير 1976 والمصادق عليها بالمرسوم رقم 81 - 02 المؤرخ في 17 - 01 - 1981 المذكور أعلاه ، كما جاء في نص المادة الثالثة من نفس المرسوم عملا بالمادة 48 من القانون 83 - 03 المؤرخ في 05 - 02 - 1983 المذكور أعلاه يمنع غمر النفايات على اختلاف أشكالها في الحالات الآتية" : إذا كانت النفايات تحتوي على مادة أو عدة مواد ورد حصرها في الملحق الأول بالبروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن عمليات إلقاء السفن والطائرات للنفايات في البحر ، الموقع في برشلونة يوم 16 فبراير سنة 1976.

في المناطق البحرية التي تنطوي على فوائد خاصة من حيث الأمن، وفي المجالات الاقتصادية والبيئية ولا سيما ما ورد ذكره في الجزء (ج) من الملحق 3 بالبروتوكول المذكور أعلاه، في المياه الإقليمية إذا شحنت النفايات في ميناء أو مطار أجنبي.

فيما دون 12 ميلا من أقرب أرض إليها وعلى عمق يقل عن 2000 مترا فيما يخص النفايات مثل. الحاويات الحديدية البالية والنفايات المعدنية أو ذات الحجم الكبير والسفن والطائرات والأرضيات العائمة وغير ذلك من المنشآت المقامة في البحر حطام السفن والطائرات.

من خلال هاته المواد تبدي من مجموعة من الملاحظات:

من خلال الفقرة الأولى: نجد أن المشرع الجزائري، قد طبق ما جاء في بروتوكول برشلونة السابق الذكر، وتلك من خلال مادته (4) ونلاحظ كذلك من خلال هذه الفقرة أن المشرع الجزائري قد منع إغراق أية مادة من شأنها أن تحدث تلوثا للوسط البحري.

¹ - المادة 2 من المرسوم رقم 88 - 228 المؤرخ في 05-11-1988 والمتضمن شروط قيام السفن والطائرات بغير النفايات التي من شأنها تلويث البحر .

الفقرة الثانية فإن المشرع الجزائري قام ليس فقط بمنع عمر النفايات المشتملة على مواد ورد ذكرها في الملحق الثالث بالبرتوكول¹.

منع عمر أية مادة في المناطق البحرية التي تتطوي على فوائد خاصة من حيث الأمن، وفي المجالات الاقتصادية والبيئة وهو ما ورد فيها خصوصا في الجزء (ج) من الملحق الثالث من البرتوكول.

أما الفقرة الثالثة : وفي هذه الفقرة يتجلى لنا مظاهر السيادة وذلك أن المشرع الجزائري متمسك بمبدأ حماية المناطق التي تدخل ضمن الإقليم الجزائري حيث قام بمنع عمر أية نفاية شحنت على متن باخرة أو طائرة أجنبية، في المياه الإقليمية الجزائرية.

أما بخصوص الفقرة الرابعة من نفس المادة ومن نفس المرسوم فقد قام المشرع الجزائري بتحديد مجموعة من النفايات ومنع غمرها في المناطق البحرية التي مسافتها أقل من 12 ميل عن السواحل وعلى عمق أقل من 2000 متر.

وبعد هذه الملاحظات بخصوص المادة الثالثة من المرسوم 88 - 228 ، تعود إلى المادة 53 من القانون 03 - 10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة والتي تنص يجوز للوزير المكلف بالبيئة، بعد تحقيق عمومي، أن يقترح تنظيمات و يرخص بالصب أو بالغمر أو بالترميز في البحر، ضمن شروط تضمن بموجبها هذه العمليات انعدام الخطر وعدم الإضرار".

ونلاحظ بأن هذه المادة جاءت مطابقة لما جاء في نص المادة (49) من قانون البيئة القديم وبالتالي، فإن المشرع الجزائري أراد من خلالها أن يأخذ بمبدأ جواز عمر النفايات في الوسط البحري، لكنه حدد إطار عاما لهذه العملية بوجوب القيام بها في حدود الاتفاقية الدولية التي تحكمها أي بروتوكول برشلونة، كما نصت على هذا المادة (55) من قانون 03 - 10 على يشترط في عمليات شحن أو تحميل كل المواد أو النفايات الموجهة للغمر في البحر الحصول على ترخيص يسلمه الوزير المكلف بالبيئة"، وعليه جاءت المادة (4) من المرسوم 88 - 228 بـ " يخضع عمر أي نفاية أخرى في جميع الحالات للحصول على رخصة كما منصوص

¹ - وناسة جدي، المرجع السابق. ص 97

عليه في المادتين 49 و 52 من القانون 41-01 المؤرخ في 05 فبراير 1983 المذكور أعلاه قد تمنح في رخصة تمنح في رخصة عامة أو في صورة رخصة خاصة"، وكما نصت المادة (5) من نفس المرسوم على ما يلي " يخضع عمر النفايات الأخرى غير النفايات الموارد تعدادها في الملحق الأول والثاني بالبرتوكول المذكور أعلاه لتسليم رخصة عامة دائمة الصلاحية"¹.

الفرع الرابع: التشريعات الوطنية الجزائرية الخاصة بمنع التلوث البحري من مصادر أرضية.

أولاً: التشريعات الوطنية الجزائرية الخاصة بالمحروقات.

في هذا الجزء سنتناول التشريعات الوطنية الجزائرية التي تتعلق بحماية البحر من التلوث بالمحروقات بحيث تتناول أولاً، التشريعات الوطنية الجزائرية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي، بعدها نتطرق للتشريعات الوطنية الخاصة بالتلوث من السفن والطائرات.

أ-التشريعات الوطنية الجزائرية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي:

1 -القانون البحري الجزائري رقم: 76 80 : صدر هذا القانون بموجب الأمر رقم 76-80 في 23-10-1976 بالجريدة الرسمية رقم 29 سنة 10-04-1977 و قد خصصت الفقرة الخامسة (05) منه ل: " نظام التلوث . " و بداية الدراسة ستكون اعتباراً من المادة (212) و التي تنص : على الرغم من الأحكام المتخذة تطبيقاً للاتفاقيات الدولية بشأن وقاية التلوث في البحار و مكافحته يمنع طرح أو إلقاء أو تغطيس المواد أو الطاقة الملوثة للوسط البحري و ذلك في حدود الأملاك العمومية البحرية ما نلاحظه بالنسبة لهاته المادة أنها تضع مبدأ منع التلوث بالنفط للوسط البحري من خلال عبارة "الطاقة" و ذلك في حدود الأملاك العمومية البحرية، ويكون بذلك المشرع الجزائري قد وضع مبدأ عدم التلويث البحري بالمحروقات، كما فعلت إتفاقية لندن لعام 1954 لكنه تشدد أكثر عندما استعمل عبارة "... الأملاك العمومية البحرية" ، غير أنه وباستعمال عبارة "... على الرغم.... "لا يخلو من الغرابة و إن المشرع باستعماله العبارة: "... الأملاك العمومية البحرية" قد أظهر حرصاً أكبر مقارنة باتفاقية لندن لعام 1954 هذا على حد قول الدكتور أحمد العرابية . أما المادة (213) و من نفس القانون، فقد جاء فيها: يجب على كل سفينة

¹- بوغازي جهيد ،المرجع السابق،ص59.58

أن تطرح المواد الملوثة في تجهيزات الموانئ المخصصة لتلقي الفضلات أو الحتالات و بصورة عامة المواد الملوثة¹.

فبخصوص هاته المادة، فإنها ألزمت السفن على طرح المواد الملوثة في تجهيزات الموانئ المخصصة لتلقي الفضلات و الحتالات و بصورة عامة المواد الملوثة، وبذلك تكون مطابقة لما تضعه المادة 8 من اتفاقية لندن لعام 1954 إلا أن الجزائر و بخصوص هذه التجهيزات لموانئها، فقد أخذت على عاتقها هذه المسألة بشكل نسبي، حيث افترض المشرع الجزائري وجود هذه المنشآت والتجهيزات بشكل كاف ففرض على كل سفينة متجهة إلى السواحل أو الموانئ الجزائرية أن تفرغ هذه المخلفات الملوثة في هذه المنشآت أو التجهيزات.

و يضيف الدكتور أحمد العرابية أن القانون البحري الجزائري متشدد أكثر في مجال التلوث العمدي و هذا ما تبرره أهمية المناطق البحرية و التي تشكل جزءا من الأملاك العمومية الجزائرية و هو بذلك أكثر دقة من اتفاقية لندن لعام 1954 في هذا الشأن كما نصت المادة (214) على ما يلي:

-لتأمين حماية أمن السفينة ذاتها أو أمن سفينة أخرى.

-لتجنب الخسائر على السفينة أو الحمولة.

-لإنقاذ الحياة البشرية في البحر.

و مع ذلك يجب إدراج الدواعي المسببة لطرح المواد الملوثة عرضا أو استثنائيا في دفتر السفينة مع بيان حوادث الملاحة البحرية. أما هذه المادة فقد أظهرت لنا الإستثناء على مبدأ منع تصريف المحروقات في الوسط البحري، حيث يظهر هذا الإستثناء من خلال تحديدها للحالات التي يمكن فيها للسفينة أن تقوم بطرح المادة الملوثة و التي نجدها كتلك الواردة في المادة (5) من اتفاقية لندن لعام 1954 و هذا بالنسبة إلى الفقرة الأولى من هذه المادة.

¹ - وناسة جدي، المرجع السابق. ص 92

2- القانون البحري الجزائري الجديد: تم تعديل القانون البحري السابق بموجب القانون رقم 98-05 بتاريخ 25-06-1998، حيث نجد مادته (21) تنص:

يستبدل الرقم 212 الوارد في المادة 214 من الأمر 76-80 بالرقم 210 منه. و هذا ما يؤكد كلامنا حيث ما نلاحظه أن المادة (214) من الأمر 76-80 خاصة بالإستثناءات على منع التصريف العمدي للمواد الملوثة في البحر و الوارد في المادة (212) من نفس القانون، فكيف تمكن المشرع و هو بصدد تعديل أمر 1977 أن يستبدل المادة (212) الواردة في نص المادة (214) بالمادة 210 مع أن هذه الأخيرة خاصة بتعريف التلوث البحري، في حين أن المادة (212) تضع صراحة مبدأ منع التصريف العمدي في البحر. و كملاحظة ثانية على هذا القانون و بالنسبة لصيغته سواء تلك الموضوعة في 1976 أو في 1998، أنه يخلو من الإشارة إلى إلزام السفن الجزائرية من أن تزود بعازل يمنع تسرب النفط، كما أقرت ذلك إتفاقية 1954 لندن.¹

3- قانون البيئة رقم 83-103 الصادر في 05 فيفري 1983: تناول هذا القانون موضوع حماية البيئة بصفة عامة ومن ضمنها البيئة البحرية، حيث تضمنت مادته (54) موضوع التلوث البحري بالنفط الذي يكون أو يحدث نتيجة الحوادث البحرية و ما يحدثه من أخطار حيث نصت على ما يلي:

يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة عابرة بقرب المياه الإقليمية أو داخلها، أن يعلن عن كل حادث ملاحى يقع في مركبه و من طبيعته أن يهدد بالتلوث أو بإفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية الجزائرية ."

و هذا ما رأيناه في المادة 8 من برتوكول برشلونة الخاص بالتعاون على مكافحة التلوث في المتوسط بالنفط و المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة.

4- قانون البيئة رقم 03-10 الصادر في 19 يوليو 2003: لقد تطرق هذا القانون كذلك لموضوع حماية البيئة البحرية من التلوث ويتضح ذلك من خلال المادة (57) منه و التي جاء فيها: يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة او ملوثة، وتعبّر بالقرب من المياه

¹ - وناسة جدي، المرجع السابق. ص 93.94

الخاضعة للقضاء الجزائري أو داخلها، أن يبلغ عن كل حادث ملاحى يقع في مركبه و من شأنه أن يهدد بتلويث أو إفساد الوسط البحري والمياه و السواحل الوطنية.

إذن من هذه المادة، يمكننا أن نبدي مجموعة من الملاحظات:

-إن هذه المادة جاءت تقريبا مطابقة للمادة (54) من قانون البيئة القديم رقم 83-03 السابق الذكر، وكذلك نفس الشئ بالنسبة للمادة 8من بروتوكول برشلونة، و هذا يعني بأن الجزائر و على غرار المشرعين الذين تطرقوا إلى موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث قد أكدت من قبل و مازالت تؤكد على موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث، و لقد اتضح لنا هذا من خلال هذه المجموعة من القوانين التي تناولنا أهمها.

-و ما لاحظناه كذلك أن المشرع الجزائري قد قام بعملية دمج لقاعدة قانونية دولية في قانونه الداخلي، وأصبحت بذلك من ضمن تشريعاته الداخلية، وهذا تأكيد آخر على إهتمام الجزائر الكبير بهذا الموضوع أي موضوع التلوث البحري وخاصة التلوث الزيتي أو التلوث

النفطي¹.

¹- وناسة جدي، المرجع السابق. ص 94.95

المبحث الثاني: الجزاءات والتدابير المطبقة لحماية البيئة البحرية.

إن الوسائل التي تستعين بها الإدارة كجزاء لمخالفة إجراءات حماية البيئة البحرية كثيرة، وهي تختلف باختلاف درجة المخالفة التي يرتكبها الأفراد، فقد تكون في شكل إخطار كمرحلة أولى من مراحل الجزاء الإداري وقد تأتي في شكل إيقاف مؤقت للنشاط إلى غاية مطابقته للقواعد القانونية وقد تكون اشد الفراغ وذلك عندما تلجأ الإدارة إلى سحب الترخيص نهائياً.

إضافة إلى كل هذه الوسائل فثمة وسيلة أخرى منحها المشرع الإدارة بما تتمتع به من امتيازات السلطة العامة وهي عبارة عن أسلوب جديد من الجزاء أدخله المشرع الجزائري بمقتضى قانون المالية لسنة 1992 وهو ما يعرف بالرسم على التلوّث (مبدأ الملوث الدافع).

سننترق في هذا المبحث إلى الجزاءات الإدارية لحماية البيئة البحرية في المطلب الأول أما الثاني نتناول فيه الجزاءات و العقوبات الجنائية لحماية البيئة البحرية¹.

المطلب الأول : الجزاءات الإدارية لحماية البيئة البحرية.

لقد منح المشرع سلطة العقاب للسلطات الإدارية من أجل تمكينها من أداء مهامها الضبطية المتنوعة ويقصد بالجزاءات الإدارية تلك التدابير والإجراءات ذات الطبيعة الوقائية التي تتخذها الإدارة بشكل عاجل وسريع من أجل درء الأخطار الناجمة عن ارتكاب المخالفة حتى يصدر في شأنها حكم جنائي وفقاً للإجراءات القانونية وللجزاءات الإدارية أهمية خاصة في مكافحة جرائم تلوّث البيئة البحرية، كونها أكثر نجاعة اقتصادية من الجزاءات الأخرى الجنائية والمدنية إلما تتسم به من مرونة وسرعة لمواجهة المتغيرات الاقتصادية وتخضع هذه الإجراءات كذلك لمبدأ الشرعية لأنه لا جريمة إدارية ولا جزاء إداري إلا بنص قانوني كما أن توقيع هذه الجزاءات يخضع لرقابة السلطة القضائية².

¹ - وناسة جدي، المرجع السابق. ص 110

² - الفتتي منير، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوّث، رسالة ماجستير في القانون العام، جامعة الجزائر 1 سنة

وقد برز اتجاه هام في الكثير من التشريعات البيئية يدعو إلى تدعيم دور السلطة الإدارية في حماية العناصر البيئية من التلوث وذلك بتحويلها إمكانيات واسعة في فرض العديد من الجزاءات على المخالفين من غرامة إدارية (الجباية البيئية) إلى الإخطار ووقف النشاط أو غلق المنشأة إلى إلغاء أو سحب التراخيص وهذا ما سيتم تناوله.

الفرع الأول: الإخطار وفق النشاط.

نتطرق في هذا الفرع إلى الأخطار والوقف المؤقت للنشاط باعتبارها من الإجراءات التمهيدية التي تقوم بها الإدارة، قبل أن تلجأ إلى العقوبات الأخرى و التي تعتبر أكثر خطورة.

أولا: الإخطار.

يقصد بالأخطار كأسلوب من أساليب الجزاء الإداري، أي تنبيه الإدارة المخالف لإتخاذ التدابير اللازمة لجعل نشاطه مطابقا للمقاييس القانونية المعمول بها. و في الواقع نجد أن هذا الأسلوب ليس بمثابة جزاء حقيقي، و إنما هو تنبيه أو تذكير من الإدارة نحو المعني، على أنه في حالة عدم إتخاذ المعالجة الكافية التي تجعل النشاط مطابقا للشروط القانونية فإنه سيخضع للجزاء المنصوص عنه قانونا وعليه فإن الإخطار يعتبر مقدمة من مقدمات الجزاء القانوني. و لعل أحسن مثال عن أسلوب الإخطار في مجال حماية البيئة البحرية ما جاء به قانون البيئة 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة: في حالة وقوع عطب أو حادث في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، لكل سفينة أو طائرة أو آلية أو قاعدة عائمة تنقل أو تحمل مواد سامة ضارة أو خطيرة أو محروقات من شأنها أن تشكل خطرا كبيرا لا يمكن دفعه و من طبيعته إلحاق الضرر بالساحل والمنافع المرتبطة به يعذر صاحب السفينة أو الطائرة أو الآلية أو القاعدة العائمة بإتخاذ كل التدابير اللازمة لوضع حد لهذه الأخطار¹. و كذلك ما نص عليه قانون 01/19² على أنه: عندما تشكل استغلال منشأة لمعالجة النفايات أخطار أو عواقب سلبية ذات

¹ المادة 56 من القانون رقم 10-03 المؤرخ في 19 جويلية 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة

جريدة الرسمية عدد 43 لسنة 2003

² المادة 48 من قانون رقم 01-19 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 المتعلق بتسيير النفايات و مراقبتها و إزالتها جريدة رسمية

عدد 77 لسنة 2001

خطورة على الصحة العمومية و على البيئة تأمر السلطة الإدارية المختصة المستغل بإتخاذ الإجراءات الضرورية فوراً لإصلاح هذه الأوضاع. ثانياً: وقف النشاط. ينصب الإيقاف غالباً على نشاط المؤسسات الصناعية، وخاصة تلك المقامة على السواحل و التي ترمي بمخلفاتها في البحر و الوقف المؤقت هو عبارة عن تدبير تلجأ إليه الإدارة في حالة وقوع خطر بسبب مزاولة المشروعات الصناعية لنشاطها، والذي قد يؤدي إلى تلويث البيئة ككل و البيئة البحرية على وجه الخصوص و المساس بالصحة العمومية.

و المشرع الجزائري في غالب الأحيان يستعمل مصطلح " الإيقاف في حين ان المشرع المصري يستعمل مصطلح " الغلق و قد ثار جدال فقهي بشأن الطبيعة القانونية للغلق كعقوبة. فهناك من يرى أن الغلق ليس بعقوبة و إنما هو مجرد تدبير من التدابير الإدارية، الا ان هذا الرأي تعرض للنقد على أساس أن الغلق في القانون العام يجمع بين العقوبة الجزائية و معنى التدبير الوقائي.

و مهما يكن الأمر فإن الغلق المقصود به هنا هو الوقف الإداري للنشاط، والذي هو عبارة عن إجراء يتخذ بمقتضى قرار إداري، وليس الوقف الذي يتم بمقتضى حكم قضائي.

و هناك تطبيقات عديدة لعقوبة الإيقاف الإداري أو ردها المشرع الجزائري في قانون البيئة 03-10 السابق الذكر و الذي ينص على انه " إذا لم يمتثل مستغل المنشأة الغير واردة في قائمة المنشآت المصنفة للإعذار في الأجل المحدد يوقف سير المنشأة إلى حين تنفيذ الشروط المفروضة¹.

كما نص قانون المياه 05-12 على أنه : يجب على الإدارة المكلفة بالموارد المائية أن تتخذ كل التدابير التنفيذية لتوقيف تفريغ الإفرازات او رمي المواد الضارة عندما يهدد تلوث المياه الصحة العمومية، كما يجب عليها أن تأمر بتوقيف أشغال المنشأة المتسببة في ذلك إلى غابة زوال التلوث.

¹ - المادة (25) الفقرة (2) من قانون 10.03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

الفرع الثاني: سحب التراخيص

إن نظام الترخيص بعد من أهم وسائل الرقابة الإدارية، لما يحققه من حماية مسبقة على وقوع الاعتداء، و لهذا فسحبه يعتبر من أخطر الجزاءات الإدارية التي حولها المشرع للإدارة و التي يمكن لها بمقتضاه تجريد المستغل الذي لم يجعل من نشاطه مطابقا للمقاييس القانونية البيئية من الرخصة. فالمشرع إذا كان قد أقر حق الأفراد في إقامة مشاريعهم وتتميتها و استعمال مختلف الوسائل لإنجاحها، فإن ثمة ما يقابل هذا الحق من التزامات، تكمن في احترام حقوق الأفراد الآخرين أو المواطنين في العيش في بيئة سليمة .و يمكن أن نحصر الحالات التي يمكن للإدارة من خلالها سحب الترخيص .

أ- إذا كان استمرار المشروع يؤدي إلى خطر يدهم النظام العام في أحد عناصره، إما بالصحة العمومية أو الأمن العام أو السكينة العمومية.

ب- إذا لم يستوفي المشروع الشروط القانونية التي أزم المشرع ضرورة توافرها.

ج- اذا توقف العمل بالمشروع لأكثر من مدة معينة يحددها القانون.

د- إذا صدر حكم قضائي يقضى بغلق المشروع و إزالته¹.

الفرع الثالث : الرسوم الجبائية

الغرامة الإدارية عبارة عن مبلغ من النقود تفرضه الجهة الإدارية على المخالف لصلح الخزينة العمومية بدلا من ملاحقته جنائيا ، وعلى هذا الأساس فهي جزاء يحمل معنى التدابير أكثر من اعتبارها عقوبة، وتتخذ الغرامة الإدارية إحدى الصور التالية²: الغرامة الإدارية (كمبلغ من النقود) الغرامة الإدارية (كمصالحة بين الإدارة والمخالف في صورة عقد بين الطرفين ولكن تفرضه الإدارة كعقد من عقود الإذعان)، وقد تكون الغرامة في شكل زيادة في الرسوم والضرائب تفرضها الإدارة على الملوث.

¹- وناسة جدي، المرجع السابق. ص 112

²- محمد الموسخ، الحماية الجنائية للبيئة، دراسة مقارنة بين الشريعة الإسلامية والقانون الوضعي، رسالة دكتوراه في القانون الجنائي، جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2008 - 2009. ص77

أولاً: الجباية البيئية

ويعد التحول العميق الذي شهدته السياسة البيئية في الجزائر، جراء التغيير الجوهري للظروف على المستوى السياسي والتشريعي بظهور قوانين جديدة تتعلق بحماية البيئة، شرعت الجزائر وابتداء من التسعينات في وضع مجموعة من الرسوم، الغرض منها تحميل المسؤولية التلوث على أصحاب الأنشطة الملوثة وإشراكهم في تمويل التكاليف التي تستدعيها عملية حماية البيئة، بحيث تشكل هذه الرسوم بما يسمى بالجباية البيئية سماها المنشور الوزاري المشترك لسنة 2002 بالرسوم البيئية، والتي شرعت الدولة في وضعها ابتداء من سنة 1992 بصفة تدريجية، وأهمها الرسم على النشاطات الملوثة الخطيرة على البيئة، كذا الرسم على الوقود، وتضاف إليها رسوم أخرى.

أ- **الرسم على النشاطات الملوثة أو الخطيرة على البيئة:** تم تأسيس هذا الرسم لأول مرة بموجب المادة 117 من المالية لسنة 2000 وتتوقف هذه الأسعار على عدة معايير منها التصنيف الذي جاء به المشرع في المرسوم التنفيذي 98/339 المتعلق بدراسات التأثير على البيئة، كما يتحدد السعر طبقاً لعدد العمال المشغلين بالمنشأة أو المؤسسة.¹

ب- **الرسم على الوقود:** وهو رسم حديث العهد، تأسس بموجب المادة (38) من قانون المالية لسنة 2002 يتحدد تعريفه بدينار واحد عن كل لتر من البنزين الممتاز والعاذي بالرصاص. هذه بعض من التدابير الإدارية المطبقة في مجال حماية البيئة بصفة عامة ولاشك من أن لها فعالية شديدة في حماية البيئة البحرية لأنها تضع حداً للنشاطات الخطرة والماسة بهذه الأخيرة أو الصحة العامة أو الأمن العام والسكينة العامة.

ثانياً - مبدأ الملوث الدافع: والملاحظ في النصوص التشريعية الجزائرية أنه لم يرد نظام الغرامات الإدارية سواء في القانون حماية البيئة أو القوانين الأخرى ذات صلة بحماية البيئة، واستبدل المشرع الجزائري نظام الغرامات الإدارية بنظام الجباية البيئية عن طريق الإقرار الملوث الدافع والذي نص عليه قانون حماية البيئة 03 - 10 في المادة 03 فقرة 07 وعرفه على أنه " تحمل

¹ - المرسوم التنفيذي 93/68 المؤرخ في 01/03/1993 المتعلق بطرق تطبيق الرسم على الأنشطة الملوثة أو الخطيرة على البيئة، انظر كذلك المنشور الوزاري المشترك رقم 1648 المؤرخ في 18-09-1993 حول تأسيس الرسم على الأشرطة الملوثة. تنحدر أسعار هذا الرسم القانون المالية لسنة 2000

كل شخص يتسبب نشاطه أو يمكن أن يتسبب في إلحاق الضرر بالبيئة، نفقات كل تدابير الوقاية من التلوث والتقليص منه وإعادة الأماكن إلى حالتها الأصلية¹. "

ويهدف المشرع الجزائري من وراء الاعتماد على هذا المبدأ إلى وضع عبء التكلفة الاجتماعية للتلوث على المتسبب فيه، فهو صورة من صور الضغط المالي على الملوث ليمتنع عن التلويث البيئة أو على الأقل تقليص التلوث الناجم عن الصناعة والبحث عن التكنولوجيات الأقل تلويث، وذلك بقصد التحكم الأكثر في مصادر التلوث وتحسين مداخل الرسم على النشاط الملوثة. فمجالات مبدأ الملوث الدافع هي مبدئياً يشمل مبدأ التعويض عن الأضرار المباشرة التي يتسبب فيها الملوث للبيئة أو نفقات الوقاية بالنسبة للنشاطات الخطرة أو الخاصة².

المطلب الثاني : الجزاءات والعقوبات الجنائية لحماية البيئة البحرية.

تتنوع الجزاءات والتدابير المنصوص عليها في القانون الجنائي للبيئة لأجل مواجهة الجنوح البيئية فتوجه الحديث للمشرع الجزائري هو تشديد العقوبات عموماً في مجال الجنوح البيئية، إلا أنه تختلف كميّات مواجهة الخطورة الإجرامية للجائح البيئي على ضوء أحكام قانون العقوبات والقانون الجنائي للبيئة خصوصاً إذ نجد المشرع الجزائري يفضل تارة العقوبة لردع الجانح، وتارة أخرى يلجأ إلى التدابير الاحترازية ذات الهدف الوقائي³.

الفرع الأول: العقوبات الأصلية

من مؤكد أن أغلب السلوكيات الماسة بالبيئة البحرية موصوفة بأنها جناحاً وقلماً توجد جنایات أو مخلفات وقد نص المشرع الجزائري على هذه العقوبات وهي عقوبات تتراوح ما بين عقوبة السجن والحبس والإعدام والغرامة وهي عقوبات تعكس لنا خطورة الجانح ونوع الجريمة المرتكبة جنائية، جناحاً أو مخالفة.

¹ - المادة (7) الفقرة (7) من قانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

² - بوغازي جهيد، المرجع السابق، ص 68.69

³ - بلال طاهر، عبد الرحمان بوديار، الحماية القانونية للبيئة البحرية أثارها على التنمية المحلية المستدامة، مذكرة شهادة الماستر، قانون إداري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي التبسي تبسة، 2020-2021، ص 83

أولا - عقوبة السجن

عقوبة السجن تعني سلب حرية المحكوم عليه والزامه بأعمال تحددها الحكومة، لإعادة تأهيله وردعه خلال فترة سجنه¹، وتعد عقوبة السجن سواء المؤبد أو المؤقت من أشد العقوبات بعد عقوبة الإعدام في المواد الجنائيات، وقد حدد المشرع الجزائري عقوبة السجن المؤقت في نص المادة 10 من قانون العقوبات بخمس سنوات حد أدنى وعشرين سنة حد أقصى، ولقد عاقب المشرع الجزائري في نص المادة 495 من قانون رقم 0598 المعدل والمتمم للأمر رقم 76 - 80 والمتضمن القانون البحري، بالسجن 5 سنوات إلى عشرة سنوات وبغرامة مالية من 3.000.000 دج إلى 6.000.000 دج كل ريان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل محروقات أو مواد خطرة أخرى، تدخل المياه الإقليمية الجزائرية دون إخطار السلطات المختصة بتاريخ و وقت دخولها وموقعها والطريق المتبع وسرعتها وكذا طبيعة وأهمية الحمولة، كما عاقب المشرع الجزائري بنفس العقوبة كل شريك ساهم أو سهل العمليات المذكورة في المادة، وقد جعل المشرع هذه الأعمال من ضمن الأفعال التخريبية والإرهابية، فعقوبة الحبس؛ هي عقوبة سالبة للحرية، وتعني وضع المحكوم عليه في أحد السجون المركزية حتى انقضاء المدة المحددة للعقوبة المقررة في حقه والأصل في هذا الإجراء عادة ما يتقرر للجرائم من الجرح والمخالفات دون الجنائيات.

كما أن الأصل في عقوبة الحبس أنها تتراوح ما بين يوم إلى شهرين في مادة المخالفات ومن أكثر من شهرين إلى خمس سنوات في مادة الجرح، وبخصوص عقوبة الحبس المطبقة في مجال حماية البيئة البحرية فإنها تجسدت لنا من خلال قانون رقم 03 - 10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة إذ ينص على أنه : "يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) كل ريان سفينة جزائرية أو قائد طائرة جزائرية أو كل شخص يشرف على عمليات العمر والترميم في البحر على متن آليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء

¹ - واعلي جمال .الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبو

بكر بلقايد تلمسان، كلية الحقوق و العلوم السياسية، السنة الجامعية 2010.ص333

الجزائري مرتكبا بذلك مخالفة لأحكام المادتين 52 و 53 أعلاه، وفي حالة العود تضاعف العقوبة¹.

كما نص نفس القانون على أنه يعاقب بالحبس من سنة واحدة إلى خمس سنوات كل ربان خاضع الأحكام المعاهدة الدولية للوقاية من تلوث البحر بالمحروقات المبرمة بلندن 12 ماي 1954 وتعديلاتها، الذي ارتكب مخالفة لأحكام المتعلقة بخطر صب المحروقات أو مزيجها في البحر وفي حالة العود تضاعف العقوبة، ونص كذلك القانون 03 - 10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة أنه يعاقب كل ربان سفينة غير خاضع لأحكام المعاهدة المذكورة أعلاه يرتكب مخالفة لأحكام المادة 93 أعلاه بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين وفي حالة العود تضاعف العقوبة، كما أنه يعاقب بالحبس لمدة سنتين كل من رمى أو أفرغ أو ترك تسربا في المياه السطحية أو الجوفية في مياه البحر الخاضعة للقضاء الجزائري بصفة مباشرة أو غير مباشرة المادة أو مواد يتسبب مفعولها أو تفاعلها في إلحاق الإضرار ولو مؤقت بصحة الإنسان أو النبات أو الحيوان، أو يؤدي ذلك إلى تقليص استعمال مناطق السياحية²، أما بخصوص المنشآت المصنفة تعاقب المادة (102) من نفس القانون بالحبس لمدة سنة واحدة كل من استغل منشأة دون الحصول على ترخيص من الجهة الإدارية المختصة.

ثانيا - عقوبة الإعدام

هي قتل شخص بإجراء قضائي من أجل العقاب أو الردع العام، وتعد عقوبة الإعدام أشد العقوبات على الإطلاق وقد استخدم المشرع الجنائي البيئي هذه العقوبة في جرائم تلويث البيئة البحرية بالمواد المشعة بصفة خاصة وذلك لما تحدثه هذه المواد من تلوث مدمر يؤدي إلى انهيار النظام البيئي بصفة عامة، ولقد نص المشرع الجزائري على عقوبة الإعدام في نص المادة 500 من قانون 98 - 05 المعدل والمتمم للأمر 80 - 76 والمتضمن قانون البحري وذلك بقول

¹ - المادة 90 من قانون 03 - 10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة سالف الذكر

² - المادة 100 من قانون 03 - 10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة. سالف الذكر

يعاقب بالإعدام، كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية التي عمدا نفايات مشعة في المياه التابعة للقضاء الجزائري، والواقع أن عقوبة الإعدام نادرة في التشريعات البيئية الجزائرية نظرا لخطورتها فإذا كانت قوانين حماية البيئة تسعى من أجل حماية الحقوق الأساسية للأفراد ومن ضمنها الحق في الحياة، فإن التشريعات العقابية تصون هذا الحق أيضا رغم أنها أحيانا تسلبه من الإنسان إلا أنها تلجا إلى ذلك إلا في الحالات التي تكون فيها الجريمة خطيرة تمس بأمن المجتمع¹.

ثالثا - عقوبة الغرامة

اتجهت معظم التشريعات الجنائية الحديثة بما فيها التشريع الجزائري نحو تغليب الجزاء المالي بخصوص جرائم تلويث البيئة بشكل عام وجرائم تلويث البيئة البحرية على الخصوص، حيث أن عقوبة الغرامة تتضح لنا في الجرائم الخاصة بهذه الأخيرة خاصة بعد أن ألغي قانون 03-83 المتعلق بحماية البيئة بقانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، فنلاحظ من خلال هذا الأخير أن مقدار الغرامة قد ارتفع بدرجة كبيرة من الذي كان منصوص عليه في قانون البيئة 03-83 الملغى، والغرامة هي عبارة عن مبلغ من المال يلتزم المحكوم عليه بدفعه إلى الخزينة العمومية، وتعد عقوبة الغرامة أنجع العقوبات، وذلك لكون أغلب الجانحين في مجال البيئي عموما من المستثمرين الاقتصاديين.

لهذا نجد المشرع الجزائري من خلال القانون 03 - 10 الذي ألغى أحكام القانون 03 - 83 أبدى اهتمامه بهذا النوع من العقوبات وهذا يدل أنه في حقيقة مدرك لخطورة الوضع وأنه متبع لكل التغيرات وما يطرأ على البيئة البحرية وما يلحقها من أضرار وأخطار سواء على المستوى الدولي أو الداخلي، حيث أورد مشرع الجزائر غرامات قاسية ورفع بذلك الحد الأقصى والأدنى لها، ومن خصائص هذه العقوبة أنها قد تأتي في شكل عقوبة أصلية مقررة على الفعل المجرم وقد تأتي الغرامة كعقوبة إضافية لعقوبة الحبس.

¹ - الفتني منير ، المرجع سابق، ص144

الفرع الثاني: العقوبات التبعية والتكميلية.

تأتي هذه العقوبات في الدرجة الثانية بعد العقوبات الأصلية وهي:

أولا - العقوبات التبعية.

لا نكون بصدد هذا النوع من العقوبات إلا إذا كنا بصدد جنائية بيئية أي لا تتعلق إلا بالجنايات وهذه العقوبة تطبق بقوة القانون حسب ما نصت المادة 3/4 من قانون العقوبات الجزائري، والجنايات البيئية في التشريعات البيئية كون اغلب الجرائم جنح ومخالفات، ولكن بالنسبة للمجال البيئي البحري وكما أيرنا قد طبقت فيه عقوبة الإعدام، لذلك فيمكن تطبيق هذه العقوبة على الجنائية المعاقب عليها بالمادة 87 مكرر من قانون العقوبات الجزائري¹.

أ-العقوبات التبعية والتكميلية.

تأتي هذه العقوبات في الدرجة الثانية بعد العقوبات الأصلية وهي:

1- العقوبات التبعية: لا تكون بصدد هذا النوع من العقوبات إلا إذا كنا بصدد جنائية بيئية أي لا تتعلق إلا بالجنايات وهذه العقوبة تطبق بقوة القانون حسب ما نصت المادة 3/4 من قانون العقوبات الجزائري، والجنايات البيئية في التشريعات البيئية كون اغلب الجرائم جنح ومخالفات، ولكن بالنسبة للمجال البيئي البحري وكما أيرنا قد طبقت فيه عقوبة الإعدام، لذلك فيمكن تطبيق هذه العقوبة على الجنائية المعاقب عليها بالمادة 87 مكرر من قانون العقوبات الجزائري.

2- العقوبات التكميلية : هذا النوع من العقوبات تكمل العقوبات الأصلية وهي عقوبات هامة تلعب دورا كبيرا في حماية البيئة البحرية فقد نصت المادة 9 من قانون العقوبات الجزائري على العقوبات التكميلية وكان ذلك على سبيل الحصر ومن بين هذه العقوبات والتي تختص في حماية البيئة بصفة عامة ولها علاقة بحماية البيئة البحرية وهي:

¹- بلال طاهر ،عبد الرحمان بوديوار،المرجع السابق،ص87.86

-المصادرة: وهو إجراء لا يطبق في الجرح أو المخالفات الخاصة بالمجال البيئي بصفة عامة والمجال البحري على وجه الخصوص إلا بوجود نص قانوني يقرره، وهي تلعب دورا كبيرا وهاما في مواجهة الجروح الماسة بالبيئة البحرية ومنه نجد أن قانون العقوبات الجزائري أجاز للمحكمة عند الحكم بالإدانة في جنائية أو جنحة أن تحكم بمصادرة الأشياء المضبوطة التي تحصلت من جريمة أو التي استعملت في ارتكابها والتي كانت معدة لاستعمالها. فيها وهي في الحقيقة تعني نزع الملكية جبرا من صاحبه بغير مقابل وإضافته إلى ملك الدولة¹ أو بمعنى آخر هي الأيلولة النهائية إلى الدولة لمال أو مجموعة من الأموال المعينة أو بالأحرى أن المصادرة هي الاستلاء الحساب الدولة على أموال والأشياء ذات الصلة بالجريمة سواء وقعت هذه الأخيرة بالفعل أم كان يخشى وقوعها، وتتم المصادرة قهرا بطريق الإكراه بواسطة حكم قضائي² والمصادرة بهذا المفهوم، طبقا لقانون العقوبات الجزائري نوعان:

-مصادرة وجوبية: تختص بالأشياء المتحصلة أو المكتسبة والتي كانت تستعمل في تنفيذ جنائية أو حصلت منها، وكذا الهيئات والمنافع الأخرى التي استعملت المكافئة مرتكب الجنائية مع مراعاة حقوق الغير حسن النية، وكذلك بعض الأشياء التي بعد صنعها أو استعمالها أو حملها أو حيازتها أو التصرف فيها جريمة في حد ذاتها، مثل المخدرات والأسلحة الحربية ولو كانت ملكا للغير .

-مصادرة جوازية: تختص بالأشياء المتحصلة أو المكتسبة أو المستعملة في جنحة أو مخالفة حكمت بها المحكمة إلا إذا وجد نص صريح يوجب مصادرة هذه الأشياء فتصبح المصادرة من قبيل المصادرة الوجوبية كما في حالة الوسائل المستخدمة في التهريب كالمخدرات والأسلحة.

-غلق المنشأة : ولا شك هذا الإجراء يتضمن إجراء آخر أو تدبير آخر رغم أن قانون الجزائري لم يتطرق إلى ذكره في أي مادة من مواده وهو غلق المنشأة الذي يستدعى حل الشخص الاعتباري ومنعه من القيام بأي نشاط يمس بسلامة البيئة، ولقد أثبت الواقع فعالية هذا الإجراء _ حل الشخص الاعتباري - لما ينطوي عليه من ردع الجاني ليس عن ارتكاب أي جريمة من جرائم

¹ على عدنان الفيل، دراسة مقارنة للتشريعات العربية الجزائرية في مجال مكافحة جرائم التلوث البيئي، المجلة الزرقاء للبحوث والدراسات الإنسانية، المجلد التاسع العدد الثاني سنة 2009.ص87

² سليمان عبد المنعم، نظرية الجزاء الجنائي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، القاهرة سنة 1999 60.61

تلويث البيئة البحرية فقط و إنما أثبتت فعاليتها في جرائم تلويث البيئة ككل، وكان من الأحسن لو أخذت هذه العقوبة أي حل الشخص المعنوي كعقوبة أصلية تماشيا مع الاتجاه الحديث الذي أصبح يأخذ بالمسؤولية الجزائية للأشخاص المعنوية.

-**نشر الحكم:** ففي بعض الأحوال لا يكتفى المشرع بالعلانية في النطق بالأحكام في ساحات القضاء، و إنما يستلزم فوق ذلك نشر الحكم بالإدانة على نطاق واسع عبر إذاعته وإعلانه ليصل إلى عدد كاف من الناس، والهدف من هذا التدبير مساس محكوم عليه في اعتباره لدى متعاملين معه والذي يعتمد عليه في تنمية دخله، حيث يكون التشهير به أبلغ أثرا من العقوبات الأصلية الذي يظل تنفيذها خافيا على الجمهور¹، كما يظهر تأثير هذا التدبير أكثر على رجال الصناعة والاقتصاد لأنه يكشف صورتهم الحقيقية السيئة أمام الرأي العام، أكثر من العقوبات الأخرى التي يبقى تطبيقها سرا خافيا على المتعاملين معهم².

الفرع الثالث: التدابير الاحترازية

زيادة على العقوبات التكميلية السالفة الذكر، وإلى جانب الردع بالعقوبة، وجدت التدابير الاحترازية كنتيجة حتمية لضرورة إصلاح المجرم وإعادة تأهليه داخل المجتمع، ويتم توقيع التدبير الاحترازي من قبل القاضي الجزائي، حسب ظروف كل قضية مما يعد داخلا في حدود ونطاق سلطته التقديرية، أو بالأخرى فهي متروكة لسلطة القاضي التقديرية وهي تلحق بجريمة معينة³.

أولا - المنع من ممارسة النشاط: بعد هذا التدبير الاحترازي الشخصي سبيلا وقائيا يهدف إلى منع الجائح من ارتكاب الجريمة البحرية التلوث البحري حيث تكون المهنة أو النشاط عاملا لارتكابها، ونظرا لخطورة هذا التدبير يستثنى مجال تطبيقه على المخالفات، كما حدد مدة قصوى لتطبيقه لا تتجاوز 10 سنوات، ومن أمثلة سحب رخصة استغلال الشاطئ عند عدم احترام الجائح

¹ - واعي جمال المرجع السابق، ص 341

² - محمد الموسخ، المرجع السابق، ص 301

³ - وناسة جدي، المرجع السابق، ص 145

الالتزامات بعد إعداره، كما ورد في القانون 03 - 10 ، أنه يجوز للمحكمة أن تقضي بمنع استعمال المنشأة إلى حين الحصول على ترخيص من الجهة المختصة¹.

ثانيا - المصادرة: لقد تطرقنا لهذا الإجراء عندما تكلمنا على العقوبات التكميلية ووضحنا أن المصادرة تعتبر عقوبة تكميلية تتكون من نوعين إما وجوبية أو جوازية، إلا أنه هنا جاءت كتدبير احترازي حيث أنها قد تكون المصادرة عقوبة أو تدبير احترازي، فتكون عقوبة متى انصبت على الشيء المباح لتحقيق بها إيذاء الجانح في ذمته المالية، ويكون تدبيرا احترازيا عندما تنصب على أشياء غير مباحة، فتكون أداة للوقاية من استخدامها في إجرامه ومن أمثلتها في مجال حماية البيئة البحرية حجز معدات الصيد البحري المحظورة التي ارتكبت في الجريمة كما هو الشأن بالنسبة للسكك بطريقة غير شرعية أين يتم توجيهها لجهة ذات منفعة عمومية بعد التأكد من سلامتها.

ثالثا - الوقف المؤقت للنشاط أو الغلق النهائي: يعد جزء الغلق من أبرز التدابير العينية في مجال جرائم تلويث البيئة البحرية، ويقصد به منع المنشأة المخالفة لأحكام الشريعة البيئية من مزاوله نشاطها بصفة مؤقتة أو دائمة متى تسببت في إحداث أخطار أو مساوئ تبلغ درجة يتعذر تقاديبها ، وعليه بعد الغلق من العقوبات الضارة بمصالح الشركاء والدائنين وتتعدى آثاره للغير، فالإيقاف غالبا ما ينصب على نشاط المؤسسات الصناعية، والوقف المؤقت هو عبارة عن تدبير تلجأ إليه الإدارة في حالة وقوع عطب بسبب مزاوله المشروعات الصناعية لنشاطها، والذي قد يؤدي إلى تلويث البيئة لأنه يمكن إيقاف النشاط متى شكلت خطرا².

¹ - المادة 102 من قانون 03 - 10 المؤرخ في 19 يوليو 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية السلامة سالفه الذكر

² - بلال طاهر ، عبد الرحمان بوديوار، المرجع السابق، ص 91.99

الخاتمة

وفي الأخير تجب الإشارة إلى أن قضية إنقاذ البيئة البحرية تشكل أقصى تحديات الإنسان في القرن الجديد ، فهو الذي صنع بيده مشكلة تلويث البيئة وهو وحده الذي عليه إنقاذها ، لذا يتطلب العصر القادم ثقافة جديدة يطلق عليها ثقافة البقاء Culture of Permanence ، وقوامها أن يفي الجيل الحالي للبشرية باحتياجاته دون إضاعة الفرصة على الأجيال القادمة ، ولكي يستمر بقاء الجنس البشري في هذه الأرض يتطلب الأمر مراجعة والتزام بتغيير موقف الإنسان من الطبيعة وعلاقته معها ، علما أن تكون دعوة للعودة إلى قداسة الطبيعة وتقوية الرابطة العاطفية بينها وبين البشر جميعا ، وتوصلنا من خلال هذه الدراسة لبعض النتائج:

-من خلال تطرقنا إلى مصادر التلوث البحري نرى أن العنصر البشري يلعب دورا كبيرا في تلويث البيئة البحرية خاصة بسبب أنشطته من نقل وتنقيب وصرف للنفايات دون مبالاة للأضرار والنتائج .

-تعددت الهيئات ومؤسسات الدولة في مجال حماية البيئة البحرية في الجزائر كل في اختصاصها ومجال عملها، خاصة على المستوى المركزي إلا أنها تبقى ناقصة على المستوى المحلي حيث أسندت مهمة حماية البيئة البحرية من التلوث على المستوى المحلي للولاية والبلدية ولم تنشأ لذلك هيئة خاصة مستقلة وبل أصبحت الجمعيات تلعب دورا كبيرا على المستوى المحلي في حماية البيئة البحرية.

- يلعب القضاء دورا هاما في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث من خلال تحديد المسؤوليات في جرائم تلويث البيئة البحرية والمتابعة القضائية أو الجزائية وأيضا من خلال تسليط العقوبات المقررة قانونا ، إلا أن القاضي يكون في بعض الأحيان أمام عقبات كثيرة لعدم تخصصه وتأهيله في هذا المجال.

-بالنسبة للجزاءات والتدابير التي أقرها المشرع الجزائري كالية لحماية البيئة البحرية والتي يلاحظ أنها جاءت ردعية وعقابية في مجملها تحتاج إلى إدارة متمكنة وقوية وقضاء مستقل لتطبيقها.

-وجدنا من خلال هذه الدراسة أن المشرع الجزائري ولمكانة المحروقات والبتترول في اقتصاد الجزائر بذل جهود كبيرة لتجسيد الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الدولة لحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط والمحروقات.

-وكنقطة هامة وأساسية نجد أن هذه الترسانة من القوانين والاتفاقيات وكل هذه الآليات المنتهجة تبقى غير فعالة وبدون نتائج حقيقية ودائمة في غياب الوعي البيئي والمشاركة البشرية في شؤون حماية البيئة البحرية من التلوث رغم أنه من الحقوق التي يكفلها القانون الدولي كمبدأً.

و بالمقابل لهذه النتائج تقدم بعض التوصيات:

- التحسيس و التوعية بأهمية الحفاظ على البيئة البحرية على مستوى مراكز تكوين البحارة .
- اهتمام المجتمع المدني بقضايا البيئة و الحفاظ عليها لأنه هو المتسبب في تلويث البيئة و بالتالي يجب عليه حمايتها.
- ضرورة عمل الدولة الجزائرية ممثلة في هيئاتها ومؤسساتها على مواكبة التطور الصناعي والعلمي الذي تسبب في ظهور مصادر أخرى للتلوث لم تكن معروفة مما يستدعي اتخاذ إجراءات جديدة ووضع قوانين وإبرام اتفاقيات دولية جديدة تعالج أضرارها بشكل مباشر .
- العودة إلى أحكام الدين الإسلامي في مجال تحسيس المواطنين والتوعية والتربية عموما والبيئة البحرية خصوصا.
- تكوين الإدارة وتمكينها في مجال البيئة البحرية والتلوث ليتسنى لها تطبيق التشريعات والتدابير الخاصة بذلك بصرامة.
- إنشاء قوة عمومية متخصصة في مراقبة الساحل ويمتد نشاطها إلى المياه الإقليمية للجزائر، تسهر على متابعة كل رمي أو صب أو تأثير على البيئة البحرية.
- تفعيل دور وسائل الإعلام ووسائل التواصل الاجتماعي لبت أهمية هذه البيئة البحرية وما تمثله في اقتصاد الدولة في ضمير المجتمع وتربية الأجيال الحاضرة على ضرورة حماية هذه الثروة

حتى نضمن حق الأجيال المستقبلية في حياة وبيئة نظيفة ، لأنه يبقى المواطن هو المسؤول والمتضرر في الأخير.

قائمة المراجع

النصوص الرسمية

أ-القرآن الكريم

ب-الإتفاقيات

- إتفاقية لندن لمنع تلوث البحر بالبترول لعام 1954م.
- إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط العام 1976
- البرتوكول برشلونة الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط عام 1976.

ج- القوانين

- القانون 83-03 المؤرخ في 22 ربيع الثاني عام 1403 الموافق لـ 05 فبراير 1983 المتعلق بحماية البيئة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، عدد 06 سنة 1983.
- القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 جويلية 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة جريدة الرسمية عدد 43 لسنة 2003
- قانون رقم 01-19 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 المتعلق بتسيير النفايات و مراقبتها و إزالتها جريدة رسمية عدد 77 لسنة 2001
- قانون 303 مؤرخ في 22 ربيع الثاني عام 1403 الموافق لـ 05 فبراير 1983 المتعلق بحماية البيئة والمادة 57 من القانون 03 - 10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة
- قانون 90-09 المؤرخ في 07/04/1990 المتضمن قانون الولاية.

د-الأوامر

- الأمر رقم 75 - 58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05 - 10 المؤرخ في 20 يونيو 2005 المتضمن ق.م.ج، الجريدة الرسمية الصادرة في 26 جوان 2005 ، العدد 44 ،

هـ-النصوص التنظيمية

- المرسوم الرئاسي رقم 96-01 المؤرخ في 05 جانفي 1996 و المتعلق بتعيين أعضاء الحكومة
- المرسوم رقم 88 - 228 المؤرخ في 05-11-1988 والمتضمن شروط قيام السفن والطائرات بغير النفايات التي من شأنها تلويث البحر.
- المرسوم التنفيذي رقم 01-09 المؤرخ في جانفي 2001 والمتضمن تنظيم الإدارة المركزية في وزارة تهيئة الإقليم و البيئة.
- المرسوم التنفيذي 02-115 المؤرخ في 3 أفريل 2002 والمتضمن المرصد الوطني للبيئة والتنمية المستدامة.

- المرسوم التنفيذي 68/93 المؤرخ في 01/03/1993 المتعلق بطرق تطبيق الرسم على الأنشطة الملوثة أو الخطيرة على البيئة، انظر كذلك المنشور الوزاري المشترك رقم 1648 المؤرخ في 18-09-1993 حول تأسيس الرسم على الأشرطة الملونة. تنحدر أسعار هذا الرسم القانون المالية لسنة 2000

المؤلفات

أ-الكتب

- ابراهيم محمد الدعمة، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1983
- ابراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، دار الفكر العربي، القاهرة، سنة 1984
- أحمد عبد الرحيم السائح، أحمد عبده عرض قضايا البيئة من منظور اسلامي مركز الكتاب، القاهرة، طبعة 2004
- أحمد عبد الكريم سلامة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية و الإتفاقية الطبعة الأولى جامعة الملك السعود ، الرياض 1997

- أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية و الإتفاقية الطبعة ، مطابع جامعة الملك سعود، سنة 1997
- أحمد محمد ابراهيم ،البيئة واستراتيجيات القرن الحادي والعشرين المعهد القومي لعلوم البحر و المصايد، مصر ،سنة 2000
- الجيلاني عبد السلام ارحومة، حماية البيئة بالقانون، دراسة مقارنة للقانون الليبي، الدرا الجماهيرية للنشر والتوزيع و الإعلان، سنة مصراته، سنة 2000.
- أنور عبد العليم، ثروات جديدة من البحار، دار الكتاب العربي، القاهرة، سنة 1967
- بطرس البستاني، محيط المحيط قاموس مطول للغة العربية، بيروت، مكتبة لبنان ناشرون سنة 1998.
- جمال ندا، قانون البحار الجديد والمصالح العربية المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، سنة 1977
- حافظ مدحت إبراهيم ، شرح القانون قانون التجارة البحرية الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990 و التشريعات المكملة له ، الطبعة الأولى مكتبة غريب، 1991م
- حامد سلطان عائشة راتب صلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، سنة 1978
- سليمان عبد المنعم، نظرية الجزاء الجنائي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، قاهرة سنة 1999
- سهير إبراهيم حاجم الهيبي، الآليات القانونية الدولية لحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2014.
- صلاح الدين عامر القانون الدولي الجديد للبحار، دراسة لأهم أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 ، دار النهضة العربية، القاهرة سنة 1989

- صلاح الدين عامر. القانون الدولي الجديد للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 دار النهضة العربية القاهرة سنة 1989،
- صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة سنة 1983.
- صلاح الدين عامر، حماية البيئة إبان النزاعات المسجلة في البحار، المجلة المصرية للقانون الدولي، مصر، 1993
- صلاح الدين عامر، مقدمة الدراسة القانون الدولي، دار النهضة العربية القاهرة سنة 2002
- صوفيا شراء ،المحكمة الدولية لقانون البحار، بداية وآفاق، مذكرة ماجستير في القانون العام، جامعة محمد خيضر بسكرة، دفعة 2002-2003
- عباس هاشم الساعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث دار المطبوعات الجامعية الاسكندرية سنة 2002
- عبد الأحد جمال الدين ،النظرية العامة للجريمة، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة 1996
- عبد الرحمان صلاح الحديثي .النظام القانوني الدولي لحماية البيئة. الطبعة الأولى منشورات الطلبي الحقوقية. 2010
- عبد الفتاح مراد شرح تشريعات البيئة الهيئة القومية العامة لدار الكتاب والوثائق المصرية، مصر، سنة 1996
- عبد القادر الشخلي، حماية البيئة في ضوء الشريعة والقانون والإدارة والتربية والإعلام ، منشورات الحلبي الحقوقية ببيروت لبنان ، ط1، 2009 م
- عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية المكتب الجامعي الحديث الإسكندرية، 2006
- فتحى دردارة، البيئة في مواجهة التلوث دار الأمل تيزي وزو سنة 2003

-محمد بن عمار، مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والإدارية، 1993

- محمد بو سلطان ،مبادئ القانون الدولي ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، سنة 1994

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

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

-محمد حسين عبد القوى ،الحماية الجنائية للبيئة الهوائية، دون دار نشر 2002

- محمد سامر أنور عاشور، تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، دون دار نشر

- محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي الجماعة الدولية، دار المطبوعات الجامعية،
الإسكندرية سنة.1996

- محمد سعيد الدقاق مصطفى سلامة حسين، القانون الدولي المعاصر، دار المطبوعات
الجامعية الإسكندرية، سنة 1997

- محمد سمير الشراقي ،القانون البحري، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة 1987

- محمد طلعت العديمي ،القانون الدولي البحري في ابعاده الجديدة، الإسكندرية، منشأة المعارف،
1998.

- محمد عبد الله نعمان ،الحماية الدولية للبيئة البحرية، دراسة قانونية خاصة عن البحر الأحمر،
دار النهضة العربية القاهرة، سنة 2004

- محمد عبد الله نعمان، الحماية الدولية للبيئة البحرية، دراسة قانونية خاصة عن البحر الأحمر،
دار النهضة العربية القاهرة، سنة 2004

- مصطفى كمال طه القانون البحري الجديد (مقدمة - السفينة - أشخاص الملاحة البحرية
إيجار السفينة و النقل البحري - الحوادث البحرية التأمين البحري) دار الجامعة الجديدة للنشر ،
1995

- ياسر محمد فاروق اللمناوي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة دار الجامعة الجديدة
، الإسكندرية 2008م

ب- الأطروحات والرسائل والمذكرات

- أحمد اسكندر، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة
لنيل شهادة دكتوراه دولة القانون، معهد الحقوق و العلوم الإدارية جامعة الجزائر سنة 1995

- أحمد أسكندري ، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي، رسالة لنيل
شهادة دكتوراه في القانون ، معهد الحقوق و العلوم الإدارية بن عكنون، 1995م

- واعلى جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث دراسة مقارنة رسالة دكتوراه في
القانون الخاص، جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، السنة الجامعية
2010

- محمد الموسخ، الحماية الجنائية للبيئة، دراسة مقارنة بين الشريعة الإسلامية والقانون
الوضعي، رسالة دكتوراه في القانون الجنائي، جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية الحقوق والعلوم
السياسية، 2008 - 2009

الفتني منير، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث ،رسالة ماجستير في القانون العام، جامعة
الجزائر 1 سنة 2013

-وناسة جدي ،الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري،مذكرة لنيل شهادة
الماجستير،تخصص قانون أعمال ،قسم الحقوق ،كلية الحقوق والعلوم السياسية،جامعة محمد
خيضر بسكرة ،2007-2008

- يوسف نور الدين، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البيئي مذكرة ماجستير ، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، دفعة 2005-2006
- الفتني منير ،الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث ،مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير ،في القانون العام الحقوق ،جامعة الجزائر 1 ،2014
- عبد السلام على عبد السلام، الالتزامات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث . مذكرة ماجستير ، قسم القانون .أكاديمية الدراسات العليا ، طرابلس - 2008
- عبد الله سعود، مفهوم السيادة البحرية، دراسة قانونية في إطار إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 و التشريعات الجزائرية ذات الصلة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي و العلاقات الدولية، معهد الحقوق بن عكنون جامعة الجزائر دفعة 2001-2002
- اقوجيل ليدية، عبد المومن حياة،حماية البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث،مذكرة شهادة الماستر ،قانون البيئة،نظام ل.م.د،كلية الحقوق والعلوم السياسية،جامعة مولود معمري،تيزي وزو،2014-2015
- عباس إبراهيم دشتي .الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط ، رسالة إستكمالا متطلبات الحصول على درجة الماستر في القانون جامعة الشرق الأوسط ، قسم القانون العام كلية الحقوق ، عمان 2010
- بوغازي جهيد ،حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الجزائري،مذكرة شهادة الماستر،تخصص قانون البيئة و التنمية المستدامة،قسم الحقوق ،كلية الحقوق و العلوم السياسية،جامعة العربي بن مهدي أم البواقي،2019-2020
- بلال طاهر ،عبد الرحمان بوديار،الحماية القانونية للبيئة البحرية أثارها على التنمية المحلية المستدامة،مذكرة شهادة الماستر،قانون إداري ،كلية الحقوق والعلوم السياسية،جامعة العربي التبسي تبسة،2020-2021

ج-المحاضرات

- أحمد سكندري ،محاضرات في تلويث البيئة البحرية، مفهوم ومصادر الجزء الأول، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2013

د-الملتقيات و المقالات

- على عدنان الفيل، دراسة مقارنة للتشريعات العربية الجزائرية في مجال مكافحة جرائم التلوث البيئي، المجلة الزرقاء للبحوث. والدراسات الإنسانية، المجلد التاسع العدد الثاني سنة 2009

- محمد منصوري، الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث بين القانون الدولي العام والتشريع الداخلي، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 10 العدد 2 جامعة باتنة، سبتمبر 2019

-الجزائر البيئة البيئة في الجزائر بين الماضي والمستقبل والمهمة المستعجلة، مجلة دورية تصدر عن كتابة الدولة المكلفة بالبيئة عدد 1 سنة 1999

الفهرس والمحتويات

الصفحة	الفهرس
	الإهداء
	الشكر والتقدير
	قائمة المختصرات
1	مقدمة
5	الفصل الأول: البيئة و التلوث البحري في القانون الجزائري و الهيئات المكلفة بحمايتها
6	المبحث الأول: البيئة البحرية و التلوث البحري
6	المطلب الأول: ماهية البيئة البحرية و التلوث البحري
6	الفرع الأول: مفهوم البيئة البحرية
21	الفرع الثاني: مفهوم التلوث البحري
21	المطلب الثاني: الهيئات ودور القضاء في حماية البيئة البحرية في الجزائر
26	الفرع الأول: الهيئات المكلفة بحماية البيئة البحرية في الجزائر (المركزية و المحلية)
30	الفرع الثاني: دور القضاء في حماية البيئة البحرية في الجزائر (القضاء المدني و القضاء الجزائري)
31	المبحث الثاني: نطاق و مصادر تهديد البيئة البحرية
31	المطلب الأول: نطاق البيئة البحرية
31	الفرع الأول: بيئة البحر الإقليمي
32	الفرع الثاني: بيئة المنطقة المتأخمة (المجاورة)
32	الفرع الثالث: بيئة المنطقة الإقتصادية الخالصة
33	الفرع الرابع: بيئة الجرف القاري
34	الفرع الخامس: بيئة أعالي البحار
35	المطلب الثاني: مصادر تهديد البيئة البحرية
39	الفرع الأول: التلوث من مصادر برية (أرضية)
40	الفرع الثاني: التلوث النفطي (التلوث الزيتي)
41	الفرع الثالث: التلوث الناجم عن أوجه النشاط المتعلقة بقاع البحار
41	الفرع الرابع: التلوث النووي (الإشعاعي)
42	الفرع الخامس: الإفراط في إستغلال البيئة البحرية
43	الفصل الثاني: آليات القانونية لحماية البيئة البحرية في الجزائر

44	المبحث الأول: الاتفاقيات الدولية المصادق عليها والتشريعات الوطنية الخاصة بحماية البيئة البحرية .
45	المطلب الأول: حماية البيئة البحرية في إطار الاتفاقيات الدولية
47	الفرع الأول: الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر لحماية البيئة البحرية من البحر بالبتترول
49	الفرع الثاني: الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر لحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط
50	الفرع الثالث: الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر لحماية البيئة البحرية من التلوث بالسفن و الطائرات
56	الفرع الرابع: الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر لحماية البيئة البحرية من المصادر البرية للتلوث
60	المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية في إطار التشريعات الوطنية
62	الفرع الأول: التشريعات الوطنية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث بالسفن و الطائرات
63	الفرع الثاني: التشريعات الوطنية الجزائرية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث بالمحروقات
66	الفرع الثالث : التشريعات الوطنية الجزائرية الخاصة بمنع التلوث البحري من مصادر أرضية
70	المبحث الثاني: الجزاءات و التدابير المطبقة لحماية البيئة البحرية
70	المطلب الأول: الجزاءات الإدارية لحماية البيئة البحرية
71	الفرع الأول: الإخطار ووقف النشاط
73	الفرع الثاني: سحب أو شطب الترخيص
73	الفرع الثالث: الرسوم الجبائية
75	المطلب الثاني: الجزاءات و العقوبات الجنائية لحماية البيئة البحرية
75	الفرع الأول: العقوبات الأصلية
79	الفرع الثاني: العقوبات التبعية و التكميلية
81	الفرع الثالث: التدابير الإحترازية
84	الخاتمة
88	قائمة المراجع
97	الفهرس و المحتويات



ملخص مذكرة الماستر

لقد عمدت الجزائر إلى المبادرة والمشاركة للمصادقة على العديد من المعاهدات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية، كما قامت ببذل العديد من الجهودات بغية تحقيق مجموعة من الأهداف على غرار التنمية المستدامة وجعلها حقيقة على أرض الواقع من سنها للعديد من النصوص والقواعد القانونية على غرار قانون حماية البيئة رقم 03-10، والتي تسعى إلى حماية البيئة من التلوث بالنفط والتلوث الناجم عن السفن والطائرات، وكذلك لدورها في قطاع النقل البحري في البحر الأبيض المتوسط وعلاقتها بالتنمية المستدامة للدولة. كما أعطى المشرع للإدارة والقضاء السلطة والأداة القانونية اللازمة لتفعيل وتجسيد هاته الحماية عبر مجموعة من الجزاءات والتدابير التي تطبق على كل مخالف يمس بحرمة البيئة البحرية الكلمات المفتاحية البيئة البحرية المعاهدات التنمية المحلية التلوث النقل البحري.

الكلمات المفتاحية

1- البيئة 2- التلوث 3- النقل البحري 4- التنمية المحلية 5- القانون البحري.

Abstract of The master thesis

Algeria has taken the initiative and hastened to ratify many international treaties related to the protection of the marine environment. It has also made many efforts in order to achieve a set of goals such as sustainable development and make them a reality on the ground by enacting many legal texts and rules such as the Environmental Protection Law No. 03-10, which seeks to protect the environment from oil pollution and pollution caused by ships and aircraft, as well as for its role in the maritime transport sector in the Mediterranean and its relationship to the sustainable development of the state. The legislator also gave the administration and the judiciary the authority and legal tool necessary to activate and embody this protection through a set of penalties and measures that are applied to every violator who violates the sanctity of the marine environment. Keywords: marine environment, treaties, local development, pollution, maritime transport.

Key words

1- Environment 2- pollution 3- maritime transport 4- local development
5- maritime law