

جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



الحماية الوطنية للبيئة البحرية من أضرار السفن

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات المينائية والبحرية

من تقديم الطالبة

● هناء رماش

تحت إشراف:

د. بوغازي بلال

لجنة المناقشة

الاسم و اللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/ بوالشعور وفاء	أستاذة محاضر	رئيساً
د/ بوغازي بلال	أستاذ محاضر	مشرفاً و مقررأ
أ/ باخالد عبد الرزاق	أستاذ مساعد	مناقشاً

دورة جوان 2026



إِهْدَاء

إلى أمي التي كانت سنداً لي في كل خطوة
إلى روعي أبي الطاهرة رحمه الله واسكنه فسيح الجنة
وإن لم تشهد هذا اليوم بعينك أهديك ثمرة جهدي راجية
أن تصلك فرحتي دعاء ورحمة.

إلى إخوتي اللذين تقاسموا معي الحلم قبل أن يتحقق
أهديكم هذا الإنجاز عرفانا بدعمكم الدائم.

شكر وتقدير

مصادقا لقوله تعالى " لئن شكرتُمْ لازيدنَّكُمْ " صدق الله العظيم.

الحمد والشكر والثناء لله تعالى على ما وهبني من النعم، وأنار لي

درب العلم والمعرفة وأعانني ووفقني على إتمام هذا العمل، فله الحمد والثناء لجلال

وجهه

وعظيم سلطانه.

ويقول النبي صلى الله عليه وسلم "من لم يشكر الناس لم يشكر الله "

ومن هذا الحديث

يقتضي منا الاعتراف بالفضل، وأتوجه بتسجيل أعرق آيات الشكر والعرفان

والامتنان إلى الأستاذ المشرف الدكتور "بلال بوغازي"

الذي منحني الكثير من وقته وعلمه وجهده، وعلى ما قدمه لي من نصائح وتوجيهات

طيلة مدة إعداد المذكرة

فأسأل الله العلي القدير أن يجازيه خير الجزاء.

كما أتوجه بالشكر الجزيل والكبير إلى كل أساتذة التخصص كل باسمه

وأقدم بخالص الشكر إلى الأساتذة أعضاء لجنة المناقشة

قائمة المختصرات

باللغة العربية:

ج.ر.ج.ج: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية

د.س: دون سنة نشر

د.ط: دون طبعة

ص: الصفحة

ص ص: من الصفحة إلى الصفحة

بالغة الأجنبية

J.O.R.A: Journal Officiel De la République Algérienne

S.D: Sans date

S. éd: sans édition

P: Page

P P : de la page à la page

مقدمة

مقدمة

تعرف البيئة البحرية بأنها جزء لا يتجزأ من النظام البيئي العالمي، إذ تغطي البحار والمحيطات أكثر من سبعين بالمائة من سطح الكرة الأرضية، وعلى الرغم من ضخامة هذه النسبة، إلا أن الكثيرين قد لا يدركون الأهمية الحقيقية لهذه المسطحات المائية، فهي ليست مجرد فضاء للسباحة والاستجمام، بل تعد مصدراً أساسياً للغذاء وشرطاً حيوياً للسفن التي تنقل البضائع، كما أن المناخ الذي نعيشه يتأثر بشكل مباشر بالبحار، فضلاً عن الثروات الهائلة التي تزخر بها أعماق المحيطات، كالأحجار الكريمة (مثلاً للؤلؤ والمرجان) وموارد الطاقة، والتي تلعب دوراً محورياً في دعم الاقتصاد إذا ما أُحسن استثمارها.

ومع التطورات المتسارعة التي شهدتها البشرية، تمكن الإنسان من التغلب على الصعوبات التي كانت تعيقه سابقاً عن استغلال خيرات البيئة البحرية، فمع ولوجه عصر الثورة الصناعية والاستكشافات التكنولوجية، ابتكر أساليب علمية متطورة اعتمد عليها في مجالات شتى، مثل: تسيير ناقلات النفط العملاقة، واستغلال قاع البحر وباطن أرضه، فضلاً عن اكتشاف الطاقة النووية واستخدامه في أغراض متعددة.

وتعد السفن الوسيلة الأساسية للنقل في البيئة البحرية، سواء لنقل البضائع والأشخاص أو لنقل المواد السامة والضارة، وقد جعلت هذه الحمولات الخطرة البيئة البحرية أكثر عرضة للتلوث، لاسيما ذلك الناجم عن فضلات السفن وموادها، أو الحوادث البحرية وحطام السفن المتصادمة، أدت كل هذه العوامل إلى تدهور البيئة البحرية بشكل متسارع يصعب وضع حد له، مما تسبب في أضرار بيئية بالغة قادرة على إحداث تداعيات وبائية تلحق الضرر بالكائنات البحرية، ويمتد تأثيرها الخطير ليصل إلى صحة الإنسان، لقد أضحت مشكلة التدهور البيئي جلية للعالم بأسره، لاسيما فيما يتعلق بالبحار والمحيطات.

وبناء على ذلك، بلغ الوضع درجة من الخطورة جعلت الدول تدرك الحاجة الماسة إلى سن قوانين صارمة لحماية البيئة البحرية، ومن هنا بدأ البحث الجاد عن حلول فعالة، وكان تفعيل "القانون الدولي للبيئة البحرية" أحد أهم هذه الحلول.

أهمية الدراسة:

إن أهمية دراسة هذا الموضوع تتجلى في أن البيئة البحرية ترتبط بحياة الإنسان ارتباطا وثيقا وتعد من أهم التحديات العالمية، لذلك تسعى الدول إلى حمايتها عبر وضع استراتيجيات وإنشاء هيئات وسن قوانين، و مع ذلك لاتزال البيئة في تدهور مستمر مما جعلها قضية أساسية أثارت الاهتمام الدولي وفي هذا الإطار تنص المادة 20 من الدستور الجزائري على أن الملكية العامة هي ملك للمجموعة الوطنية، وتشمل باطن الأرض والمناجم والمقالع والأماكن الوطنية البحرية وكل ما يدخل في نطاق الأملاك العامة، كما تنص أيضا المادة 21 على حماية البيئة بأبعادها البرية والبحرية والجوية، وبالتالي فإن الدستور يلعب دورا محوريا في حماية البيئة من خلال جعلها مسؤولية وطنية بحيث تصبح من أولويات الدولة والمواد التي نص عليها الدستور تضمن أن البيئة ليست مجرد مسألة فردية أو خاصة بل هي إرث وملك للشعب والدولة مسؤولة على حمايتها على المستوى القانوني والمؤسسي، وبالتالي توفر هذه النصوص الأساس القانوني لإقرار التشريعات ووضع العقوبات وتفعيل آليات المراقبة لضمان حماية البيئة من التلوث.

والجزائر كغيرها من دول العالم، تعاني من تداعيات تلوث البيئة البحرية وآثارها السلبية على الجانبين الحيوي والاقتصادي، ولذلك سعت جاهدة للحد من هذه الظاهرة عبر المصادقة على العديد من الاتفاقيات الدولية، مثل: اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن (ماربول) لعام 1973، وبروتوكول برشلونة لعام 1976 لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن الإغراق من السفن والطائرات، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ولم تكن الجزائر بهذه الاتفاقيات، بل سارعت إلى سن تشريعات وطنية بيئية، ووضع آليات قانونية لحماية وإدارة البيئة على المستويين الإقليمي والوطني من خلال الهيئات المركزية واللامركزية، إيماناً منها بأهمية التدخل القانوني لإنقاذ البيئة البحرية والمحافظة عليها.

أسباب اختيار الموضوع:

تتجلى دوافعنا لدراسة هذا الموضوع في أسباب ذاتية وأخرى موضوعية؛ فبالنسبة للدوافع الذاتية، فهي تتمثل في ميولنا نحو التخصص في القانون البحري، ورغبتنا في التعمق في دراسة آليات حماية البيئة البحرية، أما الأسباب الموضوعية، فتكمن في الأهمية العلمية والعملية البالغة للموضوع، خاصة في ظل الأوضاع الراهنة ومانشده من تدهور مستمر للأوساط

المائية، مما حتم علينا الوقوف عند أسباب هذه الظاهرة والبحث في الحلول القانونية الرادعة لها، نظراً لارتباط حياة الإنسان الوثيق بهذا الوسط.

أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى بيان الإطار القانوني الوطني المنظم لحماية البيئة البحرية من الأضرار الناجمة عن السفن من خلال تحليل النصوص التشريعية والتنظيمية التي أقرها المشرع الجزائري وبيان وسائل الوقاية من التلوث البحري اليات الحد منه، كما تسعى إلى دراسة المسؤولية القانونية المترتبة عن الأضرار التي تسببها السفن سواء كانت مسؤولية مدنية او جزائية، مع تقييم فعالية المنظومة القانونية الوطنية في تحقيق حماية فعالة للبيئة البحرية.

الدراسات السابقة:

على الرغم من تعدد الدراسات التي تناولت موضوع حماية البيئة البحرية محليا ودوليا، إلا أن هذه الدراسة تسعى لتسليط الضوء على جوانب دقيقة تركز بشكل خاص على التلوث البحري الناتج عن السفن، ومن أبرز الدراسات السابقة التي اعتمدنا عليها:

- رسالة دكتوراه للباحث "مقاني فريد"، بعنوان: "حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري" (جامعة الجزائر 1، 2020/2021): تناولت كيفية حماية البيئة البحرية من قبل المشرع الجزائري والآليات المعتمدة، لذلك نجده تناول حماية البيئة البحرية من جميع مصادر التلوث ليس فقط السفن وركز على تحليل التشريع الجزائري ككل وبناء المنظومة القانونية لحماية البحر والحماية العامة أما في موضوعي فركزت على دراسة جزئية ومحددة جدا.
- رسالة دكتوراه للباحثة "فريدة منور بعنوان": "حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري" (جامعة الجزائر 1، 2019/2020): ركزت الدراسة على الحماية الوقائية، والضبط الإداري البيئي البحري، بالإضافة إلى نظام المسؤولية لحماية البيئة البحرية، هناك تقارب مع رسالة فريد مقاني فهي قامت بدراسة شاملة أيضا ركزت على القانون الجزائري بشكل مباشر عالجت التلوث البحري بشكل عام أما دراستي فهي جزئية متخصصة فقط.
- رسالة ماجستير للباحثة "كريمة بورحلي" بعنوان: "التلوث البحري وتأثيره على البحارة - دراسة ميدانية بميناء الصيد بوديس جيجل" (جامعة منتوري قسنطينة، 2009/2010): تناولت التلوث البحري ومصادره من منظور علم الاجتماع، مع التركيز على تأثيره على

الإنسان، وتحديدًا فئة البحارة وظروف عملهم ومردودهم، أما موضوعي يركز على مصدر التلوث نفسه وعلى الحماية القانونية والمسؤولية.

صعوبات الدراسة:

واجهت أثناء إنجاز هذا البحث بعض الصعوبات، لعل أبرزها ندرة المراجع المتخصصة في مجالات الحماية القانونية للبيئة البحرية، مما دفعنا للاعتماد على المراجع العامة، والقوانين الجزائرية، فضلًا عن الرسائل الجامعية والمقالات العلمية. وفي ضوء ذلك، سينحصر نطاق هذه الدراسة في معالجة المسؤولية المدنية الناتجة عن التلوث البحري، مع الوقوف على الجرائم البحرية المرتبطة بالسفن والطائرات.

إشكالية الدراسة:

بناءً على الأهمية البالغة لدراسة حماية البيئة البحرية، وللإحاطة بجوانب هذا الموضوع، نطرح الإشكالية الرئيسية التالية:

إلى أي مدى ساهمت التشريعات الجزائرية في إقرار حماية قانونية فعالة للبيئة البحرية من الملوثات الناتجة عن السفن؟

المنهج المتبع:

وسعى منا للإجابة على الإشكالية المطروحة، اعتمدنا على المنهج الوصفي لضبط وشرح المفاهيم الأساسية الخاصة بالدراسة، بالإضافة إلى المنهج التحليلي لاستقراء وتحليلًا لنصوص القانونية التي أقرها المشرع الجزائري لحماية البيئة البحرية، وتقييم مدى إلزاميتها وقابليتها للتطبيق على أرض الواقع.

خطة الدراسة:

ولمعالجة هذا الموضوع، تم تقسيم هذه الدراسة إلى فصلين:

الفصل الأول: جاء تحت عنوان "الإطار المفاهيمي والقانوني للبيئة البحرية وأضرار السفن". وقد قُسم إلى مبحثين؛ الأول بعنوان "مفهوم البيئة البحرية ونطاقها القانوني". أما الثاني فعنوانه "أضرار السفن بالبيئة البحرية".

الفصل الثاني: عنون بـ "الآليات القانونية الوطنية لحماية البيئة البحرية من أضرار السفن". وقُسم بدوره إلى مبحثين، الأول تناول "الإطار التشريعي والمؤسساتي لحماية البيئة البحرية"، والثاني خُصص لمعالجة "المسؤولية القانونية عن أضرار السفن بالبيئة البحرية".

الفصل الأول

الإطار المفاهيمي والقانوني للبيئة البحرية وأضرار السفن

تمهيد الفصل:

تعد البيئة البحرية من أبرز مكونات النظام البيئي العالمي، لما تحتويه من ثروات طبيعية حية وغير حية، ولما تضطلع به من دور محوري في حفظ التوازن البيئي، ومع تواجد الإنسان على سطح الأرض وما صاحب ذلك من توسع في أنشطته المختلفة، أضحت هذه البيئة محلّ تأثير واستغلال متزايدين، كما أصبحت عرضةً للتلوث بمختلف أشكاله ومصادره، سواء كان ذا ناتج عن عوامل طبيعية أم ناتجاً عن الأنشطة البشرية المتعددة.

وبعد تلوث البيئة البحرية ظاهرةً تمسّ حياة الإنسان والكائنات الحية التي تعيش فيها، ومع التقدم التكنولوجي والنهضة الصناعية التي يشهدها العصر الحديث، غدا التلوث البحري من المشكلات المعقّدة التي يصعب معالجتها.

وامام تفاقم هذه الظاهرة يبرز الاهتمام بدراسة البيئة البحرية من خلال تحديد مفهومها وبيان ماهية التلوث البحري واهم مصادره فظلا عن اثاره وانعكاساته وذلك من خلال:

المبحث الأول: مفهوم البيئة البحرية ونطاقها القانوني

المبحث الثاني: أضرار السفن بالبيئة البحرية

المبحث الأول: مفهوم البيئة البحرية ونطاقها القانوني

تعد البيئة البحرية من أهم النظم البيئية التي تحظى باهتمام متزايد على الصعيدين الوطني والدولي، نظرا لما لها من دور أساسي في تحقيق التوازن البيئي ودعم الأنشطة الاقتصادية، ومن هنا يكتسي تحديد مفهوم البيئة البحرية وضبط نطاقها القانوني أهمية بالغة.

المطلب الأول: مفهوم البيئة البحرية

مع تزايد الاهتمام بالبيئة وحمايتها برزت الحاجة إلى تحديد مفهومها بشكل دقيق سواء من حيث المفهوم العام (الفرع الأول) أو من حيث المفهوم القانوني والتشريعي الجزائري (الفرع الثاني)

الفرع الأول: تعريف البيئة

للوصول لتعريف شامل للبيئة لا بد من التطرق لتعريفها لغويا، وورد من تعاريف الفقهاء وما حملته التشريعات العربية والغربية.

أولا. تعريف البيئة لغة:

هي اشتقاق من (باء) إلى الشيء (يبوأ)، (بواً أي رجع، وهي بمعنى يتبوأ) أي يتخذ منزلا.¹

إن مصطلح البيئة في اللغة مشتق من فعل بوا كما ورد في القرآن الكريم مصادقا لقوله تعالى {وَضُرِبَتْ عَلَيْهِمُ الذِّلَّةُ وَالْمَسْكَنَةُ وَبَآؤُوا بِغَضَبٍ مِّنَ اللَّهِ}² و منه تبوأ فلان المكان أي أنزله وأقام فيه لقوله تعالى {وَالَّذِينَ تَبَوَّءُوا الدَّارَ وَالْإِيمَانَ} أي نزلوا به وأقاموا فيه، ويشق الاسم من هذا الفعل بمعنى المقام ولمنزل.³

كما نلاحظ مما سبق، فنن تناول القرآن الكريم لمفهوم البيئة يحمل دلالات واضحة على شمولية المحيط الذي يعيش فيه الإنسان وإنما استخدم كلمة (الأرض) في معناها الشامل لكل ما فيها.⁴

¹ شراف براهمي، البيئة في الجزائر من منظور اقتصادي في ظل الإطار الاستراتيجي العشري، جامعة حسينية بن بوعلي الشلف-الجزائر، مجلة الباحث، عدد 12، 2013، ص 96.

² سورة البقرة، الآية 21.

³ محمد أبي بكر الرازي، مختار الصحاح، مؤسسة علوم القرآن، بيروت لبنان، د س، ص 67.

⁴ أحمد جلال، تشريعات وقوانين حماية البيئة السياحية، كلية الحقوق، جامعة فيوم، دس، د ط، ص 29.

من خلال ما سبق يمكن وضع تعريفا جامعاً ومانعاً ونقول أن البيئة هي كل ما هو خارج عن كيان الإنسان، وكل ما يحيط به من موجودات كالهواء الذي ينفسه والأرض التي يسكن عليها و يستخدمها للزراعة، والماء الذي يشربه وكل الكائنات الحية والغير حية المحيطة به، وتعتبر البيئة الإطار الذي يمارس فيه نشاطاته وحياته.¹

ثانياً. التعريف الاصطلاحي للبيئة:

يقصد بمصطلح البيئة بوجه عام، النطاق المادي الذي يعيش فيه الإنسان والكائنات الحية الأخرى، وما يشمله من عناصر طبيعية وأخرى صناعية أضافها النشاط الإنساني.²

تعرف البيئة بأنها ذلك الوسط الذي يعيش فيه الإنسان، ويتكون من عدة عناصر تشمل التربة، الماء، والهواء.

وللبيئة عدة مفاهيم ومعاني، فمن جهة يرجع مفهومها إلى ذلك الوسط الذي يعيش فيه الإنسان حيث يحصل منه على مقومات حياته ومن جهة أخرى يرجع إلى تلك الظروف الطبيعية المحيطة به والمتمثلة في الأرض، الماء، الهواء ومختلف الكائنات الحية والغير الحية.³

ولقد كان موضوع البيئة محل اهتمام جميع الباحثين في مختلف المجالات سواء على المستوى الدولي أو المحلي، فكان رأي بعض الباحثين على أن البيئة عبارة عن مجموعة من التفاعلات القائمة بين الكائنات الحية (إنسان حيوان نبات) والأخرى غير الحية (تربة هواء ماء) والتي يؤثر ويتأثر فيما بينها بفعل تحكم عدة عوامل ولذلك المقصود بالبيئة هو:

- البيئة الطبيعية: وقوامها الماء والهواء والفضاء والتربة وما عليها أو بها من كائنات حية.
- البيئة الاصطناعية: بما اصطنعها الإنسان من مرافق ومنشآت لإشباع حاجاته.

كما عرف برنامج الأمم المتحدة البيئة بأنها: "مجموعة الموارد الطبيعية والاجتماعية المتاحة في وقت معين من أجل إشباع الحاجات الإنسانية".⁴

¹ أحمد الجلال، المرجع نفسه، ص 29.

² أحمد إسكندري، محاضرات في تلوث البيئة البحرية، ج 1 (مفهوم ومصادر)، أقيمت على طلبه الماجستير، آية الحقوق، جامعة الجزائر، ص 5.

³ جمال مهدي، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة من الأضرار الناجمة عن الأسلحة النووية، مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير في الحقوق، فرع قانون البيئة والعمران، جامعة الجزائر 1، بن يوسف بن خدة، كلية

الحقوق، 2014/2015، ص 16.

⁴ جمال مهدي، المرجع السابق، ص 16.

ومن خلال التعريفات السابقة نستنتج أن البيئة هي ذلك المحيط أو الوسط الذي يعيش فيه الإنسان حيث يؤثر ويتأثر به بفعل العوامل والعناصر الطبيعية والاصطناعية المحيطة به.

ثالثا. التعريف الفقهي:

تعددت تعريفات الفقهاء لمفهوم البيئة تبعاً لاختلاف زوايا النظر إليها إلا أنها جاءت في إطار إبراز شمولية هذا المفهوم حيث:

عرفها **عدنان موسى** على أنها: "الإطار الذي يعيش فيه الإنسان ويحمل منه مقومات حياته من غذاء وكساء ومأوى ويمارس فيه العلاقات مع أقرانه من بني البشر.¹"

ويعرفها **د. سعيد محمد الحفار** بأنها "مجموعة من العلاقات المتبادلة بين الكائنات الحية، وبيئتها الطبيعية.²"

ويعرفها الأستاذ **بودهان** فيقول "إن البيئة تمثل في ظرف معين مجموعة العوامل المادية والكيميائية والبيولوجية وكذا مجموعة العناصر الاجتماعية الكفيلة بأن تؤثر مباشرة على الكائنات الحية عاجلاً أو آجلاً وكذلك تأثيرها على نشاطات البشرية".³

والبعض الآخر، يرى أن للبيئة معنيين أولهما في المجال الحيوي فهي لا تشمل فقط الإنسان بل كذلك الحيوان والنبات، إذ تعيش هذه العناصر على اختلاف أشكالها في نظام متحرك.

والثانية البيئة الطبيعية وتشمل الماء والهواء والتربة وكل عنصر منها يشكل محيطاً خاصاً به فمن ناحية هناك المحيط المائي، والمحيط الجوي أو الهوائي، ومن الناحية الأخرى المحيط اليابس أو الأرضي.⁴

لقد عرّفها بعضهم على أنها مُكوّنة من عنصر طبيعيّ يتمثّل في الهواء والماء والتربة والبحار والمحيطات، كما أنّها تشتمل على عنصر ثانّي يتمثّل في عنصر صناعيّ أو

¹ محمد بواط، حماية البيئة من النفايات الخطرة في ضوء أحكام القانون الدولي العام، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه علوم في القانون العام، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015، ص 19.

² صباح العشاوي، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، دار الخلدونية، ط1، الجزائر، مدينة القبة القديمة ص 13.

³ بودهان، حماية البيئة في النظام القانوني الجزائري، مجلة حقوق الإنسان، ديوان المطبوعات الجامعية، 1994، ص 11.

⁴ يوسف حجم الطائي وآخرون، نظم إدارة الجودة في المنظمات الإنتاجية والخدمية، دار البازوري، د ط، عمان، الأردن،

2009، ص 370.

مستحدثات الإنسان التي وضعها حتى ينظم بها حياته عن طريق أنشطته وعلاقته الاجتماعية، فضلاً عن أنه يدخل ضمنها عنصر الوسائل والأدوات التي ابتكرها الإنسان بهدف السيطرة على الطبيعة.¹

ويرى بعض الباحثين أن البيئة هي ذلك الإطار الذي يعيش فيه الإنسان ويحصل منه على مقومات حياته، ويمارس فيه علاقته مع بني البشر.²

وعرفت أيضاً بأنها: مجموعة من النظم الطبيعية والاجتماعية والثقافية التي يعيش فيها الإنسان والكائنات الأخرى والتي يستمدون منها زادهم ويؤدون فيها نشاطهم.³

رابعاً. التعريف التشريعي:

من أجل تبني التعريف التشريعي والقانوني للبيئة نستعرض جملة من التعريفات لعدة دول أجنبية.

1. تعريف المشرع التونسي للبيئة:

عرف المشرع التونسي في نص المادة 2 من القانون رقم 91 لعام 1988 بأنها: "العالم المادي بما فيه الأرض والهواء والبحر والمياه الجوفية والسطحية والأودية والبحيرات السائبة والسبخات وما يشابه ذلك، وكذلك المساحات الطبيعية والمناظر الطبيعية والمواقع المتميزة ومختلف أصناف الحيوانات والنباتات وبصفة عامة كل ما يشمل التراث الوطني".⁴

2. تعريف المشرع الليبي للبيئة:

عرفها المشرع الليبي في نص المادة 1 من القانون رقم 15 سنة 2003 الخاص بحماية البيئة وتحسينها على أنها: "المحيط الذي يعيش فيه الإنسان وكافة الكائنات الحية ويشمل الماء والتربة والهواء والغذاء سواء أكان السكن أم العمل أم مزاولة النشاط أم غيرها من الأماكن

¹ فريحة حامد إدريس، الحماية الجنائية للبيئة البحرية، محاضرة بقسم القانون الجنائي بجامعة بنغازي، د س، ص 7.

² إبراهيم سليمان عيسى، تلوث البيئة أهم قضايا العصر، دار الكتاب الحديث، ط 2 عام 2002 القاهرة، ص 18.

³ أحمد عبد الرحيم السائح، أحمد عبده، عرض قضايا البيئة من منظور إسلامي، مركز الكتاب، القاهرة، د ط، ص 18.

⁴ أنظر: عارف صالح مخلف، الإدارة البيئية، الحماية الإدارية للبيئة، د ط، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2009، ص 30.

الأخرى"، وثم فإن المشرع الليبي يميل إلى الاتجاه الذي يربط البيئة بالوسط الطبيعي ويقوم بحصره في عناصرها الطبيعية كالماء والهواء والتربة والغذاء¹.

3. تعريف المشرع اليمني للبيئة:

نجد أن المشرع اليمني قد عرف البيئة في القانون رقم 26 لسنة 1995² بشأن حماية البيئة في نص المادة 2 بند 03 بأنها: "المحيط الحيوي الذي تتجلى فيه مظاهر الحياة بأشكالها المختلفة".

4. تعريف المشرع المصري للبيئة:

يعرف المشرع المصري في القانون رقم 04 سنة 1994 في نص المادة 1 البيئة بأنها: "ذلك المحيط الحيوي الذي يشمل الكائنات الحية وما تحتويه من مواد، وما يحيط بها من هواء وماء وتربة وما يقيمه الإنسان من منشآت"³.

5. تعريف المشرع الكويتي للبيئة:

يعرف المشرع الكويتي في القانون رقم 62 لسنة 1980 المتعلق بحماية البيئة بأنها: "المحيط الحيوي الذي يشمل الكائنات الحية من إنسان وحيوان ونبات وكل ما يحيط بها من هواء وماء وتربة وما يحتويه من مواد صلبة أو سائلة أو غازية أو إشعاعات ومنشآت الثابتة والمتحركة التي يقيمها الإنسان"⁴.

6. تعريف المشرع المغربي للبيئة:

كما نجد أن المشرع المغربي الذي عرف البيئة في القانون رقم 03-11 المتعلق بحماية واستصلاح البيئة الفقرة 1 في نص المادة 3 على أنها: "مجموعة العناصر الطبيعية والمنشآت

¹ على مخزوم التومي، حماية البيئة في الفقه الإسلامي والقانون الوضعي، دراسة مقارنة، مجلة كلية الشريعة والقانون، 2018، ص 381.

² الجريدة الرسمية، وزارة الشؤون القانونية، مجلس النواب العدد 20، الصادر بتاريخ 18 جمادى الثاني عام 1419هـ الموافق لـ 1995/10/21.

³ محمد بطيخ رمضان، القانون وحماية البيئة، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 2010، ص 309.

⁴ وناسة جدي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون تخصص قانون أعمال، جامعة محمد خيضر _ بسكرة، 2008/2007، ص 16.

البشرية، وكذلك العوامل الاقتصادية والاجتماعية والثقافية التي تمكن من تواجد الكائنات الحية والأنشطة الإنسانية وتساعد على تطورها"¹.

7. تعريف المشرع الفرنسي للبيئة:

قد عرف المشرع الفرنسي في القانون رقم 76-629 المتعلق بحماية الطبيعة، الذي تضمن في مادته 1 الإشارة إلى أن حماية المساحات والمناظر الطبيعية، والحفاظ على كل الأنواع الحيوانية والنباتية، والحفاظ على التوازنات البيولوجية التي تساهم فيها، وحماية الموارد الطبيعية من جميع أسباب التدهور التي تهددها، من المصلحة العامة وبهذا يكون قد عرفها بأنها تتشكل من جميع تلك العناصر المذكورة سابقا والتي يجب الحفاظ عليها، ثم صدر القانون 00-914 المتضمن قانون البيئة الذي عرفها في نص المادة 110-01 منه على أنها : "المساحات والموارد والبيئات الطبيعية والبرية والبحري، والأصوات والروائح التي تميزها، والمواقع والمناظر الطبيعية نهارا وليلا، وجود الهواء، وجودة المياه، والكائنات الحية والتنوع البيولوجي"².

الفرع الثاني: تعريف البيئة البحرية في الاتفاقيات والمواثيق الدولية:

من أجل تبيان تعريف البيئة البحرية سواء في على الصعيد الدولي أو في نطاق التشريع الجزائري نستعرض ما يلي:

أولا. في بعض التشريعات الأجنبية:

يعرف البحر من الناحية قانونية بأنه : " مجموع المساحات المغطاة بالمياه المالحة المتصلة ببعضها البعض اتصالا حرا طبيعيا وعليه فالبيئة البحرية هي: "مساحات المياه المالحة التي تمثل كتلة متصلة ببعضها البعض متلاحمة الأجزاء سواء كان هذا الاتصال طبيعي أو صناعي، وما تشمل عليه هذه الكتلة من أوجه الحياة البحرية"³.

¹ المادة 3 الفقرة 01 من القانون رقم 03-11 المتعلق بحماية واستصلاح البيئة، الجريدة الرسمية المغربية، العدد 5118، المؤرخ في 19 جوان 2003.

² خالد سعدي، ميسون زهوين، النظام القانوني لحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة في التشريع الجزائري، مجلة البحوث في العقود وقانون الأعمال، المجلد 10، العدد 01، 2025، ص 158.

³ محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2010، د ط، ص 14.

عرفتها مبادئ مونتريال التوجيهية 1957 بأنها: " المنطقة البحرية التي تمتد في حالة مجاري المياه إلى حدود المياه العذبة بما في ذلك مناطق تداخل أمواج المد وممرات المياه المالحة".¹

وجاء تعريف البيئة البحرية في المؤتمر الدولي للتربية البيئية الذي عقد في مدينة تلبيس بجمهورية جورجيا السوفياتية سابقا في الفترة ما بين 13 إلى 26 أكتوبر 1977 عرف البيئة بأنها: "الإطار الذي يعيش فيه الإنسان ويحصل منه على مقومات حياته من غذاء وكساء ودواء ومأوى يمارس فيه علاقاته مع إخوانه من البشر".²

تعريف البيئة البحرية: فقد تم التوصل إليه في الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار المنعقدة في جنيف بسويسرا ونيويورك 1978، والذي يتضمن في محتواه مجرى الحياة البحرية وبما تعنيه كافة صور الكائنات الحية الحيوانية والنباتية التي تعيش في البحار، بالإضافة إلى مياه البحار وقيعانها وباطن تربتها، الأمر الذي أكدته اتفاقية الأمم المتحدة للبحار ونظرت إليها أنها نظام بيئي أو مجموعة من النظم البيئية، في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي.³

وأما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، فقد صاغت هذا المفهوم الحديث للبيئة البحرية، ليصبح علامة بارزة في الفكر القانوني الدولي إذ نظرت هذه الاتفاقية إلى البيئة البحرية على أنها نظام بيئي أو مجموعة من الأنظمة البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي، إذ ينصرف إلى دراسة وحدة معينة في الزمان والمكان بكل ما تتطوي عليه من كائنات حية في ظل الظروف المادية والمناخية، وكذلك العلاقات بين تلك الكائنات ببعضها البعض وعلاقاتها بالظروف المادية المحيطة به.⁴

¹ خيرة صافة، البيئة البحرية، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابن خلدون تيارت 2018، مج 05، ع 02، ص 377.

² منير الفتني، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص البيئة وال عمران، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2013/2014، ص 11.

³ عبد الوارث عبده عبد الجليل، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية الداخلية، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2006، ص ص 23-24.

⁴ محمد منصور، آليات القانونية لحماية البيئة البحرية بين القانون الدولي العام والتشريع الداخلي، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة باتنة، الجزائر مج 10، ع 02، سبتمبر 2019، ص 833.

ثانيا. تعريف البيئة البحرية في التشريع الجزائري:

باستقراء النصوص القانونية الجزائرية نجد أن المشرع الجزائري لم يعط تعريفا واضحا للبيئة البحرية وإنما اكتفى بذكر أهداف حمايتها حسب نص المادة 4 من القانون 03-10¹ حيث ركز على العناصر الطبيعية فقط "تتكون البيئة من الموارد الطبيعية والحيوية والهواء والجو والماء والأرض والنبات والحيوان، بما في ذلك التراث الوراثي وأشكال التفاعل بين هذه الموارد، وكذا الأماكن والمناظر الطبيعية "

فالبيئة البحرية هي جزء من النظام البيئي العالمي، وتتكون من البحار والمحيطات والأنهار وما يتصل بها من روافد، وما تحتويه من كائنات حية سواء كانت نباتية أو حيوانية، كما تضم موارد أخرى مثل المعادن بمختلف أنواعها وتعتمد هذه الكائنات كلا منها على الآخر وتتفاعل مع بعضها في علاقة متزنة، ويختل هذا التوازن عند الإخلال في المواصفات الفيزيائية والكيميائية للبيئة البحرية.²

يقصد بالبيئة البحرية كل مساحات المياه المالحة التي تمثل كتلة متصلة بعضها ببعض متلاحمة الأجزاء سواء كان هذا الاتصال طبيعيا أو اصطناعيا، وما تشتمل عليه هذه الكتلة من أوجه الحياة البحرية.

فالبيئة البحرية تعني تلك المسطحات المائية المالحة، المتصلة ببعضها وتشمل قاعها وباطنها وتربتها، وما تحتويه من كائنات حية حيوانية ونباتية وثروات طبيعية تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية باعتبارها نظاما بيئيا متكامل.³

البيئة البحرية أنها المنطقة البحرية التي تمتد في حالة مجاري المياه إلى حدود المياه العذبة بما في ذلك مناطق تداخل أمواج المد وممرات المياه المالحة. وقد استعمل مصطلح البيئة البحرية للدلالة على جزء من مساحات الكرة الأرضية المغمورة بالماء المالح المتصلة ببعضها.

¹ قانون 03-10 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق لـ 19 جويلية 2003 يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ج ر 43.

² سمية برياني، جهود المشرع الجزائري في الوقاية من مخاطر تلوث البيئة البحرية، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية مج 11، ع 1، الجزائر، سنة 2024، ص 19.

³ عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 23.

المطلب الثاني: نطاق البيئة البحرية وتقسيماتها القانونية

مع تصاعد النزاعات حول استغلال البحار جاءت عدة اتفاقيات دولية لوضع إطار قانوني دولي ينظم هذا المجال وخاصة اتفاقية سنة 1982 التي وضحت تحديد للمناطق البحرية وتقسيمها إلى البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية (الفرع الأول) وأعالي البحار والجرف القاري (الفرع الثاني).

الفرع الأول: البيئة البحرية في البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية

تُعدّ المنطقة الاقتصادية الخالصة والبحر الإقليمي من أهم المفاهيم في القانون البحري، إذ تحددان نطاق سيادة الدولة وسنستعرض هذا من خلال ما يلي:

أولاً. البيئة البحرية داخل نطاق البحر الإقليمي:

هناك العديد من التعاريف حول مفهوم البحر الإقليمي حيث نستعرض منها:

عرفه الدكتور محمد طلعت الغنيمي بأنه: "ذلك الجزء من البحر الذي ينحصر ما بين البحر الوطني والبحر العام".

أما الأستاذ شارل روسو Ch. ROUSSEAU عرفه بأنه: "مجال بحري يتوسط بين البحر العالي والإقليم"¹.

ويقصد بها "ذلك الجزء من المياه الملاصقة لشاطئ الدولة والتي تخصصها الدولة الساحلية لسيادتها شأنها في ذلك شأن سائر إقليم الدولة البري"².

ويطلق على الجزء من البحر الذي يجاور إقليم كل دولة وتمتد بالتالي إليه سيادتها اسم "البحر الإقليمي"، وهو النطاق البحري المتصل بشواطئ الدول الساحلية والممتد لمسافة معينة منها نحو البحر العالي، أي أنه جزء من البحر يمتد بامتداد سواحل الإقليم ويمارس عليه مالك الإقليم مجموعة من الحقوق، فهو قسم خاص من إقليم الدولة الساحلية تغمره المياه وتغطيه وعلى الرغم من حق الدول الساحلية في بحرها الإقليمي إلا أن هناك التزام يقابل هذا الحق وهو الحفاظ على البيئة البحرية.³

¹ محمد الحاج محمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 2008، عمان، ص 98.

² عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 66.

³ أحمد محمد مانع، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث، دراسة تحليلية وفق التشريعات الوطنية والدولية، مجلة جامعة الملكة أروى العلمية المحكمة، كلية الحقوق، جامعة عدن، 2020 العدد 26، ص 4.

1. التحديد القانوني للمنطقة:

قد بينت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 كيفية تحديد عرض البحر الإقليمي طبقاً للمادة 3 من هذه الاتفاقية وهو ما وضحتته المادة 2 الفقرة 1 و 2 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أن سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي تمتد من:

- خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي.

- كما تمتد إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه.¹ وطبقاً للمادة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 76 ميلاً بحرياً مقاسه من خطوط الأساس المقدرة وفقاً لهذه "الاتفاقية" ويعرف مشروع قانون حماية البيئة البحرية من التلوث (البحر الإقليمي) بأنه: "المساحات البحرية المقاسة من خط الأساس الذي يشمل الحد الأدنى للجزر على امتداد الساحل وحتى مسافة 76 ميلاً بحرياً، ويترتب على الاعتراف للدولة بحق السيادة على بحرها الإقليمي حقها في المحافظة على ثرواته الطبيعية وحققها في وضع القواعد والإجراءات اللازمة لمنع تلوثه على ضوء الاتفاقيات الدولية النافذة."²

التزامات البحر الإقليمي:

- الالتزام بعدم إعاقة المرور البريء في البحر الإقليمي: لا يجوز للدولة الساحلية فرض شروط يكون من أثرها العلمي إنكار حق المرور البريء للسفن الأجنبية أو تقييده بصفة لا يقرها القانون الدولي، أو التمييز قانوناً أو فعلاً ضد أي دولة أو ضد السفن التي تحمل بضائع من وإلى دولة بعينها.
- الالتزام بعدم التمييز: والمقصود به تقرير قاعدة موضوعية تسري جميع الأحوال مهما اختلفت الظروف فيكون تطبيق القاعدة القانونية بغض النظر عن الاعتبارات الشخصية.

¹ أنظر للمادة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

² عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 66.

- الإعلان عن أماكن الخطر في البحر الإقليمي: تلزم الدولة الساحلية بالإعلان عن الأماكن الخطرة على الملاحة، إذا كانت تعلم بوجودها لأنها على علم بمعرفتها بظروف وخصائص المياه الموجودة اتجاه شواطئها.¹

ثانيا. المنطقة الاقتصادية:

تعد المنطقة الاقتصادية الخالصة مظهر من مظاهر التجديد الحديث لقانون البحار، وقد جاءت هذه المنطقة بمثابة نوع من التوفيق بين المبالغة في الادعاءات بفرض السيادة الإقليمية على مسافة مترامية من البحار والمحيطات وبين تطلع عدد كبير من الدول النامية إلى الثروات الطبيعية في البحار المجاورة لها، والتي تعتبر مصدرا اقتصاديا جديدا يساهم في تنميتها الاقتصادية وتوفير المزيد من الغذاء لشعوبها²، خاصة في ظل توجه معظم دول العالم لاستغلال الثروات الكامنة في البحار، وهذا ما حددته المادة 55 و 57 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي حددت المنطقة الاقتصادية الخالصة بأنها: " المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي لمسافة لا تتجاوز مائتي ميل بحري مقاسه بخطوط الأساس التي يقاس منها البحر الإقليمي، وطبقا للمادة 56 من الاتفاقية، فإن للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة حقوق سيادية لغرض استكشاف أو استغلال الموارد الطبيعية، وولاية على الوجه المنصوص عليه في أحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية، والحفاظ عليها، وهذه الولاية في حقيقتها التزام باتخاذ التدابير الملائمة لصيانة البيئة البحرية لهذه المنطقة والمحافظة عليها من التلوث في ضوء الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية.³

وقامت الدول الإفريقية بتقديم اقتراحين حول المنطقة الاقتصادية رغم أنه أثبتت فكرة البحر الإقليمي كفكرة قريبة من مفهوم المنطقة الاقتصادية، وتنتهي عند حد 200 ميل من خط قياس البحر الإقليمي وتبنتها أمريكا اللاتينية إلا أن النجاح كتب لفكرة المنطقة الاقتصادية وأخذت بها اتفاقية 1982.

¹ وديع خيارى، النظام القانوني لحق المرور البريء، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق فرع القانون الدولي والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر 2011، 2012/1، ص ص 33 - 34.

² أحمد سكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، جامعة الجزائر، 1995، ص 35.

³ أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 26.

وبالإضافة إلى ذلك حددت المادة 55 من الاتفاقية السابقة عرض المنطقة الاقتصادية فقررت أنه: " لا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر".¹

- تقع على الدول الساحلية عدة التزامات فيما يخص منطقتها الاقتصادية أهمها تتمثل في احترام حقوق الدول، إذ نجد أن الفقرة 1 من المادة 58 من اتفاقية قانون البحار قد حددت حقوق عموم الدول على مبدأ العام للحريات التقليدية المقررة في أعالي البحار.
- استثناء بعض الحريات المعترف بها للدول في أعالي البحار وتشمل (حرية الصيد، حرية البحث العلمي، حرية إقامة الجزر الصناعية وغيرها من المنشآت المسموح بها في القانون دولي).

- يترتب على الدولة الساحلية التزام عدم إعاقة المرور الحر في المنطقة الاقتصادية الخالصة.²

- بالرجوع إلى المواد 88 إلى 115 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي أحالت إليها الفقرة 2 من نص المادة 58 من نفس الاتفاقية تفرض على الدول الأخرى التزاماً بأن تولي في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها بموجب لاتفاقية المراعاة الواجبة لحقوق الدولة الساحلية وواجباتها.

- الالتزام الأول: هو أن تولي المراعاة الواجبة لحقوق الدولة الساحلية، وهو التزام متبادل بينها وبين الدول الساحلية.

- الالتزام الثاني: الامتثال للقوانين والأنظمة التي تعتمد عليها الدولة الساحلية وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي.³

الفرع الثاني: البيئة البحرية في أعالي البحار والجرف القاري

أعاد القانون الدولي للبحار تنظيم النظام القانوني للبيئة البحرية في كل من أعالي البحار الجرف القاري نظراً لما تكتسبه هذه المجالات من أهمية اقتصادية وبيئية بالغة.

¹ جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الجزائر، 1430 هـ 2009 م ص ص 173-174.

² رشيد بشار، حقوق والتزامات الدول في المنطقة الاقتصادية البحرية الخالصة، مجلة دراسات وأبحاث، المجلة العربية في العلوم الانسانية والاجتماعية، مج 13، س 13 العدد 5، 2021، ص ص 191-192.

³ رشيد بشار، المرجع السابق، ص 193.

أولاً. أعالي البحار:

عرفته المادة الأولى من اتفاقية البحر العالي المبرمة في 29 نيسان 1985 على أنه: "جميع أجزاء البحر التي لا تعود لا إلى البحر الإقليمي ولا إلى المياه الداخلية لأية دولة".¹ ولهذا نجد أن أعالي البحار هي: جميع أجزاء البحر التي لا يشملها البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري لدولة ما أو لا تشملها المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية، وهي مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت أم غير ساحلية، ولا يجوز لأي دولة أن تدعي إخضاع أي جزء من البحر العالي لسيادتها، وبترتب على ذلك أن الدول المختلفة الساحلية منها وغير الساحلية تكون متساوية في ممارسة حريات عديدة عليها، كحرية الملاحة، وحرية الصيد وحرية إرساء الكابلات، وحرية الطيران، وحرية إقامة الجزر الاصطناعية، وحرية البحث العلمي.²

وقد نصت المادة 2 من معاهدة جنيف الخاصة بأعالي البحار على هذا الحكم وهو ما كرسته المادة 87 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي نصت على أنه: "أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت أم غير ساحلية وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبنتها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدول الأخرى".³

يبين نص هذه المادة 87 على أنه لكل الدول ساحلية كانت أم غير ساحلية حرية الانتفاع الحر في منطقة أعالي البحار وعلى قدر المساواة بين جميع الدول، باعتبار هذه المنطقة مفتوحة لجميع الدول وبما أنه يحكم هذه المنطقة مبدأ حرية أعالي البحار، نتج عنه جملة الحريات تتجلى في:

1. حرية الملاحة: تتمتع بها جميع السفن فلها الحق في الملاحة الحرة في أعالي البحار حسب نص " المادة 90 من المعاهدة" من دون أن تخضع في ذلك لغير ما تفرضه على

¹ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 395.

² أحمد محمد مانع، المرجع السابق، ص 5.

³ جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 199.

- كل منها قوانين الدول التابعة لها من إجراءات أو شروط، إنما لابد أن يكون لكل سفينة ما يدل على جنسيتها " المادة 91 من المعاهدة و ما يليها"¹.
2. **حرية الصيد:** تعد حرية صيد الأسماك ضمن الحريات التي تمارسها جميع الدول في البحر العالي وفي ذلك تدوين لقاعدة عرفية مستقرة في القانون الدولي مند زمن بعيد، وتعني هذه الحرية حق جميع الدول في الصيد في البحر العالي دون رخصة من أحد.²
3. **حرية البحث العلمي:** لم تورد في نص المادة حرية إجراءات البحث العلمي البحري ضمن الحريات التي يشملها مبدأ حرية أعالي البحار ولكن فتحنا المجال للتفكير بمضامين أخرى لهذا المبدأ حيث حرية إجراء البحث العلمي هي من أهم الحريات التي يمكن الحديث عنها خارج التعداد الوارد في تلك المادة.³
4. **حرية التحليق:** يمكن للطائرات التحليق والطيران، فالطائرات التابعة لأي دولة سواء كانت عامة أو خاصة، فوق أعالي البحار وأن تحلق في أجوائها ما شاءت وعلى ارتفاع تستطيع الوصول إليه، دون تقيد بأنظمة الدولة التي تتبعها وبتعليماتها وما تفرضه عليها الاتفاقيات الدولية العامة التي أبرمت بغرض ضمان الطيران وسلامته.⁴
- تلتزم كل دولة بشكل خاص بأن:
- أن تمسك سجلاً للسفن يتضمن أسماء السفن التي ترفع عليها وصفاتها الخاصة، ما عدا السفن التي لا تنطبق عليها الأنظمة الدولية المقبولة عموماً وذلك بسبب صغر حجمها.
 - أن تضطلع بالولاية بموجب قانونها الداخلي على كل سفينة ترفع عليها، وعلى ربانها وضباطها وذلك بخصوص المسائل الإدارية والتقنية والاجتماعية الخاصة بالسفينة.⁵

¹ بوعلام بوسكرة، العياشي قرطي، تطور حرية أعالي البحار في ضوء أحكام القانون الدولي، مجلة دورية علمية متخصصة في مجال العلوم القانونية والسياسية، جامعة قسنطينة _ العدد 02، جوان 2015، ص 341.

² محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 450-453.

³ محمد الحاج حمود، المرجع نفسه، ص 450-453.

⁴ بوعلام بوسكرة، العياشي قرطي، المرجع السابق، ص 341.

⁵ منال بوكورو، استغلال الموارد الحية في أعالي البحار، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام تخصص قانون الدولي عام، جامعة قسنطينة 1، 2013/2014، ص 17.

كذلك اهتمت الاتفاقية بوضع مجموعة من الضوابط والالتزامات التي تكفل الحفاظ على الموارد الحية في أعالي البحار وكذلك التعاون بين الدول في حفظ وإدارة الموارد الحية، من هذه الالتزامات:

- على جميع الدول الالتزام بإتخاذ كل ما وضروري من التدابير بالنسبة إلى رعاياها من أجل حفظ الموارد الحية لأعالي البحار، وكذلك فيما يتعلق بالتعاون مع غيرها من الدول من أجل اتخاذ هذه التدابير.
- على جميع الدول الالتزام بالتعاون فيما بينها بخصوص حفظ وإدارة الموارد الحية في مناطق أعالي البحار¹.

ثانيا. الجرف القاري:

ويسمى أحيانا الامتداد القاري، ويشمل بالنسبة لكل دولة، قاع وباطن الأرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري، حتى الطرف الخارجي للحافة القارية أو إلى مساحة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة، والمستقر عليه أن الحد الأقصى للامتداد والجرف القاري لأي دولة ساحلية هو 350 ميلا بحريا يقاس من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، وللدول الساحلية حقوق في منطقة الجرف القاري تتمثل في استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية غير الحية لقاع البحار والمحيطات وباطن أرضها.²

1. الجرف القاري في ظل اتفاقية جنيف لعام 1958

جاءت في المادة الأولى من اتفاقية جنيف للجرف القاري التعريف التالي:

- 1- المناطق المغمورة من قاع البحر وما تحته من طبقات، وهي المتصلة بالشاطئ والموجودة 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.
- 2- المناطق المغمورة من قاع البحر وما تحته من الطبقات المتصلة بشواطئ الجزر.

2. الجرف القاري في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982

¹ منال بوكورو، المرجع نفسه، ص 20.

² أحمد محمد مانع، المرجع السابق، ص 5.

كانت الولايات المتحدة الأمريكية من أول الدول التي أبدت اهتمام بالجرف القاري، وكان ذلك بإعلان الرئيس الأمريكي ترومان في 28 سبتمبر 1945 الذي أكد فيه الحقوق الخالصة للولايات المتحدة الأمريكية، في استغلال موارد الامتداد القاري أمام شواطئها، ولقد تأكد هذا الحق في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، حيث نصت المادة 76 الفقرة 1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أن الجرف القاري هو: "يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع وباطن الأرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري، حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، إذ لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة"¹

كما نصت نفس الاتفاقية في المادة 77 على الحقوق السيادية للدولة الساحلية على الجرف القاري لغرض استكشافه واستغلال موارده الطبيعية، كما أنه لا يجوز لأي أحد أن يقوم بهذه الأنشطة بدون موافقتها الصريحة²، ولكن تلك الحقوق لا يجب أن تمس بالنظام القانوني للمياه العلوية أو الحيز الجوي فوق تلك المياه، وأن لا تتعدى تلك الحقوق على الملاحة وغيرها من حقوق وحريات الدول الأخرى المنصوص عليها في الاتفاقية، كما يمكن للدول الساحلية أن تقيم على امتدادها القاري المنشآت والمباني والجزر الصناعية اللازمة لتحقيق أغراضها مع شرط عدم تعارضها مع الطرق الملاحية المعترف بها والضرورية للملاحة الدولية³. وبالرجوع للمادة 77 من نفس الاتفاقية تمارس الدولة الساحلية على الجرف القاري حقوق سيادية للغرض

● استكشاف واستغلال موارده الطبيعية⁴.

المبحث الثاني: أضرار السفن بالبيئة البحرية

تكتسي البيئة البحرية أهمية بالغة في ظل التنامي المتسارع لمشكلة تلوث مياه البحار والمحيطات، خاصة مع ما قد يترتب عن تطبيق مبدأ حرية أعالي البحار من آثار سلبية

¹ منير فتى، المرجع السابق، ص 24.

² المادة 77، من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون أعالي البحار 1982.

³ منير فتى، المرجع السابق، ص 25.

⁴ انظر المادة 77 الفقرة 1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون أعالي البحار 1982.

خطيرة فقد أضحى هذا التلوث يشكل تهديداً حقيقياً للثروات الحية، ويؤثر بشكل مباشر على صحة الإنسان ورفاهيته، ونظراً لخطورة هذه الظاهرة باعتبارها السبب الرئيسي الذي تتفرع عنه مختلف مظاهر تدهور البيئة البحرية، بات من الضروري التطرق إلى مفهوم التلوث البحري، وتحديد أهم مصادره وكذا إبراز الآثار المترتبة عنه.

المطلب الأول: مفهوم التلوث البحري الناجم عن السفن

من أبرز صور التلوث البحري هو التلوث الناجم عن السفن ومخلفاتها والمرتبطة بالأنشطة الإنسانية كذلك، نظراً للضرر الحيوي الذي تسببه الملاحة البحرية في نقل البضائع والأشخاص عبر العالم، وقد أثار هذا النوع من التلوث إشكالات قانونية وبيئية معقدة تتعلق بتحديد مفهومه وضبط نطاقه (الفرع الأول) وتمييزه عن غيره من مصادر التلوث البحري (الفرع الثاني)

الفرع الأول: تعريف التلوث البحري

تعددت تعريفات التلوث بين اللغة والفقه والتشريع كل بحسب زاوية معالجته وأهدافه، الأمر الذي يستدعي الوقوف على هذه التعريفات لبيان أبعاده المختلفة

أولاً. تعريف التلوث لغة:

في التعريف اللغوي نشير إلى أن التلوث يعني خلط الشيء بما هو خارج عنه فيقال لوث الشيء بشيء أي خلطه به.

ونجد أن القرآن الكريم قد اشتمل على المفهوم اللغوي لكلمة التلوث دون أن يرد لفظها صريحاً ويظهر في قوله تعالى: ﴿ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي النَّاسِ لِيُذِيقَهُمْ بَعْضَ الَّذِي عَمِلُوا لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ﴾¹.

وقوله تعالى: ﴿وَإِذَا تَوَلَّى سَعَى فِي الْأَرْضِ لِيُفْسِدَ فِيهَا وَيُهْلِكَ الْحَرْثَ وَالنَّسْلَ وَاللَّهُ لَا يُحِبُّ الْفُسَادَ﴾².

¹ سورة الروم، الآية 41.

² سورة البقرة، الآية 205.

معناه في اللغة بأنه خلط الشيء بما هو خارجا عنه ومرسه، ويقال لوث الشيء في التراب أي لطخه، ولوث الماء أي كدره و خلطه بمواد غريبة ضارة.¹

وهناك من يرى التلوث في اللغة العربية صنفان:

- **تلوث مادي:** وهو اختلاط أي شيء غريب عن مكونات المادة بمادة.
- **تلوث معنوي:** كقول تلوث بفلان رجاء منفعة أيلاز به، واختلطت عليه الأمور، أي اختلط وتضارب (ولم تتضح) فلان به أي جنون ويمكن القول أن التلوث بشقيه (المعنوي والمادي) يعني فساد الشيء وعدم صلاحه أو تغير في خواصه.²
- كلمة التلوث بمدلولها اللفظي تدل أيضا على الدنس والفساد والنجس وفعلها (لوث) يعني لو الشيء تلويثا.

ويستخدم لفظ (pollution) للدلالة على حدوث التلوث ويستخدم الفعل polluée للتعبير عن فعل التلويث الذي هو عدم النظافة والتدنيس والفساد، وكذلك في اللغة الفرنسية كلمة (pollution) تعني تدنيس أو تلويث أو تتجيس.³

ثانيا. التعريف الفقهي:

تختلف آراء ووجهات نظر المختصين في تحديد تعريف التلوث حسب اختصاصاتهم، إلا أنهم يتفقون على أنه إخلال في العناصر المكونة للنظام البيئي البحري⁴ وهذا ما سنلمسه من خلال مجموعة من التعاريف:

نجد تعريف سيد عاشور أحمد بوصفه للتلوث البحري على أنه: " أي تغيير كمي أو كيفي في مكونات البحر، أي في الصفات الكيميائية أو الفيزيائية أو الحياتية لعناصر البيئة البحرية بحيث يزيد التغيير على استيعاب طاقة البحار، وينتج عن هذا التلوث أضرار بحياة الإنسان أو ثرواته الحيوانية والزراعية أو بقدرة الأنظمة البيئية على الإنتاج".⁵

¹ عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية الداخلية، ص 32.

² حسنة نصر الله، الحماية القانونية للبيئة من التلوث في ضوء القانون الدولي الإنساني، مذكرة ماجستير، القانون العام، جامعة باجي مختار، عنابة، 2011/2012، ص 29.

³ صباح العيشاوي، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، ص 28.

⁴ سلام فاضل علي، الآثار البيئية للأنشطة البشرية، مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع، ط 1، 2016، ص 34.

⁵ سيد عاشور أحمد، التلوث البيئي في الوطن العربي واقعه وحلول معالجته الشركة الدولية للطباعة، 2006، ص 130.

والفقيه جولدي يعرف التلوث بأنه: " إضافة الإنسان لمواد أو طاقة إلى البيئة بكميات يمكن أن تؤدي إلى إحداث نتائج ضارة ينجم عنها إلحاق الأذى بالموارد الحية، أو بصحة الإنسان، أو تعيق بعض أوجه النشاط الاقتصادي مثل الزراعة والصيد، أو تؤثر على الهواء، أو الأمطار، أو الضباب الطبيعي، والمناطق الجليدية، والأنهار، والبحيرات، والتربة، والبحار، أو تعيق الاستخدامات المشروعة للبيئة أو تقلل من إمكانياتها.¹

ثالثاً. التعريف الاصطلاحي:

يعرف التلوث البحري بصفة عامة بأنه إضافة الإنسان المواد أو طاقة إلى البيئة البحرية بكميات يمكن أن تؤدي إلى إحداث نتائج ضارة ينجم عنها إلحاق الأذى بالموارد الحية أو بصحة الإنسان أو تعجل بذلك أو تعيق الاستخدامات المشروعة للبيئة أو تقلل من إمكانياتها.²

هناك من يرى التلوث أنه عبارة عن إدخال أية مواد أو طاقة في البيئة المائية، بصورة إرادية أو غير إرادية، مباشرة كانت أو غير مباشرة، وينتج عنها الضرر بالموارد الحية أو غير الحية أو من شأنه أن يهدد صحة الإنسان أو يعيق الأنشطة المائية بما في ذلك صيد الأسماك والأنشطة السياحية أو ما من شأنه أن يفسد صلاحية مياه البحر للاستعمال أو ينقص من التمتع بها أو يغير من خواصها.³

وبالتالي فهو تلك الحالة القائمة في البيئة عن التغيرات المستخدمة فيها والتي تسبب للإنسان الإزعاج أو الأضرار، والأمراض، أو الوفاة، بطريقة مباشرة أو عن طريق الاختلاف بالأنظمة البيئية.

ثالثاً. التعريف التشريعي للتلوث البحري:

قصد وضع تبيان ل المفهوم التشريعي للتلوث البحري نستعرض بداية تعريفه على الصعيد الدولي ثم تعريفه في التشريعات الداخلية

¹ عبد السلام على عبد السلام، الالتزامات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث، مذكرة ماجستير، قسم القانون، أكاديمية الدراسات العليا، طرابلس، 2008، ص 20.

² عبد السلام على عبد السلام، المرجع نفسه، ص 20.

³ فريحة حامد إدريس، الحماية الجنائية للبيئة البحرية، ورقة بحثية، جامعة بنغازي، د. س، د. ط، ص ص 11-12.

أ. التعريف على الصعيد الدولي:

عرفت اتفاقية 1969 اضرار التلوث في المادة 1 الفقرة 6 بأنه: "أي خسارة أو أي ضرر واقع خارج السفينة الناقلة للمحروقات، يقع بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات، أينما يحدث مثل هذا التسرب أو الإلقاء ويشمل تكاليف الإجراءات الوقائية وأي خسارة أو أي ضرر يقع بسبب هذه الإجراءات"¹.

حسب مؤتمر منظمة التغذية والزراعة الدولية المنعقدة في روما بتاريخ 1970 فالتلوث البحري ناتج عن إدخال الإنسان في البيئة البحرية مواد يمكن أن تسبب نتائج مؤذية كالأضرار بالثروات البيولوجية مثلاً، التأثير على صحة الإنسان وعرقلة الأنشطة البحرية لاسيما صيد الأسماك.²

وجاء في مؤتمر ستوكهولم سنة 1972 أن التلوث هو: "إدخال الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة لمواد أو طاقة في البيئة البحرية، يكون لها آثار ضارة كالأضرار التي تلحق بالموارد الحية أو تعرض صحة الإنسان للخطر أو تعيق الأنشطة البحرية، بما فيها الصيد وإفساد خواص مياه البحر".³

عرفته اتفاقية هلسنكي لعام 1974 بشأن حماية البيئة في بيئة البلطيق التلوث البحري على أنه: "قيام الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بتصريف مواد أو طاقة في البيئة البحرية ويترتب على ذلك آثار ضارة بصحة الإنسان أو الموارد البحرية أو الأحياء البحرية أو عرقلة الاستخدامات المشروعة للبحار أو التأثير في خواص استخدام المياه البحرية أو التقليل من أوجه الاستفادة منها تخادمه والإقلال من منافعه"⁴.

¹ بشرى عمايدية، وريدة جندلي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط طبق الاتفاقية 1969 المعدلة ببروتوكول 1992، مجلة الحقوق والحريات، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة الجزائر، العدد 2، المجلد 11، 2023، ص 595.

² بن فاطيمة بوبكر، نظام برشلونة لحماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة مولاي الطاهر، سعيدة، 2010/2009، ص 11.

³ بن فاطيمة بوبكر، المرجع نفسه، ص 11.

⁴ منير الفتتي، المرجع السابق، ص 30.

ورود في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 م في الفقرة 4 من (البند الأول) من نص المادة 1، يوضح المقصود بتلويث البيئة البحرية وعرفه بأنه: "إدخال الإنسان في البيئة البحرية، بما في ذلك مصاب الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة مواد وطاقة يترتب عليها أو يحتمل أن يترتب عليها آثار مؤذية، مثل الإضرار بموارد الحياة البحرية، وتعريض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروع للبحار، والحد من نوعية وقابلية مياه البحر للاستعمال والإقلال من الترويح"¹.

كذلك الاتفاقية الإقليمية للحفاظ على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن المبرمة في جدة بتاريخ 1982/02/14 فقد جاء في نص المادة 1 منها أن التلوث البحري هو: "قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أي مواد أو شكل من أشكال الطاقة إلى البيئة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك، وإفساد صلاحية مياه البحر الأحمر للاستخدام، والحد من قيام المرافق الترفيهية"².

كذلك نجد نفس التعريف بالنسبة لاتفاقية حماية البيئة البحرية في منطقة البلطيق لعام 1974 في مادتها 2 وأيضاً اتفاقية البحر المتوسط من التلوث المؤرخة في 16 فبراير 1976 في مادتها الثانية 2 فقرة "أ" وغيرها.³

بالرجوع للتعريف السابقة ورغم تعددها نجد أنها تكاد تتطابق، فبالنسبة لمنظمات UNEF وWHO وUNESCO وFAO وIMO اتبنت نفس التعريف الذي قدمته منظمة التعاون والتنمية.

ب. تعريف التلوث في التشريعات الداخلية:

قد تعددت تعاريف التلوث بتعدد النصوص القانونية بحسب كل دولة ومن بين أهمها نستعرض ما يلي:

¹ احمد محمد مانع، المرجع السابق، ص 6.

² المرجع نفسه والصفحة نفسها.

³ موسى زيداني، حماية البيئة البحرية من التلوث في ظل القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماستر تخصص: النظام القانوني لحماية البيئة، جامعة الدكتور الطاهر مولاي سعيدة، 2015/2016، ص 30.

1. تعريف المشرع الفرنسي للتلوث:

عرف المشرع الفرنسي التلوث في نص المادة 3 من قانون البيئة بأنه: "إدخال أي مادة ملوثة في الوسط المحيط بصفة مباشرة أو غير مباشرة سواء كانت بيولوجية وكيميائية أو مادية"¹.

2. تعريف المشرع المصري للتلوث:

عرف المشرع المصري التلوث البحري في نص المادة 1 من القانون رقم 04 لسنة 1994 بأنه: "إدخال مواد أو طاقة في البيئة البحرية بطريقة إرادية أو غير إرادية مباشرة أو غير مباشرة ينتج عنه ضرر بالمواد الحية أو الغير حية ويهدد صحة الإنسان ويعيق الأنشطة المائية بما في ذلك صيد الأسماك والأنشطة السياحية أو يفسد صلاحية البحر للاستعمال أو ينقص من التمتع بها أو يغير من خواصها."²

3. تعريف المشرع الجزائري للتلوث:

عرف المشرع الجزائري التلوث في ظل قانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة في نص المادة 4 الفقرة 9 بأنه: "إدخال أية مادة في الوسط المائي، من شأنها أن تغير الخصائص الفيزيائية والكيميائية أو البيولوجية للماء، وتتسبب في مخاطر على صحة الإنسان، وتضر بالحيوانات والنباتات البرية والمائية وتمس بجمال المواقع، أو تعرقل أي استعمال طبيعي آخر للمياه"³.

وجاءت في نص المادة 52 من نفس القانون تحت عنوان الفصل الثالث "مقتضيات حماية المياه والأوساط المائية" الفرع الثاني حماية البحر لتمنع الأنشطة التي تضر أو من الممكن أن تكون ضارة بالبيئة البحرية.

¹ نجلاء لعوامر، المرجع السابق، ص 30.

² المادة 1 من القانون رقم 04 لسنة 1994 في شأن البيئة وفقا لأخر تعديل صادر في 19 أكتوبر 2015، ج.ر، العدد 5 في 3 فبراير سنة 1994.

³ المادة 4 الفقرة 09 من قانون 03-10، المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق لـ 19 يوليو سنة 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

الفرع الثاني: مصادر التلوث البحري

تعددت مصادر التلوث البحري بتعدد النشاط البشري والتطورات الصناعية والتكنولوجية، حيث تشمل مصادر طبيعية وأخرى بشرية وهذه الأخيرة تعتبر العامل الرئيسي وهذا راجع للأنشطة الصناعية والنشاطات البحرية، ومن أهم هاته المصادر:

أولاً. التلوث الناجم عن مصادر أرضية:

إن تلوث البيئة البحرية من سطح الأرض هو أقدم مصادر التلوث البحري خصوصاً مع بحث الإنسان عن وسيلة للتخلص من مخلفات النشاطات على وجه الأرض، فوجد أن البحار ومساحتها الشاسعة هي أفضل مكان للتخلص من تلك النفايات والمخلفات خصوصاً مع الاعتقاد الكبير الذي كان سائد بأن البحار قادرة على تنظيف نفسها بنفسها، وتعد مياه الصرف الصحي من أكثر المكونات الأرضية وأوسعها انتشاراً¹.

كما نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، على أن تتخذ الدول جميع ما يلزم من التدابير للإقلال إلى أبعد مدى ممكن من إطلاق المواد السامة، أو الضارة أو المؤذية².

ويمكن حصر مصادر التلوث البحري ذات المنشأ البري في نوعين رئيسيين من الملوثات وذلك تبعاً لطبيعتها ومصدرها:

1- ملوثات ذات المنشأ المنزلي: وهي ناتجة من مخلفات أنشطة السكان في المنازل والمطاعم والفنادق وغيرها، وتنقسم هذه الملوثات بدورها إلى نوعين:

- **التلوث المرئي:** وهي النفايات المرئية المختلفة الأحجام التي يرميها الإنسان مثل علب الكرتون، والبلاستيك والأوراق والأكياس ... إلخ، وتظهر بالعين المجردة وتصل إلى البيئة البحرية سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة.

¹ أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث، دار المعارف للنشر، د ط، الإسكندرية، د س، ص 40.

² المادة، 194 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

- التلوث الجرثومي (المجهري): ويعتبر هذا النوع الأكثر خطراً لأنه لا يمكن مشاهدته بالعين المجردة، ولكن يمكن التنبؤ به، ونجد هذه الملوثات مصدرها في المياه المبتذلة في المنازل، والتي تحمل معها براز الإنسان والحيوان الممتلئ بالجراثيم، والتي تصل إلى البيئة البحرية بواسطة شبكة المجاري، بالمصب أو بطريقة غير مباشرة عن طريق الأنهار الساحلي.¹
- 2- ملوثات ذات المنشأ الصناعي: تختلف النفايات ذات المنشأ الصناعي عن النفايات المنزلية، سواء في طريقة معالجتها أو في طريقة إزالتها أو نقلها أو تخزينها، لأنها أكثر خطورة وسمية ويمكن حصر هذا النوع من الملوثات في ثلاثة أنواع:
 - ملوثات كيميائية: ظهرت خلال السنوات الأخيرة نتيجة التطور الصناعي الكيميائي التي شهدها العالم، وتحمل هذه الملوثات مخاطر جمة على صحة الإنسان ورفاهيته، وتزداد هذه المخاطر عندما تتسرب إلى البيئة البحرية.
 - ملوثات حرارية: مصدرها الأساس هي المصانع المقامة على الشاطئ والتي تستعمل المياه في تبريد محركاتها وتلقي بمياه ساخنة في البحر أو النهر، فترتفع درجة حرارة الماء فوق الدرجة المسموح بها، مما يؤدي إلى تناقص كميات الأوكسجين المنحل في الماء، وهو مكن الخطر على الحياة البحرية.²
- 3- التلوث الإشعاعي: هناك أنواع من مصادر الإشعاع:
 - مصادر الشعاع الطبيعي: كالشعاع الصادرة من الفضاء الخارجي (الأشعة الكونية)، أو من الأرض، أو من بعض المواد المشعة (الفسفور والبوتاسيوم)، هذه المصادر لا دخل للإنسان في تكوينها.
 - مصادر الشعاع الصناعية: كأشعة الأجهزة الطبيعية، والأشعة المستعملة في الزراعة والأشعة الناتجة عن التفجيرات الذرية، واستخدام الذرة في الأغراض السليمة، والأجهزة

¹ أحمد اسكندري، محاضرات في تلويث البيئة البحرية الجزء الأول جامعة الجزائر 1 كلية الحقوق بن عكنون الجزائر، د.س، ص 12.

² هدي عزاز، الإطار القانوني لحماية البيئة البحرية في الجزائر The légal Framework for the protection of the marine environment from pollution in Alegria، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، المجلد 15، العدد 2، تبسة_ الجزائر، 2022، ص 146.

الصادرة من لوحات الأجسام المضيئة، وأجهزة التلفاز ... وهذا النوع من الأشعة أربعة أنواع: أشعة ألفا، أشعة بيتا أشعة كارما، أشعة اكس¹.

ثانيا. التلوث بالنفط:

يعد التلوث النفطي من أوضح وأصعب الملوثات التي قد تصيب البيئة البحرية على الإطلاق، وهذا راجع لعدة أسباب أهمها حركة النقل الواسعة في عرض البحر من نقل للأفراد، البضائع والمواد البترولية ومشتقاتها²، بالإضافة إلى الصناعات القائمة على الشواطئ، حطام ناقلات النفط والسفن الأخرى والمخلفات من السفن التي تضخ وتنشحن الناقلات بمياه البحر مما يترتب على ذلك تلوث المياه بالنفايات وغيرها من المواد الضارة الأخرى³.

وينجم عن التلوث البحري أيضا من عمليات نقل البترول أثناء تحميله أو تفرغيه من مواقع استخراجيه، وقد تؤدي هذه العملية إلى حوادث ومثال عن ذلك تحطم الناقلات العملاقة (أماوكاديز) والذي يعتبر أكبر حادث في التاريخ حتى الآن وقع بالقرب من غرب فرنسا عام 1978 مما أدى إلى انسياب كمية من النفط تقدر بـ 227 ألف طن كون بركة سوداء وأثناء المد والجزر استقرت على المناطق الساحلية⁴.

وعلى الرغم من أن زيت البترول لا يقبل الذوبان في الماء، إلا أن جزءا معتبرا من طبقة الزيت التي تغطي سطح البحر تختلط بالماء، هذا الاختلاط يسبب انعكاسات كارثية على الأحياء البحرية وقلب موازين البيئة البحرية لأنه يؤدي بدوره إلى الإخلال بالتوازن الهيدروكربوني للخلايا الحية البحرية، كما أنه يولد غشاء فوق سطح الماء يعرقل ظاهرة التأكسد الطبيعي لمياه البحر⁵، كما يمنع وصول ضوء الشمس إلى الأحياء البحرية لتعيق بذلك عمليات البناء الضوئي وطرح الأكسجين وتنفس هذه الأحياء، ويعمل بذلك على قتل العديد منها، مما يؤدي إلى الإخلال بالسلاسل الغذائية حيث تنعكس مظاهر هذا التأثير في انخفاض محاصيل الأسماك الذي يؤدي بدوره إلى تدني وانخفاضات⁶.

1 أحمد اسكندري، المرجع السابق، ص 24.

2 كريمة بورحلي، المرجع السابق، ص 68.

3 عبد اللاوي عبد الكريم، المرجع السابق، ص 24.

4 صباح العيشاوي، المرجع السابق ص 82.

5 احمد اسكندري، المرجع السابق، ص 32-33.

6 احمد اسكندري، المرجع نفسه.

بالإضافة إلى التلوث الناجم عن وقود السفن، والذي تختلف درجة خطورته تبعاً لكمية الوقود المتسربة وطبيعة المادة النفطية المنكسبة حيث يتباين حجم التلوث من حادثة إلى أخرى بحسب ظروف الحادث ومدى سرعة التدخل لاحتوائه وكمثال عن ذلك:

- حادثة سفينة نقل الأخشاب (كاريسا الجديدة) في 1999/02/04 إلى انسياب 650 طناً من وقودها أدى إلى تلوث بحري في الولايات المتحدة الأمريكية.¹
- ناقلة النفط البنمية (جورجيوس) وكانت تزن 1900 طن، وغرقت قرب السواحل الكويتية.
- ناقلة النفط الفرنسية (لييمورغ) وكانت تزن 1900 طن، وغرقت قرب السواحل اليمنية، وذلك في أكتوبر عام 2001.²
- وأشهر حالات التحطم، تحطم الناقلة المال طية (Erika).
- نتيجة تنفيذ مالك السفينة الالتزام تعاقدي، ومثال ذلك حادثة الناقل (Vistabella) في عام 1991 حيث أنه أثناء عملية قطر الناقلة (Vistabella) من دولة Trinité et Tobago) والتي كانت تحمل حوالي 2000 طن من زيت الوقود الثقيل غرقت السفينة على سواحل البحر الكريبي، وترتب عنه تسرب كمية من الزيت غير معروف مقدار.³
- ويمكن إجمال مصادر تلوث البيئة البحرية بالنفط من مصادر الرئيسية التالية:
- انسيااب النفط طبيعياً في بعض المناطق العالم دون تدخل الإنسان.
- تصدع أماكن النفط الطبيعية القريبة من السواحل البحرية والمسطحات المائية الأخرى بسبب الزلازل والانفجارات البراكين.
- عمليات التنقيب واستخراج النفط الخام ومشتقاته من البحار ومن المناطق القريبة من الممرات المائية.⁴

¹ محمد إبراهيم نادر، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي دراسة قانونية تحليلية ومقارنة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 26.

² نخبة من علماء لمعهد القومي لعلوم البحار والمصايد، التلوث البحري والمخاطر الطبيعية والبشرية على البيئة الساحلية، مؤسسة حورس الدولية، ط1، 2014، ص 58.

³ مونية كرواط، المسؤولية البيئية عن التلوث النفطي الناتج عن السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في حقوق فرع قانون البيئة والعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2016/2015، ص 24.

⁴ حسين علي السعدي، البيئة المائية، دار البازوري العلمية للنشر والتوزيع، عمان_الأردن، 2015، ص 253.

ثالثا. التلوث الناجم عن المخلفات الصناعية:

دلت الفحوصات والاختبارات التي أجريت على مياه البحر الأبيض المتوسط على ارتفاع معدلات التلوث بفعل الأنشطة الصناعية، على إثر تغير تركيبات مياه البحر نتيجة تغير حالاتها بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بفعل نشاط الإنسان الصناعي، بحيث تصبح مياه البحر أقل صلاحية بأن ما يزيد عن Green Peac للاستعمالات الطبيعية المخصصة لها.¹

ويسبب تدفق هذه المطروحات المختلفة إلى إلحاق الضرر الكبير في البيئة البحرية وعدم صلاحيتها لحياة الأحياء المائية فضلا عن انبعاث الروائح الكريهة وحصول الظروف المناسبة لنمو البكتيريا وتكاثرها.²

رابعا. التلوث الناجم عن إغراق وتصريف النفايات في البحر:

عرفته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بأنه: " التخلص من النفايات أو المواد الأخرى، وذلك بإلقائها في البحر سواء عن طريق السفن أو الطائرات أو الأرصفة وغيرها من المنشآت البحرية الأخرى"³.

في ظل التطور الصناعي المعقد الذي أفرز مواد كيميائية ونفايات سامة شديدة الخطورة على الحياة البيئية، مثل (المركبات العضوية الكيميائية كالزئبق، النفايات الصلبة كالبلستيك والزجاج والحاويات)⁴ والذي يقابله اعتماد الدول على طريقة الإغراق للتخلص من نفاياتها

¹ la protection juridique du milieu marin en droit algérien et la ، Mohamed Kahloula
، n01، France ، revue juridique environnement، nécessité d'une coopération inter maghrébine
p 06، 1995

² حسن علي السعدي، المرجع السابق، ص 247.

³ صباح العيشاوي، المرجع السابق، ص 84.

⁴ الجيلاني عبد السلام أرحومة، حماية البيئة بالقانون دراسة مقارنة للقانون الليبي دار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان،
د ط، ليبيا، عام 2000، المرجع السابق، ص 366.

السامة، بإغراقها في البحار والمحيطات، معتبرة أن اتساع البحار كافي لا ستعاب وتحليل كميات كبيرة من المخلفات المقدوفة فيه¹.

وتلجأ الدول التي تعتمد هذه الطريقة للتخلص من نفاياتها السامة، بغمرها في البحار والمحيطات إلى فكرة " التفتيت والتشتيت " بأن الأواسط البحرية متسعة اتساعا كافيا يمكن من خلاله تفتيت وتشتيت أية كمية من النفايات التي تقذف بها وفي السياق نفسه قامت فرنسا مؤخرا بإنشاء خط أنابيب يمتد تحت سطح بحر (Manch) بعمق 02 كلم بغرض تجربة عملية تهدف من خلاله إلى تصريف بعض النفايات في البحر الأبيض المتوسط عن طريق إغراقها، الشيء الذي حذرت منه الدول المطلية على هذا البحر².

خامسا. التلوث الناجم عن أنشطة استغلال قاع البحار:

إن الاحتياج المتزايد لكل من النفط والغاز لفترات ليست قريبة في المستقبل، وسبب الاستغلال الجائر لها في اليابسة، يمكن تعريضها للاستنزاف لذلك بدأ التفكير يتجه نحو أعماق البحار والمحيطات، نظرا لما تشير إليه الدراسات العلمية عن وجود كميات هائلة منها في تلك الأجزاء، ويمكن استمرارها لفترات زمنية طويلة³، وكنتيجة حتمية لتلك العمليات يحدث تلويث للبيئة البحرية بالنفط والغاز، وتختلف درجات التلوث باختلاف أماكن قيعان البحار وكذا باختلاف سلطات الرقابة والإشراف⁴.

لكن إفراط الدول في الاعتماد على هذا الأسلوب من أجل تنمية اقتصادها أصبح جد مضر بالبيئة البحرية، لعل السبب يعود إلى كون أن المنشآت المستعملة في الكشف عن المحروقات في قاع البحر واستغلاله تصنف ضمن أكبر منشآت ملوثة للبيئة البحرية، وتجب الإشارة على أنه عادة ما تقع وتحدث حوادث تسرب النفط في مناطق الحفر والمناطق المجاورة لها، و بالتالي تجبر العديد من الأسماك والكائنات الحية الأخرى على الهجرة من البحر إلى البر بسبب تلوث المياه البحرية⁵.

¹ جمال واعلي، المرجع السابق، ص 362.

² عبد السلام علي زين العابدين وعرفات محمد بن عبد المرتضي، التلوث ثمن للمدنية، الطبعة الأولى، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، 1992، 323 وما بعدها.

³ عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 107.

⁴ عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع نفسه، ص 107.

⁵ أحمد سكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي، المرجع السابق، ص 65.

سادسا. التلوث الناتج عن الأنشطة النووية:

يعتبر التلوث النووي أخطر الملوثات جميعا، لسبب رئيس وهو النطاق الجغرافي الكبير الذي يمكن أن يمتد إليه.

حيث تؤكد تقارير الوكالة الدولية للطاقة الذرية بأن أكبر جانب من التلوث النووي يحدث عن طريق التفجيرات النووية العمدية وتعتمد الدول المتقدمة صناعاتها في إجراء تجاربها النووية على قاع البحار، بعد أن كانت تجري التفجيرات النووية في المناطق الصحراوية، أصبحت الدول تقوم هذه التجارب في قيعان البحار وذلك بغرض إنجازها في سرية تامة.

او نتيجة لتسابق الدول المتقدمة نحو التسلح لجأت بعضها إلى أسلحة نووية، حيث تنبعث الطاقة التي تطلقها هذه الأسلحة من نواة الذرة بتفتيتها أو دمجها في جزء من الثانية، يؤدي هذا إلى انفجار، وخطورة هذه الأسلحة نصت معاهدة الحظر الجزئي لإجراء التجارب النووية في الجو والفضاء الخارجي وتحت سطح البحار والمحيطات الموقعة في موسكو في أوت لسنة 1968 على أن: " تلتزم الدول الأطراف في المعاهدة بالسعي إلى تحقيق وقف جميع التفجيرات التجريبية للأسلحة النووية إلى الأبد ومواصلة المفاوضات تحقيقا لهذا الغرض من أجل وضع حد لتلويث البيئة بالمواد المشعة" ¹

المطلب الثاني: آثار التلوث البحري الناتج عن السفن

تظهر انعكاسات التلوث البحري على مختلف عناصر البيئة البحرية بل يمتد آثاره إلى عدة جوانب أهمها على الصحة البشرية والجانب الحيوي (الفرع الأول) الجانب الاقتصادي والأنشطة والسياحية وكذلك الاستراتيجي (الفرع الثاني)

الفرع الأول: الآثار البيئية والحيوية

تعد الآثار البيئية والحيوية من أبرز النتائج المترتبة على ظاهرة التلوث، إذ لا يقتصر التأثير على عناصر الوسط الطبيعي فحسب بل يمتد ليشمل الكائنات الحية ويخل بتوازن البيئي العام ومن ثم فإن دراسة هذه الآثار تعد أمرا ضروريا لفهم خطورة التلوث وانعكاساته على استدامة الموارد الطبيعية.

يقوم التلوث البحري في أحداث تغيير في التركيب الأساسي لعناصر البيئة الذي يصاحبه التغيير المفاجئ، إما في اللون أو الشكل أو الطعم، ليتحول إلى مركبات مضرّة بالبيئة يكون

¹ جمال واعلي، المرجع السابق، ص 34-35.

لها انعكاس على مستويات التوازن الكلي لتلك البيئة، من خلال آثارها السلبية والتي تعززها المعتقدات السائدة لدى عامة الناس كون الأنهار والبحيرات والبحار هي أنسب مكان لإلقاء المخلفات، منها الصناعية وفضلات المدن وأي شيء يراد التخلص منه أين يعكس الجهل بالأضرار المحتملة الحدوث.¹

وللتلوث النفطي تأثيرات بيئية جد خطيرة يمكن تلخيص بعضها فيما يلي:

1. تأثيره على الأحياء البحرية (Les Organismes planctonique):

تعيش الطافيات المائية كالعوالق النباتية على بعد سنتمترات من سطح البحر ويفترض أن تتعرض هذه الكائنات الحية إلى مخاطر، نظرا لأنها تواجه تركيزا عاليا من الزيوت البترولية والتي تعتبر مركبات سامة لها تؤدي إلى نقص نموها وتعطيل تكاثرها، وطالما أن تلك العوالق النباتية تشكل المصدر الأساسي لدورة الحياة في البحر، فإن تضررها بفعل المركبات السامة يؤدي إلى إلحاق أضرار جسيمة.²

2. تأثيره على صحة الإنسان:

سجلت بعض الحالات المرضية ظهور أمراض خطيرة، قد تصل للموت أحيانا عند ابتلاع مادة الكيروسين سواء مع الماء أو الغذاء.³ أغلب الأمراض المنتشرة نشأت بفعل تلوث البيئة المحيطة بالإنسان مثل: الربو، السرطان، التهابات، الحساسية وغيرها، التي غالبا ما تنشأ بسبب تعرض الإنسان للملوثات بكميات منخفضة خلال مدة زمنية طويلة بشكل دائم، هذا الانخفاض لا يحقق أضرارا سريعة لكن تراكمها في أجسام الكائنات يزيد من تأثيرها بمرور الوقت.⁴

حيث توفر المياه الملوثة بيئة مناسبة لنمو وتزايد الأمراض خاصة أن ارتفاع درجة حرارة المياه يزيد من انتشار هذه الفيروسات التي تنتقل من خلال استهلاك الأسماك ومختلف الأحياء البحرية كمصدر للغذاء والتي تحمل بدورها كميات من المواد الملوثة التي تؤثر على الجهاز الهضمي، الخلايا العصبية وكذا فيروس الكبد الوبائي بالإضافة إلى الكثير من الأمراض

¹ فتيحة محمدالحسن، المرجع السابق، ص 25.

² جمال واعلي، المرجع السابق، ص 22.

³ فضيلة لغيمة، التدابير الدولية المتعلقة بحماية البيئة من البحرية من التلوث في أعالي البحار، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، جامعة مولود معمري تيزي وزو الجزائر، مج 12، العدد 01، 2021، ص 458.

⁴ جمال واعلي، المرجع السابق، ص 22.

الهرمونية والتناسلية، وكذلك التعامل المباشر مع المياه الملوثة عن طريق الشرب أو السباحة يتسبب في العديد من المشاكل الصحية كالطفح الجلدي، آلام المعدة وكذلك الإسهال. علاوة على ذلك فإن التلوث بصفة عامة والتلوث البحري بصفة خاصة يؤثر سلبا على نفسية ومزاج الإنسان وذلك من خلال زيادة نسب القلق والتوتر والشعور بالطاقة السلبية والتعرض لاضطرابات نفسية مختلفة.¹

3. تأثيره على الطيور البحرية:

أكدت الدراسات الميدانية أن للنفط دور أساسي في الانخفاض المتزايد للطيور البحرية، ويمكن القول أن مئات الآلاف من الطيور البحرية تتعرض للزيوت البترولية سنويا². لذا نجد أن الطيور البحرية مثل طائر النورس يتعرض للإصابة والهلاك بمعدلات عالية، فهذه الطيور تقضي معظم وقتها على سطح الماء، فهي تسبح أكثر مما تطير. والقضاء عليها سيفقد المناطق الساحلية توازن البيئي، لأنها تعمل على افتراس الأحياء البحرية الزائدة³.

1. تأثيره على الثروة السمكية:

للأسماك قيمة غذائية كبيرة، ومن هنا تكمن أهميتها التجارية باعتبارها مصدر دخل معتبر للكثير من الدول الساحلية، وفي البحار المفتوحة يمكن للأسماك تجنب المناطق الملوثة ونادرا ما تموت، غير أنه وفي البحار المغلقة أو شبه المغلقة (كالبحر الأبيض المتوسط) فهي معرضة للتلوث مباشرة، والجدير بالذكر أن أثر التلوث بالنفط يظهر على مصايد الأسماك بعد ثلاثة أو أربعة سنوات من حدوثه في صورة انخفاض في المخزون السمكي بالمنطقة الملوثة من جراء تأثيره على الغذاء وبويضات ويرقات الأسماك، بحيث أن الأسماك اليافعة جر مكان التلوث مما يفقد الصيادين مصدرا هاما لرزقهم.⁴

¹ كريمة برحلي، التلوث البحري وتأثيره على البحارة " دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في علم الاجتماع تخصص بيئة جامعة منتوري، قسنطينة، 2010/2009، ص 119.

² de l'Erika au prestige: ، Caroline London ، Caroline London

revue mensuelle d'actualité ، droit de l'environnement، quelles réponses communautaires?

P 45، mars 2003، n°106 ، France ، juridique

³ صليحة علي صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، منشورات جامعة قاريونس بنغازي، ليبيا، الطبعة ،1996، ص 67.

⁴ صليحة علي صداقة، المرجع السابق، ص 67.

2. الإضرار بالصحة العامة:

سجلت بعض الحالات المرضية ظهور أمراض خطيرة، قد تصل إلى الموت أحيانا عند ابتلاع الأطفال لمادة الكيروسين سواء مع الماء أو الغذاء، كونها تفرز خارج الجسم ببطء، وقد يتعرض مستهلكي الأسماك إلى نسبة كبيرة للإصابة بداء السرطان، وقد ينتج عن تعرض جسم الإنسان لجرعات كبيرة لإحدى مكونات النفط إلى تغيرات في التركيب الوراثي في الخلايا الجسمية، قد تؤدي إلى بعض التشوهات، ونتيجة لقدرة النفط على الإخلال بالتوازن البيئي والوسط البحري الطبيعي، فقد عمدت بعض الدول إلى منع مرور الناقلات والسفن التي تحمل بعض المواد الخطرة.¹

الفرع الثاني: الآثار الاقتصادية

تتعدد الآثار الاقتصادية غير المباشرة للتلوث، وتشمل النفقات المرتبطة بالأمراض الناتجة عنه سواء في البحر أو البيئة عموما بما في ذلك تكاليف العلاج كذلك ، فإن معالجة التلوث بحد ذاته على المدى القصير أو الطويل تتسم بتكاليف مرتفعة خاصة عند حدوث تسربات نفطية أو مشتقاتها بالإضافة إلى ذلك فإن عدم إعادة تدوير النفايات واستخدامها يفاقم الضرر كما أن إنشاء المختبرات وإجراء الدراسات يعد أمراً مكلفاً حيث يتطلب تقنيات متقدمة وذات تكلفة عالية لقياس مؤشرات التلوث .²

وقد كلفت عمليات معالجة نفايات النفط المترسبة من ناقلة النفط إيريك (Erika)

السواحل الفرنسية خزينة الدولة حوالي 150 مليون أورو بالعملة الحالية.³

وكأمثلة عن الآثار الاقتصادية نجد:

¹ صليحة علي صداقة، المرجع نفسه.

² مصطفى خليفة الذواوي، عمار عياد زايد، الآثار الاقتصادية لتلوث البيئة البحرية، مجلة دراسات الإنسان والمجتمع، العدد 23 مارس 2024، ص 25.

❖ كم تأثر النشاط السياحي الفرنسي كثيرا بفعل تلويث السواحل الفرنسية على إثر حادثة الناقل بريستيج (Prestige) إذ انخفضت مداخل النشاط السياحي الفرنسي إلى حوالي 47% الشيء الذي أثر سلباً على النشاط السياحي الساحلي.

³ جمال واعلي، المرجع السابق، ص 239.

حادثة حاملة النفط سنة 1989 ، وقعت حادثة تسرب نفطي على سواحل الولايات المتحدة الأمريكية، مما أدى إلى أضرار بالغة في (Alaska) آلاسكا فقد فقدت أعداد هائلة من الكائنات البحرية حياتها، بما في ذلك أكثر من 10 آلاف من ثعالب الماء، و 300 من الطيور، وعدد لا يحصى من الأسماك.¹

يؤثر التلوث على البيئة البحرية في المقام الأول، ثم يمتد تأثيره إلى الأفراد وصحتهم ومصادر دخلهم، لاسيما المسترقين والعاملين في المهن البحرية مثل الصيادين في المقام الثاني، فقد أدت هذه الملوثات إلى هجرة واسعة للأسماك إلى أعماق البحار أو موت أعداد كبيرة منها، أو تدهور الجودة المتوفر منها، كل ذلك يشكل خسارة اقتصادية كبيرة، نتيجة الإهمال على المستويين العالمي والمحلي في مكافحة أسباب التلوث لذلك من الضروري التصدي لمسبباته منذ البداية، وتعزيز سياسات فعالة للحد من تفاقمه في منطقة البحر المتوسط وبقيّة العالم، حيث بات هذا الأخير واحدا من أكثر البحار تلوثا وفقا لأحدث الدراسات.²

وتلك النفايات عندما تنتشر في البحر تؤدي حتما إلى تشوه جمال وسمعة شواطئ تلك المنطقة، وبالتالي تصبح صورة تلك المنطقة غير مغرية لا تجلب أنظار السياح، إنما أكثر من ذلك تلوث تلك المنطقة يؤدي إلى عدم رجوع السياح إليها مع الإشارة أن نقص استقبال الدول للسياح يؤثر حتما على اقتصاد تلك الدولة، كما يؤدي أيضا تلوث المياه البحرية بزيوت البترول أو النفط إلى تعطيل الخدمات الملاحية.³

¹ أحمد خالد الناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، الطبعة الأولى دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2010، ص 62.

² كريمة بورحلي، المرجع السابق، ص 63.

³ ليديّة أوقجيل، حياة عبد المؤمن، المرجع السابق، ص ص 19-20.

خلاصة الفصل

في ختام هذا الفصل يتضح، أن البيئة البحرية حظيت باهتمام متزايد وطنيا ودوليا، تجسد في إرساء تعريف شامل لها وضبط مفهوم التلوث البحري من حيث نطاقه وصوره ومصادره في إطار القانون الدولي للبحار، وقد جاء هذا التطور استجابة لتنامي المخاطر الناتجة عن التوسع الصناعي وأنشطة السفن، كتصريف النفايات والترسبات النفطية ونقل المواد الخطرة.

كما بين الفصل أن حماية البيئة البحرية تقتضي فهما لطبيعتها كنظام بيئي متكامل، وان التلوث سواء كان بریا او بحريا يخل بالتوازن البيئي ويمتد أثره الى الصحة والاقتصاد خاصة في الدول الساحلية، لذلك فإن استيعاب الإطار القانوني المنظم لها يعد أساسا ضروريا لدراسة أليات الحماية والمسؤولية في الفصول الموالية.

الفصل الثاني

الآليات القانونية والوطنية لحماية البيئة البحرية من أضرار
السفن

تمهيد:

في ظل التطورات التكنولوجية في السنوات الأخيرة وانعكاساتها، على البيئة بصفة عامة، زاد الاهتمام بالبيئة البحرية بصفة خاصة والتي تم تعريفها في العديد من الاتفاقيات والمنظمات، الدولية حيث تقدم هذه الاتفاقيات تعريفا موحدا للتلوث لهو إدخال أي مادة أو مصدر إلى البيئة البحرية بحيث يغير من تركيبها، وبناء على هذه التعريفات المتداولة، سعت جميع هذه الاتفاقيات إلى سن قوانين تهدف إلى الحفاظ عليها، ونجد أن الجزائر من الدول التي سعت جاهدة للحفاظ على هذه البيئة التي تعتبر مورد اقتصادي حيوي لها، من خلال مصادقتها على اتفاقيات دولية لحماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن، وبالإضافة إلى سن التشريعات المدعمة تصب في نفس سياق الاتفاقيات، وكذا حاولت وضعت إجراءات رادعة لمخالفي قوانين الخاصة بحماية البيئة البحرية وهذا ما سنعرضه من خلال:

المبحث الأول: الإطار التشريعي والمؤسساتي لحماية البيئة البحرية
المبحث الثاني: المسؤولية القانونية عن أضرار السفن بالبيئة البحرية

المبحث الأول: الإطار التشريعي والمؤسساتي لحماية البيئة البحرية

تعد البيئة البحرية من أبرز المواضيع التي لعبت دورا كبيرا في النظام البيئي العالمي، إذ أنها تسهم في تحقيق التوازن البيئي، في المقابل نرى أن هذا النظام يواجه العديد من التهديدات الناتجة عن الكوارث الطبيعية، وبالإضافة إلى التطورات التكنولوجية والنشاط البشري وما يصاحبه من مواد كيميائية تتسرب إلى البيئة البحرية وهذا ما استدعى إلى وضع اطر قانونية وآليات لحماية هذه البيئة، وفي هذا الاطار سيتم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين يتناول (المطلب الأول) الإطار التشريعي بينما يخصص (المطلب الثاني) الإطار المؤسساتي.

المطلب الأول: الإطار التشريعي لحماية البيئة البحرية

سعى المشرع الجزائري لحماية البيئة البحرية من الملوثات الناتجة عن السفن والطائرات، وهذا بمصادقته على بعض الاتفاقيات الدولية التي تعمل على الحد من هذا التلوث الناجم عن السفن (الفرع الأول)، وبالإضافة إلى القوانين الوطنية والتشريعات الخاصة بهذا التلوث (الفرع الثاني)

الفرع الأول: الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالتلوث الناتج عن السفن التي صادقت عليها الجزائر

من أجل حماية البيئة البحرية صادقت الجزائر على جملة من الاتفاقيات الدولية التي سعت لوضع منظومة قانونية للحفاظ عليها، ومن أهم هذه الاتفاقيات التي تمنع التلوث الصادر من السفن والطائرات نجد:

أولا: اتفاقية ما ربول 1973 (مرسوم 88_154):

تعتبر هذه الاتفاقية من أهم الاتفاقيات التي أبرمت من أجل مكافحة التلوث البحري الذي مصدره السفن في جميع المناطق البحرية، فبسبب تطور مفهوم حماية البيئة البحرية وعناية اتفاقية لندن لعام

1945

¹ الخاصة بمكافحة التلوث النفطي، أدى إلى إبرام هاته الاتفاقية التي تعد شاملة فهي عالجت مجموعة من الملوثات الناتجة عن السفن.²

ونظرا للتطور السريع والمستمر في النقل البحري وكثرة استخدام السفن وزيادة حوادث السفن والناقلات، وافق المؤتمر الدولي بشأن التلوث البحري المنعقد في لندن 1973 على الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 التي تم تعديلها ببروتوكول في 1978 وأطلق عليها تسمية اتفاقية 78/73.³

لم تقتصر هذه الاتفاقية على التلوث البحري بالزيت بل تناولت المواد الضارة الأخرى التي يمكن أن تتسرب أو تلقى من السفينة، وقد توسعت في مفهوم السفينة بأنها كل ما يجري تشغيله في البيئة البحرية، وتوسعت كذلك في تحديد مفهوم المواد الضارة لتشمل كل المواد التي تشكل خطورة على صحة الإنسان والأحياء الموجودة في البيئة البحرية.⁴

تلزم الدول الأطراف بموجب هذه الاتفاقية بإخضاع سفنها للفحص الشامل لهيكلها ومعداتها ومدة صلاحيتها للإبحار كل خمس سنوات، وإخضاع المواد الضارة السائلة لقواعد النقل الخاصة بنقل النفط، والتقييد بشروط التصريف كأن يكون على مسافة لا تقل عن 12 ميلا بحريا من أقرب إلى الأرض ويكون على عمق 25 مترا، وتلتزم بتزويد السفن بأجهزة معالجة للمياه المستعملة وبأحواض تخزين المياه وإفراغها في منشآت الموانئ المعدة لذلك، ومنع تصريف أي مواد محتوية على فضلات إلا في حالة القوة القاهرة للمحافظة على سلامة الأرواح⁵ موضحة كالتالي:

¹ الاتفاقية الدولية لمنع تلو البحر بالنفط (International Convntion for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil) اختصارا (OILPOL) هي معادة وُقعت في العاصمة البريطانية لندن في 12 مايو 1945 و عرفت باسم اتفاقية 1954 لمنع التلوث بالنفط.

² سفيان البراهيمي، فعالية المبادئ العلمية التي تحكم استغلال البحر الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في حماية البيئة البحرية، مجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع01، المجلد 6، الجزائر، 2019، ص 148.

³ أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث، في التشريعات الوطنية والاتفاقات الإقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف الإسكندرية، لسنة 1998، ص 108.

⁴ روان دياب، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث بالسفن، مذكرة ماجستير، فرع قانون البيئة والعمران، بكلية الحقوق بجامعة الجزائر، 2014/2015، ص52.

⁵ احمد اسكندري، محاضرات في تلوث البيئة البحرية الجزء الأول (مفهوم ومصادر)، المرجع السابق، 74.

1. لوائح المرفق الأول لمنع التلوث بالنفط (دخل حيز التنفيذ في 2 أكتوبر 1983).

يغطي منع التلوث بالنفط من التدابير التشغيلية وكذلك من التصريفات العرضية، وقد ألزمت تعديلات عام 1992 على المرفق الأول ناقلات النفط الجديدة بتركيب هياكل مزدوجة على الناقلات الجديدة وأدخلت جدولاً زمنياً تدريجياً للناقلات القائمة لتركيب هياكل مزدوجة، وتم تنقيحه لاحقاً في عامي 2001 و2003.¹

2. لوائح المرفق الثاني لمكافحة التلوث بالمواد السائلة الضارة السائبة (دخلت حيز النفاذ في 2 أكتوبر 1983، ودخلت أحكامها حيز التنفيذ اعتباراً من 6 أبريل 1987).

لتحديد معايير التصريف والتدابير الخاصة بمراقبة التلوث بالمواد السائلة الضارة المنقولة بالجملة، تم تقييم نحو 250 مادة وإدراجها في القائمة الملحقة بالاتفاقية، ولا يسمح بتصريف مخلفاتها إلا في مرافق الاستقبال إلى أن يتم الامتثال لتركيزات وشروط معينة تختلف باختلاف فئة المواد، إذ لا يُسمح بتصريف المخلفات التي تحتوي على مواد ضارة في نطاق 12 ميلاً من أقرب إلى أرض.²

3. المرفق الثالث منع التلوث الناجم عن المواد الضارة المنقولة بحراً في شكل عبوات (دخل حيز التنفيذ في 1 يوليو 1992).

يحتوي هذا المرفق على متطلبات عامة، حيث تقوم الجهة المختصة بإصدار معايير مفصلة بشأن التعبئة والتوثيق والتستيف وحدود الكمية والاستثناءات والإخطارات.

فإن "المواد الضارة" هي تلك المواد التي تم تحديدها كملوثات بحرية في المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة (IMDG) أو التي تستوفي المعايير الواردة في ملحق المرفق الثالث.³

¹ قانون رقم (32) لسنة 2005 بالموافقة على انضمام مملكة البحرين إلى الاتفاقية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 وبرتوكولاتها ومرافقها أرقام (1) و (2) و (5)، صدر بتاريخ 12 رجب 1426 الموافق لـ 17 أغسطس 2005.

² P 231، 1973، International Convention for the Prevention of Pollution from Ships

³ الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن (ماربول)، متاح على الموقع

[https://www.imo.org/ar/about/conventions/pages/international-conventions-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-\(marpol\).aspx](https://www.imo.org/ar/about/conventions/pages/international-conventions-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(marpol).aspx),

3. المرفق الرابع منع التلوث بمياه الصرف الصحي من السفن (دخل حيز التنفيذ في 27 سبتمبر 2003).

يحتوي على متطلبات مكافحة تلوث البحر بمياه الصرف الصحي ويحظر تصريف مياه الصرف الصحي في البحر،¹ إلا إذا كانت السفينة تعمل بمحطة معتمدة لمعالجة مياه الصرف الصحي أو عندما تقوم السفينة بتفريغ مياه الصرف الصحي الممزوجة والمطهرة باستخدام نظام معتمد على مسافة تزيد عن ثلاثة أميال بحرية من أقرب نقطة إلى اليابسة، أما مياه الصرف الصحي غير الممزوجة أو المطهرة فيجب تصريفها على مسافة تزيد عن 12 ميلاً بحرياً.

4. المرفق الخامس منع التلوث بالقمامة من السفن (دخل حيز التنفيذ في 31 ديسمبر 1988).

يتناول الأنواع المختلفة من القمامة ويحدد المسافات التي تبعتها عن اليابسة والطريقة التي يمكن التخلص منها بها، وأهم ما يميز هذا الملحق هو الحظر الكامل المفروض على التخلص من جميع أشكال البلاستيك في البحر.²

5. المرفق السادس منع تلوث الهواء من السفن (دخل حيز التنفيذ في 19 مايو 2005).

يحدد هذا الملحق حدوداً للانبعاثات أكاسيد الكبريت وأكاسيد النتروجين الناتجة عن عوادم السفن كما يحظر الانبعاثات المتعمدة للمواد المستنفدة لطبقة الأوزون، وقد أنشأت مناطق خاصة للتحكم في الانبعاثات تطبق فيها معايير أكثر صرامة فيما يتعلق بأكاسيد الكبريت وأكاسيد النتروجين والجسيمات الملوثة كما شمل فصل اعتمد سنة 2011 تدابير إلزامية تقنية وتشغيلية لكفاءة الطاقة تهدف إلى الحد من انبعاثات غازات الدفيئة من السفن.³

تم زيارة الموقع في 2026/04/21، على الساعة 12:19.

¹ قانون رقم (32) لسنة 2005، المرجع السابق.

² P 369، 1973، International Convention for the Prevention of Pollution from Ships

³ اتفاقية ماريول 1973 المرجع نفسه.

ثانيا. بروتوكول برشلونة 1976 الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات:

أبرم هذا البروتوكول أثناء فترة إبرام الاتفاقية أي في 16 فيفري 1976 م، ودخل حيز التنفيذ 12 فيفري 1978¹، وقد استند واضعو هذا البروتوكول إلى أحكام اتفاقية 1972، أي أنه من المفروض أن كل دولة موقعة على البروتوكول هي في نفس الوقت طرف في الاتفاقية بالرجوع إلى الجريدة الرسمية، وتجدر الإشارة إلى أن الجزائر لم تنظم إلى هذه الاتفاقية الأخيرة (اتفاقية 1972) إلا في سنة 1988² أي بعد سبع سنوات من قبولها بأحكام بروتوكول برشلونة والذي كان يلزمها ضمناً بأحكام اتفاقية 1972 دون أن تقبل بها قانونياً، 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 المتوسط.³

وفي هذا الشأن تنص المادة 3 منه على تعريف الإغراق بأنه : "أي تلخص معتمد من النفايات أو المواد الأخرى في البحر من السفن أو الطائرات"، وجاءت المادة 9 منه لتنص على : "إباحة إغراق النفايات أو المواد الأخرى في منطقة المتوسط بعد استصدار تصريح خاص مسبق من طرف السلطات المختصة"⁴، ولقد عرف البروتوكول الإغراق في مادته 3، وبالرجوع إلى أحكام البروتوكول نجد:

1. المادة 4 تمنع إغراق النفايات أو المواد الأخرى الواردة في الملحق الأول في منطقة البحر الأبيض المتوسط.

2. المادة 5 يمنع إغراق النفايات أو المواد الأخرى.

¹ أحمد اسكندر، المرجع السابق، ص 248.

² اتفاقية ماربول (MARPOL) لعام 1973 المعدلة ببروتوكول عام 1976 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 53-96 المؤرخ في 31 مايو، 1988.

³ المادة 5 من اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط العام 1997.

*الإغراق: هو أي تلخص متعدد من النفايات أو المواد الأخرى في البحر مدن السفن أو الطائرات حيث نصت عليه المادة 3 من بروتوكول برشلونة 1976.

⁴ أحمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 85.

3. المادة 6 تسمح بإغراق النفايات أو المواد الأخرى في منطقة المتوسط، بعد استصدار تصريح عام مسبق من طرف السلطات المختصة.

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 بأراضي دولة ليست طرف في هذا البروتوكول.¹

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

ثالثا: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982

تعتبر هذه الاتفاقية من أرقى الاتفاقيات الدولية والتي أبرمت لحماية البيئة البحرية ومكافحة التلوث، وكذا تبيان اختصاص كل دولة في هذا الشأن كما حددت قواعد الاختصاص القضائي بالنظر للمخالفات المتعمقة بأحكام تلوث البيئة البحرية.

ونظرا لخطورة تلوث البيئة البحرية فقد اهتمت هذه الاتفاقية بالإضافة إلى مواضيع أخرى، بتنظيم حماية البيئة البحرية من التلوث وخفضه والسيطرة عليه وتأسيس المسؤولية وفرض الالتزامات على الدول المعنية، وبذلك خصصت هذه الاتفاقية الجزء الثاني عشر من المواد 192 إلى 237 لموضوع حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.²

وقد اشترطت الاتفاقية: "أن لا تكون هذه القوانين والأنظمة والتدابير الوطنية أقل فعالية، في منع هذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه من القواعد والمعايير العالمية"³

¹ زيتوني زهور، الجزائر إدماج المعاهدات الدولية في النظام القانوني الداخلي الجزائري مذكرة ماجستير تخصص قانون الدولي والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر، 2023/2022، ص ص 79-80.

² خيرة شيماء سايج، هند بلخير، المرجع السابق، ص ص 463-464.

³ أنظر المادة 210 الفقرة 05 من الاتفاقية.

كما نجد من خلال نص المادة 210 من الاتفاقية تلزم الدول بضرورة المحافظة على البيئة البحرية ويكون ذلك بالخفض والسيطرة من تلوثها عن طريق الإغراق، حيث تنص على: "أن تضع الدول قوانين وأنظمة لمنع، وخفض والسيطرة على تلوث البيئة البحرية عن طريق الإغراق، وتضمن هذه القوانين والأنظمة والتدابير 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 بالإغراق 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 الدولية.¹

الفرع الثاني: التشريع الجزائري لحماية البيئة البحرية

باعتبار البيئة البحرية جزء لا يتجزأ من منظومة التشريع الجزائري إذ تشكل السفن خطرا كبيرا عليها من خلال حوادث التسرب النفطي وتلوث المياه، لذلك سعت الجزائر لوضع قرارات صارمة تخص المحافظة عليها وهي كالتالي:

أولا. حماية البيئة البحرية في ظل المرسوم 83-580 المؤرخ في 1983/10/22:

يتضمن هذا المرسوم: "إلزام ربانية السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث ملاحى".²

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

² المرسوم التنفيذي رقم 83-580 المؤرخ في 22 أكتوبر 1983 المتضمن إلزام ربانية السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث ملاحى.

وهذا ما نص عليه كذلك القانون الملغى المتعلق بحماية البيئة رقم 83-03 في مادته 54¹ الذي ألغي بموجب القانون رقم 10-03.

وما نص عليه كذلك قانون حماية البيئة المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة رقم 10-03 في مادته 57 "يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة، وتعتبر بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائري أو داخلها أن يبلغ عن كل حادث ملاحى يقع في مركبة ومن شأنه أن يهدد بتلويث".³

ثانيا. حماية البيئة البحرية في ظل المرسوم رقم 88-228 المؤرخ في 05 نوفمبر 1988:

أما هذا المرسوم فينص على شروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات التي من شأنها أن تلوث البحر وإجراءات ذلك وكيفية، يجب أن تجري كل عملية من شأنها أن تلوث البحر في إطار أحكام القانون رقم 83-03 المذكور أعلاه والأحكام الواردة في البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن عمليات غمر النفايات من السفن والطائرات الموقع عليها يوم 61 فبراير 1976.

تمت المصادق عليها بالمرسوم رقم 81-02 المؤرخ في 14 فيفري 1981⁴، وفقا لنص المادة 3 من نفس المرسوم وذلك استنادا للمادة 48 من القانون 83-03 المؤرخ في 05 فيفري 1983 وبموجب ذلك يمنع غمر النفايات على اختلاف أشكالها.

كما أكدت المادة 3 أيضا على منع غمر النفايات على اختلاف أشكالها في عدة حالات منها، إن كانت النفايات تشتمل على مادة أو عدة مواد ورد حصرها في الملحق الأول بالبروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن عمليات إلقاء السفن والطائرات

¹ القانون 83-03 مؤرخ في 22 ربيع الثاني عام 1403 الموافق لـ 5 فبراير 1983 يتعلق بحماية البيئة.

² المادة 54 من قانون 83-03 المتعلق بحماية البيئة: " يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة عابرة بقرى المياه الإقليمية أو داخلها أن يعلن عن كل حدث ملاحى يقع في مركبه ومن طبيعته أن يهدد بالتلوث أو بإفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية".

³ المادة 57 من القانون رقم 10-03 المؤرخ في 19 جويلية 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية رقم 43، سنة 2003، ص 16.

⁴ المرسوم رقم 81-02 المؤرخ في 14 فيفري 1981 يعدل ويتمم الأمر رقم 69-38 المتعلق بتنظيم الولاية.

⁵ القانون 83-03 المؤرخ في 5 فيفري 1983 يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة (ملغى).

للنفايات في البحر الموقع في برشلونة يوم 16 فيفري 1976 إلا إذا كانت هذه المواد لا توجد هناك إلا في 4 حالات ملوثات شريطة ألا تكون قد أضيفت إليها عمدا قصد غمرها.¹

بالإضافة إلى ذلك بدأ المشرع الجزائري بالتدخل لحماية البيئة البحرية بما في ذلك تدابير المنع والمكافحة والقوانين المتعلقة بحماية البيئة وإنشاء الأجهزة الفنية لحماية البيئة، وكذلك جمعيات البيئة في مختلف مناطق الجمهورية الجزائرية، حيث صدر بالجانب الرقابي تجريم عدة أفعال ضارة بالبيئة وتحديد الاختصاص القضائي فيما يختص بتطبيق أحكام القانون البحري من أهمها القواعد المتعلقة بمنع التصادم البحري، والتي تناولها القانون في المواد (236_247)² من القانون البحري وخاصة فيما يتعلق بالقانون الواجب التطبيق إذا ما وقع التصادم بين سفينتين أو أكثر في التعويض عن الضرر اللاحق بالسفن وعلى متنها أشياء وأشخاص... (المادة 275)، وبينت المواد (281-283) من نفس القانون الفرق بين التصادم العرضي أو الناتج عن قوة قاهرة والتصادم الناجم عن خطأ مشترك والتصادم عن خطأ السائق، واستثنت المادة 286 من تطبيق الأحكام المتعلقة بالتصادم على السفن الحربية والحكومية المختصة لمصلحة عامة.. الخ، كل ذلك في نطاق تطبيق أحكام هذا القانون.

1- حماية البيئة البحرية في ظل الأمر 76-80

كما نصت المادة 123 منه على أن يجب على كل سفينة أن تطرح المواد الملوثة في تجهيزات الموانئ المخصصة لتلقي الفضلات بصورة عامة المواد الملوثة.³

فبخصوص هاته المادة السابقة الذكر، فإنها ألزمت السفن على طرح المواد الملوثة في تجهيزات الموانئ المخصصة لتلقي الفضلات أو الحالات وبصورة عامة المواد الملوثة، بذلك تكون مطابقة لما تضعه المادة 08 من اتفاقية لندن لعام 1954، إلا أن الجزائر وبخصوص هذه التجهيزات لموانئها، فقد أخذت على عاتقها هذه المسألة بشكل نسبي، حيث افترض المشرع

¹ المادة 03 من المرسوم (88_228) المصدر نفسه.

² المواد 236-247 من القانون البحري صدر هذا القانون بموجب الأمر رقم 76-80 في 23/10/1976 بالجريدة الرسمية رقم 29 سنة 1976/04/10، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 والقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010.

³ المادة 123 من المصدر نفسه.

الجزائري وجود هذه المنشآت والتجهيزات بشكل كاف ففرض على كل سفينة متجهة إلى السواحل أو 2 الموانئ الجزائرية أن تفرغ هذه المخلفات الملوثة في هذه المنشآت أو التجهيزات.¹ من خلال ما سبق نجد أن القانون البحري الجزائري، سواء قبل أو بعد التعديل يخلو من أية إشارة إلى إمكانية إلزام السفن الجزائرية من أن تزود بعازل يمنع تسرب المواد وخاصة الملوثة كما أقرت اتفاقية لندن لعام 1954.²

المطلب الثاني: الإطار المؤسسي لحماية البيئة البحرية

اتبعت الجزائر في مجال حماية البيئة البحرية سياسة تهدف إلى تعزيز الإطار المؤسسي في هذا المجال، من خلال هيئات إدارية مختصة بذلك (الفرع الأول) ولضمان سير هاته الهيئات الإدارية وضعت الجزائر إجراءات رادعة لمخالفي هذه القوانين (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الهيئات الإدارية المختصة بحماية البيئة البحرية

أولاً. الهيئات المركزية:

الإدارة المركزية تقوم على أساس وحدة السلطة التي تقوم بالوظيفة الإدارية للدولة عن طريق أقسامها وتابعيها الذين يخضعون لرئاستها في جميع الأرجاء ومرافق الدولة والأقسام الرئيسية للسلطة الإدارية والنظام المركزي وهي، الوزارات التي تقوم على أساس التخصص وتنوع الأهداف المراد تحقيقها.

1. الوزارة:

يمارس الوزير المكلف بسلطة الضبط البيئي صلاحياته من خلال السلطات المخولة له بموجب المرسوم التنفيذي 351-07، الذي يحدد تنظيم الإدارة المركزية في وزارة التهيئة العمرانية والبيئة والسياحة³ في المادة 2 بالمساهمة في تحديد السياسة الوطنية لاستغلال الموارد البحرية وإعداد النصوص التشريعية والتنظيمية من أجل المحافظة على الساحل والوسط البحري

¹ أحمد اسكندري، مرجع سابق، ص 310.

² شهرزاد بن الصغير، مدى تكريس الحماية القانونية للبيئة البحرية، المجلة القانون البحري والنقل، العدد 08، الجزائر د س، ص 49.

³ المرسوم التنفيذي 351-07 المؤرخ في 08 ذي القعدة 1428 الموافق لـ 18 نوفمبر 2007 يتضمن تنظيم الإدارة المركزية ووزارة التهيئة العمرانية والبيئة والسياحة ج.ر.ج عدد 73.

والمناطق الرطبة وتسييرها الراشد وتتميتها المستدامة، وجميع الأعمال الخاصة بتحديد المساحات الساحلية والمواطن البحرية والشاطئية ودراستها، والاستمرارية في الحفاظ عليها بتطبيق القوانين.

فبنسبة لوزارة الصحة والسكن تختص هذه الوزارة بجميع الجوانب المتعلقة بصحة والسكان لمحاربة الأمراض التي تصيبهم من جراء مختلف السفن، وكذلك مكافحة الأمراض المزمنة المتنقلة عبر المياه، وباءا على العلاقة القوية بين الصحة والإنسان والبيئة البحرية تم إنشاء مديرية فرعية للعلاقة بين الصحة والبيئة بموجب مرسوم التنفيذي رقم 91-447.¹

2. الهيئات الوطنية المستقلة في مجال حماية البيئة البحرية

فإن الوزارة المكلفة بالبيئة باعتبارها الوزارة الوصية على القطاع غير قادرة لوحدها على الإشراف على هذا القطاع الحيوي، خاصة مع التغيرات التي تشهدها الساحة التنموية والصناعية منها خاصة.

وللقيام بهذه المهمة على أحسن وجه، ومن خلال التعديلات الهيكلية التي مست قطاع البيئة، فقد تم استحداث مجموعة من الهيئات المستقلة المكلف بها مهمة تنظيم وتسيير مجال البيئة البحرية وهذا لتخفيف الضغط على السلطة الوصية، وتقديم الدعم للهيئات المحلية، ونخص بالذكر:

1- المحافظة الوطنية للساحل

إن القانون 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه² لم يعرف الساحل بل اكتفى فقط بتحديد مكوناته ومشكلاته فالساحل حسب نص القانون هو الذي يشمل جميع الجزر وجزيرات الجرف القاري وكذا الشريط الترابي بعرض 800 متر على طول البحر الذي يضم سفوح الروابي والجبال وغير المفصولة على الشاطئ بسهل ساحلي.³

¹ المرسوم التنفيذي رقم 91-447 المؤرخ في 16 نوفمبر 1991 يتضمن تنظيم الإدارة المركزية لوزارة الصحة.

² القانون 02-02 المؤرخ في 05 فيفري 2002 يتعلق بحماية الساحل وتثمينه ج.ر رقم 10.

³ المادة 07 من القانون 02-02 المصدر نفسه.

2- المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ.

تتكون هذه المصلحة، وفقا لأمر 12-73 والذي يتضمن إحداث المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ،¹ وحسب نص المادة 07 من : "أعوان مدنيين وأعوان عسكريين من مختلف مصالح الجيش العسكريين من ضباط وضباط الصف التابعين لمختلف الأسلحة ومصالح الجيش الوطني الشعبي للخدمة في المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ..."

ونصت المادة 02 منه على: "تمارس المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ نشاطاتها في البحر الإقليمي والملك العمومي البحري والطبيعي للدولة".
كما نصت المادة 03 على مهامهم:

- وتتولى مهام الشرطة الإقليمية وحماية الملك العمومي البحري والطبيعي للدولة.
- تساهم في تنفيذ الأعمال الخاصة بضبط الإشارات والأسلاك البحرية.
- تساهم في المساعدة والنجدة في البحر، كما تساهم في مكافحة الوقائية أو القمع ضد تلوث البحر من الوقود.
- تساهم في حدود اختصاصاتها، في مراقبة الشاطئ الأرضي بالتعاون مع المصالح الجمركية والدرك والأمن الوطني.²

3- محافظة الطاقة الذرية:

أنشأت بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-436³ وهي مؤسسة عمومية وطنية ذات طابع خاص، تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي، تنشأ لدى رئاسة الجمهورية، وهي أداة تضع وتطبق السياسة الوطنية لترقية الطاقة والتقنيات النووية وتثمينها، وقد كلفت هذه المحافظة بعدة مهام فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية من الأخطار النووية، نذكر منها:
فرض المرسوم الرئاسي انفا بشأن مصادر الإشعاع شروطا محددا فيما يتعلق برمي المواد المشعة في البيئة بما فيها البيئة البحرية، فعندما تتجاوز المستويات المحددة حدود

¹ الأمر 12-73 مؤرخ في 29 صفر 1393 الموافق 3 أبريل 1973. يتضمن إحداث المصلحة الوطنية لحراسة السواحل. ج.ر.ع 28.

² المادة 03 من القانون 02-02 الصادر السابق.

³ المرسوم الرئاسي رقم 96-436 المؤرخ في 1 ديسمبر 1996، المتضمن إنشاء محافظة الطاقة الذرية وتنظيمها وسيرها، ج.ر.ع 75 لسنة 1996، معدل بالمرسوم الرئاسي رقم 06-183 المؤرخ في 31 ماي 2006، ج.ر.ع 36 لسنة 2006.

الاضرار يجب أن يقدم مشغل المنشأة طلبا للحصول على ترخيص من محافظة الطاقة الذرية ويتم إصدار هذا الترخيص بعد أخذ رأي مصالح الجهة المختصة التابعة لوزارة البيئة، وفي ميدان النفايات المشعة، فإن المرسوم الرئاسي 05-119¹، نص على خضوع كل رمي لمواد المشعة مهما يكن شكلها في البيئة البحرية، إلى رخصة مسبقة تسلم من طرف محافظة الطاقة الذرية، تسلم هذه الرخصة بعد دراسة التأثير الإشعاعي حسب إجراءات تحددها محافظة الطاقة الذرية بالاشتراك مع وزارة البيئة.

- وفي ميدان الاستخدامات السلمية للطاقة النووية والتقنيات النووية، فإن القانون رقم 05-19 نص في مادته 1 على أن يهدف إلى حماية الأشخاص والممتلكات والبيئة.²

ثانيا: هيئات اللامركزية في حماية البيئة البحرية

1. دور الولاية في حماية البيئة البحرية

لم يكن هناك أي اهتمام بقضايا البيئة في الأمر 96-38³ الذي يعد أول قانون ينظم الولاية لكن في سنة 1990 صدر قانون الولاية أي قانون 09-09 وخاصة المادة 66 منه التي أعطت للولاية صلاحيات واسعة في مجال حماية البيئة ثم ألغي بموجب القانون رقم 12-07 المؤرخ في 21 فبراير 2012 وبعد ذلك تم استحداث جهاز محلي على مستوى كل ولاية يعرف بـ"مقنشة البيئة"، وسنتكلم عن المرسوم التنفيذي 94-279⁴ الذي عدل بالقرار المؤرخ في 06/02/2002 المنشئ للجنة تل البحر قبل أن يلغى ويستبدل بالمرسوم التنفيذي 14-264 لسنة 2014⁵، وبالتالي أصبح للوالي تنفيذ سياسة الدولة في مجال حماية البيئة يقوم الوالي بتسليم رخصة استغلال المنشآت المصنفة، ويمكن له كذلك توقيف سير المنشأة التي

¹ المرسوم الرئاسي رقم 05-119 المؤرخ في 02 ربيع الأول 1426 الموافق لـ 11 أبريل 2005 المتعلق بتسيير النفايات المشعة ج.ر.ج.ج عدد 27 لسنة 2005.

² فريد مقاني، حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري، فريد مقاني، حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري. أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم تخصص فرع قانون البيئة والعمران، جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق، 2020/2021، ص 114.

³ الأمر 69-38 المؤرخ في 23 ماي 1969 يتعلق بالولاية، ج. ر عدد 44 الصادر في 23 ماي 1969 (ملغى).

⁴ المرسوم التنفيذي 94-279 الصادر في 11 ربيع الثاني 1415 الموافق لـ 17 سبتمبر 1994 متعلق بتنظيم مكافحة التلوث البحري ووضع خطط الطوارئ (ملغى).

⁵ المرسوم التنفيذي 14-264 مؤرخ في 27 دي القعدة عام 1435 الموافق لـ 22 سبتمبر سنة 2014 يتعلق بتنظيم مكافحة التلوثات البحرية وإحداث مخططات إستعجالية لذلك.

ينجم عنها أضرار أو أضرار تمس بالبيئة والغير واردة في قائمة المنشأة المصنفة، وذلك في حالة عدم استجابة مستغلها للأعذار الموجه من طرف الوالي لاتخاذ التدابير الأولية لإزالة تلك الأضرار والأضرار.¹

تدخل حماية البيئة ضمن صلاحيات المجلس الشعبي الولائي، وهذا طبقا لنص المادة 58 من قانون الولاية²، والتي تنص على أنها: "تشمل اختصاصات المجلس الشعبي الولائي بصفة عامة أعمال التنمية الاقتصادية والاجتماعية والثقافية وتهيئة إقليم الولاية وحماية البيئة وترقية حصائلها النوعية".

في سنة 2012، صدر القانون رقم 07-12 المؤرخ في 21 فيفري 2012³، المتعلق بالولاية والذي وسع وأعطى صلاحيات أكبر في مجال حماية البيئة البحرية، وهذا من خلال الدور الذي يلعبه الوالي والمجلس الشعبي الولائي في هذا المجال.

لم يتعرض قانون الولاية إلى تحديد اختصاصات الوالي في مجال البيئة، لكن المادة 144 منه أشارت إلى أن الوالي مسؤول على المحافظة على النظام والأمن والسلامة والسكينة العمومية، والسلامة هنا تشمل سلامة البيئة والمحيط العام.

إن اختصاصات الوالي في حماية البيئة البحرية تضمنتها قوانين خاصة، فهو يشرف على افتتاح دورة الصيد البحري، وله في ذلك أن يقدم أو يؤخر تاريخ افتتاح الدورة، مدعما في ذلك اختصاصات مديرية والموارد الصيدية التي تنفذ برنامج والتدابير المحافظة على الثروة السمكية.⁴

¹ المادة 25 قانون رقم 02-02 المؤرخ في 02/ 05/ 2002 يتعلق بحماية الساحل وتنظيمه، ج. رج ج عدد 10

² قانون 90-09 المتعلق بالولاية، بتاريخ 7 أبريل سنة 1990، ج.ر رقم 15 مؤرخة في 11 أبريل، ص 504 معدل ومتمم بالأمر رقم 04-05 المؤرخ في 18 يوليو 2005 ج. ر رقم 50 المؤرخة في 19 يوليو 2005 (ملغى).

³ القانون 07-12 المؤرخ في 28 ربيع الأول عام 1433 الموافق لـ 21 فبراير سنة 2012 يتعلق بالولاية ج.ر.ج. ج العدد 12.

⁴ فريد مقاني، حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري، مجلة حوليات جامعة الجزائر 1، العدد 33، الجزء الرابع، ديسمبر، 2019، ص 159.

ويعمل الوالي بالتنسيق مع مديرية البيئة على منح وسحب تراخيص المؤسسات المصنفة التي من شأنها أن تضر بالبيئة البحرية لاسيما تلك المقامة على عرض السواحل والتي تصب نفاياتها في البحر وتؤثر على توازنها البيئية.¹

2. صلاحيات البلدية

إلى جانب الولاية تعتبر البلدية الهيكل الأساسي في التنظيم اللامركزي، فهي الوحدة الأساسية التي يقع على عاتقها مهمة إنجاح السياسة الوطنية في مجال حماية البيئة البحرية. لم يتطرق قانون البلدية لسنة 1967 إلى حماية البيئة والمحافظة عليها بشكل رسمي، فاختصاصات البلدية كانت مركزة في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، إلا أن المشرع أعطى لها اختصاصات تمثلت في المحافظة على المعالم التذكارية والأماكن الطبيعية والتاريخية واستثمارها.²

أما بالنسبة لقانون البلدية المعدل والمتمم لسنة 1981، فقد ورد فيه مبدأ حماية البيئة بصفة صريحة، ويظهر لنا ذلك من خلال الصلاحيات التي خولها للبلدية، والمجسدة في المادة 139 مكرر 1، 139 مكرر 2 "يشارك المجلس الشعبي البلدي في كل عمل يرمي إلى حماية المحيط وتحسينه عبر تراب الوطني"، وفي هذا المضمار يشجع إنشاء أي هيئة أو جمعية وتطويرها لحماية المحيط وتحسين نوعية الحياة ومكافحة التلوث وكل أشكال الضرر.³

إن السلطات المحلية لم تكثر لتطبيق هذه القوانين حتى سنة 1990 أين صدر قانون البلدية لهذه السنة فأعطى نفس الصلاحيات للبلدية التي نصت عليها في المرسوم التنفيذي 1981⁴ لكن هناك تجسيد أكثر للديمقراطية واللامركزية، ويعد قانون 01-19 الخاص بتسيير النفايات ومراقبتها أو إزالتها هو الذي وضع الإطار العام للتعامل مع الفضلات والنفايات بطريقة تتلاءم مع البيئة، وألزم البلدية بضرورة الإعلام وتحسيس المواطن بمخاطر النفايات وبالتالي يعد القانون الأساسي المحدد لصلاحيات البلدية في مجال الحفاظ على النظافة

¹ واعلي جمال، مرجع السابق، ص 127.

² المادة 149 الأمر رقم 67-24 المؤرخ في 11 جانفي 1967، يتضمن القانون البلدي، ج.ر عدد 06، الصادرة في 18 جانفي 1967 (ملغى).

³ فريد مقاني، حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري، المرجع السابق، ص 160.

⁴ المرسوم التنفيذي رقم 81-385 مؤرخ في 26 ديسمبر 1981 يحدد صلاحيات البلدية والولاية.

العمومية وترقيتها وقد غلبت على هذا القانون الأساسي المحدد لصلاحيات البلدية في مجال الحفاظ على صحة الإنسان والحيوان دون تعرض الموارد المائية.¹

وبعد صدور أول قانون لحماية البيئة رقم 83-03، نص المشرع الجزائري في قانون البلدية لسنة 1990 على تعزيز دور البلدية في حماية البيئة ومنها البيئة البحرية، ونجد ذلك مجسدا في الصلاحيات التي أسندت لرئيس المجلس الشعبي البلدي من جهة، وفي الصلاحيات التي أسندت للبلدية بصفة عامة من جهة أخرى، حيث وردت هذه الصلاحيات بشكل منفصل في قانون البلدية 90-08 الذي ألغي بموجب قانون رقم 11-10³، المؤرخ في 22 يونيو 2011 سنة المتعلق بالبلدية، والذي وسع وأعطى صلاحيات أكبر للدولة في مجال حماية البيئة البحرية، وهذا من خلال الدور الذي تلعبه البلدية في هذا المجال، وبناء على هذا القانون، تتولى البلدية عدة اختصاصات تتدرج في إطار حماية البيئة البحرية⁴ والسهر على النظام والسكينة والنظافة العمومية.

- جاء في نص المادة 14 يكلف رئيس المجلس الشعبي البلدي بالسهر على نظافة العمارات وضمان سهولة السير في الشوارع والساحات والطرق العمومية.
- اتخاذ الاحتياطات والتدابير الضرورية لمكافحة الأمراض المتنقلة أو المعدية والوقاية منها.

- السهر على احترام تعليمات نظافة المحيط وحماية البيئة.⁵

متابعة لهذه النصوص القانونية، نخلص إلى أن المشرع وكل للبلدية صلاحيات واسعة في مجال حماية البيئة، ويتأكد بالتالي دور البلدية في حماية البيئة وتأمين سلامتها وترقيتها الذي يعتبر فعلا دور هام وأساسي، باعتبار أن البلدية، على ضوء القانون البلدي تتكفل بعمليات وأنشطة عديدة تهدف كلها إلى حماية البيئة ومنها البيئة البحرية.⁶

¹ قانون 01-19 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 والمعدل والمتمم بالقانون رقم 25-02 المؤرخ في 20 فيفري 2025. المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها.

² القانون رقم 90-08 المؤرخ في 07 أبريل 1990، المتضمن قانون البلدية (ملغى)

³ قانون رقم 11-10 مؤرخ في 20 رجب عام 1432 الموافق لـ 22 يونيو سنة 2011 يتعلق بالبلدية ج.ر.ج. ج. العدد 37.

⁴ انظر المواد 108-109-110-114 القانون رقم 11-10 المتعلق بالبلدية، مصدر نفسه.

⁵ المادة 94-88 من القانون نفسه.

⁶ فريد مقاني، حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري، المرجع السابق، ص ص 125-126.

3. الجمعيات المحلية

يعتبر القانون 03-10 المتضمن حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة من أهم القوانين المكرسة لدور الجمعية في حماية البيئة، إذ نص على دور الجمعية في إبداء الرأي والمشاركة في جميع الأنشطة المتعلقة بحماية البيئة وتحسين الإطار المعيشي كما نص في مادته 14 على حق الجمعيات في رفع الدعاوى أمام الجهات القضائية المختصة عن كل مساس بالبيئة، وذلك حتى في الحالات التي لا تشمل الأشخاص المنتسبين إليها بانتظام، على عكس ما نص عليه القانون السابق الذي تم إلغاؤه قانون 83_03 والذي أشرنا من خلال أنه لم يكن للجمعيات في ظل الدور المرجو منها في مجال حماية البيئة، كما أن القضاء من جهته لم يعترف للجمعيات بهذا الدور¹.

وتقوم الجمعيات البيئية بحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن وفق برنامج وقائي يتمثل في قيامها بجميع المعلومات المرتبطة بالمخاطر التي تمس البيئة البحرية، كما تقوم بإعلام المواطنين بكل ما يخص البيئة البحرية من خلال قيامه بتقديم محاضرات وإصدار إعلانات ومنشورات... إلخ²

الفرع الثاني: الإجراءات الإدارية المتبعة لحماية البيئة البحرية من أضرار السفن

سعى المشرع الجزائري لحماية البيئة البحرية بكل الطرق القانونية ومن خلال منح سلطة العقاب للسلطات الإدارية حيث سنت مجموعة من التدابير والإجراءات القانونية ذات طابع وقائي تمكنها من أداء مهامها اتجاه مخالفات قوانين البيئة البحرية وهي كالتالي:

أولا. الوقف والأخطار:

يعتبر الإخطار والوقف من التدابير الوقائية لحماية البيئة البحرية وهي إجراء تمهيدي تقوم به الإدارة

¹ سمية برياني، المرجع السابق، ص 31.

² رابحي أحسن، دور الحركة الجمعوية في حماية، مجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، كلية الحقوق بن عكنون، العدد 04، 2008، ص 111.

1. الإخطار

يقصد بالإخطار كأسلوب من أساليب الرقابة الإدارية، ذلك الإجراء الذي تستعين به الإدارة لتنبيه المخالفين من الأفراد أو المؤسسات الذين يمارسون نشاطا من شأنه الإضرار بالبيئة بغرض القيام بتصحيح الأوضاع لتفادي وقوع تلك الأضرار وغالبا ما تكون عقوبة الاستمرار في المخالفة رغم الإنذار، توقيع جزاءات إدارية أخرى أشد كالغلق أو إلغاء التصريح.¹ ولعل أفضل ما يمكن أن يقال عن آلية الاختيار في مجال حماية البيئة البحرية هو أنها تضمن تحقيق أعلى درجات فعالية ومصداقية، وهو ما جاء به قانون حماية البيئة على أنه في حال وقوع عطب أو حادث يطرأ في مياه الخاضعة للقضاء الجزائري لكل سفينة أو طائرة أو آلية أو قاعدة عائمة تنقل أو تحمل مواد ضارة أو خطيرة أو محروقات، من شأنها أن تشكل خطرا كبيرا لا يمكن دفعه، ومن طبيعته إلحاق الضرر بالساحل والمنافع المرتبطة به، يعذر صاحب السفينة أو الطائرة أو آلية أو القاعدة العائمة باتخاذ كل التدابير اللازمة لوضع حد لهذه الأخطار.²

2. وقف النشاط:

يعد وقف الترخيص، وبالتالي وقف النشاط بصفة مؤقتة، من الإجراءات الردعية التي تجعل المستثمر يتخذ كل التدابير اللازمة لاحترام سلامة البيئة البحرية قبل الإقدام على أي سلوك يمس بهذه الأخيرة، كما أعطى المشرع للإدارة المختصة، الممثلة في الوزير المكلف بالبيئة والوالي ورئيس المجلس الشعبي البلدي، صلاحية منح التراخيص للمنشآت التي يشكل إنشاؤها خطرا على البيئة، خول لهم حق وقف أو سحب هذا الأخير، في حالة مخالفة أصحاب هذه المنشآت للإجراءات القانونية والتنظيمية التي تحمي البيئة.³

ويتبين ذلك في نص مواد قانون المياه 05-12 على أنه: "يجب على الإدارة المكلفة بالموارد المائية أن تتخذ كل التدابير التنفيذية لتوقيف تفريغ إفرانات أو رمي المواد الضارة عندما يهدد التلوث المياه الصحة العمومية، كما يجب عليها أن تأمر بتوقيف أشغال المنشأة المسببة في

¹ ماجد راغب الحلو، مرجع سابق، ص 147.

² فريد مقاني، حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري، المرجع السابق، ص 165.

³ فريدة منور، حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة دكتوراه علوم تخصص قانون خاص، عقود ومسؤولية، جامعة الجزائر 1، 2020/2019، ص 354.

المختصة وضعية غير مطابقة للتنظيم المعمول به المطبق على المؤسسات المصنفة في مجال حماية البيئة.¹

ويمكن أن نحصر الحالات التي يمكن للإدارة من خلالها سحب الترخيص:

- إذا كان استمرار المشروع يؤدي إلى خطر يدهم النظام العام في أحد عناصره إما بالصحة العمومية أو الأمن العام أو السكينة العمومية²
- عدم تنفيذ المشروع للشروط القانونية التي التزم بها صاحب المنشأة، فالإدارة تفرض شروطا مسبقة على صاحب المنشأة وعليه احترامها كإجراء الدراسات المسبقة وموجز التأثير على البيئة.
- يسحب الترخيص كذلك في حالة ما إذا تم التوقف عن ممارسة النشاط المرخص به لمدة معينة حددها القانون، بحيث يصبح الترخيص الممنوح للاستغلال عديم الجدوى والفائدة.³

ثالثا. الرسوم الجبائية:

لجأت الدولة إلى اتخاذ إجراءات إدارية أبرزها الغرامات المالية التي تفرضها الجهة الإدارية على المخالف والمعروفة باسم بالجباية البيئية:

1. **الجباية البيئية:** هي اقتطاعات مالية تفرضها الدولة على الأشخاص الملوّثين معنويين كانوا أو طبيعيين بهدف حثهم على استخدام التقنيات الأكثر نقاوة أو كما يصطلح عليها التقنيات الصديقة بالبيئة، وقد تتخذ الجباية البيئية شكل ضرائب أو رسوم وهناك من اعتبر الجباية البيئية بأنها مجموعة إجراءات جبائية تتخذ شكل ضرائب ورسوم وحواجز بيئية والتي من شأنها التأثير على البيئة.⁴

¹ سمير بوعنق، دور الضبط الإداري في حماية البيئة دراسة على ضوء أحكام التشريع الجزائري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع قانون عام، تخصص: المنازعات الإدارية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيل، 2016، ص111.

² وناسة جدي، المرجع السابق، ص 112.

³ تركية سايح، حماية البيئة في ظل التشريع الجزائري _ مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ط 1، 2014 ص 154.

⁴ كريمة عواد، على بودفع، دور الجباية البيئية في حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مجلة الأبحاث القانونية وسياسية، جامعة الصديق بن يحيى، مج 10، العدد 01، 2025، ص ص 407-408.

2. المبادئ القانونية للجباية البيئية

● مبدأ الملوث يدفع:

ظهر هذا المبدأ لأول مرة سنة 1972 من طرف منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية في أوروبا، ويقضي هذا المبدأ بأن: "الملوث يجب أن تقتطع منه السلطات العمومية النفقات الخاصة بالإجراءات الرامية إلى الحفاظ على البيئة في حالة مقبولة"، وقد تم تكريس هذا المبدأ بصفة فعلية ضمن المبدأ السادس عشر من إعلان ريودي جانيرو لسنة 1992¹.

كما عرفه المشرع الجزائري في قانون حماية البيئة والتنمية المستدامة 03-10 بأنه: "المبدأ الذي يتحمل بمقتضاه كل شخص يتسبب نشاطه، أو يمكن أن يتسبب في إلحاق الضرر بالبيئة، نفقات كل تدابير الوقاية من التلوث والتقليص منه وإعادة الأماكن وبيئتها إلى حالتها الأصلية"².

تقوم الجباية البيئية على مبدئين أساسيين هما مبدأ الملوث الدافع ومبدأ المصفي: كما أظهر رجال الاقتصاد، أن استغلال الموارد الطبيعية يؤدي إلى التلوث بمعناه الواسع لذلك يجب أن يتم ذلك بدفع ثمن للمجتمع لما ينتج عنه من أضرار على الصحة وخسائر اقتصادية في شكل تآكل للموارد، أو نقص في الإنتاج الزراعي أو البيولوجي والمعدني للبحر، فكان إذن لا بد من أن تتم المحافظة على البيئة في "حالة حتى لا يتحمل المجتمع"، "Maintenir l'environnement dans un état acceptable" مقبولة "ثمن" ذلك³.

تم تجسيد هذا المبدأ في بعض القوانين البيئية كقانون 01-19 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها⁴ وقانون 05-14 المؤرخ في 24 فيفري 2014 المتضمن المناجم و قانون 05-12 المتعلق بالمياه⁵.

وتبين أن لهذا المبدأ دورا كبيرا في تطوير قواعد المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث لما فيه من تأهيل للضروريين، وتجنبهم التعقيدات القانونية لاستناد حقوقهم في التعويض عن

¹ فريد مقاني، حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري، المرجع السابق، ص 294.

² المادة 03 قانون 03-10 سابق الذكر.

³ فريدة منور، المرجع السابق، ص 459.

⁴ قانون رقم 01-19 متعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها السابق ذكره.

⁵ قانون رقم 05-14 مؤرخ في 21 فيفري 2014 المتضمن قانون المناجم.

كل ما بهم من ضرر إثر التلوث، ويجعل كل متسبب في التلوث مسؤولاً عن الضرر الناجم عنه.¹

وبالرغم من أهمية هذا المبدأ في إقرار الكثير من الرسوم البيئية إلا أنه يواجه صعوبات في تطبيقه ميدانيا لأسباب كثيرة منها طابعه العام الذي لا يسمح في كثير من الحالات من تحديد هوية الملوثين بدقة ومراقبتهم، وكذلك يمكن أن لا تظهر آثار التلوث إلا بعد سنوات من التسبب فيه، وقد يطال تأثيره مناطق خارج حدود الدولة فهو عابر للحدود كتلوث الأنهار.²

المبحث الثاني: المسؤولية القانونية عن أضرار السفن بالبيئة البحرية

تعد الأضرار الناجمة عن السفن من أبرز مصادر التلوث البحري في العصر الحديث، لما تخلفه من آثار بيئية واقتصادية تمس الموارد البحرية والتوازن البيئي لذلك، أصبح من الضروري إقرار قواعد قانونية تحدد المسؤولية المترتبة عن هذه الأفعال وتضبط أثارها وذلك من خلال التطرق إلى المسؤولية المدنية في (المطلب الأول) ثم المسؤولية الجزائية في (المطلب الثاني)

المطلب الأول: المسؤولية المدنية عن التلوث البحري

تعد المسؤولية المدنية عن التلوث البحري وسيلة قانونية لضمان تعويض الأضرار التي تصيب البيئة البحرية والمتضررين منها، وسنتطرق إليها من خلال أساس قيام المسؤولية المدنية عن التلوث البحري (الفرع الأول) وجبر الضرر الناجم عن تلويث البيئة البحرية (الفرع الثاني)

الفرع الأول: أساس المسؤولية المدنية عن التلوث البحري

تقوم أسس المسؤولية المدنية عن التلوث البحري على إلزام محدث الضرر بتحمل تبعاته وتعويض ما ينجم عنه من خسائر بيئية ومادية، وقد جاء في نص المادة 124 من الأمر رقم 58³/75 "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضرر للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض".

¹إسرى قازي ثاني، المسؤولية المدنية عن المساس بالبيئة الطبيعية أمام القضاء، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، جامعة أبي بكر بالقائد تلمسان، مج 9، العدد 01، 2020، 828.

² فريد مقاني، حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري، المرجع السابق، ص 300.

³المادة 124 من الأمر رقم 58-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 05-07 المؤرخ في 13 ماي 2007 المتضمن القانون المدني الجزائري.

من خلال هذه المادة يتضح جليا ان أركان المسؤولية المدنية هي: الخطأ، الضرر والعلاقة السببية، حيث أن الشخص الذي يرتكب الخطأ وجب عليه التعويض بشرط أن يكون هذا الخطأ قد تسبب في ضرر وهذا ما يسمى بالعلاقة السببية، لذا فإنه في حالة إسالة مادة ما في الميناء أو في المياه يلتزم الملوث بتنظيف المساحات المائية والمنشآت المتسخة ويكلف أيضا بإعادة الترميم على نفقته الأعماق عندما تتسبب الإسالة الملاحظة في تقلص الأعماق الضرورية للرصيف، وفي حالة العجز يباشر الأشغال تلقائيا بطلب من السلطة المينائية وذلك على نفقة المخالف.¹

لهذا بات من الضروري تحديد أساس 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 استفحال أضرار التلوث البحري وتفاقمه واتخاذ أشكال مختلفة وجديدة لم تكن معروفة من قبل، ولصعوبة 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 قيام المسؤولية التقصيرية، ويتمثل هذا الخطأ في أنه إخلال بالتزام تعاقد.²

أولا. نظرية مضار الجوار كأساس لقيام المسؤولية المدنية:

تعتبر نظرية مضار الجوار غير المألوفة أحد أهم الأسس التي تبنى عليها المسؤولية المدنية، فقد شكلت ومازالت تشكل في بعض الحالات أساسا قانونيا يمكن الاعتماد عليه من أجل إصلاح الضرر الإيكولوجي، الأمر الذي استندت عليه مجموعة من القرارات القضائية.³

جاء في مضمون المادة 691 من القانون المدني الجزائري على أحكام القيود التي ترد على الملكية، غير أن الاجتهاد القضائي في هذا السياق يقتصر على الأضرار غير الجسيمة، وفي هذا الإطار يفهم الجوار بمعنى التلاصق، لكنه ليس تطبيقا لنظرية الجوار كقاعدة المسؤولية، بل هو مجرد شكل من أشكال إساءة استخدام الحق، والذي يعد بدوره نوعا من الخطأ الذي يوجب المسؤولية في القانون الجزائري، وبناء على ذلك نرى ضرورة اعتماد هذه المادة كسند

¹ المادة 57 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 06 يناير، 2002 يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج ر 01 الصادرة ب 22 شوال 1422، ص 10.

² وناسة جدي، مرجع سابق، ص 115.

³ فريد مقاني، حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري، المرجع السابق، ص 332.

وأساس المسؤولية عن الأضرار البيئية، والتي يكون الضرر وحده كافيا دون حاجة إلى إثبات الخطأ وفقا لنظرية الجوار غير المألوفة.¹

ثانيا: الخطر أساس جديد للمسؤولية المدنية الناجمة عن المساس بالبيئة البحرية

إن فكرة المسؤولية القائمة على الخطأ، بدأت تتراجع مع ظهور الثورة الصناعية نظرا لعدم إمكانية إثبات الخطأ في أغلب الحالات، وبالتالي حرمان ضحايا الآلات والمكننة من التعويض، وبرزت إلى الواجهة بعض النظريات الفقهية تنادي بأسس جديدة للمسؤولية كنظرية تحمل التبعة والضمان.

ولكن الصعوبات الجديدة التي تواجهها في إثبات ركن الخطأ، هي أشد وأقوى من سابقتها بحيث أن الأضرار لم تنق ذات طابع فردي، بل أصبحت تهدد البشرية كافة، كتلك المترتبة عن ظاهرة الاحتباس الحراري أو تلك التي تمس المحيطات نتيجة لتسرب مئات الآلاف من أطنان النفط، بل أن الخطر غدا يهدد الأجيال القادمة "فأصبح من المطلوب اليوم تجنب المخاطر، وظهر في هذا الشأن مبدأ الحيطة ومبدأ الدعوى الوقائية، فترتبت عنهما وظيفة جديدة أي وظيفة وقائية غريبة عن نظام المسؤولية المدنية".

لقد أصبحت المفاهيم التقليدية لا تعبر بصدق عن المظاهر الجديدة، إذ لم يبق الإنسان هو الذي يتوسط القانون بمفرده ويتمتع بحقوق ويتحمل واجبات، بل أصبحت الطبيعة تتمتع هي أيضا بحماية قانونية².

الفرع الثاني: التعويض عن أضرار البيئة البحرية

لم يرق المشرع بإعطاء تعريف واضح لتعويض، وإنما اقتصر الأمر على بيان مداه والوسائل التي يمكن من خلالها مطالبة المدين به، فإذا أمعنا النظر في نص المادة 124 من القانون المدني الجزائري التي تنص على (كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض)³

¹ عبد القادر حمر العين، مضار الجوار كأساس للمسؤولية المدنية عن الضرر البيئي، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، العدد 09، 2017، ص 313.

² على فيلالي، الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، موفم للنشر، ط 2، 2010، ص 44، 47

³ الأمر 75-58 المؤرخ في رمضان 1953، 26 سبتمبر 1975، المتضمن قانون المدني المعدل والمتمم ب ق 07 - 05 المؤرخ في 25 ربيع الثاني 1428 الموافق ل 13 مايو 2007، ج.ر.ج.ج، ع 31، الصادر في 25 ربيع الثاني 1428 الموافق ل 13 مايو 2007.

لو قمنا بشرح نص هاته المادة وجدنا أنها تنص على أثر المترتب على ارتكاب شخص خطأ يسبب ضرر لغير وهذا الأثر التزام بالتعويض.

أولا. التعويض العيني عن الضرر البيئي البحري:

يلعب التعويض العيني دورا هاما من خلال إسهامه في إصلاح الأضرار، وقد نصت المادة 164 من القانون المدني على هذا النوع من التعويض حيث يجبر المدين على تنفيذ التزامه عينيا متى كان ذلك ممكنا والتي جاء فيها "يجبر المدين بعد اعذاره طبقا للمادتين 180 و181 على تنفيذ التزامه تنفيذا عينيا متى كان ذلك ممكنا"، ويبقى هو الأفضل إذ تعرف الممارسة بحماية البيئة في الوقت الحالي تطبيق أساليب إصلاح عينية عديدة منها وقف النشاط الملوث، إعادة الحال إلى ما كان عليه وغيرهم.

فالنسبة لإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر، يعتبر نظام إعادة الحال إلى ما كان عليه مناسب للوسط البيئي الذي لحقه الضرر فهي وسيلة إصلاح البيئة البحرية أو أحد عناصرها، ويلعب دورا مهما في المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية¹، وقد تم تكريس هذا النظام من خلال المادة 3 من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة السالف الذكر، وهذا في إطار تحديد المبادئ التي يستند عليها هذا القانون كمبدأ عدم تدهور الموارد الطبيعية والذي يتعين بمقتضاه تجنب إلحاق الضرر بالموارد الطبيعية كالماء والهواء، ضف إلى ذلك مبدأ الاستبدال الذي يهدف إلى استبدال نشاط مضر بالبيئة بآخر أقل منه ضررا على البيئة.

كذلك مبدأ النشاط الوقائي وتصحيح الأضرار البيئية بالأولوية عند المصدر وذلك باستعمال أحسن التقنيات المتوفرة وبتكلفة اقتصادية مناسبة، ويهدف إلى وضع المكان الذي أصابه الضرر في الحالة التي كان عليها قبل حدوث الأفعال الملوثة، أو في حالة قريبة أنها بقدر الإمكان، ومن جهة يتعين ألا تزيد قيمة تكلفة إعادة الحال إلى ما كان عليه عن القيمة الفعلية للمكان المطلوب إزالة التلوث عنه وإعادة حالته إلى ما كان عليه قبل حدوث التلوث.²

¹ أمال بن قو، التعويض العيني عن الضرر البيئي، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، جامعة ابن خلدون، العدد 07، الجزائر، 2016، ص 118.

² بوخالفة فيصل، أنماط ووسائل التعويض عن الضرر البيئي، مجلة القانون العقاري والبيئة، جامعة سطيف، العدد 13، المجلد 07، الجزائر، جوان 2019، ص 23.

كما جاء في نفس القانون أنه في حالة رمي أو إفراغ أو ترك تسربا في المياه السطحية أو الجوفية إما في المياه الخاضعة للقضاء الجزائي بصفة مباشرة أو غير مباشرة، لمادة أو مواد يتسبب مفعولها أو تفاعلها في الإضرار ولو مؤقتا بصحة الإنسان أو النبات أو الحيوان، أن يؤدي إلى تقليص استعمال مناطق السباحة، يمكن للقاضي أن يفرض على المحكوم عليه إصلاح الوسط المائي من الضرر وقد نصت في ذلك المادة 100 في فقرتها الثالثة والتي جاءت كما يلي: "...يمكن المحكمة كذلك أن تفرض على المحكوم عليه إصلاح الوسط المائي..."¹

ثانيا. التعويض النقدي عن الضرر البيئي:

يقصد بالتعويض النقدي دفع مبلغ من المال للمضرور لإصلاح ما لحق به من ضرر ذلك لاستحالة إصلاحه عينا بإعادة الحال إلى ما كان عليه من قبل²، و يتم اللجوء إلى هذا التعويض عندما يتطلب المضرور ذلك أو في حالة ما إذا استحال القاضي الحكم بإعادة الحال إلى ما كان عليه.

بالنظر إلى المنافع الجماعية للعناصر البيئية باعتبارها أملاكا مشتركة فإن التعويض عن الأضرار التي تصيب هذه العناصر تعد من المسائل الدقيقة للغاية، خصوصا أن الأصل في التعويض في القانون المدني هو التعويض النقدي، وبالنظر إلى طبيعة وخصوصية الضرر البيئي البحري يجعل من الصعب إعادة الحال إلى ما كان عليه فلا سبيل أمام القاضي إلا اللجوء إلى التعويض النقدي، وهو نوع من التعويض بمقابل المعروف في القواعد العامة.³

المطلب الثاني: المسؤولية الجزائية عن التلوث البحري

يعتبر التلوث البحري من الجرائم البيئية وقد أقر المشرع الجزائري مجموعة من الإجراءات والعقوبات الجزائية التي تقع على مرتكبي هذه الجرائم وخاصة تلك التي تشكل خلاا أو تمس البيئة البحرية نتيجة الجرائم البحرية مرتبطة بالسفن، ومن خلال هذا المطلب سنعرض

¹ المادة 100، من القانون 03-10 سابق الذكر.

² فريدة منور، المرجع السابق، ص 398.

³ فريد مقاني، حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري، المرجع السابق، ص 365.

تعريف الجريمة البحرية وأركانها كما نشير إلى بعض صور هاته الجرائم (الفرع الأول) والإجراءات القضائية في المنازعات البحرية (الفرع الثاني)

الفرع الأول: الجرائم البحرية المرتبطة بتلوث السفن

يشكل التلوث البحري خطرا جسيما على الطبيعة البحرية وكائناتها لما له من اثار سلبية، وبعدان بذلك جريمة نظرا لتداعبيها الخطيرة على النظام البيئي.

أولا. تعريف الجريمة البيئية البحرية:

يمكن تعريف الجريمة البيئية بصورة عامة على أنها: "تلك الأفعال المحظورة شرعا أو قانونا، والتي تحدث تلوثا في البيئة أو تلحق بها الضرر"، أي أنها كل سلوك يخالف مرتكبه تكليفا يحميه المشرع بجزاء جنائي، والذي يتسبب في إحداث تغيير في خصائص البيئة بصفة إدارية أو غير إدارية، مباشرة أو غير مباشرة، تهدف إلى الإضرار بالكائنات الحية ومؤثراتها على ممارسة الإنسان لحياته الطبيعية.¹

ثانيا: تعريف السلوك الإجرامي

يتجسد السلوك الإجرامي في تلويث البيئة البحرية في فعل " التلويث" بوصفه الفعل الذي يؤدي إلى تحقيق نتيجة يسعى المشروع إلى الحيلولة دون وقوعها، وهي تلويث البيئة البحرية، ويعرف فعل التلويث على أنه النشاط الإرادي الصادر عن الجاني والمتمثل في إضافة مواد ملوثة أي كانت طبيعتها في الوسط البحري المحمي بنص تجريمي، ويتميز السلوك الإجرامي في جرائم تلويث البيئة البحرية بطابع خاص يتمثل في العناصر الملوثة التي تتمثل في فعل التلويث والمواد الملوثة ومحل التلويث وهذا ما سيتم تناوله بالتفصيل.²

ثالثا: أركان جريمة التلوث البحري

يتمثل الجزاء الجنائي في توقيع العقوبة على كل شخص ألحق بالبيئة البحرية ما يخالف ما نص عليه القانون في إطار حماية البيئة، حيث سندرس في (الفرع الأول) أركان جريمة التلوث البحري، وفي (الفرع الثاني) معاينة جرائم التلوث البحري وأما في الفرع الثالث سندرس الجرائم البيئية الجزاءات المطبقة عليها لحماية البيئة البحرية.

¹ المرجع نفسه، ص 383.

² منير القنتي، المرجع السابق، ص 59.

1. الركن الشرعي:

إن الشرعية الجنائية تقتضي وجوب وجود نصوص قانونية سابقة لفعل الاعتداء وهذا إقرار لمبدأ شرعية الجريمة والعقوبة الذي يقتضي أن يكون النص الجنائي المجرم للاعتداء على المجال البحري بصورة واضحة يسهل إدراك بسرعة لنوع الجريمة والعقوبة المقررة لها من طرف القاضي الجزائي وهذا ما يحقق فعالية أكبر أثناء تطبيق، غير أنه لا نجد أن هذا الأمر في التشريع الجنائي البيئي بصفة عامة والبحري على وجه الخصوص وهذا راجع لكثرة التشريعات في هذا المجال.¹

حيث جاء في المادة 500 من القانون البحري رقم 76-80 (المعدلة بالمادة 42 من القانون 98-05) على ما يلي " يعاقب بالإعدام كل ريان سفينة جزائرية أو أجنبية ألقى عمدا نفايات مشعة في المياه التابعة للقضاء الوطني".²

حال ذلك دون تجميع جميع نصوص التجريم في تشريع موحد يتضمن مختلف صور الاعتداء على البيئة البحرية، وهو الاتجاه الذي انتهجه المشرع الجزائري من خلال توزيع هذه النصوص بين القوانين المتعلقة بحماية البيئة بصفة عامة، وتلك الخاصة بحماية بعض عناصر مقومات البيئة البحرية كل في نطاق محدد.³

ويلاحظ أن المشرع اكتفى في القانون رقم 76-80 المتضمن القانون البحري وبموجب نص المادة 946 منه بالإحالة في مجال حماية البيئة البحرية من المخالفات المرتكبة في حدود الأملاك المينائية إلى التشريع المعمول به، باستثناء جريمة رفض رفع الحطام إذا كان يشكل خطرا على البيئة، وجريمة عدم الإخطار عن ضرر يصيب البيئة رغم العلم به وفقا للمادة 492 وجريمة عدم الإخطار عن الحمولة الخطيرة إذا وقع حادث يؤثر على البيئة كظرف مشدد للجريمة حسب المادة 495.⁴

¹ إبراهيم ويس طيب، التنظيم القانوني الخاص بالحماية الجزائرية للبيئة البحرية، مجلة البحوث العلمية والتشريعات البيئية، مج 11، ع، ص 204.

² انظر المادة 500 من قانون البحري الجزائري صدر بالأمر رقم 76-80 المؤرخ في 13/10/1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998 والمتضمن القانون البحري.

³ إبراهيم ويس طيب، المرجع نفسه، ص 204.

⁴ فريد مقاني، حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري، المرجع السابق، ص ص 409-410.

2. الركن المادي:

يقوم الركن المادي على عناصر ثلاثة تتمثل في السلوك والنتيجة والعلاقة السببية، فالفعل هو النشاط الإيجابي أو الموقف السلبي المنسوب إلى الجاني، والنتيجة هي لأثره الخارجي الذي يتضمن الاعتداء على حق يحميه القانون، أما العلاقة السببية هي الرابطة التي تصل ما بين السلوك والنتيجة والركن المادي في جرائم تلويث البيئة شأنه شأن أي جريمة أخرى تتكون من نفس العناصر المشار إليها، ولا تختلف جرائم تلويث البيئة البحرية عن ذلك بوصفها أحد عناصر البيئة.¹

يعد الركن المادي في جريمة التلوث البحري وغيرها من الجرائم البيئية من أهم الأركان التي تتميز بضعف ركنها المعنوي، لأن طبيعة النصوص القانونية المتعلقة بالبيئة خاصة البحرية تجعل مجرد الامتناع عن تنفيذ أحكامها جريمة قائمة في حد ذاتها، أنها جرائم بحرية بالامتناع أو جرائم سلبية، أو قد تكون أحيانا عبارة عن جرائم بيئية بالنتيجة، وهذا هو المجال الخصب لجرائم التلوث البحري والاعتداء على الثروات البحرية.²

رابعا: صور جرائم البيئة البحرية

1. جريمة صب وغمر غي البحر

نصت المادة 90 من قانون 03-10³ على أنه "يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة من مائة ألف دينار 100000 دج (إلى مليون دينار) 1000000 دج (أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل ريان سفينة جزائرية أو قائد طائرة جزائرية، أو كل شخص يشرك على عمليات الغمر أو الترميد في البحر على متن آليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، مرتكبا بذلك مخالفة لأحكام المادتين 52 و53.

¹ منير الفتني، المرجع السابق، ص ص 58-59.

² وناسة جدي، المرجع السابق، ص ص 131-132.

³ المادة 90 من القانون 03-10 السابق الذكر.

وعليه يمكن إيجاز السلوك الإجرامي لهذه الجريمة في صب أو غمر أو ترميد مواد ضارة مخالفة للحظر البيئي المفروض على ذلك، أو القيام بإحدى هذه العمليات الثلاثة دون الحصول على ترخيص مسبق من الوزير المكلف بالبيئة حتى وان لم تكن ضارة.¹

2. جريمة عدم التصرف في الحطام البحري أو السفن القديمة

يلزم ملاك السفن القديمة أو المراكب التي توجد في حالة غير لائقة للملاحة في نهاية الآجال المحددة في الإنذارات الموجهة لهم من ضباط ومفتشي الموانئ بتحطيمها وإبعاد حطامها تحت طائلة التعرض للمصادرة ولغرامة من 5.000 دج إلى 20.000 دج.²

إذا لم يقم مالك السفينة أو المركبة بالإجراءات المذكورة في الفقرة السابقة يمكن السلطة المينائية أن تتخذ تلقائيا كل التدابير اللازمة لتحطيم السفينة أو المركبة التي تعرضت للمصادرة وإبعاد حطامها وذلك على حساب وتحت مسؤولية مالكيها.

ويتمثل السلوك الإجرامي في هذا النوع، من الجرائم في "عدم احترام الالتزامات الإدارية أو المدنية أو الأحكام التقنية والتنظيمية كغياب الترخيص، أو القيام بنشاط غير موافق للأنظمة" وهذا بغض النظر عن حدوث ضرر بيئي ومن أمثلتها عدم احترام الشروط اللازمة لنقل البضائع والمواد الحساسة فهذا النوع من التجريم يسمح بحماية البيئة قبل حدوث الضرر.³

3. جريمة تلويث المياه البحرية بالمحروقات

كما نصت المادة 93 من قانون حماية البيئة على صورة أخرى من صور الجرائم المرتكبة ضمن البيئة البحرية والمتعلقة بتلويثها، حيث جاء فيه "يعاقب بالحبس من سنة واحدة (01) إلى خمس (05) سنوات وبغرامة من مليون دينار 1000000 دج إلى عشرة ملايين دينار 10000000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل ريان خاضع لأحكام المعاهدة الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات والمبرمة بلندن في 12 مايو سنة 1954

¹ سعاد ساري، جرائم تلوث البيئة البحرية بين إقرار المسؤولية الجزائية وأساس التعويض عنها، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه الطور الثالث، شعبة حقوق تخصص القانون الجنائي، جامعة أم البواقي، 2025

² المادة 947 الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976، يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 29، الصادر بتاريخ 10 أبريل سنة 1977، المعدل والمتمم.

³ طيب إبراهيم ويس، الجرائم الماسة بالأمن والسلامة المينائي، مجلة قانون العام الجزائري والمقارن، مج 06، ع 01، 2020، ص ص 108-109.

وتعديلاتها، الذي ارتكب مخالفة للأحكام المتعمقة بحظر صبّ المحروقات أو مزجها في البحر".¹

فمن خلال نص هذه المادة إذا قام ريان سفينة ناقلة للمحروقات خالف الحظر المفروض على عملية صب أو مزج المحروقات في مياه البحر فإنه يكون معرضا للعقوبات المنصوص عليها في هذه المادة، حيث لم يحدّد المشرّع الجزائري نوع هذه المحروقات أو كيميّة صيّبا أو مزجها في مياه البحر مما يبقي الباب مفتوحا أما تجري أيّ فعل يرتكبه ريان السفينة فيؤدي إلى ذلك، وتجدر الإشارة أن هذه العقوبة مقررة على رابنة السفن الخاضعين لأحكام معاهدة لندن للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1958 والتّعديلات الواردة عليها، فإذا لم يكونوا كذلك طبقت عليها العقوبات المنصوص عليها ضمن المادّة 94 من ذات القانون والتي تنصف بكونها أقلّ شدة.²

4. جريمة طرح صابورة السفينة

يعاقب بغرامة مالية من 20.000 دج إلى 45.000 دج كل ريان يلقي بالصابورة في الموانئ والأحواض والرحب.³

جريمة طرح صابورة السفينة دون رخصة من السلطة المينائية الصابورة أو المرساة أو الأنجر غالبا ما تصنع من المعدن وتستخدم في تثبيت السفينة في قاع المياه في نقطة محددة وهناك نوعان أساسيان من المراس وهما المؤقتة والدائمة، غالبا ما تسمى المرساة الدائمة بالرابطة ونادرا ما تتحرك ومن الممكن ألا تحملها السفينة على متنها ولكن لا بد من توظيف خدمة لتحريكها أو تثبيتها، تحمل السفن واحدة أو أكثر من المراس المؤقتة والتي قد تختلف في تصميمها وأوزانها.⁴

الفرع الثاني: الإجراءات القضائية في المنازعات البحرية

تم تعزيز الحماية الجزائية للبيئة البحرية من خلال فرض عقوبات جزائية في حالة انتهاك قوانين البيئة المنصوص عليها في التشريع الجزائري، حيث يمكن أن تتنوع هذه العقوبات بين أصلية وتكميلية وفقا للظروف والخطورة

¹ المادة 93 من القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، سابق الذكر.

² سعاد ساري، المرجع السابق، ص 39.

³ المادة 949 من القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998

⁴ طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 109.

أولاً: العقوبات الأصلية.

تعتبر معظم السلوكيات التي تؤثر سلباً على البيئة البحرية جنحاً، ونادراً ما تصنف على أنها جنايات أو مخالفات، وقد وضع المشرع الجزائري عقوبات تتراوح بين الإعدام الحبس والغرامة، تطبق هذه العقوبات حسب درجة خطورة الجريمة ونوعها، سواء كانت جنائية أو جنحة أو مخالفة.¹

1. عقوبة الإعدام

تعتبر عقوبة الإعدام نادرة في التشريعات البيئية الجزائرية نظراً لخطورتها ومن أمثلة ما عاقب عليه المشرع بالإعدام في قانون العقوبات، الحالة التي يتم فيها الاعتداء على المحيط أو إدخال مادة أو تسريبها في الجو أو في باطن الأرض أو في المياه بما فيها المياه الإقليمية، والتي من شأنها جعل صحة الإنسان أو الحيوان أو البيئة الطبيعية في خطر وهو ما نصت عليه المواد 399-396-432 من قانون العقوبات الجزائري ومادة 500 من القانون البحري.²

2. عقوبة السجن:

تعتبر عقوبة السجن أحد أنواع الأساليب العقابية التي تقع على الأشخاص الطبيعية، ويقصد بها سلب حرية الإنسان بوضعه في مكان يقيد بها، وهي تلك إحدى العقوبات المقيدة للحرية والتي تأخذ شكلان، سجن مؤبد وسجن مؤقت.³ وتتراوح بين 05 سنوات إلى 20 سنة، وقد عاقب بها المشرع الجزائري في نص المادة 495 من القانون رقم 98-05 والمتضمن القانون البحري بالسجن من 05 سنوات إلى 10 سنوات وبغرامة مالية من 3.000.000 دج إلى 6.000.000 دج، أو بإحدى العقوبتين كل

¹ محمد زكرياء زهدور، حياة حوباد، دور القضاء الجزائري في حماية البيئة البحرية من التلوث The role of the criminal justice system in protecting the marine environment from pollution, مجلة القانون العقاري والبيئة، المجلد، العدد 02، 2024، ص 109.

*تعرف العقوبة: هي الجزاء الذي يقرره القانون لمصلحة المجتمع على كل من ارتكب فعلاً أو امتناعاً يعده القانون جريمة، بهدف تقويمه ومنع غيره من الاقتداء به.

² سمير شوقي، الضرر البيئي البحري على ضوء القانون الجزائري والدولي، مجلة الجزائرية للعلوم القانونية، السياسية والاقتصادية، مج57، ع 01، 2020، ص 250

³ ياسين غراف، دور القضاء في الحماية البيئية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة تخصص علوم قانونية، فرع علوم البيئة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، فرع قانون والصحة، جامعة جيلالي اليابس، 2018/2019، ص 160.

من ريان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل المحروقات أو مواد خطرة أخرى، تدخل مياه الإقليمية الجزائرية دون إخطار السلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها، وموقعها والطريق المتبع وسرعتها وكذا طبيعة وأهمية الحمولة، كما يعاقب المشرع الجزائري نفس العقوبة شريك ساهم أو سهل العمليات المذكورة في هذه المادة¹،

ونصت المادة 499 من نفس القانون² على عقوبة السجن التي لم يستخدمها بصورة واسعة بالمقارنة مع عقوبة الحبس، حددها المشرع الجزائري بحددين أدنى وأقصى، وهو ما ينتهجه المشرع الفرنسي الذي يحدد الحد الأدنى والأقصى للعقوبة، وقد نص المشرع الجزائري على عقوبة السجن لتجريم بعض أفعال التلوث التي قد تلحق ضررا جسيما بالبيئة، والتي من بينها على سبيل الذكر جريمة نقل مواد مشعة عبر المياه الإقليمية الجزائرية بدون إبلاغ السلطات المختصة، حيث يعاقب ريان هذه السفينة بالسجن المؤقت من 10 سنوات إلى 20 سنة، وفي حالة وقوع حادث ملاحى لهذه السفينة تشدد العقوبة للريان و تصبح السجن المؤبد³.

3. عقوبة الحبس:

هو من العقوبات السالبة للحرية وتعني حرمان الجاني من حريته حيث يوضع في مركز احتجاز معين لمدة معينة في الأصل أن تتراوح ما بين 01 يوم إلى 02 شهرين في مادة المخالف ومن أكثر من 12 شهرين إلى 10 سنوات في مادة الجرح، يجوز تجاوز هذه المدة بنص خاص.

عند النظر إلى قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة والقوانين السائرة، يظهر أن المشرع الجزائري لم يتبنى الأصل العام بشأن الجرائم البيئية بل فضل تحديد عقوبة الحبس وترك السلطة التقديرية للقاضي ليختار بينها وبين الغرامة المصاحبة لها⁴.

بناء على القانون رقم 03-10 المتعلق بالحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة نصت المادة 90 منه على عقوبة الحبس في حالة ارتكاب ريان السفينة مخالفة للأحكام المادتين 52 و 53 من نفس القانون، وأشار نفس القانون على تضاعف العقوبة في حالة

¹ فريد مقاني، حماية البيئة في التشريع الجزائري، حوليات جامعة الجزائر 1، العدد 33، ج4، 2019، 171

² المادة 499 من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري.

³ ياسين غراف، المرجع السابق، ص 106.

⁴ محمد زكرياء زهدور، حياة حوياد، المرجع السابق، ص 110.

التكرار وتقدر هذه العقوبة (عقوبة الحبس) بمدة من 06 أشهر إلى 02 سنتين¹، وفي نفس القانون تنص المادة 100 على العقوبة بالحبس لمدة سنتين، كل من رمى أو أفرغ أو ترك تسربا في المياه السطحية أو الجوفية، أو في مياه البحر الخاضعة للقضاء الجزائري، بصفة مباشرة أو غير مباشرة، لمادة أو مواد يتسبب مفعولها أو تفاعلها في الإضرار ولو مؤقتا بصحة الإنسان أو النبات أو الحيوان، أو يؤدي ذلك إلى تقليص مناطق السياحة².

4. العقوبات المالية (الغرامة المالية)

من أبرز العقوبات في القانون العام تلك التي تؤثر على البيئة، تشمل هذه العقوبات المالية التي تهدف إلى إنقاص الذمة المالية للمحكوم عليه لصالح المصلحة العامة، وتتمثل في الغرامات، تُعتبر هذه الغرامات من أنجح العقوبات، خاصة تلك الناجمة عن الأنشطة الصناعية التي تهدف إلى تحقيق مصلحة اقتصادية ولكنها تضر بالبيئة البحرية، يجب ألا يكون الضرر البيئي عائقا للوصول إلى هذه المصلحة³.

حسب المادة 91 من قانون 03-10 حماية البيئة: "... يجب على الأشخاص المذكورين في المادة 31 تبليغ متصرفي الشؤون البحرية بعمليات الغمر أو الصب أو الترميد في أقرب الآجال، وذلك تحت طائلة غرامة 50.000 دينار جزائري إلى 200.00 دينار جزائري".

وفي المادة 97 منه: "يُعاقب بغرامة مالية من 100.000 دينار جزائري إلى مليون دينار جزائري كل ريان تسبب بسوء تصرفه أو رعونته أو غفلته أو إخلاله بالقوانين والأنظمة في وقوع حادثة ملاحية ولم يتحكم فيها أو لم يتفادها، نجم عنه تدفق مواد تلوث المياه الخاضعة للقضاء الجزائري".

تُطبق نفس العقوبة على صاحب السفينة أو مستغلها أو كل شخص آخر على ريان تسبب في تدفق مواد في الظروف المنصوص عليها أعلاه.

¹ المادة 90 من القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

² المادة 100 من نفس القانون.

* الغرامة المالية يُقصد بها العقوبات التي تُصيب الجاني في ذمته المالية دون أن تمس جسمه أو حريته أو مكانته الاجتماعية.

³ ريمة مقران، الحماية الجزائرية للبيئة البحرية في التشريع الجزائري، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة العربي تبسي تبسة، مج 10، ع 1، سنة 2019، ص 1641.

ونجد في القانون البحري المادة رقم 494 تنص على الغرامة المالية بقولها: "يُعاقب بغرامة مالية من 10.000 دينار جزائري إلى مليون كل ريان مخالف نقل المواد الخطيرة كما هي محددة في المادة أدناه"¹

ومن مميزات الغرامة المالية أنها قد تكون في شكل عقوبة أصلية كما قد تكون في شكل عقوبة إضافية لعقوبة الحبس بالتالي سنقوم بتبيين هاتين الميزتين كل واحدة على حدى.

1- الغرامة كعقوبة أصلية.

من الأمثلة الموجود في قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، المادة 98 منه التي نصت على الغرامة كعقوبة أصلية لكل من خالف أحكام المادة 57 في نفس القانون والغرامة تتراوح بين 100.000 دج إلى غاية مليون دينار جزائري.²

2- الغرامة كعقوبة إضافية.

من أمثلة ذلك المادة 99 من القانون السالف الذكر، بحيث نصت على غرامة من مليوني دينار إلى 10 ملايين دينار وهي غرامة إضافية أصلية أضيفت على العقوبة السالبة للحرية وهي من سنة إلى 05 سنوات، تسلط هذه العقوبة على كل من خالف أحكام المادة 57 من نفس القانون ونجم عن ذلك صب المحروقات في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري.³

ثانيا العقوبات التكميلية:

يُقصد بالعقوبة التكميلية ذلك الجزء الذي يُقرر الجزاء الكامل ويرتبط بالجريمة دون أن يؤثر على العقوبة الأصلية، بل تُفرض بناءً على قرار القاضي وتحديده، تختلف هذه العقوبات، فقد تكون وجوبية أو متروكة للسلطة التقديرية.⁴

1. عقوبة الحجز القانوني، يمنع المحكوم عليه من التصرف في أمواله أثناء تنفيذ العقوبة الأصلية المقررة عليه.

¹ حياة بن عيسى، الحماية الجنائية للبيئة البحرية، 'المجلة الجزائرية في القانون البحري والنقل'، عدد 07، سنة 2018، ص 39.

² المادة 98 من قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

³ المادة 99 من القانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

⁴ ريمة أمقران، المرجع السابق، ص 1641.

2. عقوبة الحرمان من ممارسة الحقوق الوطنية والمدنية والعالمية، وهي عقوبة لا تتجاوز خمس سنوات على المحكوم عليه، تُحظر على المحكوم عليه بعض الحقوق بسبب سلوكه، كما تنص المادة 14 من قانون العقوبات.
3. عقوبة تحديد الإقامة تُلزم المحكوم عليه بالإقامة في مكان محدد، كما ورد في المادة 11 من قانون العقوبات، وذلك لمدة لا تتجاوز خمس سنوات.
4. عقوبة المنع من الإقامة تمنع المحكوم عليه من التواجد في أماكن معينة لفترة محددة، كما ورد في المادة 15 من قانون العقوبات، ولا تتجاوز مدتها خمس سنوات في الجناح و18 سنوات في الجنايات.
5. عقوبة المصادرة الجزئية للأموال، وهي عقوبة مالية يتم بموجبها نقل ملكية الأموال المرتبطة بالجريمة من المحكوم عليه إلى الدولة، وتُعتبر عقوبة عينية تقتصر على الأموال الخاصة بالشخص المتهم.¹
6. عقوبة المنع من الإقامة، يقصد بها منع الشخص من الإقامة وتواجده في أماكن محددة وذلك لمدة لا تتجاوز خمسة سنوات بالنسبة للجناح وعشرة سنوات بالنسبة للجنايات، وقد يكون الحظر نهائياً أو لمدة عشرة سنوات على الأكثر إذا كان مقترف الجريمة شخصاً أجنبياً حيث يتم التوجه به بعد قضائه للعقوبة الأصلية مباشرة إلى الحدود.²
7. وعقوبة المنع المؤقت من ممارسة مهنة أو نشاط يُقصد بها الحرمان من ممارسة النشاط، أي منع المحكوم من مواصلة عمل معين أو مهنة معينة بسبب سلوك إجرامي يشكل خطراً على المجتمع.³
8. عقوبة غلق المؤسسة، يُقصد به منع المحكوم عليه من أن يمارس فيها النشاط الذي ارتكبت الجريمة بسببه.⁴

¹ عيسى علي، ضوابط المسؤولية الجزائية البيئية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة ابن خلدون تيارت، 2019، ص 272.

² ياسين غراف، المرجع السابق ص 111.

³ عيسى علي، المرجع السابق، 273.

⁴ عطاء الله زليخة، دور الجزاء الجنائي في قمع الجريمة البيئية، مجلة وطنية للدراسات العلمية الأكاديمية، مجلد 4، عدد 4، سنة 2021، ص 739.

9. عقوبة المصادرة أهمية بالغة في ردع الجانح البيئي، حيث تم النص عليها من طرف المشرع بطرق مختلفة، فقد تم النص عليها كعقوبة تكميلية وجوبية في حالات معينة، وكعقوبة تكميلية جوازية في حالات أخرى، فبالإضافة إلى أن المشرع نص على عقوبة مالية عن جريمة الصيد بدون رخصة من قبل ربان سفينة الصيد أجنبية داخل المياه الإقليمية الجزائرية، فقد خول للجهة القضائية المختصة بإمكانية مصادرة الآلات الموجودة على متن السفينة أو المحظورة وكذلك مصادرة المنتجات التي تم اصطيلها وإتلاف الآلات المحظورة إذا اقتضى الأمر ذلك.

أيضا شدد المشرع هذه العقوبة في حالة العود بمضاعفة العقوبة المالية ومصادرة السفينة التي ارتكبت بواسطتها المخالفة.¹

¹ ياسين عزاف، المرجع السابق، ص 111.

خلاصة الفصل:

- تعتبر قضية حماية البيئة البحرية من التلوث من القضايا التي أولت لها الدولة الجزائرية اهتماما كبيرا لما لها من أهمية، فمن خلال ما تم عرضه في هذا الفصل نرى جليا جهود المشرع الجزائري في سعيه لحماية البيئة البحرية من كل الملوثات عامة والخاصة بالسفن والطائرات، وفي هذا الصدد تعامل المشرع الجزائري مع تلوث البحري للحد منه من خلال الصلاحيات المخولة للهيئات المركزية واللامركزية في حماية البيئة داخل أقاليمها.
- وجعل المشرع الجزائري موضوع حماية البيئة البحرية أمرا مهما فقد اعتبر ان كل فعل يؤدي إلى تلويث البيئة البحرية سواء ان بطريقة عمدية او غير عمدية هو خرق للقانون وبناء على ذلك فرضت الدولة الجزائرية عقوبات صارمة سواء كانت إرادية او غير إرادية او جزائية تهدف إلى ردع هذا النشاط، كما قامت بسن مجموعة من القوانين والمراسيم التي تعزز من قدرات المراقبة والمتابعة، من اجل تقليل التلوث وحماية الموارد البحرية.
- وتجسيدا لذلك عمل المشرع الجزائري على تحديد المسؤوليات واليات التعويض عن الأضرار البيئية الناتجة عن هذا التلوث ذلك لضمان استدامتها في إطار التنمية المستدامة وحمايتها.

خاتمة

خاتمة:

خلصت دراستنا لموضوع "الحماية الوطنية للبيئة البحرية من أضرار السفن" إلى أن البيئة البحرية تشكل جزءا أساسيا من النظام البيئي العالمي، حيث تلعب دورا حيويا في الحفاظ على التنوع لبيولوجي واستدامة الموارد الطبيعية، ومع ذلك فقد أثرت الأنشطة التنموية المتزايدة سلبا عليها، وأصبح التلوث الناجم عن هذه الأنشطة يمثل تهديدا خطيرا يستوجب تضافر الجهود لحمايتها والحفاظ على سلامتها.

تتعرض البيئة البحرية لمختلف أنواع ومصادر التلوث، ويأتي في مقدمتها التلوث النفطي الناتج عن التفريغ المتعمد للسفن والناقلات، أو غير المتعمد بسبب الإهمال والحوادث العارضة، خاصة وأن العديد من دول الجنوب التي تعد من الدول المنتجة والمصدرة للنفط.

يضاف إلى ذلك مخلفات المصانع التي تطرح في مياه البحر والأنهار المتصلة به دون معالجة كافية، كما تبرز النفايات النووية كواحدة من أخطر الملوثات، سواء تلك الناتجة عن مياه تبريد المفاعلات أو عن التسرب الإشعاعي المفاجئ.

وفي سياق دراسة التلوث الناجم عن السفن، سلطنا الضوء على أهم الآليات التي اعتمدتها الجزائر لحماية بيئتها البحرية على المستويين الوطني والدولي، كما تطرقنا إلى القواعد المنظمة لمكافحة التلوث الناجم عن السفن، ودرء أخطاره، معا لتركيز على نظام المسؤولية بنوعيتها، الإدارية، والمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن السفن، باعتبارها جرائم مرتكبة في حق البيئة البحرية، وصولا إلى استعراض أهم الجزاءات القانونية المترتبة على إحداث هذا التلوث.

ومن هذا المنطلق تجلّى لنا بوضوح حجما لاهتمامين الدولي والوطني بالبيئة البحرية، وسعي الدول بسن تشريعات وأنظمة تكرر الثقافة البيئية وعليه، أمكننا استخلاص جملة من لنتائج التالية:

❖ قصور التعريف القانوني: افتقر المشرع الجزائري إلى وضع تعريف جامع ومانع للبيئة، مكتفيا بتعداد عناصرها، وهو ما يعد نقصاً تشريعياً في هذا المجال.

❖ خطورة السفن كعامل لتلوث: تعد السفن من أبرز مسببات التلوث، لكونها الوسيلة الأكثر استخداما في الوسط البحري (كناقلات النفط والمواد السامة)، فضلا عن الحوادث المتكررة التي تتعرض لها.

- ❖ **حتمية التطبيق الفعلي:** إن وجود آليات قانونية لحماية البيئة البحرية يعد أمراً ضرورياً، إلا أن الأهم من ذلك هو تفعيلها وتطبيقها بصرامة على أرض الواقع.
- ❖ **ضرورة التوازن البيئي:** يتطلب الحد من التلوث إحداث توازن في استغلال الموارد البحرية، وذلك بالتنسيق مع مختلف الجهود الوطنية.
- ❖ **أهمية الردع القانوني:** تمثل الجزاءات الرادعة المفروضة على مخالفين القوانين البيئية إحدى أهم الوسائل التي تعتمد عليها الدولة للحفاظ على سلامة الوسط البحري.
- ❖ **حتمية الحماية:** أكدت الدراسة أن حماية البيئة البحرية لم تعد خياراً، بل ضرورة حتمية لا يمكن التغاضي عنها لضمان بقاء النظم الإيكولوجية.
- وبناء على ما تقدم من تحليلات، ومن أجل ضمان استدامة البيئة البحرية وحمايتها من المخاطر عبر تنظيم أكثر صرامة واعتماد تكنولوجيا بيئية حديثة، نقترح التوصيات والتدابير الآتية:
- ❖ **استحداث قضاء متخصص:** بإنشاء محكمة وطنية متخصصة في جرائم البيئة البحرية، لضمان سرعة ونجاعة الفصل في هذه القضايا نظراً لطبيعتها التقنية الدقيقة.
- ❖ **تعزيز التعاون الدولي:** بتنفيذ التنسيق المشترك بين أعضاء المجتمع الدولي لإيجاد حلول عالمية ناجعة لمواجهة التلوث العابر للحدود.
- ❖ **تكريس الوعي البيئي:** بتكثيف برامج التوعية لدى مختلف فئات المجتمع بأهمية البيئة البحرية وضرورة حمايتها من كافة أشكال الأضرار.
- تطوير قواعد القانون الدولي: من خلال السعي نحو إقرار ملزم في القانون الدولي يعترف بـ "الحق في بيئة صحية خالية من جميع أشكال التلوث"، ولاسيما التلوث البحري

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع:

قائمة المصادر

أولاً: القرآن الكريم

ثانياً: النصوص التشريعية

أ- قائمة الأوامر

1. الأمر رقم 67-24 المؤرخ في 11 جانفي 1967، يتضمن القانون البلدي، ج.ر. عدد 06، الصادرة في 18 جانفي 1967 (ملغى).
2. الأمر 69-38 المؤرخ في 23 ماي 1969 يتعلق بالولاية، ج. ر. ج. عدد 44 الصادر في 23 ماي 1969 (ملغى).
3. الأمر 73-12 مؤرخ في 29 صفر 1393 الموافق 3 أبريل 1973، يتضمن إحداث المصلحة الوطنية لحراسة السواحل. ج. ر. ع 28.
4. الجريدة الرسمية، وزارة الشؤون القانونية، مجلس النواب العدد 20، الصادر بتاريخ 18 جمادى الثاني عام 1419هـ الموافق لـ 1995/10/21.
5. الأمر 75-58 المؤرخ في رمضان 1953، 26 سبتمبر 1975، المتضمن قانون المدني المعدل والمتمم ب ق 07 - 05 المؤرخ في 25 ربيع الثاني 1428 الموافق ل 13 مايو 2007، ج.ر.ج.ج. ع 31، الصادر في 25 ربيع الثاني 1428 الموافق ل 13 مايو 2007.
6. الأمر رقم 76-80 في 23/10/1976، المتضمن القانون البحري المنشور بالجريدة الرسمية رقم 29 سنة 1976/04/10 المعدل بموجب القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، والقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010

ب- قائمة القوانين

1. القانون 83-03 مؤرخ في 22 ربيع الثاني عام 1403 الموافق لـ 5 فبراير 1983 يتعلق بحماية البيئة (ملغى).
2. القانون رقم 90-08 المؤرخ في 07 أبريل 1990، المتضمن قانون البلدية (ملغى)

3. قانون 90-09 المتعلق بالولاية، بتاريخ 7 أبريل سنة 1990، ج.ر. عدد 15 مؤرخة في 11 أبريل، ص 504 معدل ومتمم بالأمر رقم 04-05 المؤرخ في 18 يوليو 2005 ج.ر. ج عدد 50 المؤرخة في 19 يوليو 2005 (ملغى).
 4. قانون 01-19 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 ج.ر. عدد 77، والمعدل والمتمم بالقانون رقم 25-02 المؤرخ في 20 فيفري 2025. المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها.
 5. القانون رقم 02-02 المؤرخ في 05/02/2002 يتعلق بحماية الساحل وتثمينه، ج.ر. ج. ج عدد 10.
 6. قانون 03-10 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق لـ 19 يوليو 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج.ر. عدد 43، معدل ومتمم.
 7. قانون 05-12 مؤرخ في 28 جمادى الثانية عام 1426 الموافق لـ 5 غشت 2005، يتعلق بالمياه، ج.ر. ج عدد 60.
 8. قانون رقم 05-14 مؤرخ في 21 فيفري 2014 المتضمن قانون المناجم، ج.ر. ج عدد 18.
 9. قانون رقم 11-10 مؤرخ في 20 رجب عام 1432 الموافق لـ 22 يونيو سنة 2011 يتعلق بالبلدية ج.ر. ج. العدد 37.
 10. القانون 12-07 المؤرخ في 28 ربيع الأول عام 1433 الموافق لـ 21 فبراير سنة 2012 يتعلق بالولاية ج.ر. ج. ج العدد 12.
- ج- المراسيم التنفيذية:
1. المرسوم التنفيذي رقم 76-67 المؤرخ في 27 جانفي 1996 يتضمن تنظيم الإدارة المركزية في وزارة الصحة والسكان وإصلاح المستشفيات، ج.ر. ج عدد 08 لسنة 1996.
 2. المرسوم رقم 81-02 المؤرخ في 17 جانفي 1981 المؤرخ في 17 فبراير 1981 يعدل ويتمم الأمر رقم 69-38 المتعلق بتنظيم الولاية ج.ر. ج عدد 07.
 3. المرسوم التنفيذي رقم 81-850 مؤرخ في 26 ديسمبر 1981 يحدد صلاحيات البلدية والولاية، ج.ر. ج عدد 37.

4. المرسوم التنفيذي رقم 83-580 المؤرخ في 22 أكتوبر 1983 المتضمن إلزام ربانوية السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث ملاحى ج.ر.ج عدد 05.
5. المرسوم رقم 88-228 المؤرخ في 05 نوفمبر 1988 والمتضمن شروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات التي من شأنها تلويث البحر.
6. المرسوم التنفيذي 94-279 الصادر في 11 ربيع الثاني 1415 الموافق لـ 17 سبتمبر 1994 متعلق بتنظيم مكافحة التلوث البحري ووضع خطط الطوارئ ج.ر.ج عدد 59 (ملغى).
7. المرسوم الرئاسي رقم 96-436 المؤرخ في 1 ديسمبر 1996، المتضمن إنشاء محافظة الطاقة الذرية وتنظيمها وسيرها، ج.ر.ج عدد 75 لسنة 1996، معدل بالمرسوم الرئاسي رقم 06-183 المؤرخ في 31 ماي 2006، ج.ر.ج عدد 36 لسنة 2006.
8. المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المؤرخ في 06 يناير، 2002 يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج.ر.ج عدد 01 الصادرة بـ 22 شوال 1422.
9. المرسوم تنفيذي رقم 06-198 مؤرخ في 4 جمادى الأولى عام 1427 الموافق لـ 31 مايو سنة 2006 يضبط التنظيم المطبق على المؤسسات المصنفة لحماية البيئة ج.ر.ج عدد 37.
10. المرسوم التنفيذي 07-351 المؤرخ في 08 ذي القعدة 1428 الموافق لـ 18 نوفمبر 2007 يتضمن تنظيم الإدارة المركزية ووزارة التهيئة العمرانية والبيئة والسياحة ج.ر.ج عدد 73.
11. المرسوم التنفيذي 14-264 مؤرخ في 27 ذي القعدة عام 1435 الموافق لـ 22 سبتمبر سنة 2014 يتعلق بتنظيم مكافحة التلوثات البحرية وإحداث مخططات إستعجالية لذلك. ج.ر.ج عدد 58.

د_الاتفاقيات الدولية:

1. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982.
2. اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث في 16 شباط 1976.
3. الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن (ماربول) 2 نوفمبر 1973.

ثالثاً: الكتب

1. أحمد جلاّد، تشريعات وقوانين حماية البيئة السياحية، كلية الحقوق، جامعة فيوم، دس، د ط، ص 29.
2. أحمد خالد الناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2010.
3. أحمد عبد الرحيم السائح، أحمد عبده، عرض قضايا البيئة من منظور إسلامي، مركز الكتاب، القاهرة، د ط.
4. أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقات الإقليمية والمعاهدات الدولية، الإسكندرية، منشأة المعارف، دس.
5. إبراهيم سليمان عيسى، تلوث البيئة أهم قضايا العصر، دار الكتاب الحديث، 2002، القاهرة.
6. بودهان، حماية البيئة في النظام القانوني الجزائري، مجلة حقوق الإنسان، ديوان المطبوعات الجامعية، 1994.
7. تركية سايح، حماية البيئة في ظل التشريع الجزائري، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ط 1، 2014.
8. جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الجزائر، دس.
9. الجيلاني عبد السلام أرحومة، حماية البيئة بالقانون دراسة مقارنة للقانون الليبي دار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان، ليبيا، دس، د ط.
10. حسين علي السعدي، البيئة المائية، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان الأردن، 2015.
11. سلام فاضل علي، الآثار البيئية للأنشطة البشرية، مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع، ط 1، 2016.
12. سيد عاشور احمد، التلوث البيئي في الوطن العربي واقعه وحلول معالجته، الشركة الدولية للطباعة، 2006.

13. صباح العشاي، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، دار الخلدونية.
14. صليحة على صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، منشورات جامعة قاريونس بنغازي، ليبيا، الطبعة 1، 1996.
15. عارف صالح مخلف، الإدارة البيئية - الحماية الإدارية للبيئة، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، عمان_الأردن، 2009.
16. عبد السلام علي زين العابدين وعرفات محمد بن عبد المرتضي، التلوث ثمن للمدنية، الطبعة الأولى، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، 1992.
17. عبد الوارث، عبده عبد الجليل، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية الداخلية، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2006.
18. على فيلالي، الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، موفم للنشر، ط 2، 2010.
19. فتحى دردار، البيئة في مواجهة التلوث، دار الأمل تيزي وزو.
20. ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، الدار العربية للنشر والتوزيع، الإسكندرية، سنة 2000.
21. محمد إبراهيم نادر، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي دراسة قانونية تحليلية ومقارنة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.
22. محمد أبي بكر الرازي، مختار الصحاح، مؤسسة علوم القرآن، د س.
23. محمد الحاج محمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط الأولى، 2008، عمان.
24. محمد بطيخ رمضان، القانون وحماية البيئة، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 2010.
25. محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2010، ب ط.
26. نخبة من علماء لمعهد القومي لعلوم البحار والمصايد، التلوث البحري والمخاطر الطبيعية والبشرية على البيئة الساحلية، مؤسسة حورس الدولية، ط 1، 2014.

27. يوسف حجم الطائي وآخرون، نظم إدارة الجودة في المنظمات الإنتاجية والخدمية، دار البازوري، عمان، الأردن، 2009.

رابعاً: الأطروحات:

1. بن فاطيمة بوبكر، نظام برشلونة لحماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة مولاي الطاهر، سعيدة، 2010/2009.
2. جمال مهدي، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة من الأضرار الناجمة عن الأسلحة النووية، مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير في الحقوق، فرع قانون البيئة والعمران، جامعة الجزائر 1، بن يوسف بن خدة، كلية الحقوق، 2015/2014.
3. حسنة نصر الله، الحماية القانونية للبيئة من التلوث في ضوء القانون الدولي الإنساني، مذكرة ماجستير، القانون العام، جامعة باجي مختار، عنابة، 2012/2011.
4. روان دياب، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث بالسفن، مذكرة ماجستير، فرع قانون البيئة والعمران، بكلية الحقوق بجامعة الجزائر، 2015/2014.
5. زيتوني زهور، الجزائر ومدى إدماج الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية في قانونها الداخلي مذكرة ماجستير تخصص قانون الدولي والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر، 2023/2022.
6. سعاد ساري، جرائم تلوث البيئة البحرية بين إقرار المسؤولية الجزائية وأساس التعويض عنها، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه الطور الثالث، شعبة حقوق تخصص القانون الجنائي، جامعة أم البواقي، 2025.
7. سمير بوعنق، دور الضبط الإداري في حماية البيئة دراسة على ضوء أحكام التشريع الجزائري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع قانون عام، تخصص: المنازعات الإدارية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، 2016.
8. عباس إبراهيم دشتي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، مذكرة ماجستير، فرع قانون عام، جامعة الشرق الأوسط، عمان_الأردن، 2010.

9. عبد السلام على عبد السلام، الالتزامات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث، مذكرة ماجستير، قسم القانون، أكاديمية الدراسات العليا، طرابلس، 2008.
10. عيسى علي، ضوابط المسؤولية الجزائية البيئية، أطروحة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة ابن خلدون تيارت، 2019.
11. فريحة حامد إدريس، الحماية الجنائية للبيئة البحرية، محاضرة بقسم القانون الجنائي بجامعة بنغازي، د س
12. فريد مقاني، حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري، فريد مقاني، حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري. أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم تخصص فرع قانون البيئة والعمران، جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق، 2021/2020.
13. فريدة منور، حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة دكتوراه علوم تخصص قانون خاص، عقود ومسؤولية، جامعة الجزائر 1، 2020/2019.
14. كريمة برحلي، التلوث البحري وتأثيره على البحارة دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في علم الاجتماع تخصص بيئة جامعة منتوري، قسنطينة، 2010/2009.
15. محمد بواط، حماية البيئة من النفايات الخطرة في ضوء أحكام القانون الدولي العام، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه علوم في القانون العام، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015.
16. منير الفتني، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص البيئة والعمران، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2014/2013.
17. مونية كرواط، المسؤولية البيئية عن التلوث النفطي الناتج عن السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في حقوق فرع قانون البيئة والعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2016/2015.
18. نسيم يخلف، الواقعية في قانون البحار، مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الدولية العلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة يوسف بن خدة، الجزائر، 2009.

19. وناسة جدي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون تخصص قانون أعمال، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2007/2008.
20. ياسين غراف، دور القضاء في الحماية البيئية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه تخصص علوم قانونية، فرع علوم البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، فرع قانون والصحة، جامعة جيلالي اليابس، 2018/2019.

خامسا: المقالات العلمية:

1. إبراهيم ويس طيب، التنظيم القانوني الخاص بالحماية الجزائرية للبيئة البحرية، مجلة البحوث العلمية والتشريعات البيئية، المجلد 11، العدد 01، 2021.
2. أحمد محمد مانع، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث، دراسة تحليلية وفق التشريعات الوطنية والدولية، مجلة جامعة الملكة أروى العلمية المحكمة، كلية الحقوق، جامعة عدن، العدد 26.
3. إسرى قازي ثاني، المسؤولية المدنية عن المساس بالبيئة الطبيعية أمام القضاء، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 9، العدد 2020.
4. أمال بن قو، التعويض العيني عن الضرر البيئي، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، العدد 07، الجزائر، 2016.
5. بشرى عمايدية، وريدة جندلي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط طبق الاتفاقية 1969 المعدلة ببروتوكول 1992، مجلة الحقوق والحريات، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة الجزائر، العدد 2، المجلد 11، 2023.
6. بوخالفة فيصل، أنماط ووسائل التعويض عن الضرر البيئي، مجلة القانون العقاري والبيئة، العدد 13، المجلد 07، الجزائر، جوان 2019.
7. بوعلام بوسكرة، العياشي قرطي، تطور حرية أعالي البحار في ضوء أحكام القانون الدولي، مجلة دورية علمية متخصصة في مجال العلوم القانونية والسياسية، العدد 02، جوان 2015.

8. حياة بن عيسى، الحماية الجنائية للبيئة، المجلة الجزائرية في القانون البحري والنقل، عدد 07، 2018.
9. خالد سعدي، ميسون زهوين، النظام القانوني لحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة في التشريع الجزائري، مجلة البحوث في العقود وقانون الأعمال، المجلد 10، العدد 01، 2025.
10. خيرة صافة، البيئة البحرية، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابن خلدون_ تيارت، المجلد 05، العدد 02.
11. رابحي أحسن، دور الحركة الجمعوية في حماية، مجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، كلية الحقوق بن عكنون، العدد 04، 2008.
12. ريمة مقران، الحماية الجزائرية للبيئة البحرية في التشريع الجزائري، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 10، عدد 1، سنة 2019.
13. سفيان البراهيمي، فعالية المبادئ العلمية التي تحكم استغلال البحر الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في حماية البيئة البحرية، مجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 01، المجلد 6، الجزائر، 2019.
14. سمية برياني، جهود المشرع الجزائري في الوقاية من مخاطر تلوث البيئة البحرية، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية _ المجلد 11، العدد رقم واحد، الجزائر، سنة 2024.
15. سمير شوقي، الضرر البيئي البحري على ضوء القانون الجزائري والدولي، مجلة الجزائرية للعلوم القانونية، السياسية والاقتصادية، المجلد 57، العدد 01، 2020.
16. شراف براهمي، البيئة في الجزائر من منظور اقتصادي في ظل الإطار الاستراتيجي العشري، مجلة الباحث، عدد 12، 2013.
17. شهرزاد بن الصغير، مدى تكريس الحماية القانونية للبيئة البحرية، المجلة القانون البحري والنقل، العدد 08، الجزائر د س.
18. عبد القادر حمر العين، مضار الجوار كأساس للمسؤولية المدنية عن الضرر البيئي، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، العدد 09، 2017.
19. عطاء الله زليخة، دور الجزاء في قمع الجريمة البيئية، مجلة وطنية للدراسات العلمية الأكاديمية، مجلد 4، عدد 4، سنة 2021.

20. على مخزوم التومي، حماية البيئة في الفقه الإسلامي والقانون الوضعي، دراسة مقارنة، مجلة كلية الشريعة والقانون، 2018.
21. فريد مقاني، حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري، مجلة حوليات جامعة الجزائر 1، العدد 33، الجزء الرابع، ديسمبر، 2019.
22. فضيلة لغيمة، التدابير الدولية المتعلقة بحماية البيئة من البحرية من التلوث في أعالي البحار، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 12، العدد 01، 2021.
23. كريمة عواد، على بودفع، دور الجباية البيئية في حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مجلة الأبحاث قانونية وسياسية، المجلد 10، العدد 01، 2025.
24. محمد زكرياء زهدور، حياة حوباد، دور القضاء الجزائري في حماية البيئة البحرية من التلوث The role of the criminal justice system in protecting the marine environment from pollution, مجلة القانون العقاري والبيئة، المجلد، العدد 02،
25. محمد منصور، آليات القانونية لحماية البيئة البحرية بين القانون الدولي العام والتشريع الداخلي، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة باتنة، الجزائر المجلد 10، العدد 02، سبتمبر 2019.
26. مصطفى خليفة الذواوي، عمار عياد زايد، الآثار الاقتصادية لتلوث البيئة البحرية، مجلة دراسات الإنسان والمجتمع، العدد 23 مارس 2024.
27. الهام فاضل، العقوبات الإدارية لمواجهة خطر المنشآت المصنفة على البيئة في التشريع الجزائري، مجلة السياسة والقانون، العدد 09، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2013.
28. هدي عزاز، الإطار القانوني لحماية البيئة البحرية في الجزائر The legal framework for the protection of the marine environment from pollution in Algeria, مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، المجلد 15، العدد 2، تبسة_الجزائر، 2022.

سادسا. المحاضرات:

1. أحمد إسكندري، محاضرات في تلوث البيئة البحرية، الجزء الأول (مفهوم ومصادر)، أُلقيت على طلبه. الماجستير، آلية الحقوق، جامعة الجزائر.

2. أحمد سكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، جامعة الجزائر، 1995.

مراجع باللغة الأجنبية

1. ARTICLE 2, Loi N°88-91 Du 2 Aout 1988 Portant Création d'une Agence Nationale de Protection de L'Environnement (1) Telle que Modifiée par la Loi N°92-115 du 30 Novembre 1992.
2. Caroline London, Caroline London, de l'Erika au prestige : quelles réponses communautaires ? droit de l'environnement, revue mensuelle d'actualité juridique, France, n°106, mars 2003.
3. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, (MARPOL) 1973.
4. Mohamed Kahloula, la protection juridique du milieu marin en droit algérien et la nécessité d'une coopération inter maghrébine, revue juridique environnement, France, n01, 1995.

مواقع الإلكترونية:

1. الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن (ماربول)، متاح على الموقع [https://www.imo.org/ar/about/conventions/pages/international-conventions-for-the-prevntion-of-pollution-from-ships-\(marpol\).aspx](https://www.imo.org/ar/about/conventions/pages/international-conventions-for-the-prevntion-of-pollution-from-ships-(marpol).aspx) , تم زيارة الموقع في 2026 /04/21 ، على الساعة 12:19.

فهرس الموضوعات

جدول المحتويات

الصفحة	العنوان
	إهداء
	شكر وتقدير
2	مقدمة
	الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والقانوني للبيئة البحرية ونطاقها القانوني
8	تمهيد
9	المبحث الأول: مفهوم البيئة البحرية ونطاقها القانوني
9	المطلب الأول: مفهوم البيئة البحرية
8	الفرع الأول: تعريف البيئة
14	الفرع الثاني: تعريف البيئة البحرية في الاتفاقيات والمواثيق الدولية
17	المطلب الثاني: نطاق البيئة البحرية وتقسيماتها القانونية
17	الفرع الأول: البيئة البحرية في البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية
20	الفرع الثاني: البيئة البحرية في أعالي البحار والجرف القاري
24	المبحث الثاني: أضرار السفن بالبيئة البحرية
25	المطلب الأول: مفهوم التلوث البحري الناجم عن السفن
25	الفرع الأول: تعريف التلوث البحري
31	الفرع الثاني: مصادر التلوث البحري
37	المطلب الثاني: آثار التلوث البحري الناتج عن السفن
37	الفرع الأول: الآثار البيئية والحيوية
40	الفرع الثاني: الآثار الاقتصادية
42	خلاصة الفصل
	الفصل الثاني: الآليات القانونية الوطنية لحماية البيئة البحرية من أضرار السفن
44	تمهيد
45	المبحث الأول: الإطار التشريعي والمؤسساتي لحماية البيئة البحرية

45	المطلب الأول: الإطار التشريعي لحماية البيئة البحرية
45	الفرع الأول: الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالتلوث الناتج عن السفن التي صادقت عليها الجزائر
51	الفرع الثاني: التشريع الجزائري لحماية البيئة البحرية
54	المطلب الثاني : الاطار المؤسسي لحماية البيئة البحرية
54	الفرع الأول: الهيئات الإدارية المختصة
61	الفرع الثاني: الإجراءات الإدارية المتبعة لحماية البيئة البحرية من أضرار السفن
66	المبحث الثاني: المسؤولية القانونية عن أضرار السفن بالبيئة البحرية
66	المطلب الأول: المسؤولية المدنية عن التلوث البحري
66	الفرع الأول: أساس المسؤولية المدنية
68	الفرع الثاني: التعويض عن اضرار البيئة البحرية
70	المطلب الثاني: المسؤولية الجزائية عن التلوث البحري
71	الفرع الأول: الجرائم البحرية المرتبطة بتلوث السفن
75	الفرع الثاني: الإجراءات القضائية في المنازعات البحرية
82	خلاصة الفصل
83	خاتمة
87	قائمة المصادر والمراجع
99	فهرس المحتويات
	ملخص

ملخص:

تعد البيئة البحرية موضوعا ذا أهمية عالمية، باعتبارها عنصرا محوريا في تحقيق التنمية الاقتصادية إذ تسهم بشكل مباشر في تنشيط حركة التجارة الدولية من خلال نقل الأشخاص والبضائع، كما تعد مصدرا غنيا للتنوع البيولوجي والموارد الطبيعية، بالإضافة إلى دورها الأساسي في الحفاظ على التوازن الإيكولوجي واستدامة النظم البيئية.

غير أن هذه البيئة الحساسة أصبحت عرضة لعدة مخاطر متفاقمة ناجمة عن الأنشطة البشرية، خاصة الأنشطة البحرية المرتبطة ب السفن، من أنشطة النقل البحري أنشطة استغلال الموارد البحرية وغيرها، التي تعد من أبرز مصادر التلوث البحري، من خلال تسريبات النفط والزيوت من السفن وإلقاء النفايات وتصريف المواد الكيميائية وحوادث السفن والغرق البحري، إضافة إلى الانبعاثات المختلفة التي تؤدي إلى تدهور جودة المياه وتهديد الحياة البحرية والتنوع البيولوجي، وأيضا تأثيراتها السلبية على الاقتصاد الساحلي والصحة العامة.

وهنا يتبين أهمية تفعيل منظومة قانونية متكاملة لمواجهة هذه التحديات، إذ تهدف هذه الدراسة إلى تحليل وتقييم مختلف الآليات المعتمدة لمكافحة التلوث البحري، سواء على المستوى الوطني من خلال التشريعات التي وضعها المشرع الجزائري والإطار المؤسسي المنظم لحماية البيئة البحرية، أو على المستوى الدولي من خلال الاتفاقيات والمعاهدات التي صادقت عليها الجزائر والتزمت بموجبها بتعزيز التعاون الدولي في مجال حماية البحار والحد من مصادر التلوث.

الكلمات المفتاحية: البيئة البحرية، أضرار السفن، البحار، التلوث البحري، الضرر البيئي، المخاطر، التعويض، المسؤولية المدنية.

Abstract;

The marine environment is a subject of global importance, as it is a pivotal element in achieving economic development. It contributes directly to stimulating international trade through the movement of people and goods, and it is a rich source of biodiversity and natural resources. Furthermore, it plays a fundamental role in maintaining ecological balance and the sustainability of ecosystems.

However, this sensitive environment has become vulnerable to several escalating threats stemming from human activities, particularly maritime activities related to ships. These include maritime transport activities, the exploitation of marine resources, and other activities that are among the most prominent sources of marine pollution. Examples include oil spills from ships, waste dumping, chemical discharges, ship accidents, and shipwrecks.

In addition, various emissions lead to the deterioration of water quality, threatening marine life and biodiversity, and negatively impacting the coastal economy and public health.

These emissions also have detrimental effects on the coastal economy and public health.

Herein lies the importance of activating a comprehensive legal framework to address these challenges. This study aims to analyze and evaluate the various mechanisms adopted to combat marine pollution, both at the national level through legislation enacted by the Algerian legislature and the institutional framework governing marine environmental protection, and at the international level through agreements and treaties ratified by Algeria, thereby committing to strengthening international cooperation in marine protection and reducing pollution sources.

Keywords: Marine environment, ship damage, seas, marine pollution, environmental damage, risks, compensation, civil liability.