

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون الأعمال

من تقديم الطالب:

شبلي بلال

تحت إشراف:

د/ قروف جمال

لجنة المناقشة :

الاسم و اللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/ مقدم عبد الرحيم	أستاذ محاضر	رئيسا
د/ قروف جمال	أستاذ محاضر	مشرفا و مقرا
د/ بوالشعور وفاء	أستاذ محاضر	مناقشا

دورة جوان 2022

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿قَالَ رَبِّ اشْرَحْ لِي صَدْرِي (25)﴾

وَيَسِّرْ لِي أَمْرِي (26)

وَاحْلُلْ عُقْدَةً مِنْ لِسَانِي (27)

﴿يَفْقَهُوا قَوْلِي (28)﴾

صدق الله العظيم

"سورة طه"

إهداء

الحمد لله الذي وفقني إلى هذا العمل.

أهدي هذا العمل المتواضع إلى جميع أفراد أسرتي، إلى كل الأصدقاء و الأحباب

دون استثناء.

وشكر خاص إلى أخي و صديقي الأستاذ شبلي خالد، والدكتور المشرف قروف جمال

اللذان قاما بتقديم العون والسند لإنجاز هذه المذكرة جزاهما الله كل خير.

كما أهدي هذا العمل إلى كل من:

أستاذي الدكتور كيفاجي عبد الحميد رحمه الله تعالى،

و الطالب الزميل رحمه الله تعالى مسيعد عمار.



شكر و عرفان

بسم الله الرحمن الرحيم

يقول عز و جل ﴿لَئِنْ شَكَرْتُمْ لَأَزِيدَنَّكُمْ﴾

نشكر المولى عز و جل و نحمده حمدا يليق بجلال وجهه و عظيم سلطانه، على نعمه الجليلة و نعمه تبارك و تعالى على توفيقه و إعانتة لي و منحي الرشد و الثبات ، أملا أن يتقبله خالصا لوجهه الكريم.

يطيب لنا بكثير من الاحترام أن نتقدم بالشكر الجزيل إلى الدكتور " قروف جمال" الذي بفضل الله ثم بفضل جهده المتواصل أفادنا كثيرا بنصائحه و إرشاداته و توجيهاته لإنجاز هذا العمل .

كما نتقدم بالشكر الجزيل لأعضاء لجنة المناقشة الكرام الذين شرفوني بمناقشتهم لهذه المذكرة المتواضعة بهدف إثرائها أكثر

وفي الأخير أتوجه بخالص شكري وأمني إلى كل من ساهم معي في إتمام هذا العمل من بعيد أو قريب راجيا من المولى عز و جل أن يجعلها في ميزان حسناتهم و شكرا للجميع.

مُقَدِّمَةٌ

مصدقاً لقول الحق سبحانه وتعالى : ﴿وَجَعَلْنَا مِنَ الْمَاءِ كُلَّ شَيْءٍ حَيٍّ﴾⁽¹⁾، عمل الإنسان خليفة الله على أرضه، منذ بداية الخليقة على استغلال موارد الأرض الطبيعية في بناء حضارة يعيش من خلالها، تيسر له سبل الحياة وتمهّد له كافة الوسائل للتمتع بها، غير أنّ وتيرة استغلاله لهذه الموارد قد زادت خلال القرون المتعاقبة حتى بلغت ذروتها في القرن العشرين فأفسدت قدرة هذه الموارد على التجدد التلقائي وأخلّت بالتوازن البيئي ثم جاءت مختلف الأنشطة الاقتصادية لتزيد من معدلات الضرر بالبيئة الطبيعية، وتثير القلق حول أهمية المحافظة على البيئة ومقومات الحياة عليها، حيث تواجه البشرية في عصرنا هذا مشكلة تعد من أعقد المشاكل الحديثة نسبياً في تاريخ المجتمعات البشرية⁽²⁾.

فقد ظهر الفساد على الأرض مصداقاً لقوله : "ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي النَّاسِ لِيُذِيقَهُمْ بَعْضَ الَّذِي عَمِلُوا لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ"⁽³⁾. ما جعل الاهتمام والوعي البيئي يزداد وطنياً وعالمياً نظراً للمخاطر والتهديدات البيئية الجسيمة فقد جاء في الميثاق العالمي للطبيعة، لعام 1982: "إذا كان الإنسان هو نتاج الطبيعة ومبدعها، فإنه قد أضى اليوم لا سيّداً لتلك البيئة بل خادماً لها"⁽⁴⁾.

يُعد موضوع الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن من المواضيع التي تحتل الصدارة في البحوث والدراسات القانونية المتخصصة، ذلك أن ظاهرة التلوث البحري تتجاهل الحدود المرسومة، ما يجعل الأخطار والتهديدات البيئية التي تطرأ داخل المياه الخاضعة لسيادة الدولة أو ما وراءها يتطلب حلولاً موحدة؛ عن طريق التداخل المتبادل بين القانون الدولي العام والقانون الوطني، مما يجعل البيئة

¹- أنظر، سورة الأنبياء، الآية 30.

²- روان دياب، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث بالسفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع قانون البيئة والعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر1، السنة الجامعية 2014-2015، ص1.

³- أنظر، سورة الروم، الآية41.

⁴- ورد في الميثاق العالمي للطبيعة، عام 1982، برعاية الأمم المتحدة.

مقدمة :

البحرية إحدى أهم الاهتمامات الحديثة في القانون الدولي لما تتميز به من خصائص ونظام بيئي متكامل، جعل لها أهمية متميزة تؤثر في الحياة الإنسانية خاصةً أن البحار مصدر أساسي للغذاء ومورد هام للكنوز والمعادن، ومع تزايد عدد السكان وارتفاع مستويات المعيشة ومتطلبات الحياة المادية، فحماية البيئة البحرية ومحاولة الحفاظ عليها من التلوث يؤمن أفضل طريقة للحصول على بيئة سليمة وصحية بكافة المعايير، طبيعياً أن تشعر الدول بأهمية البيئة البحرية وضرورة المحافظة عليها⁽¹⁾.

ارتبط الوعي البيئي في الجزائر بمشاكل بيئية مرتبطة بالأساس بالوضع الاجتماعية والاقتصادية، أين تغير النمط المعيشي فبرزت مشكلات لها علاقة بالمشكلة السكانية، فتركز السكان على الشريط الساحلي وفوق الأراضي الزراعية الخصبة فحسب إحصاء 1987 مثلاً، وتحول عامل البيئة مؤثر له مكانته في ظل التحول السياسي الذي عرفته الجزائر تحت شعار " من أجل حياة أفضل"؛ فظهرت العديد من النصوص القانونية كان قانون البيئة لعام 1983 أول قانون إطراري في هذا المجال⁽²⁾.

وانطلاقاً من ذلك فإن دراسة موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن، يقتضي الإحاطة بمختلف القواعد والآليات القانونية للتصدي لأخطار هذا النوع من التلوث؛ لأن عبارة "الحماية القانونية" تحيل إلى فكرة الوسائل والأهداف المتبعة، وبالتالي نكون أمان قاعدة جوهرية فحواها أن القانون الدولي ينصب على التلوث كظاهرة، وليس على النطاق الجغرافي الذي يحدث فيه التلوث الذي يفرض التزاماً دولياً يشمل حماية البيئة البحرية للمناطق الغير خاضعة للاختصاص الوطني⁽³⁾.

إن قضية إنقاذ البيئة البحرية تشكل أقصى تحديات الإنسان في عالمنا اليوم، فهو الذي صنع بيده مشكلة تلويث البيئة وهو وحده الذي عليه إنقاذها، وفي سبيل تحقيق هذا

¹ - خليل حسين، موسوعة القانون الدولي العام، الجزء الثاني قانون البحار والجو والفضاء الخارجي، الحرب والحياد وطرق تسوية النزاعات، منشورات الحلبي الحقوقية، ط 1، 2012، بيروت، 277 وما بعدها.

² - حمادي عبد المالك، البيئة في الجزائر الوضعية وجهود الحماية، مجلة آفاق العلوم، جامعة الجلفة، العدد السابع، مارس 2017، ص ص 194-195.

مقدمة :

الهدف وبالرغم من أن البيئة ليست شخص طبيعي أو معنوي أو شيء مادي يمكن لمسه، اهتمت دول العالم بوضع نظام قانوني لحمايتها باعتبارها قيمة أساسية من قيم المجتمع، وفي هذا الصدد أبرمت العديد من الاتفاقيات الدولية الثنائية والجماعية لحماية البيئة البحرية من التلوث، رغم ما نتج عن هذه الاتفاقيات من مبادئ وتوصيات إلا أنها لا ترقى إلى مرتبة الالتزام القانوني الكامل ومع ذلك القيمة الحقيقية لما أسفرت عنه هذه الاتفاقيات في صحوه الضمير العالمي الذي بدأ يحس و يتجاوب مع نواقيس الخطر التي تنذر بتدمير البيئة البحرية، فلوحظت حركة قانونية نشيطة تعمل على وضع نظام قانوني شامل لحماية البيئة البحرية من التلوث، فتمت معالجة هذا الموضوع بالتعرف على البيئة البحرية والتلوث البحري ثم سبل حمايتها على المستويين الدولي و الوطني⁽¹⁾.

يذهب جانب كبير من فقه القانون الدولي إلى الإقرار بأنّ "المنشأ الأساس لتلوث البيئة البحرية ناجم عن تسرب بقايا المصانع والفضلات إلى البحار والمحيطات، إلا أن المشكلة الأساسية تتحدد في التلوث الناتج عن تسرب النفط والغاز من الآبار النفطية الكائنة في قاع البحار، ومن حوادث الاصطدام بين السفن الضخمة التي تحمل النفط، بحيث أصبحت هذه المشكلة على درجة كبيرة من الأهمية، واسترعت انتباه الدول والمنظمات الدولية وبعض الشخصيات السياسية والقانونية، لما هذه الظاهرة من آثار ربما تقود البشرية إلى مصير مؤلم إذا أخذنا بعين الاعتبار إمكانية تلوث الفضاء الجوي بالأشعة النووية، وتلوث البحار جرّاء إلقاء الفضلات والمواد السامة وتخزين النفايات الذرية في قيعانه، وتسرب الغاز والنفط المستخرج منه. ومن هنا أصبحت لهذه المشكلة أبعاد خطيرة تجاوزت الأضرار المادية المباشرة إلى أضرار سياسية واجتماعية وجيولوجية، وعلمية وثقافية"⁽²⁾.

إنّ من أسباب إختيارنا لهذا الموضوع هذه الأهمية البحثية لموضوع الدراسة، ذلك أن البحث عن الطرق المثلى لتفادي "جنون الحاضر" البعد الجديد لقانون البيئة المتمثل في التنمية المستدامة، هذا البعد الزمني الذي يعد أهم مميزات هذا القانون تجعله ليس

²- خليل حسين، المرجع السابق، ص ص 261 - 262.

مقدمة :

كغيره من القوانين، فحماية التنوع البيولوجي والموارد الطبيعية للكوكب والأوساط الطبيعية والتوازنات الأيكولوجية والحفاظ عليها من اندثار تتجه كلها صوب المستقبل.

ولهذا وذلك، تتمحور إشكالية الدراسة حول البحث والتصدي لمسألة الحماية القانونية للبيئة البحرية من تلوث الناتج عن السفن، فلقد أثر التطور التكنولوجي على عملية النقل بمختلف أنواعه، مما استوجب التفكير في وضع آليات قانونية لحماية البيئة بصفة عامة والبحرية بصفة خاصة، فعملية حماية البيئة البحرية مهمة ليست بسيطة حسب المختصين. في ضوء هذه المعطيات لنا أن نتساءل عن مدى فعالية التشريع الجزائري والقانون الدولي الإتفاقي الذي إنظمت له الجزائر في حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن؟

وللإجابة عن الإشكالية، اقتضت دراستنا الاعتماد على مجموعة من الأدوات البحثية وفق المنهج التحليلي الوصفي، ذلك أن المنهج الوصفي، يهتم بالحقائق العلمية بوصفها كما هي من خلال معالجة النصوص القانونية، ثم المنهج التحليلي الذي يركز على عرض المشكلة والبحث عن الثغرات الموجودة في النصوص القانونية لتفاديها مستقبلاً عن طريق تقديم توصيات في هذا المجال.

ولدراسة وتحليل الموضوع قسمنا البحث إلى فصلين، حيث خصصنا الفصل الأول للإطار التشريعي والتنظيمي للبيئة البحرية والتلوث البحري، وأما الفصل الثاني ارتأينا فيه دراسة آليات وطرق حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن.

والله ولي التوفيق

الفصل الأول: البيئة في القانون
الجزائري و الهيئات المكلفة بحمايتها

تمهيد:

إزداد الاهتمام العالمي بالبيئة في مطلع سبعينيات القرن الماضي، وتعد الجزائر من بين البلدان التي اهتمت بمعالجة مشاكل البيئة وما يشوبها من مخاطر لاسيما البيئة البحرية، فالجزائر تزخر بشريط ساحلي يتجاوز 1200 كلم، مما انعكس هذا الاهتمام في سن منظومة قانونية حامية للبيئة، ووقائية بمكافحة مختلف مصادر التلوث البحري.

إن مخاطر وأضرار التلوث على البيئة البحرية أصبحت ملفتة لأنظار العلماء والدارسين وأنصار الطبيعة ورجال السياسة والقانون⁽¹⁾. وهذا ما يدفع للبحث وتدارس ماهية البيئة البحرية التي هيا مدار هذه الحماية القانونية المزدوجة (داخليًا ودوليًا)، والمخاطر المحدقة بها من خلال بيان مضامين التلوث البحري ومصادره، وهذا ما سنتطرق إليه في هذا الفصل من خلال دراستنا للمفهوم القانوني للبيئة من منظور القانون الجزائري والهيئات الكفيلة بحمايتها (في المبحث الأول)، والتصدي لمصادر التلوث البحري، ومفهومه (في المبحث الثاني).

وبناءً عليه، نتناول في هذا الفصل الأول الإطار التشريعي والتنظيمي للبيئة البحرية والتلوث البحري، ضمن المبحثين التاليين:

المبحث الأول: البيئة والهيئات الكفيلة بحمايتها في ضوء التشريع والتنظيم الجزائري؛

المبحث الثاني: ماهية التلوث البحري.

¹ - علي سعيدان، أسس ومبادئ قانون البيئة، موفم للنشر، الجزائر، 2015، ص 11.

المبحث الأول: البيئة والهيئات الكفيلة بحمايتها في ضوء التشريع والتنظيم الجزائري

البيئة البحرية جزء لا يتجزأ من البيئة، والتي لها مكانة دولية ومحلية بارزة، فالمحافظة عليها هي محافظة على وجود البشرية جمعاء، وعليه تسعى جميع الدول لحماية البيئة البحرية؛ بإنشاء هيئات علمية وعملية تسعى لضمان الحماية ومكافحة مختلف أشكال و/أو أضرار التلوث، ومن هذا المنطلق سنحاول معالجة في هذا المبحث مفهوم البيئة البحرية (في المطلب الأول)، وسنتطرق إلى الهيئات الكفيلة بحماية البيئة البحرية في الجزائر (في المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم البيئة البحرية

تُعتبر البيئة بشكل عام من المواضيع الهامة خاصة البيئة البحرية التي تُعتبر ثروة هامة لمختلف الدول، سواء من حيث ما تحتويه من المخزونات السمكية و/أو المعدنية التي تساهم في انتعاش، تطور، ورفاهية اقتصاديات الدول الساحلية وحتى الحبيسة، لما لها من أهمية في الاقتصاد العالمي، ومنه سَيُتطرق لتعريف البيئة بشكل عام (في الفرع الأول)، ثم تعريف البيئة البحرية (في الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف البيئة

يُعد التحديد اللغوي الاصطلاحي، والقانوني للمفاهيم أولوية من بين أهم الأولويات في أي دراسة أكاديمية جادة، لذا ارتأينا في مستهل هذه الدراسة التطرق إلى موضوع البحث من هذه الزاوية من خلال تحديد مفهوم البيئة باعتبارها من المفاهيم الحديثة، والتي لا يمكن للقانون أن يحميها دون أن يكون هذا المفهوم محددًا ومعلومًا.

أولاً: التعريف اللغوي والاصطلاحي للبيئة

لتحديد الإطار النظري الذي يتمحور حوله مفهوم البيئة، يستلزم عرض المقصود بها لغةً واصطلاحاً، وهذا فيما يلي:

1. البيئة لغةً:

البيئة لغة هي: "اسم مأخوذ من الفعل باء، يبوء ومبأة ولها عدة معاني قال ابن منظور في معجمه الشهير لسان العرب باء إلى الشيء أي رجع إليه، وذكر المعجم نفسه المعنيين من بعضهما البعض بكلمة (تبوأ) الأول إصلاح المكان وتهيته للمبيت فيه، والثاني بمعنى النزول والإقامة"⁽¹⁾.

2. البيئة اصطلاحاً:

البيئة اصطلاحاً هي: "ذلك الإطار الذي يحيا فيه الإنسان ويحصل منه على مقومات حياته ويمارس فيه علاقته مع بني البشر"⁽²⁾، وقد ورد تعريف آخر للبيئة بأنها: "الوسط الذي يولد فيه الإنسان وينشأ ويعيش فيه حتى نهاية عمره، وتشمل البيئة جميع العوامل الطبيعية والبيولوجية والاجتماعية والاقتصادية، وكل ما يؤثر على الإنسان بطريق مباشر وغير مباشر"⁽³⁾.

استقراءً لهذين التعريفين النموذجيين لتعاريف أخرى، اتفقت غالبيتها على اصطلاحين للبيئة كليهما يكمل الآخر، وبالتالي إما أنها البيئة الحيوية حيث تتعلق بالإنسان وعلاقته مع الكائنات الحية، أو أنها البيئة الطبيعية أو الفيزيائية والتي تشمل مجموعة من الخصائص الطبيعية كتربة الأرض والمياه والطقس والجو والمسكن، علاوة على ذلك

¹- مبروح عبد القادر، حق الإنسان في بيئة صحية ونظيفة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص حقوق وحريات أساسية، جامعة وهران 2، الجزائر، 2015-2016، ص 10.

²- نور الدين حمشة، الحماية الجنائية للبيئة دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي و الفقه الوضعي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الشريعة والفانون، جامعة الحاج لخضر باتنة، الجزائر، 2005-2006، ص 21.

³- نور الدين حمشة، المرجع نفسه.

نجد من يعرفها على أنها: " محيط مادي الذي يعيش فيه الإنسان وما يحيطه من خصائص طبيعية، كما يشمل نشاطاته المختلفة والتي أقامها لتنظيم حياته، وعليه البيئة إما أن تكون البيئة الطبيعية والتي تمثل العناصر الطبيعية ومجموعة الكائنات الحية أو البيئة الوضعية وتشمل كل ما وضعه الإنسان في إطار تنظيم حياته. وعليه؛ البيئة إما أن تكون البيئة الطبيعية والتي تمثل العناصر الطبيعية ومجموعة الكائنات الحية، أو البيئة الوضعية تشمل كل ما وضعه الإنسان في إطار تنظيم حياته وإشباع رغباته."⁽¹⁾.

من خلال هذه التعريفات الفقهية يمكن القول بأن البيئة هي تلك الحيز الذي يمارس فيه الإنسان حياته، والتي تشمل على العناصر المادية المتمثلة في المحيط الذي يشكل الكائنات الحية من إنسان وحيوان ونبات وكل ما يحيط به من ماء وتربة وهواء، وما يحتويه من مواد صلبة وسائلة وغيرهما التي يعيش ويحيا فيها.

ثانياً: تعريف البيئة في الفقه الإسلامي والقانون الوضعي

يعتبر المدلول الشرعي والقانوني للبيئة، من مضامين المهمة والجوهرية لمعالجة موضوع دراستنا معالجة دقيقة وبناءة، لذا نتصدى (بايجاز) للمدلول الإسلامي والقانوني للبيئة، فيما يلي:

1. البيئة في المنظور الإسلامي:

تتميز تعاريف الفقه الإسلامي للبيئة بنظرة أعمق وأوسع، تتفق جميعها حسب الباحث نور الدين حمشة "في الإطار العام إلا أنها تختلف في الجزئيات وفقاً لنوع الدراسة وواضعي التعريف: فهناك من ينظر للبيئة على أنها مستودع أو مخزن للموارد الطبيعية والبشرية، وهناك من ينظر للبيئة نظرة جمالية، أي مورد للسلع الطبيعية وللمنتزعات

¹ - بوغازي جهيد، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق تخصص قانون البيئة والتنمية المستدامة، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، الجزائر، 2019-، 2020 ص 06 .

العامة والمناطق الترفيهية، في حين نظر البعض إلى البيئة من حيث تأثيرها في حياة ونمو الكائنات الحية، وهناك من يهتم بالجوانب الاجتماعية والاقتصادية للبيئة.⁽¹⁾

2. البيئة من المنظور القانوني:

إن أول ظهور قانوني لمصطلح "البيئة" كان من خلال الأعمال التحضيرية لمؤتمر ستوكهولم الخاص بالبيئة الإنسانية، والذي انعقد من 5 إلى 16 جوان من العام 1972، بناءً على دعوة من منظمة الأمم المتحدة، فاستعمل هذا المصطلح بدلاً من مصطلح البيئة البشرية الذي استخدم في المؤتمر⁽²⁾.

فالبيئة في مفهومها القانوني تمثل قيمة من قيم المجتمع التي يجب المحافظة عليها وصونها، فمنذ سنتي 1996 و1997، اعتبرت محكمة العدل الدولية البيئة كقيمة اجتماعية ضرورية للحياة والصحة يسعى القانون لحمايتها، ولما كان النظام البيئي معقد تعذر وضع تعريف قانوني واحد للبيئة باعتبارها تشمل على العديد من العناصر، الأمر الذي أنتج تعاريف فضفاضة ومتعددة المقاربات، فالفقيه "ميشال برييور" يعرفها في إطار مقاربة نسقية، مستعملاً عبارات مثل تفاعل وعلاقة الكائنات الحية فيما بينها وبين الوسط الذي تعيش فيه، أما الفقيه "رفائيل رومي" ينظر للبيئة كمصطلح جامع يجمع بين القانون والعلوم⁽³⁾.

وقد عرفها الأستاذ الدكتور عمر سعد الله، بأنها: "خليط من العناصر الفيزيائية والبيولوجية المتصلة بمصير الإنسان والكائنات الحية على السواء، والتي يسعى النظام

¹- نور الدين حمشة، المرجع السابق، ص 20-21، ونقلاً عن: أحمد عبد الرحيم السايح، أحمد عبده عوض، قضايا البيئة من منظور إسلامي، مركز الكتاب، القاهرة، طبعة 2004، ص 32 وما بعدها.

²- أحمد اسكندري، محاضرات في تلوث البيئة البحرية، الجزء الأول (مفهوم ومصادر)، أقيمت على طلبه ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، السنة الجامعية 2013/2014، ص 5.

³- نور الدين حمشة، المرجع السابق، ص 21.

القانوني بصفة عامة والقانون الجنائي بصفة خاصة لحياتها"، ويتضمن هذا التعريف أربع عناصر⁽¹⁾، وهي:

- 1- مجموعة من العناصر المختلفة والتي تتفاعل فيما بينها؛
- 2- تتكون من الوسط الذي يتصل بالحياة الإنسانية والكائنات الحية الأخرى؛
- 3- تمثل قيمة من قيم المجتمع؛
- 4- صفة الحق في البيئة الذي ينشأ عن الإخلال بمبدأ حماية المجالات التي تحيط بالإنسان من هواء وماء وغابات وحيوانات ومدن وغذاء وموجودات بشرية، ويسعى النظام القانوني للحفاظ عليها والقانون الجنائي لحمايتها.

كما يُقصد بالبيئة، حسب الدكتور إبراهيم سليمان عيسى: " كل ما يحيط بالإنسان من أشياء تؤثر على الصحة، فكلمة البيئة تشمل المدينة بأكملها، مساكنها، شوارعها، أنهارها، آبارها وشواطئها، وتشمل أيضا ما يتناوله الإنسان من طعام وشراب وما يلبسه من ملابس، بالإضافة إلى العوامل الجوية والكيميائية وغير ذلك، والبيئة الصحية هي البيئة النظيفة الخالية من الجراثيم الناقلة للأمراض ومن كل الملوثات المختلفة مهما كان مصدرها"⁽²⁾.

ونظراً للمكانة الهامة للبيئة في الحياة الإنسانية، فقد كانت محلاً للاهتمام على الصعيدين الدولي والداخلي:

أ. على الصعيد الداخلي:

فعلى الصعيد الداخلي فقد عرفها المشرع الجزائري بمقتضى القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق 19 يوليو سنة 2003، والمتعلق

¹- عمر سعد الله، حقوق الإنسان وحقوق الشعوب، ديوان المطبوعات الجامعية، ط 2007، 04، الجزائر، ص 232.

²- إبراهيم سليمان عيسى، تلوث البيئة في قضايا العصر، المشكلة والحل، دار الكتاب الحديث، القاهرة، 2002، مصر، ص 18.

بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، في المادة 04 منه، حيث نصّت على أنه يقصد في مفهوم هذا القانون بما يأتي: "....

البيئة : تتكون البيئة من الموارد الطبيعية اللاحيوية والحيوية كالهواء والجو والماء والأرض وباطن الأرض والنفايات والحيوان، بما في ذلك التراث الوراثي، وأشكال التفاعل بين هذه الموارد، وكذا الأماكن والمناظر والمعالم الطبيعية."⁽¹⁾.

ب. على الصعيد الدولي:

أما على الصعيد الدولي فقد أقر المؤتمر الدولي للبيئة (استوكهولم 1972) التعريف التالي، وهو أن البيئة هي مجموعة النظم الطبيعية والاجتماعية والثقافية التي يعيش فيها الإنسان والكائنات الأخرى، والتي يستمدون منها زادهم و يؤدون فيها نشاطهم."⁽²⁾.

الفرع الثاني: تعريف البيئة البحرية

لتحديد مفهوم البيئة البحرية التي تعد ثروة هائلة للدول، يتعين علينا تعريفها أولاً ثم تحديد أهميتها.

أولاً: المقصود بالبيئة البحرية

يقصد بالبيئة البحرية من منظور اتفاقية الأمم المتحدة للبحار⁽³⁾، النظام البيئي البحري و/أو مجموعة من الأنظمة البيئية البحرية بالمفهوم العلمي المعاصر، أي ما

¹ - أنظر، المادة 04 من القانون 03-10 المؤرخ في 19 يوليو سنة 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج ر، عدد 43 ، المؤرخة في 20/07/2003.

² - نور الدين حمشة، المرجع السابق، ص 23.

³ - " دخلت معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994، وهي إتفاقية دولية توفر إطار قانوني متكامل لألية الإنتفاع بمياه البحار والمحيطات في العالم، وهي تضمن الحفاظ على الموارد البيئية والبحرية وكذلك الإنتفاع العادل لتلك الموارد. كما تعالج المعاهدة المسائل المتعلقة بسيادة الدول على البحار والمحيطات وحق الإنتفاع في المناطق البحرية والحقوق المتعلقة بالملاحة. في 10 يناير 2014، كان عدد الدول المصدقة على المعاهدة والمنظمة إليها هو 166 دولة. يمكن قراءة المعاهدة والحصول على المعلومات المتعلقة بالدول الأعضاء من خلال قسم

ينصرف إلى دراسة العلاقة بين تلك الكائنات والعوامل والظروف المادية المحيطة بها، وقد استخدم مصطلح "البيئة البحرية" للدلالة على تلك المساحات المغمورة بالماء المالح، حيث عرّف "البحر" بأنه : " مسطحات المياه المالحة التي تجمعها وحدة واحدة متكاملة في الكرة الأرضية جمعاء، ولها نظام هيدروجرافي واحد"⁽¹⁾.

ويذهب الدكتور عبده عبد الجليل عبد الوارث في تعريفه للبيئة البحرية إلى القول بأنها: "مسطحات للماء المالح المتصلة ببعضها اتصالاً طبيعياً وقاعها وباطن تربتها، وبما تحتويه من كائنات حيوية ونباتية وثروات طبيعية، تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية وباعتبارها نظاماً بيئياً متكاملًا"⁽²⁾.

أما المشرّع الجزائري لم يضع تعريفاً محدداً للبيئة البحرية، بل تطرق إلى أهداف حماية البيئة من خلال القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003، والموسوم بـ "قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة"؛ والتي بمقتضاه تتكون البيئة من الموارد الطبيعية اللاحيوية والحيوية كالهواء والجو والماء والأرض والنفائات والحيوان بما في ذلك الوراثي وأشكال التفاعل بين الموارد، وكذا الأماكن والمناظر والمعالم الطبيعية؛ كما أشار في المادة 31 منه، إلى المجالات المحمية، وذكر في الفقرة 5 " المناظر ... البحرية المحمية"، وخص " حماية البحر" في المواد من 52 إلى 58 منه، كما سنّ عقوبات جزائية في حالة ارتكاب جريمة بيئية⁽³⁾.

شئون المحيطات وقانون البحار التابع للأمم المتحدة"، للمزيد أنظر، <https://pca->

[/cpa.org/ar/services/arbitration-services/unclos](https://cpa.org/ar/services/arbitration-services/unclos)

تاريخ الولوج : 2022/06/04.

¹- أحمد اسكندري، المرجع السابق، ص 5.

²- عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، 2006، مصر، ص ص 23-24.

³- أنظر، المادة 02 من القانون 03-10 المؤرخ في 19 يوليو سنة 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

ثانياً: أهمية البيئة البحرية

للبيئة البحرية أهمية كبيرة من الناحية الاقتصادية، الإستراتيجية، والحيوية، وهذا ما يتناول في النقاط التالية:

1- أهمية البيئة البحرية من الناحية الاقتصادية:

تبرز الأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية من عدة جوانب، ومن أهم تلك الجوانب كونها مصدر الغذاء، لأنها تحتوي على مجموعات كبيرة من الأحياء البحرية التي لها منفعة غذائية عالية، مثل: الأسماك والنباتات البحرية⁽¹⁾.

ضف إلى ذلك، فالبيئة البحرية غنية بالثروات المعدنية والبترو، والتي تعادل تلك الموجودة على اليابسة أو تفوقها، على غرار مناجم الفحم الموجودة في أعماق مياه بريطانيا واليابان، والقصدير الموجود في مياه شواطئ تايلاند وماليزيا، وكمية ألماس الموجودة في مياه جوانب إفريقيا، والكبريت في قاع خليج المكسيك، حيث أن ارتفاع رقم الاستثمار للبترو أدى إلى ثبوت أن 16 بالمائة سنة 1965 من إجمالي بترو العالم من المحيطات، وفي العام 1975، والعام 1980 تضاعف الإنتاج البحري للبترو⁽²⁾.

كما تُعد البيئة البحرية طريقاً للمواصلات حيث أن الإنسان منذ قدم الزمن اعتمد على البحر كطريق للمواصلات، وذلك ما دفعه إلى تشييد وبناء السفن والأساطيل البحرية، والتي بها تم اكتشاف المدن والقارات، بالرغم من تطور وسائل المواصلات كالمطارات وسرعتها في التنقل واختصار الوقت، إلا أنه لا يزال التنقل عن طريق البحر أحسن، وذلك بسبب قلة التكاليف وإمكانية نقل الحمولات الكبيرة والأوزان⁽³⁾.

¹ - الفتني منير، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، الجزائر، 2014، ص16.

² - عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص67.

³ - الفتني منير، المرجع السابق، ص18.

والأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية تبرز بشكل جليّ في عصرنا الحالي، في كونها أحد مصادر الطاقة، وذلك يرجع إلى مجموعة الوسائل التي تستخدم في توليد الطاقة، والتي توجد بالبيئة البحرية كحركة المد والجزر، وكذا حركة الأمواج والاختلاف في درجات الحرارة بين مياه السطح الدافئة ومياه الأعماق الباردة (1).

2- أهمية البيئة البحرية من الناحية الإستراتيجية:

تتجلى الأهمية الإستراتيجية من خلال مجموعة الممرات والطرق التي تستعمل للملاحة الدولية، على غرار مضيق جبل طارق وقناة السويس التي تربط بين الغرب والمشرق، فبفضل الأهمية الإستراتيجية ظهرت فكرة السيادة والسيطرة على البحار بالمفهوم الحالي (2).

ونظراً للأهمية الإستراتيجية للبيئة البحرية اتجهت الدول البحرية إلى امتلاك أساطيل بحرية من أجل الحصول على أكبر قدر ممكن من الثروات التي تحتويها البيئة البحرية، وهذا باستعمال الوسائل المتطورة التي تسهل لها عملية الغوص في أعماق البحار والمحيطات، مما يجعلها تصل إلى ثروات بأقل الجهود الممكنة، وفي ظرف وحيز دون مراعاة الدول النامية التي لا تستطيع بسط قدراتها على هذا القطاع الحيوي.

3- أهمية البيئة البحرية من الناحية الحيوية:

تتجلى الأهمية الحيوية للبيئة البحرية في تحقيق التوازن المناخي، وهذا راجع للاتصال الحر والطبيعي بين البحار وسرعة التفاعل والتأثير بين أجزائها، حيث يؤثر ذلك عليها وعلى الجو في إطار نظام كوني متكامل محققة التوازن المناخي في البيئة الأساسية، فالبحر يُعتبر نظام حراري يعمل على تنظيم درجة حرارة الأرض، وذلك بامتصاص ثاني

¹ - بوغازي جهيدة، المرجع السابق، ص 08.

² - الفتتي منير، المرجع السابق، ص 18.

أكسيد الكربون الموجود في الجو وبخار الماء والأوزون التي تعمل على زيادة درجة حرارة الأرض أو بعملية عكسية، وذلك عندما تكون درجة حرارة اليابسة منخفضة فتفقد البحار والمحيطات قدرًا من حرارتها لتدفئة اليابسة دون التأثير على حرارة البيئة البحرية بسبب حركة التيارات البحرية⁽¹⁾.

كما أن البيئة البحرية مصدر للأمطار على اليابسة وهذا ما تم التوصل إليه علميًا، بحيث أن تعرض البحار والمحيطات لأشعة الشمس يجعلها تتبخر وترتفع تلك الأبخرة إلى طبقات الجو، عن طريق عوامل التيارات والرياح، فبفضل هذه الأخيرة تتحول تلك الأبخرة إلى سحب تتساقط منها الأمطار بقدرة من الله تعالى⁽²⁾.

المطلب الثاني: الهيئات الكفيلة بحماية البيئة البحرية في الجزائر

تمتد المنطقة الساحلية الجزائرية على طول خط ساحلي يتجاوز 1200 كلم من مرسى بن مهدي (الحدود المغربية) في الغرب إلى (الحدود التونسية) في الشرق، مما يستدعي لحماية هذا الساحل أو بالأحرى البيئة البحرية إنشاء عدة هيئات تسهر على حمايتها، وتنقسم هذه الهيئات إلى هيئات مركزية وهيئات محلية نتناولها وفق الفرعين التاليين:

الفرع الأول: الهيئات المركزية

نتطرق في هذا الفرع إلى كل من وزارة البيئة والمحافظة الوطنية للساحل كهيئات مركزية لحماية البيئة البحرية في الجزائر.

¹ - محمد منصور، الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث بين القانون الدولي العام والتشريع الداخلي، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 10، عدد 02 جامعة باتنة، الجزائر، 2019، ص334.

² - بوغازي جهيدة، المرجع السابق، ص09.

أولاً: وزارة البيئة

عرفت الهيئات المركزية المتعلقة بالبيئة مساراً فريداً من نوعه منذ إنشاء أول هيئة عُيّنت بمسألة البيئة، والمتمثلة في استحداث اللجنة الوطنية للبيئة في 1974 كهيئة استثمارية، تكمن مهامها في اقتراح العناصر الأساسية البيئية، إلى غاية إحداث المديرية العامة للبيئة، وإقامة كتابة الدولة المكلفة بالبيئة في 1996 إلى غاية إنشاء وزارة البيئة سنة 2020⁽¹⁾.

لقد مر التمثيل الإداري لقطاع البيئة بعدة وزارات حيث ضم اختصاصات البيئة بوزارة الري سنة 1984، ووزارة الداخلية والبيئة سنة 1988، ووزارة الفلاحة، ووزارة منتدبة للبحث والتكنولوجيا والبيئة سنة 1990، ووزارة التربية الوطنية، ووزارة المكلفة بالجامعات سنة 1992، ووزارة الداخلية والجماعات المحلية والبيئة سنة 1993، ووزارة الأشغال العمومية والتهيئة العمرانية والبيئة والتعمير سنة 1999، ووزارة التهيئة العمرانية والبيئة سنة 2000، ووزارة البيئة والطاقات المتجددة سنة 2017، ووزارة البيئة سنة 2020.

ومنذ سنة 2020 نجد على رأس الهيكل الإداري المنظم لوزارة البيئة التي تعتبر السلطة الوطنية على القطاع عن طريق تسييره بالرقابة السلمية التي تفرضها على مختلف المديرية الولائية للبيئة، وذلك لضمان تطبيق الأهداف المنصوص عليها في التشريع البيئي ولتحقيق التوازن بين الخصوصيات الجغرافية والبيئة لكل منطقة، والقضايا البيئية ذات البعد الوطني، ويوجد على رأس الوزارة وزير البيئة الذي له عدة مهام وصلاحيات وعموماً هذه الوزارة في مجال حماية البيئة البحرية تقوم بالمهام التالية:

- حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من كل الأخطار والمضار التي تلحق وتصدّم بها مع تبيان كيفية مواجهتها.

¹ - بوغازي جهيدة، المرجع السابق، ص 21.

- المبادرة بالقواعد والتدابير الخاصة بالحماية والوقاية من أشكال التلوث وتدهور البيئة البحرية والإضرار بالصحة العمومية، بما يُلقى في البحر من المخلفات وبجميع أصنافها وأشكالها، لذلك وجب اتخاذ التدابير اللازمة للحدّ من كل أشكال التلوث والكف عنها.
- اتخاذ تدابير حماية الموارد الطبيعية والبيولوجية والأنظمة البيئية وتميبتها والحفاظ عليها.
- السهر على مطابقة المنشآت المصنفة مع نصوص التشريع والتنظيم .
- المساهمة في ضبط المدونات المتعلقة بالمنشآت المصنفة وبالمواد الخطيرة⁽¹⁾.

ثانياً: المحافظة الوطنية للساحل

يشكل الساحل جزءاً مهماً من الإقليم الوطني لما يزرخ به من إمكانيات هائلة للتنمية الاقتصادية، السياحية والبيئية، إلا أنه تمارس عليه إكراهات عديدة أبرزها الضغط الديموغرافي، الصناعة والتعمير العشوائي مما يجعله محلاً للتدهور واستنزاف موارده الطبيعية⁽²⁾، حيث تتميز الواجهة البحرية بكثرة السكان وإقامة بشرية كثيفة، كما تتمركز معظم المناطق الصناعية على مستوى هذه الواجهة، حيث تتموقع أكثر من نصف الوحدات الصناعية للبلاد في هذه المنطقة، هذه العوامل كلها أدت إلى تدهور المواقع ذات القيمة الأيكولوجية في الكتبان والمناطق الرطبة خاصة منها الواقعة في واجهة عنابة وبجاية، زموري ومزفان.

- تشويه الشواطئ مثل خليج والمنطقة الوهرانية؛

¹- بوغازي جهيدة، المرجع السابق، ص22.

²- غواس حسينة، الحماية المستدامة للساحل في ظل القانون الجزائري، مجلة العلوم الإنسانية، عدد 46 ديسمبر 2016، ص 513.

- جفاف المناطق الرطبة من خلال تصريف المياه والاستغلال المفرط للحقول الباطنية؛
- تدهور الأجزاء الحركية لشواطئ بومرداس، بوسماعيل، ومستغانم.

إن الوضع المتردي الذي أصبح يعاني منه الساحل الجزائري، من الأسباب التي دفعت إلى إنشاء هيئة إدارية مركزية تهتم بهذا القطاع الحساس، وتعمل على حمايته من الأخطار الأيكولوجية المحدقة به، وتعالج ما أصابه من أضرار، كما تسعى إلى تأمين الساحل والمنطقة الشاطئية، أنشئت هذه الهيئة بموجب القانون 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتنميته⁽¹⁾، وتعتبر هذه المحافظة هيئة عمومية تكلف بالسهر على تنفيذ السياسة الوطنية لحماية الساحل وتنميته على العموم، والمنطقة الشاطئية على الخصوص، سواء فيما يتعلق بالمستوطنات البشرية و/أو بالفضاءات الطبيعية، أما اختصاصات هذه الهيئة فيمكن تلخيصها في النقاط التالية⁽²⁾:

- جرد للمناطق الساحلية وإعداد تقرير عن وضعيتها ينشر كل سنتين؛
- تصنيف التربة الهشة المهددة بالانجراف الموجودة بالشاطئ كمنطقة مهددة؛
- إعداد مخطط لتهيئة وتسيير المناطق المجاورة للبحر، وذلك بهدف حماية الساحل والبحر؛
- تصنيف الكثبان الرملية كمناطق مهددة ويمكن الإقرار بمنع الدخول إليها.

كما وضع المشرع الجزائري العديد من الأدوات للتدخل في الساحل مثل إنشاء مخططات للتدخل المستعجل في حالة تلوث الساحل أو المنطقة الشاطئية، وفي حالة

¹- أنظر، قانون 02/02 المؤرخ في 05 فبراير 2002، والمتعلق بحماية الساحل وتنميته، ج ر، العدد 10، الصادرة بتاريخ 12 فيفري 2002.

²- بوغازي جهيدة، المرجع السابق، ص ص 22-23.

تلوثات الأخرى في البحر التي تستدعي تدخل مستعجل وتوضح هذه الكيفيات عن طريق التنظيم، من هذه الأدوات نذكر⁽¹⁾:

1- إنشاء مجلس للتنسيق الشاطئي في المناطق الشاطئية أو الساحلية الحساسة والمعرضة لمخاطر البيئة.

2- إنشاء صندوق لتمويل تنفيذ التدابير المتخذة لحماية الساحل في المناطق الشاطئية.

3- وضع تدابير تحفيزية اقتصادية وجبائية تشجع على تطبيق التكنولوجيات غير الملوثة ووسائل أخرى تتوافق والأوضاع الايكولوجية.

يتضح هنا؛ بأنّ المشرع الجزائري كرّس حماية قانونية للساحل من خلال سن هذه المنظومة القانونية، الإدارية، المؤسساتية والمالية الهادفة إلى حماية، تامين واستدامة المنطقة الساحلية ودمجها في نطاق السياسة الوطنية لتهيئة الإقليم و تميمته المستدامة، إلا أن انعدام التنسيق المتكامل بين مختلف الفاعلين في السياسة الوطنية لتهيئة وحماية الساحل ونقص التطبيق الصارم للتدابير الحامية على الوجه المطلوب -حسب المختصين- أضعف من فعالية هذه الحماية على أرض الواقع⁽²⁾.

الفرع الثاني: الهيئات المحلية

سننظر في هذا الفرع إلى كل من الولاية، البلدية، الجمعيات كهيئات محلية لحماية البيئة البحرية في الجزائر.

أولاً: الجماعات المحلية (الولاية، البلدية)

أكد التعديل الدستوري الجديد لعام 2020، في المادة 17 منه، على أن الجماعات المحلية هي الولاية والبلدية⁽³⁾.

¹بوغازي جهيدة، المرجع نفسه، ص23.

² غواس حسينة، المرجع السابق، ص 513.

³ أنظر، المرسوم الرئاسي 20-442، المؤرخ في 30 ديسمبر 2020، المتعلق بإصدار التعديل الدستوري المصادق عليه في استفتاء أول نوفمبر 2020، ج.ر عدد 82، المؤرخة في 30 ديسمبر 2020.

1- الولاية:

تُعد الولاية هيئة إدارية تتربع على جزء من إقليم الدولة وهي تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي ولها أن تتخذ القرارات الخاصة بتدبير شؤونها على مستوى امتدادها الجغرافي.

إذ صدر أول قانون ينظم الولاية في 26 مارس 1969، لم يُعر أي اهتمام بقضايا البيئة بقدر ما كان الاهتمام منصبا بدفع العجلة الاقتصادية، ومع ذلك يُلاحظ من خلال نصوص بعض الاهتمامات المتعلقة بمجال المحافظة على الموارد الطبيعية ومن ذلك⁽¹⁾:

- القيام بالأنشطة التي تساهم في حماية الأراضي واستصلاحها واستثمارها.
- مكافحة أخطار الفيضانات والقيام بكل أشغال الإصلاحات الصحية وتصريف المياه بقصد المساهمة والحماية الاقتصادية للأراضي الزراعية في الولاية وتتميتها.

وفي سنة 1990 صدر أهم قانون يتعلق بالجماعات المحلية، وهو قانون الولاية⁽²⁾، والذي منح بموجبه صلاحيات واسعة للولاية في مجال حماية البيئة على ضوءه يمكن تحديد الدور المتجدد للولاية في مجال حماية البيئة، بالإضافة إلى ذلك لقد تم استحداث جهاز محلي على مستوى كل ولاية يعرف بمفتشية البيئة، كما تم إنشاء مخططات "لجنة تل البحر" بموجب المرسوم التنفيذي 94-269 المؤرخ في 17 سبتمبر 1994، والمتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر وإحداث مخططات استعجالية لذلك⁽³⁾، وتجدر الإشارة هنا بأن هذا المرسوم تم إلغاؤه فيما بعد بموجب المادة 37 من المرسوم التنفيذي

¹ - بوغازي جهيد، المرجع السابق، ص 23.

² - أنظر، القانون رقم 90-09 المؤرخ في 7 أبريل 1990، والمتعلق بالولاية، المتمم، (صادر في ج.ر رقم 15 المؤرخة في 11 مارس 1990)، وقد تم إلغاؤه فيما بعد، بموجب قانون الولاية الساري المفعول حالياً، وهو القانون رقم 12-07 والمؤرخ في 21 فبراير 2012، والمتعلق بالولاية (صادر في ج.ر رقم 12 المؤرخة في 29 مارس 2021).

³ - تنص المادة 20 منه، على : " تحدث في كل ولاية بحرية " لجنة تل البحر الولائية يحدد الوزير المكلف بحماية البيئة بقرار، تكوين لجنة تل البحر الولائية وكيفية عملها"، أنظر، ج.ر رقم 59 المؤرخة في 21 سبتمبر 1994.

رقم 14-264 والمؤرخ في 22 سبتمبر 2014، والمتعلق بتنظيم مكافحة التلوثات البحرية وإحداث مخططات استعجالية لذلك⁽¹⁾، إلا أن الأحكام المتعلقة بمخططات "تل البحر" الهادفة إلى مواجهة ومكافحة تلوث البحر تم تحيينها وتطويرها بموجب هذا المرسوم.

فقد أصبح الوالي ينفذ سياسة الدولة في مجال حماية البيئة، ويقوم الوالي بتسليم رخصة استغلال المنشآت المصنفة، ويمكن له كذلك توقيف سير المنشأة التي ينجم عنها أخطار أو أضرار تمس بالبيئة وغير الواردة في قائمة المنشأة المصنفة، وذلك في حالة عدم استجابة مستغلا للأعدار الموجهة من طرف الوالي لاتخاذ التدابير الضرورية لإزالة تلك الأخطار⁽²⁾.

أما في مجال تسيير النفايات فإن الوالي يسلم رخصة إنجاز المنشأة المتخصصة في معالجة النفايات المنزلية وما شابهها، أما في مجال حماية الموارد المائية نص قانون الولاية على تولى الوالي إنجاز أشغال التهيئة والتطهير وتنقية مجاري المياه في حدود إقليم الولاية، لهذا فإن الوالي ملزم باتخاذ كافة الإجراءات الخاصة بحماية الموارد المائية لما لها من علاقة تمس بصحة المواطن بغرض تفادي أخطار الأمراض المتقلة.

كما أن المجلس الشعبي الولائي له صلاحيات القيام بكافة الإجراءات اللازمة للوقاية من الكوارث الطبيعية، وفيما يخص موضوعنا التلوث البحري فلقد استحدثت لجنة "تل البحر" الولائية، فأصبح الوالي يترأس هذه اللجنة المختصة إقليمياً، والتي تتشكل من مديري المؤسسات العمومية على مستوى الولاية، ومنهم المدير الولائي للبيئة ومدير الصيد البحري.

للجنة تل البحر الولائية عدة اختصاصات للمحافظة على البيئة البحرية، فتقوم بإعداد مخطط "تل البحر" الولائي وفق التنظيم الساري المفعول، وتتخذ التدابير

¹ - أنظر، ج.ر. رقم 58، المؤرخة في 01 أكتوبر 2014.

² - بوغازي جهيد، المرجع السابق، ص 24.

الضرورية لمحاربة التلوث والكشف عن كل أعمال التلوث البحري، وتقديم تقرير سداسي للجنة البحر الجهوية عند تحضير مخطط البحر الولائي، وتسجل مداوات اللجنة في سجل خاص، ويجدر التأكيد بأن لجنة " تل البحر " الولائية تتسق مع مصالح البيئة للولاية.

ويجدر التذكير، وعملاً بأحكام المادة 05 من القانون رقم 83-03 والمؤرخ في 05 فبراير 1983، والمتعلق بحماية البيئة، تم استحداث مفتشية البيئة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 96-60 المؤرخ في 27 نوفمبر 1996، والمتضمن إحداث مفتشية للبيئة في الولاية، المعدل والمتمم⁽¹⁾، حيث كلفت هذه المفتشيات بمراقبة القوانين المتعلقة بحماية البيئة، وباقتراح التدابير للوقاية من تدهور البيئة، ومكافحة أسباب التلوث، والتصحر، تنمية وصيانة الثروات وتنفيذ برامج حماية البيئة⁽²⁾، وقد تم إلغاء هذه المفتشيات، واستبدالها بالمديريات الولائية للبيئة، وذلك بموجب المرسوم التنفيذي رقم 19-226 المؤرخ في 13 غشت 2019، والمحدد لمهام مديريات البيئة في الولايات وتنظيمها⁽³⁾، حيث تنص المادة 3 من هذا المرسوم على " تنظم مديرية البيئة في الولاية في مصالح ويمكن أن تتكون من مصلحتين (2) إلى سبع (7) مصالح.

ويمكن أن تضم كل مصلحة، حسب المهام المنوطة بها، ثلاثة (3) مكاتب كحد أقصى. تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة بموجب قرار مشترك بين الوزير المكلف بالبيئة ووزير المالية والسلطة المكلفة بالوظيفة العمومية.

وكلفت مديرية البيئة في الولاية بما يأتي:

- "تصور وتنفيذ، بالاتصال مع المصالح الخارجية الأخرى والولاية والبلدية، برامج

¹ - أنظر، ج.ر رقم 7 المؤرخ في 28 جانفي 1996.

² - أنظر، المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 96-60 المؤرخ في 27 يناير 1996 المعدل والمتمم بالمرسوم رقم 994-03 المؤرخ في 17/12/2003 المتضمن إحداث مفتشية البيئة على مستوى البيئة، ج ر العدد 80، الصادرة بتاريخ 2003/12/21، ص05.

³ - أنظر، ج.ر رقم 50 والمؤرخة في 19 أوت 2019.

- حماية البيئة ، ترقية وتنمين وتطوير الطاقات المتجددة والتحكم في الطاقة في كامل إقليم الولاية،
- السهر على تنفيذ السياسة القطاعية وبرامج العمل في مجال حماية البيئة وترقية وتنمين وتطوير الطاقات المتجددة،
- السهر على تطبيق التشريع والتنظيم المعمول بهما في مجال البيئة والطاقات المتجددة،
- دراسة وإعداد إجراءات منح الرخص والتأثيرات المنصوص عليها في التشريع والتنظيم المعمول بهما في ميدان البيئة،
- جمع وتحليل المعطيات والمعلومات المتعلقة بالبيئة وتدعيمها ومعالجتها لغرض إعداد قواعد معطيات موضوعاتية والتقرير حول حالة البيئة في الولاية،
- اقتراح كل التدابير الرامية إلى تحسين القوانين التشريعية والتنظيمية التي لها صلة بحماية البيئة والطاقات المتجددة،
- تتخذ، بالاتصال مع المصالح الخارجية الأخرى، التدابير الرامية إلى الوقاية من كل أشكال تدهور البيئة ومكافحته لا سيما التلوث والأضرار والتصحر وانجراف التربة والحفاظ على التنوع البيولوجي وتنميته وكذا الثروات الصيدية وترقية المساحات الخضراء والنشاط البستاني،
- تتخذ التدابير الرامية إلى تحسين إطار الحياة وجودتها،
- المشاركة في كل عمل يرتبط بمكافحة التغيرات المناخية، لا سيما الملائمة والتقليص، بالاتصال مع المصالح المعنية،
- ترقية أعمال الإعلام والتربية والتوعية في مجال البيئة والطاقات المتجددة،
- المساهمة بالتنسيق مع المصالح المعنية، في تنفيذ برنامج ومخطط تسيير النفايات الخاصة والنفايات المنزلية وما شابهها والنفايات الضخمة والهامة، وفي تطوير وترقية الاقتصاد التدويري، لا سيما نشاطات الفرز والاسترجاع وتنمين النفايات،

-المساهمة في كل عمل يرتبط بتنمية الاقتصاد الأخضر على المستوى المحلي".⁽¹⁾

2- البلدية:

تعد البلدية المؤسسة الرئيسية في تطبيق تدابير حماية البيئة، بما أنها هي الهيكل المحلي الأساسي للتنظيم فإنه يقع عليها مهمة إنجاح كل سياسة وطنية في مجال البيئة، وباستقراء أحكام قانون البلدية نص المشرع الجزائري على بعض الاختصاصات تتعلق بدور البلدية في حماية البيئة والمحافظة عليها⁽²⁾، من بينها:

- مكافحة التلوث بجميع أنواعه وحماية البيئة بكل الوسائل المعدة لذلك؛

- توسيع وصيانة المساحات الخضراء وتحسين إطار الحياة؛

- المحافظة على النظام العام وسلامة الأشخاص والأماكن؛

- المحافظة على حسن النظام في جميع الأماكن العمومية التي يجري فيها تجمع الأشخاص؛

- إنشاء مساحات خضراء من أجل الحفاظ على إقليمها من التلوث البيئي ومراقبة أيضا صلاحية المياه للتسرب وغلق كل ما يخالف المقاييس العلمية⁽³⁾.

ثانيا: الجمعيات

الوعي البيئي له أهمية بالغة في حماية البيئة، فالقوانين والتشريعات لا تكفي وحدها لغرض احترام البيئة، لذلك يعد الحق في المشاركة والانتماء الحر للجمعيات صورة من

¹- أنظر، المادة 02 ، من المرسوم التنفيذي رقم 19 - 226 مؤرخ في 12 ذي الحجة عام 1440 الموافق 13 غشت سنة 2019، والذي يحدد مهام مديريات البيئة في الولايات وتنظيمها. الصادر في ج.ر رقم 50 المؤرخ في 2019\08\19.

²- أنظر، القانون رقم 11-10 المؤرخ في 22 يونيو 2011 ، والمتعلق بالبلدية ، المعدل والمتمم.

³- بوغازي جهيد، المرجع السابق، ص25.

صور تدعيم الديمقراطية"، ولقد نصت المادة 20 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان لعام 1948 بأنه: "لكل شخص الحق في حرية الاشتراك في الاجتماعات والجمعيات السلمية"⁽¹⁾.

تبنى دستور 1989⁽²⁾ تكريس الدور الإيجابي للجمعيات داخل المجتمع، وقبل ذلك صدر أول قانون البيئة سنة 1983⁽³⁾، والذي أجاز إنشاء الجمعيات للمساهمة في حماية البيئة، ولكن دون أن يبين الدور الذي يمكن أن تلعبه وكيفية تدخلها في هذا الميدان. إلا أن هذا القانون لم يعطيها دور للتنقيف والتوعية البيئية، التي تشكل الأرضية الحقيقية لديمقراطية البيئة المنشودة، إلى غاية صدور قانون البيئة لعام 2003، والذي كرس جملة من المبادئ والأسس والمفاهيم البيئية الجديدة والتي تعد ثورة قانونية حقيقية في هذا المجال.

وعند الرجوع إلى القانون المتعلق بالجمعيات⁽⁴⁾، والذي جعل الحركة الجمعوية حسب جانب من الباحثين؛ "همزة الوصل بين الإدارة والمواطن"، عرف هذا القانون الجمعية بأنها اتفاقية يجتمع في إطارها أشخاص طبيعيين أو معنويون على أساس تعاقدية ولغرض غير مربح، يشتركون في تسخير معارفهم ووسائلهم لمدة محدودة أو غير محدودة من أجل ترقية الأنشطة ذات الطابع المهني، الاجتماعي، العلمي، الديني، التربوي، الثقافي والرياضي⁽⁵⁾.

¹ - باسم محمد شهاب، المشاركة الجماهيرية في حل مشاكل البيئة، مجلة العلوم القانونية والإدارية، العدد الأول، جامعة تلمسان، الجزائر، 2003، ص 148.

² - أنظر، دستور 1989، الصادر بتاريخ 28 فبراير 1989، ج.ر، العدد 09، بتاريخ 01/03/1989.

³ - أنظر، القانون رقم 83-03 المؤرخ في 05 فبراير 1983، والمتعلق بحماية البيئة، ج.ر، عدد 06 الصادرة في 08/02/1983.

⁴ - أنظر، القانون رقم 12-06 المؤرخ في 12 يناير سنة 2021 والمتعلق بالجمعيات، ج.ر رقم 02 لسنة 2012، الصادرة في 15/01/2012.

⁵ - باسم محمد شهاب، المرجع السابق، ص 149.

يُعتبر القانون رقم 10-03 والمتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة من أهم القوانين المكرسة لدور الجمعية في حماية البيئة إذ نص على دور الجمعية في حماية البيئة، وفي إبداء الرأي والمشاركة في جميع الأنشطة المتعلقة بحماية البيئة وتحسين الإطار المعيشي، وللجمعيات حق في رفع الدعاوى أمام الجهات القضائية المختصة عن كل مساس بالبيئة، وقد أقرّ المشرع الجزائري صراحةً حق الجمعيات في رفع الدعاوى حتى في النزاعات التي لا تعني المنتسبين لها مباشرةً، بل أكثر من ذلك، منح إمكانية للأشخاص أنفسهم أن يفوضوا جمعية معتمدة قانوناً لكي ترفع باسمها دعوى التعويض أمام القاضي العادي أو تتأسس طرفاً مدنياً أمام القضاء الجزائري⁽¹⁾.

المبحث الثاني: ماهية التلوث البحري

يتناول هذا المبحث الثاني ماهية التلوث البحري من خلال معالجة مفهوم التلوث (في المطلب الأول)، ومفهوم التلوث البيئي تعريفاً ومصادر حدوثه خاصة فيما يتعلق بمصدر الصادر من قبل السفن (في المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم التلوث

يُعد التلوث بصفة عامة من المواضيع الهامة التي يجب معرفة مفهومها سواء مفهوم لغوي واصطلاحي (في الفرع الأول)، ومدلوله في فقه الإسلام (في الفرع الثاني).

الفرع الأول: التعريف اللغوي والاصطلاحي للتلوث

يُتطرق في هذا الفرع إلى التعريف اللغوي، والاصطلاحي للتلوث، فما يلي :

¹- غواس حسينة، المرجع السابق، ص 513.

أولاً: التعريف اللغوي للتلوث

يُعرف المعجم البيئي للدكتورة زينب منصور حبيب:— تلوث البيئة **Environmental Pollution** ، بأنه : " وجود مادة أو أكثر من المواد أو العوامل بكميات أو صفات أو لمدة زمنية تؤدي بطريق مباشر أو غير مباشر إلى الإضرار بالصحة العامة أو الأحياء أو الموارد الطبيعية أو الممتلكات أو تؤثر سلباً على نوعية الحياة ورفاهية الإنسان".⁽¹⁾.

جاء في بعض معاجم اللغة العربية: "لوث الأمر لبسه ولوث التبن خلطه وتلوث بالطين وتلوث فلان جاء منفعة، أيلاذ به وتلبس بصحبته، ولوث الماء أي كدره.

ويقال التأتث عليه الأمور، أي التبتت والتأتث في عمله أي أبطأ، والتأتث بالدم أي تلتخ به ، وفلان به لوثه أي به جنون".⁽²⁾ ، من خلال هذه التعاريف نجد أن التلوث معنيان في اللغة العربية⁽³⁾:

المعنى المعنوي فهو: " يعني ذلك التغيير الذي ينتاب النفس فيكدرها أو الفكر فيفسده أو الروح فيضرها، وهذا التغيير كما يتضح يكون دائماً غالي ما هو أسوء أو يكون تغيراً من اجل غرض ما".⁽⁴⁾.

المعنوي المادي: "وهو اختلاط أي شيء غريب من مكونات المادة مما يؤثر عليها ويفسدها، كتلوث الماء لما يختلط بالطين الملوث".⁽⁵⁾.

¹- زينب منصور حبيب، المعجم البيئي، دار أسامة للنشر والتوزيع، 2010، الأردن، ط1، ص 279.

²- أنظر، معجم اللغة العربية المعاصرة، ومعجم الغني، ومعجم الرائد ، ومعجم مختار الصحاح، عبر الموقع الإلكتروني :

<https://www.arabdict.com/ar/%D8%B9%D8%B1%D8%A8%D9%8A-%D8%B9%D8%B1%D8%A8%D9%8A/%D9%84%D9%8E%D9%88%D9%91%D9%8E%D8%AB%D9%8E>
الولوج : 2022/06/04.

³- نور الدين حمشة، المرجع السابق، ص27.

⁴- محمد منير حجاب، التلوث وحماية البيئة، قضايا البيئة من منظور إسلامي، دار الفجر للنشر والتوزيع، مصر، طبعة أولى، 1999، ص95.

⁵- محمد منير حجاب، المرجع نفسه، ص95.

وبناء عليه، يتضح بأنّ التلوث بالمعنيين المادي والمعنوي هو فساد الشيء سواء كان هذا الشيء كائنا حيا كالإنسان أو الحيوان أو جسما غير حي كالماء والهواء والترربة. إذا كان معنى الفساد الاضطراب والخلل الذي يدخل على الشيء بفعل أو بإدخال شيء غريب أو أجنبي عنه على نحو يفسده أي يضره ويجعله غير صالح لأداء وظيفته التي خلق لها، ولهذا فالفساد وفق هذا المفهوم يعني تلويث البيئة وكذلك استنزاف مواردها والتبذير في استخدامها على نحو يبدد دوامها لصالح الأجيال المقبلة⁽¹⁾.

ثانياً: التعريف الاصطلاحي للتلوث

يُعرف التلوث على أنه: "مجموعة من التغيرات التي تحدث في الوسط الطبيعي والتي تنشئ بسبب الإنسان، كما عرفه البعض الآخر على أنه تغييرات في الوسط الطبيعي و التي تؤدي إلى الإضرار بمختلف الكائنات الحية، وقد عرف أيضا بأنه أي خلل في أنظمة الماء أو الهواء أو التربة أو الغذاء وينتج عنه ضرر مباشر وغير مباشر بالإنسان أو الكائنات الحية أو يلحق ضررا بالامتلاكات الاقتصادية."⁽²⁾.

كما يُعرف التلوث بأنه: "إقحام مادة أو إحداث تغيير في شكل البيئة جزئياً أو كلياً وذلك بتغيير معدل النمو أو التكاثر الطبيعيين للكائنات الحية، أو بتدخل في آليات السلاسل الغذائية ويكون ذا اثر سام أو ضار، أو أن يتدخل مع الصحة العامة أو الراحة الشخصية للأفراد، أو أن يفقد الممتلكات الشخصية للأفراد بثمنها و جوهرها."⁽³⁾.

¹ - نور الدين حمشة، المرجع السابق، ص 28.

² - بوغازي جهيد، المرجع السابق، ص 10.

³ - بوغازي جهيد، المرجع نفسه، ص 10.

وهناك تعريف آخر للتلوث بأنه كل تغير كمي أو كيميائي في مكونات البيئة الحية وغير الحية، لا تقدر الأنظمة البيئية على استيعابها دون أن يختل توازنها كوجود أية مادة أو طاقة في غير مكانها وزمانها وكميتها المناسبة.⁽¹⁾

ومن خلال التعاريف السالفة الذكر، يمكن استنتاج تعريف وظيفي مفاده: "التلوث كل ما يختل أو يؤثر في جميع عناصر البيئة من نباتات أو حيوان أو إنسان، كما أن التلوث هو كل ما يؤثر أو يختل بتركيبه عناصر الطبيعة غير الحية من الهواء والتربة والبحر".

الفرع الثاني: تعريف التلوث من منظور الفقه الإسلامي و القانون الجزائري

يتناول في هذا الفرع إلى التعريف التلوث من منظور ما جاء في الفقه الإسلامي و القانون الجزائري.

أولاً : تعريف التلوث من منظور الفقه الإسلامي

لقد ذكر القرآن الكريم التلوث بعناصره الثلاثة كمفهوم وذلك لقوله تعالى (ظهر الفساد في البر و البحر بما كسبت أيدي الناس ليذيقهم بعض الذي عملوا لعلهم يرجعون)⁽²⁾. من خلال الآية الكريم يتضح لنا بان التلوث له ثلاثة عناصر، وهي:

العنصر الأول: يتجلى في حدوث تغيير بالبيئة المائية أو البرية، ونشوء خلل في التوازن الفطري الذي خلقت عليه تلك البيئات من قبل الله تعالى، أي ظهر التلوث والخلل بالموارد والنعم التي بثها الله تعالى لعباده في البر والبحر، فضعفت بذلك الأرض ولم تعد قادرة على الإثبات وتغيير الماء وصار خامدا وتغيرت خواصه وأضحت الكائنات البحرية في خطر أكيد.⁽³⁾

¹ - بوغازي جهيد، المرجع نفسه، ص10.

² - أنظر، الآية رقم 41 من سورة الروم.

³ - إبراهيم سليمان عيسى، المرجع السابق، ص 26.

العنصر الثاني: يتضح في انتساب ذلك التغيير إلى الإنسان وأفعاله بمعنى أن أعمال الإنسان وأفعاله هي المسؤولة عن الفساد والتدمير والاضطراب الذي أصاب ثروات وموارد البيئة.

العنصر الثالث: يتمثل في إلحاق أو احتمال لحوق الضرر بالموارد البيئة بفسادها وتدهور حالتها وصيرورتها غير صالحة، وهو الذي أكدته الآية الكريمة بعض الذي عملوا والمراد لحوق المعاناة والضرر والأذى الذي نتج عن عمل الإنسان ويجعله يذوقه و يتجرعه، فيلحقه الضرر والعذاب بمخالفته أمر الله وخروجه عن سننه في تعامله مع البيئة ولذلك نجد دعوة القران الكريم إلى هؤلاء بالرجوع عن بغيهم وغيهم وسعيهم فسادا في الأرض لقوله تعالى: "لعلهم يرجعون"

إن عدم الاستجابة لتلك الدعوة يعني الجحود بنعم الله والكفر بها وعدم معرفة قيمتها ووظائفها التي يسرت لها، وذلك من موجبات عذاب الله والشفاء في الدنيا والآخرة.⁽¹⁾

ثانيا: تعريف التلوث من منظور القانون الجزائري

أخذ المشرع في تعريفه للتلوث بما جاءت به المادة الرابعة الفقرة الثامنة من القانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة فقد نص على أنه " هو كل تغير مباشر أو غير مباشر للبيئة ، يتسبب فيه كل فعل يحدث أو قد يحدث وضعية مضرة بصحة و سلامة الإنسان، والنبات، والحيوان، والهواء، والجو، والماء، والأرض، والممتلكات الجماعية و الفردية." ⁽²⁾

ومن هنا يعد التلوث وفق ما جاء به المشرع الجزائري بأنه عبارة عن مجموعة العوامل التي تؤثر على العناصر البيئية الحية و تؤدي إلى الإضرار بها.

¹ - نور الدين حمشة، المرجع السابق، ص31.

² - انظر المادة 04 من القانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

المطلب الثاني: مفهوم التلوث البحري

سنعالج في هذا المطلب الثاني تعريف التلوث البحري وعناصره وفق (الفرع الأول)، أما (في الفرع الثاني) سنخرج لمصادر التلوث البحري وبصفة خاصة التلوث الناتج عن السفن.

الفرع الأول: تعريف التلوث البحري وعناصره

سندرس في الفرع الحالي تعريف التلوث البحري وعناصر المساهمة في هذا التلوث.

أولاً: تعريف التلوث البحري

يعد التلوث اخطر ما يهدد البيئة، مما دفع إلى سن قوانين وضعية في مجال و ميدان حماية البيئة، ولذلك نجد أن وثائق منظمة التعاون و التنمية الاقتصادية لأوروبا تعرف التلوث على انه إدخال الإنسان مباشرة أو بطريق غير مباشر لموارد أو لطاقة في البيئة والذي يحدث نتائج ضارة على نحو يعرض الصحة الإنسانية للخطر، ويضر بالموارد الحيوية وبالنظم البيئية ويعيق الاستخدامات الأخرى المشروعة للوسط البيئي.

كما أن المادة رقم 04/01 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982

لحماية البيئة البحرية، تتوسع في مجال الإضرار بالبيئة ليشمل بما في ذلك مصاب الأنهار بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، التي تتجم عنها أو يحتتمل أن تتجم عنها آثار مؤدية مثل الأضرار بالمواد الحية أو الحياة، بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار والحد من نوعية وقابلية مياه البحار للاستعمال والإقلال من الترويج (1).

وجاء في تقرير المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة عام 1965

حول تلوث الوسط والتدابير المتخذة لمكافحته، أن التلوث هو التغيير الذي يحدث بفعل

1- انظر 04/01 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 لحماية البيئة البحرية.

التأثير المباشر وغير المباشر للاستعمالات، أو الأنشطة التي كانت من المستطاع القيام بها في الحالة الطبيعية لذلك الوسط.

كما يعرف تلوث البيئة بأنه التغيير الحادث في الصفات الطبيعية الكيماوية والبيولوجية في الوسط المحيط، بما يسبب تأثيرات ضارة على الحياة البشرية شاملا بذلك التأثيرات، الحادثة بالنسبة للكائنات الحية الأخرى كالحيوانات والمزروعات والأنشطة الصناعية.

أما المشرع الجزائري⁽¹⁾ فقد عرف التلوث البحري على أنه: "مع مراعاة الأحكام التشريعية المعمول بها والمتعلقة بحماية البيئة البحرية يمنع داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها:

- الأضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية.
- عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والتربية والصيد البحري.
- التقليل من القيمة الترفيهية والحماية للبحر والمناطق الساحلية والمناطق الساحلية والمساس بقدراتهم السياحية."

ثانيا: عناصر التلوث البحري

بالرجوع إلى القانون الجزائري رقم 03-83 الخاص بالبيئة فإنه لم يتطرق إلى إعطاء

تعريف للتلوث ولم يكلف نفسه عبء البحث في هذا المجال ولم يحدو بذلك حدودا التشريعات العربية الأخرى.

في حين نجد قانون البيئة المصري رقم 04/1994 أعطى تعريف للتلوث في المادة الأولى فقرة 07، وكذلك قانون البيئة التونسي رقم 91/1983، وكذلك قانون البيئة

¹ - بوغازي جهيد، المرجع السابق، ص 11.

الليبي رقم 07/ 1982 وذلك في الفقرة 03 من المادة الأولى، وكذلك قانون البيئة العماني رقم 15/1982⁽¹⁾.

غير أن القانون الجزائري الجديد للبيئة رقم 03-10، عالج هذا الإشكال من خلال تقديم تعريف للتلوث في المادة الرابعة منه، حيث عرّف التلوث على أنه: " كل تغيير مباشر أو غير مباشر للبيئة، يتسبب فيه كل فعل يحدث أو قد يحدث وضعية مضرة بالصحة وسلامة الإنسان والنبات والحيوان والهواء والجو والماء والأرض والممتلكات الجماعية والفردية."⁽²⁾.

كما عرّف تلوث المياه على أنه: "إدخال أية مادة في الوسط المائي، من شأنها أن تغير الخصائص الفيزيائية والكيميائية و/ أو البيولوجية للماء، وتتسبب في مخاطر على صحة الإنسان، وتضر بالحيوانات والنباتات البرية والمائية وتمس بجمال المواقع، أو تعرقل أي استعمال طبيعي آخر للمياه."، كما عرف المجال المحمي: "منطقة مخصصة لحماية التنوع البيولوجي والموارد الطبيعية المشتركة"، والموقع على أنه: جزءاً من الإقليم يتميز بوضعيته الجغرافية و/ أو بتاريخه."⁽³⁾.

بعد إطلاع على هذه النصوص يتضح أن القوانين في تعريفها للتلوث ركزت على فكرة التغيير الطارئ على البيئة بفعل دخول مواد غريبة عليها بما يخل بالتوازن الفطري القائم بين مكوناتها، وهذا الضرر يتمثل في إلحاق الضرر بالإنسان والكائنات الحية الأخرى، وهي نفس الفكرة ركزت عليها مختلف تعاريف الاتفاقيات الدولية السالفة الذكر، ولذلك يمكن تلخيص ما تم التركيز عليه من طرف القانونيين في كون تلوث البيئة بصفة عامة يقوم على ثلاثة أركان أساسية هي:

1- تغيير يورث في الوسط الطبيعي

¹- بوغازي جهيد، المرجع السابق ، ص12.

²- انظر المادة 04 من القانون البيئة الجزائر رقم 10/03.

³- بوغازي جهيد، المرجع السابق ، ص12.

2- أن يتم التغيير بواسطة فعل خارجي عن البيئة

3- أن يكون من شأن هذا التغيير إلحاق ضرر حال أو مستقبل بالبيئة لذلك بات من الضروري على المشرع الجزائري تبيان هذه الفكرة وتوضيحها في مادة قانونية تضاف إلى المواد القانونية التي تم تنظيمها في القانون رقم 03-83 الخاص بالبيئة.

و من هنا يتضح بأن هذا التغيير إلى عوامل الإنسان المباشر من ذلك إفراغ النفايات والمخلفات الضارة أو السامة بالبيئة، ولذلك فإن التغيير البيئي الذي يرجع سببه إلى أفعال القضاء والقدر كالكوارث الطبيعية من الزلازل والبراكين والنفايات والعواصف.

و من هنا فالإلحاق أو احتمال إلحاق الضرر بالبيئة فتغيير البيئة أيا كان مصدره قد لا يستدعي الاهتمام إذا لم تمكن له نتائج عكسية وسلبية على النظم الأيكولوجية فالعبرة إذن بالنتيجة التغيير الناشئ عن عمل الإنسان فيلزم أن يكون تغييرا ضارا أو مؤديا بالبيئة و يعكس هذا الضرر على الإنسان والكائنات الحية وغير الحية.

الفرع الثاني: مصادر التلوث البيئي الناجم عن السفن

تقسم مصادر التلوث إلى مصادر أولية ومصادر ثانوية ، إلا أن محل دراستنا يتمحور حول مصادر التلوث الناتجة عن السفن، ومنه سنخرج في هذا الفرع على مصادر التلوث البيئي الناتجة عن السفن فقط .

أولاً: التلوث الناجم عن السفن الناقلة و الغير الناقلة للنفط

1- التلوث الناجم عن السفن الناقلة للنفط

يعد النفط مصدر أولي للتلوث فهو سائل كثيف متواجد في الطبقة العليا من القشرة الأرضية يختلف في مصدره وفي تركيبه بحسب مكان استخراجة، فبالرغم انه يتكون من سلسلة من الالكانات التتمية التي تجعله مصدر مهم للطاقة الأولية، ويتم به تشغيل المصانع

ويستخدم في العديد من الحالات لإنتاج منتجات كيميائية، إلا أن في حالة تسربه إلى البحر يمنح مباشرة مصدر أولي لتلوث المياه البحرية في تلك المنطقة، والسبب يعود إلى كونه يتكون من خليط معتد من الهيدروكربونات.⁽¹⁾

كما ألفت السفن على طرح بقايا الزيت البترول ومشتقاته في معظم بحار العالم، وهذا الفعل بحد ذاته يسمى بالتلوث التشغيلي للبيئة البحرية، يفهم من خلال هذا المصطلح انه ذلك التلوث الذي يمس المياه البحرية، بسبب يرجع أصلا إلى تدخل دراية الإنسان وعلمه كونه من الممكن له اتخاذ إجراءات الحيطة لمنع حدوث ذلك التسرب البترولي لكنه لم يقم باتخاذها.⁽²⁾

فتعرض البيئة البحرية لمشكلة التلوث بزيت البترول يعتبر من اخطر أنواع التلوث التي قد تصيبها.

لقد شهدت البيئة البحرية مجموعة من حوادث سفن عديدة التي أدت إلى دمارها وحوادث اختلال بتوازنها، ولعل أكثر حادثة بحرية مشهورة في العالم هي حادثة السفينة توري كانيون التي وقعت بتاريخ 18/03/1967 بالقرب من السواحل الانجليزية، بحيث تسرب منها أكثر من 08 آلاف طن من زيت البترول إلى البحر، فنتج اثر ذلك هلاك آلاف من الطيور وموت كميات معتبرة من الأسماك فهذه الحادثة تعد بمثابة الناقوس الذي لفت الانتباه حول حجم وأبعاد مشكلة التلوث البحري بالزيت.⁽³⁾

إن مجرد ملامسة المياه البحرية بزيت البترول تتشكل بقع زيتية عديدة تنتشر من منطقة إلى أخرى بفعل المد والجزر، وبالتالي يلاحظ حدوث تغيرات على مستوى تلك المياه فمن جهة أولى نجد الملاحنة في تلك المنطقة غير صالحة، ومن جهة ثانية نلاحظ أن

¹- بوغازي جهيد، المرجع السابق، ص12.

²- الفتني منير، المرجع السابق، ص40.

³- الفتني منير، المرجع نفسه، ص41.

الطبقة الزيتية المنتشرة على سطح المياه تشكل خطرا على حياة الأسماك المتواجدة في قاع البحر لان عدم وصول أشعة الشمس إلى قاع البحر يؤدي إلى عدم قدرة الكائنات الحية على القيام بعملية التنفس بشكلها الطبيعي، وبالتالي اختناقها دون نسيان موت العديد من الطيور التي تشرب من تلك المياه.

2- التلوث الناجم عن السفن الغير ناقلة للنفط

مشكلة تلوث البحر يكون مصدرها أيضا الزيوت و مخلفات الآلات الموجودة على السفن، أو نتيجة تسرب للوقود عند حدوث خلل في السفينة، وكذلك نتيجة رم النفايات الموجودة على السفينة في البحر⁽¹⁾.

ثانيا: التلوث الناتج عن الإغراق

إلى جانب وجود مصادر أساسية لتلوث المياه البحرية نجد مصادر أخرى تسبب في حدوث ذلك التلوث تدعى مصادر ثانوية.

فالمصدر المعني الثانوي بدراستنا يتمثل في تصريف النفايات وإفراغها في المياه البحرية نظرا لتعدد تواجد مصانع في القرب من السواحل البحرية من جهة أولى، وبسبب توجيه نفايات الموارد العلاجية التي تستخدمها المستشفيات سنويا والتي عادة ما تلقيها في البحر دون أن تتبعها بأية معالجة مسبقة من جهة ثانية.

"عرفته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون أعالي البحار على أنه "التخلص من النفايات و المواد الأخرى، وذلك بإلقائها في البحر سواء عن طريق السفن أو الطائرات أو الأرصفة وغيرها من المنشآت البحرية الأخرى، حيث يشمل الإغراق كافة عمليات دفن و تصريف النفايات الخطرة، والت تقوم بها بالدرجة الأولى الدول المتقدمة صناعيا فترمي بنفاياتها الضارة في أعالي البحار، الشيء الذي أضر بالبيئة البحرية بجميع مكوناتها."⁽²⁾.

1- مغزي حب الله خالد، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق

¹تخصص قانون دولي عام، جامعة محمد خيضر بسكرة، الجزائر، 2019-،2020، ص.18

²- مغزي حب الله خالد ، المرجع نفسه، ص18.

الفصل الثاني: آليات وطرق حماية
البيئة البحرية من التلوث الناتج
عن السفن

تمهيد:

إنّ الحماية القانونية للبيئة البحرية من خطر التلوث الناتج عن السفن، بحكم أنها مصدر من مصادر الحياة البشرية، تستوجب سنّ تشريعات ناجعة تشتمل على آليات وأدوات قانونية وطنية، وكذا إبرام اتفاقيات دولية إقليمية، وعالمية شارعة، وهذا ما دفع ويدفع بأشخاص القانون الدولي والمجتمع الدولي بمختلف مكوناته (بما فيها الجزائر) العمل في هذا المسعى القاضي بحماية المجال البحري.

يتناول هذا الفصل آليات وطرق حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن؛ من خلال التطرق إلى الآليات القانونية والطرق التي اتبعتها الجزائر في مجال حماية البيئة البحرية، وذلك ببيان الاتفاقيات الدولية المصادق عليها والقوانين الوطنية المتعلقة بحماية البيئة البحرية، بالإضافة إلى العمل على معرفة طرق حماية البيئة البحرية من هذا التلوث، وتحديد الجزاءات والعقوبات سواء الجنائية أو التدابير الإدارية المقررة في حالة المساس بهذا المجال البحري. وعليه تم تقسيم هذا الفصل إلى المبحثين التاليين:

المبحث الأول: الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن؛

المبحث الثاني: طرق حماية البيئة البحرية وجزاءات المساس بها.

المبحث الأول: الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن.

تَزخر الجزائر بشريط ساحلي كبير، ممّا يجعلها عرضة لمشكلات التلوث البحري الناتج عن السفن الذي يلحق ضرراً جلياً بالمجال البحري، هذا كان دافعاً لانضمامها إلى مجموعة الدُول التي صادقت على المعاهدات والاتفاقيات الدولية البحرية من أجل حماية هذا المجال البحري وما في باطنه.

وقد انعكس هذا الانضمام للقانون الدولي الإتفاقي والمتعلق بحماية البيئة البحرية أنّ واكب المشرّع الجزائري مشكلة التلوث البحري من خلال سن ترسانة من المنظومة القانونية الوطنية الهادفة لحماية البيئة البحرية وتحديد المسؤوليات القانونية والجزاء المترتبة عنها، وهذا ما سنحاول تدارسه (في المطلب الأول)، أمّا (في المطلب الثاني) سنتعرض إلى أهم المعاهدات الدولية التي صادقت عليها الجزائر والمتعلقة بآليات حماية البيئة البحرية.

المطلب الأول: حماية البيئة البحرية في القوانين الوطنية

تشمل المنظومة القانونية الوطنية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث ترسانة من القوانين، نتناول القوانين الوطنية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من تلوث السفن المباشر (في الفرع الأول)، بعدها نتطرق للقوانين الوطنية الخاصة بحماية البيئة البحريّة من التلوث النفطي (في الفرع الثاني).

الفرع الأول: الأطر القانونية الوطنية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من السفن

تُعد المراسيم التنظيمية أداة من أهم الأدوات القانونية التي يتم من خلالها معالجة المسائل التفصيلية العملية الدقيقة، ونظراً لكون تحديد الشروط، الإجراءات والكيفيات غالباً ما تحال على التنظيم بموجب التشريعات السارية المفعول، فقد عرفت الجزائر في موضوع حماية البيئة البحرية من السفن، صدور مرسومين مهمين، المرسوم الأول وهو المرسوم رقم 83-580 الصادر في 22 أكتوبر 1983، والمتضمن إلزام ربانة السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث في البحر⁽¹⁾، وقد تم إلغاؤه بموجب المرسوم التنفيذي رقم 08-327 المؤرخ في 21 أكتوبر 2008، والمتضمن إلزام ربانة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطيرة سامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر⁽²⁾.

أمّا المرسوم الثاني فهو المرسوم رقم 88-228 الصادر في 05 نوفمبر 1988 والذي يحدد شروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات التي من شأنها أن تلوث البحر وإجراءات ذلك وكيفياته⁽³⁾.

أولاً : إلزام ربانة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطيرة سامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر

جاء المرسوم رقم 83-580 الصادر في 22 أكتوبر 1983 ليحدد كيفيات تنفيذ إلزام ربانة السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة أن يشيروا إلى ذلك في حالة وقوع حادث في البحر، وذلك طبقاً لأحكام المادة 54 من القانون رقم 83-03 المؤرخ في 5 فبراير سنة 1983 والمتعلق بحماية البيئة.

¹ - الصادر في ج.ر رقم 44 ، والمؤرخة في 25 أكتوبر 1983.

² - بموجب المادة 7 منه، أنظر، ج.ر رقم 61، والمؤرخة في 02 نوفمبر 2008.

³ - الصادر في ج.ر رقم 46، والمؤرخة في 09 نوفمبر 1988.

تنص المادة 54 من قانون حماية البيئة رقم 83-03 " يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة عابرة بقرب المياه الإقليمية أو داخلها أن يعلن عن كل حدث ملاحي يقع في مركبه ومن طبيعته أن يهدد بالتلوث أو بإفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية الجزائرية. تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة بموجب مرسوم ". وهذا الحكم تمّ تضمينه في القانون الجديد رقم 03-10 والمتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة المعدل والمتمم، في مادته 57 حيث تنص : " 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 ملاحي يقع في مركبه ومن شأنه أن يهدد بتلويث أو إفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية. تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم".

وهذا الإجراء الوجوبي في حالات الظروف القاهرة، منصوص عليه في المادة 8 من بروتوكول برشلونة الخاص بالتعاون على مكافحة التلوث في المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، نجدها تلزم الدول الأطراف على إصدار تعليمات إلى ربان السفن التي ترفع أعلامها تطالبهم من خلالها بإخطار أحد الأطراف أو المركز الإقليمي بجميع الحوادث التي تتسبب في تلوث مياه البحر بالنفط أو بمواد ضارة أخرى⁽¹⁾، وهنا يتّضح أنّ المشرع الجزائري قد أخذ بقاعدة قانونية دولية وكرّسها في قانونه الوطني.

1- تنص المادة الثامنة من البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات على " لا تطبق أحكام المواد 4 و5 و6 في حالات الظروف القاهرة، الناتجة عن سوء الأحوال الجوية أو عن أي سبب آخر، تتعرض فيه حياة الإنسان أو أمن السفن أو الطائرات إلى الخطر. ويتعين، على الفور، إخطار المنظمة، أو أي طرف أو أطراف أخرى مما يحتمل أن تتأثر بمتل هذا الإغراق، إما من خلال المنظمة أو بصورة مباشرة، بالإضافة إلى التفاصيل الكاملة للظروف التي تحيط به وماهية النفايات أو المواد الأخرى التي يتم إغراقها وكمياتها."، أنظر، المرسوم رقم 81-02 المؤرخ في 17 يناير 1981، المتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص

وبالرجوع إلى المرسوم التنفيذي رقم 08-327 المؤرخ في 21 أكتوبر 2008 والمتضمن إلزام ربانة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطيرة سامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر، نجد المادة 03 تنص على: " في حالة وقوع حادث في البحر، حسب مفهوم أحكام المادة 57 من القانون رقم 03 - 10 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق 19 يوليو سنة 2003 والمذكور أعلاه، يتضمن الإخطار وجوب التبليغ من طرف ربان كل سفينة عن طريق رسالة بكل حادث يقع على متن السفينة من شأنه أن يؤثر على السير العادي للسفينة أو أمن الملاحة و/أو يشكل خطر تلوث أو تسمم لمحيط البحر أو الساحل." وكما ألزمت المادة 4 " يجب أن يصل الإخطار المذكور في المادة 3 أعلاه إلى المركز الوطني لعمليات المراقبة والإنقاذ في البحر." وبموجب المادة 05 يجب أن يتضمن الإخطار المعلومات الآتية:

- اسم السفينة وجناحها وكذا رقمها "التنظيم العالمي البحري"،
- تاريخ وساعة وقوع الحادث وطبيعته،
- الموقع الجغرافية عند وقوع الحادث،
- التفاصيل حول حالة السفينة وعدد الأشخاص على متنها،
- حالة الجو عند وقوع الحادث،
- طبيعة المواد المحمولة،
- كمية وتركيز وكذلك الحالة المحتملة للمواد الخطيرة، السامة أو الملوثة الملقاة أو المحتمل إلقائها في البحر،
- وصف التغليف وعلامات التعريف وفقا للتنظيم المعمول به،
- ميناء الانطلاق وميناء الوصول،
- اسم المرسل والمرسل إليه والمصنع،
- صنف المحروقات في الخزان وكميتها.

بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات، والموقع في برشلونة يوم 16 فبراير 1976، الصادر في ج.ر رقم 03 المؤرخة في 20 يناير 1981.

يمكن المركز الوطني لعمليات المراقبة والإنقاذ في البحر أو يطلب من المخاطر كل معلومة إضافية قد يراها ضرورية."

وبموجب المادة 6 من المرسوم رقم 327-08 والمذكور أعلاه؛ يعاقب على كل مخالفة لوجوب الإخطار، طبقاً لأحكام المادة 98 من القانون رقم 03 - 10 المؤرخ في 19 يوليو سنة 2003 والمتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

ثانياً : شروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات التي من شأنها أن تلوث البحر وإجراءات ذلك وكيفياته

يُنص المرسوم رقم 228-88 الصادر في 05 نوفمبر 1988 على شروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات التي من شأنها أن تلوث البحر، وإجراءات ذلك وكيفيات سير كل عملية من شأنها أن تلوث البحر في إطار أحكام القانون رقم 83-03 المؤرخ في 05 فبراير 1983 المذكور أعلاه والأحكام الواردة في البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن عملية غمر النفايات من السفن والطائرات المُوَقَّع عليه من قبل الجزائر بتاريخ 16 فبراير 1976 والمصادق عليه بالمرسوم رقم 81-02 المؤرخ في 17 يناير 1981⁽¹⁾.

يمنع غمر النفايات على اختلاف أشكالها في الحالات الآتية:

1- إذا كانت النفايات تحتوي على مادة أو عدة مواد ورد حصرها في الملحق الأول بالبروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن عمليات إلقاء السفن والطائرات للنفايات في البحر، الموقع في برشلونة بتاريخ 16 فبراير 1976، أو كانت في المناطق البحرية التي تنطوي على فوائد خاصة من حيث الأمن، وفي المجالات

¹- أنظر، ج.ر رقم 03 المؤرخة في 20 يناير 1981.

الاقتصادية والبيئية ولاسيما ما ورد ذكره في الجزء "ج" من الملحق 03 بالبروتوكول المذكور أعلاه، أو إذا كانت في المياه الإقليمية أي سُحنت النفايات في ميناء أو مطار أجنبي،

2- أو فيما دون 12 ميلا من أقرب أرض إليها، وعلى عمق يقل عن 2000 مترا فيما يخص النفايات مثل الحاويات الحديدية البالية والنفايات المعدنية أو ذات الحجم الكبير والسفن والطائرات والأرضيات العائمة، وغير ذلك من المنشآت المقامة في البحر، حطام السفن والطائرات⁽¹⁾.

استقراء لنصوص الاتفاقية يمكن إعطاء عدّة قراءات قانونية، أهمها حسب جانب من الباحثين⁽²⁾ ما يلي:

1- القراءة الأولى نجد أنّ المشرع الجزائري منع إغراق أية مادة من شأنها أن تحدث تلوث للمجال البحري، وهذا من خلال ما جاءت به المادة 04 من بروتوكول برشلونة السابق الذكر.

2- والقراءة الثانية نجد أنّ المشرع الجزائري منع غمر أية مادة في المناطق البحرية التي تنطوي على فوائد خاصة من حيث الأمن، وفي المجالات الاقتصادية والبيئية، وهو ما ورد فيها خصوصا في الجزء "ج" من الملحق الثالث من البروتوكول.

1- تنص المادة 02 من المرسوم رقم 88-228 المؤرخ في 05 نوفمبر 1988 والمحدد لشروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات التي من شأنها تلويث البحر وإجراءات ذلك وكيفياته على " يجب أن تجرى كل عملية غمر من شأنها أن تلوث البحر في إطار أحكام القانون رقم 83 - 03 المؤرخ في 5 فبراير سنة 1983 المذكور أعلاه والأحكام الواردة في البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن عمليات غمر النفايات من السفن والطائرات الموقع في برشلونة يوم 16 فبراير سنة 1976 والمصادق عليه بالمرسوم رقم 81 - 02 المؤرخ في 17 فبراير سنة 1981 المذكور أعلاه".

3- أما القراءة الثالثة نجد أنّ المشرع الجزائري تمسك بمبدأ حمايته المناطق التي تدخل ضمن الإقليم الجزائري، حيث قام بمنع غمر أية نفايات شحنت على متن باخرة أو طائرة أجنبية في المياه الإقليمية الجزائرية.

4- في حين القراءة الرابعة من نفس المادة ومن نفس المرسوم، نجد أن المشرع الجزائري قام بتحديد مجموعة من النفايات ومنع غمرها في المناطق البحرية التي مسافتها أقل من 12 ميل عن السواحل وعلى عمق أقل من 2000 متر⁽¹⁾.

انطلاقاً من هذه القراءات القانونية للقانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، يُلاحظ بأنّ أحكامه في هذه المسائل جاءت مطابقة لقانون البيئة رقم 83-03 (الملغى)، والتي مفادها الأخذ بمبدأ جوازية غمر النفايات في الوسط البحري وفق إطار عام لهذه العملية بوجوب القيام بها في حدود الاتفاقية الدولية التي تحكمها أيّ بروتوكول برشلونة، كما نصت على هذه المادة 55 من قانون 03-10 على أن يشترط في عمليات شحن أو تحميل كل المواد والنفايات الموجهة للغمر في الحصول على ترخيص يسلمه الوزير المكلف بالبيئة، وعليه جاءت المادة 04 من المرسوم 88-228 يخضع غمر أي نفايات أخرى في جميع الحالات للحصول على رخصة كما منصوص عليها في المادتين 49 و52 من قانون البيئة الجزائري، قد تمنح في شكل رخصة عامة أو في صورة رخصة خاصة، وكما نصت المادة 50 من نفس المرسوم على ما يلي : " يخضع غمر النفايات الأخرى غير النفايات الوارد تعدادها في الملحق الأول والثاني بالبروتوكول المذكور أعلاه لتسليم رخصة عامة دائمة الصلاحية"⁽²⁾.

1- أحمد اسكندري، المرجع السابق، ص 304.

2- بوغازي جهيدة، المرجع السابق، ص 59.

الفرع الثاني: القوانين الوطنية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي

لقد عرفت الجزائر عدة قوانين متعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي أهمها:

أولاً: الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون
البحري

جاء هذا القانون في الجريدة الرسمية رقم العدد 29 الصادر بتاريخ 10-04-1977 بموجب الأمر رقم 76-80 المؤرخ 23-10-1976⁽¹⁾، والذي خصصت الفقرة الخامسة منه و المتعلقة بنظام التلوث، وقد عالجه المشرع الجزائري من مواد 212 و ما يليها، فتتص المادة 212 منه على الرغم من الأحكام المتخذة تطبيقاً للاتفاقيات الدولية بشأن وقاية التلوث في البحار و مكافحته، يمنع الطرح أو إلقاء أو تغطيس المواد أو الطاقة الملوثة للوسط البحري، وكذلك في حدود الأملاك العمومية البحرية.

باستقراءنا لنص المادة السالفة الذكر نجد أنها تضع مبدأ منع التلوث بالنفط للوسط البحري من خلال عبارة الطاقة...، وذلك في حدود الأملاك العمومية البحرية، ويكون بذلك المشرع الجزائري قد وضع مبدأ عدم التلويث البحري بالمحروقات كما فعلت اتفاقية لندن لعام 1954، لكنه تشدد أكثر عندما استعمل عبارة الأملاك العمومية البحرية، إلا أنه باستعمال أظهر حرصاً أكبر مقارنة باتفاقية لندن لعام 1954.⁽²⁾

في حين جاءت المادة 213 بالقول بأنه يجب على كل سفينة أن تطرح المواد الملوثة في تجهيزات الموانئ المخصصة لتلقي الفضلات أو الحالات وبصورة عامة المواد الملوثة.

1- أنظر الامر رقم 76-80 المؤرخ في 23/10/1976، ج.ر. العدد 29 الصادر بتاريخ : 10/04/1977.

2- بوغازي جهيد، المرجع السابق، ص 60.

الملاحظ من نص هذه المادة بأن المشرع الجزائري ألزم السفن بطرح المواد الملوثة في تجهيزات الموانئ المخصصة لتلقي الفضلات أو الحالات و بصفة عامة المواد الملوثة، بهذا تكون المادة 213 مطابقة لما جاءت به المادة 08 من اتفاقية لندن لعام 1954.

ومن خلال ذلك يتضح بأن الجزائر تحوز هذه التجهيزات لتلقي مختلف المخلفات الملوثة.⁽¹⁾

كما جاءت المادة 214 خلافا لما جاء في المادة 212 من هذا الأمر، بأنه يمكن طرح المواد الملوثة في البحر من قبل سفينة في الظروف الخاصة وعلى وجه الخصوص لتأمين أمن السفينة ذاتها أو أمن سفينة أخرى، لتجنب الخسائر على السفينة أو الحمولة لإنقاذ الحياة البشرية.

من خلال نص المادة 214 السالف ذكرها فقد جاءت باستثناء على مبدأ تصريف المحروقات في الوسط البحري، و يتجلى هذا الاستثناء في حالات حددها المشرع الجزائري التي يمكن فيها للسفينة أن تقوم بطرح المادة الملوثة، و هذا ما جاءت به المادة 05 من اتفاقية لندن لعام 1954 في فقرتها الأولى، أما الفقرة الثانية من نفس المادة فقد نصت بالزامية ربانية السفن بإدراج الدواعي المسببة لطرح المواد الملوثة عرضا و استثنائيا في دفتر السفينة مع بيان حوادث الملاحة البحرية.⁽²⁾

الملاحظ أن المشرع الجزائري قد ألزم ربانية السفن بتدوين مجموعة من العمليات كالشحن النقل والتفريغ لمواد نفطية، وكذا مياه تنظيف و تفريغ مياه الصابورة من الصهاريج، حيث تسجل فيه المادة التي أفرغت والتي يمكن أن تحدث تلوثا والمكان الذي

1 - احمد اسكندري، محاضرات في تلويث البيئة البحرية مفهوم و مصادر، المرجع السابق، ص 310.

2 - بوغازي جهيد، المرجع السابق، ص 60.

تم فيه التفريغ و الساعة في دفتر السفينة،بينما نجد المادة 9 من اتفاقية لندن خصصت لمثل هذه العمليات دفتر للنفط أي دفتر خاصا.(¹)

ثانياً : القانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 يونيو 1998، المعدل والمتمم
للقانون البحري

حيث أنه جاءت المادة 21 منه و التي نصت على أن يستبدل الرقم 212 الوارد في المادة 214 من الأمر 76-80 بالرقم 201 منه و المتعلقة بالاستثناءات على منع التصريف العمدي للمواد الملوثة في البحر.

فالمشرع الجزائري من خلال القانون البحري السالف الذكر، فقد جاء بتعديل مهم يتجلى في أن كل إسالة لمواد ملوثة في البحر يجب أن تكون موضوع رخصة مسبقة تمنح طبقاً للتشريع و التنظيم المعمول بهما، بعد أن قصر منح التراخيص لإسالة المواد الملوثة في البحر على المنشآت الصناعية الأرضية و البحرية ، أي على التلوث من المصادر البرية.(²)

ثالثاً: قانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 و المتعلق بحماية البيئة
في إطار التنمية المستدامة

لقد تطرق المشرع الجزائري لموضوع حماية البيئة من التلوث من خلال المادة 57 من هذا القانون و التي مفادها يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة وتعبر بالقرب من المياه الخاضعة للفضاء الجزائري أو داخلها ،أن يبلغ عن كل

1- أحمد اسكندري، محاضرات في تلوث البيئة البحرية، الجزء الأول(مفهوم ومصادر)،المرجع السابق، ص310.

2- بوغازي جهيد، المرجع نفسه، ص61.

حادث ملاحى يقع فى مركبه و من شأنه أن يهدد بتلويث أو إفساد الوسط البحرى و المياه و السواحل الوطنىة.(¹)

يتضح أن المشرع الجزائرى تطرق فى هذا القانون إلى التلوث البحرى الناتج من مصادر بحرىة بمعنى الناتج عن السفن بصورة صرىحة وواضحة.

كما أن المشرع الجزائرى من خلال قانون البيئة 03-10 فقد تعرض للحالات الاستثنائىة و التى تسمح أو ترخص بها السلطات المختصة من الحظر، أى إمكانية التصريف أى التلويث خاصة إذا تعلق الأمر بحالات الخطر التى تتعرض لها حياة البشر أو أمن السفينة.

بالرجوع إلى نص المادة 57 من قانون البيئة 03-10 السالف الذكر التى جاءت تقرىباً بمطابقة للمادة 54 من قانون البيئة القدىم 83-03 ونص المادة 08 من بروتوكول برشلونة، يتضح لنا بأن الجزائر على غرار باقى الدول فقد تطرقوا إلى موضوع حماية البيئة من التلوث من عدة سنين، وعلیه نستنتج من خلال ما سبق ذكره بأن المشرع الجزائرى قد قام بعملية دمج لقواعد قانونية دولية فى قانونه الوطنى، و أصبحت من ضمن تشرىعاته الداخلىة مما يدل على اهتمام الجزائر بموضوع التلوث النفطى أو التلوث الزىنىة.(²)

المطلب الثانى: حماية البيئة البحرىة فى الاتفاقيات الدولية المصادق عليها من قبل الجزائر

لقد أصبح التلوث البحرى أو البيئى يهدد المجتمع الدولى كافة دون استثناء، مما جعل منظمة الأمم المتحدة تدق ناقوس هذا الخطر ، فالتجأت إلى سن عدة اتفاقيات لحماية البيئة

1- انظر المادة 57 من قانون البيئة 03-10.

2- بوغازى جهيد، المرجع السابق، ص62.

البحرية و تركت المجال لدول أعضاء منظمة الأمم المتحدة حرية الانضمام إلى هذه الاتفاقيات المتعلقة و الخاصة بميدان مكافحة التلوث البحري من عدمه.

فقد سارعت الجزائر إلى الانضمام و المصادقة على هذه الاتفاقيات المتعلقة بحماية البيئة البحرية من مختلف أنواع التلوث البحري.

سندرس من خلال الفرع الأول الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر المتعلقة و الخاصة بحماية البيئة البحرية من السفن، أما في الفرع الثاني سنتناول الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر لحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط.

الفرع الأول: الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر الخاصة بحماية البيئة البحرية من السفن

صادقت الجزائر على مجموعة من الاتفاقيات التي تعنى بمجال حماية البيئة البحرية من التلوث من السفن أهمها:

أولاً: اتفاقية لندن لعام 1973 و المتعلقة بمنع التلوث من السفن

تعد اتفاقية لندن لعام 1973 و المتعلقة بمنع التلوث من السفن، كأول دافع لحماية البيئة البحرية من التلوث بمختلف أشكاله، إذ أن في ديباجة الاتفاقية تم الإشارة إلى أن هدف هذه الأخيرة هو المحافظة على البيئة بوجه عام و البيئة البحرية على وجه الخصوص.⁽¹⁾

بالرجوع إلى أحكام هذه الاتفاقية نجد بأنها توسعت في تعداد المواد التي تعتبر مؤدية إلى تلوث البيئة البحرية، و التي يحظر الإلقاء بها حظراً تاماً أو جزئياً في البيئة البحرية، ولم تقتصر على زيت البترول و مشتقاته، بل نصت هذه الاتفاقية على بروتوكولين،

¹ - صلاح الدين عامر، حماية البيئة البحرية ابان النزاعات المسلحة في البحار، المجلة المصرية للقانون الدولي ، مصر، 1993 ،ص14.

فالبروتوكول الأول يتعلق بالتصريح عن العلاقات و الأحداث التي تؤدي أو يمكن أن تؤدي إلى رمي المخلفات المؤدية و الضارة بالبيئة البحرية، أما البروتوكول الثاني فيتعلق بالتحكم في مجال المنازعات الناشئة بين الأطراف.⁽¹⁾

لقد عرفت هذه الاتفاقية خمسة ملاحق، فقد اعتبرت منها الملاحق الثلاثة ملاحق اختيارية أما الملحقين الاثنين منها فهما إلزاميين.

فالملاحق الاختيارية الثلاثة تتجلى في:

أولاً : فالملاحق الاختيارية الثلاثة تتجلى في:

الملحق الأول: يتعلق بالمخلفات الضارة والمنقولة كالطرود أو الصناديق أو الصهاريج المتحركة؛

الملحق الثاني: يتعلق بقواعد منع التلوث بالمياه المستعملة داخل السفينة؛

الملحق الثالث: يتعلق بوضع بعض التنظيمات لمنع التلوث الناتج عن نفايات السفن.

ملاحظة مهمة : تعتبر هذه الملاحق اختيارية لا تلزم الدول الموقعة على اتفاقية لندن بالتوقيع عليها وجوباً.

أما الملاحق الإلزامية تتجلى في:

الملحق الأول يتعلق بمنع التلوث بالمحروقات.

الملحق الثاني يتعلق بالمخلفات السائلة و الضارة المنقولة دون تنظيم داخل خزانات السفينة، ويعد هذين الملحقين إلزامي للدول الموقعة على اتفاقية لندن، مما يجعل هذه الدول تلتزم بأحكامهما و قبول ما جاء في الملحقين.⁽¹⁾

¹ - صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص14.

ثانياً: بروتوكول برشلونة لعام 1976 و المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن

بالرجوع إلى ديباجة بروتوكول برشلونة لعام 1976 نجد أن الأطراف المتعاقدة في هذا البروتوكول بصفتها أطراف في اتفاقية حماية بحر ابيض متوسط من التلوث مما يتضح أنه قد تم الاستناد إلى أحكام اتفاقية 1972 لوقاية البيئة البحرية من التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات، مع الإشارة أن الجزائر لم تنضم إلى هذه الاتفاقية إلا في سنة 1988 بعد قبولها لأحكام بروتوكول برشلونة لسنة 1976، و الذي فرض ضمناً على موقعي بروتوكول برشلونة الالتزام بأحكام اتفاقية 1972 المتعلقة بوقاية البيئة البحرية من التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات و المواد الأخرى.⁽²⁾

لقد نص هذا البروتوكول على مجموعة من الإجراءات و يجب إتباعها من قبل السلطات المختصة لدى كل طرف من الأطراف التي تصدر التصاريح المنصوص عليها في المادتين 09 و 02 فيما يتعلق بالنفايات أو المواد الأخرى التي يتم إغراقها وتتجلى في مايلي:- ما يتم تحميلها في أرضها.

- وما يتم تحميلها على سفينة مسجلة في أراضيها أو التي ترفع علمها عندما يتم التحميل في أراضي دولة ليست طرف في هذا البروتوكول.

و على كل طرف من الأطراف التي تطبق الإجراءات اللازمة لتنفيذ هذا البروتوكول بالنسبة إلى السفن المسجلة في أراضيها أو التي تحمل عمله أو السفن التي يعتقد بأنها تقوم بعمليات الإغراق في مناطق تخضع لسيادته في هذا الشأن.⁽³⁾

¹- بوغازي جهيد، المرجع السابق، ص 51-50.

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

³- بوغازي جهيد، المرجع السابق، ص 52.

من خلال ما سبق فيقصد بالإغراق وفق المادة 01 من اتفاقية 1972 المتعلقة بوقاية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن إغراق النفايات و المواد الأخرى بأنه التخلص المتعمد من النفايات أو المواد الأخرى في البحر من السفن أو الطائرات، كما أنه جاءت المادة 09 منه لتتص على إباحة إغراق النفايات أو المواد الأخرى في منطقة المتوسط بعد إستصدار تصريح خاص مسبق من طرف السلطات المختصة.(1)

ومن هنا يتضح لنا من خلال بروتوكول برشلونة أن الدول الأطراف فيه لم يمانعوا من اللجوء إلى إجراءات الواردة فيه متى تم الاتفاق عليها وفق القانون الدولي، كل هذا من أجل التوصل إلى منع التلوث الناجم عن الإغراق، مع أنه هذا البروتوكول لم ينص على أحكام تنظيم المسؤولية الدولية، لذلك تطبق بشأنه القواعد العامة في القانون الدولي.

ثالثا: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

تعد اتفاقية الأمم لقانون البحار لعام 1982 من بين الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر في سنة 1996.(2)

قد عرفت وفق المادة الأولى من هذه الاتفاقية الإغراق بأنه تصريف متعمد في البحر للفضلات أو المواد الأخرى من السفن و الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية.

لا يشمل الإغراق تصريف الفضلات أو المواد الأخرى الذي يصاحب التشغيل الاعتيادي للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غيرها من التركيبات الاصطناعية و معداتها في البحر أو ما ينتج عنه، و ذلك خلافا للفضلات أو المواد الأخرى التي تنقل بواسطة أو إلى السفن

¹ - بوغازي جهيد، المرجع نفسه، ص51.

² - أنظر، المرسوم رقم 96-53 المؤرخ في 22 يناير 1996، والمتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الصادر في ج.ر. رقم 06 المؤرخة في 24 يناير 1996.

أو الطائرات أو الأرصفة أو تركيبات اصطناعية أخرى في البحر، تشغل لغرض التخلص من مثل هذه المواد أو تنتج عن معالجة الفضلات أو المواد الأخرى على متن تلك السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو التركيبات⁽¹⁾.

بالرجوع إلى نص المادة 210 من الاتفاقية أعلاه التي تنص بأن تضع الدول قوانين وأنظمة لمنع و خفض و السيطرة على تلوث البيئة البحرية عن طريق الإغراق، و تضمن هذه القوانين و الأنظمة و التدابير عدم الإغراق دون إذن من السلطات المختصة، و تعمل الدول في إطار المنظمات المختصة أو في إطار مؤتمر دبلوماسي على وضع قواعد ومعايير على الصعيدين العالمي والإقليمي لمنع هذا التلوث وخفضه و السيطرة عليه، و تعاد دراسة تلك القواعد من وقت لآخر، و لا يتم الإغراق داخل البحر الإقليمي و المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري دون موافقة صريحة مسبقة من الدول الساحلية التي لها الحق في الإذن بهذا الإغراق و تنظيمه و مراقبته بعد التشاور الواجب مع الدول الأخرى، التي قد تتأثر تأثيرا ضارا بسبب موقعها الجغرافي، و لا تكون القوانين والأنظمة الوطنية أقل فعالية في منع أو خفض أو السيطرة على هذا التلوث من القواعد و المعايير الدولية.⁽²⁾

الفرع الثاني: اتفاقية لندن الدولية لعام 1954 الخاصة بمنع تلويث البحار بالنفط

نظرا لجسامة خطر التلوث البحري بالنفط فقد، انضمت الجزائر إلى عدة اتفاقيات دولية لها صلة بحماية المجال البحري من النفط وأهمها اتفاقية لندن لعام 1954 و المتعلقة بمنع تلويث البحر بالنفط، فتعد اتفاقية لندن لعام 1954 لمنع تلويث البحر بالمحروقات بمثابة الركيزة الأساسية للجهود العالمية لمنع تلويث البيئة بالمحروقات، و في إقرار لهذه

¹ - بوغازي جهيد، المرجع السابق، ص53.

² - بوغازي جهيد، المرجع السابق، ص53.

الاتفاقية التي أدركت فداحة مشكلة تلوث مياه البحار والمحيطات فقامت بعقد مؤتمر في لندن لسنة 1954.⁽¹⁾

وحضر هذا المؤتمر 42 دولة و أمين عام الأمم المتحدة وذلك من أجل وضع قواعد قانونية في شكل اتفاقية ليوقع عليها أكبر عدد من الدول، و تكون كفيلة بوقاية المحيط البحري من خطر التلوث النفطي، وبالفعل انعقد هذا المؤتمر في 26-04-1954⁽²⁾ بمشاركة عدد معتبر من الدول، ووقعت عليه 20 دولة، و بهذا توصل المؤتمر إلى إقرار اتفاقية دولية تستهدف مكافحة تلوث البحار بزيوت البترول.

فالجزائر انضمت لهذه الاتفاقية في سنة 1963 بموجب المرسوم 63-344 المؤرخ في 11/09/1963 وهذا بعد تعديل صياغتها سنة 1962 وكذا على الصيغة الثانية لعام 1969 وذلك لأهمية هذه الاتفاقية كوسيلة لحماية المجال البحري⁽³⁾.

وأهم ما جاءت به هذه الاتفاقية أن السفن التي يكون اتساعها أقل من 500 طن يمنع عليها الرمي في المناطق محددة في الاتفاقية ، وذلك وفق نسب محددة في الاتفاقية ، و أن السفن الأخرى التي اتساعها أقل من 500 طن يطبق عليها نفس المبدأ إلى غاية مرور ثلاثة سنوات ، إلزام السفن بأن تكون مجهزة بما يلزم لمنع تسرب النفط ، إلزام حكومات الدول المتعاقدة بتجهيز موانئها الأساسية بما يلزم لتفريغ بقايا النفط.⁽⁴⁾

إلا أن هذه الاتفاقية لا تمنع بصورة مطلقة تصريف المحروقات في البحر، و خير ذلك ما جاء في مادتها الثالثة و الرابعة التي نصت على أنه يسمح بالتفريغ لما تكون السفينة متجهة إلى ميناء غير مجهز بإنشاءات لاستقبال المخلفات النفطية ، وكذلك يسمح بالتفريغ

¹ - أحمد اسكندري ، أحكام حماية البيئة البحرية في ضوء القانون الدولي العام ، المرجع السابق، ص164.

² - أنظر اتفاقية لندن الدولية لعام 1954 لمنع تلويث البحر بالمحروقات.

³ - أحمد اسكندري ، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص164.

⁴ - صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص09 .

في المناطق المحظورة في حال اضطرار السفينة لضمان سلامتها أو لمنع الإضرار بها أو البضاعة التي تحملها، أو في سبيل إنقاذ الأرواح، فتضطر إلى التخفيف من وزنها بإفراغ أحواضها من المخلفات.

غير أن المادة السادسة فقد نصت على عقوبات التي تفرض على المخالفين لنص الاتفاقية ، و كذلك المادة التاسعة فالزمت حكومات الدول المتعاقدة أن تلتزم بوضع سجل للنظ يدون فيه عدد من العمليات، والتي من شأنها أن تحدث تلوثا مثل شحن النفط ،أو نقله،أو تفریغه ، وكذا تنظيفوتفریغ ماء الصابورة والصهاريج.

ويجب على السلطات المختصة لكل دولة متعاقدة دخلت السفينة مياهها الإقليمية و في أحد موانئها ، أن تفحص هذا السجل و كذلك الصابورة، و تنظيف الأحواض و المستودعات وأعمال الرمي المتنوعة ،وإذا ما لاحظت الدولة أن السفينة المتواجدة بإقليمها البحري قد خرقت الاتفاقية، عليها أن تحدد الدولة التي تتبعها السفينة والمكان الذي تثبت فيه المخالفة.

فهذه الاتفاقية قد أشارت إلى مسالة الإغراق و المساحة المحددة من البحر التي يمنع منها هذا الأخير الإغراق، فحددت هذه المساحة بأكثر من 50 ميلا بحريا تحسب من الساحل، كما يمكن النقصانأو الزيادة منها إلى 100 ميل بحري ، كما اشترطت ألا يتعدى التفریغ 60ل/ميل بحري(1).

لعل قاعدة لكل مبدأ أو قاعدة هناك استثناء ينطبق على موضوع الحال بمنح الاتفاقية لربان السفينة حق التفریغ لما تكون سفينة متجهة إلى ميناء غير مجهز بإنشاءات لاستقبال

¹ -بوغازي جهيد، المرجع السابق،ص47.

المخلفات النفطية، قد يجعل في كثير من الأحيان الربان يلجا إلى تفريغ بصفة آلية متى علم أن ميناء وصوله غير مجهز بمثل هذه التجهيزات.⁽¹⁾

المبحث الثاني : طرق حماية البيئة البحرية وجزاءات المساس بها

لقد وصل الاهتمام بالتلوث البيئي بصفة عامة و التلوث الناتج عن السفن بصفة خاصة درجة كبيرة من التطور نظرا إلى أثاره المدمرة للبيئة البحرية و مواردها ، و كونه المهدد الأكبر للمصالح الاقتصادية و الاجتماعية و الصحية ، فهذه النتائج السلبية للتلوث البحري لا تقتصر على مكان حدوث التلوث أو حدود الدول فقط ، و إنما تتعداها لتؤثر على مواقع جغرافية و دول أخرى ، و باعتبار الجزائر كغيرها من الدول تستهدف حماية البيئة البحرية من خلال النص على جزاءات و عقوبات ضد كل مخالف و مضر بالبيئة البحرية ،المجال البحري ، و من هنا سندرس في المطلب الأول طرق حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن ، أما في المطلب الثاني نتناول الجزاءات و العقوبات المقررة لحماية البيئة البحرية .

المطلب الأول : طرق حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

على اثر ما يهدد البيئة البحرية وغيرها ،أصبح من الضروري وضع خطط طوارئ و التدريب عليها لتقليل الآثار الناجمة عن التلوث النفطي ، سندرس وفق هذا المطلب الأساليب و طرق و تقنيات لمكافحة التلوث بالناتج عن السفن وفق الفرعين التاليين .

الفرع الأول :حماية البيئة البحرية بالوسائل الميكانيكية

سنتعرف في هذا الفرع الأول إلى حماية البيئة البحرية من خلال هذه الوسائل الميكانيكية و التي تتمثل خاصة في آليات الإزالة و الإزاحة.

¹ - بوغازي جهيد، المرجع نفسه،ص47.

أولاً : آليات الإزالة.

تتمثل الوسائل الميكانيكية الخاصة بإزالة البقع النفطية من سطح المياه أساساً في الحواجز الطافية .

1- تعريف الحواجز الطافية ⁽¹⁾تعد حواجز توضع فوق سطح الماء باستخدام أجهزة خاصة لحصر بقع الزيت العائمة و منع انتشارها ، فتساهم و تساعد على زيادة سمك طبقة الزيت و تقلل المساحة التي تغطيها، وبالتالي تقوم بامتصاصه تدريجياً و شفطه بواسطة مضخات إلى خزانات على الشاطئ أو على ظهر السفن، ثم إعادة فصل النفط عن الماء ، إلا أن هذه التقنية تستغرق وقتاً طويلاً ، تتعرض أثناءه البقع النفطية لعوامل المناخ و التيارات البحرية حيث تتشتت و تتحطم بفعل الضوء مما يصعب العملية.⁽²⁾

2- أنواع الحواجز الطافية ولها عدة أنواع منها :

- الحاجز ذو شكل سياج يحوي لوح خشبي ووسيلة طفو و يعد النوع فعال في المياه الهادئة و قليل الفعالية عكس المياه المضطربة لأنه يتأثر بحركة الأمواج و الرياح.

- الحاجز الدائري يحوي وسيلة تطويق دائرية و جزء سفلي مستمر على كامل المحيط الدائري يعد فعال في المياه المضطربة ، يعاب صعوبة تنظيفه من الحاجز ذو السياج.

- الحواجز المرنة القابلة للنفخ لها عدة أشكال ، سهلة التنظيف وذات فعالية جيدة في المياه المضطربة لكنها غالية الثمن و تعرضها للتقرب واردة جداً.⁽³⁾

1- زروالي سهام، آليات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية و الإنسانية ، قسم العلوم الاقتصادية و القانونية ، العدد 21، جانفي 2019، ص 133.

2- زروالي سهام، المرجع السابق، ص 133.

3- زروالي سهام ، المرجع نفسه، ص 133.

ثانياً: آليات الإزاحة.

تتمثل الوسائل الميكانيكية الخاصة بإزالة البقع النفطية من سطح المياه في بعد الحواجز الطافية كآلية الإزالة ، كذلك في آليات الإزاحة وتتخلص أساساً في :

1-التجريف و يسمى أيضا بالكتريك و يعتمد على إحدى أنواع الحفريات الخاصة تحت الماء، ويستخدم لغرض تشتيت بقعة النفط و فض مركزها من مكان واحد، باستخدام المنظفات أو الأنواع المتفاوتة من الزيوت، التي تتسم بكثافة أكبر من كثافة الماء .

فطريقة تجريف تعتمد على رسوبيات الزيوت و مخلفاتها على البيئة البحرية لتسريع عملية التحلل عن طريق التهوية أو لدفع التربة الملوثة إلى داخل المياه لتمكين طاقة الأمواج من المساعدة في عملية التنظيف.

2-الحزام الناقل عبارة عن تمرير حزاماً معدنياً عبر طبقة النفط اللزجة الموجودة في المياه حيث يلتصق النفط بالحزام و يتم التخلص منه لاحقاً .

3-الفاشطات عبارة عن أجهزة تعمل على قشط طبقة النفط السميكة الطافية فوق سطح الماء

4-الآلات الماصة عبارة عن أجهزة خاصة يمكنها فصل النفط عن الماء.(¹)

الفرع الثاني :حماية البيئة البحرية بالوسائل الكيميائية

سنتطرق في هذا الفرع الثاني إلى حماية البيئة البحرية عن طريق الوسائل الكيميائية المواد الماصة و المشتتة و كذلك الحرق و التحلل البيولوجي .

¹- زروالي سهام، المرجع السابق، ص133.

أولاً: المواد الماصة و المشتتة

1-المواد الماصة

أ-تعريف المواد الماصة

تعرف المواد الماصة بأنها مواد تنتشر بواسطة الوسائل و يمكن استعمالها لاستخلاص النفط من الماء ، وذلك بالاعتماد على خاصيتها في الامتصاص،فتمتلك هذه المواد مسامات تسمح للنفط بالتغلغل فيها ليتم جمعها ومعالجتها فيما بعد.(¹)

تعد هذه المواد من المواد الهامة لمعالجة البقع النفطية ، تستخدم في اغلب الأحيان لإزالة الآثار الأخيرة من البقع النفطية ،أوتستخدم في المناطق التي لايمكن أن تصل إليها المعدات الميكانيكية ،يتم إضافة هذه المواد إلى المياه الملوثة فنقوم بامتصاص النفط ثم تجري عملية جمع و إزالة لهذه المواد ليتم نقلها إلىأماكن المعالجة ،و من ثمة التخلص منها ، بعض هذه المواد يمكن تنظيفها من النفط العالق فيها و من تم إعادة استخدامها ثانية.

ب- أنواع المواد الماصة :

ب-1-المواد الطبيعية العضوية و تشمل كل من القش نشارة خشب الريش، وأي مواد أخرى لها القدرة على الامتصاص ، تمتاز بقلّة تكلفتها و توفرها و قدرتها الجيدة على الامتصاص ، إلا أن بعض هذه المواد يمتص الماء مع النفط فتصبح ثقيلة و بالتالي تغرق و البعض الآخر يكون مشتت،مما يصعب جمعها من الماء، و لا يمكن استخدامها أثناء حالات المياه المضطربة.(²)

¹ -زروالي سهام، المرجع نفسه، ص134.

² -زروالي سهام، المرجع السابق، ص134.

ب-2-المواد الطبيعية اللاعضوية مثل الغضار ،ألياف الزجاج ، الصوف و الرماد البركاني ، تمتاز بتوفرها وقلة تكلفتها و في حين لها نفس مساوئ المواد الماصة العضوية.

ب-3-المواد الصناعية تتمثل في مواد صناعية مثل البلاستيك البولي،ايتيلين البولي يورثان و ألياف بلاستيكية تمتاز هذه المواد بقدرتها العالية على الامتصاص ، يمكن تنظيفها و استعمالها أكثر من مرة واحدة⁽¹⁾.

ب-4-المواد الكيميائية الماصة للنفط تتجلى في مواد مصنوعة من البولي ايتلين المنفوخ و تتميز بقدرتها على امتصاص المواد النفطية بنسبة كبيرة و يقتصر استخدامها تلك في الأماكن المحصورة من البحر و داخل الموانئ و في الأعماق الضحلة⁽²⁾.

2-المواد المشتتة.

إن إزالة النفط المنسكب من سطح البحر عن طريق المواد المشتتة فاستعمال هذه المواد الكيميائية في بداية الانسكاب يكون ذو فعالية جيدة في تفريق النفط ، خاصة في السنوات الأخيرة تم التوصل إلى مشتتات كيميائية ذات سمية منخفضة جدا و قابلة للتحلل و التفسخ كما تحسنت أجهزة الإضافة يتم بشكل دقيق فالمادة المشتتة ،يجب أن تطبق على النفط و ليس على الماء،فنتطبيقها على الماء يجعلها بدون فعالية، وبالتالي هدر للمادة الكيميائية⁽³⁾، وهناك طريقتين باستعمال المواد المشتتة وهما :

أ-طريقة عمل المشتتات

¹ -زروالي سهام، المرجع نفسه، ص134.

² -زروالي سهام، المرجع السابق، ص134.

³ - زروالي سهام، المرجع نفسه، ص135.

تقوم الجزيئات الموجودة في المشتت بتكسير النفط إلى قطرات صغيرة جدا خلال عملية التمازج بتأثير حركة الأمواج و الرياح ، و من هنا القطرات الصغيرة تنتشر و تتوزع في الماء إلى عمق قد يصل إلى ثلاثة أمتار عن السطح ، و تعمل الجزيئات السطحية للمشتت على منع القطرات من الاجتماع ثانية، و كما هو معروف فان المياه السطحية للبحر تحوي بكتريا و نسبة عالية من الأكسجين المنحل ، و تعمل البكتريا على تحطيم النفط و تفكيكه الى عناصر غير ضارة (1).

يعاب على هذه الطريقة بأنها تسبب زيادة الاحتياج الأكسجين و بالتالي نقص في الأكسجين في المنطقة التي ينتشر فيها النفط ، مما يسبب ضررا للحياة البحرية في تلك المنطقة ، و كما تؤثر العوامل البيئية المحيطة من درجة الملوحة و درجة حرارة الماء و الشروط السائدة في البحر على فعالية المشتتات، فقد أظهرت الدراسات بأن المشتتات تعمل بشكل أفضل في درجات الملوحة القريبة من درجة ملوحة البحر الطبيعي ، و تعمل في الماء البارد بشكل أفضل من العمل في الماء الدافئ(2).

ب- طريقة إضافة المواد المشتتة.

تقوم هذه الطريقة على إضافة للمواد المشتتة من خلال أجهزة خاصة محمولة على مراكب مخصصة، تعتمد الإضافة على سماكة الطبقة النفطية ، و على سرعة القارب .

ولهذا تلجأ بعض البلدان لمعالجة البقع النفطية باستخدام المشتتات فقط ، لأن الاحتواء الميكانيكي في البحر و التنظيف أمر صعب للغاية.

ثانيا: الحرق و التحلل البيولوجي

1-الحريق في الموقع

¹ - زروالي سهام، المرجع نفسه، ص135.

² - زروالي سهام، المرجع السابق، ص135.

تعد هذه الطريقة غير صالحة في كل الحالات، كما لا يستحب استخدامها لخطورتها على البيئة فهي تلوث الهواء ، و تسبب ضررا بالغا لكثير من الكائنات الحية ، فالحرق يكون عندما ينسكب النفط على اليابسة أو في الماء، بحيث يتم تجميع النفط في أماكن محددة حتى يشكل طبقة سميكة بما فيه الكفاية للاحتراق ثم يتم الحرق⁽¹⁾.

2- التحلل البيولوجي.

للتحلل البيولوجي للنفط له عدة أشكال إلا أن التحلل الطبيعي للنفط يتجلى فيتعرض المواد النفطية التي تجد طريقها إلى البيئة البحرية لما يسمى بالتقنية الذاتية، فبعد تبخر الأجزاء المتطايرة من النفط فان الجزء المتبقي يتعرض لعمليات أكسدة مختلفة أهمها عملية الأكسدة البيولوجية التي تتم بواسطة الكائنات الحية الدقيقة التي تعيش في البيئة البحرية و تتأثر عملية الأكسدة البيولوجية بعدة عوامل :

-وفرة الكائنات الدقيقة التي تقوم بعملية التحلل البيولوجي في البيئة البحرية.

-كمية الأوكسجين الدائب في الماء لإتمام عملية التأكسد الحيوي .

كما تعد البكتيريا و الفطريات من أهم الكائنات الدقيقة التي لها القدرة على الأكسدة أو تتحلل المواد النفطية⁽²⁾.

كما تستطيع هذه البكتيريا المؤكسدة للمواد الهيدروكربونية الموجودة في النفط أن تهاجم قطرات الزيت في البقع النفطية ، فتتكاثر أعدادها حول هذه القطرات و تقوم البكتيريا بتحليل الغشاء الفاصل بين قطرات المواد الهيدروكربونية و الماء ، و عاب في هذه الطريقة ببطء فاعليتها في حالة الكوارث النفطية الكبيرة التي تغطي مساحات واسعة ،

¹ -زروالي سهام، المرجع نفسه، ص136.

² -زروالي سهام، المرجع السابق، ص136.

كما البكتيريا المضافة لها اثار جانبية ضارة ، تتمثل في استهلاكها لكميات كبيرة من الأوكسجين ، مما يؤدي إلى اختناق الأحياء المائية الموجودة تحت البقع النفطية⁽¹⁾.

المطلب الثاني: الجزاءات و العقوبات المقررة لحماية البيئة البحرية

تعد الجزائر كغيرها من الدول التي تسعى إلى حماية البيئة البحرية من خلال إقرار جزاءات و عقوبات على كل مرتكب مخالفة ضد المجال البحري ، و تختلف تلك الإجراءات باختلاف نوع المخالفة ، فقد أقر المشرع الجزائري جزاءات إدارية على مرتكبي مخالفات ضد المجال البحري، و هذا ما سندرسه في الفرع الأول، أما في الفرع الثاني فسنطرق إلى الجزاءات و العقوبات الجنائية لحماية البيئة من التلوث.

الفرع الأول: الجزاءات و العقوبات الإدارية لحماية البيئة البحرية من التلوث

تعتبر الجزاءات الإدارية من بين السلطات الجنائية التي اقرها المشرع الجزائري من أجل حماية البيئة البحرية، و التي تكون نوصبغة وقائية هدفها حماية المجال البحري بشكل مستعجل لما يمثل هذا التعدي على البيئة البحرية خطرا سريعا.

و قد نص المشرع الجزائري على مجموعة من الجزاءات و العقوبات الإدارية من بينها الإخطار وقف النشاط سحب التراخيص أو شطبها ، و كذلك تناول الرسوم الجبائية المفروضة على المخالفين كجزاء إداري.

أولا: الإخطار وفق النشاط سحب التراخيص أو شطبها

أ- الإخطار

الإخطار أسلوب من أساليب الجزاء الإداري نسبه الإدارة المخالف لاتخاذ التدابير اللازمة لجعل نشاطه مطابقا للمقاييس القانونية المعمول بها، لايعد هذا الأسلوب بمثابة

¹ - زروالي سهام، المرجع نفسه، ص 136 .

جزاء حقيقي، و إنما تنبيه أو تذكير من الإدارة نحو المعني على انه في حالة عدم اتخاذ المعالجة الكافية التي تجعل النشاط مطابقا للشروط القانونية ، فانه سيخضع للجزاء المنصوص عنه قانونا ، و عليه فان الإخطار يعتبر مقدمة من مقدمات الجزاء القانوني.(¹) من بين أسلوب الإخطار في مجال حماية البيئة البحرية ما جاء به قانون البيئة 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ما جاء في حالة وقوع عطب أو حادث في المياه الخاضعة للقضاء الجزائي لكل سفينة أو طائرة أو آلية أو قاعدة عائمة تنتقل أو تحمل مواد سامة ضارة أو خطيرة أو محروقات ، من شأنها أن تشكل خطرا كبيرا لا يمكن دفعه و من طبيعته إلحاق الضرر بالساحل و المنافع المرتبطة به ، يعذر صاحب السفينة أو طائرة أو الآلية أو القاعدة العامة باتخاذ التدابير اللازمة لوضح حد لهذه الإخطار.(²)

ب- وقف النشاط

يقصد به الإيقاف على نشاط المؤسسات الصناعية ، لاسيما تلك على السواحل و التي ترمي مخلفاتها في البحر، و الوقف المؤقت الذي عبارة عن تدابير تلجأ إليها الإدارة في حالة وقوع خطر بسبب مزاوله المشروعات الصناعية لنشاطها ، و الذي قد يؤدي الى تلويث البيئة ككل و البيئة البحرية على وجه الخصوص و المساس بالصحة العمومية ، و المشرع الجزائري في غالب الأحيان يستعمل مصطلح الإيقاف، في حين أن المشرع المصري يستعمل مصطلح الغلق. وقد ثار جدال فقهي بشأن الطبيعة القانونية للغلق كعقوبة ، فهناك من يرى أن الغلق ليس بعقوبة و إنما هو مجرد تدبير من التدابير الإدارية، إلا أن

¹- بوغازي جهيد ، المرجع السابق ، ص 65.

²- انظر المادة 56 القانون 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة .

هذا الرأي تعرض للنقد على أساس أن الغلق في القانون العام يجمع بين العقوبة الجزائية و معنى التدبير الوقائي.(¹)

يقصد بالغلق هو الوقف الإداري للنشاط بمعنى هو كل إجراء يتخذ بموجب قرار إداري و هو ليس ذلك الوقف الذي يتم بموجب حكم قضائي ، و هناك عدة تطبيقات لعقوبة الإيقاف الإداري اقرها المشرع الجزائري في قانون البيئة 10-03 السالف الذكر و الذي ينص على أنه إذا لم تمتثل المنشأة الغير الواردة في قائمة المنشأة المصنفة للإعذار في الأجل المحدد يوقف سير المنشأة إلى حين تنفيذ الشروط المفروضة.(²)

ثانيا : الرسوم الجبائية

يقصد بالغرامة الإدارية مبلغ من المال النقدي تفرضه الإدارة على المخالف لصالح الخزينة العمومية بدلا من متابعة الجزائية ، و بهذا فهو عقاب أو جزاء إداري بحث، وقد تتخذ هذه الرسوم الجبائية بشكل جباية بيئية أي رسوم ، أو تتخذ شكل جديد بعد صدور قانون المالية سنة 1992 رسم على تلويث و يعرف بمبدأ الملوث الدافع.(³)

أ-الجباية البيئية

مع التطور الذي شهدته الجزائر خاصة في ماتعلق بحماية البيئة البحرية فسلكت الجزائر سياسة جديدة في سنة 1992 ، بوضع الرسوم جبائية على كل مخالف أو مؤدي للبيئة البحرية و أهمها رسم على نشاطات الملوثة الخطيرة على البيئة و غيره ، أما مع تطور سياسة البيئة في الجزائر فقد صدر منشور وزاري مشترك سنة 2002 يتعلق بالرسوم البيئية، فيعد المرسوم على النشاطات الملوثة أو الخطيرة على البيئة أول رسم بموجب

¹ - بوغازي جهيد، المرجع نفسه ، ص 66.

² - بوغازي جهيد، المرجع السابق ، ص 67.

³ - بوغازي جهيد، المرجع نفسه ، ص 65.

قانون المالية 1992 في المادة 119 منه ، غير أنه مقدار هذا الرسم كان زهيد جدا لايتجاوز كحد أقصى 30000 دج ، رغم ما قد يحدثه المخالف بالبيئة البحرية من تلوث كبير.⁽¹⁾

و نظر التواضع أسعار هذا الرسم قام المشرع الجزائري بمراجعتة بموجب المادة 54 من قانون المالية لسنة 2000 ، و هذا معتمدا على عدة معايير و تصنيفات.⁽²⁾

ب- الرسم على التلوث (مبدأ الملوث الدافع)

لقد استبدل المشرع الجزائري نظام الغرامات الإدارية بنظام الجباية البيئية عن طريق الإقرار بمبدأ الملوث الدافع ، و الذي نص عليه في المادة 03فقرة 07 من قانون حماية البيئة على أنه تحمل كل شخص يتسبب نشاطه أو يمكن أن يتسبب في إلحاق الضرر بالبيئة ، نفقات كل تدابير الوقاية من التلوث و التقليل منه و إعادة الأماكن إلى حالتها الأصلية.⁽³⁾

فمبدأ الملوث الدافع يشمل التعويض عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية سواء كان الضرر مباشرا أو غير مباشر، بالإضافة إلى نفقات الوقاية و الحيطه من وقوع أي كوارث طبيعية حتى و لو كانت طارئة أو فجائية من جراء النشاطات التي يقوم بها كل من له علاقة بهذا الأخيرة والبحر.⁽⁴⁾

¹- المرسوم التنفيذي 68/93 المؤرخ 01/03/1993 المتعلق بطرق تطبيق الرسوم على الأنشطة الملوثة أو الخطيرة على البيئة، ج .ر العدد 14.

²- بوغازي جهيد، المرجع السابق ، ص 67.

³- انظر المادة 03 فقرة 03 من قانون حماية البيئة البحرية في إطار التنمية المستدامة.

⁴- بوغازي جهيد، المرجع السابق ، ص 68.

فالمشرع الجزائري يهدف من وراء الاعتماد على هذا المبدأ هو وضع عبء التكلفة الاجتماعية للتلوث على المتسبب فيه ، فهو صورة من صور الضغط المالي على التلوث ليصنع عن تلويث البيئة و تحسين مداخل الرسم على كل نشاط ملوث.⁽¹⁾

مما سبق ذكره فإن مبدأ الملوث الدافع يعنى بجميع عناصر البيئة هدفها القضاء على مختلف أنواع التلوث و مصادره بما فيها التلوث البحري.

الفرع الثاني: الجزاءات و العقوبات الجنائية لحماية البيئة البحرية من التلوث

تعد الجزاءات و العقوبات الجزائية من بين الوسائل و الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية ، فلهذا نص المشرع الجزائري على عقوبات ردية و على تدابير احترازية. أولاً:العقوبات الردية.

لقد نص المشرع الجزائري على عقوبات رادعة لكل متسبب في ضرر للبيئة البحرية على عقوبات أصلية و على عقوبات تكميلية. أ-العقوبات الأصلية.

تتجلى العقوبات الأصلية وفق درجة و خطورة و نوع الجريمة ، و قد تكون عقوبات السجن ، الإعدام ، الغرامة ، كما نص المشرع الجزائري . أ-1- السجن في التشريعات البيئية الجزائرية . وهناك :

السجن المؤقت وفق المادة 05 من قانون العقوبات⁽¹⁾ حدد بخمس سنوات حد أدنى و عشرين سنة حد أقصى ، ولقد عاقب المشرع الجزائري في نص المادة 495 من قانون

1- حميدة جميلة ، الوسائل القانونية لحماية البيئة دراسة على ضوء التشريع الجزائري ، مذكرة ماجستير ، جامعة البليدة ، 2001 ، ص 155.

رقم 98-05 المعدل و المتمم للأمر رقم 76-80 و المتضمن القانون البحري بالسجن 05 سنوات إلى 10 سنوات و بغرامة مالية من 3.000.000 دج إلى 6.000.000 دج كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل محروقات أو مواد خطرة أخرى تدخل المياه الإقليمية الجزائرية دون إخطار السلطات المختصة تاريخ ووقت دخولها و موقعها و الطريق المتبع و سرعتها ، و كذا طبيعة وأهمية الحمولة .

كما عاقب المشرع الجزائري بنفس العقوبة كل شريك ساهم أو سهل العمليات المذكورة في المادة ، وقد جعل المشرع هذه الأعمال من ضمن الأفعال التخريبية و الإرهابية.

الحبس هي عقوبة سالبة للحرية و تعني وضع المحكوم عليه في أحد السجون المركزية حتى انقضاء المدة المحددة للعقوبة المقررة في حقه ، والأصل في هذا الإجراء عادة ما يتقرر للجرائم من الجرح و المخالفات دون الجنايات.⁽²⁾

وفي الأصل عقوبة الحبس تتراوح ما بين يوم إلى شهرين في مادة المخالفات ، و من أكثر من شهرين إلى خمس سنوات في مادة الجرح ، و بخصوص عقوبة الحبس المطبقة في مجال حماية البيئة البحرية ، فإنها تجسدت لنا من خلال قانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة إذ ينص على انه يعاقب بالحبس من 6 أشهر إلى سنتين كل ربان سفينة جزائرية أو قائد طائرة جزائرية أو كل مختص يشرف على عمليات الغمر و الترميد في البحر على متن آليات جزائرية أو قاعدة قائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري ، مرتكبا بذلك مخالفة لأحكام المادتين 52 و 53 أعلاه ، و في حالة العود تضاعف العقوبة.⁽³⁾

1- أنظر المادة 05 من قانون العقوبات القانون رقم 21-14 المعدل للقانون رقم 15-19 والمعدل والمتمم للأمر رقم 66-156 المتضمن قانون العقوبات.

2- الفتى منير، المرجع السابق، ص 141.

3- بوغازي جهيد، المرجع السابق، ص 70.

كذلك أقر نفس القانون على أنه يعاقب بالحبس من سنة واحدة الى خمس سنوات كل ربان خاضع لأحكام المعاهدة الدولية للوقاية من تلوث البحر بالمحروقات المبرمة بلندن 12 ماي 1954 و تعديلاتها الذي ارتكب مخالفة لأحكام المتعلقة بخطر صب المحروقات أو مزيجها في البحر ، و في حالة العود تضاعف العقوبة .⁽¹⁾

ونص أيضا القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة على أنه يعاقب كل ربان سفينة غير خاضع لأحكام المعاهدة المذكورة أعلاه يرتكب مخالفة لأحكام المادة 93 أعلاه، بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين ، و في حالة العود تضاعف العقوبة. كما أنه يعاقب بالحبس لمدة سنتين كل من رمي أو أفرغ أو ترك تسربا في المياه السطحية أو الجوفية في مياه البحر الخاضعة للقضاء الجزائري بصفة مباشرة وغير مباشرة ، لمادة أو مواد يتسبب مفعولها أو تفاعلها في إلحاق الأضرار، و لو مؤقت بصحة الإنسان أو النبات أو الحيوان أو يؤدي ذلك إلى تقليص استعمال مناطق السياحة ، أما بخصوص المنشآت المصنفة تعاقب المادة 102 من نفس القانون بالحبس لمدة سنة واحدة كل من استغل منشأة دون الحصول على ترخيص من الجهة الإدارية المختصة.⁽²⁾

أ-2- عقوبة الإعدام في التشريعات البيئية الجزائرية.

نظرا لخطورة عقوبة الإعدام كانت قوانين حماية البيئة تسعى من أجل حماية الحقوق الأساسية للأفراد ، و من ضمنها الحق في الحياة ، فان التشريعات العقابية تصون هذا الحق أيضا رغم أنها أحيانا تسلبه من الإنسان إلا أنها تلجا إلى ذلك إلا في الحالات التي تكون فيها الجريمة خطيرة تمس بأمن المجتمع .⁽³⁾

¹- بوغازي جهيد، المرجع السابق، ص 70.

²- بوغازي جهيد، المرجع نفسه، ص 71.

³- الفتني منير، المرجع السابق ، ص 141.

لقد نص المشرع الجزائري على عقوبة الإعدام في نص المادة 500 من قانون 98-05 المعدل و المتمم للأمر 76-80 و المتضمن قانون البحري، و ذلك بالإعدام كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية التي عمدا نفايات مشعة في المياه التابعة للفضاء الجزائري.

أ-3- عقوبة الغرامة في التشريعات البيئية الجزائرية.

بعد صدور قانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة أصبح مقدار الغرامة مرتفع من الذي كان منصوص عليه في قانون البيئة 83-03 الملغى ، و بالتالي قام المشرع الجزائري بالاعتماد على العقوبة المالية بخصوص جرائم تلوث البيئة بشكل عام و جرائم تلويث البيئة البحرية على الخصوص ، و هذا مانظمته معظم التشريعات الجنائية الحديثة.⁽¹⁾

و الغرامة عبارة عن مبلغ من المال يلزم المحكوم عليه بدفعه إلى الخزينة العمومية ، و تعد عقوبة الغرامة أحسن العقوبات ، و ذلك لكون أغلب الجانحين في المجال البيئي أغلبهم من المستثمرين الاقتصاديين، فالمشرع الجزائري من خلال القانون 10-03 الذي ألغى أحكام القانون 83-03 ، أبدى اهتمامه بهذا النوع من العقوبات و هذا بدل انه في حقيقة مدركة لخطورة الوضع ، و أنه متبع لكل التغيرات و مايطرأ على البيئة البحرية و مايلحقها من أضرار و أخطار سواء على المستوى الدولي أو الداخلي و لهذا نجد،

أ-3-1- الغرامة كعقوبة أصلية

تعد الغرامة أصلية وفق قانون 03-10 و الذي نص على يعاقب بغرامة من مائة ألف دينار 100.000 دج إلى مليون دينار 1.000.000 دج كل ربان تسبب بسوء تصرفه

¹- بوغازي جهيد، المرجع السابق ، ص 72.

أورعونته أو غفاته أو إخلاله بالقوانين و الأنظمة في وقوع حادث ملاحى ،أو لم يتحكم فيه أو لم يتفاده و نجم عنه تدفق مواد تلوث المياه الخاضعة للقضاء الجزائري.(¹)

أ-3-2-الغرامة كعقوبة إضافية تبعية

كما تعد الغرامة كعقوبة إضافية إلى عقوبة الحبس و فق قانون 03-10 و الذي نص على أن يعاقب بغرامة من مائة ألف دينار 100.000دج إلى مليون دينار جزائري 1.000.000دج كل ربان سفينة جزائرية أو قائد طائرة جزائرية أو كل شخص يشرف على عمليات الغمر أو الترميد في البحر على متن آليات جزائرية و قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري مرتكبا بذلك مخالفة لأحكام المادتين 52 و 53 أعلاه، بالإضافة إلى عقوبة الحبس ، كما نص نفس القانون على عقوبة الغرامة كعقوبة إضافية لعقوبة الحبس و يعاقب بغرامة من مليوني دينار 2.000.000دج إلى عشرة ملايين دينار جزائري 10.000.000دج،بالإضافة إلى عقوبة الحبس كل من خالف احكام المادة 57 من هذا القانون و نجم عن ذلك صب محروقات أو مزيج من المحروقات في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري.(²)

ب-العقوبات التبعية و التكميلية

ويقصد بهذه العقوبات هي عقوبات تبعية و تكميلية للعقوبات الأصلية ، وقد نص المشرع الجزائري على العقوبات التبعية في مجال البيئة البحرية عندما تكون هناك جناية بيئية فقط، فتطبق بقوة القانون حسب مانصت المادة 03 من قانون العقوبات الجزائري ، و الجنايات البيئية في التشريعات البيئية منعدمة تقريبا لأن أغلب الجرائم جنح ومخالفات

¹ - انظر، المادة 97 من قانون 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 المعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، المرجع السابق ، ص 20.

² - انظر، المادة 90 من قانون 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 المعلق بحماية البيئة في إطار الهيئة المستدامة، المرجع السابق ن ص 18.

بالنسبة للمجال البيئي البحري ، إلا انه في حالة وجود جناية بيئية تطبق العقوبات التبعية و التكميلية .⁽¹⁾

ب-1-المصادرة.

إن هذا الإجراء لا يطبق في الجرح أو المخالفات الخاصة بالمجال البيئي بصفة عامة و المجال البحري على وجه الخاص ، إلا بوجود نص قانوني يقرر ذلك الإجراء ، و هذا الأخير يلعب دورا كبيرا و هاما في مواجهة الجنوح الماسة بالبيئة البحرية ، و منه نجد أن قانون العقوبات الجزائري أجاز للمحكمة عند الحكم بالإذن في جناية أو جنحة أن تحكم بمصادرة الأشياء المضبوطة التي تحصلت من جريمة أو التي استعملت في ارتكابها و التي كانت معدة لاستعمالها فيها.⁽²⁾

وفي مجال البيئة البحرية كل جنحة أو مخالفة بيئية يمكن المصادرة ، و هناك أمثلة على ذلك في قانون 01-11 المتعلق بالصيد البحري ، جاء في مادته 82 على أنه في حالة استعمال مواد متفجرة تحجز سفينة الصيد اذا كان مالكا هو مرتكب المخالفة.

ب-1-غلق المنشأة.

يقصد بغلق المنشأة حل الشخص الاعتباري و منعه من القيام بأي نشاط يمسس بسلامة البيئة ، و لقد أثبت الواقع فعالية هذا الإجراء في حل الشخص الاعتباري لما ينطوي عليه من ردع الجاني ، ليس عن ارتكاب أي جريمة من جرائم تلويث البيئة البحرية فقط و إنما أثبتت فعاليتها في جرائم تلويث البيئة ككل.⁽³⁾

¹ - وناسة جدي ، المرجع السابق ، ص 143.

² - على عدنان الفيل ، دراسة مقارنة للتشريعات العربية الجزائية في مجال مكافحة جرائم التلوث البيئي المختلفة، المجلة الزرقاء للبحوث والدراسات الإنسانية ، المجلة التاسعة، عدد02، سنة2002، ص 50.

³ - بوغازيجهيد ، المرجع السابق، ص74.

ثانيا : التدابير الاحترازية

تعد التدابير الاحترازية من بين التدابير التي تأتي بعد انتهاج الردع بالعقوبات التكميلية ومن هنا عدة تدابير احترازية من بينها.

أ- المنع من ممارسة النشاط

يعد هذا التدبير الاحترازي الشخصي سبيلا وقائيا يهدف الى منع الجائح من ارتكاب الجريمة البحرية (التلوث البحري).

فتكون المهنة أو النشاط عاملا لارتكابها و نظرا لخطورة هذا التدبير يستثني مجال تطبيقه على المخالفات، كما حدد مدة قصوى لتطبيقه لا تتجاوز 10 سنوات ، و من أمثلة سحب رخصة استغلال الشاطئ عند عدم احترام الجائح لالتزاماته بعد اعذراه، فقد نص المشرع الجزائري في القانون 03-10 بأنه يجوز للمحكمة أن تقضي بمنع استعمال المنشأة إلى حين الحصول على ترخيص من الجهة المختصة.⁽¹⁾

ب- المصادرة.

تعد المصادر من بين العقوبات التكميلية في حالة كما سلف ذكره إذا انصبت على الشيء المباح لتحقيق بها إيذاء الجائح في ذمته المالية ، و يكون تدبيرا احترازيا عندما تنصب على أشياء غير مباحة فتكون أداة للوقاية من استخدامها في إجرامه ، و من أمثلتها في مجال حماية البيئة البحرية حجز معدات الصيد البحري المحظورة التي ارتكبت فيالجريمة ، كما هو الشأن بالنسبة للصيد السمك بطريقة غير شرعية فيتم توجيهها لجهة ذات منفعة عمومية بعد التأكد من سلامتها.⁽²⁾

¹- انظر، المادة 102 من قانون 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، المرجع نفسه ، ص19.

²- بوغازي جهيد، المرجع السابق ، ص 76.

ج- الوقف المؤقت للنشاط أو الغلق النهائي.

تعد أبرز التدابير العينية في مجال جرائم تلويث البيئة البحرية ، و يقصد منع المنشأة المخالفة لأحكام التشريعية البيئية من مزاولة نشاطها بصفة مؤقتة أو دائمة ، متى تسببت في إحداث أضرار أو مساوئ تبلغ درجة يتعذر تفاديها.(¹)

فالغلق من العقوبات الضارة بمصالح الشركاء و الدائنين و تتعدى أثاره للغير، فالإيقاف غالبا ما ينصب على نشاط المؤسسات الصناعية ، و الوقوف المؤقت هو عبارة عن تدبير تلجأ إليه الإدارة في حالة وقوع عطب بسبب مزاولة المشروعات الصناعية لنشاطها ، و قد يؤدي الى تلويث البيئة لأنه يمكن إيقاف النشاط متى شكلت خطرا، ونظرا لخطورة هذه العقوبة و شدتها لأنها تحمل معنى حل الشخص المعنوي ، فانقسم الرأي حولها بين معارض للأخذ بفكرة غلق المنشأة في جرائم تلويث البيئة ، وذلك لما يؤدي إليه من أثار سلبية على الاقتصاد عن طريق الحد من التوسع في الأنشطة الصناعية و التجارية ، بالإضافة إلى أن غلق المنشأة يمثل إهدار لمبدأ شخصية العقوبة ، فقد يمتد أثاره ليشمل أشخاص لا ذنب لهم حسب هذا الرأي ، و هناك من يؤيد فكرة الغلق للمنشأة لأنها تحد من الأنشطة الخطرة التي تمس بالنظام العام.(²)

أقر المشرع الجزائري بغلق المنشأة كعقوبة أصلية عينية توقع على الأشخاص المعنوية في مواد الجنايات و الجنح من خلال نص المادة 18 مكرر من قانون العقوبات 04-15 المؤرخ في 10/11/2004(³)، على غلق المؤسسة أو فرع من فروعها لمدة لا تتجاوز

1 - انظر المادة 102 و المادة 36 من قانون 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، المرجع السابق.

2 - بوغازيجهيد، المرجع السابق ، ص76

3 - الفتني منير، المرجع السابق ، ص153.

خمس سنوات ، غير أن المشرع الجزائري استثنى في هذا القانون من خلال المادة 51 مكرر منه كل من دولة و الجماعات المحلية و الأشخاص المعنوية الخاضعة للقانون العام أخذ المشرع الجزائري بغلق المنشأة كتدبير احترازي من أجل منع الخطر ، حيث نصت المادة 102 من قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة على أنه يعاقب كل من استغل منشأة دون الحصول على ترخيص المنصوص ضمن الشروط المنصوص عليها ، و يمكنها أيضا الأمر بالإنفاذ المؤقت للخطر، كما يجوز للمحكمة الأمر بإرجاع الأماكن إلى حالتها الأصلية.(1)

¹- الفتني منير، المرجع السابق ، ص153.

خاتمة

الخاتمة

خاتمة

تُعتبر البيئة بصفة عامّة والبيئة البحريّة على وجه الخصوص، من بين المواضيع المتجددة والأساسية على المستوى الدّولي التي ازداد اهتمام المجتمع الدولي بدراستها منذ القرن العشرين، لما يرتبط بها من مشاكل تُهدّد الحياة البشرية جمعاء والطبيعة وكل ما يرتبط بها.

إنّ التطور الذي طرأ على موضوع حماية البيئة البحريّة من التلوث-حسب جانب من الباحثين والمدافعين عن البيئة- والنتائج المتوصل إليها في عديد من المؤتمرات البيئية الدولية تقضي بأن الإهتمام بالبيئة البحرية ليس ترفاً فكرياً بقدر ما هو ضرورة حياتية ملحة تستوجب العمل المشترك الفعّال من قبل جميع الفواعل على المستويين الداخلي والدولي من أجل وجود الإنسان وبقائه على قيد الحياة في هذه المعمورة.

إنّ الحماية القانونية التي لجأت إليها الدّول ومن بينها الجزائر سواء من خلال الطرق والآليات القانونية، والتي تسعى للوقاية والحماية من مخاطر تلوث البحار والأضرار التي تنجم جرّاء التلوث الناجم عن حوادث السفن وناقلات النفط وما يتم تصريفه في البحر من قبلها، وبما يشكل ذلك خطراً على صحة الإنسان، وعلى حياة الكائنات الحية الموجودة في ذلك المجال البحري، تعدّت المفاهيم التقليدية للحماية القانونية إلى طرق وأنماط ومفاهيم جديدة أدمجتها الجزائر في منظومتها القانونية وسياساتها العامة، وهي حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، والتي تهدف إلى تحقيق تسيير عقلاني للموارد الموجودة على كوكب الأرض والتسيير المندمج للمناطق الساحلية.

الخاتمة

أولاً: أهم نتائج الدراسة:

بعد دراسة هذا الموضوع المهم والحساس والذي يربط حقلي علمين مختلفين القانون والبيئة، والقانون البيئي بالقانون البحري للأعمال، وفي هذا الصدد نخلص إلى تقديم مجموعة من النتائج، منها:

1- الجزائر من بين الدول المسائرة للآليات القانونية الدولية في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث، من خلال المصادقة على الاتفاقيات الدولية ووضع سن القوانين الوطنية تتعلق بالمجال البحري وحمايته.

2- السفن من بين مصادر التلوث البحري في تلويث البيئة البحرية خاصة بسبب أنشطة النقل والتنقيب وصرف للنفايات دون مبالاة للأضرار والنتائج الوخيمة.

3- وجود اهتمام وطني رسمي بضرورة تفعيل طرق حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن، ويظهر ذلك من خلال الاتفاقيات الدولية الثنائية والإقليمية لحماية الشريط الساحلي والبحر الأبيض المتوسط، وإستحداث المخططات الإستيعابية للتدخل..إلخ.

4- إقرار المشرع الجزائري مجموعة من العقوبات والجزاءات والتدابير في حالة الإخلال بالبيئة البحرية، والتي يُلاحظ عليها أنها ذات صبغة ردعية وعقابية في مجملها.

5- وجود نوع من القصور في الاتفاقيات الدولية المعنية بمكافحة التلوث الناجم عن السفن، مما يستوجب الدعوة إلى مراجعتها عن طريق الدعوة إلى مؤتمر دولي في هذا الخصوص.

الخاتمة

كما يُمكن القول من خلال ما سبق، بأنّ وبالرغم من وجود هيئات تسعى لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن في الجزائر، إلا أن مجال عملها لا يزال محدوداً جداً، هذا راجع ربما إلى محيط عملها والذي يتسم بغياب ثقافة بيئية واعية ومسؤولة داخل المجتمع، ولعدم جودة وفعالية التشريعات الرادعة لمرتكبي المخالفات والجرائم البيئية، ويظهر ذلك جلياً في افتقارها لعقوبات قاسية أمام الهيئات القضائية.

ثانياً: توصيات الدراسة

وبناءً على ما سبق عرضه خلال هذه الدراسة، وكتوصيات في موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث بالسفن في ضوء التشريع الجزائري، نقترح:

- استحداث أقطاب قضائية متخصصة، وكذا العمل على تكوين قضاة مختصين في مسائل القانون البحري، بما يجعل القضاء وسيلة فعالة لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن.

- السّهر والحرص من الجزائر على الانضمام إلى مختلف الاتفاقيات الدولية الخاصة بمجال حماية البيئة البحرية، بشرط لا تخالف المبادئ والقيم الخاصة بالجمهورية الجزائرية.

- ضرورة السهر على مواكبة التطور الصناعي والعلمي من قبل الجزائر بمؤسساتها للبحث عن الطرق العملية والفعالة من أجل حماية البيئة البحرية.

- وجوب العمل على تمكين الإدارات المعنية بمجال حماية البيئة البحرية من الترسانة القانونية الداخلية والاتفاقيات الدولية المصادق عليها، والتي تُعنى بمجال حماية البيئة البحرية، وتكوين إطاراتها في هذا الشق.

الخاتمة

- العمل على تفعيل المبادئ البيئية العالمية والمتعارف عليها، والتي أقرها المشرع الجزائري، وتشجيع آلية الجباية البيئية على المستوى الدولي سيما في حالة السفن الملوثة للبيئة (مبدأ الملوث الدافع).

- كما نضم صوتنا إلى الباحثين الداعين إلى "وضع قواعد قانونية تنطوي على فرض التزامات على عاتق السفن تقضي بخضوعها للتفتيش الدوري من قبل السلطات المختصة للتأكد من استيفائها لجميع الشروط الدولية التي تضمن حماية البيئة البحرية ومكافحة التلوث وفرض العقوبات على هذه السفن في حالة ارتكابها لأي مخالفة".

والله ولي التوفيق

قائمة المراجع

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: القرآن الكريم

سورة النمل ، سورة الأعراف ، سورة الروم ، سورة القمر ، سورة الأنبياء.

ثانياً: الدساتير و القوانين

أ- الدساتير:

دستور 1989، الصادر بتاريخ 28 فبراير 1989، ج.ر، العدد 09، بتاريخ 01/03/1989.

ب- النصوص التشريعية :

ب-1- المراسيم:

المرسوم الرئاسي 20-442، المؤرخ في 30 ديسمبر 2020، المتعلق بإصدار التعديل الدستوري المصادق عليه في استفتاء أول نوفمبر 2020، ج.ر، العدد 82، المؤرخة في 30 ديسمبر 2020. المرسوم التنفيذي رقم 19 - 226 مؤرخ في 12 ذي الحجة عام 1440 الموافق 13 غشت سنة 2019، و الذي يحدد مهام مديريات البيئة في الولايات و تنظيمها الصادر في ج.ر رقم 50 المؤرخ في 19\08\2019.

المرسوم التنفيذي رقم 96 - 60 المؤرخ في 27 يناير 1996 المعدل والمتمم بالمرسوم رقم 94-03 المؤرخ في 17/12/2003 المتضمن إحداث مفتشية البيئة على مستوى البيئة، ج.ر، العدد 80، الصادرة بتاريخ 21/12/2003

المرسوم التنفيذي 93/68 المؤرخ 01/03/1993 المتعلق بطرق تطبيق الرسوم على الأنشطة الملوثة أو الخطيرة على البيئة، ج.ر، العدد 14.

المرسوم رقم 88-228 المؤرخ في 05-11-1988 و المتضمن شروط قيام السفن و الطائرات بغمر النفايات التي من شأنها تلويث البحر، ج.ر، العدد 44 .

المرسوم 83-580 الصادر في 22-10-1983 و المتضمن إلزام ربابنة السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث في البحر، ج.ر العدد 44 .

قائمة المصادر والمراجع

ب-2- القوانين:

قانون العقوبات رقم 14-21 المعدل للقانون رقم 15-19 والمعدل والمتمم للأمر رقم 66-156 المتضمن قانون العقوبات.

القانون رقم 07-12 والمؤرخ في 21 فبراير 2012، والمتعلق بالولاية(الصادر في ج.ر رقم 12 المؤرخة في 29 مارس 2012).

القانون رقم 06-12 المؤرخ في 12 يناير سنة 2012 والمتعلق بالجمعيات، ج.ر، رقم 02 لسنة 2012، الصادرة في 15 /01/ 2012.

القانون رقم 10-11 المؤرخ في 22 يونيو 2011 ، والمتعلق بالبلدية .

القانون 02/02 المؤرخ في 05 فبراير 2002، والمتعلق بحماية الساحل وتثمينه، ج.ر، العدد 10، الصادرة بتاريخ 12 فيفري 2002.

القانون 10-03 المؤرخ في 19 يوليو سنة 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج ر، عدد 43 ، المؤرخة في 20/07/2003.

القانون رقم 09-90 المؤرخ في 7 أبريل 1990، والمتعلق بالولاية، المتمم، (الصادر في ج.ر رقم 15 المؤرخة في 11 مارس 1990).

القانون رقم 03-83 المؤرخ في 05 فبراير 1983، والمتعلق بحماية البيئة، ج.ر، عدد 06 الصادرة في 08/02/1983.

القانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التهيئة المستدامة .

ثالثا: الكتب

إبراهيم سليمان عيسى، تلوث البيئة في قضايا العصر، المشكلة والحل، دار الكتاب الحديث، القاهرة، 2002، مصر، زائر، السنة الجامعية 2013/2014.

أحمد عبد الرحيم السايح، أحمد عبده عوض، قضايا البيئة من منظور إسلامي، مركز الكتاب، القاهرة، طبعة 2004.

قائمة المصادر والمراجع

- خليل حسين، موسوعة القانون الدولي العام، الجزء الثاني قانون البحار والجو والفضاء الخارجي، الحرب والحياد وطرق تسوية النزاعات، منشورات الحلبي الحقوقية، ط 1، 2012، بيروت .
- محمد منير حجاب، التلوث وحماية البيئة، قضايا البيئة من منظور إسلامي، دار الفجر للنشر والتوزيع، مصر، طبعة أولى، 1999.
- عبد عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، 2006، مصر.
- عمر سعد الله، حقوق الإنسان وحقوق الشعوب، ديوان المطبوعات الجامعية، ط 04، 2007، الجزائر.
- علي سعيدان، أسس ومبادئ قانون البيئة، موفم للنشر، الجزائر، 2015.
- زينب منصور حبيب، المعجم البيئي، دار أسامة للنشر والتوزيع، 2010، الأردن، ط 1.

رابعاً: الأطروحات و المذكرات الجامعية

مذكرات الماجستير:

- الفتحي منير، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، الجزائر، 2014.
- حميدة جميلة، الوسائل القانونية لحماية البيئة دراسة على ضوء التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، جامعة البليدة، 2001.
- مربوح عبد القادر، حق الإنسان في بيئة صحية و نظيفة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص حقوق وحرريات أساسية، جامعة وهران 2، الجزائر، 2015-2016.
- نور الدين حمشة، الحماية الجنائية للبيئة دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي و الفقه الوضعي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الشريعة والفنون، جامعة الحاج لخضر باتنة، الجزائر، 2005-2006.
- روان دياب، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث بالسفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع قانون البيئة والعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، السنة الجامعية 2014-2015.

قائمة المصادر والمراجع

ب- مذكرات الماستر:

بوغازي جهيد، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق تخصص قانون البيئة والتنمية المستدامة، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، الجزائر، 2019-2020.

مغزي حب الله خالد، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق تخصص قانون دولي عام، جامعة محمد خيضر بسكرة، الجزائر، 2019-2020

خامس: المقالات

أ- المجلات :

باسم محمد شهاب، المشاركة الجماهيرية في حل مشاكل البيئة، مجلة العلوم القانونية والإدارية، العدد الأول، جامعة تلمسان، الجزائر، 2003.

حمادي عبد المالك، البيئة في الجزائر الوضعية وجهود الحماية، مجلة آفاق العلوم، جامعة الجلفة، العدد السابع، مارس 2017.

صلاح الدين عامر، حماية البيئة إبان النزاعات المسلحة في البحار، المجلة المصرية للقانون الدولي، مصر، 1993 .

محمد منصوري، الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث بين القانون الدولي العام والتشريع الداخلي، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 10، عدد 02 جامعة باتنة، الجزائر، 2019.

على عدنان الفيل، دراسة مقارنة للتشريعات العربية الجزائرية في مجال مكافحة جرائم التلوث البيئي المختلفة، المجلة الزرقاء للبحوث والدراسات الإنسانية، المجلة التاسعة، عدد 02، سنة 2002.

غواس حسينة، الحماية المستدامة للساحل في ظل القانون الجزائري، مجلة العلوم الإنسانية، عدد 46 ديسمبر 2016.

زروالي سهام، اليات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت، الاكاديمية للدراسات الاجتماعية و الانسانية، قسم العلوم الاقتصادية و القانونية، العدد 21، جانفي 2019.

قائمة المصادر والمراجع

ب- المحاضرات:

- أحمد اسكندري، محاضرات في تلوث البيئة البحرية، الجزء الأول(مفهوم ومصادر)، أقيمت على طلبية ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، السنة الجامعية 2013/2014.
- أحمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام أقيمت على طلبية ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر. السنة الجامعية 2013/2014.

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

أ	.....مقدمة
06	.....الفصل الأول : الإطار التشريعي والتنظيمي للبيئة البحرية والتلوث البحري
07	.....المبحث الأول: البيئة والهيئات الكفيلة بحمايتها في ضوء التشريع والتنظيم الجزائري
07	.....المطلب الأول: مفهوم البيئة البحرية
07	.....الفرع الأول: تعريف البيئة
12	.....الفرع الثاني: تعريف البيئة البحرية
16	.....المطلب الثاني: الهيئات الكفيلة بحماية البيئة البحرية في الجزائر
16	.....الفرع الأول: الهيئات المركزية
20	.....الفرع الثاني: الهيئات المحلية
27	.....المبحث الثاني: ماهية التلوث البحري
27	.....المطلب الأول: مفهوم التلوث
27	.....الفرع الأول: التعريف اللغوي و الاصطلاحي للتلوث
30	.....الفرع الثاني: تعريف التلوث من منظور الفقه الإسلامي و القانون الجزائري
32	.....المطلب الثاني: مفهوم التلوث البحري
32	.....الفرع الأول: تعريف التلوث البحري وعناصره
35	.....الفرع الثاني : مصادر التلوث البيئي الناجم عن السفن
39	.....الفصل الثاني : آليات و طرق حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن
	.....المبحث الأول: الاتفاقيات الدولية و القوانين الوطنية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث
40	.....الناتج عن السفن
40	.....المطلب الأول: حماية البيئة البحرية في القوانين الوطنية
41	.....الفرع الأول: الأطر القانونية الوطنية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من السفن
47	.....الفرع الثاني: القوانين الوطنية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي
50	.....المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية في الاتفاقيات الدولية المصادق عليها من قبل الجزائر...
	.....الفرع الأول: الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر الخاصة بحماية البيئة البحرية من
51	.....السفن

فهرس المحتويات

55	الفرع الثاني: اتفاقية لندن دولية لعام 1954 الخاصة بحماية البيئة البحرية في التلوث بالنفط.
58	المبحث الثاني : طرق حماية البيئة البحرية وجزاءات المساس بها.....
58	المطلب الأول : طرق حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن.....
58	الفرع الأول : حماية البيئة البحرية بالوسائل الميكانيكية.....
60	الفرع الثاني : حماية البيئة البحرية بالوسائل الكيميائية.....
65	المطلب الثاني : الجزاءات و العقوبات المقررة لحماية البيئة البحرية.....
65	الفرع الأول : الجزاءات و العقوبات الإدارية لحماية البيئة البحرية من التلوث.....
69	الفرع الثاني: الجزاءات و العقوبات الجنائية لحماية البيئة البحرية من التلوث.....
79	الخاتمة
84	قائمة المراجع
90	الفهرس

مَلَأَ ص

يُعد موضوع الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن من المواضيع التي تحتل الصدارة في البحوث والدراسات القانونية المتخصصة، ذلك أن ظاهرة التلوث البحري تتجاهل الحدود المرسومة، ما يجعل الأخطار والتهديدات البيئية التي تطرأ داخل المياه الخاضعة لسيادة الدولة أو ما وراءها يتطلب حلولاً موحدة؛ عن طريق التداخل المتبادل بين القانون الدولي العام والقانون الوطني، مما يجعل البيئة البحرية إحدى أهم الاهتمامات الحديثة في القانون الدولي لما تتميز به من خصائص ونظام بيئي متكامل، جعل لها أهمية متميزة تؤثر في الحياة الإنسانية خاصةً أن البحار مصدر أساسي للغذاء ومورد هام للكنوز والمعادن.

Summary

The issue of legal protection of the marine environment from pollution resulting from ships is one of the topics that occupy the fore in specialized legal research and studies, because the phenomenon of marine pollution ignores the drawn borders, which makes environmental risks and threats that occur within the waters under the sovereignty of the state or beyond require unified solutions; Through the mutual overlap between public international law and national law, which makes the marine environment one of the most important modern concerns in international law due to its characteristics and an integrated ecosystem, making it a distinct importance that affects human life, especially since the seas are a primary source of food and an important resource for treasures and minerals.