جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: النشاطات البحرية والمينائية.

من تقديم الطالب(ة):

-لشهب أميرة.
-موات إيمان.
-بوزغاية نور الهدى.

تحت إشراف:

باسل سهام.

لجنة المناقشة:

الاسم و اللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/ إيمان شعابنة	أستاذ محاضر	رئيسا
أ/ سهام باسل	أستاذ مساعد	مشرفا ومقررا
أ/ عليمة بوصلاح	أستاذ مساعد	مناقشا

دورة جوان 2022

الشكر والعرفان

عن أبي هريرة –رضي الله عنه–قال الرسول صلى الله عليه وسلم: "من لا يشكر الناس لا يشكر الله".

شيء جميل أن يسعى الإنسان للنجاح ويحصل عليه والأجمل أن يذكر من كان السبب في ذلك.

إلهي لا يطيب الليل إلا بشكرك ولا يطيب النهار إلا بطاعتك، ولا تطيب اللحظات إلا بذكرك.

الحمد الله حمدا طيبا مباركا فيه والصلاة والسلام على رسوله الكريم على ما أكرمنا به من إتمام هذا العمل المتواضع.

يطيب لنا أن نتقدم بخالص الشكر وعظيم الامتنان والتقدير للأستاذة الفاضلة "باسل سهام" المشرفة على هذا العمل أمدها الله بالصحة والعافية التي حرصت على إتمام هذا العمل وتقديمها النصائح والإرشادات لها أعظم تقدير على ما أجادت وما أفادت فجزاها الله كل خير.

وإن كان المقام يستدعي رد الجميل فإن كل أستاذ في قسم الحقوق يحظى بشرف الشكر والتقدير على كل ما قدموه لنا من معرفة ونصائح طيلة مشوارنا الدراسي.

ونتوجه بالشكر الخاص إلى كل عمال مؤسسة الميناء القديم على حسن الاستقبال والمساعدة التي حضينا بها أثناء قيامنا بالدراسة الميدانية وخاصة السيدة لعوبي أمال والسيد شايب وليد

كما أتقدم بالشكر إلى كل من ساهم في إنجاز هذا العمل من قريب أو بعيد حتى ولو بكلمة طيبة مشجعة أو دعوة.

وأخيرا أتقدم بالشكر إلى أعضاء لجنة المناقشة على تفضلهم لإثراء هذا العمل المتواضع.

الإهداء

إهداء

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على صاحب الشفاعة سيدنا محمد النبي الكريم وعلى آله وصحبه الميامين ومن تبعهم بإحسان إلى يوم الدين أما بعد أهدي عملي هذا المتواضع إلى:

والداي العزيزان اللذان ساندني في صلاتهما ودعائهم وكانا لي خير مرشد نحو طريق العلم والمعرفة أطال الله في عمرهما.

إلى الذي جعله الله أجمل قدر في دنيتي الى سندي في هذه الدنيا الى عوني بعد الله أخي العزيز حفظه الله ورعاه.

إلى من كانتا سندا لي في السراء والضراء ولازلت أعتمد عليهما في أدق تفاصيل حياتي إلى من كان لهما الفضل في إزالة الكثير من العقبات والصعوبات من طريقي أختاي الجميلتان أطال الله في عمرهما ووفقهما في حياتهما بالنجاح والصحة.

إلى الأستاذة الفاضلة باسل سهام المشرفة على هذا العمل جزاها الله كل خير وأطال في عمرها على النصائح والارشادات التي قدمتها لنا لإتمام هذا العمل.

إلى من كانت برفقتي ومصاحبتي في أيام الدراسة إيمان.

إلى كل عائلتي من قريب أو بعيد وخاصة خالي وخالاتي الذين لم يبخلوا عليا يوما بنصيحة أو دعوة.

كما أهدي هذا العمل إلى كل الأصدقاء والزملاء وكان عونا لنا لإكمال هذا العمل وأخص بالذكر السيدة لعوبي أمال والسيدة بشاغة خديجة.

أميرة

إهداء

"وآخر دعواهم أن الحمد الله رب العالمين"

الحمد لله الذي ما انتهى درب وختم جهد ولا تم سعي إلا بفضله، أهذي هذا العمل المتواضع إلى:

- أمي وأبي الكريمين حفظهما الله لي.
- إلى إخوتي وأخواتي.
- إلى من ساندني ووقف بجانبي لطفي.
- إلى صديقتي أميرة.
- إلى كل من كان برفقتي ومصاحبتي أثناء دراستي في الجامعة.
- إلى خالتي أمال.
- إلى أستاذتي الفاضلة باسل سهام.
- إلى الأستاذتين المناقشتين: أ. شعابنة إيمان وأ. بوصلاح عليمة.

إلى كل هؤلاء أهذيهم هذا العمل المتواضع، سائلة الله العلي أن ينفعنا به ويمدنا بتوفيقه.

ايمان

إهداء

إلى الإنسان الذي علمني الصبر طريقا لنجاح

إلى والداي السند والقدوة وجميع أفراد أسرتي

إلى جميع أفراد الأسرة التربوية في كليتنا

إلى كل من ساعدنا في إعداد هذه المذكرة

إلى كل من أحمل لهم المحبة في قلبي

إلى كل هؤلاء أهدي ثمرة جهدي

نور الهدى

قائمة المختصرات:

-ص: الصفحة

-ج.ر: الجريدة الرسمية

-د.ط: دون طبعة

-ق.م.ج: القانون المدني الجزائري

-ق.ع.ج: قانون العقوبات الجزائري

مقدمة

يواجه العالم في وقتنا الحالي مشكلة من أصعب وأعسر المشكلات التي يمكن أن تلحق الخطر بالجنس البشــري، هذه المشــكلة هي تلوث البيئة البحرية بصــفة عامة والتلوث بالســفن بصــفة خاصة[1].

ولو نظرنا للكرة الأرضــية لوجدنا أن البحار تشــغل معظم مســاحتها فهي تعد عالم مســتقل بذاته وأركانه وجوانبه، لهذا تعتبر البيئة البحرية العنصـــر الهام في النظام العالمي أين تحظى بأهمية أســاســية من عدة جوانب منها التجارية، الثقافية، الســياســية وغيرها الأمر الذي جذب انتباه العالم إليها حيث بدأ الســباق نحوها من أجل اســتغلالها والاســتفادة من ثرواتها لتحقيق أهداف ومصــالح شعبها.[2]

ومع التطورات التي مرت بها البشـــرية على وجه الأرض تمكن الإنســـان من التغلب على الصعوبات التي كان يواجهها في السابق لاستغلال مختلف خيرات البيئة البحرية وذلك بعد دخوله الى عصــر الصــناعة والاســتكشــافات التكنولوجية أين ابتكر أســاليب علمية جديدة ومتطورة عمد عليها في مجالات مختلفة منها تسـيير ناقلات النفط العملاقة، اسـتغلال قاع البحر وباطن أرضــه واكتشاف الطاقة النووية واستخدامها في أغراض مختلفة[3].

كل هذا جعل البيئة البحرية في وضـــع غير مقبول في الكثير من مناطق العالم حيث باتت تعاني من تدهور خطير أخل بالتوازن البيئي وأثر بشــكل ســلبي على الحياة البحرية مما أدى الى تعريض حياة الإنســان وأســس بقائه للخطر[4]، وبمرور الوقت ومع تزايد حركة النقل البحري أصــبح التلوث الناجم عن السـفن من أخطر الملوثات التي تمس البيئة البحرية من جهة والصـحة البشـرية من جهة أخرى.

---

[1]عباس إبراهيم دشتى "الجوانب القانونية لتلويث البيئة البحرية بالنفط"، مذكرة ماجيستير في القانون العام جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن، 2010 م، ص 01.

[2]مقاني فريد " حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري " أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم تخصص قانون البيئة والعمران، جامعة الجزائر1، السنة الجامعية 2021/2020، ص1

[3]واعلي جمال "الحماية البحرية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث دراسة مقارنة " رسالة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان كلية الحقوق والعلوم السياسية، السنة الجامعية 2009-2010.

[4]الفتني منير "الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون العام تخصص البيئة والعمران، جامعة الجزائر 01، السنة الجامعية 2013-2014، ص02

حيث عرف الفقه التلوث البحري بأنه تغيير يطرأ على البيئة البحرية وذلك بإدخال الإنســـان بطريقة مباشـــرة أو غير مباشـــرة لمواد أو طاقة فيها على نحو يلحق الضـــرر بالمواد الحية أو المخاطر بصحة الإنسان وبالحياة في البحر ويؤثر على نوعية مياه البحر ويضعف خواصه[1].

أما التلوث من السفن كواقعة بحرية فيمكن تعريفه إستنادا لاتفاقية لندن لمنع التلوث لعام 1973 بأنه:

" أي حدث يتضمن إفراغ حال أو محتمل لمادة ضارة من السفن في البحر، أو أي تدفقات لمثل هذه المادة"[2].

ومن المعروف أن الحق في العيش في بيئة ســليمة هو حق من الحقوق المقررة للإنســان ســواء تعلق الأمر بالحاضر أو المستقبل الأمر الذي جعل من تلوث البيئة البحرية بالسفن مشكلة تجذب الانتباه التام لجميع الدول جراء التهديد الكبير الذي صـــارت البحار والمحيطات محلا له، ونتيجة للانشــغال الكبير للدول بهذه الوضــعية لجأت هذه الأخيرة للبحث عن آليات فعالة من شــأنها الحد من هذه الظاهرة أو حتى إزالتها نهائيا.[3]

وتتجلى أهمية الموضـــوع في كونه من المواضـــيع الظاهرة مؤخرا على الســـاحة القانونية التي فرضت نفسها بسبب ازدياد الحاجة للبيئة البحرية من قبل الدول لما لها من أهمية اقتصادية جعلتها تنفرد بها عن غيرها من البيئات الأخرى، حيث أصـبحت تمثل رقما لا يسـتهان به في اقتصـاديات العالم فهي تشكل مخزون هائل للثروات الباطنية من معادن كالنفط والغاز، وبها ثروة سمكية كبرى تعتبر مصدر رئيسي للغذاء لدى العديد من الشعوب البحرية[4].

كما يزيد من أهمية الدراســـة لموضـــوعنا تزايد المخاطر التي تتعرض لها البيئة البحرية جراء الاستغلال المفرط لها خصوصا بعد التقدم العلمي والتكنولوجي الذي شهدته البشرية مؤخرا، ما أدى

---

[1] **الفتني منير، المرجع السابق، ص28.**

[2] **انظر المادة 02 من الفقرة 06 من اتفاقية لندن بمنع التلوث من السفن لعام 1973.**

[3] **وناسة جدي "الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري"، مذكرة لنيل درجة ماجيستير في القانون تخصص قانون أعمال، جامعة محمد خضير بسكرة، السنة الجامعية 2007-2008، ص1**

[4] **محمدي محمد الأمين/ قويسم الحاج غوتي " التلوث البيئي البحري على ضوء القانون الدولي" مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، العدد التاسع، تيارت، جوان 2017، ص 432**

الى تخريب وتدمير البيئة البحرية أين أصـــبحت تشـــكل خطرا كبيرا يزداد يوما بعد يوم بصـــورة واضحة مما يؤثر حتما على التوازن البيولوجي وحياة الإنسان على حد سواء[1].

وتكمن أسباب إختيار دراسة هذا الموضوع إلى أسباب ذاتية وأخرى موضوعية، أما عن الذاتية فترجع إلى الرغبة في التمكن من الإطلاع وتوسيع الرصيد الفكري للاستفادة المستقبلية سواء في الحياة العملية أو لاستكمال الدراسات في هذا المجال، كذلك طبيعة التخصص الذي ندرس فيه "القانون البحري" مع قابلية الموضوع للبحث.

أما الأسباب الموضوعية فيكمن اختيار الموضوع في حد ذاته لأنه يطرح قضية جوهرية تكمن في تزايد ظاهرة التلوث البحري لاسيما في العصر الحالي مما ينتج عنه مخاطر متنوعة تستلزم كبحها، ولعل أهم سبب هو تبيان مخاطر التلوث البحري بالسفن على المستوى العالمي والدولي وتنبيه المجتمع الدولي بخطورة الوضع وأهمية التصدي له.

ومن أهداف دراستنا لموضوع حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن هو إبراز الإجراءات التي تهتم بهذا المجال ونشر الوعي البيئي بين المواطنين وتوجيههم نحو المحافظة على البيئة البحرية وحمايتها من التلوث والتدهور وزرع الشعور بالمسؤولية في حمايتها، كما تهدف أيضا إلى إظهار ما توصلت إليه الجهود على المستويين الدولي والوطني للتأقلم مع مشكلة التلوث وتحقيق معالجة مناسبة للبيئة البحرية.

ومن الملاحظ أن خوض مثل هذه المواضيع في غاية الأهمية لا يخلو من صعوبات واجهتنا أثناء معالجة القضية، ولعل أهمها تكمن في أن الدراسة طويلة وتحتاج الى وقت كافي للتمكن من دراسة هذا الموضوع من جميع الجوانب وبأدق التفاصيل.

وبعد البحث عن موضوعنا أدركنا عدة دراسات سابقة تناولت موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث من أبرزها:

مقاني فريد" حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري" الذي عالج من خلال رسالته مشكلة التلوث البحري على الصعيد الوطني، حيث أبرز الجهود الوطنية التي تكمن في وضع المشرع الجزائري لترسانة قانونية ترمي لحماية البيئة البحرية من الأضرار الناجمة عن التلوث وكذلك عرض

[1] الفتني منير، المرجع السابق، ص02.

الإتفاقيات الدولية التي صـادقت عليها الجزائر و هيئات الدولة التي تضـمن حماية البيئة البحرية، الأمر الذي أشرنا إليه من خلال الفصل الثاني بطريقة غير مباشرة و ذلك لأن موضوعنا خصص لنوع واحد من مصـادر تلويث البيئة البحرية ألا وهو السـفن وهذا ما يميز بحثنا عنه لأننا عالجنا حيثيات و جزئيات تلويث السـفن للبيئة البحرية الذي تطرق له في شـكل نقاط فقط ولم يقم بالتفصيل فيها لأن موضوع دراسته جاء في شكل عام شامل لجميع مصادر التلوث.

ونظرا لتفاقم ظاهرة التلوث البحري عن طريق السـفن الذي شـهده العالم مؤخرا اهتم المجتمع الدولي عموما والدولة الجزائرية خصـوصـا بوضـع ترسـانة قانونية ترمي لحماية البيئة البحرية من الأضرار الناجمة عن التلوث والحد من مخاطره، هذا ما يجعلنا نطرح الإشكالية التالية:

ما مدى نجاعة الجهود الدولية والوطنية في حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السـفن؟

والتي تطرح بدورها مجموعة من الإشكاليات الفرعية:

-ما هو دور الإتفاقيات الدولية في حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن؟

-ماهي قواعد المسؤولية الدولية الناتجة عن التلوث الناتج عن السفن؟

-ما مدى فعالية القوانين الوطنية في الحد من هذه الظاهرة؟

وللإجابة عن هذه الإشـكالية اتبعنا المنهج التحليلي القائم على تحليل النصـوص القانونية التي أشـارت لحماية البيئة البحرية وكذلك تحليل طبيعة التدابير والتنظيمات التي اعتمد عليها وتم تطبيقها في مجال حماية البيئة البحرية سواء على المستوى الدولي أو الوطني.

كما أننا استعنا بالمنهج الوصفي الذي تمكنا من خلاله وصف حقائق البيئة البحرية والمشاكل التي تتعرض لها.

ولدراسـة إشكالية البحث العامة إعتمدنا على تقسيم البحث إلى فصـلين كل فصـل إلى مبحثين ، كل مبحث إلى مطلبين ، حيث خصـصـنا الفصـل الأول إلى الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناتج عن السـفن ، إذ عالج المبحث الأول أسـباب الإهتمام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السـفن أما المبحث الثاني فقد عالج الآليات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السـفن بينما خصـص الفصـل الثاني للحماية الوطنية للبيئة البحرية من التلوث الناتج عن السـفن حيث عالج المبحث الأول الحماية الإدارية للبيئة البحرية من التلوث

الناتج عن السفن أما المبحث الثاني فقد تحدث عن الحماية القضائية للبيئة البحرية للتلوث الناتج عن السفن.

الفصل الأول

يطرح النظام القانوني لحماية البيئة البحرية موضوع جوهري يكاد يكون حديث الساعة الذي فرض نفسه على الواقع الدولي و لاسيما أن مشكلة تلوث البيئة البحرية بصفة عامة و تلوث البيئة البحرية بالسفن بصفة خاصة بات من أعسر المشاكل التي تهدد ثبات الحياة البشرية [1]، وهذا راجع لتعدد مصادره التي تدخل في البيئة بكميات ملحوظة الأمر الذي يخلف انعكاسات متوقعة على الحياة البحرية و البشرية على حد سواء، ونظرا لطابع هذه المشكلة و جديتها فهي لا تنحصر في دولة واحدة أو إقليم معين بل أصبحت تتسم بالعالمية بفعل قدرة اتساعه و انتشار آثاره لأقاليم دولية عديدة منها ماهي خاضعة لسيادة دولة و منها ما لا تخضع لسيادة أي دولة بالإضافة الى تعديه لمناطق بحرية مشتركة لدولتين أو أكثر مما جعل من هذا الشأن أكبر تحدي يواجه المجتمع الدولي في الوقت الحالي، لذلك أعطت معظم الدول لهذه الظاهرة أهمية ظهرت من خلال عقد مؤتمرات و إبرام مجموعة من الاتفاقيات للتوصل لحلول مناسبة و تطبيق القواعد و المعايير المتفق عليها دوليا قصد الحد من أضرار التلوث كما سعت هذه الجهود لوضع إطار عقابي كآلية لحماية البيئة من خلال فرض مسؤولية دولية على أشخاص القانون الدولي في حالة الانتهاك و عدم التقيد بالأحكام الخاصة لحماية البيئة البحرية.

وانطلاقا من كل هذا يمكن القول أن حماية البيئة البحرية أصبحت قضية أساسية من قضايا العلاقات الدولية نتيجة لآثارها على المجتمع الدولي و آثارها على التنمية الاقتصادية السليمة وقد ظهر الوعي الجماعي من أخطار التلوث البحري ينتشر بين الشعوب والحكومات و المنظمات من أجل المحافظة على موارد البيئة البحرية و ثرواتها الطبيعية، حيث أصبحت حماية البيئة البحرية عن طريق قواعد القانون الدولي شأن يستلزم الاهتمام به لأسباب عديدة و ذلك من خلال طرح تدابير ضامنة لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن وهذا ما سندرسه خلال هذا الفصل في شكل مبحثين:

المبحث الأول: أسباب الاهتمام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

المبحث الثاني: الآليات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

[1]عبد اللاوي عبد الكريم " حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري" مذكرة لنيل شهادة ماجستير تخصص قانون اداري معمق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية 2016-2017، ص 08.

المبحث الأول: أسباب الاهتمام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

يعد التلوث البحري حدث قديم يفرض انعكاسات جد خطيرة وبشدة على البيئة البحرية بسبب تنوع مصادره[1]، هذه المشكلة جعلت البيئة تدفع ضرائب باهظة التكاليف تسببت في تخريب وتلف العديد من البيئات الطبيعية والقضاء على العديد من الكائنات الحية بشتى أنواعها والتي تشكل في مجملها مجموعة عقد كل عقدة تكمل الأخرى لتصل في الأخير للإنسان الذي يعتبر المدبر والمخرب في الكثير من الأحيان جراء قرارته وتصرفاته اتجاه البيئة[2].

وقد بدأ الخطر الحقيقي لهذا التلوث مع تزايد حركة النقل بواسطة السفن التي باتت تبدو كمنشآت ضخمة تلوث البحار بسبب ما تحمله من مواد ضارة بالحياة البحرية بشكل خاص والصحة العامة بشكل عام الأمر الذي من شأنه أن يضاعف نسبة التلوث البحري، خصوصا أن الأضرار التي تمس بالبيئة لا تقتصر على مكان حدوثها فقط بل تنتقل لتصيب أماكن تبعد عن مصدر وقوع التلوث لأن بيئة الإنسان من الجانب الجغرافي و الطبيعي تكون وحدة واحدة لا تتجزأ و عناصرها تتصل ببعضها البعض، لهذا نالت العناية بالبيئة البحرية أهمية خاصة منذ بدء معرفة و تصور المدى الذي يمكن أن تتسع إليه مشكلة تلوث مياه البحار والمحيطات، ومدى خطورة الآثار المترتبة على الثروات الحية و على صحة الانسان ورفاهيته[3].

وبالتالي فإن خطورة التلوث الناتج عن السفن على البيئة البحرية يرجع أساسا الى تعدد أسباب تلويث السفن للبيئة البحرية وهذا ما تناولناه في المطلب الأول ويرجع أيضا إلى تعدد أضرار تلويث السفن للبيئة البحرية وتعديها لحدود الدولة الواحدة وهذا ما تناولناه في المطلب الثاني.

المطلب الأول: تعدد أسباب تلويث السفن للبيئة البحرية

مع زيادة حركة الملاحة البحرية أصبحت عملية تلويث السفن للبيئة البحرية من أخطر العمليات التي تحمل الكثير من الأضرار على البشرية وحتى على البيئة بشكل عام، إذ أن السفن التي تعبر البحار الآن لم تعد مجرد سفن عادية تعبر دون أي مشاكل بل باتت هذه السفن من أبرز المصادر التي تؤثر تأثيرا مباشرا على البيئة البحرية نتيجة ما تلقيه من قاذورات ونفايات في البحر بدون معالجة، حيث أصبحت هذه السفن من وجهة نظر الكثيرين

---

[1] بسام محمود أحمد، لجين وائل محمود " المسؤولية الموضوعية عن التلوث البحري" مجلة جامعة تشرين العلوم الاقتصادية والقانونية، سوريا، المجلد 43، العدد 2021،02، ص 292.

[2] كريمة بورحلي "التلوث البحري وتأثيره على البحارة " دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة ماجيستر في علم الاجتماع تخصص بيئة جامعة متنوري، قسنطينة، 2010/2009، ص59.

[3] محمدي محمد الأمين، قوسم الحاج غوثي، المرجع السابق، ص432.

بلاءً على البحروهذا راجع لتعدد أسباب ومصادر تلويثها للبيئة البحرية، التي يمكن استخلاصها في أربعة مصادر، ولعل أهمها هو تسرب النفط من السفن الذي سنتناوله في الفرع الأول بالإضافة إلى اغراق وتصريف نفايات السفن الذي سنتناوله في الفرع الثاني، ناهيك عن مياه الصابورة التي سنتناولها من خلال الفرع الثالث، و أخيرا المخلفات النووية للسفن كمصدر لتلويث البيئة البحرية التي ندرسها في الفرع الرابع.

الفرع الأول: تسرب النفط من السفن

يعد التلوث النفطي من أوضح وأصعب الملوثات التي قد تصيب البيئة البحرية على الاطلاق، وهذا راجع لعدة أسباب أهمها حركة النقل الواسعة في عرض البحر من نقل للأفراد، البضائع والمواد البترولية ومشتقاتها[1]، بالإضافة إلى الصناعات القائمة على الشواطئ، حطام ناقلات النفط والسفن الأخرى والمخلفات من السفن التي تضخ وتشحن الناقلات بمياه البحر مما يترتب على ذلك تلويث المياه بالنفايات وغيرها من المواد الضارة الأخرى[2].

وباعتبار البترول من أهم مصادر الطاقة على المستوى العالمي ودخوله في الكثير من الصناعات البتروكيمياوية مما أدى الى تزايد الطلب العالمي لخاماته وهذا الذي أدى الى تزايد حركة نقل خاماته عبر البحار والمحيطات، الأمر الذي أدى إلى ارتفاع حوادث التلوث بهذه المادة التي تعتبر من أخطر ملوثات البحر على الإطلاق والتي يتعذر التحكم بها ومنع انتشارها بسبب طابعها العائم والمتحرك أين تتحكم الرياح وعوامل المد والجزر وشدة الأمواج في نسب خطورتها[3].

وعلى الرغم من أن زيت البترول لا يقبل الذوبان في الماء إلا أن جزءا معتبرا من طبقة الزيت التي تغطي سطح البحر تختلط بالماء، هذا الاختلاط يسبب انعكاسات كارثية على الأحياء البحرية وقلب موازين البيئة البحرية لأنه يؤدي بدوره إلى الإخلال بالتوازن الهيدروكربوني للخلايا الحية البحرية، كما أنه يولد غشاء فوق سطح الماء يعرقل ظاهرة التأكسد الطبيعي لمياه البحر[4] ، كما يمنع وصول ضوء الشمس إلى الأحياء البحرية لتعيق بذلك عمليات البناء الضوئي و طرح الأكسجين الهام لغذاء وتنفس هذه الأحياء و يعمل بذلك على قتل العديد منها، مما يؤدي إلى الإخلال بالسلاسل الغذائية حيث تنعكس مظاهر هذا التأثير في انخفاض محاصيل الأسماك الذي يؤدي بدوره إلى تدني و انخفاض العمليات

[1] كريمة بورحلي، المرجع السابق، ص 68.
[2] عبد اللاوي عبد الكريم، المرجع السابق، ص24
[3] كريمة بورحلي، المرجع السابق ص 69.
[4] احمد اسكندري، محاضرات في تلويث البيئة البحرية، مفهوم ومصادر الجزء الأول، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2013، ص33/32.

الحيوية كنمو اليرقات وفقس البيض حيث تتمكن بعض الكائنات الكبيرة من الحركة السريعة لتفادي هذه الأماكن الملوثة بالهجرة ونفوق أخرى و انقراض لبعض الأنواع [1].

الفرع الثاني: إغراق وتصريف النفايات من السفن

يقصد بالإغراق تلك التصرفات العمدية التي تؤدي إلى التلويث العمدي للبيئة البحرية وذلك بإلقاء متعمد للفضلات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية بالإضافة إلى التخلص من مياه الصرف الصحي للسفن في البيئة البحرية[2]، وهذا ما سنتناوله خلال هذا الفرع.

أولا: إلقاء الفضلات

يعتبر إلقاء النفايات أو الفضلات من أهم وأخطر مصادر التلوث للمياه، لأنه يحتوي على مواد سامة وضارة ذات تأثير على الوسط البحري، وتأثير التلوث بالإغراق يتفاوت تبعا لطبيعة المادة الملوثة التي تم إغراقها أو دفنها في المياه البحرية.

فعندما تتلوث البيئة البحرية تتسبب في مجموعة من الأضرار بصحة الإنسان سواء عن طريق انتقال السموم من الأسماك التي يتخذها كوجبة غذائية له مباشرة أثناء تناولها أو أثناء السباحة في المياه الملوثة، كما ينتج عن تفريغ النفايات في البحر تشويه للمنظر البيئي وعرقلة استخدامه في السياحة والتقليل من التمتع به، لهذا إعتبر تصريف النفايات من أخطر الملوثات نظرا لما تضمه تلك النفايات من خواص فيزيائية وكيميائية وبيولوجية مما يؤثر على الخواص الطبيعية للمياه وعلى الأحياء المائية[3].

ثانيا: تصريف مياه الصرف الصحي

لقد أصبحت قضية التخلص من مياه الصرف الصحي للسفن من أكبر المشكلات التي تواجه العالم بأسره، لما يترتب عن ذلك من أخطار صحية واقتصادية جمة، فهذا النوع من المياه الملوثة يشمل العديد من الملوثات الخطرة سواء كانت عضوية أو مواد كيمياوية إضافة إلى المعادن الثقيلة السامة والمواد الكربوهيدراتية.

---

[1] كريمة بورحلي، المرجع السابق ص 70.

[2] المادة 1 فقرة أ(1و2) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982

[3] أحمد عبد الكريم سلامة" قانون حماية البيئة "(مكافحة التلوث -تنمية الموارد الطبيعية)، د ط، دار النهضة العربية، دون سنة النشر، ص 330.

وتتكون مياه الصرف الصحي للسفن من مجموع المياه المستعملة في المطابخ، الحمامات، فضلات دورة المياه، المنظفات المستعملة في غسل الصهاريج وكذا تفريغ الصابورة.

ويؤدي ضخ مياه الصرف الصحي بدون معالجة إلى استنزاف الأكسجين المذاب في المياه ليصبح الوسط لاهوائي مما يخوله لأن يكون المكان الأنسب لانتقال العديد من الأمراض المعروفة التي تنتقل عبر الماء كالكوليرا، والرمد الحبيبي[1]نتيجة لتواجد البكتيريا، الميكروبات، الطفيليات وغيرها من الكائنات الممرضة في هذه المياه، كما يسبب التعرض المباشر للمياه الملوثة بمياه الصرف الصحي من خلال السباحة فيها أو شربها إلى أضرار صحية عديدة مثل الطفح الجلدي، الاسهال والقيء.

ومن ناحية أخرى يسبب تلوث مياه البحر بمياه الصرف الصحي آثار اقتصادية عديدة، حيث يسبب تلوث الأسماك والمحار، كما تقلل المياه الملوثة من مناسبة المياه للسباحة وحركة القوارب والتأثير على قطاع السياحة.

الفرع الثالث: مياه الصابورة

صنعت السفن لتتحرك في البحار بشكل آمن ناقلة بضائع أو مسافرين لكن حينما تبحر بدون حمولة أو تصرف جزء من بضائعها خلال رحلتها وجب عليها أن تأخذ حمولة إضافية عوض عن التي أفرغتها لتستطيع الإبحار بسلامة للحفاظ على توازن السفينة، تسمى هذه الحمولة الإضافية بالصابورة حيث يساعد ضخ مياه الصابورة داخل السفينة التقليل من الضغط على هيكلها ويحافظ على ضغط حمولتها كما يحسن الدفع والقدرة على المناورة ويمنح الاستقرار للسفينة، والأهم أنه يعوض عن تغيرات الوزن في مختلف مستويات حمولات بضائعها[2].

وبالرغم من أهميتها التي ذكرناها إلا أنها تؤدي إلى حدوث مشاكل بيئية وصحية خطيرة بسبب أن تفريغ هذه المياه وإعادة ضخها داخل صهاريج الصابورة يمكنها أن تكون مأوى لكائنات مائية تتكاثر داخلها عندما تتوافر الظروف المناسبة لتصبح هذه المياه محملة ببكتيريا وميكروبات أخرى وطحالب دقيقة وجراثيم ويرقات الحيوانات والنباتات المائية[3].

ومن هنا تكمن جدية تصريف هذه المياه والرواسب من السفن لأنها تلحق الضرر بالبيئة وصحة الانسان، الموارد والممتلكات، لهذا باتت عملية تصريف مياه الصابورة قضية تشغل

---

[1]الرمد الحبيبي: هو عدوى بكتيريا تؤثر على العينين وهو مرض معد ينتشر عن طريق ملامسة العينين، الجفون وافرازات الانف أو الحلق للأشخاص المصابين ويمكن أيضا أن ينتقل عن طريق التعامل مع الأدوات الحاملة للعدوى مثل المناديل. نقلا عن الرابط التالي : www.mayoclinic.org، 2022/03/25،على الساعة 18:00.

[2]وليد غسان عبد الله " الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بواسطة مياه اتزان السفن ورواسبها "، دراسات: علوم الشريعة والقانون، المجلد 43، العدد 02، 2016، ص 729.

[3] المرجع نفسه، ص732.

بال العالم بأسره لذلك باشرت بعض الدول في اتخاذ إجراءات تهدف لمنع وتقليل هذه المخاطر إلى حد أقصى وإزالتها نهائيا.

الفرع الرابع: المخلفات النووية للسفن

عرف العالم في السنوات الأخيرة استخداما واسعا للطاقة النووية، حيث تساهم بأشكال متعددة، ومتنوعة في تحقيق منافع للإنسان، هذا ما إذا استخدمت في الحدود المسموح بها، لكن هذا لا ينفي أن هذه الطاقة يمكن أن تصبح سلاح مدمر يؤثر على عناصر الطبيعة ويضر بحياة الانسان.

ينتج هذا التلوث من مصادر عديدة منها التجارب النووية، التخلص من النفايات النووية في البحار استخدام الصناعات النووية إضافة إلى الحوادث التي يمكن أن تقع أثناء نقل مواد مشعة بحرا أو حوادث تقع للسفن والمحطات النووية وكذلك الانتشار الواسع للسفن الذرية التي تسير بالوقود النووي[1].

ويعتبر التلوث النووي أحد التهديدات الحديثة التي تعرض لها الانسان في النصف الثاني من هذا القرن حيث أنه لا يعرف الحدود وقابل للانتشار بسرعة جراء النطاق الجغرافي الكبير الذي يمكن أن ينتشر فيه فهو يصيب الانسان، الحيوان والنبات إصابة مباشرة أخطرها الإصابة بالأمراض المختلفة كأمراض الدم، أمراض أجهزة الهضم والتناسل، الأورام الخبيثة، تلوث الطحال، الغدد اللمفاوية وغيرها نتيجة لتناول الأسماك الملوثة بعناصره[2].

ومن صفاته أيضا أنه يغير العشرات من العناصر المذابة فيه إلى عناصر مشعة لعديد السنين أين تكمن خطورتها في كمية الإشعاعات التي تؤثر على النظام البيئي حيث تسبب خللا بيئيا قد يؤدي إلى التشوهات وطفرات وراثية في الأسماك وبعض الأحياء المائية الأخرى كما يساهم في انقراض أنواع وزيادة أنواع أخرى قد تكون ضارة[3].

المطلب الثاني: تعدد أضرار تلويث السفن للبيئة البحرية وتعديها لحدود الدولة الواحدة

تعد ظاهرة التلوث البحري بالسفن من المشاكل الهامة التي انتشرت بين الشعوب والحكومات، والتي بينت ضرورة إرساء قواعد قانونية دولية من أجل المحافظة على البيئة

[1] واعلي جمال، المرجع السابق، ص33
[2] وناسة جدي، المرجع السابق، ص 62
[3] كريمة بورحلي، المرجع السابق، ص80

البحرية لما لها من انعكاسات جد خطيرة وآثار مدمرة على موارد البيئة وثرواتها الطبيعية، ناهيك عن التأثيرات التي تلحقها بمجالات مختلفة كالاقتصاد، السياحة، وكذا صحة الإنسان[1].

ولقد تزايدت مخاطر هذا النوع من التلوث بسبب أن عناصر البيئة البحرية تكون مرتبطة ومتصلة ببعضها البعض الأمر الذي جعل أضرار هذا التلوث تتعدى حدود الدولة الواحدة.

هذا ما سندرسه خلال هذا المطلب في شكل فرعين:

الفرع الأول: مخاطر تلويث السفن للبيئة البحرية في حدود الإقليم

الفرع الثاني: مخاطر تلويث السفن للبيئة البحرية ة

الفرع الأول: مخاطر تلويث السفن للبيئة البحرية في حدود الإقليم

إن ظاهرة التلوث البحري بالسفن حاليا تزداد يوما بعد يوم، الأمر الذي أدى إلى تنوع تأثيراتها على البيئة البحرية وموجوداتها من كائنات حية، أين يجوز دراسة أبعادها المختلفة ومن ثم تقييد تأثيراتها السلبية على البيئة البحرية والأفراد على حد سواء[2]، ناهيك عن الأضرار التي تلحقها بالجانب الاقتصادي وكذا الجانب الجمالي للبيئة وعليه فإن الانعكاسات أو الاضرار التي يلحقها التلوث البحري الناتج عن السفن بالبيئة البحرية سندرسها على النحو التالي:

أولا: تدمير الحياة البحرية والقضاء على الثروة السمكية

تشكل مياه البحار الملوثة تهديد كبيرا على الحياة البحرية حيث تزيد المياه الملوثة من معدل نمو الطحالب والنباتات التي تؤدي إلى التقليل من كمية الأكسجين في الماء، الأمر الذي يعمل على زيادة كمية ثاني أكسيد الكربون الذي يؤدي لاختناق الحيوانات والنباتات البحرية، ويزيد من خلق المناطق الميتة الخالية من مظاهر الحياة البحرية، إضافة إلى ذلك فإن الطحالب تعمل على إنتاج السموم العصبية التي تقضي على الحياة البحرية للحيتان والسلاحف البحرية[3].

---

[1]واعلي جمال، "التلوث البحري العابر للحدود والآليات القانونية الكفيلة لمحاربته" – دراسة في القانون الجزائري والقانون المقارن-المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني 2014، ص104.

[2] المرجع نفسه، ص118.

[3]زروالي سهام، آليات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإقتصادية، العدد21، جانفي2019، ص132

كما تعمل الطحالب التي تتكاثر بشكل كبير إثر التلوث البحري التأثير على الأسماك فهي تعمل على منع امتصاص الأكسجين وبالتالي اختناقها، وعند تناول الأسماك الصغيرة للنفايات البحرية ينتقل خطر التلوث عبر سلسلة من الكائنات الحية بشكل مباشر لأن الأسماك الصغيرة تعد غذاء للأسماك الكبيرة وتستمر السلسلة الغذائية لتصل للحيوانات الأخرى أو الإنسان لينتقل ضرر المواد الملوثة إليها أين يعود سلبا على صحتها، وقد تساهم أيضا هذه المخلفات في موت الأسماك بسبب تغيير حموضة مياه البحر لتكون النتيجة هجرة أصناف كاملة من البحر وانتقالها إلى أماكن أقل تلوثا.[1]

ومن الملاحظ أن المعادن الثقيلة الملقاة في البحر قد تؤثر على وظيفة الجهاز التنفسي للأسماك وتحد من عمرها واستطاعتها على التكاثر، ناهيك عن التأثير على الجهاز العصبي لأنواع الأسماك المختلفة وعلى الحياة البحرية الأخرى.[2]

ثانيا: التأثير على صحة الإنسان

إن أغلب الأمراض المنتشرة نشأت بفعل تلوث البيئة المحيطة بالإنسان مثل: الربو، السرطان، الالتهابات، الحساسية وغيرها، التي غالبا ما تنشأ بسبب تعرض الإنسان للملوثات بكميات منخفضة خلال مدة زمنية طويلة بشكل دائم، هذا الانخفاض لا يحقق أضرارا سريعة لكن تراكمها في أجسام الكائنات يزيد من تأثيرها بمرور الوقت.[3]

حيث توفر المياه الملوثة بيئة مناسبة لنمو وتزايد الأمراض خاصة أن ارتفاع درجة حرارة المياه يزيد من انتشار هذه الفيروسات التي تنتقل من خلال استهلاك الأسماك ومختلف الأحياء البحرية كمصدر للغذاء والتي تحمل بدورها كميات من المواد الملوثة التي تؤثر على الجهاز الهضمي، الخلايا العصبية وكذا فيروس الكبد الوبائي بالإضافة إلى الكثير من الأمراض الهرمونية والتناسلية، وكذلك التعامل المباشر مع المياه الملوثة عن طريق الشرب أو السباحة يتسبب في العديد من المشاكل الصحية كالطفح الجلدي، آلام المعدة وكذلك الإسهال.

علاوة على ذلك فإن التلوث بصفة عامة والتلوث البحري بصفة خاصة يؤثر سلبا على نفسية ومزاج الإنسان وذلك من خلال زيادة نسب القلق والتوتر والشعور بالطاقة السلبية والتعرض لاضطرابات نفسية مختلفة.[4]

---

[1] كريمة بورحلي، المرجع السابق، ص118

[2] زروالي سهام، المرجع السابق، ص132

[3] واعلي جمال، المرجع السابق، ص22.

[4] كريمة بورحلي، المرجع السابق، ص119.

ثالثا: التأثير على الجانب الاقتصادي

يعتبر البحر موردا اقتصاديا هاما باعتباره مصدر استرزاق و مورد ثروة، حيث تعد المياه الساحلية من أكثر المياه إنتاجية و أوفرها غذاءً نظرا لثرائها بالمصبات و التيارات و المواد المغذية، و من سوء الحظ نجد أن الإنسان قد ألحق الضرر بالبيئة البحرية بالرغم من المزايا و المنافع التي تمنحها له و ذلك من خلال الاستغلال المفرط لها و تزايد حركة النقل البحري و إغراق النفايات دون معالجة والتي تتراكم فيه وتنتقل بمرور الوقت إلى أجسام الأحياء البحرية و التي غالبا ما تعرضها للتسمم أو نقص قيمتها الاقتصادية، و تتمثل أهم الأضرار الاقتصادية الناجمة عن تلويث السفن للبيئة البحرية في :

1. انخفاض القيمة الاقتصادية للمياه بسبب تلف أعداد كبيرة من الأسماك وهجرة الباقي إلى أعالي البحار نتيجة لما تخلفه السفن من ملوثات.
2. هلاك الأنواع السمكية وتهديد الباقي بالانقراض بسبب موتها أو الإضرار بأعضائها التناسلية.
3. انخفاض مداخيل الاستثمار في القطاع البحري خاصة في مجال السياحة[1].
4. الخسارة الاقتصادية بسبب تكاليف إعادة التهيئة، حيث تتحمل الدول خسائر هائلة بسبب التلوث وتكاليف التنظيف وإزالة التلوث من البيئة البحرية[2].
5. فقد القوى المنتجة وزيادة مصاريف ونفقات علاج الأمراض التي تصيب العاملين في هذا القطاع.
6. التأثير على الأنشطة اليومية للبحارة بسبب الانتشار الواسع لأنواع الملوثات وزيادة الغطاء الأخضر "الطحالب" الذي من شأنه أن يقلل من حركة المياه والملاحة البحرية، مما يضطر البحارة للتوقف لمدة عن ممارسة المهنة حيث تتلوث الأسماك ويتغير طعمها أو تختفي أنواع مهمة من الأحياء المائية مثل السلمون والسمك الأبيض[3].

رابعا: التأثير على الجانب الجمالي والسياحي

تعد البيئة البحرية من أنسب الأماكن الترفيهية التي سخرها الله عز وجل من أجل خدمة وراحة الجموع البشرية حيث يتمكن الأفراد من التأمل والتمتع والترفيه في هواء نقي،

---

[1] زروالي سهام، المرجع السابق، ص133

[2] عقيل حميد جابر الحلو، عبد الرسول جابر إبراهيم، حيدر حسن عذافه "الآثار الاقتصادية للتلوث البيئي، المخاطر والتكاليف والمعالجات العراق حالة دراسية"، مجلة القادسية للعلوم الإدارية والاقتصادية، المجلد 15، العدد01، 2013، ص50.

[3] كريمة بورحلي، المرجع السابق، ص132

وممارسة مختلف الهوايات كصيد مختلف الأسماك، ركوب الأمواج، عبور البحار، التخييم وكذا العديد من الرياضات كالغطس، السباحة والاستكشاف[1].

حيث بينت الدراسات أن العاملين في البحر هم أقل الأفراد عرضة للأمراض العصبية و أمراض القلب، إلا أن تلوث البيئة البحرية بالسفن أدى الى تشويه جمال هذه البيئة و إعاقة استخدامها في السياحة و الحد من التمتع بها و القضاء على الجمال الطبيعي جراء انتشار مخلفات السفن بشتى أنواعها، كما يؤدي للحد من استخدام المياه في السباحة والاستحمام فضلا عن التقليل من جذب السياحة و انخفاض مداخيلها بسبب تشويه منظر الشواطئ و الروائح الكريهة الناتجة عن مياه الصرف الصحي أو الفضلات الصلبة، ولعل أبرز مثال واقعي عن ذلك هو تشويه السفينة الجانحة صوفيا للمظهر الجمالي لشاطئ "قـــــربـــــاز" بولاية سكيكدة.

الفرع الثاني: مخاطر تلويث السفن للبيئة البحرية في حدود الدول المجاورة

كل دولة في العالم لها السيادة في فرض قوانين تضمن ضبط سلوك الأفراد غير أنه لا يمكن لأي دولة مهما كانت قوتها وامكانيتها حماية بيئتها بمفردها وخاصة البيئة البحرية، فالأضرار التي تصيب هذه الأخيرة لا تعرف حدودا سياسية ولا جغرافية أو طبيعية فهي تتحرك وتصيب أماكن أخرى بعيدة باعتبار أن البيئة البحرية جزء لا يتجزأ وعناصرها مشتركة بين جميع الدول.[2]

لذلك لابد من وجود وسائل وإجراءات فعالة لحمايتها فيكون عن طريق التعاون بين الدول والمنظمات الدولية من أجل إبرام اتفاقيات دولية(عالمية أو إقليمية) لفائدة تقنين القانون الدولي لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن.

ومن خلال هذا الفرع سوف نتطرق إلى البيئة البحرية الغير خاضعة لسيادة الدولة من جهة (أولا) والمناطق البحرية المشتركة لدولتين أو أكثر من جهة أخرى (ثانيا).

---

[1] كريمة بورحلي، المرجع السابق، ص133.

[2] احمد أبو الوفاء "تأملات حول الحماية الدولية للبيئة من التلوث"، المجلة المصرية للقانون الدولي العام، الجمعية المصرية للقانون الدولي، العدد 38، المجلد49، مصر، 1993 ص 50.

أولا: المناطق البحرية الغير خاضعة لسيادة الدولة

هناك مناطق من البحار والمحيطات لا تخضع لسيادة أي دولة حيث يجوز لجميع الدول استخدامها واستغلالها في إطار شروط معينة من بين هذه المناطق "أعالي البحار"، وباعتبار أن هذه المناطق كغيرها من المناطق البحرية ذات أهمية تقتضي بالضرورة إلى حمايتها عندما يتعلق الأمر بالتلوث، و لعل أهم سبب لحمايتها يكون أثناء وقوع حوادث بحرية أين قد تتسبب في تسريب مواد ملوثة خطرة من شأنها تلحق أضرارا بسواحل الدول القريبة من موقع الحادث وذلك بفعل التيارات البحرية، الرياح وحركة المد والجزر[1]، ولتحقيق الحماية اللازمة لابد من وجود تعاون دولي للتمكن من كبح هذا التلوث و الحد من آثاره.

ويكتسب الاهتمام الدولي لحماية هذه المناطق والحفاظ على مواردها الطبيعية أهمية كبيرة لكونها أماكن خارجة عن نطاق السيادات الوطنية أين قد لا تهتم بعض الدول بحمايتها و لعل أبرز مثال على ذلك وجود بعض الدول التي تقوم بإجراء تجاربها النووية في هذه المناطق حيث ينتج عنها هلاك الحياة البحرية فيها وبالتالي حرمان الدول الأخرى من استغلالها، كما تقوم بعض الدول بإغراق وتصريف نفاياتها السامة والاشعاعية في أعالي البحار الأمر الذي بدوره يعرض جميع المناطق البحرية القريبة للخطر، وأيضا فإن الاستغلال المفرط وغير الرشيد للموارد الموجودة في هذه المناطق يهدد باختفاء العديد من الكائنات الحية المفيدة للإنسان وبالتالي فإن حماية هذه المناطق يعتبر أمرا ضروريا يقع على عاتق جميع الدول[2].

ثانيا: المناطق البحرية المشتركة لدولتين أو أكثر

قد تشترك دولتان أو أكثر في بعض المناطق البحرية كالبحيرات المشتركة أو الأنهار أو البحار أو حتى المياه الجوفية التي تكون خاضعة لسيادة أكثر من دولة، حيث لا يمكن حماية ثروات هذه المناطق أو تنظيم استغلالها إلا من خلال وجود تعاون دولي مشترك قد يكون ثنائي أو متعدد الأطراف بين الدول المعنية، إذ لا توجد فائدة من أية إجراء تقوم به دولة منفردة أو بعض الدول لحماية هذه البيئة البحرية من الانتهاكات التي تطرأ عليها وعلى مواردها البحرية، أي لا بد من تضافر الجهود الدولية بهدف التزام الجميع بها من أجل حماية

---

[1] عميور حنان "الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن خارج حدود الاختصاص الوطني الدولي" مجلة العلوم الإنسانية، المجلد 31،العدد 1،جوان 2020، ص 342.

[2] محمد منصوري "الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية بين القانون الدولي العام والتشريع الداخلي"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 10، العدد02، سبتمبر2019، جامعة باتنة، الجزائر، ص838.

بيئة هذه الموارد حماية فعلية، وقد يأخذ هذا التعاون صورة اتفاقيات دولية كما قد يأخذ صورة انشاء هياكل تنظيمية كمنظمات أو لجان دولية مشتركة مهمتها حماية البيئة البحرية[1].

المبحث الثاني: الآليات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

تعتبر البيئة البحرية من أكثر المناطق التي تتعرض للتلوث من مختلف مصادره، إذ لا تنحصر آثاره في منطقة معينة بل تنتشر في كافة أنحاء البحار والمحيطات، باعتبار أن البيئة البحرية لا تعرف حدودا وهي متصلة ببعضها البعض، أين أصبحت تشكل خطرا كبيرا على دول العالم[2]، ولهذا سعت معظم الدول لاتخاذ آليات للمنع والحد من ظاهرة التلوث وذلك بإبرام اتفاقيات وتشكيل منظمات مهمتها حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، وكذلك اتخذ المجتمع الدولي المسؤولية كآلية للحد من الانتهاكات التي تتعرض لها البيئة البحرية من السفن.[3]

وسنتناول هذا المبحث من خلال مطلبين، في المطلب الأول ندرس الآليات المؤسساتية والقانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن، وفي المطلب الثاني تطبيق المسؤولية الدولية كآلية ردعية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن.

المطلب الأول: الآليات المؤسساتية والقانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن.

تتعرض البيئة في عصرنا الحالي لمختلف أنواع التلوث ولهذا سارع المجتمع الدولي في اتخاد إجراءات مناسبة لمواجهتها بالوسائل الدولية، وعلى هذا الأساس أبدت مختلف الاتفاقيات الدولية والمنظمات العالمية الاهتمام بهذه القضية وكانت طرف فاعل وأساسي في التخفيف من حدة التلوث عن طريق إعداد برامج وخطط لمكافحته إلى جانب أنشطة أخرى[4].

---

[1] محمد منصوري، المرجع السابق، ص837.

[2] المرجع نفسه، ص830.

[3] -واعلي جمال، المرجع السابق، ص02-01.

[4] نجم عبود مهدي، مداخلة بعنوان الآليات المتوفرة لحماية البيئة البحرية دوليا مع الإشارة إلى دور السلطة في حماية البيئة البحرية، المؤتمر الدولي ،26-27/12/2017، ليبيا–طرابلس ص222.

تناولنا هذا المطلب من خلال فرعين، حيث تطرقنا في الفرع الأول إلى الهيئات الدولية المعنية بحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن، وفي الفرع الثاني إلى الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن.

الفرع الأول: الهيئات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن.

تلعب المنظمات الدولية دور هام في مجال حماية البيئة البحرية حيث تنقسم إلى قسمين منظمات دولية حكومية منظمات دولية غير حكومية

أولا: المنظمات الدولية الحكومية الخاصة بحماية البيئة البحرية

المنظمات الحكومية هي تلك التي أنشأتها الدول عن طريق اتفاقية دولية فيما بينها وتلعب دورا هاما في مجال المحافظة على البيئة البحرية، ومن أبرز هذه المنظمات:

1-- منظمة الأمم المتحدة للزراعة والأغذية .F.A.O

تعتبر أول وكالة متخصصة تابعة لمنظمة الأمم المتحدة، تم انشاؤها في 16أكتوبر1945م مقرها روما، اهتمت هذه المنظمة بحماية عناصر البيئة بما فيها البيئة البحرية، حيث كان لها الفضل في وضع العديد من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية كاتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط 1976م، واتفاقية روتردام لعام 1998م التي جاءت تطبيقا لتوجيهات عمل المنظمة المتعلقة بتبادل المعلومات حول الأضرار الناجمة عن التلوث بفعل المواد الكيمياوية الخطيرة المنقولة بحرا.[1]

ومن أعمال المنظمة أيضا إصدار تقارير سنوية منها التقرير الموسوم تحت عنوان" الماء عصب الحياة" الصادر سنة 1994[2]، كما قامت بجمع ونشر المعلومات التشريعية والدراسات القانونية بشأن المجالات الخطرة للبيئة وتقديم المساعدات للدول الأعضاء،

[1] واعلي جمال، المرجع السابق، ص126-127.

[2] بدرية العوض، دور المنظمات الدولية في تطوير القانون الدولي البيئي، مجلة الحقوق، الكويت، العدد الثاني، السنة التاسعة 1985، ص65.

وأخيرا قامت هذه المنظمة بإعداد بعض الاتفاقيات الدولية والإقليمية ذات الصلة بالبيئة مثل اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لسنة 1987، إلى جانب العديد من الاتفاقيات الدولية الأخرى المتعلقة بحماية الأسماك. [1]

ـمنظمة التربية والثقافة والعلوم UNESCO

تم انشاؤها في04نوفمبر 1946م، اعتبرت من المنظمات المتخصصة التابعة لمنظمة الأمم المتحدة، تم اعتراف المنظمة بالحاجة الى التعليم البيئي وترسيخ الثقافة البيئية في ندوة "ستوكهولم"[2]، كما قامت بالاشتراك مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة عام 1975م من أجل وضع برنامج دولي حول الثقافة البيئية، وكذلك إعداد خرائط لمشروعات صناعية داخل البحر وخارجه من أجل تفادي الإضرار بالبيئة وحمايتها من التلوث.[3]

3ـمنظمة الصحة العالمية OMS

أنشأت في 07أفريل1948م تضمنت التعاون بين الدول، وتلعب دورا بارزا في الحفاظ على الصحة العالمية من خلال تقارير دورية تساهم بها في دعم وتفعيل مجتمع خالي من الأمراض والأوبئة، حيث قامت بالاتفاق مع اللجنة الاقتصادية الأوروبية التابعة للأمم المتحدة على وضع بروتوكول خاص حول الماء والصحة الذي يتمم الإجراءات التي جاءت بها اتفاقية هلنسكي لعام 1929م حول حماية استعمال مياه البحر الدولية.[4]

---

[1]علواني مبارك، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، دراسة مقارنة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه تخصص قانون العلاقات الدولية، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر–بسكرة– سنة2017/2016، ص110.

[2]-واعلي جمال، المرجع السابق، ص125.

[3]-علواني مبارك، المرجع السابق، ص117.

[4]-وافي حاجة "الحماية الدولية للبيئة البحرية في إطار التنمية المستدامة"، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، السنة الجامعية 2018/2019، ص141.

4-منظمة الوكالة الدولية للطاقة الذرية

تم انشاؤها سنة 1956ودخلت حيز التنفيذ في سنة 1937م، مقرها مدينة فيينا بالنمسا، تعمل الوكالة على المحافظة على البيئة من التلوث وخاصة الملوثات من منشآت نووية أو تلك الأنشطة المستخدمة في أغراض غير سليمة، وقد ساهمت كذلك في الاشتراك مع باقي الدول لوضع حد من التسلح النووي لإنشاء كرة أرضية خالية من التلوث وتطوير القانون الدولي في مجال حماية البيئة من الملوثات الذرية التي تهددها.[1]

5-منظمة التعاون والتنمية ال اقتصاديةOCDE

تم إنشاؤها سنة 1948، شاركت هذه المنظمة مشاركة فعالة في إرساء قواعد القانون الدولي للبيئة حيث صاغت نصوص قانونية لها علاقة مباشرة بحماية البيئة، كما اهتمت بمشكل تلويث السواحل بفعل المخلفات الكيمياوية والنفايات الضارة والخطرة، وفي عام 1970قامت بإنشاء لجنة لحماية البيئة وأوكلت لها مهمة مساعدة الدول الأعضاء في تخطي المشاكل البيئية، أيضا أصدرت عدة توصيات حول حماية البيئة كما أنجزت عدة دراسات معمقة لحل بعض المشاكل البيئية كمشكل التلوث العابر للحدود.[2]

ثانيا: المنظمات الدولية الغير حكومية الخاصة بحماية البيئة البحرية

المنظمات الدولية الغير حكومية هي تنظيمات تنشأ بإرادة أفراد أو هيئات حكومية دون اتفاق بين الحكومات والدولة ويكون عملها على نطاق دولي واسع، وأبرزها:

1-منظمة السلام الأخضر:

منظمة دولية غير حكومية مستقلة مقرها أمستردام في هولندا، تعمل على حث الحكومات من أجل اتخاد واتباع حلول فعالة في سبيل ضمان مستقبل أخضر يسوده السلام الأخضر في جميع أنحاء العالم.

---

[1]-علواني مبارك، المرجع السابق، ص119-118.

[2]-عباس إبراهيم دشتي، المرجع السابق، ص131-132.

قامت هذه المنظمة منذ نشأتها بالعديد من الحملات بغية تسليط الضوء على المشاكل البيئية العالمية فكان لها الفضل في وضع الحلول للعديد من التهديدات البيئية من خلال حملاتها المختلفة كالدفاع عن البحار والمحيطات، إضافة إلى إجرائها الأبحاث العلمية بالتنسيق مع الجامعات والمعاهد وكذا المؤسسات المسؤولة عن التصدي للمشاكل البيئية والحد منها. [1]

2-الإتحاد العربي لحماية البيئة

يعتبر هذا الاتحاد منظمة إقليمية غير حكومية، تبنت تشريعات وطنية واتفاقيات دولية للمحافظة على البيئة ركز على تشجيع الدول العربية على الاستعمال الرشيد والمعقول للموارد الطبيعية بغية تحقيق التنمية المستدامة للبيئة وتشجيع إنشاء المحميات الطبيعية، كذلك سعى الاتحاد إلى بناء الشراكات بين هيئات المجتمع المدني المتخصصة في مجال حماية البيئة والتنمية المستدامة.[2]

3-الاتحاد الدولي لحماية الطبيعة

أنشئ الاتحاد الدولي لحماية الطبيعة عام 1948م بفرنسا، ويضم أكثر من 450 عضو من المنظمات الغير حكومية في أكثر من 100 بلد، يعمل على تقدير حالة الموارد البحرية الحية المتجددة وتطورها، كما يعمل على التعبئة الدولية من المشاكل التي تتعرض لها الأوساط البيئية الحية، بالإضافة إلى قيام الاتحاد منذ سنة 1980 بطبع قائمة تعرف باسم "القائمة الحمراء" والتي تضمن كل الأحياء الطبيعية المهددة بالانقراض. [3]

---

[1] شعشوع قويدر، دور المنظمات الغير حكومية في تطوير القانون الدولي، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد،2014/2013، ص313.

[2] وافي حاجة، المرجع السابق، ص 173-174

[3] شعشوع قويدر، المرجع السابق، ص231-232

الفرع الثاني: الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

هناك العديد من الاتفاقيات الدولية التي أبرمت في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث بمختلف مصادره وعملت على التقليل من هذه الظاهرة التي أصبحت تهدد المجتمع الدولي، حيث نجد:

أولا: الاتفاقيات الدولية الخاصة بالتلوث النفطي

إن تلوث البحار بالنفط من المشكلات الخطيرة والهامة التي واجهها المجتمع الدولي ولهذا تم إبرام اتفاقيات خاصة بهذا التلوث منها:

1-اتفاقية لندن الخاصة بالتلوث النفطي لسنة1973

تم التصديق عليها في 02نوفمبر 1973م، وتم تعديلها ببروتوكول17 فيفري1978م هدفها المنع والتحكم في التلوث الملاحي من النفط والمواد السائلة والضارة الناتجة عن حركة السفن وعملياتها الروتينية المعتادة، بالإضافة الى تلويثها بالمواد الكيمياوية حيث تسري أحكام هذه الاتفاقية على كل أنواع التلوث سواء كان سببه النفط او غيره من الملوثات الأخرى.[1]

وتعرض هذه الاتفاقية في ستة ملاحق، حيث تعلن الخمسة منها ما يلي:

-**الملحق الأول:** يتعلق بقواعد منع التلوث بالزيت وقائمة الزيوت ونموذج سجل الزيت.

-**الملحق الثاني:** يتناول القواعد الخاصة بمنع التلوث بالمواد السائلة.

-**الملحق الثالث:** القواعد الخاصة بمنع التلوث بالمواد الضارة المحمولة بحرا في عبوات وأوعية أو في شحن أو في صهاريج متنقلة، أوفي عربات سكة الحديد أو في مقطورات.

-**الملحق الرابع:** يتعلق بالقواعد الخاصة بمنع التلوث بمياه المجاري الخارجة من السفن.

-**الملحق الخامس:** يتناول القواعد الخاصة بمنع التلوث بفضلات السفن.[2]

---

[1]عباس إبراهيم دشتي، المرجع السابق، ص73.

[2]بتول جمال عبد المجيد أبو صبيح "الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث بالنفط"، مذكرة ماجيستر في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الاوسط، كانون الثاني2011، ص23-22.

2-الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الضرر الناتج عن التلوث بالنفط بروكسل لسنة "1971"

تم التوقيع على هذه الاتفاقية في الفترة المنعقدة ما بين29نوفمبر الى 18 ديسمبر 1971، وأسفر عنها إنشاء صندوق دولي للتعويض عن الضرر الناشئ عن التلوث بالنفط، وتهدف هذه الاتفاقية الى استخدام حصيلة هذا الصندوق لتغطية التكاليف بتنظيف وإزالة التلوث البترولي والتعويض عنه، حيث يمنح الصندوق التعويض لكل شخص أصيب بضرر ناجم عن التلوث النفطي حيث لا تزيد التعويضات للحادثة في هذه الاتفاقية عن 30مليون دولار.[1]

3-اتفاقية لندن الدولية لمنع التلويث بزيت البترول في البحار لسنة 1954م والمعدلة في "1962/1969/1971".

تعتبر اتفاقية لندن أول اتفاقية تعالج التلوث النفطي وقد وقعت عليها 20دولة، تهدف هذه الاتفاقية إلى منع تلوث البحار الناشئ عن التفريغ العمدي للنفط من السفن في مناطق معينة، وتنطبق أحكام هذه الاتفاقية على كافة السفن المسجلة في كافة الدول الأطراف في الاتفاقية، وأيضا الغير المسجلة التي تحمل جنسية أحد الأعضاء، ويستثنى من ذلك ناقلات الصهاريج ذات الحمولة الأقل من 150طن.[2]

وقد وضعت هذه الاتفاقية شروط وقواعد معينة بخصوص تفريغ البترول في مياه البحر بحيث يعد أي تفريغ غير مشروع ومحظور جريمة يعاقب عليها القانون وفقا لقانون دولة الإقليم الذي حدث فيه التفريغ "المادة 6 من الاتفاقية" أو قانون دولة العلم.[3]

---

[1]-عباس إبراهيم دشتي، المرجع السابق، ص71-72.
[2]-محمد منصوري، المرجع السابق، ص839.
[3]-عباس إبراهيم دشتي، المرجع السابق، ص47.

4-الاتفاقية الخاصة بالاستعداد والاستجابة في حالة التلوث النفطي والبروتوكول التابع لها "المصادق عليها في 1990-11-30"

هدفها تسهيل التعاون الدولي والاستجابة لحالات التلوث النفطي الذي يهدد البيئة البحرية وتلزم كل المنشآت البحرية والموانئ بما فيها السفن بالتبليغ عن حالات التلوث وتطوير خطط الطوارئ ووضع أنظمة وطنية للاستجابة لحالات التلوث النفطي، وتم العمل بمقتضى البروتكول الخاص بالاستعدادات والاستجابة لحالات التلوث الناتج عن المواد الخطرة والضارة في مارس سنة 2000.[1]

5-الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلوث بالنفط بروكسل لسنة1969

أبرمت في 29نوفمبر1969م، وقد تم تعديلها بموجب بروتوكولين، لندن في 19نوفمبر 1976م وفي 22ماي1984م، تطبق هذه الاتفاقية على السفن التي تستخدم لنقل السائل النفطي، والتي تهدف إلى توحيد القواعد المتعلقة بالمسؤولية عن آثار التلوث النفطي، وتضمن حصول المتضررين على ضمان جراء الحوادث المترتبة عنه، وتطبق هذه الاتفاقية وفقا لآخر تعديل على أقاليم الدولة المتعاقدة وبحارها الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة وكذلك على التدابير الوقائية المتخذة في أي منطقة لمنع أضرار التلوث النفطي او التقليل منها. [2]

كما أبرمت اتفاقيات أخرى في هذا المجال كاتفاقية برشلونة لسنة1967م لحماية البحر من التلوث بالإضافة إلى العديد من الاتفاقيات التي تسعى إلى حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي.

ثانيا: الاتفاقية الدولية الخاصة بالتلوث الناجم عن الاغراق وتصريف النفايات في البحر

يعد هذا النوع أخطر أنواع الملوثات للبيئة البحرية، نظرا لما تحتويه تلك النفايات من خواص فيزيائية وكيميائية وبيولوجية ذات تأثير صارم على الوسط البحري ومؤثر على

[1]-علواني مبارك، المرجع السابق، ص67.
[2]- المرجع نفسه، ص85.

صلاحية مياه البحار ويدمر كافة صور الحياة البحرية[1]، لذلك تكاثفت الجهود من أجل منع هذا التلوث بكل الوسائل والطرق واتخاد التدابير الفردية والجماعية لحماية البيئة البحرية والوقاية من التلوث الناجم عن الإغراق وتصريف النفايات في البحر من خلال إبرام العديد من الاتفاقيات أهمها:

- جنيف عام 1958 الخاصة بأعالي البحار والتي تلزم كل دولة باتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع تلوث البحار عن طريق اغراق النفايات المشعة.
- اتفاقية أوسلو لعام 1972 واتفاقية لندن 1972 الخاصة بمحاربة التلوث بالإغراق من السفن والطائرات.
- اتفاقية ما ربول 2 نوفمبر 1973 تم تعديلها بروتوكول 17 فبراير 1978 وجرى العمل بها 2 أكتوبر 1983 جاءت من اجل محاربة التلوث بواسطة السفن.[2]

ثالثا: الاتفاقية الدولية الخاصة بمنع التلوث النووي

يعتبر التلوث النووي من أخطر أنواع التلوث حيث يمكن القول أن البحار والمحيطات تحولت اليوم إلى مقابر بمختلف النفايات النووية، كتسرب الإشعاعات النووية إلى المياه الجوفية حيث يلوث الماء بالإشعاع النووي فيؤثر ذلك على الكائنات الحية ومنه تتأثر البيئة البحرية بالإشعاعات وتتسبب في أضرار مختلفة.

وألزمت الاتفاقيات الدولية بوضع تعليمات ولوائح خاصة بتلوث البحار وفرضت على كل الدول اتخاد تدابير وإجراءات لازمة لمنع هذا التلوث الذي ينتج عن طريق الإشعاعات المسربة من المفاعلات النووية التي تستخدم في التجارب النووية أين تنتقل لمياه البحار.

إذ أن قيام الدول بالتجارب النووية في أعالي البحار يؤثر سلبا على المنطقة فتتغير الطبيعة الكيميائية لهذه المياه، لأن انتشار المواد المشعة نتيجة التيارات الهوائية تؤدي الى

---

[1]احمد محمود الجمل "حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية"، دار المعارف للنشر، د ط، الإسكندرية، ص 40.

[2]محمد سعادى "سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام"، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2010، د ط، ص 253.

امتدادها لمناطق أخرى واسعة لذلك ينبغي حماية البيئة البحرية من كل أشكال التلوث على وجه العموم والتلوث النووي على وجه الخصوص.[1]

رابعا: الاتفاقية الدولية المتعلقة بمنع التلوث الناتج عن مياه الصرف الصحي للسفن

يعد تلوث البيئة البحرية بمياه الصرف الصحي من أبرز الملوثات في المجال البحري هذا ما حرك المجتمع الدولي عموما و الإنسان خصوصا لوضع إجراءات من شأنها حماية البيئة البحرية من خطر التلوث و الحد منه، هذا الإجراء يتجسد في اتفاقية ماربول 1973 لمنع التلوث البحري من السفن و بروتكول 1978 في المرفق الرابع الذي دخل حيز التنفيذ في 27 سبتمبر 2003، حيث يحتوي على المتطلبات اللازمة للحد من التلوث البحري بمياه الصرف الصحي، نصت هذه الاتفاقية على أنه يمنع تصريف مياه الصرف الصحي في البحر إلا عندما تكون السفينة تحتوي على منشأة معتمدة لمعالجة أو لتطهير هذه المياه أو عندما تقوم السفينة بتفريغ المياه المفتتة و المطهرة باستخدام النظام المعتمد على مستوى يزيد عن 04ميل بحري من الشاطئ،[2] كما لا يجوز لأي سفينة صرف مخلفات الصرف الصحي المحجوزة في صهاريج الاحتجاز دفعة واحدة وإنما بمعدلات معتدلة.

وينبغي أيضا ألا يختلف عن عمليات الصرف الصحي أيا كان نوعيتها ظهور أجسام صلبة عائمة مرئية في المياه الإقليمية وإلا يتسبب الصرف في تغيير لون هذه المياه، كما نصت هذه الاتفاقية على أنه يمنع تصريف المياه الممزوجة بفضلات مياه يلزم معالجتها قبل إلقاءها في البحار.

وبالتالي فإن الدور الرئيسي للاتفاقية هو الامتناع التام عن تلويث البيئة البحرية من السفن عمدا والتقليص قدر المستطاع من تسريب هذه المياه في البحر نتيجة نشاطات السفن.

---

[1] نصر الله سناء "الحماية القانونية للبيئة من التلوث في ضوء القانون الدولي الإنساني"، مذكرة ماجستير، جامعة برج باجي مختار، عنابة، 2011/2010، ص 49.

[2] أنظر المواد من 60 الى 67 من اللائحة التنفيذية يمنع التلوث البحري الناتج عن السفن " ماريول 1973 وبروتوكولاتها وتعديلاتها.

خامسا: اتفاقية مراقبة وإدارة مياه الصابورة والرواسب من السفن

بعد عدة سنوات من المشاورات والمفاوضات بين الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية تم الإقرار باتفاقية دولية لمراقبة وإدارة الصابورة في 13 فيفري 2004 بلندن حيث اتفق جميع الأطراف الموقعة على هذه الاتفاقية على وضع إجراءات تتصف بقدر كبير من السلامة والكفاءة لإدارة مياه الصابورة لتجنب هذه النوعية من التلوث.

إذ تسعى هذه الاتفاقية إلى منع انتشار الكائنات المائية الضارة من منطقة إلى أخرى ووقف الأضرار التي تضر البيئة البحرية بسبب تفريغ مياه الصابورة عن طريق تقليل امتصاص الرواسب والكائنات الحية وتصريفها لاحقا.

وينبغي على جميع السفن البحرية الدولية التي تسيير بموجب الاتفاقية أن تنفذ "خطة لإدارة مياه الصابورة" تمكنها من إدارة وتصريف مياه الصابورة والرواسب على كميات محددة، كما تحصل السفن التي تمتثل للاتفاقية على شهادة دولية لإدارة مياه الصابورة ويتوجب على كل سفينة أن تقدم الوثائق اللازمة التي تبين الامتثال للاتفاقية.

كما تبين الاتفاقية على أن تغيير مياه الصابورة وإزالة الرواسب وتصريفها يكون في مراكز مخصصة ومناسبة لاستقبالها في الموانئ والمواقع البحرية بشكل آمن لا يدمر البيئة البحرية ولا يضر بصحة الانسان ولا يلحق الضرر بالدول الأخرى، كما يمكن استثناء بعض السفن من الخضوع للاتفاقية طبقا لأحكام معينة والترخيص المناسب الذي تمنحه دولة العلم وتضم هذه السفن التي تتاجر في منطقة محدودة، السفن الصغيرة بما في ذلك المراكب الشراعية، سفن الصيد والسفن التي تعمل على ساحل واحد فقط.[1]

المطلب الثاني: تطبيق المسؤولية الدولية كآلية ردعية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

تعد المسؤولية الدولية من أهم الوسائل القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن حيث تعتبر من المواضيع المعقدة، لذلك تعد أفضل وسيلة لضمان حماية البيئة هي تجنب وقوع الضرر، طبقا لأحكام قواعد القانون الدولي فإن إخلال أي دولة بالتزاماتها الدولية يتوجب عليها تقديم التعويض لهذه الأضرار البيئية الواقعة نتيجة لفعلها.[2]

قسمنا هذا المطلب الى ثلاثة فروع، حيث تطرقنا في الفرع الأول إلى مفهوم المسؤولية الدولية، وفي الفرع الثاني إلى أساس المسؤولية الدولية المترتبة عن تلويث البيئة

[1] الاتفاقية الدولية لمراقبة وإدارة مياه صابورة السفن والرواسب "المنظمة البحرية الدولية".
[2] وافي حاجة، المرجع السابق، ص196.

البحرية، أما الفرع الثالث درسنا فيه حالات الإعفاء من المسؤولية الدولية المترتبة عن تلويث البيئة البحرية.

الفرع الأول: مفهوم المسؤولية الدولية المترتبة عن تلويث البيئة البحرية

تم تحديد مفهوم المسؤولية في تعريف فقهي وتعريف قانوني.

أولا: التعريف الفقهي.

لقد ورد في تعريف المسؤولية عدة تعاريف فقهية نذكر منها:

-**شارل روسو:** عرفها على أنها:" وضع قانوني تلتزم الدولة التي ارتكبت عملا غير مشروعا وفقا للقانون الدولي بتعويض الدولة التي تم ارتكابه في مواجهتها."[1]

-**وجاء في تعريف آخر:** "هي ما نشأ عن قيام دولة أو شخص من أشخاص القانون الدولي بعمل او امتناع عن عمل مخالفا للالتزامات المقررة وفقا لأحكام القانون الدولي."[2]

-**كما عرفها صلاح الدين عامر:** "مجموعة من القواعد التي تحكم أي عمل أو واقعة تنسب إلى أحد أشخاص القانون الدولي وينجم عنها ضرر لشخص آخر من أشخاص القانون الدولي وما يترتب على ذلك من التزام الدول بالتعويض"[3].

ثانيا: التعريف القانوني.

تطرقت الكثير من النصوص القانونية للمسؤولية الدولية، حيث نص مشروع تقنين "لاهاي" لسنة 1930 المتعلق بالمسؤولية الدولية على أنها: "تتضمن الالتزام بإصلاح الضرر الواقع إذا نتج عن إخلال الدولة بالتزاماتها الدولية، ويمكن أن تتضمن تبعا للظروف وحسب المبادئ العامة للقانون الدولي الالتزام بتقديم الترضية للدولة التي أصابها الضرر."[4]

---

[1] شارل روسو، القانون الدولي العام، باريس 1973، ص62.

[2] علواني مبارك، المرجع السابق، ص225-224.

[3] صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، د ط، 2007، ص803-804.

[4] وافي حاجة، المرجع السابق، ص199.

-كما عرفها القانون الدولي على أنها عمل غير مشروع دولي صادر عن دولة ويترتب عليها مسؤولية[1]

الفرع الثاني: أساس المسؤولية الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

يترتب عن المساس بالبيئة البحرية مسؤوليتان، الأولى مسؤولية مدنية والثانية مسؤولية جزائية.

أولا: أساس المسؤولية الدولية في المسؤولية المدنية

المسؤولية المدنية هي الالتزام بأداء تعويض نتيجة لارتكاب الدولة بصفتها أو أحد أشخاصها باسمها فعلا غير مشروعا في القانون الدولي يترتب عليه ضررا[2]، ومن الملاحظ في هذا الشأن هو أن خصوصية الأضرار البيئية تطرح عدة صعوبات في تحديد أساس هذه المسؤولية لذلك سنحاول إبراز هذه الأسس على النحو التالي:

1-شروط قيام المسؤولية المدنية

تقوم المسؤولية الدولية على ثلاث شروط

أ-الخطأ:

يعتبر الخطأ كل سلوك منحرف يقترفه الملوث بفعل أو امتناع عن فعل وإدراك مرتكب الفعل الضار بالبيئة للانحراف الذي قام به، وقد يكون الخطأ مقصودا أي أن الفاعل تعمد ارتكاب الفعل وإحداث نتيجة ضارة، وقد يكون الخطأ غير مقصودا أي أنه لم يتعمد إحداث الضرر، وسواء كان الخطأ مقصودا أو غير مقصودا فإن مرتكبه مسؤول عن التعويض عن الضرر الذي ارتكبه[3].

---

[1] بتول جمال عبد الحميد أبو صبيح، المرجع السابق، ص 52.

[2] علواني مبارك، المرجع السابق، ص275.

[3] وليد عابد عوض الرشيدي، " المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة" دراسة مقارنة، رسالة ماجيستير مقدمة استكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2012، ص37-38.

إذ يرى بعض فقهاء القانون الدولي أن الأشخاص والدول لا يمكن مساءلتهم عن أضرار التلوث إلا إذا وقع خطأ سواء كان إيجابي أو سلبي، حيث أيد البعض من الفقهاء نظرية الخطأ كأساس للمسؤولية الدولية ومن بين هؤلاء الفقهاء الفقيه "جنترهاردل" الذي دعم وجهة نظره بالمبدأ 21 من مؤتمر ستوكهولم للبيئة الإنسانية الذي يشير بشكل واضح إلى نظرية الخطأ.[1]

كذلك نجد بعض الاتفاقيات الدولية البيئية أقرت بالمسؤولية الدولية على أساس توافر عنصر الخطأ، حيث جاءت اتفاقية قانون البحار لعام 1982م في الفرع التاسع الجزء الثاني عشر المتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث المادة 235 الفقرة الأولى: "إن الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البحرية والحفاظ عليها وهي مسؤولة وفقا للقانون الدولي".[2]

ومن جهة أخرى رفض جانب من الفقهاء تأسيس فكرة المسؤولية على أساس الخطأ حيث ذهب الفقيه "أنزيلوتي" إلى القول أن انتهاك القواعد الدولية هو الذي يشكل أساس تطبيق المسؤولية كذلك نجد "ليون ديجي" الذي قال أن: "مفهوم الخطأ لا يمكن أن يشكل أساس للمسؤولية". [3]

ب-الضرر

يعرف الضرر في القانون الدولي على أنه مساس بحق أو مصلحة لأحد أشخاص القانون الدولي وبه تتحقق المسؤولية الدولية[4]، حيث تنقسم الأضرار إلى:

-أضرار مادية

وهي التي تصيب النشاط المالي للمتضرر، كانخفاض إنتاج محاصيل أحواض المائيات أو الأسماك، أو تضرر المنشأة السياحية أو الإضرار باقتصاد أو خزينة الدولة، مثلما تأثر النشاط السياحي لفرنسا عام 2002 على إثر حادثة الناقلة Prestige حيث

---

[1] وافي حاجة، المرجع السابق، ص211/210.

[2] المرسوم الرئاسي 96-05 المتضمن لمصادقة الجزائر لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 المؤرخ في 1996/01/10، ج ر 06 الصادرة بتاريخ 1996/01/14.

[3] وافي حاجة، المرجع السابق، ص214.

[4] واعلي جمال، المرجع السابق ص237.

انخفضت مداخيل النشاط السياحي الفرنسي حوالي 45%، الشيء الذي أثر سلبا على النشاط السياحي الساحلي حيث تسربت منها كميات معتبرة من النفط وقد كلفت عمليات المعالجة والتطهير 150مليون أورو بالعملة الحالية، غير أنه إلى حد الآن لازالت بعض المواد عالقة بالرمال.[1]

-أضرار جسدية

وهي الأضرار التي تصيب الشخص جراء تعرضه لصور مختلفة من التلوث، قد تتضح معالمها على الشخص فور تعرضه للتلوث وهي فورية، أو تتضح بعد فترة زمنية قد تطول وهي الأضرار التراكمية وتظهر على صورة أمراض كمرض الفشل الكلوي أو أمراض الكبد أو غير ذلك من الأمراض.

-الأضرار البيئية المحضة

هي أضرار تصيب الوسط البحري وتؤدي إلى حدوث خلل في توازنه بإحداث تغيير في حالته الفيزيائية أو الكيميائية، ولا يمكن التعويض عن هذه الأضرار إلا بإحياء الأوساط البحرية المتضررة واستعادتها للعناصر الحية التي أتلفت على ما كانت عليه سابقا قبل إصابتها بالضرر.[2]

ج-العلاقة السببية

للعلاقة السببية أهمية كبرى في قيام المسؤولية، أي لابد من إسناد النتيجة الضارة إلى الفعل المضرور، حيث ظهر اتجاه فقهي حديث يرى بالاكتفاء في إثبات الرابطة السببية بين التلوث والضرر بمجرد الاحتمال أو الظن، كذلك تطلب القانون السويدي بشأن المسؤولية المدنية البيئية لعام 1986م في مادته الرابعة لقيام المسؤولية المدنية على المدعي أن يثبت إطلاق الملوثات هو الذي يسبب هذه الاضرار ويكفي لقيام ذلك بتقديم دليل احتمالي.[3]

---

[1] واعلي جمال، المرجع السابق، ص238.

[2] المرجع نفسه ، ص239.

[3] المرجع نفسه، ص251.

أيضا رأى المشرع الألماني أن تحويل عبء الاثبات قد يجعل اثبات رابطة السببية أمرا سهلا على المدعي لذا فقد نص على مبدأ افتراض رابطة السببية والذي بموجبه ينقل عبء الاثبات على المدعى عليه، كما جعل جانب من القضاء الفرنسي اثبات السببية على المضرورين أمرا سهلا، أي أن مشغل المنشأة الملوثة يكون مسؤولا لممارسته بعض الأنشطة الخطرة دون الحاجة لإثبات دور المسبب للضرر.[1]

2-نظريات قيام المسؤولية المدنية

هناك عدة نظريات تقوم عليها المسؤولية المدنية نذكر منها:

أ-نظرية الفعل الدولي غير المشروع

ظهرت هذه النظرية كأساس لترتيب المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية وتتمثل في أن المسؤولية الدولية تنشأ بمجرد تسببها في انتهاك القانون الدولي، ولا يشترط وجود الخطأ لتقرير مسؤوليتها سواء تعمدت ارتكاب هذا الخطأ أم لا، يكفي تقرير مسؤوليتها نسبة للفعل الغير مشروع إليها،[2] حيث ألزمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام1982 الدول بضرورة المحافظة على البيئة من الدمار وإقرارها بمسؤولية الدولة المنتهكة لهذا الالتزام، الأمر الذي يلزم هذه الأخيرة بتقديم تعويض للدول المتضررة جراء ذلك.[3]

ب-نظرية المخاطر

جاءت هذه النظرية الحديثة نتيجة الانتقادات الموجهة لنظرية الخطأ ونظرية الفعل غير المشروع التي تقوم على أساس أن المسؤولية المترتبة على عاتق الدولة تكون بسبب الأضرار الناشئة عن أنشطة مشروعة، ولكنها تنطوي على المخاطر بغض النظر عن وجود

---

[1] واعلي جمال، المرجع السابق، ص252.

[2] أعراب كميلة،"المسؤولية الدولية عن تلويث البيئة البحرية "المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع الجزائر،2014، ص103.

[3] وافي حاجة، المرجع السابق،216.

تقصير أو خطأ من جانب الدولة، أو بمعنى آخر تقوم نظرية المخاطر على أساس كفاية تحقق الضرر دون النظر إلى الخطأ ويعبر عنها أيضا بنظرية تحميل التبعة.

فيما يخص تطبيقها في المجال البيئي فنقول بأن أغلب الاضرار الناجمة عن التلوث البيئي هي أضرار ترتبت نتيجة أعمال غير مشروعة للدول المتسببة فيها أوعن أنشطة مشروعة وفقا لمعايير القانون الدولي فرغم ذلك تعذر إثباتها بعدم مشروعيتها بصفة عامة، لذلك أقيمت المسؤولية على أساس توفر ركن الضرر والعلاقة السببية بين الضرر وبين النشاط الذي تقوم به الدولة، ولكن لا يمكننا الاستناد إلى هذه النظرية كأساس للمسؤولية الدولية عن الاضرار والانتهاكات التي لحقت بالبيئة البحرية.

من أهم الاتفاقيات التي أخدت بهذه النظرية:

- اتفاقية باريس: المتعلقة بالمسؤولية الدولية قبل الغير في ميدان الطاقة النووية لسنة 1960

التي وازنت بين المصالح بما يضمن تطوير الاستخدامات السلمية للطاقة النووية والمسؤولية بموجب هذه الاتفاقية المطلقة التي تقع على عاتق المشغل القائم بإدارة المنشأة النووية الذي يكون هو المسؤول عن أي ضرر للأشخاص وخسارة للممتلكات فالمسؤولية لا تنفى إلا في حالة وقوع حادث إبان النزاعات المسلحة أو كارثة طبيعية أو غزو وإلا عليه دفع ثمن التعويض.

- اتفاقية بروكسل: المتعلقة بمسؤولية مشغلي السفن النووية لسنة 1963 التي أكدت في المادة 02 التي تنص على: «تحمل مشغل السفينة النووية للمسؤولية المطلقة عن أي ضرر نووي هنا بإثبات وقوع هذه الاضرار عن الحادثة النووية وتشمل الوقود النووية لهذه السفينة أو الفضلات المشعة الناتجة عن السفينة».

فيمكننا القول بأن نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية لاقت تطبيقا سواء كان ذلك في المجال الدولي او الداخلي وهذا راجع للأساس الذي اعتمدت عليه هذه النظرية الذي

تمثل في مبدأ العدالة التعويضية أو التبعية سواء كان مصدرها العدالة أو الغرم بالغنم أو الخطر المستحدث.[1]

ثانيا: أساس المسؤولية الدولية في المسؤولية الجنائية

يقصد بالمسؤولية الجنائية في مجال تلوث البيئة البحرية هي خضوع مرتكب جريمة تلويث البيئة البحرية للأثر الذي ينص عليه القانون كجزاء على ارتكاب الجريمة وهو الخضوع للعقاب[2]، وتقوم المسؤولية الجنائية على وجود ضرر أصاب المجتمع يستوجب عقوبة، ومخالفة للالتزام بمبادئ القانون الدولي بارتكاب شخص من أشخاص القانون الدولي فعل من شأنه الاضرار بأشخاص القانون الدولي[3].

وقد برزت المسؤولية الجنائية حديثا في المجتمع الدولي حيث يقول الفقيه الروماني بيلا أن المسؤولية الجنائية للدولة قد وجدت فعلا في مجال القانون الدولي المعاصر وأن الاعتراف الكامل بهذا النوع الجديد من المسؤولية سيكون له أثر كبير في تحسين فاعلية وكفاءة القانون الدولي[4].

كذلك منحت اتفاقية منع التلوث بالنفط لسنة 1954 الحق للدول الأطراف المتعاقدة بأن يطلبوا من دولة العلم منع الانتهاكات باتخاذ إجراءات لازمة في ظل وجود دلائل كافية ضد مالك السفينة أو ربانها وضرورة اخبار الدولة التي قدمت المعلومة بالنتيجة، ويمكن القول أن نصوص هذه الاتفاقية تنفدها دولة العلم كذلك الدول الساحلية ضمن إقليمها البحري باتخاذ الإجراءات القضائية للمتابعة[5].

بالإضافة إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 التي أقرت حقوق لصالح الدولة الساحلية كحق رفع دعوة ضد سفينة أجنبية التي ارتكبت مخالفات بيئة وتطبيق عقوبات مناسبة لها كفرض عقوبات نقدية[6].

---

[1] نزار عبدلي "المسؤولية عن تلويث البيئة البحرية بالنفايات في الجزائر"، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، جامعة سكيكدة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، العدد12، 2018، ص366-367.

[2] واعلي جمال، المرجع السابق، ص 110

[3] منصوري المبروك، مداح عبد اللطيف "مسؤولية الدولة عن الأضرار البيئية"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، جامعة تمنراست، العدد 01، الجزائر 2020، ص508، alijtihad-mag-024-art-023pdf، 23ماي2022، 21:30.

[4] المرجع نفسه، ص509

[5] أعراب كميلة، المرجع السابق، ص 110

[6] المرجع نفسه، ص 110.

وقد أثبتت الاحصائيات الجنائية للبوليس الألماني في أواخر السبعينات وفي الثمانينات من ذات القرن الماضي أن عدد الجرائم المرتكبة ضد البيئة قد ارتفع من 12000جريمة إلى 24000 جريمة، وأمام ضغط الرأي العام أضيفت الجرائم البيئية إلى قانون العقوبات نظرا لخطورتها.

كما أضاف المشرع الألماني إلى المدونة العقابية الألمانية، بموجب التعديل الصادر في 28مارس 1980، فصلا خاصا بالجرائم من المادة 324 إلى المادة 330، حيث تجرم المادة 324 المساس بنقاوة وصلاحية المياه، حيث يعاقب أي شخص يلوث أو يفسد الخصائص العضوية أو الكيميائية أو البيولوجية للمياه المعدة للاستهلاك بعقوبة السجن لمدة لا تزيد عن خمس سنوات أو بعقوبة مالية. [1]

الفرع الثالث: حالات الإعفاء من المسؤولية الدولية المترتبة عن تلويث البيئة البحرية

هناك حالات بموجبها يتم إعفاء الدول التي تقوم بالأعمال الغير مشروعة وتسبب ضرر للبيئة البحرية وهي:

أولا: حالة القوة القاهرة

القوة القاهرة هي ذلك الحادث الغير المتوقع المفاجئ ولا يمكن دفعه أو مقاومته وهي خارجة عن إرادة الشخص، حيث يتم إعفاءه من المسؤولية الدولية إذا كانت بسبب حالات الكوارث الطبيعية والثورات.[2]

وبخصوص حالات الثورات ذكرت الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل الخاصة بالمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار الزيت 1969م "إعفاء مسؤولية مالك السفينة إذا ثبت الضرر قد وقع بسبب عمل من أعمال عدائية أو حرب مدنية أو نتج عن تمرد أو انقلابات".

فالضرر الناتج أو الراجع إلى أعمال الحروب أو أعمال عدائية أو حرب أهلية أو ثورة أو انقلاب يعفى القائم بالنشاط البحري من المسؤولية،[1] أما بخصوص حالة الكوارث الطبيعية

[1] علواني مبارك، المرجع السابق، ص297.
[2] -بركاوي عبد الرحمان "الحماية الجزائية للبيئة"، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم القانونية، جامعة جيلالي ليابس، سيدي بلعباس، السنة الجامعية 2017/2016، ص426.

المتمثلة في الفيضانات والعواصف والزلازل والبراكين أكدت المادة 2 من الفقرة 3 من الاتفاقية السالفة الذكر إعفاء النشاط البحري من المسؤولية إذا كان الضرر ناتج عن الكوارث الطبيعية.[2]

ثانيا: حالة الضرورة

هي الحالة التي يجد الشخص نفسه أمام خطر وشيك الوقوع لا يمكن دفعه إلا بارتكاب فعل مجرم قانونا، إضافة إلى ان لا يكون لإرادة الفاعل دخلا في حلول الخطر لأن معرفته للخطر تبعد عنه عنصر المفاجأة التي تجعله يقوم بفعله بغير تدبر وتروي، وتعد هذه الحالة من بين الحالات التي تنفي فيها المسؤولية الدولية

ولابد من وجود شروط مقيدة للأخذ بها باعتبار أن حالة الضرورة مانعة للمسؤولية، أي وجود خطر يهدد النفس والمال سواء كانت نفس أو مال الشخص الذي ارتكب الفعل أو نفس ومال الغير[3].

[1]-المادة 3من اتفاقية بروكسل 1969الخاصة بالمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار الزيت.
[2]-الفقرة الثالثة من نفس المادة ونفس الاتفاقية.
[3]بركاوي عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 425

ملخص الفصل:

من خلال ما سبق نستنتج أن المجتمع الدولي بعد إدراكه لمدى خطورة التلوث بالسفن على البيئة البحرية أعلن رغبته في وضع حلول جذرية للسيطرة على هذا الخطر ووضع حد لتفاقمه وذلك من خلال مجموعة من الآليات وإجراءات وقائية تمثلت في الاتفاقيات والمنظمات استهدفت حماية البيئة البحرية من أخطار التلوث المتزايدة، كذلك اتخذ المجتمع الدولي المسؤولية كآلية للحد من الانتهاكات التي تتعرض لها البيئة البحرية من السفن.

الفصل الثاني

تعتبر مشكلة الأضرار الناشئة عن تلويث البيئة البحرية من المشكلات الشائكة التي تواجه العالم بأسره خاصة الدول الساحلية، وباعتبار الجزائر دولة ساحلية بينت اهتماما مسبق بمسألة حماية البيئة البحرية حين صادقت على مجموعة من الاتفاقيات الدولية إضافة إلى سنها لنصوص داخلية في هذا المجال[1].

حيث تنوعت الجزاءات و التدابير المنصوص عليها في القانون الجزائري بدءً بصدور القانون رقم 83-03 المتعلق بحماية البيئة الملغى و المعوض بموجب القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة البحرية في إطار التنمية المستدامة، الذي يمثل نطاق شامل للجهود القانونية مرورا بالقانون البحري الذي أخذ بمبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية، لنصل للمرسوم التنفيذي رقم 88-288 المؤرخ في 05 نوفمبر 1988 الذي جاء ليحدد شروط قيام السفن بغمر النفايات التي من شأنها تلوث البحر و إجراءات ذلك و كيفياته[2].

هذه الجهود القانونية سعت لإنشاء وسائل قانونية من أجل حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن، لذلك اتجهت الجزائر لاتخاذ أسلوبين لمجابهة هذه المشكلة إذ يقوم أحدهما على تجنب وقوع التلوث البحري أو المعالجة الوقائية، وهذه وظيفة الإدارة أين تلعب دورا هاما على شتى مستوياتها لما تتمتع به من صلاحيات لتوجيه نشاطات وتصرفات الأفراد بما يتوافق مع مقتضيات حماية البيئة البحرية، بينما يقوم الأسلوب الثاني على جبر الضرر البيئي بعد وقوعه وهو دور الضبط القضائي أين يتولى في هذا الإطار مهمة الإصلاح والعقاب كآلية لترميم الأضرار التي تصيب البيئة البحرية[3]، وهذا ما سنتناوله خلال هذا الفصل في شكل مبحثين.

---

[1] سمير شوقي " الضرر البيئي البحري على ضوء القانون الجزائري والدولي" المجلة الجزائرية للعلوم القانونية، السياسية والاقتصادية، العدد 01، المجلد57، 2020، سطيف، ص242، ASJP، 02افريل 2022، 22:00.

[2] المرسوم التنفيذي رقم 88-288 المؤرخ في 05 نوفمبر 1988 المتضمن شروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات التي من شأنها أن تلوث البحر وإجراءات ذلك وكيفياته، ج ر 46 الصادرة في 09 نوفمبر 1988.

[3] مقاني فريد، المرجع السابق، ص156.

المبحث الأول: الحماية الإدارية للبيئة البحرية للتلوث الناتج عن السفن

المبحث الثاني: الحماية القضائية للبيئة البحرية للتلوث الناتج عن السفن

المبحث الأول: الحماية الإدارية للبيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

أمام الاهتمام العالمي بقضايا البيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة وجب الاستفادة من المبادئ المجسدة في المؤتمرات والاتفاقيات الدولية للحفاظ على البيئة، لذلك صاغ المشرع النصوص المتعلقة بها في شكل قواعد آمرة لا يجوز مخالفتها وجعل مهمة تطبيق هذه القوانين من صلاحيات السلطة العامة أين تعد رقابة سابقة حيث تمنع هذه الأخيرة وقوع الاعتداء المخالف الذي يضر بالبيئة في أحد عناصرها.[1]

لهذا تم تعزيز هذه الرقابة بأجهزة فعالة تتحكم في القضايا البيئية البحرية، أين تلعب دور المنفذ العملي للقوانين والتنظيمات في هذا المجال من خلال الاعتماد على طرق قانونية تعتمد على جزاءات إدارية لقمع الجرائم المرتكبة في حق البيئة البحرية.[2]

هذا ما سنعالجه من خلال هذا المبحث في شكل مطلبين:

المطلب الأول: الهيئات الإدارية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

المطلب الثاني: الجزاءات والإجراءات الإدارية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

---

[1] مقاني فريد " حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري" حوليات جامعة الجزائر 01، العدد 33، الجزء الرابع، ديسمبر 2019، ص157.

[2] المرجع نفسه، ص 164.

المطلب الأول: الهيئات الإدارية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

لنجاح أي سياسة إدارية منطقية لحماية البيئة البحرية يجب التّوقف أوّلا على الإمكانيات المؤسساتية، ذلك أن التّشريعات القانونية وحدها لا تكفي لضبط أي مجال من مجالات الحياة العامّة للمجتمع، مالم يتم دعمها بأجهزة ذات كفاءة تسيطر على القضايا البيئية البحرية بناءً على ما يخوّله لها المشرع من وسائل في هذا الإطار.[1]

وأمام ظاهرة التّلوث المتزايدة، باشرت الجزائر باستحداث عدّة هيئات لمكافحة التّلوث وحماية البيئة البحرية سواءً على المستوى المركزي أو على المستوى المحلي، كما يجدر الإشارة أيضا الى الدّور الفعّال الذي تلعبه الجمعيات باعتبارها وسيلة لإنشاء ثقافة حماية البيئة البحرية في المجتمع.

وهنا ما سندرسه خلال هذا المطلب في شكل:

الفرع الأوّل: الهيئات المركزية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

الفرع الثاني: الهيئات المحلية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

الفرع الثالث: دور الجمعيات في حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

الفرع الأول: الهيئات المركزية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

تميزت الهيئات المركزية المتعلقة بالبيئة البحرية في الجزائر بمسار فريد من نوعه، حيث برهنت هذه الهيئات في العديد من المرات عجزها عن تصور حلول صالحة لتحقيق الاستقرار القطاعي وكرست

[1] مقاني فريد، المرجع السابق، ص 101.

لأول مرة مهمة حماية البيئة البحرية الى وزارة خاصة هي وزارة تهيئة الإقليم والبيئة وهيئات مركزية أخرى، سنتعرف عليها من خلال هذا الفرع.

أولا: وزارة تهيئة الإقليم والبيئة

تم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 01-09[1] انشاء أول وزارة مكلفة بحماية البيئة ألا وهي وزارة تهيئة الإقليم والبيئة، والتي تعتبر قمة الهيكل الإداري المنظم للبيئة والسلطة الوصية على القطاع في نفس الوقت عن طريق تسييره بالمراقبة السلمية التي تفرضها على مختلف المديريات الولائية للبيئة من أجل ضمان تحقيق الأهداف التي جاءت في التشريع البيئي[2].

تتكون هذه الوزارة من عدة هياكل أهمها المديرية العامة للبيئة بالإضافة الى مديريات فرعية أخرى.

يترأس هذه الوزارة وزير تهيئة الإقليم والبيئة يكلف بعدة مهام بالاتصال مع الدوائر الوزارية والهيئات الأخرى، وتقريبا تكلف هذه الوزارة بحماية البيئة البحرية من كل التهديدات والأضرار التي قد تلحق بها مع عرض كيفية علاجها، كما تكلف هذه الوزارة بالمبادرة بالأسس والإجراءات الخاصة بالوقاية من كافة أنواع التلوث الناتجة عن السفن، وأيضا تكلف بالمبادرة بقواعد وتدابير حماية الموارد الطبيعية والبيولوجية البحرية، ومن اختصاصاتها أيضا العمل على تأمين مطابقة-المنشآت المصنفة-للنصوص القانونية[3].

---

[1] المرسوم التنفيذي رقم 01-09 المؤرخ في 07 يناير 2001المتضمن لتنظيم الإدارة المركزية في وزارة تهيئة الإقليم والبيئة، ج رعدد04، الصادرة في 14 يناير 2001.

[2] وناسة جدي، المرجع السابق، ص103.

[3] المنشأة المصنفة: هي كل وحدة تقنية ثابتة يمارس فيها نشاط أو عدة أنشطة من النشاطات المذكورة في قائمة المنشآت المصنفة المحددة في المرسوم التنفيذي رقم 07-144، المؤرخ في 02 جمادى الأولى 1428الموافق ل19 ماي 2007، ج ر عدد 34 الصادرة في 22 ماي 2007.

ثانيا: وزارة الصحة والسكن

تختص هذه الوزارة بجميع الجوانب المتعلقة بصحة السكان لمحاربة الأمراض التي قد تصيب الصحة والسكان من جراء مخلفات السفن وكذلك مكافحة الأمراض المزمنة المنتقلة عبر المياه، وبناءً على العلاقة القوية بين صحة الانسان والبيئة البحرية تم إنشاء مديرية فرعية للعلاقة بين الصحة والبيئة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 76-67[1].

ثالثا: وزارة السياحة

من بين مهامها الأساسية المحافظة على الوسط الطبيعي والمنظر الجمالي للبيئة البحرية ومحاربة تدهور المواقع السياحية.

ربعا: وزارة النقل

تلعب وزارة النقل دورا فعالا في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن باعتبار أن السفن من أهم طرق المبادلات التجارية داخل وخارج الوطن، لذلك نظم المرسوم التنفيذي رقم 96-258 مهام وزير النقل الذي يترأس الوزارة بحيث يشارك في وضع قواعد تتعلق بحماية البيئة البحرية من أي اعتداء تسبب فيه السفن أثناء مزاولة نشاطها.

---

[1]المرسوم التنفيذي 76-67المؤرخ في 27جانفي 1996 يتضمن تنظيم الإدارة المركزية في وزارة الصحة والسكان وإصلاح المستشفيات، ج ر عدد 08 لسنة 1996.

خامسا: المحافظة الوطنية للساحل

أنشأت هذه الهيئة بموجب القانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه، حيث تعد هذه المحافظة بمثابة جهاز عمومي يكلف بالسهر على تطبيق السياسة الوطنية لحماية الساحل وتقديره على العموم والمنطقة الشاطئية على الخصوص[1].

ومن بين اختصاصات هذه الهيئة أنها تقوم بصياغة مخطط لتهيئة وإدارة المناطق المجاورة للبحر من أجل حماية الساحل والبحر من مخاطر التلوث البحري بالسفن.

كما قام المشرع بمنحها دور مزدوج يتمثل في جعلها المسير عن بعد من خلال رسم سياسة لحماية الساحل وتعزيزه من جهة وفي جعلها أيضا مراقبة لكل خطر يهدد البيئة البحرية من جهة أخرى.

سادسا: المرصد الوطني للبيئة والتنمية المستدامة

هو هيئة عمومة جزائرية ذو طابع صناعي تجاري، أسس بموجب المرسوم التنفيذي رقم 02 - 115[2]، يتمتع بالشخصية المعنوية وذمة مالية مستقلة يقع تحت وزارة البيئة والطاقات المتجددة تخضع للقواعد المطبقة على الإدارة في علاقاتها مع الدولة وتاجرا في علاقاتها مع الغير.[3]

ومن صلاحيات المرصد وضع شبكات الرصد وقياس التلوث، حراسة الأوساط الطبيعية، وجمع المعلومات والمعطيات المتصلة بالبيئة والتنمية المستدامة بالإضافة الى نشر المعلومات البيئة وتوزيعها.[4]

---

[1] انظر المادة 24من القانون 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتنميته المؤرخ في 05-02-2002 ج ر عدد 10.

[2] المرسوم التنفيذي رقم 02-115 المؤرخ في 03 أفريل 2002 يتضمن انشاء المرصد الوطني للبيئة والتنمية المستدامة ج ر عدد 22 لسنة 2002.

[3] انظر المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 02-115.

[4] انظر المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 02-115.

سابعا: المعهد العالي البحري بو سماعيل

وظيفته الأساسية هي تنشئة ضباط موانئ، ليقوم طلبة هذا المعهد بعد ذلك بخلق بعض الدراسات المتعلقة بعلم البحار والتلوث البحري التي يمكن استغلالها والانتفاع بها في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن[1].

ثامنا: المعهد الوطني لعلوم البحر وتهيئة الساحل

يقوم هذا المعهد في نطاقه العملي بإعداد الدراسات المتعلقة بالنطاق البحري وخاصة ما يدور في سياق التلوث البحري[2].

الفرع الثاني: الهيئات المحلية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

تلعب الهيئات المحلية دور المنفذ العملي في حماية البيئة البحرية بحكم قربها من المواطن وتسييرها أكثر من أي جهاز محلي آخر، فهي تعد وسيلة لتطبيق وتجسيد القواعد البيئية ومن أهم هذه الهيئات: الولاية والبلدية، وهذا ما سنتطرق إليه في هذا الفرع.

أولا: الولاية

لم يشتمل قانون الولاية رقم 81-02[1] على حماية البيئة البحرية بنصوص قانونية تبين حمايتها صراحة بل تركها ضمنيا للمجلس الشعبي الولائي، ليتولى الإجراءات اللازمة في هذا الإطار إلى غاية

[1] مقاني فريد، المرجع السابق، ص 107.

[2] وناسة جدي، المرجع السابق، ص105.

1990[2]حيث صدر قانون الولاية الذي أعطى صلاحيات أوسع للولاية في مجال حماية البيئة وجاء بشكل واضح في مادته 58 التي خولت للمجلس الشعبي الولائي أن يبادر بأي حركة من شأنها المشاركة في حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن والمحافظة عليها، مع إتباع الإجراءات الواجبة لمكافحة التلوث والحد من الأضرار الناجمة عنه.

وفي سنة 2012 صدر القانون رقم 12-07[3]المتعلق بالولاية والذي منح صلاحيات أكبرللولاية في مجال حماية البيئة البحرية وتعزيزا لدورها تم استحداث هيئة محلية لاحقة لكل ولاية تدعى مفتشية البيئة بموجب المرسوم التنفيذي 96-60[4]، وبموجب المرسوم التنفيذي رقم 94-279 المعدل سنة 2002 تم إنشاء لجنة تل البحر يرأسها الوزير المكلف بحماية البيئة، من بين مهامها اعتماد جميع التدابير اللازمة لمحاربة التلوث وتشخيص كل أعمال التلوث البحري الناتج عن السفن[5].

ثانيا: البلدية

تعد البلدية اللبنة الأساسية في تنفيذ تدابير حماية البيئة باعتبارها وحدة إدارية لا مركزية محلية[6]، إذ تتمتع البلدية بجملة من المهام والصلاحيات المختلفة على المستوى الإقليمي التي تمس وتتعلق بالكثير من الميادين والقطاعات، ومن أبرز الصلاحيات التي خولها المشرع للبلدية تلك

---

[1]القانون رقم 81-02 المؤرخ في 14 فيفري 1981، المعدل والمتمم للأمر رقم 69-38 المؤرخ في 23 ماي 1969 المتضمن قانون الولاية، ج ر عدد 07 الصادرة في 17 فيفري 1981.

[2]القانون رقم 90-09 المؤرخ في 07 أفريل 1990المتضمن قانون الولاية، ج ر عدد 15 الصادرة في 11أفريل1990.

[3]القانون رقم 12-07 المؤرخ في 21 فيفري 2012 المتعلق بالولاية، ج ر عدد 12الصادرة في 29 فيفري2012.

[4]المرسوم التنفيذي رقم96-60 المؤرخ في 07 رمضان عام 1416 الموافق ل 27 يناير 1996 المتضمن احداث مفتشية للبيئة في الولاية، ج ر عدد 07 الصادرة في 28يناير 1996.

[5]المرسوم التنفيذي رقم 94-279 مؤرخ في 11 ربيع الثاني عام1415 الموافق ل 17 سبتمبر 1994 المتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر واحداث مخططات استعجالية لذلك ج ر عدد 59 الصادرة في 21 سبتمبر 1994.

[6]المادة 17من التعديل الدستوري 2020.

المتعلقة بميدان حماية البيئة والمحيط سواءً المخولة لها في القانون البلدي الصادر في 1967 بموجب الأمر 67-24 المعدل و المتمم بموجب الأمر 81-09 أو من خلال القانون البلدي رقم 90-08[1]، ومع إصدار أول قانون لحماية البيئة رقم 83-03 نص المشرع الجزائري في قانون البلدية لسنة 1990 على تدعيم دور البلدية في حماية البيئة البحرية.

وبناءً على قانون البلدية رقم 11-10 فان المشرع فوض للبلدية صلاحيات واسعة في نطاق حماية البيئة البحرية، ليبرز بذلك دورها الفعال في حماية البيئة ككل وضمان سلامتها وتعزيزها[2].

الفرع الثالث: دور الجمعيات في حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

بالرغم من الدور الكبير الذي تقوم به الهيئات الإدارية المركزية واللامركزية تظل مسألة البيئة أمر يستلزم كل المجهودات لمحاربة التلوث، بحيث أصبح للأفراد مساهمة قوية في نطاق حماية البيئة وتنعكس هذه المشاركة في تأسيس الجمعيات التي تتبع مبادئ حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن والحفاظ عليها[3].

وبالرغم من أن الجمعيات ذو طابع خاص إلا أن الإدارة هي التي تمنحها الاعتماد لذلك ابرمناها ضمن الهيئات الإدارية.

---

[1]خنتاش عبد الحق" مجال تدخل الهيئات اللامركزية في حماية البيئة في الجزائر"، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في الحقوق تخصص تحولات الدولة، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، السنة الجامعية 2011، ص 30.

[2]أنظر المواد 108-109-110-112-114 من القانون رقم 11-10المؤرخ في 22 يونيو 2011المتعلق بالبلدية، ج ر عدد 37 الصادرة في 03 يوليو 2011

[3]خنتاش عبد الحق، المرجع السابق، ص 64.

حيث أن المشرع الجزائري أعطى للجمعيات بموجب القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة دورا أساسي في نطاق إدارة البيئة البحرية وذلك من خلال الفصل السادس من الباب الثاني تحت عنوان تدخل الأشخاص والجمعيات في مجال البيئة[1].

وتقوم الجمعيات البيئية بإدارة البيئة البحرية وحمايتها من التلوث الناتج عن السفن وفق أسلوبين: الأول وقائي يتمثل في قيامها بجمع المعلومات المرتبطة بالمخاطر التي تمس البيئة البحرية، كما تقوم بإعلام المواطنين بكل ما يخص البيئة البحرية من خلال قيامها بتقديم محاضرات وإصدار إعلانات ومنشورات .....الخ[2].

كما تلعب دورا هاما في المساعدة وإبداء الرأي والمشاركة في كل المشاريع التي تمس البيئة البحرية[3]، أما فيما يخص الدور العلاجي فيكمن في امتلاكه حق اللجوء للقضاء برفع الدعاوي أمام السلطات القضائية في القضايا المتعلقة بالبيئة البحرية، حتى في الحالات التي لا تعني الأشخاص المنتسبين لها بشكل دائم[4]، أو أن تتأسس كطرف مدني أمام القضاء الجزائي[5].

ويستفاد مما سبق أن المشرع أراد الجمع بين دور الجمعيات والافراد وكذلك الإدارة لأنه يعتبر مصير البيئة البحرية رهين بالتفاعل بين الأطراف الثلاثة، وبالتحديد من خلال إسهام المواطنين

---

[1]انظر المواد من 35 إلى 38 من القانون رقم 03-10المتعلق بحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة المؤرخ في 19 يوليو 2003، ج ر 43، الصادرة في 20 يوليو 2003.

[2]رابحي أحسن " دور الحركة الجمعوية في حماية البيئة "، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، كلية الحقوق بن عكنون العدد 04، 2008، ص111.

[3]أنظر المادة 35 من القانون رقم 03-10، السابق الذكر.

[4]انظر المادة 36 من نفس القانون.

[5]أنظر المادة 38 من نفس القانون.

بالصورة الفاعلة في الشراكة البيئية على اعتبار أن تجنب المخاطر البيئية يقتضي تضافر مجهودات الجميع[1].

المطلب الثاني: الإجراءات والجزاءات الإدارية لحماية البيئة البحرية من التلوث

أعطى المشرع الجزائري سلطات تقديرية واسعة لهيئات الضبط الإداري في مجال مكافحة التلوث البحري بصفة عامة، وذلك من أجل ردع المخالفين للتشريع المعمول به لحماية البيئة البحرية، هذه الإجراءات تلعب دورا ردعيا من أجل وقف الأضرار والحد من المخاطر التي تصيب البيئة البحرية[2]، وبالرجوع لقوانين المالية يلاحظ وجود آلية جديدة في يد الإدارة رسمّها المشرع في قانون المالية رقم 91-25[3] وهو الرسم على التلويث من أجل التقليل والقضاء على أثار التلوث البحري. وهذا ما سنتناوله في هذا المطلب على شكل:

الفرع الأول: الإجراءات التي تتخذها الإدارة لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

الفرع الثاني: الجزاءات المترتبة عن حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

---

[1] رابحي أحسن، المرجع السابق، ص110-111.

[2] مقاني فريد، المرجع السابق، ص265.

[3] القانون رقم 91-25 المؤرخ في 16 ديسمبر 1991، المتضمن قانون المالية لسنة 1992، ج رعدد 65 الصادرة في 18 ديسمبر 1991.

الفرع الأول: الإجراءات التي تتخذها الإدارة لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

إن الوسائل التي تستعين بها الإدارة كجزاء لمخالفة إجراءات حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن كثيرة وتأخذ أشكالا مختلفة باختلاف درجة المخالفة المرتكبة، فقد تأخذ شكل الإخطار ووقف النشاط (أولا) وقد تصل الى سحب الرخص (ثانيا) .

أولا: الاخطار ووقف النشاط

يعتبر هذا الإجراء هو أول ما تقوم به الإدارة عند مخالفة السفن لإجراءات حماية البيئة البحرية قبل اللجوء للعقوبات الأكثر خطورة[1].

1.الإخطار

الإخطار هو ذلك الإجراء الذي تستعين به الإدارة لتنبيه السفن التي تمارس نشاطات من شأنها الاضرار بالبيئة البحرية بهدف تدارك الوضع وتصحيحه، ومن الملاحظ أن الإخطار ليس بمثابة جزاء حقيقي وإنما هو تنبيه من الإدارة للمعني لجعل نشاطه مطابقا للشروط القانونية.

كما أن الغاية من هذا الإجراء هو الحماية الأولية من الأثار السلبية للنشاط قبل تدهور الأوضاع وقبل اتخاذ الإجراءات الردعية الأكثر صرامة في حق السفن المتسببة في ذلك.

وحسب ما جاء في قانون البيئة 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ففي حالة وقوع عطب او حادث في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، لكل سفينة تنقل أو تحمل مواد

[1] مقاني فريد، المرجع السابق، ص 278.

سامة ضارة أو خطيرة أو محروقات من شأنها تلحق أضرارا لا يمكن دفعها يعذر صاحب هذه السفن باتخاذ التدابير اللازمة لوضع حدّ هذه الاخطار[1].

2.وقف النشاط

وقف النشاط هو إنهاء ذلك العمل المعاكس الذي بسببه تكون السفن قد ارتكبت أعمالا مخالفة للقوانين والضوابط، وهو بمثابة تدبير إيجابي سريع يقلل من الأضرار والتلوث الذي يصيب البيئة البحرية كونه يرخص للإدارة المختصة استخدامه حالما يتضح لها وقوع أي ثلوث قد يمس البيئة[2].

الفرع الثاني: الجزاءات المترتبة عن حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

يترتب عن الإضرار بالبيئة البحرية جزاءات كثيرة نذكر منها

أولا: سحب أو شطب الترخيص

يعد الترخيص من حيث طبيعته سلوك إداري انفرادي تزاوله الإدارة في إطار الاختصاصات المخولة لها قانونا، إذا يعتبر هذا النظام من أكثر الطرق المستعلمة لتوجيه أعمال الملوث البحري (السفن) ورصدها، لأنه لا يمكن لأي سفينة أن تزاول نشاطا ما إلا بعد الحصول على إذن مسبق من الإدارة الوصية باعتبارها الجهة المختصة[3].

---

[1]أنظر المادة 56 من قانون 03-10، سبق ذكره.

[2]مقاني فريد، المرجع السابق، ص281.

[3]واعلي جمال، المرجع السابق، ص 281.

أما في نطاق حماية البيئة البحرية فإن التشريع البيئي أعطى الحق للإدارة المختصة في سحب أو شطب هذه الرخص في حال ما إذا ارتكبت السفن تصرفات من شأنها تؤدي الى إلحاق الأذى بالبيئة البحرية، لهذا فإن سحب أو شطب هذه التراخيص اعتبر من أخطر الجزاءات الإدارية التي أجازها المشرع للإدارة لما لها من انتهاك خطير على البيئة البحرية[1].

وفي الأخير نذهب إلى القول أن القصد من سحب التراخيص وشطبها يكمن في مواجهة الإدارة للسفن المرتكبة لمخالفات خلال تأدية أعمالها غير المطابقة مع المقاييس القانونية البيئية من الرخصة وعدم احترامها لحقوق الأفراد والمواطنين في العيش في بيئة ملائمة.[2]

ثانيا: الرسوم الجبائية

شرعت الجزائر إبتداءً من التسعينات في خلق مجموعة من الرسوم الجمركية كأسلوب مالي ذو دور وقائي يتمثل في تشجيع الملوثين للتقيد بأحكام تخفيض التلوث من خلال تفعيل القيمة القاعدية للرسم، ودورا ردعيا يظهر في تطبيق المعامل المضاعف في حال عدم الامتثال وفشل النظام التحفيزي[3].

حيث تعتبر الجباية البيئية أكفئ الطرق الناجحة لحماية البيئة والتقليص من آثار التلوث وتتمثل هذه الجباية في الضرائب والرسوم التي تفرضها اللوائح وأنظمة الدولة بغرض التعويض عن الضرر الذي يحدثه الملوث لغيره، على اعتبار أن الحق في العيش في بيئة صالحة هو حق مطلق للجميع[4].

---

[1] خنتاش عبد الحق، المرجع السابق، ص104.

[2] وناسة جدي، المرجع السابق، ص111.

[3] بن منصور عبد الكريم "الجباية الأيكولوجية لحماية البيئة في الجزائر" مذكرة لنيل درجة ماجستير في القانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، ص57.

[4] كمال رزيق " دور الدولة في حماية البيئة" مجلة الباحث، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، العدد 05، ديسمبر 2007، ص99.

وتعرف الجباية البيئية على أنها إحدى الجهود الوطنية المستجدة مؤخرا والتي تسعى إلى تعديل النقائص عن طريق وضع تعريفة أو رسم أو ضريبة للتلوث.

كما تعرف أيضا على أنها: "نوع من الأدوات الاقتصادية لمعالجة المشاكل البيئية وهي مصممة لاستيعاب التكاليف البيئية وتوفير حواجز اقتصادية للأشخاص والشركات لتعزيز الأنشطة المستدامة بيئيا، بحيث أن إسقاط وصف البيئة على الجباية في حالة ما إذا كانت وعاؤها أو ما ينوب عنه عبارة عن وحدة طبيعية[1]".

حيث تفرض الجباية البيئية على المخالفين للأحكام النظامية المرتبطة بحماية البيئة والتي يعبر عنها أيضا بالضرائب الخضراء أو الضرائب الايكولوجية، والغاية منها ليس تأمين مصدر مالي يسخر لحماية البيئة بقدر ما أنها تسعى لمنع وردع المخالفين لقرارات وأحكام التشريعات البيئية[2].

إذ يرتكز مبدأ الجباية البيئية على معيار أساسي مفاده أن الذي يقوم بإحداث أضرار بيئية أكثر هو من يسدد ضرائب أكثر كعقوبة على تخريب وتدمير البيئة البحرية، وعليه متى كانت هذه الضرائب أكبر أدركت السفن أثرها هذا ما قد يجعلهم يعدلون من استراتيجياتهم القائمة على تكنولوجيا رخيصة ملوثة الى تتبع واعتماد تكنولوجيات صديقة للبيئية[3].

---

[1] عزي هاجر وسالمي رشيد " الجباية البيئية عنصر مفتاحي لحماية البيئة في الجزائر" مجلة معهد العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر 03، إبراهيم سلطان شيبوط، العدد 33،2016، ص 147.

[2] بن أحمد عبد المنعم "الوسائل القانونية الإدارية لحماية البيئة في الجزائر"، رسالة دكتوراه في القانون العام ، جامعة الجزائر –بن يوسف بن خدة–كلية الحقوق –بن عكنون، 2009/2008، ص107.

[3] مقاني فريد، المرجع السابق، ص167.

المبحث الثاني: الحماية القضائية للبيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

لقد أصبحت حماية البيئة البحرية من بين الأولويات المنتهجة في جميع الأنظمة القانونية، وذلك نظرا لما تعرضت له من انتهاكات أدت إلى إحداث تغيرات جوهرية شملت جميع الاحياء البحرية باعتبار أن الوسط البحري عنصر مهم من عناصر البيئة، ولأجل ذلك سعى المشرع الجزائري على غرار المشرعين الباقين إلى التدخل لمواجهة هده التداعيات الخطيرة والحد من الانتهاكات التي مست بالبيئة البحرية وذلك باتخاذه كافة الإجراءات القانونية اللازمة للتصدي لها بتجريمه بعض الأفعال التي أصبحت تهددها وترتكب في حقها بالإضافة لمساءلة مرتكبيها وفرض عقوبات مناسبة لها.[1]

فالمسؤولية القانونية بمختلف أنواعها من شانها توفير الحماية للوسط البحري منها: حماية مدنية التي جاءت كنظام قانوني يلتزم بمقتضاه كل من ارتكب عملا غير مشروعا بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بالبيئة البحرية، وحماية جزائية تتمثل في تحقيق أهداف ردعية وفرض عقوبات جزائية لقمع الجرائم المرتكبة في حق البيئة البحرية، وهذا ما سنتطرق إليه من خلال هذا المبحث على شكل المطالب الآتية:

المطلب الأول: الحماية المدنية للبيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن.

المطلب الثاني: الحماية الجزائية للبيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن.

[1] سايح خيرة، بلخير هند "دور التشريع الجزائري في مكافحة جرائم البيئة البحرية" دفاتر السياسة والقانون، المجلد 13، العدد 02، 2021، ص 113.

المطلب الأول: الحماية المدنية للبيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

إن مشكلة التلوث البيئي أصبحت من أهم المشكلات التي تشغل الإنسان في العصر الحديث لما لها من آثار ضارة عليه وعلى الكائنات الحية، فزاد حجم التلوث وتعددت مظاهرها ووصلت الى مرحلة خطيرة اختل على أثرها التوازن القائم بين العناصر البيئية.

والواقع أن المسؤولية المدنية تلعب دورا مهما في توفير الحماية البيئية فلا شك أنها لا يمكن أن تكون فعالة إلا بوضع نظام للمسؤولية الذي يحقق الردع والإصلاح في ذات الوقت، ومع أن قانون المسؤولية المدنية يتجه في المقام الأول إلى تحديد أساسها والآثار التي تترتب عن الانتهاكات التي مست بالبيئة البحرية فإنه يكون له الفضل كذلك في تحقيق هدف وقائي، فمن يمارس نشاطا يضر بالبيئة يجب عليه اتخاذ التدابير والاحتياطات من أجل منع حدوث التلوث فكل ذلك يعطي أهمية بالغة لهذا الموضوع بإظهار الحاجة الماسة للبحث عن كيفية حماية البيئة البحرية،[1] من خلال الإشارة لأساسها وسبل تعويض المتضررين وإصلاح البيئة المصابة وهذا ما سنتناوله في هذا المطلب في شكل:

الفرع الأول: أساس المسؤولية المدنية في حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن.
الفرع الثاني: آثار قيام المسؤولية المدنية في حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن.

الفرع الأول: أساس المسؤولية المدنية في حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

بالرجوع الى قواعد المسؤولية المدنية في التشريع الجزائري فإننا لا نجد قواعد خاصة لتنظيم المسؤولية المدنية عن الاضرار التي تصيب البيئة البحرية، وكذلك الامر بالنسبة لقانون 10-03

[1] وناسة جدي، المرجع السابق، ص114.

المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، لهذا لابد من الرجوع للقواعد العامة للمسؤولية المدنية حيث نجد المادة 124 من القانون المدني الجزائر نصت على: «كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه وسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض».[1]

–فهل تطبق هذه المادة على ما يصيب للبيئة البحرية من انتهاكات؟

كما أن نظرية الحق في القانون المدني وخصوصا فيما يتعلق بالحقوق المالية لا تثبت إلا للشخص الطبيعي او المعنوي، أي أن البحر أو المجالات البحرية طبقا للقانون المدني ليس لها شخصية قانونية تجعلها صاحبة الحق، فلو افترضنا وجود هذا الحق فإنها لا تستطيع ممارسته من خلال رفع دعوى والمطالبة بحماية القضاء، لذلك أصبح من اللازم تحديد أساس المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري أي أن يكون هذا الأساس يكتسي أهمية بالغة.

فصعوبة تقرير المسؤولية في مجال حماية البيئة البحرية لم تظهر على الصعيد الداخلي فقط بل على الصعيد الدولي أيضا، حيث ظهرت اتفاقيات دولية مختلفة اقتصرت في قولها: أن المسؤولية في هذه الحالة تكون مسؤولية قضائية وذلك لصعوبة وضع تعريف شامل للتلوث فهو لا يأخذ بعين الاعتبار خطأ الانسان أو نشاطه، فشأنه أن ينال من التوازن البيئي حتى إن لم يكن بإرادة الإنسان او بخطئه.[2]

فاعتبار الضرر الذي يصيب البيئة البحرية من جراء التلوث الحالي والمستقبلي كذلك موجبا للتعويض وهذا ما جعل الفقهاء تطبق نظريتين:

---

[1] المادة 124 من الامر رقم 75–58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05– 10 المؤرخ في 20يونيو 2005 –المتضمن ق.م.ج، ج ر، الصادرة في 26 جوان 2005 العدد 44.

[2] وناسة جدي، المرجع السابق، ص 116.

-نظرية التعسف في استعمال الحق

يقصد بهذه النظرية تجاوز الحدود التي يمنحها القانون للحق باعتبار أن لكل حق مضمون معين يتحدد بالسلطات التي يجعله القانون لصاحبه، فالتعسف في استعمال الحق ينتج عن انحراف المصلحة المشروعة المقررة على أساس الحق.

فإن مبدأ التعسف في استعمال الحق قد دخل في عداد قواعد القانون الدولي ذلك لما يحققه هذا المبدأ من عدالة، حيث يقيم توازنا بين مصالح الأطراف على أساس أن كل حق يقابله إلتزام وعليه يتوجب على كل دولة ألا تمارس أي حق من حقوقها التي خولها لها القانون الدولي بشكل يلحق ضرر لشخص دولي آخر.

وقد تناولت عدة مواثيق دولية خاصة هذا المبدأ حيث أكد مؤتمر استوكهولم المنعقد بتاريخ05جوان 1972 على أن يقع على الدولة واجب التأكد من أن النشاطات الممارسة داخل حدود أي دولة أو تحت إشرافها لا تحدث أضرارا بيئية بالدول الأخرى وكذا المناطق غير الخاضعة لأي سلطة وطنية.[1]

الفرع الثاني: آثار قيام المسؤولية المدنية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

إذا تحقق الضرر يثبت حق المتضرر في التعويض، وهذا الأخير هو الأثر الذي يترتب على تحقيق المسؤولية ومتى تحقق ذلك يكون للمتضرر الحق في رفع الدعوى للمطالبة به ويكون طبقا

[1] مازن النهار "نظرية التعسف في استعمال الحق" الموسوعة العربية، المجلد 07، المحكمة الجنائية الدولية، ولاية مظالم في الإسلام، ص 391.

للقواعد العامة للمسؤولية المدنية، فالهدف منه ليس جبر الضرر عن طريق التعويض بل هو الحد من الانتهاكات البيئية، فيكون على نوعين:

قد يكون تعويضا نقديا أو معنويا فالقاضي له السلطة التقديرية في طريقة تحديده ويكون ذلك تبعا لطبيعة الضرر وحسب ظروف القضية.[1]

أولا: التعويض العيني

هو ذلك الحكم بإعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر، فهذا النوع من التعويض هو الأنجع وخصوصا في مجال الإضرار بالبيئة، لأنه يؤدي إلى محو الضرر تماما فيكون ذلك عن طريق إلزام المتسبب فيه بإزالته وعلى نفقته خلال مدة معينة.

ولقد نص القانون المدني الجزائري على هذا التعويض حيث جاء في قوله: «يجبر المدين بعد إعذاره وطبقا للمادتين 180و181 على تنفيذ التزامه تنفيذا عينيا، متى كان ذلك ممكننا».[2]

إلا وأن المشرع الجزائري في قانون البيئة اعتبر أن نظام إرجاع الحال إلى ما كان عليه مرتبط بعقوبة جزائية، فجاء ذلك بقوله: «يعاقب بالحبس لمدة 1 سنة واحدة وبغرامة قدرها خمس مئة50000.00دج كل من استغل منشأة دون الحصول على الترخيص .....كما يجوز للمحكمة الامر بإرجاع الأماكن إلى حالتها الأصلية في أجل تحدده».[3]

فمدام المشرع الجزائري لم يضع قواعد لتنظيم المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية فإنه يجب على القاضي المدني الرجوع للقواعد العامة للمسؤولية المدنية، أين يكون بإمكانه إرجاع الحالة إلى ما كانت عليها من قبل في كل الأحوال إذا كان ذلك ممكنا.

---

[1] الفتني منير، المرجع السابق،140.

[2] المادة 164 من ق.م.ج.

[3] المادة 102 من قانون رقم 03-10، سبق ذكره.

ثانيا: التعويض النقدي

هو ذلك الجزاء المدني الذي يقصد به دفع مبلغ من المال لكل من أصابه ضرر من الفعل المخالف للقانون، حيث تنص المادة 176 من القانون المدني الجزائري على ما يلي: «إذااستحال على المدين أن ينفذ الالتزام عينا حكم عليه بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ التزامه، مالم يثبت أن استحالة التنفيذ نشأت عن سبب لايد له فيه، ويكون الحكم كذلك إذا تأخر المدين في تنفيذ التزامه».[1]

فالقاضي يلجا الى التعويض النقدي خصوصا في مجال الإضرار بالبيئة البحرية التي يمكن إعادة الحال الى ما كان عليه من قبل، كون أن الضرر يكون نهائيا لا يمكن إصلاحه.

فالقاضي من له السلطة التقديرية لمبلغ التعويض، فقد يعتمد في تقديره الخبرة التي تحدد نسبة العجز إن كان دائم أو مؤقت وذلك حسب الحالة، وفي غالب الأحيان قد يكون جزء من المسؤولية المدنية أي بإمكان المتضرر التأسيس كطرف مدني.[2]

فهذا الضرر هو الذي يتناسب مع الضرر الذي نحن بصدد البحث فيه، وهو ذلك الضرر الناتج عن التلوث البحري كاصطدامات السفن وخاصة ناقلات النفط مثل: ارتطام ناقلات النفط في مياه البحر، وبالتالي يؤدي إلى القضاء على الكائنات البحرية وتلويثها وفي غالب الأحيان يصعب إعادة الحال إلىما كان عليه من قبل وقوع الضرر لذلك يكون التعويض نقديا هو التعويض الأنسب لمثل هذا النوع من الضرر.

---

[1] المادة 176 من ق.م.ج.

[2] الفتني منير، المرجع السابق، ص145.

المطلب الثاني: الحماية الجزائية للبيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

يعتبر التلوث البحري جريمة يعاقب عليها القانون مثله مثل باقي الجرائم، حيث أنها تعني في مجال التلوث البحري خضوع مرتكب جريمة تلويث البيئة البحرية للأثر الذي ينص عليه القانون كجزاء على ارتكاب الجريمة وهو الخضوع للعقاب.[1]

وبالتالي إن جريمة التلوث البحري تتفق مع باقي الجرائم في ضرورة توفر أركانها المتمثلة في: (الركن الشرعي، والركن المادي، والركن المعنوي)، أما بالنسبة للعقوبات المقررة على هذه الجرائم فإننا نجدها متفرقة بين عدة قوانين وحتى يتسنى لنا الكشف عن كل هذا فضلنا أن يكون على الشكل الآتي:

الفرع الأول: الأركان القانونية لجرائم تلويث البيئة البحرية.

الفرع الثاني: العقوبات المترتبة عن جرائم تلويث البيئة البحرية.

الفرع الأول: الأركان القانونية لجرائم تلويث البيئة البحرية

تقوم جرائم البيئة البحرية على ثلاث أركان وهي:

أولا: الركن الشرعي

يقصد به في القانون الجنائي أن التجريم والجزاء الجنائي لا يفترضان في جريمة ولا عقوبة بغير نص يفرضها،[2] فالشرعية الجنائية تقتضي وجوب وجود نصوص قانونية سابقة لفعل الاعتداء، وذلك

[1] **وناسة جدي، المرجع السابق، ص 130.**

[2] **أحسن بوسقيعة "الوجيز في القانون الجنائي العام"، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، ط3، الجزائر، 2006، ص 57/56.**

إقرارا لأهم مبادئ القانون الجنائي ألا وهو مبدأ شرعية الجريمة والعقوبة الذي يقتضي فيه أن يكون النص الجنائي مجرم للاعتداء على المجال البحري، وذلك لتسهيل مهمة القاضي الجزائري في استيعاب نوع الجريمة وتقدير العقوبة المقررة لها ولضمانة تحقيق الفعالية أكثر أثناء التطبيق.

فإقرار المشرع لمبدأ الحيطة يقتضي توفير الحماية الجنائية بصفة مسبقة عند وقوع الضرر وذلك بالرغم من غياب النص الجزائري، إلا أن مبدأ الشرعية يعرف توسعا لاسيما عند وجود احتمال بالخطر عن وقوع هذا الضرر البيئي، والذي غالبا ما يكون مستمر ويجعل من النص الجنائي صادر في المستقبل يسري بأثر رجعي المادة 04 فقرة 3 من القانون 03-10،[1] فيعتبر هذا اعتداء على البيئة من جهة وعدم تمكين الجانح من الإفلات من العقاب من جهة أخرى، فما يمس البيئة ككل يمس البيئة البحرية باعتبارها جزء من الأولى.[2]

ثانيا: الركن المادي

يعد الركن المادي لأي جريمة بمثابة عمودها الفقري الذي لا يتحقق إلا به بحيث يشكل مظهرها الخارجي، ويقصد بالركن المادي للجريمة من الناحية القانونية هو كل سلوك إنساني يترتب عليه نتيجة يعاقب عليها القانون الجنائي، كما يمكن تعريف الركن المادي للجريمة بوجه عام بأنه الفعل الخارجي ذو الطبيعة المادية الملموسة تدركه الحواس بخلاف الأفكار والمعتقدات والنوايا، أي بمعنى آخر الفعل أو الامتناع الذي ينص القانون على عقوبة مقررة له ولا يعد الفعل أو الامتناع معاقبا عليه إلا إذا نص المشرع على ذلك، وهو يقوم على ثلاثة عناصر: تتمثل في السلوك، النتيجة والعلاقة السببية.

فالفعل هو النشاط الإيجابي أو الموقف السلبي الذي ينتسب للجاني، والنتيجة أثره الخارجي الذي يضمن اعتداء على حق يحميه القانون، أما العلاقة السببية فهي الرابطة التي تصل ما بين السلوك والنتيجة.

---

[1] المادة 04 فقرة 3 من القانون رقم 03-10سبق ذكره.

[2] محمد حسن الكندري "المسؤولية الجنائية عن التلوث البيئي"، ط1، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص42.

1-السلوك الإجرامي: لا ينتسب إلا للإنسان لذلك يجب أن يقترن السلوك بإرادة حق يمكننا من التفرقة بين السلوك الاجرامي وبين فعل هذه الطبيعة، فالسلوك الإجرامي نوعان: إيجابي يتمثل في الحركة وسلبي يتمثل في الامتناع، وهذا ما أكده المشرع الجزائري في المادة 04 فقرة 2 و3 من قانون 03 -10[1]، ويكون ذلك بإحدى السلوكيات التالية.

الإلقاء: إلقاء المبيدات الكيميائية في البحر يضر بالثروة السمكية، إلقاء القاذورات ومياه الصرف الصحي في البيئة المائية مما يغير خواصها ويؤدي إلى حموضتها ويفقدها القدرة على الاستمرار في منح الحياة البحرية.

الإغراق: إغراق النفايات الإشعاعية والنووية للتخلص منها في البحر.

التسريب: تسريب النفط في البحر أثناء عمليات الشحن والتفريغ.

الغمر: هو كل عملية إلزامية لرمي النفايات في أوساط المائية.

الطمر:وذلك عن طريق تخزين النفايات في الباطن.

سلوك إجرامي:(طمر، رمي، افراغ، تسريب)نتيجة=إحداث ضرر ولو مؤقت بصحة الإنسان أو النبات أو الحيوان وتقليص من استعمال مناطق سياحية.

2-النتيجة: قد يتطلب المشرع في جرائم تلويث البيئة حدوث نتيجة مادية تمثل الضرر الذي أدى إليه السلوك الإجرامي الملوث للبيئة البحرية وقد لا يتطلب الأمر تحقق النتيجة، بحيث ينصب التجريم على ذات النشاط الإجرامي فعلا كان أو امتناعا، وهذا هو المنهج الذي أخذ به المشرع الجزائري فالنتيجة قد تحصل مباشرة بعد وقوع فعل التلويث بمدة قصيرة وذلك بفعل مخلفات صلبة أو سائلة منزلية أو صناعية، وقد تكون نتيجة جريمة غير مباشرة فلا تظهر بعد مدة طويلة كإلقاء المبيدات الكيميائية في المياه العمومية أو التلوث الاشعاعي.

[1] المادة 04 فقرة 2و 3 من القانون 03-10سبق ذكره.

3-العلاقة السببية: هي الرابطة بين عنصري الركن المادي(الفعل و النتيجة)،فتقيم بذلك وحدته وكيانه فهي التي تسند النتيجة إلى الفعل فتقرر بذلك توافر الشرط الأساسي لمسؤولية مرتكب الفعل عن النتيجة فتساهم في تحديد نطاق المسؤولية الجزائية، فالصلة القائمة بين السلوك إجرامي والنتيجة أمر مهم فبالنسبة للمشرع الجزائري فقد جاء قانون البيئة صريحا في ضرورة توفر العلاقة السببية بين السلوك الإجرامي (رمي، افراغ، تسريب)والنتيجة هي إحداث ضرر ولو مؤقتا بصحة الإنسان، النبات أو الحيوان والتقليص من استعمال المناطق السياحية.

ثالثا: الركن المعنوي

لكي توجد الجريمة من الوجهة القانونية لا يكفي أن يرتكب فعل مادي منصوص عليه عقابه في القانون الوضعي، بل ينبغي أن يكون هذا الفعل قد ارتكب بخطأ مرتكبه أو بمعنى آخر يجب أن تتوفر قدر من الخطأ أو الإثم لدى الجاني، فلا جريمة دون خطأ مهما كانت النتائج، فالركن المعنوي للجريمة قوامه علاقة نفسية تربط بين مادية الجريمة وشخصية الجاني وجوهر هذه العلاقة هو الإرادة والعلم.[1]

فالجريمة كي تستكمل بناءها القانوني لابد من توافر الخطأ العمدي أو الخطأ غير العمدي، وعليه يمكننا تعريف هذا الركن المعنوي على أنه تعبير إرادة التي تتعاصر مع ماديات الجريمة وبعثها للوجود فهي تمثيل للقوة النفسية أو النية الداخلية التي يخبأها الجاني في نفسه لكي تساير إرادته وتحقق مبتغاه، سواء كان ذلك عن قصد الجاني للسلوك الإجرامي أو الخطأ دون تعمد إحداث الفعل الإجرامي لذلك فالجريمة تفرض وجود العمد كما تفرض وجود الخطأ غير العمدي، فمن خلاله يمكننا القول بأن صاحب السلوك الإنساني محلا للمسؤولية فجرائم تلويث البيئة البحرية لا تعدوا أن تكون إما

[1] المادة 100 من قانون 03-10، سبق ذكره.

جرائم عمدية يأخذ ركنها المعنوي صورة قصد الجاني وإما غير عمدية يتخذ ركنها المعنوي صورة الخطأ غير العمدي .[1]

مثال: أن يتسبب ربان سفينة في إطلاق ملوثات في المياه والأوساط المائية من خلال اللامبالاة أو الإهمال أو عدم الامتثال للقوانين واللوائح.[2]

الفرع الثاني: العقوبات المترتبة عن جرائم تلويث البيئة البحرية

تتنوع العقوبات والجزاءات المنصوص عليها في القانون الجنائي للبيئة وذلك لمواجهة الجنح البيئية، فالمشرع الجزائري شدد العقوبات في مجال هذا الأخير، إلا أن كيفيات مواجهة الخطورة الإجرامية للجانح البيئي تختلف وذلك على ضوء أحكام قانون العقوبات وقانون الجنائي للبيئة خصوصا، لذلك نجد أن المشرع الجزائري يفضل تارة العقوبة لردع الجاني وتارة أخرى يلجا الى تدابير الاحترازية [3]وذلك بهدف الوقاية فقد قسمت هذه العقوبات إلى عقوبات أصلية وأخرى تكميلية.

أولا: العقوبات الاصلية

إن أغلب السلوكيات التي تمس بالبيئة البحرية موصوفة بأنها جنحة وقلما توجد جنايات أو مخالفات، فالتشريعات الجنائية تبنت العقوبات الاصلية في مجال جرائم تلويث البيئة البحرية فتمثلت هذه العقوبات: بالحبس أو السجن أو الغرامة المالية أو الإعدام.

---

[1]ميرفت محمد البارودي "المسؤولية الجنائية للاستخدامات السلمية للطاقة النووية"، رسالة دكتوراه في الحقوق، جامعة عين شمس كلية الحقوق ،1993، ص 341

[2]المادة 97 من القانون 03-10، سبق ذكره.

[3]واعلي جمال، المرجع السابق ص 333.

1. عقوبة الإعدام

هي قتل شخص بإجراء قضائي من أجل العقاب أو الردع العام، وتعد عقوبة الإعدام أشد العقوبات على الاطلاق، وقد استخدم المشرع الجنائي البيئي هذه العقوبة في جرائم تلويث البيئة البحرية بالمواد المشعة بصفة خاصة وذلك لما تحدثه هذه المواد من تلويث مدمر يؤدي إلى انهيار النظام البيئي بصفة عامة.

نلاحظ من خلال القوانين السابقة أن المشرع الجنائي البيئي استخدم عقوبة الإعدام في جرائم معينة تمس بالبيئة البحرية وتؤدي إلى نتائج خطيرة وكارثية، وقد نص المشرع الجزائري على عقوبة الإعدام في نص المادة 500 من قانون رقم 98-05 المعدل والمتم لأمر 76-80 المتضمن للقانون البحري وذلك بقوله: «يعاقب بالإعدام كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية ألقى عمدا نفايات مشعة في المياه التابعة للقضاء الجزائري».[1]

وقد أصبحت كذلك في عصرنا الحالي من الجرائم الأكثر خطرا والأشد جسامة، لذلك فللبيئة البحرية قيمة اجتماعية يجب الحفاظ عليها فلابد من الإبقاء على العقوبات السالبة للحرية في التشريعات البيئية لما تمثله من جزاء وردع الذي يؤدي إلى عدم اقتراف لمثل هذه الأنواع المستحدثة من الجرائم.[2]

2.عقوبة السجن

عقوبة السجن تعني سلب حرية المحكوم عليه وإلزامه بأعمال تضعها الحكومة وذلك لإعادة تأهيله وردعه خلال فترة سجنه، فتعد عقوبة السجن سواء المؤبد أو المؤقت من أشد العقوبات بعد

---

[1] المادة 500 من قانون رقم 05-98 المرجع السابق.

[2] الفتني منير، المرجع السابق ص 144.

عقوبة الإعدام وذلك لما جاء في مواد الجنايات، فقد حدد المشرع الجزائري عقوبة السجن المؤقت في نص المادة 05 قانون العقوبات ب 05سنوات كحد أدنى و30سنة كحد أقصى.[1]
فالمشرع الجنائي البيئي قد استخدم عقوبة السجن في جرائم تلويث البيئة البحرية استخداما ضيقا ولم يقررها إلا في حالات نادرة.

3.عقوبة الحبس

يعد الحبس هو العقوبة الأصلية في جرائم الجنح والمخالفات في قانون العقوبات الجزائري ولقد استخدم المشرع الجنائي عقوبة الحبس استخداما موسعا في جرائم تلويث البيئة البحرية، فعقوبة الحبس عقوبة سالبة للحرية وتعنى وضع المحكوم عليه في أحد السجون المركزية من انقضاء المدة المحددة للعقوبة.

وقد وظفت أغلب هذه التشريعات البيئية هذه العقوبات توظيفا خاصا تميزها عن باقي الجرائم الأخرى بحيث جعلتها عقوبة أساسية من العقوبات السالبة للحرية، ويتم توظيفها في مجال التلوث البحري توظيفا متنوع بحسب جسامة الجريمة ودرجة خطورتها[2]، كما أن عقوبة الحبس تتراوح ما بين 01 يوم الى 2 شهرين في مادة المخالفات ومن أكثر من 2 شهرين إلى 5 سنوات في مادة الجنح، وبخصوص هذه العقوبة المقررة في البيئة البحرية فإنها تجسدت من خلال المادة90 من قانون رقم 03 -10المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة إذ ينص على:«يعاقب بالحبس من 6 اشهر إلى 2 سنتين وبغرامة من مائة ألف دينار 1.000.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل ربان سفينة جزائرية أو قائد طائرة جزائرية، أو كل شخص يشرف على عمليات الغمر والترميد في البحر

[1] المادة 05 من ق.ع.ج، المعدل والمتمم بالقانون 14/21ج ر99 المؤرخة في 29-12-2021 .
[2]الفتني منير، المرجع السابق، ص 141.

على متن آليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، مرتكبا بذلك مخالفة لأحكام المادتين 52 و53 من قانون العقوبات وفي حالة العودة تضاعف العقوبة».[1]

كما نصت المادة 93 من قانون 03-10 على أنه: «يعاقب بالحبس من 1 سنة واحدة الى 5 سنوات وبغرامة من مليون دينار 1.000.000 دج إلى عشرة ملايين دينار10.000.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل ربان خاضع لأحكام المعاهدة الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات والمبرمة بلندن 12 ماي 1954 وتعديلاتها، الذي ارتكب مخالفة للأحكام المتعلقة بحظر صب المحروقات أو مزيجها في البحر وفي حالة العود تضاعف العقوبة»[2].

وكذلك نصت 94 من القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة أنه: «يعاقب بالحبس من 6 أشهر الى 2 سنتين وبغرامة من مائة ألف دينار 100.000 دج إلى مليون دينار 1.000.000 دج بإحدى هاتين العقوبتين فقط كل ربان سفينة غير خاضع لأحكام المعاهدة المذكورة أعلاه يرتكب مخالفة لأحكام المادة 93 أعلاه وفي حالة العودة تضاعف العقوبة.»[3]كما تنص المادة 100 من القانون 03-10 على: «كما أنه يعاقب بالحبس لمدة 2 سنتين كل من أفرغ أو ترك تسربا في المياه السطحية أو الجوفية، أو في مياه البحر الخاضعة للقضاء الجزائري بصفة مباشرة أو غير مباشرة، لمادة أو مواد يتسبب مفعولها أو تفاعلها في الإضرار ولو مؤقتا بصحة الإنسان أو النبات أو الحيوان، أو يؤدي ذلك إلى تقليص استعمال مناطق سباحة».[4]

أما بخصوص المنشآت المصنفة تعاقب المادة 102 من نفس القانون: " بالحبس لمدة سنة واحدة كل من اشتغل منشاة دون الحصول على ترخيص النصوص عليه في المادة 19أعلاه."[5]

---

[1] المادة 90 قانون رقم 03-10، السابق الذكر.

[2] المادة 93 من نفس القانون.

[3] المادة 94 من نفس القانون.

[4] المادة 100 من نفس القانون.

[5] المادة 102 من نفس القانون

4.عقوبة الغرامة

اتجهت معظم التشريعات الجنائية الحديثة بما فيها التشريع الجزائري نحو تغليب الجزاء المالي بخصوص جرائم تلويث البيئة بشكل عام وجرائم تلويث البيئة البحرية على الخصوص، حيث أن عقوبة الغرامة تتضح في الجرائم الخاصة وذلك بعد إلغاء قانون 83-03 المتعلق بحماية البيئة بقانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، والذي نلاحظ من خلاله أن مقدار الغرامة ارتفع بدرجة بالنسبة للمقدار الذي كان مقرر في قانون البيئة 83-03، فجاءت الغرامة على أنها إلزام المحكوم عليه بدفع مبلغ من المال في خزينة الدولة[1]، وتتخذ عقوبة الغرامة أشكال مختلفة في التشريعات البيئية فهي قد تكون محددة بمقتضى نص قانوني ويكون ذلك عن طريق تحديد الحد الأدنى أو الحد الأقصى أو تحديدهما معا حسب الأسلوب الذي يقرره المشرع بصفة عامة.

حيث أورد المشرع الجزائري غرامات قاسية فمن خصائصها أنها قد تكون في شكل عقوبة أصلية مقررة على الفعل المجرم وقد تكون كعقوبة إضافية لعقوبة الحبس، ومن الجهة العقابية فالغرامة لها مزايا معينة في جرائم تلوث البيئة البحرية في أنها قد تحرم الجاني من الكسب الغير مشروع والذي يبتغيه من مخالفة القواعد المنظمة لحماية البيئة البحرية من التلوث وإنزال غرم به مقابل الضرر الذي أحدثه الغير.[2]

فقد تكون الغرامة نسبية يرتبط مقدارها بضرر الجريمة أو فائدتها وأحيانا ما تكون يومية تأخذ شكل التهديد عن كل يوم تأخير في ضوء استمرار المخالفة وتصاعد الفائدة المترتبة عنها، ووفقا لما تناوله المشرع البيئي في الجزائر سيتم دراسة الغرامة كالتالي:

---

[1] المادة 99 من قانون 03-10، سبق ذكره.

[2] ميرفت محمد البارودي، المرجع السابق، ص 476.

أ-الغرامة كعقوبة اصلية

تأتي كعقوبة أصلية مثال ذلك ما جاء في المادة 97 من القانون03-10 حيث نص على: «يعاقب بغرامة من مائة ألف دينار100.000دج إلى مليون دينار1.000.000دج كل ربان تسبب بسوء تصرفه أو رعونته أو غفلته أو إخلاله بالقوانين والأنظمة، في وقوع حادث ملاحي أو لم يتحكم فيه أو لم يتفاداه، ونجم عنه تدفق مواد تلوث المياه الخاضعة للقضاء الجزائري.» [1]

ب-الغرامة كعقوبة إضافية تكميلية:

وقد تأتي كعقوبة إضافية الى عقوبة الحبس كما نصت المادة99 من نفس القانون على عقوبة الغرامة كعقوبة إضافية: «بغض النظر عن المتابعات القضائية، في حالة إلحاق الضرر بشخص أو بالوسط البحري أو بالمنشآت، يعاقب بالحبس من 1 سنة الى 5 خمس سنوات وبغرامة من مليوني دينار 2.000.000دج الى عشرة ملايين دينار 10.000.000 دج كل من خالف أحكام المادة 57 من هدا القانون، ونجم عن دلك صب محروقات أو مزيج من المحروقات في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري.»[2]

ثانيا: العقوبات التكميلية

هذا نوع من العقوبات له دور هام في الحماية البيئية البحرية فقد نصت عليها المادة 9من قانون العقوبات الجزائري،[3] فمن بين هذه العقوبات المختصة في حماية البيئة البحرية بصفة عامة ولها علاقة بحماية البيئة البحرية وهي:

---

[1] المادة 97 من قانون 03-10، سبق ذكره.

[2] المادة 99 من القانون رقم 03-10سبق ذكره.

[3] المادة 09 من ق.ع.ج.

1-غلق المنشاة

يقصد به منع المنشاة المخالفة لأحكام التشريعات البيئية من مزاولة نشاطها بصفة مؤقتة أو دائمة، ويعد إجراء الغلق من أبرز التدابير العينية في جرائم تلويث البيئة البحرية، فغلق المنشاة يستدعي حل الشخص الاعتباري ومنعه من القيام بأي نشاط يمس بسلامة البيئة فالواقع أثبت فعالية هذا الإجراء، أي أن حل الشخص اعتباري لما ينطوي عليه من ردع الجاني ليس عن ارتكاب أي جريمة من جرائم تلويث البيئة البحرية فقط بل إثبات فعاليتها في تلويث البيئة ككل.

فالغلق يعد من العقوبات الضارة بمصالح الشركاء والدائنين وتتعدى آثارها للغير نظرا لخطورة وشدة هذه العقوبة.[1]

ولقد أخذ المشرع الجزائري بغلق المنشاة كعقوبة أصلية عينية توقع على أشخاص المعنوية في مواد الجنايات والجنح، حيث نصت المادة 18 مكرر قانون العقوبات 04-15 مؤرخ في15 نوفمبر 2004 على: «غلق المؤسسة أو فروع من فروعها لمدة لا تتجاوز خمس سنوات»[2]، غير أن المشرع الجنائي استثنى في هذا القانون في المادة 51 مكرر من قانون العقوبات:« كل من الدول والجماعات المحلية واشخاص المعنوية خاضعة لقانون العام...»[3]، كما أخذ المشرع بغلق المنشاة كتدبير احترازي من أجل منع الخطر حيث نصت المادة 102 من قانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة على أنه:« يعاقب ....كل من استغل منشاة دون الحصول على الترخيص المنصوص عليه في المادة 19 أعلاه ويجوز للمحكمة أن تقضي بمنع المنشاة الى حين الوصول على الترخيص ضمن

---

[1] علي عدنان الفيل " دراسة مقارنة التشريعات العربية الجزائية في مكافحة جرائم تلوث البيئة البحرية" مجلة الزرقاء للبحوث والدراسات الإنسانية، مجلد 09، عدد02، ص119.

[2] المادة 18 مكرر من ق.ع.ج.

[3] المادة 51 مكرر من ق.ع.ج.

شروط منصوص عليها في المادة 19 و 20 ويمكنها أيضا الامر بالنفاد المؤقت للخطر، كما يجوز للمحكمة أمر بإرجاع الأماكن إلى حالتها الأصلية في أجل تحدده ».[1]

2-نشر الحكم

في بعض الأحيان لا يكتفي المشرع بالعلانية في النطق بالأحكام في ساحات القضاء وإنما يستلزم فوق ذلك نشر الحكم بالإدانة على نطاق واسع عبر إذاعته وإعلانه ليصل إلى عدد كاف من الناس، ويكون الهدف منه مساس المحكوم عليه في اعتباره لدى المتعاملين معه والذي يعتمد عليه في تنمية دخله حيث يكون التشهير به أبلغ أثرا من العقوبات الأصلية الدي يظل تنفيذها خفيا على الجمهور.[2]

لقد أخذ المشرع الجزائري بتدبير نشر الحكم الصادر بالإدانة في قانون 04 -15 المعدل والمتمم لقانون العقوبات واعتبارها عقوبة أصلية تطبق على شخص معنوي في مواد الجنايات والجنح، حيث نصت المادة 18 مكرر من قانون العقوبات على: «نشر وتعليق حكم الإدانة»[3] وعليه يمكن أن نجد هذا النص العام يطبق على جرائم خاصة للبيئة لأن المشرع الجزائري لم ينص على هذا التدبير في قوانين خاصة بالبيئة.

3-المصادرة

جاء تعريفها في المادة 15 من قانون العقوبات الجزائري على أنها: «الأيلولة النهائية إلى الدولة لمال أو مجموعة أموال معينة، أو ما يعادل قيمتها عند الاقتضاء.»[4] أو بمعنى آخر هي الاستيلاء

---

[1] المادة 102 من القانون 03-10سبق ذكره.

[2] واعلي جمال، المرجع السابق، ص 341.

[3] المادة 18 مكرر من ق.ع.ج.

[4] المادة 15 من ق.ع.ج.

لحساب الدولة على أموال وأشياء ذات صلة بالجريمة سواء وقعت بالفعل أم كان يخشى وقوعها.

فالمصادرة تتم عن طريق الإكراه بواسطة حكم قضائي فهي إجراء لا يطبق في الجنح والمخالفات خاصة في المجال البيئي بصفة عامة والمجال البحري على وجه الخصوص، إلا بوجود نص قانوني فهي تلعب دوار كبيرا في مواجهة الجنح الماسة بالبيئة البحرية ومنه نجد أن القانون العقوبات الجزائري أجاز للمحكمة عند الحكم بالإدانة في جناية أو جنحة أن تحكم بمصادرة أشياء المضبوطة التي تحصلت من جريمة أو التي استخدمت في ارتكابها والتي كانت معدة لاستعمالها فيها وهي في الحقيقة تعني نزع الملكية جبرا من صاحبها بغير مقابل بإضافتها إلى ملك الدولة فجاءت المصادرة بنوعين:

أ –مصادرة وجوبية

تختص بالأشياء المتحصلة أو المكتسبة أو المستعملة في تنفيذ جناية أو حصلت منها، أو بعض الأشياء التي يعد صنعها أو استعمالها أو حملها أو حيازتها، ويعد التصرف فيها جريمة في حد ذاتها مثل: المخدرات والأسلحة الحربية ولو كانت ملكا للغير.

ب –مصادرة جوازيه

تختص بالأشياء المتحصلة أو المكتسبة أو المستعملة في جنحة أو مخالفة حكمت بها المحكمة، إلا إّذا وجد نص صريح بموجب مصادرة هذه الأشياء فتصبح المصادرة وجوبية كما في حالة الوسائل المستخدمة في التهريب كالمخدرات والأسلحة.[1]

المادة 102 قانون رقم 01 –11 فالملاحظ أن المصادرة لا تشكل عقوبة جزائية تكميلية لأنها توقع على المدان وإنما تعتبر تدابير أمن تتخذ للوقاية من الجريمة التي يمكن أن يتابع من أجلها صاحب

[1] على عدنان الفيل، المرجع السابق، ص 120.

تلك الأشياء المحظورة كالأسلحة والمخدرات،[1] بالإضافة أن قانون البيئة الجزائري قد تبنت مبدأ المصادرة الجوازية في أغلب الجرائم البيئة مستندا في ذلك تكييفه لجل الجرائم البيئية على اعتبارها جنحا أو مخالفات وليس جنايات وقد ورد في قانون 01-11 المتعلق بالصيد البحري أمثلة على ذلك.

[1] المادة 102 قانون رقم 01 -11، سبق ذكره.

ملخص الفصل:

من خلال ما سبق نستنتج أن المشرع الجزائري كرس الحماية القانونية للبيئة البحرية من خلال التشريعات الداخلية والتي تتمثل في قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة رقم 03-10.

وأيضا كآلية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن منح المشرع الجزائري للإدارة والقضاء السلطة والأداة القانونية اللازمة لتكريس هذه الحماية من خلال مجموعة من الجزاءات والتدابير التي تطبق على كل من يخالف ويمس بالبيئة البحرية التي تقسم إلى جزاءات إدارية وعقوبات جبائية تصدر من الجهات القضائية.

خاتمة

خاتمة:

تعد البيئة البحرية من أهم المجالات التي سخرها الله لخدمة مصالح البشرية فهي توفر لنا الغذاء و الأكسجين و تقدم لنا الكثير من الوظائف، و لعل أهم وظيفة لها هي تحقيق التوازن المناخي فضلا عن أهميتها الاقتصادية في تأمين المواد الأولية اللازمة لأغراض الصناعة و الثروات المعدنية بالإضافة إلى أنها مصدر للطاقة و جسرا هاما للمواصلات، و كذلك تعد نطاقا واسعا للسياحة لهذا اعتبر الدفاع عن البيئة البحرية من التلوث و حمايتها هو دفاع عن الحياة في حد ذاتها ، الأمر الذي أدى الى اهتمام المجتمع الدولي بموضوع البيئة ككل لأن أي ضرر يلحق بها في الحقيقة يمس العالم بأسره لهذا أبرمت جملة من الإتفاقيات و المعاهدات و فرضت مسؤولية عن المخالفين لتدابير حماية البيئة البحرية من التلوث على المستوى العالمي و تجلت هذه الجهود على المستوى الوطني أيضا أين قام المشرع الجزائري بإصدار ترسانة قانونية وإنشاء مؤسسات كلفها بتطبيق و تفعيل هذه النصوص مع فرض جزاءات و عقوبات عن الاضرار التي يحدثها الانسان نتيجة عبثه بتلك البيئة و استغلاله السيء لها .

من خلال ما سبق نستنتج أن البيئة البحرية حظيت باهتمام كبير على المستوى الدولي والوطني من خلال سنها لتشريعات وإبرامها لاتفاقيات للمحافظة عليها ونظرا لخطورة التلوث الناتج عن السفن وجب عليهم تكثيف الاهتمام من خلال نشر الوعي البيئي لأفراد المجتمع الدولي واتخاد إجراءات جديدة وإبرام اتفاقيات من شأنها معالجة الاضرار بشكل مباشر.

ومن خلال معالجتنا لموضوع بحثنا تم التوصل للنتائج التالية:

- مشكلة التلوث البحري خلقت روح التعاون والتضامن بين دول العالم لمجابهة هذه الظاهرة.
- اهتمام المجتمع الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن بكافة أنواعه من خلال ابرام جملة من اتفاقيات تنصب في مجال واحد ألا وهو حماية البيئة البحرية.
- تعدد مصادر التلوث البحري الناتج عن السفن الأمر الذي يؤدي بالضرورة الى تزايد الاضرار الناجمة عنه.
- الانتشار السريع للتلوث كون أجزاء البيئة البحرية مرتبطة ببعضها البعض.
- تعدد الهيئات والمؤسسات المكلفة بحماية البيئة البحرية في الجزائر.

- اتباع الجزائر جملة من الآليات القانونية في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن أهمها: المصادقة على الاتفاقيات الدولية وسن قواعد داخلية.
- إقرار المشرع الجزائري جزاءات وتدابير كآليات لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن.

وفي نهاية المطاف فإننا نورد بعض التوصيات المستخلصة من هذا البحث:

- زرع الوعي البيئي عند الافراد وضرورة حماية البيئة البحرية من الأضرار التي قد تلحق بها على الصعيدين الداخلي والخارجي.
- ضرورة تجميع النصوص القانونية المتعلقة بحماية البيئة البحرية في تشريع واحد حتى يسهل الرجوع إليها في حال وقوع أضرار.
- إنشاء إدارة متمكنة في مجال البيئة البحرية والتلوث مع فرض أقصى العقوبات على من تسول له نفسه ويعمل على تلويث البيئة البحرية.
- تنشيط دور الإعلام في نشر الأهمية البالغة لهذه البيئة في الحياة اليومية.
- إلزامية الإقرار في القانون الدولي على الحق في العيش في بيئة صحية مجردة من كافة أنواع التلوث.
- إقامة محكمة دولية تختص بالنظر في الجرائم البيئية مع ضرورة أخد هذه القضايا ميزة الاستعجال للقدرة على كبح هذا التلوث.
- الأخذ بنظام خاص بالمسؤولية المدنية في قوانين حماية البيئة البحرية.
- التعاون الدولي من أجل اتخاد إجراءات جديدة وابرام اتفاقيات من شأنها معالجة الاضرار بشكل مباشر.

قائمة المراجع

قائمة المراجع:

1 الاتفاقيات:

-اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن 1973.

-اتفاقية ماربول 1973 وبروتوكولاتها وتعديلاتها.

-الاتفاقية الدولية لمراقبة وإدارة مياه صابورة السفن والرواسب المنظمة البحرية الدولية.

-اتفاقية بروكسل 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار الزيت.

2 القوانين :

-الدستور الجزائري تعديل 2022.

-القـانون رقم 81-02 المؤرخ في 14 فيفري 1981 المعـدل والمتمم للأمر رقم 69-38 المؤرخ في 23 ماي 1969 المتضمن لقانون الولاية، الجريدة الرسمية عدد 07 الصادرة بتاريخ 17فبراير 1981.

-القـانون رقم 90-09 المؤرخ 07 أفريـل 1990 المتضـــمن قـانون الولايـة، الجريـدة عـدد 15الصادرة في 11أبريل 1990.

-القانون رقم 91-25 المؤرخ في 16 ديســمبر1991 المتضـــمن قانون المالية لســنة 1992، الجريدة الرسمية عدد 65 الصادرة بتاريخ 18 ديسمبر 1993.

-القانون رقم 02-02 المتعلق بحمايته للســاحل وتنميته المؤرخ في 05 فيفري 2002، الجريدة الرسمية عدد 10 الصادرة بتاريخ 12 فبراير 2002.

-القانون رقم03-10 المؤرخ في 19-جمادى الأول 1424 الموافق ل 19 يوليو 2003 يتعلق بحمايـة البيئـة في إطـار التنميـة المســتدامـة، الجريـدة الرســميـة عدد43، الصـــادرة بتـاريخ 20يوليو2003.

– القانون رقم 11–10 المؤرخ في 22 يونيو 2011 المتعلق بالبلدية، الجريدة الرسمية عدد 37 الصادرة في 03 يوليو 2011.

–القانون رقم12–07 المؤرخ في 21 فيفري 2012 المتعلق بالولاية، الجريدة الرسمية عدد 12 الصادرة في 29 فبراير 2012.

–الأمر رقم 75–58 المؤرخ في 26 ســـبتمبر1975 المعـدل والمتمم للقـانون رقم 05–10 المؤرخ في 20 يوليو 2005 المتضمن القانون المدني.

–الأمر رقم 76–80 المؤرخ في 23 نوفمبر1976 المعـدل والمتمم للقـانون رقم 98–05 المؤرخ في 25يونيو 1998المتضمن القانون البحري.

–الأمر رقم 04–15 المؤرخ في 10نوفمبر 2004 المعـدل والمتمم للأمر رقم 66–155 المتضمن لقانون العقوبات.

3 المراسيم:

–المرسـوم رقم 88–228 المؤرخ 05 نوفمبر 1988 المتضـمن شـروط قيام السـفن والطائرات بغمر النفايات التي من شـــأنها أن تلوث البحر وإجراءات ذلك وكيفياته، الجريدة الرســـمية 46 الصادرة في 09 نوفمبر 1988.

–المرســوم التنفيذي رقم 94–279 المؤرخ في 11 ربيع الثاني 1415 الموافق ل 17 ســبتمبر 1994 المتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر واحداث مخططات استعجالية لذلك، الجريدة الرسمية رقم 59 الصادرة في 21 سبتمبر 1994.

– المرســوم الرئاســي 96–05 المتضــمن لمصــادقة الجزائر لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 المؤرخ في 1996/01/10، ج ر 06 الصادرة بتاريخ 1996/01/14

–المرســوم التنفيذي رقم 96–60 المؤرخ في 07 رمضـــان 1416 الموافق 27 يناير 1996، المتضـمن احداث مفتشـية البيئة في الولاية، الجريدة الرسـمية عدد 07 الصـادرة بتاريخ 28 يناير 1996.

-المرســـوم التنفيذي رقم 96-67 المؤرخ في 27 يناير 1996 يتضـــمن الإدارة المركزية في وزارة الصحة والسكان وإصلاح المستشفيات، الجريدة الرسمية عدد 08 لسنة 1996.

- المرســـوم التنفيـذي رقم 01-09 المؤرخ في 07 ينـاير 2001 المتضـــمن لتنظيم الإدارة المركزية في وزارة تهيئة الإقليم والبيئة، الجريدة الرســـمية عدد04 الصـــادرة بتاريخ 14 يناير 2001.

-المرسوم التنفيذي رقم 02-115 المؤرخ في 03 أفريل 2002 يتضمن أنشاء المرصد الوطني للسنة والتنمية المستدامة، الجريدة الرسمية عدد22 الصادرة بتاريخ 03أبريل 2002.

4 الموسوعة:

-مازن النهار" الموسوعة العربية" مجلد07، المحكمة الجنائية الدولية، ولاية مضالم في الإسلام.

5 الكتب:

- أحمد عبد الكريم ســـلامة" قانون حماية البيئة "(مكافحة التلوث -تنمية الموارد الطبيعية)، دار النهضة العربية، بدون سنة النشر.

-أحسن بوسقيعة "الوجيز في القانون الجنائي العام "، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الطبعة 3، الجزائر 2006.

- شارل روسو، القانون الدولي العام، باريس 1973.

- صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، د ط، 2007.

-علي عدنان الفيل "منهجية الشــريعة في البيئة"، دراســة مقارنة، دون طبعة، دار الثقافة للنشــر والتوزيع، عمان، الأردن،2012.

-محمد حســن الكندري "المســؤولية الجنائية عن التلوث البيئي"، دار النهضــة العربية-القاهرة-2006.

6 المذكرات والرسائل:

أ-رسائل الدكتوراه:

-بركاوي عبد الرحمان، "الحماية الجزائية للبيئة، رســـالة الدكتوراه في العلوم القانونية، جامعة جيلالي ليابس، سيدي بلعباس،2016-2017.

-بشير محمد أمين " الحماية الجنائية للبيئة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة سيدي بلعباس 2015-2016.

-بن أحمد عبد المنعم " الوسـائل القانونية الإدارية لحماية البيئة في الجزائر" رسـالة دكتوراه في القانون العام، جامعة الجزائر بن يوسف بن خدة-كلية الحقوق بن عكنون 2008-2009.

- شـعشـوع قويدر، دور المنظمات الغير حكومية في تطوير القانون الدولي، رسـالة مقدمة لنيل شـــهادة الدكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم الســـياســـية، جامعة أبي بكر بلقايد،2014/2013.

-علواني مبارك، "المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه للعلوم في الحلوق تخصـــص قانون العلاقات الدولية، كلية الحقوق، قســـم الحقوق جامعة محمد حيضـــر- بسكرة-2016-2017.

-محمد ميرفت البارودي " المسـؤولية الجنائية للاسـتخدامات السـلمية للطاقة النووية "، رسـالة دكتوراه في الحقوق، جامعة عين الشمس، مصر 1993.

-مقاني فريد" حماية البيئة البحرية في التشـريع الجزائري والعمران"، رسـالة دكتوراه في العلوم تخصص قانون البيئة والعمران، جامعة الجزائر 01، السنة الجامعية 2020-2021.

-واعلي جمال " الحماية البحرية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث"، دراســـة مقارنة، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبوبكر بلقايد -تلمسان-كلية الحقوق والعلوم السياسية، السنة الجامعية 2009-2010.

-وافي حاجة" الحماية الدولية للبيئة البحرية في إطار التنمية المستدامة، رسالة الدكتوراه، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم،2018-2019.

ب-مذكرة ماجيستير:

-الفتني منير" الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث" مذكرة لنيل شـهادة ماجيسـتر في القانون العام، تخصص البيئة والعمران، جامعة الجزائر01 السنة الجامعية2013-2014.

-بن منصـــور عبد الكريم" الجباية الايكولوجية لحماية البيئة في الجزائر"، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.

-بتول جمال عبد المجيد أبو صـبيح" الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث بالنفط رسـالة لنيل شهادة الماجيستر في القانون العام، جامعة الشرق الأوسط، كانون الثاني 2011.

-حميدة جميلة" الوسـائل القانونية لحماية البيئة دراسـة على ضـوء التشـريع الجزائري " مذكرة ماجيستر، جامعة البليدة، السنة الجامعية 2011.

-خنتاش عبد الحق" مجال تدخل الهيئات اللامركزية في حماية البيئة في الجزائر" مذكرة لنيل شـهادة الماجيسـتر في الحقوق تخصـص تحولات الدولة" جامعة قاصـدي مرباح، ورقلة، السـنة الجامعية 2011.

-عبد اللاوي عبد الكريم" حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري" مذكرة لنيل شهادة ماجيستر تخصص قانون اداري معمق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعة 2016-2017.

-كريمة بورحلي" التلوث البحري وتأثيره على البحارة" دراســـة مقارنة، مذكرة لنيل شـــهادة ماجيستر في علم الاجتماع تخصص بيئة، جامعة منتوري" قسنطينة"2009-2010.

-وناســـة جدي " الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشـــريع الجزائري" مذكرة لنيل درجة ماجيستر في القانون تخصص قانون الاعمال، جامعة محمد خضير بسكرة، السنة الجامعية 2007-2008.

7 المقالات:

- أحمد أبو الوفاء "تأملات حول الحماية الدولية للبيئة من التلوث"، المجلة المصرية للقانون الدولي العام، العدد 38، 1993.

-اعراب كميلة" المسؤولية الدولية عن تلويث البيئة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 05، العدد 07، 2018.

-بدرية العوض، دور المنظمات الدولية في تطور القانون الدولي البيئي، مجلة الحقوق، العدد الثاني، الكويت السنة التاسعة 1985.

-بســـام محمود أحمد، لجين وائل محمود" المســـؤولية الموضـــوعية عن التلوث البحري، مجلة تشرين العلوم الاقتصادية والقانونية، سوريا، المجلد 43، العدد 02، 2021.

-رابحي أحســـن" دور الحركة الجمعوية في حماية البيئة، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، كلية الحقوق بن عكنون، العدد 04، 2008.

- زروالي سهام "آليات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت"، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإقتصادية، العدد 21، جانفي2019.

-سايح خيرة شيماء، بلخير هند" دور التشريع الجزائري في مكافحة الجرائم البيئة البحرية، دفاتر السياسة والقانون، المجلد13، العدد15،02 ماي 2021، الجزائر.

-سمير شوقي "الضـرر البيئي البحري على ضـوء القانون الجزائري والدولي "المجلة الجزائرية للعلوم القانونية، السياسة والاقتصادية، سطيف، المجلد 57، العدد 01 سنة 2020.

-عزي هاجر وسالمي رشيد" الجباية البيئية عنصر مفتاحي لحماية البيئة في الجزائر" مجلة معهد العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر 03، إبراهيم سلطان شيبوط العدد 33 سنة 2016.

-عقيل حيدر جابر حلو/ عبد الرســـول جابر إبراهيم / حيدر حســـن عذافة " الاثار الاقتصـــادية للتلوث البيئي، المخاطر والتكاليف والمعالجات، العراق، حالة الدراســـة، مجلة القادســـية للعلوم الإدارية والاقتصادية، المجلد 15، العدد 01، سنة 2013.

-علي عدنان الفيل، "دراســـة مقارنة التشـــريعات العربية الجزائية في مكافحة جرائم تلوث البيئة البحرية "، مجلة الزرقاء للبحوث ودراسات الإنسانية مجلد 09، العدد 02.

– عميور حنـان "الحمـايـة القـانونيـة للبيئـة البحريـة من التلوث النـاجم عن الســـفن خـارج حدود الاختصاص الوطني الدولي"، مجلة العلوم الإنسانية، المجلد 31، العدد 1، جوان 2020.

–كمال رزيق" دور الدولة في حماية البيئة، مجلة الباحث، جامعة قاصـــدي مرباح، ورقلة، العدد 05، ديسمبر2007.

–محمدي محمد الأمين، قويســم الحاج غوتي" التلوث البيئي البحري على ضــوء القانون الدولي" مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، العدد التاسع، تيارت، جوان2017.

-محمد منصـــوري "الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية بين القانون الدولي العام والتشـــريع الداخلي"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 10، العدد 02، سبتمبر2019، جامعة باتنة، الجزائر.

– مقاني فريد " حماية البيئة البحرية في التشـــريع الجزائري" حوليات جامعة الجزائر 01، العدد 33، الجزء الرابع، ديسمبر 2019.

– منصـوري المبروك، مداح عبد اللطيف "مسـؤولية الدولة عن الأضـرار البيئية" مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية"، العدد 01، الجزائر 2020.

–نزار عبدلي، المسؤولية عن تلويث البيئة البحرية للنفايات في الجزائر"، مجلة الباحث للدراسات الاكاديمية، جامعة سكيكدة، كلية الحقوق والعلوم السياسية ،2018.

– واعلي جمال "التلوث البحري العابر للحدود والآليات القانونية الكفيلة لمحاربته" – دراســة في القانون الجزائري والقانون المقارن–المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني، 2014.

– وليد غســـان عبد الله " الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بواســـطة مياه اتزان الســـفن ورواسبها "، دراسات: علوم الشريعة والقانون، المجلد 43، العدد 02، 2016.

8 المداخلات:

-نجم عبود مهدي، مداخلة بعنوان " الآليات المتوفرة لحماية البيئة البحرية دوليا مع الإشـــارة إلى دور الســـلطة في حماية البيئة البحرية " المؤتمر الدولي، 26-27 ديســـمبر 2017، طرابلس - ليبيا-

9 المحاضرات:

-أحمد اســـكندري، محاضـــرات في تلويث البيئة البحرية، مفهوم ومصـــادر الجزء الأول، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2013.

الفهرس

العنوان	الصفحة
مقدمة	2
الفصل الأول: الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن	7
المبحث الأول: أسباب الاهتمام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن	8
المطلب الأول: تعدد أسباب تلويث السفن للبيئة البحرية	8
الفرع الأول: تسرب النفط من السفن	9
الفرع الثاني: اغراق وتصريف نفايات السفن	10
الفرع الثالث: مياه الصابورة	11
الفرع الرابع: المخلفات النووية للسفن	12
المطلب الثاني: تعدد أضرار تلويث السفن للبيئة البحرية وتعديها لحدود الدولة الواحدة	12
الفرع الأول: مخاطر تلويث السفن للبيئة البحرية في حدود الإقليم	13
الفرع الثاني: مخاطر تلويث السفن للبيئة البحرية في حدود الدول المجاورة	16
المبحث الثاني: الآليات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن.	18
المطلب الأول: الآليات المؤسساتية والقانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن.	18

الفرع الأول: الهيئات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن.	19
الفرع الثاني: الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن.	23
المطلب الثاني: تطبيق المسؤولية الدولية كآلية ردعية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن.	28
الفرع الأول: مفهوم المسؤولية الدولية المترتبة عن تلويث البيئة البحرية.	29
الفرع الثاني: أساس المسؤولية الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن.	30
الفرع الثالث: حالات الإعفاء من المسؤولية الدولية المترتبة عن تلويث البيئة البحرية.	36
الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن	39
المبحث الأول: الحماية الإدارية للبيئة البحرية للتلوث الناتج عن السفن	40
المطلب الأول: الهيئات الإدارية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن	41
الفرع الأول: الهيئات المركزية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن	41
الفرع الثاني: الهيئات المحلية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن	45
الفرع الثالث: دور الجمعيات في حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن	47
المطلب الثاني: الإجراءات والجزاء ات الإدارية لحماية البيئة البحرية من التلوث	49
الفرع الأول: الإجراءات التي تتخذها الإدارة لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن	50

الفرع الثاني: الجزاءات المترتبة عن حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن	51
المبحث الثاني: الحماية القضائية للبيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن	54
المطلب الأول: الحماية المدنية للبيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن	55
الفرع الأول: أساس المسؤولية المدنية في حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن	55
الفرع الثاني: آثار قيام المسؤولية المدنية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن	57
المطلب الثاني: الحماية الجزائية للبيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن	60
الفرع الأول: الأركان القانونية لجرائم تلويث البيئة البحرية	60
الفرع الثاني: العقوبات المترتبة عن جرائم تلويث البيئة البحرية	64
خاتمة	75
قائمة المراجع	77
الفهرس	85

الفـــــهرس