جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة

كلية الحقوق

قسم : الحقوق

حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماسترفي تخصص : قانون بيئة وتعمير

من تقديم الطالبة: دلاّل مريمالمشرف: بوصنوبرةعبدالعالي

لجنة المناقشة:

د/ رحماني منصور.....رئيسا

أ/ بوصنوبرةعبد العالي .....مشرفا و مقررا

أ/ لعدايسية فوزي..... مناقشا

دورة جوان 2016

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

"وقل رب أدخلني مدخل صدق وأخرجني مخرج صدق

واجعل لي من لدنك سلطانا نصيرا"

شكر وتقدير

أتقدم بجزيل الشكر ووافر الاحترام والتقدير إلى أستاذي الفاضل"بوصنوبرة عبد العالي"لتفضله بالإشراف على هذه المذكرة،ولما بذله من جهد مخلص،فقد كان لصبره وسعة صدره وإبداء ملاحظاته الأثر الواضح في توجيه سير مذكرتي هذه نحو الاتجاه الصحيح، وفقه الله و جزاه عني خير الجزاء. كما أتوجه بالشكر إلى أساتذتي في كلية الحقوق بجامعة 20 أوت 1955

على ما أحاطوني به من علم ورعاية واهتمام خلال فترة دراستي.

الإهداء

إلى من قال في حقهما تعالى"وقل رب ارحمهما كما ربياني صغيرا والداي العزيزان اللذان انتظرا لحظة نجاحي وتشريفي لهما.ولولاهم لما وصلت إلى هنا،كما أهدي هذا العمل المتواضع إلى:

* أختي مفيدة وزوجها رياض وأبنائهما سيف ومنصف

*إلى إخوتي حمزة وعلي و أشكرهما على تشجيعهما لي.

*كما أتقدم بجزيل الشكر إلى عمي*كريم*وعائلته الكريمة على الجهد الذي بذله معي.

كما أهدي هذا العمل إلى جميع عائلة دّلاّ ل*من كبيرها إلى صغيرها وأهدي هذا العمل إلى جميع من ساعدوني ولم يبخلوا عليا بتشجيعهم ودعواهم ,وإلى من جمعتني بهم الدراسة بكلية الحقوق والعلوم سياسية جامعة 20 أوت 1955 بسكيكدة, أصدقائي وزملائي إلى من جمعتني بهم الحياة وقدموا لي يد المساعدة من قريب ومن بعيد.

دلاّل مريم

مقدمة

إن لكل عصر من العصور قضية تطرحنفسها، وفي زمننا هذا أهم قضية تشغل عقول المفكرين هي مشكلة تلوث البيئة البحرية،حيث أنه منذ القدم وللبحر أهمية بالنسبة للشعوب القاطنة على اليابسة،وبمرور الزمن إزدادت أهمية البحر شيئا فشيئا،فبعد أن كانت الأهمية قاصرة في حدود ما يستغله الإنسان منها من ثروات بحريةأو ما يسلكه كطريق سهل ورخيص التكاليف لنقل البضائع والأفراد،أصبح أمل البشرية في الحصول على غذائها ومعادنها وثرواتها الأخرى التي أصبحت قابلة للاستعمال على اليابسة،الأمر الذي جعل تلك المساحات الهائلة من المياه والتي تشكل 71% من مساحة الكرة الارضيةملاذا لسكان الكرة الأرضية في بحثهم الدؤوب والمستمر عن عيش رغد وحضارة مستمرة ومتجددة،خاصة ما تحتويه من ثروات حيوانية وما تحتويه قيعانها من ثروات معدنية وبترولية.

ومن هنا تنبه المجتمع الدولي لمشكلة تلوث البيئة البحرية وجعلها من بين اهتماماته الكبرىباعتبارها عنصرا أساسيا لاستمرار الحياة لما لها من إمكانيات كبيرة في ميدان الموارد الطبيعية الحية والغير حية وما تحتويه أعماقها من ثروات معدنية هائلة،لذا عمل المجتمع الدولي بإعداد القواعد والنظم التي تحكم التلوث البحري على المستوى الإقليمي والوطني والعمل على توفير الحماية اللازمة للبيئة البحرية،والحفاظ عليها من كل أنواع التلوث.

وبالنظر إلى اهتمام المنظمات غير الحكومية المهتمة بحماية البيئة البحرية، وحث الدول على ضرورة وضع أنظمة قانونية لحماية البيئة البحرية وطنيا ودوليا انعقدت العديد من الاتفاقيات الدولية بداية من سنة 1926 للسيطرة على التلوث البحري،حيث قامت الأمم المتحدة عام 1945 بإنشاء العديد من المنظمات والوكالات المهتمة بحماية البيئة البحرية.

وفي بداية السبعينات من القرن الماضي حيث بفعل الأحدث المتكررة أصبحت هناك مخاوف من تلوث البيئة البحرية،من مواد مختلفة وكانت هذه المخاوف موضع اهتمام مؤتمر ستوكهولم 1972 والذي يتكون من 26 مبدأ يهم حماية البيئة،حيث خصصت العديد منها لحماية البيئة البحرية،وأصبحت الحكومات تفكر في ايجاد قوانين وطنية تهدف إلى حماية البيئة البحرية،واتخاذ الإجراءات اللازمة لتجنب مخاطر التلوث.

ولقد كان موضوع حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من أخطار التلوث، من المواضيع التي عرفت اهتماما كبيرا على المستوى الوطني،والجزائر تعتبر من الدول المنتجة للنفط بكميات كبير،التي تساهم في تلويث المياه القريبة من الشواطئ بالإضافة إلى المصانع المقامة في السواحل،وعليه سنخصص هذه المذكرة لدراسة التلوث البحري الناتج عن المحروقات والسفن والطائرات،وسنحاول معرفة أهم الاتفاقيات العالمية والإقليمية التي التزمتبهاالجزائر والتي اهتمت بوضع أحكام خاصة بحماية البيئة البحرية،كذلك سنحاول الإطلاع على المجهودات الوطنية التي بذلتها الجزائر من خلال تشريعاتها من أجل وقاية وحماية البيئة البحرية باعتبار هذه البيئة جزاء من إقليمها،و بالتالي عنصرا هاما من سيادتها حيث تؤدي حمايتها إلى صون بقائها وكيانها.

ومن خلال ما سبق نحدد الإشكالية الرئيسية كما يلي:

ما مدى اهتمام المشرعالجزائري بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث؟

والتي تطرح مجموعة من الإشكالات الفرعية:

1/ ماذا يقصد بمفهومي البيئة البحرية و التلوث البحري؟

2/كيف عالج المشرع الجزائري مشكلة التلوث البحري، وما هي القوانين التي سنها في هذا المجال؟

3/ما هي أهم الاتفاقيات الدولية التي التزمت بها الجزائر في مجال حماية البيئة البحرية؟

كما أن سبب اختيارنا للموضوع يرجع إلى حداثة الدراسات القانونية في مجال حماية البيئة، بحيث لم يبرز اهتمام العالم بها إلا بعد منتصف القرن العشرين،وبالتحديد بعد أن تم عقد أول مؤتمر يدرس القضايا البيئية وهو مؤتمر ستوكهولم 1972.

كما أن قضية البيئة البحرية وما تتضمنه من مشكلات متعددة، نجدها قد طرحت نفسها في العقدين الأخيرين كواحدة من أخطر القضايا في العصر الحديث.

هذا البحث الذي نحن بصدد دراسته، يأتي كمحاولة من قبلنا للوصول إلى بيئة نظيفة وخالية من كل أشكال التلوث، وهنا تتمحور أهداف بحثنا.

لقد اخترنا موضوع حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري،لمعرفة موقع الجزائر كعضو في المجتمع الدولي من الاتفاقيات الدولي في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث،باعتبار هذه البيئة جزاء من إقليمها وبالتالي عنصرا هاما من سيادتها حيث تؤدي حمايتها إلى المحافظة على بقائها.

تعتبر راسة موضوع حماية البيئة البحرية في القانون الجز ائري من الدراسات الحديثة و الهامة،وبما أن موضوعنا قانوني ويعتمد على القوانين الداخلية والاتفاقيات الدولية فإن موضوعنا يعتمد على الوصف والتحليل على كل هذه القوانين،حيث نجد الوصف مثلا في تعريف البحر بأنه المسطحات الواسعة من المياه المالحة... كذلك يرد الوصف من خلال القول تعتبر البيئة البحرية مستودعا غامضا للماء العذب...الخ كذلك قمنا بتحليل القوانين والاتفاقيات الدولية،لهذا فالمنهج المتبع في هذه الدراسة هو المنهج الوصفي التحليلي.

كما قمنا باستخدام المنهج المقارن من حين إلى آخر، ويرد ذلك في تعريف البيئة في الجزائر ومقارنتها مع الدول العربية الأخرى.

لاشك أن موضوع حماية البيئة البحرية من المواضيع الهامة التي ارتبطت بشكل مباشر بموضوع التلوث، الذي أصبح العالم يعاني منه ومن الصعوبات التي واجهتنا في هذا البحث:

1/قلة المؤلفات المتخصصة بهذا الشأن.

2/الموضوع واسع لدرجة صعوبة التحكم في كل عناصره والخوف من عدم التطرق إلى كل العناصر المهمة.

ولهذا قسمنا الدراسة إلى فصلين على النحو التالي:

الفصل الاول:الإطار المفاهيمي للبيئة البحرية والتلوث البحري.

حيث قسمناه إلى مبحثين:

المبحث الأول:ماهية البيئة البحرية.

المبحث الثاني: ماهية التلوث البحري.

الفصل الثاني:النظام القانوني لحماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري

حيث قمنا بتقسيمه إلى مبحثين.

المبحث الأول:مدى اهتمام الجزائر بالبيئة البحرية عبر التاريخ.

المبحث الثاني:الاتفاقيات الدولية والداخلية التي أبرمتها الجزائر في مجال حماية البيئة البحرية .

المبحث الثالث: أشكال حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري.

الفصل الأول:
الإطار المفاهيمي للبيئة البحرية والتلوث البحري

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للبيئة البحرية والتلوث البحري.

تؤدي البحار والأنهار والمحيطات دورا هاما في حياة الإنسان فهي تسهم بنصيب وافر في المحافظة على التوازن البيولوجي للكرة الأرضية، كما لها أهمية اقتصادية كبرى وقد ظل الإنسان لأحقاب طويلة ينظر إلى البحار والمحيطات بوصفها قادرة على أن تستوعب كل ما يلقى إليها من مخلفات أو مواد، لكنه أصبح واضحا منذ بدايات هذا القرن أن للبحار والمحيطات طاقة قصوى على الرغم من ضخامتها واتساعها، حيث بدأ الإدراك بأن البيئة البحرية تعاني من التلوث بسبب ما يلقي إليها من مواد ومخلفات ثم أدرك الإنسان أنها تمثل عنصرا من عناصر التوازن والثبات في هذه الكرة الأرضية ، ومن هنا حظيت البحار بالعناية وبدأ العالم يعرف اتجاها متصاعدا لحمايتها ضد التلوث وأيضا المحافظة على مواردها وثرواتها[1] .

وللوقوف على أهمية هذه الحماية المقررة من جانب التشريع الجزائري استدعى الأمر إلى التطرق إلى مبحثين حيث تتناولنا في المبحث الأول ماهية البيئة البحرية أما المبحث الثاني فقد تناولنا ماهية التلوث البحري.

(1) نصر الله حسنة : الحماية القانونية للبيئة من التلوث في ضوء القانون الدولي الإنساني، مذكرة ماجستير، القانون العام،جامعة باجي مختار، عنابة،2011،2010، ص22.

المبحث الأول: ماهية البيئة البحرية.

تعد البيئة البحرية أحد الاهتمامات الحديثة في القانون الدولي، لما تتميز به من سمات خاصة ونظام بيئي متكامل يجعلها تلعب دورا مؤثر في الحياة الإنسانية[1] وبناءا على ما سبق سنقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب حيث نتناول في المطلب تعريف البيئة والبحر أما المطلب الثاني فسوف نخصصه لدراسة أقسام البيئة البحرية، وفي مطلب ثالث نتعرض للبحث عن طبيعة البيئة البحرية وأهميتها.

المطلب الأول: تعريف البيئة والبحر.

لكي نقف على البيئة البحرية لابد أن نقوم أولا بتعريف البيئة بصفة عامة باعتبار أن البيئة البحرية هي إحدى العناصر التي تتكون منها البيئة[2].

الفرع الأول: تعريف البيئة.

هناك عدة تعاريف للبيئة حيث يستخدم مصطلح البيئة في كثير من العلوم والمجالات المختلفة كما أنه يتغير تبعا للموضوع الذي يستخدم فيه والغاية منه وحسب تخصص الباحث الذي يقوم بدراسته فنقول البيئة الطبيعية، البيئة الاجتماعية، البيئة السياسية، البيئة الثقافية...الخ ولهذا في نطاق هذا البحث يقتضي منا ابراز المفاهيم الآتية:[3]

أولا/ البيئة لغة:

يقال في اللغة العربية تبوأ أي حال ونزل وأقام، والاسم من الفعل هو البيئة فدرج علماء اللغة العربية على استعمال ألفاظ البيئة والباءة والمنزل كمفردات.

وقال ابن المنظور في معجمه الشهير" لسان العرب" باء إلى الشيء يبؤ بوءا أي رجع وتبوأ نزل وأقام، فنقول (تبوأ فلانا بيتا) أي اتخذ منزلا وذلك إذا نظر إلى أسهل ما يراه وأثره استواء وأفضله لمبيته فاتخذه منزلا، ووردت في القرآن الكريم " **ان تبؤا لقومكما بمصر بيوتا**" [4]أي

---

(1) عبده عبد الجليل عبد الوارث : حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث،2006 ، ص19.

(2) محمد أحمد منشاوي: الحماية الجنائية للبيئة البحرية، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية،2005 ، ص24.

(3) حسونة عبد الغني: الحماية القانونية للبيئة في إطار التنمية المستدامة، أطروحة الدكتوراه ، تخصص قانون أعمال،جامعة محمد خيضر، بسكرة،2012،2013، ص12.

(4) سورة يونس الأية،رقم 87.

اتخذ، ويقال أباءه منزلا أي هيأه وأنزله فيه والاسم والبيئة والمباءة بمعنى المنزل، ويقال:(أنه لحسن البيئة) أي هيئته[1].

أما البيئة في اللغة الفرنسية Environnement فقد وردت في معجم لاروس le petit Larousse وهي مجموعة العناصر الكيميائية والبيولوجية سواء كانت طبيعية أو اصطناعية والتي يعيش فيها الإنسان والحيوان والنبات وكذا العناصر[2] .

ثانيا/ البيئة اصطلاحا:

تعرف البيئة كمصطلح علمي بتعاريف عديدة منها" البيئة هي كل ما يحيط بالإنسان من مكونات حية مثل النباتات والحيوانات وأخرى غير حية مثل الصخور والمياه والهواء والطقس...إلخ.

وتعرف البيئة أيضا بأنها الوسط أو المجال المكاني الذي يعيش فيه الانسان بما يضم من ظواهر طبيعية وبشرية ،ويؤثر ويتأثر بها ونلاحظ ما قُبل حول تعريف البيئة العلمي يدور حول الوسط الكوني الذي يحيط بالإنسان ،بما فيه من ماء وهواء وأرض ويؤثر فيها الانسان وهي بدورها تتأثر به[3].

ويمكن تعريف البيئة اصطلاحا أيضا بأنها الوسط المادي الذي يعيش فيه الانسان بما يحتويه ماء، هواء، تربة، وفضاء وكائنات حية ومنشآت أقامها الانسان لإشباع حاجاته، وقد ثبت أنه لا حياة للإنسان في غير بيئته التي ترعرع فيها، هذه البيئة التي وجدها تناسب ظروفه وتكوينه وأكملها بما أقام عليها من منشآت صناعية ومؤسسات لسد حاجاته وبذلك فإنه يقصد بالبيئة:

1- البيئة الطبيعية : ويمكن تعريفها بأنها الماء، الهواء، والفضاء والتربة وما بها من كائنات حية.

(1) لكحل أحمد: دور الجامعات المحلية في حماية البيئة،دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر،2014، ص14.

(2) حسونة عبد الغني: المرجع السابق، ص12.

(3) سعيدان علي: الحماية القانونية للبيئة من التلوث بالمواد الخطرة في التشريع الجزائري، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر ،يوسف بن خدة،2007 ، ص6.

2- البيئة الوضعية : وتتمثل فيما وضعه الإنسان في البيئة الطبيعية من مرافق ومنشآت لإشباع حاجاته[1].

ثالثا/ البيئة قانونا :

إن للتطور العلمي والثورة الصناعية التي سادت العالم، أثر في جذب الأنظار إلى البيئة والمشكلات التي تهددها، حيث أصبح المجتمع يسعى للحفاظ عليها وحمايتها من كل فعل يضر بها، وبدأت الحكومات في الدول المصنعة تصدر القوانين والتشريعات للحد من تدهور البيئة، وأكدت بعض القوانين اعتبار حماية البيئة واجبا من واجبات الدول وأصبحت حقا من حقوق الإنسان.

وبالرغم من الاهتمام القانوني بالبيئة محليا ودوليا، نجد أن أغلبها لم يضع تحديدا لمفهوم البيئة، والعناصر التي يتكفل بها رغم الأهمية العلمية لهذا التحديد[2] .

1/ مفهوم البيئة في التشريع الجزائري:

لقد عرفته الفقرة 07 من المادة 4 من قانون10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

" تتكون البيئة من الموارد الطبيعية اللاحيوية والحيوية كالهواء والجو والماء وباطن الأرض والنبات والحيوان، بما في ذلك التراث الوراثي وأشكال التفاعل بين هذه الموارد وكذا الأماكن والمناظر والمعالم الطبيعية ".[3]

وعناصر البيئة تتمثل في:

- البيئة البرية : وتشمل التربة بما فيها الطبقة السطحية وما تحتها وما يليها وهي الطبقة الصخرية، وكذلك تشمل المباني والجبال والتراث الحضاري للبشرية والغطاء النباتي...إلخ.

---

(1) ماجد راغب الحلو: قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة،منشأة المعارف،الإسكندرية،2002، ص ص40،39.

(2) معيفي كمال: آليات الضبط الإداري لحماية البيئة في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون اداري وإدارة عامة، جامعة العقيد الحاج لخضر، باتنة،2011،2010، ص10.

(3) المادة 4 من قانون 10/03 يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، المؤرخ في 19جويلية 2003 ، الجريدة الرسمية رقم43.

– البيئة المائية : وتشمل البيئة البحرية للدول بما فيها البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري وأعالي البحار.

– البيئة الجوية : تتكون من الهواء، الذي حاجة الإنسان إليه شديدة وتتكون من الغلاف الجوي الذي يشكل مظلة لحماية الأرض ومن عليها.[1]

2/ مفهوم البيئة في التشريعات العربية :

عرفت البيئة في القانون الأردني لسنة 2003 : البيئة هي المحيط الذي يشمل الكائنات الحية وغير الحية، وما تحويه من موارد وما يحيط به من هواء وماء وتربة وما يقيمه الانسان من منشآت.

أما المشرع السوري فعرف البيئة في المرسوم التشريعي رقم 16 لعام 1994 في المادة الأولى منه بأنها : الوسط الذي يعيش فيه الإنسان والأحياء الأخرى ويستمدون منه ايرادهم المادي وغير المادي ويؤدون فيه نشاطهم.[2]

أما تعريف المشرع المصري : لقد نصت عليه المادة الأولى الفقرة 01 من القانون رقم 4 لسنة 1994 المتعلق بالبيئة : " البيئة هي المحيط الحيوي الذي يشمل الكائنات الحية وما يحتويه من مواد وما يحيط بها من هواء وتربة وما يقيمه الإنسان من منشآت".

تعريف المشروع الكويتي: عرفها القانون رقم 62 لسنة 1985 المتعلق بحماية البيئة بأنها: المحيط الحيوي الذي يشمل الكائنات الحية من إنسان وحيوان ونبات وكل ما يحيط به من هواء وماء وتربة وما يحتويه من مواد صلبة أو سائلة أو غازية أو اشاعات أو المنشآت الثابتة والمتحركة التي يقيمها الإنسان[3].

(1) سايح تركية: حماية البيئة في ظل التشريع الجزائري،الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية،2014 ،ص ص21،22.

(2) بن أحمد عبد المنعم : الوسائل القانونية الإدارية لحماية البيئة في الجزائر، رسالة دكتوراه، قانون عام، جامعة الجزائر ،يوسف بن خدة،2008،2009، ص18.

(3) سايح تركية: المرجع السابق، ص20.

الفرع الثاني : تعريف البحر.

أولا / البحر لغة:

لقد ورد معنى البحر في المعجم الوسيط " بأنه الماء الواسع الكثير ويغلب فيه الملح " وفي لسان العرب هو " الماء الكثير أجاجا كان أم فراتا " ويطلق القرآن الكريم على البحر ب (اليم) مثل قوله تعالى: " فأخذناه وجنوده فنبذناه في اليم " كذلك لفظ البحر يطلق على الماء المالح والعذب، وقد ورد ما يؤكد ذلك في القرآن الكريم في قوله تعالى: " وما يستوي البحران هذا عذب فرات سائغ شرابه وهذا ملح أجاج" غير أن الغاية تجري لتقييد لفظ "البحر" على الماء المالح دون العذب، ولهذا يتميز البحر بميزتين هما الملوحة والكثرة[1].

كذلك عرف محمد طلعت القيمي " البحر" بأنه مسطحات المياه المالحة التي تجمعها وحدة واحدة متكاملة في الكرة الأرضية جمعاء ولها نظام هيد وغرافي واحد".

وعرفه البشير الشافعي بأنه "مسطحات المياه المالحة المتصلة ببعضها بعض اتصالا حرا وطبيعيا"[2].

ثانيا/ اصطلاحا:

عرف البحر بأنه (المسطحات الواسعة من المياه المالحة، وما يسفل تلك المسطحات من يابسة) أو بأنه (مساحات المالحة المتصلة ببعضها اتصالا حرا طبيعيا) فالدلالة القانونية للبحر تنصرف إلى سطح البحر وقاعة وباطن تربته على المعاني الجغرافية وسبل الملاحة فيها.

وفيما بتعلق بمصطلح "البيئة البحرية" فقد تم التوصل إليه في الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار المنعقدة في جنيف بسويسرا ونيويورك 1978، والذي يتضمن في محتواه معنى الحياة البحرية و بما تعنيه من كافة صور الكائنات الحية الحيوانية والنباتية التي تعيش في البحار، بالإضافة إلى مياه هذه البحار وقيعانها وباطن تربتها، الأمر الذي

---

(1) عبده عبد الجليل عبد الوارث: المرجع السابق،ص ص22 ،23.

(2) ذوادي جعفر: المسؤولية الدولية عن تلويث البيئة البحرية بأنشطة غير محرمة دوليا،مذكرة لنيل شهادة الماجستير،تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية،جامعة باجي مختار دون سنة ،عنابة،ص9.

أكدته اتفاقية الأمم المتحدة للبحار ونظرت إليها أنها نظام بيئي أو مجموعة من النظم البيئية، في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي. [1]

وعلى ضوء ذلك " فالبيئة البحرية" هي مسطحات الماء المالح المتصلة ببعضها اتصالا حرا طبيعيا وقاعها وباطن تربتها، وما تحتويه من كائنات حيوانية ونباتية وثروات طبيعية تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية باعتبارها نظاما بيئيا متكاملا.[2]

المطلب الثاني : أقسام البيئة البحرية.

للبيئة البحرية أقسام تميزها و في هذا المطلب سوف نتناول أقسام البيئة البحرية والذي قمنا بتقسيمه إلى 5 فروع وهي كالآتي:

الفرع الأول: بيئة البحر الإقليمي.

إن للبحر الإقليمي فكرة قانونية سواء من وجهة نظر القانون الدولي أو وجهة القانون الداخلي،أقرها الفقه والعمل الدولي والبحر الإقليمي ذلك الجزء من البحر الذي يعد امتداد لأراضي الدولة وتمارس عليه حقوقا سيادية على سطحه وما يعلو عليه وما في باطنه، ويعد جزء من إقليم الدولة وبناء على ذلك فإن خصائص البحر إنه:

1. امتداد لأراضي الدولة و جزءا منها.
2. للدولة السيادة الكاملة عليه.
3. يخضع تنظيم البحر الإقليمي لقواعد القانون الدولي للبحار.[3]

والبحر الإقليمي هو تلك المساحات البحرية التي تنحصر بين الإقليم البري، والمياه الداخلية للدول من جانب والبحر العالي من جانب آخر، وتميز البحر الإقليمي[4].

وهذه المساحة تخضع لسيادة الدولة السياحية استنادا لفكرة شاطئية قديمة ،لها مصالح حيوية اقتصادية دفاعية وصحية على المياه الملاصقة لسواحلها، وهي مسؤولة عن حمايتها وذلك

---

(1) عبده عبد الجليل عبد الوارث: المرجع السابق،ص24.

(2) خالد مصطفى قاسم: إدارة البيئة والتنمية المستدامة في ظل العولمة المعاصرة، الطبعة الثانية، الدار الجامعية،الإسكندرية-2012،ص354.

(3) حسين الفتلاوي: موسوعة القانون الدولي للبحار، الطبعة 2، دار الثقافة للنشر والتوزيع،2012، ص100.

(4) محمد سعيد الدقاق، مصطفى سلامة حسين: القانون الدولي المعاصر، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية،1997، ص332.

لمواجهة أي خطر يمكن أن تتعرض له من البحر، ولن تحقق لها هذه الحماية إلا إذا سيطرت سيطرة تامة على مسافة من تلك المياه.[1]

وبهذا فإن كل دولة تتمتع بالسيادة الكاملة والمطلقة على مياهها الإقليمية، والمياه الخاضعة لسيادة الدولة وهي على الخصوص المياه الداخلية و الإقليمية، والمياه الداخلية هي جزء من اليابس للدولة، وهي تقع ما بين خط الأساس والإقليم البري للدولة وتمارس فيها الدولة سيادتها الكاملة وهي بذلك نفس الاختصاصات الممارسة على الإقليم البري، وبهذا يمكن إخضاع السفن المتواجدة في المياه الداخلية للقوانين الوطنية، إلا إذا وجدت اتفاقيات خاصة تفيد غير ذلك.[2]

الفرع الثاني: بيئة المنطقة المجاورة (المتاخمة).

إن المنطقة المتاخمة هي ذلك الجزء الذي يبدأ من نهاية البحر الإقليمي ويمتد نحو البحر العالي بمسافة لا تتجاوز اثني عشر ميلا بحريا، وعلى ضوء المادة (33) من الاتفاقية يتعين أن لا يتجاوز عرض البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة مسافة أربعة وعشرين ميلا بحريا وتتمتع الدولة الساحلية فيه بسلطات وضع القوانين واللوائح الجمروكية، والضريبية والصحية والمتعلقة بالهجرة، وكذا معاقبة أي خرق للقانون الدولي.[3]

وكما أشرنا فالمنطقة المتاخمة تعد جزءا من البحر العالي، وبالتالي لا تخضع لسيادة الدولة الساحلية وأن الملاحة فيها مفتوحة ومكفولة لكل الدول، حيث أن سلطات الدولة الساحلية محدد بممارسة حقوق الوقاية فقط، دون أن تغير الوضع القانوني للمنطقة المذكورة باعتبارها تدخل في نطاق البحر العالي.[4]

الفرع الثالث: بيئة المنطقة الاقتصادية الخالصة.

إن المنطقة الإقتصادية الخالصة هي كل المناطق البحرية التي تملكها الدولة الساحلية على البحر، وتظم المنطقة الاقتصادية الخالصة البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة

---

(1) جدي وناسة : الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير،قانون أعمال، جامعة محمد خيضر، بسكرة،2008،2007، ص42.

(2) محمد بوسلطان : مبادئ القانون الدولي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الجزء الأول،1994 ، ص225 .

(3) عبده عبد الجليل عبد الوارث : المرجع السابق، ص30.

(4) محمد سعيد الدقاق، مصطفى سلامة حسين: المرجع السابق، ص341.

التي تليها إلى الحد الذي تحدده الدولة الساحلية وعرض المنطقة الاقتصادية الخالصة يتحدد بعرض البحر الإقليمي للدولة وهي طول سواحل الدولة التي يقع عليها خط الأساس الذي يقاس منه طول البحر الإقليمي أما عرض المنطقة الاقتصادية فهو لا يزيد على 200 ميل بحري أي ما يعادل 370,6 كيلومترا باتجاه البحر العالي.[1]

وإذا كان القانون يعترف للدولة الساحلية بحقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحية منها وغير الحية للمياه التي تعلو البحر وباطن أرضه، وحفظ هذه الموارد وادارتها وكذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصاديين للمنطقة كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح، إلا أنه جعل لها ولاية حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهي ولاية يجب أن تفهم على أنها (التزام) باتخاذ التدابير الملائمة لحماية البيئة البحرية بوجه عام.[2]

الفرع الرابع: بيئة الجرف القاري.

هي منطقة ولو أنها تدخل في نطاق البحر العالي، فإن للدول الساحلية حق مباشرة مجموعة من الحقوق عليها، لأغراض استكشافه واستغلال موارده الطبيعية بالقيود المعروفة قانونا، فإن عليها بالمقابل إلتزام الحالة الطبيعية للبيئة البحرية لتلك المنطقة، وتقويم أي تغيير فيها، والامتناع عن القيام بأي أنشطة يكون من شأنها تلويث تلك البيئة والسهر على سياستها ومكافحة تلوثها.[3]

كذلك عرفت المادة 76 من اتفاقية قانون البحار الجرف القاري لأي دولة ساحلية بأنه يشمل قاع وباطن الأرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي، في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية،أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منه عرض البحر الإقليمي، إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة، ويجوز لجميع

---

(1) حسين الفتلاوي : المرجع السابق، ص127.

(2) قانة يحي: الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة،مذكرة ماجستير،قانون عام، جامعة قسنطينة 2013 ،2014، ص21.

(3) محمد سعيد الدقاق، مصطفى سلامة حسين : المرجع السابق، ص345.

الدول وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة ويكون من حق الدولة الساحلية أن تحدد مسارها، وأن تتخذ كافة الإجراءات لمنع التلوث الناتج عنها وخفضه والسيطرة عليه.[1]

الفرع الخامس: بيئة أعالي البحار.

طبقا للمادة 86 من اتفاقية 1982 يقصد بأعالي البحار جميع أجزاء البحر، التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي الداخلية لدولة ما أو لا تشملها المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية.[2]

وإذا كان القانون الدولي يعترف منذ عهد الفقيه هوجوسيوس بأن أعالي البحار مفتوحة لكل الدول الساحلية كانت أم غير ساحلية، وأن لتلك الدول بالتساوي ممارسة حريات عليها، إلا أنه يستوجب على جميع الدول، ألا تأتي من الأنشطة ما يضر بالبيئة البحرية لأعالي البحار، وهذا التزام عام ومشترك يقع على عاتق الجميع، باعتبار أن البيئة البحرية هي تراث مشترك للإنسانية.[3]

المطلب الثالث: طبيعة البيئة البحرية و أهميتها.

للبيئة البحرية طبيعة خاصة تميزها عن غيرها كما لها أهمية كبيرة وتظهر من خلال الدور الذي تلعبه في حياة البشرية،فلم تعد البحار مجرد طرق للنقل أو خزانا للغذاء،بل هي تلعب دورا كبيرا في تحقيق التوازن في البيئة ولذلك أصبحت لها أهمية حيوية وإقتصادية وإستراتيجية وهذا ما سوف نتناوله كالأتي

الفرع الأول : طبيعة البيئة البحرية.

تختلف طبيعة البيئة البحرية عن كل من البيئة الأرضية والبيئة الجوية والفضائية، وذلك من حيث الطبيعة المادية الأساسية لكل منها، بينما توجد مكونات البيئة البحرية، وهي الحياة في حالة سيولة في جزئها الأعظم عدا بعض المناطق التي تتجمد بسبب البرودة،

---

(1) نوار دهام مطر الزبيدي: الحماية الجنائية للبيئة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، 2014، ص291.

(2) أحمد محمود الجمل : حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص27.

(3) قانة يحي : المرجع السابق،ص ص21،22 .

حيث أن مكونات البيئة الأرضية تغلب عليها الصلابة بينما توجد البيئة الهوائية في حالة غازية.

كما أن الكرة الأرضية معروفة بأنها تتكون من اليابسة التي تشكل تسعة وعشرون في المائة (29%)، أما المياه فتشكل 71% أي أنها تشكل معظم كرتنا الأرضية، حيث أطلق عليها البعض باسم الكرة المائية على كوكب الأرض بدلا من الكرة الأرضية، ويرى البعض بأننا نعيش على كرة مائية ولهذا فإن معظمها مياه مالحة مصدرها البحار والمحيطات، حيث يمثل مخزون المياه في العالم حوالي 1368 مليون كلم^3 بينما مخزون المياه العذبة فلا يتجاوز 34 مليون كلم^3.

كما أن مياه البحر تحتوي على العديد من العناصر الكيمياوية منذ ملايين السنين كالزئبق والهيدروكربونات وبعض الذرات المشعة، وهذه العناصر تؤدي إلى التوازن البيئي للبحار من جهة وبين بيئتها من جهة ثانية.

إن الاختلاف بين البيئة البحرية والبيئة الأرضية يبدو واضحا وذلك من خلال الاختلاف بين الموارد البحرية والموارد الأرضية، ويعود ذلك إلى أن طبيعة البحار في حد ذاتها تبدو ذات أبعاد ثلاثية، والأمر الذي يسمح بإجراء نشاطات متعددة في وقت واحد على السطح وعلى الأعماق كذلك في القاع وما تحت القاع، كما يلاحظ أيضا قابلية الحركة التي تتمتع بها أغلب الموارد البحرية.

كما ونلاحظ أن الموارد الأرضية تعتبر محدودة مقارنة مع الموارد البحرية، فالإنسان لم يترك بقعة على سطح الأرض لم ينقب فيها وهذا بحثا عن النفط أو عن خامات المعادن الأخرى، ليستخرجها ويستغلها حتى في مجاهل سيبيريا،أو على الجزر النائية في عرض المحيطات أو القارة القطبية الجنوبية، حيث عثر على مناجم للفحم والنفط تحت طبقات الجليد السميكة.[1]

بعد هذا التحليل للبيئة البحرية ومقارنتها بالبيئة الأرضية وما وجدنا من اختلاف بينهما، نقول: بأن البيئة البحرية لها طبيعة خاصة بها وتميزها على البيئة الأرضية، ولا مجال للمقارنة بين البيئتين لأنه من الجانب القانوني بدأت السيطرة السياسية على الموارد

(1) جدي وناسة : المرجع السابق،ص ص17 ،18.

تقتصر على الدولة صاحبة السيادة وفي نطاق حدود الدولة بحد ذاتها بمعنى أنه ليس لأي دولة أخرى أي حق على هذه الموارد، بينما نجد بالنسبة للبيئة البحرية أن الحقوق على الموارد الطبيعية يمكن أن تقسم وأن تكون بطبيعتها مملوكة ملكية عامة.

الفرع الثاني: أهمية البيئة البحرية.

أولا: الأهمية الحيوية.

بسبب الاتصال الحر والطبيعي بين البحار وسرعة التفاعل والتأثير بين أجزائها وامتدادها لتحيط باليابسة، فإنها تؤثر على اليابسة والجو في إطار نظام كوني بالغ كامل بتحقيق التوازن المناخي في البيئة الإنسانية وتغذية المساحات الشاسعة من الأرض بالأمطار، والحد من غاز ثاني أكسيد الكربون بامتصاصه من الجو وذلك على النحو التالي:[1]

1/ البيئة البحرية مصدر للتساقطات على اليابسة:

تعتبر البيئة البحرية مستودعا ضخما للماء العذب حيث يتبخر جزء من المياه السطحية للبحار والمحيطات بفعل تعرضها لحرارة الشمس، ويترفع بخارها في طبقات الجو العليا حيث يتكاثف ثم ينزل مطرا أو بردا على اليابسة وتنقسم مياه التساقطات على اليابسة بعد نزولها إلى ثلاثة أقسام، فقسم تجري به الأوبئة والمنحذرات إلى البحار فيجدد مياهها، وقسم ثان يتمثل في طبقات التربة العميقة مشكلا مياه جوفية مخزنة وقسم أخير يعود إلى الجو في شكل بخار، واليابسة بدون ماء جماد لا روح فيه فالماء به يحيا الانسان والنبات وجميع الدواب، وإذا تعرضت البيئة البحرية للتلويث بأي نوع من الملوثات فإن ذلك سيترك أثره دون شك، على مختلف الأنظمة البيئية على اليابسة وعلى المياه المقطرة مما يحرم الانسان من الاستفادة منها.

2/ البيئة البحرية تحافظ على التوازن المناخي:

البحار لها دور المنظم الحراري لمناخ البيئة الأرضية كلها التي تمتص مياهها البيئية كثيرا من الحرارة الشمسية صيفا، دون أن ترتفع حرارتها بقدر ملحوظ، كما تعد مياهها كمية كبيرة من حرارتها شتاء دون أن يؤدي ذلك إلى تبردها بشكل محسوس، والبحار

(1) عبده عبد الجليل عبد الوارث : المرجع السابق،ص25.

مصدر للتيارات الهوائية التي تهب على اليابسة أو بالقرب منها في فصول معينة من السنة مما يؤثر على مناخها.

3/ البيئة البحرية تمتص فائض غاز الفحم الجوي:

يتزايد معدل إطلاق غاز ثاني أكسيد الفحم في الجو باستمرار نتيجة تزايد عمليات الاحتراق البيولوجي والصناعي والتوسع في استخدامات الطاقة العضوية من نفط وغاز.

ويؤدي ارتفاع نسبة غاز ثاني أكسيد الفحم في الجو إلى ارتفاع درجة حرارة مناخ الكرة الأرضية مع ما يرافق تلك من تأثير سلبي، حيث يرتفع مستوى سطح مياه البحار والمحيطات نتيجة ذوبان كتل الجليد في القطبين إلى حد قد يهدد أراضي الدول الساحلية، والأراضي المنخفضة بصورة عامة بخطر إغراق السفن، كما أن ارتفاع ثاني أكسيد الفحم في الجو إلى حد 8 آلاف يطلق البيئات الخضراء على اليابسة، ويمكنها من القيام بعملية التركيب الضوئي تلك العملية الحيوية التي تتوقف عليها جميع الكائنات الحية على سطح الكرة الأرضية، بما فيها الإنسان نفسه وتمتص البيئة البحرية الفائض من ثاني أكسيد الفحم الجوي بواسطة كائنات نباتية خضراء.[1]

ثانيا: الأهمية الاقتصادية.

تكمن أهميتها في جوانب عديدة:

1- البيئة البحرية مصدر للزراعة وإحياء الأرض: حيث يظهر ذلك من خلال قوله تعالى" وترى الأرض هامدة فإذا أنزلنا عليها الماء اهتزت وربت وأنبتت من كل زوج بهيج "،حيث كما ظهر سابقا أن البحار مصدر للأمطار وهي مصدر أساسي للزراعة وحماية الأرض.

2- مصدر للثروات الهامة: أي أن الثروات الكائنة بالماء والأنهار وسائر أماكن وجودها هي تنفع الإنسان ، ويحقق بها تطوره وتنميته ومن أمثلة ذلك الأسماك بمختلف أنواعها والتي يتخذها الإنسان طعاما له، واللؤلؤ والمرجان والثروات المعدنية.

3- البيئة البحرية كطريق للمواصلات: حيث أنه منذ القدم اهتم الإنسان بالبحر كطريق للمواصلات، ولذلك قام بتشييد السفن والأساطيل البحرية وبها تم اكتشاف المدن والقارات.

(1) ذوادي جعفر: المرجع السابق، ص ص12،13.

4- البيئـة البحريـة كمصـدر للطاقـة: ويرجـع ذلك لحركـة المد والجزر وكذا حركـة الأمواج والاختلاف في درجات الحرارة بين مياه السطح الدافئة، ومياه المحيط العميقة الباردة، فكل هذه الوسائل تستخدم في توليد الطاقة.[1]

ثالثا: الأهمية الإستراتيجية.

أظهرت الأهمية الاقتصادية والحيوية دورا مهما للبحار من الناحية السياسية، فقد بدأت الدول تتجه نحوها لتنال منها أكبر قدر من الثروات، ويمكن القول أن هذه الأهمية الإستراتيجية هي الباعث الدافع، والعامل المحرك لظهور فكرة السيادة والسيطرة على البحار بالمفهوم الحالي والتي بدأت منذ القرون الوسطى، وإن كانت في كل عصر تلبس ثوبا جديدا، وتتخفى بأقنعة وحجج تتلاءم مع كل زمان وتبعا لهذا التطور اختلفت هذه الأهمية.

وقد أظهرت الاهتمامات انقسام المجتمع الدولي إلى دول بحرية تمتلك الأساطيل البحرية الضخمة، والأدوات والتقنيات المتطورة التي تمكنها من الغوص والبحث في أعماق البحار، ومن ثم الوصول إلى ما تهدف إليه من تحقيق سياساتها وأهدافها دون مراعاة للفريق الآخر والمتمثل في الدول النامية والتي لا تقدر على بسط قدراتها الفنية على هذا القطاع الجوي، ومن ثمة تعمل الدول المتقدمة على استغلال البحار استغلالا جائزا لأن هذه الأهمية الإستراتيجية تتخذ موقفا متغيرا يتباين مع قوى الدول، ومصالحها السياسية والاقتصادية متنوعا باختلاف التقسيمات القانونية لهذه البيئة.

بينما نجد أن الدول البحرية الكبرى التي تمتلك أقوى الأساطيل البحرية إلى التوسعة من نطاق أعالي البحار على حساب البحر الإقليمي، بتأييدها أضيق مساحة ممكنة للبحر الإقليمي لتضمن حرية الحركة لأساطيلها البحرية، فإنه على العكس من ذلك نجد أن الدول الصغرى خاصة النامية بوجه عام، تعبر رغبتها الملحة في تأمين حدودها البحرية بالميل نحو توسعة بحارها الإقليمية والمحافظة على مصالحها الاقتصادية في استغلال الموارد البحرية لسد حاجة شعوبها المتزايدة إلى الطعام، وسواء كانت الدول الكبرى أو الدول الصغرى فإن كلا منها يسعى لتحقيق مصالحه وأهدافه على مدى من

(1) عبده عبد الجليل عبد الوارث : المرجع السابق،ص ص26،27، 28.

مخططات إستراتيجية قومية، وقد برز هذا الوضع في كثير من المحافل الدولية مثل المؤتمر الثالث للبحار وقد حاول كل فريق إقناع الآخر والمجتمع الدولي بصحة ما يراه في استغلال البحار، غير أن هذه الآراء المتباينة بدأت تتهاوى أمام التفكير باتجاه نظام اقتصادي جديد، بين الرؤى المختلفة ومما يؤكد ارتباط أهمية البحار بالوضع الاستراتيجي، تلك الفكرة التي لحقت المجتمع الدولي حين جعلت الدول العظمى في فترة الحرب الباردة في البيئة البحرية ميدان للتسلح بمختلف أنواعه، وأن تزايد هذه الأهمية الإستراتيجية يحتم علينا أن نحافظ على هذه البيئة البحرية الفنية بكل الثروات ضد التلوث الناجم عن هذا الاستغلال.[1]

مما تقدم نستنتج أن للبيئة البحرية أهمية بالغة حيويا من خلال تحقيق التوازن واقتصاديا من خلال أن للبيئة البحرية مصدر للزراعة والثروات الهامة، وكذلك طريق للمواصلات كما أن لها أهمية إستراتيجية حيث تكمن هذه الأهمية في محاولة الدول الحصول على الثروات البحرية والاستفادة منها.

المبحث الثاني: ماهية التلوث البحري.

يعد التلوث البحري من أقدم صور التلوث البيئي التي عرفها الإنسان، وقد بدأ التهديد الجاد بهذا النوع من التلوث مع ازدياد نشاط النقل البحري الدولي، وظهور الناقلات العملاقة التي تحمل شحنات من الموارد الضارة بالحياة البحرية بشكل خاص، والصحة العامة بالمعنى الواسع في الوقت الذي يبقى الخطأ البشري عاملا أساسيا في معظم حالات التدفق الإرادي أو الحادثي لتلك الموارد الملوثة في الماء.[2]

ومن هنا لا بد من تعريف محدد للتلوث البحري حيث تطرقنا في المطلب الأول إلى مفهوم التلوث البحري وتحديد عناصره أما المطلب الثاني فقد تناولنا أنواع التلوث البحري أما المطلب الثالث فقد عرفنا مصادر وأسباب التلوث البحري.

---

(1) حلايمية مريم : الحماية الدولية للبيئة البحرية ،(حالة البحر الأبيض المتوسط)، رسالة ماجستير، القانون العام، جامعة قسنطينة1،2012 ،2013، ص 22.

(2) علي عدنان الفيل : شرح التلوث البيئي في قوانين حماية البيئة البحرية ، (دراسة مقارنة) ، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية،2013 ، ص77.

المطلب الأول : مفهوم التلوث البحري وتحديد عناصره.

يبدو أن الإنسان في انتفاعه بالماء، لم يكن حريصا أو رشيدا فقد بدأ يأتي من الأنشطة ما يضر بالبيئة المائية، باستغلاله الجائر غير المنظم لثرواتها ، وتلويثها بالنفايات والفضلات السامة، وأصبحت مشكلة تلوث البيئة المائية من المشكلات الخطيرة التي تهدد وجود الإنسان ذاته فضلا عن سائر الكائنات الحية الأخرى النباتية والحيوانية، وقد ساعد تفاقم تلك المشكلة التقدم العلمي والتكنولوجي الذي جعل هناك نوع من التعسف في استغلال البحار والأنهار.[1]

الفرع الأول : تعريف التلوث البحري.

جاء على لسان العرب "مادة لوث" أن التلوث يعني التلطيخ، يقال تلوث الطين بالتبن والحصى والرمل، ولوث ثيابه بالطين أي لطخها، ولوث الماء أي كدره، وجاء في المعجم الوسيط : أن تلوث التربة أو الماء أو الهواء يعني خالطته مواد غريبة ضارة، ويرى البعض أن التلوث لغة يعني عدم النقاء واختلاط الشيء بغيره يتنافر معه ويفسده.

وهناك من يرى أن التلوث في اللغة العربية صنفان:

– تلوث مادي : وهو اختلاط أي شيء غريب عن مكونات المادة بالمادة.

– تلوث معنوي : كأن نقول تلوث بفلان رجاء منفعة أي لاذ به ، و التأثت عليه الأمور، أي اختلط وتضارب (ولم تتضح) وفلان به لوثه: أي جنون ويمكن القول أن التلوث بشقيه (المادي والمعنوي) يعني فساد الشيء أو تغير خواصه، وهو معنى يقترب من المفهوم العلمي الحديث للتلوث.[2]

والتلوث في اللغة الإنجليزية لفظ pollution للدلالة على حدوث التلوث، كما يستخدم الفعل "pollute" للتعبير عن فعل التلويث فيعبر فعل التلويث عن عدم الطهارة والتدنيس والفساد وإساءة الاستعمال.[3]

---

(1) أحمد عبد الكريم سلامة : المجلة المصرية للقانون الدولي، الجمعية المصرية للقانون الدولي، القاهرة،1989، ص95.

(2) نصر الله حسنة : المرجع السابق، ص29.

(3) Larousse, dictionnaire de poche francais anglis–France,1999–p259.

التلوث في اللغة الفرنسية « pollution » في معجم روبير يلوث تعني polluer أي لطخ أو يوسخ « salir » وسخ الشيء أي رده خطرا أو جعله غير سليم أو عكره، وهو عكس ينفي épurer أي يصفي.[1]

أولا: تعريف التلوث اصطلاحا.

يوجد عدة تعاريف للتلوث نبدأ بذكرها في تعريفان:

1/تغيير فيزيائي أو كيميائي أو بيولوجي مميز يؤدي إلى تأثير خارجي ضار على الهواء أو الماء أو الأرض، يضر بصحة الانسان والكائنات الحية الأخرى وكذلك يؤدي إلى الإضرار بالعملية الإنتاجية، كنتيجة للتأثير على حالة الموارد المتجددة.

2/ هو تدمير أو تشويه النقاء الطبيعي لكائنات حية، أو لجمادات بفعل عوامل خارجية منقولة عن طريق الجو أو المياه أو التربة.[2]

ثانيا : تعريف التلوث قانونا.

فمن إطار الجهود الدولية لمعالجة التلوث فقد ظهرت الكثير من التعاريف نذكر منها:

1/ التقرير الذي أعده المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة عام 1965 حول تلوث الوسط والتدابير المتخذة لمكافحته، حيث عرف التلوث بأنه" التغيير الذي يحدث بفعل التأثير المباشر وغير المباشر للأنشطة، في تكوين أو حالة الوسط على نحو يخل ببعض الاستعمالات والأنشطة التي كان من المستطاع القيام بها في الحالة الطبيعية في ذلك الوسط".

2/ وعرفت منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية التلوث بأنه : " أي تلوث عمدي أو غير عمدي، يكون مصدره أو أصله العضوي خاضعا أو موجودا كليا أو جزئيا في منطقة تخضع للاختصاص الوطني لدولة أخرى".[3]

---

(1) Larousse de poche, dictionnaire des noms porpres, précis de grammaire –paris1979– p321.

(2) حمد بن زعيمة عباسي : حماية البيئة، دراسة مقارنة بين الشريعة الإسلامية والقانون الجزائري، مذكرة ماجستير،تشريعات وقانون، جامعة الجزائر، الخروبة، 2002/2001، ص17.

(3) عباس إبراهيم دشتي: الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط،مذكرة ماجستير، فرع قانون عام، جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن،2010 ،ص ص17،18.

الفرع الثاني: عناصر التلوث البحري.

أولا: حدوث تغيير في البيئة و يتجلى هذا التغيير فيمايلي.

1/ تغيير في الكم : يمكن أن ينشأ تغيير كمية بعض الموارد في مجال معين نوع من التلوث والأذى، فزيادة كمية ثاني أكسيد الكربون أو نقص كمية الأكسجين في الجو بمقدار معين، يعتبر تلوثا ضارا بالإنسان والكثير من الكائنات الحية وإزالة الغابات وتقليص المساحات الخضراء.

2/ التغيير في الكيف : قد يشكل التغيير في كيفية الأشياء أو نوعيتها تلوثا ضارا بالبيئة، فغازات الكربون التي زادت نسبتها في أجواء المدن بصورة واضحة، من جراء التقدم الصناعي ليست إلا تغييرا كيفيا طرأ على مادة الكربون فحولها إلى الحالة الغازية الضارة، أي أنه يحدث تغيير في الكيف بإدخال عناصر غريبة على مفردات البيئة البحرية مما يؤدي إلى آثار جانبية.

3/ التغيير في الزمان : يترتب التلوث أحيانا على تغيير زمان تواجد بعض المواد أو الطاقات البيئية، فوجود المياه في الأراضي الزراعية في غير أوقات الري يعد تلوثا ضارا بمزروعاتها، وبث الطاقة الحرارية في فصل الصيف حيث ترتفع درجة الحرارة طبيعيا ولا تحتاج الكائنات منها إلى المزيد يمثل تلوثا ضارا بها، قد يكون مفيدا أو ضروريا إذا ما حدث في الشتاء البارد.[1]

ثانيا : أن يكون التلوث بفعل الإنسان.

صحيح أن التلوث قد يحدث بفعل عوامل طبيعية أي لا دخل للإنسان فيها، كالبراكين والزلازل التي تؤثر على التوازن البيئي وما دمنا في إطار المعالجة القانونية للتلوث البيئي، فإن القانون لا يخاطب إلا الإنسان، ولا يهتم إلا بأفعاله لأن التلوث قد يحدث بفعل الأنشطة البشرية مثل إلقاء المخلفات الضارة وإفراغ النفايات أو إجراء التفجيرات النووية وغيرها.

إن ظاهرة التلوث غير مقيدة بحدود جغرافية ولا بزمان معين، بل تزداد حدته من يوم لآخر بسبب ظهور مشاكل بيئية خطيرة.[2]

---

(1) ماجد راغب الحلو : المرجع السابق، ص ص42،43 .

(2) معيفي كمال : المرجع السابق، ص23.

ثالثا : إدخال مواد ملوثة في البيئة البحرية.

المواد الملوثة في البيئة البحرية هي أية مواد يترتب على تصريفها في البيئة البحرية بطريقة إرادية أو غير إرادية، تغير في خصائصها أو الإسهام في ذلك بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، على نحو يضر بالإنسان أو بالمواد الطبيعية أو بالمياه البحرية أو تضر بالمناطق الساحلية، ويتحقق التلوث بسبب إدخال أيا من هذه المواد في الوسط البحري وكثيرا ما تنتشر المواد الملوثة على اختلاف أشكالها بنسبة أو بأخرى في البيئة البحرية وتتفاعل مع بعضها مسببة التلوث.[1]

الفرع الثالث : تعريف التلوث البحري في الاتفاقيات الدولية.

سنتطرق في هذا المبحث إلى تعريف التلوث في الإتفاقيات الدولي كالأتي:

1/ اتفاقية لندن عام 1973 الخاصة بمنع التلوث من السفن:

تعد هذه الاتفاقية من أهم وأشمل الاتفاقيات التي أبرمت لحماية البيئة البحرية من التلوث الذي تحدثه السفن بكافة صوره وفي كافة مناطق البيئة البحرية، فضلا عن أنها تهدف إلى التقليل إلى حد ممكن من التلوث غير العمودي بأية مواد ضارة تنسكب من السفن.[2]

2/ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982:

عرفت تلوث البيئة البحرية بأنه إدخال الإنسان في البيئة البحرية، بما في ذلك مصاب الأنهار بصورة مباشرة أو غير مباشرة لمواد أو طاقة يترتب عليها آثار ضارة، مثل الإضرار بالمواد الحية البحرية، وتعرض الصحة البشرية للأخطار وغيره من أوجه الاستخدامات المشروعة للبحار، والتأثير على خاصية استخدام مياه البحر أو التقليل من خواصها.

---

(1) محمد أحمد منشاوي : المرجع السابق، ص62.

(2) زيتوني زهور: الجزائر ومدى ادماج الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية في قانونها الداخلي، مذكرة ماجستير، تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر،2002 ،2003 ، ص45.

الفرع الرابع : تعريف التلوث البحري في الاتفاقيات الإقليمية:

سنقوم في هذا الفرع إلى تعريف التلوث البحري في الإتفاقيات الإقليميةكالأتي:

اتفاقية برشلونة الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث 1946

عرفت هذه الإتفاقية التلوث البحري بأنه قيام الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أي مواد أو أي أصناف من الطاقة إلى البيئة مما يسبب آثارا مؤذية كإلحاق الضرر بالمواد الحية، أو تكون مصدر خطرا على الصحة البشرية وعائقا لأوجه النشاط البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك وإفساد لنوعية مياه البحر المستخدم وإنقاصا لمدى التمتع بها.[1]

الفرع الخامس: تعريف التلوث البحري في التشريع الجزائري.

عرف المشرع الجزائري التلوث: بأنه كل تغيير مباشر أو غير مباشر للبيئة، يتسبب فيه كل فعل يحدث أو قد يحدث وضعية مضرة بالصحة وسلامة الإنسان والنبات والحيوان، والهواء والجو والماء والأرض، والممتلكات الجماعية والفردية.[2]

المطلب الثاني: أنواع التلوث البحري.

سنتناول في هذا المطلب أنواع التلوث البحري والذي قمنا بتقسيمه إلى ثلاثة فروع وهي كالتالي:

الفرع الأول:أنواع التلوث البحري بالنظر إلى طبيعته .

أولا/التلوث البيولوجي:

يعد التلوث البيولوجي من أقدم صور التلوث ويتمثل في الملوثات الناجمة عن الأحياء التي إذا وجدت في الوسط البحري كالفيروسات والبكتيريا التي تنتشر أنواعها في الماء، وهذه الكائنات تظهر إما على شكل مواد منحلة أو مؤلفة من ذرات وإما على شكل أجسام حية تتطور من شكل إلى آخر، وهي تسبب أضرار بالإنسان والنباتات والحيوانات كما وكيفا.

(1) علي عدنان الفيل : التلوث البيئي في قوانين حماية البيئة العربية، المرجع السابق، ص75.

(2) لاحظ المادة 4 فقرة 8 من القانون رقم 10/03المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ،المرجع السابق، ص22.

ثانيا/التلوث الفيزيائي أو الإشعاعي :

وتتمثل هذه الملوثات في التلوث الحراري والإشعاعات بأنواعها، الناجمة عن المفاعلات النووية وتشكل المواد المشعة خطرا كبيرا على الإنسان كما ونوعا، ويعتبر التلوث الإشعاعي من أخطر أنواع التلوث حيث أنه لا يرى ولا يشم ولا يحس، كما أنه يتسلل إلى الكائنات الحية في يسر وسهولة وهذا النوع من التلوث قد يحدث كم مصادر طبيعية كالأشعة الصادرة من الفضاء، وقد يكون من مصادر صناعية وهذا ما يكون نتيجة لتدخل الإنسان كالمفاعلات النووية، والمواد المشعة قد تكون ذات طبيعة موجهة كأشعة جاما وهذا النوع أكثر خطورة وله قدرة عالية على احتراق أنسجة الجسم، وإشعاعات ذات طبيعة حسية كأشعة ألفا، وهذا النوع أقل خطورة من سابقه.[1]

ثالثا/ التلوث الكيميائي:

يعد التلوث الكيميائي للبيئة البحرية من أهم وأخطر أنواع التلوث، ويرجع ذلك لازدياد المواد الكيماوية في عصرنا الحاضر وتنوعها، وقد تتخذ بعض هذه المواد الكيماوية مع بعضها مكونة مركبات أكثر سمية، ومما يزيد الأمر صعوبة أن عدد الملوثات الكيماوية التي أفرزتها الحضارة الحديثة يعد بالآلاف، وتزداد أعداد المنتجات الكيماوية الجديدة بمعدل يفوق عدد الدراسات التي تبحث في مخاطر هذه المنتجات وسميتها، وتنقسم المواد الكيماوية من حيث قابليتها للذوبان في الماء إلى نوعين، نوع قابل للانحلال ونوع قابل للتراكم والتجمع في الكائنات الحية التي تعيش في الوسط البحري، والنوع الثاني أشد خطرا من الأول ومن أهم مركبات الكاديوم والمبيدات الحشرية والزئبق والمواد البترولية.[2]

الفرع الثاني: أنواع التلوث البحري بالنظر إلى مصدره.

أولا/ التلوث الطبيعي:

إن التلوث الطبيعي هو الذي يحدث دون تدخل من جانب الإنسان فمصادره طبيعية، مثل البراكين وما تخرجه من أبخرة أو تربة تصحب الصخور المندلعة، وغازات ومنها أيضا الزلازل والفيضانات وما يترتب عليها من تهدم بعض النظم الايكولوجية، حيث أن تلك

(1) محمد أحمد منشاوي : المرجع السابق،ص ص45، 46.

(2) محمد أحمد منشاوي : المرجع نفسه، ص47.

المصادر يصعب رقابتها أو السيطرة عليها، ولا تعني غالبا القواعد القانونية الخاصة بحماية البيئة.

2/ التلوث الصناعي:

إن التلوث الطبيعي هو الذي يحدث نتيجة تدخل الإنسان، ويحدد مصدره فيما تنفثه عوادم السيارات والمصانع المواد المشعة والنفايات والمخلفات الصناعية والمنزلية والزراعية والتجارية، والمواد والمركبات التي تدخل في هذا النوع تصبح ملوثة وضارة بالبيئة، إذا توافرت عوامل متعددة منها: المنطقة المنبعثة أو التي تصرف فيها الكمية الإجمالية لها، والفترة الزمنية التي توضع فيها في البيئة، درجة تركيز تلك المواد أو المركبات، طريقة الوضع الخصائص الفيزيائية والكيميائية والحيوية للمواد المذكورة، الخصائص البكتيرية لها القابلة للتحلل.[1]

وللاستيعاب في الوسط الذي توضع فيه التفاعلات الكيميائية لها، سمية وخطورة المواد والمركبات بالنسبة للكائنات الحية والإنسان.[2]

الفرع الثالث: أنواع التلوث بالنظر إلى آثاره.

1/ التلوث المقبول:

إن التلوث المقبول هو ذلك التلوث الموجود في أغلب المناطق وهو على درجة محددة من درجات التلوث، ولا تكاد تخلو منه منطقة من مناطق العالم حيث لا يصاحبه مشاكل بيئية رئيسية أو أخطار واضحة على البيئة والإنسان، ومنها المعامل الصناعية التي لا ينتج عنها تلوث ملحوظ والمشاريع الزراعية والمجمعات السكنية الصحية والسياحية، التي يمكن إقامتها داخل حدود التصميم الأساسي للمدينة التي يمكن معالجتها بسهولة من خلال وحدات المعالجة.

(1) أحمد عبد الكريم سلامة: المرجع السابق،ص102.

(2) المرجع نفسه، ص103.

2/ التلوث الخطر:

وهو في الدرجة الثانية وتعاني منه كثير الدول الصناعية ويعود بالدرجة الأولى إلى النشاط الصناعي، وبالاعتماد بشكل رئيسي على الفحم والبترول كمصدر للطاقة، وهذه المرحلة تعتبر مرحلة متقدمة من مراحل التلوث حيث كمية ونوعية الملوثات تتعدى الحد المسموح به لتصبح مشكلة وليست ظاهرة حيث يبدأ معه التأثير السلبي على العناصر البيئية، الطبيعية والبشرية.

عند الوصول لهذه المرحلة يتوقع حدوث مشكلة بيئية يصعب السيطرة عليها، مما يستلزم الأمر التدخل الفوري للعمل على التقليل من حدة هذا التلوث ومتابعته ومعالجته حتى تنخفض مستويات التلوث للحدود الآمنة.[1]

3/التلوث المدمر:

هذا يعتبر أخطر أنواع التلوث، حيث يتجاوز خط الأمن البيئي ليصل إلى الحد المدمر أو القاتل وينهار النظام الايكولوجي، ويختل التوازن البيئي، ومن ذلك ما تحدثه التسريبات والقنابل النووية من دمار للطبيعة وللإنسان.[2]

المطلب الثالث : مصادرو أسباب التلوث البحري.

إن تنوع مصادر تلوث البيئة البحرية ترد على سبيل الحصر ولا تخص عنصرا من عناصرها دون الآخر، فتلوث مياه البحر ينعكس أثره على تلوث البيئة الهوائية والبيئة البرية والعكس صحيح[3]، كذلك البيئة البحرية لها أسباب عديدة حيث سنقوم بدراسة كل منهما كالآتي:

(1) بالي حمزة: إدارة الأخطار الصناعية كمدخل لتحقيق التنمية المستدامة تشخيص لواقع التأمين في الجزائر ، دراسة حالة مركب تمييع الغاز بسكيكدة،أطروحة دكتوراه، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، 2014 /2015، ص ص25،24.

(2) بامون لقمان : المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي عن جريمة تلويث البيئة، مذكرة ماجستير، جامعة قاصدي مرباح،ورقلة،2010 ،2011، ص29.

(3) ياسر فاروق المنياوي : المسؤولية المدنية الناشئة عن تلويث البيئة، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة،2008 ، ص75.

الفرع الأول: مصادر التلوث البحري.

أولا: التلوث من مصادر برية.

ويشتمل على المصادر الناتجة عن صرف المخلفات البشرية في البحار مباشرة أو غير مباشرة بصرفها في مصاب الأنهار، وتلقى طريقها في آخر المطاف إلى البحار، وكذا عن الموارد العضوية والكيميائية والبترولية الناتجة عن المصافي المقامة على الإقليم البري.[1]

ثانيا: التلوث النفطي.

يعد تلوث البحار بالبترول من أهم مصادر التلوث على الإطلاق نظرا لانتشاره السريع فوق سطح الماء، مما يؤثر بدوره على الحياة المائية حيث يمنع التبادل الغازي بين الهواء والماء وتسهم ناقلات البترول بدور كبير في إحداث هذا التلوث نتيجة لعمليات الشحن والتفريغ وما يتسرب منها أثناء ضخ البترول فضلا عن انفجار حاملات البترول، حيث يحتل التلوث البترولي الصدارة من حيث مصادر تلوث البيئة البحرية، ومن الأضرار الناجمة عنه خطورته سواء على صعيد الحيوانات المائية التي تتعرض حياتها لخطر وهلاك محقق نظرا لصعوبة تنفسها، وأثر ذلك على صحة الإنسان الذي يتغذى على هذه الحيوانات، إضافة إلى التغير الحاصل في مياه البحر الملوثة حيث اختلاط النفط يؤثر على تركيبها النوعي، كذلك أثره على اقتصاديات الدول التي تطل على هذه البحار.[2]

ثالثا: التلوث الناجم عن الإغراق.

هو تصريف الفضلات والنفايات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات، فالبحار رغم ضخامتها لم تعد قادرة على استيعاب ملوثات التطور الصناعي المتمثلة في المواد الكيماوية، والنفايات السامة مثل المواد المشعة والنفايات الصلبة كالبلاستيك والزجاج والحديد والنحاس، ويؤدي تحلل تلك النفايات إلى القضاء على العديد من مظاهر الحياة المائية، وتسهم الكائنات البحرية وتغيير خصائص الماء، ولقد أثرت مياه الأنهار كذلك من هذه الملوثات،

(1) عبده عبد الجليل عبد الوارث : المرجع السابق، ص35.

(2) ياسر فاروق المنياوي: المرجع السابق، ص ص80،81.

والتي تعتبر في بعض الدول أهم مصادر المياه العذبة، فتدهورت نوعيتها تدهورا كبيرا بسبب ما تلقيه فيها المركبات من زيوت ووقود وكذلك ما تلقى فيها من مخلفات صناعية.[1]

رابعا: التلوث الناجم عن أوجه النشاط المتعلقة بقاع البحر.

إن الاحتياج المتزايد لكل من النفط والغاز سيستمر لفترات ليست قريبة في المستقبل، وسبب الاستغلال الجائر لها في اليابسة، يمكن تعريضها للاستنزاف لذلك بدأ التفكير يتجه نحو أعماق قاع البحار والمحيطات، نظرا لما تشير إليه الدراسات العلمية عن وجود كميات هائلة منها في تلك الأجزاء، ويمكن استمرارها لفترات زمنية طويلة وتجري عمليات استخراج النفط بأربع مراحل هي استكشاف واستخراج ونقل وتخزين، وكنتيجة حتمية لتلك العمليات يحدث تلويث للبيئة البحرية بالنفط أو الغاز، وتختلف درجات التلوث باختلاف أماكن قيعان البحار وكذا باختلاف سلطات الرقابة والإشراف، حيث يمكن استخراج تلك المواد من الأجزاء الخاضعة للولاية الوطنية ومن الأجزاء الخارجة عنها.[2] ومن هنا نستنتج أن التوسع في عمليات استكشاف واستغلال حقول النفط البحرية، أدى إلى وقوع حوادث تسرب للنفط وأثرت على البيئة البحرية في مناطق الحفر وكذا المناطق المجاورة منها.

خامسا: التلوث من الجو أو من خلاله.

يوجد تبادل دائم بين الهواء والبحر، بحيث يمكن للهواء أن يطرح بعض الملوثات في البحر مثل الجزيئات العالقة، البخار، المركبات الغازية، ويرجع ذلك أساسا إلى الهواطل، وينتج التلوث البحري عن طريق الجو بسبب الأنشطة التي يمارسها الإنسان على اليابس، وتعتبر ظاهرة الأمطار الحمضية الناتجة عن انبعاث غاز ثاني أكسيد الكبريت وأكسيد النيتروجين، من المنشآت الصناعية ومحطات إحراق الفحم والسيارات، التي تطلق ملوثاتها في الجو وتتساقط نسبة من هذه الملوثات على الأرض ملوثة المياه ومياه البحيرات، بحيث تعمل على زيادة تركيز المعادن الثقيلة في مياه البحر، إذا تتحرر هذه المعادن من الصخور بسبب

(1) كيحل كمال: المسؤولية الموضوعية للدولية عن التلوث البحري،مجلة واحات البحوث والدراسات، العدد5،2009، ص211.

(2) عبده عبد الجليل عبد الوارث: المرجع السابق، ص107.

عملية الحت والتعرية التي تسببها الأمطار الحمضية، وتجرفها السيول إلى البحر أين تترسب في القاع، مع زيادة حموضة مياه البحار والمحيطات.

كما يمكن للهواء الجوي أن ينقل جزيئات المعادن وبقايا المبيدات المستعملة من اليابس إلى البحر، لتسقط فيه بفعل الأمطار مسببة تلوث كيميائي خطير على البيئة البحرية.[1]

لهذا يقول البعض أن التلوث الناشئ من الجو أو من خلاله يعتبر قليلا نسبيا، بالمقارنة لمصادر التلوث إلا أن الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، يمتد سريانه لتنقل التلوث التابع عن هذا المصدر وحفظه والسيطرة عليه.[2]

سادسا: التلوث الناجم عن الإفراط في استغلال البيئة البحرية.

أدت ندرت بعض المواد الأولية وصعوبة الحصول على بعضها الأخر من اليابسة، إلى التوجه إلى قيعان البحار لتلبية الاحتياجات منها، ويمثل النفط الغاز الأكبر من تلك المواد حيث صار منصات الحفر والاستغلال على سطح مياه البحر أمرا مألوفا، وهو في تزايد مستمر مما أدى ذلك إلى تلوث البيئة البحرية ومن الأخطار الناتجة عن استغلال الموارد الطبيعية لقاع البحر وهي:

1/ الأخطار الناجمة عن انفجارات مواسير الحفر وخطوط الأنابيب.

2/ الأخطار التي تهدد الخزانات العائمة أو الموجودة تحت الماء.

3/ الأخطار الناتجة عن تسرب النفط من الآبار عن طريق الأنابيب الموصولة إلى الساحل أثناء عمليات الشحن...إلخ.[3] ويؤدي تلويث البيئة البحرية إلى انقراض في نوع من الأحياء البحرية، التي لا شك سينعكس سلبا على نظم الحياة في البيئة البحرية، هذا ما أدى بالجمعية العامة للأمم المتحدة عام 1991 للتصويت لصالح الخطر التام، بحلول نهاية عام 1992م لصيد الأسماك بأعالي البحار باستخدام شباك الجرف الأوقيانوسية، والذي يصيب

---

(1) نظام برشلونة: لحماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط،م.ع.ق،38، ص ص25،26

www.univ-saida/dz اليوم 09/12/2012، الساعة 21/28.

(2) حلايمية مريم: المرجع السابق،ص62.

(3) ذوادي جعفر: المرجع السابق،ص27.

دون تمييز الأسماك والرخويات والطيور والثديات، رغم أن مصائد أعالي البحار لا تمثل سوى 5% من المحصول السمكي العالمي، في حين يقع 85% من أراضي المصائد بالعالم في حدود مسافة 200 ميلا من الشاطئ، وتعاني هذه المنطقة أيضا من الافراط في استغلال ثرواتها البحرية.[1]

نستنتج أن أهمية البيئة البحرية وتعاظم ثرواتها أدى إلى الاقبال المتزايد لاستغلال ثرواتها مما أدى إلى تلويث مياهها والقضاء على مظاهر البيئة البحرية والإخلال بالتوازن البيئي للمناطق الملوثة.

الفرع الثاني : أسباب التلوث البحري.

أولا : الازدياد السكاني.

إن تزايد عدد سكان المعمورة خلال هذا القرن تزايدا رهيبا، حتى أطلق عليه وصف "الانفجار"، وذلك بفعل ما حققته البشرية من تقدم في مجالات الصحة والتغذية وتحسين ظروف الحياة الاجتماعية، فانخفضت بسبب الوفيات وارتفعت معدلات الأعمار في البلدان الفقيرة، ومثال عدد سكان العالم يتضاعف في مدة وجيزة لا تجاوز الأربعين سنة، ويؤدي نمو عدد سكان الأرض إلى البحث عن الوسائل التي تكفل تلبية احتياجاتهم، مع ما يصاحب تلك من استنفاذ الموارد الطبيعية الأرضية، وتنعقد مشكلة تلويث البيئة البحرية بوجه خاص لأن عدم كفاية ما تقدمه اليابسة من موارد وثروات وطاقة، يصوب أنظر البشرية إلى البيئة لتعويض هذا النقص، مما يوفر الظروف الملائمة لتلويثها سواء أثناء عمليات الإنتاج أو النقل أو بعد الاستهلاك.

ثانيا: التقدم التقني والصناعي.

شهد العالم في النصف الثاني من القرن الثامن عشر ثورة صناعية وتقنية في وسائل الإنتاج وطرق النقل، انطلقت من بريطانيا ثم غزت بقية البلدان تدريجيا ، وقد أفاد الإنسان من هذه الثروة في تسيير شؤون بيئته وتحسين مستوى معيشته، إلا أنها حملت أخطار جمة إلى البيئة الطبيعية ومنها البيئة البحرية، فقد أدى التطور الكبير في مجال الصناعة الكيميائية والنفطية، وفي مجال النقل البحري من أوجه التقدم التقني والصناعي الذي لم يتم السيطرة

(1) جدي وناسة: المرجع السابق،62.

عليه بشكل كافي إلى إلحاق الأكبر الأضرار بالبيئة البحرية، وبالتالي زيادة فرص التلوث البحري.

وفي الحقيقة يمكن القول أن التلوث الذي يصيب البيئة البحرية ، ظاهرة تواكب التطور التقني والصناعي فمن خلال تجربة الدول الصناعية المتقدمة والتي تطورت صناعتها على حساب بيئتها، يتضح مدى خطورة التقدم الصناعي والتقني على البيئة البحرية نتيجة للتطور في استخدام الآلات، واستخدام أساليب حديثة في طرق الإنتاج والتوسع في استعمال المواد الكيميائية في الزراعة والاستهلاك المنزلي.[1]

ثالثا: الحروب وسباق التسلح.

لقد أصبحت الحروب والنزاعات المسلحة الدولية العالمية والإقليمية، وما صاحبها من تقدم رهيب للتسلح النووي في العصر الحديث من أهم أسباب تلوث البيئة بل أخطرها على الإطلاق، وإن كان القول أن الحروب قد باتت محرمة في المجتمع الدولي المعاصر طبقا للقانون الدولي، فإن مظاهر استخدام القوة لأسباب عديدة مازالت تؤثر على البيئة تأثيرات فادحة، ويكفي الدليل على ذلك الدمار والخراب الذي حدث بعد حرب الخليج، حيث ترتب على ذلك موت المئات من الحيوانات والكائنات البحرية.

رابعا:الكوارث الطبيعية.

كما قيل إذا كانت الأخطار التي تلحق البيئة هي في الغالب نتيجة لفعل الإنسان، فإن هناك من الأسباب التي تصيب البيئة مما لا دخل للإنسان فيه والمقصود بذلك الكوارث الطبيعية التي تحدث في أجزاء متفرقة من الكرة الأرضية مثل الزلازل، البراكين وغيرها من المظاهر التي تؤدي إلى نتائج وآثار شديدة على الإنسان.[2]

نستنتج مما تقدم أن أسباب التلوث البحري سببها إما الازدياد السكاني الذي عرف تزايدا رهيبا في هذا القرن، كذلك التقدم التقني والصناعي وما يحمله من أخطار على البيئة كذلك الحروب وسباق التسلح حيث أصبحت الحروب والنزاعات المسلحة الدولية والعالمية

---

(1) ذوادي جعفر: المرجع السابق،ص ص22،21،20.

(2) حلايمية مريم: المرجع السابق،ص ص57،56.

والإقليمية من أهم أسباب تلوث البيئة،كذلك عرفنا أن الكوارث الطبيعية من المظاهر التي تؤدي إلى أثار شديدة على الإنسان.

خلاصة الفصل الأول:

من خلال ما سبق نستنتج أن البيئة البحرية حظيت بالاهتمام على المستوى الدولي والمحلي، حيث يظهر ذلك من خلال مفهومها وتحديدها القانوني، كذلك الاطلاع على مفهوم التلوث البحري الذي يعتبر تغيير مباشر أو غير مباشر للبيئة البحرية، والذي يحدث أضرار بالإنسان والنبات...إلخ.

كما تطرقنا إلى معرفة أقسام البيئة البحرية وأهميتها وطبيعتها، كما توصلنا إلى مشكلة التلوث البحري الذي يصيب البيئة البحرية و يعتبر من القضايا البيئية الخطيرة، حيث أصبحت تهدد الحياة وذلك نتيجة التطور الصناعي والعمراني، كما تطرقنا إلى أسباب التلوث البحري الناتج عن الازدياد السكاني وكذلك التقدم التقني والصناعي.

الفصل الثاني:
النظام القانوني لحماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري

الفصل الثاني: النظام القانوني لحماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري.

في هذا الفصل سندرس الاتفاقيات الدولية والداخلية التي التزمت بها الجزائر في مجال حماية البيئة البحرية، وكذلك أشكال حماية البيئة البحرية من التلوث الذي يشيبها من جراء الاستعمالات التي يقوم بها الانسان، كذلك سنتطرق إلى دراسة المسؤولية المدنية والجزائية والإدارية، ومنه قسمنا هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث ، حيث تناولنا في المبحث الأول مدى اهتمام الجزائر بالبيئة البحرية عبر التاريخ ، كما تطرقنا في المبحث الثاني إلى الاتفاقيات الدولية والداخلية التي أبرمتها الجزائر في مجال حماية البيئة البحرية، أما المبحث الثالث فقد تناولنا أشكال حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري.

المبحث الأول: مدى اهتمام الجزائر بالبيئة البحرية عبر التاريخ.

لقد كان للبحار دورا في تحقيق التطور الإنساني ونشؤ الحضارات الإنسانية،وقد أثبت التاريخ إستعمال الإنسان البحار مصدر للثروات السمكية ومن هنا سوف نتناول في هذا المبحث مدى اهتمام الجزائر بالشؤون البحرية قبل الاستعمار وبعد الاستقلال وذلك في مطلبين على النحو الأتي:

المطلب الأول: الشؤون البحرية الجزائرية قبل الاستعمار.

لقد كان البحر الأبيض المتوسط قديما في صراع وقتال دائم، وذلك لموقعه الاستراتيجي ومساحته الشاسعة، ومن نتائج الصراع ظهور دول وامبراطوريات، حيث استطاعت الأساطيل البحرية أن تغير الأوضاع وهذا نتيجة الحروب المتعاقبة، منذ سنة 490 ق م إلى سنة 146ق م حين دمرت قرطاجة وعلى إثرها أصبحت السيادة في البحر للرومان، ومن هنا يبدأ ما يسمى بالاستعمار الثلاثي: الرومان ثم الوندالي وأخيرا البيزنطي حتى جاء الإسلام.

وفي هذه الفترة ظهر على طول ساحل البحر الأبيض المتوسط تجار المشرق وخاصة الفنيقيون الذين برعوا في صناعة السفن، وبالتالي تطوير التجارة وتكوين المرافئ على طول سواحله بصفة عامة، والساحل الجزائري بصفة خاصة، وبعد زوال قرطاجة بقي اللوبيون والأفارقة يجوبون البحار مثلهم مثل الدول البحرية فسيطرو على البحر الأبيض المتوسط، وكانت الأعمال في ذلك الوقت أعمالا قرصنية أي لا يحكمها لا عرف ولا قانون

وسيطر القراصنة على الطرق البحيرة، وبعد انفصال المغرب على الدولة العباسية تكون اسطول ضخم، مكن الأغالبة من فتح صقلية سنة 817م، حيث اعتبر من أهم الأحداث البارزة في تاريخ البحرية الإسلامية،[1] حيث انتقلت الزعامة من المشرق العربي إلى المغرب العربي حتى سقوط الموحدين.

واذا رجعنا إلى البحرية الجزائرية فإن البحارة في الأسطول الجزائري، كانوا يخضعون لإجراءات قانونية تجبرهم على الدفاع على دولتهم من جهة وعلى الدول الإسلامية من جهة ثانية، وفي سنة 671 والتي يمكن اعتبارها بداية استقلال الجزائر الفعلي، فأصبح العمل بقرارات الديوان في تنصيب الداي، دون الرجوع إلى رأي السلطان في إسطنبول، وصار الديوان يتخذ القرارات بكل حرية فيعلن ويبرم المعاهدات ويعقد السلم ويقيم أحلافا مع دول.

ومنذ هذا التاريخ صارت الجزائر لا تعترف بحرية النقل البحري، إلا لسفن الدول التي تتعاقد معها والتي لها قناصل في الجزائر.

كما أن الجزائر واجهت الحملات الصليبية المتكررة على سواحلها، بعد صراع دام ثلاثمائة سنة بين الجزائر واسبانيا، ثم عرفت الدولة الجزائرية مرحلة الضعف في أوائل القرن التاسع عشر، في الوقت الذي عرفت فيه أوروبا تطورا، حيث استطاعت فرنسا احتلال الجزائر في 05 جويلية 1830 بعد أن تلقت مساعدات من بريطانيا وتسهيلات من اسبانيا، وبقيت الجزائر تحت يد الاستعمار إلى أن نالت استقلالها سنة 1962.[2]

المطلب الثاني: مدى اعتناء الجزائر بالشؤون البحرية بعد الاستقلال.

للمكانة البحرية الجزائرية أهمية لأنها دولة بحرية تطل على حوض البحر الأبيض المتوسط، لهذا فإن الأهمية الجيوستراتيجية للمعطيات البحرية في الجزائر، جعل منها ذات حساسية وعسكرية، واقتصادية مما جعل الدول ذات النفوذ والغنية تتنافس على استعمارها، وبالتالي السيطرة على قيمتها البحرية والاقتصادية والتحكم فيها، حيث كان الأسطول الجزائري في الماضي يشكل قوة لا يستهان بها، وكان سببا لتنمية التجارة في الفتوحات الإسلامية عبر مختلف قارات العالم، حيث كانت الدول الإسلامية تستنجد به، خاصة في

(1) جدي وناسة: المرجع السابق،ص65.

(2) المرجع نفسه، ص ص 65 ،66، 67.

عهد الدولة العثمانية، وبعد الاستقلال عرفت فراغا قانونيا ومؤسساتيا من جميع جوانب الحياة الاجتماعية والاقتصادية، مما جعل الجزائر تعتمد على القوانين الفرنسية ماعدا القوانين التي تخالف مبدأ السيادة الوطنية.

وبحلول الثمانينات عرفت الجزائر قفزة نوعية في مجال التشريع البيئي، حيث صدر أول قانون بحماية البيئة رقم 83-03 الذي يعتبر بمثابة القاعدة الرئيسة للمنظومة التشريعية والتنظيمية المتعلقة بحماية البيئة.

وفي سنة 1984 صدر المرسوم رقم 84-181 المؤرخ في 4 جويلية 1984 الذي يحدد الخطوط الأساسية، التي يقاس انطلاقا منها عرض المناطق البحرية التي تخضع للقضاء الوطني.

وفي التسعينات صدرت ثلاثة مراسم تشريعية الأول سنة 1994 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالصيد البحري، والمرسومان التشريعان الآخران الصادران سنة 1996، الأول المتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، والثاني المتضمن التعليق المؤقت لممارسة السفن المرور غير المضر.

وفي سنة 2001 صدر القانون 01-11 المتعلق بالصيد وتربية المائيات.

وبعد مرور عشرون سنة من صدور أول قانون متعلق بالبيئة وبعد التطور التكنولوجي الذي شهده العالم، رأى المشرع ضرورة اصدار قانون جديد وهو القانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

وهذا القانون من بين نصوص خاصة بالمجال البحري، بالإضافة إلى عدة مراسيم، فإذا نظرنا إلى هذه المجموعة من القوانين والمتعلقة بتنظيم البحر، تتأكد لنا الأهمية البالغة التي توليها الجزائر له لما يدر به البحر علينا من خيرات.[1]

المطلب الثالث: أقسام البيئة البحرية في التشريع الجزائري.

تعتبر الجزائر من أكبر بلدان القارة الإفريقية مساحة كما أنها بلد بحري تمتاز بطول وكثرة موانئها،كما أنها تتميز بكثافة تجارتها الخارجية بماوذلك عن طريق البحر وما له من

(1) جدي وناسة : المرجع السابق، ص 66،67،68.

أهمية لذلك في هذا المطلب سوف نحاول معرفة أقسام البحرية الجزائرية وذلك في ثلاثة فروع كالأتي:

الفرع الأول: المياه الإقليمية.

كما سبق وتحدثنا عن البحر الإقليمي، أنه ذلك الجزء من البحر الذي يعد امتداد لأراضي الدولة وتمارس عليه حقوقا سيادية على سطحه، وما يعلو سطحه وما في باطنه ويعد جزء من إقليم الدولة، حيث نجد من خلال هذا التعريف أن الجزائر مثلها مثل أغلبية الدول أخذت ب 12 ميلا كحد أقصى، وهذا ما اتفقت عليه معظم الدول.

الفرع الثاني: المنطقة المتاخمة.

هي منطقة بحرية إضافية تمتد من نهاية البحر الإقليمي للدول الشاطئية نحو البحر العالي، إلى مسافة محدودة، وذلك لكي تتمكن مثل هذه الدولة أن تباشر بعض حقوق الرقابة الضرورية، فهي منطقة تعد جزءا لا يتجزأ من البحر الإقليمي.

كذلك هي منطقة من أعالي البحار المتجاورة للبحار الإقليمية، تمارس عليها دول الساحل الرقابة الضرورية لمنع ومعاقبة الخروج على نظامها الجمروكية، وكذا نظم الهجرة التي ترتكب داخل اقليمها أو بحرها الإقليمي.[1]

الفرع الثالث : المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري.

أولا : المنطقة الاقتصادية الخالصة.

هي تلك المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له، ويحكمها نظام قانوني مميز، حيث تمتد هذه المنطقة إلى 200 ميل بحري من خطوط الأساس، التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، ولا يجوز أن تمتد أكثر من ذلك.

كذلك المنطقة الاقتصادية الخالصة من المناطق التي استحدثتها اتفاقية 1982م، ولقد أثير جوهرها لأول مرة في أوائل عام 1971 عندما أثارها ممثل كينيا إيطاليا، تحديد منطقة اقتصادية يكون لدولة الساحل اصدار تصاريح الصيد فيها مقابل حصرها على

(1) جمال محي الدين: القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009، ص148.

المساعدات الفنية الملائمة، ويصبح للدولة الساحلية الاختصاص على كل الموارد البيولوجية والمعدنية في المنطقة الاقتصادية.[1]

ثانيا : الجرف القاري.

طبقا للمادة 76 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع وباطن أرض المساحات المغمورة، التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البحرية، حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس بها عرض البحر الإقليمي،[2] حيث اهتمام الدول بالامتداد القاري أدى إلى رغبتها في استغلال الثروات الطبيعية كالنفط والمعادن الأخرى الموجودة في قاع البحر القريبة من بحرها الإقليمي.[3]

المبحث الثاني: الاتفاقيات الدولية والداخلية التي ابرمتها الجزائر في مجال حماية البيئة البحرية.

إن الجزائر كغيرها من دول العالم، معرضة لجميع أشكال التلوث البحري لكن تبقى المخلفات النفطية والمخلفات الأرضية أخطرها، بالنظر إلى الآثار السلبية المعتبرة التي تلحقها بالبيئة البحرية[4]، حيث قامت الجزائر بالمصادقة على مجموعة من الاتفاقيات الدولية التي سنعرضها كالآتي:

المطلب الأول: المصادقة على الاتفاقيات الدولية الخاصة بمنع تلويث البيئة البحرية من السفن والطائرات.

حيث سنقوم في هذا المطلب بدراسة أهم الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر في مجال حماية البيئة البحرية من السفن والطائرات،والتي سندرها كالأتي:

---

(1) عبد المنعم محمد داود: القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، الطبعة الأولى،1999 ، منشأة المعارف،مصر، ص77.

(2) أحمد محمود الجمل: المرجع السابق، ص26.

(3) جمال محي الدين: المرجع السابق، ص155.

(4) زيتوني زهور: المرجع السابق، ص29.

الفرع الأول: اتفاقية لندن 1973 الخاصة بمنع التلوث من السفن.

عقد في لندن في الفترة من 10/8 حتى 11/2 عام 1973 المؤتمر الدولي حول التلوث البحري، وقد أسفر هذا المؤتمر على الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن مخلفات السفن، على الرغم من وجود اتفاقيات سابقة إلا أنها تعتبر أول اتفاقية على المستوى العالمي، تهدف إلى المحافظة على البيئة البحرية ضد التلوث الناجم عن مخلفات السفن، وتميزت هذه الاتفاقية بالشمولية، حيث توسعت لأول مرة في ذكر وتحديد المواد الضارة التي تؤدي إلى تلويث البيئة البحرية، توسعت أيضا في مجال مكافحة التلوث البحري من السفن، لأنها تناولت جوانب الاختصاص في تنفيذ القواعد والتعابير الدولية المتعلقة بمنع التلوث البحري، كما تناولت الأحكام القانونية والقواعد الخاصة ببعض المنازعات الناجمة عن تلويث البيئة البحرية بقدر كبير من التفصيل.[1]

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

ان واضعي هذا البروتوكول قد استندوا إلى احكام اتفاقية 1972، أي أنه من المفروض أن كل دولة موقعة على البروتوكول هي في نفس الوقت طرف في الاتفاقية، لكن السؤال المطروح هو: هل أن الجزائر لدى مصادقتها على بروتوكول برشلونة عام 1981 كانت قد صادقت على اتفاقية 1972 قبل ذلك؟ حيث بالرجوع إلى الجريدة الرسمية، يتضح لنا ان الجزائر لم تنظم إلى هذه الاتفاقية الأخيرة إلا في 1988، أي سبع سنوات قبل أن قبلت بأحكام بروتوكول برشلونة والذي كان يلزمها ضمنيا بأحكام اتفاقية 1972، دون أن تقبل بها قانونيا، ومن جهة أخرى فقد سلك البروتوكول نفس الأسلوب الذي اتبعته اتفاقيتي أسلو ولندن بشأن حماية البيئة البحرية، في اغراق النفايات اذ الحق بها ملاحق ورد فيها تعداد للمواد المحظورة إغراقها في بيئة البحر الأبيض المتوسط، ولقد عرف البروتوكول الإغراق في مادته "3"، وبالرجوع إلى أحكام البروتوكول نجد:

---

(1) علي عدنان الفيل: المنهجية التشريعية في حماية البيئة ، دراسة مقارنة ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن ،2012 ص ص51،52.

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

2/ المادة 5 يمنع إغراق النفايات أو المواد الأخرى.

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

أما عن الإجراءات الفعالة التي تنص عليها البروتوكول، والتي على الدول الأطراف اتخاذها لتحقيق الغاية من وجود هذا الاتفاق فتتمثل في المادتين "5"و"6" فيما يتعلق بالنفايات أو المواد الأخرى التي يزمع إغراقها.

على كل طرف من الأطراف أن يطبق الإجراءات اللازمة لتنفيذ هذا البروتوكول[1] بالنسبة إلى:

أ/السفن والطائرات المسجلة في أراضيه والتي تحمل علمه.

ب/السفن والطائرات التي يعتقد بأنها تقوم بعمليات الإغراق في مناطق تخضع لسيادته في هذا الشأن.[2]

الفرع الثالث: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

ووفقا لأحكام هذه الاتفاقية تلتزم الدول منفردة أو مشتركة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، واتخاذ التدابير اللازمة لمنع تلوث البيئة البحرية، وخفضه والسيطرة عليه أيا كان مصدره، ولها في سبيل تحقيق هذا الغرض استخدام أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها، وخفض إطلاق المواد السامة بالبيئة البحرية، سواء عن طريق الإغراق، أو مصادر برية أو من الجو.

كما تنص الاتفاقية على ضرورة التعاون الدولي سواء على المستوى العالمي أو الإقليمي، أو من خلال المنظمات الدولية المتخصصة لوضع معايير وقواعد دولية لحماية البيئة البحرية، واعداد خطط لحالات الطوارئ وتشجيع وتمويل الدراسات وبرامج البحث

---

(1) زيتوني زهور: المرجع السابق، ص ص80،79 ،80.

*الإغراق : هو أي تخلص متعدد من النفايات أو المواد الأخرى في البحر من السفن أو الطائرات حيث نصت عليه المادة4 من بروتوكول برشلونة 1976.

(2) زيتوني زهور: المرجع السابق،ص ص 81،80،79.

العلمي، وتبادل المعلومات المكتسبة عن تلوث البيئة البحرية، وملاحظة وتقييم وتحليل مخاطر تلوث البيئة البحرية وآثاره بالطرق العلمية المعترف بها.[1]

المطلب الثاني: مصادقة الجزائر على اتفاقيات منع تلويث البيئة البحرية بالنفط.

لقد صادقت الجزائركغيرها من الدول على العديد من الاتفاقيات لمنع تلويث البيئة البحرية بالنفط حيث نقوم بذكرها كالآتي:

الفرع الأول: اتفاقية لندن 1954 الخاصة بمنع تلوث البحر بالنفط.

على إثر مناقشات المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة عام 1950، حول تزايد حالات التلوث البحري الناشئ عن تفريغ البترول من السفن وغيرها، انعقد في لندن مؤتمر دولي لعلاج مشكلة تلوث البيئة البحرية بالبترول، في الفترة من26 أبريل إلى 12 مايو 1954 وأسفر هذا المؤتمر عن ابرام اتفاقية دولية في 12 مايو 1954، وأصبحت سارية المفعول في 26 مايو1954 وطرأت على هذه الاتفاقية عدة تعديلات في أعوام 1962 و1969 و1971، بناء على اقتراحات من المنظمة البحرية الدولية

International maritime organisation / organisation maritime international

وتهدف هذه الاتفاقية وتعديلاتها المتلاحقة إلى مكافحة التلوث البحري بزيت البترول، وذلك بتحديد مناطق معينة يحظر التصريف العمدي للزيت ومخلفاته فيها.

وتسري أحكام هذه الاتفاقية عن السفن المسجلة في إقليم أي من الدول الموقعة، كما تسري على سفن الدول غير الموقعة بشرط ألا تقل حمولتها عن 15 طن وقد وضعت هذه الاتفاقية قواعد موضوعية بخصوص تفريغ البترول في مياه البحر وشروطه، وقررت أن أي تفريغ على خلاف أحكامها يعد غير مشروع ومحظور بل يعد جريمة يعاقب عليها وفقا لقانون دولة الإقليم، الذي يحدث فيه التفريغ المادة السادسة من الاتفاقية أو قانون دولة العلم.[2]

---

(1) سمير حامد الجمال: الحماية القانونية للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة،2007، ص ص274،273.

(2) رياض صالح أبو العطا: حماية البيئة من منظور القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة،2009 ص ص113 ، 114.

الفرع الثاني: اتفاقية برشلونة 1976 الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط.

نظرا لزيادة معدلات التلوث في البحر المتوسط، فقد دعت الأمم المتحدة إلى عقد مؤتمر دولي بمدينة برشلونة بإسبانيا بتاريخ 2 فبراير1976، وذلك بهدف تحقيق التعاون الدولي ووضع سياسة شاملة لتحسين البيئة البحرية وحماية البحر المتوسط من التلوث.

ووفقا لأحكام هذه الاتفاقية تلتزم الدول الأطراف باتخاذ التدابير اللازمة لمنع التلوث أو الحد منه، وحظر إلقاء الفضلات من السفن أو الطائرات أو التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال قاع البحر، أو الناجم عن تصريف الأنهار أو المنشآت الساحلية أو مصادر أخرى في البر داخل أراضيها الإقليمية.

كما نظمت الاتفاقية التعاون الدولي بشأن اتخاذ التدابير اللازمة للتصدي لحالات التلوث الطارئة أيا كان سببها، ووضع برامج لرصد التلوث في منطقة البحر المتوسط وفي البحوث العلمية والتقنية المتعلقة بكافة أنواع التلوث البحري، وتحديد المسؤولية والتعويض عن الضرر الناشئ عن مخالفة أحكامها والبروتوكولات الملحقة بها.

وقد ألحق بالاتفاقية أربعة بروتوكولات اثنان منها، تم التوقيع عليهما مع الاتفاقية والآخرين تم التوقيع عليهما في مراحل لاحقة.[1]

الفرع الثالث: اتفاقية لندن 1973 الخاصة بمنع التلوث من السفن.

تبين للمنظمة البحرية الدولية أن اتفاقية لندن لعام 1954 وما طرأ عليها من تعديلات أعوام 1962، 1969، 1971، لم تعد صالحة لمواجهة التلوث البحري بسبب زيادة كميات النفط المنقول عبر البحار، وبسبب تطور مفهوم حماية البيئة البحرية، هذا فضلا عن أن هذه الاتفاقية قد ركزت على التلوث الناتج عن النفط، كذلك مصادر التلوث الأخرى التي تتسبب فيها السفن.

من أجل ذلك دعت هذه المنظمة إلى عقد مؤتمر دولي في لندن، في الفترة الممتدة من 8 أكتوبر إلى2 نوفمبر 1973، وأسفر هذا المؤتمر عن عقد اتفاقية جديدة لمنع التلوث البحري الذي تسبب فيه الانسان، ودخلت هذه الاتفاقية دور النفاذ في 2 أكتوبر 1983، وتسري أحكام هذه الاتفاقية على كل أنواع السفن، سواء كان سببه النفط أو غيره من المواد

(1) سمير حامد الجمال : المرجع السابق،ص ص272، 273.

الضارة، كما تسري على كل أنواع السفن، سواء كانت ناقلات أو غيرها ولذلك فإن هذه الاتفاقية تعتبر أكثر شمولا من اتفاقية عام 1954، وتشمل هذه الاتفاقية على بروتوكولين وخمسة ملاحق، تضمنت القواعد والأحكام التي تتعلق بتقارير الإبلاغ عن حوادث التخلص من المواد الضارة ووسائل حل المنازعات التي تحدث بين الأطراف وقواعد صلاحية السفن.[1]

الفرع الرابع: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982.

إن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار خصصت جزئها الثاني عشر (12) إلى "حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها"، محاولة التطرق إلى جميع أنواع التلوث البحري، إلا أننا نجدها أدمجت التلوث النفطي ضمن الجزء المخصص للتلوث الناجم عن السفن، أي في المادة 211 وهذا بالرغم من أهمية التلوث النفطي، لكن ما يفسر ذلك حسب رأينا هو اعتبار السفن هو المصدر الأساسي للتلوث البحري للمحروقات.[2]

المطلب الثالث: القوانين الجزائرية الخاصة بمنع تلويث البيئة البحرية.

في هذا المطلب سوف نتحدث عن المجهودات التي قامت بها الجزائر من أجل حماية البيئة البحرية، وذلك من خلال ما شرعته من قوانين حيث سنتناول القوانين الداخلية وما جاءت به من تعديلات ويكون كالآتي:

الفرع الأول: القوانين الجزائرية الخاصة بالمحروقات.

في هذا الفرع سوف نتطرق إلى القوانين الجزائرية الخاصة بالمحروقات كالأتي:

أولا: القوانين الجزائرية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي.

1/ قانون البيئة رقم 03/83 الصادر في 5فيفري1983:

حيث نجد أن هذا القانون قد تحدث عن حماية البحر، حيث نجد أن المادة 54 منه والتي تنص على ما يلي: "يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع مخطرة أو سامة أو ملوثة عابرة بقرب المياه الإقليمية أو داخلها، أن يعلن عن كل حدث ملاحي يقع في مركبه

(1) رياض صالح أبو العطا: المرجع السابق،ص ص120،121.

(2) زيتوني زهور: المرجع السابق، ص46.

ومن طبيعته أن يهدد بالتلوث أو بإفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية الجزائرية".[1] نجد هذه المادة تناولت التلوث البحري بالنفط الذي يحدث نتيجة الحوادث البحرية والذي يؤدي إلى أخطار جمة. حيث نجد أن بروتوكول برشلونة قد تحدث عن حماية البيئة البحرية في إغراق النفايات، وألحق بها ملاحق رد فيها تعداد للمواد المحظورة إغراقها في بيئة البحر الأبيض المتوسط ومن بينها النفط، وهو ما نصت عليه المادة 8 من بروتوكول برشلونة.

ومن خلال إدراك الجزائر بأهمية حماية البيئة البحرية من التلوث، فقد قامت بإصدار مرسوم رقم 580/83 المؤرخ في 22-10-1983 بالرجوع إلى المادة (8) من بروتوكول برشلونة الخاص بالتعاون على مكافحة التلوث في البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، نجدها تلزم دول الأطراف على اصدار تعليمات إلى ربابنة السفن، التي ترفع أعلامها تطالبهم من خلالها بأخطار أحد الأطراف، أو المركز الإقليمي بجميع الحوادث التي تسبب أو يحتمل أن تتسبب في تلويث مياه البحر بالنفط، أو بمواد ضارة أو أخرى.[2]

2/ قانون البيئة رقم 10/03 الصادر في 19 جويلية 2003 :

كذلك هذا القانون المعدل للقانون 03/83 قد تحدث عن حماية البحر، وذلك من خلال المادة 57 والتي تنص:" يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة ملوثة وتعبر بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائري أو داخلها، أن يبلغ عن كل حادث ملاحي يقع في مركبه، ومن شأنه أن يهدد بتلويث أو افساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية".[3]

من خلال ملاحظتنا نجد أن هذه المادة مطابقة للمادة"54" من قانون البيئة القديم 03/83، كذلك المادة 8 من بروتوكول برشلونة، من خلال هذا يتضح لنا أن الجزائر لديها اهتمام كبير بحماية البيئة البحرية من التلوث، وكذلك قيام الجزائر بدمج القوانين الدولية في قانونها الداخلي.

---

(1)أنظر المادة 54 من القانون 83/03،يتعلق بحماية البيئة، المؤرخ في 22 ربيع الثاني 1403 الموافق ل 5 فبراير 1983.

(2) زيتوني زهور: المرجع السابق، ص ص84،83.

(3) أنظر المادة 57، من قانون 10/03،يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، المرجع السابق.

3/ القانون البحري الجزائري القديم: صدر هذا القانون بموجب الأمر 76-80 في 23-10-1976 بالجريدة الرسمية رقم 29 ل 10-04-1977 وقد خصص فقرته (5) إلى "نظام التلوث".

* المادة (212) والتي تنص على ما يلي:" على الرغم من الأحكام المتخذة تطبيقا للاتفاقيات الدولية بشأن وقاية التلوث في البحار، ومكافحته يمنع طرح أو بقاء أو تغطيس المواد أو الطاقة الملوثة للوسط البحري، وذلك في حدود الأملاك العمومية البحرية".

* المادة (213) والتي تنص على ما يلي: " يجب على كل سفينة أن تطرح المواد الملوثة في تجهيزات الموانئ المخصصة لتلقي الفضلات أوالحتلات وبصورة عامة المواد الملوثة".[1]

إن المادة (212) من القانون البحري يضع مبدأ منع التلوث بالنفط للوسط البحري من خلال عبارة "الطاقة"، وذلك في حدود الأملاك العمومية البحرية ويكون بذلك المشرع الجزائري قد وضع مبدأ عدم التلويث البحري بالمحروقات كما فعلت ذلك اتفاقية لندن لعام 1954، لكنه تشدد أكثر عندما استعمل عبارة "الأملاك العمومية البحرية".

أما المادة (213) فقد ألزمت السفن على طرح المواد الملوثة في تجهيزات الموانئ المخصصة لتلقي الفضلات والحتلات، وبصورة عامة المواد الملوثة وبذلك تكون مطابقة لما تضعه المادة (8) من اتفاقية لندن 1954.

4/ القانون البحري الجديد98-05 مؤرخ في 25 /1998/06: حيث نجد مادته (21) تنص:" يستبدل الرقم 212 في المادة 214 من الأمر 76-80 بالرقم 210 منه" وما نلاحظه هنا وكما قلناه سابقا فإن المادة (214) من الأمر 76-80 خاصة بالاستثناءات على منع التصريف العمدي للمواد الملوثة في البحر والوارد في المادة (212) من نفس القانون، فكيف تمكن المشرع وهو بصدد تعديل أمر 1977 أن يستبدل المادة (212) الواردة في نص المادة (214) بالمادة (210)، مع أن هذه الأخيرة خاصة بتعريف التلوث البحري، في حين أن المادة (212) تضع صراحة مبدأ منع التصريف العمدي في البحر.

(1) أنظرالمادة 212،213،من القانون رقم 76،80، يتعلق بالقانون البحري، مؤرخ في 10أفريل1977، ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية، عدد29.

وما يمكن ملاحظته أيضا على هذا القانون في صيغته سواء تلك الموضوعية في 1976 أو في 1998، وباعتبار الأول يعدل الثاني، أنه يخلو من الإشارة إلى إلزام السفن الجزائرية من أن تزود بعازل يمنع تسرب النفط، كما أقرت ذلك اتفاقية لندن 1954.

الفرع الثاني: القوانين الجزائرية الخاصة بحماية البيئة من السفن والطائرات.

حيث وضع المشرع الجزائري مرسومين:

1/المرسوم رقم 88-228 المؤرخ في 11/5 /1988: بالرجوع إلى الجريدة الرسمية، نجد أن المرسوم السابق ذكره جاء ليحدد شروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات التي من شأنها أن تلوث البحر وإجراءات ذلك وكيفياته.

حيث نجد أن المادة (2) من هذا المرسوم تنص على ما يلي:

"يجب أن تجري كل عملية غمر من شأنها أن تلوث البحر في إطار أحكام القانون رقم 83-03 المؤرخ في 5 فبراير 1983، والأحكام الواردة في البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن عمليات غمر النفايات من السفن والطائرات الموقع عليها يوم 16فبراير 1976، والمصادق عليها بالمرسوم رقم 81-02 المؤرخ في 17-01-1981.[1]

ومن هنا نلاحظ أن المشرع الجزائري قد أدمج اتفاقية برشلونة الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط، من التلوث الناجم عن عمليات غمر النفايات من السفن والطائرات في قانونه الداخلي.

أما المادة الثالثة من نفس المرسوم فنجدها تنص على ما يلي:

عملا بالمادة 48 من القانون 03/83 المؤرخ في 5 فيفري1983، يمنع غمر النفايات على اختلاف أشكالها في الحالات الآتية:

- إذا كانت النفايات تشتمل على مادة أو عدة مواد ورد حصرها في الملحق الأول بالبروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن عمليات إلقاء السفن والطائرات للنفايات في البحر، الموقع في برشلونة إلا إذا هذه المواد لا توجد هناك إلا في حالات ملوثات شريطة ألا تكون قد أضيفت إليها عمدا قصد غمرها.

(1) زيتوني زهور: المرجع السابق، ص ص84،50،48.

نلاحظ من خلال هذه المادة الأخيرة أن المشرع الجزائري، قد طبق حرفيا ما ورد في بروتوكول برشلونة، ذلك أن المادة الرابعة تنص على ما يلي:

" يحظر إغراق النفايات أو المواد الأخرى المدرجة في الملحق الأول بهذا البروتوكول في منطقة البحر الأبيض المتوسط".

حيث أن المشرع الجزائري في المادة(3) من المرسوم 88-228 قد منع إغراق أية مادة من شأنها أن تحدث تلوثا للوسط البحري، (إن مفهوم التلوث البحري وارد في المادة (48) من القانون 83-03 وهي نفسها مواصفات المواد التي حددها الملحق الأول لبروتوكول برشلونة.

2/المرسوم رقم 580/83 المؤرخ في 22 /1983/10: حيث بالرجوع إلى المادة (8) من بروتوكول برشلونة الخاص بالتعاون على مكافحة التلوث البحري المتوسط بالنفط، والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة نجدها تلزم الدول الأطراف، على اصدار تعليمات إلى ربابنة السفن التي ترفع أعلامها تطالبهم من خلالها بأخطار أحد الأطراف، أو المركز الإقليمي بجميع الحوادث التي تسبب أو يحتمل أن تتسبب في تلويث مياه البحر بالنفط أو بمواد ضارة أخرى.[1]

المبحث الثالث : أشكال حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري.

في هذا المبحث سوف نتناول أشكال حماية البيئة البحرية، حيث تناولنا في المطلب الأول التدابير الوقائية، أما في المطلب الثاني فقد تناولنا إقرار المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري، وفي المطلب الثالث فقد درسنا المسؤولية الجزائية المترتبة على الإخلال بقواعد البيئة البحرية.

المطلب الأول : التدابير الوقائية.

إن الجزائر أمام حدة التلوث التي وصلت إليها سواحلها فهي مهددة بالمواد النفطية التي تنقلها يوميا مئات البواخر التي تعرف نشاطا مكثفا،فضلا عن المياه المستعملة التي تصب في البحرو نتيجةهذا التلوث فقد قامت الجزائر بمجموعة من التدابير الوقائية لردع هذا التلوث ومحاولة التقليل أو القضاء عليه والذي سنتناوله كالآتي:

(1) زيتوني زهور: المرجع السابق،ص ص من 83،84،85، 86.

الفرع الأول: الأجهزة الخاصة بحماية البيئة البحرية.

أولا: هيآت مركزية.

تميزت الإدارة المركزية للبيئة بعدم الاستقرار وسوف نتناول الأسباب التي أدت إلى ذلك، وأهم الإدارات المركزية:

1/تناوب الإدارات المركزية على مهمة حماية البيئة:

حيث أن الحكومة اتجهت إلى احداث إدارة مركزية لحماية البيئة مبكرا وذلك قبل وجود قانون خاص، تماشيا مع الإعلان الختامي لندوة "استوكهولم" سنة 1972 ، حيث أسست أول لجنة لحماية البيئة، وتميزت اللجنة بأنها متكونة من عدة قطاعات وزارية، وكانت مهمتها النظر في المشاكل البيئية لتحسين ظروف الحياة من التلوث، ونقوم بوضع الخطط العامة للسياسة البيئية للحكومة، إلا أنه لم يصدر القرار المنظم لصلاحيات اللجنة إلا بعد سنة من انشائها، وتم انهاء مهام اللجنة بعد سنتين بموجب مرسوم 119/77 وبصدور القانون رقم 03/83 المتعلق بحماية البيئة، حيث خصص المشرع عدة مواد[1] في الفصل الثالث من الباب الثالث لبعض مظاهر التلوث البحري بداية من المادة 48، إلا أنه اعتبار البيئة ركيزة أساسية بالنسبة للمصلحة الوطنية لم تتوقف على حالة الاستقرار وكثرة تداول الوزارات على ملف البيئة بصفة عامة بما فيها البيئة البحرية، فقد كانت تلحق بالبيئة من وزارة لأخرى على إثر أي تعديل حكومي، ولم يتسنى إعادة تجربة اللجنة الوطنية للبيئة، وفي سنة 1996 دخلت الإصلاحات التشريعية والمؤسساتية مرحلتها النشطة لتدارك التأخر الحاصل في هذا المجال، وعلى إثر ذلك خصصت الحكومة لأول مرة لحماية البيئة وزارة خاصة بها، وهي وزارة تهيئة الإقليم والبيئة.

(1) واعلي جمال: الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث،(دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، القانون الخاص،جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان،2009،2010 ،ص ص159،160 .

2/مساهمة بعض الوزارات في حماية البيئة البحرية.

إن التنوع في التركيبات المركزية التي احتضنت موضوع حماية البيئة بصفة عامة، ولم تخرج البيئة البحرية عن هذه القاعدة، حيث نلمس تنوع التنظيم الذي كان يهتم بحماية البيئة، في شكل لجنة وطنية ثم وزارة[1] حيث سنقوم بذكر بعض الوزارات كالآتي:

أ/ وزارة تهيئة الإقليم والبيئة:

لقد أدى تناوب مختلف القطاعات الوزارية على موضوع حماية البيئة، إلى عدم استقرار الإدارة البيئية المركزية وعدم وضوح آثار نشاطها طيلة العشريات الماضية، حيث أدى إلى تفاقم آثار التلوث الحضري والصناعي وتسارع وتيرة تدهور الأوساط الطبيعية، حيث أدت هذه الحالة بالسلطات إلى الإقتناع بضرورة إيجاد وزارة خاصة بالبيئة، حيث قام بإحداث وزارة خاصة بحماية البيئة تسمى "بوزارة تهيئة الإقليم والبيئة".[2]

ب/المحافظة الوطنية للساحل:

تحدث هيئة عمومية تسمى المحافظة الوطنية للساحل، تكلف بالسهر على تنفيذ السياسة الوطنية لحماية الساحل وتثمينه على العموم والمنطقة الشاطئية على الخصوص، حيث تضطلع هذه الهيئة على الخصوص بإعداد جرد واف للمناطق الشاطئية سواء فيما يتعلق بالمستوطنات البشرية أم بالفضاءات الطبيعية، وستحظى المناطق الجزيرية بعناية خاصة.[3]

ج/ وزارة السياحة:

تتخذ الدولة بإجراءات وأعمال الدعم وتقدم المساعدات وتمنح الامتيازات المالية والجبائية النوعية، الخاصة بالاستثمار السياحي، قصد تشجيع التنمية السريعة والمستدامة للسياحة واستحداث آثار إيجابية على الاقتصاد الوطني، كما تسعى في هذا الإطار إلى استحداث

---

(1) واعلي جمال: المرجع السابق، ص59- 160.

(2) وناس يحي: الآليات القانونية لحماية البيئة في الجزائر، رسالة دكتوراه، القانون العام، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان،2007، ص16.

(3)أنظر المادة 24 من القانون رقم 02/02،يتعلق بحماية الساحل وتثمينه، مؤرخ في 5 فبراير سنة 2002، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية عدد 10.

أدوات أخرى لدعم عملية التنمية السياحية.[1]

4/المرصد الوطني للبيئة والتنمية المستدامة:

هو مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري ويتمتع بالشخصية المعنوية، وذمة مالية وله مهام عديدة:

1/نشر المعلومة البيئية وتوزيعها.

2/المعلومات المتصلة بالبيئة والتنمية المستدامة لدى المؤسسات الوطنية والهيئات المتخصصة.

3/جمع المعلومات البيئية على الصعيد العلمي والتقني ومعالجتها وتوزيعها.[2]

ثانيا: هيآت محلية.

إن الإدارة المحلية في الجزائر تتمثل في الجماعات المحلية متمثلة في الولاية والبلدية، حيث أن التعديلات الواردة في قانون البلدية والولاية سنة 1990 مهدا لتوسيع صلاحيات الجماعات المحلية في مجال حماية البيئة، إذ حدد قانون الولاية للوالي اختصاصات عديدة لحماية البيئة، حيث يمارس اختصاصاته في مجال الضبط الإداري العام، وأخرى في الضبط الإداري الخاص، إضافة إلى صلاحيات المجلس الشعبي الولائي التي نص أغلبها المشرع الجزائري في القوانين الخاصة، وبهذه الصفة يشارك الوالي والمجلس الشعبي الولائي في تحديد مخطط التهيئة العمرانية ومراقبة تنفيذه، كما أن الوالي هو الذي يشرف على افتتاح الدورة، كما يوقع على اتفاقيات الامتياز الخاص بالاستغلال السياحي للشواطئ لحساب الدولة يعمل الوالي بالتنسيق مع مديرية البيئة على منع وسحب تراخيص المؤسسات المصنفة التي قد تضر بالبيئة، ويسهر على المحافظة على الثروة الطبيعية وحمايتها إلى جانب الولاية، كذلك البلدية والتي تعتبر الهيكل الأساسي في التنظيم اللامركزي، وهي الوحيدة التي تقع على عاتقها مهمة إنجاح السياسة الوطنية في مجال حماية البيئة البحرية، فقد نص قانون البلدية لسنة 1990 على تعزيز دورها في حماية البيئة، وهي صلاحيات يمكن للبلدية من التدخل كلما احست بخطر يهدد الأوساط الطبيعية،

(1)أنظر المادة 18 من القانون رقم 03،01 يتعلق بالتنمية المستدامة للسياحة، مؤرخ في 17 فبراير 2003،الجريد الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية، عدد11.

(2) جدي وناسة: المرجع السابق، ص105.

وقد نص المشرع الجزائري على أنه تتكفل البلدية بصرف ومعالجة المياه القذرة والنفايات الجامدة والحضرية، قبل القائها بالوسط، ورئيس البلدية يشارك في تنفيذ المخططات الوطنية الخاصة بمكافحة التلوث البحري...إلخ.

ومع ذلك يبقى الطابع التقني لمشكلة التلوث البحري يعيق الأداء البلدي في مجال المكافحة، ولا يمكن للمصالح البلدية ضبط المخالفات واتخاذ الإجراءات اللازمة بشأنها، لعدم كفاءة أطرها ولنقص الوسائل المادية، ويبقى ذلك أدائها البيئي محدودا.[1]

ثالثا: دور الجمعيات في حماية البيئة.

أولا: حق تكوين الجمعيات البيئية والانخراط فيها.

بداية من الإعلان العالمي لحقوق الانسان عام 1948، في المادة 20 "أنه لكل شخص الحق في حرية الاشتراك في الاجتماعات والجمعيات السليمة" فإن الحق في المشاركة والانتماء للجمعيات يعتبر صورة من صور إرساء الديمقراطية التشاركية، وتسعى كل الدول إلى تكريس حق الأفراد في تكوين الجمعيات والانخراط فيها، وتكرس هذا الحق في الجزائر بموجب دستور 63 والدساتير اللاحقة له، حيث تضم 43 من دستور الجزائر سنة 1996 على هذا الحق بقولها: " حق إنشاء الجمعيات مضمون، تشجع الدولة إزدهار الحركة الجهوية "، كذلك أكد القانون 03-10 حق الأفراد في تشكل الجمعيات المعتمدة قانونا حيث نصت المادة 35 "تساهم الجمعيات المعتمدة قانونا والتي تمارس أنشطتها في مجال حماية البيئة وتحسين الاطار المعيشي في عمل الهيئات العمومية بخصوص البيئة، وذلك بالمساعدة وإيداء الرأي، والمشاركة وفق التشريع المعمول به". من خلال المادة نلاحظ أن المشرع الجزائري أخذ بمبادئ قمة الأرض بريودي جانيرو عام 1992، حيث ورد حق مشاركة الأفراد في المبدأ العاشر الذي أكدت، الحل الأفضل لمعالجة قضايا البيئة هو التربية وتوعية المواطنين.

الجمعيات البيئية يمكن لها أن تلعب دورا كبيرا في حماية البيئة، حيث سمح القانون بحق انشائها، إذ أن كثيرا من الجمعيات تجد أشكالا كبيرة من أجل تأسيسها، عندما تؤسس وتبدأ الاشتغال تجد عوائق كثيرة بسبب المداخيل المالية، وتجد نفسها عاجزة عن تحقيق

(1) واعلي جمال: المرجع السابق،ص ص174،173،171،170،168.

أهدافها خصوصا أنها تواجه أصحاب المنشآت الصناعية الكبيرة، بالإضافة إلى أنه قد تتحول الجمعية عن أهدافها الرئيسية مما يؤدي ذلك إلى حلها.[1]

ثانيا: حق الجمعيات البيئية في التقاضي.

حسب المادة 10/03 تنص أنه عندما يتعرض أشخاص طبيعيون لأضرار فردية، تسبب فيها فعل الشخص نفسه، وتعود إلى مصدر مشترك في الميادين المذكورة في المادة 37 من نفس القانون، فإنه يمكن كل جمعية معتمدة بمقتضى المادة 35 من نفس القانون، وإذا ما فرضها على الأقل شخصان طبيعيان معنيان، أن ترفع باسمها دعوى التعويض أمام أية جهة قضائية، يجب أن يكون التفويض الذي منحه كل شخص معني كتابيا، يمكن الجمعية التي ترفع دعوى قضائية عملا بالفقرتين السابقتين ممارسة الحقوق المعترف بها للطرف المدني أمام أية جهة قضائية.[2]

الفرع الثاني: الجزاءات الإدارية المترتبة عن مخالفة الإجراءات.

أولا: وقف النشاط والإخطار.

1/ الإخطار: قد يسمح المشرع للأفراد القيام بنشاطات وأعمال قد تكون لها تأثيرا على البيئة، وذلك دون الحصول على رخصة مسبقة ويكتفي باشتراط الإبلاغ أو الاخطار عنها، وذلك قبل أو بعد القيام بها، ومن خلال الإخطار تستطيع الهيئات الإدارية المختصة ان تراقب النشاط وتستعد لمواجهة الأخطار التي قد تلحقها بالبيئة والإخطار نوعان سابق للنشاط ولاحق له.[3]

ومن الأمثلة على الإخطار ما جاء به القانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة: " في حالة وقوع عطب أو حادث في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، لكل سفينة أو طائرة أو آلية أو قاعدة عائمة تنقل أو تحمل مواد سامة ضارة أو خطيرة أو محروقات من شأنها أن تشكل خطرا كبيرا لا يمكن دفعه، ومن طبيعته الحاق

---

(1) وكور فارس: حماية الحق في بيئة نظيفة بين التشريع والتطبيق،مذكرة ماجستير،حقوق الانسان، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة،2014،2013،ص ص85،84.

(2) أنظر المادة 38من القانون10/03،يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، المرجع السابق.

(3) خنتاش عبد الحق: تدخل الهيئات اللامركزية في حماية البيئة في الجزائر، رسالة دكتوراه ، تخصص تحولات الدولة،جامعة قاصدي مرباح، ورقلة ، 2010، 2011، ص 93.

ضرر بالساحل والمنافع المرتبطة به، يعذر صاحب السفينة أو الطائرة أو الآلية أو القاعدة العائمة باتخاذ كل التدابير اللازمة لوضع حد لهذه الأخطار".[1]

كذلك ما نصت عليه المادة 48 من القانون 19/01 على ما يلي:" عندما تشكل منشأة لمعالجة النفايات أخطار أو عواقب سلبية ذات خطورة على الصحة العمومية و/ أو على البيئة تأمر السلطة الإدارية المختصة المستغل باتخاذ الإجراءات الضرورية فورا لإصلاح هذه الأوضاع.

وفي حالة عدم امتثال المعني بالأمر، تتخذ السلطة المذكورة تلقائيا الإجراءات التحفظية الضرورية على حساب المسؤول و / أو توقف كل النشاط المجرم أو جزء منه.[2]

2/ وقف النشاط:

حيث قد تضطر سلطات الضبط الإداري من أجل تأمين حماية البيئة والحفاظ عليها من جميع الأخطار التي تهددها، إلى اصدار قرار اداري بغلق المؤسسة أو المنشأة أو وقف العمل بها، بسبب مخالفتها لمقتضيات حماية البيئة الواردة في النصوص القانونية السارية المفعول وهو جزء عيني، يتمثل في منع المنشأة أو المؤسسة من مزاولة نشاطها في المكان الذي ارتكبت فيه أو بسبب مخالفة متعلقة بهذا النشاط.[3]

ثانيا: سحب التراخيص.

يعد الترخيص من الأساليب الوقائية المانعة، التي تنتجها الإدارة لضبط الأنشطة التي قد ينجم عنها ضرر، من أجل وقاية الضرر والحيلولة دون وقوعها،[4] ويعتبر وقف أو إلغاء أو سحب التراخيص من أهم الجزاءات التي تدخل في صميم صلاحيات السلطات الإدارية المختصة، لأنها هي التي تمنح التراخيص، حيث تلجأ الإدارة إلى سحب الرخصة في حالات محددة قانونا في التشريع البيئي الجزائري والتي تتمثل فيما يلي:

---

(1)أنظر المادة 56 من القانون 10/03يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة،المرجع السابق.

(2) أنظر المادة 48 من قانون 01/ 19يتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها،مؤرخ في 12 ديسمبر 2001، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية، عدد 77.

(3) خنتاش عبد الحق: المرجع السابق ص،103.

(4) سه تكه داود محمد: الضبط الإداري لحماية البيئة، دراسة تحليلية مقارنة، دار شتات للنشر و البرمجيات، مصر،2012 ص205.

-أنه إذا أصبح استمرار تشغيل المشروع الاستثماري يمثل خطرا داهما على الأمن العام أو الصحة العامة أو التوازنات البيئية، عندما يخالف قواعد تصريف النفايات مثلا، أو قواعد الإغراق في البيئة البحرية.

-إذا وقف العمل بالمشروع لأكثر من المدة المحددة قانونا، إذ لا مجال لبقاء الترخيص وفق العمل.

-إذا صدر حكم نهائي بإغلاق المشروع أو إزالته.

-إذا تماطل صاحب المشروع في الامتثال للمقتضيات التقنية التي تفرضها الادارة[1].

حيث نصت المادة 102 من القانون 10/03 على أنه " يعاقب بالحبس لمدة سنة واحدة وبغرامة قدرها خمسمائة ألف دينار (500,000دج) كل من استغل منشأة دون الحصول على الترخيص المنصوص عليه في المادة 19، ويجوز للمحكمة أن تقضي بمنع استعمال المنشأة إلى حين الحصول على الترخيص ضمن الشروط المنصوص عليها في المادتين 19و20، ويمكنها أيضا الأمر بالنفاذ المؤقت الخطر كما يجوز للمحكمة الأمر بإرجاع الأماكن إلى حالتها الأصلية من أجل تحدده.[2]

نستنتج مما تقدم أن الإدارة تقوم بسحب الترخيص من الأفراد، إذا قاموا باستغلال المنشأة دون مراعاة الشروط اللازمة، كما أنه يعتبر التدبير الذي يحمي البيئة كما أنه يمثل الجزاء المناسب للتطبيق على الأشخاص المعنوية.

ثالثا: العقوبة المالية.

استحداث آلية جديدة في قانون المالية لسنة 1992 تتمثل في الرسم على التلوث، في حالة تجاوز المستغل للوسائل الكفيلة لحماية البيئة، وهذه الآلية لها طابع مالي تساهم من جهة في الإيرادات العامة، وكثيرا ما تكون في شكل رسوم مالية على المواد الملوثة، ويهدف هذا المرسوم إلى إزالة ومعاقبة كل ما تسبب في التلوث الصناعي، ومن أجل ذلك وضعت عدة تدابير لازمة من أجل معالجة الأخطار أو على الأقل التقليص من آثارها، وذلك عن طريق اقتناء الأجهزة لتصفية الغبار والغازات وهو ما حدث في العديد من

(1) واعلي جمال: المرجع السابق، ص ص354،353.

(2) أنظر المادة 102 من القانون 10/03 يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة،المرجع السابق.

الوحدات الصناعية، وتعد هذه الوسيلة طريقة للحد من الأنشطة الملوثة،[1] حيث تتمثل العقوبة المالية في:

1/الجباية البيئية:

عرفها وزير البيئة شريف رحماني (2002)" لقد اتفقنا مع أصحاب المؤسسات، أن يدفعوا مبلغا معينا من المال نظير ما يقومون به من تلويث...إذا تجاوزت مخلفاتهم الحد المسموح به حتى يساهموا بطريقة ما تحمل تكاليف إعادة التأهيل البيئي..." فالجباية البيئية هي اقتطاع نقدي جبري تفرضه الدولة على المنتج كعقوبة له على تلويث البيئة، وبالتالي عندما يدفع الملوث ثمن ملوثاته فإن هذا سيكون حافزا لعدم التلويث، أو البحث عن تكنولوجيا نظيفة بيئيا، كما أنه قد تم إدخال أول ضريبة بيئية من خلال قانون المالية لسنة 1992، حيث تم فرض الرسم المتعلق بالنشاطات الملوثة أو الخطيرة، لكن تجسيدها لم يتم إلا بعد استحداث عدة ترتيبات جبائية من خلال قوانين المالية 2000-2003/2002/2002.[2]

أ/ الرسم على النشاطات الملوثة أو الخطيرة:

تضمن قانون المالية لسنة 2000 مضاعفة الرسوم على النشاطات الملوثة البيئية، كما نص المخطط الوطني للأعمال من أجل البيئة والتنمية المستدامة، على تحمل المنشآت الملوثة لجزء من التكاليف المتعلقة بإصلاح الأضرار التي تعرضت لها البيئة، وفي هذا أقر قانون المالية لسنة 2003 رسم تكميلي على المياه المستعملة ذات المصدر الصناعي، وربطها بحجم المياه المنتجة ونوع التلوث وحدود القيم المحددة، بموجب التنظيم الساري المفعول.

ب/ الرسم على الوقود: تم تأسيسه طبقا للمادة 54 من قانون المالية لسنة 2000 تحدد تعريفه بدينار واحد لكل لتر من البنزين الممتاز والعادي الذي يحتوي على الرصاص، ويتم

---

(1) بن صافية سهام: الهيئات الإدارية المكلفة بحماية البيئة، مذكرة ماجستير، قانون الإدارة المالية، جامعة الجزائر 1، بن عكنون، 2010،2011، ص173.

(2) برني لطيفة: دور الإدارة البيئية في تحقيق مزايا تنافسية للمؤسسة الصناعية، دراسة حالة مؤسسة EN.ICA.BISKRA مذكرة ماجستير، اقتصاد وتسيير، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر،2006،2007، ص36.

توزيع ناتج هذا الرسم بالتساوي بين الصندوق الوطني للطرقات والطرق السريعة، وبين الصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث.[1]

2/مبدأ التلوث الدافع:

هو الذي يتحمل بمقتضاه كل شخص يتسبب نشاطه أو يمكن أن يتسبب في الحاق الضرر بالبيئة،نفقات كل تدابير الوقاية من التلوث والتقليص منه وإعادة الأماكن وبيئتها إلى حالتهما الأصلية. والمشاركة في الإجراءات المسبقة، عند اتخاذ القرارات التي قد تضر بالبيئة[2].

نستنتج من هذا التعريف أنه يفرض على الشخص الذي قام بنشاط أو تصرف ملوث يمس الطبيعة، دفع مبلغ مالي يحدد في القانون مسبقا في شكل ضريبة أو رسم وهذه من أجل اصلاح وإعادة الحالة إلى ما كانت عليها نظرا للأضرار اللاحقة بالوسط.[3]

المطلب الثاني: المسؤولية الجزائية المترتبة على الإخلال بقواعد البيئة البحرية.

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

الفرع الأول: أركان جريمة التلوث البحري.

1/الركن الشرعي:

إن مبدأ الشرعية يتطلب أن يكون النص الجنائي واضحا، يسهل عمل القاضي الجزائي إلا أننا نجد أن هذا الأمر مستبعد في التشريع الجنائي البيئي نتيجة كثرة التشريعات أصبح يشكل عائقا نحو القاضي الجنائي ، بالإضافة إلى الطابع التقني الغالب على القانون البيئي، ناهيك عن إشكالية التطبيق الزماني والمكاني للنص البيئي تبرز هنا بشكل واضح، وهذا كله

(1) علال عبد اللطيف : تأثر الحماية القانونية للبيئة في الجزائر بالتنمية المستدامة، مذكرة ماجستير، الدولة والمؤسسات العمومية، جامعة الجزائر1،2010،2011، ص ص55،56.

(2) أنظر المادة 3 فقرة 7 من القانون 10/03 يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة،المرجع السابق.

(3) بن صافية سهام: المرجع السابق، ص129.

نتيجة خصوصية الجريمة البيئية[1]، حيث جاء في المادة 500 من القانون البحري رقم 70/76 على ما يلي: " يعاقب بالإعدام كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية ألقى عمدا نفايات مشعة في المياه التابعة للقضاء الوطني".[2]

2.الركن المادي: يعد الركن المادي في جريمة التلوث البحري وغيرها من الجرائم البيئية من أهم الأركان التي تتميز بضعف ركنها المعنوي، لأن طبيعة النصوص القانونية المتعلقة بالبيئة خاصة البحرية تجعل مجرد الامتناع عن تنفيذ أحكامها جريمة قائمة في حد ذاتها، أنها جرائم بحرية بالامتناع أو جرائم سلبية، أو قد تكون أحيانا عبارة عن جرائم بيئية بالنتيجة، وهذا هو المجال الخصب لجرائم التلوث البحري والاعتداء على الثروات البحرية.[3]

أ/ الجرائم البيئيةالشكلية:

تشغل النصوص التنظيمية الحيز الأكبر للتشريع البيئي، وقد تشكل الجرائم البيئية جرائم بيئية شكلية بالامتناع، أو قد تنتج عن سلوك الجرائم البيئية بالإيجابية بالامتناع.

ب/الجرائم البيئية بالامتناع:

وهي التي تقع نتيجة سلوك سلبي من الجانح ينصب مخالفة للتنظيم البيئي المعمول به، أي أن الفرق يكون في صفة تصرف الجانح، هل كان جامدا أم متحركا وعليه نكون أمام جريمة بيئية سلبية بالامتناع عن تطبيق النص البيئي المعمول به بغض النظر عن تحقيق النتيجة عن ذلك، فانبعاث غازات من المصانع بقدر يتجاوز فيه الحدود المسموح بها نتيجة الامتناع عن وضع آلات التصفية يشكل جريمة، أما مجرد عدم وضع آلات بالموصفات يشكل جريمة بالامتناع.

3/الركن المعنوي:

يتمثل في القصد الجنائي والخطأ، والقصد الجنائي في نية وإرادة الجاني في ارتكاب الفعل مع علمه بأركان الجريمة، أما الخطأ يمكن أن يكون عمديا أو غير عمدي،إلا أن أغلب

---

(1) مشري راضية: المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي عن الجرائم البيئية، الملتقى الدولي حول: النظام القانوني لحماية البيئة في ظل القانون الدولي والتشريع الجزائري،جامعة 8 ماي 1945، قالمة، يومي 9 و 10 ديسمبر 2011 ص ص4،3.

(2) أنظرالمادة 500 من القانون البحري، المرجع السابق.

(3) جدي وناسة: المرجع السابق، ص ص132،131.

النصوص البيئية لا نجدها تشير إليه مما يجعل أغلب الجرائم البيئية مادية، تستخلص المحاكم الركن المعنوي فيها من السلوك المادي نفسه.

وتكتفي النيابة العامة بإثبات الركن الشرعي والمادي للجريمة لينجم عن ذلك قيام مسؤولية المتهم.[1]

الفرع الثاني : معاينة جرائم التلوث البحري.

1/معاينة جرائم التلوث البحري.

أهم جهاز أسندت له مهمة معاينة الجرائم البيئية، هم مفتشو البيئة وهو ما نص عليه القانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة،حيث يقوم مفتشو البيئة بالبحث والتحري عن الجرائم ضد البيئة عموما،والبيئة البحرية خاصة وهذا حسب المادة (111) من القانون 10/03 وهنا نلاحظ بأن هذه النصوص القانونية منحت نفس السلطات التي يتمتع بها الموظفون والأعوان المنصوص عليهم بالمادة(21) من قانون الإجراءات الجزائية،ويمارسون مهامهم طبقا لقانون الإجراءات الجزائية[2]، كما تنص المادة (27) من قانون الإجراءات الجزائية الجزائري"يباشر موظفو وأعوان الإدارات والمصالح العمومية بعض سلطات الضبط القضائي التي تناط بموجب قوانين خاصة، حسب الأوضاع المقررة في هذه القوانين ويمارسون مهامهم طبقا لنص المادة (13) من قانون الإجراءات الجزائية[3].

كما أن مفتشي البيئة أثناء تأدية مهامهم يستعينون دوما بضباط الشرطة القضائية وذلك تفاديا للعراقيل التي قد يواجهوها.

---

(1) مشري راضية: المرجع السابق،ص ص4،5.

(2) أنظرالمادة (111) من القانون 10/03يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة،المرجع السابق.

(3)المادة(27) من الأمر رقم 66 /155 المتضمن لقانون الإجراءات الجزائري، المؤرخ في 8 يونيو 1955 ،الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية،– عدد47 ، 1966

2/المتابعة الجزائية لجريمة التلوث البحري:

الدعوى العمومية هي حق المجتمع الاقتصادي من الجرائم المرتكبة وقد جعل القانون مهمة تحريكها للنيابة العامة حيث تمارسها باسم المجتمع،فعند وقوع جريمة ما تختص النيابة العامة بتحريك الدعوى العمومية بمجرد علمها بوقوع جريمة[1]،والنيابة العامة لا تقوم بتحريك الدعوى إلا بعد رفع شكوى من المضرور أو عن طريق الضبطية القضائية.

أولا:عن طريق النيابة العامة.

تعتبر النيابة العامة طرفا بارزا في مواجهة الجنوح البيئية،ومن بينها التي تقع على مستوى البيئة البحرية من جراء التلوث والمتسببين في حدوثه فهي مكلفة بمتابعة هذا الجانح،وكذلك باسم المجتمع,بعد أن تتصل بمحاضر معايني الجنوح الخاصة بالبيئة البحرية نأو بعد شكوى ترفع ضد الجانح وتبقى لها سلطة الملائمة في تحريك الدعوى العمومية أو وقف المتابعة[2].

نستنتج مما سبق أنه يجوز لكل متضرر من جريمة ما،أن يلجأ إلى وكيل الجمهورية المختص محليا لاتخاذ الإجراءات القانونية.

ثانيا: عن طريق الضبطية القضائية.

وتتم بتقديم شكوى لدى ضباط الشرطة القضائية ، وذلك عن الوقائع المرتكبة ضد البحر والتي يشكل وصفها جنحة حسب القانون 10/03 المتعلق بالبيئة في إطار التنمية المستدامة والقانون البحري،إضافة إلى القانون 02/02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه، حيث يقوم ضباط الشرطة بالتحقيق الابتدائي في القضية بناء على تعليمات وكيل الجمهورية أو من تلقاء أنفسهم.

حيث بعد التحري يقوم ضباط الشرطة القضائية بإعداد محضر،يتضمن الوقائع ووصفها الجزائي وكذا أسماء وأقوال الأطراف المعنية،وله في ذلك أن يرسل المحضر إلى

---

(1) المادة (1) من قانون الإجراءات الجزائية الجزائري،المرجع السابق.

(2) أنظر المادة (63) ،المرجع نفسه.

وكيل الجمهورية [1]،أو أن يقدم الأطراف مباشرة أمام وكيل الجمهورية لإتخاذ الإجراءات اللازمة.

الفرع الثالث: الجرائم البيئية والجزاءات المطبقة عليها لحماية البيئة البحرية.

أولا/العقوبات الأصلية:

1/عقوبة الإعدام : نصت عليه المادة 500 من القانون البحري الجزائري.

2/عقوبة الحبس : وبخصوص عقوبة الحبس فقد نص عليها القانون المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، من خلال المادة 94 " يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة من مائة ألف دينار (100,000دج) إلى مليون دينار (1000,000دج) أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط كل ربان سفينة غير خاضع لأحكام المعاهدة المذكورة أعلاه، يرتكب مخالفة لأحكام المادة 93 أعلاه."

كذلك نصت المادة 100 حيث جاء فيها " يعاقب بالحبس لمدة سنتين وبغرامة قدرها خمسمائة ألف دينار (500,000دج) كل من رمى أو فرغ أو ترك تسربا في المياه السطحية أو الجوفية، أو في مياه البحر الخاضعة للقضاء الجزائري بصفة مباشرة أو غير مباشرة".[2]

كذلك قانون الصيد نجده نص على عقوبة الحبس في المادة 85" والتي تعاقب بالحبس من شهرين إل ثلاث سنوات كل من يمارس الصيد أو أي نشاط ... آخر خارج المناطق والقنوات المنصوص عليها في هذا القانون".[3]

كذلك نصت المادة 102 من القانون المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة على عقوبة الحبس.

3/ عقوبة الغرامة:

تعتبر الغرامة من العقوبات الأصلية وهي عبارة عن مبلغ من المال يلتزم المحكوم بدفعه إلى خزينة الدولة، وهو ما جاء في القانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية

---

(1) المادة (29)من قانون الإجراءات الجزائية الجزائري،المرجع السابق.

(2) المادة 100،94 من القانون10/03 يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة،المرجع السابق.

(3) المادة 85 من القانون 07/04 يتعلق بالصيد، مؤرخ في 4 غشت 2004 ،الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية، عدد51.

المستدامة، حيث نصت المادة 98 " يعاقب بغرامة من مائة ألف دينار (10,000دج) كل من خالف أحكام المادة 37.

كذلك نص المادة 99 التي جاء فيها " يعاقب بالحبس من سنة إلى خمس سنوات وبغرامة من مليوني دينار(2000,000دج) إلى عشرة ملايين دينار (10.000.000دج) كل من خالف أحكام المادة 57 من هذا القانون ونجم عن ذلك صب المحروقات أو مزيج من المحروقات في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري".[1]

ثانيا/العقوبات التكميلية والتبعية:

1/العقوبات التبعية: نلجأ إلى هذه العقوبة إذا كنا بصدد جناية بيئية أي أنها لا تتعلق بالجنايات، وتطبق هذه العقوبة حسب ما نصت عليه المادة 3 من فقرة 4 من قانون العقوبات الجزائري، والجنايات البيئية في التشريعات البيئية كما رأينا سابقا تعد قليلة لأن أغلب الجرائم جنح ومخالفات، أما المجال البيئي البحري فقذ طبقت فيه عقوبة الإعدام، لذلك فيمكن تطبيق هذه العقوبة على الجناية المعاقب عليها بالمادة 87 مكرر من قانون العقوبات الجزائري.[2]

2/العقوبات التكميلية:

إن العقوبات التكميلية نصت عليها المادة 9 من قانون العقوبات وهي كالآتي:

العقوبات التكميلية هي:

1/ الحجز القانوني.

2/ الحرمان من ممارسة الحقوق الوطنية والمدنية والعائلية.

3/ تحديد الإقامة.

4/ المنع من الإقامة.

5/ المصادرة الجزئية للأموال.

6/ المنع المؤقت من ممارسة مهنة أو نشاط.

7/ إغلاق المؤسسة.

---

(1)أنظر المادة 98، 99 ،من القانون10/03 يتعلقبحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، المرجع السابق.

(2) جدي وناسة: المرجع السابق، ص143.

8/ الإقصاء من الصفقات العمومية.

9/ الحظر من اصدار الشيكات و/أو استعمال بطاقات الدفع.

10/ تعليق أو سحب رخصة السياقة أو إلغاؤها مع المنع من استصدار رخصة جديدة.

11/ سحب جواز السفر.

12/ نشرأو تعليق حكم أو قرار الإدانة.[1]

من كل ما تقدم نستنتج أن الجرائم البيئية، والجزاءات المطبقة عليها لحماية البيئة البحرية تتكون من عقوبات أصلية وعقوبات تكميلية وتبعية، وهذا نتيجة اهتمام المشرع الجزائري بالبيئة البحرية.

كذلك من خلال نص المادة التي ذكرت المصادرة وهي اجراء لا يطبق إلا بوجود نص قانوني يقرره، ولها دور كبير في مواجهة الجنوح الماسة بالبيئة البحرية، حيث نجد أن قانون العقوبات الجزائري أجاز للمحكمة عند الحكم بالإدانة في جناية أو جنحة، ان تحكم بمصادرة الأشياء المضبوطة التي تحصلت من الجريمة، والتي استعملت في ارتكابها والتي كانت معدة لاستعمالها فيها.

كما ذكرت المادة نشر الحكم بمعنى أن المحكمة الجزائية عند إصدار حكمها تقوم بنشره ليطلع عليه الجمهور، ثم العلم بمضمون وحقيقة المخالفة، ويكون النشر في احدى الصحف، أو بتعليقه في الأماكن التي بينها وعلى نفقة المحكوم عليه، وأن لا تتجاوز النشر المبلغ الذي يحدده الحكم، ويجب أن لا يتجاوز مدة التعليق شهرا واحدا.

كذلك ذكرت المادة المنع من ممارسة النشاط، وهو من التدابير الاحترازية الشخصية وهو من الأساليب الوقائية الهدف منه منع الجانح من ارتكاب الجريمة البحرية، حيث تكون المهنة أو النشاط عاملا لارتكابها.

(1)أنظر المادة 9 من الأمر رقم 66،156يتضمن قانون العقوبات، المؤرخ في 18 صفر 1386 الموافق ل 8 يونيو 1966،المعدل والمتمم.

كذلك نصت المادة على الوقف المؤقت للنشاط أو حل المؤسسة أو إزالتها وهو يعد من التدابير الاحترازية المناسبة، على الشخص المعنوي ويكون بين الغلق المؤقت والتوقيف النهائي، في حالة مخالفة النظام البيئي إلى جانب إمكانية حل الشخص المعنوي.

المطلب الثالث: إقرار المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري.

المسؤولية المدنية هي نظام قانوني يلتزم بمقتضاه كل من ارتكب خطأ أو عملا غير مشروع بتعويض من أضر في نفسه أو ماله، وبالتالي فإن الفعل الضار هو الذي ينشئ الرابطة القانونية بين المسؤول وهو الذي يفرض الالتزام بتعويض ما يسببه الغير من أضرار[1]، ومن خلال هذا المطلب سنتناول أساس المسؤولية وكذلك خصائص الضرر الناتج عن التلوث البحري وكذلك نتطرق إلى آثار قيام المسؤولية المدنية.

الفرع الأول: أساس المسؤولية المدنية.

إذا نظرنا إلى قواعد المسؤولية المدنية في التشريع الجزائري فإننا لا نجد قواعد خاصة لتنظيم المسؤولية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية، كذلك القانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، لذلك لا بد من الرجوع إلى القواعد العامة للمسؤولية المدنية في القانون المدني حسب المادة 124 " كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض"[2]، حيث يكون إثبات الخطأ وما لحقه من ضرر، بالنظر إلى النصوص التشريعية الخاصة التي أنشأت التزامات قانونية محددة بالنسبة لمن يمارسون نشاطات قد تتسبب في إحداث ضرر بالبيئة، ومن جانب آخر يرى البعض أنه توجد مزايا متعددة في رجوع المضرور على المسؤول بمقتضى المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية المؤسسة على الخطأ، كما لاحظ الشراح أنه عندما يثبت الخطأ في جانب المسؤول لا يكون على المضرور أن يبرهن على أن الضرر الذي

---

(1) سعيدان على: المرجع السابق، ص311.

(2) أمر رقم 58/75 يتضمن القانون المدني، المؤرخ في 26 سبتمبر المعدل والمتمم بالقانون رقم 10/05 المؤرخ في 20 يونيو 2005.

أصابه ضرر غير عادي، على عكس الحال في مجال الجوار غير المألوفة، خاصة وأن موقف القضاء ليس واضحا في تحديد هذه المضار غير المألوفة للجوار.[1]

الفرع الثاني: خصائص الضرر الناتج عن التلوث البحري.

إن الضرر الناتج عن التلوث البحري له خصائص معينة، ويختلف عن الضرر المنصوص عليه في القواعد العامة للمسؤولية المدنية، وهو ناتج عن التطور التكنولوجي وغير قابل للإصلاح وتتمثل خصائصه فيما يلي:

أولا/ أن التلوث البحري ضرر غير شخصي :

أي أنه يمس بشئ مستعمل من طرف الجميع ولا يملكه شخص بذاته، أي لسنا بصدد المساس بمصلحة شخصية[2]، وهذا ما جاءت به المادة 52 من القانون 10/03 السابق الذكر، " يمنع داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري، كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها:

1/ الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية.

2/عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والتربية المائية والصيد البحري.

3/ إفساد نوعية المياه البحرية من حيث استعمالها.

4/ التقليل من القيمة الترفيهية والجمالية للبحر والمناطق السياحية، والمساس بقدراتها السياحية.[3]

كذلك كل التشريعات تجعل مجال حماية البيئة بصفة عامة للجمعيات حق التمثيل القانوني، للحد من الاعتداءات البيئية كما يمكن تفويضها من أجل أن ترفع باسمها دعوى التعويض[4]، كذلك ما نصت عليه المادة 8 من القانون 10/03 " تعين على كل من له معلومات حول ضرر أو حالة تؤثر على الصحة العمومية بإبلاغ السلطة المكلفة بالبيئة".[5]

---

(1) سعيدان علي: المرجع السابق،ص ص316،315.

(2) جدي وناسة: المرجع السابق، ص117.

(3) أنظر المادة 52من القانون 03/ 10يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، المرجع السابق.

(4) جدي وناسة، المرجع السابق، ص117

(5) أنظر المادة 8 من القانون 10/03 يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، المرجع السابق.

ثانيا/التلوث البحري ضرر غير مباشر:

إن التلوث البحري لا يصيب الإنسان بصفة مباشرة وإنما يصيب المياه بما تحتويه من موارد حية (كالأسماك) وغير حية (المعادن)، حيث يؤدي التلوث إلى موت الأسماك وهي بدورها تؤدي إلى التأثير على صحة الإنسان، كذلك المعادن التي يحتاجها الإنسان وهذا النوع من التلوث ضرر، لا يمكن إصلاحه عن طريق الترميم والإزالة أو إعادة الحال إلى ما كانت عليه.[1]

ثالثا/التلوث البحري له طبيعة خاصة:

للتلوث البحري له طبيعة خاصة تميزه فحسب المادة 29 من القانون 10/03 " تعتبر مجالات محمية وفق هذا القانون، المناطق الخاضعة إلى أنظمة خاصة لحماية المواقع والأرض والنبات والأنظمة البيئية، وبصفة عامة تلك المتعلقة بحماية البيئة"[2]، إذن الضرر له طبيعة مزدوجة ومثال ذلك تلوث البيئة البحرية بالنفط.

الفرع الثالث: آثار المسؤولية المدنية.

إذا تحقق الضرر يكون حق المتضرر في التعويض، وهو نوعين عينيا أو نقديا.

أولا/ التعويض العيني: هو إعادة الحال إلى ما كانت عليه من قبل الضرر، ويعد الأفضل في مجال الأضرار البيئية[3]، وقد نص القانون المدني الجزائري في المادة 180 على ما يلي: "يكون إعذار المدين بإنذاره أو بما يقوم الإنذار، ويجوز أن يتم الأعذار عن طريق البريد على الوجه المبين في القانون، كما يجوز أن يكون مترتبا على اتفاق يقضي بأن يكون المدين معذرا بمجرد حلول الأجل دون الحاجة إلى أي إجراء آخر".[4] والمشرع الجزائري يرى أن ارجاع الحال إلى ما كانت عليه مرتبط بالعقوبة الجزائية حسب المادة 102 " يعاقب بالحبس لمدة سنة واحدة وبغرامة قدرها خمسمائة ألف دينار (500,000دج) كل من اشتغل منشأة دون الحصول على ترخيص...".[5]

---

(1) جدي وناسة: المرجع السابق،ص118.

(2)أنظر المادة 29 من القانون 10/03 يتعلق بحماية البيئة في غطار التنمية المستدامة،المرجع السابق.

(3) جدي وناسة: المرجع السابق،ص118.

(4) أنظر المادة 180 من القانون المدني،المرجع السابق.

(5) المادة 102 من القانون 10/03 يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة،المرجع السابق.

ثانيا/التعويض النقدي:

هو تعويض المتضرر بمبلغ نقدي نتيجة ما أصابه من ضرر المحكمة هي آلية الدفع، حيث يلجأ القاضي إلى التعويض النقدي في الحالات التي لا يمكن إعادة الحال إلى ما كانت عليه كون الضرر لا يمكن إصلاحه، وهذا التعويض يتناسب مع التلوث البحري من جراء التلوث الذي تحدثه السفن، فتؤدي إلى القضاء على الكائنات الحية البحرية لهذا فالتعويض النقدي هو المناسب لهذا النوع من الضرر.[1]

(1) جدي وناسة: المرجع السابق، ص119.

خلاصة الفصل الثاني:

في هذا الفصل تطرقنا إلى الاتفاقيات الدولية والداخلية التي التزمت بها الجزائر في مجال حماية البيئة البحرية، وكذا أشكال حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري، حيث نتيجة للتلوث الذي تتعرض له البيئة البحرية الجزائرية، فقد اتخذت الجزائر مجموعة من التدابير الوقائية لردع هذا التلوث.

أيضا تطرقنا إلى إقرار المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري في الجزائر، كما تطرقنا إلى خصائص الضرر الناتج عن التلوث البحري.

ثم تطرقنا إلى المسؤولية الجزائية المترتبة على الاخلال بقواعد البيئة البحرية، وذلك من خلال معرفة أركان جريمة التلوث البحري وكذا التدابير المطبقة لحماية البيئة البحرية.

الخاتمة

تتميز البيئة البحرية بأهمية خاصة مما يجعلها متميزة عن كافة عناصر البيئة الأخرى وتقوم هذه الأهمية على ما تتمتع به من طبيعة متميزة، إذ أنها تعد النموذج الأمثل للبيئة الإنسانية حيث صار للبيئة البحرية مجالا وطنيا وعالميا للاهتمام العلمي والقانوني، وذلك من خلال الدراسات والبحوث التي حاولت اثارة الوعي بأهميتها وبمواردها وما تتعرض له من إفساد واستنزاف مقصود وتمتد هذه الأضرار زمانيا ومكانيا، إذ أنها لا تقف عند مكان ارتكابها وإنما تتعداه لتشمل أماكن متعددة ودولا مجاورة، حيث أن مشكلة التلوث البحري أصبحت خطرا كبيرا على العالم أجمع، مما يجعله مبررا كافيا لإجماع الدول على ضرورة الالتزام بحماية تلك البيئة وذلك من خلال فرض إجراءات فعالة لمنع ومكافحة تلويثها، وذلك من خلال وضع ضوابط قانونية تحد من التلوث وتلقي بالمسؤولية وترتب الجزاء الجنائي والمدني على محدثيه، من خلال الاتفاقيات الدولية المختلفة التي ألقت التزاماتها القانونية والدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث، ومن بينها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 التي تضمنت قسما خاص بموضوع حماي البيئة البحرية، وذلك في الجزء الثاني عشر منها حيث تم فيه حصر لأهم مصادر الملوثات البحرية.

ومن هنا كان من الضروري على المشرع الجزائري التدخل بترسانة من النصوص القانونية لحماية البيئة البحرية من الأضرار الناجمة عن التلوث الذي أحدثه الإنسان نتيجة عبثه بتلك البيئة واستغلالها استغلالا سيئا،كما أنه التزم بعدة اتفاقيات عالمية ودولية وإقليمية في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث كما أنها وضعت الضوابط والأساليب الإدارية والجزاءات المدنية والجزائية،التي تراها مناسبة لتوقيعها على مرتكب الجرائم التي تمس المجال البحري الوطني.

ومنه نستنتج أن:

-المشرع الجزائري بذل جهود معتبرة من أجل تجسيد القواعد الدولية التي قبلتها الجزائر في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي والتلوث الناجم عن السفن والطائرات، وذلك من خلال المصادقة على العديد من الاتفاقيات والبروتوكولات

– حتى الإدارة وما تقم به من صلاحيات السلطة العامة وسلطات الضبط الإداري تلعب دورا مهما وأساسيا ووقائيا فيما يخص البيئة البحرية.

الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية ، و ذلك بالنظر إلى المكانة التي يحتلها قطاع المحروقات وكذا قطاع النقل البحري في الجزائر.

– أما فيما يخص موضوع المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري توصلنا إلى أنه لا يزال يشوبه غموض وعدم التحديد ، حيث نتج عنه عدم التحديد الدقيق للمصطلحات مثال على ذلك التلوث، حيث لم يتم التوصل لتعريف محدد لحد الآن لنتمكن من تنظيم بشأنه قواعد هذه المسؤولية أو لتحديد المسؤول في ضوئه،حيث نجد أن المشرع الجزائري لم يشر إليها في القانون المدني أو القوانين الأخرى مما أدى بنا إلى مشكلة في تحديد أساس لهذه المسؤولية.

– أما بالنسبةالمسؤولية الجزائية: فقد وجدنا أنه نظرا لنقص القضاة وضعف الإدارة في هذا المجال وتعدد القوانين الخاصة والمتعلقة بالبيئة البحرية، جعل مهمة القضاء صعبة في الوقوف أمام الجرائم التي تلحق بالبيئة البحرية.

الاقتراحات البيئة التي من شأنها تحسين الوضعية الحالية للجزائر، على المستويين الداخلي والدولي في مجال حماية البيئة البحرية:

*تكييف المشرع الجزائري مع الأحكام الواردة في الاتفاقيات الدولية التي قبلتها الجزائر بشأن حماية البيئة البحرية ، وذلك من خلال إدماج الإتفاقيات الدولية في القوانين الوطنية.

*يجب توفير قضاة مؤهلين ومتخصصين للنظر في القضايا التي تخص البيئة البحرية بصورتيها المدنية والجزائية،ويجب أن تأخذ هذه القضايا طابع الإستعجال للتمكن من ضبط الأضرار التي تمس المجال البحري.

قائمة المراجع

1/ المراجع باللغة العربية:

أولا:القرآن الكريم

سورة يونس الأية رقم 87

ثانيا : الكتب 1/أحمد محمود الجمل:حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات والمعاهدات الدولية- منشأة المعارف الإسكندرية، دون سنة النشر.

2/جمال محي الدين:القانون الدولي للبحار- الطبعة الأولى-دار الخلدونية للنشر والتوزيع الجزائر،2009.

3/حسين الفتلاوي:موسوعة القانون الدولي للبحار الطبعة 2- دار الثقافة للنشر والتوزيع ، **4**.2012/ خالد مصطفى قاسم:إدارة البيئة والتنمية المستدامة في ظل العولمة المعاصرة -الطبعة 2 الدار الجامعية الإسكندرية،2010 .

5/رياض صالح أبو العطا:حماية البيئة من منظور القانون الدولي العام دار الجامعة الجديدة- الأزاريطة، 2002.

6/ سايح تركية:حماية البيئة في ظل التشريع الجزائري الطبعة الأولى مكتبة الوفاء القانونية،2014.

7/ سمير حامد الجمال: الحماية القانونية للبيئة دار النهضة العربية القاهرة،**8**.2007/سه نكه داود أبو العطا:الضبط الإداري لحماية البيئةدراسة تحليلية مقارنة دار شتات للنشر والبرمجيات مصر،**9**.2012/عبده عبد الجليل عبد الوارث:حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية المكتب الجامعي الحديث،2006. **10**/علي عدنان الفيل:المنهجية التشريعية في حماية البيئةدراسة مقارنة دار الثقافة للنشر والتوزيع الأردن،2012.

11/علي عدنان الفيل:شرح التلوث البيئي في قوانين حماية البيئة البحرية ،(دراسة مقارنة)الطبعة الأولى المركز القومي للإصدارات القانونية،**12**2013/عبد المنعم داود:القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية،الطبعة الأولى منشأة

المعارف الإسكندرية،**13**.1999/لكحل أحمد: دور الجماعات المحلية في حماية البيئة دار هومة للطباعة والنشر و التوزيع – الجزائر ، 2014.
14/محمد أحمد منشاوي: الحماية القانونية للبيئة البحريةدراسة مقارنة دار النهضة العربية،2005 .
15/ماجد راغب الحلو: قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة منشأة المعارف الإسكندرية،2002.
16/محمد سعيد الدقاق,مصطفى سلامة حسين: القانون الدولي المعاصر دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية،1997. **17**/محمود بو سلطان: مبادئ القانون الدولي الجزء الأول ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر،1994. **18**/نوار دهّام مطر الزبيدي: الحماية الجنائية للبيئة الطبعة الأولى منشورات الحلبي الحقوقية،2014.
19/ياسر فاروق المنياوي: المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة دار الجامعة الجديدة –الأزاريطة ،2008.

ثالثا:المذكرات والرسائل

1/بن أحمد عبد المنعم: الوسائل القانونية الإدارية لحماية البيئة في الجزائر أطروحة دكتوراه – قانون عام جامعة الجزائر يوسف بن خدة،2009/2008.
2/بالي حمزة : إدارة الأخطار الصناعية كمدخل لتحقيق التنمية المستدامة،تشخيص واقع التأمين في الجزائر، دراسة مركب تمييع الغاز بسكيكدة –أطروحة دكتوراه جامعة أمحمد بوقرة بومرداس،2015/2014.
3/ حسونة عبد الغني: الحماية القانونية للبيئة في إطار التنمية المستدامة أطروحة دكتوراه قانون أعمال جامعة محمد خيضر بسكرة،2013/2012.
4/سعيدان علي: الحماية القانونية للبيئة من التلوث بالمواد الخطرة في التشريع الجزائري أطروحة دكتوراه جامعة الجزائر يوسف بن خدة،2007.

5/واعلي جمال: الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، (دراسة مقارنة) رسالة دكتوراه القانون الخاص جامعة أبي بكر بالقايد تلمسان،2010/2009.

6/وناس يحي: الآليات القانونية لحماية البيئة في الجزائر رسالة دكتوراه القانون العام جامعة أبي بكر بالقايد تلمسان،2007.

7/بن صافية سهام: الهيئات الإدارية المكلفة بحماية البيئة مذكرة ماجستير قانون الإدارة المالية جامعة الجزائر بن عكنون،2011/2010.

8/برني لطيفة:دور الإدارة البيئية في تحقيق مزايا تنافسية للمؤسسة الصناعية،دراسة حالة مؤسسةEN.ICA.BISKRA – مذكرة ماجستير اقتصاد وتسيير جامعة محمد خيضر بسكرة الجزائر،2007.

9/جدي وناسة: الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري مذكرة ماجستير قانون أعمال جامعة محمد خيضر بسكرة،2008/2007

10/ حلايمية مريم: الحماية الدولية للبيئة البحرية،(حالة البحر الأبيض المتوسط) مذكرة ماجستير القانون العام جامعة قسنطينة1 ،2013/2012.

11/ حمد بن زعيمة عباسي: حماية البيئة،دراسة مقارنة بين الشريعة الإسلامية والقانون الجزائري مذكرة ماجستير شريعة وقانون جامعة الجزائر

الخروبة،2002**12**/خنتاش عبد الحق: تدخل الهيئات اللامركزية في حماية البيئة في الجزائر رسالة دكتوراهتحولات الدولة جامعة قاصدي مرباح

ورقلة،2011/2010. **13**/ذوادي جعفر: المسؤولية الدولية عن تلويث البيئة البحرية بأنشطة غير محرمة دوليا مذكرة ماجستير بدون سنةجامعة باجي مختار عنابة.

14/زيتوني زهور: الجزائر ومدى إدماج الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية في قانونها الداخلي مذكرة ماجستير القانون الدولي والعلاقات الدولية جامعة الجزائر،2003/2002.

15/علال عبد للطيف: تأثر الحماية القانونية للبيئة في الجزائر بالتنمية المستدامة مذكرة ماجستير الدولة والمؤسسات العمومية جامعة الجزائر2010،2011/1.
16/عباس إبراهيم دشتي: الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط مذكرة ماجستير قانون عام جامع الشرق الأوسط عمان الأردن،2010.
17/قانة يحي: الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة مذكرة ماجستير قانون عام جامعة قسنطينة،2014/2013.
18/لقمان بامون : المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي عن جريمة تلويث البيئة مذكرة ماجستير جامعة قاصدي مرباح –ورقلة ،2011/2010.
19/معيفي كمال: آليات الضبط الإداري لحماية البيئة في التشريع الجزائري مذكرة ماجستير قانون إداري وإدارة عامة جامعة العقيد الحاج لخضر باتنة 2011.
20/ **ضر حسنة**: الحماية القانونية للبيئة من التلوث في ضوء القانون الدولي الإنساني مذكرة ماجستير القانون العام جامعة باجي مختار عنابة،2011/2010
21/**وكور فارس**: حماية الحق في بيئة نظيفة بين التشريع والتطبيق مذكرة ماجستير حقوق الإنسان جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة،2014/2013.

رابعا:القوانينأولا:القوانين

1/القانون رقم 80/76: مؤرخ في 10 أفريل 1977 يتعلق بالقانون البحري الجريدة الرسميةللجمهورية الجزائرية الديمقراطية،عدد 29.
2/ القانون 03/83:المؤرخ في 22 ربيع الثاني 1403 الموافق ل 5 فبراير 1983 ، يتعلق بحماية البيئة.

3/ القانون 19/01: مؤرخ في 12 ديسمبر 2001- يتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها،الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية رقم 77.

4/ القانون 02/02:مؤرخ **في 5 فبراير** 2002- يتعلق بحماية الساحل وتثمينه الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية،عدد 10.

5/ القانون رقم 03/01: مؤرخ في 17 فبراير 2003 يتعلق بالتنمية المستدامة للسياحة الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية ، عدد 11 .

6/ القانون 10/03:المؤرخ في 19 جويلية 2003 يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية رقم 43.

7/القانون 07/04: مؤرخ في 4 غشت 2004 –يتعلق بالصيد الجريدةالرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية رقم 51.

ثانيا :الأوامر :

1/الأمر رقم 155/66: المؤرخ في 8 يونيو 1966- المتضمن لقانون الإجراءات الجزائية الجزائري الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية،عدد 47.

2/الأمر رقم 156/66: المؤرخ في 18 صفر عام 1386 –الموافق ل 08 يونيو 1966- يتضمن قانون العقوبات المعدل والمتمم.

3/أمر رقم 58/75 مؤرخ في 26 سبتمبر المعدل والمتمم بالقانون رقم 10/05 المؤرخ في يونيو 2005 المتضمن القانون المدني.**خامسا:المجلات1**/أحمد عبد الكريم سلامة:المجلة المصرية للقانون الدولي الجمعية المصرية للقانون الدولي القاهرة،1989.

2/ كيحل كمال:المسؤولية الموضوعية الدولية عن التلوث البحري مجلة واحات البحوث والدراسات العدد 5 ، 2009.

سادسا:الملتقيات

1/مشري راضية:المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي عن الجرائم البيئية،الملتقى الدولي حول:النظام القانوني لحماية البيئة في ظل القانون الدولي والتشريع الجزائري،جامعة 8 ماي 1945 ،قالمة،يومي 09 و 10 ديسمبر 2013

2/ المراجع الأجنبية :

1 /Larousse , dictionnaire de poche- francais anglais-France,1999.

2/ larousse de poche ,dictionnaire des nom popres ,précis de grammaire ,paris 1979.

3/الأنترنت:

/www.univ-saida-dzاليوم 09/12/2015الساعة 21/28

الفهـــــرس

مقدمة	1
الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للبيئة البحرية والتلوث البحري	6
المبحث الأول: ماهية البيئة البحرية	8
المطلب الأول: تعريف البيئة والبحر	8
الفرع الأول: تعريف البيئة	8
الفرع الثاني: تعريف البحر	11
المطلب الثاني:أقسام البيئة البحرية	13
الفرع الأول: بيئة البحر الإقليمي	13
الفرع الثاني:بيئةالمنطقة المجاورة	14
الفرع الثالث: بيئة المنطقة الإقتصادية الخالصة	14
الفرع الرابع: بيئة الجرف القاري	15
الفرع الخامس: بيئة أعالي البحار	16
المطلب الثالث: طبيعة البيئة البحرية وأهميتها	16
الفرع الأول: طبيعة البيئة البحرية	16
الفرع الثاني: أهمية البيئة البحرية	18
المبحث الثاني:ماهية التلوث البحري	21
المطلب الأول: مفهوم التلوث البحري وتحديد عناصره	22
الفرع الأول: تعريف التلوث البحري	22
الفرع الأول: تعريف التلوث البحري	22
الفرع الثاني:عناصر التلوث البحري	24
الفرع الثالث: تعريف التلوث البحري في الاتفاقيات الدولية	25
الفرع الرابع: تعريف التلوث البحري في الاتفاقيات الإقليمية	25
الفرع الخامس: تعريف التلوث البحري في التشريع الجزائري	26
المطلب الثاني: أنواع التلوث البحري	26

الفرع الأول: أنواع التلوث البحري بالنظر إلى طبيعته	26
الفرع الثاني: أنواع التلوث البحري بالنظر إلى مصدره	27
الفرع الثالث: أنواع التلوث البحري بالنظر إلى آثاره	28
المطلب الثالث: مصادروأسباب التلوث البحري	29
الفرع الأول:مصادر التلوث البحري	29
الفرع الثاني: أسباب التلوث البحري	33
خلاصة الفصل الأول	35
الفصل الثاني: النظام القانوني لحماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري	36
المبحث الأول: مدى إهتمام الجزائر بالبيئة البحرية عبر التاريخ	37
المطلب الأول: الشؤون البحرية الجزائرية قبل الإستعمار	37
المطلب الثاني: مدى اعتناء الجزائر بالشؤون البحرية بعد الاستقلال	38
المطلب الثالث:أقسام البيئة البحرية الجزائرية	39
الفرع الأول:المياه الإقليمية	40
الفرع الثاني: المنطقة المتاخمة	40
الفرعالثالث:المنطقة الإقتصادية الحالصة	40
المبحث الثاني:الاتفاقيات الدولية التي أبرمتها الجزائر في مجال حماية البيئة البحرية	41
المطلب الأول:المصادقة على الإتفاقيات الدولية الخاصة بمنع تلويث البيئة البحرية منالسفن والطائرات	41
الفرع الأول:إتفاقية لندن 1973 الخاصة بمنع التلوث من السفن	42
الفرع الثاني:بروتوكول برشلونة 1976 الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات	42
الفرع الثالث:إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982	43
المطلب الثاني: مصادقة الجزائر على إتفاقيات منع تلويث البيئة البحرية بالنفط	44

الفرع الأول:إتفاقية لندن 1945 الخاصة بمنع تلوث البحر بالنفط	44
الفرع الثاني:إتفاقية برشلونة 1976 الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط	45
الفرع الثالث:إتفاقية لندن 1973 الخاصة بمنع التلوث من السفن	45
الفرع الرابع:إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982	46
المطلب الثالث:القوانين الجزائرية الخاصة بمنع تلويث البيئة البحرية	46
الفرع الأول:القوانين الجزائرية الخاصة بالمحروقات	46
الفرع الثاني:القوانين الجزائرية الخاصة بحماية البيئة البحرية من السفن والطائرات	49
المبحث الثالث:أشكال حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري	50
المطلب الأول:التدابير الوقائية	50
الفرع الأول:الأجهزة الخاصة بحماية البيئة البحرية	51
الفرع الثاني:الجزاءات الإدارية المترتبة عن مخالفة الإجراءات	55
المطلب الثاني: المسؤولية الجزائية المترتبة على الإخلال بقواعد البيئة البحرية	55
الفرع الأول:أركان جريمة التلوث البحري	59
الفرع الثاني:معاينة جرائم التلوث البحري	61
الفرع الثالث:الجرائم البيئية والجزاءات المطبقة عليها لحماية البيئة البحرية	63
المطلب الثالث: إقرار المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري	66
الفرع الأول: أساس المسؤولية المدنية	66
الفرع الثاني:خصائص الضرر الناتج عن التلوث البحري	67
الفرع الثالث:آثار المسؤولية المدنية	68
خلاصة الفصل الثاني	70
الخاتمة	71
قائمة المراجع	76