



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة الدكتور مولاي الطاهر
كلية الحقوق والعلوم السياسية



بـعـنـوان:

الحماية الجنائية للبيئة البحرية في التشريع الجزائري

مذكرة نيل شهادة ماستر في الحقوق
تخصص: قانون بيئة

تحت إشراف الأستاذ
حمداوي محمد

من إعداد الطالبان:
دحماني بن عامر
بلجراد حنان

أعضاء لجنة المناقشة

الأستاذ: دويبي مختار..... رئيسا
الأستاذ: حمداوي محمد مشرفا ومقررا
الأستاذ: بن فاطيمة بوبكر..... عضوا مناقشا
الأستاذ: عثمان بن عبد الرحمن..... عضوا مناقشا

السنة الجامعية

2021/2020



﴿أَوَلَمْ يَرِ الَّذِينَ كَفَرُوا أَنَّ السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضَ كَانَتَا رَتْقًا
فَفَتَقْنَاهُمَا وَجَعَلْنَا مِنَ الْمَاءِ كُلَّ شَيْءٍ حَيٍّ أَفَلَا يُؤْمِنُونَ﴾

[الأنبياء: 30]

صدق الله العظيم

شكر

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم:

﴿لا يشكر الله من لا يشكر الناس﴾

وإن الشكر لله عظيماء، والحمد لله صاحب الجود والمني.
نشكر من سطر مذكرتنا بأحرف من تعب وأنامل من ذهب وجعل
اسمه مدون بين العبارات والكلمات فهو الأستاذ الذي طالما عرف
بشمائله.

إلى الذي ساعدنا حتى تم إخراج هذه المذكرة إلى عالم النور

إلى الأستاذ المشرف حمداوي محمد

كما أتقدم بالشكر الجزيل إلى كل أعضاء لجنة المناقشة

إلى من زرع في الإرادة لتوصيلي الى هذا النجاح

كما لا أنسى كل من قدم لي العون لإنجاز هذه المذكرة

من قريب أو بعيد.

والشكر والحمد لله أولا وآخرا

إهداء

إلى روح أبي

أسأل الله أن يتغمّد روحك الطيبة، اللهم اغفر له
وارحمه وعافه واعف عنه، وأكرم نزله ووسّع مدخله
واغسله بالماء والثلج والبرد، ونقه من الخطايا كما نقيت الثوب
الأبيض من الدنس.

إلى أمي رفيقتي في هذه الحياة ومنيرة دربي

أطال الله في عمرك وحفظك لنا،

زوجتي نور دربي في الحياة وأم اولادي إياد عبد الرحمان

وسرين هبة الله

إلى إخوتي وأخواتي

إلى كل من وسعهم ذكري، ولم تسعهم مذكرتنا

للكر من أصدقاء حياتي وزملائي في الجامعة

إلى قارئ هذه المذكرة

دحماني

إهداء

من أفضلها على نفسي، ولمَ لا؛ فلقد ضحّت من أجلي
ولم تدخر جهداً في سبيل إسعادي على الدوام
أمي الحبيبة.

نسير في دروب الحياة، ويبقى من يُسيطر على أذهاننا في كل
مسلك نسلكه صاحب الوجه الطيب، والأفعال الحسنة. فلم
يجل عليّ طيلة حياته والدي العزيز.

إلى أصدقائي، وجميع من وقفوا بجواري وساعدوني بكل ما
يملكون، وفي أصعدة كثيرة

إلى من كان لهم بالغ الأثر في كثير من العقبات والصعاب،
إلى جميع أساتذتي الكرام، ممن لم يتوانوا في مد يد العون لي.

حنان



مقدمة

مقدمة:

تعتبر البيئة البحرية جزءا رئيسيا في المجال الحيوي، وعنصرا أساسيا من عناصر التوازن والثبات في هذه الكرة الأرضية، فهي تلعب دورا هاما في كافة جوانب البيئة الإنسانية، ومن هنا حظيت هذه البيئة بالاهتمام والعناية المناسبة، وتعتبر ظاهرة التلوث البحري من المشكلات الهامة و الخطيرة التي تواجه المجتمع الدولي بأسره لما لها من انعكاسات و تأثيرات ضارة على البيئة البحرية نفسها و على مصالح المتعاملين فيها، وعلى الرغم من أن مصادر هذا التلوث تتعدد بتعدد الأنشطة الإنسانية، إلا أن النقل البحري بمختلف وسائله يبقى من أخطر و أكبر المصادر الملوثة للبيئة البحرية، فالنقل البحري يعتبر شريان الحياة الاقتصادية و عصب حركة تداول السلع والبضائع المختلفة، وخاصة المحروقات والبضائع الخطرة بمختلف أنواعها و التي ازدادت حركتها في السنوات الأخيرة وارتفع معدل تداولها بالموانئ تبعا للتقدم التكنولوجي والتوسع في الصناعات الكيماوية، إلا أن هذه الأساطيل البحرية الكبرى والأعداد الهائلة للسفن الناقلة للمواد الخطرة التي تجوب بحار العالم تعتبر الملوث الأساسي للبيئة البحرية.

ونظرا لتزايد الأخطار المهددة لها، وخاصة مع بداية الثورة الصناعية وتزايد الاكتشافات العلمية وما خلفته من آثار سلبية على الإنسان و الكائنات الأخرى، فكان لزاما على جميع الدول الساحلية إصدار تشريعات بيئية تتضمن الحفاظ على خصوصية البيئة البحرية، منها الجزائر باعتبارها دولة ساحلية مطلة على البحر الأبيض المتوسط، وهذا ما دفع بالمشروع الجزائري إلى وضع إطار قانوني يهدف إلى إقرار وسائل جزائية لمواجهة مختلف الجرائم الماسة بالبيئة البحرية،

وفي ظلّ تفاقم هذه الأوضاع البيئية الوخيمة زاد الإدراك والوعي بخطورتها وأصبح العالم ملزما بالتوجه إلى الاهتمام القانوني بظاهرة حماية البيئة البحرية يرجع إلى أوائل القرن العشرين، عندما نادى رئيس الولايات المتحدة الأمريكية بضرورة عقد مؤتمر دولي لمناقشة مشاكل التلوث في البحار، وقد انعقد المؤتمر فعلا بمدينة واشنطن في الفترة ما بين 8 إلى 16 جوان 1926 ولم تكلل أعماله بالنجاح، ثم جاءت الخطوة الثانية بناء على دعوة بريطانيا بعقد مؤتمر دولي في لندن لمناقشة مشاكل

التلوث البحري، والذي أسفر إلى إبرام أول اتفاقية جماعية لمنع التلوث البترولي في البحار في 12 ماي 1954، والتي تعد أول أداة قانونية على المستوى الدولي تهتم بصورة جدية بمشكلة التلوث البحري. (1)

فالمسؤولية القانونية بمختلف أنواعها من شأنها توفير الحماية للوسط البحري، لكن المسؤولية الجزائية لها دور كبير و فعال في هذه الحماية لما تحققه من أهداف ردعية، فبالرغم من أنها جاءت متأخرة إلا أنه يمكن أن تحقق نسبة من الحماية و التي عجزت عنها القواعد الإدارية و المدنية. وتهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على مفهوم البيئة البحرية وكذا تبيان دور المشرع الجزائري في تولي حمايتها جزائيا من خلال تبيان مختلف الوسائل والإجراءات القانونية للحد من الاعتداءات الواقعة عليها.

ومن خلال ذلك تبرز أهمية دراسة هذا الموضوع لكونه يدرس أهم مشكله تعاني منها البشرية جمعاء مما جعله يحتل مكانه هامة دوليا ومحليا، بسعي كل من المجتمع الدولي والمشرع الجزائري إلى سن القوانين المسائرة لتزايد تطور مشكلة تلوث البيئة البحرية للحد أو التقليل من أثاره هذا بالإضافة إلى تفعيل الدور التحسيسى بأهمية المحافظة على نقاء الوسط البحري من طرف الأفراد لضمان حقهم في العيش في بيئة سليمة.

ولعل ما ذكرناه سابقا كان من أسباب اختيارنا لهذا الموضوع بالإضافة إلى حدائه الأمر الذي جعله يتسم ببعض الغموض لهذا أردنا من خلال هذه الدراسة: التعرف على الجهود المبذولة من طرف المجتمع الدولي لحماية البيئة البحرية من خلال دراسة دور المؤتمرات والاتفاقيات الدولية و وطنية ومدى فعاليتها في تحقيق تلك الحماية مقارنة بالواقع إضافة إلى جهود المشرع الجزائري المختصة بحماية البيئة البحرية ومدى نجاعتها في ذلك.

¹ الفتني منير، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2004، ص 14.

ولمعرفة مدى اهتمام المشرع الجزائري بحماية البيئة البحرية من التلوث أدرجنا في هذه الدراسة المنظومة القانونية الجزائرية لمكافحة التلوث المائي ومدى فعاليتها في الحد من آثاره، بالإضافة إلى الهياكل الكفيلة بتنفيذ البرامج الخاصة بحماية الوسط البحري من التلوث الواقع عليه ومعالجة آثاره المهددة للبيئة بجميع عناصرها.

ولعل كل ذلك كان من أجل معرفة الأسباب التي كانت وراء تضخم وتزايد التلوث البحري في وجود ترسانة قانونية دولية وأخرى محلية لحماية البيئة المائية.

لقد اعتمدنا من خلال دراستنا لموضوع بحثنا هذا على المنهج الوصفي التحليلي، حيث قمنا بوصف ظاهرة التلوث البحري وتحليلها تحليلًا قانونيًا بما يتوافق مع دراستنا القانونية من خلال ما سبق ذكره يمكن طرح الإشكالية التالية: ما مدى فعالية الوسائل الجزائرية في توفير الحماية للبيئة البحرية من مختلف أشكال التلوث؟ للإلمام بهذا الموضوع قسمنا الدراسة إلى مبحثين: الفصل الأول: ماهية البيئة البحرية.

الفصل الثاني: الأليات القانونية لحماية البيئة البحرية في الجزائر.

الفصل الأول

ماهية البيئة البحرية □
والجرائم الماسة بها

الفصل الأول: ماهية البيئة البحرية والجرائم الماسة بها.

يعتبر الوسط البحري من أهم العناصر المكونة للبيئة، لما له من أهمية اقتصادية ، غذائية وتجارية و باعتبار أن الإنسان هو الكائن الوحيد الذي يسعى إلى استغلال ما في البحر لتحقيق متطلباته، إلا أنه يترك آثار وخيمة وسلبية ناتجة عن سوء الاستغلال مما ينتج عنه ضرر للبيئة ، ولكن قبل التطرق لموضوع البحث و المتمثل في الحماية الجنائية للبيئة البحرية في التشريع الجزائري لابد من تحديد بعض المفاهيم و المصطلحات نظرا لأهميتها، وبالتالي سوف نتناول في هذا الفصل ماهية البيئة البحرية مبحث أول و في المبحث الثاني الجرائم الماسة بالبيئة البحرية.

المبحث الأول: ماهية البيئة البحرية والتلوث البحري.

إن البيئة البحرية من أهم المواضيع التي تحظى باهتمام الباحثين والعلماء، وذلك لمكانتها السياسية والاقتصادية في حياة الدول والشعوب، فهي تلعب دورا فعالا في الحياة الإنسانية، ولهذا تسعى الجهود الدولية والوطنية لحمايتها، خاصة من التلوث الذي يعتبر أحد الإشكالات الأساسية في البيئة البحرية، ومن هذا المنطلق سنتناول في هذا المبحث، مفهوم البيئة البحرية (المطلب الأول)، كما سنتطرق إلى مفهوم التلوث البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم البيئة البحرية:

إن البيئة البحرية رغم الاستهانة بها في اقتصاديات العالم، فهي تعتبر ثروة هائلة بالنسبة للدول، وذلك لما تحتويه من مخزونات معدنية أو سمكية تساهم بشكل أساسي في غذاء الإنسان وعيشه. لذا فإن مفهوم البيئة البحرية يتطلب تعريفها أولا ثم الوقوف عند أهميتها. ومن هنا سندرس تعريف البيئة البحرية في الفرع الأول ثم أهميتها في الفرع الثاني.

الفرع الأول: تعريف البيئة البحرية:

للوقوف عند المعنى الصحيح للبيئة البحرية، وجب تعريف البيئة بصفة عامة أولا ثم البيئة البحرية ثانيا.

أولا: تعريف البيئة:

لتعريف البيئة سنتطرق إلى تعريفها لغة ثم اصطلاحا.

1- لغة :

مصطلح البيئة في اللغة وكما جاء في معجم لسان العرب مشتق من الفعل الثلاثي " بؤأ " باء إلى الشيء يبوء بؤءا: رجع وجاء، في الوجيز اسم مشتق من الفعل الماضي بؤأ وبؤأ وهو ما يحيط بالفرد أو المجتمع ويؤثر فيها.¹ كما ورد في القرآن الكريم في قوله تعالى: " والذين آمنوا وعملوا الصالحات

¹ لسان العرب لابن منظور حرف الباء.

لنبؤئهم من الجنة غرfa¹ ومنه يقال نبؤاً فلان المكان، أي نزله وأقام فيه كما في قوله تعالى " والذين تبوءوا الدار والإيمان² أي نزلوا به وأقاموا فيه، واشتق الاسم من هذا الفعل بمعنى المقام أو المنزل، فالبيئة إذا هي المكان أو المنزل الذي يعيش فيه الكائن الحي.³

2- اصطلاحاً :

لبيان التعريف الاصطلاحي للبيئة، يقتضي التطرق إلى التعريف الفقهي ثم تحديد موقف المشرع الجزائري من هذا التعريف.

أ: التعريف الفقهي:

تعرف البيئة بأنها الوسط الطبيعي الذي يعيش فيه الإنسان والكائنات الحية الأخرى، ويمارس فيها نشاطاته المختلفة.⁴

ومن هذا التعريف نستخلص أن للبيئة عناصر أساسية تتمثل في:

العناصر الطبيعية المادية والعناصر المستحدثة، فأما عن الأولى فإن الإنسان لا علاقة له بوجودها، لأنها من خلق الله سبحانه وتعالى مثل: الماء، الهواء، التربة والكائنات الحية، في حين أن العناصر الأخرى أي المستحدثة، فهي من صنع الإنسان، والتي غالباً ما تكون ناتجة عن نشاطاته المختلفة في جميع المجالات، سواء كان ذلك براً أو بحراً.⁵

وعلى ضوء ذلك فإن البحث في تعاريف العلماء تجد أنهم اتفقوا على اصطلاحين للبيئة، كليهما يكمل الآخر، وبالتالي إما أنها البيئة الحيوية حيث تتعلق بالإنسان وعلاقته مع الكائنات

¹ سورة العنكبوت الآية 58

² سورة الحشر الآية 09

³ عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2005، ص 19.

⁴ رياض صالح أبو القط، حماية البيئة البحرية من منظور القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2019، ص 19.

⁵ المرجع نفسه، ص 13.

الحية، أو أنها البيئة الطبيعية أو الفيزيائية، والتي تشمل مجموعة من الخصائص الطبيعية، كثرة الأرض والمياه والطقس والجو والمسكن، علاوة على ذلك نجد من يعرفها على أنها المحيط المادي الذي يعيش فيه الإنسان وما يحيطه من خصائص طبيعية، كما يشمل نشاطاته المختلفة والتي أقامها لتنظيم حياته.¹

وعليه فالبيئة إما أن تكون البيئة الطبيعية والتي تمثل العناصر الطبيعية ومجموعة الكائنات الحية أو البيئة الوضعية وتشمل كل ما وضعه الإنسان في إطار تنظيم حياته واشباع رغباته.²

ب: التعريف القانوني:

نظرا للمكانة المهمة للبيئة في الحياة الإنسانية، فقد كانت محلا للاهتمام القانوني على الصعيدين الدولي والداخلي، فقد عرفها مؤتمر البيئة البشرية بستوكهولم لعام 1972 على أنها كل شيء يحيط بالإنسان، أما برنامج الأمم المتحدة فقد عرفها على أنها مجموعة من الموارد الطبيعية والاجتماعية المتاحة في وصف معين من أجل إشباع الحاجات الإنسانية.³

وبالنسبة للمشرع الجزائري فقد عرفها بمقتضى القانون رقم 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة في المادة 02 منه، حيث نصت على ما يلي: " تتكون من الموارد الطبيعية اللاحوية والحيوية كالهواء والجو والماء والأرض وباطن الأرض والنفايات والحيوان بما في ذلك الوراثة وأشكال التفاعل بين الموارد وكذا الأماكن والمناظر والمعالم الطبيعية." ⁴

¹ عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 21.

² المرجع نفسه، ص 22.

³ أحمد حمدي، أحمد ب اردي، الحماية القانونية للبيئة المائية في التشريع الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد 01، المركز الجامعي لثمن ارست، 2020، ص 475-476.

⁴ المادة 02 من القانون 10/03 المؤرخ في 19 يوليو سنة 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية رقم 43 المؤرخة في 20/07/2003.

ثانيا: البيئة البحرية:

بالنسبة للبحر فهو يعرف على أنه: مسطحات البحر وقاعه، أي ما يحمله في باطنه، كما يشمل أيضا المعاني الجغرافية وسبل الملاحة فيها.

أما فيما يتعلق بالبيئة البحرية: فبالرجوع إلى اتفاقية الأمم المتحدة للبحار نجد أنها نظرت إليها على أنها: نظام بيئي أو مجموعة من الأنظمة البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي، أي ما ينصرف إلى دراسة العلاقة بين تلك الكائنات والعوامل والظروف المادية المحيطة بها.¹

وعلى ضوء ذلك يمكن إعطاء تعريف للبيئة البحرية على أنها: مسطحات الماء المالح المتصلة ببعضها اتصالا طبيعيا، وقاعها وباطن تربتها وبما تحتويه من كائنات حيوية ونباتية وثروات طبيعية تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية، وباعتبارها نظاما بيئيا متكامل.²

أما فيما يخص موقف المشرع الجزائري من تعريف البيئة البحرية، فهو لم يرد لنا تعريف البيئة البحرية، بل اكتفى بالتطرق إلى أهداف حماية البيئة وذلك في المادتين 2 و 4 من قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.³

الفرع الثاني: أهمية البيئة البحرية:

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

أولا: الأهمية الاقتصادية:

إن الأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية تظهر من خلال عدة جوانب، من ذلك فهي مصدر الغذاء لأنها تحتوي على مجموعات كبيرة من الأحياء البحرية التي لها منفعة غذائية عالية مثال ذلك:

¹ عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 23.

² عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع نفسه، ص 24.

³ عبده عبد الجليل عبد الوارث المرجع نفسه، ص 24.

الأسماك والنباتات البحرية¹، وهذا ما يبرز من خلال قوله تعالى: "وهو الذي سخر لكم البحر لتأكلوا منه لحما طرياً وتستخرجوا منه حلية تلبسونها"².

بالإضافة إلى ذلك، فالبيئة البحرية غنية بالثروات المعدنية والبتترول، والتي تعادل تلك الموجودة على اليابسة، مثال ذلك مناجم الفحم الموجودة في أعماق مياه بريطانيا واليابان، والقصدير الموجود في مياه شواطئ تايلاندا وماليزيا، وكمية الماس الموجودة في مياه جوانب إفريقيا، وكذلك الكبريت في قاع خليج المكسيك، حيث إن ارتفاع رقم الاستثمار للبتترول، أدى إلى الثبوت أن 16% سنة 1965 من إجمالي بترول العالم من المحيطات، وفي العام 1975 والعام 1980 تضاعف الإنتاج البحري للبتترول.³

إضافة إلى ذلك تعتبر البيئة البحرية طريقاً للمواصلات، حيث أن الإنسان منذ قدم الزمن اعتمد على البحر كطريق للمواصلات، وذلك ما دفعه إلى تشييد وبناء السفن والأساطيل البحرية، والتي بها تم اكتشاف المدن والقارات، وبالرغم من تطور وسائل المواصلات كالطائرات وسرعتها في التنقل واختصار الوقت، إلا أنه لا يزال التنقل عن طريق البحر أحسن، وذلك بسبب قلة التكاليف وإمكانية نقل الحمولات الكبيرة والأوزان⁴، وهذا وما أكدته القرآن الكريم بقوله تعالى عز وجل:

"وَلَهُ الْجَوَارِ الْمُنشَآتُ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ"⁵.

كما تكمن الأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية، في كونها أحد مصادر الطاقة، وذلك يرجع إلى مجموعة الوسائل التي تستخدم في توليد الطاقة، والتي توجد بالبيئة البحرية كحركة المد والجزر، وكذا حركة الأمواج، والاختلاف في درجات الحرارة بين مياه السطح الدافئة ومياه الأعماق الباردة.⁶

¹ الفتني منير، مرجع سابق، ص 16.

² الآية رقم 24 من سورة النحل.

³ عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 67.

⁴ الفتني منير، المرجع السابق، ص 18.

⁵ الآية رقم 64 من سورة الرحمان.

⁶ عبده عبد الجليل عبد الوارث المرجع السابق، ص 68.

ثانيا: الأهمية الحيوية:

إن الأهمية الحيوية للبيئة البحرية تكمن في دورها وفعاليتها في تحقيق التوازن المناخي، وذلك راجع للاتصال الحر والطبيعي بين البحار وسرعة التفاعل والتأثير بين أجزائها، حيث يؤثر ذلك عليها وعلى الجو في إطار نظام كوني متكامل محققة التوازن المناخي في البيئة الأساسية. فالبحر يعتبر نظام حراري يعمل على تنظيم درجة حرارة الأرض وذلك بامتصاص ثاني أكسيد الكربون الموجود في الجو وبخار الماء، والأوزون التي تعمل على زيادة درجة حرارة الأرض أو بعملية عكسية، وذلك عندما تكون درجة حرارة اليابسة منخفضة، فتفقد البحار والمحيطات قدرا من حرارتها لتدفئة اليابسة، دون أي تأثير على حرارة البيئة البحرية بسبب حركة التيارات البحرية.¹

بالإضافة إلى ذلك فالبيئة البحرية مصدر للأمطار على اليابسة، وهذا ما تم التوصل إليه علميا حيث أن تعرض البحار والمحيطات لأشعة الشمس يجعلها تبخر وترتفع تلك الأبخرة إلى طبقات الجو عن طريق عوامل التيارات والرياح، فبفضل هذه الأخيرة تتحول تلك الأبخرة إلى سحب تتساقط منها الأمطار بقدرة من الله تعالى.²

ثالثا: الأهمية الاستراتيجية:

بالإضافة إلى الأهمية الاقتصادية والحوية للبيئة البحرية، فهي لها أهمية استراتيجية تظهر من خلال مجموعة الممرات والطرق التي تستعمل للملاحة الدولية مثل مضيق جبل طارق وقناة السويس التي تربط بين المغرب والمشرق، فبفضل الأهمية الاستراتيجية ظهرت فكرة السيادة والسيطرة على البحار بالمفهوم الحالي.³

وهذا ما دفع بالدول للاتجاه نحو البيئة البحرية، وذلك من أجل الحصول على أكبر قدر ممكن من الثروات التي تحتويها، إذ أن هذه الاتجاهات دفعت بالمجتمع الدولي للانقسام إلى دول بحرية

¹ محمد منصور، الأليات القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث بين القانون الدولي العام والتشريع الداخلي، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 10، العدد 02، جامعة باتنة، سبتمبر 2009، ص 334.

² عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 18.

³ الفتني منير، المرجع السابق ص 25.

عظمى تمتلك الأساطيل البحرية الضخمة، وكذا الوسائل المتطورة التي تسهل لها عملية الغوص في أعماق البحار والمحيطات، مما يجعلها تصل إلى الثروات الكامنة بأقل الجهود الممكنة وفي ظرف وجيز دون مراعاة الدول النامية التي لا تستطيع بسط قدراتها على هذا القطاع الحيوي، وبالتالي فإن ما يؤكد الأهمية الاستراتيجية للبيئة البحرية، هي جعل الدول العظمى خلال فترة الحرب الباردة، البيئة البحرية ميدان للسباق في التسلح بمختلف أنواعه، حيث أصبحت البحار أكبر ترسانة عسكرية ترتبط مبدأى الهجوم والدفاع.¹

المطلب الثاني: مفهوم التلوث البحري.

يعد التلوث البحري أحد المشكلات الأساسية التي تعاني منها البيئة البحرية، وذلك للآثار الضارة التي يخلفها التلوث بشتى مصادره، فهو يؤثر بصفة خاصة على البيئة البحرية وخاصة على الحياة البحرية، فهو يؤدي إلى عرقلة النشاط فيها، وذلك بسبب ما يلقيه الإنسان من القارورات واختلاطها بمياه الصرف والمطهرات والمواد السامة، وكذلك ما يلقيه الشعب وما يتسرب من النفط ومشتقاته إلى غير ذلك من العوامل التي تؤدي بصفة مباشرة أو غير مباشرة لتلوث البيئة البحرية، ومن هذا المنطلق سنتناول في هذا المطلب، مفهوم التلوث البحري في الفرع الأول ثم سنتطرق إلى مصادر التلوث في البيئة البحرية في الفرع الثاني.

الفرع الأول: تعريف التلوث البحري:

لتبيان تعريف التلوث البحري لابد أولاً من تعريف التلوث بصفة عامة، ومن ثم التطرق إلى تعريف التلوث البحري ثانياً.

أولاً: تعريف التلوث:

هناك تعاريف عديدة للتلوث منها:

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

ذهب البعض لتعريفه على أنه: مجموعة من التغييرات التي تحدث في الوسط الطبيعي والتي تنشئ بسبب الإنسان، كما عرفه البعض الآخر على أنه تغييرات في الوسط الطبيعي والتي تؤدي إلى الإضرار بمختلف الكائنات الحية.¹

على ضوء ذلك فإن التلوث هو كل ما يؤثر في العناصر البيئية الحية والعناصر الطبيعية غير الحية، من الهواء والتربة والبحيرات والبحار والأنهار وغيرها، وقد عرف أيضا بأنه: أي خلل في أنظمة الماء أو الهواء أو التربة أو الغذاء، وينتج عنه ضرر مباشر وغير مباشر بالإنسان أو الكائنات الحية، أو يلحق ضرار بالمتلكات الاقتصادية.²

وكذلك عرفته منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (OECD)³ بأنه: إدخال الإنسان إلى البيئة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة مواد الطاقة من شأنها إحداث نتائج ضارة تعرض صحة الإنسان للخطر أو تضر بالمصادر الحيوية أو النظم والبيئة أو تحل بالاستماع بالوسط الطبيعي أو فرض الاستعمالات الأخرى لهذا الوسط.

وأیضا هناك من عرفه على أنه كل تغيير يحدث في الصفات الطبيعية للماء والهواء والتربة فيجعلها غير مناسبة للاستفادة منها، وذلك بسبب إضافة مواد غريبة أو زيادة في كميات بعض المواد الموجودة في هذه الأوساط تحت الظروف الطبيعية.

بالنظر إلى هذه التعريفات نلخص إلى أن التلوث:

هو مجموعة من العوامل التي تؤثر على العناصر البيئية الحية وتؤدي إلى الإضرار بها. أما وبالنسبة للتعريف القانوني للتلوث، نجد أن المشرع الجزائري وبموجب المادة الرابعة الفقرة الثامنة من القانون رقم 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، عرف التلوث على أنه: "هو كل تغيير مباشر أو غير مباشر للبيئة، يتسبب فيه كل فعل يحدث أو قد يحدث وضعية

¹ رياض صالح أبو القط، مرجع سابق، ص 21.

² سهر إبراهيم حاجم الهيتي، الآليات القانونية الدولية لحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2014، ص 56.

³ صباح العشوي، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، دار الخلدونية، الطبعة الأولى 2010، الجزائر، ص 94

مضرة بالصحة وسلامة الإنسان والنبات والحيوان والهواء والجو والماء والأرض والممتلكات الجماعية والفردية".

ثانيا: تعريف التلوث البحري.

بالرجوع إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 نجدتها عرفت التلوث البحري على انه: "إدخال الإنسان بالبيئة البحرية... ذلك مصاب الأنهار، وبصورة غير مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تنجم عنها ويحتمل أن تنجم عنها آثار مؤذية، كتعرض موارد الحياة البحرية للأضرار، والصحة البشرية للأخطار أو إعاقة الأنشطة البحرية، بما فيها صيد الأسماك وغيرها من أوجه الاستخدام المشروع للبحر، أو الخط من نوعية قابلية مياه البحر بالاستعمال والإقلال من الترويح".¹ وهذا ما ذهب إليه المادة الأولى من الاتفاقية المنعقدة بجدة 1982 بأن حماية البيئة للبحر الأحمر وخليج عدن من التلوث حيث ركزت على الإنسان وتأثيره على البيئة البحرية بصفة مباشرة أو غير مباشرة، وذلك عن طريق كل ما يدخله والذي يكون من شأنه إحداث ضرر بالعناصر الحية للبيئة البحرية، أما المشرع الجزائري فقد عرف التلوث البحري على أنه: "مع مراعاة الأحكام التشريعية المعمول بها والمتعلقة بحماية البيئة البحرية، يمنع داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها:

- الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية.
 - عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والتربية المائية والصيد البحري.
 - التقليل من القيمة الترفيهية والجمالية للبحر والمناطق الساحلية والمساس بقدراتهم السياحية.²
- تحدد قائمة المواد المذكورة في هذه المادة عن طريق التنظيم، ويلاحظ على هذه المادة أن المشرع الجزائري لم يقدم تعريف مباشر للتلوث البحري، وإنما دل عليه بطريقة غير مباشرة، حيث ركز على

¹ المادة رقم 04 من القانون 10-03 مؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق 19 يوليو سنة 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

² المادة رقم 52 من القانون 10-03.

كل ما يؤدي بالإضرار بالعناصر الحية البحرية ويعرقل النشاط البحري فيها، وهذا ما ذهبت اليها الاتفاقيات السالفة الذكر.

الفرع الثاني: مصادر التلوث البحري:

تعدد مصادر التلوث في البيئة البحرية وتختلف باختلاف المصدر أو السبب في وجودها داخل البيئة البحرية، فيمكن أن يكون مصدر بري (أولا) أو من البحر (ثانيا) أو من الجو (ثالثا).
أولا- التلوث من مصادر أرضية (برية):

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

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

ويعرف هذا النوع من التلوث بأنه " التلوث الناجم عن تصريف في الأنهار والمنشآت الساحلية، أو مخارج المجاري أو الناجم عن مصادر أخرى واقعة في ترابها، سواء كان هذا المصدر من اليابسة أو من منشآت صناعية." ²

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

² أحمد سكندري، محاضرات في تلويث البيئة البحرية، مفهوم ومصادر، الجزء الأول، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2003، ص 21.

وعرفت مبادئ مونتريل التوجيهية في 27 ماي 1982 المصادر البرية للتلوث البحري بأنها:
1- المصادر البلدية والصناعية أو الزراعية الثابتة والمتحركة على السواء، والمقامة على الأرض والتي يصب ما يفرغ منها في البيئة البحرية وعلى الأخص.

من الساحل بما في ذلك المساقط التي تصب في البيئة البحرية أو عن طريق التدفق.
عن طريق الأنهار أو القنوات أو غيرها من مجاري المياه تحت سطح الأرض.
2- مصادر تلوث البحار من الأنشطة المتطلع بها في مرافق على الساحل، متحركة كانت أو ثابتة من داخل الحدود الوطنية.

كما نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أن تتخذ الدول جميع ما يلزم من التدابير للإقلال إلى أبعد مدى ممكن من إطلاق المواد السامة أو الضارة أو المؤذية ولاسيما منها المواد الصامدة من مصادر البر أو الجو أو خلاله أو عن طريق الإغراق.¹

ويمكن حصر مصادر التلوث من البيئة الأرضية إلى نوعين من الملوثات:

3- **الملوثات ذات المنشأ المنزلي:** وهي ناتجة من مخلفات أنشطة السكان في المنازل والمطاعم والفنادق وغيرها، وتنقسم هذه الملوثات بدورها إلى نوعين:²

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

ب- **التلوث الجرثومي (المجهري):** ويعتبر هذا النوع الأكثر خطرا لأنه لا يمكن مشاهدته بالعين المجردة، ولكن يمكن التنبؤ به، ونجد هذه الملوثات مصدرها في المياه المبتذلة في المنازل، والتي

¹ المادة 194، الفقرة 03، من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

² أحمد سكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة دكتوراة، معهد الحقوق والعلوم الإدارية بن عكنون، جامعة الجزائر، 1995، ص 43.

تحمل معها براز الإنسان والحيوان الممتلئ بالجراثيم، والتي تصل إلى البيئة البحرية بواسطة شبكة المجاري بالمصب أو بطريقة غير مباشرة عن طريق الأنهار الساحلية¹.

ج- الملوثات ذات المنشأ الصناعي: تختلف النفايات ذات المنشأ الصناعي عن النفايات المنزلية سواء في طريقة معالجتها أو في طريقة إزالتها أو نقلها أو تخزينها، لأنها أكثر خطورة وسمية ويمكن حصر هذا النوع من الملوثات في ثلاثة أنواع: التلوث الكيميائي، التلوث الحراري، التلوث الإشعاعي.

ثانيا- التلوث من مصادر بحرية:

إن الاهتمام الدولي بظاهرة تلوث البحار يرجع إلى بداية القرن العشرين، حيث انعقد مؤتمر في واشنطن سنة 1926 لوضع اتفاقية لمنع تصريف المواد البترولية ومشتقاتها في البحار، ولكن لم يكتب لهذه الاتفاقية النجاح بسبب عدم تصديق الدول عليها².

وكان الشغل الشاغل للمجتمع الدولي بعد ذلك كيفية تنظيم الجوانب المتعلقة بحماية البحار من التلوث، سواء التلوث الناجم من السفن أو التلوث من أنشطة استكشاف واستغلال قاع البحار، حيث كانت أول اتفاقية ناجحة في هذا المجال الاتفاقية الدولية لمنع تلوث مياه البحر بالنفط ومشتقاته التي أبرمت بلندن في 12 ماي 1954. والتي صادقت عليها واحد وثلاثون دولة³.

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

¹ أحمد سكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 43.

² مرجع نفسه، ص 30.

³ مرجع نفسه، ص 31.

1- التلوث من الأنشطة في البحار :

هو التلوث الذي يجد مصدره في أنشطة استغلال واستكشاف قاع البحار، من أجل الموارد الطبيعية الكامنة فيه، والتي يشكل البترول والغاز الطبيعي القسم الأكبر من تلك الموارد. كما أن التقدم التكنولوجي أدى إلى التوسع في عمليات الاستكشاف واستغلال حقول النفط لبحرية، وإلى بناء المنشآت البحرية الثابتة والمتحركة بشكل متزايد، نتج عنه الانتشار الواسع لتلوث البيئة البحرية سواء بصورة عمدية أو عرضية، وقد عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار هذا النوع من التلوث بأنه تصريف الفضلات أو الموارد الأخرى، الذي يصاحب التشغيل الاعتيادي للأرصفة وغيرها من التركيبات الاصطناعية ومعداتها في البحر أو ينتج عنه ذلك، أو إيداع مواد ليس لغرض التخلص منها¹، ومن حوادث تسرب النفط التي أثرت على البيئة البحرية في مناطق الحفر والمناطق المجاورة لها نذكر على سبيل المثال:

أنه في عام 1969 وأثناء عملية استخراج النفط من حقل بحري خارج المياه الإقليمية لولاية كاليفورنيا الأمريكية، حدث تصدع للبئر وأثناء إصلاحه انسكب النفط بكميات كبيرة بلغت في الإحدى عشر يوما الأولى حوالي 15 ألف طن، وغطت مساحة 90 كم² من سواحل كاليفورنيا، وأثرت على صلاحية مياه البحر للاستجمام وقضت على الثروة السمكية.²

كما تعتبر حادثة خليج سانتابرونا سنة 1986 من حوادث تلوث النفط الناجمة عن عملية الكشف واستغلال المناطق البحرية المواجهة للسواحل، حيث وصلت بقعة النفط إلى غاية سواحل "برون فيل" بالولايات المتحدة الأمريكية، وقدرت كمية النفط المتسرب من الآبار حوالي 12 ألف طن مما أثرت على صلاحية مياه البحر للاستجمام، وقضت على الثروة السمكية تماما بالساحل.³

¹ المادة 01، فقرة 05، ب 1- 2، من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

² أحمد سكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 68.

³ UNEP, Etat de l'environnement, 1987, p.33.

ويعتبر حادث انفجار وغرق المنصة البحرية في خليج المكسيك في 22 أبريل 2010 التابعة لشركة بريتش بترولיום البريطانية أكبر تسرب نفطي في تاريخ الولايات المتحدة الأمريكية، حيث قدر حفر السواحل الأمريكية كمية النفط المسرب ما بين 35 ألف إلى 60 ألف برميل يوميا يخرج من البئر الواقعة على عمق 1500 متر تحت سطح البحر.¹

ويمكن حصر أربعة أنواع رئيسية من الأخطار التي تحدث إثر وقوع حوادث من المنشآت المقامة في البحار.²

1. الأخطار الناجمة عن انفجارات في أنابيب الحفر وخطوط الأنابيب.
2. الأخطار التي قد تنجم عن الخزانات العائمة الموجودة تحت الماء.
3. الأخطار الناجمة عن تسرب النفط من الآبار عن طريق الأنابيب الموصلة إلى الشاطئ أو أثناء عمليات الشحن.

4. تسرب النفط نتيجة لحوادث تصادم السفن، بسبب عدم كفاية إضاءة المنشآت المستعملة في أغراض كشف أو استغلال الموارد المعدنية.

ولا يقتصر تلوث البيئة البحرية من أنشطة استكشاف واستغلال قاع البحار على التلوث النفطي، بل يمتد إلى عمليات استخراج المعادن من قاع البحر، التي تستلزم الحصول على كميات كبيرة من الرمال والصخور من القاع، وبعد أن تتم معالجتها للحصول على المعادن، ويعاد إلقاؤها مرة أخرى إلى البحر فتلوث مياهه، ويحصل تغيير في تكوين القاع، والقضاء على خصائصه الطبيعية والكيميائية والبيولوجية مما يؤدي إلى القضاء على مظاهر الحياة البحرية، الذي ينجم عنه هجرة الأسماك، والإخلال بالتوازن البيئي في مناطق الحفر والتنقيب.³

¹ ويكيبيديا، الموسوعة الحرة، التسرب النفطي في خليج المكسيك. الموقع على الأنترنت التسرب النفطي في خليج المكسيك <http://ar.wikipedia.org/wiki/2010>، بتاريخ 2021/07/15

² أحمد سكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 69.

³ المرجع نفسه، ص 69.

ثانيا: السفن كمصدر للتلوث البحري :

لقد أصبح من الواضح اليوم أن التجارة الدولية عبر البحر تحتل مركز الصدارة في المعاملات التجارية الدولية الحديثة، فقد أدت الزيادة الهائلة في تدفق السلع والمنتجات إلى نشاط تجاري مكثف، جعل الدول تبحث لها عن أسواق جديدة لتصريف فائض إنتاجها فيها، ومن ثم نقلها عبر البحر من موطن إنتاجها إلى أماكن استخدامها¹، مما أدى إلى الزيادة في عدد السفن التي تستعمل في نقل البضاعة بصفة عامة، والسفن التي تستعمل في نقل النفط بصفة خاصة (ناقلات النفط). وبما أن أكثر من نصف تجارة العالم المحمولة بحار تتكون من النفط ومشتقاته، وبوصفها أكثر مصادر تلويث البيئة البحرية سواء بصورة عمدية أو عرضية²، وعليه سيتم تناول السفن من دون ناقلات النفط كمصدر للتلوث وإلى ناقلات النفط كمصدر للتلوث.

أ. التلوث من السفن دون ناقلات النفط:

ويمكن أن يأتي من الأسباب التالية:³

- * الزيوت الآتية من قاع غرف الآلات.
- * المياه الملوثة بالمحروقات والمتآتية من عنابر الوقود والتي كانت مليئة بالنفط.
- * مخلفات المحروقات المتآتية من آلات الطبخ والتصفية والتدفئة والعوازل... إلخ.
- * تسرب ناتج من عيوب في هياكل السفن.
- * الرمي الناتج بسبب إنقاذ أو حماية الحياة البشرية.

ب. التلوث الناتج من السفن ناقلات النفط:

ويمكن أن يتأتى من الأسباب التالية:⁴

¹ واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، دراسة مقارنة رسالة دكتوراة في القانون الخاص، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، السنة الجامعية 2010، ص 15.

² أحمد سكندري، محاضرات في تلويث البيئة البحرية، مفهوم ومصادر، مرجع سابق، ص 43.

³ أحمد سكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 83.

⁴ مرجع نفسه، ص 81، 82.

* التلوث الناتج عن تفريغ المستعمل لمياه الخزان (الصابورة) التي تحملها ناقلات النفط عند مغادرتها ميناء التفريغ متجهة إلى موانئ الشحن، بهدف حفظ توازنها حيث تتخلص الناقلات من تلك المياه المحملة ببقايا النفط في أعالي البحار عند اقترابها من ميناء الشحن.

* تفريغ غسيل خزانات النفط من السفن والناقلات عند إجراءات الصيانة اللازمة، وغالبا ما يتم صرف مياه الغسيل الممزوجة بالنفط في مياه البحر، وعنهما ينشأ التلوث، وهذا ما يتعارض مع جميع الاتفاقيات الدولية.

* التلوث الناجم عن الكوارث البحرية القهرية للسفن وناقلات النفط، الذي يتم عادة نتيجة حوادث التصادم بين السفن وناقلات النفط أو المواد الكيماوية بسبب عجز المساعدات الملاحية، وسوء الأحوال الجوية والمناخية، أو بسبب الإهمال وعدم الحيطة، ومن بين الحوادث التي شكلت حوادث بحرية خطيرة نذكر:

حادثة السفينة توري كانيون التي وقعت في شهر مارس 1967 التي كانت سعة حمولتها أكثر من اثني عشر ألف طن من الزيت الخام، وعند غرقها تسربت حمولتها على مقربة ستة عشر ميلا من الجنوب الغربي للساحل الإنجليزي الذي تضرر بصفة كبيرة، بالإضافة إلى وصول الزيت إلى الشواطئ الفرنسية والإنجليزية نتيجة الرياح والأمواج العاتية، واستغرقت تنظيف وإزالة البقع الزيتية الناجمة عن الحادث عدة أشهر، وتكلفت ذلك أكثر من ستة عشر مليون دولار في ذلك الوقت.¹

حادثة ناقلة النفط بريستيغ في 13 نوفمبر 2002، التي كانت تحمل حوالي 77 ألف طن من الوقود الثقيل، عندما انفجر واحد من خزانات الوقود الخاصة بها نتيجة عاصفة غليسيا شمال غرب إسبانيا، مما أدى إلى انقسام السفينة إلى نصفين وتسرب الوقود إلى المياه الأوربية حوالي عشرون

¹ جلال وفاء محمد، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص 21.

مليون غالون وقدرت تكلفة الحادث بحوالي 3 مليار دولار كخسائر¹، بالإضافة إلى هلاك الآلاف من الطيور وموت كميات هائلة من الأسماك.

إن اختلاط النفط بمياه البحر يسبب آثار مدمرة للأحياء البحرية، وقلب موازين البيئة البحرية لأن هذا الاختلاط يخل بالتوازن الهيدروكربوني للخلايا الحية البحرية، بالإضافة إلى ما يسببه النفط من إضرار محققة إذا ما امتد إلى الشواطئ ومناطق العمران، كما أنه يخلق غشاء فوق سطح الماء يمنع التأكسد الطبيعي لمياه البحر²، لذلك سعى المجتمع الدولي إلى حماية البيئة البحرية باعتبارها كنز للموارد الطبيعية وملكا للإنسانية من خلال العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي تستهدف الحد من ظاهرة التلوث البحري بالزيت³، لكن الملاحظ أنه من الرغم من كل هذه الاتفاقيات والمعاهدات إلا أنها عجزت أمام ضخامة وحجم الكوارث البحرية المؤدية إلى تسرب النفط، والدليل على ذلك أن هذه الحوادث ما تزال تحدث إلى غاية اليوم.

ثالثا- تلوث البيئة البحرية من الجو أو من خلاله:

يعرف علماء الطبيعة والكيمياء الهواء بأنه " الغلاف الجوي المحيط بالكرة الأرضية، والمكون من خليط من الغازات بخصائصه الطبيعية⁴، كما يتكون الهواء من عدة غازات منها النتروجين الأكسجين، غاز الأرجون، ثاني أكسيد الكربون وغازات أخرى مثل الهيليوم والهيدروجين والميثان وتوجد نسبة من بخار الماء تتراوح ما بين 1% إلى 3%⁵.

ويحدث التلوث الجوي بإدخال بصفة مباشرة أو غير مباشرة في الجو أو في الفضاءات المغلقة مواد من طبيعتها تشكيل خطر على الصحة البشرية أو التأثير على التغيرات المناخية أو إفقار طبقة

¹ الموقع على الأنترنت بتاريخ 10/ 06/ 2020 http://en.wikipedia.org/wiki/Prestige_oil_spill

² أحمد سكندري، محاضرات في تلوث البيئة البحرية، مفهوم ومصادر، مرجع سابق، ص 38.

³ جلال وفاء محمد، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، مرجع سابق، ص 04.

⁴ أحمد سكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 59.

⁵ محمد حسين عبد القوى، الحماية الجنائية للبيئة الهوائية، دون دار نشر، 2001، ص 47.

الأوزون، أو الإضرار بالمواد البيولوجية والأنظمة البيئية¹، وعليه يمكن اعتبار أن الجو قد يكون من المصادر التي قد تشكل مساس بالبيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة، وذلك نتيجة انتقال الملوثات الموجودة في الهواء إلى البيئة البحرية ويكون ذلك بالأشكال التالية:

1. عن طريق الأمطار الحمضية:

تتكون الأمطار الحمضية من تفاعل الغازات المحتوية على الكبريت، وأهمها ثاني أكسيد الكبريت مع الأوكسجين بوجود الأشعة فوق البنفسجية الصادرة عن الشمس، وينتج ثالث أكسيد الكبريت الذي يتحد بعد ذلك مع بخار الماء الموجود في الجو ليعطي حمض الكبريت²، الذي يبقى معلقا في الهواء وينزل مع مياه الأمطار مشكلا الأمطار الحمضية التي تصل إلى البيئة البحرية سواء بطريقة مباشرة أو عن طريق الأنهار التي تعتبر أكثر عناصر البيئة تأثرا بالأمطار الحمضية، مما يترتب عليه اختفاء العديد من الكائنات الحية، كما أن معظم الأنهار يكون مصبها الأخير البيئة البحرية³. وقد بينت الدراسات أن زيادة حموضة المياه عن الحد الطبيعي تجعل الأسماك والأحياء البحرية الأخرى تبدأ بالاختفاء التدريجي، أو تصاب بنقص في النمو وخفض إنتاج البيض، والإصابة بالأمراض المختلفة، ولا تتوقف تأثيرات الحموضة عن هذا الحد بل قد تشمل التنوع الإحيائي ككل⁴. كما يؤدي زيادة الحموضة في المياه إلى ذوبان المعادن كالكاديوم والزنك والرصاص والزرنيق التي يعد بعضها على درجة عالية من السمية⁵.

2. الإسقاطات الإشعاعية الجوية:

إن التجارب النووية وخاصة التجارب التي تقوم بها الدول الصناعية الكبرى على أعماق مختلفة تحت سطح البحار والمحيطات ساهمت تاريخيا في زيادة تلوث المياه، بسبب الغبار الذري المشع

¹ المادة 11 من القانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

² بتاريخ 2021/07/15 - ويكيبيديا الموسوعة الحرة، الموقع: <http://or.wikipedia.org/wiki/مطر-حمضي>

³ أحمد سكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 64.

⁴ عادل مشعان ربيع، مشاكل بيئية معاصرة، مكتبة المجتمع العربي، عمان، الطبعة الأولى، 2008، ص 153.

⁵ أحمد سكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 53.

الذي تحمله الرياح إلى المسطحات المائية¹، ولكون مياه البحار ذات خصائص كيميوكيوية وفيزيولوجية مميزة، فإن هذا النوع من التلوث سيحول عشرات من العناصر المذابة في البيئة البحرية إلى عناصر مشعة لعديد من السنين، وتكمن الخطورة في اختراق الإشعاعات لأجسام الكائنات البحرية، ومن ثم وصولها إلى الإنسان كما أن عنصري اليورانيوم واليورانيوم المخضب يسبب تشوهات وطفرة وراثية للأسماك وبعض الأحياء المائية الأخرى، كما يتسبب في انقراض أنواع وسيادة أنواع أخرى قد تكون ضارة.²

3. الاحتباس الحراري:

ظاهرة الاحتباس الحراري تعرف على أنها الارتفاع التدريجي في درجة حرارة الطبقة السفلى المكونة للغلاف الجوي القريبة من سطح الأرض، وسبب هذا الارتفاع هو زيادة انبعاث الغازات الدفيئة التي تقوم بامتصاص جزء من الأشعة تحت الحمراء التي تنبعث من سطح الأرض كانعكاس للأشعة الساقطة على سطح الأرض من الشمس، وتحتفظ بها في الغلاف الجوي مما يؤدي إلى ارتفاع درجة حرارة الأرض.

ويرى العلماء أن زيادة انبعاث الغازات الدفيئة هو نتيجة لزيادة التلوث الجوي الناشئ عن ملوثات طبيعية (كالبراكين، وحرائق الغابات والملوثات العضوية)، وملوثات صناعية ناتجة عن نشاطات الإنسان من استخدام للطاقة (بتزول، فحم وغاز طبيعي)، وعن الغازات السامة المنبعثة من المصانع، بالإضافة إلى قطع الأخشاب وإزالة الغابات.³

¹ علي سعيدان، حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيميائية في القانون الجزائري، دار الخلدونية، الطبعة الأولى، 2008، ص 53.

² كريمة بورحلي، التلوث البحري وتأثيره على البحار، دراسة ميدانية لميناء الصيد بوديس جيجل، مذكرة ماجستير في علم الاجتماع، تخصص بيئة، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2009-2010، ص 80.

³ ويكيبيديا الموسوعة الحرة، الموقع على الأنترنت احتباس-حراري <http://or.wikipedia.org/wiki/>، بتاريخ

ومن نتائج ارتفاع درجة حرارة الأرض ذوبان الجليد في القطبين وفوق الجبال الذي ينتج عنه ارتفاع مستوى المياه في البحار، الذي قد يؤدي إلى اختفاء بعض الجزر البحرية، والمساس بالأنظمة البيئية البحرية، والإضرار بالكائنات الحية بها، كما تؤدي إلى الزلازل وهيجان البراكين التي تؤثر على الحياة في البيئة البحرية وتؤدي إلى فناء الحياة في هذه البحار.¹

إن تلوث البيئة البحرية من الجو أو من خلاله نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في المادة 212، التي حثت على ضرورة منع هذا النوع من التلوث أو خفضه أو السيطرة عليه من خلال اعتماد الدول لقوانين وأنظمة تطبق على المجال الجوي الخاضع لسيادتها، مع مراعاة القواعد والمعايير الدولية في إجراءات السلامة الملاحية الجوية، كما أن هناك جهود دولية على الصعيد العالمي للحد من تفاقم ظاهرة الاحتباس الحراري، فقد تداعت الكثير من دول العالم للتوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في 09 ماي 1992، والتي تهدف إلى تثبيت تركيز الغازات الدفيئة في الغلاف الجوي عند مستوى يحول دون تدخل خطير من جانب الإنسان في النظام المناخي² كما أن بروتوكول كيوتو الملحق بهذه الاتفاقية والمنعقد في ديسمبر 1997 وضع آليات لتحقيق هذه الأهداف التي ترمي لتحديد وخفض الانبعاثات كيميائية.

¹ أحمد سكندري، محاضرات في تلويث البيئة البحرية مفهوم ومصادر، مرجع سابق، ص 19.

² المادة 20، من نص اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ.

المبحث الثاني: الجرائم الماسة بالبيئة البحرية.

إن المسؤولية عن المساس بالبيئة إما أن تكون جنائية تقوم على الأركان العامة للجريمة،
وأما أن تكون مسؤولية مدنية تقوم على أساس الضرر الحاصل الذي يستوجب التعويض وجبر
الضرر.

وعلى ذلك سوف نعالج في هذا المبحث تعريف الجريمة البيئية (المطلب الأول) الأركان العامة
للجريمة البيئية (المطلب الثاني) ثم نتناول أهم الجرائم الماسة بالبيئة البحرية (المطلب الثالث).

المطلب الأول: تعريف الجريمة البيئية وخصائصها.

سنستطرق في الفرع الأول لتعريف الجريمة البيئية و الفرع الثاني خصائص الجريمة البيئية

الفرع الأول: تعريف الجريمة البيئية.

يمكن تعريف الجريمة البيئية على أنها الأفعال المحظورة شرعا أو قانونا والتي تحدث تلوثا بالبيئة
أو تلحق بها الضرر.¹

كما تعرف على أنها سلوك إيجابي أو سلبي سواء كان عمديا أو غير عمدي يصدر من
شخص طبيعي أو معنوي يضر أو يحاول الإضرار بأحد عناصر البيئة سواءا بطريقة مباشرة أو غير
مباشرة.²

كما تعرف على أنها كل سلوك محظور قانونا يصيب البيئة في إحدى عناصرها المختلفة بضرر
أو خطر، ويقرر له المشرع جزاءا جنائيا، سواء ارتكب السلوك عن قصد أو من غير قصد، ومتى
انتفت موانع المسؤولية الجزائية فيه.³

من خلال هاته التعريفات يمكن القول أن الجريمة البيئية تتمثل في:

¹ محمد المدني بوساق، الجزاءات الجنائية لحماية البيئة في التشريعة والنظم المعاصرة، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب،
المجلد 61 العدد 31، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، 2001، ص 179.

² أشرف هلال، جرائم البيئة بين النظرية والتطبيق، دار النهضة العربية، القاهرة مصر 2005، ص 63.

³ بن يوسف القنيعي، الجريمة البيئية في قانون العقوبات الجزائري، مجلة صوت القانون، المجلد 5، العدد 01، أبريل 2018، كلية
الحقوق، جامعة المدية، ص 385.

1. أنها سلوك إرادي أو غير إرادي يخالف من يرتكبه تكليفا إيجابيا أو سلبيا يحميه المشرع بجزاء جنائي.

2. أن ذلك السلوك غير مشروع أو ربما يكون في بعض الأحيان مشروع لكنه تعدى القدر المسموح به فخالف بذلك نموذج تشريعا تضمنته قاعدة جنائية مجرمة.

3. أن ذلك السلوك يصدر عن شخص مسؤول جنائيا، سواء كان شخصا طبيعيا أو شخصا معنويا.

4. أن ذلك السلوك يعرض البيئة أو أحد عناصرها للخطر أو يسبب ضرا لها سواء كان كنتيجة مباشرة أو غير مباشرة.

إن هذه السهولة الظاهرية في تعريف الجريمة البيئية تختفي وتكتنفها الصعوبات ويحيط بها الغموض عندما ننظر إلى الاختلاف بينها وبين الجرائم العادية في تقرير المسؤولية الجنائية، فهنا نجد الجريمة البيئية تنفرد بخصوصية لا تشاركها فيها الجرائم العادية وذلك لأنها مسؤولة من نوع خاص لأن النشاط الذي يكون سببا في الإضرار بالبيئة قد يكون مصرحا به قانونا، بل قد يكون أحد عناصر الاقتصاد المهمة التي تعتمد عليها الدولة في تنمية مواردها، وقد يكون الفاعل للنشاط الضار هي الدولة نفسها بواسطة أجهزتها الصناعية والتجارية، ويزداد الأمر تعقيدا إذا ما نظرنا إلى أن الحق المعتدى عليه هل هو حق خاص بالأفراد أو حق عام يصنف ضمن الاعتداء على المصلحة العامة، كما أن تحديد نتيجة الضرر الواقع بسبب تلك الأفعال أمر شائك لأن الأضرار الحاصلة لا تحدث في الغالب كنتيجة مباشرة لكنها تتأخر وتحدث على فترات قد تطول وقد تقصر وربما تقع نتيجة الفعل في غير المكان الذي تم فيه النشاط بل في مكان آخر بعيد.¹

وبالرجوع إلى المشرع الجزائري فإنه لم يعرف لنا المقصود بالجريمة البيئية بشكل عام، وإنما اكتفى بتحديد أركان كل جريمة بيئية بصفة منفردة، مثال ذلك جريمة تلويث المياه، تلويث الجو.

¹ محمد المدني بوساق، المرجع السابق، ص 180.

الفرع الثاني: خصائص الجريمة البيئية:

الجريمة البيئية ليست كأي جريمة أخرى، فهي جريمة من نوعية خاصة، فهي تتسم بعدة خصائص تميزها عن غيرها من الجرائم التقليدية، وأهم تلك الخصائص نجد:

أولاً: صعوبة الكشف عن الجريمة البيئية:

تتميز بعض جرائم البيئة بعدم الوضوح أو بعدم ظهور آثار الجريمة وأضرارها مباشرة، وبالتالي عدم الاستطاعة والقدرة لاكتشاف هذه الجريمة بنوع من البساطة والسهولة، لأنه من الممكن أن يكون الهواء ملوثاً بأي غاز سام ولا يكون لهذا الأخير لا لون ولا رائحة تميزه وتكشفه، وبذلك يصعب على الإنسان اكتشافه إلا عن طريق أجهزة خاصة تكشف تلوث الهواء ودرجته ونوعية المادة الملوثة.¹

ثانياً: صعوبة تحديد أركان الجريمة البيئية:

من خصائص الجريمة البيئية هو صعوبة تحديد وسائل ارتكاب الجريمة وعناصرها وشروط قيامها، إذ أن قانون البيئة قد اكتفى بالنص على الإطار العام للجريمة وعقوبتها، وأحال على الجهات الإدارية المختصة مهمة تحديد عناصرها وشروط قيامها وكافة التفاصيل المتعلقة بها أو الرجوع إلى قوانين أخرى أو مراسيم تنفيذية أو يتم الإحالة إلى المعاهدات أو الاتفاقيات الدولية.²

ثالثاً: جريمة وقتية ومستمرة.

تعتبر طبيعة الفعل المادي المكون للجريمة هو فاصل التمييز بين كونها وقتية أو مستمرة بغض النظر عن إذا كان هذا الفعل إيجابياً أو سلبياً، فإذا تمت الجريمة وانتهت بمجرد إتيان الفعل كانت جريمة وقتية، أما إذا استمر السلوك الإجرامي فترة من الزمن نكون أمام جريمة مستمرة، والعبرة من الاستمرار هو تدخل الجاني في الفعل المعاقب عليه تدخلاً متتابعاً ومتجدداً، ولا يعتد بالفترة التي

¹ أشرف هلال، الموسوعة الجنائية البيئية من الناحية الموضوعية والإجرائية، بدون ناشر، مصر، 2011، ص 23.

² جدي وناسة، الحماية الجنائية للبيئة الهوائية - دراسة مقارنة-، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه، جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية الحقوق، 2016، ص 63.

تسبق هذا الفعل من تهيء لارتكابه والاستعداد لاقتوافه أو بالزمن الذي يليه والذي تستمر فيه اثاره الجنائية في أعقابه، حيث أن من المقرر قانونا أن التشريع الجديد يسري على الجريمة المستمرة حتى ولو كانت أحكامه أشد مما سبقه لاستمرار ارتكاب الجريمة في ظل الأحكام الجديدة.¹

لذلك من الصعوبة أن توصف جرائم البيئة بأنها جرائم وقتية فقط أو مستمرة فقط لأن هناك جرائم بيئية تعتبر جرائم وقتية تتم وتنتهي بمجرد ارتكاب الفعل ومثال ذلك ما نصت عليه المادتين 62،63 من قانون تسيير النفايات وإزالتها 91/10 وهو إقامة منشأة لمعالجة النفايات الخطيرة بغير ترخيص من الجهة الإدارية المختصة، كما أنه هناك من الجرائم البيئية المستمرة كإدارة النفايات الخطرة بالمخالفة للقانون 91/10 لا سيما المواد 17.18.19.20.21 منه.

رابعا: امتداد آثار الجريمة البيئية واتساع مسرحها:

الجريمة البيئية هي جريمة مستمرة، مما يعني أن تأثيرها قد يستمر لفترة طويلة حتى تقوم الطبيعة بإزالة ما نجم عنها من ملوثات أو يقوم الإنسان بإعادة الحال إلى ما كانت عليه.²

وتعتبر الجزائر من بين الدول التي عاشت الآثار التدميرية للتجارب النووية على البيئة وذلك في بداية الستينات، بحيث دمرت فرنسا كل من منطقة رقان والأهقار، إذ بقيت هذه المناطق ملوثة بالإشعاعات النووية نتيجة هذه التجارب النووية التي أطلق عليها اسم اليربوع الأزرق، واليربوع الأحمر والتي خلقت العديد من الأمراض إلى حد اليوم خاصة الأمراض السرطانية وغيا كما دمرت الأراضي.

كما تتميز الجريمة البيئية باتساع مسرحها ونطاقا اللامتناهي فالبيئة الهوائية مثلا لا يوجد ما يحدها كما أن بقعات الزيت تسبب عند تسريبها في البيئة المائية انتشارا واسعا جدا، مما يصعب السيطرة على مثل هذه الجرائم في وقت قصير ومنع انتشارها والذي عادة يكون بصفة سريعة نظرا لطبيعة مكونات البيئة.

¹ جدي وناسة، نفس المرجع، ص73.

² أشرف هلال، الموسوعة الجنائية من الناحية الموضوعية والإجرائية، المرجع السابق، ص33.

خامسا: جريمة عابرة للحدود الدولية.

إن أهم ما تتسم به بعض جرائم البيئة أنها جريمة تعبر حدود الدول والقارات، لاسيما تلوث البيئة الهوائية، وذلك لصعوبة السيطرة على الهواء.¹ وتشمل الجرائم البيئية العابرة للحدود قائمة واسعة، أعطتها الاتفاقيات الدولية أهمية كبيرة للتصدي لها من خلال حث الدول الأطراف على محاربتها ووضع تشريعات وطنية للتصدي لها، من بين هذه الاتفاقيات نجد اتفاقية "بازل" بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم 158/98 المؤرخ في 16 ماي 1988. كذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في 10 ديسمبر 1982 في جمايكا التي تعد تحولا بارزا في تاريخ العلاقات الدولية البحرية، فقد نظمت استغلال قاع البحار والموارد الحية كما تطرقت إلى حماية البيئة البحرية من التلوث.

سادسا: غالبية الجرائم البيئية مخالفات أو جنح.

باستقراء نصوص قانون البيئة في إطار التنمية المستدامة والتنمية المستدامة 01/30 ومختلف القوانين التي لها صلة بالبيئة نلاحظ أن المشرع الجزائري كيف غالبية جرائم البيئة مخالفات أو جنح، بحيث لا تتعدى العقوبات المرصودة لأغلبها الغرامات المالية في الغالب، أما الجنايات فهي نادرة.

المطلب الثاني: أركان جريمة التلوث البحري:

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

الفرع الأول: الركن الشرعي في جريمة التلوث البحري.

إن الشرعية الجنائية تقتضي وجوب وجود نصوص قانونية سابقة لفعل الاعتداء بحيث يكون هذا الأخير معرفا فيها بشكل واضح، وهذا إقرار لأهم مبادئ القانون الجنائي ألا وهو مبدأ شرعية

¹ بشير محمد أمين، أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه، الحماية الجنائية للبيئة، جامعة جيلالي ياسين سيدي بلعباس، كلية حقوق، 2015، 2016، ص 24.

الجريمة والعقوبة، الذي يقتضي أن يكون النص الجنائي المجرم للاعتداء على المجال البحري بصورة واضحة ودقيقة، بحيث تسهل مهمة القاضي الجزائي في استيعابه بسرعة نوع الجريمة والعقوبة المقررة لها، الأمر الذي سيضمن تحقيق فعالية أكبر أثناء تطبيقه إلا أننا نجد هذا الأمر مستبعدا في التشريع الجنائي البيئي بصفة عامة والبحري على وجه الخصوص نتيجة كثرة التشريعات في هذا المجال، ورغم هذا الثراء في التشريع فإنه يقابله فقر في التطبيق والذي يرجع أساسا إلى قلة التكوين العلمي والقانوني المتخصص لأعوان الرقابة، إلى جانب الطابع التقني الغالب على القانون البيئي في حد ذاته وهذا ما ينعكس على البيئة البحرية، كما أن إشكالية التطبيق الزمني والمكاني للنصوص الخاصة بمجال البيئة البحرية تبرزه بشكل واضح، إن هذه الصعوبات هي في حقيقة الأمر انعكاس لخصوصية البيئة البحرية ومشاكلها.

إن إقرار المشرع الجزائري لمبدأ الحيطة¹ والذي يقتضي توفير الحماية الجنائية للبيئة بصفة مسبقة عن وقوع الضرر البيئي بالرغم من غياب النص الجزائي، يجعل من مفهوم مبدأ شرعية التجريم يعرف توسعا في هذا المجال، لاسيما عند وجود احتمال بالخطر، بل عن وقوع هذا الضرر البيئي والذي غالبا ما يكون ضررا مستمر يجعل من النص الجنائي البيئي الصادر في المستقبل يسري بأثر رجعي وهذا لقمع الاعتداء على البيئة من جهة وعدم تمكين الجانح من الإفلات من العقاب من جهة أخرى وما يصدق قوله على البيئة ككل يصدق قوله على البيئة البحرية باعتبار أن هذه الأخيرة جزء من الأولى.

إن هذا الأمر يمس بركن هام من أركان القانون الجنائي لذا لا بد من قصره على الجرائم البيئية خاصة تلك الجرائم البيئية الخطيرة والتي يكون الهدف من تطبيق النص الجنائي هو متابعة الجانح والحصول على تعويض منه على الإضرار التي ألحقها بالبيئة، ويمكن أن تكون الجريمة التي قام بها

¹ تنص المادة 03 (الفقرة 06) من قانون 03 - 10 المؤرخ في 19 يوليو 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، المرجع السابق، على أنه: "مبدأ الحيطة، الذي يجب بمقتضاه عدم، ألا يكون عدم توفر التقنيات نظرا للمعارف العلمية والتقنية الحالية سببا في تأخير اتخاذ التدابير الفعلية المتناسبة، للوقاية من خطر الأضرار الجسيمة المضررة بالبيئة ويكون ذلك بتكلفة اقتصادية مقبولة.

الفاعل قد بلغت العقوبة فيها إلى عقوبة الإعدام، وهنا يكون الجزاء أكبر بكثير من الحصول على التعويض نتيجة ما ألحقه بمجال البيئة من فساد وإضرار، ومثال ذلك في المجال البحري ما نص عليه القانون البحري الجزائري¹.

الفرع الثاني: الركن المادي في جريمة التلوث البحري :

يعد الركن المادي لأي جريمة بمثابة عمودها الفقري الذي لا تتحقق إلا به، بحيث يشكل مظهرها الخارجي، ويقصد بالركن المادي للجريمة من الناحية القانونية هو: "كل سلوك إنساني يترتب عليه نتيجة يعاقب عليها القانون الجنائي"².

كما يمكن تعريف الجريمة من خلال ركنها المادي بأنها: "الفعل أو الامتناع الذي ينص القانون على عقوبة مقررة له، ولا يعد الفعل أو الامتناع معاقبا عليه إلا إذا نص الشارع على ذلك"، أو بالأحرى هي السلوك المخالف لأوامر ونواهي قانون العقوبات شريطة أن ينص هذا القانون صراحة على تجريم ذلك السلوك، ومثال ذلك؛ تلوث البحر الإقليمي والشواطئ تتم عن طريق إلقاء مخلفات السفن وخاصة تلك التي تعمل في نقل المواد البترولية، ومعظم أفعال إلقاء المخلفات مجرم بالقوانين المختلفة، بل إن التجريم يشملها ولو كان الإلقاء في عرض البحر ولكن بالقرب من المياه الإقليمية بصورة تسمح بوصول هذه المخلفات إلى الشواطئ وتلويثها³.

وإذا تطرقنا لمعظم التشريعات الوضعية فإننا نجد المشرعين الوضعيين بما فيها المشرع الجنائي الجزائري قد سكتوا على تعريف الجريمة انطلاقا من ركنها المادي واعتمد المشرع الجزائري معيار العقوبة بوجه عام في تصنيف الجرائم وجعل من الجنايات تلك الجرائم المعاقب عليها بالسجن مدة تزيد عن 5 سنوات والجنح تلك الجرائم المعاقب عليها بالحبس من شهرين إلى 5 سنوات والمخالفات تلك الجرائم المعاقب عليها بالحبس لأقل من شهرين وغرامة لا تتجاوز 2000 دج. فالركن المادي يعد

¹ المادة 500 من الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 1976/10/23، المعدل والمتمم بقانون 98 - 05 المؤرخ في 25 يونيو 1998، المتضمن قانون البحري، المرجع السابق.

² عبد الأحد جمال الدين، المرجع السابق، ص 305.

³ الفتني منير، المرجع سابق ص 132.

في جريمة التلوث البحري وغيرها من الجرائم البيئية من أهم الأركان التي تتميز بضعف ركنها المعنوي فطبيعة النصوص القانونية المتعلقة بالبيئة خصوصا البحرية موضوع الدراسة تجعل مجرد الامتناع عن تنفيذ أحكامها جريمة قائمة في حد ذاتها إنها 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.

1- جرائم الامتناع عن تطبيق النصوص التنظيمية في جريمة التلوث البحري :

تشغل النصوص التنظيمية الحيز الأكبر للتشريع في مجال جرائم التلوث البحري أو التلوث الذي يمس بالمياه الخاضعة للقضاء الوطني الجزائري، وهي تعتبر أداة فعالة لمواجهة الجروح الواقعة على هذه البيئة من خلال الأجهزة المكلفة بتطبيقها، فمخالفة هذه التنظيمات تشكل جرائم بحرية، أنها الجرائم البحرية الشكلية بالامتناع أو قد تنتج عن سلوك للمخالف يمتنع فيه إيجابيا عن تطبيق ذلك التنظيم أنها الجرائم البيئية الإيجابية.

أ- جرائم التلوث البحري الشكلية:

يتمثل السلوك الإجرامي في هذا النوع من الجرائم في عدم احترام الالتزامات الإدارية أو المدنية أو الأحكام التقنية والتنظيمية؛ كغياب الترخيص، وهذا ما نص عليه قانون البيئة رقم 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، "يشترط في عمليات شحن أو تحميل كل المواد أو النفايات الموجهة للغمر في البحر، للحصول على ترخيص يسلمه الوزير المكلف بالبيئة تعادل تراخيص الشحن أو التحميل بمفهوم هذه المادة، تراخيص الغمر، تحدد شروط تسليم واستعمال تعليق وسحب هذه التراخيص عن طريق التنظيم" ¹.

ونلاحظ من خلال هذه المادة أنه حين غياب الترخيص يكون هناك عدم احترام للالتزامات، فتجريم هذا النوع من السلوك أثر وقائي بحيث يسمح بحماية البيئة البحرية قبل حدوث الضرر أو

¹ المادة 55 من قانون 03 - 10 المؤرخ في 19 يوليو 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، المرجع السابق، ص 15.

على الأقل التخفيف منه، كما يمكن تعريف هذا النوع من الجرائم: " بأنه إحجام أو امتناع شخص عن الإتيان بفعل أو عمل أوجب القانون عليه القيام به، أو بمعنى آخر هنالك واجب قانوني على الشخص بإتيان السلوك الذي امتنع عنه، فقد نص قانون رقم 10/03 المؤرخ في 19 يوليو 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، على مثل هذا النوع من الجرائم: "امتناع كل مالك سفينة تحمل شحنة من المحروقات عن اتخاذ التدابير اللازمة لمنع تسرب أو صب محروقات من هذه السفينة، مسؤولاً عن الإضرار الناجمة عن التلوث¹...".

إذن عدم الالتزام أو لامتناع أدى إلى إلحاق ضرر بالبيئة البحرية، فمالك السفينة بحكم مسؤوليته وسلطته المخولة له من طرف القانون كان من واجبه أخذ الاحتياطات اللازمة لمنع التسرب أو الصب للمحروقات المضرة بالصحة الإنسانية والحيوانية... الخ. إلا أن تقصيره بما أوجب القانون يترتب عليه المسؤولية الجنائية ويعد في الأخير مرتكب لسلوك سلبي مكونا لجرمة مادية يعاقب عليها القانون وهو بهذا الشكل في الحقيقة قد امتنع عن القيام بالقيام بالتزام قانوني.

ونقول بالنسبة للجرائم الشكلية أن تجريم مثل هذا النوع من السلوك أثر وقائي بحيث يسمح بحماية البيئة البحرية قبل حدوث الضرر أو على الأقل التخفيف منه.

ب: جرائم التلوث البحري الإيجابية:

إذا كانت الجرائم الشكلية تقع بمجرد عدم تطبيق الالتزامات الإدارية أو المدنية... أو الامتناع عن القيام بالالتزام القانوني، فإن الجرائم البيئية البحرية الإيجابية بالامتناع تقع نتيجة سلوك سلبي من الجانح ينصب على مخالفة التنظيم المعمول به في هذا المجال، أي الفرق يكون في صفة تصرف الجانح هل كان جامدا أو متحركا، وعلى هذا الأساس نكون أمام جريمة تلوث بحري إيجابية بالامتناع عند عدم تطبيق النص الخاص بهذه الأخيرة بغض النظر عن تحقيق نتيجة ذلك، وهذا ما نجد منصوص عليه دائما في قانون البيئة 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة "دون الإخلال...".

¹ المادة 58 من قانون 10/03 المؤرخ في 19 يوليو 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، مرجع نفسه، ص

إذا ارتكب إحدى المخالفات بأمر من مالك أو مستغل السفينة أو الطائرة أو الآلية أو القاعدة العائمة، يعاقب هذا المالك أو المستغل بالعقوبات المنصوص عليها في هذه المادة على أن يضاعف الحد الأقصى لهذه العقوبات¹..".

ويتضح لنا من خلال هذا النص أن ارتكاب المخالفات المنصوص عليها في نص المادة 71 من القانون 10/03: "يعتبر سلوك سلمي يعاقب عليه القانون أي أن الجانح قد خالف بسلوكه ما نص عليه القانون، وكذلك فالإضرار التي تلحق البيئة البحرية فامتناع مالك السفينة أو المستغل لها من إعطاء أمر كتابي لربان السفينة أو قائد الطائرة أو الشخص المشرف على عمليات الغمر من الآليات أو القاعدة العائمة، يشكل جريمة إيجابية ونقول حتى ولو لم تحدث هذه الإضرار فإنه وبمجرد عدم إعطاء الأمر الكتابي يعد جريمة شكلية بالامتناع.

2- جرائم التلوث البحري بالنتيجة :

بخلاف جرائم الامتناع لا تقع جرائم التلوث البحري بالنتيجة إلا بوجود اعتداء مادي سواء كان ذلك بطريقة مباشرة أو غير مباشرة وتعتبر جرائم التلوث البحري بالنتيجة هي النوع الأكثر وضوح وتجسيد للأضرار التي تقع على المجال البحري، كما نشير هنا لملاحظة مهمة في هذا المجال وهي؛ أنه لقيام أي جريمة ومنها الجرائم البيئية وعلى الخصوص جرائم التلوث البحري، وجود علاقة سببية بين الفعل الجانح والضرر الذي مس المجال البحري، وذلك أن توافرها أمر ضروري لمتابعة الجانح عن أفعاله.

الفرع الثالث: الركن المعنوي في جريمة التلوث البحري.

لكي توجد الجريمة من الوجهة القانونية، لا يكفي أن يرتكب فعل مادي منصوص عليه عقابه في القانون الوضعي، ولكن يجب أن يكون هذا الفعل قد ارتكب بخطأ مرتكبه، أو بعبارة أخرى بل

¹ المادة 92 من قانون 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، المرجع السابق، ص 20.

ينبغي أن يتوافر لدى الجاني قدر من الخطأ أو الإثم، هو مصطلح على تسميته بالركن المعنوي¹، فلا جريمة إذن دون خطأ مهما كانت النتائج التي تمخضت عنها، فالجريمة كي تستكمل بنائها القانوني لا بد من توافر العمد أو الخطأ غير العمدي في السلوك الإنساني حتى يمكن القول بأن صاحبه محلا وجرائم تلويث أو إفساد البيئة البحرية شأنها شأن الجرائم الأخرى قد يتخذ الركن المعنوي فيها صورة قصد الجنائي وبه تكون الجريمة عمدية أو صورة الخطأ غير العمدي وبه تكون الجريمة غير عمدية². هذا ونشير إلى المسميات الفقهية المتخذة للتعبير عن الركن المعنوي قد تعددت، فقد وصف بأنه الركن الأدبي للجريمة، أو ركن الخطأ أو الإثم أو الذنب أو الخطيئة، ولا يؤثر هذا في حقيقة الركن المعنوي، ولا ينتقص من محتوى عناصره، والملاحظ أن المشرع الجزائري في قانون العقوبات لم يكلف نفسه عناء البحث كي يعطي تعريفا دقيقا للمعنوي بل أنه لا يشير إلى هذه الرابطة النفسية بين الفاعل والفعل إلا بكلمة كقوله من يرتكب عمدا أو مع العلم أو بإهمال³.

ولكن بالرغم من هذا فإن الركن المعنوي بصرف النظر عن حقيقة وجوده والذي لا زال يعاني بعضا من الالتباس في استخلاص عناصره وتحديد ذاتيته وبصفة خاصة في الجرائم البيئية، فإنه يبقى أحد الأركان الأساسية في تكوين الجريمة ومن ثم ترتيب المسؤولية الجنائية على مرتكب هذه الأخيرة.

¹ سليمان عبد المنعم، النظرية العامة لقانون العقوبات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، سنة 2000، ص 513.

² الفتني منير، المرجع السابق، ص 75.

³ مرجع نفسه، ص 75.

الفصل الثاني

الآليات القانونية لحماية البيئة
البحرية في الجزائر

الفصل الثاني: الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية في الجزائر.

يتدخل التشريع الجزائري بوضع حد وزجر كل فعل من شأنه المساس بالنظام العام والأمن العام وذلك من أجل ردع كل التصرفات التي تترك هذا النظام وتعرضه للاهتزاز، ولما كان الاعتداء على البيئة المائية يمثل إخلالا بالنظام العام، فإن كل انتهاك لهذا الوسط البيئي يشكل جريمة يعاقب عليها القانون بجزاء، لاسيما وأنه بدون هذا الجزاء لن يتحقق للقوانين التنظيمية الخاصة بحماية البيئة الفعالية الكافية لمواجهة مختلف صور الاعتداء عليها.

لذلك أقر المشرع حزمة من الجزاءات في مختلف القوانين الخاصة بحماية البيئة البحرية تكيف مع طبيعة وجسامة الاعتداء وما يترتب عليها من ضرر في صورة جزاءات جنائية ولذا سنتطرق في المبحث الأول للاتفاقيات الدولية المصادق عليها والتشريعات الوطنية الخاصة بحماية البيئة البحرية والمبحث الثاني: المسؤولية والجزاء في جرائم تلويث البيئة البحرية.

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

الجزائر وكغيرها من الدول معرضة لمشاكل التلوث البحري، وخاصة ما تعلق بالنفايات النفطية والمخلفات ذات المصدر البري، وأيضا نفايات السفن التي تلحق أضرار كبيرة بالبيئة البحرية. ولهذا سعت إلى وضع آليات وقوانين كفيلة بحماية البيئة البحرية من خلال المصادقة على الاتفاقيات الدولية والتي تضمن التعاون بين الدول والأطراف وأيضا عدم التعدي والإضرار بالبيئة البحرية لدولة أخرى.

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

المطلب الأول: حماية البيئة البحرية في إطار الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر.

المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية في اطار التشريعات الوطنية.

المطلب الأول: حماية البيئة البحرية في إطار الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر.

عندما تفاقم التلوث البحري أو البيئي بصفة عامة وأصبح خطرا عاما يهدد الجميع، عقدت الدول على مستوى الامم المتحدة اتفاقيات مختلفة للحماية من هذا الخطر وترك لباقي الدول فرص الانضمام الى هذه الاتفاقيات وما يهمننا من هذه الاتفاقيات هي الاتفاقيات الخاصة بمجال مكافحة التلوث البحري والتي صادقت عليها الجزائر.

فالجزائر كغيرها من دول العالم معرضة لجميع أشكال التلوث البحري لكن تبقى المخلفات النفطية والمخلفات الأرضية أخطرهما بالنظر إلى الأثار السلبية المعتبرة التي تلحقها بالبيئة البحرية.

ولقد تطرقنا في الفصل الأول إلى مصادر تهديد البيئة البحرية ووجدنا من خلال دراستنا أن التلوث النفطي يعتبر من أكبر الملوثات وأشدّها خطورة على البيئة البحرية، لذلك نجد الجزائر قد أعطت هذا النوع من الملوثات الأهمية في مجال مكافحته وهذا سن اراه من خلال الفرع الأول وذلك بالتطرق إلى الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر في هذا المجال، أما الفرع الثالث فنتطرق إلى الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر في مجال مكافحة التلوث البحري من مخلفات أرضية، وبالرغم من أننا تطرقنا فيما سبق إلى التلوث البحري من مصادر أرضية واعتبرناه هو الأقدم من حيث الظهور، وبدأنا به دراستنا في مصادر تهديد البيئة البحرية إلا أننا بالنسبة لهذا الفرع سنبدأ بالتلوث النفطي، وذلك ارجع إلى إن الدولة الجزائرية أولت هذا النوع أهمية كبرى كما قلنا أكبر من تلك التي أعطيت للتلوث من مصادر أرضية بعدها نتطرق إلى التشريعات الداخلية أو الوطنية التي شرعتها الجزائر اعتبارا من هذه الاتفاقيات، وهذا حسب الخطة التالية: الفرع الأول: الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر لحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط، الفرع الثاني: الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر لحماية البيئة البحرية من التلوث بالسفن والطائرات، الفرع الثالث: الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر لحماية البيئة البحرية من المصادر البرية للتلوث.

الفرع الأول: الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر لحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط:

نستعرض من خلال هذا الفرع أهم الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر والتي لها صلة بحماية الوسط البحري من النفط.

أولا: اتفاقية لندن للعام 1954 والخاصة بمنع تلويث البحر بالنفط:

تعتبر اتفاقية لندن لعام 1954 لمنع تلويث البحر بالمحروقات بمثابة الركيزة الأساسية للجهود العالمية لمنع تلويث البيئة البحرية بالمحروقات¹، ويعود الفضل في إقرار هذه الاتفاقية إلى بريطانيا التي أدركت فداحة مشكلة تلوث مياه البحار والمحيطات فقامت بدعوة القوى البحرية الرئيسية لمؤتمر

¹ - احمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية في ضوء القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 145.

عقد في لندن 1954، وحضرت هذا المؤتمر 42 دولة وممثل أمين عام الأمم المتحدة في المؤتمر، وذلك من أجل وضع قواعد قانونية دولية في شكل اتفاقية يوقع عليها أكبر عدد من الدول، وتكون كفيلة بوقاية المحيط البحري من خطر التلوث النفطي، وبالفعل انعقد هذا المؤتمر في 1954/04/26 بمشاركة عدد معتبر من الدول 42 دولة ووقعت عليه 20 دولة، وبهذا توصل المؤتمر إلى إقرار اتفاقية دولية بهدف مكافحة تلوث البحار بزيوت البترول¹، ونظرا لأهمية أحكامها فلقد انضمت إليها الجزائر سنة 1963 بموجب المرسوم 344/36 المؤرخ في 1963/09/11 وذلك بعد تعديل صيغتها سنة 1962، وكذا على الصيغة الثانية لعام 1969، وبهذا تكون الجزائر قد أدركت أهمية هذه الاتفاقية كوسيلة لحماية وسطها البحري وبالتالي حماية مصالحها الاقتصادية في مجال النقل البحري للمحروقات.

ودليل ذلك أنها التزمت بأحكام هذه الاتفاقية بمجرد حصولها على استقلالها عام 1962، وأهم الأحكام التي جاءت بها هذه الاتفاقية:

- ❖ السفن التي يكون اتساعها ≤ 500 طن، يمنع عليها الرمي في المناطق في الاتفاقية حسب نسب محددة.
- ❖ السفن الأخرى يطبق عليها نفس المبدأ إلى غاية مرور 03 سنوات.
- ❖ إلزام السفن بأن تكون مجهزة بما يلزم لمنع تسرب النفط².
- ❖ إلزام حكومات الدول المتعاقدة بتجهيز موانئها الأساسية بما يلزم للتفريغ بقايا النفط.
- ❖ ومع ذلك فإن هذه الاتفاقية لا تنفي نهائيا وبصورة مطلقة تصريف المحروقات في البحر وهذا ما جاء في مادتها الثالثة والرابعة على التوالي:
- ❖ يسمح بالتفريغ لما تكون السفينة متجهة إلى ميناء غير مجهز بإنشاءات لاستقبال المخلفات النفطية.

¹ صلاح الدين عامر، حماية البيئة إبان النزاعات المسلحة في البحار، المجلة المصرية للقانون الدولي، مصر 2015، ص 10.

² المادة 7 من اتفاقية لندن لعام 1954 والخاصة بمنع تلويث البحر بالنفط.

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

❖ أما المادة السادسة فقد نصت على العقوبات التي تفرض على المخالفين لنص الاتفاقية، بحيث نجدها قد ألزمت الحكومات في ذلك أي أن توازي في فرضها للعقوبات على السفن إذا ما تم التفريغ خارج أو داخل المياه الإقليمية، وقد يرجع عدم التمييز في هذه الحالة بين التفريغ الذي يتم خارج الإقليمي وبين الذي يتم داخله حسب رأينا إلى سرعة انتشار المواد النفطية وبالتالي إلى عدم اختلاف طبيعة الضرر الذي يلحق بالدولة الساحلية في كلتا الحالتين.

❖ أما المادة التاسعة فقد ألزمت حكومات الدول المتعاقدة أن تلتزم بوضع سجل للنفط يدون فيه عدد من العمليات والتي من شأنها أن تحدث تلوثا مثل: شحن النفط، أو نقله، أو تفريغه وكذا تنظيف وتفريغ ماء الصابوة والصهاريج.

❖ كما أنه على السلطات المختصة لكل دولة متعاقدة دخلت السفينة مياهها الإقليمية وفي أحد موانئها أن تفحص هذا السجل وكذلك الصابوة وتنظيف الأحواض والمستودعات وأعمال الرمي المتنوعة، وإذا ما لاحظت الدولة أن السفينة المتواجدة بإقليمها البحري قد خرقت الاتفاقية، عليها أن تحدد كتابة للدولة التي تتبعها السفينة المكان الذي تثبت فيه المخالفة لأحكام الاتفاقية¹.

ما يمكن ملاحظته بشأن هذه المادة الأخيرة أن كلا من ربان السفينة ودولة العلم هما صاحبا القرار، ذلك أن الربان يمكن أن يكون سيء النية مما يجعله يدون معلومات خاطئة في السجل، ودولة العلم بما أنها صاحبة حق المتابعة فإنها في كثير من الأحيان تتماطل في ممارسة هذا الحق أو حتى ترفضه.

كما أن هذه الاتفاقية قد أشارت إلى مسألة الإغراق والمساحة المحددة من البحر التي يمنع منها هذا الأخير (الإغراق) فحددت هذه المساحة بأكثر من 50 ميلا بحريا تحسب من الساحل،

¹ احمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية في ضوء القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 141.

كما يمكن الإقلال أو الزيادة منها إلى 100 ميل بحري كما اشترطت ألا يتعدى التفريغ 60 ل/ميل بحري.

إن وجود أي استثناء على قاعدة أو مبدأ عام، يجعل هذا الأخير محدد الأثر، ذلك أن منح الاتفاقية ربان السفينة حق التفريغ لما تكون سفينة متجهة إلى ميناء غير مجهز بإنشاءات لاستقبال المخلفات النفطية، قد يجعل في كثير من الأحيان الربان يلجأ إلى التفريغ بصفة آلية متى علم أن ميناء وصوله غير مجهز بمثل هذه التجهيزات.

وما يأخذ على هذه الاتفاقية إنها لم تتطرق وتشير في موادها للسفن الحربية والسفن الأخرى التي تملكها دولة ما، وتستخدمها بصفة مؤقتة لأغراض حكومية غير تجارية فحسب وهذا ما أدى إلى التقليل من فعاليتها.¹

ثانيا: اتفاقيات برشلونة 1976 الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط:

لقد شكل البحر الأبيض المتوسط محل اهتمام منظمات خاصة وعامة، ومن بينها نذكر بداية برنامج الأمم المتحدة إثر مؤتمر ستوكهولم، والذي وضع برنامج لإنقاذ البحر المتوسط. إن النص النهائي لهذه الاتفاقية مرفق باتفاقية "إطار Traité cadre وبملحق خاصم بالتحكيم وبروتوكولين الأول متعلق بحماية البحر من التلوث الناجم عن عمليات الإغراق التي تقوم بها السفن والطائرات، والثاني خاص بمكافحة التلوث بالنفط وبم واد أخرى ضارة في الحالات الطارئة. وباعتبار هذه الاتفاقية جاءت شاملة لجميع مظاهر التلوث البحري أي أنها لم تقتصر على شكل معين للتلوث مثل اتفاقية لندن 1954، فإننا نجد في مادتها² المعنية بالتلوث الناجم عن السفن تنص على: " تتخذ الأطراف المتعاقدة كافة التدابير التي تتوافق والقانون الدولي لوقاية منطقة

¹ liamine chabli .pollution en méditerranée aspects juridiques des problèmes actuels, opu.p.75.

² جدي وناسة، ص 90.

البحر الأبيض المتوسط من التلوث ومكافحته كما تعمل على الإنجاز الفعال في هذه المنطقة للقواعد المعترف بها عموما على المستوى الدولي فيما يتعلق بتتبع هذا النوع من التلوث في المنطقة المذكورة." كما نجد أن البروتوكول الملحق بالاتفاقية السابقة والخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة ينص في مادته 8 على ما يلي " يتعهد كل طرف من الأطراف بإصدار تعليمات إلى ربانية السفن التي ترفع إعلامها والى قادة الطائرات المسجلة في أراضيها تطالبهم بإخطار أحد الأطراف أو المركز الإقليمي بأسرع الطرق وأكثرها كفاية في الظروف السائدة ووفقا للملحق 4 لهذا البروتوكول بشأن(ضمن أمور أخرى)، جميع الحوادث التي تسبب أو يتحمل أن يتسبب في تلوث مياه البحر بالنفط أو بمواد ضارة أخرى.

ثالثا: اتفاقية لندن 1973 والخاصة بمنع التلوث من السفن :

تعد هذه الاتفاقية من أهم 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 أدنى حد ممكن من التلوث غير العمدى بأية مواد ضارة تنسكب من السفن¹.

ولقد رافقت هذه الاتفاقية بخمسة ملاحق هي:

- الملحق الأول: المحدد للقواعد المتعلقة بمنع التلوث بالنفط.
- الملحق الثاني: المحدد لقواعد نقل المواد السائلة.
- الملحق الثالث: المحدد للشكل الخاص بتغليف المواد الضارة.
- الملحق الرابع: المحدد لكيفية الوقاية من التلوث الناتج عن المياه الوسخة أو المستعملة للسفينة.

- الملحق الخامس: المحدد لكيفية الوقاية من التلوث الناتج عن قممات السفن. وما يمكن ملاحظته بالنسبة إلى الاتفاقية في ملحقها الأول والخاص بمنع التلوث بالنفط باعتباره يشكل موضوع اهتمامنا الحالي ونحن بصدد تحديد القواعد الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من

¹ احمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية في ضوء القانون الدولي العام، المرجع سابق، ص224.

التلوث النفطي والتي صادقت عليها الجزائر، أنه جاء بشكل مطابق تقريبا لما ورد في اتفاقية لندن لعام 1954. حيث نجد هذا الملحق بدأ بتعريف النفط في قاعدته، كما التزمت الدول الأطراف بمنح شهادات دولية لمنع التلوث بالنفط، كما التزمت باتخاذ ما يلزم من الإجراءات لاستقبال مخلفات السفن النفطية¹ كما وضع هذا الملحق استثناء لا يختلف عن ذلك الذي حددته اتفاقية لندن لعام 1954 والخاص بإمكانية تفريغ مياه الصابورة إذا اقتضت ذلك سلامة السفينة وأمنها أو لإنقاذ الأرواح في البحر، كما استثنى السفن غير التجارية المملوكة للحكومات من الالتزام بالمنع.

رابعا: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 :

اجتذبت حماية البيئة البحرية المزيد من الاهتمام والعناية، منذ طرح فكرة وجوب العمل على استغلال الثروات المعدنية لقاع البحار والمحيطات وما في باطنها بوصفها تراثا مشتركا للإنسانية منذ عام 1967، فلا شك أن التقدم الحديث نحو الاستغلال الفعلي لتلك الثروات يؤدي إلى إبراز مصادر جديدة للتلوث، تثير الرغبة في المزيد من إجراءات الوقاية، فضلا على أن طرح تلك الفكرة، قد أدى إلى إعادة النظر على وجه العموم في قانون البحار، يهدف تنقيحه تنقيحا شاملا بإضافة الكثير من القواعد الجديدة ليواكب تطور المجتمع الدولي المعاصر، وقد أفسح المجال واسعا بالاهتمام بقضية حماية البيئة البحرية.

ومن هنا كانت طبيعيا أن تهتم الجمعية العامة للأمم المتحدة في القرارات التي مهدت بها لهذا التطور (والتي أنشأت بها لجنة الاستخدامات السلمية والخاصة بإعلان المبادئ التي تحكم حوض البحر وقاع المحيط، ثم تلك التي دعت بها إلى عقد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار) بموضوع حماية البيئة البحرية وصيانتها.

وحظى هذا الموضوع بالعناية والاهتمام خلال أعمال لجنة الاستخدامات السلمية ثم كان محورا لاهتمام اللجنة الرئيسية الثالثة من لجان مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، على مدى دوراته المتعاقبة، وقد توجت تلك الجهود بالجزء الثاني عشر من الاتفاقية والذي خصص لموضوع "حماية

¹ وناسة جدي، المرجع السابق، ص 91.

البيئة البحرية والحفاظ عليها"، بالإضافة إلى الإشارات المتفرقة التي وردت في الأجزاء الأخرى من أجزاء الاتفاقية إلى هذا الموضوع¹.

وقد حاولت هذه الاتفاقية التطرق إلى جميع أشكال التلوث البحري، إلا أننا نجد أنها أدمجت التلوث النفطي ضمن الجزء المخصص للتلوث الناجم عن السفن، وهذا بالرغم من أهمية التلوث النفطي، لكن ما يفسر ذلك حسب أرينا هو اعتبار السفن هي المصدر الأساسي للتلوث البحري بالمحروقات، وهذا ما جاءت به المادة 211 بحيث نصت على: "تضع الدول سواء في إطار المنظمة الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي عام قواعد ومعايير دولية لمنع، خفض والسيطرة على التلوث الناجم عن السفن وتشجيع متى كان ذلك مناسباً اعتماداً نظاماً لطرق المرور يستهدف الإقلال على أدنى حد من خطر وقوع الحوادث التي قد تسبب تلوث البيئة البحرية بما في ذلك ساحل الدول الساحلية والضرر الناجم عن التلوث الذي يلحق بمصالحها المرتبطة به وتعداد دراسة تلك القواعد والمعايير من وقت لآخر".

الفرع الثاني: الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر الخاصة بحماية البيئة

البحرية من السفن والطائرات:

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

أولاً: اتفاقية لندن لعام 1973 والخاصة بمنع التلوث من السفن :

¹ الفتني منير، مرجع سابق، ص 41.

في سنة 1973 أقر مؤتمر الدولي حول التلوث البحري الذي عقد في لندن اتفاقية خاصة بمنع التلوث من السفن وقد جاءت كخطوة هامة في مجال العمل على حماية البيئة البحرية، في ضوء إدراك حقيقة كون البيئة البحرية جزءا من بيئة الإنسان، وهو الأمر الذي عبرت عنه ديباجة الاتفاقية بالإشارة إلى أن هدفها هو المحافظة على البيئة بوجه عام، والبيئة البحرية على وجه الخصوص¹. وأهم ما ميز أحكام هذه الاتفاقية أنها توسعت في تعداد المواد التي تعتبر مؤديه إلى تلوث البيئة البحرية، والتي يحظر الإلقاء بها حظا تاما، أو جزئيا في البيئة البحرية، ولم تقتصر على زيت البترول ومشتقاته، ونصت هذه الاتفاقية على بروتوكولين²، حيث نجد الأول يتعلق بالتصريح عن العلاقات والأحداث التي تؤدي أو يمكن أن تؤدي إلى رمي المخلفات المؤذية والضارة بالبيئة البحرية، أما الثاني فيتعلق بالتحكيم في مجال المنازعات الناشئة بين الأطراف ومن جهة أخرى فقد التحقت بالاتفاقية خمسة ملاحق حيث اعتبرت ثلاثة منها بمثابة ملاحق اختيارية أما الاثنان الباقيين فهما إلزاميين وهذا ما سنوضحه.

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

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

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

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

¹ صلاح الدين عامر، حماية البيئة البحرية إبان النزاعات المسلحة في البحار، المرجع السابق، ص 14.

² صلاح الدين عامر، حماية البيئة البحرية إبان النزاعات المسلحة في البحار، المرجع نفسه، ص 15.

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

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

أول ملاحظة يمكن إبدائها بشأن هذا البروتوكول متعلقة بديباجته والتي جاء فيها ومن ضمن أمور أخرى ما يلي " : إن الأطراف المتعاقدة في هذا البروتوكول بصفتها أطراف في اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث¹ واذ تعني الاتفاقية التي تم اعتمادها في لندن عام 1972 لوقاية البيئة البحرية من التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات والمواد الأخرى"...، ومن خلال ما سبق يبدو لنا واضحا أن واضعي هذا البروتوكول قد استندوا إلى أحكام اتفاقية 1972 أنه من المفروض أن كل دولة موقعه على البروتوكول هي نفس الوقت طرف في الاتفاقية. وتجدر الإشارة إلى أن الجزائر لم تنضم إلى هذه الاتفاقية الأخيرة (اتفاقية 1972) إلا في سنة 1988، أي بعد سبع سنوات من قبولها بأحكام بروتوكول برشلونة والذي كان يلزمها ضمينا بأحكام اتفاقية

1972 دون أن تقبل بها قانونيا، ومن جهة أخرى، لقد سلك البروتوكول نفس الأسلوب الذي اتبعته اتفاقيتي أسلوا ولندن بشأن حماية البيئة البحرية من إغراق النفايات، إذ ألحق بها ملاحق ورد فيها تعداد للمواد المحظورة إغراقها في بيئة البحر الأبيض المتوسط²، وفي هذا الشأن وفي المادة 1 منه نجده عرف لنا الإغراق بأنه: " أي تلخص معتمد من النفايات أو المواد الأخرى في البحر من السفن أو الطائرات، أو تلخص معتمد في البحر من السفن أو الطائرات"، وجاءت المادة 9 منه لتنص " :إباحة إغراق النفايات أو المواد الأخرى في منطقة المتوسط بعد استصدار تصريح خاص مسبق من طرف السلطات المختصة³.

¹ المادة 5 من اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط لعام 1976.

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

³ وناسة جدي، مرجع سابق 86.

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

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

أ - مما يتم تحميلها في أراضيها.

ب - مما يتم تحميلها على سفينة أو طائرة مسجلة في أراضيها أو ترفع علمها، عندما يتم التحميل في أراضي دولة ليست طرف في هذا البروتوكول¹.

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

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

ثالثا: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982:

نجد بأن هاته الاتفاقية هي الأخرى عرفت الإغراق وذلك من خلال مادتها الأولى فقرة (5) التي تنص على ما يلي:²

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

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

² مرسوم المصادقة رقم 53/96 المؤرخ في 1996/01/22، الجريدة الرسمية رقم 06 المؤرخة في 1996/01/24

ب- لا يشمل الإغراق تصريف الفضلات أو المواد الأخرى الذي يصاحب التشغيل الاعتيادي للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غيرها من التركيبات الاصطناعية ومعداتها في البحر، أو ينتج عنه، وذلك خلاف الفضلات أو المواد الأخرى التي تنقل بواسطة أو إلى السفن أو الطائرات أو أرصفة أو تركيبات اصطناعية أخرى في البحر تشغل لغرض التخلص من مثل هذه المواد أو تنتج عن معالجة الفضلات أو المواد الأخرى على متن تلك السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو التركيبات، كما نجد من خلال المادة 210 من الاتفاقية تلزم الدول بضرورة المحافظة على البيئة البحرية ويكون ذلك بالخفض والسيطرة من تلوثها عن طريق الإغراق، حيث تنص " تضع الدول قوانين وأنظمة لمنع، وخفض والسيطرة على تلوث البيئة البحرية عن طريق الإغراق، وتضمن هذه القوانين والأنظمة وتدابير عدم الإغراق دون إذن من السلطات المختصة، وتعمل الدول في إطار المنظمات المختصة أو في إطار مؤتمر دبلوماسي على وضع قواعد ومعايير على الصعيدين العالمي والإقليمي لمنع هذا التلوث، وخفضه والسيطرة عليه، وتعاد دراسة تلك القواعد من وقت لآخر، ولا يتم الإغراق داخل البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري دون موافقة صريحة مسبقة من الدول الساحلية التي لها الحق في الإذن بهذا الإغراق وتنظيمه ومراقبته بعد التشاور الواجب مع الدول الأخرى التي قد تتأثر تأثيرا ضارا بسبب موقعها الجغرافي¹ ولا تكون القوانين والأنظمة الوطنية أقل فعالية في منع أو خفض أو السيطرة على هذا التلوث من القواعد والمعايير الدولية.

الفرع الثالث: الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها من الجزائر لحماية البيئة البحرية

من المصادر البرية للتلوث:

تعد أهمية وخطورة التلوث من مصادر برية حقيقة قائمة لا محال بالنسبة إلى مشكلة التلوث البيئية البحرية لكن بالرغم من هذا، فإن القواعد القانونية سواء منها الدولية أو الوطنية قليلة إذا ما قارناها بتلك المتوفرة في مجال التلوث النفطي للبحر مثلا.²

¹ وناسة جدي، المرجع السابق، ص 88.

² احمد اسكندري، محاضرات في تلويث البيئة البحرية، مفهوم ومصادر، المرجع السابق، ص 304.

والجزائر من بين الدول التي تولى مشكلة التلوث الناتج عن المخلفات الأرضية اهتماما متزايد فهي لم تكنف بمعالجة هذه النفايات، بل سنت تشريعات جديدة خصيصا لمعالجة النفايات والقضاء على آثارها الضارة بالإضافة إلى بعض الاتفاقيات الدولية التي التزمت بها الجزائر في هذا المجال مما يؤكد الاهتمام من قبل الدولة الجزائرية لمواجهة هذه المشكلة¹.

أولا: اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث:

انضمت الجزائر لاتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة في برشلونة في 16 فبراير من عام 1976، حيث فرضت هذه الاتفاقية على جميع أطرافها " اتخاذ كافة التدابير المناسبة لوقاية منطقة البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم من التصريف من الأنهار أو المنشآت الساحلية أو التساقط أو الناتجة عن أية مصادر برية واقعة ضمن حدود أراضيها والعمل على التخفيف من حدة هذا التلوث ومكافحته"².

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

ثانيا: البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من مصادر برية لعام 1973:

إن تبنى الجزائر بروتوكول 17 ماي 1980 والخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية يوضح نيتها بأخذ هذا المشكل على محمل الجد ولقد جاء هذا البروتوكول مكملا للاتفاقية السابقة أي اتفاقية برشلونة 1976، ذلك أن الدول الأطراف فيه أظهرت رغبتها من خلال مقدمته في تطبيق المواد (4،8،15) من الاتفاقية السابقة الذكر.³

¹ احمد اسكندري، محاضرات في تلويث البيئة البحرية، مفهوم ومصادر، المرجع نفسه، ص 305.

² المادة 5 من اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.

³ تم انضمام الجزائر لهذا البروتوكول في 11/12/1982 بموجب مرسوم 441/82 الجريدة الرسمية العدد 51.

إن المصادقة على بروتوكول أثينا في 17 ماي 1980 ودخوله حيز التنفيذ في 1983 أمران يبرهنان على نجاح واضح في مجال مكافحة التلوث من مصادر أرضية كما أن المصادقة على نفس هذا البروتوكول في 1982 من طرف الجزائر توضح نيتها في مكافحة هذا النوع من التلوث¹، والشيء المميز لهذا البروتوكول هو تعداد أو تحديده للمخالفات الضارة التي تلحق الأذى بالبيئة البحرية، كما أنه وضع التزاما على عاتق الدول الأطراف بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية حيث تنص مادته على ما يلي " :لجميع الأطراف المتعاقدة أن تتخذ جميع التدابير المناسبة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن التصريف من الأنهار أو المنشآت الساحلية أو مخارج المجاري أو المناجم أو عن أي مصادر أخرى واقعة في ترابها وتخفيض من هذا التلوث ومكافحته والسيطرة."

وتطبيقا لما ورد في هذا البروتوكول عمدت الجزائر في تشريعاتها إلى تحديد قوائم النفايات الخطرة معتمدة في ذلك المعايير الواردة في هذا البروتوكول وأخذتا بعين الاعتبار مكونات هذه النفايات وقابليتها للاحتراق، وكذا النفايات المضايقة كما حددت طريقة معالجة كل منها²، كما نجد أن هذا البروتوكول قد ألزم الدول الأطراف أن تتعاون فيما بينها لإيجاد طرق وتقنيات جديدة لمكافحة وإزالة هذا النوع من الملوثات وهذا ما نص عليه من خلال مادته 9 بحيث أنه " :على الدول الأطراف أن تتعاون قدر الإمكان في ميادين العلوم والتكنولوجيا المرتبطة بالتلوث من مصادر برية وكذلك إعداد طرق جديدة لمعالجة وتخفيض وإزالته هذه الملوثات."

ثالثا: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1973:

هي بدورها اهتمت بهذا النوع من الملوثات، وقد جاء في مادتها 194 النص على جميع أنواع الملوثات بما فيها التلوث من مصادر برية، حيث نصت في الفقرتين الأولى والثالثة من هاته المادة

¹ Ahmed laraba L'Algérie et le droit de la mer thèse de doctorat institut de droit et des sciences administratives université d' Algérie.....1985.p 209.

² المرسوم رقم 378/84 الجريدة الرسمية، العدد 66 ، بتاريخ 14 ديسمبر 1981.

على أن: "الدول تتخذ كل ما يلزم من تدابير متفقة مع الاتفاقية من أجل منع، وخفض أو السيطرة على تلوث البيئة البحرية مهما كان مصدره"، أما الفقرة الثالثة فجاء فيها: "أ - تشمل التدابير والإجراءات التي تهدف إلى الإقلال من إطلاق المواد السامة أو الضارة أو المؤذية سيما الم واد الصادرة من مصادر برية..."

كما أن هذه الاتفاقية فرضت وألزمت الدول الأطراف فيها بالتعاون لاتخاذ الإجراءات اللازمة من أجل منع، وخفض والسيطرة على التلوث من هذا النوع من الملوثات، وذلك من خلال المادتين 207 و 213 ولقد جاء في المادة 207 ما يلي:

❖ تضع الدول قوانين لمنع، خفض والسيطرة على تلوث البيئة البحرية من مصادر برية بما في ذلك الأتجار ومصباتها وخطوط الأنابيب و مخارج التصريف، مع مراعاة ما أتفق عليه دوليا.

❖ تتخذ الدول ما هو ضروري من تدابير لمنع، خفض والسيطرة على تلوث البيئة البحرية.

❖ تعمل الدول على الموازنة بين سياستها في هذا المجال على الصعيد الإقليمي المناسب.

❖ تعمل الدول وخاصة في إطار المنظمات الدولية المختصة أو في إطار مؤتمر دبلوماسي على وضع قواعد ومعايير على الصعيدين العالمي والإقليمي لمنع تلوث البيئة البحرية أو خفضه أو السيطرة عليه من مصادر برية مع مراعاة الخصائص الإقليمية وما للدول من إمكانية اقتصادية وحاجة للتنمية الاقتصادية وتعاد دراسة تلك الممارسات والإجراءات من وقت لآخر.

❖ تشمل القوانين، الأنظمة، التدابير، القواعد والمعايير والإجراءات الواردة في الفقرة السابقة تلك التي تهدف إلى الإقلال إلى أقصى حد من إطلاق المواد السامة والمؤذية أو الضارة سيما منها المواد الصامدة في البيئة البحرية¹.

ما نلاحظه على هاته المادة ونميزه أنها جاءت بلهجة شديدة من حيث الالتزام الصريح في دعوة كل الأطراف فيها بالتعاون سواء منفردة أو في إطار منظمات أو مؤتمرات على مكافحة التلوث من مصادر أرضية، وذلك من خلال وضع نصوص وقوانين وتطبيقها في هذا المجال مع الأخذ بعين

¹ وناسة جدي، المرجع السابق، ص 91.

الاعتبار أن تكون هذه النصوص تهدف إلى الإقلال إلى أقصى حد من إطلاق المواد السامة والملوثة والمؤذية بالبيئة البحرية.

أما المادة 213 فقد خصصت لـ: التنفيذ فيما يتعلق بالتلوث من مصادر في البر، وجاء فيها: "تنفذ الدول القوانين والأنظمة التي تعتمد وفقاً للمادة 207، وتعتمد قوانين وأنظمة وتتخذ تدابير أخرى لإعمال القواعد والمعايير الدولية المطبقة والموضوعية عن طريق منظمات مختصة أو مؤتمر لتمنع، تخفض وتسيطر على تلوث البيئة البحرية من مصادر في البر."

ملاحظة: تجدر الإشارة هنا بالنسبة لمسألة الحظر أو المنع التي ذكرت في كل من البروتوكول أئينا لعام 1980 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الخاص بالتلوث البحري من مصادر برية بأنهن يرد عليه استثناء فهو ليس منعا مطلقا، وذلك حسب الحالات والظروف، مما يستدعي الأخذ بمبدأ التراخيص المسبقة. وهذا ما جاء من خلال المادة 210 من الاتفاقية، حيث تنص: "لا يتم الطرح داخل البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري دون موافقة صريحة مسبقة من الدول الساحلية التي لها الحق في الإذن لهذا الطرح وتنظيمه ومراقبته بعد التشاور الواجب مع الدول الأخرى التي قد تتأثر تأثيرا ضارا بسبب موقعها الجغرافي"¹، أما بروتوكول أئينا لعام 1980 فقد تعرض لمبدأ التراخيص المسبقة من خلال المادة 2 حيث جاء من خلالها:

- تلتزم الأطراف بالتخفيض من التلوث من مصادر برية في منطقة البروتوكول بواسطة المواد أو المصادر المحددة في المرفق 2 من هذا البروتوكول².

- أي تصريف مرهون بالحصول من طرف السلطات الوطنية المختصة على رخصة تأخذ بعين الاعتبار أحكام المرفق الثالث من هذا البروتوكول.

وتعتبر هذه الاتفاقية من أهم الاتفاقيات الدولية التي تطرقت إلى التلوث البحري من مصادر أرضية، والتي انضمت إليها الجزائر كغيرها من الاتفاقيات الدولية الأخرى التي تخصصت كل واحدة

¹ المادة 210 فقرة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

² محتوى المادة 2 من بروتوكول أئينا لعام 1190.

منها إلى نوع معين من الملوثات والتي جميعها تهدف إلى حماية البيئة البحرية من التلوث بجميع أنواعه ومصادره، إذ نجدها من جهة تضع مبدأ ضرورة حماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر أرضية من قبل الدول بواسطة القواعد التي تضعها، ومن جهة أخرى تؤكد على ضرورة الأخذ بعين الاعتبار الإمكانيات الاقتصادية للدول، وكذا متطلبات التنمية الاقتصادية لتلك الدول.

المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية في إطار التشريعات الوطنية:

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

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

نجد أن المشرع قد وضع في هذا المجال مرسومين:

أولاً- المرسوم 580/83 المؤرخ في 1983/10/22.

يتضمن هذا المرسوم: "إلزام ربانية السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث ملاحى"، وهذا ما نص عليه كذلك قانون حماية البيئة المتعلق رقم 83/03 في مادته 54: "يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة عابرة بقرب المياه الإقليمية أو داخلها أن يعلن عن كل حدث ملاحى يقع في مركبته ومن طبيعته أن يهدد بالتلويث أو إفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية الجزائرية تحدد كيميائيات تطبيق هذه المادة بموجب مرسوم." وهو ما تضمنه كذلك القانون رقم 10/03 في مادته 57¹: "يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة، وتعبّر بالقرب من المياه الخاضعة

¹ المادة 54 من قانون 83/03 مؤرخ في 22 ربيع الثاني عام 1403 الموافق لـ 5 فبراير 1983 المتعلق بحماية البيئة و المادة 57 من القانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

للقضاء الجزائري أو داخلها، أن يبلغ عن كل حادث ملاحى يقع في مركبه ومن شأنه أن يهدد بتلويث أو إفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية"، وهذا كذلك ما هو منصوص عليه في المادة 8 من بروتوكول برشلونة الخاص بالتعاون على مكافحة التلوث في المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة. نجدها تلزم الدول الأطراف على إصدار تعليمات إلى ربانية السفن التي ترفع أعلامها، تطالبهم من خلالها بإخطار أحد الأطراف أو المركز الإقليمي بجميع الحوادث التي تتسبب في تلويث مياه البحر بالنفط أو بمواد ضارة أخرى، واعتبارا مما سبق نستنتج أن المشرع الجزائري قد أدمج قاعدة قانونية دولية في قانونه الداخلي.

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

أما هذا المرسوم فيتضمن شروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات التي من شأنها أن تلوث البحر وإجراءات ذلك وكيفية: " يجب أن تجري كل عملية من شأنها أن تلوث البحر في إطار أحكام القانون رقم 03/83 المؤرخ في 05 فبراير 1983 المذكور أعلاه والأحكام الواردة في البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن عمليات غمر النفايات من السفن والطائرات الموقع عليها يوم 16 فبراير 1976 والمصادق عليها بالمرسوم رقم 02/81 المؤرخ في 17/01/1981 المذكور أعلاه"1، كما جاء في نص المادة الثالثة من نفس المرسوم عملا بالمادة 48 من القانون 03/83 المؤرخ في 05/02/1983 المذكور أعلاه يمنع غمر النفايات على اختلاف أشكالها في الحالات الآتية: "إذا كانت النفايات تحتوي على مادة أو عدة مواد ورد حصرها في الملحق الأول بالبروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن عمليات إلقاء السفن والطائرات للنفايات في البحر، الموقع في برشلونة يوم 16 فبراير سنة 1976.

¹ المادة 2 من المرسوم رقم 83/03 المؤرخ في 05/11/1988 والمتضمن شروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات التي من شأنها تلويث البحر.

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

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

من خلال الفقرة الأولى: نجد أن المشرع الجزائري، قد طبق ما جاء في بروتوكول برشلونة السابق الذكر، وذلك من خلال مادته 4.

ونلاحظ كذلك من خلال هذه الفقرة أن المشرع الجزائري قد منع إغراق أية مادة من شأنها أن تحدث تلوثا للوسط البحري.

الفقرة الثانية: فإن المشرع الجزائري قام ليس فقط بمنع غمر النفايات المشتملة على مواد ورد ذكرها في الملحق الثالث بالبرتوكول.¹

منع غمر أية مادة في المناطق البحرية التي تنطوي على فوائد خاصة من حيث الأمن، وفي المجالات الاقتصادية والبيئية وهو ما ورد فيها خصوصا في الجزء (ج) من الملحق الثالث من البرتوكول. أما الفقرة الثالثة: وفي هذه الفقرة يتجلى لنا مظاهر السيادة وذلك أن المشرع الجزائري متمسك بمبدأ حماية المناطق التي تدخل ضمن الإقليم الجزائري حيث قام بمنع غمر أية نفاية شحنت على متن باخرة أو طائرة أجنبية، في المياه الإقليمية الجزائرية.

¹ وناسة جدي، المرجع السابق، ص 79.

أما بخصوص الفقرة الرابعة من نفس المادة ومن نفس المرسوم فقد قام المشرع الجزائري بتحديد مجموعة من النفايات ومنع غمرها في المناطق البحرية التي مسافتها أقل من 15 ميل عن السواحل وعلى عمق أقل من 5000 متر.¹

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

ونلاحظ بأن هذه المادة جاءت مطابقة لما جاء في نص المادة 49 من قانون البيئة القديم وبالتالي، فإن المشرع الجزائري أراد من خلالها أن يأخذ بمبدأ جواز غمر النفايات في الوسط البحري، لكنه حدد إطار عاما لهذه العملية بوجوب القيام بها في حدود الاتفاقية الدولية التي تحكمها أي بروتوكول برشلونة، كما نصت على هذا المادة 55 من قانون 10/03 على: "يشترط في عمليات شحن أو تحميل كل المواد أو النفايات الموجهة للغمر في البحر الحصول على ترخيص يسلمه الوزير المكلف بالبيئة".²

وعليه جاءت المادة 4 من المرسوم 228/88 ب: "يخضع غمر أي نفاية أخرى في جميع الحالات للحصول على رخصة كما منصوص عليه في المادتين 49 و52 من القانون 01/41 المؤرخ في 05 فبراير 1983 المذكور أعلاه قد تمنح في رخصة عامة أو في صورة رخصة خاصة"، وكما نصت المادة 5 من نفس المرسوم على ما يلي: "يخضع غمر النفايات الأخرى غير النفايات الوارد تعدادها في الملحق الأول والثاني بالبروتوكول المذكور أعلاه لتسليم رخصة عامة دائمة الصلاحية."

¹ احمد اسكندري، محاضرات في تلويث البيئة البحرية، مفهوم ومصادر، المرجع السابق ص 304.

² وناسة جدي، المرجع السابق، ص 97.

الفرع الثاني: التشريعات الوطنية الجزائرية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي:

أولا - القانون البحري الجزائري رقم 80/76:

صدر هذا القانون بموجب الأمر رقم 80/76 في 23/10/1976 بالجريدة الرسمية رقم 29 سنة 1977/04/10 وقد خصصت الفقرة الخامسة منه لنظام التلوث، وبداية الدراسة ستكون اعتبارا من المادة 212 والتي تنص :

"على الرغم من الأحكام المتخذة تطبيقا للاتفاقيات الدولية بشأن وقاية التلوث في البحار ومكافحته يمنع الطرح أو إلقاء أو تغطيس المواد أ والطاقة الملوثة للوسط البحري وذلك في حدود الأملاك العمومية البحرية".

ما نلاحظه بالنسبة لهاته المادة أنها تضع مبدأ منع التلوث بالنفط للوسط البحري من خلال عبارة "...الطاقة".... وذلك في حدود الأملاك العمومية البحرية، ويكون بذلك المشرع الجزائري قد وضع مبدأ عدم التلويث البحري بالمحروقات¹، كما فعلت اتفاقية لندن لعام 1954 لكنه تشدد أكثر عندما استعمل عبارة الأملاك العمومية البحرية غير أنه باستعمال عبارة... "على الرغم" لا يخلو من الغرابة وان المشرع باستعماله لعبارة "... : الأملاك البحرية " قد أظهر حرصا أكبر مقارنة باتفاقية لندن لعام 1954 هذا على حد قول الدكتور أحمد لعراية² ، أما المادة 213 ومن نفس القانون، فقد جاء فيها " يجب على كل سفينة أن تطرح المواد الملوثة في تجهيزات الموانئ المخصصة لتلقي الفضلات أو الحالات وبصورة عامة المواد الملوثة"، فبخصوص هاته المادة، فإنها ألزمت السفن على طرح المواد الملوثة في تجهيزات الموانئ المخصصة لتلقي الفضلات أو الحالات وبصورة عامة المواد الملوثة، بذلك تكون مطابقة لما تضعه المادة 8 من اتفاقية لندن لعام 1954 ، إلا أن الجزائر

¹ المادة 212 من الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23/10/1976، جريدة رسمية، صادرة بتاريخ 10/04/1977 ، العدد 29.

² Ahmed laraba. Opcit. P 460.

وبخصوص هذه التجهيزات لموانئها، فقد أخذت على عاتقها هذه المسألة بشكل نسبي، حيث افترض المشرع الجزائري وجود هذه المنشآت والتجهيزات بشكل كاف ففرض على كل سفينة متجهة إلى السواحل أو الموانئ الجزائرية أن تفرغ هذه المخلفات الملوثة في هذه المنشآت أو التجهيزات.¹ ويضيف الدكتور أحمد لعرابة أن القانون البحري الجزائري متشدد أكثر في مجال التلوث العمدي وهذا ما تبرره أهمية المناطق البحرية التي تشكل جزءا من الأملاك العمومية الجزائرية وهو بذلك أكثر دقة من اتفاقية لندن لعام 1954 في هذا الشأن²، كما نصت المادة 241 على ما يلي: "خلافًا لما جاء في المادة 515 من هذا الأمر، يمكن طرح المواد الملوثة في البحر من قبل سفينة في الظروف الخاصة على وجه الخصوص: لتأمين أمن السفينة ذاتها أو أمن سفينة أخرى، لتجنب الخسائر على السفينة أو الحمولة، لإنقاذ الحياة البشرية.

ومع ذلك يجب إدراج الدواعي المسببة لطرح المواد الملوثة عرضا أو استثنائيا في دفتر السفينة مع بيان حوادث الملاحة البحرية،" أما هذه المادة فقد أظهرت لنا الاستثناء على مبدأ منع تصريف المحروقات في الوسط البحري بحيث يظهر هذا الاستثناء من خلال تحديدها للحالات التي يمكن فيها للسفينة أن تقوم بطرح المادة الملوثة والتي نجدتها كتلك الواردة في المادة 5 من اتفاقية لندن لعام 1954 وهذا بالنسبة إلى الفقرة الأولى من هذه المادة، أما فقرتها الثانية فقد جاء فيها: "إلزامية ربانية السفن بإدراج الدواعي المسببة لطرح المواد الملوثة عرضا واستثنائيا في دفتر السفينة مع بيان حوادث الملاحة البحرية."

نستخلص من هذه المادة أن المشرع الجزائري قد ألزم ربانية السفن بتدوين مجموعة من العمليات كالشحن، النقل، التفريغ لمواد نفطية وكذا مياه تنظيف وتفريغ مياه الصابورة من الصهاريج، حيث تسجل فيه المادة التي أفرغت والتي يمكن أن تحدث تلوثا والمكان الذي تم فيه التفريغ والساعة

¹ احمد اسكندري، محاضرات في تلويث البيئة البحرية، مفهوم ومصادر، المرجع السابق، ص 110.

² Ahmed laraba. Opcit. p 460.

في دفتر السفينة¹، بينما نجد المادة 5 من اتفاقية لندن خصصت لمثل هذه العمليات دفترا للنفظ أي دفترا خاصا"، هذا بالنسبة للقانون البحري الجزائري- القديم-، أما القانون البحري الجزائري الجديد فتم تعديل القانون البحري السابق بموجب القانون رقم 05/98 بتاريخ 1998/06/25، حيث نجد مادته 21 تنص " :يستبدل الرقم 212 الوارد في المادة 214 من الأمر 80/76 بالرقم 201 منه"، وهذا ما يؤكد كلامنا حيث ما نلاحظه أن المادة 214 من الأمر 94 - 90 خاصة بالاستثناءات على منع التصريف العمدي للمواد الملوثة في البحر والوارد في المادة (515) من نفس القانون، فكيف تمكن المشرع وهو بصدد تعديل أمر 1199 أن يستبدل المادة (515) الواردة في نص المادة (515) بالمادة (501) مع أن هذه الأخيرة خاصة بتعريف التلوث البحري، في حين أن المادة (515) تضع صراحة مبدأ منع التصريف في البحر.

ثانيا - قانون البيئة رقم 10/03 الصادر في 18 يوليو 2003

لقد تطرق هذا القانون كذلك لموضوع حماية البيئة البحرية من التلوث ويتضح ذلك من خلال المادة (29) منه والتي جاء فيها " :يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة، وتعبر بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائري أو داخلها، أن يبلغ عن كل حادث ملاحى يقع في مركبه ومن شأنه أن يهدد بتلويث أو إفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية."

إذن من هذه المادة، يمكننا أن نبدي مجموعة من الملاحظات :هي أن هذه المادة جاءت تقريبا مطابقة للمادة (25) من قانون البيئة القديم 01/91 السابق الذكر، وكذلك نفس الشيء بالنسبة للمادة (09) من بر وتوكول برشلونة، وهذا يعني بأن الجزائر وعلى غرار المشرعين الذين تطرقوا إلى موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث قد أكدت من قبل و مازالت تؤكد على موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث، ولقد اتضح لنا هذا من خلال هذه المجموعة من القوانين التي تناولها، وما لاحظناه كذلك أن المشرع الجزائري قد قام بعملية دمج لقاعدة قانونية دولية في قانونه الداخلي،

¹ - Ahmed laraba. Opcit. p 460 .

وأصبحت بذلك من ضمن تشريعاته الداخلية، وهذا تأكيد آخر على اهتمام الجزائر الكبير بهذا الموضوع. أي موضوع التلوث الزيتي أو التلوث النفطي¹.

الفرع الثالث: التشريعات الوطنية الجزائرية الخاصة بمنع التلوث البحري من مصادر أرضية (البرية):

الجزائر وكغيرها من الدول لم تتطرق إلى هذا النوع (التلوث البري من مصادر أرضية) بشكل كاف وجاءت نصوصه جد قليلة وخاصة عند مقارنتها بتلك الخاصة بالتلوث النفطي، وهذا سواء على مستوى نصوص القانون البحري رقم 80/76 أو القانون 98/05 وكذا قانون البيئة في إطار التنمية المستدامة رقم 10/03.

أولاً- القانون البحري الجزائري رقم 80/76:

إن الأمر 80/76 الصادر في 1976/10/23 والمتضمن القانون البحري، قد تطرق إلى التلوث من مصادر برية وذلك في المادة 212 منه، إلا أن نص هذه المادة جاء فيه نوع من الغموض وعدم الوضوح²، إذ نعتقد أنها تعني منع كل الفراغ، حيث جاء فيها: "على الرغم من الأحكام المتخذة تطبيقاً للاتفاقيات الدولية بشأن وقاية التلوث في البحار ومكافحته يمنع طرح أو إبقاء أو تغطيس المواد أو الطاقة الملوثة للوسط البحري وذلك في حدود الأملاك العمومية البحرية"، وهذا ما قالها الدكتور لعراية: "أن المشرع الجزائري تطرق إلى التلوث البحري من مصادر أرضية ولكن بطريقة غير مباشرة وذلك من خلال استعماله لعبارة: "يمنع طرح" لقد خصص القانون البحري الجزائري جزءاً جد بسيط منه للتلوث من مصادر برية حتى أنه لم يذكر صراحة هذا النوع من التلوث ما عدا ما جاءت به المادة 212 من الأمر 80/76 وبطريقة غير مباشرة: "أي طرح لمواد أو طاقة ملوثة."³

¹ قانون البيئة رقم 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة الصادر في 19 يوليو 2003.

² أحمد اسكندري، محاضرات في تلويث البيئة البحرية، مفهوم ومصادر، المرجع السابق، ص 306.

³ - Ahmed laraba. opcit p 469

وكنتيجة لما سبق نقول بأن المشرع الجزائري ومن خلال القانون البحري جاء بمادة واحدة ووحيدة تخص التلوث البحري من مصادر برية وبطريقة غير مباشرة وهذا ما يؤكد ما سبق قوله: "أن المشرع الجزائري لم يعط الاهتمام الكبير بهذا النوع من التلوث ألا أننا نلاحظ بالنسبة للمادة 215 من نفس القانون على عكس ما ذكر في المادة 212، حيث نصت على: "كل إسالة لمواد ملوثة في البحر والناجمة من المنشآت الصناعية الأرضية أو البحرية يجب أن تكون موضوع رخصة مسبقة، وتمنح هذه الرخصة بموجب قرار مشترك صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية ووزير الصناعة والطاقة بعد دراسة ملف يحدد إنشائه فيما بعد"، وهكذا نلاحظ أن الإجراءات الموجودة في المادة (512) تذهب بخلاف مبدأ منع أي إفراغ الوارد في المادة (515) ، أي إفراغ بالفرضيات التي يحتملها النمو الاقتصادي¹ .

ومن هنا يتضح لنا أن الجزائر تطبق مبدأ التراخيص المسبقة في تشريعاتها بالنسبة للوقاية على منع التلوث من المصادر البرية بوجه خاص، إلا أنه بعد التعديل الذي حدث على مستوى القانون البحري الجزائري وبموجب القانون 01/19 عدلت المادة السابقة كما يلي: " كل إسالة لمواد ملوثة في البحر يجب أن تكون موضوع رخصة مسبقة تمنح طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما"، وما يمكن قوله شأن هذا التعديل أنه وبعد أن قصر منح التراخيص لإسالة مواد ملوثة في البحر على تلك الواردة، من المنشآت الصناعية الأرضية والبحرية أي على التلوث من مصادر برية، عاد المشرع ليجعل هذه التراخيص شاملة لجميع أنواع التلوث البحري متى كان قانونيا طبعاً.

ثانياً- حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة رقم 10/03:

لقد تطرق هذا القانون إلى مسألة التلوث البحري من مصادر برية من خلال مادته 52 والتي نصت على ما يلي: "...يمنع داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري ، كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها:

- الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية.

¹ احمد اسكندري، محاضرات في تلويث البيئة البحرية، مفهوم ومصادر، المرجع السابق، ص 306.

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

- إفساد نوعية المياه البحرية من حيث استعمالها.

- التقليل من القيمة الترفيهية والجمالية للبحر والمناطق الساحلية والمساس بقدراتها السياحية¹.

ما نلاحظ على هذه المادة أن المشرع الجزائري لم يتطرق فقط لتلوث البحري من مصادر برية، بل نص على مجموعة من الملوثات التي تمس وتصيب البيئة البحرية، وجاءت من ضمن هذه الملوثات التلوث البحري من مصادر أرضية، وما نود أن نقوله هو أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى التلوث البحري من مصادر بري بصورة صريحة وواضحة، فهو دائم جعل هذا النوع من الملوثات ضمنيا من خلال نصوصه، وهذا على عكس ما نلاحظه على الاتفاقية الدولية.²

أما بخصوص مبدأ التراخيص المسبقة، فلقد تطرق له قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة 10/03 وذلك من خلال مادته 53 والتي جاء فيها: يجوز للوزير المكلف بالبيئة، بعد تحقيق عمومي، أن يقترح تنظيمات ويرخص بالصب أو بالغمر أو بالترميد في البحر، ضمن شروط تضمن بموجبها هذه العمليات انعدام الحظر وعدم الإضرار"، أما المادة 54 نصت على: "لا تطبق أحكام 53 أعلاه، في حالات القوة القاهرة الناجمة عن التقلبات الجوية أو عن كل العوامل الأخرى، وعندما تتعرض للخطر حياة البشر أو أمن السفينة أو الطائرة"، وكما جاء في المادة 55 من نفس القانون أنه: "يشترط في عمليات شحن أو تحميل كل المواد أو النفايات الموجهة للغمر في البحر، الحصول على ترخيص يسلمه الوزير المكلف بالبيئة"، تعادل تراخيص الشحن أو التحميل بمفهوم هذه المادة، تراخيص الغمر.

نستنتج من خلال هذه المواد؛ أن المشرع الجزائري ومن خلال قانون البيئة 10/03 قد تعرض للحالات الاستثنائية والتي تسمح أو ترخص بها السلطات المختصة استثناءات من الحظر، خاصة إذا تعلق الأمر بحالات الخطر التي تتعرض لها حياة البشر أو أمن السفينة أو الطائرة، وهذا ما يتوافق

¹ المادة 25 من قانون البيئة رقم 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

² وناسة جدي، المرجع السابق، ص 100.

مع ما جاء من خلال المادتين السابقتي الذكر 212 و 215 من القانون البحري، وملاحظة أخيرة في هذا المجال يمكن أن نقول بالرغم من وجود اتفاقيات دولية واسعة التطبيق تضع مبدأ منع أي تلويث للبيئة البحرية من مصادر برية وحتى من مصادر أخرى، وموافقة أغلب دول العالم عليها، إلا أن وجود استثناءات عليه - أي إمكانية التصريف أي التلويث مع الحصول على رخصة من السلطات المختصة يحد ويقلل من فاعلية هذا المبدأ - الذي من المفروض - أن يشكل أساس متفقا عليه وواجب التطبيق من طرف جميع الدول بصفته المطلقة.

وبالتالي، فإن مدى تطبيق ونجاح الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر برية مرتبط أساسا بإرادة وقدرة الدول الأطراف، ما دام أن معظم أحكامها جاءت بصيغة غير إلزامية، خاصة بالنسبة بروتوكول أثينا لعام 1980، وفي هذا الصدد يقول الدكتور لعربية...": "ومن جهة أخرى، يتضح لنا أن بعض القواعد الاتفاقية مفتقرة للالتزامات محددة وملزمة، تاركة بذلك منتهى الحرية للدول المتقدمة الحائزة على الوسائل التكنولوجية القوية من أجل تفعيل الاتفاقيات المبرمة¹، ويواصل...": "في هذا الإطار يمكن القول بأن انضمام الجزائر إلى الاتفاقيات الدولية.

لكن وفي اتجاه آخر علينا ألا نتجاهل واقع آخر من شأنه كبح فعالية هذا النوع من الاتفاقيات: إلا وهو عنصر التكلفة الباهظة للوقاية من هذا النوع من التلوث باعتبار أنه من الصعب حاليا تغيير سياسة صناعية تقوم على إنشاء أغلب المصانع على طول السواحل، كما أن تجهيز هذه المصانع بآليات كفيلة بتصريف مخلفاتها قد يكلف هو الآخر أموالا كبيرة.²

¹ - Ahmed laraba. Opcit .p 468

² - Ahmed laraba opcit p 469

المبحث الثاني: المسؤولية والجزاء في جرائم تلويث البيئة البحرية:

المشرع الجزائري وعلى غرار المشرع الفرنسي و المصري لم يعرف الجريمة البيئية تاركا المهمة للفقه الجنائي لتحديد مفهومها، و الذي جاء بدوره بعدة تعاريف أهمها: " كل سلوك ايجابي أو سلبي عمدي أو غير عمدي، يصدر عن شخص طبيعي أو معنوي ، يضر أو يحاول الإضرار بأحد عناصر البيئة سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة".¹

غير أنه تطرق إلى مفهوم تلوث المياه بموجب المادة 04 الفقرة 09 من القانون 10/03 على أنه: " إدخال أية مادة في الوسط المائي من شأنها تغيير الخصائص الفيزيائية و الكيميائية أو البيولوجية للماء وتتسبب في مخاطر على صحة الإنسان، وتضرر بالحيوانات و النباتات البرية و المائية وتمس بجمال المواقع أو تعرقل أي استعمال طبيعي آخر للمياه " ، وهذا ما يعتبر جريمة في حق عنصر من عناصر البيئة.

فمن خلال هذا المبحث سنقوم بتوضيح المسؤولية الجزائية المترتبة عن جرائم تلويث البيئة البحرية كمطلب أول، ثم تبيان العقوبات المقررة لها كمطلب ثان.

المطلب الأول: المسؤولية الجزائية عن جرائم تلويث البيئة البحرية:

و تقرر هذه المسؤولية إما للشخص الطبيعي فتكون المسؤولية هنا مترتبة إما عن فعله الشخصي أو فعل الغير، أو تقرر للشخص المعنوي و الذي يتمثل في المنشآت المصنفة، وهذا ما سنوضحه أكثر من خلال هاذين الفرعين.

¹ تونسي صبرينة، الجريمة البيئية في القانون الجزائري ، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2015 ، ص 17

الفرع الأول : مسؤولية الشخص الطبيعي:

الأصل في العقوبة عن الجرائم أن تكون شخصية ، فلا يتحملها إلا من أدين كمسؤول عنها ، وهو ما كفله الدستور الجزائري كغيره من دساتير العالم ، فيقصد بمبدأ شخصية العقوبة أنه لا يسأل عن الجريمة إلا من قام بارتكابها أو شارك فيها.¹

غير أن هذا الأمر يختلف في جرائم تلويث البيئة البحرية، التي تتميز بطبيعة خاصة ، من حيث الأسباب المؤدية لها ، باعتبار أن مصادر هذه الجرائم عادة ما تتعدد وتتشابك و تتداخل مع بعض ، بحيث يصعب تحديد السبب أو المصدر و اعتباره المسبب للجريمة وتحميل فاعله المسؤولية² ولعل ذلك راجع لخاصية بعض الملوثات التي يصعب تحديد المصدر الرئيسي و الوحيد لها ، كما أن النتائج الناشئة عن فعل التلويث كثيرا ما تتراخى في الظهور ، لهذه الأسباب فإن تحديد الشخص الطبيعي المسؤول عن جريمة التلوث تعد من المسائل الدقيقة و المعقدة.

ومع تطور النظام القانوني و بروز معطيات جديدة في ميدان المسؤولية الجزائية و رغبة في توفير حماية أكبر للبيئة البحرية، استدعت الضرورة إلى الخروج عن مبدأ شخصية المسؤولية و شخصية العقوبة ، وذلك بعقاب أشخاص لم يكونوا هم الفاعلين الماديين للجريمة ، ومن هنا جاءت فكرة المسؤولية الجزائية عن فعل الغير ، فهذه المسؤولية قد تكون إما شخصية تقوم على الخطأ الشخصي أو مسؤولية مترتبة عن فعل الغير³

و بالرجوع إلى التشريع الجزائري و بالضبط إلى القانون رقم 10/03 في مادتيه 90 و 92 فإنه حدد بعض الأشخاص المسؤولين شخصيا عن ارتكابهم جرائم تلويث البيئة البحرية ونذكر منهم:

- ربان السفينة، قائد الطائرة
- مالك أو مستغل السفينة أو الطائرة.

¹ تونسي صبرينة، مرجع سابق، ، ص 65

² فارس محمد عمران-السياسة التشريعية لحماية البيئة في مصر و قطر ودور الأمم المتحدة في حمايتها -المكتب الجامعي للحدث 2005.

³ الفتني منير، مرجع سابق، ، ص 102.

الفرع الثاني : مسؤولية الشخص المعنوي :

كان للضرورات العملية تأثيرها الواضح في ميل التشريعات الحديثة إلى الاعتراف بمسؤولية الشخص المعنوي جنائيا، لاسيما وأنه قد اختلفت معالجة تلك التشريعات لهذه المسؤولية ، فقد نص البعض عليها في القسم العام من قانون العقوبات والبعض نص عليها في قوانين خاصة¹

باعتبار أن الشخص المعنوي يلعب دورا رئيسيا في نشاط المجتمع لذا إرادة الشخص المعنوي هي إرادة ممثله الذي يتصرف باسمه ولحسابه.²

ولقد أقر المشرع الجزائري المسؤولية الجزائية للأشخاص المعنوية بعد تعديله لقانون العقوبات بموجب القانون رقم 15/04 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 وذلك في المادة 51 مكرر ، وجعل هذه المسؤولية من نصيب الأشخاص المعنوية الخاصة فقط واستبعد بذلك الأشخاص المعنوية الخاضعة للقانون العام.

و المشرع في المسؤولية عن الجرائم البيئية حدد الأشخاص المعنوية الخاصة المتابعة جنائيا على أساس الجرائم المرتكبة من طرفها مبينا ذلك في نص المادة 18 من قانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة وهي : المؤسسات و المصانع و الورشات و المشاغل و مقالع الحجارة و المناجم ، و بصفة عامة المنشآت التي يستغلها أو يملكها كل شخص طبيعي أو معنوي عام أو خاص والتي تشكل خطرا على الأنظمة البيئية المادة 18 من القانون رقم 10/03، بالإضافة إلى تركيزه في المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 141/06 المتعلق بضبط القيم القسوى للمصبات الصناعية السائلة على المنشآت التي تنتج مواد صناعية سائلة فحدد لها شروط بحيث يجب أن تكون منجزة و مشيدة و مستغلة بطريقة لا تتجاوز فيها مصباتها الصناعية السائلة عند خروجها من المنشأة القيم القسوى

¹ عبد الفتاح حمد لظفي، القانون الجنائي واستخدامات التكنولوجيا الحيوية دراسة مقارنة، دار الفكر والقانون، ، مصر 2012، ص 393.

² الجبوري خالد مجيد عبد الحميد، مرجع سابق،، مرجع سائق، ص 167.

المحددة في هذا المرسوم ، كما يجب أن تزود بجهاز معالجة ملائم يسمح بالحد من حجم التلوث المطروح .

ولقيام هذه المسؤولية حدد شروط لا بد من توافرها في الشخص المعنوي وهي نفسها المذكورة في المادة 51 مكرر من قانون العقوبات من وجوب ارتكاب الفعل لحسابه ومن طرف أجهزته أو ممثليه الشرعيين .

فالمبدأ في القانون الجزائري هو أن المسؤولية الجزائية شخصية، فلا يسأل إلا من قام بالفعل ، ولكن ظهرت حديثا أنماطا أخرى من المسؤولية تتمثل في المسؤولية عن فعل الغير أو مسؤولية الشخص المعنوي، ومثال ذلك عندما يتعلق الأمر بتلوث البيئة فتكون المنشأة المصنفة هي المتسببة في إحدائه.¹ ، فهنا المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي لا تمنع من مساءلة الشخص الطبيعي كفاعل أصلي أو كشريك على نفس الأفعال، وهذا ما تم ذكره بموجب المادة 51 مكرر من قانون العقوبات.

و بالرجوع إلى الأحكام المتعلقة بحماية البيئة البحرية، فقد ذكرت المادة 92 الفقرة 03 من القانون رقم 10/03 بعض الأشخاص الممثلين للشخص المعنوي المسؤولين جزائيا عن جرائم تلويث البيئة البحرية بنصها على ما يلي: " عندما يكون المالك أو المستغل شخصا معنويا تلقى المسؤولية المنصوص عليها في الفقرتين أعلاه على عاتق الشخص أو الأشخاص من الممثلين الشرعيين أو المسيرين الفعليين الذين يتولون الإشراف أو الإدارة ، أو كل شخص آخر مفوض من طرفهم. "

المطلب الثاني: العقوبات المقررة في جريمة تلويث البيئة البحرية :

تتمثل هذه العقوبات في تلك الجزاءات المقررة للأشخاص الطبيعية والمعنوية في حالة إخلالهم بالقواعد القانونية المتعلقة بحماية البيئة البحرية، وهذا ما سيتم توضيحه عبر الفرعين التاليين:

¹ ملعب مريم، المسؤولية الجزائية للمنشآت المصنفة عن تلويث البيئة في القانون الجزائري ، مذكرة ماجستير، سطيف ، كلية

الحقوق جامعة محمد الأمين دباغين، 2016/2015 ، ص258

الفرع الأول: العقوبات المقررة للشخص الطبيعي:

تعتبر القواعد الجزائية الوسيلة القانونية الأكثر فعالية في حماية البيئة لما تتمتع به من سلطة الإكراه لتميزها بخاصيتي الردع العام و الخاص ، ولقد أورد قانون الإجراءات الجزائية في نصوصه قواعد إجرائية متعلقة بكافة الإجراءات بشكل عام دون تخصيص جريمة معينة¹ ، إلا أن الجرائم البيئية قد تختلف في بعض القواعد ، كون أن جانبها الإجرائى يتوقف على ضبط الجرائم و التوصل إلى مرتكبيها ، فهي جرائم تتطلب خبرة و دراية و مؤهلات علمية في الأشخاص المكلفين بمتابعة تطبيق القوانين الخاصة بها²، ومثال ذلك التلوث النفطي والذي يعتبر أخطر أنواع التلوث .

وتفاديا لمشاكل تلويث البيئة البحرية أصدر المشرع قانون رقم 10/03 سنة 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة و الذي عرف من خلال مادته 90 تلوث المياه ، كما حدد من خلال نصوصه بعض الالتزامات و الإجراءات التي يجب إتباعها من أجل المحافظة على البيئة البحرية من مختلف أشكال التلوث ، وهذا ما وضحته المواد من 52 إلى 58 من القانون نفسه ، حيث اعتبر المشرع أنه بمجرد الإخلال بهذه الالتزامات يعرض مرتكبها إلى العقوبات المقررة في المواد من 89 إلى 100 من القانون السالف الذكر .

فتعرضت المادة 90 لبعض الأفعال الصادرة سواء عن ربان سفينة أو قائد طائرة جزائرية أو أي شخص يشرف على عمليات الغمر أو الترميد في البحر سواء بواسطة آليات أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للإقليم الجزائري حيث اعتبرت جنحة ، فأقرت لها عقوبة الحبس تتراوح ما بين ستة (06) أشهر إلى سنتين (02) ، وبغرامة تتراوح ما بين مائة ألف 100.000 دج إلى مليون دينار 1.000.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين المادة 90 من القانون رقم 10/03، غير أن المشرع في المادة 92 ضاعف العقوبة بالنسبة للأشخاص المذكورين أعلاه إذا ارتكبوا تلك المخالفات بأمر منهم.

¹ زريقي ، مرجع سابق، ص 80

² مرجع نفسه، ص 82

كما اعتبر المشرع في المادة 91 أن عدم تبليغ متصرفي الشؤون البحرية عن العمليات المشار إليها سابقا مخالفة تستوجب عقوبة الغرامة ، وبطبيعة الحال فإن المشرع يقصد دائما الأشخاص المذكورين في المادة 90

أما المواد 93 و 94 فقد تطرقنا إلى ربان السفينة سواء كانت خاضع لأحكام المعاهدة الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمرسوقات المبرمة بلندن سنة 1954 أو لا، و الذي خالف أحكامها ، متضمنة عقوبة الحبس و الغرامة أو إحداها على حسب خطورة الفعل ، ولقد حددت المادة 95 السفن التي تسري عليها أحكام المادة 94 المشرع في المادة 97 جرم تلك الأفعال التي ينجم عنها وقوع حوادث و التي يكون سببها خطأ غير متعمد سوء تصرف ، رعونة ، غفلة ، الإخلال بالأنظمة و القوانين ، فتسبب في تلويث للمياه الخاضعة للقضاء الجزائري حيث قرر لها عقوبة الغرامة من مائة ألف 100.000 دج إلى مليون دينار 1.000.000 دج ، واستثنى من ذلك التدفق الذي يكون من شأنه تفادي أخطار جسيمة.

المادة 98 فرضت عقوبة الغرامة لكل ربان في حالة عدم تبليغه عن الحوادث الملاحية الواقعة في سفينته الحاملة لمواد خطيرة أو سامة و التي من شأنها إحداث تلويث للمياه الخاضعة للقضاء الجزائري ، إلا أن المشرع شدد العقوبة في المادة 99 إذا نجم عن مخالفته لأحكام المادة 57 صب أو مزيج من المرسوقات في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري لتصل العقوبة إلى الحبس من سنة (01) إلى خمس (05) سنوات بالإضافة إلى عقوبة الغرامة ، إلا أن المادة 100 الفقرة 03 جاءت بحكم مخالف وهو إلزام المحكوم عليه بإصلاح الوسط المائي في حالة قيامه برمي أو إفراغ لمواد ملوثة وهذا الأمر متروك للسلطة التقديرية للقاضي.

ولضمان حماية أكثر للبيئة البحرية ومواجهة مشاكل التلوث البحري سطرت الجزائر مخططا وطنيا استعجاليا سنة 2014 سمي بـ " تل بحر " ، حيث يركز هدفه الأساسي الى تطوير نظام صارم للوقاية ، الكشف ، المراقبة ، المتابعة و محاربة التلوث البحري¹

¹www.meer.gov.dz .

الفرع الثاني: العقوبات المقررة للشخص المعنوي:

فيما يخص العقوبات المطبقة على الشخص المعنوي في إطار جرائم البيئة البحرية وغيرها من الجرائم التي يرتكبها الشخص المعنوي فهي تتمثل في:

. عقوبة الغرامة:

والتي حدتها المادة 18 مكرر من قانون العقوبات واعتبرتها عقوبة أصلية في مواد الجنايات و الجنح، والتي تساوي من مرة إلى خمس مرات الحد الأقصى للغرامة المقررة للشخص الطبيعي المادة 18 مكرر من القانون رقم 15/04 .

أما بالنسبة للتشريع البيئي فنفس العقوبات المطبقة على الشخص الطبيعي و المتمثلة في الغرامة تطبق على الشخص المعنوي ولكن بصفة مضاعفة ، وهذا ما تطرقنا له في المواد من 89 الى 100 بالنسبة لقانون 10/03

كما تطرقت المادة 56 من قانون 19/01 المتعلق بتسيير النفايات و مراقبتها و إزالتها لهذه العقوبة بالنسبة للأشخاص المعنويين بإهمال النفايات أو رفض استعمال نظام جمع النفايات ، وجعل هذه العقوبة تتراوح ما بين 10.000 دج عشرة آلاف إلى 50.000 دج خمسين ألف دينار جزائري.

والى جانب عقوبة الغرامة يمكن للقضاء الحكم بعقوبات تكميلية على الشخص المعنوي ، والتي حدتها المادة 9 من قانون العقوبات الجزائري ، إلا أن التشريعات المتعلقة بحماية البيئة وخاصة البحرية ركزت على بعض العقوبات التكميلية ، لكن هذا لا يعفينا من الرجوع إلى قواعد الأحكام العامة و المتعلقة بالجزاءات المطبقة على الشخص المعنوي ، حيث نجد:

المصادرة:

و تعني بمفهومها العام نزع ملكية مال من صاحبه جبرا، وإضافته إلى ملكية الدولة دون مقابل.

وتعتبر المصادرة من أكثر العقوبات فعالية في القوانين البيئية لأنها تضبط الجاني وتستأصل أسباب الجريمة، وقد تكون المصادرة جوازية أو وجوبية أو كتدبير احترازي¹، ومن أمثلة ذلك مصادرة الأجهزة والآلات وجميع الوسائل المتسببة في التلوث البحري.

غلق المنشأة:

يعد جزاء الغلق من أبرز التدابير العينية في مجال جرائم تلوث البيئة البحرية، ويقصد به منع المنشأة المخالفة لأحكام التشريعات البيئية من مواصلة نشاطها بصفة مؤقتة أو دائمة²، وهذا الغلق يبقى متروكاً للسلطة التقديرية للقاضي في تحديد مدته.

وغلق المنشأة في الحقيقة قد لا يعتبر عقوبة بقدر ما يكون عبارة عن تدبير احترازي وقائي عيني محله منع مواصلة العمل الملوث للمنشأة المصنفة في قانون حماية البيئة، ومن أمثلة ذلك ما نصت عليه المادة 102 فقرة 02 من القانون 10/03.³

وقد جاءت المادة 25 من قانون 10/03 موضحة هذه العقوبة بقولها: "... إذا لم يمثل المستغل في الأجل المحدد، يوقف سير المنشأة إلى حين تنفيذ الشروط المفروضة..."

المنع من ممارسة النشاط:

ويقصد به المنع من نشاط أو عدة أنشطة مهنية أو اجتماعية بشكل مباشر أو غير مباشر، نهائياً أو لمدة لا تتجاوز 5 سنوات⁴، ولقد نصت المادة 16 مكرر من قانون العقوبات على نطاق تطبيقها بقولها يجوز الحكم على الشخص المدان لارتكابه جنائية أو جنحة بالمنع من ممارسة مهنة أو

¹ ملعب مریم، مرجع سابق، ص 373

² الفتني منير، مرجع سابق، ص 152

³ ملعب مریم، مرجع سابق، ص 220.

⁴ مقران، ص 43.

نشاط إذا ثبت للجهة القضائية أن للجريمة التي ارتكبتها صلة مباشرة بزوالها ، وأنه ثمة خطر في استمرار ممارستها.¹

تلقى هذه الإجراءات تطبيقا واسعا في أغلب النصوص البيئية الخاصة لأنه يحقق الموازنة بين المصالح الاقتصادية والاجتماعية للمؤسسة الملوثة والمحافظة على البيئة من خلال هذا النظام الردعي.² وما يلاحظ أن المشرع الجزائري غلب عقوبة الغرامة باعتبار أن معظم المخالفين للتشريعات الخاصة بحماية البيئة البحرية يمارسون أنشطة اقتصادية وصناعية، وباعتبار أن تلك الغرامة تمس الجانب المادي فإنهم سيتوخون الحذر في عدم ارتكابها.

وفي خلاصة هذا المبحث نستنتج أن الهدف من تجريم الأفعال الملوثة للبيئة البحرية هو حماية أهم عنصر من عناصر البيئة وهو البحر، فمعظم المخالفات المرتكبة ضد البيئة البحرية تؤثر بشكل كبير عليها سواء صدرت عن أشخاص طبيعية أو معنوية مما يتعين تقرير مسؤوليتها الجزائية، و بالتالي فرض العقوبات المناسبة لها، ومما اتضح سابقا أن العقوبات المالية أخذت حيزا كبيرا باعتبار أن معظم جرائم تلويث البيئة البحرية ناتجة عن معاملات مالية تخص الجانب الاقتصادي و الصناعي و خاصة بالنسبة للأشخاص المعنوية.

¹ زوررو ناصر، الحماية الجنائية للبيئة في القانون الجزائري، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، الجزائر، 2017. ص 355 .

² مرجع نفسه، ص 356.

خاتمة

خاتمة:

تناولنا خلال هذا البحث موضوع الحماية الجنائية للبيئة البحرية في التشريع الجزائري نظرا لهذه البيئة من أهميه خاصة نحو تحقيق التوازن المناخي، فضلا عن أهميتها الإقتصادية بإعتبارها مصدرا هاما للمواد الغذائية والمواد الأولية اللازمة لأغراض صناعية بالإضافة إلى أنها مصدر للطاقة وطريقا هاما للمواصلات، و مجالا واسعا للسياحة في الجزائر من الدول التي أولت أهمية كبيرة وهامة للبيئة البحرية بعد أن أصبحت تتعرض من حين لآخر لمختلف أشكال التلوث والذي بات يهدد الحياة البحرية ويؤثر على مختلف الأنشطة البحرية.

فالجزائر تعددت مبادراتها في المصادقة على العديد من الإتفاقيات والبروتوكولات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية حيث بذل المشرع الجزائري جهود معتبرة من أجل تجسيد القواعد الدولية التي قبلتها في مجال البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن والطائرات. بالنظر إلى المكانة التي يمتلكها قطاع المحروقات وكذا قطاع النقل البحري في الجزائر باعتبار أن لهذين التلوثين الأثر البالغ على المصالح الإقتصادية و الإستراتيجية. فموضوع حماية البيئة البحرية في التشريع الوطني وخاصة المساس بها يحتاج إلى تفصيل النصوص التشريعية والتنظيمية التي يتكفل جهاز القضاء الوطني بتطبيقها وفرض احترامها على المخالفين والمتسببين في الأضرار البيئية من أجل ردع وإتخاذ كافة الإجراءات القانونية والوقائية سواء قبل حدوث الضرر أو إعادة الحال إلى ما كانت عليه في حماية البيئة بصفة عامة مسؤولية الجميع.

نظرا لخطورة التلوث البحري كظاهرة أصبحت تهدد سلامة البيئة البحرية فإنه من اللازم تفصيل الحماية الجنائية لردع كل من شأنها المساس بها وهذا ما دفع المشرع البيئي إلى إعتبار التلوث البحري جريمة مستحدثة متميزة وجب تدخل القانون الجنائي لردع الاعتداء على البيئة البحرية، فقد وجد لضمان احترام الجميع المكلفين بالقواعد القانونية الخاصة بالبيئة. فالمحافظة على البيئة البحرية من الأضرار الماسة بها وتحسينها وتطويرها مسؤولية الجميع، أفراد، مؤسسات، هيئات، جمعيات، مصالح و إدارات.

حيث توصلنا في الأخير لبعض النتائج وبالمقابل لهذه النتائج نقدم بعض النتائج و

الإقتراحات:

النتائج:

- إهتمام المجتمع الدولي والوطني بالبيئة البحرية والمحافظة عليها.
- كثرة الإتفاقيات الدولية المبرمة في هذا المجال بالرغم من أنها ليست ملزمة لكل الدول بل الدول الأطراف فقط.
- إهتمام المشرع الجزائري بالبيئة البحرية واضح من خلال الترسيمات القانونية الواردة في التشريع الجزائري إلا أنه يؤخذ عليها أنها متفرقة بين قانون العقوبات البحري قانون البيئة قانون المياه...
- القانون وحده لا يكفي لحماية البيئة بشكل مطلوب وإنما يتطلب الأمر رقابة تنفيذ هذه القوانين.
- صعوبة تحقيق حماية قانونية للبيئة البحرية لأنها تنقسم إلى مياه داخلية و مياه إقليمية والبحر العالمي وفي كلها ليست خاضعة للسيادة الوطنية.
- التزايد المستمر بالإعتداء على البيئة البحرية وهذا راجع أساسا إلى جعل أحكام القوانين البيئية.
- ضرورة مساهمة جهاز العدالة في حماية البيئة البحرية جزائيا و أن يكون أكثر تشددا إ تجاهها.
- جرائم تلويث البيئة البحرية من بين الجرائم المنتشرة والتي تحدث خطورة على المدى البعيد وخاصة تلك الناجمة من المصدر البري.

ثانيا: التوصيات:

- لا بد من تكاتف جميع الجهود وخاصة في المناطق الساحلية من أجل الاهتمام بالبيئة البحرية والتقليل من مخاطر التلوث البحري.
- تشديد الرقابة على جميع الأنشطة البرية والبحرية والتي تعتبر مصدر للتلوث ، و خاصة تلك الممارسة من طرف المنشآت.
- على المنشآت المصنفة والتي تمارس أنشطة خطيرة ومضرة بالوسط البحري أن تستخدم أجهزة تكشف و تقلل من خطورة تلك الأضرار.

- تشديد العقوبات وخاصة من جانب الغرامات المالية بالإضافة إلى التركيز أكثر على غلق المنشآت باعتبار أن جرائم تلويث البيئة البحرية متطورة ومستمرة وتتميز بخطورة.
- لا بد من تكليف أشخاص ذوي خبرة وكفاءة لمعاينة ومتابعة جرائم البيئة البحرية.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: المصادر.

1 - القرآن الكريم.

2- لسان العرب لابن منظور

1- النصوص القانونية:

1. القانون رقم 15/04، المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، المعدل والمتمم للأمر رقم 156/66

المتضمن قانون العقوبات، جريدة رسمية، عدد 71.

2. القانون رقم 10/03، المؤرخ في 19 يوليو 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة،

جريدة رسمية، عدد 20.

3. المرسوم التنفيذي رقم 141/06، المؤرخ في 19 أبريل 2006، المتعلق بضبط القيم القصوى

للمصبات الصناعية السائلة، جريدة رسمية، عدد 26.

2- الاتفاقيات الدولية:

- اتفاقية حماية البيئة البحرية و المنطقة الساحلية للبحر المتوسط ، لعام 1976 .

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، لعام 1982.

ثانياً: الكتب.

1. أحمد سكندري، محاضرات في تلويث البيئة البحرية، مفهوم ومصادر، الجزء الأول، كلية الحقوق

بن عكنون، جامعة الجزائر، 2003.

2. أشرف هلال، الموسوعة الجنائية البيئية من الناحية الموضوعية والإجرائية، بدون ناشر، مصر،

2011.

3. أشرف هلال، جرائم البيئة بين النظرية والتطبيق، دار النهضة العربية، القاهرة مصر 2005.

4. تونسسي صبرينة، الجريمة البيئية في القانون الجزائري ، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2015.

5. الجبوري خالد مجيد عبد الحميد، النظرية العامة للتجريم الوقائي، القاهرة، المركز العربي للنشر والتوزيع، 2018.
6. جلال وفاء محمد، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001.
7. رياض صالح أبو القط، حماية البيئة البحرية من منظور القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2019.
8. سليمان عبد المنعم، النظرية العامة لقانون العقوبات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، سنة 2000.
9. سهير إبراهيم حاجم الهيبي، الآليات القانونية الدولية لحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2014.
10. صباح العشاوي، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، دار الخلدونية، الطبعة الاولى، الجزائر 2010.
11. صلاح الدين عامر، حماية البيئة إبان النزاعات المسلحة في البحار، المجلة المصرية للقانون الدولي، مصر 2015.
12. عادل مشعان ربيع، مشاكل بيئية معاصرة، مكتبة المجتمع العربي، عمان، الطبعة الأولى، 2008.
13. عبد الفتاح حمد لطفى، القانون الجنائي واستخدامات التكنولوجيا الحيوية دراسة مقارنة، دار الفكر والقانون، مصر، 2012.
14. عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2005.
15. علي سعيدان، حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيميائية في القانون الجزائري، دار الخلدونية، الطبعة الأولى.

16. محمد حسين عبد القوى، الحماية الجنائية للبيئة الهوائية، دون دار نشر، 2001.
17. محمد سامر أنور عاشور، تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، دون دار نشر.
18. محمد منصورى، الأليات القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث بين القانون الدولي العام أطروحات و رسائل:
1. واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، دراسة مقارنة رسالة دكتوراة في القانون الخاص، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، السنة الجامعية 2010 .
2. ملعب مريم، المسؤولية الجزائية للمنشآت المصنفة عن تلويث البيئة في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير، سطيف، كلية الحقوق جامعة محمد الأمين دباغين، 2016/2015
3. كريمة بورحلي، التلوث البحري وتأثيره على البحار، دراسة ميدانية لميناء الصيد بوديس جيجل، مذكرة ماجستير في علم الاجتماع، تخصص بيئة، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2009-2010.
4. الفتني منير، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2004.
5. زرورو ناصر، الحماية الجنائية للبيئة في القانون الجزائري، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، الجزائر، 2017.
6. بشير محمد أمين، أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه، الحماية الجنائية للبيئة، جامعة جيلالي ياسين سيدي بلعباس، كلية حقوق، 2015، 2016.
7. أحمد سكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه، معهد الحقوق والعلوم الإدارية بن عكنون، جامعة الجزائر، 1995.
8. جدي وناسة، الحماية الجنائية للبيئة الهوائية -دراسة مقارنة-، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه، جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية الحقوق، 2016.

مجالات:

1. والتشريع الداخلي، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 10، العدد 02، جامعة باتنة، سبتمبر 2009.
 2. أحمد حمدي، أحمد برادي، الحماية القانونية للبيئة المائية في التشريع الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد 01، المركز الجامعي لتمنراست، 2020.
 3. بن يوسف القنيعي، الجريمة البيئية في قانون العقوبات الجزائري، مجلة صوت القانون، المجلد 5، العدد 01، كلية الحقوق، جامعة المدية، أبريل 2018
 4. محمد المدني بوساق، الجزاءات الجنائية لحماية البيئة في الشريعة والنظم المعاصرة، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، المجلد 61 العدد 31، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، 2001.
- المراجع باللغة الأجنبية:

1. Ahmed laraba L'Algérie et le droit de la mer thèse de doctorat institut de droit et des sciences administratives université d'Algérie.....1985.
2. liamine chabli .pollution en méditerranée aspects juridiques des problèmes actuels, opu..
3. UNEP, Etat de l'environnement, 1987.

فہرست

فهرس

.....	شكر
.....	اهداء
7.....	مقدمة:
11.....	الفصل الأول: ماهية البيئة البحرية والجرائم الماسة بها.
12.....	المبحث الأول: ماهية البيئة البحرية والتلوث البحري.
12.....	المطلب الأول: مفهوم البيئة البحرية:
12.....	الفرع الأول: تعريف البيئة البحرية:
12.....	أولا: تعريف البيئة:
15.....	ثانيا: البيئة البحرية:
15.....	الفرع الثاني: أهمية البيئة البحرية:
18.....	المطلب الثاني: مفهوم التلوث البحري.
18.....	الفرع الأول: تعريف التلوث البحري:
18.....	أولا: تعريف التلوث:
20.....	ثانيا: تعريف التلوث البحري.
21.....	الفرع الثاني: مصادر التلوث البحري:
21.....	أولا- التلوث من مصادر أرضية (برية):
26.....	ثانيا: السفن كمصدر للتلوث البحري :
28.....	ثالثا- تلوث البيئة البحرية من الجو أو من خلاله:
32.....	المبحث الثاني: الجرائم الماسة بالبيئة البحرية.
32.....	المطلب الاول: تعريف الجريمة البيئية وخصائصها.
32.....	الفرع الأول: تعريف الجريمة البيئية.
34.....	الفرع الثاني: خصائص الجريمة البيئية:
34.....	أولا: صعوبة الكشف عن الجريمة البيئية:
34.....	ثانيا: صعوبة تحديد أركان الجريمة البيئية:
34.....	ثالثا: جريمة وقتية ومستمرة.
35.....	رابعا: امتداد آثار الجريمة البيئية واتساع مسرحها:
36.....	خامسا: جريمة عابرة للحدود الدولية.
36.....	سادسا: غالبية الجرائم البيئية مخالفات أو جنح.

- 36.....المطلب الثاني: أركان جريمة التلوث البحري:
- 36.....الفرع الأول: الركن الشرعي في جريمة التلوث البحري.
- 38.....الفرع الثاني: الركن المادي في جريمة التلوث البحري :
- 39.....1- جرائم الامتناع عن تطبيق النصوص التنظيمية في جريمة التلوث البحري :
- 40.....ب: جرائم التلوث البحري الإيجابية:
- 41.....الفرع الثالث: الركن المعنوي في جريمة التلوث البحري.
- 44.....الفصل الثاني: الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية في الجزائر.
- 45.....المبحث الأول: الاتفاقيات الدولية المصادق عليها والتشريعات الوطنية الخاصة بحماية البيئة البحرية:
- 45.....المطلب الأول: حماية البيئة البحرية في إطار الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر.....
- 46.....الفرع الأول: الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر لحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط:.....
- 46.....أولا: اتفاقية لندن للعام 1954 والخاصة بمنع تلويث البحر بالنفط:.....
- 49.....ثانيا: اتفاقيات برشلونة 1976 الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط:.....
- 50.....ثالثا: اتفاقية لندن 1973 والخاصة بمنع التلوث من السفن :.....
- 51.....رابعا: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 :.....
- الفرع الثاني: الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر الخاصة بحماية البيئة البحرية من السفن والطائرات:
- 52.....
- 52.....أولا: اتفاقية لندن لعام 1973 والخاصة بمنع التلوث من السفن :.....
- ثانيا: بروتوكول برشلونة لعام 1976 والخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات
- 54.....من السفن والطائرات :.....
- 55.....ثالثا: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982:.....
- الفرع الثالث: الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها من الجزائر لحماية البيئة البحرية من المصادر البرية للتلوث:
- 56.....
- 57.....أولا: اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث:.....
- 57.....ثانيا: البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من مصادر برية لعام 1973:.....
- 58.....ثالثا: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1973:.....
- 61.....المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية في إطار التشريعات الوطنية:.....
- 61.....الفرع الأول: التشريعات الوطنية الجزائرية الخاصة بحماية البيئة البحرية من السفن والطائرات:.....
- 61.....أولا- المرسوم 580/83 المؤرخ في 1983/10/22.....
- 62.....ثانيا -المرسوم 228/88 المؤرخ في 1988/11/05.....

65	الفرع الثاني: التشريعات الوطنية الجزائرية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي:
65	أولا- القانون البحري الجزائري رقم 80/76:
67	ثانيا- قانون البيئة رقم 10/03 الصادر في 18 يوليو 2003:
68	الفرع الثالث: التشريعات الوطنية الجزائرية الخاصة بمنع التلوث البحري من مصادر أرضية (البرية):
68	أولا- القانون البحري الجزائري رقم 80/76:
69	ثانيا- حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة رقم 10/03:
72	المبحث الثاني: المسؤولية والجزاء في جرائم تلويث البيئة البحرية:
72	المطلب الأول: المسؤولية الجزائرية عن جرائم تلويث البيئة البحرية:
73	الفرع الأول: مسؤولية الشخص الطبيعي:
74	الفرع الثاني: مسؤولية الشخص المعنوي:
75	المطلب الثاني: العقوبات المقررة في جريمة تلويث البيئة البحرية:
76	الفرع الأول: العقوبات المقررة للشخص الطبيعي:
78	الفرع الثاني: العقوبات المقررة للشخص المعنوي:
78	المصادرة:
82	خاتمة:
86	قائمة المصادر والمراجع:
91	فهرس