

جامعة محمد خيضر - بسكرة -

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم الحقوق

الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري

مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في القانون
تخصص : قانون أعمال

إشراف الدكتور:
جلول شيتور.

إعداد الطالبة :
وناسة جدي.

لجنة المناقشة

رئيسا	جامعة بسكرة	استاذ محاضر	الدكتور: فرحاتي عمر
مشرفا مقرر	جامعة بسكرة	أستاذ محاضر	الدكتور: شيتور جلول
ممتحنا	جامعة بسكرة	أستاذ محاضر	الدكتور: عزري الزين
ممتحنا	جامعة بسكرة	أستاذ محاضر	الدكتور: بخوش مصطفى

السنة الجامعية 2007-2008

يعتبر موضوع تلويث البيئة البحرية من المواضيع الهامة التي فرضت نفسها على المجتمع الدولي، ذلك أن العصر الحديث اتسم بالإستعمالات الواسعة و المتزايدة للبحار و المحيطات، كما أن التوسع في عدد الوحدات البحرية العاملة، و المحطات النهائية البعيدة عن الشواطئ و المنشآت الأخرى المختلفة التي تقام في البيئة البحرية و ما يطرح منها أو يتسرب إلى البيئة البحرية من مواد سامة او ضارة بقصد أو من غير قصد، و من الحوادث البحرية التي لا يمكن تلافيتها في كثير من الأحيان (1)

لقد جلبت مشكلة تلوث البيئة البحرية الإهتمام التام و العالمي لجميع الدول، نظرا للتهديد الكبير الذي أصبحت البحار و المحيطات محلا له، و من هنا و نظرا للإنتشغال الكبير للدول بهذه الوضعية، فلقد لجأت هذه الأخيرة إلى البحث انفراديا وجماعيا عن آليات ناجعة من شأنها أن تكبح أو حتى تزيل التلوث البحري (2) إن ظهور الفساد في البر و البحر بفعل الإنسان أصبح يهدد مستقبل الحياة على كوكب الأرض مهددا بأخطار جسيمة بسبب سوء تصرف الإنسان و اعتداءاته المتزايدة على البيئة المحيطة التي تشبع له حاجاته، بل و هي قوام حياته، و بدأت البيئة بالفعل، رغم نظامها البديع و إمكاناتها الكبيرة تتو بما أصابها من جراء ذلك التلوث و الذي تعجز عن معالجته تلقائيا بما يحقق خير الناس. و قد أصاب التلوث كل عناصر البيئة المحيطة بالإنسان من ماء و هواء و غذاء و تربة. فالماء في البحار و الأنهار أصبح ملوثا في حدود كبيرة و قليلة بالكيمياويات و الفضلات و بقايا النفط و المعادن الثقيلة بل و بالماء المستعمل نفسه (3)

و إن البيئة البحرية وما تحتويه من ثروات سمكية و مواد اقتصادية لها أهمية حيوية للإنسانية جمعاء. و أن مصالح و رغبات الشعوب تؤكد على ضرورة و وضع قواعد لإدارة البيئة البحرية، مما يؤكد أو يؤدي إلى ضمان حمايتها و تحسينها و عدم الإضرار بمواردها، ذلك أن فرص التلوث قد زادت و هذا بازدياد حركة السفن التي تسيير بالطاقة النووية، و كذا ناقلات البترول التي تعتمد إما للإغراق العمدي لحمولتها و مخلفاتها، أو لتسرب ما تحمله هذه السفن من شحنات بترولية و مواد كيمياوية ضارة في البحار سواء بطريقة غير عمدية لعيب في السفينة مثلا أو نتيجة للإصطدام بحري، أو بطريقة عمدية و ذلك عن طريق تخزين النفايات المشعة في أعماق البحر. (4)

كما أن مشكلة عدم توقف آثار التلوث في حدود إقليم دولة واحدة قد أثارت إهتمامات الدول، ذلك أن إمتداد هذه الآثار من دولة إلى أخرى حاملة معها الخطر المتمثل في مواد كيمياوية و إشعاعية عضوية ضارة تنقل الحياة في البحار و المحيطات (5)

إن دراسة مسؤولية الدولة عن الأضرار الناتجة عن التلوث يعتبر أيضا من الموضوعات الهامة في القانون الدولي و هذا على إثر التقدم العلمي للحياة الحديثة. و ما ينتج عن هذا التقدم من أضرار جسيمة دفع بالدول إلى محاولة مواجهتها ومعالجتها ضمن إطار تشريعاتها الوطنية كما أن تشابك المصالح بين الدول

(1) أحمد اسكندر، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام رسالة دكتوراه دولة في القانون، جامعة الجزائر، سنة 1995، ص:1
(2) عبد الواحد محمد الفار، الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها من اخطار التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1985، ص:11.
(3) ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة جامعة الإمارات العربية المتحدة سنة 1993، ص، ص: 2، 3
(4) أحمد اسكندر، نفس المرجع، ص: 3
(5) أحمد اسكندر، نفس المرجع، و نفس الصفحة.

أدى إلى وقوع مشاكل لم يستطع القانون الدولي أن يتجاهلها طويلا. لهذا إتجهت الدول إلى وضع قواعد جديدة لمسؤولية الدول⁽¹⁾

كما أن مفهوم جديد في القانون الدولي، قد جعل مسألة المسؤولية الدولية في مجال التلوث حديث الساعة، و نحن نقصد هنا مفهوم: التلوث عابر الحدود.

و يقصد بالتلوث العابر الحدود، التلوث الذي يمس البيئة سواء البحرية أو الجوية أو البرية أو جميعها و الناجم عن نشاطات تقوم في دولة ما، و تمتد آثارها إلى مناطق أخرى خارج حدودها، مما يلحق أضرار جسيمة بتلك الدول.

يعد مؤتمر استوكهولم المنعقد عام 1972 أول خطوة هامة خطاها المجتمع الدولي في طريقه إلى إعداد قانون دولي للبيئة و الذي تمت فيه المصادقة على إعلان استوكهولم المتضمن ديباجة و 26 مبدأ، و على إثر هذا المؤتمر، تم تأسيس جهاز برنامج الأمم المتحدة للبيئة، و الذي يتولى التنسيق بين الدول من حيث التقنيات و البحوث في مجال حماية البيئة في العالم، و هذا لم يمنع من إنشاء أجهزة مماثلة لكن على المستوى الجهوي مثلما حدث في أوروبا⁽²⁾

كما إنعقد مؤتمر بريو سنة 1992 و هو المؤتمر الثاني للأمم المتحدة للبيئة، و الذي أوجد لأول مرة مبدأ هام يتمثل في المساواة بين الجميع في التمتع بالبيئة.

هذا و قد وضعت العديد من الدول التشريعات اللازمة لمكافحة التلوث و العقاب على حالات حدوثه، و مع ذلك فإن تلك الإتفاقيات و التشريعات الداخلية لم تحقق الأهداف المطلوبة في مكافحة التلوث و منعه بسبب عدم جديتها. كما أن العقوبة التي تفرض على من يلوث البيئة البحرية لم تكن رادعة و مع ذلك فهذه هي الوسائل الحالية لمكافحة تلويث البيئة بشكل عام و البيئة البحرية بشكل خاص⁽³⁾

و ما يمكن قوله أن موضوع حماية البيئة البحرية قد حظى بالقدر الأكبر من الجهود التي بذلتها الدول، و بذلك نجد العديد من الإتفاقيات:

- إتفاقية لندن المؤرخة في 02-11-1973 الخاصة بالوقاية من التلوث الناجم عن السفن إتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي تخصص جزئها الثاني عشر لحماية البيئة البحرية و المحافظة عليها.

و بعد أن حاولنا إظهار حماية البيئة البحرية على المستوى الدولي، سنحاول أن نعرف مدى إهتمام الجزائر بمسألة حماية البيئة البحرية من التلوث بمختلف أشكاله.

و كما هو معروف أن الساحل الجزائري يمتد على طول 1200 كلم و يتميز بطابع صخري، و بتعدد شواطئه، كما أن موارده الصيدية غنية، إلا أنه عرضة لتلوثات عديدة و مختلفة. فلقد كشفت أرقام صادرة عن وزارة تهيئة الإقليم و البيئة أن 90% من ناقلات الغاز و البترول تمر بالقرب من السواحل الجزائرية المطلة على المتوسط باعتبارها الطريق الرئيسي لنقل المحروقات، مما يجعل الجزائر من بين أهم دول حوض

(1) تونسي عامر، أساس المسؤولية الدولية أثناء السلم في ضوء القانون الدولي المعاصر، القاهرة، مصر، سنة 1989، ص: 52.

(2) Michel prier droit de l'environnement précis Dalloz 2^{ème} édition. 1991. P : 15

(3) جابر ابراهيم الراوي، تلوث البحار المسؤولية المترتبة على ظل قانون البحار، قانون البحار الجديد و المصالح العربية المنظمة العربية للتربية و الثقافة، معهد البحوث و الدراسات العربية، القاهرة، ص: 93.

المتوسط التي تقع تحت خط الأخطار الكبرى في مجال التلوث الناجم عن الحوادث و حركة النقل العادية التي تفرز مواد سامة من بقايا البترول و الزيوت.

كما أشارت هذه الأرقام إلى حجم المحروقات المختلفة التي تعبر المتوسط سنويا تعادل 300 مليون طن، نسبة كبيرة منها تعبر بالقرب من السواحل الجزائرية، فضلا عن 50 مليون طن يتم شحنها من الموانئ الجزائرية بمنطقتي سكيكدة و أرزيو اللتان تبعدان عن العاصمة بأكثر من 350 كلم إلى الغرب و تشكل حركة الناقلات ما نسبته 80% من أسباب التلوث البحري هذا علما أن السواحل الجزائرية، سجلت خلال 20 سنة الماضية ما يزيد عن 18 حادثا تسببت في تسربات نفطية.

و سجلت هذه الأرقام ما يزيد عن 2300 نقطة سواد في حوض المتوسط من جراء تفرغ المواد البترولية الملوثة من بقايا الزيوت، و يصل حجم المواد التي يتم تفرغها عبر هذه النقاط إلى 150 مليون طن سنويا⁽¹⁾ هذا بالإضافة إلى الملوثات ذات المنشأ العمراني، أي المنزلي و المتميز بتلوث عضوي و جرثومي، و أخرى ذات منشأ صناعي و كيميائي و إشعاعي في نفس الوقت، الا أننا في هذه المذكرة سنخصص دراستنا للتلوث البحري الناتج عن المحروقات و السفن و الطائرات و المصادر الأرضية مبيينين من خلال ذلك أهم الإتفاقيات.

لكل هاته الأسباب جاء موضوع مذكرتنا يحمل عنوانا " الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري " و الذي سنخصص من خلاله الدراسة للتلوث البحري الناتج عن المحروقات و السفن و الطائرات و المصادر الأرضية مبيينين أهم الإتفاقيات العالمية و الإقليمية التي التزمت بها الجزائر و التي اهتمت بوضع أحكام خاصة بحماية البيئة البحرية. و سنحاول أن نطلع على المجهودات الوطنية التي بذلتها الجزائر، من خلال تشريعاتها من أجل وقاية و حماية بيئتها البحرية بالإضافة إلى معرفة موقع الجزائر كشخص في المجتمع الدولي من الإتفاقيات الدولية التي التزمت بها في مجال حماية البيئة البحرية باعتبار هذه البيئة جزءا من إقليمها و بالتالي عنصرا هاما من سيادتها، تؤدي حمايتها إلى صون بقائها و كيانها. و من خلال كل ما سبق نتحدد اشكاليتنا الرئيسية:

- ما مدى إعتناء المشرع الجزائري بحماية البيئة البحرية و المحافظة عليها من التلوث؟
- و التي تطرح بدورها مجموعة من الإشكاليات الفرعية:
- كيف عالج المشرع الجزائري مشكلة التلوث البحري، و ما هي القوانين التي سنها في هذا المجال؟
- ما هي أهم الإتفاقيات الدولية التي التزمت بها الجزائر في مجال حماية البيئة البحرية؟
- هل التزم المشرع الجزائري فعلا بالتزاماته الدولية عند وضعه لقانونه الداخلي في مجال حماية البيئة البحرية؟
- أين تكمن النقائص في النصوص القانونية الجزائرية الخاصة بحماية البيئة البحرية لدى مقارنتها بالنصوص الدولية؟

- ما يمكن إقتراحه من أجل تحسين و سد ثغرات النظام القانوني الذي وضعه المشرع الجزائري من أجل حماية فعالة للبيئة البحرية؟

كل هاته الإشكالات تشكل باعًا كافيًا و سببًا قويًا، لإختيار هذه الدراسة، بالإضافة إلى ذلك و ما لاحظناه عند إعدادنا لهذه المذكرة ندره الدراسات الجزائرية في هذا المجال، لهذا جاء هذا البحث محاولة متواضعة لتتبع الحماية القانونية للبيئة البحرية في التشريع و المساهمة و لو بالقدر القليل في التعريف بهذا الجانب من البيئة للوصول إلى بيئة بحرية نظيفة و خالية من كل أشكال التلوث. و بما أن موضوعنا موضوع قانوني، و يعتمد في ذلك على القوانين الداخلية و الإتفاقيات الدولية، و هذا معناه أن نعد إلى الوصف و التحليل على كل هذه القوانين و بالتالي فالمنهج المستخدم في هاته الدراسة هو المنهج الوصفي التحليلي بالإضافة إلى ضرورة استخدام المنهج المقارن من حين إلى آخر. لهذا قسمنا الدراسة إلى فصلين على النحو الآتي:

الفصل الأول: و سنخصصه للأحكام العامة للبيئة البحرية و التلوث البحري، حيث قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى ثلاث مباحث.

المبحث الأول: سنتطرق فيه إلى تحديد ماهية البيئة البحرية و معرفة طبيعتها و أهميتها
المبحث الثاني: و خصصناه إلى ماهية التلوث البحري و الذي من خلاله سنقف إلى تعريف تلوث المياه و منه نصل إلى تحديد معنى التلوث البحري بالإضافة إلى موقف الشريعة الإسلامية من تلوث البيئة.
أما المبحث الثالث: و خصصناه للحديث عن نطاق و مصادر تهديد البيئة البحرية، لنطلع على المجالات البحرية و كيفية تحديدها و مصادر تهديد هذه البيئة.

أما الفصل الثاني: فلقد عنواناه بالنظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري و الذي قسمناه إلى ثلاث مباحث:

المبحث الأول: و الذي أردنا من خلاله التطرق إلى إعطاء لمحة تاريخية عن إهتمام الجزائر بالشؤون البحرية، و مدى اعتنائها بها قبل و بعد الاستقلال مع تحديد المجالات البحرية ووفقًا للتشريع الجزائري.
المبحث الثاني: سنتطرق من خلاله إلى أهم الإتفاقيات الدولية و التشريعات الداخلية التي التزمت بها الجزائر الخاصة بمنع تلويث البيئة البحرية، حيث سوف نبين الإتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر لمنع تلويث البيئة البحرية من المحروقات و من المصادر البرية، و كذا التشريعات الوطنية الخاصة بهذا المجال.

أما المبحث الثالث: سنخصصه للهيئات و الجزاءات الإدارية المترتبة عن مخالفة الإجراءات الإدارية و دور كل من القضاء المدني و الجزائري في حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري.

الفصل الأول

الأحكام العامة للبيئة البحرية و التلوث البحري

الفصل الأول

الأحكام العامة للبيئة البحرية و التلوث البحري

الفصل الأول: الأحكام العامة للبيئة البحرية و التلوث البحري.

تعتبر البيئة البحرية من الإهتمامات الحديثة على الصعيد الدولي و الإقليمي، لما لهذه البيئة من أهمية تتفرد بها عن كافة نطاقات البيئة الإنسانية. فهي تمثل جزءا رئيسيا في المجال الحيوي، و عنصرا أساسيا من عناصر التوازن و الثبات في هذه الكرة الأرضية. و من هنا حظيت هذه البيئة بالإهتمام و العناية بها، فبدأ العالم يعرف اتجاهها متصاعدا لحمايتها ضد التلوث بسبب ما يلقي فيها من المواد و مخلفات سواء عن عمد أو نتيجة للإستخدامات المختلفة، فتؤدي هاته الأخيرة إلى آثار مدمرة على الثروات الحية و على صحة الإنسان و رفاهيته.

و للوقوف على أهمية هذه الحماية المقررة من جانب التشريع القانوني الجزائري إستدعى الأمر إلى التطرق في هذا الفصل إلى ثلاث مباحث على النحو الآتي:

- المبحث الأول ماهية البيئة البحرية.
- المبحث الثاني ماهية التلوث البحري.
- المبحث الثالث نطاق و مصادر تهديد البيئة البحرية .

المبحث الأول: ماهية البيئة البحرية.

تتميز البيئة البحرية بسمات خاصة، و نظام بيئي متكامل يجعلها تلعب دورا مؤثرا في الحياة الإنسانية. و لدراسة ماهية البيئة البحرية، و معرفة طبيعتها، لا بد أولا من تعريف البيئة لغة، و إصطلاحا و قانونا كشق أول و الإطلاع على مفهوم البحر كشف ثاني، بعدها نتطرق إلى معرفة طبيعة هاته البيئة و أهميتها، و يكون ذلك ضمن ثلاثة مطالب، على النحو الآتي:

- المطلب الأول : تعريف البيئة و البحر.
- المطلب الثاني : طبيعة البيئة البحرية .
- المطلب الثالث : أهمية البيئة البحرية .

المطلب الأول : تعريف البيئة و البحر.

و يتضمن هذا المطلب كما هو موضح من عنوانه فرعين : يكون من خلال الأول توضيح لمصطلح البيئة، حيث نتناول تعريفها لغة و إصطلاحا و قانونا كما نتعرض إلى بعض التشريعات العربية و كيفية تعريفها للبيئة، اما الفرع الثاني فيتضمن تعريف لمصطلح البحر .

الفرع الأول : تعريف البيئة.

حتى نصل لتعريف يتصف ببعض الشمولية للبيئة لا بد من النظر لذلك من الزاوية اللغوية و ما تواتر من أقوال العرب من ألفاظ بالإضافة لما ورد بين دفتي المصحف الشريف كما أوردنا بعض التعاريف الواردة على الصعيد الدولي و ما حملت بعض التشريعات العربية و منها الجزائر لفظ البيئة من تعاريف **أولا / البيئة لغة:**

يرجع الأصل اللغوي لكلمة البيئة في اللغة العربية إلى الجذر " بؤأ " و الذي أخذ منه الفعل الماضي (بأء)، كما يقال: بؤأ، أي حل و نزل، و أقام.

و الإسم عن هذا الفعل هو البيئة، فإستبأه أي إتخذه مباءة بمعنى نزل و حل به (1) كما يعبر بكلمة البيئة عن:

المحيط و الوسط : بما تشمله من هواء و ماء و فضاء و تربة و كائنات حية و منشآت أقامها لإشباع حاجاته (2)

الحالة: فقيل البيئة الإجتماعية، او الحالة الإجتماعية، كما يقال البيئة الطبيعية او الحالة الطبيعية، و من ذلك يقال: و إنه لحسن البيئة أي حالته حسنة(3).

المكان او المنزل(4): و هي المحيط الذي يعيش فيه الإنسان و تعرف من ذلك قولهم "تبوأتمنزلا أي نزلته، و بؤأ له منزلأ هيا له و مكن له فيه(5) و يعني ذلك أن البيئة تعني المنزل أو المكان الذي يعيش فيه الإنسان .

(1) ابن منظور (أبي الفضل جمال الدين محمد بن مكرم المصري)، **لسان العرب**، مصر، سنة 1982، ج1، ص: 382.

(2) ماجد راغب الحلو، **قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة**، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 2000، ص: 39.

(3) أحمد رضا، **معجم متن اللغة**، دار مكتبة الحياة، بيروت، سنة 1958، ج1، ص: 626.

(4) معجم الكنز العربي، منشورات عشاش، الجزائر، سنة 2003، ص: 63.

(5) الجيلاني عبد السلام أرحومة **حماية البيئة بالقانون، دراسة مقارنة للقانون الليبي**، الدرا الجماهيرية للنشر و التوزيع و الإعلان، سنة مصراته، سنة

2000، ص: 19

كما نجد أن معجم الرائد قد جمع كل هاته المعاني و أخرى للبيئة فعرفت بأنها: منزل القوم، الحالة، الهيئة، او الوسط الذي يعيش فيه الإنسان " البيئة الإجتماعية، البيئة الثقافية " الظواهر و العوامل و القوى الخارجية المؤثرة في الإنسان " (1) .

و قد جاء هذا اللفظ يحمل هذه الدلالات في أكثر من موضع في القرآن الكريم منها قوله تعالى: " والذين تبوءوا الدار و الايمان من قبلهم يحبون من هاجر إليهم (2) " أي الذين أقاموا و توطنوا بالمدينة المنورة قبل هجرة الرسول الكريم - صلى الله عليه وسلم - إليها.

ويقول كذلك عز وجل: " أن تبوءا لقومكما بمصر بيوتا" (3) أي اتخذوا و هيئا لقومكما بيوتا بمصر، أو بمعنى آخر إجعلها بيئة لكما، كما جاء في محكم تنزيله عز و جل: " و كذلك مكنا ليوسف في الأرض يتبوءا منها حيث يشاء " (4) أي بمعنى ان الله هيا لنبيه يوسف مصر و جعلها بيئة ينزل فيها حيث يشاء.

و قال كذلك سبحانه: " و الذين ءامنوا و عملوا الصالحات لنبوئنهم من الجنة غرفا " (5) أي نخصص لهم غرفا في الجنة تكون منزلا لهم و بيئة . و قال تعالى: " **وَبَوَّأَكُمْ فِي الْأَرْضِ تَتَّخِذُونَ مِنْ سَهُولِهَا قُصُورًا وَتَنْحِتُونَ الْجِبَالَ بُيُوتًا** " (6) بمعنى هيا لكم الأرض بيئة، فبنوا فيها قصورا و نحتو من جبالها بيوتا.

إن الآيات السابقة جميعا اشتملت على لفظ البيئة و على اشتقاقات مختلفة بيد أن القرآن الكريم، اشتمل على آيات عدة دلت على لفظ البيئة معنى لا نصا(7)، منها قوله تعالى: " **الَّذِي جَعَلَ لَكُمُ الْأَرْضَ مَهْدًا وَ سَلَكَ لَكُمُ فِيهَا سُبُلًا وَأَنْزَلَ مِنَ السَّمَاءِ مَاءً فَأَخْرَجْنَا بِهِ أَزْوَاجًا مِنْ نَبَاتٍ شَتَّى** (8)، فقوله تعالى جعل الأرض مهذا أي مهدها و جعلها ممهدة أي هياها لتكون صالحة للإنسان، و كذلك قوله تعالى: " **الَّذِي جَعَلَ لَكُمُ الْأَرْضَ فِرَاشًا وَالسَّمَاءَ بِنَاءً وَأَنْزَلَ مِنَ السَّمَاءِ مَاءً فَأَخْرَجَ بِهِ مِنَ الثَّمَرَاتِ رِزْقًا لَكُمْ** " (9) تدل هذه الآيات أن الله سبحانه و تعالى جعل الأرض بيئة صالحة للإنسان فسواها و هياها للعمل و المعيشة و مكن الإنسان من سكنها و زراعتها و الاستفادة مما أودعه الله فيها من خيرات و كنوز،(10) و مهدها و جعلها ممهدة أي هياها لتكون صالحة للإنسان . كما يعبر عن معنى البيئة من لا ينطق عن الهواء، نبي الله محمد صلى الله عليه و سلم بقوله " : **مَنْ كَذَبَ عَلَيَّ مُتَعَمِّدًا فَلْيَتَّبِعُوا مَقْعَدَهُ مِنَ النَّارِ** " أي فليأخذ مكانه او منزله من النار، و بمعنى آخر أن النار هي البيئة التي يجازي بها على كذبه على رسول الله- صلى الله عليه و سلم-

و قال أيضا عليه الصلاة و السلام: " **يَا مَعْشَرَ الشَّبَابِ مَنْ اسْتَطَاعَ مِنْكُمُ الْبَاءَةَ فَلْيَتَزَوَّجْ** " بمعنى من كان في استطاعته ان يوفر و يهيئ البيئة المناسبة لقيام عش الزوجية فعلي ان يتزوج، لأنه يلزم لمن يريد ان يتزوج ان يبوي زوجته منزلا(11)

(1) الجيلاني عبد السلام أرحومة ، المرجع السابق، ص: 20.

(2) سورة الحشر، الآية رقم: 09.

(3) سورة يونس، الآية رقم: 87.

(4) سورة يوسف، الآية رقم: 56.

(5) سورة العنكبوت، الآية رقم: 58 .

(6) سورة الأعراف، الآية رقم: 74.

(7) أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة الاسلامي، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى سنة 1996، ص: 24.

(8) سورة طه، الآية رقم: 53.

(9) سورة البقرة، الآية رقم: 22.

(10) أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص: 25.

(11) الجيلاني عبد السلام أرحومة، المرجع السابق، ص: 21.

و الباءة : بمعنى النكاح، و سمي كذلك لأن الرجل يتبوأ من اهله، أي يستمكن من اهله كما يتبوأ من داره.
فأراد الرسول الكريم - صلى الله عليه و سلم- من كلمة :
الباءة : النكاح و التزويج.

و بآء بآئمه و ذنبه أي إحتمله و صار المهذب مأوى الذنب، من قوله تعالى: "إِنِّي أُرِيدُ أَنْ تَبُوءَ بِإِثْمِي
وَإِثْمِكَ فَتَكُونَ مِنْ أَصْحَابِ النَّارِ، وَذَلِكَ جَزَاءُ الظَّالِمِينَ" (1)

و لهذا يتضح أن المفاهيم و المعاني التي تجلت بوضوح في القرآن الكريم و السنة الشريفة الموصوفة بها
البيئة تجتمع في معنى الوسط أو المحيط، الذي يعيش فيه الكائن الحي مسخرة و مذللة من الخالق العظيم بما
تحتويه من عناصر و أبنية لازمة لعيش ذلك الكائن و راحتته و هدوئه، سواء كانت تلك العناصر قد خلقها الله
كالشمس و الهواء و الماء ، أو قد أوحى الله بها إلى العقل البشري.

و مما سبق نستطيع أن نستخلص تعريف لكلمة البيئة أن البيئة في اللغة العربية هي : الوسط أو المجال
الذي يعيش فيه الإنسان، سواء كان طبيعياً كالوسط الجغرافي أو المكاني أو الإحيائي، أو كان وسطاً إجتماعياً
كالوسط الإجتماعي و السياسي و الثقافي و الفكري المحيط بالإنسان أي هي " كل ما يحيط بالإنسان يتأثر
و يؤثر فيه " (2)

و البيئة في اللغة الإنجليزية: Environment " تستخدم هذه الكلمة للدلالة على الظروف المحيطة
و المؤثرة على النمو و التنمية، كما يستخدم للتعبير عن الظروف الطبيعية مثل الهواء و الماء و الأرض التي
يعيش فيها الإنسان.

أما عن الوجهة العلمية فهي المكان الذي يحيط بالشخص و يؤثر على مشاعره و اخلاقه و مشاعره.
أما في اللغة الفرنسية : يستخدم لفظ Environnement للدلالة على مجموعة الظروف الخارجية
و الطبيعية للوسط أو المكان سواء الهواء او الماء أو الأرض و كذلك الكائنات الحية الأخرى المحيطة
بالإنسان⁽³⁾ و عرف قاموس " لاروس " البيئة بأنها مجموعة العناصر الطبيعية و الصناعية التي تمارس فيها
الحياة الإنسانية.

و هذا ما قال به الأستاذ: Michel Prieur

« Il subsiste deux sens différents dans la langue actuelle du mot environnement :
celui qui est issu des sciences de la nature et applique aux sociétés humaines
l'approche écologique, il s'agit alors de cet ensemble de données et d'équilibre de
forces concurrentes qui conditionnent la vie d'un groupe biologique, celui qui se
rattache au vocabulaire des architectes et urbanistes et sert à qualifier la zone de
contact entre un espace bâti et le milieu ambiant naturel ou artificiel » (4)

(1) سورة المائدة، الآية رقم: 29.

(2) عبد الفتاح مراد، شرح تشريعات البيئة، الهيئة القومية العامة لدار الكتاب و الوثائق المصرية، مصر، سنة 1996، ص: 79.

(3) محمد حسين عبد القوي، الحماية الجنائية للبيئة الهوائية، النسر الذهني للطباعة، دون بلد النشر، سنة 2002، ص: 6.

(4) Michel Prieur droit de l'environnement 4^{ème} édition. 2001. Dalloz. P : 02

و تذهب الموسوعة الفلسفية إلى وضع مرادفات لجميع الألفاظ اللغوية في معظم لغات العالم كمرادفات لكلمة البيئة و التي تترادف بين كلمات الوسط المكان، الظروف المحيطة، الحالات المؤثرة و ذلك في كل من اللغة الألمانية و الإيطالية و الفرنسية⁽¹⁾.

ثانيا / البيئة إصطلاحا :

على الرغم من أنه لم يكن هناك إتفاق بين الباحثين و العلماء على تحديد معنى البيئة إصطلاحا و بشكل دقيق إلا أن معظم التعريفات تشير إلى المفهوم نفسه :

فالبيئة كلمة تدل على معنى كبير واسع و مترامي الأطراف و ان كافة فروع العلم يمكن أن ترتبط بالبيئة و ليس ثمة علم مختص لوحده يتناول موضوع البيئة، بل إن كافة العلوم تتداخل في تناولها له.

فيوى بعض الباحثين أن البيئة : هي ذلك الإطار الذي يحي فيه الإنسان و يحصل منه على مقومات حياته و يمارس فيه علاقاته مع بني البشر⁽²⁾

و قد ورد تعريف آخر للبيئة بأنها :الوسط الذي يولد فيه إنسان، و ينشأ، و يعيش فيه حتى نهاية عمره و تشمل البيئة جميع العوامل الطبيعية و البيولوجية و الإجتماعية و الثقافية و الإقتصادية و كل ما يؤثر على الإنسان بطريق مباشر أو غير مباشر⁽³⁾

و يرى زين الدين عبد المقصود أن البيئة بمفهومها العام هي : "الوسط أو المجال المكاني الذي يعيش فيه الإنسان مؤثرا و متأثرا " و هذا الوسط قد يتسع ليشمل منطقة كبيرة جدا، و قد يضيق ليتكون من منطقة صغيرة جدا، قد لا تتعدى رقعة البيت الذي يسكن فيه⁽⁴⁾

فالبيئة تشمل :البيئة الجغرافية و البيئة الحضرية و البيئة الريفية، و البيئة الصناعية و البيئة الإجتماعية، و الثقافية...الخ

أي أن مصطلح البيئة يستخدم في كافة المستويات، و في كل مجالات العلوم الإنسانية مما يجعله يكتسب مفاهيم متعددة و مضامين مختلفة، و هذا ما ادى لصعوبة وضع تعريف للبيئة يحدد جميع عناصرها من طرف الفقه⁽⁵⁾ كما أفرد بعض العلماء، علما مستقلا للبيئة مهمته دراسة علاقات النباتات و الحيوان و الناس فيما بينهم من جانب، و ما يحيط بهذه الكائنات من جانب آخر⁽⁶⁾.

أي أن هناك فرق بين علم البيئة و البيئة .

فالبيئة هي: "الإطار الذي يعيش فيه الإنسان و يحصل فيه على مقومات حياته من غذاء و كساء و مأوى و يمارس فيه علاقاته مع أقرانه".

كما يقصد بها أيضا: " النطاق المادي الذي يولد فيه الإنسان و ينمو و يتأثر به و يؤثر فيه" ⁽⁷⁾

أما علم البيئة : هو العلم الذي يدرس، العلاقات المتداخلة بين الكائنات الحية و الوسط الذي نعيش فيه.

(1) محمد حسين عبد القوي، المرجع السابق، ص:6.

(2) ابراهيم سليمان عيسى، **تلوث البيئة أهم قضايا العصر، المشكلة و الحل**، دار الكتاب الحديث القاهرة، سنة 2002، ص:18.

(3) أحمد عبد الرحيم السائح، أحمد عبده عوض، **قضايا البيئة من منظور اسلامي**، مركز الكتاب، القاهرة، طبعة 2004، ص:20.

(4) زين الدين عبد المقصود، **البيئة و الإنسان علاقات و مشكلات**، دار عطورة، القاهرة سنة 1981، ص:07.

(5) الجيلاني عبد السلام أرحومة، المرجع السابق، ص:22.

(6) محمد حسين عبد القوي، المرجع السابق، ص:07.

(7) الجيلاني عبد السلام أرحومة، المرجع السابق، ص:22، 24.

و بهذا التعريف نقول ان علم البيئة يتناول تقريبا كافة مستويات تركيب الحياة على سطح الأرض من الحيوان و النبات الواحد إلى التجمع الكائن للكائنات التي تعيش حياتها في مساحة الأرض إلى التأثيرات الواقعة على هذه الكائنات من عوامل مناخية أو عوامل جيولوجية تشكل المحيط الخارجي لها.

و البعض الآخر، يرى ان للبيئة معنيان :أولهما في مجال العلوم الحيوية و الطبيعية و يتفرع بدوره إلى مفهومين : البيئة الحيوية و هي كل ما يختص لا بحياة الإنسان نفسه من تكاثر و وراثه فحسب، بل تشمل أيضا علاقة الإنسان بالمخلوقات الحية، الحيوانية و النباتية، التي تعيش معه في صعيد واحد.

أما المفهوم الثاني : و هو البيئة الطبيعية، و تشمل موارد الحياة و الفضلات و التخلص منها، و الحشرات و تربة الأرض و المساكن و الجو و نقاوته و تلوثه و الطقس و غير ذلك من الخصائص الطبيعية للوسط.

أما المعنى الثاني : في مجال العلوم الإنسانية و الإجتماعية و هو هنا لا يتمتع بمفهوم البيئة بالأصالة في التحديد، بل يستمد مضمونه من العلوم الطبيعية من العناصر التي تلزم وجود الإنسان و أنشطته في مختلف الأصعدة المتعلقة بحياته اليومية⁽¹⁾. و يتوافق هذا الرأي مع رأي الدكتور " فيصل محمد فؤاد حجاج"، الذي قال :ان البيئة تتكون من عنصرين:

1- العنصر الطبيعي : و يتمثل في مجموع العناصر الطبيعية التي لا دخل للإنسان في وجودها، بل إنها سابقة في وجودها على وجود الإنسان على سطح الكرة الأرضية، و يشمل هذا العنصر الماء و الهواء و التربة و النباتات و الحيوانات.

2- العنصر الصناعي : و يتمثل في الأدوات و الوسائل التي ابتكرها الإنسان للسيطرة على الطبيعة⁽²⁾. و لقد إصطحب هذا التعريف إبراهيم سليمان عيسى في كتابه تلوث البيئة.

إن إصطلاح البيئة تشمل أيضا ما يتناوله الإنسان من طعام، و شراب، و ما يلبسه من ملابس، بالإضافة إلى العوامل الجوية، و الكيميائية، و غير ذلك.

إن إصطلاح البيئة الدولي يقصد به: " كل ما يحيط بالإنسان من أشياء تؤثر على الصحة فكلمة البيئة تشمل المدينة بأكملها مساكنها، شوارعها، أنهارها، أبارها، و شواطئها، و تشمل أيضا ما يتناوله الإنسان من طعام، و شراب، و ما يلبسه من ملابس، و بالإضافة إلى العوامل الجوية، و الكيميائية، و غير ذلك و البيئة الصحية هي: البيئة النظيفة الخالية من الجراثيم الناقلة للأمراض، و كل الملوثات المختلفة مهما كان مصدرها⁽³⁾.

ويتضح من هذه التعاريف أن معظم الإتفاقيات و المؤتمرات الدولية التي انعقدت بشأن البيئة قد تبنت المفهوم الواسع للبيئة، و هذا التردد الذي وقع فيه الفقه الدولي بشأن تحديد مفهوم دقيق للبيئة فتح المجال إلى ظهور عدة مصطلحات متعلقة بالبيئة.

إذن بعد استعراضنا لهذه المجموعة من التعاريف لمصطلح البيئة، يظهر أن البيئة إصطلاحا :تعرف بأنها :

" الأحوال الفيزيائية و الكيميائية و الاحيائية للإقليم الذي يعيش فيه كائن حي"

(1) أحمدعبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية و الإتفاقية الطبعه 1، مطابع جامعة الملك سعود، سنة 1997، ص:64.

(2) محمد حسين عبد القوي، المرجع السابق، ص: 08.

(3) إبراهيم سليمان عيسى، المرجع السابق، ص: 18.

و هذا التعريف كما هو واضح يشمل: المواد و المنتجات الطبيعية و الإصطناعية التي تؤمن إشباع حاجات الإنسان.

و قد اتجهت غالبية الدول إلى تأكيد مفهوم البيئة سواء في قوانينها الداخلية بل في دساتيرها أو في الإعلانات الدولية، مما يجعلها مكرسة باعتبارها حق من حقوق الإنسان و واجب يفرض على الدولة من حيث الحماية، مع ان غالبية التشريعات لم يحدد المعنى اللغوي، و القانوني للبيئة، و هذا ما أدى لعدم وجود تعريف جامع للبيئة و لا تحديد لعناصرها⁽¹⁾.

ثالثا/ البيئة قانونا.

بعد التطور العلمي و الصناعي الذي ساد العالم في الآونة الأخيرة و خاصة في أواخر القرن الماضي أصبح للبيئة قيمة جديدة ضمن قيم المجتمع الذي يسعى للحفاظ عليها و حمايتها من كل فعل يشكل إضرارا بها.

و لهذا إتجهت معظم الدول إلى تأكيد هذه القيمة الجديدة في قوانينها، بل و حتى في دساتيرها، و كذا في الإعلانات العالمية و الدولية، فأصبح من الأهمية بمكان إستعراض فكرة المفهوم القانوني للبيئة من خلال تحديده في القانون الدولي أولا ثم في التشريع الوطني الجزائري ثانيا كما نتطرق إلى بعض التشريعات العربية ثالثا.

1/ مفهوم البيئة في القانون الدولي:

أقر المؤتمر الدولي للبيئة المنعقد سنة 1972 بمدينة استوكهولم مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة البشرية الذي تميز بالإعلان العالمي للبيئة و وضع توصيات تمثل منطلقات لفهم البيئة و مواجهة المشكلات التي تهددها، و الذي أعطى للفظ البيئة فهما واسعا بحيث أصبحت تدل على أكثر من مجرد مجموعة العناصر الطبيعية (ماء، هواء، تربة، معادن، مصادر، الطاقة، النباتات، الحيوانات...) ⁽²⁾ فعرّفها على انها: مجموعة من النظم الطبيعية و الإجتماعية و الثقافية التي يعيش فيها الإنسان و الكائنات الأخرى و التي يستمدون منها زادهم، و يؤدون فيها نشاطهم ⁽³⁾ بل هي ذلك المخزون الديناميكي للمصادر الطبيعية و الإجتماعية المتوفرة في أي وقت من أجل تلبية إحتياجات الإنسان ⁽⁴⁾ و كما هو معروف تتكون البيئة من ثلاثة قطاعات، هي قطاع البيئة البرية او المحيط اليابس Lithosphere و يشمل التربة و الجبال و الهضاب و الوديان، و قطاع البيئة المائية Hydroshere و يشمل كل ما على الأرض من مسطحات مائية أيا كانت هيئتها، بحار، أنهار، محيطات، ضباب، أبخرة، و نشير هنا أن هذا القطاع هو الذي نحن بصدد دراسته و بالتحديد "البيئة البحرية و التي تشمل البحر الإقليمي و المنطقة المجاورة و المنطقة الإقتصادية الخالصة و الجرف القاري و اعالي البحار، و قطاع البيئة الجوية Atmosphere، و يشمل الغازات و الجسيمات و ذرات المعادن، و تشكل كل تلك القطاعات وسطا واحدا و تلك هي فكرة وحدة البيئة الإنسانية⁽⁵⁾.

(1) عبد الفتاح مراد، المرجع السابق، ص: 13.

(2) فتحي دردار، البيئة في مواجهة التلوث، دار الأمل، تيزي وزو سنة 2003، ص: 16.

(3) أحمد عبد الرحيم السليح، أحمد عبده عوض، المرجع السابق، ص: 18.

(4) محمد عبد الله نعمان، الحماية الدولية للبيئة البحرية دراسة قانونية خاصة عن البحر الأحمر، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 2004، ص: 19.

(5) محمد عبد الله نعمان، نفس المرجع، ص: 13.

2/ مفهوم البيئة في التشريع الوطني الجزائري :

إنعكس الاختلاف حول تعريف البيئة من الناحية الفنية على تعريفها من الناحية القانونية، وذلك ان المشرعين في محاولتهم تعريف البيئة اتجهوا اتجاهين :

- الأول يأخذ بالمفهوم الضيق للبيئة : فيحصره في عناصرها الطبيعية.
- والثاني يأخذ بالمفهوم الواسع للبيئة: فيجعلها شاملة للعناصر الطبيعية والإنسانية أي البيئة الطبيعية و الحضرية

و فيما يلي نتطرق إلى مفهوم البيئة في التشريع الوطني الجزائري وبعدها نستعرض بعض التشريعات العربية في تعريفها للبيئة.

بالنسبة للمشرع الجزائري لم يتم باعطاء تعريف دقيق للبيئة سواء في قانون رقم 83 - 03 المتعلق بحماية البيئة⁽¹⁾ او القانون رقم 03 - 10 الملغى لأحكام القانون السابق و المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة⁽²⁾.

حيث نص في المادة الأولى من القانون رقم 83 - 03 المتعلق بحماية البيئة على أن هذا القانون يهدف إلى تنفيذ سياسة وطنية لحماية البيئة التي ترمي إلى:

- حماية الموارد الطبيعية و إستخلاف هيكله وإضفاء القيمة عليها.
 - إنقاء كل شكل من الأشكال التلوث والمضار ومكافحته .
 - تحسين إطار المعيشة ونوعيتها.
- أما المادة الثانية من القانون رقم 03 - 10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة فتتص على أهداف حماية البيئة.

- 1) تحديد المبادئ الأساسية و قواعد تسيير البيئة،
 - 2) ترقية تنمية وطنية مستدامة بتحسين شروط المعيشة، و العمل على ضمان إطار معيشي سليم،
 - 3) الوقاية من كل اشكال التلوث و الأضرار الملحقة بالبيئة، و ذلك بضمان الحفاظ على مكوناتها،
 - 4) إصلاح الأوساط المتضررة،
 - 5) ترقية الإستعمال الإيكولوجي العقلاني للموارد الطبيعية المتوفرة، وكذلك استعمال التكنولوجيا الأكثر نقاء،
 - 6) تدعيم الإعلام و التحسيس و مشاركة الجمهور و مختلف المتدخلين في تدابير حماية البيئة.
- إذن كل ما نلاحظه و نستنتجه ان كلا القانونين جاءا خاليين من أي تعريف للبيئة، و لكن ما نستخلصه خاصة من نص المادة الأولى بالنسبة للقانون رقم 83-03 المتعلق بحماية البيئة عبارة " الموارد الطبيعية " أما المادة الثالثة من نفس القانون و التي تنص :

(1) القانون 83-03 المؤرخ في 22 ربيع الثاني عام 1403 الموافق لـ: 05 فبراير 1983، المتعلق بحماية البيئة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، عدد 06 سنة 1983.

(2) قانون 10-03 المؤرخ في 19 جمادى الأولى، عام 1424 الموافق لـ 19 يوليو سنة 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية العدد 43 سنة 2003

" تقتضي التنمية الوطنية تحقيق التوازن الضروري بين متطلبات النمو الإقتصادي لحماية البيئة و المحافظة على إطار معيشة السكان " بالإضافة لما جاء في المادة الرابعة من نفس القانون دائما " تحدد الدولة في إطار التهيئة العمرانية شروط إدراج المشاريع في البيئة و كذا التعليمات التقنية و التنظيمية المتعلقة بالحفاظ على التوازنات الطبيعية " و من هاتين المادتين نستطيع ان نستخلص عبارة " التوازنات الطبيعية " و نؤكد أنه لا وجود لتعريف دقيق لعبارة البيئة، و نواصل تحليلنا لهاته المواد و نقف لما جاء من خلال نص المادة الثامنة من نفس القانون أي(قانون رقم 03-83) : " تعد كل من حماية الطبيعة و الحفاظ على فصائل الحيوان و النبات و الإبقاء على التوازنات البيولوجية و المحافظة على الموارد الطبيعية من جميع اسباب التدهور التي تهددها، اعمال ذات مصلحة وطنية و يتعين على كل فرد السهر على صيانة الثروة الطبيعية " إذن بعد قراءة هاته المواد للقانون رقم 03-83 المتعلق بحماية البيئة نقول : بأن المشرع الجزائري لم يضع تعريفا واضحا للبيئة كما أشرنا أعلاه، و لكن كل ما نستخلصه و نفهمه، أنه حصرها في عناصرها الطبيعية دون التطرق إلى عناصرها الحضرية و التي تمثلت في العبارات: " الموارد الطبيعية، و التوازنات الطبيعية، حماية الطبيعة، فصائل الحيوانات التوازنات البيولوجية الثروة الطبيعية " و هذا ما يجعلنا نقول :

أن المشرع الجزائري حين تعريفه للبيئة، انه إتجه في ذلك و جهة التعريف الضيق للبيئة لأنه قصد من خلال القانون 03-83 البيئة الطبيعية دون البيئة الحضرية(1).

و لو رجعنا إلى القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة و بالتحديد في نص المادة (4) الفقرة 7 ما يؤكد استنتاجنا حيث جاء في تعريفها للبيئة " : تتكون البيئة من الموارد الطبيعية الحيوية كالهواء، و الجو و الأرض و باطن الأرض و النبات و الحيوان، بما في ذلك التراث الوراثي، و أشكال التفاعل بين الموارد، و كذا الأماكن و المناظر و المعالم الطبيعية " بالرغم من أن هذا القانون تكلم على مكوناتها فحسب.

3/ مفهوم البيئة في بعض التشريعات العربية:

1- القانون الليبي :عرفتها المادة الأولى فقرة 1 من القانون الليبي رقم 07 لسنة 1982 بشأن حماية البيئة، البيئة بأنها: " المحيط الذي يعيش فيه الإنسان و جميع الكائنات الحية و تشمل الهواء و الماء و التربة و الغذاء "

و يتبين من هذا التعريف، ان المشرع الليبي قد أخذ بالمفهوم الضيق للبيئة، و ذلك انه عرف البيئة و حصرها فقط في عناصرها من هواء و ماء و تربة و غذاء(2)

2- القانون المصري : أما القانون المصري فقد عرفها في المادة الأولى فقرة 1 من القانون رقم 4 لسنة 1994 في شأن البيئة بأنها تعني : " المحيط الحيوي الذي يشمل الكائنات الحية و ما تحويه من مواد و ما يحيط بها من هواء و ماء و تربة و ما يقيمه الإنسان من منشآت " (3) و واضح من هذا التعريف، أن المشرع المصري اخذ بالجانب الموسع لمفهوم البيئة، حيث انه جمع البيئة الطبيعية و المتمثلة في الهواء، و الماء و التربة إلى البيئة الحضرية و الصناعية التي يقيمها الإنسان .

(1) يوسف نور الدين، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البيئي، مذكرة ماجستير، جامعة قاصدي مبراح، ورقلة، دفعة 2005-2006، ص: 20

(2) الجيلاني عبد السلام ارحومة، المرجع السابق، ص: 28.

(3) محمد حسين عبد القوي، المرجع السابق، ص: 28.

3- كما عرفها القانون الكويتي : رقم 62 لسنة 1980 المتعلق بحماية البيئة بأنها : " المحيط الحيوي الذي يشمل الكائنات الحية من إنسان و حيوان و نبات و كل ما يحيط بها من هواء و ماء و تربة و ما يحتويه من مواد صلبة أو سائلة أو غازية أو اشعاعات أو المنشآت الثابتة و المتحركة التي يقيمها الإنسان⁽¹⁾ فكل ما تقدم هو تعريف مفرد للبيئة، و في إطار استكمال تعريف البيئة البحرية و يقتضي ذلك التطرق إلى تعريف الشق الثاني من المصطلح و هو البحر .

الفرع الثاني : تعريف البحر .

لتكملة تعريفنا لمصطلح البيئة البحرية يجب إكمال تعريف الشق الثاني لها و هو البحر . من خلال تعريفه لغة و إصطلاحا و قانونا كالتالي

أولا / البحر لغة :

خلاف البر - الماء المالح، جمعه أبحر و بحور و بحار، و تصغيره أبحير على غير القياس لا بحير⁽²⁾.

و لقد ورد معنى البحر في اللغة بعدة معان، و منها ما جاء في المعجم الوسيط بأنه:

"الماء الواسع الكثير و يغلب فيه الملح"

كما جاء في لسان العرب بأنه : " الماء الكثير أجاجا كان أم فرات"⁽³⁾ و يطلق القرآن الكريم على البحر : "أليم" و ذلك ما ورد في قوله تعالى : " فَأَخَذْنَاهُ وَجُنُودَهُ فَنَبَذْنَاهُمْ فِي الْيَمِّ"⁽⁴⁾.

كذلك يطلق لفظ البحر على الماء المالح و العذب، و قد ورد ما يؤكد ذلك في القرآن الكريم في قوله: "وَمَا يَسْئُرِي الْبَحْرُ هَذَا عَذْبٌ فُرَاتٌ سَائِغٌ شَرَابُهُ وَهَذَا مِلْحٌ أُجَاجٌ"⁽⁵⁾

نلاحظ من خلال ما تقدم بأن لفظ البحر أو بالأحرى معنى البحر لغة محصور ما بين الماء العذب الفرات و الماء المالح الأجاج، غير ان الغلبة تجري لتقيد لفظ " البحر " على الماء المالح دون العذب و بهذا المعنى يتسم البحر بسمتين مميزتين هما الملوحة و الكثرة.

ثانيا / البحر إصطلاحا :

فقد جرى تعريف البحر في الإصطلاح بأنه :

أ - المسطحات الواسعة من المياه المالحة، و ما يسفل تلك المسطحات من يابسة".

ب - مساحات المياه المالحة المتصلة ببعضها إتصالا حرا طبيعيا "⁽⁶⁾

أما بالنسبة للدلالة القانونية للبحر :فإنها تنحرف إلى كل من سطح و قاع و باطن البحر و تربته كما تشمل على المعاني الجغرافية و سبل الملاحة فيها، و بهذا نكون قد خلصنا إلى إعطاء تعريف لكل من مصطلح البيئة و البحر، ننقل بعدها إلى مصطلح البيئة البحرية.

(1) محمد حسين عبد القوي، نفس المرجع، ص. ص: 28، 30.

(2) بطرس البستاني، محيط المحيط، قاموس مطول للغة العربية، بيروت، مكتبة لبنان ناشرون سنة 1998، ص:38.

(3) عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية و الداخلية المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2006، ص:23.

(4) سورة القصص، الآية رقم: 12.

(5) سورة فاطر، الآية رقم : 12 .

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

ففيما يتعلق بمصطلح البيئة البحرية Marine environnement فقد تم التوصل إليه في الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار المنعقد في جنيف بسويسرا و نيويورك 1978 ، و الذي يتضمن محتواه معنى الحياة البحرية marine life ، و بما تعنيه من كافة صور الكائنات الحية، الحيوانية النباتية التي تعيش في البحار ، بالإضافة إلى مياه هذه البحار وقيعانها و باطن ترتبتها، بما تحتويه من ثروات طبيعية(1) .

يتوافق رأي الدكتور صلاح الدين عامر مع ماجاء في اتفاقية الأمم المتحدة للبحار و نظرت إليها أنها نظام بيئي (Ecosysteme) أو مجموعة من النظم البيئية، في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي الذي ينصرف إلى دراسة وحدة معينة، في الزمان و المكان و كذلك العلاقات بين الكائنات بعضها ببعض و علاقتها بالظروف المادية المحيطة بها.

أما مبادئ مونتريال التوجيهية لعام 1985 ، فقد عرفت البيئة البحرية بأنها "المنطقة البحرية التي تمتد في حالة مجاري المياه إلى حدود المياه العذبة بما في ذلك مناطق تداخل أمواج المد، و ممرات المياه المالحة " غير أن هذا التعريف يشتمل على النطاق المكاني للبيئة دون أن يتناولها من منظور بيئي(2).

أما الدكتور عبده عبد الجليل عبد الوارث يؤكد في قوله أن البيئة البحرية تعني : "مسطحات الماء المالح المتصلة ببعضها اتصالا حرا طبيعيا، و قاعها و باطن ترتبتها، و بما تحتويه من كائنات حية حيوانية و نباتية و ثروات طبيعية تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية، و باعتبارها نظاما بيئيا متكامل(3). و يمكن القول بأن هذا التعريف هو الأقرب إلى معنى البيئية البحرية، لأنه يتفق ما جاء في القرآن الكريم من دلالة على البحر بأنه الرقعة المائية الواسعة التي سخرها الله سبحانه تجلت قدرته لمنفعة البشر . بقوله سبحانه و تعالى : " الله سَخَّرَ لَكُمْ الْبَحْرَ لِتَجْرِيَ الْفُلُكُ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَ لَتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَ لَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ " (4)

المطلب الثاني : طبيعة البيئة البحرية.

تختلف البيئة البحرية إختلافا جوهريا عن كل من البيئة الأرضية و البيئة الجوية و الفضائية و هذا من حيث الطبيعة المادية الأساسية لكل منها، بينما توجد مكونات البيئة البحرية. و هي الحياة في حالة سيولة في جزئها الأعظم، عدا بعض المناطق التي تتجمد بسبب البرودة، نجد ان مكونات البيئة الأرضية تغلب عليها الصلابة بينما توجد البيئة الهوائية في حالة غازية(5).

و كما هو معروف فإن الكرة الأرضية تتكون من اليابسة التي تشكل تسعة و عشرون في المائة (29%) و المياه و تشكل واحد و سبعين في المائة(71%) ، فهي تشكل معظم كرتنا الأرضية، حتى ذهب البعض إلى الدعوة باطلاق اسم الكرة المائية على كوكب الأرض بدلا من الكرة الأرضية، و يرى البعض بأننا بالفعل نعيش على كرة مائية(6).

(1) صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، دار النهضة العربية، القاهرة سنة 1989، ص: 466.

(2) عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص: 24.

(3) صلاح هاشم محمد، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، دار النهضة، القاهرة سنة 1991، ص: 16.

(4) سورة الجاثية، الآية رقم: 12.

(5) أحمد اسكندر، المرجع السابق، ص: 17.

(6) محمد عبد الله نعمان، المرجع السابق، ص: 01.

و للإشارة فإن معظمها مياه مالحة مصدرها البحار و المحيطات حيث يمثل مخزون المياه في العالم حوالي 1368 مليون كلم³ بينما مخزون المياه العذبة فلا يتجاوز 34 مليون كلم³(1) إن مياه البحر تحتوي بطبيعتها على العديد من العناصر الكيماوية منذ ملايين السنين، كالزئبق و الرصاص و الهيدروكربونات و بعض الذرات المشعة، حيث تؤدي هاته العناصر إلى التوازن البيئي للبحار من جهة و بين بيئتها من جهة أخرى(2). و سوف نأتي بشرح هذا في المطب الثالث حين نتكلم عن أهمية البيئة البحرية.

كما تحتوي مياه البحر على ثروة هائلة من الموارد الحية المتجددة و كتلة من الثروات المعدنية تكفي العالم لحقب طويلة؛ حيث تشير التقديرات إلى أن بعض العناصر تزيد عما هو في اليابسة بأضعاف مضاعفة عدة مرات(3).

هذا و يبدو الاختلاف واضحا بين البيئة البحرية و البيئة الأرضية و ذلك من خلال الاختلاف بين الموارد البحرية و الموارد الأرضية، و مرجع ذلك إلى أن طبيعة البحار ذاتها تبدو ذات أبعاد ثلاثية، الأمر الذي يسمح بإجراء نشاطات متعددة في وقت واحدة على السطح و في الأعماق بالإضافة إلى القاع و ما تحت القاع، كما يلاحظ أيضا قابلية الحركة التي تتمتع بها أغلب الموارد البحرية(4) هذا و نلاحظ كذلك أن الموارد الأرضية تعتبر محدودة بالمقارنة مع الموارد البحرية، فالإنسان لم يترك بقعة على سطح الأرض لم ينقب فيها بحثا عن النفط أو عن خامات المعادن الأخرى، ليستخرجها و يستغلها حتى في مجاهل سبيريا، او على الجزر النائية في عرض المحيطات أو القارة القطبية الجنوبية حيث عثر على مناجم للفحم و النفط تحت طبقات الجليد السمكية(5). و إذا كان الأمر كذلك بالنسبة للبيئة الأرضية، فإن الأمر يختلف بالنسبة للبيئة البحرية، فالثروة المعدنية فيها في تجدد دائم و مستمر و مناجم تزيد و لا تنقص باستثناء الموارد النفطية التي يتوقع لها النفاذ، لأن هذه البيئة تستقبل كل عام مزيد من الأملاح التي تأتي و الفيضانات من اليابسة فتزيد من حصيلة هذه المعادن، بالإضافة إلى أنها تمثل الموارد المتجددة للإحياء البحرية التي يتغذى الإنسان بها، و في مقدمتها الأسماك(6).

فبعد هذا التحليل للبيئة البحرية و مقارنتها بالبيئة الأرضية و ما وجدناه من إختلاف بينهما، نقول بأن البيئة البحرية لها طبيعتها الخاصة بها و التي تميزها عن البيئة الأرضية فالإختلاف جوهري و جذري، و لا مجال للمقارنة بين البيئتين، حيث و انه من الجانب القانوني نجد ان السيطرة السياسية على الموارد تقتصر على الدولة صاحبة السيادة (الإقليم) وحدها و في نطاق حدود الدولة ذاتها، بمعنى أنه ليس لأي دولة أخرى أي حق على هذه الموارد، بينما نجد بالنسبة للبيئة البحرية أن الحقوق على الموارد الطبيعية يمكن ان تقسم او أن تكون لطبيعتها مملوكة ملكية عامة(7).

المطلب الثالث : أهمية البيئة البحرية .

إن للبيئة البحرية أهمية كبيرة تظهر من خلال الدور الذي تلعبه في حياة البشرية، فلم تعد البحار مجرد

(1) أحمد محمد إبراهيم، البيئة و استراتيجيات القرن الحادي و العشرين، المعهد القومي لعلوم البحر و المصايد، مصر. سنة 2000، ص: 23.

(2) عباس هاشم الساعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث، دار المطبوعات الجامعية الاسكندرية سنة 2002، ص: 06.

(3) محمد عبد الله نعمان، المرجع السابق، ص: 02.

(4) أحمد اسكندر، المرجع السابق، ص: 17.

(5) أنور عبد العليم، ثروات جديدة من البحار، دار الكتاب العربي، القاهرة، سنة 1967، ص: 231، 233.

(6) أنور عبد العليم، نفس المرجع، ص: 34.

(7) أحمد اسكندر، نفس المرجع، ص: 17.

طرق للنقل، أو خزاناً للغذاء⁽¹⁾، بل إلى جانب هذا فهي تلعب دوراً كبيراً في تحقيق التوازن المناخي في البيئة الإنسانية، وكذلك هي مصدر للأمطار على اليابسة، ومصدر للزراعة وبالإضافة إلى كل هذا وهو الأهم، أنها أصبحت إحتياطياً مهماً للمعادن و كل أنواع الغذاء على المدى البعيد⁽²⁾، حيث بينت الإكتشافات المتعددة في قاع البحار أن كمية المعادن متواجدة بكثرة و بكميات هائلة، بحيث ستكون مورد الإنسان لمئات الآلاف من السنين، عندما تنضب المعادن من اليابسة⁽³⁾.

لهاته الأسباب هبت الدول اتجاه البيئة البحرية لتتال من خيبتها، و بذلك انقسم العالم إلى دول عظمى بحرية و أخرى لا تستطيع ان تبسط قدراتها الفنية على هذا القطاع الحيوي، و بذلك أصبحت للبيئة البحرية مجموعة من الأهمية الكثيرة، و المتمثلة في أهميتها الحيوية، و الإقتصادية، و الإستراتيجية و هذا ما سوف نتناوله في ثلاثة فروع على النحو الآتي:

الفرع الأول: الأهمية الحيوية للبيئة البحرية.

الفرع الثاني: الأهمية الإقتصادية للبيئة البحرية.

الفرع الثالث: الأهمية الإستراتيجية للبيئة البحرية.

الفرع الأول: الأهمية الحيوية للبيئة البحرية .

بسبب الإتصال الحر و الطبيعي بين البحار و سرعة التفاعل و التأثير بين أجزائها و امتدادها لتحيط باليابسة، فإنها تؤثر على اليابسة و الجو في إطار نظام كوني بالغ كامل بتحقيق التوازن المناخي في البيئة الإنسانية و تغذية المساحات الشاسعة من الأرض بالأمطار، و الحد من ثاني اوكسيد الكربون بامتصاصه من الجو و ذلك على النحو الآتي: ⁽⁴⁾

- تحقيق التوازن المناخي : إن البحار تمتص أكبر قدر من حرارة اليابسة على الكرة الأرضية دون أن تتأثر بدرجة حرارتها هي، و عندما تكون حرارة اليابسة منخفضة، فإن البحار و المحيطات تفقد من حرارتها لتدفئة اليابسة بدون أي تأثير على حرارة البيئة البحرية، و من ثم فهي عامل توازن و تلطيف للمناخ على ظهر اليابسة⁽⁵⁾.

- مصدر للأمطار على اليابسة⁽⁶⁾: فمن خلال عملية التبخر الذي تتعرض لها مياه البحار الناتجة عن أشعة الشمس مما يؤدي إلى تكون السحب فتندفع تحت تأثير الرياح بإتجاه اليابسة محدثة الأمطار مصدر المياه، و قد تتجمع هذه الأمطار في أماكن محددة فتشكل بحيرات، او تزيد من مياه الأنهار، روية اليابسة لتعطي الخيرات، ثم تعود لتصب في البحار مرة أخرى⁽⁷⁾. و هذا ما أكدده لنا القرآن الكريم في قوله سبحانه و تعالى : " وَهُوَ الَّذِي أَرْسَلَ الرِّيحَ بُشْرًا بَيْنَ يَدَيْ رَحْمَتِهِ وَأَنْزَلْنَا مِنَ السَّمَاءِ مَاءً طَهُورًا لِنُحْيِيَ بِهِ بَلْدَةً مَيِّتًا وَنَسْفِيهِ مِمَّا خَلَقْنَا أَنْعَامًا وَأَنَاسٍ كَثِيرًا " ⁽⁸⁾.

(1) ادريس الصخاك، المصالح العربية في قانون البحار الجديد، دار النهضة، القاهرة، سنة 1989، ص:21.

(2) محمد عبد الله نعمان، المرجع السابق، ص: 02.

(3) محمد عبد الله نعمان، نفس المرجع، نفس الصفحة.

(4) عبده عبد الجليل، المرجع السابق، ص: 25.

(5) عبد الوارث، نفس المرجع، نفس الصفحة.

(6) عبد الوارث، نفس المرجع، نفس الصفحة.

(7) أحمد اسكندر، المرجع السابق، ص:29.

(8) سورة الفرقان، الآية رقم: 48، 49.

- مصدر للتخلص من غاز ثاني أكسيد الكربون : تتميز البحار و المحيطات بعديها بهاسه على إمتصاص سبي أكسيد الكربون في الجو، و هذا من خلال عملية التمثيل الكلورفيلي التي يقوم بها البلاكتون النباتي العالق في مياه البحار بكميات كبيرة، فتتفصل ذرات الكربون إلى مواد عضوية و يطلق غاز الأوكسجين ليذوب في الماء، فتتنفس به الكائنات الحية في البيئة البحرية و تتزايد قدرة البحار على إمتصاص غاز ثاني او كسيد الكربون بفضل التيارات البحرية الناشئة عن تحرك مياه المحيطات الباردة في القطبين، و هبوطها إلى القاع نحو المناطق الإستوائية، فتتولد التيارات الدافئة بسبب إندفاع الماء الدافئ إلى السطح و تنقلب مياه البحر فتزيد قدرتها على امتصاص ثاني اوكسيد الكربون.(1) .

إضافة إلى كل هاته الأهمية للبحار، فإنها كذلك لها أهمية كبرى من الناحية الإقتصادية بما تزخر به من ثروات و هذا ما سنعرفه في الفرع الثاني من خلال الأهمية الإقتصادية للبيئة البحرية .

الفرع الثاني : الأهمية الإقتصادية للبيئة البحرية.

تحتوي البحار على كميات هائلة من الأحياء البحرية ذات القيمة الغذائية كالأسمك و المحار البحرية و بعض النباتات البحرية " (2) و يقول عز و جل في كتابه العزيز : "وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حَبْلًا حَلِيًّا تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَآخِرَ فِيهِ وَ لَتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَ لَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ" (3).

و تظهر لأهمية البيئة البحرية من الناحية الإقتصادية من خلال الزيادة الكبيرة في نسبة الصيد التي تزداد من عام إلى آخر، خاصة في الدول النامية، فبإفتقارها للمحاصيل الزراعية، يزداد لجوئها إلى البيئة البحرية. فالصيد و ان لم يعد من وجهة النظر الإقتصادية المصدر الأول للإهتمام بالبحار و المحيطات، فإنه بدوره قد ظفر ظفرات هائلة في الأعوام الأخيرة، و حسبنا أن نذكر هنا انه في عام 1938 بلغت كمية الصيد على المستوى العالمي (15) مليون طن و قفز هذا الرقم في عام 1958 إلى 27 مليون طن، ليبلغ و يزداد إلى الضعف في بداية السبعينات(4).

و تبين الدراسة التي قامت بها منظمة الأغذية و الزراعة "FAO" أن الطلب على الأسمك للغذاء وصل إلى 70 مليون طن في 1985 ليصل في عام 2000 إلى 110 مليون طن(5) هذا و تتيح الصناعة السمكية العالمية فرص العمل لحوالي 10 ملايين من العاملين في الصناعات السمكية في العالم، و يعتمد مئات الملايين من الأشخاص في دول العالم الثالث على الصناعة السمكية كمصدر للرزق لهم، هذا و قد بلغ الاستهلاك البشري من الصيد العالمي في عام 1977 حوالي 72% كغذاء للحيوانات بحوالي 28 % (6).

فبالإضافة إلى الأهمية السمكية، فإن البيئة البحرية تزخر بكميات هائلة من الثروات المعدنية و الأملاح الذائبة، و قد قدرت كمية الأملاح بحوالي (166) مليون طن في الميل المكعب من مياه البحار، و بأن كلوريد

(1) صلاح هاشم محمد، المرجع السابق، ص: 21.

(2) أحمد اسكندر، المرجع السابق، ص:30.

(3) سورة النحل، الآية رقم: 14

(4) أحمد اسكندر، نفس المرجع ، ص: 30

(5) بدرية العوضي، تأثيرات اتفاقية الأمم المتحدة للبحار الجديدة لعام 1982 على الثروة السمكية للدول العربية، مجلة الحقوق، كلية الحقوق جامعة

الكويت، سنة 1987 ص: 99.

(6) بدرية العوضي، نفس المرجع، نفس الصفحة.

الصوديوم أي (ملح الطعام) على رأس هذه الأملاح إذ تبلغ نسبته نحو (85%) من اجمالي الأملاح الذائبة في البحار و المحيطات .و تبلغ نسبة استهلاك العالم منه بما يزيد عن 35 مليون طن سنويا، و يحصل عليه من تجفيف مياه البحر تحت اشعة الشمس⁽¹⁾ كذلك فإن كمية الألمنيوم، الموجودة في باطن البحار، تقدر بحوالي 48 بليون طن، أي ما يكفي العالم لمدة 20 ألف عاما، بينما إحتياطيات اليابسة يكفي (100) عاما فقط، كما تقدر كمية النحاس بحوالي 8 بليون طنا، أي ما يكفي العالم مائتي 200 ألف عاما، بينما احتياطيات اليابسة، تكفي 40 ألف عاما، و تقدر كمية النيكل، بحوالي خمسة عشر 15 ألف بليون طنا، أي ما يكفي العالم، لمدة مائتي 200 ألف عاما، و إحتياطيات اليابسة من هذا العنصر لا تتجاوز ما يكفي حاجة العالم لمدة اربعين 40 عاما فقط هذا علاوة على الثروات الهائلة من المواد و العناصر الأخرى⁽²⁾. مثل : مناجم الفحم الموجودة في اعماق مياه بريطانيا و اليابان و القصدير الموجود في مياه شواطئ تايلاند و ماليزيا و كمية الماس الموجودة في مياه جنوب إفريقيا و كذلك الكبريت في قاع خليج المكسيك⁽³⁾.

كما تعتبر البحار منذ القدم كطريق للمواصلات و الاكتشافات، و قد ظلت الغلبة لهاته الطريق بالرغم من اكتشاف الطائرة و ما تكتسبه من سرعة في النقل⁽⁴⁾ و هذا ما اكده القرآن في كثير من آياته و سورته، قال تعالى عز و جل في كتابه الكريم "اللّٰهُ سَخَّرَ لَكُمْ الْبَحْرَ لَتَجْرِي فِيهِ فُجُكٌ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ"⁽⁵⁾ و قال أيضا : "الْمَ تَرَأْنَ الْفُلْكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِنِعْمَتِ اللّٰهِ"⁽⁶⁾ كما قال أيضا : "وَلَهُ الْجَوَارِ الْمُنشآتُ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ"⁽⁷⁾.

كما لا يمكننا ان ننسى اهمية قاع البيئة البحرية و باطن تربتها بما تحتويه من مواد اولية كـالنفط و الغاز الطبيعي اللذان يعتبران المحرك الأساسي للتنمية الإقتصادية للدول التي تتواجد هذه الموارد في اراضيها. و حسبنا ان نشير هنا إلى الاستثمار المتزايد للبترو، حيث أثبتت أن 16% منه لعام 1965 من إجمالي بترول العالم من المحيطات، و ما بين عام 1975 إلى 1980 تضاعف الإنتاج البحري للبترو⁽⁸⁾.

الفرع الثالث: الأهمية الإستراتيجية للبيئة البحرية .

أظهرت الأهمية الحيوية و الإقتصادية دورا مهما للبحار من الناحية السياسية .فقد بدأت الدول تتجه نحوها لتتال منها أكبر قدر من الثروات الكامنة فيها و قد أظهرت هذه الإتجاهات انقسام المجتمع الدولي⁽⁹⁾ إلى دول ملاحية، متقدمة علميا و تكنولوجيا، تمتلك الأساطيل البحرية الضخمة و الأدوات و التقنيات المتطورة، تريد بها أن تبسط سيطرتها على مساحات كبيرة من البحار، و بذلك تنفرد بالإكتشافات و الإستغلال للثروات الحية و غير الحية في هذه المناطق، ودول نامية حرمت من الإمكانيات و القدرات الفنية، ورأس المال اللازم لتنظيم إستغلال حوض البحر و القدرات الدفاعية لتأمين سلامة و أمن شواطئها⁽¹⁰⁾.

(1) أنور عبد العليم، المرجع السابق ، ص: 239.

(2) محمد عبد الله نعمان، المرجع السابق، ص: 02.

(3) عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص: 27.

(4) عبده عبد الجليل عبد الوارث، نفس المرجع، نفس الصفحة

(5) سورة الجاثية، الآية رقم: 12.

(6) سورة لقمان، الآية رقم : 31

(7) سورة الرحمان، الآية رقم: 24.

(8) عبده الجليل عبد الوارث، نفس المرجع، ص: 28.

(9) عبده الجليل عبد الوارث، نفس المرجع، نفس الصفحة

(10) مفيد شهاب، قانون البحار الجديد و المصالح العربية، المنظمة العربية للثقافة و العلوم معهد البحوث و الدراسات ، بدون سنة نشر، ص: ب

ومن ثم فهي ترى أن الدول المتقدمة ستستغل البحار إستغلالاً جائراً وعلى النحو الذي يضر بإقتصادها، وقد برز هذا الوضع في كثير من المحافل الدولية القانونية مثل المؤتمر الثالث للبحار وقد حاول كل فريق إقناع الآخر والمجتمع الدولي بصحة ما يراه في إستغلال البحار، غير أن هذه الآراء المتباينة بدأت تتهاوى أمام التفكير في إيجاد قانون دولي جديد للبحار⁽¹⁾.

وفي الواقع تعتبر هذه المهمة بدورها جزءاً من عملية أوسع هي عملية تكون " القانون الدولي الإقتصادي و يقصد به بلورة المفاهيم التي تعبر عن المصالح المشروعة للدول النامية في مواجهة الاستغلال الذي مارسته الدول الاستعمارية طوال القرون الأخيرة، و في مواجهة متطلبات التقدم العلمي التكنولوجي الذي بات يفرض حدود جديدة لإستغلال الثروات⁽²⁾.

و نظراً لما تتمتع به البيئة البحرية من مميزات و من أهمية حيوية و اقتصادية و استراتيجية ظهر الإهتمام بها واضحا سواء على الصعيد الإقليمي أو الدولي، و هذا ما نظر إليه سابقاً مؤتمر استوكهولم للبيئة الذي انعقد بمدينة استوكهولم من 5 إلى 16 جوان عام 1972 الذي أقر في جلسة عامة، " إعلان البيئة " الذي تضمن "المطالبة بحماية البيئة و المحافظة عليها من خطر التلوث، و كذلك المطالبة ببذل الجهود الدولية الممكنة لتفادي الأخطار المحدقة بها و السيطرة على ما يحيط بها من عوامل التدهور و الفناء⁽³⁾.

فقد ركز هذا المؤتمر اساساً على البيئة البحرية أكثر من غيرها و هذا ما نلاحظه في المبدأ الأول من إعلان مؤتمر البيئة؛ حق الدولة بحماية ووقاية البيئة البحرية " كما " فقد سمح للدول فردياً أو جماعياً بإتخاذ الإجراءات اللازمة لحماية البيئة و هذا للمحافظة على موارد الثروة الطبيعية⁽⁴⁾. و لقد أُلزم هذا الإعلان " كما على الدول أن تتحمل مسؤولياتهم الجماعية لحماية البيئة البحرية خارج مجال ولايتهم الوطنية"⁽⁵⁾، " ضرورة تشجيع النضال المشروع لشعوب جميع الدول ضد التلوث"⁽⁶⁾

و قد أكد إعلان مؤتمر البيئة : التزام الدول بإتخاذ كافة الإجراءات الممكنة لمنع تلوث البحر بالمواد التي تعرض للخطر صحة الإنسان، و تلحق الضرر بالمواد الطبيعية و الأحياء المائية أو تعوق الإستخدامات المشروعة الأخرى للبحار⁽⁷⁾ هذا من ناحية ما جاء في المبادئ، أما بالنسبة للتوصيات فقد أفردت لموضوع البيئة البحرية جانبا كبيرا من الإهتمام، فقد خصصت التوصيات رقم 70 " إلى " 93 لموضوع مكافحة مصادر التلوث، و خاصة مصادر تلويث البحار .

(1) عبده الجليل عبد الوارث، نفس المرجع، ص:29.

(2) مفيد شهاب، المرجع السابق، ص:ب.

(3) إنطوى إعلان استوكهولم على ديباجة تلتها مجموعة من المبادئ (26 مبدأ)

(4) المبدأ الثاني من إعلان مؤتمر البيئة 1972

(5) المبدأ الخامس من نفس الإعلان.

(6) المبدأ السادس من نفس الإعلان .

(7) المبدأ السابع من نفس الإعلان.

المبحث الثاني : ماهية التلوث البحري.

يعد التلوث البحري من أقدم المشاكل البيئية، حيث ظهر مع وجود الإنسان على وجه الأرض، و ذلك بسبب ما يلقيه الإنسان فيه من القاذورات و مياه الصرف مع ما يخلط به من مطهرات و مواد سامة وما تلقيه السفن و ما يتسرب منها من النفط و مشتقاته، و ما يحصل فيه من كوارث البحر الناتجة مثلا من اصطدام السفن، و ما تلقيه المصانع من مياه الصرف في الأنهار، إن جميع ذلك له آثار سيئة على الكائنات الحية التي تعيش في البحر حيث يهلك الكثير منها و يتلوث الآخر فيصبح غذاء ضارا للإنسان .

و حتى نوضح أكثر تحديد معنى التلوث البحري، او بمعنى أدق تلوث البيئة البحرية لا بد أو لا من تعريف تلوث المياه للخروج بمفهوم و تعريف محدد للتلوث البحري بعدها نتطرق إلى الشريعة الاسلامية و كيف عالجت تلوث البيئة .و يكون ذلك على النحو الآتي:

المطلب الأول : تعريف تلوث المياه .

المطلب الثاني : تحديد معنى التلوث البحري .

المطلب الثالث : الشريعة الاسلامية و تلوث البيئة.

المطلب الأول : تعريف تلوث المياه.

الماء أهم شئ في الطبيعة لأنه المصدر الأول و الأساسي للحياة، قال الله في كتابه العزيز : " وَجَعَلْنَا مِنَ الْمَاءِ كُلَّ شَيْءٍ حَيًّا "⁽¹⁾ هي العبارة الموجزة توضح لنا أهمية المياه و اهمية البيئة البحرية بصورة خاصة، فأبي من الكائنات الحية المتواجدة على سطح الكرة الأرضية تستطيع العيش بغنى عن الماء، فالماء أساسي لاستمرار الحياة، لأجل ذلك كان تلوث البحار و المحيطات واحدة من أعظم المخاطر التي تواجه المجتمعات البشرية و النظم الإيكولوجية في مختلف أقاليم العالم نظرا لأهميتها الحيوية في كافة الأغراض و لمختلف الكائنات.

فماذا نعني بتلوث المياه؟ وما المقصود به؟ هذا ما سنقف عنده من خلال هذا المطلب و يكون ذلك بتعريف

التلوث حسب الخطة الآتية:

الفرع الأول: التلوث لغة.

الفرع الثاني: التلوث إصطلاحا.

الفرع الثالث: التلوث قانونا.

الفرع الأول : التلوث لغة.

يأتي معناه في اللغة العربية بأنه خلط الشئ بما هو خارجا عنه و مرسه⁽²⁾ ، و قد جاء في المعاجم : لوث الأمر لبسه، و لوث التبن بالقت :خلطه و تلوث بالطين و تلوث بفلان رجاء منفعة، أي لاذ به و تلبس بصحبته و لوث الماء أي كدره."

(1) سورة الأنبياء ، الآية رقم: 30.

(2) الرازي (الإمام محمد بن ابي بكر عبد القادر الرازي) مختار الصحاح، مكتبة لبنان، بيروت ، سنة 1986، ص: 253

و يقال : إلتأثت عليه الأمور، أي إلتبست، و إلتأثت في عمله أي أبطئ، و ألتأث بالدم، أي تلطخ به، و فلان به لوث أي به جنون⁽¹⁾ و كما ورد في مختار الصحاح للرازي لوث ثيابه بالطين تلويثاً لظنها و لوث الماء أيضا كدره⁽²⁾

و عليه معنى كلمة "التلوث" إسم من فعل: " يلوث " يدور حول تغيير الحالة الطبيعية للأشياء بخلطها بما ليس من ماهيتها أي بعناصر غريبة و أجنبية عنها فتكدرها أي يغير من طبيعتها و يضرها بما يعوقها عن أداء وظيفتها المعدة لها⁽³⁾

و المستفاد من ذلك أن كلمة " التلوث " تعني أن يختلط الشئ بغيره الغريب عنه فيكدره و يجعل منه شئ ضارا .

و التلوث في اللغة العربية له معنيين:

- معنى مادي : و هو إختلاط أي شئ غريب من مكونات المادة مما يؤثر عليها و يفسدها، كتلوث الماء بما يختلط بالطين الملوث.

- معنى معنوي : فهو يعني ذلك التغيير الذي ينتاب النفس فيكدرها، أو الفكر فيفسده أو الروح فيضرها، و هذا التغيير كما يتضح يكون دائما إلى ما هو أسوأ أو يكون تغيرا من أجل غرض ما⁽⁴⁾ مما سبق يتضح أن التلوث بشقيه المادي و المعنوي يعني :

-الفساد أي ان التلوث يعني فساد الشئ أو تغيير خواصه⁽⁵⁾ ، سواء كان هذا الشئ كائنا حيا كالإنسان أو الحيوان أو جسما غير حي كالماء و الهواء و التربة و هذا المعنى هو الذي ورد ذكره في القرآن الكريم، حيث أنه لم يشتمل على كلمة تلوث بلفظها و لكنه اشتمل عليها بمفهومها اللغوي فعبر عنها بالفساد. و المعنى اللغوي للفساد ضد الصلاح و يقال فسد فسادا و فسودا فهو فاسد، و فسد و المفسدة :ضد المصلحة.⁽⁶⁾

و لفظة الفساد أكثر شيوعا في الإستعمال :و هي تعبر عن أي خلل يقوم به الإنسان من سلوك شائن، أو فعل قبيح، أو صفة مردولة، و قد تعبر عن أي إضطراب يحدثه الإنسان في خلق الله عز و جل. و قد يطلق على كلمة الفساد معنى التلف و العطب، و الخلل و المفسدة و الضرر. فيقال هذا الأمر مفسدة، هذا منه فساده، و فسدت الأمور :إضطربت، و أدركه الخطر، و أفسد الشئ، جعله فاسدا⁽⁷⁾

و قد جاءت كلمة الفساد في آيات عديدة من القرآن كريم، و هذا ما سوف نقف عنده لاحقا بشئ من التفصيل فجاء منه قوله تعالى : "ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي النَّاسِ لِيُذِيقَهُمْ بَعْضَ الَّذِي عَمَلُوا لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ"⁽⁸⁾

(1) ابن منظور (أبي الفصل جمال الدين محمد بن مكرم المصري). المرجع السابق، ص: 1059 أنظر كذلك: مجمع اللغة العربية المعجم الوجيز، المطبعة الأميرية، مصر، ص: 470.

(2) الرازي (الإمام محمد بن أبي بكر القادر الرازي) المرجع السابق، ص: 253.

(3) صالح محمد بدر الدين، المسؤولية عن نقل النفايات الخطرة في القانون الدولي، دار النهضة العربية القاهرة سنة 2000، ص: 23.

(4) محمد منير حجاب، التلوث و حماية البيئة، قضايا البيئة من منظور اسلامي، دار الفجر، مصر سنة 1999، ص: 95.

(5) محمد منير حجاب، نفس المرجع، ص: 85.

(6) ابن منظور، لسان العرب، المرجع السابق، ص: 1059.

(7) مجمع اللغة العربية، المعجم الوجيز، المرجع السابق، ص: 471.

(8) سورة الروم، الآية رقم: 41

و قوله: "وَلَا تُفْسِدُ فِي الْأَرْضِ بَعْدَ إِصْلَاحِهَا ذَلِكُمْ خَيْرٌ لَكُمْ إِنْ كُنْتُمْ مُؤْمِنِينَ"⁽¹⁾.

و لا شك أن تلويث البيئة هو إفساد لها، لأن تكدير الهواء أو المياه بمواد غريبة عنها ضارة لا شك أنه يحولها إلى مواد فاسدة تضر بصحة الإنسان وحياته، و لكنه ليس كل إفساد للبيئة هو تلويث لها، فقد يقع الإفساد بغير طريقة التلوث كالتقضاء على الغابات الطبيعية بقطع أشجارها و القضاء على نوع معين من الكائنات الحية عن طريق صيده مما لا يخل بتوازن البيئة.

و عليه فإن لفظ التلوث قاصرا على أن يلم بجميع صور الإضرار بالبيئة على عكس لفظ الإفساد الذي ورد في القرآن الكريم⁽²⁾

و هذا ما يؤدي بنا إلى أن نشير إلى بلاغة و إعجاز القرآن الكريم الذي لا يأتيه الباطل من بين يديه و لا من خلفه في اختيار كلمة الفساد بدلا من كلمة التلوث .

أما في اللغة الإنجليزية يستخدم لفظ "Pollution" للدلالة على حدوث التلوث كما يستخدم الفعل "Pollute" للتعبير عن فعل التلويث، فيعبر فعل التلويث عن عدم الطهارة و التدنيس و الفساد و اساءة الإستعمال⁽³⁾.

كما ورد في اللغة الفرنسية لفظ "Pollution" في معجم روبير يلوث تعني Polluer أي لطح أو يوسخ Solir، وسخ الشيء أي رده خطرا و جعله غير سليم أو عكره، و هو عكس ينقي Epurer أي يصفى⁽⁴⁾.

كما يستعمل كذلك لفظ "Pollution" في اللغة الفرنسية: في التدنيس، و الفساد أو التلويث أو التجيس⁽⁵⁾ مثال ذلك تلويث الهواء أو مياه النهر بالنفايات الصناعية او تدنيس الكنيسة⁽⁶⁾.

كما عرفه قاموس المصطلحات القانونية الفرنسية بأنه " التلوث هو التأثير في الأرض و المياه و الهواء، و التخلص من النفايات و بقايا المواد الصلبة و السائلة و الغازية و الاستخدام المنظم لمواد كيميائية الذي إذا تجاوز كمية معينة يصيب و يدمر بعض فصائل الحياه (كالطيور و الأشجار و النباتات) و الغير قادرة على مقاومة النفايات الصناعية⁽⁷⁾.

و التلوث "Pollution" كتعبير شائع يعني تدهور الحال أو الوسط بإدخال مادة ملوثة

الفرع الثاني : التلوث إصطلاحا .

يعتبر التلوث من اهم الأخطار التي تهدد البيئة على وجه العموم و ليس من السهل تعريفه. حتى أن البعض يرى أن الحصول على تعريف شاملا و كاملا و بالمعنى العلمي للتلوث يعد أمرا مستحيلا. و إذا كان العلماء إختلفوا في تعريف البيئة، فهم قد إختلفوا أيضا في تعريف التلوث، فظهرت لهم تعريفات عدة للتلوث و ان كانت متقاربة على أية حال.

(1) سورة الأعراف الآية رقم: 35.

(2) محمد حسين عبد القوى، المرجع السابق، ص: 43.

(3) * Larousse, **dictionnaire de poche-francais-anglais-franch**-many-eurolives à manche court france, 1999. p :259.

* Larousse de poche, **dictionnaire des noms propres, précis de grammaire** brodard et toupin, paris. 1979. p :321.

(4) ابراهيم سليمان عيسى، المرجع السابق، ص: 21.

(5) جرار موسى، **الينبوع الصغير**، قاموس فرنسي عربي، دار الراتب الجامعية 2002

(6) محمد حسين عبد القوى ، المرجع السابق، ص: 43.

(7) Lexique de termes juridiques, Dalloz, paris, 1974. p :265

فقد عرفه الدكتور " ماجد راغب الحلو " : يقصد بالتلوث إصطلاحاً وجود أي مادة أو طاقة في البيئة الطبيعية بغير كيميائها أو كميتها، أو في غير مكانها أو زمانها بما من شأنه الإضرار بالكائنات الحية أو الإنسان في أمنه أو صحته أو راحته"⁽¹⁾.

أما الدكتور محمد حسين عبد القوي، فعرفه على أنه " كل تغيير مباشر أو غير مباشر فيزيائي أو حراري أو بيولوجي أو أي نشاط إشعاعي لخصائص كل جزء من أجزاء البيئة بطريقة ينتج عنها مخاطر فعالة تؤثر على الصحة و الأمن و الرفاهية لكل الكائنات الحية " ⁽²⁾.

و هناك من عرفه بأنه " :أي تغير فيزيائي أو كيميائي أو بيولوجي، مميز يؤدي إلى تأثير ضار على الهواء أو الماء أو الأرض أو يضر بصحة الإنسان أو الكائنات الحية الأخرى " أو هو " :كل تغيير كمي في مكونات البيئة الحية أو غير الحية، لا تقدر البيئة على استيعابه دون أن يختل توازنها "⁽³⁾.

و من ضمن التعريفات كذلك، أنه يقصد به " إدخال الإنسان بصورة مباشرة أو غير مباشرة جواهر أو طاقة في الفضاء يمكنها أن تسبب ضرراً أو تضع في موقف خطر صحة الإنسان، أو تضر بالمصادر الحيوية أو بالأنظمة البيئية أو تعطل الإستعمال الشرعي للبيئة"⁽⁴⁾.

كما عرفه على أنه يعني " إدخال الإنسان مباشرة لمواد أو طاقة في التربة أو اتيانه نشاطاً يتصل بالحياة الفطرية النباتية و الحيوانية يستتبع أضراراً بالصحة الإنسانية، و يلحق الضرر بالمواد البيولوجية و النظم البيئية و بالممتلكات المادية و يعوق الإستخدامات المشروعة للبيئة البرية بوجه عام "⁽⁵⁾

و نستخلص من مجموع هذه التعريفات أنه حتى نستطيع أن نعطي تعريفاً للتلوث بوجه عام، ينبغي أن يشتمل على العناصر التالية :

1- حدوث تغير في البيئة أو الوسط الطبيعي، و هذا التغير تبدأ معالمه بحدوث خلل في التوازن الطبيعي لعناصر و مكونات البيئة .

2- أن يحدث هذا التغير بفعل الإنسان، مثال ذلك :لقاء المخلفات الضارة، و إفراغ النفايات، و إجراء التفجيرات النووية.

3- حدوث أو احتمال إلحاق الضرر بالبيئة، فتغيير البيئة أياً كان مصدره .قد لا يستدعي الإهتمام إذا لم تكن له نتائج عكسية على النظم الإيكولوجية أو البيئية تتمثل في القضاء على المكونات و العناصر الطبيعية للبيئة، أو اللازمة لحياة الإنسان و سائر المخلوقات"⁽⁶⁾.

إذن فالعبرة بنتيجة التغيير الناشئ عن عمل الإنسان و ليس التغيير الناشئ من فعل الطبيعة، فيجب أن يكون هذا التغيير ضاراً للبيئة، و معيار الضرر هو حدوث أذى على البيئة، و تعتبر تلك الآثار الضارة للتلوث

(1) ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، المرجع السابق، ص: 41.

(2) محمد حسين عبد القوي، المرجع السابق، ص: 43.

(3) الجيلاري عبد السلام ارحومة، المرجع السابق، ص: 33.

(4) الجيلاري عبد السلام ارحومة، نفس المرجع، نفس الصفحة

(5) أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، المرجع السابق، ص: 72.

(6) يقول أحمد عبد الكريم سلامة " إذا كان التلوث البيئي لأفعال القضاء و القدر أي الكوارث الطبيعية كازلازل و البراكين و الفيضانات فلا محل له من حيث المبدأ للتظيم القانوني و هذا لأن القانون في نظره ظاهرة إجتماعية لا يخاطب الا الإنسان و لا سلطان له على أفعال الطبيعة " نفس المرجع ، ص: 73.

البيئي و التي تكون محلا للحماية القانونية التي تضعها التشريعات وفق نصوص قانونية واجبة التطبيق و في هذا الصدد نستعرض بعض التشريعات و كيفية تعريفها للتلوث و هذا من خلال الفرع الموالي .

الفرع الثالث: التلوث قانونا

من الصعب الحديث عن المفهوم القانوني للتلوث حيث أنه مازال هذا المفهوم في معظم التشريعات غير واضح .وسوف نتحدث في هذا الفرع عن بعض تعريفات التلوث الواردة في بعض التشريعات :

ففي القانوني الليبي عرفت المادة الأولى الفقرة الثالثة من القانون رقم 7 لسنة 1982 في شأن حماية البيئة تلوث البيئة بأنه هو " حدوث أية حالة أو ظرف ينشأ عنه تعرض صحة الإنسان أو سلامة البيئة للخطر نتيجة لتلوث الهواء أو مياه البحر أو المصادر المائية أو التربة أو إختلال توازن الكائنات الحية، بما في ذلك الضوضاء و الضجيج و الاهتزازات و الروائح الكريهة و أية ملوثات أخرى تكون ناتجة عن الأنشطة و الأعمال التي يمارسها الشخص الطبيعي أو المعنوي "

و كما عرفه القانون التونسي من خلال القانون رقم 91 لسنة 1983 بشأن البيئة على أنه " إدخال أية مادة ملوثة في المحيط بصفة مباشرة أو غير مباشرة سواء كانت بيولوجية أو كيميائية أو مادية " و يلاحظ التوسع في تعريف القانون التونسي للتلوث بأنه إدخال أي مادة ملوثة من أي نوع و بأي طريقة في المحيط، دون اشتراط أنها ضارة بالإنسان أو الكائنات الحية، أخلت بتوازن البيئة أم لا، و لعل القانون التونسي يفترض بأنه طالما أن المادة الداخلة في المحيط ملوثة فهي ضارة بالبيئة و يجب الحماية منها .

أما القانون رقم 15 لسنة 1982 المتعلق بالبيئة و مكافحة التلوث العماني فقد عرف التلوث بأنه " أي تغيير أو إفساد حادث طارئ أو خفيف مزم من في خصائص النظم و العوامل البيئية أو في نوعيتها، بالدرجة التي تجعلها غير صالحة للإستعمال المفيد في الأغراض المخصصة لها، أو يؤدي استخدامها إلى أضرار صحية أو اقتصادية أو إجتماعية في السلطنة على المدى القريب أو البعيد " (1).

الفقرة 7 من المادة الأولى من قانون رقم 4 لسنة 1994 المتعلق بحماية البيئة المصري، عرف تلوث البيئة بأنه " أي تغيير في خواص البيئة مما يؤدي بطريق مباشر أو غير مباشر إلى الإضرار بالكائنات الحية أو المنشآت أو يؤثر على ممارسة الإنسان لحياته الطبيعية"

غير أنه مما يلفت النظر أن القانون المصري أضاف فقرة جديدة بإسم " تدهور البيئة " في الفقرة الثامنة من نفس المادة عرفت تدهور البيئة بأنه " التأثير على البيئة بما يقلل من قيمتها أو يشوه من طبيعتها البيئية أو يستنزف مواردها، أو يضر بالكائنات الحية أو بالآثار "

و لعل المشرع المصري يقصد بتدهور البيئة الحالة التي تصل فيها البيئة إلى مرحلة سيئة للغاية فيشوه جمالها، و تفقد قدرتها على العطاء بسبب استنزاف مواردها مما يؤدي بالضرورة للإختلال في توازنها (2).

أما بالنسبة للمشرع الجزائري، أورد في نص المادة الرابعة الفقرة الثامنة من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة تعريفا للتلوث بأنه : " هو كل تغيير مباشر أو غير مباشر للبيئة يتسبب

(1) الجيلاني عبد السلام ارحومة، المرجع السابق، ص: 37.

(2) الجيلاني عبد السلام ارحومة، نفس المرجع، نفس الصفحة.

فيه كل فعل يحدث أو قد يحدث وضعية مضرّة بالصحة و سلامة الإنسان و النبات و الحيوان و الهواء و الجو و الماء و الأرض و الممتلكات الجماعية و الفردية "

كما أورد بعض التعريفات الخاصة أو الفنية لكل من التلوث المائي و الجوي في نفس المادة في الفقرتين 09 و 10 على التوالي، تلوث المياه بأنه: "إدخال أي مادة في الوسط المائي من شأنها أن تغير الخصائص الفيزيائية و الكيميائية أو البيولوجية للماء و تتسبب في مخاطر على صحة الإنسان و تضر بالحيوانات و النباتات البرية و المائية التي تمس بجمال المواقع أو تعرقل أي استعمال طبيعي آخر للمياه " اما الفقرة 10 من نفس المادة فعرفت التلوث الجوي بأنه ادخال أي مادة في الهواء أو الجو بسبب انبعاث غازات و أبخرة أو أدخنة أو جزيئات سائلة أو صلبة من شأنها التسبب في أضرار و أخطار على الإطار المعيشي "و بالرجوع إلى نص المادة الرابعة الفقرة الثامنة من القانون 03-10 السابق الذكر نلاحظ أن المشرع الجزائري قد وفق عند تعريفه للتلوث بصفة عامة إذ جاء التعريف شاملا لكل العناصر المؤدية لحدوث التلوث من تغيير البيئة أو الوسط الطبيعي.

حيث نص بأنه: " كل تغيير مباشر أو غير مباشر للبيئة و ثانيها وجود يد خارجية و وراء هذا التغيير بنصه يتسبب فيه كل فعل إذ جاءت العبارة مطلقة سواء كان التغيير بفعل الطبيعة أو بفعل الإنسان، و أخيرا إلحاق أو إحتمال إلحاق الضرر بالبيئة وفقا لعبارة يحدث او قد يحدث وضعية مضرّة بالصحة و سلامة الإنسان و النبات و الحيوان و الهواء و الماء و الأرض و الممتلكات الجماعية و الفردية(1).

نلاحظ من خلال كل هاته التشريعات أنها جميعها اتجهت في تعريفها للتلوث لإبراز فكرة التغيير الطارئ على البيئة بفعل دخول مواد غريبة عنها مم يخل بالتوازن القائم بين عناصرها، و ترجع في العادة هذه التعريفات التغيير إلى فعل الإنسان(2) و هذا ما يؤكد كلامنا السابق الذكر بأن جميع التعريفات التي أعطيت للتلوث تعد متقاربة و متشابهة.

و طبقا لما إعتده الخبراء الأوروبيين في الدورة التي انعقدت في جنيف في شهر مارس من عام 1961 ، "يعتبر الماء ملوثا عند تغيير مياهه او حالته بطريقة مباشرة نتيجة للنشاط الإنساني بحيث تصبح هذه المياه أقل يسرا بالنسبة للإستعمالات التي كان يمكن ان تستعمل فيها بحالتها الطبيعية أو بعض منها(3).

و هناك من يحلل لنا كيفية و طريقة تلويث المياه، فيقول : إذا وقعت في الماء أية مواد عضوية مثل أوراق الأشجار و ورق الكتابة و الطعام و نحو ذلك نمت الميكروبات و أصبح الماء ملوثا و يمكن أن تتحمل مياه البحر و الأنهاء الجارية قدرا معقولا من التلوث، ذلك بأن هناك في الماء قدرا كبيرا من الهواء المتاح. و تستطيع الميكروبات أكسدة المواد العضوية إلى ثاني أكسيد الكربون و نواتج مثل الليجنين و الهيومين و هي منيعة ضد غزو الميكروبات و ترسب إلى القاع بلا أذى، و إنما يحدث التلوث الخطير في الماء شديد الركود، بحيث تستهلك الميكروبات كل المتاح من الهواء(4).

(1) يوسف نور الدين، المرجع السابق، ص: 48.

(2) أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، المرجع السابق، ص: 73.

(3) أحمد اسكندر، المرجع السابق، ص: 20.

(4) نعمة الله عيسى، مخاطر تلوث البيئة على الإنسان، دار الفكر العربي، بيروت 1998، ص: 85.

و لا يقتصر الأمر عندئذ على نمو البكتيريا اللاهوائية و اثارها لروائح التعفن فحسب، و إنما تموت الأسماك و النباتات أيضا مما يجعل التلوث أسوأ.

و نشير هنا أن هذا النوع من التلوث هو خاص بتلوث المياه من البكتيريا و كما لاحظناه من خلال هذه الطريقة لتكوين التلوث، و ما تنتج عنه من مضار و مخاطر، نقول أن تلوث المياه لا يأتي بهذه الطريقة فقط، لا بل له عدة أشكال و أنواع و طرائق كثيرة نذكر منها :

أولا / التلوث الحوضي : الناشئ عما يصل إلى المياه المتجمعة في حوض ما من الطمي الحاصل من تفتت التربة و إنجرافها من المواد الكيماوية و المعدنية كالأملح و المخصبات و مبيدات الحشرات و الأعشاب التي تنصرف إليها مع الماء النازح من التربة بعد ريها أو ارتوائها.

ثانيا / تلوث المجاري المائية : بما يصيب فيها من المواد العضوية البشرية و غير البشرية مجاري المدن و النفايات غير العضوية مجاري المصانع و المواد الملوثة التي تطرح من السفن و المواد المعدنية المستقرة في قعر النهر ، ثم تحرك و ترتفع إل السطح بفعل حركة الزوارق و السفن التي تسخره.

ثالثا / التلوث الحراري : بما ينصب من مياه عالية الحرارة، تنطلق من محطات توليد الطاقة و المصانع و التلوث الفلزي .كفلز الرصاص الذي ينطلق في الهواء مع أبخرة وقود الفازولين⁽¹⁾ . ثم يتسرب على الأرض، و ينصرف مع المياه الجارية .

رابعا / التلوث البيولوجي : و الذي ينتج عن طرح المركبات العضوية .

و عموما نقول بأن تلوث المياه هو حالة تعتري المياه فتغير من طبيعتها بحيث تصبح غير صالحة لإستعمال معين من الإستعمالات المخصصة لها و التلوث يصيب كل أنواع المياه سواء كانت مياه عذبة أو مالحة⁽²⁾.

المطلب الثاني : تحديد معنى التلوث البحري.

إلى جانب محاولة تعريف تلويث المياه حاولت بعض الهيئات العلمية و بعض الإتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية و منها التشريع الجزائري، و ضع تعريف و ضوابط لتحديد معنى التلوث الذي يصيب البيئة البحرية.

فكيف عرفت هذه الإتفاقيات و هذه التشريعات هذا النوع من التلوث؟ هذا ما سوف نتناوله من خلال هذا المطلب، كالتالي:

الفرع الأول : تعريف التلوث البحري في الإتفاقيات الدولية.

إن معظم الإتفاقيات الدولية سواء العالمية منها أو الإقليمية و الخاصة بحماية البحار من مختلف أشكال التلوث تعرضت إلى تحديد مفهوم التلوث البحري ، و من أهمها:

أولا / إتفاقية لندن لعام 1973 الخاصة بمنع التلوث من السفن:

(1) نعمة الله عنيسي، _ المرجع السابق، ص: 86.

(2) أنور عبد العليم، _ المرجع السابق، ص: 57.

لقد كان قبل هذه الإتفاقية عدة اتفاقيات تطرقت إلى تعريف التلوث البحري و لكن كانت تلك التعريفات اشارات خفيفة و ليست دقيقة، فلهذا إرتأينا أن نبدأ بإتفاقية لندن لعام 1973 الخاصة بمنع التلوث من السفن؛ لأن هذه الإتفاقية توسعت في تعريف المواد الضارة بالبيئة البحرية. فجاء تعريفها للتلوث، بأنه:

" أية مادة يمكن أن يسفر إدخالها إلى البحر تعريض صحة الإنسان للخطر أو بالإضرار بالمواد الحية و الحياة البحرية و إتلاف المرافق الإستجمامية و عرقلة الإستخدامات المشروعة الأخرى للبحر، و هي تشمل أية مادة خاضعة للمراقبة بمقتضى الإتفاقية الحالية " (1)

إذا نلاحظ ان إتفاقية لندن لعام 1973 حقيقة أعطت مفهوما واسعا للتلوث و ذلك أنه شمل على المواد التي تعرض صحة الإنسان للخطر، و كذلك أيه مادة تضر بالمواد الحية و الحياة البحرية و تعرقل الاستخدامات المشروعة الأخرى للبحر، فكل هاته المواد (الضارة بالبيئة البحرية) تعد تلوثا في مفهوم هذه الإتفاقية.

ثاني/ إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 :

بحسبان أن هذه الإتفاقية هي آخر ما توصل إليه المجتمع الدولي في تنظيم و تقنين البيئة البحرية، فقد تعرضت هذه الإتفاقية لتعريف التلوث البحري أو تلوث البيئة البحرية، حيث أنها خصصت، جزئها (12) لـ : حماية البيئة البحرية، و الحفاظ عليها محاولة من خلال ذلك التطرق إلى جميع أنواع التلوث البحري، و الذي عرفته :

"يعني تلويث البيئة البحرية إدخال الإنسان في البيئة البحرية بما في ذلك مصاب الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة مواد أو طاقة تنجم عنها أو يحتمل أن تنجم عنها آثارا مؤذية مثل الإضرار بالمواد الحية و الحياة البحرية و تعريض الصحة البشرية للأخطار و إعاقاة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك و غيرها من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار و الحظ من نوعية قابلية البحر للإستثمار و الإقلال من الترويح " (2)

و قبل التطرق إلى الإتفاقيات الإقليمية و ما جاء فيها بخصوص تعريف التلوث البحري، نشير إلى ما جاء في مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة الإنسانية الذي انعقد بمدينة استوكهولم في الفترة ما بين 05 إلى 16 جوان 1972 فقد أعطى هذا المؤتمر تعريفا للتلوث البحري و هو تعريف ليس ببعيد عن التعريفات السابقة و جاء متطابقا لحد كبير لها، لذلك إرتأينا أن ندخل تعريف المؤتمر مع التعريفات الواردة في الإتفاقيات و جاء التعريف للتلوث البحري من خلال ما أوردته مجموعة العمل للحكومات ضمن مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة الإنسانية، حيث عرفته بأنه " إدخال الإنسان بطريق مباشر أو غير مباشر لمواد أو طاقة للبيئة البحرية يكون له آثارا ضارة،

من منافعه " (1)

و هذا التعريف تبناه بعض الشراح بقوله كالأضرار التي تلحق بالمواد الحية أو تعرض الصيد أو إفساد خواص مياه البحر من وجهة نظر استخدامه و الإقلال :أن تعبير التلوث البحري يشمل دون أن يقتصر بالضرورة على إدخال الإنسان مباشرة أو بطريق غير مباشر لمواد أو طاقة في البيئة البحرية بما في ذلك

(1) أنظر المادة (2) الفقرة (2) من إتفاقية لندن لعام 1973 الخاصة بمنع التلوث من السفن.
(2) أنظر المادة (1) الفقرة (4) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

مصاب الأنهار على نحو يلحق الآثار الضارة بالموارد الحيوية أو المخاطر بالصحة الإنسانية و الحياة و الملكية في البحر و المناطق البحرية المغلقة و الشبه المغلقة و التأثير على نوعية استخدام ماء البحر و إضعاف خواصها بما في ذلك استخدام الموانئ⁽²⁾.

(1) أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث، منشأة المعارف الإسكندرية 1998، ص: 30.
(2) أحمد محمود الجمل، نفس المرجع، ص: 30.

الفرع الثاني : تعريف التلوث في الإتفاقيات الإقليمية .

وعلى غرار التعريفات السابقة التي رأيناها بخصوص تعريف التلوث البحري في الإتفاقيات الدولية، نتوجه الآن إلى التعريفات الواردة في الإتفاقيات الإقليمية⁽¹⁾. ونأخذ كمثال الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط لعام 1976 لأنها جاءت جميعها متطابقة تقريبا عند تعريفها للتلوث البحري و هذا ما سنوضحه .

إتفاقية برشلونة الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لعام 1976 .

تطرقت هذه الإتفاقية إلى تعريف التلوث البحري من خلال مادتها (2) الفقرة (أ) و التي تنص على أنه : "يقصد بالتلوث قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مواد أو أية صنوف من الطاقة إلى البيئة البحرية مما يسبب آثارا مؤذية كالحاق الضرر بالمواد الحية أو أن تكون مصدر خطر على الصحة البشرية و عائقا لأوجه النشاط البحرية بما في ذلك صيد الأسماك و إفساد لنوعية مياه البحر المستخدمة، و انقاصا لمدى التمتع بها " كذلك فإن بروتوكولها الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط و المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لعام 1976 قد عرف التلوث البحري لكن بطريقة غير مباشرة إذ نجد مادته (2) تنص على ما يلي: " يقصد بعبارة (المصالح المرتبطة) بالنسبة لأغراض هذا البروتوكول تأثير مصالح أية دولة ساحلية مباشرة أو تعرضها للخطر و تتعلق ضمن أمور أخرى: أ - الأعمال الجارية في المياه الساحلية و الموانئ أو مصبات الأنهار، بما في ذلك عمليات الصيد. ب - الجاذبية التاريخية و السياحية للمنطقة قيد النظر، بما في ذلك الرياضة المائية و الترفيه. ج - الحالة الصحية لسكان المناطق الساحلية . د - المحافظة على الموارد الحية.

الفرع الثالث : تعريف التلوث البحري في التشريع الجزائري.

و بعد أن إطلعنا على أهم الإتفاقيات الإقليمية التي عرفت التلوث البحري، سننتقل الآن إلى أهم النصوص القانونية الجزائرية في هذا المجال.

ففي مجال تعريف التلوث البحري نجد ان المشرع الجزائري قد وضع العديد من النصوص القانونية أهمها: أ- المادة (210) من الأمر 76 - 80 الصادر في 23 - 10 - 1976 و المتضمن القانون البحري⁽²⁾ و التي تنص : " يعد تلوثا بموجب هذا الأمر كل تلويث لوسط بحري حاصل عن طريق تسرب مباشر للمواد أو الطاقة و تؤدي إلى آثار ضارة"

ب- المادة (48) من القانون 83-03 الصادر في 05-02-1983 و الخاص بالبيئة و التي تنص "مع مراعاة أحكام المعاهدات و الإتفاقيات الدولية التي أقرتها الجزائر و المتعلقة بحماية البحر، يمنع أن تصب و تغمر و تحرق في البحر مختلف المواد التي من شأنها:

(1) نذكر على سبيل المثال: الإتفاقية الإقليمية للحفاظ على بيئة البحر الأحمر و خليج عدن المبرمة في جدة بتاريخ 14-02-1982، و التي جاءت هي الأخرى تنسم بالعموم من حيث تناولها لجميع أنواع التلوث بالإضافة إلى إتفاقية الحفاظ على البيئة البحرية للخليج العربي المبرمة في 27-04-1978 و التي جاءت مطابقة كذلك لما جاء في إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط 1976
(2). أمر رقم 76-80، الصادر في 23-10-1976 المتضمن القانون البحري الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية العدد 29 1976 الصادرة بتاريخ 10 أفريل 1977

- الإضرار بالصحة العمومية و بالمواد البيولوجية،
 - عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة و الصيد البحري،
 - إفساد ماء البحر من حيث استعماله،
 - التقليل من القيمة الترفيهية للبحر،
- تحدد عند الإقتضاء قائمة هذه المواد بموجب نصوص تنظيمية "

كما نجد أن المشرع لما عدل القانون البحري عام 1998 لم يتأخر عن تعديل مادته (210) ليجعلها مطابقة للمادة (48) من القانون 83-03 السالفة الذكر و عوضها بالمادة (20) الواردة في القانون 98-05 .

ج- القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة الذي ألغى احكام القانون 83-03 المتعلق بالبيئة السابق الذكر هو الآخر نص على التلوث البحري، الا أن هذا التعريف تعريف غير مباشر للتلوث البحري و جاء تقريبا مطابقا لما جاء في القانون القديم 83-03 في المادة (48)، حيث نص على انه:

" مع مراعاة الأحكام التشريعية المعمول بها و المتعلقة بحماية البيئة البحرية، يمنع داخل المياه البحرية الخاصة للقضاء الجزائري، كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها:

- الإضرار بالصحة العمومية و الأنظمة البيئية البحرية،
- عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة و التربة المائية و الصيد البحري.
- إفساد نوعية المياه البحرية من حيث استعمالها،
- التقليل من القيمة الترفيهية الجمالية للبحر و المناطق الساحلية و المساس بقدراتها السياحية.

و كملاحظة أو نتيجة نستخلصها فيما يخص تعريف التلوث البحري في القانون الجزائري، نجد أن المشرع من خلال قانوني 03-83 و 05-98 و القانون 10-03 قد استلهم في تعريفه للتلوث البحري من أحكام بروتوكول برشلونة الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط و المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة⁽¹⁾ خاصة مادته(2) و التي حددت المصالح المرتبطة الواجب حمايتها من التلوث البحري، و التي نجدها مشتركة بين القوانين الثلاثة و البروتوكول هي:

- الإضرار بالصحة العمومية،
- المحافظة على الموارد الحية،
- الإقلال من قيمة البحر الترفيهية و الرياضية،
- المساس بعمليات الصيد،

المطلب الثالث: الشريعة الإسلامية و تلوث البيئة.

إن المتأمل في الشريعة الإسلامية و أهم ينابيعها القرآن و السنة النبوية ليرى عجا و يزداد يقينا بشمولية هذا الدين و صلاحه لكل زمان و مكان، فسوف يعرف أن الشريعة الإسلامية سبقت القوانين الوضعية بأربعة عشر قرنا في معالجة مشكلة البيئة و التنبؤ بحصولها، و النهي عن افسادها و الوعيد و العقاب للمفسدين فيها إلى غير ذلك، لهذا سنخصص هذا المطلب إلى كيفية تناول الشريعة الإسلامية لقضية البيئة البحرية في القرآن الكريم و السنة النبوية . بحيث يكون ذلك على النحو الآتي:

الفرع الأول: القرآن الكريم و تلوث البيئة.

الفرع الثاني: السنة النبوية و تلوث البيئة.

(1) ارجع إلى المادة (20) المعدلة و المتممة للمادة (210) من الأمر 80-76 و الوارد في القانون 05-98 المؤرخ في 25-06-1998 المعدل و المتمم للقانون البحري الجزائري

الفرع الأول : القرآن الكريم و تلوث البيئة.

لقد رأينا في المبحث الأول عند تعريفنا لكلمة البيئة أن القرآن الكريم إشتمل على لفظ البيئة في مواقع كثيرة، فقد جعل الله الأرض بيئة صالحة للإنسان فسواها و مهدها للعمل و المعيشة، و مكن له من سكنائها و زراعتها و الإستفادة مما أودعه الله فيها من خيرات و كنوز، وما اشتملت عليه البحار من خيرات تفوق تلك التي على اليابسة بآلاف السنين و هذا ما رأيناه سابقا حين تكلمنا عن أهمية البيئة البحرية.

لقد تنبأ القرآن العظيم بما أصاب الأرض ببرها و بحرها من تلوث و فساد، قال تعالى: " ظهر الفساد في البر و البحر بما كسبت أيدي الناس ليذيقهم بعض الذي عملوا لعلهم يرجعون" إن المتأمل في هذه الآية الكريمة ليحظ عجبا، و سبحان الله فكأنما هي نزلت الآن و ليس منذ أربعة عشر قرنا، فهي تنذر عن ظهور الفساد في البر و البحر، و إن هذا الفساد ضخم و خطر لشموله البر و البحر.

لقد فسر بعض العلماء كلمة الفساد الواردة في الآية الكريمة:

*أولا/ من خلال الآية الكريمة نستشف لزومية حدوث تغيير بالبيئة البرية أو البحرية و نشوء خلل في التوازن الفطري الذي خلقت عليه تلك البيئات من لدن العزيز الحكيم، فقد عبرت عنه الآية الكريمة (**ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ**)، أي ظهر التلوث و الخلل بالموارد و النعم التي بثها الله تعالى لعباده في البر و البحر، فضعفت بذلك الأرض و لم تعد قادرة على الإنبات، و تغير الماء و صار خامدا آسنا، و تغيرت خواصه، و أضحت الكائنات البحرية في خطر أكيد.(1)

*ثانيا/ إنتساب ذلك التغيير إلى الإنسان و أفعاله، فقد عبرت عنه الآية الكريمة (**بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي النَّاسِ**)، أي أن أعمال الإنسان و أفعاله هي المسؤولة عن الفساد و التدمير و الإضطراب الذي أصاب ثروات و موارد البيئة.

و حرف الباء هنا يفيد لزوم السبب و الصلة بين ما أقترفته أيدي الناس و بما لحق بما بثه الله في الطبيعة من موارد و نعم" (2).

(1) ابراهيم سليمان عيسى، المرجع السابق، ص: 28.

(2) سيد قطب، **في ظلال القرآن الكريم**، دار الفكر، بيروت، ج6، ص: 460
أنظر: أحمد عبد الكريم سلامة، **حماية البيئة في الفقه الإسلامي**، مجلة الأحمدية، العدد، الأول، سنة 1998، ص: 284

فما كان موجودا قبل وجود الإنسان، لا يطرأ عنه فساد أبدا، و إنما الفساد مما أوجده الإنسان... لا نجد فيما لا دخل للإنسان فيه فسادا أبدا...كل الفساد جاء من الذي دخل فيه الإنسان، دخل فيه ليغير منهج خالق الكون، الذي أعد له كونا لا يأتي منه فسادا

*ثالثا/ إلحاق أو إحتمال لحوق الضرر بالموارد البيئية، بفسادها، و تدهور حالتها و صيرورتها غير صالحة، و هو الذي أكدته الآية الكريمة:

(بَعْضَ الَّذِي عَمِلُوا)، و المراد لحوق المعاناة، و الضرر و الأذى، الذي نتج و ينتج عن عمل الإنسان، و يجعله يذوقه و يتجرعه، فيلحقه الضرر و العذاب بمخالفته أمر الله، و خروجه عن سننه في تعامله مع البيئة⁽¹⁾. لذلك نجد دعوة القرآن الكريم إلى هؤلاء بالرجوع عن بغيهم و غيهم و سعيهم فسادا في الأرض في قوله تعالى، (لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ)

يبدو أن عدم الإستجابة تلك الدعوة يعني الجحود بنعم الله و الكفر بها. و عدم معرفة قيمتها و وظائفها التي يسرت لها، و ذلك من موجبات عذاب الله و الشقاء في الدنيا و الآخرة⁽²⁾

كما أن هناك من فسر هذه الآية مفهومها المعنوي فقط، فقالوا أن المقصود " بظهر الفساد " ظهر الحقد و الحسد و الطمع و الظلم، و فسر آخرون الفساد معناه المادي فقالوا أنه: الجذب القحط، و كثرة الحرق و الغرق، و محق البركات من كل شئ و قلة المنافع و كثرة المضار.

و نرى أن كلمة الفساد في الآية الكريمة يجب أن تؤخذ على إطلاقها و تفهم بفهومها المعنوي و المادي معا، فلا يوجد ما يبرر تقييد معناها أو قصرها على المفهوم الأول دون الثاني، و هناك دلائل متعددة تفيد شمول معنى الكلمة للمفهوم الثاني أيضا بصرف النظر عن ترجيح أحد المعنيين على الآخر، و تؤكد أن القرآن قد تنبأ بتلوث البحر⁽³⁾.

إن الفساد الذي ظهر الآن واضحا في " البحر " بالذات، هو ذلك الفساد المادي المتمثل في تلوث البحر، فقد أصبحت البحار مستودعا لقاذورات العالم، و القيت فيها مختلف نفاياته و عوادمه، مع ما بها من مواد ضارة أو سامة، بل و مخلفات نووية رغم ما في ذلك من خطورة بالنسبة للكائنات البحرية الحية. و لسكان السواحل و المصطافين، فضلا عن شعوب البلاد التي تعتمد على مياه البحار و الشرب و الاستخدامات المنزلية بعد تقطيرها و تحليتها .

و شاعت حكمه الله في خلقه ان يقيم توازنا بين المخلوقات و يرتب تكاملا بين الكونيات بحيث يعطي هذا التكامل الدليل الأكبر و التعبير القاطع على حكمة خالق هذا الكون و مبدعه، و أنه جلت قدرته ما خلق شيئا عبثا،

(1) محمد مرسي محمد مرسي، الإسلام و البيئة أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، سنة 1999، ص 108

(2) سيد قطب، في ظلال القرآن الكريم، المرجع السابق، 461.

(3) ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، المرجع السابق، ص، ص: 50، 51.

(4) سورة الطلاق الآية، رقم: 03.

(5) سورة الرعد الآية، رقم: 08.

(6) سورة القمر الآية رقم: 49.

(7) سور الفرقان الآية، رقم: 04.

(8) سورة المؤمنین، الآية رقم: 18

(9) سورة البقرة، الآية رقم: 164.

(10) سورة الأنعام، الآية رقم: 99

أو بدون حساب دقيق أو مقدار مقدر، قال تعالى في كتابه العزيز: «إِنَّ اللَّهَ بَلِّغُ أَمْرَهُ، قَدْ جَعَلَ اللَّهُ لِكُلِّ شَيْءٍ قَدْرًا» (4) وقال كذلك: «وَكُلُّ شَيْءٍ عِنْدَهُ بِمِقْدَارٍ» (5) وقال تعالى: «إِنَّا كُلُّ شَيْءٍ خَلَقْنَاهُ بِقَدَرٍ» (6) وأيضا قال سبحانه وتعالى: «وَخَلَقَ كُلَّ شَيْءٍ وَقَدْرَهُ تَقْدِيرًا» (7)

و أن التوازن قدره الله سبحانه وتعالى في الماء أيضا الذي جعل منه كل شيء حي فقال سبحانه «وَأَنْزَلْنَا مِنَ السَّمَاءِ مَاءً بِقَدَرٍ فَأَسْكَنَاهُ فِي الْأَرْضِ» (8) «وَمَا أَنْزَلْنَا مِنَ السَّمَاءِ مِنْ مَاءٍ فَأَحْيَا بِهِ الْأَرْضَ بَعْدَ مَوْتِهَا» (9) «وَيُنْبِتُ الزَّرْعَ» وهو الذي أنزل من السماء ماء فأخرجنا به نبات كل شيء (10) و يطهر البدن و الملابس « وَيُنزِلُ عَلَيْكُمْ مِنَ السَّمَاءِ مَاءً لِيُطَهِّرَكُمْ» (1) و يجري عليه الفلك و تتوفر الحياة للكائنات البحرية « وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمْ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حَبْلًا حَلِيَّةً تُلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ فِيهِ مَوَاجِرَ تَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ» (2).

و هكذا فإن الإنسان عليه واجبا يقتضيه ان يحول دون تلوث الماء و تعطيله عن أداء دوره الحيوي، و لا يتحقق ذلك إلا بحماية البيئة المائية.

و التلوث في النظرية الإسلامية هو التلوث الذي يعطل العنصر عن أداء وظيفته الحيوية و الإجتماعية بإمداده و تلويثه و ذلك استنادا إلى القاعدة الفقهية " ما أدى إلى الحرام فهو حرام " و إذا كان ذلك التعطيل بدون مبرر مشروع فهو تلويث محرم لأنه يدخل في حكم الإفساد في الأرض " وَلَا تُفْسِدُوا فِي الْأَرْضِ بَعْدَ إِصْلَاحِهَا" (3)

و هكذا فالإسلام لا يقتصر على تحريم التلوث البحري بل يحارب كل صور التلوث البحري و البري و الجوي " وَإِذَا تَوَلَّى فِي الْأَرْضِ لِيُفْسِدَ فِيهَا وَيُهْلِكَ الْحَرْثَ وَالنَّسْلَ وَاللَّهُ لَا يُحِبُّ الْفُسَادَ" (4) و هكذا كان المنهج القرآني منهاج وسطا، فهو لا يدعو إلى الرهينة كما أنه لم يترك الأمور على مصروعيها بل طلب من الإنسان أن يتمتع بنعم الله، و لكن بدون إسراف و ذم المسرفين، و اعتبر الإسراف من الفساد، كما اعتبر المبدرين أي المسرفين إخوانا للشياطين.

الفرع الثاني: السنة النبوية و تلوث البيئة .

و إذا كان ما سبق في القرآن العظيم عن البيئة فإن السنة المطهرة هي الأخرى قد حفلت بالكثير من الأحكام و المبادئ السامية ذات العلاقة بالبيئة.

لقد حثنا عليه الصلاة و السلام و هو الذي لا ينطبق عن الهوى فيما يصدر منه، و هو بالتأكيد قد أدرك حقيقة التوازن بين الكائنات المخلوقة و يعلم أنها ما خلقت عبثا فنجدده قد نهى عن قتل أربع : النملة، و النحلة و الهدد و الصرد (5).

و قال صلى الله عليه و سلم " اتقوا الذر فإن فيه النسمة" (6) الذر هو الغبار الدقيق و النسمة داء الربو و المعنى إجتنبوا الغبار أيا كانت مصادره لأنه يسبب مرض الربو، كما أمرنا بنظافة منازلنا صلى الله عليه و سلم "إن الله طيب، نظيف يحب النظافة، كريم يحب الكرم، فنظفوا أفئيتكم و دوركم" (7).

(1) سورة الأنفال، الآية رقم: 11

(2) سورة فاطر، الآية رقم: 12 وسورة النحل، الآية رقم: 14

(3) سورة الأعراف، الآية رقم: 56.

(4) سورة البقرة، ص: 205.

(5-8) الجيلاني عبد السلام ارحومة، حماية البيئة بالقانون، المرجع السابق، ص: 63.

و نبهنا إلى ضرورة و أهمية النظافة بصفة عامة، فقال عليه الصلاة و السلام؛ " النظافة شطر الإيمان " كما نبهنا إلى ضرورة المحافظة على البيئة و مواردها من التلوث، فجاء في قوله - صلى الله عليه و سلم : " اتقوا الملاعن الثلاث البراز في الموارد و في الظل و في طرق الناس " (8) و معنى هذا الحديث ان رسول الله صلى الله عليه و سلم، أنكر على تلويث البيئة سواء مصادر المياه أو الظل أو الطريق، و اعتبار فعلها من الأمور التي تجلب اللعنة.

و لقد عرف البحر قديماً بأنه ماء طهور خال من النجاسة و ذلك لحركة ماء البحر المستمرة و ملوخته الزاحفة التي تحفظه من العطن و الفساد. و ماء البحر طاهر في نفسه و مطهر لغيره. سأل رجل النبي محمد - صلى الله عليه و سلم- فقال: يارسول الله إنا نركب البحر و نحمل معنا القليل من الماء فإن توضعنا به عطشنا، فتوضأ بماء البحر؟ فقال الرسول - صلى الله عليه و سلم- هو الطهور ماؤه **الحل مية حديث صحيح (1)**

و قد عرفت الشريعة الإسلامية تلويث المياه في إحدى صورته، و هو التلوث بالمخلفات الآدمية، فقد روى البخاري بسنده عن أبي هريرة أنه سمع رسول الله صلى الله عليه و سلم يقول: نحن الآخرون السابقون، و بإسناده قال: لا يبولن أحدكم في الماء الدائم الذي لا يجري ثم يغتسل فيه" (2)

و قال ابن حجر... الدائم و الراكد مقابلان للجاري لكن الدائم هو الذي له نبع و الراكد الذي لا نبع له (3). كما حدثنا عليه الصلاة و السلام، على الوسطية و الرشد في استعمال الموارد و عدم الإسراف فيها، فقال: عليه الصلاة و السلام: " ما ملأ آدمي و عاء شراً من بطن بحسب ابن آدم لقيمات يقمن صلبه فإن كان لا محالة فثلث ل طعامه و ثلث لشرابه و ثلث لنفسه " (4)

كما أنه عليه الصلاة و السلام مر بسعد و هو يتوضأ فقال " لا تسرف " فقال: يا رسول الله أو في الماء سرف؟ قال: " نعم و لو كنت على نهر " (5) و قال أيضاً " ما عال من اقتصد " (6) و يعني بقوله صلى الله عليه و سلم أن الإنسان إذا التزم التوسط و الاعتدال في الصرف على معيشته لم يحتج إلى مساعدة غيره و إعالته، و المعنى العظيم لهذا الحديث الشريف، أن الإقتصاد في الصرف يديم الموارد، فلا تنضب و بذلك فإن على الإنسانية أن تقتصد في استعمال موارد البيئة حتى لا تنضب فتختل موازناتها.

و من مواقف الإسلام السمحة التي لها علاقة مباشرة بحماية البيئة التعجيل بدفن الموتى عند تحقق الوفاة و ذلك لسرعة تعفن الجثث و ما يؤدي ذلك إلى إنتشار الأوبئة و الأمراض (7).

إن المحافظة على البيئة و عدم تلويثها أو الإسراف في مواردها هو مبدأ دائم عند رسول الله صلى الله عليه و سلم. في السلم أو في الحرب، فنجده يوصي زيد بن حارثة عندما عهد إليه بقيادة جيش المسلمين لملاقاه الروم في غزوة مؤتة بالأ يعقر شاة و لا بعيراً الا لمأكلة. و سار على ذات المبدأ الخلفاء الراشدون، فنجد أبا بكر

(1) علي علي السكري، **البيئة و قيم المجتمع**، القاهرة، دار الكتاب الحديث، سنة 2002، ص: 15.

(2) فتح الباري، شرح صحيح البخاري، ابن حجر العسقلاني، الطبعة الأولى، المطبعة الكبرى الميرية، بولاق بمصر، المحمية سنة 1300 هجرية الجزء الأول، ص: 298

(3) نفس المرجع، ص: 299.

(4) رواه الترميذي

(5) الجيلاني عبد السلام ارحومة، المرجع السابق، ص: 64.

(6) الجيلاني عبد السلام ارحومة، نفس المرجع، ص: 65.

(7-8) الجيلاني عبد السلام ارحومة، نفس المرجع، ص: 65.

الصديق رضي الله عنه يوصى زيد بن أبي سفيان لما بعثه على جيش الشام " : إني موصيك بعشر الا تقتلن امرأة و لا صبيا و لا كبيرا هرما و لا تقطعن شجرا مثمرا و لا نخلا و لا تحرقها و لا تخربن عامرا و لا تعقرن شاه و لا بقرة إلا لمأكلة و لا تجبن و لا تغلل " (8).

فكان هذا إتجاه رسولنا عليه الصلاة و السلام نحو البيئة و كيفية التعامل معها، حيث نجد أنه يقوم على مبادئ ثلاث و هي :مبدأ الوسطية و الرشد و الإقتصاد في استعمال مواردها، و يرفض الإفساد أو الإسراف فيها و عدم تلوثها اتجاه يحث على النظافة بصفة عامة سواء في الجسد أو المنزل أو الموارد ،اتجاه يدعو للمحافظة على سلامة و نظافة الموارد المائية و الوقاية من أسباب التلوث بجميع أنواعه، و الذي يؤدي إلى الضرر بالصحة، و العمل الدائم و المستمر و المحافظة على إخضرار البيئة وذلك بغرس الأشجار دائما و تحت أي ظرف و إلى أن تقوم الساعة.

و هكذا فالمحافظة على البيئة من التلوث و عدم الإخلال بها يعتبر حكم من أحكام الإسلام، بل قد يكون شعبه من شعب الإيمان، فالرسول صلى الله عليه و سلم يقول " :الإيمان سبعة و سبعون شعبة أعلاها شهادة لا إله إلا الله و ادناها إمطة الأذى عن الطريق " (1) ذلك أن إمطة الأذى عن الطريق صورة من صور منع التلوث، و نستطيع أن نقول أن الإتجاهات الدولية في مجال حماية البيئة المائية من التلوث و منها الإتجاه الجزائري في هذا المجال تعتبر جزءا من شرح المفهوم الإسلامي فالإثنان يهدفان إلى درء اخطار التلوث في القانون الدولي عن طريق وضع القواعد الدولية الخاصة بهذا المجال و المفهوم الإسلامي من خلال النصوص الواردة في القرآن و الحديث.

(1) محمد طلعت الغنيمي، قانون السلام في الإسلام دار المعارف، الإسكندرية، سنة 1989، ص: 836.

المبحث الثالث : نطاق و مصادر تهديد البيئة البحرية.

إن أنواع العوامل التي تؤدي إلى التلوث من الصعب حصرها أو وضع جرد عام و أكيد لها، كما أن تأثيراتها تختلف من عامل لآخر، و كذلك من حيث الوقت و المساحة فقد تكون مادة في حالة سائلة أو صلبة أو غازية كما أنها قد تكون طاقة في صورة حرارة أو إشعاعات تلحق الضرر بالبيئة البحرية أو بلحيائها بل و بالإنسان .

إلا أن ما يمارسه الإنسان في حياته اليومية يمكن أن يعتبر من المصادر الأساسية لتلويث البيئة الأرضية و الجوية و البحرية هي التي تتحمل مجمل نتائج النشاط الإنساني، لأن البيئات الأخرى و في نهاية مطافها ستصب في البحر . و ذلك عن طريق الأنهار و المصبات و كذلك الإسقاطات الجوية (الأمطار مثلاً) و في رأينا أنه عند دراسة ترتيب أو تصنيف مصادر التلوث البحري، يتعين علينا الإعتداد أولاً بالمصدر المباشر الذي تتلوث منه البيئة البحرية، و إذا ما تتبعنا أغلب مصادر التلوث البحري فإنها سترجع إلى الأرض . كما أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، لم يغب عنها البدء بالمصدر الأرضي لتلويث البيئة البحرية و هذا ما نلاحظه من خلال المادة (207) من الفرع الخامس من الجزء الثاني عشر تحت عنوان حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، و كذا ما تتبع هذه المادة من مواد لتحديد مصادر التلوث البحري. و لكن قبل التطرق إلى مصادر التلوث البحري سنحاول أن نبين أولاً نطاق البيئة البحرية و معرفة حدودها بعدها نستعرض مصادر تهديدها.

- المطلب الأول : نطاق البيئة البحرية .

- المطلب الثاني : مصادر تهديد البيئة البحرية.

المطلب الأول : نطاق البيئة البحرية.

إختلف الفقه في التسمية (نطاق البيئة البحرية) فالبعض يطلق عليه مدى سريان الإلتزام الدولي من حيث النطاق الجغرافي (1). و يقصد هنا بالإلتزام الواقع على عاتق الدول بحماية البيئة البحرية من خطر التلوث، بينما يطلق البعض الآخر تسمية إمتداد سلطان الدولة الساحلية(2). و أيا كانت التسمية فالقصد واضح، و هو تحديد مدى سلطات الدولة على إقليمها فالقانون الدولي التقليدي قام على مبدأ حرية البحار و المحيطات مع التسليم للدولة الساحلية ببعض الحقوق يمكن أن تمارسها من خلال السيادة على الجزء المجاور من إقليمها البري من حيث المبدأ العام مع الأخذ بعين الإعتبار الطبيعية الخاصة لتلك الأجزاء من إقليم الدولة التي تغمرها مياه البحار و المحيطات، و هو ما يضع بعض القيود على سيادة الدولة في تلك المناطق(3).

و يلاحظ أن العرف كان المصدر الأساسي للقواعد المنظمة للبحار. إلا أنه بدأت حركة تقنين دولية نشطه في هذا النطاق بداية من إبرام إتفاقية جنيف الأربعة للبحار لعام 1958، و إتفاقية 1960 (البحر الإقليمي و المنطقة الملاصقة، الصيد و حماية المصادر الحية، الجرف القاري و أعالي البحار)(4). و عموما ظل القانون الدولي للبحار يتطور و يتطور حتى وصل إلى الحالة التي نص عليها قانون البحار الجديد الذي صدر بموجب إتفاقية الأمم المتحدة الموقعة في جاميكا 10 جانفي 1982(5) و التي جاءت لمحاولة التوفيق بين حرية الملاحة و حقوق الدولة الساحلية، فميزت بين خمس مناطق، تختلف التزامات الدولة و حقوقها فيها بحسب الأوضاع القانونية التي تقرها الإتفاقية، و ذلك بما لهذا التمييز من أهمية عند بحث نوع و طبيعة المسؤولية المترتبة على مخالفة هذا الإلتزام(6)

و المناطق الخمس التي تتكون منها البيئة البحرية كما حددتها هذه الإتفاقية هي :
بيئة البحر الإقليمي ، البيئة المنطقة المجاورة، و بيئة المنطقة الإقتصادية الخالصة، و بيئة الإمتداد القاري، أو الجرف القاري ،و اخيرا بيئة أعالي البحار

المطلب الأول: بيئة البحر الإقليمي.

المطلب الثاني: بيئة المنطقة المجاورة.

المطلب الثالث: بيئة المنطقة الإقتصادية الخالصة.

المطلب الرابع: بيئة الجرف (الإمتداد) القاري.

المطلب الخامس: بيئة أعالي البحار.

(1) عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص: 18
(2) صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة سنة 1983، ص: 73-74
(3) حامد سلطان، عائشة راتب، صلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، سنة 1978، ص: 497، 504.
(4) عبد الله سعود، مفهوم السيادة البحرية، دراسة قانونية في إطار إتفاقية الأمم المتحدة، قانون البحار لعام 1982 و التشريعات ذات الصلة، معهد الحقوق، جامعة الجزائر دفعة 2001-2002، ص: 39.
(5) الجليلي عبد السلام ارحومة، المرجع السابق، ص: 139.
(6) عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق ، ص: 18.

الفرع الأول : بيئة البحر الإقليمي La mer territorial

إن البحر الإقليمي فكرة قانونية سواء من وجهة نظر القانون الدولي أو وجهة نظر القانون الداخلي، أقرها الفقه و العمل الدولي مع إعتبار أنها فكرة لها تأثيرها الضخم في إطار القانون الدولي و على مستوى العلاقات بين الدول.

و البحر الإقليمي هو مساحة من البحار مجاورة أو متاخمة لشواطئ الدولة تمتد فيجاء وراء إقليمها البري و مياهها الداخلية أو بمعنى آخر، هو رقعة من البحار تنحصر بين المياه الداخلية و الشاطئ من جهة و أعالي البحار من جهة أخرى⁽¹⁾.

و هذه الرقعة أو هاته المساحة تخضع لسيادة الدولة الساحلية، إستنادا لفكرة قديمة شاطئية لها مصالح حيوية، دفاعية، اقتصادية و صحية و إجتماعية على المياه الملاصقة لسواحلها، و هي مسؤولة عن حمايتها في مواجهة أي أخطار يمكن أن تتعرض لها من البحر و لن تتحقق لها هذه الحماية إلا إذا سيطرت. سيطرة تامة على مسافة من تلك المياه⁽²⁾.

و بذلك فإن كل دولة ساحلية تتمتع بالسيادة الكاملة و المطلقة على مياهها الإقليمية، و المياه الخاضعة لسيادة الدولة هي على الخصوص المياه الداخلية و المياه الإقليمية، و تعتبر المياه الداخلية جزءا من الأقليم اليابس للدولة و هي تقع ما بين خط الأساس و الإقليم البري للدولة، و تمارس الدولة فيها سيادتها كاملة و شاملة و بالتالي نفس الإختصاصات الممارسة على الإقليم البري، و عليه يمكن إخضاع السفن المتواجدة في المياه الداخلية للقوانين الوطنية، إلا إذا وجدت إتفاقيات خاصة تفيد غير ذلك⁽³⁾.

و قد نصت على هذه السيادة إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في مادتها (2) الفقرة "2" و ما يقابلها من المادتين 1 و 2 من إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي، غير أنه مع الإعتراف بهذه السيادة فإن هناك مجموعة من القيود و التي ترد على هذه السيادة كحق المرور البرئ للسفن الأجنبية و معاملتها معاملة خاصة. و نشير هنا إلى مسألة كيفية تحديد عرض البحر الإقليمي، فإنه لم تكن توجد قبل إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 قاعدة متفق عليها تحدد بدقة عرض البحر الإقليمي، حتى أن إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام 1958 رغم إقرارها للبحر الإقليمي، إلا أنها لم تفصل في كيفية حساب عرض البحر الإقليمي، مما أدى بالدول الساحلية إلى أن تحدد من ناحيتها مدى إتساع بحرها الإقليمي تبعا لظروفها و مصالحها. مما كان يثير العديد من الخلافات، إلى أن جاءت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ووضعت قاعدة تحدد بدقة عرض البحر الإقليمي، فأزالت هذه الإتفاقية ما كان يثور قبل إقراره - من خلاف حول تحديد البحر الإقليمي، و نصت في المادة الثالثة منها على أن: " لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمساحة لا تتجاوز (12) ميلا بحريا مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقا لهذه الإتفاقية "

كما حرصت الإتفاقية على تنظيم البحر الإقليمي تنظيما قانونيا يجعل للدولة الساحلية على البحر الإقليمي. و الحيز الجوي فوقه وقاعه و باطنه نفس مظاهر السيادة التي تمارسها الدولة على إقليمها البري، و بالتالي فإنها

(1) ابراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، دار الفكر العربي، القاهرة، سنة 1984، ص: 13

* أنظر كذلك 45 p 1977, édition Maritimes et d'autre mer, Josef Marhay, **qui appartient l'océan** ? paris,

(2) أحمد اسكندر، المرجع السابق، ص: 33.

(3) محمد بو سلطان، مبادئ القانون الدولي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، سنة 1994، ص: 225.

تستطيع- كقاعدة عامة- مباشرة كافة مظاهر الإختصاص الإقليمي عليه، و من هذه المظاهر، حق القيام بتأمين هذا الجزء من البحر و استغلاله، و استثمار موارده و اقامة المنشآت عليه و وضع النظام المناسب لتأمين و تنظيم الملاحة، و إنشاء مناطق جمركية و المحافظة على الثروة الطبيعية، و وضع القواعد و الإجراءات اللازمة لمنع تلوثه على ضوء الإلتزام الدولي، و ما تقرره الإتفاقية من حق المرور البري للسفن جميع الدول⁽¹⁾.

الفرع الثاني : بيئة المنطقة المتاخمة (المجاورة) **La zone contigue**.

ان فكرة المنطقة المتاخمة (التي تعني التسليم بممارسة بعض السلطات على جزء من البحر العالي يتاخم بحرها الإقليمي) ليست جديدة تماما بل تضرب بجذورها في تاريخ القانون الدولي الحديث فلقد كان من المسلم به دائما أن لكل دولة ساحلية الحق في القيام على حماية بعض مصالحها الخاصة في نطاق يجاور حدود ما يعرف بالبحر الإقليمي⁽²⁾.

و المنطقة المتاخمة (المجاورة) هي منطقة إضافية تمتد من نهاية البحر الإقليمي للدولة الشاطئية نحو البحر العالي إلى مسافة محدودة لكي تتمكن مثل هذه الدول أن تباشر بعض حقوق الرقابة الضرورية لمنع الخروج عن نظمها الجمركية و المالية و الصحية، و كذلك تنظيم الهجرة التي قد ترتكب داخل إقليمها⁽³⁾ و مياهها الداخلية أو بحرها الإقليمي، كذلك فإن المنطقة الملاصقة تعدجزءا لا يتجزأ من البحر العالي، وسميت متاخمة لأنها تتاخم أو تلاصق البحر الإقليمي باتجاه البحر العالي و قد نصت المادة 2/33 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام " 1982 فإنه يجب أن لا يتجاوز البحر الإقليمي ، و المنطقة المتاخمة أكثر من مسافة 24ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس إبتداءا منها عرض البحر الإقليمي "، معنى هذا أن إتساع المنطقة المجاورة وحدها قد يصل اتساعها إلى إثني عشر ميلا بحريا من الخط الخارجي للبحر الإقليمي لدولة الساحل⁽⁴⁾. و سبب إقرار هذه المنطقة المتاخمة، ما أثبتته التجربة، من أن الدولة الساحلية لا تستطيع حماية مصالحها، إذ إقتصر شاطئها على البحر الإقليمي، خاصة أن بعض السفن كانت لا تقصد الرسو في الميناء. و إنما تغافل السلطات لتفرغ شحنتها أو تشحن بضائع مهربة و هو ما يسمى " قوانين الذئاب البحرية " ⁽⁵⁾ لذلك أعطيت هذه السلطات لتقي نفسها من الأنشطة المخلة بأنظمتها الصحية و الجمركية و شؤون الصيد⁽⁶⁾.

و كما أشرنا، فإن المنطقة المتاخمة تعد جزءا من البحر العالي، و بالتالي لا تخضع لسيادة الدولة الساحلية الشاطئية و أن الملاحة فيها مفتوحة و مكفولة لكل الدول، إذ أن سلطات الدولة الساحلية محدد بممارسة حقوق الرقابة فقط دون أن تغير الوضع القانوني للمنطقة المذكورة بإعتبارها تدخل في نطاق البحر العالي⁽⁷⁾. و هذا الوضع القانوني تحدد بعد أن أثير النقاش و التساؤل منذ دورات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار حول جدوى بقاء المنطقة المجاورة مع إقرار المنطقة الإقتصادية الخالصة، التي تعطي للدول الساحلية

(1) أنظر المادة(21) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(2) المنظمة العربية للتربية و الثقافة و العلوم معهد البحوث و الدراسات العربية القاهرة، 1977، ص، ص 29، 30. أنظر ذلك

(3) Louis B.Shon et Kristen Gustafson, **the law of the sea**, west publishing company, 1984. p: 113.

(4) ابراهيم محمد العناني، **القانون الدولي العام**، المرجع السابق، ص، ص: 31، 32.

(5) لقد كان المقصود بقوانين الذئاب البحرية فرض الرقابة أو إنزال العقاب على السفن-الوطنية الأجنبية-التي لا تقصد ميناء الرسو بطريق طبيعي بل تنربص بالشاطئ من المسافة الخارجية عن نطاق البحر الإقليمي و تتصرف بطريقة مشبوهة-تحاكي طريقة الذئاب-و ذلك لكي تغافل سلطات الدولة الساحلية فتفرغ شحنتها، أو تشحن بضائع مهربة، ورد هذا في صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص: 31.

(6) الجيلاني عبد السلام أرحومة، المرجع السابق، ص، ص: 140، 141.

(7) محمد سعيد الدفاق، مصطفى سلامة حسين، **القانون الدولي المعاصر**، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، سنة 1997، ص: 341.

إختصاصا وولاية معينة تصل إلى مسافة 200 ميلا بحريا من الحد الخارجي للبحر الإقليمي و تحديدها بالدقة 188ميلا .

و قد كان الإتجاه العام للمناقشات يسير نحو إقرار الأخذ بمبدأ، أن يكون عرض البحر الإقليمي اثني عشر ميلا بحريا، و بالتالي لم تكن الحاجة للمنطقة المجاورة لأن الأخذ بها في اتفاقية جنيف عام 1958 قد اقترن باشتراط عدم امتدادها ابعده من اثني عشر ميلا بحريا من خط الأساس على الساحل، و مع ذلك أصرت بعض الإقتراحات على أن يحتفظ لدولة الساحل بالإختصاصات التي كانت مقررة لها على المنطقة المجاورة لتباشرها على المنطقة الإقتصادية، أو على جزء منها(1).

و فعلا أخذت هذه الإقتراحات بعين الإعتبار في دورة كاراكاس 1974 حيث تبني المؤتمر هذه الفكرة و جاءت في الصياغة الأخيرة للاتفاقية في المادة (33) منها التي أعطت للدولة الساحلية إختصاصات (وظائفية) المنطقة المجاورة من المنطقة الإقتصادية لا يتجاوز اتساعها اثني عشر ميلا من نهاية البحر الإقليمي.

الفرع الثالث :بيئة المنطقة الإقتصادية الخالصة **La zone économique exclusive** .

تعد المنطقة الإقتصادية الخالصة مظهرا من مظاهر التحديد الحديث لقانون البحار، و قد أثير جوهر المنطقة الإقتصادية لأول مرة في أوائل عام 1971 عندما أثارها ممثل " كينجى Njenga " طالبا تحديد منطقة اقتصادية يكون للدولة الساحلية إصدار تصاريح للصيد فيها مقابل حصولها على المساعدات الفنية الملائمة(2) ثم صدر إعلان عن بعض دول أمريكا اللاتينية، المجتمع في سان دومينغو في 07 جوان 1972، و جاء فيه أنه لهذه الدول (بحرا تراثيا) بعرض 200 ميل تقريبا لا يحق لغير مواطنيها الصيد فيه أو استثمار ثرواته، و هذا البحر تراثي يضم (المياه الإقليمية). (المنطقة المتاخمة) و (الجرف القاري) و (منطقة اقتصادية خالصة).

و قد أيدت الدول الإفريقية موقف دول أمريكا اللاتينية هذا، حيث أقرت لجنة الخبراء القانونية الإفريقيين المجتمع في مدينة باوندة الكاميرون بين / 20، 30 حزيران :1972، أنه لكل دولة شاطئية (منطقة إقتصادية خالصة):

و قد أصدرت دول عدم الإنحياز عند إجتماعها في الجزائر خلال شهر ايلول 1973/ قرارا ينص على حق كل دولة في منطقة إقتصادية خالصة بها(3).

و نشير أن إقرار هذه المنطقة جاء بهدف مساعدة الدول الساحلية و خاصة النامية في تقرير حق إقتصادي في المقام الأول لهذه الدول، و يعد من الحقوق السيادة المانعة، بهدف استغلال و استكشاف و استغلال مصادر الثروة الموجودة في المنطقة الإقتصادية و يحميها من منافسة الدول المتقدمة اقتصاديا، خاصة في مجال الثروة السمكية و الذي كانت الدول المتقدمة تضع يدها عليها، و تستنزفها بأحدث أساليب التقدم العلمي، مما يؤدي إلى فناء تلك الثروات و يقضي على أحد الموارد الغذائية الهامة التي تحتاج إليها شعوب الدول النامية الساحلية خاصة(4). و المنطقة الإقتصادية الخالصة هي: " تلك المنطقة التي تمتد إلى مائتي ميل بحري من خطوط

(1) ابراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: 32

(2) صوفيا شراد، المحكمة الدولية لقانون البحار، بداية و آفاق، مذكرة ماجستير في القانون العام، جامعة محمد خيضر، بسكرة، دفعة 2002-2003 ص: 30.

(3) [HTTP://www.Fatech.net](http://www.Fatech.net)

حركة التحرير الوطني الفلسطيني فتح مكتب الشؤون الفكرية و الإعلام و الثقافة

(4) ابراهيم محمد الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1983، ص: 65.

الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي " وهذا ما كرسته إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 من خلال فصلها الخامس المواد من (55) إلى (77) للحديث عن هذه المنطقة رغم معارضة الدول الصناعية المتقدمة لها، حيث تم التوفيق بين اتجاهين.

الإتجاه الأول : كان ينادي بامتداد السيادة الإقليمية إلى مسافات متوأم في الأطراف من البحار.

الإتجاه الثاني : كان يرى أن مقتضيات استغلال هذه المنطقة لا تمنع من ضرورة كفالة ممارسة حرية أعالي البحار.

كما أشارت الإتفاقية و أقرت فإن المنطقة الإقتصادية الخالصة تعد جزءا لا يتجزأ من أعالي البحار (البحر العالي)، و لا تملك الدولة الشاطئية عليها الا مجموعة من الإختصاصات لا تؤثر على الطبيعة القانونية لهذه المنطقة أي أن المنطقة الخالصة لا تخضع لسيادة الدولة الساحلية (1) و يجب ألا ننسى في هذا المجال أمرين:

1- لا يمكن للدولة أن تمد منطقتها الإقتصادية الخالصة إلى 200 ميل إذا كان مقابلها دولة اخرى تبعد عنها أقل من 400 ميل كما هو الحال بالنسبة لدول الخليج العربي.

2- نصت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على اشراك الدول المحصورة (التي ليس لها شواطئ) في استثمار المنطقة الإقتصادية التابعة للدول المجاورة لها مباشرة(2).

و على ضوء ما سبق نقول : ان للمنطقة الإقتصادية نظام قانوني مميز و تحكمها مبادئ اساسية تتمثل في انتفاء السيادة التامة(الكاملة) على المنطقة الإقتصادية و جاء هذا النظام القانوني نتيجة التوفيق بين مطالب الدول النامية الهادفة إلى بسط ولايتها على هذه المنطقة على أساس بحر إقليمي موسع، و بين مطالب الدول الكبرى الهادفة إلى إمتداد المنطقة إلى مسافة قصيرة، ما دام انها جزء من أعالي البحار. و هذا الحل التوفيقى يقتصر على جانب الإستكشاف و الاستغلال الإقتصادي فقط للموارد الطبيعية الموجودة في المياه و في التربة و تحت قاع البحر أما الملاحة فتبقى حرة بالكامل لأن هذه المنطقة هي جزء من البحر العالي.

وحددت المادة (57) من الإتفاقية عرض المنطقة الإقتصادية، حيث نصت على أن :

"لا تمتد المنطقة الإقتصادية الخالصة إلى أكثر من (200) ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي . " كما نظمت المواد (55 إلى 75) من الإتفاقية النظام القانوني للمنطقة و التي يتعين التعرض إليها في:

أولا / حقوق الدول الساحلية :

يلاحظ أن طبيعة سيادة الدولة الساحلية على المنطقة الإقتصادية الخالصة تظهر في كونها حقوق سيادية، وولاية للدولة الساحلية في المنطقة .

أ- حقوق سيادية على الموارد الطبيعية:

(1) عبد الله سعود، المرجع السابق، ص: 60
(2) أنظر المادة (56) من نفس الإتفاقية

حيث لها الحق في أن تمارس مجموعة من الإختصاصات لغرض استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية الحية و غير الحية لقاع البحر و باطن أرضه و مياهه العلوية مع العمل على صيانة هذه الموارد و هي حقوق سيادية، و بذلك تنتفي فكرة السيادة على المنطقة قياسا على ما هو معمول به في البحر الإقليمي و المياه الداخلية، فالدولة الساحلية تمتلك حقوق سيادية في مجال استكشاف و استغلال ثروات المنطقة فقط و لضمان مباشرة حقوقها على هذه الثروات، قررت الإتفاقية للدولة الساحلية، الحق في إصدار الأنظمة اللازمة لتحديد كمية الصيد المسموح بها و وضع الضوابط والأسس التي تكفل حماية هذه الثروة من الإستنزاف⁽¹⁾.

ب - ولاية على الوجه المنصوص عليه في الأحكام ذات الصلة من هذه الإتفاقية فيما يتعلق :

1- حق الدولة في إقامة الجزر الإصطناعية و المنشآت و استخدامها و تفرد الدول الساحلية بهذا الحق دون غيرها من الدول.

2- حق مباشر البحث العلمي⁽²⁾ و صيانة البيئة البحرية و الحفاظ عليها إذ يحق للدولة الساحلية أن تمارس رقابة على الأبحاث التي تتم و أن تنظمها و أن تصدر التراخيص الخاصة بذلك.

3- حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها⁽³⁾.

ثانيا / حقوق الدول الغير:

إن المادة (58) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، تتضمن الحقوق و الواجبات التي تخص الدول الأخرى، و تتمثل هذه الحقوق في الحريات الخاصة بأعالي البحار، فتنتمتع كل دولة بحرية الملاحة و التحليق و ارساء الكابلات و وضع الأنابيب، إن هذه الدول لدى ممارستها لحقوقها مراعاة حقوق الدول الساحلية على المنطقة الإقتصادية و يلاحظ أن للدول الغير الساحلية(الدول الغير) الحق في المشاركة على أساس منصف في استغلال جزء مناسب من فائض الموارد الحية للمناطق الإقتصادية الخالصة للدول الساحلية الواقعة في نفس المنطقة و يتم تحديد ذلك عن طريق ابرام اتفاقيات ثنائية أو إقليمية.

و يترتب على ما تقدم أن الموارد الحية لا تدخل في نطاق هذا الإنتفاع المقرر للدول غير الساحلية حيث أن حق استغلالها قاصر على الدول الساحلية المعنية⁽⁴⁾.

ثالثا /التزامات الدول الساحلية : و هي تتضمن:

1- القيام بالإخطار عما يتم انشاؤه من جزر صناعية أو منشآت و مبان و وضع علامات للتحذير من وجودها و الأوجب إزالتها كاملة.

2- منح الموافقة على مشاريع البحث العلمي التي تقوم بها الدول الأخرى و المنظمات الدولية بوضع القواعد و الإجراءات المناسبة مع الإحتفاظ بحقها في المشاركة في هذه المشاريع.

3- التعاون من أجل حظر الإستغلال المفرط للموارد الحية، أي صون الثروات الطبيعية الحية.

(1) المادة(01) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(2) المادة (56/ب/2) من نفس الإتفاقية

(3) صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار ، ص: 104.

(4) صلاح الدين عامر، نفس المرجع ، ص: 225.

(5) صلاح الدين عامر، نفس المرجع، ص: 219 إلى 224.

4- حفظ الموارد الحية و إدارتها إدارة رشيدة و ذلك في إطار العمل على تشجيع الإنتفاع الأمثل بهذه الموارد.

5- الإتفاق على تعيين حدود المنطقة الإقتصادية مع الدول الساحلية المقابلة أو المجاورة بغية التوصل إلى حل منصف وفقا للمادة (38) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية .

6- الإلتزام بالعمل على المحافظة على البيئة البحرية و صيانتها ضد التلوث⁽⁵⁾.

رابعاً / التزامات الدول الغير:

يقع على الدول الغير التزام عام بوجود إيلاء المراعاة الواجبة لحقوق الدولة الساحلية وواجباتها في المنطقة الإقتصادية الخالصة و هذه الإلتزامات هي:

مراعاة و إحترام قوانين الدول الساحلية بخصوص ممارسة حق الصيد، المادة (62) فقرة "4"
التعاون من أجل إعادة ترحال بعض الموارد الحية إلى الدول الأصل المادة (66) فقرة "4"
الإتفاق على التدابير اللازمة لحفظ الأرصد في القطاع الملاصق للمنطقة الإقتصادية المادة
63 فقرة "2"

التعاون مع الدولة الساحلية بقصد الحفاظ على الموارد القابلة للترحال بحفظها و الإنتفاع بها على الوجه الأمثل في جميع انحاء المنطقة الإقليمية، المادة (64) فقرة "1"

عدم أحقية الدول غير الساحلية المتقدمة في استغلال الموارد الحية إلا في المناطق الإقتصادية الخالصة للدول الساحلية المتقدمة وفقا لترتيبات مناسبة.

عدم أحقية الدول غير الساحلية المتقدمة في نقل الحقوق الممنوحة لها دون موافقة صريحة من الدول الساحلية.

يقع على عاتق الدول الغير التزام عام بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها المادة(192) ⁽¹⁾

الفرع الرابع: بيئه الجرف القاري.

إن تعريف الجرف القاري يعد من المسائل الصعبة، لأن عمق البحار و المحيطات يختلف من منطقة إلى أخرى و دلت النتائج العلمية بأن الجرف القاري يعد أحد أجزاء البحار و هي منطقة ولو أنها تدخل في نطاق البحر العالي، فإن للدول الساحلية حق مباشرة مجموعة من الحقوق عليها .

ويحسن التمييز بصدد الجرف القاري بين اتفاقية جنيف 1958 و اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، و ذلك من أجل الإلمام بالتطور الذي لحق بالنظام القانوني لهذه المنطقة.

و الواقع أن الجرف القاري تبلور في إعلان الرئيس الأمريكي ترومان في 28 سبتمبر 1945، الخاص بالحقوق الخالصة للولايات المتحدة الأمريكية في استغلال موارد قاع البحر و ما تحته في الجرف القاري أمام شواطئها و ما أعلن من تصريحات متشابهة و اهتمت محكمة العدل الدولية في قضايا بحر الشمال لعام 1969 بهذا التصريح⁽²⁾.

(1) صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، المرجع السابق، ص: 235 إلى 238.

(2) عبد الله سعود، المرجع السابق، ص: 64.

أولا / الجرف القاري في ظل اتفاقية جنيف لعام 1958 .

جاء في المادة الأولى من اتفاقية جنيف للجرف القاري أن الجرف القاري يعني:

أ - المناطق المغمور من قاع البحر و ما تحته من طبقات و هي المناطق المتصلة بالشاطئ و الموجودة خارج البحر الإقليمي إلى عمق 200 متر من سطح الماء أو إلى ما يتعدى هذا الحد حيث يقبل عمق مياه السطح استغلال موارد المياه الطبيعية لهذه المناطق.

ب - المناطق المغمورة من قاع البحر و ما تحته من الطبقات المتصلة بشواطئ الجزر .

"كما عرف بأنه " :الطبقات الأرضية المغمورة بالمياه الممتدة من البحر الإقليمي حتى قاع البحر العام" (1)

كما عرف الأستاذ عبد المنعم محمد داود، الجرف القاري على أنه:

" منطقة يابسة تمثل قاع و باطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحر الدولة الإقليمي في جميع أنحاء الإمتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البحري، حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، إذ لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة(2).

و فدي هذا الصدد عرفت المادة الأولى من اتفاقية جنيف للجرف القاري الفقرة الثالثة منها، الحافة القارية بأنها:

... "تشمل الإمتداد الطبيعي المغمور من الكتلة البرية للدولة الساحلية و تتألف من قاع البحر و باطن الأرض للجرف و المنحدر و الإرتفاع و لكنها لا تشمل القاع العميق للمحيط بما فيه من إرتفاعات متطاولة و لا باطن أرضه" (3).

إن افراد نظام قانوني لمنطقة الإمتداد القاري يجئ لمواجهة حقيقة إشمالها على مساحة تقدر بحوالي 25 مليون كلم مربع إلى إحتواء هذه المنطقة على ثروات هائلة من غاز و بترول و ماس و منغنيز....الخ. و برغم اعتبار اتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن الإمتداد القاري كأول تنظيم قانوني لهذه المنطقة فإن الإتفاقية المذكورة جاءت غامضة و غير مستقرة و كانت هذه الصيغة محل خلاف بين أعضاء لجنة القانون الدولي(4).

من جهة فإن العمق المحدد بمائتي متر غير كاف و من جهة أخرى فإن السماح بالإستغلال إلى ما وراء هذا المدى معناه الإمتياز بالإنتفاع بموارد المنطقة المذكورة للدول المتقدمة تكنولوجيا و علميا في هذا المجال، لكن نقول: برغم كل هذه الثغرات، فإنه يبقى أن الإتفاقية المذكورة وضعت تحديدا لحقوق الدول الشاطئية، مع الإحتفاظ بالطبيعة القانونية لمنطقة محل التنظيم (خاصة المادة 2 من الإتفاقية)

(1) محمد المجذوب، الوسيط في القانون الدولي، الدار الجامعية للطباعة و النشر ببيروت، سنة 1999، ص: 387.

(2) عبد المنعم محمد داود، مشكلات الملاحة في المضائق العربية، الإسكندرية، منشأة المعارف، سنة 1997، ص: 63.

(3) صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، المرجع السابق، ص: 272، 273.

(4) E.D Brown, the legal regime of hydrospace london 1974. chapitre I. p : 4.

و هكذا فإن للدول الشاطئية حقوق سيادية بغرض استغلال و اكتشاف الثروات الطبيعية التي توجد في منطقة الجرف القاري، و لها في سبيل تحقيق هذا الحق في تشييد المنشآت و إقامة مناطق أمن تمارس داخلها الإختصاصات المختلفة التي ترتبط بهدف الإستغلال و الإكتشاف المشار إليه.

ثانيا / الجرف القاري في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

لقد عرفت المادة (76) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الجرف القاري، بقولها " يشمل الإمتداد القاري لأي دولة ساحلية قاع و باطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الإمتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري، حتى الطرف الخارجي للحافة القارية أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة."

فمن خلال إستقراننا لهذه المادة نستشف، أنها جاءت بمعيارين جديدين و هما:

1- معيار الامتداد الطبيعي لليابسة حتى الطرف الخارجي للحافة القارية إلى ما وراء البحر الإقليمي في جميع أنحاء الإمتداد الطبيعي.

2- و هذا يعني أن التعريف القانوني للجرف القاري يختلف تماما عن التعريف الجغرافي، بحيث أن التعريف الأول (أي القانوني) يشمل مناطق قاع البحر الواقعة خارج الحافة القارية و التي تقع في حدود 300 ميلا بحريا؛ في حين أن حالة وجود الحافة القارية خارج مائتي ميلا بحريا في التعريف الجغرافي.

أما المعيار الثاني الموجود بالتعريف هو معيار مائتي ميلا بحريا كمنطقة إقتصادية خالصة، و عليه فإن هذه المسافة جاءت لتحقيق هدفين رئيسيين:

-هدف إقتصادي يكون بمقتضاه للدولة الساحلية حقوق سيادية في استكشاف و استغلال الثروات الطبيعية الحية منها و غير الحية.

-هدف لتحديد الحدود الخارجية للجرف القاري.

و ما يؤكد استنتاجنا هذا نجد المادة (77) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 قد تضمنته من خلال نصها على ان للدول الساحلية حقوق سيادية على الإمتداد القاري و ذلك بهدف استكشاف و استغلال موارده الطبيعية، كما أن هذه الحقوق للدولة الساحلية خاصة بمعنى أنه إذا لم تقم الدولة الساحلية باستكشاف الإمتداد القاري أو استغلال موارده الطبيعية فلا يجوز لأي دولة أخرى القيام بهذه الأنشطة دون موافقة صريحة من الدولة الساحلية. على أن تلك الحقوق لا يجب أن تمس النظام القانوني للمياه التي تعلو الإمتداد القاري أو الحيز الجوي فوق تلك المياه⁽¹⁾.

كما يجب أن لا تتعدى ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها على الإمتداد القاري على الملاحة و غيرها من حقوق و حريات الدول الأخرى في الملاحة و غيرها من حقوق و حريات أو تسفر عن أي تدخل لا مبرر له في تلك الملاحة و الحقوق و الحريات⁽²⁾.

(1) المادة (1/78) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982.

(2) المادة (2/78) من نفس الاتفاقية.

(3) المادة (4/79) من نفس الاتفاقية.

(4) المادة (2/79) من نفس الاتفاقية.

و مع ذلك يحق للدولة الساحلية وضع شروط على كيفية وضع الكابلات و خطوط الأنابيب التي تضعها الدول الأخرى. و لكن دون أن تضع العراقيل في مجال صيانة هذه الكابلات أو الأنابيب⁽³⁾.

كما يحق للدولة الساحلية إتخاذ كافة الإحتياطات اللازمة لمنع التلوث الناتج عن خطوط الأنابيب وخفضه و السيطرة عليه، و ذلك في ضوء الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، و بطبيعة الحال يمتد هذا الحق ليشمل أي نشاط يمارس على الإمتداد القاري يمكن أن ينجم عليه تلوث البيئة البحرية⁽⁴⁾.

الفرع الخامس : بيئة اعالي البحار.

لقد أورد فقهاء القانون الدولي تعاريف متعددة لأعالي البحار تتشابه إلى حد كبير.

بحيث أطلقت على أعالي البحار تسميات : البحار العالية، البحار العامة، البحار المفتوحة، البحار الدولية، و قد عرفت أعالي البحار بأنها " كل أجزاء البحار و المحيطات التي لا تدخل في البحر الإقليمي أو في المياه الداخلية لدولة من الدول و التي يكون للدول الحق في استعمالها على قدم المساواة "⁽¹⁾ و عرفها البعض كذلك بأنها " تلك المنطقة من البحر التي تبدأ في نهاية البحر الإقليمي "في مقابل الساحل، التي تمتد نحو أعلى البحر،⁽²⁾ و يعرفها فريق آخر بأنها " تشمل كل جزء من المحيط يبعد عن خط معين ومسافة معينة من شواطئ الدول "أي الأجزاء التي تأتي بعد المياه الإقليمية للدولة.⁽³⁾

و قد حددت إتفاقية جنيف لسنة 1958 بشأن أعالي البحار مدلول هذه الفكرة فيما نصت عليه في مادتها الأولى من أن تعبير أعالي البحار، يقصد به كل أجزاء البحر التي لا تدخل في البحر الإقليمي أو في المياه الداخلية للدولة "

و يرى الدكتور " محمد طلعت الغنيمي " ان هذه المادة تعرف أعالي البحار بطريق الإستبعاد أي إستبعاد مناطق و أجزاء معينة من البحر و ما يتبقى بعد ذلك يكون من أعالي البحار⁽⁴⁾.

و أيا ما كان الأمر فإن الحكم الذي تضمنته المادة الأولى من إتفاقية جنيف لسنة 1958 المشار إليها قد جاء قاطعا لكل خلاف يمكن أن يثور في شأن تعريف أعالي البحار، و ما يعد من البحار، موصوفا بهذا الوصف. و ما لا يعد كذلك.

فمن ذلك أن المياه التي تعد مياها داخلية أو وطنية لا تدخل في مفهوم إصطلاح أعالي البحار، حتى و لو كانت مياها مالحة و كذلك الشأن بالنسبة لمياه البحار الإقليمية و المنطقة الإقتصادية الخالصة و المياه الأرخيبيلية فإنها لا تدخل كذلك في مدلول فكرة أعالي البحار⁽⁵⁾.

و قد ظهرت بعد إتفاقية جنيف لعام 1958 اتجاهات حديثة استهدفت وضع تنظيم دولي شامل لكافة موضوعات قانون البحار بحيث يكون هذا التنظيم مواكبا للتطورات المعاصرة التي برزت بعد عقد هذه

(1) جمال ندا، قانون البحار الجديد و المصالح العربية، المنظمة العربية للتربية و الثقافة و العلوم معهد البحوث و الدراسات العربية، القاهرة، سنة 1977، ص: 123.

(2) محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في ابعاده الجديدة، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1998، ص: 162.

(3) جمال ندا، المرجع السابق، ص: 124.

(4) جمال ندا، نفس المرجع، نفس الصفحة.

(5) جمال ندا، نفس المرجع، ص: 125.

(6) صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة سنة 2002، ص: 797.

* تعد المياه الأرخيبيلية من ابتكارات إتفاقية قانون البحار لعام 1982م، و المادة 47 من الإتفاقية، أجازت للدولة الأرخيبيلية أن ترسم خطوط أساس أرخبيلية مستقيمة تصل بين أبعد الجنوبيين الشعب المنقطعة الإنغمار في الأرخيبيل. و الدولة الأرخيبيلية تمارس سيادتها على المياه الواقعة داخل خطوط الأساس الأرخيبيلية بموجب المادة 49 من الإتفاقية، و كذلك المجال الجوي الممتد فوقها و أرضية المياه الأرخيبيلية و المعابر الموجودة فيها. ورد هذا في: صوفيا شراد، المرجع السابق، ص: 36.

الإتفاقية، و قد ظهر ذلك بوجه خاص في القرار رقم 3029 الذي أصدرته الجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ 18 ديسمبر 1973 في دورتها العادية (27) في شأن دراسة الموضوعات المتعلقة بقانون البحر، مستهدفة من ذلك التوصل إلى وضع إتفاقية عالمية تنظم كافة الجوانب المتعلقة بهذا الموضوع وبعد أن استبان عدم ملائمة الأحكام التي تضمنتها إتفاقيات جنيف الأربع لسنة 1958 للتطورات و المتغيرات الدولية الحديثة في هذا المجال.

و كان آخر تلك الإتجاهات و ذلك الصراع الفكري، بخصوص تحديد واستقرار الوضع القانوني للمجال البحري المسمى (أعالي البحار) ظهور إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 و التي عرفت من خلال مادتها (86) على أن المقصود بـ " أعال البحار " هي: " جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الإقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية. " (6)

لقد أتت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بمجموعة من المبادئ التي تشكل في مجموعها النظام القانوني الذي يحكم قاع أعالي البحار و باطن ترتبته فيما وراء حدود الولاية الإقليمية للدول الساحلية، حيث أن مبدأ حرية أعالي البحار أو البحر العالي قد أصبح مبدأ مسلماً به، بمعنى أن النظام القانوني لهذه المياه الدولية يحكمها مبدأ حرية أعالي البحار، وفقاً لنص المادة 89 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، فإنه لا يجوز لأي دولة أن تدعي إخضاع أي جزء من البحر العالي لسيادتها الإقليمية و يترتب على ذلك أن الدول المختلفة الساحلية منها و غير الساحلية تتمتع بحريات معينة و مسموح بها بموجب القانون الدولي العام و البحث العلمي (1) هذه الحريات وردت في المادة 87 من الإتفاقية، و هذا يعتبر تطور هام بالنسبة لإتفاقية جنيف لعام 1958.

1- حرية الملاحة(2): تعتبر هذه الحرية من أقدم الحريات و أهمها المعترف بها لسفن كافة الدول سواء كانت من الدول الساحلية أو غير الساحلية او من الدول التي لا تقع على سواحل البحر (3) بل و يمكن القول أنها الأساس في ممارسة الحريات الأخرى، ذلك أن الصيد أو مد الأسلاك و الأنابيب البحرية لا يأتي الا عن طريق استخدام السفن التي تجوب هذه البحار.

و قد وضعت إتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن أعالي البحار المبدأ العام في شأن ممارسة هذه الحرية، حينما نصت في مادتها الرابعة على ما يلي: " لكل دولة -شاطئية كانت أو غير شاطئية- الحق في أن تسيّر سفناً في أعالي البحار ترفع علمها " كما نصت كذلك على أن:

2- حرية الصيد: الصيد في أعالي البحار مباح و مكفول لجميع الدول كنتيجة لمبدأ هذه البحار (4) فالقاعدة العامة هي حرية الصيد في أعالي البحار شريطة الا تؤدي ممارسة الدول لهذه الحرية إلى التعدي

(1) محمد سعيد الدقاق، مصطفى حسين، المرجع السابق، ص:337.

(2) جمال نداء، المرجع السابق، ص: 152.

(3) أنظر المادة (4) من إتفاقية جنيف لعام 1958 و كذا المادة (90) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، أنظر كذلك في هذا، صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي، المرجع السابق، ص:800.

(4) أنظر المادة (2) من إتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958.

(5) لقد استحدثت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار احكاماً هامة لتنظيم الصيد في أعالي البحار، و هو ما نجده في المواد من 116 إلى 120.

(6) جمال نداء، المرجع السابق، ص: 156.

(7) صوفيا شراد، المرجع السابق، ص: 39.

(8) صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص:799.

على حقوق غيرها من الدول و حرمان السفن التابعة لها من الصيد (5) في هذه البحار أو استخدام الوسائل التي قد تؤدي إلى انقراض الثروات الحية فيها(6)

3- حرية مد الأسلاك و الأنابيب في جوف البحار العالية:(تحت سطح البحر) تستطيع أي دولة إلقاء أسلاك البرق و الهاتف و مد خطوط الأنابيب في جوف البحر العالي. و الملاحظة ان هذه الحرية معترف بها منذ امد بعيد بموجب معاهدة باريس في 14 فيفري 1884 و قررت فرض عقوبات معينة على إتلافها عمد أو بإهمال ثم أكدت معاهدة جنيف هذه الحرية و سارت معاهدة الأمم المتحدة على ذات المنهج(7).

4- حرية البحث العلمي(8) : نصت المادة (87) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على حرية البحث العلمي في أعالي البحار، لكنها حددتها بأحكام الجزء السادس من ذات الإتفاقية وهو الجزء الخاص المتعلقة بالجرف القاري التي تتمتع الدول الساحلية بشانه بمجموعة من الحقوق السالفة و التي قد تحد من حرية البحث العلمي للدول الأخرى. أما القيد الثاني على هذه الحرية فهي متعلقة بأحكام الجزء الثالث عشر من ذات الإتفاقية الخاصة بالقواعد المنظمة للبحث العلمي فيما يتعلق بتحديد من صاحب الحق فيه و القواعد الكفيلة بتشجيعه و كيفية ممارسته(1).

5- حرية اقامة الجزر الصناعية : في نفس المادة المقررة لحرية البحث العلمي المادة (2) نجدها تقرر حرية إنشاء الجزر الصناعية و غيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون الدولي مع مراعاة أحكام الباب السادس الخاص بالجرف القاري للدولة الساحلية.

6- حرية التحليق فوق البحر العالي : تعني حرية الطيران أن حرية الدول في أن تحلق الطائرات و المركبات التابعة لها سواء في ذلك الطائرات العامة أو الطائرات التجارية والخاصة في الأجواء التي تعلو أعالي البحار و على أي إرتفاع يمكنها الوصول إليه و لا تنقيد في ذلك إلا بقوانين و تعليمات الدولة التي تتبعها و بأحكام الإتفاقيات الدولية المبرمة بهدف تأمين سلامة الطيران. فهذا الفضاء الذي يعلو هذه البحار لا يخضع و لا يمكن أن يخضع لسيادة دولة ما فمن ثم تقرر هذه الحرية دعما لروابط الإتصال بين الدول و تحقيقا لصالح التجارة الدولية(3).

إلا أن هذه الحريات ورد بشأنها مجموعة من القيود و التي تتمثل :

*مقاومة الإتجار بالرقيق : و هو حق يتم منحه لمختلف الدول التي تتم مباشرته من أعالي البحار و يتضمن هذا القيد إجراء التفتيش و الحجز، أما بالنسبة للإختصاص القضائي فإنه ينعقد للدولة التي ترفع السفينة محل التفتيش علمها، و قد جاء النص على ذلك في المادة 99 من اتفاقية 1982، كما نصت المادة 110 على منح كافة السفن الحرية أي كانت جنسيتها إختصاص ضبط السفن التي تعمل في تجارة الرقيق(4).

*مقاومة أعمال القرصنة : و هو حق تبادلي يتم إقراره لأجهزة أمن وقضاء الدول من أجل مواجهة أعمال اللصوصية البحرية، و هي تلك الأعمال التي تتطوي على ممارسة أفعال عنف لتحقيق أغراض شخصية

(1) صوفيا شراد، نفس المرجع، ص: 39.

(2) المادة (87) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، سنة 1982.

(3) جمال ندا، المرجع السابق، ص: 159.

(4) محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي، الجماعة الدولية، ج 1 دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، سنة 1996 ص: 349

لذا فإن أعمال العنف التي ترتكب لتحقيق أهداف سياسية لا تتدرج تحت نطاق أعمال القرصنة طبقاً للمادة 101 من الإتفاقية الجديدة⁽⁵⁾. أي إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982.

* حق المطاردة المستمرة (المطاردة الحثيثة): وهو حق يتم منحه للدول الساحلية إذا توفرت الأسباب المقبولة لممارسة هذا الحق ويتوفر ذلك لدى ارتكاب سفينة أجنبية عملاً يهدد خرقاً لأحكام قوانين الدول الشاطئية إذا تم ذلك في مياهها الداخلية أو الإقليمية أو المناطق الأخرى الخاضعة لرقابتها - المنطقة الاقتصادية و المنطقة المتاخمة - و بمقتضى حق المطاردة فإن للدولة الشاطئية أن تقوم بضبط السفينة المخالفة، و تفرض العقاب عليها، و أن تستمر في مطاردتها من البحر العالي إلا إذا دخلت السفينة البحر الإقليمي للدولة التي تتبعها أو لدولة أخرى ثالثة. و يشترط لصحة ممارسة التتبع أن تكون الدولة التي وقعت المخالفة في مياهها قد بدأت مطاردة السفينة أبان تواجدها في المناطق المذكورة، و ألا تبدأ في تتبعها بعد أن تكون السفينة قد خرجت من هذه المناطق إلى البحر العالي و قد نصت على ذلك إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في م (111) كما ان حق المطاردة المستمرة مسلم به فقها و قضاء⁽¹⁾.

*قمع البث الإذاعي المصرح به : الذي نصت عليه الإتفاقية في المادة (109) على أن: " تتعاون جميع الدول في قمع البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار.....و بناءً عليه فيجوز القبض على أي شخص يعمل في البث الإذاعي (الصوتي أو التلفزيوني) غير المصرح به أو أن تحجز أية سفينة مستخدمة في هذا الغرض و ان تضبط أجهزة الإرسال الإذاعي⁽²⁾.

المطلب الثاني : مصادر تهديد البيئة البحرية

سنعالج من خلال مطلبنا هذا أهم مصادر تهديد البيئة البحرية بحيث، تكون بداية الدراسة بالمصادر الأرضية او البرية، بإعتبارها أقدم مصادر التلوث البحري، نكشف و من خلاله كذلك عن أخطر مصادر تلوث البيئة البحرية و هو التلوث النفطي أو الزيتي و الذي سنبين كيف يكون مصدراً ملوثاً للبيئة البحرية، كما أن مختلف النشاطات المختلفة التي تقام على مستوى قاع البحر تعتبر من المصادر الخطيرة و التي تلحق إضراراً جسيماً بالبيئة البحرية لذلك سنخصص لها جانباً من الدراسة لتوضيح ذلك، كما أننا سنتناول مصدر آخر من مصادر تلويث البيئة البحرية و هو التلوث النووي أو ما يطلق عليه بالتلوث الإشعاعي. كما أن الإفراط في استغلال البيئة البحرية يعتبر كذلك من مصادر تهديد البيئة البحرية لما ينجر عنه من استغلال و استنزاف للثروات البحرية و هو ما سنكشف عنه من خلال الفروع الآتية.

- الفرع الأول: التلوث من مصادر بريّة (أرضية).
- الفرع الثاني: التلوث النفطي (التلوث بالزيت) .
- الفرع الثالث: التلوث الناجم عن أوجه النشاط المتعلقة بقاع البحار.

(5) محمد سامي عبد الحميد، المرجع السابق، ص: 341

* و حتى يمكن القول بأنه ثمن قرصنة بالمعنى القانوني السليم لا بد من توافر ثلاثة شروط و هي:

- 1- شروط يتعلق بهوية العمل و القائمين به على أن تكون غير مشروعة و موجهة ضد الأشخاص أو الأموال.
 - 2- شرط مكاني، و هو أن تقع الأعمال سالفة الذكر في البحر العالي أو في مكان آخر لا يخضع لسيادة أي من الدول بإستثناء ما يقع من أعمال العنف غير المشروعة في البحر الإقليمي أو البحر الداخلي لأحدى الدول مهما كانت شخصية القائمين بهذه الأعمال و يصرف النظر عن أهدافهم.
 - 3- شرط يتعلق بالباعث أو الغاية أي أن تكون بغرض تحقيق منفعة مادية خالصة للقائمين بها بإستثناء ما يقع في البحر العالي من أعمال العنف غير المشروعة استهدافاً لتحقيق غاية سياسية معينة واضحة لا تحتمل الشك.
- ورد هذا في المرجع السابق، محمد سامي عبد الحميد، ص: 340 إلى 343.

- الفرع الرابع: التلوث النووي (الإشعاعي).
- الفرع الخامس: الإفراط في استغلال البيئة البحرية.

الفرع الأول: التلوث من مصادر برية (أرضية).

تعد المصادر الأرضية من أقدم مصادر التلوث التي أثرت و تؤثر على البيئة البحرية، فقد إعتاد الإنسان منذ القدم على صرف مخلفاته في البحار سواء تم ذلك بشكل مباشر أو بطريق غير مباشر. و يمكن تعريف هذا النوع من التلوث بأنه:

"التلوث الناجم عن التصريف في الأنهار و المنشآت الساحلية أو مخارج المجاري أو الناجم عن مصادر أخرى واقعة في ترابها(1) " سواء كان هذا المصدر من اليابسة أو من منشآت صناعية . ان التلوث البحري من مصادر برية، يشكل العبئ الأكبر و الخطر الحال الذي يهدد البيئة البحرية، حيث أن أكثر من ثلاثة أرباع التلوث الذي يدخل محيطات العالم يأتي من مصادر برية، و في هذا الصدد تشير بعض الدراسات إلى أن ما يصل المحيط من ملوثات نابعا من مصادر أرضية يمثل (77%) من جملة الملوثات(2) و أمام هذا الوضع الخطير بات من الضروري الإهتمام بمكافحة هذا النوع من الملوثات، فظهرت قواعد مكافحة هذا النوع من التلوث لأول مرة سنة 1974 وذلك من خلال اتفاقية باريس في: 04 جوان من عام 1974 .

كما تطرقت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 للتلوث من مصادر برية، نصت على أن " : تتخذ الدول منفردة او مشتركة حسب الإقتضاء جميع ما يلزم من التدابير المتمشية مع هذه الإتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه أيا كان مصدره " (3).

كما نصت أيضا على أن " تتخذ الدول جميع ما يلزم من التدابير للإقلال إلى أبعد حد ممكن إطلاق المواد السامة أو الضارة أو المؤذية و لسيمها منها المواد الصامدة، من مصادر البر أو الجو أو خلاله أو عن طريق الإغراق " (4) و يمكن حصر مصادر التلوث من مصادر برية حسب المادة (207) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 إلى ملوثات:

أ - ذات منشأ منزلي.

ب - ذات منشأ صناعي.

(1) محمد سامي عبد الحميد، نفس المرجع، ص: 350.

(2) لقد نصت المادة 109 على أن:

البحث الإذاعي غير المصرح به يعني إرسال الإذاعات الصوتية أو التليفزيونية من سفينة أو منشأة في أعالي البحار بنية استقبالها من عامة الجمهور بما يخالف الأنظمة الدولية، على أن سنتنى من ذلك إرسال نداءات الإستعانة.

و لقد استهدفت هذه المادة من وراء هذا النص، قمع هذه الظاهرة و ضمان توقيع العقاب على الفاعلين لها، بأن قررت الولاية و الإختصاص لدولة عام السفينة، أو دولة تسجيل المنشأة أو الدولة التي يكون الشخص من رعاياها، أو أي دولة يمكن استقبال البث فيها، أو يشكل هذا البث تشويشا على اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها.

ورد هذا في، صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: 811.

(1) أنظر المادة (1) من بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد (51) الصادرة في 11 ديسمبر 1982.

(2) محمد عبد الله نعمان، المرجع السابق، ص: 37.

(3) أنظر المادة (194) الفقرة (1) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982

(4) أنظر المادة (194) الفقرة (3) و (5)

أ - الملوثات ذات المنشأ المنزلي : هذه الملوثات على نوعين:

1- التلوث المرئي الضخم : تعود اسباب هذا النوع من الملوثات إلى النفايات المختلفة الأحجام برميتها الإنسان مباشرة في البحر المعتبر سلة مهملات (كرتون، علب معلبات، ورق، بلاستيك و غيرها...) هذا النوع هو الذي يظهر للعين المجردة و الذي يتحدث عنه الإنسان العادي، عندما يتحدث عن أنواع التلوث لأنها مرئية و قبيحة و واضحة نوعا ما.

2- التلوث الجرثومي المجهري : هذا النوع من الملوثات تعتبر الأكثر خطرا يمكن التنبؤ بها دون

مشاهدتها و هذه الملوثات مصدرها أصلا المياه المبتذلة في المنازل و التي تحمل معها براز الإنسان و الحيوان المنقل بالجرائيم، و التي بواسطة شبكات المجاري تصل إلى البحر، إما مباشرة بالصب أما غير مباشرة عن طريق الأنهار الساحلية⁽¹⁾.

ب - الملوثات ذات المنشأ الصناعي : و هي كذلك على نوعين:

1- التلوث الكيميائي.

2- التلوث الحراري

1- التلوث الكيميائي : و يقصد به التلوث ببعض المواد الكيميائية⁽²⁾ التي ظهرت خلال السنوات الأخيرة

نتيجة الثورة الكيميائية التي شهدتها العالم ورغم أن استعمال هذه المواد كان لأغراض منزلية و صناعية إلا أنها حملت في نفس الوقت أخطارا جديدة نظرا لأن هذه المواد وجدت طريقها للبيئة. نتيجة هذه الإستعمالات و التخلص من نفاياتها بطريقة غير سليمة، و يزداد الأمر صعوبة و خطورة عند تسرب هذه المواد إلى البيئة البحرية، كما تدل الدراسات على أن حوالي (10) مليون طن من هذه المواد الخطرة و السامة تدخل البيئة سنويا باعتبارها بقايا غير مرغوب فيها⁽³⁾.

(1) Gérard Bellon et Jean Marie Pérés, **la pollution des mers**, que sais-je, presses universitaires de France. 1974. p : 12

(2) عبد القادر رزيق المخادمي، **التلوث البيئي مخاطر الحاضر و تحديات المستقبل**، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، سنة 2000، ص: 95.

(3) أحمد اسكندر، المرجع السابق، ص: 46.

2- التلوث الحراري : يحدث هذا النوع من التلوث من المصانع المقامة على الشاطئ و التي تستعمل المياه في تبريد محركاتها و تلقى بمياه ساخنة في البحر او النهر فترتفع درجة حرارة هذا الماء على الدرجة المثلى و يؤدي هذا إلى تناقص كميات الأوكسجين المنحل في الماء و بالتالي تزداد نسبة تنفس الحيوانات، و إن ارتفاع درجة حرارة المياه و تناقص الأوكسجين هو ممكن الخطر على الحياة البحرية. فإذا ما وصلت درجة الحرارة إلى 30° - 35° تموت اعداد كبيرة من الحيوانات المائية. و في هذا الصدد يشير تقرير مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة و التنمية لسنة 1992 ، إلى ان القرنين الماضيين تناقص عدد من الطيور و الزواحف و الثدييات البحرية⁽¹⁾

و خلاصة كل ما تقدم نقول بأن: التلوث من مصادر برية، حقيقة هو من اخطر الملوثات و أصعبها و الحديث عنها كثير، إلا أننا حصرناها في بعض النقاط الهامة و التي يمكن من خلالها فهم هذا المصدر من الملوثات، لننتقل إلى العنصر أو المصدر الموالي.

الفرع الثاني : التلوث النفطي (التلوث بالزيت) .

يعتبر التلوث النفطي من أكبر الملوثات و أشدها خطورة على البيئة البحرية بصفة عامة، فيعتبر من المشكلات الهامة التي تواجه المجتمع الدولي بأسره، بما لذلك من انعكسات و تأثيرات ضارة على البيئة البحرية نفسها و على مصادر المتعاملين فيها.

و تتعدد الأسباب التي تؤدي إلى تلوث مياه البحار بالنفط، إلا أن أغلبها يأتي من السفن و خاصة السفن المتكفلة بنقل المحروقات ذلك أن أكثر من نصف تجارة العام المحمولة بحرا تتكون من هذه المادة بوصفها من اكبر مصادر تلويث البيئة البحرية سواء بصورة عمدية او عرضية خاصة عند وقوع حوادث لهذه الناقلات. و بهذا يتسرب النفط بكميات هائلة إلى البحر محدثا بذلك أضرارا و اخطارا لا يمكن تفاديها في غالب الأحيان أو حتى التقليل من خطورتها و شدتها.

لهذا سنعالج في هذا الفرع السفن كمصدر لتلوث البيئة البحرية و نحاول معرفة مصير الملوثات النفطية التي تتسرب إلى البحر. و يكون هذا على النحو الآتي:

أولا /السفن كمصدر للتلوث البحري.

و بما أن السفن تعتبر من أهم مصادر تلوث البيئة البحرية، و قبل الخوض في هذا الموضوع، نعرف أولا السفينة.

(1) محمد عيد الله نعمان، المرجع السابق، ص: 36.

عريف السفينة: يعرف البعض السفينة بأنها:

"منشأة تستخدم في السير في البحر"، كما يعرفها البعض الآخر: "بأنها كل عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وجه الإعتياد، و يثبت لها هذا الوصف من تخصيصها بالملاحة المذكورة"⁽¹⁾ أما اتفاقية برشلونة و الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن و الطائرات، فتتص على ما يلي: يقصد بـ " السفن " المراكب التي تسير فوق الوسائد الهوائية و المراكب العائمة، سواء كانت ذاتية الحركة أم لا، وكذلك الأرصفة و المنشآت البحرية و معداتها " ⁽²⁾

أما المادة الأولى من اتفاقية لندن لعام 1954 و الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث بالمحروقات . تعرف السفينة بأنها:

"أية سفينة من أي نوع تعبر البحار بما في ذلك الوحدات العائمة أثناء قيامها برحلة سواء كانت تسيير بآلاتها أو كانت تقطرها سفينة أخرى "

و ناقلة النفط هي السفينة التي يكون فيها الجزء الأكبر من القسم الخاص بشحن البضائع قد بنى وخصص لغرض نقل البضائع السائلة سائبة (صب) و التي هي في الوقت الحاضر لا تحمل بضائع غير النفط. كما نجد المادة الأولى من اتفاقية بروكسل الخاصة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات في فقرتها الأولى، قد تعرضت إلى تعريف السفينة بأنها:

"كل مركب كبير أو آلية بحرية مهما كانت، تتقل فعلا محروقات مشحونة جزافا كحمولة "أما الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ماربول (Marpol) و بعد ان لاحظت أن اتفاقية عام 1954 و تعديلاتها لم تعد تكفي لمواجهة التلوث البحري بسبب تزايد كميات النفط التي يتم نقلها عبر البحار فقد أخذت في المادة (2) فقرة (4) بمفهوم أوسع للسفينة بحيث يشمل:

"أي سفينة من أي نوع كان تعمل في بيئة بحرية و تحمل القوارب الزلافة، و المركبات ذات الوسائ الهوائية و الغواصات و الطافيات و المنصات المثبة أو الطافية"
كما عرفها التقني البحري الجزائري بأنها: ⁽³⁾

"تعتبر سفينة بعرف هذا القانون، كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة إما بوسيلتها الخاصة و إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"
و من خلال هذه المادة يتضح لنا أن المشرع الجزائري قد توافر أحد الشرطين لإضفاء وصف السفينة على منشأة:

1- إما قيام العمارة أو الآلية العائمة بالملاحة البحرية : و منه فإن المنشأة البحرية تكتسب وصف السفينة بغض النظر عن تخصيصها أثناء البناء، فلو أن عمارة أو آلية عائمة بنيت لتكون مستشفى أو فندق عائم دون مغادرتها للميناء ثم حول إختصاصها لإقامة الملاحة البحرية على وجه الإعتاد، فانما تصح سفينة ه تخضع بالتالي لأحكام القانون البحري و هذا الشرط هو الذي يميز السفينة عن المنشأة الأخرى التي تطفو فوق الماء و لا تستطيع ان تقوم بالملاحة البحرية مثل : "الأرصفة العائمة أو الطائرات العائمة لكن متى قامت هذه المنشآت

(1) محمد سمير الشقاري، القانون البحري، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة 1987، ص: 46.

(2) أنظر المادة (3) من اتفاقية برشلونة الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن و الطائرات لسنة 1976

(3) أحمد اسكندر، المرجع السابق، ص: 73.

بالملاحة البحرية بصفة معتادة تكتسب وصف السفينة طالما تقوم بالملاحة البحرية بغض النظر عن طريقة بناءها أو وسيلة دفعها.

2- إما تخصيص العمارة أو الآلية العائمة للملاحة البحرية: تكسب المنشأة البحرية وصف السفينة دون أن تقوم بالملاحة البحرية إذا كان تخصيصها أثناء البناء للملاحة البحرية، و منه فإن المنشأة البحرية تعتبر سفينة و هي في ورشة البناء من لحظة تمام بنائها.
إن الزيادة في عدد ناقلات النفط، أثر سلبا على البيئة البحرية لما تفرغه هذه السفن من مخلفات في البحر (1).

وبعد هذا التعريف الذي اعطي للسفينة نكمل الدراسة لمعرفة كيف هي مصدر للتلوث البحري

إن مصدر التلوث من السفن يتخذ مظهرين و ذلك راجع لإختلاف الواقعة بحيث أنه:

1- هناك تلوث من السفن دون ناقلات النفط.

2- تلوث من السفن ناقلات النفط.

1- يمكن أن يتأتى من الأسباب التالية: (2)

أ - الزيوت المتأتية من قاع غرفة الآلات .

ب - المياه الملوثة بالمحروقات و المتأتية من عنابر الوقود و التي كانت مليئة بالنفط

ج - مخلفات المحروقات المتأتية من آلات الضخ و التصفية و التدفئة و العوازل...الخ

د - تسرب ناتج من عيوب في هياكل السفن.

هـ - الرمي الناتج بسبب إنقاذ أو حماية الحياة البشرية.

2- التلوث الناتج من السفن ناقلات النفط. يمكن أن يتأتى من الأسباب التالية:

أ - التلوث الناتج عن التفريغ المستعمل لمياه الإتران (الصابورة) التي تحملها ناقلات النفط عند مبارحتها

ميناء التفريغ متجهة إلى موانئ الشحن بهدف حفظ توازنها حيث تتخلص الناقلات من تلك المياه المحملة ببقايا النفط في أعلى البحار و هذا عند إقترابها من ميناء الشحن (3).

ب - عند انسكاب النفط بكميات هائلة، كما في حالات تصادم السفن و ناقلات النفط و قد حصل هذا إثر

وقوع بعض الحوادث المروعة بسبب عجز المساعدات الملاحية، و الإرشاد و سوء الأحوال الجوية و المناخية

و الإهمال و عدم الحيطة في قيادة السفن أو تزام حركة المرور البحري

كما يمكن أن يتم بسبب جنوح ناقلات النفط الضخمة (4).

و في هذا الموضوع الكثير من الأمثلة التي تعتبر حقيقة كوارث بحرية خطيرة أثرت على البيئة الحرة

بشكل كبير و كانت لها انعكاسات سيئة على البيئة بصفة عامة و على البيئة البحرية بصفة خاصة و يكفي أن

نذكر بعض الحوادث:

(1) أحمد اسكندر، نفس المرجع ، ص: 77.

(2) مصطفى عبد التواب، و معوض عبد التواب، جرائم التلوث من الناحية القانونية و الفنية منشأة المعارف الإسكندرية 1986، ص: 406.

(3) راجع ما يتعلق بشروط بناء السفن و تجهيزها بصهاريج لمياه الإتران اللائحة رقم 15 من الملحق الأول لإتفاقية ماريول 78/73 لمنع التلوث من السفن

(4) أحمد اسكندر، المرجع السابق، ص: 84.

حادثة السفينة(توري كانيون) وهي ناقلة لبيبرية كانت تحمل على متنها 119000 طن من البترول أو (880) ألف برميل من النفط الخام الكويتي و اصطدمت في 18 مارس 1967 بالسواحل الفرنسية البريطانية و تحطمت في بحر الشمال حيث تسرب منها (60) ألف طن و غطى مساحة بطول (35) ميل و عرض (18) ميل بحري .و نتج عنه هلاك آلاف الطيور البحرية و موت كميات هائلة من الأسماك، و تلف الشواطئ الإنجليزية و الفرنسية و قدرت تكاليف تنظيفها فقط بأكثر من ثمانية ملايين دولار⁽¹⁾. و كذلك غرق الناقله (أما كوكاديز) و تحطمها أمام السواحل الإنجليزية الفرنسية، و انتشار حمولتها من النفط الخام في بحر الشمال، و انفجار أبار النفط في خليج المكسيك.

ج - و التلوث بالنفط لا يحصل فقط بالتصادم بين السفن و غير ذلك من الكوارث البحرية، و لكن يكون أيضا بسبب الطرح و تفريغ السفن لحمولتها في البحر عندما يحصل عطل فني فتلجأ إلى تخفيف حمولتها من النفط في البحر لتواصل الرحلة بسلام.

- كما يكون التلوث من النفط عند تفريغ مياه غسيل أحواض السفن في البحر، و سبب ذلك راجع إلى أن عملية تنظيف الناقلات تهدر الكثير من وقت الناقلات و البواخر لذلك تضطر العديد من ربانة السفن القيام بأعمال التنظيف في أعالي البحار بدلا من الإنتظار الطويل لمدة أيام أمام المراكز القليلة القادرة على معالجة خليط النفط و المياه المتبقية التي يجب تفريغها من خزاناتها الأمر الذي يؤدي إلى تلوث مياه البحر⁽²⁾،

و من أسباب التلوث بالنفط أيضا الجزر الصناعية التي تقام في البحر لإستخراج النفط من اعماق البحر و هذه نتيجة طبيعية لإعتماد العالم على البترول لإشباع حاجاته المتعلقة باستخدامات الطاقة⁽³⁾ ، الشيء الذي أدى بأغلب الدول إلى البحث و التنقيب على النفط و استخراجها من أعماق البحر في مياهها الإقليمية و جرفها القاري.

و هذا يستلزم حفر الآبار و القيام بعمليات الإنتاج و في هذه الحالات تكثر جدا حالات تسرب النفط و الغاز إلى الماء سواء بالإهتمام أو بعدم إمكانية التحكم فيه بشكل كامل⁽⁴⁾. و كذلك فإن عمليات نقل البترول من الدول المنتجة إلى المستهلكة قد أدت إلى تسرب كميات هائلة من البترول إلى البحار سنويا.

و نشير هنا بأن عملية استخراج النفط من البحر يستلزم القيام بأنشطة أخرى ذات علاقة كونت سببا آخر في زيادة التلوث البحري، منها إنشاء المنصات البحرية لخدمة حاملات النفط، و إقامة مستودعات التخزين، و مد خطوط انابيب النفط الغاز المسال و غير ذلك من الأنشطة الإقتصادية الأخرى التي تلوث البحر .

ثانياً/مصير الملوثات النفطية المتسربة للبحر.

عند تسرب النفط إلى البحر، يبدأ في الإنتشار الفوري و الإمتداد في صورة طبقة رقيقة قد تكون دقيقة جدا في سمكها، و هذا طبعا طبقا لنوعية النفط و درجة لزوجته، كما تتحرك البقعة الزيتية المتكونة في الموقع الذي

(1) أحمد عبد الكريم سلامة، التلوث النفطي و حماية البيئة البحرية، مجلة الجمعية المصرية للإقتصاد السياسي و الإحصاء و التشريع، القاهرة سنة 1992، ص: 13.

(2) الجيلاني عبد السلام ارحومة، المرجع السابق، ص: 148.

(3) الجيلاني عبد السلام ارحومة، نفس المرجع، نفس الصفحة.

(4) الجيلاني عبد السلام ارحومة، نفس المرجع ، نفس الصفحة.

تسربت فيه بطريقة تعتمد على عوامل كثيرة منها طبيعة النفط و نوعيته و أحوال البحر البيئية مثل درجة الحرارة و سرعة الرياح و اتجاه الموج.

كما انه و بمرور الزمن يمكن أن تتبخر بعض المكونات النفطية طبقا للظروف الجوية و هذا ما يؤدي إلى خفض كمية النفط العائم منتقلا إلى المناطق الأرضية بواسطة الرياح مسببا أضرار بالغة بالممتلكات و المحاصيل و الحياة⁽¹⁾

كما يمكن أن تتحول المواد النفطية إلى قطرات صغيرة جدا و من شرة أو مختلطة في مياه البحر. كما يمكن لبعض الحيوانات المائية أن يكون لها القدرة على امتصاص النفط في الماء. و قد يصبح النفط أيضا المتبقى في المياه أكثر لزاجة و تزداد كثافته و قد يختلط ببعض المواد مكونا ما يعرف بالرغوة الزيتية، و قد تختلط بعض المواد البحرية بهذه الرغوة مما يؤدي الي زيادة في كثافتها، و ما يؤدي إلى سقوطها إلى قاع البحر و هكذا يختلط برواسب القاع.

و قد تدفع الأمواج هذه البقع النفطية العائمة إلى الشواطئ متغلغلة داخل الشقوق بين الصخور أو داخل طبقات الرمال، و من ثم يقذف الموج بطبقات الرمال فوق طبقات النفط على الشاطئ فتدفنه مكونا بذلك طبقات متتالية من النفط و الرمل أما النفط الممتزج بأجسام معدنية أو نباتية فإنها تتحول بفعل إنتظام الأمواج على الشاطئ إلى كرات أو كتل أسفلتية⁽²⁾. إن كل هذه الأضرار التي يمكن أن يحدثها تسرب النفط من السفن أو أي مصدر آخر إلى البيئة البحرية، دفع بالإختصاصيين إلى التفكير الجدي بطرق جديدة لإيقاف انتشار هذه البقع النفطية و محاولة إحتوائها، و من هذه الطرق إستعمال المواد الماصة و المواد الكيماوية. و التنظيف الميكانيكي، و كذا استعمال الميكروبات الآكلة للنفط⁽³⁾.

الفرع الثالث: التلوث الناجم عن أوجه النشاط المتعلقة بقاع البحار⁽⁴⁾

إن التوسع في عمليات استكشاف و استغلال حقول النفط البحرية أدى إلى وقوع حوادث تسرب للنفط أثرت على البيئة البحرية في مناطق الحفر. و كذا المناطق المجاورة منها.

نذكر على سبيل المثال أنه في عام (1969) و بينما كانت تجري عمليات استخراج النفط من حقل بحري خارج المياه الإقليمية كولاية كاليفورنيا الأمريكية حدث تصدع للبئر و أثناء إه

كبيرة بلغت خلال الأحد عشر يوما الأولى حوالي (15) ألف طن و غطت مساحة قدرها (90) كيلومترا مربع من سواحل كاليفورنيا، و أثرت على صلاحية مياه البحر للإستحمام، و قضت على ثروته السمكية، كذلك في أبريل من عام 1977 وقع إنفجار في رصيف بحري بحقل أكوفيك براقو (AKOFISK) البحري بالقطاع النرويجي من بحر الشمال، أدى إلى إندفاع النفط على ارتفاع 180 قدما فوق سطح الماء، و لم يتم السيطرة على الحقل و إغلاقه إلا بعد ثماني أيام مما أدى إلى إنسكاب حوالي (22) ألف طن من النفط الخام، انتشرت على مساحة ألف كيلومتر مربع لكنها لم ترتب إضرارا للدولة الساحلية، بسبب تبخر نحو 50% من كمية النفط و تعاون الدول الساحلية لمواجهة الكمية المتبقية⁽¹⁾.

(1) أحمد إسكندر، المرجع السابق، ص: 93.

(2) أحمد إسكندر، المرجع السابق، ص: 93.

(3) معوض عبد الثواب، و مصطفى معوض عبد الثواب، المرجع السابق، ص: 414 و ما بعدها

(4) صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: 889.

و في عام 1983 إصطدمت إحدى الناقلات بالرصيف البحري لحقل النوروز الإيراني بالخليج العربي، فأدى إلى تدفق النفط بكميات كبيرة بلغت حوالي مائة ألف طن لوثت 02 كيلو متر مربع من مياه الخليج، و قد إمتد تأثيرها بفعل التيارات البحرية إلى مساحات كبيرة قدرت بحوالي 36 كيلو متر مربع⁽²⁾. و يمكن حصر اربعة أنواع رئيسية من الأخطار التي تحدث إثر وقوع حوادث من هذه التجهيزات⁽³⁾.

1- الأخطار الناجمة عن انفجارات في أنابيب الحفر و خطوط الأنابيب

2- الأخطار التي قد تتجم عن الخزانات العائمة الموجودة تحت الماء.

3- الأخطار الناجمة عن احتمال تسرب النفط من الآبار، عن طريق الأنابيب الموصلة إلى الشاطئ

و اثناء عمليات الشحن.

4- تسرب النفط لحوادث تصادم السفن بسبب عدم كفاية إضاءة المنشآت المستعملة في أغراض المستعملة

في أغراض كشف واستغلال الموارد المعدنية.

و لقد قدرت نسبة البترول المتسرب من هذه العمليات بحوالي (140) ألف طن سنويا، هذا إلى جانب

التسرب المتأتي من مصانع تكرير البترول و قد قدرت نسبته بحوالي (300) ألف طن سنويا⁽⁴⁾.

و لا يقتصر تلوث البيئة البحرية من أنشطة إستكشاف و استغلال قاع البحار، على التلوث النفطي، ذلك

أن عمليات استخراج المعادن من قاع البحر، تستلزم الحصول على كميات كبيرة من صخور و رمال القاع و

بعد ان تتم معالجتها للحصول على المعادن يعاد القاؤها مرة أخرى إلى البحر، فتلوث مياهه، و تغير من تكوين

القاع و تقضي على ما به من مظاهر المياه البحرية، و تؤدي إلى هجرة الأسماك، و تخل عموما بالتوازن البيئي

في مناطق الحفر و التنقيب⁽⁵⁾.

و نظرا لأن تلك البيئة تدخل في نطاق الحقوق السيادية التي تتمتع بها الدول استغلال مواردها الطبيعية،

و بسبب المخاطر الشديدة التي قد تتعرض لها البيئة البحرية، نتيجة الأنشطة فقد تطرقت إليها اتفاقية جنيف لعام

1958 و الخاصة بالإفريز القاري و ذلك من خلال مادتها الخامسة. كما تعرضت لها اتفاقية البحر الإقليمي

و منطقة الإمتداد القاري في المادة (24) و كذا المادة (34) من اتفاقية اعالي البحار

حيث فرضت هذه الإتفاقية (اتفاقية اعالي البحار)، على الدول اتخاذ الإجراءات الفعالة و وضع قواعد

تستهدف منع تلويث البحار بالمحروقات التي تنتشر بفعل السفن و خطوط الأنابيب، أو تنشأ عن استغلال

و اكتشاف قاع البحر و ما تحت ثراه. كما فرضت اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلويث و المبرمة في

برشلونة في 16 فيفري 1976 و في المادة (7) "على الأطراف المتعاقدة اتخاذ كافة التدابير المناسبة للوقاية من

التلوث الناجم عن عمليات كشف و استغلال الإفريز القاري و قاع البحر و طبقات تربتها الجوفية⁽¹⁾

كما سمحت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 للدول الساحلية بما لها من حقوق سيادية على

قاع البحار في المناطق التي تخضع لسيادتها الإقليمية أو ولايتها كالبحر الإقليمي و المنطقة المجاورة و المنطقة

(1) أحمد اسكندر، المرجع السابق، ص: 69.

(2) بدرية عبد الله لعوضي، النظام القانوني لمكافحة التسرب النفطي من حفل النوروز في الخليج العربي، جمعية حماية البيئة، الكويت سنة 1983، ص: 26

(3) أحمد اسكندر، المرجع السابق، ص: 69.

(4) معوض عبد التواب و مصطفى عبد التواب، المرجع السابق، ص: 407

(5) أحمد اسكندر، المرجع السابق، ص: 69.

الإقتصادية و الإمتداد القاري ان تمارس كافة الأنشطة بشرط الا تترتب على تلك الأنشطة أية اخطار قد تهدد سلامة البيئة(2).

الفرع الرابع: التلوث النووي (الإشعاعي)

(3) التلوث النووي هو أحد الأخطار الجديدة التي تعرض لها الإنسان في النصف الثاني من هذا القرن و يعتبر أخطر الملوثات جميعا لسبب النطاق الجغرافي الكبير الذي يمكن أن يمتد إليه و يجد مصدره في تجارب التفجيرات النووية (4) إضافة إلى الحوادث التي يمكن أن تقع أثناء نقل مواد مشعة أو حوادث تقع لمحطات نووية أو لسفن نووية (5)، كما أن هناك تلوث نووي يجد مصدره من الغبار المتصاعد من التجارب النووية التي مازال بعض الدول يقوم بإجراءها، ينتشر في الهواء و في كل مكان. ثم تساقط بما فيه من مواد مشعة على سطح البحار و المحيطات، و يؤثر بذلك في كيمياء هذه المياه و في الأنشطة البيولوجية التي تدور فيها سواء في المياه السطحية أو المياه العميقة(6).

بالإضافة إلى الأنهار و الاسقاطات الإشعاعية الجوية، و سبب هذا التلوث، هو أن المصانع الذرية تطلق بعد عملية الإحراق كمية من الفضلات في الأنهار مباشرة، و تصب فيما بعد في البحار أو تتجمع هذه الفضلات المشعة في الجو حيث تتساقط فيما بعد بشكل أمطار.

إن التلوث النووي له آثار مدمرة على الإنسان و الحيوان و النبات، فهو يسبب أمراض الدم و أمراض أجهزة الهضم و التناسل و الأورام الخبيثة و تلوث الطحال، و الغدد اللعابية و تشويه الأجنة في بطون أمهاتها، إضافة إلى تلوث المحاصيل و أفساد التربة و إهلاك الحيوانات(7)

الفرع الخامس: الإفراط في استغلال البيئة البحرية يعد الإفراط في استغلال البيئة البحرية من الأسباب الرئيسية أيضا في تلوث البيئة البحرية، فهي قد تعرضت لإستنزاف كبير بسبب شباك الصيد المترامية التي تقوم بتركيبها كبرى شركات الصيد مما ضاعف من الأسماك المصادة إلى أكثر من خمسة أضعاف عما كانت عليه خلال الحرب العالمية الثانية، و أدى ذلك إلى تعرض أنواع كثيرة من الأسماك إلى خطر الإنقراض مثل الحيتان و الدولفين و الفقمه و فرس البحر و القرش(8) و إن إنقراض أي نوع من الأحياء البحرية لاشك سينعكس سلبا على نظم الحياة في البيئة البحرية، هذا ما أدى بالجمعية العامة للأمم المتحدة عام 1991م، للتصويت لصالح الخطر التام بحلول نهاية عام 1992م، لصيد الأسماك بأعالي البحار بإستخدام شباك الجرف الأوقيانوسية و الذي يصيب دون تمييز الأسماك و الرخويات و الطيور و الثدييات، رغم أن مصائد أعالي البحار، لا تمثل سوى خمسة في المائة (5%) من المحصول السمكي العالمي، في حين يقع (85%) من أراضي المصائد بالعالم في حدود مسافة (200) ميلا من الشاطئ، و تعاني هذه المنطقة أيضا من الإفراط في استغلال ثرواتها البحرية(1)

(1) راجع اتفاقية برشلونة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث و المبرمة في برشلونة في 16 فيفري 1976، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية

الديمقراطية الشعبية العدد (5)، الصادر في 29 جاتفي 1980

(2) راجع نص المادة (193) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(3) محمد عبد الله نعمان، المرجع السابق، ص: 34.

(4) الجيلاني عبد السلام ارحومة، المرجع السابق، ص: 149.

(5) أحمد اسكندر، المرجع السابق، ص: 54.

(6) محمد عبد الله نعمان، المرجع السابق، ص: 34.

(7) الجيلاني عبد السلام ارحومة، المرجع السابق، ص: 149.

(8) الجيلاني عبد السلام ارحومة، نفس المرجع، ص: 151.

(1) محمد عبد الله نعمان، المرجع السابق، ص: 38.

الفصل الثاني

النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث
في التشريع الجزائري

الفصل الثاني: النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري

في هذا الفصل سنخصص دراستنا للمنظومة القانونية التي التزمت بها الجزائر في مجال حماية البيئة البحرية مع إبراز لأهم الاتفاقيات التي صادقت عليها وكذا التشريعات الوطنية الداخلية، بالإضافة إلى تحديد الهيئات الخاصة بحماية هذه البيئة و أهم الجزاءات الإدارية التي توقعها الإدارة على مخالفين الإجراءات الإدارية المتعلقة بحماية هذه الأخيرة، كما أننا سنقف من خلال هذا الفصل إلى دور القضاء في الحفاظ على هذه البيئة و حمايتها من التلوث، إلا أنه و قبل هذا يجدر بنا التطرق إلى الجانب التاريخي و الذي نكشف من خلاله مدى اهتمام الجزائر بالشؤون البحرية و ذلك قبل و بعد الاستقلال و كذا نتطرق إلى كيفية تحديد المجالات البحرية الجزائرية و هذا لیتسنى لنا معرفة: هل أن الجزائر قد اهتمت بحماية البيئة البحرية فعلا؟ و بذلت في ذلك الجهود المعتمدة و اللازمة؟ و هل أن هذه المنظومة القانونية قد تم تجسيدها في الواقع؟ هذا ما نكشف عنه من خلال:

- المبحث الأول: لمحة تاريخية عن اهتمام الجزائر بالشؤون البحرية.

- المبحث الثاني: الاتفاقيات الدولية و التشريعات الداخلية التي التزمت بها الجزائر الخاصة

بمنع تلويث البيئة البحرية.

- المبحث الثالث: الجزاءات الإدارية و دور القضاء في حماية البيئة البحرية.

المبحث الأول : لمحة تاريخية عن اهتمام الجزائر بالشؤون البحرية.

يدل الاستقراء التاريخي على أن كل دولة عظمى عرفها التاريخ أقامت ملكها على أساس من القوة البحرية، فكان للبحار دورا كبيرا في تحقيق التطور الإنساني ونشوء الحضارات الإنسانية، وقد اثبت التاريخ استعمال الإنسان للبحار كوسيلة اتصال ومصدر إمداد لثروات سمكية.

وكانت النظرة للبحار في بداية الامر يسودها مبدا الحرية للجميع في الاستعمال والاستغلال، وربما كان السبب الوحيد لهذه النظرة هو عدم ادراك الاهمية الحقيقية للبحار، وبعد مرور حقبة من الزمن ادركت الشعوب الاهمية التي تمتاز بها البحار سواء الاهمية السياسية حيث تعتبر البحار ميدانا للسيطرة وكذلك الاهمية الاقتصادية خاصة في ضوء التقدم العلمي والفني الذي جعل اكتشاف واستغلال الثروات امرا ميسورا كما جعل للبحار نقطة لتقريب مواقف الدول المتعارضة في الكثير من الأحيان في مواضع دولية شتى هذا من جهة ومن جهة ثانية تعد البحار سبيلا للاتصال بين الدول لتحقيق التبادل التجاري والتنمية⁽¹⁾، كما ان ظهور الموارد الحية كالاسماك والموارد غير حية كالمرجان والاحجار الثمينة والمواد البترولية ونتيجة التقدم العلمي والفني وما سيسفر عنه من اكتشافات مستقبلية لقاع البحر من عناصر مهمة للحياة، الاقتصادية، الصناعية والغذائية مما جعل الدول تهتم بموضوع البحار و الدراسات ما زالت جارية و الأبحاث حديثة في أعماق البحار و اللجان القانونية المختصة بالبحار منكبّة على إعداد طرق ووسائل للحفاظ على ثروات البحر و ما سينجر عنه من إكتشاف⁽²⁾.

و على غرار ذلك سنتطرق في هذا المبحث إلى ثلاث مطالب الأول سنتناول فيه تاريخ البحرية الجزائرية قبل الإستعمار و في المطلب الثاني سنتعرض إلى مدى اعتناء الدولة الجزائرية بالبحر بعد الإستقلال من خلال عرض بعض القوانين الخاصة بذلك منذ الإستقلال إلى يومنا هذا. كما أننا سنوضح من خلال هذا المبحث كيفية تحديد المجالات البحرية وفقا للتشريع الجزائري و هذا من خلال المطلب الثالث و يكون هذا كما يلي :

- المطلب الأول: الشؤون البحرية في الجزائر قبل الاستعمار.
- المطلب الثاني: مدى اعتناء الجزائر بالشؤون البحرية بعد الاستقلال.
- المطلب الثالث: تحديد المجالات البحرية وفقا للتشريع الجزائري.

(1) محمد بن عمار، مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية و الإدارية، 1993.

(2) ابراهيم محمد العناني، المرجع السابق ص: 5.

المطلب الأول: الشؤون البحرية في الجزائر قبل الاستعمار.

كان البحر الأبيض المتوسط، الذي ننتمي إلى حضارته، ميدان صراع و مسرح قتال دائم نتيجة لموقعه الإستراتيجي، بما يحتويه من مساحة شاسعة تزيد عن 02.977.000 كيلومتر مربع⁽¹⁾. و كان من نتائج الصراع على المواقع الإستراتيجية في البحر الأبيض المتوسط ظهور و أفول نجم دول و امبروطوريات، حيث استطاعت الأساطيل الحربية أن تغير الأوضاع نتيجة المعارك والحروب المتعاقبة منذ سنة 490 ق م إلى غاية سنة 146 ق م، حين دمرت قرطاجنة على إثرها و أصبحت السيادة في البحر للرومان، و من هنا بدأ ما سمي بالإستعمار الثلاثي: الروماني ثم الوندالي و أخيرا البنزطي إلى أن جاء الإسلام.

و في هاته الفترة ظهر على طول ساحل البحر الأبيض المتوسط تجار المشرق و خاصة الفنيقيين الذين برعوا في صناعة السفن و بالتالي في تطوير التجارة و تكوين مرافئ على طول سواحل البحر الأبيض المتوسط بصفة عامة و الساحل الجزائري بصفة خاصة، و من اهم المرافئ: هييون (عنابة)، أجلي (جيجل)، صلداي (بجاية)، ايكوسيم (الجزائر)، يول (شرشال)، كرتينا (تنس)، وغيرها من الموانئ؛ و بعد زوال قرطاجنة بقي اللوبيون الافارقة يجوبون البحار مثلهم في ذلك مثل الدول البحرية في ذلك الوقت فسيطروا على البحر الابيض المتوسط، وكانت الاعمال في ذلك الوقت أعمالا فردية لا يحكمها عرف ولا قانون بل كانت اعمالا قرصنية، و قد سيطر القرصنة على الطرق البحرية⁽²⁾ و بعد انفصال المغرب على الدولة العباسية تكون اسطول ضخم مكن الأغلبية من فتح صقلية سنة 817م، فاعتبر هذا الفتح من اهم الاحداث البارزة في تاريخ البحرية الاسلامية، اذا انتقلت الزعامة من المشرق العربي الى المغرب العربي حتى سقوط دولة الموحيدين.

كانت الدولة الرستمية تعتمد اعتمادا خاصا على التجارة و كانت سفن الاندلس تصل الى مرافئ تنس مستغانم و وهران و بعد توحيد المغرب على يد الفاطميين صار الاسطول وسيلة لتنمية التجارة ولحماية شواطئ الدولة من القرصنة المسيحية⁽³⁾.

و اذا عدنا الى البحرية الجزائرية فان البحارة في الاسطول الجزائري كانوا يخضعون لاجراءات قانونية تجبرهم على الدفاع على دولتهم من جهة و على الدول الاسلامية من جهة ثانية. و في سنة 1671م وهي السنة التي يمكن اعتبارها بداية الاستقلال الجزائري الفعلي، " فاصبح العمل بقرارات الديوان في تنصيب الداوي دون الرجوع إلى رأي السلطان في اسطمبول، و صار الديوان يتخذ القرارات بكل حرية فيعلن و يبرم المعاهدات و يعقد السلم و يقيم أحلانا مع دول. و منذ هذا التاريخ صارت الجزائر لا تعترف بحرية النقل البحري إلا لسفن الدول التي تتعاقد معها و التي لها فواصل في الجزائر⁽⁴⁾.

(1) محمد عبد المجيد رفعت، المنطقة الاقتصادية الخالصة في البحار، بدون بلد نشر، سنة 1982، ص: 6.
(2) علي خلاصي، البحرية الجزائرية عبر التاريخ، المتحف المركزي للجيش الشعبي الوطني، 1985 ص: 3، 4.
(3) نفس المرجع، ص: 6.
(4) علي خلاصي، المرجع السابق، ص: 16، 17 و ما بعدها.

و استحدثت في هذه الفترة نظام بحري عالمي من أجل التوصل إلى معرفة الطائفة التي ترتبط الجزائر معها بمعاهدات صلح و سلم، فالجزائر تتفق معها على استخدام جواز للسفر، حيث أنه عند ما يطبع هذا الأخير يحصل في وسطه شكل معين قبل أن يشطر الجواز إلى شطرين، الشطر الأول يسلم إلى الطرف المعني بالأمر، أما الشطر الثاني فيبقى في حوزة قائد الأسطول الجزائري، و عندما يحصل لقاء بين بحارة الجزائر و بين سفن الطائفة التي ترتبط معها بالمعاهدات الودية و الإتفاقيات السلمية يطلب إليها إخراج الشطر الذي عندهم من جواز السفر، و بالمقارنة مع الشطر الذي بحوزتهم يمكن التوصل إلى معرفة وضعية هذه الطائفة فإن كانت من الطوائف الصديقة يخلي سبيلها و الإ فلا.

و من خلال هذه الممارسات أصبح للبحرية الجزائرية مكانتها و للبحر قيمته، حيث أخضعت الجزائر الدول الأوروبية لضريبة سنوية، و لم تكن تدفع هذه الضريبة إلا روسيا و النمسا لجوارهما للباب العالي، أما الدول الأخرى فقد كانت تدفع إتاوات و هدايا حسب نشاطها البحري، و الإمتيازات الممنوحة لهم من طرف الحكومة الجزائرية، كما كان للأسطول الجزائري دور فعال في إدارة السياسة الأوروبية و قد شارك في العمليات الكبرى إلى جانب الأسطول العثماني عندما تكون المواجهة مواجهة بين المسيحية و الإسلام، ففي هذه الحالة تجتمع كل الأساطيل العربية المطلة على البحر المتوسط مع الأسطول العثماني لمواجهة التحالف الصليبي مثلما وقع في معركة ليبانت سنة 1571 و معركة نافرين سنة 1927 .

و بعد أن واجهت الجزائر الحملات الصليبية المتكررة على سواحلها و بعد صراع دام ثلاثمائة سنة بين الجزائر و اسبانيا، و بعد أن عرفت الدولة الجزائرية مرحلة الضعف في أوائل القرن التاسع عشر نتيجة أسباب إقتصادية و إجتماعية و سياسية في الوقت الذي عرفت فيه أوروبا تطورا في المفاهيم و الأفكار السياسية، و ظهرت الثورة الصناعية بما حملت معها من تطور في الجوانب الإقتصادية و المعيشية و تدفق الثروات المعدنية و غيرها من العالم الجديد⁽¹⁾، هنا استطاعت فرنسا إحتلال الجزائر في 05 جويلية 1830 بعد أن تلقت مساعدات من بريطانيا و تسهيلات من اسبانيا. و بقيت الجزائر تحت نير الإستعمار إلى أن نالت استقلالها سنة 1962.

المطلب الثاني: مدى إعتناء الدولة الجزائرية بالشؤون البحرية بعد الإستقلال

تبدو أهمية المكانة البحرية الجزائرية كونها أنها دولة بحرية تطل على حوض البحر الأبيض المتوسط، لذا فإن الأهمية الجيوستراتيجية للمعطيات البحرية في الجزائر جعل منها ذات حساسية سياسية و عسكرية و اقتصادية، مما جعل فرنسا خاصة و اسبانيا و البرتغال ذات النفوذ و الغنية بقوتها التكنولوجية تتنافس على استعمارها و بالتالي السيطرة على قيمتها البحرية و الإقتصادية و التحكم فيها، كما نشير أن المركز البحري الجزائري في القديم و ما هو عليه اليوم، حيث كان الأسطول الجزائري في الماضي كما سبق و أن أشرنا إلى ذلك يشكل قوة لا يستهان بها حيث كان البحر فيها سببا لتنمية التجارة و سببا في الفتوحات الإسلامية

(1) نفس المرجع، ص:ص: 32، 34.

عبر مختلف قارات العالم، حيث كان محل استجداد للدول الإسلامية خاصة في عهد الدولة العثمانية⁽¹⁾. ان الجزائر و غداة الاستقلال عرفت فراغا قانونيا و مؤسساتيا من جميع جوانب الحياة الإجتماعية و الإقتصادية، مما جعل الجزائر و بموجب قانون 157/62 يمدد استعمال القوانين الفرنسية، في جميع المجالات ما عدا تلك القوانين التي تخالف و تتعارض مع مبدأ السيادة الوطنية أو التي كانت تتميز بصبغة عنصرية أو استعمارية... أو كانت تمس بالممارسة العادية للحريات الديمقراطية⁽²⁾، و هكذا و نتيجة لهذا القانون بقي القانون الفرنسي ساري المفعول خاصة ما يتعلق منه بالعلاقات البحرية، مثلا في مجال الصيد طبق القانون الفرنسي لسنة 1844 و المعدل سنة 1924 و سنة 1938، كما طبق في مجال الغابات القانون الفرنسي لسنة 1827 في الجزائر و التي تم تدعيمها بقوانين خاصة سنة 1874 و 1883⁽³⁾.

و في سنة 1973 و بموجب الأمر رقم 73 المؤرخ في 05 جويلية 1973 الذي ألغى القانون رقم 157/62 و جعل المشرع تاريخ 05 جويلية 1975 كحد أقصى لجزارة جميع قوانين الدولة. إلا أنه و قبل هذا التاريخ صدرت مراسيم في المجال البحري و هي:

1- المرسوم رقم 63 - 403 المؤرخ في 12 أكتوبر 1963 المتضمن تحديد المياه الإقليمية.

2- المرسوم رقم 66 - 40 المؤرخ في 11 أفريل 1966 يتضمن تنظيم ملاحه سفن التجارة، الصيد و النزهة.

3- المرسوم رقم 72 - 194 المؤرخ في 03 أكتوبر 1972 المتضمن تنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية و توقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم.

و في هذا السياق و بنوع من التأخر صدر الأمر 76 - 80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري و من قبله صدر الأمر رقم 73 - 12 المؤرخ في أفريل 1973 المتضمن إحداث المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ⁽⁴⁾.

أما بحلول الثمانينات عرفت الجزائر قفزة نوعية ليست في المجال البحري و حسب، و لكن في مجال التشريع البيئي ككل حيث صدر أول قانون بحماية البيئة رقم 83-03 الصادر في 05-02-1983 و الذي كان يعتبر بمثابة القاعدة الرئيسية للمنظومة التشريعية و التنظيمية المتعلقة بحماية البيئة، حيث تضمن هذا القانون مجموعة من المواد التي تخص موضوعنا و هو محاربة التلوث البحري و المجال البحري بصفة عامة، و هذا ما نجد من خلال المواد 48 إلى المادة 54 من هذا القانون أما العقوبات المقررة عند مخالفة هذه النصوص فهي موجودة ضمن هذا القانون دائما من المادة 63 إلى المادة 73.

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

(1) علي خلاصي ، المرجع السابق، ص: 30.

(2) أنظر قانون 31 ديسمبر 1962.

(3) Youcef Benceur, la législation environnementale en Algérie la revue Algérienne 1993. P.26.

(4) راجع الأمر، 73-12 المتضمن إحداث المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ، .

و في التسعينات صدرت ثلاثة مراسيم تشريعية، الأول في سنة 1994 و هو المرسوم التشريعي رقم 94-13 المؤرخ في 28 ماي 1994 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالصيد البحري. أما المرسومات الشريعيان الآخرين الصادران في سنة 1996 فالأول يحمل رقم 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996 المتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 و الثاني تحت رقم 96-55 المؤرخ في 22 جانفي 1996 المتضمن التعليق المؤقت لممارسة السفن المرور غير المضر. كما أن الجزائر وافقت على الإنضمام لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 بالأمر رقم 96-05 المؤرخ في 10 جانفي 1996⁽¹⁾.

كما نشير أنه بحلول سنة 1998 تم تعديل القانون البحري بما يتلائم و الأوضاع الجديدة فيما يخص تنظيم البحر ، حيث صدر القانون رقم 98-05 بتاريخ 25/06/98. و في سنة 2001 صدر القانون رقم 01-11 المؤرخ في 03-07-2001 و المتعلق بالصيد و تربية المائيات و الذي صدر بعده أي في سنة 2002 القانون رقم 02-02 المؤرخ في 05 فيفري 2002 المتضمن حماية الساحل و تثمينه.

و بعد مرور عشرون سنة من صدور أول قانون متعلق بالبيئة، و نظرا للمعطيات الجديدة التي عرفها العالم لاسيما التطور التكنولوجي، و الحضري رأى المشرع ضرورة إصدار قانون جديد يتعلق بحماية البيئة و هو قانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، هذا القانون الذي ضمن من بين نصوصه، نصوص خاصة بالمجال البحري و قد جاء هذا من خلال الباب الثالث الفصل الثالث منه، و المعنون: مقتضيات حماية المياه و الأوساط المائية. و الذي اشتمل على حماية البحر. بالإضافة إلى عدة مراسيم لا يسعنا المجال إلى ذكرها و هذا لكثرتها نذكر أهمها:

- المرسوم رقم: 04-111 المؤرخ في 13 أفريل 2004 يحدد شروط فتح و منع الشواطئ للسياحة.
- المرسوم رقم: 04-113 المؤرخ في 13 أفريل 2004 يتضمن المحافظة الوطنية للساحل و سيرها و مهامها.

- مرسوم رقم: 04-141 المؤرخ 28 أفريل 2004 يتضمن التصديق على تعديلات اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث المعتمد ببرشلونة 10 جوان 1995 للمشاركة في الحفاظ على هذا التراث و تنميته بطريقة مستدامة لفائدة و تمتع الأجيال الحاضرة.

فإذا ما نظرنا إلى هذه المجموعة المعتبرة من القوانين و المتعلقة بتنظيم البحر، تتأكد لنا الأهمية البالغة التي توليها الجزائر له لما يدر به البحر علينا من خيرات.

المطلب الثالث: تحديد المجالات البحرية وفقا للتشريع الجزائري

تعتبر الجزائر من أكبر بلدان القارة الإفريقية بمساحة إجمالية تقدر بـ: 2.3816.000 كلم و يمتد إقليمها على أكثر من 2000 كلم من الشمال إلى الجنوب أي من البحر الأبيض المتوسط إلى أقصى الصحراء⁽²⁾.

(1) أنظر مختلف القوانين الصادرة في إطار البحر و تنظيمه

(2) الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، وزارة تهيئة الإقليم و البيئة، تقرير حول حالة و مستقبل البيئة في الجزائر، سنة 2000، ص: 34.

كما أن الجزائر بلد بحري تمتاز بطول ساحلها و كثرة موانئها، حيث يمتد ساحلها إلى أكثر من 1200 كلم، فهي تتميز بكثافة تجارتها الخارجية التي كما هو معلوم تتم بنسبة 98% عن طريق البحر نظرا لما للبحر من أهمية.

لذلك و من خلال هذا المطلب سننتقل إلى التحديد القانوني للمجالات البحرية في التشريع الجزائري، حتى نستطيع معرفة الحدود البحرية للدولة الجزائرية و الكيفية التي من خلالها تم هذا التحديد، لأن الجزائر و رغم عدم توقيعها على اتفاقية جنيف 1958 للبحر الإقليمي فإنها التزمت بالقواعد العرفية و الأحكام الدولية التي أقرتها الجماعة الدولية

إن الجزائر وقعت كغيرها من الدول على اتفاقية البحار لسنة 1982 في 10 ديسمبر 1982 التي حددت لنا حدود البيئة البحرية بخمسة مناطق (و هذا ما أشرنا إليه سابقا)، إلا أننا سنتناول في هذا المطلب و الخاص بالبيئة البحرية في التشريع الجزائري، أربعة مناطق و هي بيئة البحر الإقليمي، بيئة المنطقة المتاخمة (المجاورة) و بيئة المنطقة الاقتصادية الخالصة و أخيرا بيئة الجرف القاري، أما أعالي البحار و باعتبار أنها تراث مشترك للإنسانية جمعاء، فلا نخصها بالدراسة.

و قد صادقت الجزائر على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في 22 جانفي 1996، و هذا نابغ من إيمانها بالتعاون لخدمة المصلحة المشتركة و تحقيق السلم و الأمن الدوليين، كما أن الجزائر قد حذت حذو الدول التي تعلي القانون الدولي عن القانون الداخلي و هذا ما أوضحته المادة 123 من دستور 1989⁽¹⁾.

و يجب أن نشير إلى ان الوضعية الجغرافية و الجيولوجية للجزائر بحيث تعتبر من الدول المتضررة جغرافيا نظرا لقصر منطقتها الاقتصادية الخالصة و انعدام تقريبا جرفها القاري. و هذا ما سندرسه من خلال هذا المطلب على النحو الآتي:

الفرع الأول: تحديد المياه الإقليمية وفقا للتشريع الجزائري

الفرع الثاني: تحديد المنطقة المتاخمة (المجاورة) وفقا للتشريع الجزائري

الفرع الثالث: التكريس الدستوري للمنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري

الفرع الأول : تحديد المياه الإقليمية وفقا للتشريع الجزائري.

كما سبق و أن تحدثنا عن البحر الإقليمي، فهو ذلك الجزء من البحر الذي يجاور شواطئ الدولة و يمتد نحو أعالي البحار، و قد اعترف الفقه و العمل الدولي للدولة بممارستها للسيادة على حزام بحري مجاور (متاخم) لشاطئها يعرف بالبحر الإقليمي و ما يعلوه من هواء و كذا قاع و باطن أرضه⁽²⁾.

و الجزائر كما سبق و أن أشرنا، رغم عدم توقيعها على اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لسنة 1958، فإنها التزمت بالقواعد العرفية و الأحكام الدولية التي أقرتها الجماعة الدولية في هذا المجال. و هذا وفقا للمرسوم 63-403 المؤرخ في 12 أكتوبر 1963 الذي يحدد امتداد المياه الإقليمية، حيث أن المادة الأولى منه تنص على: " عرض المياه الإقليمية تحدد بـ 12 ميلا "

(1) بوكرا ادريس، الإمتداد القاري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية و الإدارية عدد، 3 و 4 سنة 1988.

(2) علي مزاح، تحديد المجالات البحرية الوطنية و تطبيقها، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الإدارية 1997، ص: 979.

نستطيع القول أن موقف المشرع الجزائري جاء في إطار إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي التي رغم عدم حسمها للموضوع، كما سبق القول أقرت أن المياه الإقليمية عموما تحديدها لا يتجاوز 12 ميلا و كان التحديد يدور ما بين 3 و 12 ميلا، وفقا للمادة 24 منها، و ما أقرته لجنة القانون الدولي، و بالتالي ترك المجال لإختيار الدول في تحديد إمتدادها الإقليمي.

و تجدر الإشارة إلى أن الجزائر و خلال الإحتلال الفرنسي كانت المسافة المأخوذة بها في مسألة تحديد المياه الإقليمية هي (03) أميال. لكن عقب الإستقلال مباشرة أي عام 1962 أعلنت اتساع بحرها الإقليمي إلى نهاية إثني عشر ميلا من خط الأساس على الشاطئ.

إن الجزائر حذت حذو أغلبية الدول التي أخذت بقاعدة 12 ميلا كحد أقصى و هذا ما تواتر عليه العمل الدولي⁽¹⁾، ما عدا استثناء نشير إلى بعض الدول كدول أمريكا اللاتينية التي حددته بمسافات واسعة تصل إلى حد 200 ميلا ابتداء من 1945 و تمسكت بموقفها هذا⁽²⁾. كما أن موقف الجزائر يتوافق مع إتفاقية قانون البحار الأمم المتحدة لسنة 1982، حيث أن المادة الثالثة تنص: " لكل دولة الحق في أن تحدد بحرها الإقليمي بمسافة 12 ميلا بحريا مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقا لهذه الإتفاقية " هنا نشير أن الجزائر قد وافقت على إتفاقية قانون البحار الجديدة، أي إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، و هذا وفقا للأمر 05-96 بتاريخ 10 جانفي 1996 الموقع عليها في مونتي قوبي Monté-gobay و تمت المصادقة عليها في 22 جانفي 1996 وفقا للمرسوم الرئاسي رقم 53-96.

الفرع الثاني : تحديد المنطقة المتاخمة(المجاورة) وفقا للتشريع الجزائري.

إن المنطقة المتاخمة أو المجاورة هي تلك المنطقة من عرض البحر التي تلي مباشرة البحر الإقليمي و التي تمتد على بعد 12 ميلا بحريا بعدها.

و لقد أسس المرسوم الرئاسي رقم 344.04 المرخ في 06 نوفمبر 2004 منطقة متاخمة للبحر الإقليمي، حيث أن هذا المرسوم أحدث منطقة متاخمة للبحر الإقليمي إمتدادها 24 ميلا بحريا، يتم قياسها انطلاقا من خطوط الأساس للبحر الإقليمي، و هذا ما جاء في المادة الأولى منه، بينما أرجع ذلك إلى المادة 33 و 303 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 و هذا ما تمت معالجته سابقا، إلا أنه و على سبيل التذكير و للإستفادة أكثر نقول: أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 قد نصت في مادتها 33 على أنه للدولة الساحلية في منطقة متاخمة للبحر الإقليمي تعرف بالمنطقة المتاخمة، أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل:

- 1- منع خرق قوانينها و أنظمتها الجمركية او الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي.
- 2- المعاقبة على أي خرق للقوانين و الأنظمة المذكورة اعلاه، حصل داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي،

(1) نفس المرجع، ص. ص: 974، 979 و ما بعدها
(2) بدرية عبد الله العوضي، القانون الدولي للبحار في الخليج العربي، مطبعة دار التأليف، 1977 الكويت، ص. ص: 6، 5.

و هذا ما يؤكد قول الدكتور ابراهيم العناني على أن اتساع المنطقة المجاورة و حدها قد يصل

اتساعها إلى اثني عشر ميلا بحريا من الخط الخارجي لدولة الساحل (1)

و على ضوء ذلك فإن المنطقة المجاورة لا تخضع لسيادة الدولة الشاطئية و أن الملاحة مفتوحة و مكفولة لكل الدول إذ أن سلطات الدولة الساحلية محددة بممارسة حقوق الرقابة فقط دون أن تغير الوضع القانوني للمنطقة المذكورة باعتبارها تدخل في نطاق البحر العالي (2).

و حتى لا تختلط المفاهيم بالنسبة للمنطقة المتاخمة المتعلقة بالمجال الوطني البحري بمفهوم القانون الدولي العام و القانون البحري مع المناطق المتاخمة للشواطئ بمفهوم القانون 02-02 المتعلق بحماية الساحل و تمييزه خاصة ما جاء في مضمون المادة 17 حيث نصت هذه الأخيرة على أنه يخضع للتنظيم كل شغل للأجزاء الطبيعية المتاخمة لشواطئ الإستحمام التي تساهم في الحفاظ على حركيتها و توازن الرسوبات بها و كذلك الكثبان المتاخمة للبحر و الأشرطة الرملية للأجزاء العليا من شواطئ الإستحمام التي لا تصل إليها مد مياه البحر.

من خلال استقراءنا لنص المادة يتضح أن المقصود بالمناطق المتاخمة (بالنسبة للشواطئ) كل المناطق الممتدة من خلف شواطئ البحر سواء كانت رملية أو صخرية أو نباتية أو ذات أي طبيعة كانت و ترك المشرع مفهوم هذه المناطق مفتوحا بالإشارة إليها بمصطلح الأجزاء الطبيعية و بالتالي حسب هذا النص فتستبعد تلك الأجزاء و المنشآت التي تدخلت يد الإنسان في إقامتها على شواطئ البحار لكن نص المادة لم تحدد أبعاد هذه المناطق لكن حسب الأحكام التي جاء بها القانون يمكن تحديد عمق هذه المناطق من خلال الأحكام المنفرقة الخاصة بالقيود الواردة على إقامة النشاطات على السواحل و المناطق المتاخمة لها فهي حسب المادة 16 تمتد على عمق 800 متر بالنسبة لمنع إقامة طرق العبور الموازية للشواطئ حسب الفقرة 03 من نفس المادة و المادة 14 أما المادة 18 فحددها بـ: 300 متر بالنسبة لإرتفاعات منع البناء. و منه و من خلال أحكام هذه المواد نستطيع القول أن عمق المناطق المتاخمة للشواطئ يمكن ان يصل إلى مسافة 3 كلم على الأقل ابتداء من أعلى نقطة تصل إليها مياه البحر.

و كنتيجة لما سبق ذكره نقول أن :

المنطقة المتاخمة للشواطئ هي تلك المناطق الطبيعية المجاورة للشواطئ و التي يمكن أن تمتد إلى

مسافة 3 كلم ابتداء من أعلى نقطة تصل إليها مياه البحر.

أما المنطقة المتاخمة للبحر فهي: منطقة بحرية إضافية تمتد من نهاية البحر الإقليمي أو تلي مباشرة

البحر الإقليمي و التي تمتد على بعد 12 ميلا بحريا.

الفرع الثالث: التكريس الدستوري للمنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري.

أن الوضعية الجغرافية و الجيولوجية للجزائر تعتبر من الدول المتضررة جغرافيا نظرا لقصر منطقتها

الإقتصادية الخالصة و تقريبا انعدام جرفها القاري، هذا و نجد أن الجزائر بالرغم من ذلك قد استفادت من

(1) ابراهيم محمد العناني، النظام القانوني لاستغلال ثروات الامتداد القاري في ضوء أحكام اتفاقية جنيف للامتداد القاري، المجلة المصرية للقانون الدولي، 1974، ص.ص: 31، 32.

(2) محمد سعيد الدقاق، مصطفى سلامة حسن، القانون الدولي المعاصر، دار المطبوعات الجامعية الاسكندرية 1997.

طبيعة حق المرور البرئ لأن انعكاساته كبيرة على أمن الدولة الجزائرية وسيادتها و حماية لمصالحها المتواجدة على الساحل و قد نظمته بالمرسومين 63-403⁽¹⁾ و 73-194، وتجدر الإشارة أن الدستور الجزائري لسنة 1963 لم يتضمن مواد لها علاقة بقانون البحار.

أما دستور 22 نوفمبر الذي ظهر للوجود، بعد الندوة الخامسة في نيويورك سنة 1976 و دورة 1977 فقد تعرض إلى إدخال مواد خاصة بقانون البحار، فبعدها تمثل موقف الجزائر قبل صدور دستور 1976 في نوع من القبول للمنطقة الاقتصادية الخالصة، و رفض لمفهوم الجرف القاري، جاء دستور 1976 و تخلى عن هذا الموقف ليتبنى منطق آخر مؤسس على التأكيد القاطع على سيادة الدولة الجزائرية على مختلف المجالات البحرية.

إن هذا التحول الذي صادف انتصار الفرضيات التي دافعت عنها الدول الساحلية في الندوة الثالثة للأمم المتحدة حول قانون البحار⁽²⁾، هذا التغيير في موقف الجزائر يطرح السؤال الثاني، فما هي الدوافع و التبريرات للتكريس الدستوري لكل من المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري؟ هذا ما سنقف عنده على النحو الآتي:

أولا : التكريس الدستوري للمنطقة الاقتصادية الخالصة.

إن المشرع الجزائري لم يحدد مفهوما أو تعريفا دقيقا للمنطقة الاقتصادية الخالصة ضمن قوانينه، و إنما نجد أن دستور 1976 كرس مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة و أكدت مواد 14-25-82 عن السيادة الكاملة للدولة على هذه الموارد المتواجدة في المنطقة، و من الواضح أن دستور 1976 أعطى مفهوما للمنطقة الاقتصادية الخالصة يتجاوز المفهوم الذي تضمنته المفاوضات أثناء الندوة الثالثة للأمم المتحدة حول قانون البحار فهو يتكلم عن فكرة الملكية كما أكد على السيادة على الموارد المتواجدة في المنطقة الاقتصادية و على سطحها⁽³⁾ فقد نصت المادة 14 منه على أن: " تحدد ملكية الدولة بأنها الملكية المحوزة من طرف المجموعة الوطنية التي تمثلها الدولة، تشمل هذه الملكية بكيفية لا رجعة فيها: الأراضي الرعوية، و الأراضي المؤممة... و المصادر الطبيعية للطاقة و للثروات المعدنية الطبيعية و الحية للجرف القاري و المنطقة الاقتصادية الخالصة... " أما المادة 25 من نفس الدستور تنص في فقرتها الثانية: كما تمارس سيادة الدولة على كل الموارد المختلفة الموجودة على كل سطح جرفها القاري أو باطنه، و في منطقتها الاقتصادية "

و في هذه الصدد يقول الأستاذ محمد بجاوي محاولا في ذلك تقديم حجتين حول موقف الجزائر الجديد و هما:

* **الحجة الأولى:** إن المشرع الجزائري اغتتم فرصة وضع دستور جديد ليدخل فيها مواد خاصة بقانون البحار، و يعد ذلك شئئ مميز للدستور الجزائري الذي اعتمد نصوصا ليست نهائية و لم يكتمل

(1) أنظر المرسوم رقم 63. 403 المؤرخ في 12-10-1963 المتضمن تحديد المياه الإقليمية.

(2) 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.

(3) عبد الله مسعود، المرجع السابق، ص:114.

وضعها من طرف المجتمع الدولي. و يحاول أن يبرز ندرة وجود نص مماثل في دساتير الدول الأخرى بأن أغلبية الدول لم تكن لها فرصة لتغيير دساتيرها أو تعديلها.

و يرد على الأستاذ محمد بجاوي، الدكتور أحمد لعرابة بعدم التأسيس لهذه الحجة بقوله:

" و لكن هذه الحجة غير مؤسسة حيث أن الممارسة الدولية تعطينا أمثلة عن دول إتخذت دساتير

جديدة (كدستور الإتحاد السوفياتي في المادتين 11 و 18 سنة 1978) دون أن تدخل فيها مواد خاصة بقانون البحار، و دول إتخذت مناطق إقتصادية خالصة عن طريق نصوص تنظيمية أو تشريعية⁽¹⁾

* **الحجة الثانية:** تبدو أكثر اقناعا و هي وجود قاعدة عرفية تخص المنطقة الإقتصادية الخالصة

و بدون أن يصرح بذلك صراحة، الأستاذ محمد بجاوي و يرى وجود نوع من الإتفاقية الدولية الجديدة التي أصبحت جزءا من القانون الوضعي ليس فقط قبل أن تدخل حيز النفاذ بالتصديق عليها و لكن قبل حتى وضعها نهائيا أو تحريرها.

فالتطور التدريجي لقانون البحار لم يستطع الإلتحاق بالدول التي سبقته في تطبيق المعايير الجديدة

احتياطيا أثناء المفاوضات يستطرد الدكتور احمد لعربة و يقول: " إن الحجج التي قدمها الأستاذ محمد بجاوي تبدو غير مقنعة لأنه يحاول تبرير موقف سياسي باعتباره من المشاركين في وضع دستور سنة 1976 فهو

يقر ضمنا بالطابع العرفي للمنطقة الإقتصادية الخالصة. و هذا ما جعل موقف الجزائر متوافق و ممارسة

الدول، لكن هذا لا يفسر بصفة كلية تكريسها دستوريا فكان باستطاعة المشرع الدستوري أن يضعها في نص

قانوني أساسي، و أن هذا التكريس جاء مخالفا للفرضية التي كانت تدافع عنها البعثة الجزائرية. كما أنه لا

تتطبق مع المصالح الموضوعية الجزائرية هذا و مع الإشارة، أن كثير من الدول في هذه الندوة قد عدلت عن مواقفها بصفة جوهرية ولكن كانت تفسر دوما ذلك بسهولة بأنه أكثر توافقا مع مصالحها⁽²⁾.

و نظرا لما سبق فالموقف الجديد للجزائر يتطلب تعمقا أكثر في دراسته شكلا و مضمونا.

فعلى مستوى الموضوع، فيمكن أن يكون موقف المشرع الجزائري كما يذكر الأستاذ لعرابة يعود إلى "

عدوى قانونية" الذي تسببت فيه تزايد و تكاثر الأعمال الإفرادية للدول في هذا المجال⁽³⁾.

فيمكن أن يفهم أن تأثير هذه الأعمال ادخل بالنسبة للجزائر فكرة أنه تم الوصول إلى نقطة اللارجوع

الذي عبر عنه قبول الجزائر بترجم ضرورة قبول قاعدة مفروضة مسبقا أكثر من الإقتناع من تبنى و جهة

نظر تعبر أفضل عن المصالح الجزائرية. فهو ليس قبولا لإنشاء قانون، و لكن الخضوع للضرورة التي تميز الموقف الجزائري.

فالواقع أنه منذ 1976 لم يصدر أي قانون لتطبيق النصوص الدستورية. و هذا يبين الطابع الدفاعي

و المتحفظ لهذا الموقف وحتى الشكل الذي اتخذته الإنضمام مجرد من المقصود.

فالنص الدستوري يبين موقف الإنتظار الذي اتخذته الجزائر مع تمكينها من التحضير للمستقبل بما أنه

يدرك بأن له القدرة على تقرير ملاءمة الوضع الفعلي للمنطقة الاقتصادية الخالصة.

(1) Ahmed laraba. Opcit.p : 286.

(2) Ahmed laraba, Ipid.p : 287.

(3) أحمد لعرابة، محاضرات في القانون الدولي الحالي، القيت على طلبة الماجستير، كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر، 1999، 2000.

هذا الموقف لا يمكن أن يعبر عنه بنص لتطبيق فوري مع طبيعة تشريعية أو تنظيمية⁽¹⁾ مع ذلك فموقف الجزائر يتضمن عنصرين إيجابيين:

1- الحكومة الجزائرية كانت قلقة حول التعبير بعمل رسمي عن إرادتها في الوقاية من أي تدخل أجنبي في المنطقة الاقتصادية الخالصة بها.

2- بصفة عامة فالرسمية المعطاة للموافقة على المنطقة الاقتصادية الخالصة يوضح التوجه المتخذ في البلدان النامية التي أكدت على الطابع الإلزامي لسيادتها فهي تشهد على حيوية و دوام فكرة اتساع مبدأ السيادة التي هي عنصر أساسي للنمو⁽²⁾.

ثانيا/ الجرف القاري و تكريسه دستوريا.

أما فيما يتعلق بالجرف القاري قد أثرت حوله الكثير من المناقشات و المفاوضات و ذلك للحصول على مفهوم للجرف القاري.

أن الجزائر و من خلال مشاركتها في مشروع إعادة النظر حول الجرف القاري في دورة كاراكاس 1974، حيث أن هذا المشروع (إعادة النظر حول الجرف القاري إمتداه إلى أقل من 200 ميل بحري) كان مسجلا ضمن اهتمامات حركة عدم الإنحياز و كان بإمكان الجزائر أن تهمله لكنها باعتبارها كانت تتولى رئاسة الحركة في عام 1974، و كان من الصعب مناصرة فكرة استغراق المنطقة الاقتصادية الخالصة للجرف القاري و دعم مشروع حول الجرف القاري، و جاء دستور 1976 تقدير الموقف الجزائري⁽³⁾.

و لكن بالرجوع إلى الميثاق الوطني الذي يعتبر المصدر الأعلى لسياسة الأمة و قوانين الدولة عند ما أكد على المناطق البحرية، حيث من خلاله يبين لنا أن هناك منطقة أخرى بخلاف المنطقة الاقتصادية الخالصة. « L'accroissement des ressources minérales de la nation implique une intensification dans la prospection du sous sol bien à l'intérieur de territoire que les zones maritimes »

فاستعمال الجمع في " مناطق بحرية " تدل على أن المنطقة الاقتصادية ليست هي الوحيدة المقصودة.

لكن هذا التكريس الدستوري لم يوضح مفهوم الجرف القاري، و لم يعطي تعريفا للجرف القاري و لكن كل ما نستطيع قوله على هذا النص أنه أكد ان هناك منطقة أخرى مستقلة عن المنطقة الاقتصادية الخالصة و غير متداخلة معها و هي منطقة أو بيئة الجرف القاري.

و لكن السؤال المطروح هل أن هذا الموقف الذي إتخذه المشرع الجزائري يتلائم و الوضعية الجيولوجية للسواحل الجزائرية؟

هناك اختلاف كبير بين الوضعية الواقعة situation de fait أي الطبيعية الضيقة للجرف القاري الجزائري، و الوضعية القانونية situation de droit التي أنشأها الدستور، فهو حجب جزئي للحقيقة تصل إلى درجة الخيال، حسب قول الدكتور لعرابة.

(1)Ahmed laraba, Opcit.p : 288.

(2)Ahmed laraba, Ipid.p : 289

(3) Ahmed laraba, Ipid.p : 312

هذه الفكرة أكدها قانون المالية لسنة 1978 في المادة 75 منه التي وسعت تطبيق المستحقات على الإنتاج و الضرائب المباشر على الأرباح على كامل التراب الوطني بما فيه الجرف القاري (1) ، و هذا النص يبين المفهوم الجزائري للجرف القاري فهو مفهوم ينصب على امكانية الاستغلال.

و هذا ما أكدته محكمة العدل الدولية بالنسبة لحقوق الدولة على الجرف القاري JPSO FOCTO et Ab -Intio أي حقوق موجودة بذاتها منذ البداية. و ما تؤكد في هذا الشأن أن الجزائر لا تريد و لا تستطيع توسيع الجرف القاري، فتكريس المنطقة الاقتصادية دستوريا يلبي بشكل واسع اهتمامات الجزائر.

نصل إلى القول أن هذا التكريس الدستوري لمفهوم الجرف القاري يعد شكليا فقط لأننا واقعا لا نجد إلى ذلك تحديد للجرف القاري بالمعنى الذي تسعى الدولة الجزائرية إلى اقراره و هو عدم إمتداده مسافة الجرف القاري إلى أكثر من 200 ميلا بحريا.

كما نشير إلى أن مفهوم الجرف القاري يختلط مع المنطقة الاقتصادية الخالصة التي يتخذ بالنسبة لها معيار مسافة 200 ميل بحري(2).

و على اعتبار نص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار العام 1982 فإن الجزائر كغيرها من الدول الساحلية لها حقوقا سيادية في كل من المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري فتتم الدولة سيطرتها على المنطقة من أجل التمتع بحقوق سيادية، من أجل استكشاف و استغلال الثروات الحية و غير الحية.

و لهذا فمن مصلحة الجزائر وجود المنطقتين معا من أجل تحقيق التنمية الاقتصادية المحلية و الجزائر تعتبر أكثر تضرر لحصولها على منطقة اقتصادية من أصغر المناطق، ورغم التباين في النتائج المحصل عليها في استثناء المنطقة الاقتصادية لكن دون استغلالها هذا حسب ما جاء في اتفاقية جنيف 1958، لكن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، أعطت في مادتها 73 " أنه للدول الساحلية الحق في أن تستغل و تكتشف في مواردها الحية دون غيرها"

أما فيما يتعلق بالجرف القاري فإن الجزائر و بمقتضى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 يظهر واضحا في المنطقة الاقتصادية الخالصة على إعتبار أن الجزائر لا تملك جرفا قاريا واضحا بالمعنى الجيولوجي تحت الماء يتجاوز 200 ميل، و هذا ما جعل الجزائر تتضامن مع الدول العربية و تتخذ موقفا واحدا للمطالبة في المؤتمر الثالث لقانون البحار بعدم إمكانية تجاوز حدود الجرف القاري الخارجية لحدود المنطقة الاقتصادية الخالصة(3) ، لكن هذا الموقف لم يكتب له النجاح حيث أن الإتفاقية في المادة (72) تضمنت امكانية تجاوز الجرف القاري للحد المذكور لغاية 350 ميلا بحريا(4)، لكن دستور 1989 تعرض في الفصل الثالث من الباب الأول إلى " المبادئ التي تحكم المجتمع الجزائري" في المادتين 12 و 17 منه إلى المواد التي تخص قانون البحار(5).

(1)Ahmed laraba، Op cit.p : 313

(2) عبد الله سعود، المرجع السابق، ص:121

(3) محمد محي الدين، محاضرات أقيمت على طلبة الماجستير، جامعة تيزي وزو، دفعة 2001-2002.

(4) إدريس الضحاك، المصالح العربية في قانون البحار الجديد، دار النهضة العربية، القاهرة 1987، ص: 21 و ما بعدها.

(5) راجع المادتين 12، 170 من دستور 1989.

و ما يمكن ملاحظته من الفقرة الثانية من المادة 12 من استعمال مصطلح " الصلاحيات التي يقرها القانون الدولي على كل منطقة من مختلف مناطق المجال البحري التي ترجع إليها" هو تراجع موقف المشرع الدستوري الجزائري بحيث بعدما كان في دستور 1976 قد سبق اتفاقية 1982 و أكد على سيادة الدولة الجزائرية على موارد المنطقة الاقتصادية و الجرف القاري تأكيدا قاطعا و هذا ما سبقت الإشارة إليه في المواد البحرية من دستور 1976 فإنه تراجع عن موقفه مكتفيا بترك الأمر للقانون الدولي، و أن نتائج هذا التراجع هو ترك المجال لتطبيق اتفاقية 1982 الخاصة بقانون البحار، أي تكون للدولة الجزائرية حقوقا سيادية على المنطقة الاقتصادية الخالصة⁽¹⁾.

و بما أن الجزائر دولة متضررة جغرافيا بالنظر إلى الوضعية الجيولوجية لجرفها القاري فإنها في الواقع لا تستفيد سوى من منطقة اقتصادية خالصة قصيرة على إعتبار أنها لا تملك جرفا قاريا واضحا بالمعنى الجيولوجي تحت الماء يتجاوز 200 ميلا⁽²⁾ و بالتالي فتكريس المنطقة الاقتصادية الخالصة يلبي بشكل واسع اهتمامات الجزائر-كما سبقت الإشارة إليه- و يختلط مع مفهوم الجرف القاري، و هذا من أجل تحقيق التنمية الاقتصادية المحلية.

أما التعديل الدستوري 1996 قد تعرض هو الآخر من خلال مواده إلى المواد البحرية حيث نصت المادة 12 المعدلة: " تمارس سيادة الدولة على مجالها البري، و مجالها الجوي، و على مياهها كما تمارس الدولة حقها السيد الذي يقره القانون الدولي على كل منطقة من مختلف مناطق المجال البحري التي ترجع إليه". أما المادة 17 من دستور 1996 هي نفسها التي وردت في دستور 1989 و التي تنص " الملكية العامة هي ملك المجموعة الوطنية و تشمل الثروات المعدنية الطبيعية و الحية في مختلف مناطق الأملاك الوطنية البحرية.....أملاك أخرى محددة في القانون"

نتيجة/ نستخلص مما سبق: أن التكريس الدستوري لكل من المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري في دستور 1976 و الذي كان مخالفا للمصالح الموضوعية الجزائرية حسب تبرير الدكتور لعرابة و لو لم يحصل الإقتناع به بصفة كلية. ثم تراجع المشرع عن موقفه في دستور 1989 تاركا المجال للقانون الدولي لتنظيم صلاحيات الدولة على مختلف المجالات البحرية مما يجعل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التي وقعت عليها الجزائر هي المرجع لمثل هذا التحديد.

إلا أن المشرع الدستوري في دستور عام 1996 عاد و اتخذ موقفا وسطا بحيث منح للدولة الجزائرية حقوق سيادية كما عبرت عنه اتفاقية القانون الدولي للبحار لعام 1982.

بعدما رأينا التحديد القانوني و التكريس الدستوري للمجالات البحرية في التشريع الجزائري، نرى في المبحث الثاني الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر في مجال حماية هذه المجالات البحرية.

(1) عبد الله سعود، المرجع السابق، ص:124.

(2) ادريس الضحاك، المصالح العربية في قانون البحار الجديد، سنة 1987. المرجع السابق ص:20.

المبحث الثاني: الإتفاقيات الدولية و التشريعات الداخلية التي إتلتزمت بها الجزائر الخاصة بمنع تلويث البيئة البحرية.

عندما تفاقم التلوث البحري أو البيئي بصفة عامة و أصبح خطرا عاما يهدد الجميع، عقدت الدول على مستوى الأمم المتحدة اتفاقيات مختلفة للحماية من هذا الخطر و ترك لباقي الدول فرص الإنضمام إلى هذه الإتفاقيات و ما يهمننا من هذه الإتفاقيات هي الإتفاقيات الخاصة بمجال مكافحة التلوث البحري و التي صادقت عليها الجزائر.

فالجزائر كغيرها من دول العالم معرضة لجميع أشكال التلوث البحري لكن تبقى المخلفات النفطية و المخلفات الأرضية أخطرهما بالنظر إلى الآثار السلبية المعتبرة التي تلحقها بالبيئة البحرية. و لقد تطرقنا في الفصل الأول المبحث الثالث إلى مصادر تهديد البيئة البحرية ووجدنا من خلال دراستنا أن التلوث النفطي يعتبر من أكبر الملوثات و أشدها خطورة على البيئة البحرية، لذلك نجد الجزائر قد أعطت هذا النوع من الملوثات الأهمية الكبرى في مجال مكافحته و هذا ما سنراه من خلال المطلب الأول و ذلك بالتطرق إلى الإتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر في هذا المجال، أما المطلب الثاني فنتطرق إلى الإتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر في مجال مكافحة التلوث البحري من مخلفات أرضية، و بالرغم من أننا تطرقنا فيما سبق إلى التلوث البحري من مصادر أرضية و اعتبرناه هو الأقدم من حيث الظهور و بدأنا به دراستنا في مصادر تهديد البيئة البحرية إلا أننا بالنسبة لهذا المبحث سنبدأ بالتلوث النفطي، و ذلك راجع إلى أن الدولة الجزائرية أولت هذا النوع أهمية كبرى كما قلنا أكبر من تلك التي أعطيت للتلوث من مصادر أرضية. بعدها نتطرق إلى التشريعات الداخلية التي شرعتها الجزائر اعتبارا من هذه الإتفاقيات، و هذا حسب الخطة الآتية:

- المطلب الأول: الإتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر لمنع تلويث البيئة البحرية من المحروقات.
- المطلب الثاني: الإتفاقيات الدولية صادقت عليها الجزائر الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر برية.
- المطلب الثالث: التشريعات الوطنية الجزائرية الخاصة بمنع تلويث البيئة البحرية.

المطلب الأول: الإتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر لمنع تلويث البيئة البحرية من المحروقات.

لم تتأخر الجزائر و غيرها من الدول و منذ استقلالها. عن التصديق على العديد من الإتفاقيات الدولية بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث بالمحروقات (التلوث النفطي، و التلوث من السفن و الطائرات) سواء تلك التي شاركت في إعدادها، أو التي لم تشارك فيها.

و بإعتبار أن التلوث من المحروقات ليس نتيجة النفط أو الزيت الملقى في البحر من مختلف الوسائل التي رأيناها سابقا حين تحدثنا عن التلوث النفطي، بل أن التلوث من النفط هو كذلك ناتج من السفن و الطائرات بحيث تعتبر الأولى أكثر خطورة في إحداث التلوث بالزيت (النفطي). لهذا سوف نرى في هذا المطلب اهتمامات الجزائر في هذا المجال و يكون هذا بدراسة الإتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر لمنع تلوث البيئة البحرية من المحروقات كما يلي

الفرع الأول: الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر لمنع تلويث البيئة البحرية من النفط

الفرع الثاني: الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر الخاصة بحماية البيئة البحرية من السفن و الطائرات

الفرع الأول: الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر لمنع تلويث البيئة البحرية من النفط .

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

أولا/اتفاقية لندن لعام 1954 و الخاصة بمنع تلويث البحر بالنفط .

تعتبر اتفاقية لندن لعام 1954 لمنع تلويث البحر بالمحروقات بمثابة الركيزة الأساسية للجهود العالمية لمنع تلويث البيئة البحرية بالمحروقات⁽¹⁾ .

و يعود الفضل في إقرار هذه الإتفاقية إلى بريطانيا التي أدركت فداحة مشكلة تلوث مياه البحار و المحيطات فقامت بدعوة القوى البحرية الرئيسية لمؤتمر عقد في لندن عام 1954، و حضرت هذا المؤتمر (42) دولة، و ممثل أمين عام الأمم المتحدة في المؤتمر، وذلك من أجل وضع قواعد قانونية دولية في شكل اتفاقية يوقع عليها أكبر عدد من الدول، و تكون كفيلة بوقاية المحيط البحري من خطر التلوث النفطي، و بالفعل انعقد هذا المؤتمر في 26-04-1954 بمشاركة عدد معتبر من الدول (42 دولة) و وقعت عليه 20 دولة، و بهذا توصل المؤتمر إلى إقرار اتفاقية دولية بهدف مكافحة تلوث البحار بزيوت البترول⁽²⁾.

International convention for the prevention of pollution of the sea by oil

و نظرا لأهمية إحكامها، فلقد انضمت إليها الجزائر سنة 1963 بموجب المرسوم 344-63

المؤرخ في 11-09-1963 و ذلك، و بعد تعديل صيغتها سنة 1962، و كذا على الصيغة الثانية لعام 1969، و بهذا تكون الجزائر قد أدركت أهمية هذه الإتفاقية كوسيلة لحماية وسطها البحري و بالتالي حماية مصالحها الإقتصادية في مجال النقل البحري للمحروقات. و دليل ذلك أنها التزمت بأحكام هذه الإتفاقية بمجرد حصولها على استقلالها عام 1962.

و اهم الأحكام التي جاءت بها هذه الإتفاقية

(1) أحمد اسكندر، المرجع السابق، ص: 164.

(2) صلاح الدين عامر، **حماية البيئة إبان النزاعات المسلحة في البحار**، المجلة المصرية للقانون الدولي، مصر، 1993، ص: 09.

1- السفن التي يكون اتساعها ≥ 500 طن، يمنع عليها الرمي في المناطق المحددة في الإتفاقية حسب نسب محددة.

2- السفن الأخرى يطبق عليها نفس المبدأ إلى غاية مرور 03 سنوات .

3- إلزام السفن بأن تكون مجهزة بما يلزم لمنع تسرب النفط⁽¹⁾.

4- إلزام حكومات الدول المتعاقدة بتجهيز موانئها الأساسية بما يلزم للتفريغ بقايا النفط⁽²⁾.

و مع ذلك فإن هذه الاتفاقية لا تنفي نهائيا و بصورة مطلقة تصريف المحروقات في البحر و هذا ما جاء في مادتيها الثالثة و الرابعة على التوالي:

* " يسمح بالتفريغ لما تكون السفينة متجهة إلى ميناء غير مجهزة بإنشاءات لاستقبال المخلفات النفطية "

* كما " يسمح بالتفريغ في المناطق المحظورة في حال اضطرار السفينة لضمان سلامتها أو لمنع الأضرار بها أو بالبضاعة 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، و قد يرجع عدم التمييز في هذه الحالة بين التفريغ الذي يتم خارج الإقليمي و بين الذي يتم داخله حسب رأينا إلى سرعة انتشار المواد النفطية و بالتالي إلى عدم اختلاف طبيعة الضرر الذي يلحق بالدولة الساحلية في كلتا الحالتين.

* أما المادة التاسعة فقد ألزمت حكومات الدول المتعاقدة ان تلتزم بوضع سجل للنفط يدون فيه عدد من العمليات و التي من شأنها أن تحدث تلوثا مثل:

شحن النفط، أو نقله، أو تفريغه و كذا تنظيف و تفريغ ماء الصابوة و الصهاريج.

كما انه على السلطات المختصة لكل دولة متعاقدة دخلت السفينة مياهها الإقليمية و في احد موانئها أن تفحص هذا السجل و كذلك الصابوة و تنظيف الأحواض و المستودعات و أعمال الرمي المتنوعة، و إذا ما لاحظت الدولة ان السفينة المتواجدة بإقليمها البحري قد خرقت الإتفاقية، عليها أن تحدد كتابة للدولة التي تتبعها السفينة المكان الذي ثبتت فيه المخالفة لأحكام الإتفاقية⁽³⁾.

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

كما أن هذه الإتفاقية قد أشارت إلى مسألة الإغراق و المساحة المحددة من البحر التي يمنع منها هذا الأخير (الإغراق). فحددت هذه المساحة بأكثر من 50 ميلا بحريا تحسب من الساحل، كما يمكن الإقلال أو الزيادة منها إلى 100 ميل بحري كما اشترطت الا يتعدى التفريغ 60ل/ميل بحري.

(1) المادة (7) من اتفاقية لندن لعام 1954 و الخاصة بمنع تلويث البحر بالنفط

(2) المادة (8) من نفس الإتفاقية

(3) أحمد اسكندر، المرجع السابق، 169.

و النتيجة التي نستخلصها مما سبق هي :

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

و ما يأخذ على هذه الإتفاقية انها لم تتطرق و تشير في موادها للسفن الحربية و السفن الأخرى التي تملكها او تضطلع بتشغيلها دولة ما، و تستخدمها بصفة مؤقتة لأغراض حكومية غير تجارية فحسب و هذا ما أدى إلى التقليل من فعاليتها.

نتيجة: أمام ضخامة أخطار التلوث البحري بالنفط و التي هي مرتبطة أساسا بالتطور الكبير للنقل البحري، فإن الاهتمام العالمي بالأضرار التي تلحقها هذه التلوثات يرجع أساسا إلى التفريغ العمدي و غير العمدي للمواد النفطية من طرف السفن⁽¹⁾.

و كخلاصة لما جاء في إتفاقية لندن لعام 1954 في مجال التلوث بالمحروقات نقول بأنها تعتبر الأداة الأولى للوقاية من هذا النوع من التلوث، و نظرا لأهميتها هذه، و رغبة من الدول في تحسينها و تطويرها لتحقيق الهدف المنشود منها فقد أدخلت عليها بعض التعديلات الجديدة في عامين 1969، 1971⁽²⁾

ثانيا/ اتفاقيات برشلونة 1976 الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط⁽³⁾ :

لقد شكل البحر الأبيض المتوسط محل اهتمام منظمات خاصة و أخرى عامة. و من بينها نذكر بداية برنامج الأمم المتحدة للبيئة، الذي ظهر عام 1972 على إثر مؤتمر استوكهولم، و الذي وضع برنامجا لإنقاذ البحر المتوسط⁽⁴⁾.

إن النص النهائي لهذه الإتفاقية مرفق بإتفاقية " إطار Traité cadre و بملحق خاص بالتحكيم و بروتوكولين: الأول متعلق بحماية البحر من التلوث الناجم عن عمليات الإغراق التي تقوم بها السفن و الطائرات، و الثاني خاص بمكافحة التلوث بالنفط و بمواد أخرى ضارة في الحالات الطارئة⁽⁵⁾.

و باعتبار هذه الإتفاقية جاءت شاملة لجميع مظاهر التلوث البحري أي انها لم تقتصر على شكل معين للتلوث مثل إتفاقية لندن 1954، فإننا نجد في مادتها(6) المعنوية بـ التلوث الناجم عن السفن تنص على: " تتخذ الأطراف المتعاقدة كافة التدابير التي تتوافق و القانون الدولي لوقاية منطقة البحر الأبيض المتوسط من التلوث و مكافحته 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 بالإتفاقية السابقة و الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط و المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة ينص في مادته(8) على ما يلي:

(1) Liamine chabli **pollution en méditerranée**, aspects juridiques des problèmes actuels 1980 OPU. P : 75.

(2) صلاح الدين عامر، **حماية البيئة إبان النزاعات المسلحة في البحار**، المرجع السابق، ص: 10.

(3) أنظر المرسوم الرئاسي، رقم: 80-14 بتاريخ 29-01-1980 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية رقم 05.

(4) Alexandre.charles.Kiss. **Récents traites régionaux la pollution de la mer**. Annuaire français de droit international Année 1980.P:731.

(5) Alexandre.charles.Kiss. Ipid. P:732.

I- يتعهد كل طرف من الأطراف بإصدار تعليمات إلى ربانينة السفن التي ترفع اعلامها و إلى قادة الطائرات المسجلة في أراضيها تطالبهم بإخطار أحد الأطراف أو المركز الإقليمي، بأسرع الطرق و أكثرها كفاية في الظروف السائدة ووفقا لملاحق (I) لهذا البروتوكول بشأن: (ضمن أمور أخرى)

(أ) جميع الحوادث التي تسبب أو يحتمل أن تتسبب في تلويث مياه البحر بالنفط أو بمواد ضارة أخرى.

ثالثا/ اتفاقية لندن 1973 و الخاصة بمنع التلوث من السفن⁽¹⁾:

تعد هذه الإتفاقية من أهم و أشمل الإتفاقيات التي أبرمت لحماية البيئة البحرية من التلوث الذي تحدثه السفن بكافة صورته وفي كافة مناطق البيئة البحرية، فضلا عن أنها تهدف إلى التقليل إلى أدنى حد ممكن من التلوث غير العمدي بأية مواد ضارة تتسكب من السفن⁽²⁾.

و لقد أرفقت هذه الإتفاقية بخمسة ملاحق هي:

* الملحق الأول : المحدد للقواعد المتعلقة بمنع التلوث بالنفط.

* الملحق الثاني: المحدد لقواعد نقل المواد الضارة السائلة.

* الملحق الثالث: المحدد للشكل الخاص بتغليف المواد الضارة.

* الملحق الرابع: المحدد لكيفية الوقاية من التلوث الناتج عن المياه الوسخة أو المستعملة للسفينة⁽³⁾

* الملحق الخامس: المحدد لكيفية الوقاية من التلوث الناتج عن قممات السفن.

و ما يمكن ملاحظته بالنسبة إلى هذه الإتفاقية في ملحقها الأول. و الخاص بمنع التلوث بالنفط باعتباره يشكل موضوع اهتمامنا الحالي و نحن بصدد تحديد القواعد الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي و التي 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 بإتخاذ ما يلزم من الإجراءات لإستقبال مخلفات السفن النفطية.

كما وضع هذا الملحق استثناء لا يختلف عن ذلك الذي حددته اتفاقية لندن لعام 1954 و الخاص بإمكانية تفرغ مياه الصابورة إذا اقتضت ذلك سلامة السفينة و أمنها أو لإنقاذ الأرواح في البحر. كما استثنى السفن غير التجارية المملوكة للحكومات من الإلتزام بالمنع.

رابعاً/ إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982⁽⁴⁾:

إجتذبت حماية البيئة البحرية المزيد من الإهتمام و العناية، منذ طرح فكرة وجوب العمل على استغلال الثروات المعدنية لقاع البحار و المحيطات وما في باطنها بوصفها تراثا مشتركا للإنسانية منذ عام 1967. فلا شك أن التقدم الحثيث نحو الإستغلال 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 و تطويره بإضافة الكثير من القواعد الجديدة، ليواكب

(1) إنظمت إليها الجزائر في 31-05-1988 بموجب المرسوم 108-88 بتاريخ 31-05-1988

(2) أحمد اسكندر، مرجع سابق، ص: 224.

(3) نقصد بالمياه المستعملة كل المياه المتأثية عن تجهيزات المراحيض و الحمامات و غرف التمريض و المساحات المستعملة لنقل الحيوانات الحية، ورد هذا في: أحمد اسكندر المرجع السابق، ص: 237.

(4) تمت المصادقة عليها من طرف الجزائر في 22-01-1996 بموجب المرسوم 53-96 الجريدة الرسمية رقم 06.

تطور المجتمع الدولي المعاصر، و قد أفسح المجال واسعا للإهتمام بقضية حماية البيئة البحرية، و من هنا كانت طبيعيا أن تهتم الجمعية العامة للأمم المتحدة في القرارات التي مهدت بها لهذا التطور (و التي أنشأت بها لجنة الإستخدامات السلمية و تلك الخاصة بإعلان المبادئ التي تحكم حوض البحر و قاع المحيط، ثم تلك التي دعت بها إلى عقد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار) بموضوع حماية البيئة البحرية و صيانتها.

و حظى هذا الموضوع بالعناية و الإهتمام خلال أعمال لجنة الإستخدامات السلمية ثم كان محورا لإهتمام اللجنة الرئيسية الثالثة من لجان مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، على مدى دوراته المتعاقبة، و قد توجت تلك الجهود بالجزء الثاني عشر من الإتفاقية و الذي خصص لموضوع " حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها "، بالإضافة إلى الإشارات المتفرقة التي وردت في الأجزاء الأخرى من أجزاء الإتفاقية إلى هذا الموضوع.

و قد حاولت هذه الإتفاقية التطرق إلى جميع أشكال التلوث البحري، إلا أننا نجدها أدمجت التلوث النفطي ضمن الجزء المخصص للتلوث الناجم عن السفن و ذلك في مادتها (211). و هذا بالرغم من أهمية التلوث النفطي، لكن ما يفسر ذلك حسب رأينا هو إعتبار السفن هي المصدر الأساسي للتلوث البحري بالمحروقات و هذا ما جاءت به المادة (211):

1- " تضع الدول سواء في إطار المنظمة الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي عام قواعد و معايير دولية لمنع، خفض و السيطرة على التلوث الناجم عن السفن و تشجيع متى كان ذلك مناسباً إعتقاداً نظاماً لطرق المرور يستهدف الإقلال إلى أدنى حد من خطر وقوع الحوادث التي قد تسبب تلوث البيئة البحرية بما في ذلك ساحل الدولة الساحلية و الضرر الناجم عن التلوث الذي يلحق بمصالحها المرتبطة به و تعاد دراسة تلك القواعد و المعايير من وقت لآخر...."

الفرع الثاني: الإتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر الخاصة بحماية البيئة البحرية من السفن و الطائرات.

لقد تطرقنا في الفصل الأول إلى مسألة تلوث البيئة البحرية من السفن ناقلات النفط و كذلك السفن دون ناقلات النفط، كما أننا قبل هذا استعرضنا بعض التعاريف الخاصة بالسفينة من خلال بعض الإتفاقيات و التشريعات و منها التشريع الجزائري، و حتى لا نعيد ما تطرقنا إليه و منعا للتكرار، سوف نتحدث من خلال هذا الفرع عن أهم الإتفاقيات التي قبلتها الجزائر و صادقت عليها في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث من السفن و الطائرات.

أولا/ إتفاقية لندن لعام 1973 و الخاصة بمنع التلوث من السفن:

في سنة 1973 أقر المؤتمر الدولي حول التلوث البحري الذي عقد في لندن إتفاقية خاصة بمنع التلوث من السفن و اعتبرت هاته الإتفاقية أهم الإتفاقيات قاطبة. و قد جاءت خطوة هامة في مجال العمل على حماية البيئة البحرية، في ضوء إدراك حقيقة كون البيئة البحرية جزءا من بيئة الإنسان، و هو الأمر الذي عبرت

عنه ديباحة الإتفاقية، بالإشارة إلى أن هدفها هو المحافظة على البيئة بوجه عام، و البيئة البحرية على وجه الخصوص⁽¹⁾ .

و أهم ما ميز أحكام هذه الإتفاقية أنها توسعت في تعداد المواد التي تعتبر مؤديه إلى تلوث البيئة البحرية، و التي يحظر الإلقاء بها حظرا تاما، أو جزئيا في البيئة البحرية، غير مقتصرة على زيت البترول و مشتقاته، و اعتمدت في هذا السبيل اسلوبا جديدا تحصل في افراد بروتكولين⁽²⁾، حيث نجد الأول يتعلق بالتصريح عن العلاقات و الأحداث التي تؤدي أو يمكن أن تؤدي إلى رمي المخلفات المؤذية و الضارة. أما الثاني فيتعلق بالتحكيم في مجال المنازعات الناشئة بين الأطراف، و من جهة أخرى فقد إحققت بالإتفاقية خمسة ملاحق حيث اعتبرت ثلاثة منها بمثابة ملاحق إختيارية أما الإثنين الباقيين فهما الزاميين و هذا ما سنوضحه.

* **الملحق الأول:** خاص بمنع التلوث بالمحروقات، و هو ملحق إلزامي تلتزم فيه جميع الدول الموقعة على الإتفاقية بالتوقيع عليه و قبول احكامه كما قام هذا الملحق بتحديد مجموعة من الإجراءات لحماية المحيط البحري و منها:

1- إخضاع فئة معينة من السفن إلى إجراء فحص عليها لضمان صلاحيتها، و هي ناقلات النفط التي

تزن 150 طن أو أكثر و كذا السفن الأخرى التي حمولتها الإجمالية 400 طن أو أكثر⁽³⁾ .

2- منح شهادات دولية لمنع التلوث بالنفط لنفس الفئة من السفن و التي تتجه في رحلاتها إلى دول

أطراف في الإتفاقية⁽⁴⁾.

كما وضع هذا الملحق بعض الأحكام الهادفة إلى وضع شروط للتفريغ النفطي من طرف السفن و كذا إلتزامات على عاتق الدول الأطراف بشأن استقبال و معالجة المخلفات النفطية المتواجدة في موانئها خاصة فيما يتعلق بتنظيف صهاريج النفط في الموانئ.

و لقد اتبعت اتفاقية لندن لعام 1973 و من خلال ملحقها الأول الأسلوب المتبع من طرف اتفاقية لندن لعام 1954 فيما يخص السماح بتفريغ مياه الصابورة في حالات استثنائية هي:

- إذا استلزمت من ذلك المحافظة على سلامة السفينة.

- من أجل انقاذ أرواح في البحر.

- إذا كان راجع إلى عطب في السفينة أو في معداتها.

- إذا كانت السفينة حربية أو تابعة لحكومة لكنها لا تمارس أعمالا تجارية.

* **الملحق الثاني:** خاص بالمخلفات السائلة و الضارة المنقولة دون تنظيم داخل خزانات السفينة، و هو

أيضا إلزامي فيما يتعلق بالتوقيع عليه فنجده قد عرف المواد السائلة الضارة في قاعدته الأولى بأنها: " أي مادة مشار إليها في التابع رقم (2) من هذا الملحق أو المصنفة مؤقتا في الفئة (أ، ب، ج، د) كما هو وارد في أحكام القاعدة الثالثة و الرابعة.

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

(2) نفس المرجع، و نفس الصفحة.

(3) القاعدة (4) من الملحق الأول

(4) راجع القاعدة (5) من الملحق الأول

و إنطلاقا مما سبق نجد أن واضعي الملحق قد صنفوا المواد السائلة الضارة، و التي تخضع لهذا الملحق، ذلك أنهم قسموها إلى أربع فئات (أ، ب، ج، د) (1) و إهتماما بالعمل على منع الأضرار التي سببها نقل مثل هذه المواد بحرا، فقد أخضع هذا الملحق السفن الناقلة لهذه المواد إلى الفحص المقرر لناقلات النفط و الوارد في الملحق الأول(2).

كما ورد على هذا المنع استثناء يسمح للسفن الناقلة لهذه المواد الضارة بتصريفها في البحر متى تحققت حالة من حالات القوة القاهرة، و كذا بالنسبة للسفن الحربية و السفن المملوكة للحكومات و القائمة بأعمال غير تجارية(3). لكن أي تصريف لهذه المواد، نجده خاضعا لشرط يتمثل في وجود أن يتم على مسافة 12 ميل بحري او أكثر من أقرب أرض و على عمق يتجاوز 25 متر. كما ألزم هذا الملحق، ربانية السفن بمسك سجل للحمولة تدون فيه عمليات تحميل و تفريغ هذه المواد الضارة السائلة و كذا أي حادث غير عمدي لتسربها إلى البحر(4).

* **الملحق الثالث:** خاص بالمخلفات الضارة و المنقولة كطروود أو صناديق أو بصهاريج متحركة، و نذكر أن هذا الملحق هو ملحق إختياري أي أنه لا يلزم الدول الموقعة على الإتفاقية بالتوقيع عليه وجوبا. أما عن القاعدة الأولى منه فنجدها قد حددت طريقة تغليف هذه المواد من أجل التقليل إلى أقصى حد من الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية من جراء نقل هذه المواد ذلك أن الملحق قد ألزم أن تكون الصناديق أو الطرود متينة بشكل يضمن عدم تسرب المواد الضارة منها، و أن تكون مرتبة لمنع سقوطها أو تدرجها داخل السفينة، كما ألزم أن تبين على هذه الصناديق و الطرود طبيعة، تسمية و درجة خطورة المادة المحتواة داخلها.

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

ما يمكن ملاحظته هنا هو أن قواعد التخلص من مثل هذه المياه مشابهة إلى حد كبير إلى تلك الخاصة بالتخلص من مياه الصابورة الخاصة بناقلات النفط، ذلك أن تفريغ هذه المياه يخضع لمجموعة من الإجراءات منها:

- 1- أن تكون السفينة مزودة بتجهيزات لتطهير و حفظ هذه المياه تكون مطابقة للمعايير التي تضعها دولة الميناء(5).
- 2- أن يتم تفريغها في المعدات المخصصة لذلك و التي تتولى الدول الأطراف وضعها في موانئها.
- 3- و قبل ذلك فإن السفينة التي تزيد حمولتها عن 200 طن تخضع وجوبا بالمعاينة أولية، و متى ظهرت للسلطات المعاينة صلاحية السفينة للنقل و التخلص من مثل هذه المياه، فعليها أن تسلم لها شهادة صلاحية(6)، و بنفس الطريقة، يسمح بالتصريف في حالات القوة القاهرة و الضرورة.

(1) راجع نص الإتفاقية من خلال المرسوم رقم 108-88 الصادر في 31-05-1988.

(2) القاعدة 10 من الملحق الثاني.

(3) القاعدة (06) من الملحق الثاني.

(4) القاعدة (9) من الملحق الثاني.

(5) القاعدة (3) من الملحق الرابع.

(6) القاعدة (4) من الملحق الرابع.

4- يمكن للسفينة أن تتخلص من المياه المستعملة أثناء سيرها متى كانت هذه الأخيرة مطهرة لكن يجب أن يتم ذلك على فترات و على مسافة 4 أميال على الأقل من السواحل، أما إذا كانت هذه المياه معالجة، فيمكن للسفينة أن تتخلص منها في أي مكان.

* الملحق الخامس: و هو خاص بوضع بعض التنظيمات لمنع التلوث الناتج عن نفايات السفن. نجد

القاعدة الثالثة منه تمنع تصريف أو رمي جميع المخلفات ذات الطبيعة البلاستيكية و الخيوط و الحبال الإصطناعية.

كما استثنى هذا الملحق مثل باقي الملاحق السابقة السفن الحربية و السفن المملوكة و القائمة بأعمال غير تجارية من تطبيق أحكامه⁽¹⁾.

و لكن مع هذا، فقد سمح هذا الملحق بالتخلص من بعض النفايات من طرف السفن على أن يتم ذلك على بعد أكثر من 25 ميل بحري من أقرب أرض أو من منطقة خاصة محمية. كما سمح هذا الملحق لسفن الصيد أن تغرق صيدها من أسماك طازجة أو مخلفات هذه الأسماك بكل حرية بعد معالجتها.

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

أول ملاحظة يمكن ابدائها بشأن هذا البروتوكول متعلقة بديباخته والتي جاء فيها و من ضمن أمور أخرى ما يلي:

" إن الأطراف المتعاقدة في هذا البروتوكول بصفتها أطراف في اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث⁽²⁾ و إذ تعني الاتفاقية التي تم اعتمادها في لندن عام 1972 لوقاية البيئة البحرية من التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات و المواد الأخرى...."

من خلال ما سبق يبدو لنا واضحا أن واضعي هذا البروتوكول قد استندوا إلى أحكام اتفاقية 1972 أنه من المفروض أن كل دولة موقعه على البرتوكول هي في نفس الوقت طرف في الاتفاقية.

و تجدر الإشارة إلى أن الجزائر لم تنضم إلى هذه الاتفاقية الأخيرة (اتفاقية 1972) إلا في سنة 1988، أي بعد سبع سنوات من قبولها بأحكام برتوكول برشلونة⁽³⁾ و الذي كان يلزمها ضمنا بأحكام اتفاقية 1972 دون أن تقبل بها قانونيا.

و من جهة أخرى، لقد سلك البروتوكول نفس الأسلوب الذي اتبعته اتفاقيتي اسلو و لندن بشأن حماية البيئة البحرية من إغراق النفايات، إذ ألحق بها ملاحق ورد فيها تعداد للمواد المحظورة إغراقها في بيئة البحر الأبيض المتوسط⁽⁴⁾.

و في هذا الشأن و في المادة " الثالثة " منه نجده عرف لنا الإغراق بأنه:

✓ أي تخلص متعمد من النفايات أو المواد الأخرى في البحر من السفن أو الطائرات،

(1) القاعدة (4) من الملحق الخامس.

(2) راجع في هذا المادة(5) من اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط لعام 1976

(3) نشري أن الجزائر صادقت على بروتوكول برشلونة و الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط في 1981.

(4) أحمد اسكندر، المرجع السابق، ص: 284.

✓ أي تخلص متعمد في البحر من السفن و الطائرات ،

بينما نجد الإستثناء على هذه الأحكام في الفقرة الرابعة من نفس المادة (الثالثة) على النحو الآتي :

الإغراق لا يشمل:

أ- التخلص في البحر من النفايات أو المواد الأخرى الناجمة عن التشغيل العادي للسفن و الطائرات او إليها أو التي يتم تشغيلها بغرض التخلص من مثل هذه المواد من هذه السفن أو الطائرات،

ب- إيداع المواد بهدف غير مجرد التخلص منها، شريطة الا يتعارض ذلك و أهداف هذا البروتوكول " و تكمل الدراسة مع بقية مواد البروتوكول بشأن الإغراق و ما جاء به هذا البروتوكول من أحكام حيث أنه و بالمادة الرابعة نص هذا البروتوكول على أن:

" يمنع اغراق النفايات أو المواد الأخرى الواردة في الملحق الأول في منطقة البحر المتوسط "

و جاءت المادة الخامسة لتتص:

- " إياحة إغراق النفايات أو المواد الأخرى الوارد في الملحق الثاني بعد استصدار تصريح خاص مسبق

من طرف السلطات المختصة" (1) كما نصت المادة السادسة على:

- يسمح بإغراق جميع النفايات او المواد الأخرى في منطقة المتوسط بعد استصدار تصريح عام مسبق من

طرف السلطات المختصة" (2) لكن و مع هذا، فإن مبدأ منع إغراق النفايات و المواد الأخرى ليس

مطلقاً، فبعد أن سمح البروتوكول بالإغراق و بشروط خاصة كما وضحناه سابقاً نجده كذلك من خلال

مادته(8) يبيح الإغراق متى توفرت حالة الظروف القاهرة الناتجة عن سوء الأحوال الجوية او عن أي سبب آخر، تتعرض فيه حياة الإنسان أو أمن السفن او الطائرات إلى الخطر.

أما عن الإجراءات الفعالة التي نص عليها البروتوكول، و التي على الدول الأطراف إتخاذها لتحقيق الغاية من وجود هذا الإتفاق فنتمثل فيما يلي:

1- على السلطات المختصة لدى كل طرف من الأطراف التي تصدر التصاريح المنصوص عليها في

المادتين(5) و (6) فيما يتعلق بالنفايات أو المواد الأخرى التي يزعم 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 البروتوكول(3).

2- على كل طرف من الأطراف التي يطبق الإجراءات اللازمة لتنفيذ هذا البروتوكول بالنسبة إلى:

أ/ السفن و الطائرات المسجلة في أراضيها أو التي تحمل علمه،

ب/ السفن و الطائرات التي يعتقد بأنها تقوم بعمليات الإغراق في مناطق تخضع لسيادته في هذا الشأن.

(1) هذا ما تؤكد المادة (10) فقرة (1) / أ من البروتوكول و التي تنص :

1- يقوم كل طرف من الأطراف بتسمية سلطة واحدة مختصة أو أكثر

أ- لإصدار التصاريح الخاصة المنصوص عليها في المادة (5)

(2) نجد المادة (10) فقرة (1) / ب من البروتوكول تنص على مايلي

1- يقوم كل طرف من الأطراف بتسمية سلطة واحدة مختصة أو أكثر

ب- لإصدار التصاريح العامة المنصوص عليها في المادة (6)

(3) الفقرة 2 من المادة (10) من البروتوكول.

كما أن البروتوكول قد استثنى السفن و الطائرات التي تملكها او تستغلها في دولة طرف بصورة مؤقتة في خدمات حكومية غير تجارية، من تطبيق أحكامه عليها مع منحه الدول الأطراف حق التأكد من أن مثل هذه السفن و الطائرات تعمل على نحو يتماشى قدر الإمكان، من الناحية المعقولة و العملية مع البروتوكول(1).

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

ثالثاً/ إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982(2) :

نجد بأن هاته الإتفاقية هي الأخرى عرفت الإغراق و ذلك من خلال مادتها الأولى فقرة (5) التي تنص على ما يلي:

أ/ الإغراق يعني:

1- أي تصريف متعمد في البحر للفضلات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الإصطناعية،

2- أي إغراق متعمد من البحر للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الإصطناعية.

هذا بالنسبة لتعريف الإغراق، أما الإستثناء فهو موجود ضمن الفقر ب من الفقرة الخامسة بالنسبة نفس المادة (1) و هو:

ب/ لا يشمل الإغراق:

1- تصريف الفضلات أو المواد الأخرى الذي يصاحب التشغيل الإعتيادي للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غيرها من التركيبات الإصطناعية و معداتھا في البحر، أو ينتج عنه، و ذلك خلاف الفضلات أو المواد الأخرى التي تنقل بواسطة أو إلى السفن أو طائرات أو أرصفة أو تركيبات إصطناعية أخرى في البحر تشغل لغرض للتخلص من مثل هذه المواد أو تنتج عن معالجة الفضلات أو المواد الأخرى على متن تلك السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو التركيبات،

2- إيداع مواد لغرض غير مجرد التخلص منها، بشرط الا يتعارض هذا الإيداع مع مقاصد هذه الإتفاقية.

كما نجد من خلال المادة (210) من الإتفاقية تلزم الدول بضرورة المحافظة على البيئة البحرية

و يكون ذلك بالخفض و السيطرة من تلوثها عن طريق الإغراق، حيث تنص:

1 - تضع الدول قوانين و أنظمة لمنع، خفض و السيطرة على تلوث البيئة البحرية عن طريق الإغراق،

(1) هذا ورد في المادة (11) من البروتوكول

(2) للإطلاع أكثر ارجع لمرسوم المصادقة رقم 53-96 المؤرخ في 22-01-1996، الجريدة الرسمية رقم 06 المؤرخة في 24-01-1996.

2 - تتخذ ما هو ضروري من تدابير لمنع، خفض، و السيطرة عليه،

3 - تضمن هذه القوانين و الأنظمة و التدابير عدم الإغراق دون إذن من السلطات المختصة للدول،

4 - تعمل الدول خاصة في إطار المنظمات الدولية المختصة أو في إطار مؤتمر دبلوماسي على وضع

قواعد و معايير على الصعيدين العالمي و الإقليمي لمنع هذا التلوث، خفضه و السيطرة عليه،
و تعاد دراسة تلك القواعد من وقت لآخر،

5 - لا يتم الإغراق داخل البحر الإقليمي و المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري دون موافقة

صريحة مسبقة من الدول الساحلية التي لها الحق في الإذن بهذا الإغراق و تنظيمه و مراقبته بعد
التشاور الواجب مع الدول الأخرى التي قد تتأثر تأثيرا ضارا بسبب موقعها الجغرافي⁽¹⁾ ،

6 - لا تكون القوانين و الأنظمة الوطنية أقل فعالية في منع أو خفض أو السيطرة على هذا التلوث من
القواعد و المعايير الدولية،

أما بالنسبة للمادة (216) فإنها خصصت إلى التنفيذ فيما يتعلق بالتلوث عن طريق الإغراق حيث نصت على
ما يلي:

• يتم تنفيذ القوانين و الأنظمة المعتمدة وفقا لهذه الإتفاقية و القواعد و المعايير الدولية الموضوعية عن
طريق منظمات دولية أو مؤتمر دبلوماسي من أجل منع، خفض و السيطرة على تلويث البيئة البحرية
عن طريق الإغراق من طرف:

أ/ الدولة الساحلية لما يكون الإغراق داخل بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة
أو جرفها القاري.

ب/ دولة العلم فيما يخص السفن الرافعة لعلمها أو السفن أو الطائرات المسجلة فيها.

ج/ أي دولة فيما يتعلق بأعمال تحميل الفضلات أو مواد أخرى داخل إقليمها أو في محطاتها النهائية
البحرية القريبة من الشاطئ".

المطلب الثاني : الإتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر برية.

تعد أهمية و خطورة التلوث من مصادر برية حقيقة قائمة لا محال بالنسبة إلى مشكلة التلوث البيئة

البحرية⁽²⁾ لكن بالرغم من هذا، فإن القواعد القانونية سواء منها الدولية أو الوطنية قليلة إذا ما قارناها بتلك
المتوفرة في مجال التلوث النفطي للبحر مثلا.

و الجزائر من بين الدول التي تولى مشكلة التلوث الناتج عن المخلفات الأرضية إهتماما متزايدا، فهي

لم تكتفي بمعالجة هذه النفايات، بل سنت تشريعات جديدة خصيصا لمعالجة النفايات و القضاء على آثارها

الضارة⁽³⁾ بالإضافة إلى بعض الإتفاقيات الدولية التي التزمت بها الجزائر في هذا المجال، مما يؤكد الإهتمام
من قبل الدولة الجزائرية لمواجهة هذه المشكلة.

(1) و من بين هذه الدولة، الدولة الجزائرية التي تتميز بمنطقة اقتصادية خالصة. قصيرة مع تقريبا انعدام لجرفها القاري، و هذا نظرا للوضعية العامة لبحر
الأبيض المتوسط كونه بحر شبه مغلق لا يتصل بالمحيط الأطلنطي سواء عن طريق جبل طارق، ورد هذا في : علي مراح، المرجع السابق ص : 974.

(2) Ahmed Laraba., Opcit. P : 468.

(3) أحمد اسكندر، المرجع السابق، ص: 304.

لهذا سوف نقف من خلال هذا المطلب إلى أهم هذه الإتفاقيات الدولية التي طبقتها الجزائر في هذا المجال.

الفرع الأول: اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث

الفرع الثاني: البرتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من مصادر برية لعام 1980.

الفرع الثالث: إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

الفرع الأول: اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث

إنظمت الجزائر لإتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة في برشلونة في 16 فبراير من عام 1976، حيث فرضت هذه الإتفاقية على جميع أطرافها" إتخاذ 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 و العمل على التخفيف من حدة هذا التلوث و مكافحته" (1).

و بعد اتفاقية برشلونة 1976 و كنتيجة للمجهودات المتخذة في مجال مكافحة و مهاجمة هذا النوع من التلوث و هو التلوث البحري و الخاص بالمصادر البرية أو الأرضية، التي تقوم بها دول حوض البحر الأبيض المتوسط عمدت هذه الأخيرة لعقد مؤتمر في أثينا من 12 إلى 17-05-1980. و أسفر على إبرام البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من مصادر برية لعام 1980

الفرع الثاني: البرتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من مصادر برية لعام 1980(2).

إن تبني الجزائر بروتوكول 17 ماي 1980 و الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية يوضح نيتها بأخذ هذا المشكل على محمل الجدية و لقد جاء هذا البرتوكول مكملا للإتفاقية السابقة أي اتفاقية برشلونة 1976، ذلك أن الدول الأطراف فيه أظهرت رغبتها من خلال مقدمته في تطبيق المواد (4، 8، 15) من الإتفاقية السابقة الذكر(3)

إن المصادقة على بروتوكول أثينا في 17 ماي 1980 و دخوله حيز التنفيذ في 1983 أمران يبرهنا على نجاح واضح في مجال مكافحة التلوث من مصادر ارضية كما ان المصادقة على نفس هذا البروتوكول في 1982 من طرف الجزائر توضح نيتها في مكافحة هذا النوع التلوث(4)

والشيء المميز لهذا البروتوكول هو تعداد او تحديده (5) 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(1) على ما يلي:

(1) المادة (8) من اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث

(2) تم إنضمام الجزائر لهذا البرتوكول في 11-12-1982 بموجب المرسوم 82-441 الجريدة الرسمية 51

(3) أحمد اسكندر، المرجع السابق، ص: 288.

(4) Ahmed Laraba..Opcit. P : 468.

(5) هذا محتوى المادة (4) من البرتوكول:

أ/ المخلفات الملوثة الآتية من مصادر أرضية متواجدة على إقليم الأطراف و التي تدخل ضمن منطقة البرتوكول و هذا خاصة،

- مباشرة من مخارج المجاري في البحر، و من إيداع أو تصريف حدث في الساحل أو إنطلاقا منه،

- بصفة غير مباشرة عن طريق الأنهار، القنوات أو مجاري مائية أخرى بما فيها المجاري المائية الباطنية أو من الإنسيال،

ب/ التلوث من مصادر أرضية نقلت عبر الهواء، طبقا لظروف ستحدد في ملحق إضافي لهذا البرتوكول مقبول من الأطراف طبقا لأحكام المادة (17) من الإتفاقية

ج- المخلفات الملوثة الآتية من منشآت إصطناعية ثابتة في البحر و التي تخضع لولاية دولة طرف و المستعملة لأغراض غير استكشافية و استغلال الموارد المعدنية للجرف القاري، قاع البحر باطنه."

" لجميع الاطراف المتعاقدة ان تتخذ جميع التدابير المناسبة لوقاية البحر الابيض المتوسط من التلوث الناجم عن التصريف من الأنهار أو المنشآت الساحلية أو مخارج المجاري أو المناجم أو عن أي مصادر أخرى واقعة في ترابها و التخفيض من هذا التلوث و مكافحته و السيطرة عليه" و تطبيقا لما ورد في هذا البروتوكول عمدت الجزائر في تشريعاتها إلى تحديد قوائم النفايات الخطرة معتمدة في ذلك المعايير الواردة في هذا البروتوكول و أخذتا بعين الاعتبار مكونات هذه النفايات و قابليتها للاحتراق، و كذا النفايات المضايقة كما حددت طريقة معالجة كل منها(1)

كما نجد أن هذا البروتوكول قد ألزم الدول الأطراف أن تتعاون فيما بينها لإيجاد طرق و تقنيات جديدة لمكافحة و إزالة هذا النوع من الملوثات و هذا ما نص عليه من خلال مادته التاسعة (9): " على الدول الأطراف ان تتعاون بقدر الإمكان في ميادين العلم و التكنولوجيا المرتبطة بالتلوث من مصادر برية و كذلك إعداد طرق جديدة لمعالجة و تخفيض و إزالته هذه الملوثات"

الفرع الثالث: إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

هي بدورها إهتمت بهذا النوع من الملوثات، و قد جاء في مادتها (194) النص على جميع انواع الملوثات بما فيها التلوث من مصادر برية، حيث نصت في الفقرتين الأولى و الثالثة من هاته المادة على أن: " الدول تتخذ كل ما يلزم من تدابير متفقة مع الإتفاقية من أجل منع، خفض أو السيطرة على تلوث البيئة البحرية مهما كان مصدره " أما الفقرة الثالثة فجاء فيها:

" أ- تشمل التدابير الإجراءات التي تهدف إلى الإقلال من إطلاق المواد السامة أو الضارة أو المؤذية. سيما المواد الصامدة من مصادر برية..."

كما أن هذه الإتفاقية فرضت و ألزمت الدول الأطراف فيها بالتعاون لإتخاذ الإجراءات اللازمة من أجل منع، خفض و السيطرة على التلوث من هذا النوع من الملوثات، و ذلك من خلال المادتين (207)، (213).

و لقد جاء في المادة (207) ما يلي:

1- تضع الدول قوانين و أنظمة لمنع، خفض و السيطرة على تلوث البيئة البحرية من مصادر برية بما في ذلك الأنهار و مصباتها و خطوط الأنابيب و مخارج التصريف، مع مراعاة ما أتفق عليه دوليا.

2- تتخذ الدول ما هو ضروري من تدابير لمنع، خفض و السيطرة على تلوث البيئة البحرية.

3- تعمل الدول على المواءمة بين سياستها في هذا المجال على الصعيد الإقليمي المناسب.

4- تعمل الدول و خاصة في إطار المنظمات الدولية المختصة او في إطار مؤتمر دبلوماسي على

وضع قواعد و معايير على الصعيدين العالمي و الإقليمي لمنع تلوث البيئة البحرية او خفضه أو السيطرة عليه من مصادر برية مع مراعاة الخصائص الإقليمية و ما للدول من إمكانية إقتصادية و حاجة للتنمية الاقتصادية و تعاد دراسة تلك الممارسات و الإجراءات من وقت لآخر.

(1) راجع المرسوم رقم 378/84 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية العدد 66 بتاريخ 14 ديسمبر 1984.

5- تشمل القوانين، الأنظمة، التدابير، القواعد و المعايير و الإجراءات الواردة في الفقرات السابقة تلك التي تهدف إلى الإقلال إلى أقصى حد من إطلاق المواد السامة و المؤذية أو الضارة سيما منها المواد الصامدة في البيئة البحرية .

ما نلاحظه على هاته المادة و نميزه 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، و ذلك من خلال وضع نصوص و قوانين و تطبيقاتها في هذا المجال مع الأخذ بعين الاعتبار ان تكون هذه النصوص تهدف إلى الإقلال إلى أقصى حد من إطلاق المواد السامة و الملوثة و المؤذية بالبيئة البحرية.

أما المادة (213) فقد خصصت لـ : " التنفيذ فيما يتعلق بالتلوث من مصادر في البر " و جاء فيها: " تنفذ الدول القوانين و الأنظمة التي تعتمد وفقا للمادة 207، و تعتمد قوانين و أنظمة و تتخذ تدابير أخرى لإعمال القواعد و المعايير الدولية المطبقة و الموضوعة عن طريق منظمات مختصة أو مؤتمر لتمنع، تخفض و تسيطر على تلوث البيئة البحرية من مصادر في البر".

ملاحظة: تجدر الإشارة هنا بالنسبة لمسألة الحظر أو المنع التي ذكرت في كل من البروتوكول أثينا لعام 1980 و إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الخاص بالتلوث البحري من مصادر برية بأنه، يرد عليه إستثناء فهو ليس منعاً مطلقاً، و ذلك حسب الحالات و الظروف، مما يستدعي الأخذ بمبدأ التراخيص المسبقة. و هذا ما جاء من خلال المادة (210) من الإتفاقية: حيث تنص:

لا يتم الطرح داخل البحر الإقليمي و المنطقة الإقتصادية الخالصة و الجرف القاري دون موافقة صريحة مسبقة من الدول الساحلية التي لها الحق في الإذن لهذا الطرح و تنظيمه و مراقبته بعد التشاور الواجب مع الدول الأخرى التي قد تتأثر تأثيراً ضاراً بسبب موقعها الجغرافي" (1)

أما بروتوكول أثينا لعام 1980 فقد تعرض لمبدأ التراخيص المسبقة من خلال المادة(6) حيث جاء من خلالها:

1- تلتزم الأطراف بالتخفيض من التلوث من مصادر برية في منطقة البروتوكول بواسطة المواد أو المصادر المحددة في المرفق II من هذا البروتوكول" (2)

2- و لهذا الغرض: نضع بصفة فردية أو جماعية حسب الحالات البرامج و التدابير اللازمة.

3- أي تصريح مرهون بالحصول من طرف السلطات الوطنية المختصة على رخصة تأخذ بعين

الإعتبار أحكام المرفق الثالث من هذا البروتوكول رخصة تأخذ بعين الإعتبار أحكام المرفق الثالث من هذا البروتوكول .

تعتبر هذه الإتفاقية أهم الإتفاقيات الدولية التي تطرقت إلى التلوث البحري من مصادر أرضية، و التي إنظمت إليها الجزائر كغيرها من الإتفاقيات الدولية الأخرى التي تخصصت كل واحدة منها إلى نوع معين من الملوثات و التي جميعها تهدف إلى حماية البيئة البحرية من التلوث بجميع أنواعه و مصادره، إذ نجدها من جهة تضع مبدأ ضرورة حماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر أرضية من قبل الدول بواسطة

(1) الفقرة (5) من المادة 210 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

(2) محتوى المادة (5) من بروتوكول أثينا لعام 1980

القواعد التي تضعها، و من جهة أخرى تؤكد على ضرورة الأخذ بعين الاعتبار الإمكانيات الاقتصادية للدول، و كذا متطلبات التنمية الاقتصادية لتلك الدول.

المطلب الثالث: التشريعات الوطنية الجزائرية الخاصة بمنع تلويث البيئة البحرية

من أجل حماية بيئتها البحرية و المحافظة عليها، قامت الجزائر بمجهودات كبيرة في هذا المجال و نلاحظ هذا الإهتمام من خلال ما شرعته من قوانين، و نشير بأن الجزائر حين وضعها لهذه القوانين و النصوص حاولت إستشفائها من الإتفاقيات الدولية، و هذا ما سنتناوله و نبينه من خلال قوانينها الداخلية، و ذلك بدءاً بالقانون البحري الجزائري القديم و ما تضمنه من مواد خاصة بحماية البحر و كيف عالجت نصوصه مشكل التلوث البحري، و هل كانت هذه النصوص فعالة في القضاء و لو نسبياً على هذا الأخير (التلوث البحري) بعدها نتطرق إلى القانون البحري الجزائري المعدل و ما جاء به من تعديلات و اما أدخل عليها من وقائع جديدة لم تكن موجودة في القانون القديم خاصة بالمجال البحري و خاصة المشكل الذي نحن بصدد دراسته و هو مشكل التلوث البحري، بعد نقف على قانون البيئة لسنة 1983 و ما تضمنته الفصل الثالث من مواد خاصة بحماية البحر. بعدها نتطرق إلى قانون البيئة المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة رقم 03-10 الملغى للقانون القديم أي قانون 3198 و يكون هذا حسب الخطة الآتية.

الفرع الأول: التشريعات الوطنية الجزائرية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث بالمحروقات

الفرع الثاني: التشريعات الوطنية الجزائرية الخاصة بمنع التلوث البحري من مصادر أرضية

الفرع الأول: التشريعات الوطنية الجزائرية الخاصة بالمحروقات

في هذا الفرع سنتناول التشريعات الوطنية الجزائرية التي تتعلق بحماية البحر من التلوث بالمحروقات بحيث نتناول أولاً، التشريعات الوطنية الجزائرية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي، بعدها نتطرق للتشريعات الوطنية الخاصة بالتلوث من السفن و الطائرات.

أ/ التشريعات الوطنية الجزائرية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي .

أولاً/ القانون البحري الجزائري رقم: 76- 80 :

صدر هذا القانون بموجب الأمر رقم 76-80 في 23-10-1976 بالجريدة الرسمية رقم 29

سنة 10-04-1977 و قد خصصت الفقرة الخامسة (05) منه لـ: " نظام التلوث "

و بداية الدراسة ستكون اعتباراً من المادة (212) و التي تنص:

" على الرغم من الأحكام المتخذة تطبيقاً للاتفاقيات الدولية بشأن وقاية التلوث في البحار و مكافحته يمنع طرح أو إلقاء أو تغطية المواد أو الطاقة الملوثة للوسط البحري و ذلك في حدود الأملاك العمومية البحرية" (1) ما نلاحظه بالنسبة لهاته المادة أنها تضع مبدأ منع التلوث بالنفط للوسط البحري من خلال عبارة "...الطاقة..." و ذلك في حدود الأملاك العمومية البحرية، و يكون بذلك المشرع الجزائري قد وضع مبدأ عدم التلوث البحري بالمحروقات، كما فعلت إتفاقية لندن لعام 1954 لكنه تشدد أكثر عندما استعمل عبارة "

(1) حددت الأملاك العمومية في تعديل الدستوري 1996 و في المادة 17 منه:

الملكية العامة هي ملك المجموعة الوطنية و تشمل الثروات المعدنية الطبيعية و الحية في مختلف مناطق الأملاك الوطنية البحرية... و أملاك أخرى محددة في القانون.

...الأملاك العمومية البحرية " غير أنه و باستعمال عبارة: " ...على الرغم... " لا يخلو من الغرابة و إن
المشرع باستعماله لعبارة: " ... الأملاك العمومية البحرية" قد أظهر حرصا أكبر مقارنة باتفاقية لندن لعام
1954⁽³⁾ هذا على حد قول الدكتور أحمد لعرابة.⁽¹⁾

أما المادة (213) و من نفس القانون، فقد جاء فيها:

" يجب على كل سفينة أن تطرح المواد الملوثة في تجهيزات الموانئ المخصصة لتلقي الفضلات

او الحتالات و بصورة عامة المواد الملوثة "

فبخصوص هاته المادة، فإنها ألزمت السفن على طرح المواد الملوثة في تجهيزات الموانئ المخصصة

لتلقي الفضلات و الحتالات و بصورة عامة المواد الملوثة، و بذلك تكون مطابقة لما تضعه المادة (8) من
اتفاقية لندن لعام 1954.

إلا أن الجزائر و بخصوص هذه التجهيزات لموانئها، فقد أخذت على عاتقها هذه المسألة بشكل نسبي،

حيث افترض المشرع الجزائري وجود هذه المنشآت و التجهيزات بشكل كاف ففرض على كل سفينة متجهة

إلى السواحل أو الموانئ الجزائرية أن تفرغ هذه المخلفات الملوثة في هذه المنشآت أو التجهيزات⁽²⁾

و يضيف الدكتور أحمد لعرابة أن القانون البحري الجزائري متشدد أكثر في مجال التلوث العمدي

و هذا ما تبرره أهمية المناطق البحرية و التي تشكل جزءا من الأملاك العمومية الجزائرية و هو بذلك أكثر

دقة من اتفاقية لندن لعام 1954 في هذا الشأن⁽³⁾ كما نصت المادة (214) على ما يلي:

" خلافا لما جاء في المادة (212) من هذا الأمر، يمكن طرح المواد الملوثة في البحر من قبل سفينة في

الظروف الخاصة على وجه الخصوص:

❖ لتأمين حماية أمن السفينة ذاتها أو أمن سفينة أخرى.

❖ لتجنب الخسائر على السفينة أو الحمولة.

❖ لإنقاذ الحياة البشرية في البحر.

و مع 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 الإستثناء على مبدأ منع تصريف المحروقات في الوسط البحري، حيث

يظهر هذا الإستثناء من خلال تحديدها للحالات التي يمكن فيها للسفينة أن تقوم بطرح المادة الملوثة و التي

نجدها كتلك الواردة في المادة (5) من اتفاقية لندن لعام 1954 و هذا بالنسبة إلى الفقرة الأولى من هذه

المادة.

أما فقرتها الثانية فقد جاء فيها:

(1) Ahmed Laraba. Opcit . 460.

(2) المرجع اسكندر، المرجع السابق، ص: 310.

(3) Ahmed Laraba Opcit: 460.

" إلزام ربانية السفن بإدراج الدواعي المسببة لطح المواد الملوثة عرضا و استثنائيا 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 و كذا مياه تنظيف و تفريغ مياه الصابورة من الصهاريج، حيث تسجل فيه المادة التي أفرغت و التي يمكن أن تحدث تلوثا و المكان الذي تم فيه التفريغ و الساعة في دفتر السفينة(1).

بينما نجد المادة(9) من اتفاقية لندن خصصت لمثل هذه العمليات دفترا للنفط أي دفترا خاص* هذا بالنسبة للقانون البحري الجزائري-القديم-

ثانيا/ القانون البحري الجزائري الجديد:

تم تعديل القانون البحري السابق بموجب القانون رقم 05-98 بتاريخ 25-06-1998، حيث نجد مادته (21) تنص:

" يستبدل الرقم 212 الوارد في المادة 214 من الأمر 76-80 بالرقم 210 منه".

و هذا ما يؤكد كلامنا حيث ما نلاحظه أن المادة (214) من الأمر 76-80 خاصة بالإستثناءات على منع التصريف العمدي للمواد الملوثة في البحر و الوارد في المادة (212) من نفس القانون، فكيف تمكن المشرع و هو بصدد تعديل أمر 1977 أن يستبدل المادة(212) الواردة في نص المادة (214) بالمادة (210) مع أن هذه الأخيرة خاصة بتعريف التلوث البحري، في حين أن المادة (212) تضع صراحة مبدأ منع التصريف العمدي في البحر.

و كملاحظة ثانية على هذا القانون و بالنسبة لصيغته سواء تلك الموضوعة في 1976 أو في 1998، أنه يخلو من الإشارة إلى إلزام السفن الجزائرية من أن تزود بعازل يمنع تسرب النفط، كما أقرت ذلك إتفاقية لندن 1954.

ثالثا/ قانون البيئة رقم 83-03 الصادر في 05 فيفري 1983.

تناول هذا القانون موضوع حماية البيئة بصفة عامة و من ضمنها البيئة البحرية، حيث تضمنت مادته (54) موضوع التلوث البحري بالنفط الذي يكون أو يحدث نتيجة الحوادث البحرية و ما يحدثه من أخطار حيث نصت على ما يلي:

" يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة، عابرة بقرب المياه الإقليمية أو داخلها، أن يعلن عن كل حادث ملاحي يقع في مركبه و من طبيعته أن يهدد بالتلويث أو بإفساد الوسط البحري و المياه و السواحل الوطنية الجزائرية ".

(1)Ahmed Laraba. Op cit , p : 460.

* يجب على كل سفينة أن تحمل دفتر السفينة تدون فيه مجموعة من المعلومات منها الحوادث المتعلقة بالملاحة و الطائرة على متن السفينة. القرارات المتخذة بشأن السفينة، بسرعة السفينة...الخ.

و هذا ما رأيناه في المادة (8) من بروتوكول برشلونة الخاص بالتعاون على مكافحة التلوث في المتوسط بالنفط و المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، نجدها تلزم الدول الأطراف على إصدار تعليمات إلى ربانية السفن التي ترفع أعلامها، تطالبهم من خلالها بأخطار أحد الأطراف أو المركز الإقليمي بجميع الحوادث التي تسبب أو يحتمل أن تتسبب في تلويث مياه البحر بالنفط أو بمواد ضارة أخرى. و من خلال ما سبق نقول بأن: الجزائر حقيقة قد أدركت الخطر الكبير لمشكل التلوث النفطي و أعطت الأهمية الكبيرة و يظهر هذا من خلال التأكيد و الحرص الكبيرين على أنه يجب تحديد المعلومات عن هوية السفينة و تاريخ الحادث و موقعه و كذلك المعلومات المفصلة عن نوعية المواد و كميتها. و لقد جاء المرسوم رقم 580-83⁽¹⁾ الصادر في 22-10-83 المتضمن :

" إلزام ربانية السفن التي تحمل متنها البضائع الخطيرة السامة او الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث في البحر" و نشير هنا أن هذا المرسوم يذكر المادة (54) من قانون 03-83 المتعلق بحماية سابقة الذكر، ضمن تأشيراته.

رابعاً/ قانون البيئة رقم 10-03 الصادر في 19 يوليو 2003.

لقد تطرق هذا القانون كذلك لموضوع حماية البيئة البحرية من التلوث و يتضح ذلك من خلال المادة (57) منه و التي جاء فيها:

" يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة او ملوثة، و تعبر بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائري أو داخلها، أن يبلغ عن كل حادث ملاحى يقع في مركبه و من شأنه أن يهدد بتلويث أو إفساد الوسط البحري و المياه و السواحل الوطنية "

إذن من هذه المادة، يمكننا أن نبدي مجموعة من الملاحظات:

- إن هذه المادة جاءت تقريبا مطابقة للمادة (54) من قانون البيئة القديم رقم 03-83 السابق

الذكر، و كذلك نفس الشئ بالنسبة للمادة (8) من بروتوكول برشلونة، و هذا يعني بأن الجزائر و على 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، و لقد إتضح لنا هذا من خلال هذه المجموعة من القوانين التي تناولنا أهمها.

- و ما لاحظناه كذلك أن المشرع الجزائري قد قام بعملية دمج لقاعدة قانونية دولية في قانونه الداخلي، و أصبحت بذلك من ضمن تشريعاته الداخلية، و هذا تأكيد آخر على إهتمام الجزائر الكبير بهذا الموضوع. أي موضوع التلوث البحري و خاصة التلوث الزيتي او التلوث النفطي.

ب/ التشريعات الوطنية الجزائرية الخاصة بحماية البيئة البحرية من السفن و الطائرات:

نجد أن المشرع الجزائري قد وضع في هذا المجال مرسومين:

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

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

و هذا ما نص عليه كذلك قانون حماية البيئة المتعلق رقم 03-83 في مادته (54) (1)
و ما نص عليه كذلك قانون حماية البيئة المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة رقم 10-03
في مادته (57):

" يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة او سامة أو ملوثة، و تعبر بالقرب من المياه الخاضعة
للقضاء الجزائري أو داخلها، أن يبلغ عن كل حادث ملاحى يقع في مركبه و من شأنه أن يهدد بتلويث
أو إفساد الوسط البحري و المياه و السواحل الوطنية "

و هذا كذلك ما هو منصوص عليه في المادة (8) من بروتوكول برشلونة الخاص بالتعاون على مكافحة
التلوث في المتوسط بالنفط و المواد 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 تسبب او يحتمل أن تتسبب في تلويث مياه البحر بالنفط أو بمواد ضارة أخرى.
و إعتبارا مما سبق نستنتج أن المشرع الجزائري قد أدمج قاعدة قانونية دولية في قانونه الداخلي.

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

أما هذا المرسوم فيتضمن شروط قيام السفن و الطائرات بغمر النفايات التي من شأنها أن تلوث البحر
و إجراءات ذلك و كفياته

" يجب أن تجري كل عملية من شأنها أن تلوث البحر في إطار أحكام القانوني رقم 83-03 المؤرخ
في 05 فبراير 1983 المذكور أعلاه و الأحكام الواردة في البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط
من التلوث الناشئ عن عمليات غمر النفايات من السفن و الطائرات الموقع عليها يوم 16 فبراير 1976
و المصادق عليها بالمرسوم رقم 81-02 المؤرخ في 17-01-1981 المذكور اعلاه" (2)

كما جاء في نص المادة الثالثة من نفس المرسوم.
عملا بالمادة 48 من القانون 83-03 المؤرخ في : 05-02-1983 المذكور أعلاه يمنع غمر النفايات
على إختلاف أشكالها في الحالات الآتية:

1- " إذا كانت النفايات تشتمل على مادة أو عدة مواد ورد حصرها في الملحق الأول بالبروتوكول

المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن عمليات إلقاء السفن و الطائرات للنفايات في
البحر، الموقع في برشلونة يوم 16 فبراير سنة 1976 إلا إذا كانت هذه المواد لا توجد هناك إلا في حالات
ملوثات شريطة الا تكون قد أضيفت إليها عمدا قصد غمرها "

2- " في المناطق البحرية التي تنطوي على فوائد خاصة من حيث الأمن، و في المجالات الاقتصادية

و البيئية و لا سيما ما ورد ذكره في الجزء (ج) من الملحق 3 بالبروتوكول المذكور أعلاه "

3- في المياه الإقليمية إذا اشحنت النفايات في ميناء أو مطار أجنبي "

(1) لا بأس أن نذكر بمحتوى المادة (54) من قانون 03-83 المتعلق بحماية البيئة: " يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع مخرطة أو سامة أو ملوثة
عابرة بقرب المياه الإقليمية أو داخلها أن يعلن عن كل حدث ملاحى يقع في مركبه و من طبيعته أن يهدد بالتلوث أو بإفساد و الوسط البحري و المياه و
السواحل الوطنية "

(2) المادة (2) من المرسوم رقم 88-228 المؤرخ في 05-11-1988 و المتضمن شروط قيام السفن و الطائرات بغمر النفايات التي من شأنها أن تلوث
البحر و إجراءات ذلك و كفياته.

4- فيما دون 12 ميلا من أقرب أرض إليها و على عمق يقل عن 2000 مترا فيما يخص النفايات مثل الحاويات الحديدية البالية و النفايات المعدنية أو ذات الحجم الكبير و السفن و الطائرات و الأرضيات العائمة و غير ذلك من المنشآت المقامة في البحر و كذلك السفن و الطائرات و الأرضيات العائمة و غير ذلك من المنشآت المقامة في البحر و كذلك حطام السفن و الطائرات. من خلال هاته المواد نبدي من مجموعة من الملاحظات.

1- من خلال الفقرة الأولى: نجد أن المشرع الجزائري، قد طبق ما جاء في بروتوكول برشلونة

السابق الذكر، و ذلك من خلال مادته (4)

و نلاحظ كذلك من خلال هذه الفقرة أن المشرع الجزائري قد منع إغراق ايه مادة من شأنها أن تحدث تلوثا للوسط البحري

2- الفقرة الثانية: فإن المشرع الجزائري قام ليس فقط بمنع غمر النفايات المشتملة على مواد ورد

ذكرها في الملحق الثالث بالبروتوكول.

منع غمر أية مادة في المناطق البحرية التي تتطوي على فوائد خاصة من حيث الأمن، و في المجالات الإقتصادية و البيئة و هو ما ورد خصوصا في الجزء (ج) من الملحق الثالث من البروتوكول.⁽¹⁾

3- أما الفقرة الثالثة: و في هذه الفقرة يتجلى لنا مظاهرا من مظاهر السيادة و ذلك 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.

4- أما بخصوص الفقرة الرابعة من نفس المادة و من نفس المرسوم⁽²⁾ فقد قام المشرع الجزائر بتحديد

مجموعة من النفايات و منع غمرها في المناطق البحرية التي مسافتها أقل من 12 ميل عن السواحل و على عمق أقل من 2000 متر.

و بعد هذه الملاحظات بخصوص المادة الثالثة من المرسوم 88-228، نعود إلى المادة 53 من القانون

10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة و التي تنص:

" يجوز للوزير المكلف بالبيئة، بعد تحقيق عمومي، أن يقترح تنظيمات و يرخص بالصب أو بالغمر

أو بالترسيد في البحر، ضمن شروط تضمن بموجبها هذه العمليات انعدام الخطر و عدم الإضرار"

و نلاحظ بأن هذه المادة جاءت مطابقة لما جاء في نص المادة (49) من قانون البيئة القديم و بالتالي،

فإن المشرع الجزائري أراد من خلالها أن يأخذ بمبدأ جواز غمر النفايات في الوسط البحري، لكنه حدد إطارا

عاما لهذه العملية بوجوب القيام بها في حدود الإتفاقية الدولية التي تحكمها أي بروتوكول برشلونة.

(1) ورد في الجزء (ج) من الملحق الثالث بالبروتوكول ما يلي :

" يشتمل العوامل التي يتعين أخذها بالإعتبار عند وضع المعايير التي تنظم إصدار تصاريح لإغراق المواد، مراعاة المادة (7) ما يلي: بصورة خاصة 1- التأثيرات المحتملة على مناطق الترفيه مثل وجود مواد طافية أو محتجزة و كذلك التعكير و الروائح الكريهة و الزبل، (و التي لها أهمية اقتصادية) 2- التأثيرات المحتملة على المياه البحرية و تربية الأسماك و المحار و الأسماك و الحصيد و على جني الأعشاب البحرية و تربيتها (و التي لها أهمية إقتصادية)

3- التأثيرات المحتملة على الإستخدامات الأخرى للبحر مثل: إفساد نوعية الماء للإستخدام الصناعي و تآكل الإجراء السفلي للمنشآت و إعاقة تشغيل السفن بسبب المواد الطافية و عرقلة الصيد و الملاحه نتيجة إلقاء النفايات أو الأجسام الصلبة في قاع البحر و حماية المناطق ذات الأهمية الخاصة لأغراض العلم أو الحفظ ،

4- توافر أساليب برية عملية بديلة لمعالجة المواد أو التخلص منها أو إزالتها أو معالجتها لجعلها أقل ضررا عند إغراقها فورا في البحر.

(2) المرسوم رقم 88-228 المؤرخ في 05-11-1988 السابق الذكر.

كما نصت على هذا المادة (55) من قانون 03-10 السالف الذكر، على:
" يشترط في عمليات شحن أو تحميل كل المواد أو النفايات الموجهة للغمر في البحر الحصول على ترخيص يسلمه الوزير المكلف بالبيئة "

و عليه جاءت المادة (4) من المرسوم 88-228 بـ:

" يخضع غمر أية نفاية أخرى في جميع الحالات للحصول على رخصة كما هو منصوص عليه في المادتين* 49 و 52 من القانون 83-03 المؤرخ في 05 فبراير 1983 المذكور أعلاه قد تمنح في شكل رخصة عامة أو في صورة رخصة خاصة "

كما نصت المادة (5) من نفس المرسوم على ما يلي :

" يخضع غمر النفايات الأخرى غير النفايات الوارد تعدادها في الملحق الأولي و الثاني بالبرتوكول المذكور أعلاه لتسليم رخصة عامة دائمة الصلاحية "
و جاء في المادة (6) :

" لا يمكن الترخيص بغمر النفايات الوارد تعدادها في الملحق الثاني بالبرتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عم عمليات إلقاء السفن و الطائرات للنفايات في البحر المذكور أعلاه الا عن طريق تسليم رخصة تمتد صلاحيتها على مدى عامين "

و هذا ما جاء في المادة (5) من برتوكول برشلونة و التي نصت على ما يلي " لإغراق النفايات أو المواد الأخرى المدرجة في الملحق الثاني من هذا البرتوكول لا بد من استصدار تصريح خاص مسبق لكل حالة على حدة من السلطات الوطنية المختصة "
كذلك نجد المادة (6) من برتوكول برشلونة تنص على :

" يتطلب إغراق كافة أنواع النفايات أو المواد الأخرى في منطقة البحر الأبيض المتوسط استصدار تصريح عام مسبق من السلطات الوطنية المختصة "

و هو تقريبا ما جاء ذكره في المادة (5) من المرسوم 88-228 و هذا معناه أن المشرع الجزائري قد طبق قاعدة قانونية دولية في قانونه الداخلي.

أما المادة (7) من المرسوم فقد جاء فيها عن الرخص.

" لا تسلم الرخصتان المنصوص عليهما أعلاه الا بناء على تقديم ملف لطلب الرخصة يكون محتواه مطابقا لأحكام كالتالي ورد ذكرها في الملحق الثالث من البرتوكول المذكور أعلاه "

و هنا نجد أن المشرع الجزائري قد قام بتحديد العوامل التي تؤخذ بعين الإعتبار لإصدار التصاريح

بالغمر.

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

نشير و قبل التطرق إلى هاته النصوص، بأن الجزائر و كغيرها من الدول لم تتطرق إلى هذه النوع (التلوث البحري من مصادر أرضية). بشكل كاف و جاءت نصوصه جد قليلة و خاصة عند مقارنتها بتلك

* و هذا يعني أنه ما قيل في المرسوم 88-228 و في المادة (4) على قانون البيئة رقم 83-03 نفسه يقال على قانون البيئة رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ما دام ما جاء في المادة (49) من قانون 83-03 هو نفسه تقريبا ما جاء في المادة (53) من قانون رقم 03-10

الخاصة بالتلوث النفطي، و هذا سواء على مستوى نصوص القانون البحري رقم 76-80 أو القانون 98-05 و كذا قانون البيئة في إطار التنمية المستدامة رقم 03-10، و هذا ما سوف يتم الكشف عنه:

أولا / القانون البحري الجزائري رقم 76-80 :

إن الأمر 76-80 الصادر في 23-10-1976 و المتضمن القانون البحري، قد تطرق إلى التلوث من مصادر برية و ذلك في المادة (212) منه، إلا أن نص هذه المادة جاء فيه نوع من الغموض و عدم الوضوح⁽¹⁾ ، إذ نعتقد أنها تعني منع كل إفراغ، حيث جاء فيها:

" على الرغم من الأحكام المتخذة تطبيقا للاتفاقيات الدولية بشأن وقاية التلوث في البحار و مكافحته يمنع طرح أو ابقاء أو تغطية المواد أو الطاقة الملوثة للوسط البحري و ذلك في حدود الأملاك العمومية البحرية "

و هذا ما قال به الأستاذ لعراية: أن المشرع الجزائري تطرق إلى التلوث البحري من مصادر أرضية و لكن بطريقة غير مباشرة و ذلك من خلال استعماله لعبارة: " يمنع طرح" لقد خصص القانون البحري الجزائري جزءا 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 76-80 و بطريقة غير مباشرة: " أي طرح ..لمواد أو طاقة ملوثة " ⁽²⁾

و كنتيجة لما سبق نقول بأن المشرع الجزائري و من خلال القانون البحري جاء بمادة واحدة ووحيدة تخص التلوث البحري من مصادر برية و بطريقة غير مباشرة و هذا 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 و الناتجة من المنشآت الصناعية الأرضية أو البحرية يجب أن تكون موضوع رخصة مسبقة.

و تمنح هذه الرخصة بموجب قرار مشترك صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية ووزير

الصناعة و الطاقة بعد دراسة ملف يحدد إنشائه فيما بعد "

و هكذا نلاحظ أن الإجراءات الموجودة في المادة (215) تذهب بخلاف مبدأ منع أي إفراغ الوارد في المادة (212)، أي ربط أي إفراغ بالفرضيات التي يحتملها النمو الاقتصادي⁽³⁾.

و من 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 و بموجب القانون 98-05 عدلت المادة السابقة كما يلي:

" كل إسالة لمواد ملوثة في البحر يجب أن تكون موضوع رخصة مسبقة تمنح طبقا للتشريع و التنظيم

المعمول بهما."

(1) أحمد اسكندر، المرجع السابق، ص: 306.

(2) Ahmed Laraba. Opcit, p : 469

(3) أحمد اسكندر، المرجع السابق، ص: 306.

و ما يمكن قوله شأن هذا التعديل أنه و في 1976 و بعد أن قصر منح التراخيص لإسالة مواد ملوثة في البحر على تلك الواردة. من المنشآت الصناعية الأرضية و البحرية أي على التلوث من مصادر برية، عاد المشرع في 1998 ليجعل هذا الترخيص شاملا لجميع أنواع التلوث البحري متى كان قانونيا طبعاً.

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

لقد تطرق هذا القانون إلى مسألة التلوث البحري من مصادر برية و ذلك من خلال مادته (52) و التي نصت على ما يلي:

"....يمنع داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائي، كل صب أو غمر أو ترميد لمواد

من شأنها:

- الإضرار بالصحة العمومية و الأنظمة البيئية البحرية،
- عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة و التربية المائية و الصيد البحري،
- إفساد نوعية المياه البحرية من حيث استعمالها،
- التقليل من القيمة الترفيهية و الجمالية للبحر و المناطق الساحلية و المساس بقدراتها السياحية.

ما نلاحظ على هذه المادة أن المشرع الجزائري لم يتطرق فقط للتلوث البحري من مصادر برية، بل نص على مجموعة من الملوثات التي تمس و تصيب البيئة البحرية، و جاءت من ضمن هذه الملوثات التلوث البحري من مصادر أرضية؛ و ما نود أن نقوله : أن المشرع الجزائري، لم يتطرق إلى التلوث البحري من مصادر برية بصورة صريحة وواضحة، فهو دائم جعل هذا النوع من الملوثات ضمنياً من خلال نصوصه، و هذا على عكس ما نلاحظه على الإتفاقية الدولية⁽¹⁾.

أما بخصوص مبدأ التراخيص المسبقة، فلقد تطرق له قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة 10-03 و ذلك من خلال مادته (53) و التي جاء فيها:

" يجوز للوزير المكلف بالبيئة، بعد تحقيق عمومي، أن يقترح تنظيمات و يرخص بالصب أو بالغمر أو بالترميز في البحر، ضمن شروط تضمن بموجبها هذه العمليات انعدام الحظر و عدم الإضرار"

أما المادة (54) نصت على:

" لا تطبق أحكام المادة (53) أعلاه، في حالات القوة القاهرة الناجمة عن التقلبات الجوية او عن كل العوامل الأخرى، و عندما تتعرض للخطر حياة البشر أو أمن السفينة أو الطائرة.

كما جاء في المادة (55) من نفس القانون:

" 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 هاته المواد:

(1)اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

ان المشرع الجزائري و من خلال قانون البيئة 03-10 قد تعرض للحالات الإستثنائية و التي تسمح أو ترخص بها السلطات المختصة استثناءا من الحظر، خاصة إذا تعلق الأمر بحالات الحظر التي تتعرض لها حياة البشر أو أمن السفينة أو الطائرة، و هذا ما يتوافق مع ما جاء من خلال المادتين السابقتي الذكر (212) (215) من القانون البحري.

و كملاحظة أخيرة في هذا المجال، يمكن أن نقول أنه بالرغم من وجود اتفاقيات دولية واسعة التطبيق تضع مبدأ منع أي تلويث للبيئة البحرية من مصادر برية و حتى من مصادر أخرى، و موافقة أغلب دول العالم عليها، إلا أن وجود استثناءات عليه - أي إمكانية التصريف أي التلويث مع الحصول على رخصة من السلطات المختصة يحد و يقلل من فاعلية هذا المبدأ -الذي من المفروض- أن يشكل أساس متفقا عليه و واجب التطبيق من طرف جميع الدول بصفته المطلقة.

و بالتالي، فإن مدى تطبيق و نجاح الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر برية مرتبط أساسا بإرادة و قدرة الدول الأطراف، ما دام أن معظم أحكامها جاءت بصيغة غير إلزامية، خاصة بالنسبة بروتوكول أثينا لعام 1980 و في هذا الصدد يقول الدكتور لعرابة:

"...و من جهة أخرى، يتضح لنا أن بعض القواعد الاتفاقية مفتقرة للالتزامات محددة و ملزمة، تاركة بذلك منتهى الحرية للدول المتقدمة الحائزة على الوسائل التكنولوجية القوية من أجل تفعيل الاتفاقيات المبرمة⁽¹⁾ و يواصل:

"... في هذا الإطار يمكن القول بأن إن ظمام الجزائر إلى الاتفاقيات الدولية (و المقصود هنا بالاتفاقيات الدولية تلك الخاصة بحماية البيئة البحرية من ضمن اتفاقات أخرى) ينتج عنه طرح عدة تساؤلات بشأن تفعيل البعض من أحكامها.

و الذي أصبح يطرح إشكالية بالنسبة للدول النامية التي تخشى، و عن حق أن تكون عاجزة عن استغلال مواردها الخاصة طبقا لسيادتها البيئية، فعلا أن نقل التكنولوجيا و كذا الإعانات للاستثمار الواردة ضمن الاتفاقيات الدولية لم يتم تجسيدها، ما عدا بعض الحالات أين يتم ذلك تحت ضغط الشروط التي تضعها الدول المصنعة على الدول النامية.

لكن، و في اتجاه آخر علينا ألا نتجاهل واقع آخر من شأنه كبح فعالية هذا النوع من الاتفاقيات: إلا و هو عنصر التكلفة الباهضة 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. Ipid p :469

المبحث الثالث : الهيئات والجزاءات الإدارية و دور القضاء في حماية البيئة البحرية.

من خلال هذا المبحث، سنتكلم عن دور الهيئات الإدارية المكلفة بحماية البيئة البحرية، و كذا تحديد

أهم الجزاءات الإدارية المطبقة من طرف الإدارة الجزائرية على كل من يخالف الإجراءات الإدارية المتعلقة

بحماية البيئة البحرية، ثم نتعرض إلى دور القضاء المدني و الجزائري في ميدان الحفاظ على هذه الأخيرة

و حمايتها من التلوث. و يكون ذلك كما يلي:

- المطلب الأول: الهيئات الخاصة بحماية البيئة البحرية.

- المطلب الثاني: الجزاءات الإدارية المترتبة عن مخالفة الإجراءات الإدارية.

- المطلب الثالث: دور القضاء المدني في حماية البيئة البحرية.

- المطلب الرابع: دور القضاء الجزائري في حماية البيئة البحرية.

المطلب الأول: الهيئات الخاصة بحماية البيئة البحرية.

إن الجزائر و أمام حدة التلوث التي وصلت إليها سواحلها فهي مهددة بالمواد النفطية التي تنقلها يوميا مئات البواخر، وكذا الموانئ التي تعرف نشاطا مكثفا، فضلا عن المياه المستعملة التي تصب مباشرة في البحر⁽¹⁾، لم تقف مكتوفة الأيدي ضمن إطار إنشاء المؤسسات الخاصة بحماية البيئة، فقد عمدت إلى إنشاء عدة مؤسسات مهمتها حماية البيئة البحرية، و هي تنقسم إلى هيئات مركزية و أخرى محلية، تعمل جميعها تحت إشراف وزارة تهيئة الإقليم و البيئة.

الفرع الأول: الهيئات المركزية

الفرع الثاني: الهيئات المحلية

الفرع الثالث: دور الجمعيات في حماية البيئة البحرية

الفرع الأول: الهيئات المركزية.

و بداية الدراسة ستكون من خلال هذا الفرع، بوزارة تهيئة الإقليم و البيئة بعدها نتطرق إلى الهيئات المركزية الأخرى على النحو الآتي:

أولا/وزارة تهيئة الإقليم و البيئة: تميزت الهيئة المركزية المتعلقة بالبيئة في الجزائر بمسار فريد من نوعه منذ إنشاء أول هيئة عنيت بمسألة البيئة و المتمثلة في المجلس الوطني للبيئة سنة 1974 إلى غاية إحداث المديرية العامة للبيئة في 1994 و إقامة كتابة الدولة المكلفة بالبيئة في 1996⁽²⁾.
فمنذ حل المجلس الوطني للبيئة سنة 1977 جالت البيئة عبر عدة قطاعات، حيث ضم الإختصاصات البيئية بوزارات أخرى كالغابات سنة 1981، وزارة الري سنة 1984، وزارة الداخلية سنة 1988، وزارة البحث و التكنولوجيا سنة 1990، ثم وزارة التربية سنة 1992، الى أن تم إنشاء كتابة الدولة المكلفة بالبيئة لسنة 1996⁽³⁾.

و منذ 2001 نجد على رأس الهيكل الإداري المنظم للبيئة ووزارة تهيئة الإقليم و البيئة⁽⁴⁾. التي تعتبر السلطة الوصية على القطاع عن طريق تسييره بالرقابة السلمية التي تفرضها على مختلف المديريات الولائية للبيئة و ذلك لضمان تطبيق الأهداف المتوخاة من التشريع البيئي و لتحقيق التوازن بين الخصوصيات الجغرافية، و البيئية لكل منطقة و القضايا البيئية ذات البعد الوطني. و يوجد على رأس الوزارة، وزير تهيئة الإقليم و البيئة، الذي يكلف أساسا في ميدان البيئة بعدة مهام وصلاحيات، و عموما تكلف هذه الوزارة في مجال حماية البيئة البحرية بالمهام التالية:

1- حماية البيئة البحرية و المحافظة عليها من كل الأخطار و المضار التي تلحق و تصدم بها

مع تبيان كيفية مواجهتها.

(1) كريم كالي، السواحل الجزائرية مهددة بالتلوث، مقال ورد بجريدة الخبر اليومية، الجزائر، العدد الصادر في 12/12/2006، ص:05.
(2) الجزائر البيئة، البيئة في الجزائر بين الماضي و المستقبل و المهمة المستعجلة، مجلة دورية تصدر عن كتابة الدولة المكلفة بالبيئة عدد 1 سنة 1999، ص: 07.
(3) المرسوم الرئاسي رقم 01-96 المؤرخ في 05 جانفي 1996 و المتعلق بتعيين أعضاء الحكومة
(4) المرسوم التنفيذي رقم: 09-01 المؤرخ في جانفي 2001 و المتضمن تنظيم الإدارة المركزية في وزارة تهيئة الإقليم و البيئة.

2- المبادرة بالقواعد و التدابير الخاصة بالحماية و الوقاية من كل أشكال التلوث و تدهور البيئة البحرية و الإضرار بالصحة العمومية، بما يلقي في البحر من مخلفات و بجميع أصنافها و أشكالها، لذلك و جب اتخاذ التدابير اللازمة للحد و الكف من كل أشكال التلوث.

3- المبادرة بالقواعد و تدابير حماية الموارد الطبيعية و البيولوجية و الأنظمة البيئية و تنميتها و الحفاظ عليها.

4- السهر على مطابقة المنشآت المصنفة على نصوص التشريع و التنظيم.

5- المساهمة في ضبط المدونات المتعلقة بالمنشآت المصنفة و بالمواد الخطرة.

هذه بعض المهام التي يختص بها وزارة تهيئة الإقليم و البيئة : في مجال حماية البيئة البحرية.

و إلى جانب وزارة تهيئة الإقليم و البيئة، نجد وزارات أخرى تمارس مهامها ببيئة محضنة في قطاع

معين و من ضمن هذه المهام ما يمس بمجال حماية البيئة البحرية، و من بين هذه الوزارات.

ثانيا / وزارة الصحة والسكان: و التي هي مكلفة بكل الجوانب المتعلقة بصحة السكان لا سيما في

مجال مكافحة الأمراض المتقلة عبر المياه.

ثالثا/ وزارة السياحة: و التي من مهامها المحافظة على الوسط الطبيعي و محاربة تدهور

المواقع السياحية.

رابعا/ وزارة التعليم العالي و البحث العلمي: و التي تمارس العديد من المراكز و المعاهد الموضوعية

تحت وصياتها مهام بحث ضرورية في مختلف المجالات (1) و من ضمن هذه الأخيرة اهتمامها بالوسط

البحري و المناطق السياحية.

خامسا/ المحافظة الوطنية للساحل: تتميز بلادنا بواجهة بحرية يكثر فيها السكان و فيها كثافة سكانية

كبيرة كما أن جل المناطق الصناعية توجد بالمناطق الساحلية فأكثر من نصف الوحدات الصناعية توجد

بالسواحل هذا ما أدى إلى تشويه الشواطئ و تجفف المناطق الرطبة من خلال تصريف المياه كما أن كل

مخلفات هاته المصانع تلقى في الساحل و منها إلى البحر بما أنه هو نهاية المطاف لكل هاته الملوثات و هذا

ما أدى إلى تدهور المواقع ذات القيمة الإيكولوجية خاصة الواقعة بمزفران و عنابة و بجاية.

و إعتبارا لكل ما سبق كان من اللازم ظهور هيئة إدارية مركزية تسعى لحماية البيئة و تثمين الساحل

هي : المحافظة الوطنية للساحل(2).

أنشئت هذه الهيئة بموجب القانون 02-02 المتعلق بحماية الساحل و تثمينه، و تعتبر هذه المحافظة

هيئة عمومية تكلف بالسهر على تنفيذ السياسة الوطنية لحماية الساحل و تثمينه على العموم و المنطقة

الشاطئية على الخصوص كما تضطلع هذه الهيئة بإعداد جرد و اف للمناطق الشاطئية، سواء فيما يتعلق

بالمستوطنات البشرية أو بالفضاءات الطبيعية(3).

أما إختصاصات هذه الهيئة فيمكن تلخيصها في النقاط الآتية:

(1) نذكر من بين تلك المجالات التي تتكفل بها وزارة التعليم العالي البحث العلمي التصحر، التلوث الجوي، استعمال المواد المشعة... الخ.
(2) قانون رقم 02/2002 مؤرخ في 05-02-2002 يتعلق بحماية الساحل و تثمينه الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية رقم 10، ص: 24.

(3) المادة 24 من نفس القانون.

- 1) هذه الهيئة تقوم بجرد للمناطق الساحلية و ذلك لإعداد برنامج لإعلام شامل يسمح بمتابعة تطور الساحل و إعداد تقرير عن وضعيته ينشر كل سنتين.
 - 2) تقوم بإجراء تحاليل دورية لمياه الإستحمام و تعلم المستعملين بذلك بصفة دائمة و دورية و ذلك حسب نص المادة (27) من قانون 02-02 السابق الذكر.
 - 3) كما تقوم بتصنيف الكثبان الرملية كمناطق مهددة و يمكن الإقرار بمنع الدخول إليها⁽¹⁾.
 - 4) تقوم هذه المحافظة أيضا بتصنيف التربة الهشة المهددة بالإنجراف الموجودة بالشاطئ كمنطقة مهددة حسب المادة (30) من قانون 02-02 السابق الذكر.
 - 5) كما تقوم بإعداد مخطط لتهيئة و تسيير المناطق المجاورة للبحر و ذلك لحماية الساحل و البحر. كما أن المشرع وضع العديد من الأدوات للتدخل في الساحل مثل : إنشاء مجلس للتنسيق الشاطئ في المناطق الساحلية المعرضة للخطر⁽²⁾.
- كذا إنشاء صندوق لتمويل تنفيذ التدابير المتخذة لحماية الساحل في المناطق الساحلية⁽³⁾. كذلك وضع تدابير تحفيزية إقتصادية و ضريبية لتشجيع استعمال التكنولوجيا غير الملوثة، و بذلك يكون قد أعطى للمحافظة دور مزدوج فهي تعد بمثابة المسير عن بعد بوضع سياسة لحماية الساحل و تثمينه و هي أيضا مراقبة لكل خطر يهدد البيئة البحرية و المناطق الساحلية.
- سادسا/ المرصد الوطني للبيئة و التنمية المستدامة⁽⁴⁾: و الذي يعتبر مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي و تجاري يتمتع بالشخصية المعنوية و ذمة مالية مستقلة، و الذي يكلف بالمهام التالية:
- 1) وضع شبكات الرصد و قياس التلوث و حراسة الأوساط الطبيعية
 - 2) جمع المعلومات البيئية على الصعيد العلمي و التقني و الإحصائي و معالجتها و إعدادها و توزيعها.
 - 3) جمع المعطيات و المعلومات المتصلة بالبيئة و التنمية المستدامة، لدى المؤسسات الوطنية، و الهيئات المتخصصة.
 - 4) نشر المعلومة البيئية و توزيعها.
- سابعا/ المعهد العالي البحري بوسماعيل: ينحصر دور هذا المعهد أساسا بتخريج ضباط الموانئ و لكن هذا لم يمنع من قيام طلبة هذا المعهد بوضع بعض الدراسات المتخصصة بعلم البحار و التلوث البحري لتبقى هذه الدراسات في مكتبة المعهد للاستفادة منها في حماية البيئة البحرية من التلوث.
- ثامنا/ المعهد الوطني لعلوم البحر و تهيئة الساحل : يضم هذا المعهد ضمن إطاراته العلمية من الكفاءات و المعرفة ما يضاهاه إدارات أكثر الدول تقدما، فهي لم تتوان عن القيام بالدراسات المتعلقة بالمجال البحري و خصوصا منها ما يتعلق بمجال التلوث البحري.

(1) المادة 29 من قانون 02/02.

(2) المادة 34 من نفس القانون.

(3) المادة 35 من نفس القانون.

(4) المرسوم التنفيذي 115-02 المؤرخ في 3 أبريل 2002 و المتضمن المرصد الوطني للبيئة و التنمية المستدامة.

الفرع الثاني: الهيئات المحلية.

تؤدي الهيئات المحلية دوراً أساسياً في التنمية الاقتصادية و الاجتماعية، فهي تمثل أداة لتنفيذ و تجسيد القواعد البيئية، لهذا فإن للولاية و البلدية دوراً في حماية البيئة لما لهما من إختصاصات في هذا المجال*؛
أولاً/ دور الولاية في مجال حماية البيئة البحرية: لم يكن هناك أي اهتمام بقضايا البيئة في قانون 38-69 الذي يعد أول قانون ينظم الولاية لكن في سنة 1990 صدر قانون الولاية أي قانون 09/90 و خاصة المادة 66 منه التي أعطت للولاية صلاحيات واسعة في مجال حماية البيئة ثم بعد ذلك تم استحداث جهاز محلي على مستوى كل ولاية يعرف بمفوضية البيئة و سنتكلم عن المرسوم التنفيذي 279/94 الذي عدل بالقرار المؤرخ في 2002/02/06 المنشئ للجنة تل البحر، و بالتالي أصبح للوالي تنفيذ سياسة الدولة في مجال حماية البيئة يقوم الوالي بتسليم رخصة استغلال المنشآت المصنفة، و الذي يمكن له كذلك توقيف سير المنشأة التي ينجم عنها أخطار أو أضرار تمس بالبيئة و الغير واردة في قائمة المنشأة المصنفة، و ذلك في حالة عدم استجابة مستغلها للإعذار الموجه من طرف الوالي لاتخاذ التدابير الضرورية لإزالة تلك الأخطار أو الأضرار⁽¹⁾.

- أما في مجال تسيير النفايات فإن الوالي هو الذي يسلم رخصة إنجاز المنشأة المتخصصة في معالجة النفايات المنزلية و ما شابهها⁽²⁾.

- أما في مجال حماية الموارد المائية، نص قانون الولاية على تولي الوالي إنجاز أشغال التهيئة و التطهير و تنقية مجاري المياه في حدود إقليم الولاية، لهذا فإن الوالي ملزم بإتخاذ كافة الإجراءات الخاصة بحماية الموارد المائية، لما لها من علاقة وثيقة بصحة المواطنين بغرض تفادي أخطار الأمراض المتفقلة.

كما يتخذ الوالي كافة الإجراءات اللازمة للوقاية من الكوارث الطبيعية⁽³⁾ و فيما يخص موضوعنا التلوث البحري فلقد استحدث بموجب آخر تعديل للمرسوم التنفيذي 279-94 الملحق بالقرار المؤرخ في 2002-02-06 لجنة تل البحر الولائية أصبح الوالي يترأس هذه اللجنة المختصة إقليمياً و تتشكل هذه اللجنة من مديري المؤسسات عمومية على مستوى الولاية و منهم قائد الدرك و مفتش البيئة و مدير الصيد البحري...الخ.

و تجتمع هذه اللجنة كلما دعت الضرورة ذلك، و لها العديد من الإختصاصات في إطار المحافظة على البيئة البحرية و ترقيتها. حيث تقوم بإعداد مخطط تل البحر الولائي وفق التنظيم و تتخذ التدابير الضرورية لمحاربة التلوث و الكشف عن كل أعمال التلوث البحري و تقديم تقرير سداسي للجنة البحر الجهوية عند تحضير مخطط البحر الولائي و تسجل مداورات اللجنة في سجل خاص و نلاحظ أن لجنة تل البحر الولائية تنسق مع مصالح البيئة للولاية.

* تشير بالنسبة للهيئات المحلية في مسألة حمايتها للبيئة البحرية أننا لم يبين هذه الحماية بطريقة مباشرة، لكن نقول فقط/ أن حماية هذه الهيئات تأتي بطريقة غير مباشرة لحماية البيئة البحرية، و ذلك أن حماية البيئة يعني جميع عناصرها من هواء، ماء، جو، ...الخ، علماً أن جميع أنواع الملوثات يكون مصيرها في البحر.

(1) المادة (25) من قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

(2) المادة (42) من قانون 19-01 المتعلق بتسيير النفايات و مراقبتها و إزالتها.

(3) المادة (66) من قانون 09-90 المؤرخ في 1990/04/07 المتضمن قانون الولاية.

كما أنه قد تم إحداث مفتشية البيئة في الولاية حسب المرسوم التنفيذي 96-60 المؤرخ في 27-01-1996 المتضمن إحداث مفتشية البيئة على مستوى الولاية. و تهتم هذه المفتشيات أساسا بمراقبة القوانين المتعلقة بحماية البيئة و ذلك بإقتراح التدابير للوقاية من تدهور البيئة و مكافحة أسباب التلوث و التصحر و تنمية و صيانة الثروات و تنفيذ برامج حماية البيئة و تسليم التراخيص المنصوص عليها قانونا على المستوى المحلي و لقد أعطى المشرع الأهلية القانونية لتمثيل إدارة البيئة أمام القضاء⁽¹⁾.

ثانيا/ دور البلدية في مجال حماية البيئة البحرية: تعتبر البلدية المؤسسة الرئيسية في تطبيق تدابير حماية البيئة، و بما أن البلدية هي الهيكل المحلي الأساسي للتنظيم اللامركزية⁽²⁾ فإنه يقع عليها مهمة إنجاز كل سياسة وطنية في مجال البيئة.

و بإستقرار أحكام قانون البلدية لسنة 1990 نص المشرع على مجموعة من الإختصاصات تتعلق بدور البلدية في حماية البيئة و المحافظة عليها من بينها:

- مكافحة التلوث بجميع أنواعه و حماية البيئة بكل الوسائل المعدة لذلك.
- توسيع و صيانة المساحات الخضراء و تحسين إطار الحياة.
- المحافظة على النظام العام و سلامة الأشخاص و الأملاك.
- المحافظة على حسن النظام في جميع الأماكن العمومية التي يجري فيها تجمع الأشخاص .
- و البلدية مكلفة بتنظيف المدن و التخلص من الفضلات البشرية التي يؤدي وصولها بطريقة مباشرة أو غير مباشرة إلى تلويث البيئة البحرية.

-كما تقوم في إطار إقليمها بإنشاء مساحات خضراء التي تعد مأمّن من التلوث البيئي، كما للبلدية دور أساسي في مراقبة المياه الصالحة للشرب و لها سلطة غلق المنشآت المنافئة للمقاييس العلمية، و البلدية تقوم بحماية البيئة على ضوء قانون البلدية و على ضوء القوانين الأخرى منها التعديل الدستوري 1996 خاصة المادة 15 فقرة 02 و قانون حماية البيئة الصادر في 1983 و الملغى بموجب قانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة. و الذي يتبعه قوانين أخرى مثل قانون 01-19. و المتعلق بتسيير النفايات و مراقبتها وإزالتها و غيره من القوانين الأخرى، لكن نشير أن المشاكل البيئية تختلف من بلدية لأخرى فالبلدية الواقعة في الجنوب ليست مشاكلها البيئية مثل البلدية الساحلية لهذا روعيت هذه الخلافات في النصوص القانونية التي سنها .

و نلفت انتباه القارئ أن قانون البلدية لسنة 1969 لم يشر أصلا لمسألة البيئة، لأن سياسة الدولة آنذاك كانت تهتم بالتصنيع و التشييد، أما بعد إنشاء أول هيئة لحماية البيئة و هي المجلس الوطني للبيئة سنة 1974⁽³⁾ ظهر وعي بالبيئة، و كان المرسوم التنفيذي لسنة 1981⁽⁴⁾ يؤكد لذلك.

(1) المرسوم رقم 98-276 مؤرخ في 12-09-1998 يتعلق بتأهيل مفتشى البيئة لتمثيل الإدارة البيئية أمام القضاء الجريدة الرسمية للجمهورية

الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 68 الصادر في 13-09-1998

(2) المادة (15) من التعديل الدستوري 1996.

(3) أمر رقم 74-26 المتعلق بإنشاء الاحتياطات العقارية لفائدة البلديات الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية عدد 19 الصادر بتاريخ 05-03-1974.

(4) المرسوم التنفيذي، 81-276 المؤرخ في 13-10-1981 المتضمن صلاحيات المجلس الشعبي البلدي فيما يخص الطرق و النظافة و الطمأنينة (الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية) عدد 41 لسنة 1981.

و في سنة 1984 صدر المرسوم يحدد شروط التنظيف و جمع النفايات و نقلها للأماكن المخصصة بها⁽¹⁾، كذلك بالنسبة للنفايات الناتجة عن الطرق العمومية و نفايات المؤسسات الإستشفائية⁽²⁾. أما النفايات الصناعية فالمجلس الشعبي البلدي ملزم بإعداد جرد لها بعد التصريح بالصناعة الواقعة في إقليمه، كما أن المجلس الشعبي البلدي و في ظل المرسوم التنفيذي 1981 مكلف بعدة مهام فهو مسؤول عن حماية المياه الصالحة للشرب و إتخاذ الإجراءات اللازمة لمكافحة الأمراض المعدية و أيضا مسؤول عن تمويل السكان بالمياه، و ضمان الصرف الصحي، إلا أن السلطات المحلية لم تكثر لتطبيق هذه القوانين حتى سنة 1990 أين صدر قانون البلدية لهذه السنة فأعطى نفس الصلاحيات للبلدية التي نصت عليها في المرسوم التنفيذي 1981 لكن هناك تجسيد أكثر للديمقراطية و اللامركزية و سلطة اتخاذ القرار للإستقلالية في مجال إتخاذ القرار في قطاع البيئة و يعد قانون 01-19 الخاص بتسيير النفايات و مراقبتها و إزالتها هو الذي وضع الإطار العام للتعامل مع الفضلات و النفايات بطريقة تتلائم مع البيئة و ألزم البلدية بضرورة الإعلام تحسيس المواطن بمخاطر النفايات. و بالتالي يعد القانون الأساسي المحدد لصلاحيات البلدية في مجال الحفاظ على النظافة العمومية و ترقيتها و قد غلبت على هذا القانون النزعة البيئية وجاء بمبدأين هما: الحفاظ على صحة الإنسان و الحيوان دون تعرض الموارد المائية و الهواء للخطر و دون تشويه للمناظر لكن يجب على المواطن أن يساعد في مجال النفايات و ذلك بإحترام النظام الموضوع من طرف البلدية في هذا المجال.

الفرع الثالث : دور الجمعيات في حماية البيئة البحرية.

إن الوعي البيئي له أهمية بالغة في حماية البيئة فالقوانين و التشريعات لا تكفي وحدها لغرض إحترام البيئة، لذلك يعد الحق في المشاركة *Le droit de participation* و الإنتماء الحر للجمعيات صورة من صور تدعيم الديمقراطية و لقد نصت المادة 20 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان لعام 1948 " انه لكل شخص الحق في حرية الإشتراك في الإجتماعات و الجمعيات السلمية " ⁽³⁾. كما تبنى دستور 1989 تكريس الدور للجمعيات داخل المجتمع و قبل ذلك صدر قانون البيئة لسنة 1983، و الذي أجاز إنشاء الجمعيات للمساهمة في حماية البيئة ⁽⁴⁾. و لكن دون تبيان الدور الذي يمكن أن تلعبه و كفيات تدخلها في هذا الميدان، كما أن هذا القانون لم يعطيها دورا للتنظيف و التوعية البيئية التي تشكل الأرضية الحقيقية لديمقراطية بيئية منشودة. إلا أنه لم يكرس هذا الحق في الجزائر بصفة واضحة إلا بصدر قانون 31/90 المتعلق بالجمعيات، و الذي جعل الحركة الجمعوية همزة الوصل بين الإدارة و المواطن، و لقد عرف هذا القانون الجمعية بأنها: " اتفاقية يجتمع في إطارها أشخاص طبيعيين او معنويون على أساس تعاقدية و لغرض غير مربح، يشتركون في تسخير معارفهم و وسائلهم لمدة محدودة أو غير محدودة من أجل ترقية الأنشطة ذات الطابع المهني و الإجتماعي و العلمي و الديني و التربوي و الثقافي و الرياضي "

(1) المادة (4) من المرسوم رقم 84-378 المتضمن شروط و تنظيف و إزالة معالجة النفايات الصلبة الحضرية الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية العدد 66 الصادر بتاريخ 16-12-1984.

(2) المادة (12) من نفس المرسوم

(3) باسم محمد شهاب، المشاركة الجماهيرية في حل المشاكل البيئية، مجلة العلوم القانونية و الإدارية، جامعة تلمسان، ص: 148.

(4) المادة (16) من قانون 83-03 المتعلق بحماية البيئة

كما يعتبر قانون 10-03 المتضمن حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة من أهم القوانين المكرسة

لدور الجمعية في حماية البيئة، إذ نص على دور الجمعية في إبداء الرأي و المشاركة في جميع الأنشطة المتعلقة بحماية البيئة و تحسين الإطار المعيشي⁽¹⁾.

كما نص في مادته 36 على حق الجمعيات في رفع الدعاوى أمام الجهات القضائية المختصة عن كل مساس بالبيئة، و ذلك حتى في الحالات التي لا تعني الأشخاص المنتسبين لها بانتظام على عكس ما جاء في القانون القديم قانون 03-83 السابق الذكر و الذي أشرنا من خلاله أنه لم يكن للجمعيات في ظله الدور المرجو منها في مجال حماية البيئة، كما أن القضاء من جهته لم يعترف للجمعيات بهذا الدور، و لربما أحسن مثال على ذلك القرار الصادر عن مجلس قضاء عنابة.

- الغرفة المدنية بتاريخ 25-12-1996 تحت رقم : 96/1130 الفاصل في النزاع القائم بين جمعية حماية البيئة و مكافحة التلوث لولاية عنابة (مستأنفة) و بين مؤسسة أسميدال (مستأنف عليها) و الذي طلبت فيه الجمعية إبعاد خزان الأمونياك التابع لمؤسسة اسميدال الذي كان يفرز غازات سامة مضرّة بالصحة مع دفع التعويضات. فعلى مستوى المحكمة الابتدائية (محكمة الحجار) رفضت الدعوى في الشكل لعدم توفر الصفة في الجمعية و لقد أيد المجلس القضائي هذا الحكم الذي أعتبر ان الجمعية غير حائزة لصفة التقاضي، ما دام ان موضوع النزاع لا يدخل ضمن أهداف الجمعية و لا يلحق أي ضرر بأعضائها كما هو منصوص عليه بنص المادة 16 من قانون الجمعيات.

و بالتالي يمكن القول: أنه لو عرض النزاع المذكور سابقا (قضية اسميدال) في ظل القانون الجديد، لا كان الفصل فيه حتما على وجه مخالف للحكم السابق، و ذلك بسبب تقرير المشرع صراحة على حق الجمعيات في رفع الدعاوى حتى في النزاعات لا تعني المنتسبين لها، بل ذهب أكثر من ذلك في أنه : يمكن للأشخاص الطبيعيين الذين تعرضوا لأضرار فردية تتسبب فيها فعل الشخص نفسه أن يفوضوا جمعية معتمدة قانونا لكي ترفع بإسمها دعوى التعويض أمام القاضي العادي او تتأسس طرفا مدنيا امام القضاء الجزائي⁽²⁾. و في هذا الإطار نجد الجمعية عند تأسيسها ضمنّت قانونها الأساسي حماية الشاطئ أن تتأسس كطرف مدني عند وجود مخالفة لأحكام القواعد المحددة لإستغلال الإستعمال السياحي للشواطئ⁽³⁾.

المطلب الثاني: الجزاءات الإدارية المترتبة عن مخالفة الإجراءات

إن الوسائل التي تستعين بها الإدارة كجزاء لمخالفة إجراءات حماية البيئة البحرية كثيرة، و هي تختلف باختلاف درجة المخالفة التي يرتكبها الأفراد، فقد تكون في شكل إخطار كمرحلة أولى من مراحل الجزاء الإداري و قد تأتي في شكل إيقاف مؤقت للنشاط إلى غاية مطابقته للقواعد القانونية و قد تكون أشد الفراغ و ذلك عندما تلجأ الإدارة إلى سحب الترخيص نهائيا.

إضافة إلى كل هذه الوسائل فثمة وسيلة أخرى منحها المشرع الإدارة بما تتمتع به من إمتيازات السلطة العامة، و هي عبارة عن أسلوب جديد من الجزاء أدخله المشرع الجزائري بمقتضى قانون المالية لسنة

1992 و هو ما يعرف بالرسم على التلوّث (مبدأ الملوّث الدافع) Le principe du pollueur payeur

(1) المادة (35) من قانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة

(2) المادة (38) من قانون 10-03 من نفس القانون.

(3) المادة (42) من قانون 02-03 المحدد للقواعد العامة لإستغلال الشواطئ

الفرع الأول: الإخطار وفق النشاط

الفرع الثاني: سحب الترخيص

الفرع الثالث: العقوبة المالية

الفرع الأول: الإخطار وفق النشاط.

نتطرق في هذا الفرع إلى الأخطار و الوقف المؤقت للنشاط باعتبارها من الإجراءات التمهيدية التي تقوم بها الإدارة، قبل أن تلجأ إلى العقوبات الأخرى و التي تعتبر أكثر خطورة.

أولا/ الأخطار:

يقصد بالأخطار كأسلوب من أساليب الجزاء الإداري، أي تنبيه الإدارة المخالف لإتخاذ التدابير اللازمة لجعل نشاطه مطابقا للمقاييس القانونية المعمول بها.

و في الواقع نجد أن هذا الأسلوب ليس بمثابة جزاء حقيقي، و إنما هو تنبيه او تذكير من الإدارة نحو المعني، على أنه في حالة عدم إتخاذ المعالجة الكافية التي تجعل النشاط مطابقا للشروط القانونية فإنه سيخضع للجزاء المنصوص عنه قانونا و عليه فإن الإخطار يعتبر مقدمة من مقدمات الجزاء القانوني. و لعل أحسن مثال عن أسلوب الإخطار في مجال حماية البيئة البحرية ما جاء به قانون البيئة 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة:

" في حالة وقوع عطب او حادث في المياه الخاضعة للقضاء الجزائي، لكل سفينة أو طائرة أو آلية أو قاعدة عائمة تنقل أو تحمل مواد سامة ضارة أو خطيرة أو محروقات من شأنها أن تشكل خطرا كبيرا لا يمكن دفعه، و من طبيعته إلحاق الضرر بالساحل و المنافع المرتبطة به، يعذر صاحب السفينة أو الطائرة أو الآلية أو القاعدة العائمة بإتخاذ كل التدابير اللازمة لوضع حد لهذه الأخطار⁽¹⁾. و كذلك ما نص عليه قانون 19/01⁽²⁾ على أنه:

" عندما تشكل استغلال منشأة لمعالجة النفايات أخطار او عواقب سلبية ذات خطورة على الصحة العمومية و/أو على البيئة تأمر السلطة الإدارية المختصة المستغل بإتخاذ الإجراءات الضرورية فورا لإصلاح هذه الأوضاع "

ثانيا/ وقف النشاط:

ينصب الإيقاف غالبا على نشاط المؤسسات الصناعية، و خاصة تلك المقامة على السواحل و التي ترمي بمخلفاتها في البحر و الوقف المؤقت هو عبارة عن تدبير تلجأ إليه الإدارة في حالة وقوع خطر بسبب مزاولة المشروعات الصناعية لنشاطها. و الذي قد يؤدي إلى تلويث البيئة ككل و البيئة البحرية على وجه الخصوص و المساس بالصحة العمومية.

و المشرع الجزائري في غالب الأحيان يستعمل مصطلح " الإيقاف " في حين ان المشرع المصري يستعمل مصطلح " الغلق " و قد ثار جدال فقهي بشأن الطبيعة القانونية للغلق كعقوبة. فهناك من يرى أن الغلق

(1) المادة (56) من قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة

(2) المادة (48) من قانون 19-01 المتعلق بتسيير النفايات و مراقبتها و إزالتها

ليس بعقوبة و إنما هو مجرد تدبير من التدابير الإدارية، الا ان هذا الرأي تعرض للنقد على أساس أن الغلق في القانون العام يجمع بين العقوبة الجزائية و معنى التدبير الوقائي.

و مهما يكن الأمر فإن الغلق المقصود به هنا هو الوقف الإداري للنشاط، و الذي هو عبارة عن إجراء يتخذ بمقتضى قرار إداري، و ليس الوقف الذي يتم بمقتضى حكم قضائي.

و هناك تطبيقات عديدة لعقوبة الإيقاف الإداري او ردها المشرع الجزائري في قانون البيئة 10-03 السابق الذكر و الذي ينص على انه: " إذا لم يمثل مستغل المنشأة الغير واردة في قائمة المنشآت المصنفة للإعذار في الأجل المحدد يوقف سير المنشأة إلى حين تنفيذ الشروط المفروضة " (1) كما نص قانون المياه 12-05 على أنه :

" يجب على الإدارة المكلفة بالموارد المائية أن تتخذ كل التدابير التنفيذية لتوقيف تفريغ الإفرازات او رمي المواد الضارة عندما يهدد تلوث المياه الصحة العمومية، كما يجب عليها أن تأمر بتوقيف أشغال المنشأة المتسببة في ذلك إلى غاية زوال التلوث " (2) الفرع الثاني: سحب التراخيص.

إن نظام الترخيص يعد من أهم وسائل الرقابة الإدارية، لما يحققه من حماية مسبقة على وقوع الاعتداء، و لهذا فسحبه يعتبر من أخطر الجزاءات الإدارية التي خولها المشرع للإدارة و التي يمكن لها بمقتضاه تجريد المستغل الذي لم يجعل من نشاطه مطابقا للمقاييس القانونية البيئية من الرخصة. فالمشرع إذا كان قد أقر حق الأفراد في إقامة مشاريعهم و تنميتها، و استعمال مختلف الوسائل لإنجاحها، فإن ثمة ما يقابل هذا الحق من التزامات، تكمن في احترام حقوق الأفراد الآخرين أو المواطنين في العيش في بيئة سليمة.

و يمكن أن نحصر الحالات التي يمكن للإدارة من خلالها سحب الترخيص.

1- إذا كان استمرار المشروع يؤدي إلى خطر يدهم النظام العام في أحد عناصره، إما بالصحة العمومية أو الأمن العام او السكنية العمومية.

2- إذا لم يستوفي المشروع الشروط القانونية التي ألزم المشرع ضرورة توافرها.

3- اذا توقف العمل بالمشروع لأكثر من مدة معينة يحددها القانون.

4- إذا صدر حكم قضائي يقضى بغلق المشروع و إزالته.

الفرع الثالث: العقوبة المالية.

أولا/ الجباية البيئية :

يعد التحول العميق الذي شهدته السياسة البيئية في الجزائر، جراء التغيير الجوهري للظروف على المستوى السياسي و التشريعي بظهور قوانين جديدة تتعلق بحماية البيئة، شرعت الجزائر و ابتداء من التسعينات في وضع مجموعة من الرسوم، الغرض منها تحميل مسؤولية التلوث على أصحاب الأنشطة الملوثة و اشراكهم في تمويل التكاليف التي تستدعيها عملية حماية البيئة، بحيث تشكل هذه الرسوم بما يسمى

(1) المادة (25) الفقرة (2) من قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

(2) المادة (48) من قانون 12-05 المتضمن قانون المياه

الجبابة البيئية سماها المنشور الوزاري المشترك لسنة 2002 بالرسوم البيئية⁽¹⁾، و التي شرعت الدولة في وضعها ابتداء من سنة 1992 بصفة تدريجية، و أهمها الرسم على النشاطات الملوثة الخطيرة على البيئة، كذا الرسم على الوقود، و تضاف إليها رسوم أخرى نص المشرع على تأسيسها حديثا.

1- الرسم على النشاطات الملوثة أو الخطيرة على البيئة : تم تأسيس هذا الرسم لأول مرة بموجب

المادة 117 من قانون المالية لسنة 1992 و الذي يفرض على النشاطات الملوثة او الخطيرة على البيئة. لكن مقدار هذا الرسم كان متواضعا في بدايته إذ كان يتراوح بين 750 دج إلى 30.000 دج و هذا حسب طبيعة النشاط و درجة التلوث المنجز عنه⁽²⁾.

لهذا قام المشرع و نظرا لتواضع أسعار هذا الرسم بمراجعتها بموجب المادة (54) من قانون المالية لسنة 2000⁽³⁾ و تتوقف هذه الأسعار على عدة معايير منها التصنيف الذي جاء به المشرع في المرسوم التنفيذي 339/98 المتعلق بدراسات التأثير على البيئة، كما يتحدد السعر طبقا لعدد العمال المشغلين بالمنشأة أو المؤسسة.

2- الرسم على الوقود **taxe sur les carburants**: وهو رسم حديث العهد، تأسس بموجب المادة (38) من قانون المالية لسنة 2002 يتحدد تعريفه بدينار واحد عن كل لتر من البنزين الممتاز و العادي بالخصائص.

هذه بعض من التدابير الإدارية المطبقة في مجال حماية البيئة بصفة عامة و لاشك من أن لها فعالية شديدة في حماية البيئة البحرية، لأنها تضع حدا للنشاطات الخطرة و الماسة بهذه الأخيرة أو الصحة العامة أو الأمن العام و السكنية العامة.

ثانيا/ مبدأ الملوث الدافع **Le principe du pollueur payeur**

مفهوم مبدأ الملوث الدافع: نص قانون البيئة 03-10 على مبدأ الملوث الدافع **Le principe du pollueur payeur** ضمن المبادئ العامة لحماية البيئة، و عرفه على انه: " تحمل كل شخص يتسبب نشاطه أو يمكن أن يتسبب في إلحاق الضرر بالبيئة، نفقات كل تدابير الوقاية من التلوث و التقليل منه و إعادة الأماكن إلى حالتها الأصلية " ⁽⁴⁾

فالههدف الذي سعى إليه المشرع من وراء إدخاله لهذا المبدأ هو ألقاء العبء على التكلفة الإجتماعية للتلوث على الذي يحدثه، فهو صورة من صور الضغط المالي على الملوث، يتمتع عن تلويث او على الأقل تقليل التلوث الناجم عن نشاطه الصناعي و البحث عن تكنولوجيا الأقل تلويث، و ذلك بقصد التحكم أكثر في مصادر التلوث و تحسين مداخل الرسم على النشاطات الملوثة.و في هذا المعنى يقول الأستاذ

(1) المنشور الوزاري المشترك المؤرخ في 26 ماي 2002 المتعلق بتأسيس الرسوم البيئية

(2) المرسوم التنفيذي 68/93 المؤرخ في 01/03/1993 المتعلق بطرق تطبيق الرسم على الأنشطة الملوثة او الخطيرة على البيئة، أنظر كذلك المنشور

الوزاري المشترك رقم 1648 المؤرخ في 18-09-1993 حول تأسيس الرسم على الاشرطة الملوثة.

(3) تنحدر أسعار هذا الرسم لقانون المالية لسنة 2000 كالتالي:

- 120.000 دج بالنسبة للمنشآت المصنفة الخاضعة لرخصة من الوزير المكلف

- 90.000 دج بالنسبة للمنشآت المصنفة الخاضعة برخصة من الوالي، المختص إقليميا و يخفض هذا المبلغ إلى 18.000 دج إذا لم تشغل أكثر من عاملين

- 20.000 دج بالنسبة للمنشآت المصنفة برخصة من رئيس المجلس الشعبي البلدي المختص إقليميا و 3000 دج إذا لم تشغل أكثر من عاملين

- 9000 دج بالنسبة للمنشآت المصنفة الخاضعة لتصريح و 2000 دج إذا لم تشغل أكثر من عاملين .

(4) المادة (7) الفقرة (7) من قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة

Michel prieur : « le principe pollueur est devenu une règle de droit positif avec la loi du février 1995. qui le définit comme un principe selon lequel les frais résultant des mesures de prévention, de réduction de la pollution et de lutte contre celle-ci doivent être supportés par le pollueur »⁽¹⁾

و لقد تم تكريس هذا المبدأ بصفة فعلية ضمن المبدأ 16 من إعلان ريو سنة 1992 و لعب الفقه دورا كبيرا في ظهور هذا المبدأ، الذي أعطى له مفهوما سياسيا و إقتصادي، فعرف الفقه مبدأ الملوث الدافع على أنه: " مفهوم إقتصادي، و الذي يعني ان السلع و الخدمات المعروضة في السوق يجب أن تعكس كلفة المواد المستعملة، بما في ذلك الموارد البيئية، ذلك أن إلقاء نفايات ملوثة في الهواء أو المياه أو التربة هو نوع من استعمال هذه الموارد البيئية، ضمن عوامل الإنتاج و يؤدي عدم دفع ثمن استخدام هذه الموارد التي تدخل عوامل الإنتاج إلى هدرها و تحطيمها و القضاء عليها " ⁽²⁾

لذلك يعتبر الإقتصاديون أن سبب تدهور البيئة يعود إلى هذه المجانية في استخدام الموارد البيئية. كما ينطوي مبدأ الملوث الدافع على مفهوم سياسي، يتمثل في : إرادة السلطات العامة في توفير الأعباء المتعلقة بانقضاء التلوث و مكافحته عن الخزينة العامة، و تحميلها بصورة مباشرة للمتسببين في التلوث⁽³⁾

الفقيه بريور " Prieur " يرى بأن مبدأ الملوث الدافع يهدف إلى تحميل الملوث التكلفة الإجتماعية للتلوث، الشيء الذي يؤدي إلى خلق مسؤوليته عن الأضرار الإيكولوجية تغطي جميع آثار التلوث و أن تطور هذا المبدأ يؤدي إلى تبنى المسؤولية الموضوعية في مجال حماية البيئة⁽⁴⁾

2-المجالات التي يشملها مبدأ الملوث الدافع:

مبدئيا يشمل مبدأ الملوث الدافع التعويض عن الأضرار المباشرة التي يتسبب فيها الملوث للبيئة او نفقات الوقاية بالنسبة للنشاطات الخطرة أو الخاصة، و هو بذلك يشمل النشاطات الملوثة المستمرة او الدورية، اما بالنسبة لموضوعنا، فإن مبدأ الملوث الدافع يشمل التعويض عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية سواء كان ذلك الضرر مباشرا او غير مباشر بالإضافة إلى نفقات الوقاية و الحيطه من وقوع أي كوارث طبيعية حتى ولو كانت طارئة أو فجائية من جراء النشاطات التي يقوم بها كل من له علاقة بهذه الأخيرة و البحر. هذا وقد تم إدراك حالات التلوث الناتجة عن الحوادث من قبل منظمة التعاون الأوربي O.C.D.E من خلال نصها على إلحاق تكلفة إجراءات الوقاية من حالات التلوث عن طريق الحوادث بمبدأ الملوث الدافع، و هذا يدخل في إطار الحوادث التي تقع على مستوى البحر، حيث يكون المتسبب فيها مسؤول عن كل ضرر لحقه بها من ذلك، تسرب النفط الذي سببه السفن، عند التصادم و كذلك بالنسبة للنشاطات التي تقام لاستغلال قيعان البحار و الحوادث التي تنتج عن ذلك كثيرة و يهدف هذا الإجراء

(1) Michel prieur.op.cit. p :136.

(2) jean philipe larde **économie et politique de l'environnement**. P.U.F. 2eme édition, paris, 1992. P :210.

(3) Martine renoude guilloud, **du droit de détruire essai sur le droit de l'environnement**, P.U.F. 1^{er} édition, paris. 1989. P :162.

(4) « l'énoncé d'un tel principe aux allures de slogan publicitaire ne peut que satisfaire le défenseur de l'environnement... dans une acceptation large, ce principe vise à imputer au pollueur le coût social de la pollution qu'il engendre, cela conduit à entraîner un mécanisme de responsabilité pour dommage économique courant tous les effets d'une pollution non seulement sur les biens et les personnes mais aussi sur la nature elle même ... le principe pollueur payeur progresse puisqu'il de plus en plus invoque pour justifier l'adaptions de régimes de responsabilité objective en matière de responsabilité »
Michel prieur : op.cit. p : 136.

إلى تحقيق أعباء الميزانية العامة من نفقات حوادث التلوث، مقابل تحملها من قبل صاحب المنشأة، و ذلك حتى يبذل أصحاب هذه المنشآت الاحتياطات الضرورية لإنقاذ الحادث.

إذن نقول من خلال ما سبق أن هذا المبدأ، مبدأ الملوث الدافع يمس جميع أقسام أو عناصر البيئة، و بالتالي فإن الهدف الذي وضع لأجله هو هدف سامي يقصد من ورائه القضاء على جميع أنواع التلوث بما فيها- التلوث البحري- بالإضافة إلى هذا فإن هناك مجالات أخرى يشملها مبدأ الملوث الدافع طبقتها الدول الأوروبية، و التي يمكن حصرها في:

أ/ اتساع مبدأ الملوث الدافع إلى الأضرار المتبقية عن طريق الحادث:

لا يعني دفع الملوث للأقساط المحددة من خلال الرسوم بانه قد أعفي من مسؤوليته عن الأضرار المتبقية، بل تبقى مسؤوليته قائمة في حالة عدم احترامه للمقاييس المحددة في التشريع و التنظيم الساري المفعول.

ب/ اتساعه إلى مجال التلوث غير المشروع:

فإذا تجاوز أحد الملوثين العتبة المسموح بها للتلوث و سبب ضرراً للغير، فإنه يلزم بالتعويض و يلزم بدفع الغرامة

المطلب الثالث: دور القضاء المدني في حماية البيئة البحرية .

يتمثل الجزاء المدني في التعويض عن الأضرار التي تمس البيئة مما يجعله يختلف عن الضرر المنصوص عنه في القواعد العامة، و هنا تبدو مهمة القضاء صعبة من حيث كيفية تطبيق القواعد العامة للمسؤولية المدنية عن الضرر الذي يصيب البيئة البحرية. فإن كانت هناك بعض الصعوبات في تحديد و رسم الإطار القانوني لأركان المسؤولية المدنية بوجه عام. كتحديد المراد بالخطأ، و أنواعه و حالات إنتقاه، و تحديد المفهوم الدقيق للضرر، و شروطه و أنواعه، و بيان معنى العلاقة السببية و تمييزها عن الخطأ، و عوارضها و تعدد الأسباب و تسلسل الأضرار، إلا أن تلك الصعوبات تأخذ مدى و طبيعة ذاتية في خصوص المسؤولية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية.

هذا ما يؤدي إلى وجود عقبة في سبيل حصول المضرور من التلوث البحري أو غيره من مظاهر التعدي على البيئة على التعويض اللازم لجبر الضرر⁽¹⁾ لذلك سنهتم من خلال الفروع الآتية إلى دراسة هذه الإشكالية :

الفرع الأول : أساس المسؤولية المدنية المتبناة في مجال التلوث البحري

الفرع الثاني: خصائص الضرر الناتج عن التلوث البحري

الفرع الثالث: آثار قيام المسؤولية المدنية

الفرع الرابع: النصوص القانونية المتعلقة بالمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التلوث

بالمحروقات.

(1) ماهر محمد المومني، الحماية القانونية للبيئة في المملكة الأردنية الهاشمية - دائرة المكتبة الوطنية، الأردن الطبعة الأولى، سنة 2004، ص: 177.

الفرع الأول : أساس المسؤولية المدنية المتنبأة في مجال التلوث البحري.

بالرجوع إلى قواعد المسؤولية المدنية في التشريع الجزائري فإننا لا نجد قواعد خاصة لتنظيم

المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية، و كذلك الأمر بالنسبة لقانون البيئة، 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، و القوانين الخاصة الأخرى.

لهذا لا بد من الرجوع للقواعد العامة للمسؤولية المدنية في القانون المدني⁽¹⁾، فحسب المادة 124

ق م ج تنص: " كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه و يسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض"

لكن هل تطبق هذه المادة على ما يصيب البيئة البحرية من أضرار؟ كما أن نظرية الحق في القانون

المدني، و خصوصا فيما يتعلق بالحقوق المالية، لا تثبت إلا للشخص الطبيعي أو المعنوي، و بالتالي فالبحر أو المجالات البحرية طبقا لنص القانون المدني، ليس لها شخصية قانونية تجعلها صاحبة حق، و لو افترضنا وجود هذا الحق، فإنها لا تستطيع ممارسته من خلال رفع الدعوى و المطالبة بحماية القضاء.

لهذا بات من الضروري تحديد أساسا للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، ذلك أن تحديد

أساس هذه المسؤولية يكتسي أهمية بالغة، فإلى جانب الإشكال المتعارف عليه في مجال المسؤولية المدنية، و أمام استفعال أضرار التلوث البحري و تفاقمه، و اتخاذه لأشكال مختلفة و جديدة لم تكن لتعرف من قبل،

و لصعوبة تحديد المتضرر المباشر و كذا المتسبب في هذا الضرر، وقع جدال فقهي حول أساس هذه

المسؤولية فهناك جانب من الفقه نادى بتطبيق النظرية التقليدية للمسؤولية المدنية، و التي يكون فيها الخطأ هو قوام المسؤولية التقصيرية، و يتمثل هذا الخطأ في أنه إخلال بالتزام تعاقدية⁽²⁾

إلا أن ظاهرة التلوث البحري و الأشكال المختلفة التي يقوم بها هذا النوع من التلوث، حالت دون

تطبيق المبادئ التقليدية للمسؤولية المدنية في الصور المعروفة، مما دفع بالفقه إلى إقرار بعدم كفاية تقنيات

المسؤولية التقصيرية في شكلها التقليدي، وضرورة الخروج عنها في بعض الأحيان أو البحث عن سبل

تطوير أحكامها و قواعدها بما يضمن مواجهة فعالة في مجال حماية البيئة البحرية من كل أشكال التلوث.

و كنتيجة لذلك تم الإعتماد على نظرية الإلتزام و بحسن الجوار أو تحمل الأضرار المألوفة للجوار،

و كذا نظرية عدم التعسف في استعمال الحق، و هذا ما نجده تقريبا في مجال حماية البيئة بصفة عامة، حيث

ظهرت تقنيات قانونية لترتيب المسؤولية منها: المسؤولية عن فعل الغير، و المسؤولية عن فعل الأشياء

و المسؤولية عن الأنشطة الخطرة، و هي جميعها تقوم على أساس وجود مسؤولية مفترضة بحكم القانون.

إن صعوبة تقرير المسؤولية في مجال حماية البيئة البحرية لم تظهر على الصعيد الداخلي فقط، بل

ظهرت أيضا على الصعيد الدولي حيث ظهرت الإتفاقيات الدولية المختلفة و حرصت على الإبتعاد عن الخطأ

(1) أمر رقم 58/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل و المتمم بالقانون رقم 10-05 المؤرخ في 20 يونيو 2005 المتضمن القانون المدني.

(2) Michel prieur. « Selon le régime de la responsabilité pour faute, qui est revenant appliqué en matière d'environnement, la victime ne peut obtenir réparation qu'en prouvant une faute du responsable.....on peut s'étonner du petit nombre d'affaires en ce domaine alors que le droit de l'environnement est en grande partie un droit de police avec de multiples règlements administratifs, il suffit en effet de la violation d'un règlement pour que la faute soit établie, mais il peut aussi y avoir faute résultant du comportement du pollueur qui aurait respecter les règlements administratifs...selon M.Gilles Martin, le principe de précaution en suscitant de la nouveaux devoirs redonnerait une nouvelle légitimité à la responsabilité pour faute » p : 871.

كأساس لترتيب المسؤولية و أكدت أن الكوارث الطبيعية ليست سببا للإعفاء من المسؤولية و من بين هذه الكوارث التلوث البحري.

و إقتصرت هذه الإتفاقيات بالقول أن المسؤولية في هذه الحالة تكون مسؤولية "قضائية" بالنظر لصعوبة وضع تعريف جامع للتلوث، و قد سار الإتجاه إلى وضع تعريف للتلوث لا يأخذ بعين الإعتبار خطأ الإنسان أو نشاطه، فعد التلوث كل ما من شأنه أن ينال من التوازن البيئي حتى و إن لم يكن بإرادة الإنسان أو بخطئه، و في نفس السياق سار الإتجاه على إعتبار الضرر الذي يصيب البيئة البحرية من جراء التلوث الحال و المستقبلي كذلك موجبا للتعويض.

و هذا ما جعل الفقهاء في مجال المسؤولية المدنية تطبق نظريتين :

- النظرية الأولى: نظرية التعسف في إستعمال الحق

- النظرية الثانية: نظرية المخاطر، و التي تقوم على أساس كفاية تحقق الضرر دون النظر إلى الخطأ، و يعبر عنها أيضا بنظرية تحميل التبعة أو " الغرم بالغنم " و هي التي كانت وراء ظهور مبدأ " من يلوث عليه الإصلاح: و " مبدأ التلوث الدافع"

و هذا ما نص عليه في التشريع الجزائري من خلال قانون البيئة 03-10 السابق الذكر في بابه الأول تحت عنوان الأحكام العامة.

و المعرف بأنه المبدأ الذي يتحمل بمقتضاه كل شخص يسبب نشاطه في إلحاق الضرر بالبيئة نفقات كل تدابير الوقاية من التلوث و التقليل منه و إعادة الأمكنة و البيئة لحالتها الأصلية، و مما سبق و حسب رأينا أن المشرع الجزائري قد تبنى المسؤولية المدنية التي تقوم على أساس المخاطر أو المسؤولية الموضوعية، في مسألة إلحاق الضرر بالبيئة البحرية أو في مجال التلوث البحري. و قد انظمت الجزائر في هذا الإطار لعدة اتفاقيات، سنحاول التطرق إليها لاحقا، و ذلك بعد التطرق إلى خصائص أو مميزات هذا النوع من الضرر و ذلك من خلال الفرع الرابع.

الفرع الثاني: خصائص الضرر الناتج عن التلوث البحري.

إن الضرر الذي يصيب البيئة البحرية و البيئة بصفة عامة له خصائص معينة، يجعله يختلف عن الضرر المنصوص عنه في القواعد العامة للمسؤولية المدنية، و ذلك بسبب أن هذا الضرر غير قابل للإصلاح، وأنه ناتج عن التطور التكنولوجي⁽¹⁾ و تتمثل هذه الخصائص في كونه ضرر غير شخصي من جهة و هو ضرر غير مباشر من جهة أخرى بالإضافة إلى ذلك فهو ضرر له طبيعة خاصة.

(1) Michel prieur : « les conséquences dommageables d'une atteinte à l'environnement sont irréversibles (on ne reconstitue pas une espèce en voie de des partition) elles sont souvent liées au progrès technologique. .les effets des dommages écologique peuvent se manifester bien au delà du voisinage ce sont des dommage collectifs par leur causes (pluralité d'autres développement indes triel, concentration urbaine) et leurs effets (coûts sociaux), ce sont des dommages diffus dans leur manifestation (air, radioactivité pollution des eaux), et dans l'établissement du bien de causalité, ils sont répercutés dans la mesure ou ils portent atteinte à un élément naturel et par ricochet aux doit des individus ». p.p : 868. 871

أولاً/ التلوث البحري ضرر غير شخصي:

نقصد بالتلوث البحري ضرر غير شخصي كون أن الضرر يمس بشئ مستعمل من طرف الجميع و لا يملكه شخص بذاته.

و عليه فلسنا بصدد المساس بمصلحة شخصية، فمن يقوم مثلاً في مجال المياه الخاضعة للقضاء الجائري بصب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها إلحاق الضرر بهذا المجال و بالتالي إلحاق الضرر بالإنسان و البيئة ككل، فهو لا يسبب ضرراً مباشراً لشخص بعينه و إن كان قد خالف القانون. لكن جل التشريعات تجعل في مجال حماية البيئة بصفة عامة للجمعيات البيئية حق التمثيل القانوني للحد من الإعتداءات على البيئة، مثل ما فعل المشرع الجزائري في قانون 10-03⁽¹⁾ المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة. كما يمكن للأشخاص الطبيعيين المتضررين تفويض هذه الجمعيات من أجل أن ترفع بإسمها دعوى التعويض.

و لقد خول المرسوم التنفيذي رقم 376/98 مفتشي البيئة للولايات تمثيل الإدارة المكلفة بالبيئة أمام العدالة، بحيث سمح لهم يرفع الدعاوى القضائية دون أن يكون لهم تفويض خاص بذلك⁽²⁾ إذن فالضرر الذي يلحق بالبيئة البحرية يمس بالمصلحة الوطنية و هذا ما نص عليه دستور 1996 في مادتيه 17 و 18 على أن الملكية العامة هي ملك للمجموعة الوطنية و تشمل باطن الأرض و المناجم و المقالع و الموارد الطبيعية للطاقة و الثروات المعدنية الطبيعية و الحية في مختلف مناطق الأملاك الوطنية البحرية و المياه و الغابات، و ان الأملاك الوطنية يحددها القانون، كما ترك طريقة تسييرها للقانون.

و في هذا الإطار جاءت المادة 02 من القانون 90-30 لتجعل الأملاك و الحقوق المنقولة و العقارية التي تحوزها الدولة جماعاتها الإقليمية قد تدخل ضمن الأملاك الوطنية العمومية او الخاصة و لا يمكن في أي حال من الأحوال أن تكون هذه الأملاك محل ملكية خاصة، إن هذه الحقوق و خاصة العقارية منها تكون محل استعمال و تصرف من عامة الناس سواء بطريقة مباشرة أو بواسطة مرفق عام حسب طبيعتها و لقد جاءت المادة 14 من نفس القانون لتحديد مشتملات الأملاك الوطنية العمومية فحددها بالأملاك العمومية الطبيعية و الإصطناعية و هذا ما وضحته المادة 15 من نفس القانون⁽³⁾

لهذا و حسب المادة (8) من قانون 10-03 يتعين على كل من له معلومات حول ضرر أو حالة تؤثر على الصحة العمومية إبلاغ السلطة المكلفة بالبيئة.

هذا فيما يخص قولنا أن التلوث البحري ضرر غير شخصي أما قولنا أنه ضرر غير مباشر هذا ما سنعرفه فيما يلي:

(1) أنظر المادة: 35 من قانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.
(2) المرسوم التنفيذي 98 / 276 المؤرخ في 12/09/1998 الموصل للموظفين لتمثيل الإدارة المكلفة بالبيئة أمام القضاء
(3) المادة (15) من القانون 90-30: " تشتمل الأملاك الوطنية العمومية الطبيعية خصوصاً على ما يلي :

- شواطئ البحر،
- قعر البحر الإقليمي و باطنه،
- المياه البحرية الداخلية،
- طرح البحر و محاسره الثروات و المواد الطبيعية و السطحية و الجوفية ...".

ثانيا/ التلوث البحري ضرر غير مباشر:

و نقصد بهذه الخاصية أن التلوث البحري ضرر لا يصيب الإنسان أو الأموال بصفة مباشرة، و إنما يصيب المياه و بالتالي بالموارد الحية (الأسماك مثلا) و غير الحية (تغيير خصائص و مميزات المعادن)، و في الأخير سواء الأسماك التي يؤدي التلوث بها إلى الموت أو قد تصل في صورة غذاء ملوث للإنسان و بالتالي تتسبب في التأثير على صحته بما يؤدي إلى الموت، أو المعادن التي يحتاجها الإنسان خاصة في المجال الإقتصادي و بالتالي نقول أن : حتى و لو كان هذا الضرر غير مباشر فإنه وصل إلى الإنسان و تسبب في إلحاق الضرر به.

لهذا عد هذا النوع من التلوث ضرر لا يمكن إصلاحه عن طريق الترميم أو إزالته، أو إعادة الحالة كما كانت عليه مثلما يعمل به في قواعد المسؤولية المدنية من تعويض عيني.

كل هذا جعل القضاء يتردد كثيرا، بل يرفض غالبا بالتعويض و يؤكد أن تلك الأضرار التي تصيب البيئة البحرية من جراء التلوث الحادث على مستواه هي أضرار غير مرئية، و يصعب إن لم يكن مستحيلا تقديرها.

ثالثا/ التلوث البحري ضرر له طبيعة خاصة

إن الضرر اللاحق بالبيئة البحرية من جراء التلوث البحري هو ضرر له طبيعة خاصة و حسب المادة 29 من القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة: " تعتبر مجالات محمية وفق هذا القانون، المناطق الخاضعة إلى أنظمة خاصة لحماية المواقع و الأرض و النبات و الأنظمة البيئية، و بصفة عامة تلك المتعلقة بحماية البيئة:

فإن هذا الضرر له طبيعة مزدوجة و مثال ذلك و في حالة تلوث البيئة البحرية بالنفط، نقول أن هذا التلوث قد أتلّف بعض الفصائل الحيوانية و النباتية الموجودة في البحر من جهة و من جهة أخرى أن هذا الضرر يؤدي إلى تهديد التنوع البيولوجي.

الفرع الثالث: آثار قيام المسؤولية المدنية.

إذا تحقق الضرر يثبت حق المتضرر في التعويض، و كما سبق و أن أشرنا لا يلقى ترحيبا كبيرا هذا الأخير في مجال الأضرار البيئية بصفة عامة و المجال البحري على وجه الخصوص، و ذلك أن الهدف هو ليس جبر الضرر عن طريق التعويض، و إنما هو الحد من الإنتهاكات البيئية.

و مهما يكن الأمر فالتعويض هو الأثر الذي يترتب على تحقيق المسؤولية. و متى تحقق ذلك كان للمتضرر الحق في رفع دعوى للمطالبة به.

و التعويض طبقا للقواعد العامة للمسؤولية المدنية هو على نوعين:

فقد يكون عينا أو نقدا، إلا أنه أعطى للقاضي السلطة التقديرية في تحديد طريقة التعويض، تبعا لطبيعة الضرر وظروف القضية، فهناك أضرار تمكن المتضرر من طلب إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر و على المحكمة في هذه الحالة الحكم بهذا الشكل من أشكال التعويض، و هو ما يسمى بالتعويض العيني.

و في أحيان أخرى يكون إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر، أمرا مستحيلا، و في مثل هذه الحالة يتم جبر الضرر بالنقود و هو ما سمي بالتعويض النقدي.

أولا/ التعويض العيني :

يقصد بالتعويض العيني الحكم بإعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل (1) وقوع الضرر، و يجوز طلب إزالة المضار إذا تجاوزت الحد المألوف، و هذا النوع من التعويض هو الأفضل خصوصا في مجال الأضرار البيئية، لأنه يؤدي إلى محو الضرر تماما و ذلك بإلزام المتسبب فيه بإزالته، و على نفقته خلال مدة معينة.

و لقد نص القانون المدني الجزائري على هذا النوع من التعويض، حيث جاء: " يجبر المدين بعد إعداره طبقا للمادتين 180 و 181 على تنفيذ التزامه تنفيذ عينا، متى كان ذلك ممكنا. " (2)

إلا أنه ما يلاحظ أن المشرع الجزائري و في قانون البيئة، نجده قد اعتبر أن نظام إرجاع الحال إلى ما قبل مرتبط بالعقوبة الجزائية:

" يعاقب بالحبس لمدة سنة واحدة و بغرامة قدرها خمسمائة ألف دينار (500.000دج) كل ما استغل منشأة دون الحصول على الترخيص.....كما يجوز للمحكمة الأمر بإرجاع الأماكن إلى حالتها الأصلية في أجل تحدده(3).

و هذا على عكس المشرع الفرنسي الذي اعتبر نظام إرجاع الحالة إلى ما كانت عليه من قبل عقوبة ينطق بها القاضي المدني أو القاضي الجزائي.

لكن من جهة أخرى و ما دام أن المشرع الجزائري لم يضع قواعد لتنظيم المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية فإنه يجب على القاضي المدني في هذه الحالة الرجوع للقواعد العامة للمسؤولية المدنية و من ثم يمكن له الأمر بإرجاع الحالة إلى ما كانت عليه من قبل في كل الأحوال التي يكون فيها ذلك ممكنا.

ثانيا/ التعويض النقدي:

يتمثل التعويض النقدي في الحكم للمتضرر بمبلغ من النقود نتيجة من أصابه من ضرر (4) حيث تحدد المحكمة آلية الدفع، و يلجأ القاضي إلى التعويض النقدي خصوصا في مجال الأضرار البيئية في الحالات التي لا يمكن إعادة الحال إلى ما كان عليه من قبل. كون أن الضرر يكون نهائيا لا يمكن إصلاحه. و هذا النوع من التعويض هو الذي يتناسب مع الضرر الذي نحن بصدد البحث فيه و هو الضرر الناتج عن التلوث البحري، كإسطدامات السفن و خاصة ناقلات النفط. مثلا ترتطم ناقلة نفط في مياه البحر، فتؤدي إلى القضاء على الكائنات البحرية، ففي مثل هذه الحالة يصعب إعادة الحال إلى ما كان عليه من قبل وقوع الضرر، لهذا السبب كان التعويض النقدي هو التعويض الملائم و المناسب لمثل هذا النوع من الضرر.

(1) المادة (691) من القانون رقم 10-05 المتضمن القانون المدني الجزائري

(2) المادة (164) من نفس القانون

(3) المادة (102) من قانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

(4) تنص المادة (176) من القانون المدني : " إذا استحال على المدين أن ينفذ الإلتزام عينا حكم عليه بتعويض الضرر الناجم عن تنفيذ التزامه، ما لم يثبت أن استحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يد له فيه، و يكون الحكم كذلك إذا تأخر المدين في تنفيذ التزامه "

و التعويض النقدي هو القاعدة العامة في المسؤولية التقصيرية و هو يشمل التعويض كل ضرر مادي أو معنوي متوقعا كان أو غير متوقع بمعنى أنه لا يدخل في تقديره هذا التوقع من عدمه و للقاضي سلطة تقديرية في تقدير مبلغ التعويض. و قد يعتمد القاضي في تقديره إلى تقدير الخبرة الذي يحدد نسبة العجز الدائم أو المؤقت حسب الحالة و أحيانا يكون التعويض جزء من المسؤولية الجنائية فيمكن للمتضرر التأسس كطرف مدني.

الفرع الرابع: النصوص القانونية المتعلقة بالمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمحروقات.

لما تبلغ آليات حماية و مكافحة التلوث حدودها، تطرح مشكلة التعويض عن الضرر إنطلاقا من البحث عن المسؤولية⁽¹⁾.

إن للمسؤولية الدولية دور فعال و مؤثر في حماية البيئة البحرية لأنها الوسيلة الرادعة لما تفرضه من جزاءات على المتسبب في تلويث هذه البيئة إما على المستوى الوطني أو على المستوى الدولي، كما أنها الركيزة الأساسية لأي نظام قانوني خاصة و أن الظروف الدولية الراهنة و ما تعرفه من تطورات علمية و تشابك مصالح الدول، أدى إلى ظهور مشاكل من نوع جديد لم تكن معروفة في ظل القواعد التقليدية للقانون الدولي⁽²⁾.

قاعدة عامة كل دولة مسؤولة عن النشاطات الوطنية و عن تلك المقامة إنطلاقا من إقليمها أو منشآتها. ذلك أنها أي تلك النشاطات يجب أن تكون محل مراقبة مستمرة و محل رخص و منه فعلى الدولة أن تسهر على احترام القواعد الوطنية و الدولية في مجال حماية البيئة من التلوث⁽³⁾. و بما أن التلوث لا يعرف له حدودا، ذلك أنه يمكن أن يمتد إلى خارج الحدود الإقليمية للدولة الواحدة سواء إلى المجال البحري الدولي أو سواء إلى المناطق الواقعة تحت الولاية الوطنية لدولة أخرى، فعلى الدولة المتسببة فيه أن تتدخل على المستوى القانوني و التقني من أجل التوفيق بين قوانينها و التنظيم الدولي في هذا المجال، كل ذلك من أجل التخفيض من حدة الآثار المحتملة للتلوث البحري. و نظرا لأهمية المسؤولية الدولية عن التلوث البحري فإن العديد من الاتفاقيات الدولية قد تعرضت لها باعتبارها وسيلة للتعويض عن الأضرار الواقعة من جهة، و وسيلة ردع للأضرار المحتملة من جهة أخرى. أولا/ الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر في مجال المسؤولية الدولية عن التلوث النفطي

للبحر:

لقد صادقت الجزائر على عدة اتفاقيات في هذا المجال، و من بين أهم هذه الاتفاقيات نجد اتفاقية 1957 الدولية و الخاصة بتحديد مسؤولية ملاك السفن البحرية الموقعة ببروكسل، و كذا اتفاقية 1969 الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط، و اتفاقية 1973 الخاصة بمنع التلوث من السفن و أخيرا اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. فقط نشير هنا بأن الجزائر و حين مصادقتها على هذه الاتفاقيات باستثناء الاتفاقية الأخيرة لم تكن بعد قد شكلت أسطول بحري وطني أي أن مصادقتها على تلك الاتفاقيات في ذلك الوقت كانت حقيقة تخدم

(1) Ahmed Laraba, , Opcit. p : 481

(2) أحمد اسكندر ، المرجع السابق، ص: 346.

(3)Liamine Chebli Opcit. p . : 116.

مصالحها باعتبارها، تقر بمسؤولية المالك عن الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية و بالتالي، إبتعاد الدولة الجزائرية باعتبارها -مستخدمة لتلك السفن- عن أية شبهة، أي عدم قيام مسؤوليتها.

1- الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية ملاك السفن البحرية الموقعة ببروكسل 1957⁽¹⁾:

لقد تطرقت هذه الاتفاقية إلى وضع قواعد خاصة بمسؤولية ملاك السفن البحرية عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص و الأشياء و كذا التي تلحق بالأشخاص على الأرض أو في المياه أو التي تمس بأي حق و التي يسببها التلوث البحري.

كما أنها أقرت بمسؤولية ملاك السفن البحرية حتى على الأضرار التي ترجع إلى أي سبب آخر غير الأسباب السابقة الذكر.

و لقد لخصت لنا هاته الإتفاقية الحالات التي توجب المسؤولية.

- في حالة الإضرار التي تلحق بالمتلكات: يلتزم مالك السفينة بأن يدفع ما يساوي 1000 فرنك عن كل طن من وزن السفينة كحد أقصى و هذا مع بلوغ حمولة السفينة 300طن على الأقل.
- في حالة فقد أو إصابة الأرواح: فإن التعويض يقدر بـ: 3100 فرنك -كحد أقصى- عن كل طن من وزن السفينة.
- يعوض فقد أو إصابة الأرواح: بمبلغ أقصاه 2100 فرنك.
- و الباقي أي 1000 فرنك يعوض الممتلكات المتضررة.

2/ الإتفاقية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي لعام 1969⁽²⁾:

تعتبر هذه الإتفاقية أول وثيقة دولية اعتمدت مبدأ المسؤولية الموضوعية في مجال التعويض عن أضرار تلويث البيئة البحرية، و تأخذها كأساس للمسؤولية الدولية بالنسبة للأضرار المترتبة عن التلوث البترولي الذي يتسبب فيه تسرب أو تفرغ البترول من السفن في الإقليم البحري لدولة متعاقدة مهما كان مصدر هذا التسرب أو التفرغ، و سواء في أعالي البحار أو في البحر الإقليمي أو في المياه الداخلية⁽³⁾. و لقد نصت هذه الإتفاقية على عدة أحكام هامة في مجال المسؤولية و من بين هذه الأحكام أنها:

- وضعت استثناء على مبدأ قيام مسؤولية ملاك السفن التي تحمل على متنها المحروقات، عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية و التعويض عنها.

و المتمثلة في مجموعة من الحالات التي تجعل مسؤوليتهم في التعويض منعدمة و إما جزئية⁽⁴⁾.

(1) ارجع للمرسوم رقم 64- 174 المؤرخ في 08-06-1964 المتضمن إنظام الجزائر لهذه الإتفاقية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية رقم 56 المؤرخ في 10-07-1964.

(2) راجع الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية رقم 56 المؤرخة في 10-07-1964 المتضمنة انضمام الجزائر لهذه الإتفاقية.
(3) Emmanuel de ponta vice, **la réparation des dommages causés par la pollution des mers droit de la mer** institut des hautes études international de paris éditeur A. pedone 1976, 408

ورد هذا في : أحمد اسكندر، المرجع السابق، ص: 408.

(4) هذه الحالات نصت عليها المادة (3) من الإتفاقية في فقرتها الثانية و الثالثة التي تتلخص فيما يلي:

"2- يكون المالك غير مسؤول إذ أقام الدليل على أن الضرر يسبب التلوث:

أ/ ناتج من عمل حربي أو أعمال عدوانية أو حرب أهلية أو ثروة مسلحة أو ظاهرة ذات طابع استثنائي محتم لا يمكن قهره،

ب/ أو ناتج بكلية من عمل الغير الذي تصرف أو أهمل التصرف عمدا بقصد إحداث الضرر،

ج/ أو ناتج بكلية من تهاون أو من كل عمل آخر مضر تقوم به حكومة أو سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأنوار أو الوسائل الأخرى المساعدة على الملاحة و ذلك أثناء قيامها بهذه المهمة.

3- إذا أقام الدليل على أن الضرر بالتلوث ناتج بكلية أو في جزء إما من عمل الشخص الذي تحمله لكونه قد تصرف أو أهمل التصرف بقصد إحداث ضرر و إما من تهاون هذا الشخص، فإنه بعض من كل أو بعض مسؤوليته نحو هذا الشخص.

كما أن هذه الإتفاقية قد أخذت بالمسؤولية التضامنية و ذلك ما نصت عليه في مادتها الرابعة:
" إذا وقع تسرب للمحروقات على أكثر من سفينة، و نتج عن ذلك ضرر بالتلوث، فإن أصحاب جميع السفن التي كانت موضوع الخلاف يكونون، مع الاحتفاظ بمقتضيات المادة (3)، مسؤولين بالتضامن عن كلية الضرر الذي لا يمكن تقسيمه بصورة معقولة "
و من أجل ضمان حصول المضرور على قيمة التعويض الذي يحكم به، اشترطت الإتفاقية على مالك السفينة أن يقدم كفالة مالية تودع في صندوق خاص يمكن الرجوع إليه، لإقتضاء قيمة التعويض على الأضرار على الا تقل هذه الكفالة عن الحد الأقصى المقرر بالإتفاقية⁽¹⁾
و هذا حكم آخر من الأحكام التي نصت عليها الإتفاقية⁽²⁾
اما الحكم الثالث من مجموعة الأحكام التي نصت عليها إتفاقية 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي، فهو حكم الشهادة التي تثبت وجود تأمين فعلي يكفل دفع جميع التعويضات اللازمة و المترتبة عن قيام مسؤولية مالك السفينة،
حيث جاء فيها:

" تسلم عن كل سفينة شهادة تثبت وجود تأمين أو ضمان مالي لا تزال صلاحيته جارية، طبقا لمقتضيات هذه الإتفاقية و تسلم هذه الشهادة أو يؤشر عليها من قبل السلطة المختصة التابعة لدولة التسجيل و التي يجب عليها ان تتأكد من ان السفينة تستجيب لمقتضيات الفقرة الأولى من هذه المادة و يجب أن تكون هذه الشهادة مطابقة للنموذج الملحق بالإتفاقية⁽³⁾
- و كذلك من أحكامها، مدة التقادم، أي تقادم الدعوى المقامة من أجل طلب التعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالمحروقات فقد حددتها الإتفاقية بـ: 03 سنوات من تاريخ وقوع الضرر⁽⁴⁾.
أما بالنسبة للإختصاص القضائي بالنظر في الدعاوى المقامة في إطار المطالبة بالتعويضات على الأضرار التي يسببها التلوث النفطي للبيئة البحرية لدولة أو لعدة دول متعاقدة. حيث و إنه في هذا الخصوص نصت الإتفاقية على ما يلي :

" 1- إذا كان حادث سبب ضررا بالتلوث في تراب دولة أو عدة دول متعاقدة و في ضمن هذا التراب البحر الإقليمي لهذه الدول و كانت الوسائل للحماية قد اتخذت لمنع حدوث أو التقليل من كل ضرر بالتلوث في التراب المذكور و في ضمنه البحر الإقليمي، فإن طلب التعويض لا يمكن تقديمه الا أمام المحاكم التابعة للدولة او للدول المتعاقدة المذكورة أعلاه و يجب ان يشعر المدعى عليه في أجل مناسب بإدخال مثل هذه الدعوى.

2- تسهر كل دولة متعاقدة على أن تختص محاكمها بفصل دعوى التعويض من هذا النوع " ⁽⁵⁾.

(1) أحمد اسكندر، المرجع السابق، ص: 408.
(2) أنظر الأمر رقم 17-72 المتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقعة في بروكسل في 29-11-1969 الجريدة الرسمية رقم 53، الصادرة في 04-07-1972.
(3) المادة (7) من الإتفاقية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط لعام 1969.
(4) المادة (08) من نفس الإتفاقية.
(5) المادة (09) من نفس الإتفاقية.

و نلفت هنا إنتباه القارئ، بأن أحكام و نصوص اتفاقية بروكسل لعام 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط، لم تأتي في صورة مطلقة، بل ورد بخصوصها الإستثناء و هذا ما نصت عليه مادتها(11):

" أ- لا تطبق أحكام هذه الإتفاقية على السفن الحربية و السفن الأخرى التي تملكها أو تستغلها دولة و المخصصة للقيام بخدمة غير تجارية لفائدة هذه الدول.

ب- و فيما يتعلق بالسفن التي تملكها دولة متعاقدة و تستعملها لغايات تجارية، تصبح كل دولة معرضة لمتابعة قضائية امام المحاكم المشار إليها في المادة 9 أعلاه و يجب على هذه الدولة أن تعدل عن جميع الدفوع التي قد يمكن لها أن تتمسك بها بصفتها دولة ذات سيادة " (1).

و مما سبق ذكره نقول أن لهذه الإتفاقية أهمية كبيرة في مجال المسؤولية تجسدت من خلال نصوصها، و لتأكيد هذه الأهمية جاءت المادة (12) بنصها:

" ترجح هذه الإتفاقية على الإتفاقيات الدولية التي تكون سارية المفعول أو مفتوحة للتوقيع أو التصديق أو الإنضمام إليها عند التاريخ الذي تصبح فيه هذه الإتفاقية مفتوحة للتوقيع عليها و ذلك بقدر ما تكون الإتفاقيات مخالفة لهذا النص، الا أن هذا الحكم لا يثير بالالتزامات التي تكون مفروضة. بسبب هذه الإتفاقية على الدول المتعاقدة نحو الدول غير المتعاقدة "

و لقد جاءت بعد هذه الإتفاقية أي اتفاقية بروكسل لعام 1969 و الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمحروقات إتفاقية أخرى تعتبر تكملة لها في 18-12-1971 ببروكسل خاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمحروقات(2). و جاءت هذه الإتفاقية من أجل إعطاء فعالية أكثر و تأكيد أهمية الإتفاقية الأولى، و من ضمن الأهداف أيضا التي جاءت من أجلها الإتفاقية.

1- ضمان تعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث عندما تكون الحماية الناجمة عن الإتفاقية الخاصة بالمسؤولية غير كافية،

2- إعفاء مالك السفينة من الإلتزام المالي الإضافي الذي تفرضه عليه الإتفاقية الخاصة بالمسؤولية.

3- تحقيق المصالح المرتبطة المذكورة في الإتفاقية الحالية.

3/ اتفاقية لندن 1973 و الخاصة بمنع التلوث من السفن :

لقد أشارت هذه الإتفاقية إلى موضع المسؤولية الدولية، و لكن أشارتها هاته كانت من خلال مادة واحدة وحيدة فقط، بالرغم من أهمية هذه الإتفاقية.

و نشير بأن هذه الإتفاقية قد تطرقت من خلال نصوصها إلى المحافظة على البيئة البحرية و ألزمت الدول الأطراف فيها بالعمل على إحترام أحكامها و ذلك من أجل :

" منع تلوث البيئة البحرية الناشئ عن تصريف مواد ضارة أو نفايات تحتوي على مثل هذه المواد بما يخالف الإتفاقية "، لكن موضوع المسؤولية لم تنص عليه الا من خلال مادة واحدة كما أشرنا سابقا، إلا

(1) أنظر المادة (11) من الإتفاقية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط لعام 1969.

(2) صادقت الجزائر على هذه الإتفاقية في 13-05-1974، راجع في ذلك الأمر رقم 74-55 الصادر بتاريخ 13-05-1974 المتضمن المصادقة على هذه الإتفاقية.

أن هذه الإتفاقية، أي إتفاقية لندن لعام 1973 و الخاصة بمنع التلوث من السفن. نصت على مسألة الإختصاص، بحيث قام واضعو هذه الإتفاقية بإسناد الإختصاص في النظر لأية مخالفة لأحكامها لدولة علم السفينة المرتكبة للمخالفة⁽¹⁾

4/ إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982:

هي الأخرى تطرقت إلى موضوع المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية و ذلك من خلال المادة (235) الفقرة (2)، و التي تضمنها الجزء الثاني عشر المعنون بـ: " حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها "

و التي جاء فيها :

"1- الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، و هي مسؤولة وفقا للقانون الدولي.

2-تكفل الدول أن يكون اللجوء للقضاء متاحا وفقا لقوانينها من أجل الحصول السريع على تعويض كاف أو أية ترضيه أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون او الإعتباريون الخاضعون لولايتها.

3- لغرض ضمان تعويض سريع وكاف فيما يخص كل الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، تتعاون الدول على تنفيذ القانون الدولي و في تطوير القانون الدولي المتصل بالمسؤولية و الالتزامات الناجمة عنها من أجل تقييم الضرر و التعويض عنه و تسوية المنازعات المتصلة به و تتعاون على وضع معايير و إجراءات لدفع تعويض كاف".

تجدر الملاحظة إلى أنه بالرغم من أن الجزء الثاني عشر من إتفاقية 1982 و المتعلق بالمحافظة على البيئة البحرية من التلوث قد تحدث بالتفصيل عن العقوبات التي يمكن أن يتعرض لها كل ملوث للبيئة البحرية، إلا أنه لم يخصص سوى مادة واحدة للمسؤولية المدنية، في حين ان هذه الأخيرة هي أهم من الأولى إذ أن ما يهم الدولة الشاطئية أكثر هو إصلاح الضرر الناتج عن التلوث و الذي يصل أحيانا إلى مبالغ ضخمة تتجاوز حتى إمكانيات الدولة نفسها و ليست العقوبة النقدية كغرامة التي يمكن ان توقع على من قام بالتلوث لأن مبلغ هذه العقوبة مهما ارتفع لن يصل إلى حجم إصلاح الضرر الذي يمكن أن ينتج عن المسؤولية المدنية⁽²⁾.

أمام تضاعف التلوث البحري و الآثار الناجمة عنه، أدى هذا بالبعض إلى اعتبار الدولة مسؤولة مسؤولية مباشرة عن هذا الأخير بالنظر إلى نشاطاتها الهادفة إلى استغلال البيئة البحرية⁽³⁾. و بذلك فإن الدولة - أي دولة علم السفينة - تعتبر مسؤولة عن أي تلوث للبيئة البحرية يكون ناجما إما : عن عمليات التنقيب التي تباشرها على المناطق البحرية الخاضعة لولايتها و إما عن ناقلات النفط التي تحمل رايتها أو عن أي سبب أو نشاط آخر.

(1) أنظر المادة (4) الفقرة (3) من إتفاقية لندن لعام 1973 و الخاصة بمنع التلوث من السفن.

(2) ادريس الصخاك، المرجع السابق، ص: 96-97

(3) Ahmed Laraba, , Opcit. p : 491.

و مما سبق نصل إلى القول أن :

الجزائر و من خلال مصادقتها على هذه المجموعة من الإتفاقيات الدولية في مجال المسؤولية الدولية عن الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية من جراء التلوث بالمحروقات، قد وضعت بذلك على نفسها إلتزاما من خلاله تطبق أحكام هذه الإتفاقيات، و ما يلاحظ على هذه الإتفاقيات أنها في غالبيتها تؤكد على مسؤولية مالك السفينة جاعلة مسؤولية الدولة في مرتبة لاحقة.

هذه بعض مواضع المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية من جراء التلوث النفطي التي تجسدت لنا من خلال الإتفاقيات الدولية السابقة التي التزمت بها الجزائر، والآن نتطرق إلى مواضع هذه المسؤولية في النصوص القانونية الجزائرية

ثانيا/ مواضع المسؤولية عن الأضرار التلوث البحري في التشريع الجزائري:

في هذا الجزء نتطرق إلى القوانين التي تناولت موضوع المسؤولية في مجال التلوث البحري النفطي في كل من قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، و القانون البحري الجزائري الصادر بموجب الأمر رقم 76-80 بتاريخ 23-10-1976.

1- قانون البيئة في إطار التنمية المستدامة رقم 10-03 : (1).

لقد خصص المشرع الجزائري في هذا القانون مجموعة من المواد إلى موضوع المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية من جراء التلوث.

حيث أقرت المادة (90) منه بمسؤولية ربان السفينة، و نصت على ما يلي:

يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) و بغرامة من مائة ألف دينار (100.000 دج) إلى مليون دينار (1.000.000 دج) أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل ربان سفينة جزائرية أو قائد طائرة جزائرية، أو كل شخص يشرف على عمليات الغمر أو الترميد في البحر على متن آليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، مرتكبا بذلك مخالفة لأحكام المادتين (52). (53) أعلاه.

و في حالة العود تضاعف العقوبة.

ما نلاحظه من خلال هذه المادة أن المشرع الجزائري قد أقر بمسؤولية ربان السفينة و قائد الطائرة في حالة مخالفة المادتين (52). (53) من قانون البيئة السابق الذكر أي إلحاق أضرار بالبيئة البحرية الجزائرية. أما المادة (92) من نفس القانون أخذ المشرع الجزائري من خلالها بمسؤولية مالك أو صاحب السفينة، حيث نصت المادة على ما يلي:

" 1- دون الإخلال بالعقوبات المنصوص عليها في المادة (90) أعلاه، و إذا ارتكبت إحدى المخالفات بأمر من مالك السفينة 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 العقوبات.

(1) أنظر في ذلك المواد من (90) إلى (97) من القانون رقم : 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.
* هذا على عكس ما هو موجود في الإتفاقية الدولية السابقة، و التي تلتقي كل المسؤولية على عاتق المالك.

2- إذا لم يعط هذا المالك أو المستغل أمرا كتابيا، لربان السفينة أو قائد الطائرة أو الشخص المشرف على عمليات الغمر من الآلية أو القاعدة العائمة، لامتنال أحكام هذا القانون المتعلقة بحماية البحر، يتابع بصفته شريكا في ارتكاب المخالفات المنصوص عليها".
ملاحظة : نلاحظ من خلال هذه المادة هي أنها :

- جاءت مطابقة لما ورد في اتفاقية لندن لعام 1969⁽¹⁾
- بعدما كان المشرع الجزائري قد أخذ في المادة (90) بمسؤولية ربان السفينة عاد في المادة (92) و اخذ بمسؤولية المالك أو صاحب السفينة و هذا يعد مظهرا لإدماج قاعدة اتفاقية دولية في القانون الداخلي الجزائري.

أما الفقرة الثالثة من المادة السابقة فيقر بمسؤولية الشخص الاعتباري⁽²⁾
حيث نجد هذه الفقرة تنص 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 ."
كما نجد بخصوص المادة (93) من نفس القانون تنص :

" يعاقب بالحبس من سنة واحدة (1) إلى خمس (5) سنوات و بغرامة من مليون دينار (1.000.000 دج) إلى عشرة ملايين دينار (10.000.000 دج) أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل ربان خاضع لإحكام المعاهدة الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات المبرمة بلندن في 12 مايو سنة 1954 و تعديلاتها، الذي ارتكب مخالفة للأحكام المتعلقة بحظر صب المحروقات أو مزيجها في البحر. ما نلاحظه و نستنتج من خلال هاته المادة ان المشرع الجزائري قام بفرض عقوبات على ربان السفينة المخالف لأحكام اتفاقية لندن لعام 1954 و خاصة مادتها الثالثة التي تضع مبدأ منع التصريف العمدي للمحروقات في البحر .

و تأتي المادة (94) من نفس القانون دائما و هو قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، حيث نصت على :

" يعاقب بالحبس من ستة أشهر (6) إلى سنتين (2) و بغرامة من مائة ألف دينار (1000.000 دج) إلى مليون دينار (1.000.000 دج) أو بإحدى مادتين العقوبتين فقط، كل ربان سفينة غير خاضع لأحكام المعاهدة المذكورة أعلاه، يرتكب مخالفة لأحكام المادة 93 أعلاه. و في حالة العود تضاعف العقوبة.

و الملاحظة التي تبدي لنا من خلال هاته المادة أن:

(1) حيث نصت المادة (3) الفقرة (1) من اتفاقية لندن لعام 1969 على ما يلي :
" 1- يكون مالك السفينة، عند وقوع حادث أو في حالة حادث يشتمل على سلسلة متوالية من الحوادث عند وقوع الحادث الأول مسؤولا عن كل ضرر يسببه التلوث الناتج من تسرب او لفظ المحروقات من سفينة على إثر حادث "
(2) المادة (92) من القانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

" المشرع الجزائري قد فرض عقوبة أخف على ربان السفينة المسجلة في دولة ليست طرف في الإتفاقية " .

أما بخصوص المادة (95) فقد حدد المشرع من خلالها فئات معينة من السفن التي ترتكب بواسطتها المخالفة التي تكون محل العقوبة، أي أن فرض العقوبة لا يكون في جميع الحالات. و هذا هو محتوى المادة:

تسري أحكام المادة (94) أعلاه، على السفن الآتية :

- السفن المجهزة بالصهاريح،

- السفن الأخرى عندما تكون قوتها المحركة تفوق القوة المحددة التي يحددها الوزير المكلف بالملاحة البحرية التجارية،

- آليات الموانئ و الناقلات النهرية و كذا السفن النهرية المجهزة بالصهاريح سواء كانت محركة ذاتيا أو مجرورة أو مدفوعة.

نستثني بواخر البحرية الجزائرية من تطبيق أحكام (94) أعلاه.

نواصل الدراسة بالنسبة لنصوص قانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، و التي لها علاقة بمجال حماية البيئة البحرية حيث ينص:

" تطبق داخل المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، التي تعبر بها إعتياديا السفن أحكام المواد، 52، 53، 55، 56، 57، 58 من هذا القانون، على السفن الأجنبية حتى لو سجلت ببلد لم يوقع على معاهدة لندن المذكورة أعلاه، بما في ذلك السفن المذكورة في المادة: 95 أعلاه " (1).

و ما يمكن قوله على هذه المادة : أن المشرع الجزائري طبق أحكام الباب الثالث الفصل الثالث الفرع الثاني المتعلق بحماية البحر على السفن الأجنبية. حتى تلك التابعة لدولة غير ملزمة بإتفاقية 1954 متى كانت هذه السفن قد ارتكبت مخالفتها في منطقة خاضعة للقضاء الوطني الجزائري.

و بالنسبة للمادة (97) من نفس القانون فقد نصت على :

" يعاقب بغرامة من مائة ألف دينار (1000.000 دج) إلى مليون دينار (1.000.000 دج) كل ربان بغرامة تسبب بسوء تصرفه أو رعونته أو غفلته أو إخلاله بالقوانين و الأنظمة في وقوع حادث ملاحى أو لم يتحكم فيه أو لم يتفاداه، و نجم عنه تدفق مواد تلوث المياه الخاضعة للقضاء الجزائري.

تطبق نفس العقوبات على صاحب السفينة أو مستغلها أو كل شخص آخر غير الربان، تسبب في تدفق مواد في الظروف المنصوص عليها أعلاه".

جاءت هذه المادة لتسوي في فرضها للعقوبات على كل من مالك السفينة و ربانها المرتكبين لمخالفة داخل المياه الجزائرية.

أما الفقرة الثالثة من نفس المادة فجاء فيها:

(1) أنظر المادة (96) من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

- " لا يعاقب بمقتضى هذه المادة عن التدفق الذي بررته تدابير اقتضتها ضرورة تفادي خطر جسيم و عاجل يهدد أمن السفينة أو حياة البشر أو البيئة "

ما نلاحظه من هذه الفقرة أن المشرع الجزائري قد أخذ بالظروف الإستثنائية لإعفاء الربان و المالك من العقوبة المفروضة عن أي تفريغ لمواد نفطية في المياه الجزائرية متى كان ذلك التفريغ لازما للحفاظ على سلامة و أمن السفينة أو لإنقاذ أرواح بشرية أو بحماية البيئة (1) .

2- القانون البحري الجزائري: بالرجوع إلى الأمر رقم 76-80 الصادر في 23-10-1976

و المتضمن القانون البحري الجزائري يحتوي على العديد من النصوص القانونية الخاصة بحماية البيئة البحرية، وخاصة فيما يتعلق بالمسؤولية، و في هذا الصدد، نقول بأن: جل النصوص القانونية التي جاء بها القانون البحري جاءت تقريبا مطابقة لما جاء في اتفاقية بروكسل لعام 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمحروقات.

حيث نجده قد تطرق إلى عدة أحكام في هذا المجال و أولى هذه الأحكام.

1- التضامن بين ملاك السفن: بمعنى أنه في حالة تعدد السفن الملوثة بالنفط تلقى المسؤولية على

ملاك جميع السفن بالتضامن عن كل الضرر الذي لا يمكن تقسيمه بينهم بصفة معقولة(2).

2- كيفية تحديد المالك لمسؤوليته: و لقد نصت على هذا الحكم المادة (121) من القانون البحري

الجزائري.

3- أما المادة (122): فقد نصت على عكس ما جاء في المادة السابقة (121) حيث نصت هذه المادة

و بينت: أنه يمنع على المالك الذي تسبب بخطئه الشخصي في إحداث التلوث من أن يلجأ إلى تحديد

مسؤوليته.

4- كما نجده قد نص كذلك على: وضع شرطا على استفادة المالك من تحديد مسؤوليته و المتمثل في

ضرورة إيداعه لمبلغ يساوي مقدار مسؤوليته لدى السلطة القضائية المختصة برفع دعوى التعويض عن

الأضرار بالتلوث و قد يكون هذا الضمان عبارة عن مبلغ مالي او أي ضمان مصرفي آخر تقبله السلطة

القضائية المختصة (3).

5- و من ضمن الأحكام التي جاء بها كذلك هذا القانون: حيث نص في المادة (125) منه " على أنه

متى كانت معقولة، فإن المصاريف المدفوعة و التضحيات الموافقة عليها طوعا من طرف المالك بهدف منع

أو تخفيض التلوث تمنح لهذا الأخير حقوقا في المال تساوي حقوق الدائنين الآخرين.

كما تكلم أيضا:

6- " انه متى قام المالك القائم بعمله أو وكيله او أي شخص آخر يقدم بتأمين أو ضمان مالي، يدفع

على إثر الحادث الذي نتج عنه التلوث تعويضا عن الأضرار بالتلوث، قبل توزيع، المال، فإن هذا الشخص

(1) الإطلاع أكثر، راجع الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23-10-1976 الجريدة الرسمية رقم 29 الصادرة في 10-04-1977.

(2) أنظر المادة (120) من القانون البحري الجزائري أي الأمر رقم 76-80 الصادر في 23-10-1976.

(3) أنظر المادة (123) من نفس القانون، و كذلك أنظر للمادة (5) الفقرة (3) من اتفاقية بروكسل لعام 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط.

يحل محل الشخص المدفوع له التعويض، لنيل الحقوق التي يكون قد نالها هذا الأخير بمقتضى هذا الفصل و ذلك في حدود المبلغ المدفوع " (1).

كما جاء و في نفس القانون أنه:

7- " متى يثبت المالك أو أي شخص آخر أنه قد يلزم بالدفع لاحقا لكل جزء من المبلغ الذي يكون قد استفاد بسببه من الحلول بموجب المادة السابقة و متى كان قد دفع قبل توزيع المال، فإنه يجوز للمحكمة التي أنشأ فيها الضمان أن تأمر بالاحتفاظ مؤقتا بمبلغ كاف من أجل تمكين المعني بالأمر من أن يثبت حقوقه لاحقا على المال " (2).

اما المادة (128) و من نفس القانون دائما تنص:

" يجوز للمؤمن أو لأي شخص آخر يصدر عنه ضمان مالي أن يؤسس مالا بنفس الشروط و بنفس الآثار الخاصة بالمال الذي يؤسسه المالك و يجوز تأسيس هذا الضمان حتى في حالة الخطأ الشخصي للمالك لكن هذا لا يمس بحقوق الضحايا اتجاه مالك السفينة "

و إذا كان مالك السفينة قد كون بعد وقوع الحادث الملوث مالا و كان من حقه تحديد مسؤوليته:
أ/ " لا يمكن ممارسة أي حق على أموال أخرى لمالك السفينة لأجل التعويض عن الأضرار بالتلوث الناتجة من الحادث

ب/ تأمر المحكمة المختصة بإخلاء سبيل السفينة أو أي مال آخر مملوك لصاحب السفينة، و الذي تم حجزه إثر طلب تعويض عن الضرر بالتلوث من نفس الحادث و تأمر بتخليص كل كفالة أو ضمان آخر مودع يقصد تجنب مثل هذا الحجز " (3).

تجدر الإشارة هنا أن هذه المادة تتطابق مع ماء جاء في المادة (6) من اتفاقية بروكسل كما وضح لنا القانون البحري في مسألة التأمين بنصه من خلال المادة (130) ما يلي:
" على كل مالك سفينة تحمل أكثر من 2000 طن من المحروقات جزافا بصفقتها حمولة أن يكتتب في تأمين او ضمان مالي، مثل كفالة أو شهادة مسلمة من طرف صندوق دولي للتعويض بقيمة محددة تطبيقا لحدود المسؤولية الواردة في المادة 121 أعلاه، من أجل تغطية مسؤوليته عن الأضرار بالتلوث "

المادة 130 من القانون البحري و المادة (7) من اتفاقية بروكسل جاءت متفتحتين و مما سبق نقول بأن المشرع الجزائري قد بذل جهود كبيرة في مجال المسؤولية عن التلوث النفطي و هذا ما رأيناه من خلال قانون البيئة رقم 03-10 و القانون البحري خاصة، و هذا ما يؤكد دوما قولنا أن الجزائر قد أعطت الأهمية الكبيرة و الجهود المعتمدة لهذا النوع من الملوثات، و يتضح ذلك جليا حين دمجت أغلب القواعد القانونية الدولية في قانونها الداخلي (4)

(1) المادة 126 من القانون البحري الجزائري.

(2) المادة 127 من نفس القانون .

(3) المادة 129 من نفس القانون

المطلب الرابع: دور القضاء الجزائري في حماية البيئة البحرية.

يعتبر التلوث البحري جريمة يعاقب عليها القانون مثله مثل باقي الجرائم، حيث يتمثل الجرائم الجنائية في توقيع العقوبة على كل شخص الحق بالبيئة البحرية ما يخالف ما نص عليه القانون في إطار حماية هذه البيئة، و بالتالي فإن جريمة التلوث البحري تتفق مع باقي الجرائم في ضرورة توافر أركانها المتمثلة في الركن الشرعي، الركن المادي، الركن المعنوي.

و كما أنه و بالنظر إلى طبيعة هذه الجريمة، فلقد خولت القوانين الخاصة لبعض الجهات و الهيئات سلطة معاينة الانتهاكات التي تحدث على مستوى المجال البحري الجزائري و كذا متابعة هذه الانتهاكات و الجرائم أما بالنسبة للعقوبات المقررة على هذه الجرائم فإننا نجدها متفرقة بين عدة قوانين و حتى يتسنى لنا الكشف عن كل هذا فضلنا أن يكون ذلك على الشكل الآتي:

الفرع الأول : أركان جريمة التلوث البحري.

الفرع الثاني: معاينة جرائم التلوث البحري و المتابعة الجزائرية.

الفرع الثالث: الجزاءات و التدابير المطبقة لحماية البيئة البحرية.

الفرع الأول : أركان جريمة التلوث البحري

يتعرض هذا الفرع للأركان العامة لجريمة تلويث البيئة البحرية، و ذلك من خلال ثلاث نبدأ أولاً بالركن الشرعي في جريمة تلويث البيئة البحرية، و ثانياً الركن المادي و ثالثاً الركن المعنوي في الجريمة.

أولاً/ الركن الشرعي في جريمة التلوث البحري:

إن الشرعية الجنائية تقتضي وجوب وجود نصوص قانونية سابقة لفعل الاعتداء بحيث يكون هذا الأخير معرّفاً فيها بشكل واضح، و هذا إقرار لأهم مبادئ القانون الجنائي ألا و هو مبدأ شرعية الجريمة و العقوبة، الذي يقتضي أن يكون النص الجنائي المجرم للاعتداء على المجال البحري بصورة واضحة و دقيقة، بحيث تسهل مهمة القاضي الجزائري في استعابه بسرعة نوع الجريمة و العقوبة المقررة لها، الأمر الذي سيضمن تحقيق فعالية أكبر أثناء تطبيقه، إلا أننا نجد هذا الأمر مستبعداً في التشريع الجنائي البيئي بصفة عامة و البحري على وجه الخصوص نتيجة كثرة التشريعات في هذا المجال، و رغم هذا الثراء في التشريع فإنه يقابله فقر في التطبيق و الذي يرجع أساساً إلى قلة التكوين العلمي و القانوني المتخصص لأعوان الرقابة، إلى جانب الطابع التقني الغالب على القانون البيئي في حد ذاته و هذا ما ينعكس على البيئة البحرية، كما أن إشكالية التطبيق الزمني والمكاني للنصوص الخاصة بمجال البيئة البحرية تبرز بشكل واضح، إن هذه الصعوبات هي في حقيقة الأمر إنعكاس لخصوصية البيئة البحرية و مشاكلها. فقد تطرح إشكالية وجود النص الجزائري بشكل سابق عن الفعل الجانح، فهل غياب هذا النص يعني إباحة الفعل الضار إن إقرار المشرع الجزائري لمبدأ الحيلة⁽¹⁾ le principe de prévention

و الذي يقتضي توفير الحماية الجنائية للبيئة بصفة مسبقة عن وقوع الضرر البيئي بالرغم من غياب النص الجزائري، يجعل من مفهوم مبدأ شرعية التجريم يعرف توسعاً في هذا المجال، لا سيما عند وجود احتمال بالخطر، بل عن وقوع هذا الضرر البيئي و الذي غالباً ما يكون ضرراً مستمراً يجعل من النص

(1) الفقرة (6) من المادة (3) من القانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة

الجنائي البيئي الصادر في المستقبل يسري بأثر رجعي و هذا لقمع الإعتداء على البيئة من جهة و عدم تمكين الجانح من الإفلات من العقاب من جهة أخرى و ما 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 و الحصول على تعويض منه على الأضرار التي ألحقها بالبيئة ، و يمكن أن تكون الجريمة التي قام بها الجانح قد بلغت العقوبة فيها إلى عقوبة الإعدام و هنا يكون الجزاء أكبر بكثير من الحصول على التعويض نتيجة ما ألحقه بمجال البيئة من فساد و أضرار، و مثال ذلك في المجال البحري ما نص عليه القانون البحري الجزائري⁽¹⁾.

ثانيا/ الركن المادي في جريمة التلوث البحري:

يعد الركن المادي لأي جريمة بمثابة عمودها الفقري الذي لا تتحقق إلا به، بحيث يشكل مظهرها الخارجي، و يقصد 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، و لا يعد الفعل أو الامتناع معاقبا عليه الا إذا نص الشارع على ذلك " ⁽³⁾ أو بالأحرى هي السلوك المخالف لأوامر و نواهي قانون العقوبات شريطة أن ينص هذا القانون صراحة على تجريم ذلك السلوك. و مثال ذلك : تلوث البحر الإقليمي و الشواطئ تتم عن طريق إلقاء مخلفات السفن و خاصة تلك التي تعمل في نقل المواد البترولية، و معظم أفعال إلقاء المخلفات مجرم بلقوانين المختلفة، بل إن التجريم يشملها و لو كان الإلقاء في عرض البحر و لكن بالقرب من المياه الإقليمية بصورة تسمح بوصول هذه المخلفات إلى الشواطئ و تلوينها ⁽⁴⁾.

و إذا تطرقنا لمعظم التشريعات الوضعية فإننا نجد المشرعين الوضعيين بما فيها المشرع الجنائي الجزائري قد سكتوا على تعريف الجريمة إنطلاقا من ركنها المادي و اعتمد المشرع الجزائري معيار العقوبة بوجه عام فصي تصنيف الجرائم. و جعل من الجزايات تلك الجرائم المعاقب عليها بالسجن مدة تزيد عن 5 سنوات و الجنح تلك الجرائم المعاقب عليها بالحبس من شهرين إلى 5 سنوات و المخالفات تلك الجرائم المعاقب عليها بالحبس لأقل من شهرين و غرامة لا تتجاوز 2000 دج.

فالركن المادي يعد 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 الإمتناع عن تنفيذ أحكامها جريمة قائمة في حد ذاتها إنها جرائم بحرية بالإمتناع أو جرائم سلبية أو قد

(1) المادة (500) من الأمر 80/76 مؤرخ في 23-10-1976 معدلة بالمادة (42) من قانون 05-98 المؤرخ في 25 يوليو 1998 الجريدة الرسمية للجمهورية الديمقراطية الشعبية العدد 47.

(2) عبد الأحد جمال الدين، النظرية العامة للجريمة، دار الفكر العربي، القاهرة، سنة 1996، ص: 305

(3) زكي زكي حسيني زيدان، حق المجنى عليه في التعويض عن الضرر النفس في الفقه الإسلامي القانون الوضعي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، سنة 2004، الطبعة الأولى، ص: 13.

(4) معوض عبد التواب، مصطفى معوض عبد التواب، المرجع السابق، ص، ص: 305، 309.

تكون أحيانا عبارة عن جرائم بيئية بالنتيجة و هذا هو المجال الخصب لجرائم التلوث البحري والإعتداء على الثروات البحرية.

1- جرائم الإمتناع 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، و هي تعتبر أداة فعالة لمواجهة الجنوح الواقعة على هذه البيئة من خلال الأجهزة المكلفة بتطبيقها. فمخالفة هذه التنظيمات تشكل جرائم بحرية، أنها الجرائم البحرية الشكلية بالإمتناع 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 إحترام الإلتزامات الإدارية أو المدنية أو الإحكام التقنية و التنظيمية. كغياب ترخيص .
و هذا ما نص عليه قانون البيئة رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، " يشترط في عمليات شحن او 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. تحدد شروط تسليم و استعمال و تعليق و سحب هذه التراخيص عن طريق التنظيم.⁽¹⁾
" إذن نلاحظ 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 او على الأقل التخفيف منه .

كما يمكن تعريف هذا النوع من الجرائم: " بأنه أحجام او إمتناع شخص عن الإتيان بفعل أو عمل أوجب القانون عليه القيام به، أو بمعنى آخر هناك واجب قانوني على الشخص بإتيان السلوك الذي امتنع عنه⁽²⁾. فقد نص قانون البيئة رقم 10-03 السابق الذكر على مثل هذا النوع من الجرائم: " امتناع كل مالك سفينة تحمل شحنة من المحروقات عن إتخاذ التدابير اللازمة لمنع تسرب أو صب محروقات من هذه السفينة، مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن التلوث..."⁽³⁾

إذن عدم الإلتزام و الإمتناع أدى إلى إلحاق ضرر بالبيئة البحرية، فمالك السفينة بحكم مسؤوليته و سلطته المخولة له من طرف القانون كان من واجبه أخذ الإحتياطات اللازمة لمنع التسرب أو الصب للمحروقات المضرة بالصحة الإنسانية والحيوانية... الخ. الا أن تقصيره بما اوجب القانون يترتب عليه المسؤولية الجنائية و يعد في الأخير مرتكب لسلوك سلبي مكونا لجريمة مادية يعاقب عليها القانون و هو بهذا الشكل في الحقيقة قد امتنع عن القيام بالتزام قانوني.

و نقول بالنسبة للجرائم الشكلية أن تجريم مثل هذا النوع من السلوك أثر و قائي بحيث يسمح بحماية البيئة البحرية قبل حدوث الضرر او على الأقل التخفيف منه.

(1) أنظر المادة (55) من قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ص: 52.
(2) محمود صالح العادلي، موسوعة حماية البيئة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، الجزء (2) ص: 52.
(3) المادة (58) من قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة

ب/ جرائم التلوث البحري الإيجابية:

إذا كانت الجرائم الشكلية تقع بمجرد عدم تطبيق الإلتزامات الإدارية او المدنية... أو الإمتناع عن القيام بالإلتزام القانوني ، فإن الجرائم البيئية البحرية الإيجابية بالإمتناع تقع نتيجة سلوك سلبى من الجانح ينصب على مخالفة التنظيم المعمول به في هذا المجال، أي الفرق يكون في صفة تصرف الجانح هل كان جامدا او متحركا .

و على هذا الأساس نكون أمام جريمة تلوث بحري إيجابية بالإمتناع عند عدم تطبيق النص الخاص بهذه الأخيرة بغض النظر عن تحقيق. نتيجة ذلك، و هذا ما نجده منصوص عليه دائما في قانون البيئة 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة "دون الإخلالإذا 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 العقوبات ..."⁽¹⁾

يتضح لنا من خلال هذا النص أن أرتكاب المخالفات المنصوص عليها في نص المادة (90) يعتبر سلوك سلبى يعاقب عليه القانون أي أن الجانح قد خالف بسلكه ما نص عليه القانون ، و كذلك فالأضرار التي تلحق البيئة البحرية فإمتناع مالك السفينة أو المستغل لها من إعطاء أمرا كتابيا لربان السفينة او قائد الطائرة أو الشخص المشرف على عمليات الغمر من الآليات او القاعدة العائمة، يشكل جريمة ايجابية . و نقول حتى و لو لم تحدث هذه الأضرار فإنه و بمجرد عدم إعطاء الأمر الكتابي يعد جريمة شكلية بالإمتناع.

2/ جرائم التلوث البحري بالنتيجة :

بخلاف جرائم الإمتناع لا تقع جرائم التلوث البحري بالنتيجة الا بوجود إعتداء مادي سواء كان ذلك بطريقة مباشرة او غير مباشرة و تعتبر جرائم التلوث البحري بالنتيجة هي النوع الأكثر وضوح و تجسيد للأضرار التي تقع على المجال البحري.

كمال نشير هنا لملاحظة مهمة في هذا المجال و هي: انه لقيام أي جريمة و منها الجرائم البيئية و على الخصوص جرائم التلوث البحري، وجود علاقة سببية بين الفعل الجانح و الضرر الذي مس المجال البحري، و ذلك أن توافرها أمر ضروري لمتابعة الجانح عن أفعاله.

ثالثا/ الركن المعنوي في جريمة التلوث البحري

لكي توجد الجريمة من الوجهة القانونية، لا يكفي ان يرتكب فعل مادي منصوص عليه عقابه في القانون الوضعي، و لكن يجب أن يكون هذا الفعل قد ارتكب بخطأ مرتكبه، أو بعبارة أخرى بل ينبغي أن يتوافر لدى الجاني قدر من الخطأ أو الإثم، هو ما اصطلح على تسميته بالركن المعنوي⁽²⁾ فلا جريمة اذن 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 للمسؤولية الجنائية.

(1) المادة (92) من قانون 10-03 من قانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة
(2) سليمان عبد المنعم، النظرية العامة لقانون العقوبات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندري، سنة 2000، ص: 513. المرجع السابق، ص: 513.

و جرائم تلويث أو إفساد البيئة البحرية شأنها شأن الجرائم الأخرى قد يتخذ الركن المعنوي فيها صورة القصد الجنائي و به تكون الجريمة عمدية أو صورة الخطأ غير العمدي و به تكون الجريمة غير عمدية⁽¹⁾

هذا و نشير 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. و لا يؤثر هذا في حقيقة الركن المعنوي، و لا ينتقص من محتوى عناصره⁽²⁾

و الملاحظ أن المشرع الجزائري في قانون العقوبات لم يكلف نفسه عناء البحث كي يعطي تعريفا دقيقا للركن المعنوي بل أنه لا يشير إلى هذه الرابطة النفسية بين الفاعل و الفعل إلا بكلمة كقوله من يرتكب " عمدا " أو " مع العلم " أو بإهمال "

و لكن بالرغم من هذا فإن الركن المعنوي بصرف النظر عن حقيقة وجوده و الذي لا زال يعاني بعضا من الإلتباس في استخلاص عناصره و تحديد ذاتيته و بصفة خاصة في الجرائم البيئة، فإنه يبقى أحد الأركان الأساسية في تكوين الجريمة و من ثم ترتيب المسؤولية الجنائية على مرتكب هذه الأخيرة.

الفرع الثاني : معاينة جرائم التلوث البحري و المتابعة الجزائية.

كل التشريعات البيئية حددت الأشخاص المؤهلين لمعاينة الإنتهاكات الصارخة لأحكامها، و الذين يمارسون مهامهم جنبا إلى جنب مع الشرطة القضائية و هذا في مجال تخصصاتهم فإلى جانب مفتشي البيئة نجد أسلاك الدرك الوطني و الشرطة و شرطة البلدية، و شرطة المناجم، و مفتشي الصيد البحري، و مفتشي العمل، و مفتشي التجارة، و مفتشي السياحة، و حراس الموانئ، و حراس الشواطئ، أعوان الجمارك، ضباط و أعوان الحماية المدنية⁽³⁾.

أولا/ معاينة جرائم التلوث البحري :

و لعل أهم جهاز أنيط له مهمة معاينة الجرائم البيئية و منها جرائم التلوث البحري- موضوع الدراسة- هم مفتشو البيئة، فلقد نصت أحكام القانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة: على أنه يؤهل لمعاينة مخالفات و جنح هذا القانون مفتشو البيئة، و هذا سواء تعلق الأمر بالجرائم التي نص عليها، أو حتى تلك المنصوص عليها في قوانين أو نصوص تنظيمية أخرى تهتم بالبيئة بصفة عامة و ليست فقط البيئة البحرية.

و لقد حدد المشرع الجزائري بموجب المرسوم 227-88 إجراءات تعيين مفتشي البيئة و كذا مهامهم⁽⁴⁾ التي يباشرونها بعد أدائهم لليمين القانونية أمام محكمة مقر إقامتهم الإدارية، و هنا نلاحظ بأن هذه النصوص القانونية منحت نفس السلطات التي يتمتع بها الموظفون و الأعوان المنصوص عليهم بالمادة (21) من ق إ ج و يمارسون مهامهم طبقا لقانون الإجراءات الجزائية و عليه فيقوم مفتشي البيئة بالبحث و التحري عن الجرائم ضد البيئة عموما و البيئة البحرية خاصة طبقا لنص المادة (111) من قانون 10-03 السابق

(1) محمد حسين عبد القوي، الحماية الجنائية للبيئة الهوائية، المرجع السابق، ص: 211، 212.

(2) سليمان عبد المنعم، النظرية العامة لقانون العقوبات، المرجع السابق، ص: 513

(3) المادة (111) من قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة

(4) المرسوم الرئاسي رقم 227-88 المؤرخ في 05-11-1988 المتضمن إختصاصات أسلاك المفتشين المكلفين بحماية البيئة و تنظيمها و عملها

الذكر، كما هم مؤهلون لضبط الأشياء المستعملة في الجريمة (جريمة التلوث البحري) و إقتياد المتلبسين بالجرائم لتقديمهم أمام العدالة.

و في حالة الصعوبة يحرر هؤلاء المفتشين محاضر وصفية دقيقة تحدد الوقائع و الإشارة فيها إلى استحالة التقديم لمقاومة المخالف و ترسل إلى وكيل الجمهورية حسب الأشكال المقررة قانوناً⁽¹⁾. كما يمكنهم في ذلك أن يستعينوا بضباط الشرطة القضائية و القوة العمومية في تأدية مهامهم. كما جاء نص المادة (27) من قانون الإجراءات الجزائية الجزائري " يباشر موظفو و أعوان الإدارات و المصالح العمومية بعض سلطات الضبط القضائي التي تناط بهم بموجب قوانين خاصة حسب الأوضاع المقررة في هذه القوانين و يمارسون مهامهم طبقاً لنص المادة (13) من ق إ ج⁽²⁾.

و الجدير بالذكر أن مفتشي البيئة لا يجوز لهم التفتيش و الدخول إلى المساكن و الفناءات و المباني و المنشآت و كل الأماكن المستورة الا بحضور ضباط الشرطة القضائية و يستوجب على ضباط الشرطة القضائية المخاطر الا يمتنع عن مصاحبتهم و يوقع المحضر المحرر في العملية. و الملاحظ عملياً أن مفتشي البيئة أثناء تأديتهم لمهامهم يستعينون دوماً بضباط الشرطة القضائية و ذلك تفادياً للعراقيل التي قد يواجهونها.

أما عن أهم إختصاصات مفتشوا البيئة فهي تتمثل في :

- 1) السهر على تطبيق النصوص التنظيمية في مجال حماية البيئة و في كل مجالاتها الحيوية الأرضية الجوية الهوائية، البحرية و هذا من جميع أشكال التلوث.
- 2) التعاون و التشاور مع المصالح المختصة لمراقبة النشاطات المستعمل فيها مواد خطيرة، كالمواد الكيماوية و المشعة و مراقبة جميع مصادر التلوث و الأضرار.
- 3) مراقبة مدى مطابقة المنشآت المصنفة للتشريع المعمول به، و كذا شروط معالجة النفايات أياً كان نوعها و مصدرها، و مراقبة مدى احترام شروط إثارة الضجيج.
- 4) يوضع مفتشو البيئة تحت وصاية وزير البيئة، الذي بإمكانه هو أو الوالي المعني أن يسند لهم أية مهمة في المجال البيئي و من ضمن هذا الأخير لدينا مجال البيئة البحرية. و في إطار أداء مهامهم فإن لهم أن يحرروا محاضر بالمخالفات و التي تحتوي على:
 - اسم و لقب و صفة مفتش البيئة المكلف بالرقابة
 - تحديد هوية مرتكب المخالفة و نشاطه و تاريخ فحص الأماكن اليوم، الساعة، الموقع و الظروف التي جرت فيها المعاينة، و التدابير التي تم اتخاذها في عين المكان.
 - ذكر المخالفة التي تمت معاينتها (مثال: جريمة التلوث البحري) و النصوص القانونية التي تجرم هذا الفعل⁽³⁾.

(1) المادة (23) من الأمر رقم 155/66 المؤرخ في 08 يونيو 1966 المتضمن لقانون الإجراءات الجزائية الجزائري. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية عدد 47 لسنة 1966

(2) المادة (101) من قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

(3) المادة (21) من قانون الإجراءات الجزائية الجزائري.

و يلزم القانون مفتش البيئة بإرسال محاضر إلى وكيل الجمهورية المختص إقليميا خلال 15 يوما من تاريخ إجراء المعاينة، كما ترسل هذه المحاضر إلى المعني بالأمر، و هذا تحت طائلة البطلان⁽¹⁾ و تجدر الإشارة، بأن لهذه المحاضر الحجية المطلقة بإعتبارها صادرة من هيئة رسمية و ذلك بقوه القانون⁽²⁾ و لا يطعن فيها إلا بإثبات العكس و هذا شريطة أن يمارس هؤلاء المفتشون مهامهم بدائرة إختصاصهم، أي المخالفات المراد إثباتها تكون قد ارتكبت بدائرة إختصاصهم.

كما نص المشرع على موظفون آخرون في مجال حماية البيئة و من ضمن هؤلاء الموظفون من له سلطة التدخل عند وجود خطر يهدد البيئة البحرية، بحيث أسندت لهم نفس المهام التي أسندت لمفتشي البيئة طبقا لنص المادة (21) ق إ ج، و التي تناولت رؤساء الأقسام و المهندسون و الأعوان الفنيون و التقنيون و المختصون في الغابات و حماية الأراضي و استصلاحها، إذن فبالإضافة إلى ضباط الشرطة القضائية و مفتشو البيئة نجد هذه الفئة من الأعوان خول لهم المشرع⁽³⁾ هذه الصفة و يقومون بنفس العمل الموكل إلى مفتشي البيئة و ضباط الشرطة القضائية فيما يخص المعاينات و إثبات المخالفات و تحرير المحاضر بشأنها و إرسالها إلى العدالة على النحو الذي تناولناه آنفا.

ثانيا/ المتابعة الجزائية لجريمة التلوث البحري:

الدعوى العمومية هي حق المجتمع في الإقتصاص من الجرائم المرتكبة و قد أناط القانون مهمة تحريكها للنيابة العامة تمارسها بإسم المجتمع و هذا كأصل عام، فعند وقوع جريمة ما تختص النيابة العامة بتحريك الدعوى العمومية بمجرد الوصول إلى علمها و وقوع هذه الجريمة⁽⁴⁾ و ابلاغ النيابة العامة عن الجرائم الواقعة يتم اما بصفة مباشرة من أي شخص يتقدم بشكوى لوكيل الجمهورية أو عن طريق الضبطية القضائية⁽⁵⁾ كما يسوغ لكل شخص تضرر من جريمة ما أن يتقدم بشكوى مصحوبة بإدعاء مدني مباشر أمام قاضي التحقيق المختص⁽⁶⁾ بالإضافة إلى الجمعيات البيئية و التي خول لها القانون تحريك الدعوى العمومية و يعتبر هذا إستثناء من الأصل العام في تحريك الدعوى العمومية⁽⁷⁾ الذي هو من إختصاص النيابة العامة.

1/ عن طريق النيابة العامة:

تعتبر النيابة العامة طرفا بارزا لمواجهة الجنوح البيئية و من بينها التي تقع و تحدث على مستوى البيئة البحرية من جراء التلوث و المتسببين في حدوثه، فهي مكلفة بمتابعة هذا الجانح، و هذا بإسم المجتمع، بعد أن تتصل بمحاضر معايني الجنوح الخاصة بالبيئة البحرية، أو بعد شكوى ترفع ضد الجانح و تبقى لها سلطة الملائمة le pouvoir d'opportunité في تحريك الدعوى العمومية او وقف المتابعة.

(1) المادة (112) من قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، و المادة (26) من قانون الإجراءات الجزائري.

(2) المادة (02/38) من قانون 02-02 المتعلق بحماية الساحل و تنميته.

(3) المادة (15) من قانون الإجراءات الجزائية الجزائري.

(4) المادة (29) و ما يليها من نفس القانون.

(5) المادة (32) من قانون الإجراءات الجزائري.

(6) المادة (72) و ما يليها من نفس القانون.

(7) المادة (36) من قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة

إذن يجوز لكل متضرر من جريمة ما أن يلجأ إلى وكيل الجمهورية المختص محليا لاتخاذ الإجراءات القانونية للمتابعة و بالتالي يجوز لكل من يهمة الأمر و طبقا لقانون الإجراءات الجزائية وقانون البيئة و قانون حماية الساحل و تميمينه و أثناء ارتكاب جريمة مضره سواء بالمجال البحري أو بالسواحل أن يتقدم بشكوى لوكيل الجمهورية تتضمن الوقائع و المعلومات الضرورية عن مرتكبها، و لهذا الأخير الحق في مباشرة الدعوى العمومية عن طريق تكليف الضبطية القضائية بالتحري في الأمر و إعداد محاضر بذلك، و أثناء سير إجراءات المتابعة يمكن لوكيل الجمهورية أن يحيل المتهم مباشرة أمام المحكمة المختصة عن طريق الاستدعاء المباشر، أو يتخذ ضده إجراءات التلبس في حالة توفر عناصر التلبس أو أن يطلب من قاضي التحقيق عن طريق طلب إفتتاحي للتحقيق في الجنحة المرتكبة، و للطرف المتضرر في ذلك أن يتأسس طرفا مدنيا لتمكينه من التعويض عن الأضرار التي قد لحقته.

2/ عن طريق الضبطية القضائية :

و تتم بتقديم شكوى لدى ضابط الشرطة القضائية او من هم في حكمه على النحو الذي ذكرناه سالفا عن الوقائع المرتكبة ضد البحر و التي يشكل وصفها جنحة حسب قانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة و القانون البحري، بالإضافة إلى قانون 02-02 المتعلق بحماية الساحل و تميمينه و يقوم ضابط الشرطة القضائية بالتحقيق الابتدائي في القضية بناء على تعليمات وكيل الجمهورية أو من تلقاء أنفسهم⁽¹⁾

و بعد التحري يقوم ضابط الشرطة القضائية بإعداد محضر بذلك يتضمن الوقائع ووصفها الجزائي و كذا أسماء و أقوال الأطراف المعنية و له في ذلك أن يرسل المحضر إلى وكيل الجمهورية⁽²⁾ أو ان يقدم الأطراف مباشرة امام وكيل الجمهورية لاتخاذ الإجراءات اللازمة.

3/ بالإدعاء المدني امام قاضي التحقيق:

طبقا للمادة (72) ق إ ج⁽³⁾ فإنه يجوز لكل متضرر من جريمة أن يقدم شكوى مصحوبة بإدعاء مدني أمام قاضي التحقيق المختص مباشرة، فيجوز إذن لكل من تصرر من فعل مجرم بالقانون 03-10 أن يدعى مدنيا أمام قاضي التحقيق بعد دفع كفالة يحددها هذا الأخير للتحقيق في القضية و تحديد المخالفات المرتكبة ضد نصوص القانون 03-10 و خاصة تلك الخاصة بالباب الثالث الفصل الثالث الفرع الثاني من قانون 03-10 مع تحديد الضرر الناشئ عنها ثم يحيل قاضي التحقيق القضية بعد إنهاء التحقيق أمام المحكمة المختصة.

4/ التدخل القضائي لجمعيات حماية البيئة:

لقد سبقت الإشارة إلى ان الجمعية تكتسب الشخصية المعنوية بمجرد تأسيسها فيكون لها الحق في التقاضي بأن تتأسس طرفا مدنيا في المسائل الجزائية و التي تمس المجال البيئي. و ذلك حتى في الحالات

(1) ارجع في ذلك للمادة (63) قانون الإجراءات الجزائية الجزائري

(2) المادة (38) من قانون قانون الإجراءات الجزائي

(3) المادة 72 من نفس القانون : يجوز لكل شخص يدعى بأنه مضر بجريمة أن يدعى مدنيا بأن يتقدم بشكواه أمام قاضي التحقيق المختص.

التي لا تعني الأشخاص المنتسبين لها بانتظام⁽¹⁾، كما يمكن أن تفوض من طرف الأشخاص المتضررين لرفع الشكاوي و ممارسة الحقوق المعترف بها للطرف المدني أمام القضاء الجزائي.

و لكن رغم الجهود المبذولة من طرف الجمعيات البيئية، إلا ان دورها يظل ناقصا بالنسبة لنشاطها الذي تقوم به إطار حماية البيئة بصفة عامة أو بالنسبة لنشاطها الخاص بالبيئة البحرية، و ذلك راجع لعدة أسباب منها، ضعف الإعتمادات المادية و نقص الوسائل المتاحة إلى جانب كون القضاء الجزائي لا يزال مترددا في التعامل مع هذه الأشخاص المعنوية على خلاف نظيره الفرنسي.

إن التدخل القضائي للجمعيات في المجال البحري له ما يبرره، فإضافة إلى مساهمتها في الكشف عن الجروح اللاحقة بالبيئة البحرية فهي تعمل على توضيح مدى خطورة الأضرار التي تتجم من جراء التلوث البحري، و هي إلى جانب هذا فإنها تعمل كذلك على نشر الوعي و تفعيل الدور الوقائي لحماية هذه البيئة و المحافظة عليها من كل ما يلحق بها من جميع أشكال التلوث. و لقد أكد المشرع هذا الدور الفعال للجمعيات في قانون 10-03 السابق الذكر و ذلك من خلال توسيع اختصاصاتها و تدخلها في كل المجالات التي تمس البيئة. الشئ الذي يؤدي إلى إبراز الدور المرجو من هذه الجمعيات في مجال حماية البيئة و تحسين الإطار المعيشي⁽²⁾

الفرع الثالث: الجزاءات و التدابير المطبقة لحماية البيئة البحرية .

تتنوع الجزاءات و التدبير المنصوص عليها في القانون الجنائي للبيئة لأجل مواجهة الجروح البيئية، فالتوجه الحديث للمشرع الجزائري هو تشديد العقوبات عموما في مجال الجروح البيئية. إلا أنه تختلف كميّات مواجهة الخطورة الإجرامية للجناح البيئي على ضوء احكام قانون العقوبات و القانون الجنائي للبيئة خصوصا إذ نجد المشرع الجزائري يف ضل تارة العقوبة لردع الجانح، و تارة أخرى يعمد إلى التدابير الإحترازية ذات الهدف الوقائي.

أولا/ العقوبات الأصلية :

من المؤكد أن أغلب السلوكات الماسة بالبيئة البحرية موصوفة بأنها جناح و قلما توجد جنيات او مخالفات و قد نص المشرع الجزائري على هذه العقوبات و ه ي عقوبات تتأرجح ما بين عقوبة الإعدام و الحبس، و الغرامة، و هي عقوبات تعكس لنا خطورة الجانح ونوع الجريمة المرتكبة جنائية، جنحة او مخالفة.

1- عقوبة الإعدام:

رغم الجدل الكبير الدائر حول هذه العقوبة فإنه يمكننا القول بأنها تعكس خطورة الجانح بحيث لا يرجى إعادة تأهيله و تعد هذه العقوبة أشد العقوبات. و الواقع أن عقوبة الإعدام نادرة في التشريعات البيئية الجزائرية نظرا لخطورتها فإذا كانت قوانين حماية البيئة تسعى من أجل حماية الحقوق الأساسية للأفراد و من ضمنها الحق في الحياة، فإن التشريعات العقابية تصون هذا الحق أيضا، رغم أنها أحيانا تسلبه من الإنسان إلا انها لا تلجأ إلى ذلك إلا في الحالات

(1) المادة (36) من قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.
(2) المادة (35) من نفس القانون

التي تكون فيها الجريمة خطيرة تمس بأمن المجتمع.

و هذا ما نجده منصوص عليه في التشريع الجزائري المطبق على البيئة البحرية فلقد جاء في القانون البحري الجزائري " يعاقب بالإعدام ربان السفينة الجزائرية أو الأجنبية الذين يلقون عمدا نف ايات م شعة في المياه التابعة للقضاء الجزائري" (1)

كذلك ما نص عليه المشرع الجزائري بالنسبة لعقوبة الإعدام في قانون العقوبات، و ذلك في حالة الإعتداء على المحيط أو إدخال مادة او تسريبها في الجو أو في باطن الأرض أو في المياه بما فيها الإقليمية، التي من شأنها جعل صحة الإنسان أو الحيوان أو البيئة الطبيعية في خطر، و قد جعل المشرع هذه الأعمال من قبيل الأفعال التخريبية و الإرهابية. (2)

2- عقوبة الحبس :

الحبس عقوبة سالبة للحرية. و تعني وضع المحكوم عليه في أحد السجون المركزية مدة العقوبة المقررة و الأصل أن هذا الإجراء عادة ما يتقرر للجرائم من الجنح و المخالفات دون الجنايات (3) كما أن الأصل في عقوبة الحبس أنها تتراوح ما بين يوم إلى شهرين في مادة المخالفات و من أكثر من شهرين إلى خمس سنوات في مادة الجنح.

و يجوز تجاوز هذا الحد الأقصى في الجنح بنص خاص، (4)

و بالرجوع إلى قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة و القوانين السائرة في فلكه نجد أن المشرع لم يقتنع بهذا الأصل العام بالنسبة للجرائم البيئية فخرج عليه بأن حدد عقوبة الحبس و ترك الأمر للقاضي في أن يختار بينها و بين الغرامة التي يوردها معها بقوله " أو إحدى العقوبتين.

و بخصوص عقوبة الحبس المطبقة في مجال حماية البيئة البحرية فإنها تجسدت لنا من خلال قانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة إذ ينص : " يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) كل ربان سفينة جزائرية أو قائد طائرة جزائرية او كل شخص يشرف على عمليات الغمر و الترميد في البحر على متن آليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري مرتكبا بذلك مخالفة لأحكام المادتين (52) و (53) أعلاه. و في حالة العود تضاعف العقوبة" (5)

كما نص نفس القانون : " يعاقب بالحبس من سنة واحدة إلى خمس سنوات كل ربان خاضع لأحكام المعاهدة الدولية للوقاية من تلوث البحر بالمحروقات المبرمة بلندن 12 ماي 1954 و تعديلاتها، الذي ارتكب مخالفة للأحكام المتعلقة بخطر صب المحروقات أو مزيجها في البحر و في حالة العود تضاعف العقوبة" (6) و كذلك نص:

(1) المادة 500 من الأمر 76-80 مؤرخ في 23-10-1976 معدلة بالمادة (42) من قانون 98-05 المؤرخ في 25-06-1998 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 47

(2) المادة (87) مكرر و 87 مكرر 1 من الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 08 يونيو 1966 المتضمن لقانون العقوبات

(3) الجليلي عبد السلام ارحومة، المرجع السابق، ص: 295

(4) سليمان عبد المنعم، نظرية الجرائم الجنائي، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، سنة 1999، ص: 52.

(5) المادة (90) من قانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

(6) المادة (93) من نفس القانون.

دائما قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة:

" أنه يعاقب كل ربان سفينة غير خاضع لأحكام المعاهدة المذكورة أعلاه يرتكب مخالفة لأحكام المادة (93) اعلاه بالحبس من ستة(6) أشهر إلا سنتين و في حالة العود تضاعف العقوبة(1)

كما أنه يعاقب بالحبس لمدة سنتين (02) كل من رمى او أفرغ او ترك تسربا في المياه السطحية أو الجوفية أو في مياه البحر الخاضعة للقضاء الجزائي بصفة مباشرة أو غير مباشرة لمادة او مواد يتسبب مفعولها او تفاعلها في إلحاق الأضرار و لو مؤقتا بصحة الإنسان او النبات او الحيوان، او يؤدي ذلك إلى تقليص استعمال مناطق السياحة " (2)

أما بخصوص المنشآت المصنفة تعاقب المادة (102) من نفس القانون: " بالحبس لمدة سنة واحدة كل من استغل منشأة دون الحصول على ترخيص من الجهة الإدارية المختصة " كما جاء " يعاقب بالحبس لمدة ستة (6) أشهر كل من أعاق مجرى عمليات المراقبة التي يمارسها الأعوان المكلفون بالبحث و معاينة مخالفات أحكام هذا القانون(3).

أما قانون الصيد فنجده أيضا نص على عقوبة الحبس و ذلك من خلال المادة (85): " و التي تعاقب بالحبس من شهرين إلى ثلاث (3) سنوات كل من يمارس الصيد أو أي نشاط صيد آخر خارج المناطق و الفئات المنصوص عليها في هذا القانون".

" و يعاقب كل من حاول الصيد أو إصطاد بدون رخصة صيد أو ترخيص أو باستعمال رخصته او إجازة صيد الغير بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) اشهر، و يعاقب بنفس العقوبة كل من يصطاد الأصناف المحمية أو يقبض عليها أو ينقلها أو يبيعها بالتجول أو يستعملها او يبيعها أو يشتريها أو يعرضها للبيع أو يقوم بتخنيطها.

كما جاء في قانون 01-19 المتعلق بتسيير النفايات و مراقبتها و إزالتها: " يعاقب بالحبس من ثلاثة أشهر إلى سنتين كل من سلم او عمل على تسليم هذه النفايات الخطرة بغرض معالجتها إلى شخص مستغل لمنشأة غير مرخص لها بمعالجة هذا الصنف من النفايات، و في حالة العود تضاعف العقوبة(4) و نص قانون المياه الجديد 05-12 كذلك على عقوبة الحبس:

" فكل من يعرقل التدفق الحر للمياه السطحية في مجاري الوديان المؤدي إلى المساس باستقرار الحواف و المنشآت العمومية والإضرار بالحفاظ على طبقات الطمي يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة(6) أشهر و تضاعف العقوبة في حالة العود " (5).

" و يعاقب بالحبس من ستة إلى خمس سنوات كل من يقوم بتفريغ المياه القذرة أو صيها في الآبار والينابيع و أماكن التسرب العمومية و الوديان والقنوات أو وضع مواد غير صحية في الهياكل و المنشآت المائية المخصصة للتزويد بالمياه و التي من شأنها أن تؤدي إلى تلويثها، كما أن استعمال الموارد المائية دون

(1) المادة (94) من قانون 10-03 نفس القانون

(2) المادة (100) من نفس القانون

(3) المادة (107) من قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

(4) المادة (61) من قانون 19-01 المتعلق بتسيير النفايات و مراقبتها و إزالتها

(5) المادة (169) من قانون 12-05 المتضمن قانون المياه.

الحصول على الرخصة من قبل الإدارة المختصة يعاقب بالحبس من ستة(6) أشهر إلى سنتين " كما جاء قانون 02-02 المتعلق بحماية الساحل و تسمينه.

"يعاقب بالحبس من ثلاثة(3) أشهر إلى سنة كل من أقدم". إلى الغوص في أعماق البحر أو أدخل آية وسيلة في أعماق البحر الإقليمي قصد استخراج مواد مهما كان نوعها صلبة أو سائلة (نباتية أو حيوانية)⁽¹⁾ كما نص لذلك على :

" يعاقب من ثلاثة (03) أشهر إلى سنة كل من أقام أي نشاط صناعي في عرض البحر و مهما كانت طبيعته " ⁽²⁾

هذه بعض الأمثلة عن عقوبة الحبس في قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة و كذا القوانين الأخرى المرتبطة به، و الذي لا يسعنا المجال على ذكرها لكثرتها، و انما اكتفينا بذكر اهمها و هي التي لها علاقة بمجال دراستنا.

3- عقوبة الغرامة :

إتجهت معظم التشريعات الجنائية الحديثة بما فيها التشريع الجزائري نحو تغليب الجزاء المالي بخصوص جرائم تلويث البيئة بشكل عام و جرائم تلويث البيئة البحرية على الخصوص، حيث أن عقوبة الغرامة تتضح لنا في الجرائم الخاصة بهذه الأخيرة خاصة بعد أن ألغى قانون 03-83 المتعلق بحماية البيئة بقانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة. فنلاحظ من خلال هذا الأخير أن مقدار الغرامة قد ارتفع بدرجة كبيرة من ذلك الذي كان منصوص عليه في قانون البيئة رقم: 03-83 الملغي. و يترتب على إيقاع هذه العقوبة إنقاص الذمة المالية للمحكوم عليه بها للمصلحة العامة تحت ما يسمى بغرامة التلويث⁽³⁾ أو بمعنى آخر هي مبلغ من المال يلتزم المحكوم عليه بدفعه إلى الخزينة العامة⁽⁴⁾. و تعد عقوبة الغرامة انجع العقوبات، و ذلك لكون اغلب الجانحين في المجال البيئي عموما من المستثمرين الإقتصاديين و الذين يتأثرون كثيرا بهذا النوع من العقوبات. إلى جانب أن أغلب النشاطات سواء التي تقام إلى جوار البحر أو التي تتم عيونه هي نشاطات صناعية و تجارية تهدف إلى تحقيق مصلحة إقتصادية، بل إن الضرر الذي وقع على البيئة البحرية لم يكن ليوجد لولا التعسف في الوصول إلى هذه المصلحة.

لهذا نجد المشرع الجزائري من خلال قانون 10-03 الذي ألغى أحكام القانون 03-83 إهتمامه بهذا النوع من العقوبة و هذا يدل أنه حقيقة مدرك لخطورة الوضع و أنه متنبع لكل التغيرات و ما يطرأ على البيئة البحرية و ما يحلقها من أضرار و أخطار سواء على المستوى الدولي أو الداخلي ، حيث أورد المشرع الجزائر غرامات قاسية و رفع بذلك الحدين الأقصى و الأدنى لها:

و من خصائص هذه العقوبة أنها قد تأتي في شكل عقوبة أصلية مقررة على الفعل المجرم و قد تأتي الغرامة كعقوبة إضافية لعقوبة الحبس

(1) المادة (41) من قانون 02-02 الفقرة (01)

(2) المادة (21) الفقرة (2) و المادة (41) الفقرة (2) من نفس القانون

(3) عبد الباسط محمد سيف الحكيمي النظرية العامة للجرائم ذات الخطر العام، الدار العلمية الدولية، عمان، سنة 2002، ص:300.

(4) سليمان عبد المنعم، نظرية الجرائم الجنائي، المرجع السابق، ص: 54.

1- الغرامة كعقوبة أصلية:

تأتي الغرامة كعقوبة أصلية و مثاله ما جاء من خلال قانون 10-03 حيث نص على : " يعاقب بغرامة من مائة ألف دينار (1000.000دج) إلى مليون دينار (1.000.000دج) كل ربان تسبب بسوء تصرفه أو رعونته أو غفلته أو إخلاله بالقوانين و الأنظمة في وقوع حادث ملاحى أو لم يتحكم فيه او لم يتفاداه. و نجم عنه تدفق مواد تلوث المياه الخاضعة للقضاء الجزائري " (1) كما نص كذلك نفس القانون : " لا يعاقب بغرامة من مائة ألف (1000.000دج) إلى مليون دينار (1.000.000دج) كل من خالف أحكام المادة 57 أعلاه" (2)

2- الغرامة كعقوبة إضافية تبعية:

و قد تأتي الغرامة كعقوبة تبعية إضافة إلى عقوبة الحبس و دائما و ما جاء به قانون 10-03 السابق الذكر " يعاقب بغرامة من مائة ألف دينار (100.000 دج) إلى مليون دينار (1.000.000 دج) كل ربان سفينة جزائرية او قائد طائرة جزائرية أو كل شخص يشرف على عمليات الغمر أو الترميد في البحر على متن آليات جزائرية او قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري مرتكبا بذلك مخالفة لأحكام المادتين 52، 53 أعلاه" (3) بالإضافة إلى عقوبة الحبس كما نص نفس القانون على عقوبة الغرامة كعقوبة إضافية لعقوبة الحبس:

" يعاقب بغرامة من مليوني دينار (2.000.000دج) إلى عشر ملايين دينار جزائري (10.000.000 دج) بالإضافة إلى عقوبة الحبس كل من خالف أحكام المادة (57) من هذا القانون، و نجم عن ذلك صب محروقات أو مزيج من المحروقات في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري " (4) و من أمثلة ذلك أيضا ما نص عليه نفس القانون:

" توقع غرامة خمسمائة ألف دينار جزائري (500.000دج) على كل من إستغل منشأة دون الحصول على رخصة و ذلك بالإضافة إلى عقوبة الحبس" (5) و قد يصل مقدار هذه الغرامة إلى مليون دينار جزائري (1.000.000دج) توقع على كل من استغل منشأة خلافا لإجراء قضى بتوقيف سيرها أو بغلاقها" (6)

أما قانون المياه الجديد 12-05 فتعاقب مادته (172) بغرامة من خمسين ألف دينار جزائري (50.000دج) إلى مليون دينار جزائري (1.000.000دج) كل من يقوم بتفريغ مياه قذرة أو صبها في الأبار و الحفر و أروقة إلتقاء المياه و الينابيع و أماكن الشرب العمومية و الوديان الجافة و القنوات إضافة إلى عقوبة الحبس .

إن الأهمية التي تحتلها عقوبة الغرامة بالنسبة للحماية الجنائية للبيئة في القانون الوضعي الجزائري ليست وليدة فراغ، بل هي ناتجة عن ملائمة هذه العقوبة مع الجرم و مع الجاني على حد سواء. فهي تتلائم مع الجرم إذ أن أغلب الجرائم الماسة بالبيئة البحرية (التلوث البحري بجميع انواعه) تتصل بالمال

(1) المادة (97) من قانون 10-03.

(2) المادة (98) من نفس القانون.

(3) المادة (90) من نفس القانون

(4) المادة (99) من نفس القانون.

(5) المادة (102) من نفس القانون

(6) المادة (103) من نفس القانون

بطريقة او بأخرى، إذ تحدث بمناسبة ممارسة نشاط إقتصادي فتكون الغرامة بالنسبة لها من جنس العمل و هو مبدأ معروف في الفقه الإسلامي يكون المشرع الجزائي قد وفق في الأخذ به بحيث ي حرم المحكوم عليه من الكسب غير المشروع الذي استهدف الحصول عليه من جراء مساسه بالبيئة أو ينزل بالمحكوم عليه غرم مقابل الضرر الذي حدث لها (1)

و من جهة أخرى أن الغرامة تتلائم مع الجاني، فهذا النوع من الجرائم جريمة التلوث البحري غالبا ما تستند إلى أشخاص معنوية فتكون هذه العقوبة مناسبة لطبيعة هذه الأشخاص خاصة عند تشديدها.

كما أن أهمية الغرامة ترجع إلى جملة الفوائد التي يمكن جنيها من الناحية الإقتصادية إذ تعد هذه الغرامات بمثابة ضريبة الأمن البيئي الذي خرقة مرتكب الجريمة البيئية(2)

و هذا ما لاحظناه من خلال القانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة الذي رفع مقدار الغرامة مما كانت عليه في قانون 03-83 المتعلق بحماية البيئة ال قديم، ردعا للملوثين وضاعف مبلغ العقوبة في حالة العود.

ثانيا/ العقوبات التبعية و التكميلية :

تأتي هذه العقوبات في الدرجة الثانية بعد العقوبات الأصلية و هي :

- العقوبات التبعية.

- العقوبات التكميلية.

1- العقوبات التبعية:

لا نكون بصدد هذا النوع من العقوبات الا إذا كنا بصدد جناية بيئية أي لا تتعلق الا بالجنايات و هذه العقوبة تطبق بقوة القانون حسب ما نصت المادة 4/3 من قانون العقوبات الجزائي.

و الجنايات البيئية في التشريعات البيئية كما رأينا سابقا تعد قليلة، كون أغلب الجرائم جنح و مخالفات، و لكن بالنسبة للمجال البيئي البحري و كما رأينا قد طبقت فيه عقوبة الإعدام، لذلك فيمكن تطبيق هذه العقوبة على الجناية المعاقب عليها بالمادة 87 مكرر من قانون العقوبات الجزائي.

2- العقوبات التكميلية:

هذا النوع من العقوبات تكمل العقوبة الأصلية و هي عقوبات هامة و تلعب دورا كبيرا في حما ية البيئة البحرية فقد نصت المادة (9) من قانون العقوبات الجزائي على العقوبات التكميلية و كان ذلك على سبيل الحصر و من بين هذه العقوبات و التي تخ نص حماية البيئة بصفة عامة و لها علاقة بحماية البيئة البحرية هي :

1- المصادرة: مصادرة جزءاً من اموال الجانح.

2- حل الشخص الاعتباري.

3- نشر الحكم.

(1) سليمان عبد المنعم، أصول علم الجرائم الجنائي، المرجع السابق، ص: 99 و ما بعدها
(2) عبد الباسط محمد سيف الحكيمي، المرجع السابق، ص: 300.

1- المصادرة :

و هو إجراء لا يطبق في الجرح او المخالفات الخاصة بالمجال البيئي بصفة عامة و المجال البحري ، على وجه الخصوص الا بوجود نص قانوني يقرره ، و هي تلعب دورا كبيرا و هاما في مواجهة الجرح الماسة بالبيئة البحرية و منه نجد أن قانون العقوبات الجزائري أجاز للمحكمة عند الحكم بالإدانة في جناية أو جرح ان تحكم بمصادرة الأشياء المضبوطة التي تحصلت من جريمة أو التي استعملت في ارتكابها و التي كانت معدة لإستعمالها فيها و هي في الحقيقة تعني: نزع الملكية جبرا من صاحبه بغير مقابل و إضافته إلى ملك الدولة⁽¹⁾ . أو بمعنى آخر: هي الأيلولة النهائية إلى الدولة لمال أو مجموعة من الأم سـوال الم عنة. أو بالأحرى أن المصادرة هي الإستيلاء لحساب الدولة على الأموال و الأشياء ذات الصلة بالجريمة سواء وقعت هذه الأخيرة بالفعل أم كان يخشى و وقوعها، و تتم المصادرة قهرا بطريق الإكراه بواسطة حكم قضائي⁽²⁾ و المصادرة بهذا المفهوم، طبقا لقانون العقوبات الجزائري نوعان:

أ- **مصادرة وجوبية:** تختص بالأشياء المتحصلة أو المكتسبة و التي كانت تستعمل في تنفيذ جناية أو حصلت منها، و كذا الهيبات و المنافع الأخرى التي استعملت لمكافئة مرتكب الجناية مع مراعاة حقوق الغير حسن النية. و كذلك بعض الأشياء التي يعد صنعها أو استعمالها أو حملها أو حيازتها أو التصرف فيها جريمة في حد ذاتها، مثل المخدرات و الأسلحة الحربية و لو كانت ملكا للغير .

ب- **مصادر جوازية:** تختص بالأشياء المتحصلة أو المكتسبة أو المستعملة في جرح أو مخالفة حكمت بها المحكمة الا إذا وجد نص صريح يوجب مصادرة هذه الأشياء فتصبح المصادرة من قبيل المصادرة الوجوبية كما في حالة الوسائل المستخدمة في التهريب كالمخدرات و الأسلحة. و في هذه الحالة فإن الملاحظ أن المصادرة لا تشكل عقوبة جزائية تكميلية لأنها توقع على المدان، و إنما تعتبر تدابير أمن تتخذ للوقاية من الجريمة التي يمكن أن يتابع بها من أجلها صاحب تلك الأشياء المحظورة كالأسلحة و المخدرات (المادة 15، 16 قانون العقوبات الجزائري).

الملاحظ أن قانون البيئة الجزائري قد تبنى مبدأ المصادرة الجوازية في أغلب الجرائم البيئية، و مستندة في ذلك هو نظرتة و تكييفه لجل الجرائم البيئية على اعتبارها جناح او مخالفات ايكولوجية، و ليست جنایات. و لقد ورد في القانون 01-11 المتعلق بالصيد البحري أمثلة على ذلك حيث جاء في مادته(82): " في حالة استعمال مواد متفجرة تحجز سفينة الصيد إذا كان مالکها هو مرتكب المخالفة "

كما تنص المادة (170) من قانون المياه 05-12 على " أنه يمكن مصادرة التجهيزات و المعدات التي استعملت في إنجاز أبار أو حفر جديدة او أي تغييرات بداخل مناطق الحماية الكمية " (3)

(1) الجبلاي عبد السلام أرحومة، حماية البيئة بالقانون، المرجع السابق، ص: 298

(2) سليمان عبد المنعم، نظرية الجرائم الجنائي المرجع السابق، ص: 60، 61.

(3) حسب المادة (31) من قانون 05-12 المتضمن قانون المياه يقصد بنطاق الحماية الكمية هي الطبقات المائية المستعملة بإفراط او المهددة بالإستغلال

المفرط قصد حماية مواردها المائية

*يحمل هذا المعنى غلق المنشأة أو المشروعات المتسببة في تلويث البيئة و منها المصانع الكبرى و خاصة المتواجدة على السواحل و ما تسببه من أضرار تمس الوسط البحري خصوصا.

كما نجد التشريعات العربية على خلاف المشرع الجزائري قد استعملت الغلق المؤقت لمدة محددة كسهر أو بضعة أشهر و ذلك كعقوبة لصاحب المشروع أو للعاملين فيه بالتبعية، لأن الغلق يؤدي إلى وقف النشاط و يستتبع خسارة كبيرة تدفع من تحملها إلى تلافي أسبابها بإتخاذ السبل الكفيلة لمنع تسرب الملوثات من المشروع في المستقبل.

و قد يتم الغلق بحكم قضائي تحدد فيه مدة الإغلاق و من أمثلة هذه التشريعات القانون المصري رقم 453 لسنة 1954 بشأن الأعمال الصناعية

2- حل الشخص الإعتباري*: و معناه منع كل مؤسسة تتمتع بالشخصية المعنوية من الإستمرار في ممارسة نشاطها حتى و لو كانت تحت إسم آخر او مع مديرين أو أعضاء مجلس إدارة أو مسيرين آخرين، و يترتب على ذلك تصفية أموالها مع ضرورة المحافظة على حقوق الغير حسن النية(المادة 17 من قانون العقوبات الجزائري)

و لاشك أن هذا الإجراء يتضمن إجراء آخر أو تدبير آخر رغم أن القانون الجزائري لم يتطرق إلى ذكره في أي مادة من مواده و هو غلق المنشأة الذي يستدعي حل الشخص الإعتباري و منعه من القيام بأي نشاط يمس بسلامة البيئة، و لقد أثبت الواقع فعالية هذا الإجراء -حل الشخص الإعتباري-، لما ينطوي عليه من ردع الجاني ليس عن ارتكاب أي جريمة من جرائم تلويث البيئة البحرية فقط و انما أثبتت فعاليته في جرائم تلويث البيئة ككل. و كان من الأحسن لو أخذت هذه العقوبة أي حل الشخص المعنوي كعقوبة أصلية تماشيا مع الإتجاه الحديث الذي أصبح يأخذ بالمسؤولية الجزائية للأشخاص المعنوية.

3- نشر الحكم: مؤداه أن المحكمة الجزائية زيادة علنية الأحكام التي تصدرها كأصل عام فإنها

تضيف إليه الحكم بصفة تبعية أو تكميلية و هو نشر الحكم بأكمله او مستخرج منه ليطلع عليه الجمهور، و من ثم العلم بمضمون و حقيقة المخالفة، و يكون عادة النشر في إحدى الصحف أو أكثر يعينها ذلك الحكم، أو بتعليق ذلك الحكم الصادر في الأماكن التي بينها و على نفقة المحكوم عليه⁽¹⁾. على الا يتجاوز مصاريف النشر المبلغ الذي يحدده الحكم لهذا الغرض، و الا تتجاوز مدة التعليق شهرا واحد (المادة 18 قانون العقوبات الجزائري).

و لاشك أن هذا الإجراء يعد إجراء فعالا خاصة بالنسبة للأشخاص المعنوية لأنه يحقق ردعا كبيرا و يصيب المحكوم عليه، الشخص الإعتباري في اعتباره و شرفه لدى المتعاملين معه، و يؤدي بالتالي إلى فقدان ثقتهم فيه، و من ثم هبوط مكاسبه المادية، و هو ما يخشاه رجال الأعمال و المستثمرين.

ثالثا/ التدابير الإحترازية

زيادة على العقوبات التكميلية السالفة الذكر، و إلى جانب أسلوب الردع بالعقوبة، و جدت التدابير الإحترازية كنتيجة حتمية لضرورة إصلاح المجرم و إعادة تأهيله داخل المجتمع. و يتم توقيع التدبير الإحترازي من قبل القاضي الجزائي، حسب ظروف كل قضية مما يعد داخلا في حدود و نطاق سلطته التقديرية. أو بالأحرى فهي متروكة لسطة القاضي التقديرية و هي تلحق بجريمة معينة⁽²⁾

1- المنع من ممارسة النشاط :

يعد هذا التدبير الاحترازي الشخصي سبيلا وقائيا يهدف إلى منع الجاني من ارتكاب الجريمة البحرية (التلوث البحري) حيث تكون المهنة أو النشاط عاملا لإرتكابها، و نظرا لخطورة هذا التدبير يستثنى مجال تطبيقه على المخالفات، كما حدد مدة قصوى لتطبيقه لا تتجاوز 10 سنوات، و من أمثلته سحب رخصة استغلال الشاطئ عند عدم إحترام الجاني لإلتزاماته بعد إعداره⁽³⁾ كما ورد في قانون 03-10، أنه

(1) الجليلي عبد السلام أرحومة، المرجع السابق، ص: 302.

(2) الجليلي عبد السلام أرحومة، نفس المرجع و نفس الصفحة.

(3) المادة (45) من قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة

يجوز للمحكمة أن تقضي بمنع استعمال المنشأة إلى حين الحصول على الترخيص من
الجهة المختصة⁽¹⁾.

2- المصادرة:

لقد نظرنا لهذا الإجراء عندما تكلمنا على العقوبات التكميلية وضحنا أن المصادرة تعتبر عقوبة
تكميلية تتكون من نوعين إما وجوبية أو جوازية، إلا أنه هنا جاءت كتدبير إحترازي، حيث أنها قد تكون
المصادرة عقوبة أو تدبير إحترازي، فتكون عقوبة متى إنصبت على شئ مباح لتحقيق بها إيذاء الجانح في
ذمته المالية، ويكون تدبيراً إحترازياً عندما تنصب على أشياء غير مباحة. فتكون أداة للوقاية من استخدامها
في إجرامه، و من أمثلتها في مجال حماية البيئة البحرية، حجز معدات الصيد البحري المحظورة التي
ارتكبت في الجريمة كما هو الشأن بالنسبة للسمك المصطاد بطريقة غير شرعية. أين يتم توجيهها لجهة ذات
منفعة عمومية بعد التأكد من سلامتها⁽²⁾. كما نص قانون الصيد على مصادرة الوسائل الممنوعة للممارسة
الصيد أو الطريدة المصطادة أو المقتولة⁽³⁾.

3- الوقف المؤقت للنشاط أو حل المؤسسة وإزالتها :

يعد هذا التدبير الإحترازي الأنسب تطبيقاً على الشخص المعنوي، خصوصاً في الدول التي تأخذ
بجواز مساءلته. و يتأرجح هذا التدبير بين الغلق المؤقت و التوقيف النهائي في حالة مخالفة النظام البيئي إلى
جانب إمكانية حل الشخص المعنوي.

و مؤدى هذا التدبير هو منع المنشأة من إحداث أخطار أو مساوئ تبلغ درجة يتعذر إزالتها و ذلك عن
طريق الإضرار بالنظام العام " الصحة العامة، الأمن العام، السكينة العامة" أو الإضرار بالفلاحة أو حماية
الطبيعة و البيئة، أو بالمحافظة على الأماكن الساحلية و الآثار أو الإضرار بمبدأ حسن الجوار.
فالإيقاف غالباً ما ينصب على نشاط المؤسسات الصناعية، و الوقف المؤقت هو عبارة عن تدبير تلجأ
إليه الإدارة في حالة وقوع عطب بسبب مزاولة المشروعات الصناعية لنشاطها، و الذي قد يؤدي إلى تلويث
البيئة لأنه يمكن إيقاف نشاط المؤسسة متى شكلت خطراً⁽⁴⁾. كما أن إزالة الشخص المعنوي يحمل معنى
وقف الشخص و الذي يستتبع خطر ممارسة أعماله التي خصص نشاطه لها و لو كان ذلك بإسم آخر
او تحت إدارة أخرى. كما يحمل معنى حل الشخص المعنوي الذي يعني إنهاء وجوده القانوني، و الحل
يستتبع أيضاً تصفية أمواله و زوال صفة القائمين على إدارته أو تمثيله و الحقيقة أن هذا الإجراء فرض في
حالة ما إذا كان مرتكب الجرم البيئي يكون من قبل جماعة منظمة كالأشخاص المعنوية العامة و الخاصة،
كما في حالة رمي مخلفات المصانع في مياه البحر خاصة إذا كانت هذه المصانع من المصانع الخاصة
بالطاقة (الغاز، البترول). و جرائم تعريض سلامة النقل و المواصلات للخطر المرتكب من قبل الشركات
و المصانع التي تصنع وسائل النقل البرية و البحرية و الجوية⁽⁵⁾.

(1) المادة (102) من قانون من نفس القانون

(2) المادة (66) من قانون 11-01 المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات.

(3) المادة (90) من قانون 07-04 المؤرخ في 14 أوت 2004 المتعلق بالصيد.

(4) المادة (48) من قانون 19-01 المتعلق بتسيير النفايات و مراقبتها و إزالتها.

(5) عبد الباسط سيف الحكيمي، المرجع السابق، ص: 320.

و رغم ان هذا الإجراء من صلاحيات السلطة الإدارية الا أنه يمكن للسلطة القضائية التدخل و معاقبة المعارض لتنفيذ تلك التدابير الإدارية و ذلك بارتكابه جريمة العصيان المعاقب عليها بموجب المادة 183 قانون العقوبات كما يمكن للسلطة القضائية التدخل و الحكم على صاحب المنشأة او المؤسسة و هذا ما نص عليه قانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة⁽¹⁾.

كل من استغل منشأة خلافا لإجراء قضي بتوقيف سيرها، أو بغلقها تطبيقا للمادتين 23 و 25 أعلاه. أو بعد إجراء خطر اتخذ تطبيقا للمادة 102 أعلاه⁽²⁾.

(1) المادة (103) من قانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة
(2) أطلع في ذلك على المادتين 23، 25 من نفس القانون.

الخاتمة

الخاتمة

أخبرنا القرآن الكريم و السنة النبوية الشريفة أن البيئة بجميع مكوناتها و عناصرها و أقسامها سواء كانت أرضا أو سماء، أو كانت بيئة طبيعية أو حضرية تعتبر ملك الله سبحانه و تعالى، و أنها أعطيت للإنسان على سبيل الأمانة ليس الا، فهو يتحمل مسؤولية حمايتها و رعايتها، و هي تشكل تبعا لذلك ميدان إختبار لأخلاق الإنسان و مدى التزامه بالمنهج الأسمى في أداء هذه الرسالة التي من أجلها خلق.

لهذا فالدفاع عن البيئة و حمايتها هو دفاع عن الصحة و عن السعادة بل عن الحياة في حد ذاتها، و هذا ما أدى بإهتمام المجتمع الدولي بموضوع البيئة من خلال منظمة الأمم المتحدة التي أكدت منذ عام 1948 على حق الإنسان في التمتع ببيئة سليمة و نظيفة، إذ تؤكد المادة 25 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان على أن لكل شخص الحق في مستوى معيشي مناسب للحفاظ على صحته و كيانه. و إزداد إهتمام الأمم المتحدة بهذا الموضوع فعقدت أولى مؤتمراتها حول البيئة في مدينة استوكهولم بالسويد عام 1972، حيث وضع برنامج الأمم المتحدة للبيئة PNUC و الذي يعد أول خطوة هامة خطاها المجتمع الدولي في إعداد قانون دولي للبيئة، ثم تلاه بعد ذلك المؤتمر الذي انعقد بالبرازيل مؤتمر قمة الأرض الذي عرف بإسم مؤتمر ريو 1992 و هو المؤتمر الثاني للأمم المتحدة للبيئة الذي أوجد لأول مرة مبدأ هام يتمثل في المساواة بين الجميع في التمتع بالبيئة و تم الإعراف من خلاله بحق الإنسان في التمتع ببيئة سليمة ووسط متوازن و التأكيد على واجبه في حماية و تحسين البيئة للأجيال الحالية و القادمة.

و نتيجة لحيوية موضوع البيئة و تشعبه تخصصت دراسات و بحوث متعددة في البحث عن سبل حمايتها و تفعيل النصوص القانونية الخاصة بها فبرز موضوع البيئة البحرية كواحد من أهم اجزاء البيئة التي يسعى المجتمع الدولي لحمايتها و المحافظة عليها تبعا لأهمية الماء و أهمية الثروات البحرية كذلك.

فأنتبه المختصون بالحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث لتلك الخطورة بإيجاد قواعد قانونية تحمي البيئة البحرية من التلوث مع ضرورة وضع ضوابط قانونية تحد من التلوث و تلقي بالمسؤولية و ترتب الجزاء الجنائي و المدني على محدثيه، فانعقدت المؤتمرات و الإتفاقيات الدولية المختلفة التي ألقت التزاماتها القانونية و الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث على المستوى العالمي و من بين تلك الإتفاقيات اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 حيث تضمنت قسما خاصا بموضوع حماية البيئة البحرية و خصته بالجزء الثاني عشر منها حيث تم فيه حصر لأهم مصادر الملوثات البحرية.

و في هذا الإطار نجد المشرع الوطني الجزائري قد سار على المنوال نفسه في مجال حماية البيئة البحرية، فأصدر العديد من التشريعات و القوانين لحمايتها ورعايتها، كما أنه التزم بعدة اتفاقيات عالمية دولية و إقليمية في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث.

فكل هاته المجموعة من النصوص القانونية سواء الداخلية أو الدولية بينت المعايير و المستويات الفنية المتعلقة بتلوث البيئة بصفة عامة و البيئة البحرية على وجه الخصوص، ووضعت الضوابط و الأساليب الإدارية للتقليل من حدة المشكلة و سنتت الجزاءات المدنية و الجزائية التي تراها مناسبة لتوقيعها على مرتكب الجرائم التي تمس المجال البحري الوطني.

و منه و كنتيجة لما سبق ذكره نقول:

- أن الجزائر تعددت مبادراتها في المصادقة على العديد من الاتفاقيات و البروتوكولات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية، حيث بذل المشرع الجزائري جهود معتبرة من أجل تجسيد القواعد القانونية الدولية التي قبلتها الجزائر في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي و التلوث الناجم عن السفن و الطائرات بالنظر إلى المكانة التي يحتلها قطاع المحروقات و كذا قطاع النقل البحري في الجزائر و باعتبار أن لهذين التلوثين الأثر البالغ على المصالح الإقتصادية و الاستراتيجية.

أما بالنسبة للنصوص القانونية الدولية بحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر برية :

لقد وجدنا من خلال دراستنا أن جهود المشرع الجزائري في مجال مكافحة هذا النوع من التلوث قد جاءت عكس الأولى (التلوث النفطي و التلوث من السفن و الطائرات) أي أن جهود لا تزال ضئيلة في هذا المجال، و تكمن هذه الضآلة في قلة النصوص القانونية و ندرتها في القانون الداخلي.

- كما أن الإدارة و ما تتمتع من صلاحيات السلطة العامة و سلطات الضبط الإداري تلعب دورا أساسيا ووقائيا فيما يخص حماية البيئة البحرية.

- بتتبع موضوع المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، نجد بأنه لا يزال يشوبه الغموض و عدم التحديد و من ذلك عدم الضبط الدقيق للمصطلحات كالتلوث مثلا إذ لم يتم التوصل لتعريف محدد لحد الآن يمكن أن تنظم بشأنه قواعد هذه المسؤولية، او حتى نحدد المسؤول في ضوئه، و في هذا الشأن نجد أن المشرع الجزائري لم يشير إليها في القانون المدني أو القوانين الأخرى و هذا ما أدى بنا إلى مشكلة في تحديد أساسا لهذه المسؤولية. و في هذا الإطار إعتقنا المسؤولية الموضوعية في مجال الجرائم الماسة بالنطاق البحري و بالدرجة الأولى في جرائم التلوث النفطي أي المحروقات بصفة عامة، كما أن هذه المسؤولية مركزة على أشخاص فقط محددين على سبيل الحصر (المستثمرين بالخصوص) بما يتيح للمضور معرفة المطالب بالتعويض بسهولة بالإضافة إلى سرعة التعويض، و التعويض الأنسب في مثل هذه الحال هو التعويض النقدي لأن التعويض العيني يصعب في مثل جرائم التلوث البحري.

- أما بالنسبة للحماية الجزائية التي تهدف إلى تحقيق الردع فقد وجدنا أنه نظرا لنقص تأهيل القضاة و ضعف الإدارة في هذا المجال وتعدد القوانين الخاصة و المتعلقة بالبيئة بصفة عامة و بالبيئة البحرية بصفة خاصة جعل مهمة القضاء صعبة في الوقوف أمام الجرائم التي تلحق بالبيئة البحرية و لأجل ضرورة تفعيل التشريعات الخاصة بحماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري، لدينا مجموعة من الاقتراحات التي قد يكون من شأنها أن تحسن الوضعية الحالية للجزائر على المستويين الداخلي و الدولي في مجال حماية البيئة البحرية: -مراعاة بعض الاعتبارات عند قبوله بأية اتفاقية دولية في مجال حماية البيئة البحرية مثال ذلك ، توفير بعض الأجهزة و المعدات اللازمة لتصريف النفايات المختلفة لتفادي غمرها في البحر.

- كما يجب على الدولة الجزائرية أن تأخذ بعين الاعتبار التكلفة الباهظة للعديد من الآليات المعتمدة من أجل الحد من التلوث البحري و التي تؤثر كثيرا على الجزائر باعتبارها دولة نامية.

- تكريس المشرع الجزائري للأحكام الواردة بالاتفاقيات الدولية التي قبلتها الجزائر بشأن الحماية الخاصة بالبيئة البحرية، من خلال إدماج تلك القواعد في القوانين الوطنية، و خاصة تلك القواعد الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث من المصدر البري مع إلحاق هذا التكريس بجهاز للرقابة من مهامه التكفل بالالتزام الفعلي لأية قاعدة قانونية وطنية و يكون مدعما بآليات عقابية صارمة في حالة ارتكاب مخالفات.
- وجود إدارة قوية صارمة في تطبيق التشريعات الخاصة بالبيئة البحرية.
- قضاء صارم وردعي في تطبيق القوانين المتعلقة بحماية البيئة البحرية و ذلك بتوفير قضاة مؤهلين و متخصصين للنظر في القضايا التي تخص البيئة البحرية بصورتها المدنية و الجزائية، و أن تأخذ هذه القضايا طابع الاستعجال للتمكن من ضبط الأضرار التي تمس المجال البحري.
- و كنقطة أخيرة و هامة جدا و هي توعية الأفراد بضرورة حماية البيئة ككل و ليست البحرية فقط، حيث أن وجود تشريعات بيئية و إدارة منظمة و قضاء صارم غير كافي وحده للوقوف أمام أخطار التي تلحق بالبيئة إذا لم يتم تحسيس الأفراد و توعيتهم و تدعيم دور الجمعيات في مجال حماية البيئة.

الفهرس

الفهرس

اد	مقدمة
07	الفصل الأول: الأحكام العامة للبيئة البحرية و التلوث البحري
08	المبحث الأول : ماهية البيئة البحرية
08	المطلب الأول : تعريف البيئة و البحر
08	الفرع الأول : تعريف البيئة
16	الفرع الثاني: تعريف البحر
17	المطلب الثاني: طبيعة البيئة البحرية
19	المطلب الثالث: أهمية البيئة البحرية
19	الفرع الأول : الأهمية الحيوية للبيئة البحرية
20	الفرع الثاني : الأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية
22	الفرع الثالث: الأهمية الإستراتيجية للبيئة البحرية
23	المبحث الثاني: ماهية التلوث البحري
23	المطلب الأول : تعريف تلوث المياه
23	الفرع الأول : التلوث لغة
25	الفرع الثاني: التلوث اصطلاحا
27	الفرع الثالث: التلوث قانونا
29	المطلب الثاني : تحديد معنى التلوث البحري
29	الفرع الأول: تعريف التلوث في الاتفاقيات الدولية
32	الفرع الثاني: تعريف التلوث في الاتفاقيات الإقليمية
32	الفرع الثالث: تعريف التلوث البحري في التشريع الجزائري
34	المطلب الثالث: الشريعة الإسلامية و تلوث البيئة
34	الفرع الأول : القرآن الكريم و تلوث البيئة
37	الفرع الثاني: السنة النبوية و تلوث البيئة
40	المبحث الثالث: نطاق و مصادر تهديد البيئة البحرية
41	المطلب الأول: نطاق البيئة البحرية
42	الفرع الأول: بيئة البحر الإقليمي
43	الفرع الثاني: بيئة المنطقة المتاخمة(المجاورة)
44	الفرع الثالث: بيئة المنطقة الاقتصادية الخالصة
47	الفرع الرابع : بيئة الجرف القاري
50	الفرع الخامس: بيئة أعالي البحار
53	المطلب الثاني: مصادر تهديد البيئة البحرية

54	الفرع الأول: التلوث من مصادر برية (أرضية)
56	الفرع الثاني: التلوث النفطي (التلوث الزيتي)
60	الفرع الثالث: التلوث الناجم عن أوجه النشاط المتعلقة بقاع البحار
62	الفرع الرابع: التلوث النووي (الإشعاعي)
62	الفرع الخامس: الإفراط في استغلال البيئة البحرية.
63	الفصل الثاني : النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري
64	المبحث الأول : لمحة تاريخية عن اهتمام الجزائر بالشؤون البحرية
65	المطلب الأول : الشؤون البحرية في الجزائر قبل الاستعمار
66	المطلب الثاني: مدى اعتناء الدولة الجزائرية بالشؤون البحرية بعد الاستقلال
68	المطلب الثالث: تحديد المجالات البحرية وفقا للتشريع الجزائري
69	الفرع الأول: تحديد المياه الإقليمية وفقا للتشريع الجزائري
70	الفرع الثاني: تحديد المنطقة المتاخمة (المجاورة) وفقا للتشريع الجزائري
71	الفرع الثالث: المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري
77	المبحث الثاني: الاتفاقيات الدولية و التشريعات الداخلية التي التزمت بها الجزائر الخاصة بمنع تلويث البيئة البحرية
78	المطلب الأول: الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر بمنع تلويث البيئة البحرية من المحروقات
78	الفرع الأول: الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر بمنع تلويث البيئة البحرية من النفط
82	الفرع الثاني: الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر الخاصة بحماية البيئة البحرية من السفن و الطائرات
88	المطلب الثاني: الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر بمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر برية
89	الفرع الأول: اتفاقيات برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث
89	الفرع الثاني: البرتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من مصادر برية لعام 1980
90	الفرع الثالث: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982
92	المطلب الثالث: التشريعات الوطنية الجزائرية الخاصة بمنع تلويث البيئة البحرية
92	الفرع الأول: التشريعات الوطنية الجزائرية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث بالمحروقات
98	الفرع الثاني: التشريعات الوطنية الجزائرية الخاصة بمنع التلوث البحري من مصادر أرضية
102	المبحث الثالث: الهيئات و الجزاءات الإدارية و دور القضاء في حماية البيئة البحرية
103	المطلب الأول: الهيئات الخاصة بحماية البيئة البحرية
103	الفرع الأول: الهيئات المركزية
106	الفرع الثاني: الهيئات المحلية
108	الفرع الثالث: دور الجمعيات في حماية البيئة البحرية
109	المطلب الثاني: الجزاءات الإدارية المترتبة عن مخالفة الإجراءات
110	الفرع الأول: الأخطار وقف النشاط
111	الفرع الثاني: سحب التراخيص
111	الفرع الثالث: العقوبة المالية
114	المطلب الثالث: دور القضاء المدني في حماية البيئة البحرية
115	الفرع الأول: أساس المسؤولية المدنية المتبناة في مجال التلوث البحري

116	الفرع الثاني : خصائص الضرر الناتج عن التلوث البحري
118	الفرع الثالث: آثار قيام المسؤولية المدنية
120	الفرع الرابع: النصوص القانونية المتعلقة بالمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمحروقات
130	المطلب الرابع: دور القضاء الجزائري في حماية البيئة البحرية
130	الفرع الأول: أركان جريمة التلوث البحري
134	الفرع الثاني: معاينة جرائم التلوث البحري المتابعة الجزائية
138	الفرع الثالث: الجزاءات و التدابير المطبقة لحماية البيئة البحرية.
148	الخاتمة
152	المراجع
162	الفهرس