

جامعة وهران 2- محمـــد بـــن أحمـــد

كلية الحقوق والعلوم السياسية

آليات حماية البيئة البحرية في ظل التشريع الجزائري و المعاهدات الدولية.

أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في الطور الثالث ل.م.د.

تخصص القانون البحري و النقل.

من إعداد الطالب:

زهدور مُحَمَّد زكرياء.

تحت إشراف الأستاذة الدكتورة:

حوباد حياة.

أمام لجنة المناقشة:

الاسم و اللقب:	الرتبة:	المؤسسة الأصلية :	الصفة:
فاصلة عبد اللطيف	أستاذ	جامعة وهران2	رئيسا.
حوباد حياة	أستاذة	جامعة وهران2	مشرفة ومقررة.
عدة جلول سفيان	أستاذ	جامعة وهران2	عضوا مناقشا.
مزيان مُحَمَّد الأمين	أستاذ	جامعة مستغانم	عضوا مناقشا.
بقدار كمال	أستاذ	جامعة معسكر	عضوا مناقشا.

السنة الجامعية: 2026/2025.

بسم الله الرحمن الرحيم.

" وَلَسَوْفَ يُعْطِيكَ رَبُّكَ فَتَرْضَىٰ "

الآية 05 من سورة الضحى.

الإهـــداء.

إِلَى رُوحَيْ جَدِّي وَجَدَّتِي لِأُمِّي.

الَى مَنْ أَذَّنَ فِي أُذُنِي وَوَهَبَنِي اسْمَ زَكَرِيَّاء، إِلَى مَنْ عَلَّمَنِي أَلَّا أَسْعَى لِكَيْ أَنْجَحَ بِقَدْرِ مَا أَسْعَى لِكَيْ لَا أَفْشَلَ، إِلَى مَنْ دَفَعَنِي إِلَى العِلْمِ وَبِهِ أَزْدَادُ افْتِخَارا..... جَدِّي العَزِيز "زَهْدُور مُحَمَّد".

إِلَى مَنْ تَرَعْرَعْتُ بَيْنَ أَحْضَانِهَا وَغَمَرَتْنِي بِحُبِّهَا وَحَنَانِهَا، وَكَانَ دُعَاؤُهَا سِرّاً مِنْ أَسْرَارِ نَجَاحِي إِلَى أُمِّي الَّتِي لَمْ تَلِدْنِي، بَسْمَةِ الحَيَاةِ..... جَدَّتِي لِأَبِي الغَالِيَة.

إِلَى مَنْ يُعْطِي دُونَ سُؤَالٍ وَيُهَوِّنُ عَلَيَّ المُحَالَ، مَصْدَرِ فَخْرِي وَاعْتِزَازِي، إِلَى مَنْ عَلَّمَنِي أَنَّ الحَيَاةَ كِفَاحٌ وَالعِلْمَ سِلَاحُ النَّجَاحِ، إِلَى مَنْ بَثَّ فِيَّ الأَمَلَ وَأَلْهَمَنِي حُبَّ العِلْمِ وَالعَمَلِ، إِلَى مَنْ تَعْجُزُ الكَلِمَاتُ عَنْ إِيفَائِهِ حَقَّهُ، إِلَى قُدْوَتِي فِي الحَيَاةِ..... وَالِدِي الكَرِيم.

إِلَى مَنْ وَضَعَ المَوْلَى عَزَّ وَجَلَّ الجَنَّةَ تَحْتَ أَقْدَامِهَا، إِلَى نَبْعِ العَطْفِ وَالحَنَانِ، إِلَى مَنْ رَبَّتْنِي صَغِيراً وَنَصَحَتْنِي كَبِيراً، إِلَى مَنْ لَمْ تَنْسَنِي فِي صَلَاتِهَا وَدُعَائِهَا..... أُمِّي الغَالِيَة.

إِلَى رَفِيقَتَيْ دَرْبِي، بَاعِثَتَي العَزْمِ وَالتَّصْمِيمِ وَالإِرَادَةِ، صَاحِبَتَي البَسْمَةِ..... أُخْتَايَ "غِزْلَان" وَ"إِينَاس".

إِلَى كُلِّ أَفْرَادِ عَائِلَتِي الكَرِيمَةِ أَدَامَكُمُ اللهُ عِزّاً وَفَخْراً لِي، وَأَخُصُّ بِالذِّكْرِ مَنْ سَانَدَتْنِي وَوَقَفَتْ مَعِي وَلَمْ تَبْخَلْ عَلَيَّ بِالنُّصْحِ وَالإِرْشَادِ..... عَمَّتِي الغَالِيَة "أَشْوَاق".

إِلَى كُلِّ مَنْ وَجَدْتُ مِنْهُمُ الدَّعْمَ وَالمُسَانَدَةَ وَالتَّشْجِيعَ لِمُوَاصَلَةِ مِشْوَارِي العِلْمِيّ.

أُهْدِي هَذَا الجُهْدَ المُتَوَاضِعَ سَائِلًا المَوْلَى عَزَّ وَجَلَّ أَنْ يَنْتَفِعُوا بِهِ.

شكر وتقدير.

أتقدم بوافر الشكر والعرفان و عظيم الامتنان للأستاذة الفاضلة الدكتورة حوباد حياة التي تكرمت بقبول الإشراف على هذه الأطروحة و واكبت بجهد و جد لا يوصفان مسيرة كتابتها وقدمت لي الدعم المتواصل و زودتني بكل ما احتجته من مشورة و مصادر كان لها أعمق الأثر في تحقيق هذه المذكرة سائلا العلي القدير أن يزيدها رفعة و علما و أن يمن عليها بوافر الصحة و العافية.

كما أتوجه بالشكر الجزيل إلى جميع أساتذتي الكرام من أول أستاذ علمني حروف الهجاء و أخص بالذكر الأساتذة أعضاء لجنة المناقشة الذين تحملوا عبء القراءة و المناقشة راجيا من الله تعالى أن يثيب الجميع.

قائمة المختصرات.

أولا: باللغة العربية.

- **ج. ر. ع:** الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية عدد.
- **د. ب. ن:** دون بلد النشر.
- **ص:** صفحة.
- **ص. ص:** من الصفحة إلى الصفحة.
- **ط :** طبعة.

ثانيا: باللغة الأجنبية.

- **ART :** Article.
- **AIS**: Automatic identification system .
- **CBD**: Conversion on Biological Diversity.
- **CNUED**: conférence des nations unies sur l'environnement et le développement.
- **COLL** : Collection.
- **D** : Recueil Dalloz.
- **E.D.C.E** : études et documents du Conseil d'Etat.
- **EEZ**: Exclusive Economic zone.
- **EIE**: Étude d'impact sur l'environnement.
- **GEF** : global environment facility
- **Ibid.** : au même endroit .

- **ISA**: international seabed authority.
- **J.O.R. A** : Journal Officiel de la République Algérienne.
- **MAB** : man and the biosphere.
- **N°** : Numéro.
- **OMI** : organisation maritime internationale.
- **OP.CIT** : Référence Précédemment Citée.
- **P** : Page.
- **P.P**. : de Page à Page.
- **UNCLOS**: united Nations convention on the law of the Sea.
- **UNEP**: United nations environment programme.
- **UNESCO**: organisation des nations unies pour l'éducation, la science et la culture.

المقدمة.

تُعدّ البيئة البحرية من أهم المكونات الحيوية للنظام البيئي العالمي لما تؤديه من أدوار أساسية في تحقيق التوازن البيئي، ودعم التنوع البيولوجي، وتوفير الموارد الطبيعية والاقتصادية للدول الساحلية غير أنّ هذه البيئة باتت تواجه في العقود الأخيرة تحديات متزايدة نتيجة تنامي مظاهر التلوث البحري بمختلف مصادره، سواء البرية منها كالنفايات الصناعية والصرف الصحي، أو البحرية المرتبطة بحركة الملاحة واستغلال قاع البحار، فضلًا عن التهديدات النووية والإشعاعية والاستنزاف البيولوجي.

ومن أبرز الحوادث التي شكّلت نقطة تحول في تنامي الوعي الدولي بخطورة التلوث البحري حادثة ناقلة النفط "توري كانيون" سنة 1967 قبالة السواحل البريطانية، والتي تسببت في تسرب كميات هائلة من النفط إلى البحر، مخلفة أضرارًا بيئية جسيمة مست النظم البحرية والساحلية[1]. كما مثّلت حادثة انفجار منصة النفط "ديب ووتر هورايزن" بخليج المكسيك سنة 2010 إحدى أخطر الكوارث البيئية البحرية المعاصرة، نتيجة التسرب النفطي الضخم الذي استمر لعدة أشهر وأدى إلى تلوث مساحات واسعة من المياه البحرية وإلحاق أضرار بالغة بالتنوع البيولوجي البحري[2].

وقد ساهمت مثل هذه الحوادث في دفع المجتمع الدولي إلى تكثيف الجهود القانونية والمؤسساتية الرامية إلى حماية البيئة البحرية وتعزيز آليات الوقاية والمساءلة. وفي هذا السياق، أُدرِكت خطورة التدهور الذي يهدد البيئة البحرية على الصعيد الدولي، فتم العمل على إرساء قواعد قانونية

[1] سعيد جاب الخير، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث بالنفط، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2010، ص 45.

[2] محمد السعيد رشدي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البيئي، دراسة تطبيقية على حوادث ناقلات النفط ومنصات الحفر، دار النهضة العربية، القاهرة، 2014، ص 112.

المقدمة

تهدف إلى حماية الوسط البحري من مختلف أشكال التلوث من خلال إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية، وفي مقدمتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982[1]، فضلًا عن الاتفاقيات الإقليمية والمتخصصة المتعلقة بمنع التلوث البحري ومكافحته. ولم تكن حماية هذه البيئة وليدة اللحظة، بل مرت بتطور تاريخي مفصلي بدأ بمرحلة "السيادة التقليدية" التي ساد فيها مبدأ حرية البحار المطلقة واعتبارها مورداً غير ناضب، ثم انتقلت إلى "مرحلة الاستفاقة" بعد الحرب العالمية الثانية مع ظهور ناقلات النفط العملاقة[2]، مما أدى لصدور أولى الاتفاقيات كاتفاقية لندن لعام 1954[3]، ووصولاً إلى السبعينيات التي شهدت "المرحلة التصحيحية" إثر كوارث بيئية كبرى، حيث أُبرمت اتفاقية "ماربول" (MARPOL 73/78)[4] واندلعت شرارة مؤتمر ستوكهولم 1972 [5]، حتى توج هذا المسار باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 (UNCLOS) التي وضعت دستوراً شاملاً يلزم الدول بحفظ الوسط البحري من كافة مصادر التلوث.

وفي هذا السياق، برزت الحاجة إلى إرساء منظومة قانونية ومؤسساتية متكاملة تهدف إلى حماية البيئة البحرية، تقوم على مزيج من الآليات الوقائية والعلاجية، وتستند إلى تفاعل المستويين الوطني والدولي. إذ تشمل الحماية الوقائية جملة من التدابير المسبقة، كأنظمة الترخيص والتقييم البيئي

[1] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الموقعة في مونتيغو باي (جامايكا) في 10 ديسمبر/ كانون الأول 1982 دخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر/ تشرين الثاني 1994.

[2] محمد حاج حمود، القانون الدولي للبحار، المناطق البحرية، شركة عاتك للدراسات والطباعة، بيروت، 2003، ص 15 وما بعدها.

[3] الاتفاقية الدولية لمنع تلوث مياه البحر بالنفط، الموقعة في لندن بتاريخ 12 مايو/ أيار 1954، دخلت حيز التنفيذ في 26 يوليو/ تموز 1958.

[4] الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لعام 1973، كما عدلها بروتوكول عام 1978 المتعلق بها (اتفاقية ماربول 78/73)، الموقعة في لندن، دخلت حيز التنفيذ في 2 أكتوبر/ تشرين الأول 1983.

[5] إعلان مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة البشرية (إعلان ستوكهولم)، المعتمد في ستوكهولم، السويد، بتاريخ 16 يونيو/ حزيران 1972.

وآليات الرقابة والتفتيش، والتخطيط الساحلي، واعتماد النظم التقنية الحديثة للمراقبة والتتبع، إضافة إلى إقرار نظام خاص بالمناطق المحمية والتدابير البيولوجية الرامية إلى صون التنوع البيئي.

في المقابل، تقتضي الحماية العلاجية تفعيل مجموعة من الوسائل القانونية والإجرائية التي تُعنى بمعالجة آثار التلوث بعد وقوعه، من خلال إقرار المسؤولية القانونية، وتفعيل دور القضاء بمختلف فروعه، سواء الجزائي أو المدني، في حماية البيئة البحرية، فضلًا عن اعتماد آليات التعويض عن الأضرار، بما في ذلك الأنظمة الدولية كصناديق التعويض، التي تهدف إلى جبر الأضرار الناجمة عن التلوث البحري، خاصة في حالات التلوث بالنفط.

كما تلعب الجهود الدولية دورًا محوريًا في هذا المجال، من خلال المؤتمرات والاتفاقيات الدولية التي أرست قواعد عامة لحماية البيئة البحرية، وعززت التعاون بين الدول عبر المنظمات الدولية والإقليمية المتخصصة، وهو ما ينعكس بدوره على التشريعات الوطنية التي تسعى إلى ملاءمة قواعدها الداخلية مع الالتزامات الدولية، كما هو الحال في التشريع الجزائري الذي وضع جملة من الآليات القانونية لمكافحة التلوث البحري.

ولا تقتصر الحماية على الجانب القانوني فحسب، بل تمتد لتشمل البعد الإداري والتقني، من خلال تدخل الهيئات المختصة، وتفعيل سلطات الضبط الإداري البيئي، واعتماد مخططات التدخل لمواجهة التلوث.

إن المقاربة الدولية لحماية البيئة البحرية، تعتبر فضاءً مشتركاً عابراً للحدود، بحيث فرضت المعاهدات والاتفاقيات الدولية إطاراً قانونياً عالمياً لمواجهة التلوث البحري. ويتجلى ذلك في دور المنظمات الدولية والإقليمية المتخصصة في رسم معالم الحماية، والعمل على إنشاء آليات تعويض

فعالة، وهو ما جسده الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيوت لعام 1971 [1]، الذي سنتناوله بالتحليل من حيث حالات تدخله، حدوده المالية، ومعايير الإعفاء منه، لضمان جبر الأضرار الناتجة عن الكوارث البيئية الكبرى.

وعلى ضوء هذه المعايير الدولية، عمل المشرع الجزائري على ملاءمة ترسانته القانونية، وهو ما يلمس بوضوح في تبني مبدأ الوقاية والردع لمحاربة كافة التهديدات الماسة بالبيئة البحرية. وتجسد ذلك في وضع إطار مفاهيمي دقيق يحدد مفهوم الوسط البحري وصولاً إلى التصدي للاستنزاف البيولوجي للموارد الصيدية.

إن دراسة آليات حماية البيئة البحرية تكتسي أهمية بالغة بالنظر إلى كون الوسط البحري ليس مجرد مورد اقتصادي، بل هو نظام إيكولوجي حساس يتطلب حماية قانونية صارمة لمواجهة الأخطار المتزايدة، سواء كانت ناجمة عن حوادث التلوث النفطي، أو التصريفات الكيميائية أو الاستغلال المفرط للموارد، وفي هذا الإطار، سعى المشرع الجزائري من خلال ترسانة القوانين البيئية والبحرية إلى إرساء قواعد توازن بين حرية الملاحة والنشاط الاقتصادي من جهة، وبين ضرورة الحفاظ على الأمن البيئي من جهة أخرى.

ويمكن إبراز هذه الأهمية باعتبار أن البيئة البحرية تعد الركيزة الأساسية للاقتصاد الوطني لاسيما في قطاعي الصيد البحري والسياحة، فضلاً عن كونها الممر الرئيسي لتصدير المحروقات. إن أي إخلال بالتوازن البيئي، سواء كان ناتجاً عن حوادث تلوث نفطي، أو تفريغ عشوائي للنفايات

[1] الاتفاقية الدولية بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت، الموقعة في بروكسل بتاريخ 18 ديسمبر/ كانون الأول 1971، دخلت حيز التنفيذ في 16 أكتوبر/ تشرين الأول 1978.

أو إهمال في معايير السلامة البيئية للسفن يترجم فوراً إلى خسائر اقتصادية فادحة تؤثر على الثروة السمكية والأنشطة الساحلية، ويهدد استدامة الموارد الحيوية التي تعتمد عليها الأجيال القادمة.

إن الموقع الاستراتيجي للجزائر كدولة متوسطية ذات واجهة بحرية واسعة يضعها في مواجهة مباشرة مع التحديات البيئية الإقليمية العابرة للحدود، حيث تتجلى الأهمية الأمنية هنا في قدرة الدولة على بسط سيادتها البيئية على مياهها الإقليمية ومنطقتها الاقتصادية الخالصة، من خلال تفعيل آليات الرقابة ضد الجرائم البيئية المنظمة، مثل تصريف المواد المحظورة دولياً، مما يستدعي تقييم كفاءة الأجهزة الرقابية والقانونية في حماية المجال البيئي البحري .

كما تكمن الأهمية في ضرورة تحليل وتدقيق النصوص القانونية الوطنية، وعلى رأسها قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة رقم 03-10 [1]وقانون حماية الساحل و تثمينه رقم 02-02[2] لتحديد مدى ملاءمتها مع الالتزامات الدولية التي صادقت عليها الجزائر (مثل اتفاقيات ماربول وبرشلونة) ، وذلك في ظل التزايد المطرد للتهديدات البيئية العابرة للحدود، والمخاطر الناتجة عن تلوث السفن أو المصادر البرية، يصبح من الضروري تقييم مدى قدرة النظام القانوني الدولي و الوطني على توفير حماية فعالة وشاملة لهذا الوسط الحيوي.

يعود اختيارنا لموضوع آليات حماية البيئة البحرية في ظل التشريع الجزائري و المعاهدات الدولية إلى جملة من الأسباب يمكن تقسيمها إلى قسمين، أسباب ذاتية متمثلة في رغبتنا في تعميق المعارف ضمن تخصص القانون البحري والبيئي، كونه مجالاً حيوياً يتطلب دراسة قانونية معمقة ، و بالتالي استكشاف آليات الحماية القانونية للبيئة البحرية، والتحري عن مدى فعالية النصوص الدولية وكذا

[1] القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 جويلية 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ج. ر ع 43.

[2] القانون 02-02 ، المؤرخ في 05-02-2002 المتعلق بحماية الساحل و تنميته، ج ر ع 10.

الوطنية في مواجهة جرائم التلوث والانتهاكات البيئية المستجدة، مع محاولة اقتراح حلول قانونية وتدابير تساهم في سد الثغرات التي قد تعتري المنظومة القانونية الحالية.

تلي الأسباب الذاتية السالفة الذكر الدوافع الموضوعية لاختيار هذا الموضوع و المتمثلة في الرغبة الأكاديمية والممارسة المهنية التي تفرض البحث في مدى نجاعة المنظومة القانونية لمواجهة التحديات البيئية الراهنة، حيث ينطلق البحث من ضرورة تقييم آليات الرقابة والردع المقررة في التشريع الوطني ومدى تناغمها مع المعايير الفنية والالتزامات الوقائية التي تفرضها المعاهدات الدولية؛ وذلك بهدف الوصول إلى رؤية قانونية متكاملة تضمن تفعيل أدوات الضبط الإداري والقضائي لحماية الوسط البحري من المخاطر الناشئة، وتجاوز العقبات التي تحول دون التطبيق الفعلي لهذه الآليات على أرض الواقع.

إن التحري عن المخاطر التي تهدد سلامة البيئة البحرية وآليات حمايتها والمعاهدات الدولية المتدخلة في ذلك، جعل من الدراسة صعبة خاصة أمام صعوبة إيجاد مراجع تتناول آليات حماية البيئة البحرية كمنظومة متكاملة في التشريع الجزائري؛ حيث ركزت أغلب هذه المصادر على جوانب بيئية عامة أو قانونية بحتة دون الربط بينهما، كما أن الكثير منها لم يواكب التطورات التقنية والاتفاقية الأخيرة.

كما يقتضي البحث في هذا المجال تفكيك نصوص قانونية غير محصورة في تشريع واحد، بل موزعة بين قانون حماية البيئة، قانون الساحل، القانون البحري[1]، قانون العقوبات[2]، والاتفاقيات الدولية المصادق عليها، بالإضافة إلى المراسيم التنفيذية المنظمة للنشاطات الصناعية و المينائية، هذا

[1] القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25-06-1998، ج ر د عدد 47، يعدل و يتمم الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري، ج ر ع 29.

[2] الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 8 جوان 1966، المتضمن قانون العقوبات المعدل و المتمم، ج ر ع 49.

التشتت تطلب دقة عالية في جمع النصوص وتنسيقها لتحليل مدى ترابطها في مواجهة الجريمة البيئية.

وعليه، فإن دراسة موضوع آليات حماية البيئة البحرية وجهود مكافحتها تطرح الإشكالية التالية:

إلى أي مدى تجسدت فاعلية الآليات القانونية الدولية والوطنية في حماية البيئة البحرية؟

ولمعالجة هذه الإشكالية، تم الاعتماد على المنهج الوصفي لتحديد المفاهيم القانونية المرتبطة بالبيئة البحرية والتلوث البحري، والمنهج التحليلي لدراسة النصوص القانونية الوطنية والدولية ذات الصلة، فضلًا عن المنهج المقارن عند الاقتضاء، من خلال المقارنة بين بعض الآليات القانونية الدولية والوطنية في مجال حماية البيئة البحرية.

وقد اقتضت طبيعة الموضوع تقسيم الدراسة إلى بابين رئيسيين: خُصِّص الباب الأول لدراسة الإطار المفاهيمي للبيئة البحرية والآليات الوقائية لها، حيث سيتم التطرق إلى تحديد مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري ، ثم دراسة مختلف الوسائل الوقائية المعتمدة للحد من التلوث البحري. أما الباب الثاني فقد خُصِّص لدراسة الآليات القانونية الدولية والوطنية لحماية البيئة البحرية، من خلال تحليل القواعد القانونية الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية، وبيان الجهود التشريعية المعتمدة في الجزائر في هذا المجال، مع تقييم مدى فعالية هذه الآليات في تحقيق الحماية القانونية المنشودة.

الباب الأول: الإطار المفاهيمي للبيئة البحرية و الآليات الوقائية لها.

تحتل مسألة حماية البيئة البحرية حيزاً جوهرياً ضمن الدراسات القانونية الحديثة، إذ أضحت محلاً لاهتمامٍ متزايد على المستويات الوطنية والإقليمية والدولية على حد سواء. [1]و ذلك نظرا للخصوصية التي تتمتع بها البيئة البحرية مقارنةً بسائر النظم الإيكولوجية؛ لكونها ركيزةً أساسية لضمان الاستقرار الحيوي والتوازن الجيوفيزيائي لكوكب الأرض. بيد أنَّ تنامي الاستخدامات الكثيفة للبحار والمحيطات في العصر الراهن، وما صاحبه من طفرة في الأنشطة الملاحية والصناعية، قد أدى إلى تفاقم ظاهرة التلوث البحري، وهو ما يثير هواجس قانونية جدية نظراً لآثاره الارتدادية المدمرة التي تستهدف الموارد الحية وغير الحية، وتلقي بظلالها على الأمن الصحي للبشرية.

ويلاحظ في هذا السياق، أن الكوارث البيئية الكبرى التي شهدتها المسطحات المائية العالمية قد شكلت "نقطة تحول" في الوعي القانوني الدولي، إذ ساهمت في حشد الإرادة السياسية للحكومات نحو ضرورة إيجاد كوابح قانونية مناسبة للتعاون الدولي.

ويمكن القول أن هذا المسار يمثل انتقالا نوعيا من "المقاربة الواقعية" المعتمدة على رصد الأضرار، إلى "المقاربة المعيارية" التي تسعى لتقنين الانشغالات البيئية وصهرها في قالب قواعد قانونية ملزمة[2]، وهو المجهود الذي تمخض عنه إرساء منظومة متكاملة من المعايير والآليات الدولية الرامية إلى صيانة الأوساط البحرية من مصادر التلوث المتعددة.

---

[1] بن صالح محمد الحاج عيسى، الاليات القانونية المقررة لحماية الساحل من التلوث في التشريع الجزائري، رسالة دكتوراه، جامعة الجزائر ،1 كلية الحقوق، سعيد حمدين، 2013-2014، ص 1.

[2] سويلم محمد، القانون الدولي للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص 45 وما بعدها.

وانطلاقاً من هذا الاستحقاق الدولي، وبحكم المركز القانوني للجزائر كدولة ساحلية مشاطئة لحوض البحر الأبيض المتوسط وهو حوض شبه مغلق يتميز بحساسية إيكولوجية[1] مفرطة وبواجهة بحرية تمتد على طول 1622.61كلم[2]، تجد الدولة الجزائرية نفسها أمام تحديات قانونية مضاعفة . ويتضح هذا العبء بالنظر إلى الثقل الطاقوي للجزائر كدولة منتجة للمحروقات، وما يترتب على ذلك من كثافة ملاحية في موانئها، حيث تشكل ناقلات النفط الضخمة والسفن التجارية مصدراً محتملاً لمخاطر التلوث العملياتي والعرضي في المياه الإقليمية[3].

علاوة على ذلك، يبرز التحدي المرتبط بالنشاط الصناعي المكثف على الشريط الساحلي، وما يرافقه من تصريف للنفايات دون معالجة تقنية كافية، فضلاً عن الضغط الديموغرافي في الولايات الساحلية الذي يلقي بأعباء إضافية على النظام البيئي البحري، واستجابةً لهذه المعطيات، عمد المشرع الجزائري إلى إرساء بناء مؤسساتي متخصص، تمثل في إنشاء هيئات فنية ووطنية تُعنى برسم الاستراتيجيات الكفيلة بالحفاظ على سلامة الوسط البحري، وتدعيمها بمنظومة من النصوص القانونية والتنظيمية، ويستشف من هذا التوجه التشريعي تبني "المبدأ الوقائي" [4]كخيار استراتيجي في معالجة المشكلات البيئية، فضلا عن الالتزام الصارم بالاتفاقيات الدولية والإقليمية ذات الصلة، إيماناً بضرورة ملائمة التشريع الوطني مع المعايير الدولية لتعزيز نجاعة الحماية القانونية .

[1] المادة 122 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مونتيغوباي لسنة 1982، التي عرفت البحار المغلقة وشبه المغلقة.

[2] التقرير الوطني حول حالة البيئة والساحل، وزارة البيئة والطاقات المتجددة، الجزائر، سنة 2020.

[3] بوبشير محند أمزيان، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث بالموطئ، مجلة المفكر، جامعة بسكرة، العدد 05، ص 112.

[4] المادة 03 من القانون رقم 03-10.

وبناء على ما سبق، قسمنا الباب الأول إلى فصلين، حيث نتناول الفصل الأول الاطار المفاهيمي للبيئة البحرية و التلوث البحري ، أما الفصل الثاني فقد تطرق إلى الوسائل الوقائية لحماية البيئة البحرية.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للبيئة البحرية والتلوث البحري.

إن الانعطافة التشريعية المعاصرة نحو حماية الأوساط المائية تفرض على الباحث استهلال دراسته بمقاربة مفاهيمية رصينة تتجاوز السرد النظري لتنخرط في عمق الإشكالات القانونية والتقنية المرتبطة بالبيئة البحرية[1]، ويُستشف من القراءة المتأنية للتطور التاريخي لقواعد قانون البحار والقانون الدولي للبيئة، أن مفهوم "البيئة البحرية" لم يعد محصوراً في توصيفه الفيزيائي ككتلة مائية ساكنة، بل أضحى مفهوما معيارياً "مركباً" تتشابك فيه المصالح الاقتصادية للدول مع واجباتها السيادية في صون الموارد الطبيعية، ويمكن القول إن هذا التحديد يمثل "اللبنة الأساسية" التي يقوم عليها صرح المسؤولية القانونية، إذ أن دقة تعريف عناصر البيئة البحرية ومكوناتها هي التي ترسم الحدود الفاصلة لنطاق الحماية، وهي المعيار الجوهري في تقدير "الضرر البيئي" القابل للتعويض أمام القضاء الوطني والدولي[2].

ويلاحظ في هذا السياق، أن البيئة البحرية باعتبارها نظاماً إيكولوجياً منفتحاً وعابراً للحدود تواجه في العصر الراهن ضغوطاً بنيوية غير مسبوقة ناتجة عن التسابق الدولي على استغلال الثروات البحرية .

[1] بن أحمد غياث، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة سيدي بلعباس، 2017-2018، ص 12.

[2] بن صالح محمد الحاج عيسى ، المرجع السابق، ص 15.

ويتضح من التحليل التقني لهذه التهديدات أنها لم تعد تقتصر على "التلوث التقليدي" الناتج عن حوادث السفن الكبرى، بل تجاوزته لتشمل "التلوث العملياتي" المنهجي، والتسربات الكيميائية ذات المصدر البري، فضلاً عن الآثار الارتدادية العميقة للأنشطة الصناعية المقامة على الجرف القاري .

وعليه، فإن الضرورة العلمية تقتضي منا تفكيك هذا الفصل من خلال ثنائية (المفهوم والخطر)؛ فالإلمام بالماهية القانونية للبيئة البحرية وخصائصها الذاتية يعد ممرًا إجبارياً لفهم طبيعة المخاطر التي تهددها، وتقدير جسامة الانتهاكات التي قد تتعرض لها. ولتحقيق هذه الغاية، سنعمد إلى معالجة هذا الفصل وفق هيكلية بحثية معمقة تنقسم إلى المباحث التالية:

المبحث الأول: مفهوم البيئة البحرية.

سنتناول في هذا المبحث كلا من تعريف البيئة البحرية و عناصرها و منافعها ؛ نخصص المطلب الأول منه لسبر أغوار "تعريف البيئة البحرية" وتحليل عناصرها البنيوية في ضوء القواعد القانونية المعاصرة وكذا منافعها، بينما ننتقل في المطلب الثاني لإجراء مقاربة تحليلية لنطاقها و الهيئات المكلفة بحمايتها".

المطلب الأول: تعريف البيئة البحرية وعناصرها و منافعها .

سنتناول في هذا المطلب كل من الجانب الفقهي و العلمي و القانوني لتعريف البيئة البحرية و كذا العناصر المكونة لها بالإضافة إلى منافعها من خلال الفروع التالية.

الفرع الأول: تعريف البيئة البحرية.

نتناول في هذا الفرع كلا من التعريف الفقهي (أولا) و التعريف العلمي(ثانيا) و أخيرا التعريف القانوني (ثالثا).

أولا: التعريف الفقهي.

تُمثل البيئة البحرية ذلك النطاق الطبيعي الذي يستوعب كافة المسطحات المائية ذات الطبيعة الملحية، بما يكتنفه من موارد حيوية وذخائر معدنية، امتداداً إلى القاع البحري وباطن التربة والمجال الساحلي المتاخم.

كما يمكن القول أن ما يمنح هذا الوسط "خصوصية قانونية" [1]هو كونه نظاماً إيكولوجياً يتسم بوحدة التفاعلات البيولوجية والفيزيائية، مما استوجب إفراد قواعد حمائية تتسم بالذاتية والاستقلال عن القواعد العامة لحماية البيئة[2].

ثانيا: التعريف العلمي.

يستشف من التحليل العلمي أن البيئة البحرية تمثل نظاماً طبيعياً مائياً مترابطاً، يمتد ليشمل كافة المسطحات المائية ذات الطبيعة الملحية (البحار والمحيطات)، ولا يتوقف عند حدود الكتلة المائية فحسب، بل يمتد ليشمل القاع وباطن التربة وما ينطويان عليه من عناصر حيوية وغير حيوية[3].

[1] صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة قانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 1983، ص 14.

[2] راجع الصفحة 18 و ما يليها من هذه الأطروحة، حول تفصيل التعريف الفقهي للبيئة البحرية.

[3] عمارة بوقلاوة، حماية البيئة البحرية في القانون الدولي والتشريع الجزائري، مجلة المفكر، جامعة بسكرة، العدد 07 ص 204.

ويلاحظ أن هذا الوسط يتشكل من منظومة معقدة تتفاعل فيها العناصر البيولوجية (من كائنات دقيقة، وثروات سمكية، ونباتات بحرية) مع المكونات الفيزيائية والكيميائية (كدرجة الحرارة، ونسبة الملوحة، وحركة التيارات البحرية، والضغط الهيدروليكي) .

ويمكن القول أن السمة الجوهرية التي تميز هذا النظام هي كونه "نظاماً إيكولوجياً مفتوحاً"؛ حيث يؤدي التفاعل المستمر والديناميكي بين هذه المكونات إلى ضمان الاستقرار الحيوي وتحقيق التوازن البيئي داخل الوسط المائي[1].

ثالثا: التعريف القانوني.

يقضي التحديد القانوني للبيئة البحرية، بوصفها محلاً للحماية التشريعية، الاستناد ابتداءً إلى التوصيف العلمي الدقيق لخصائصها البنيوية؛ إذ يتضح من الناحية القانونية أنه هو ما يترتب عليه آثار قانونية بالغة الأهمية أن مفهوم البيئة البحرية يتجاوز الحيز المائي الصرف ليشمل "المجال الساحلي" المتصل به؛ وذلك نظراً لظاهرة "التأثير المتبادل" بين اليابسة والبحر ويثير هذا الطرح ضرورة تبني المقاربة الشمولية في التشريعات البيئية، نظراً للارتباط العضوي في تبادل المواد العضوية والرواسب، وكذا انتقال العناصر الملوثة بين الوسطين البري والبحري.

علاوة على ذلك، تبرز القيمة العلمية لهذا الوسط في دوره المحوري كمُنظم كوني للمناخ، وقدرته الفائقة على استيعاب غاز ثاني أكسيد الكربون، مما يجعله صمام أمان للتنوع البيولوجي العالمي .

[1] عيسى مامي، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية في القانون الدولي والتشريع الجزائري، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة وهران 1، 2016-2017، ص 38.

وبناءً عليه، فإن حماية البيئة البحرية قانوناً ليست مجرد صيانة لمورد طبيعي، بل هي حماية لوظائف حيوية كونية تضمن استمرارية الحياة بمفهومها الشامل[1].

الفرع الثاني: العناصر المكونة للبيئة البحرية.

تُعد البيئة البحرية نظاماً حيوياً متكاملاً وشديد التعقيد، وهي لا تقتصر فقط على كونها مساحة مائية، بل هي وسط تفاعلي يجمع بين الخصائص الفيزيائية والكيميائية وبين الكائنات الحية. بناءً على ما تفضلت بذكره، يمكننا تلخيص وتوضيح عناصر البيئة البحرية على النحو التالي:

أولا: المياه البحرية.

المياه هي "العمود الفقري" لهذا النظام، وتتميز بخصائص تجعلها صالحة لاحتضان الحياة.

1- التركيب الكيميائي: تحتوي على نسبة عالية من الأملاح والغازات الذائبة، وعلى رأسها الأكسجين (الضروري للتنفس) وثاني أكسيد الكربون (الضروري لعملية البناء الضوئي للنباتات).

2- الخصائص الفيزيائية: تتميز بقدرتها على نفاذ الأشعة الشمسية، وهو أمر حيوي لنمو النباتات في الأعماق الضحلة، كما تعمل كتلة المياه الضخمة كمُنظم حراري يحافظ على استقرار درجات الحرارة مقارنة باليابسة .

ثانيا: النباتات البحرية .

تمثل النباتات قاعدة الهرم الغذائي، وتنقسم بشكل أساسي إلى:

1- الطحالب والأعشاب البحرية: تنمو على الصخور أو في القاع، وتوفر مأوى للعديد من الكائنات.

[1] DAKOURI Jean-claude, Droit des transports maritimes, L'Harmattan, PARIS, 2011,p99.

2- العوالق النباتية: هي المحرك الحقيقي للحياة البحرية، حيث تمثل 99% من الغطاء النباتي البحري. تقوم هذه الكائنات الدقيقة بتحويل الطاقة الشمسية إلى غذاء، وتنتج كميات هائلة من الأكسجين[1].

ثالثا: الحيوانات البحرية.

تتنوع هذه الكائنات بشكل مذهل لتشمل:

1- الكائنات الدقيقة: وحيدة الخلية التي لا تُرى بالعين المجردة.

2- الأسماك والثدييات البحرية: مثل الحيتان والدلافين، والتي تمثل مصدراً رئيسياً للبروتين للإنسان تمتد هذه الكائنات من السطح وصولاً إلى أعماق المحيطات، حيث يتكيف كل نوع مع الضغط والحرارة في منطقته .

الفرع الثالث: منافع البيئة البحرية.

تغطي المسطحات المائية ما يناهز ثلثي مساحة الكوكب، مما يجعلها المستودع الاستراتيجي الأكبر للثروات الحية والمعدنية، ويُستشف من التحليل النسقي للبيئة البحرية أنها لم تعد مجرد فضاء جغرافي، بل هي ركيزة حيوية تضمن الاستدامة المستقبلية للبشرية، وتتشابك فيها المصالح الاقتصادية للدول بشكل مباشر وغير مباشر، لا سيما في قطاعي الصيد والسياحة.

وإدراكاً للطبيعة المفتوحة للبحار، تبرز الأهمية الجيوسياسية والبيئية في هذا الاتصال الطبيعي الحر، الذي يجعل من أي تأثير في جزء منها يمتد ليشمل المنظومة الكونية برمتها، فهي تلعب دوراً

[1] عادل مشعل، حماية البيئة البحرية في القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004، ص 12.

محورياً في ضبط التوازن المناخي، وتوليد الأمطار، فضلاً عن كونها "رئة الكوكب" التي تمتص فائض غاز ثاني أكسيد الكربون[1] ويمكننا حصر هذه المنافع ضمن محورين أساسيين:

أولا: المنافع الاقتصادية للبيئة البحرية.

تُعد البحار الوسط الطبيعي الحاضن للثروات البيولوجية والمعدنية، وهي قيمة اقتصادية تستوجب قانوناً وواقعاً الحماية والصون. وتتجلى هذه الأهمية في:

1-الأمن الغذائي: تبرز البحار كمورد رئيسي للبروتين الحيواني، مصداقاً لقوله تعالى: ﴿وهُوَ الَّذي سَخَّرَ البَحرَ لِتَأكُلوا مِنهُ لَحمًا طَرِيًّا﴾[2].

2- الطاقة والسيادة الاقتصادية: يلاحظ أن الجرف القاري للدول الساحلية بات يشكل قاطرة للتنمية بفضل المخزونات الهائلة من النفط والغاز، بالإضافة إلى التوجه الحديث نحو استغلال الطاقة الهوائية كبديل صديق للبيئة[3] .

3- تحلية المياه: في ظل الشح المتزايد للمياه العذبة على اليابسة، أصبحت التقنيات البحرية هي الملاذ الاستراتيجي لتأمين الاحتياجات المائية للزراعة والشرب [4].

ثانيا : المنافع الخدماتية والوظيفية.

تتجاوز القيمة البحرية الجوانب المادية لتشمل أدواراً وظيفية لا غنى عنها:

[1] محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، ط1، مكتبة السنة، عمان، 2005، ص 24.
[2] سورة النحل ، الآية 14.
[3] إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 2012، ص 154.
[4] محمد المجدوب، القانون الدولي العام، الطبعة 6، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2007، ص 210.

1- الملاحة الدولية: يُعتبر البحر الشريان الرئيسي للتجارة العالمية؛ كونه يمثل طريقاً اقتصادياً قليل التكاليف، قادراً على استيعاب الحمولات الضخمة التي تعجز عنها وسائل النقل البري أو الجوي[1].

2- البعد الترفيهي والرياضي: تشكل البيئة البحرية فضاءً سياحياً ورياضياً حيوياً، مما يعزز من ضرورة الحفاظ على جودتها البيئية لضمان استدامة النشاط السياحي.

المطلب الثاني: نطاق البيئة البحرية و الهيئات المكلفة بحمايتها.

تُعد البيئة البحرية الركيزة الأساسية لاستدامة الحياة على كوكب الأرض، فهي ليست مجرد حيز جغرافي مائي، بل هي نظام حيوي متكامل يتسم بخصائص فريدة تمنحه قيمة وجودية واقتصادية وقانونية استثنائية. إن البحث في المبررات الموضوعية لتقرير الحماية القانونية لهذا النظام يستلزم بالضرورة الإحاطة بجوانبها المتعددة؛ بدءاً من استعراض نطاقها ، وصولاً إلى تحديد الهيئات المكلفة بحمايتها.

وعليه، ومن أجل الإحاطة الشاملة بهذا المطلب، سنقوم بتقسيمه إلى فرعين رئيسيين نخصص الفرع الأول لتسليط الضوء على نطاق البيئة البحرية وما تفرضه من تقسيمات جغرافية وقانونية تساهم في تحديد نطاق الحماية والاستغلال أهمية البيئة البحرية من منظورها الحيوي والاجتماعي والاقتصادي، بينما نتناول في الفرع الثاني الهيئات المكلفة بحمايتها.

[1] صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 45.

الفرع الأول: نطاق البيئة البحرية.

يلاحظ أن الفقه المستقر في القانون الدولي العام يضع معيار "الاتصال الطبيعي الحر" [1]كشرط أساسي لتعريف البحار والمحيطات؛ إذ تُعرف بوصفها مجموع الإزاحات المائية المالحة المترابطة التي تشكل وحدة هيدرولوجية عالمية .

ويتضح أن هذا المعيار هو الذي يرسم الحدود الفاصلة بين البيئة البحرية وبين المياه الداخلية العذبة كالأنهار والبحيرات[2]؛ فبالرغم من خضوع الأخيرة لمنظومة حماية قانونية، إلا أنها تخرج عن النطاق الضيق لمفهوم "البيئة البحرية" الخاضع لقانون البحار.

ويثير هذا الطرح إشكالية المركز القانوني لبعض المسطحات المائية المغلقة التي تفتقر لشرط الاتصال الحر بالمحيطات[3]، كما هو الشأن بالنسبة لبحر قزوين أو البحر الميت؛ إذ تخرج هذه المسطحات من الناحية الفنية عن المفهوم التقليدي للبحار، مما يفرض لها نظاماً قانونياً خاصاً يرتبط بطبيعتها الجغرافية .

أما على الصعيد الدولي، فقد اعتمدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 مقاربةً شمولية وسعت من خلالها مفهوم الحماية؛ إذ لم تكتفِ بالتعريف الساكن، بل ربطت المفهوم بالالتزام الإيجابي بمنع التلوث وصون الموارد الطبيعية بكافة صورها، فارضةً على الدول الأعضاء واجبا سياديا وقانونيا باتخاذ كافة التدابير الكفيلة بمجابهة الأخطار المحدقة بالنظام الإيكولوجي البحري.

---

[1]علي إبراهيم، القانون الدولي العام – الحقوق والالتزامات الدولية في زمن السلم، دار النهضة العربية، القاهرة 1997، ص 412.

[2]حامد سلطان، القانون الدولي العام في وقت السلم، دار النهضة العربية، القاهرة، 1976، ص 385.

[3]يحيى الشيمي، النظام القانوني للبحار والمحيطات والبحار المغلقة، دار الفكر العربي، القاهرة، 1990، ص 76.

وفي إطار التشريع الوطني، تجسد اهتمام المشرع الجزائري بحماية هذا الوسط عبر ترسانة قانونية رصينة، يتصدرها القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة والذي وضع المبادئ التوجيهية لحماية الأوساط البيئية [1].

وما يستشف من التوجه التشريعي الجزائري اللجوء نحو التخصص؛ حيث تم تعزيز القواعد العامة بنصوص قانونية "خاصة" و"قطاعية" تُعنى بحماية الساحل وتدبير المناطق البحرية ومكافحة التلوث بكافة صوره، مما يعكس وعياً تشريعياً بجسامة التحديات التي تواجه الواجهة البحرية الجزائرية.

يقتضي التحديد الدقيق لنطاق البيئة البحرية تجاوز النظرة الجغرافية التقليدية نحو مقاربة قانونية شمولية؛ إذ يُستشف من استقراء أحكام القانون الدولي للبيئة أنها لم تعد تفرق بين الوسط المائي ككتلة سائلة وبين الوسط القاعي كركيزة صلبة. ويلاحظ من خلال التحليل أن هذا النطاق يتسم بـ "الصفة المركبة"، فهو يمتد ليشمل المياه البحرية بكافة تصنيفاتها القانونية، وما يعلوها من فضاء جوي، وما يستقر تحتها من تربة وقاع وموارد حية وغير حية.

وتبرز أهمية هذا التحديد في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982[2]، حيث يمكن القول إن المشرع الدولي قد أرسى نظاماً قانونياً يربط بين نطاق الحماية وبين السيادة الوطنية. فبينما تخضع البيئة البحرية في المياه الداخلية والبحر الإقليمي للسيادة الكاملة للدولة الساحلية، نجد أن

[1] القانون رقم 03-10.

[2] المادة 192 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

هذا النطاق يتسع وظيفياً في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري ليمارس فيه الباحث حقوقاً سيادية لغرض الاستكشاف والاستغلال والحماية البيئية[1].

وعليه، فإن نطاق البيئة البحرية من منظور أكاديمي رصين لا يتحدد فقط بالحدود المساحية، بل يمتد ليشمل "المنطقة" (قاع البحار والمحيطات خارج حدود الولاية الوطنية) باعتبارها إرثاً مشتركاً للإنسانية، وهذا ما يدفعنا إلى القول بأن البيئة البحرية وحدة عضوية تفرض على الدول التزامات تضامنية تتجاوز حدود الخرائط السياسية لضمان استدامة الأنظمة الإيكولوجية البحرية و سوف نتعرض الى كل منطقة من المناطق المكونة للبيئة البحرية بطريقة مفصلة كالتالي:

أولا: المياه الداخلية.

تُصنف المياه الداخلية (Internal Waters) أو ما يُصطلح عليه أحياناً بالمياه الوطنية باعتبارها ذلك النطاق المائي الواقع بأكمله ضمن البيئة البرية للدولة. ويُستشف من الممارسة الدولية وما كرسته المادة الثامنة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، أن هذا الحيز يشمل الموانئ، المراسي، الخلجان والمضايق الوطنية، وكذا البحيرات والقنوات التي تنحسر خلف "خط الأساس" (Baseline) المواجه للبر.

وعليه، يمكن القول إن المياه الداخلية تخضع لنظام قانوني يتماشى تماماً مع النظام المطبق على الإقليم البري؛ إذ تملك الدولة عليها سيادة مطلقة ومنفردة، لا تقبل التجزئة أو المشاركة من قبل أي سلطة أو هيئة أجنبية، ولا يرد عليها أي قيد دولي إلا في استثناءات ضيقة جداً.

[1] BOUDING Nathalie, La piraterie maritime moderne, Mémoire Master II Professionnel Droit Maritime et des Transports, Université Paul Cézanne III, Aix-Marseille, France, 2008–2009.P 17.

ثانيا: المياه الإقليمية.

يُقصد بالمياه الإقليمية (Territorial Sea) ذلك الحزام البحري المتاخم مباشرة للساحل الوطني والذي يمثل امتداداً جغرافياً وقانونياً لسيادة الدولة البحرية، بحيث تُمارس عليه الدولة سلطاتها وصلاحياتها بذات الكيفية التي تُبسط بها سيادتها على إقليمها البري.[1]

وفي محاولة لضبط التوازن بين المصالح الوطنية للدول الساحلية وحرية الملاحة، نصت المادة (3) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أن "لكل دولة الحق في تحديد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلاً بحرياً"، تُقاس انطلاقاً من خطوط الأساس المعتمدة وفقاً للمعايير الدولية التي أقرّتها الاتفاقية.

وعليه يستنتج من ذلك أنه تم الاعتراف الدولي بحق السيادة على البحر الإقليمي تلازماً حتمياً بين "الحق" و"الواجب"؛ فبقدر ما تملك الدولة من صلاحيات في استغلال ثرواتها الطبيعية والحفاظ عليها، فإنها تلتزم بوضع الأطر التنظيمية والتدابير الوقائية الكفيلة بمنع التلوث البحري، وذلك في ضوء ما تمليه المعاهدات والاتفاقيات الدولية النافذة في هذا الشأن.[2]

ثالثا: المنطقة المجاورة.

تُعد المنطقة المتاخمة حيزاً بحرياً ذا طبيعة قانونية متميزة، حيث استقرت أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على منح الدولة الساحلية اختصاصات وظيفية محددة في هذه

[1] ICC International Maritime Bureau, Annual Report on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships (1 January–31 December 2013), London: January 2014.
[2] PEANO David, La sécurité et la sûreté maritain, Diplôme d'études supérieures en droit maritime et des transports, Université de Droit d'Aix-Marseille.P34.

المنطقة الملاصقة لبحرها الإقليمي. ويُستشف من التحليل القانوني لهذه المادة أن ولاية الدولة هنا ليست سيادة كاملة، بل هي سلطة وقائية وعقابية تهدف إلى:

-فرض الرقابة اللازمة لمنع أي انتهاك للتشريعات الوطنية المتعلقة بالجمارك، الضرائب، الهجرة أو النظم الصحية داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي.

-ملاحقة وزجر المخالفات التي قد تقع ضد القوانين والأنظمة سالفة الذكر حال ارتكابها داخل النطاق البري أو البحري الخاضع لسيادتها.

وما يلاحظ أن الاتفاقية وضعت سقفاً جغرافياً صارماً لهذا النطاق؛ إذ لا يجوز أن يمتد عرض المنطقة المتاحة إلى ما يتجاوز 24 ميلاً بحرياً مقاسة من خطوط الأساس التي يُقاس منها عرض البحر الإقليمي.

ونظراً لارتباط سلامة هذا النطاق بسلامة الإقليم الوطني، يثير الطرح القانوني هنا حق الدولة الأصيل في سن القواعد الإجرائية والوقائية اللازمة لحماية البيئة البحرية في هذا الحيز، تماشياً مع الالتزامات الدولية العامة المقررة لحماية الوسط المائي من مخاطر التلوث.[1]

رابعا: المنطقة الاقتصادية الخالصة.

تمثل المنطقة الاقتصادية الخالصة (EEZ) أحد أهم الابتكارات القانونية التي استحدثتها اتفاقية 1982، فهي منطقة تقع وراء البحر الإقليمي وملاصقة له، تخضع لنظام قانوني "متميز" يوازن بين حقوق الدولة الساحلية ومصالح الدول الأخرى.

[1] PEANO David, op.cit.p69.

ووفقاً لمنطوق المادة (56) من الاتفاقية، تتمتع الدولة الساحلية في هذا النطاق بـ حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية، الحية منها وغير الحية، وإدارتها والحفاظ عليها. ويتضح من استقراء المادة (57) أن المشرع الدولي وضع حداً أقصى لامتداد هذه المنطقة لا يتجاوز 200 ميل بحري من خطوط الأساس.

خامسا: الجرف القاري .

يعكس مفهوم الجرف القاري الامتداد الطبيعي لليابسة تحت مياه البحار؛ حيث حددت المادة (76) من اتفاقية 1982 ماهيته باعتباره يشمل قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء البحر الإقليمي طوال الامتداد الطبيعي لإقليم الدولة الساحلية حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري في حال لم يمتد الطرف الخارجي لتلك المسافة.

وفي الحالات التي يتجاوز فيها الجرف القاري هذا المدى، وضعت الاتفاقية ضوابط معقدة تمنع تجاوزه لـ 350 ميلاً بحرياً من خطوط الأساس، وطبقاً للمادة (77.

تمارس الدولة الساحلية على جرفها القاري حقوقاً سيادية قاصرة لأغراض الاستكشاف واستغلال الموارد الطبيعية (كالمعادن والهيدروكربونات). ويستوجب هذا الوضع القانوني على الدولة الساحلية اتخاذ كافة الاحتياطات الاستباقية والتشريعية للحيلولة دون وقوع تلوث بيئي ناجم عن عمليات التنقيب أو الاستغلال في هذه المنطقة الحساسة.[1]

[1] مجد هامل، إبرام الصفقات العمومية على ضوء المرسوم الرئاسي 15-247 إضفاء للمرونة أم تعزيز للرقابة، مداخلة ألقيت بمناسبة الملتقى الدولي للصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام في ظل المرسوم الرئاسي 15-247 بتاريخ 18 و19 أكتوبر 2016، جامعة المسيلة، كلية الحقوق والعلوم السياسية.

سادسا: أعالي البحار .

تمثل أعالي البحار تلك المساحات المائية التي تخرج عن نطاق السيادة أو الولاية الوطنية لأي دولة، إذ عرفتها المادة (86) من اتفاقية 1982 بأنها كافة أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية أو الاجنبية.

ويقوم النظام القانوني لأعالي البحار على مبدأ "الحرية"؛ حيث قررت المادة (87) أنها مفتوحة لجميع الدول (ساحلية كانت أم حبيسة)، مع ممارسة هذه الحرية وفقاً للضوابط الدولية، إلا أن ما يثير الاهتمام في الدراسات البيئية هو أن الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية يمتد ليشمل أعالي البحار بلا استثناء.

فالقانون الدولي لا يفرق في وجوب حماية الوسط المائي بين المناطق الخاضعة للسيادة وتلك الخارجة عنها. وهذا يعني أن الالتزام البيئي يتسم بالشمولية والمحلية في آن واحد، ليبدأ من سطح البحر والمجال الجوي الذي يعلوه، وصولاً إلى عمود الماء والقاع وما تحت القاع، لضمان حماية كافة عناصر النظام البيئي البحري وما يلحق به من أحياء.

الفرع الثاني : الهيئات المكلفة بحماية البيئة البحرية.

تواجه الجزائر تحديات بيئية جسيمة جراء التلوث الذي يهدد سواحلها الطويلة، خاصة مع التدفق اليومي لمئات البواخر المحملة بالمواد النفطية وما يسببه النشاط المكثف في الموانئ، فضلا عن المخاطر الناتجة عن تصريف المياه المستعملة مباشرة في البحر، وأمام هذا الوضع لم تقف الدولة مكتوفة الأيدي بل سارعت إلى إرساء منظومة مؤسساتية متخصصة في حماية البيئة البحرية، حيث تم إنشاء عدة هيئات تتوزع مهامها بين الصعيد المركزي والمحلي لضمان رقابة شاملة وفعالة، وتعمل هذه

المؤسسات جميعا تحت الإشراف المباشر لوزارة تهيئة الإقليم والبيئة، والتي تتولى رسم السياسات العامة وتنسيق الجهود بين مختلف القطاعات للحد من تدهور النظم البيئية البحرية، ويأتي هذا الهيكل التنظيمي ليعكس التزام الجزائر بالاتفاقيات الدولية وتكريس القوانين الوطنية الرامية إلى الحفاظ على الثروات البحرية وتأمين الساحل من المخاطر الكيميائية والعضوية، مما يجعل من هذه الهيئات المركزية والمحلية الركيزة الأساسية في إستراتيجية الدفاع عن البيئة البحرية واستدامتها للأجيال القادمة.

أولا: الهيئات المركزية.

تعد وزارة تهيئة الاقليم والبيئة الهيئة المركزية القائدة للعمل البيئي في الجزائر، حيث مرت هذه الهيئة بمسار تاريخي فريد بدأ بإنشاء المجلس الوطني للبيئة سنة 1974، ثم تلا ذلك توزيع الاختصاصات البيئية بين عدة قطاعات وزارية مثل الغابات والري والداخلية والبحث العلمي والتربية على مدار الثمانينات وبداية التسعينات، حتى تم ارساء كتابة الدولة المكلفة بالبيئة في عام 1996 ومنذ عام 2001 اصبحت الوزارة هي السلطة الوصية التي تتربع على رأس الهيكل الاداري المنظم للبيئة، حيث تمارس رقابة سلمية على المديريات الولائية لضمان تطبيق التشريع البيئي وتحقيق التوازن بين الخصوصيات الجغرافية لكل منطقة والقضايا البيئية الوطنية، ويضطلع وزير تهيئة الاقليم والبيئة بمهام وصلاحيات واسعة في هذا الميدان، لاسيما في مجال حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من

كافة الأخطار والأضرار التي قد تلحق بها، مع تحديد الطرق الكفيلة بمواجهة هذه التهديدات وضمان استدامة الموارد الساحلية.[1]

تتولى المديريات الولائية مراقبة المنشآت الصناعية المحاذية للسواحل والتأكد من مدى التزامها بالمعايير البيئية المفروضة قانونا، كما تلعب الوزارة دورا محوريا في التنسيق بين مختلف الهيئات لضمان الاستجابة السريعة في حالات التلوث البحري الكبرى، وذلك عبر وضع خطط طوارئ وطنية تشارك فيها كافة القوى الفاعلة من حرس الشواطئ ومصالح الحماية المدنية، بالإضافة إلى ذلك تسهر الهيئة المركزية على إعداد التقارير الدورية حول حالة الساحل ورفعها إلى الجهات العليا لاتخاذ القرارات السيادية اللازمة، مما يجعل من المنظومة الإدارية والبيئية في الجزائر هيكلا متكاملا يسعى ليس فقط إلى معالجة الأضرار الحالية بل إلى استباق المخاطر المستقبلية من خلال التشريع والرقابة و الحسيس المستمر بضرورة حماية المجال البحري.

تتمحور المهام الأساسية لوزارة تهيئة الإقليم والبيئة حول المبادرة بوضع القواعد والتدابير الكفيلة بحماية البيئة البحرية والوقاية من كافة أشكال التلوث، وذلك بهدف الحد من تدهور الأنظمة البيئية ومنع الإضرار بالصحة العمومية جراء ما يُلقى في البحر من مخلفات ونفايات بمختلف أصنافها، كما تلتزم الوزارة بتقديم المقترحات التشريعية التي تضمن حماية الموارد الطبيعية والبيولوجية والعمل على تنميتها واستدامتها، فضلاً عن دورها الرقابي في السهر على مطابقة المنشآت المصنفة للنصوص القانونية والتنظيمية والمساهمة في ضبط المدونات الخاصة بالمواد الخطرة.

[1] فردوم أونوها، القرصنة والأمن البحري في خليج غينيا: نيجيريا نموذجا، ترجمة الحاج ولد إبراهيم، مركز الجزيرة للدراسات، قطر، 13 ماي 2012، ص 7.

وإلى جانب هذا الدور المحوري نجد تكامل مؤسساتي مع وزارات أخرى تتقاطع مهامها مع حماية الوسط البحري، حيث تضطلع وزارة الصحة والسكان بمسؤولية حماية السكان من الأمراض المتنقلة عبر المياه، بينما تركز وزارة السياحة على صيانة الوسط الطبيعي وحماية المواقع السياحية من التدهور، وفي الجانب العلمي تبرز وزارة التعليم العالي والبحث العلمي من خلال مراكزها البحثية التي تولي اهتماماً خاصاً بالدراسات البحرية والمناطق الساحلية، وتكتمل هذه المنظومة بالدور الميداني للمحافظة الوطنية للساحل التي تُعنى بحماية الواجهة البحرية الجزائرية التي تشهد كثافة سكانية ونشاطاً مكثفاً، مما يستدعي تنسيق دائما لضمان سلامة المجال البحري.[1]

تتميز بلادنا بواجهة بحرية شاسعة تشهد كثافة سكانية معتبرة، وتتركز فيها جل المناطق الصناعية ، مما أدى إلى تشويه الشواطئ وتجفيف المناطق الرطبة بسبب تصريف المياه والمخلفات الصناعية مباشرة في البحر، وقد تسبب هذا الوضع في تدهور مواقع ذات قيمة ايكولوجية عالية خاصة في مناطق عنابة وبجاية، ونتيجة لهذه المعطيات برزت الضرورة لإنشاء هيئة إدارية مركزية تعنى بحماية الساحل وتثمينه وهي المحافظة الوطنية للساحل، التي أنشئت بموجب القانون رقم 02-02 كإصدار تشريعي متخصص، وتعتبر هذه المحافظة هيئة عمومية تسهر على تنفيذ السياسة الوطنية لحماية الساحل والمنطقة الشاطئية وتثمينها، كما تتولى مهمة إعداد جرد شامل وواف للمناطق الساحلية سواء فيما يخص المستوطنات البشرية أو الفضاءات الطبيعية، وذلك لضمان تسيير عقلاني

[1] محمد أحمد، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري". المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث، 2013، ص 23.

ومستدام لهذه الموارد الحيوية، وتتجسد اختصاصات هذه الهيئة في مجموعة من النقاط المحورية التي تهدف إلى وقف التدهور البيئي وضمان التوازن بين التنمية الاقتصادية وحماية النظم البحرية.[1]

تتمثل اختصاصات المحافظة الوطنية للساحل في القيام بعمليات جرد دقيقة للمناطق الساحلية حيث تهدف إلى إعداد برنامج إعلامي شامل يسمح بمتابعة تطور الساحل بصفة مستمرة، مع الالتزام بإعداد تقرير دوري عن وضعيته ينشر كل سنتين لاطلاع الجهات المعنية والجمهور على المستجدات البيئية، كما تضطلع الهيئة بمهمة إجراء تحاليل دورية لمياه الاستحمام وإعلام المستعملين بنتائجها بصفة دائمة ودورية وفقا لما نصت عليه المادة 27 من القانون 02-02[2]، ويمتد دورها ليشمل تصنيف الكثبان الرملية كمناطق مهددة مما يسمح بإقرار منع الدخول إليها لحمايتها من الاندثار بالإضافة الى تصنيف التربة الهشة المهددة بالانجرار في المناطق الشاطئية كمناطق مهددة بناء على المادة 30 من نفس القانون، ومن الناحية التنظيمية تقوم المحافظة بإعداد مخططات لتهيئة وتسيير المناطق المجاورة للبحر والساحل لضمان حمايتها، كما سخر المشرع عدة أدوات للتدخل الميداني مثل إنشاء مجلس للتنسيق الشاطئي في المناطق الساحلية المعرضة للخطر لضمان تضافر الجهود وحماية النظم البيئية الحساسة.

تكتمل المنظومة المالية والرقابية بحماية الساحل عبر إنشاء صندوق خاص لتمويل التدابير المتخذة لحماية المناطق الساحلية، مع وضع تدابير تحفيزية اقتصادية وضريبية لتشجيع استخدام التكنولوجيا غير الملوثة، مما يمنح المحافظة دورا مزدوجا يجمع بين التسيير عن بعد بوضع السياسات

[1] عطية خالد وليد، الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية في القانون الدولي و التشريع الجزائري، أطروحة دكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2018-2019، ص 22.

[2] المادة 27 من القانون 02-02 ، المؤرخ في 05-02-2002 المتعلق بحماية الساحل و تنميته، ج ر ع 10.

وبين المراقبة الميدانية المباشرة لكل خطر يهدد البيئة البحرية، والى جانبها يبرز المرصد الوطني للبيئة والتنمية المستدامة كمؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري تتمتع بالاستقلال المالي[1]، حيث يكلف بوضع شبكات الرصد وقياس التلوث وحراسة الأوساط الطبيعية، بالإضافة إلى جمع المعلومات البيئية ومعالجتها وتوزيعها لدى المؤسسات الوطنية والهيئات المتخصصة، كما يساهم المعهد العالي البحري ببوسماعيل في هذا الجهد من خلال تكوين إطارات متخصصة في ضبط الموانئ وإعداد دراسات في علم البحار والتلوث البحري، وتدعم هذه الجهود العلمية بواسطة المعهد الوطني لعلوم البحر وتهيئة الساحل الذي يضم كفاءات رفيعة المستوى تقوم بدراسات متقدمة في المجال البحري لاسيما ما يتعلق بمكافحة التلوث، مما يجعل من هذه المؤسسات والمعاهد البحثية الركيزة المعرفية والتقنية لضمان حماية فعالة ومستدامة للبيئة البحرية الجزائرية.[2]

ثانيا: الهيئات المحلية.

تمثل الصعوبات المرتبطة بمسائلة الأشخاص المعنوية احد اكبر التحديات التي تقوض فعالية الحماية الجنائية للبيئة البحرية، حيث أن جوهر المشكلة في مواجهة الإجرام البيئي لا يقتصر على الأشخاص الطبيعيين بل يمتد للأشخاص المعنوية التي تسعى منظمات الأعمال من خلالها لتوسيع نشاطاتها على حساب سلامة البيئة البحرية عبر التخلص من النفايات الصناعية في البحار، وما يزيد الأمر تعقيدا هو تلاشي الإحساس بالمسؤولية والضرر عندما يتعلق الأمر بهذه الكيانات الاعتبارية

[1] أسس المرصد الوطني للبيئة و التنمية المستدانة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 02-115 المؤرخ في 03-01-2002 ، ج ر ع 22.

[2] حنان نايف ملاعب، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة البحرية من التلوث، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، الطبعة الأولى، 2011، ص 11.

وفي هذا السياق تلعب الهيئات المحلية دورا أساسيا في تنفيذ القواعد البيئية، حيث تطور دور الولاية في التشريع الجزائري من غياب الاهتمام في القانون 69-38 الى منحها صلاحيات واسعة في قانون الولاية 90-09، لاسيما المادة 66 منه، مما أدى لاستحداث مفتشية البيئة على مستوى كل ولاية وبناء عليه أصبح الوالي يضطلع بتنفيذ سياسة الدولة في حماية البيئة وتلقي صلاحيات تسليم رخص استغلال المنشآت المصنفة وتوقيف سيرها في حال تسببها في إخطار بيئية، فضلا عن دوره في مجال تسيير النفايات ومنح رخص انجاز منشآت معالجة النفايات المنزلية، كما نص قانون الولاية على تولي الوالي مهام انجاز أشغال التهيئة والتطهير وتنقية مجاري المياه وحماية الموارد المائية لضمان صحة المواطنين وتفادي الإمراض المتنقلة عبر المياه.[1]

كما تعتبر البلدية المؤسسة الرئيسية في تطبيق تدبير حماية البيئة وبما أن البلدية هي الهيكل المحلي الأساسي للتنظيم اللامركزي فانه يقع عليها مهمة إنجاح كل سياسة وطنية في مجال البيئة وباستقراء أحكام قانون البلدية لسنة 2011[2] نص المشرع على مجموعة من الاختصاصات تتعلق بدور البلدية في حماية البيئة والمحافظة عليها من بينها مكافحة التلوث بجميع أنواعه وحماية البيئة بكل الوسائل المعدة لذلك[3]، وتوسيع وصيانة المساحات الخضراء وتحسين إطار الحياة، والمحافظة

[1] مجد هامل، حماية البيئة البحرية في ظل القانون الدولي والاتفاقيات الدولية، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر 2011، ص 44.

[2] القانون رقم 11-10 المؤرخ في 20 رجب عام 1432 الموافق لـ 22 جوان سنة 2011، المتعلق بالبلدية، ج ر ع 37.

[3] أليسوند كبلار وفلاديمير بارانوفسكي والدوناي، ترجمة عمر الأيوبي وحسن وأمين الأيوبي، التعاون الأمني الإقليمي في منطقة الاتحاد السوفييتي السابق، في: التسلح ونزع السلاح والأمن الدولي، مركز الدراسات العربية، بيروت، الطبعة الأولى، نوفمبر 2007،ص 13.

على النظام العام وسلامة الأشخاص والأملاك، والمحافظة على حسن النظام في جميع الأماكن العمومية التي يجري فيها تجمع الأشخاص، كما أن البلدية مكلفة بتنظيف المدن والتخلص من الفضلات البشرية التي يؤدي وصولها بطريقة مباشرة او غير مباشرة الى تلويث البيئة البحرية، وتقوم أيضا في إطار إقليمها بإنشاء مساحات خضراء تعد مأمن من التلوث البيئي، كما للبلدية دور أساسي في مراقبة المياه الصالحة للشرب ولها سلطة غلق المنشآت المنافية للمقاييس العلمية[1]، لكن نشير أن المشاكل البيئية تختلف من بلدية لأخرى فالبلدية الواقعة في الجنوب ليست مشاكلها البيئية مثل البلدية الساحلية.

ثالثا: دور الجمعيات في حماية البيئة البحرية.

تتجسد أهمية الوعي البيئي في كونه الركيزة الأساسية لحماية المحيط، إذ لا تكفي النصوص التشريعية والقانونية وحدها لتحقيق هذا الغرض بمعزل عن المشاركة الفعالة، ومن هذا المنطلق، يعد الحق في المشاركة والانتماء الحر للجمعيات مظهرا من مظاهر تعزيز المبادئ الديمقراطية، وهو ما أكدته المادة 20 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان لعام 1948[2] التي كفلت لكل شخص الحق في حرية الاشتراك في الاجتماعات والجمعيات السلمية.

[1] بلغازي نور الدين، "الالتزامات الأصلية المقررة للناقل في عقد النقل البحري للمسافرين"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس، 2017، ص 25.

[2] الإعلان العالمي لحقوق الإنسان، المعتمد بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 217 ألف (د-3) المؤرخ في 10 ديسمبر 1948.

إلا أن التكريس الصريح لهذا الحق في الجزائر لم يتحقق إلا بصدور القانون رقم 90-31 الملغى المتعلق بالجمعيات، الذي جعل من الحركة الجمعوية حلقة وصل ومنبراً للوساطة بين الإدارة والمواطن.[1]

يعد القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة من أهم القوانين التي كرست دور الجمعيات البيئية، حيث نص صراحة على حقها في إبداء الرأي والمشاركة في كافة الأنشطة المتعلقة بحماية البيئة وتحسين الإطار المعيشي، كما منحت المادة 36 من هذا القانون للجمعيات الحق في رفع الدعاوى القضائية أمام الجهات المختصة عن كل مساس بالبيئة، حتى في الحالات التي لا تخص الأشخاص المنتسبين لها بانتظام.

المبحث الثاني: ماهية التلوث البحري.

تشكل البيئة البحرية اليوم مسرحاً لتجاذبات حادة بين مقتضيات التنمية الاقتصادية المتسارعة وبين ضرورة الحفاظ على التوازن الإيكولوجي للمحيطات؛ إذ يلاحظ من خلال الاستقراء التقني والميداني أن المخاطر التي تتهدد الوسط المائي لم تعد مجرد حوادث عارضة، بل أضحت "محدقات هيكلية" تستوجب إعادة النظر في آليات الحماية القانونية القائمة. ويُستشف من التحليل المعمق للواقع الدولي أن التلوث البحري لم يعد ظاهرة فيزيائية فحسب، بل صار إشكالية قانونية معقدة تتداخل فيها قواعد المسؤولية المدنية مع الالتزامات الدولية العابرة للحدود[2].

---

[1] القانون رقم 90-31 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1411 الموافق لـ 4 ديسمبر سنة 1990، المتعلق بالجمعيات، الملغى بموجب المادة 74 من القانون رقم 12-06 المؤرخ في 12 جانفي 2012، ج ر ع 53.

[2] محمد فاروق عبد الحميد كامل، "تهريب المخدرات تقنيات المكافحة والتعاون الدولي في تنفيذها"، الفكر الشرطي، العدد 12، 2003، ص 22.

وتبرز أهمية هذا المبحث في كونه يسعى لضبط المرتكزات المفاهيمية والمصدرية لهذه المخاطر؛ فمن جهة أولى، يقتضي البحث تأصيلاً دقيقاً لماهية التلوث في الفقه القانوني والتشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، لبيان الحد الفاصل بين الاستغلال المشروع والاعتداء الضار، ومن جهة ثانية، تفرض الدقة الأكاديمية تصنيف مصادر هذا التهديد، إذ يتبين لنا أن المخاطر لا تنحصر في الأنشطة الملاحية فحسب، بل تمتد لتشمل التدفقات البرية والأنشطة الاستخراجية في الجرف القاري وهو ما يضعنا أمام ازدواجية في مصادر الخطر تستدعي ازدواجية في الحلول القانونية .[1]

وتأسيساً على ما تقدم، يمكن القول إن حماية البيئة البحرية تبدأ من "التوصيف الدقيق للخطر" وهو ما سأعمل على بسطه من خلال تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين؛ سوف أخصص الأول لضبط مفهوم التلوث فقهاً ودولياً وقانوناً، بينما أتناول في الثاني جرد وتحليل مصادر التلوث البحري وتكييفها القانوني.

المطلب الأول: تعريف التلوث البحري و مصادره.

تعتبر حماية الوسط المائي من الاستنزاف التحدي الأبرز في المنظومة القانونية البيئية ،حيث لا يتوقف تعريف التلوث البحري عند مجرد إدخال مواد ضارة ،بل يمتد ليشمل أي اختلال مادي أو كيميائي أو طاقوي بالنظام الايكولوجي البحري، و يتداخل مفهومه الذي سنتطرق إليه في الفرع الأول مع مصادره التي لم تقتصر على الحوادث الملاحية الكبرى ، بل باتت لتشمل مختلف المصادر الملوثة الأخرى و هذا ما سنتطرق إليه في الفرع الثاني.

[1] محمد السيد عرفة، قانون حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2010، ص 45.

الفرع الأول: تعريف التلوث البحري.

إن مسألة تلوث البيئة البحرية من المسائل التي لاقت اهتمام كبير من قبل كل فقهاء القانون البحري تؤكد عليه المنظمات والهيئات العلمية وحتى الاتفاقيات الدولية، والتشريعات الوطنية، بحيث سنتطرق إلى تعريف التلوث البحري من النواحي الثلاثة كالتالي:

أولا: تعريف التلوث البحري من الناحية الفقهية.

يتضح من القراءات الفقهية أن تعريف التلوث انطلق من معاينة التغير المادي للوسط البيئي حيث ذهب العالم "Adum" إلى اعتباره أي تحول فيزيائي أو كيميائي أو حيوي يطرأ على العناصر الطبيعية (هواء، ماء) ويؤدي بالتبعية إلى الإضرار بالصحة العامة أو بالموارد المتجددة[1], وفي ذات السياق التحليلي، يرى الفقيه "Michel Prieur" أن جوهر التلوث يكمن في "فعل الإدخال" المتعمد أو غير المتعمد لمواد أو طاقات في الوسط البيئي، بما يشكل تهديداً مباشراً للنظم الإيكولوجية أو يعطل الاستخدامات المشروعة لها[2].

بينما يتبنى الفقيه "Clark" رؤية أكثر تخصيصاً، حيث يحصر التلوث في فعل "إلقاء الفضلات" في الوسط البحري، وما يترتب على ذلك من آثار تراكمية تبدأ بتسميم الثروات الحية وصولاً إلى شل

[1]الفتني منير، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة ماجستير، تخصص البيئة والعمران، كلية الحقوق جامعة الجزائر 1 ،2014-2015، ص 29.

[2]معلم يوسف، المسؤولية الدولية بدون ضرر – حالة الضرر البيتي ،أطروحة دكتوراه ،جامعة قسنطينة، 2011-2012، ص 59.

الأنشطة البشرية كالصيد[1]، مما يؤدي في نهاية المطاف إلى سلب مياه البحر خصائصها الطبيعية وجعلها غير صالحة للاستخدامات المختلفة [2].

ثانيا: تعريف التلوث البحري في الاتفاقيات الدولية.

يلاحظ أن الإرادة الدولية سعت لتقنين مفهوم التلوث لضمان توحيد معايير الحماية؛ حيث قدمت اتفاقية لندن لعام 1973 تعريفاً إجرائياً يربط بين إدخال المواد الغريبة وبين حالة "الخطر" التي تهدد السلامة البشرية أو الموارد الإحيائية والمرافق الاستجمامية[3].

أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، فقد قدمت صياغة أكثر شمولية وحداثة، حيث لم تكتفِ بتعريف التلوث في عرض البحر، بل مدت نطاقه ليشمل مصبات الأنهار معتبرة أن أي إدخال للطاقة أو المواد يؤدي إلى عرقلة الاستخدامات المشروعة للبحار أو يحط من جودة المياه يعد فعلاً ملوثاً يستوجب المساءلة[4]، وهو ذات النهج الذي سلكته اتفاقية برشلونة لعام 1976 الخاصة بحماية حوض المتوسط، والتي ركزت على حظر أي نشاط يؤدي إلى إفساد نوعية مياه البحر أو الانتقاص من تمتع الإنسان بها.[5]

---

[1] عباس هشام سعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث، دراسة قانونية، ديوان المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر 2002، ص06.

[2] زروالي سهام، الاليات القانونية لحماية البيئة البحرية في الجزائر،مذكرة لنيل شهادة الماجيستير ،جامعة سيدي بلعباس،2011-2012، ص 132.

[3] أنظر المادة 02/02 من اتفاقية لندن لعام 1973، الخاصة بمنع التلوث من السفن.

[4] أنظر المادة 01/04 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[5] جدي وناسة، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر ، مصر، 2001، ص 55.

ثالثا: تعريف التلوث البحري في القانون الجزائري.

على الصعيد الوطني، يظهر جلياً حرص المشرع الجزائري على مواكبة الزخم الدولي في حماية الوسط البحري؛ فبعدما وضع الأسس العامة في الأمر رقم 80/76 المتعلق بالقانون البحري[1]، ارتقى بالصياغة القانونية في القانون 03/10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، بحيث نصت المادة 210 من القانون البحري على أنه: "يعد تلوثا كل تلويث للوسط البحري حاصل عن طريق تسرب مباشر للمواد أو الطاقة وتؤدي إلى آثار ضارة، كما يمكن القول أن المادة 52 من هذا القانون تمثل الركيزة الحمائية للمياه الخاضعة للقضاء الجزائري، حيث ما يستنتج منها أن المشرع الجزائري لم يكتفِ بمنع "الصب أو الغمر أو الترميد" للمواد الملوثة فحسب، بل ربط المنع بآثار نفعية واجتماعية تتمثل في حماية الصحة العمومية، وضمان استمرارية الأنشطة الاقتصادية (ملاحة، صيد، تربية مائيات)، والحفاظ على القيمة الجمالية والسياحية للمناطق الساحلية.[2]

الفرع الثاني: مصادر تلوث البيئة البحرية.

يُستشف من استقراء الواقع البيئي أن تلوث الوسط البحري لا ينحصر في مصدر واحد، بل هو نتاج تداخل معقد لعدة أنشطة بشرية وتقنية. وتكمن خطورة هذه المصادر في قدرتها على تغيير

[1] عرف المشرع الجزائري التلوث البحري في المادة 210 من الأمر رقم 76-80 ، المؤرخ في 23-10-1976 و المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم الجريدة الرسمية عدد 29.

[2] تنص المادة 52 من القانون رقم 10-03 على ما يلي : "مع مراعاة الأحكام التشريعية المعمول بها و المتعلقة بحماية البيئة البحرية ، يمنع داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري كل صب أو غمر أو ترميد" .

الوظائف الحيوية للبحار، لاسيما دورها في الضبط المناخي وامتصاص الانبعاثات الكربونية[1], ويمكن حصر هذه المصادر تبعا للتقسيمات التالية:

أولا: الملوثات البرية.

يعتبر التلوث المنبعث من اليابسة التحدي الأكبر للسلامة البحرية، حيث يمد البحار بنحو 77% من إجمالي الملوثات، وأمام هذا الواقع المتفاقم، أضحى من الضروري إيجاد بيئة قانونية ناظمة لمكافحة هذا النوع من الملوثات، وهو ما تجسد بوضوح في "اتفاقية باريس" لعام 1974، كما أولت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 عناية فائقة لهذا الجانب، حيث نصت على إلزام الدول، منفردة أو مجتمعة، باتخاذ كافة التدابير الكفيلة بمنع تلوث البيئة البحرية والحد منه والسيطرة عليه أياً كان مصدره[2].

ويلاحظ أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (1982) في مادتها 194 الفقرة 01 قد ألزمت الدول صراحة بتبني تدابير قانونية للحد من هذا التدفق الملوث، ويمكن تصنيف هذه الملوثات (وفقاً للمادة 207) إلى[3]:

1- الملوثات المنزلية.

وتشمل النفايات الصلبة العينية، والملوثات الجرثومية (المجهرية) الناتجة عن تصريف مياه الصرف الصحي غير المعالجة، والتي تحمل مخاطر وبائية جسيمة.[1]

---

[1] محمدي محمد الأمين، قوسم الحاج غولي، التلوث البيئي البحري على ضوء القانون الدولي، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، جامعة ابن خلدون, تيارت ,الجزائر المجلد 07 العدد 02 ,جوان 2017، ص 433.

[2] أنظر المادة194 الفقرة 01 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[3] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982.

وبالتالي يعد التلوث المنبعث من اليابسة التحدي الأكبر والمصدر الرئيسي لتهديد السلامة البحرية في العصر الحديث، حيث تشير الإحصائيات والوقائع الميدانية إلى أن اليابسة تمد البحار بنحو 77% من إجمالي الملوثات التي تصل إليها. هذا الواقع المتفاقم فرض ضرورة ملحة لإيجاد بيئة قانونية ناظمة قادرة على كبح جماح هذا النوع من التدهور البيئي، وهو ما تبلور بشكل جلي في "اتفاقية باريس" لعام 1974[2]، ثم تعزز لاحقاً في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982[3]. هذه المعاهدة الدولية الأخيرة أولت عناية فائقة للحد من التلوث البري، حيث نصت في مادتها 194 (الفقرة 01) على إلزام الدول، سواء بصفة منفردة أو من خلال التعاون المشترك، باتخاذ كافة التدابير والوسائل الكفيلة بمنع تلوث البيئة البحرية والسيطرة عليه بغض النظر عن مصدره.

وفي إطار تصنيف هذه الملوثات وفقاً لما أحالت إليه المادة 207 من الاتفاقية، تأتي الملوثات المنزلية كأحد أبرز العناصر المؤثرة في هذا النطاق. وتتمثل هذه الملوثات بشكل أساسي في التدفقات الناتجة عن التجمعات السكانية والأنشطة البشرية اليومية التي تصب في الوسط البحري عبر قنوات الصرف الصحي أو عن طريق التخلص غير السليم من النفايات الصلبة والسائلة المنزلية.

وبالنظر إلى التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، فإن مواجهة هذا النوع من التلوث تتطلب آليات قانونية وتقنية صارمة تضمن معالجة هذه المياه والنفايات قبل وصولها إلى البحر، وذلك التزاماً بالواجب الدولي الذي يفرض على الدول تبني تدابير قانونية صريحة للحد من هذا التدفق الملوث

[1] جدي وناسة، المرجع السابق، ص 55.

[2] اتفاقية باريس" لعام 1974.

[3] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

وحماية النظم الإيكولوجية البحرية من الآثار الكيميائية والعضوية الضارة التي تخلفها هذه المخلفات المنزلية.

وهكذا، تعتبر النفايات الصلبة العينية والملوثات الجرثومية من أخطر نواتج تصريف مياه الصرف الصحي غير المعالجة، حيث تمثل تهديداً مباشراً للتوازن البيئي في الأوساط البحرية وللصحة العامة على حد سواء. تشمل النفايات الصلبة العينية كافة المخلفات المادية الملموسة التي تلقى في شبكات الصرف وتصل إلى البحر، مثل الأكياس البلاستيكية، الألياف الصناعية، وبقايا المواد العضوية الصلبة. هذه النفايات لا تكتفي بتشويه المنظر الجمالي للشواطئ، بل تتسبب في أضرار فيزيائية جسيمة للكائنات البحرية، كالاختناق أو الانسداد المعوي، كما تعمل كمنصات عائمة لنقل أنواع غريبة من الكائنات الدقيقة إلى بيئات غير بيئاتها الأصلية، مما يخل بالتنوع البيولوجي.[1]

أما من الناحية الميكروبيولوجية، فإن مياه الصرف الصحي غير المعالجة تعد الناقل الأول للملوثات الجرثومية، والتي تشمل مصفوفة واسعة من البكتيريا الممرضة، الفيروسات، والطفيليات المعوية. هذه الجراثيم تنشأ أساساً من الفضلات البشرية والحيوانية، وعند وصولها إلى البيئة البحرية تؤدي إلى تلوث مياه السباحة والمناطق السياحية، مما يرفع من مخاطر الإصابة بالأمراض الجلدية والمعوية. والأخطر من ذلك هو ظاهرة "التراكم الحيوي" في الأحياء البحرية؛ حيث تمتص الرخويات والأسماك هذه الميكروبات، مما يؤدي إلى انتقال العدوى للبشر عند استهلاك المأكولات البحرية الملوثة، وهو ما يجعل من معالجة مياه الصرف الصحي ضرورة قانونية تفرضها المعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية لحماية الأمن الصحي والبيئي.

[1] SHAFA BamideI Matthew, Maritime Security in the Gulf of Guinea Sub-region: Threats, Challenges and Solutions, U.S. Army War College, 2011.P24.

2- الملوثات الصناعية.

وتتجسد في الملوثات "الكيميائية" الناتجة عن المخلفات الصناعية، و"التلوث الحراري" الناجم عن تفريغ مياه تبريد المصانع الساحلية؛ مما يؤدي إلى اختلال نسبة الأكسجين المذاب وهلاك النظم الإحيائية[1]، وعلاوة على ذلك، أوجبت الاتفاقية على الدول تبني إجراءات احترازية لتقليص إطلاق المواد السامة أو الضارة، لا سيما المواد المستمرة، سواء كان مصدرها البر أو الجو أو عبر آلية الإغراق.

وهذا يعني أن الملوثات الصناعية تشكل أحد أعقد وأخطر التحديات التي تواجه البيئة البحرية في التشريع الجزائري والمعاهدات الدولية، نظراً لتنوع تركيبتها الكيميائية وقدرتها العالية على الثبات في الوسط المائي لفترات طويلة. تنقسم هذه الملوثات إلى فئات متعددة، تتصدرها المعادن الثقيلة كالزئبق الرصاص، والكادميوم، والتي تمتاز بخاصية "التراكم الحيوي"؛ أي أنها تنتقل من الكائنات الدقيقة إلى الأسماك ثم إلى الإنسان بتركيزات تتضاعف باستمرار، مسببة تسممات مزمنة وخللاً في الوظائف الحيوية.

بالإضافة إلى المعادن، تلعب النفايات الكيميائية العضوية، مثل الهيدروكربونات والمنظفات الصناعية والمذيبات، دوراً تخريبياً في التوازن الكيميائي لمياه البحر. فالمخلفات الصناعية السائلة غالباً ما تتسم بدرجات حرارة مرتفعة أو بمستويات حموضة وقلوية حادة، مما يؤدي إلى ظاهرة "التلوث الحراري" التي تقلل من مستويات الأكسجين المذاب في الماء، وتخلق مناطق ميتة تفتقر للحياة

[1] جدي وناسة، المرجع السابق، ص 56.

البحرية، كما أن المواد الكيميائية السامة تؤدي إلى القضاء المباشر على يرقات الأسماك والشعاب المرجانية، مما يهدد الثروة السمكية التي تسعى الاتفاقيات الدولية لحمايتها.

ومن الناحية القانونية، فإن المنشآت الصناعية الواقعة في المناطق الساحلية ملزمة وفقاً للمبادئ التوجيهية لاتفاقية قانون البحار والتشريعات الوطنية الصارمة، بإخضاع مخلفاتها لعمليات معالجة فيزيائية وكيميائية متقدمة قبل صرفها، ولا يقتصر التلوث الصناعي على الصرف المباشر فحسب، بل يشمل أيضاً التلوث الهوائي الناتج عن المصانع الذي يترسب في البحار عبر الأمطار الحمضية، مما يضع عبئاً قانونياً على الدول لمراقبة النشاط الصناعي بأكمله لضمان عدم وصول المواد المحظورة أو الخطرة إلى المجال البحري الخاضع لولايتها.

ثانيا: التلوث بالنفط.

يعد التلوث بالنفط من أكثر الصور شيوعاً وفتكاً بالبيئة البحرية، نظراً لقيمته العالية وقدرته على الانتشار السريع عبر التيارات المائية[1]، ويتضح أن هذا النوع من التلوث يتخذ عدة صور إجرائية وتقنية.

ومنه يحتل التلوث الهيدروكربوني (أو التلوث بالنفط ومشتقاته) مكانة بالغة الحساسية في دراسة حماية البيئة البحرية، نظراً لارتباطه الوثيق بالنشاطات الصناعية واللوجستية الكبرى في البحر الأبيض المتوسط والساحل الجزائري بشكل خاص.

تتجلى خطورة هذا النوع من التلوث في كونه لا يحتاج إلى كميات هائلة لإحداث كارثة فبمجرد وصول الهيدروكربونات إلى الوسط المائي، تتشكل طبقة رقيقة عازلة على سطح الماء تمنع

[1] أنظر المادة194 الفقرتين 03و 05 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

التبادل الغازي بين البحر والجو، مما يؤدي إلى انخفاض حاد في نسبة الأكسجين المذاب، وهو ما يهدد الكائنات البحرية بالاختناق، كما أن هذه المواد تمتاز بقيمة كيميائية عالية تؤثر على الأجهزة العصبية والتنفسية للأسماك والثدييات البحرية[1]، وتتسبب في تدمير ريش الطيور البحرية مما يفقدها قدرتها على الطفو والعزل الحراري وفي هذا السياق تتنوع مصادر هذا التلوث إلى نوعين رئيسيين.

1- التلوث العملياتي.

وهو الناتج عن النشاطات الروتينية للسفن، مثل غسل الصهاريج أو تصريف مياه الموازنة المحملة بالزيوت، وهو ما تنظمه بدقة اتفاقية "ماربول" MARPOL 73/78 التي تضع معايير صارمة لمنع هذا النوع من الانبعاثات.[2]

2- التلوث الحادثي.

وهو الأخطر والأكثر تدميراً، وينتج عن حوادث ناقلات النفط و انفجار الآبار البحرية، أو تسرب الأنابيب تحت البحر، هذا النوع يتطلب استجابة دولية سريعة وتفعيلاً لبروتوكولات التعاون في حالات الطوارئ.

من الناحية البيئية، تمر الهيدروكربونات بسلسلة من التفاعلات الفيزيائية والكيميائية بمجرد ملامستها للماء، تبدأ بالانتشار والتبخر، ثم الاستحلاب، وصولاً إلى الترسب في القاع أو الاندماج في السلسلة الغذائية عبر التراكم في أنسجة الأحياء البحرية.[1]

[1] سعيد سالم جودة، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالنفط، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر 2008، ص 45 وما بعدها.

[2] DELANO H. Kevin, The Gulf of Guinea and its Strategic Center Point: How Nigeria Will Bridge American and African Cooperation, Maxwell Air Force Base, Alabama, USA, April 2009.

ويولي المشرع الجزائري، تماشياً مع المعاهدات الدولية، أهمية قصوى للرقابة على المنشآت النفطية الساحلية وعمليات الشحن والتفريغ في الموانئ، مع فرض عقوبات صارمة وتدابير وقائية لمنع تسرب هذه المواد التي لا تكتفي بتدمير البيئة الحيوية، بل تمتد آثارها لتضرب قطاعات اقتصادية حيوية كالسياحة والصيد البحري وتجعل من تنظيف الشواطئ عملية مكلفة ومعقدة تمتد لسنوات.

أ- **تفريغ مياه الموازنة:** وهي المياه التي تستخدمها الناقلات للحفاظ على توازنها وتفرغها في الموانئ محملة ببقايا النفط[2].

ب- الحوادث البحرية الكبرى: مثل جنوح الناقلات أو اصطدامها نتيجة الأخطاء البشرية أو الظروف الجوية القاسية.

ج- العمليات التشغيلية: وتشمل التفريغ العمدي لمياه غسيل الخزانات في أعالي البحار للتهرب من تكاليف المعالجة في الموانئ[3].

ثالثا: التلوث الناجم عن أنشطة استغلال بقاع البحار.

أفرزت عمليات البحث والتنقيب عن الثروات الطبيعية في قاع البحار والمحيطات مخاطر بيئية مستحدثة، وما نتج عنها من رواسب طينية و معدنية ناتجة عن الحفر، والتي تؤدي إلى تعكير صفاء

[1] International Crisis Group, Le Golfe de Guinée, la nouvelle zone à haut risque, Rapport N°195, 12 décembre 2012,p13.

[2] جدي وناسة، المرجع السابق، ص 58

[3] الجيلاني عبد السلام ارحومة، حماية البيئة بالقانون، دراسة مقارنة للقانون الليبي الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان مصراتة، ليبيا، 2000، ص 148.

المياه وتغيير الطبيعة الجيولوجية للقاع، مما يدفع الأحياء البحرية للهجرة القسرية من مواطنها[1]. ورغم سماح اتفاقية 1982 بهذه الأنشطة، إلا أنها قيدتها بضرورة ضمان السلامة البيئية المطلقة.

يمثل التلوث الناجم عن أنشطة استغلال بقاع البحار والمحيطات أحد أحدث التحديات القانونية والبيئية، خاصة مع تزايد التوجه العالمي نحو استخراج الثروات المعدنية من الأعماق، وما يرتب عنه من ضرورة الموازنة بين السيادة الوطنية والحفاظ على "التراث المشترك للإنسانية.

تتعدد مصادر هذا التلوث في سياق العمليات الاستخراجية لتشمل الجوانب التالية: سحب الغبار والرواسب، إذ تعتبر هذه الظاهرة من أخطر الآثار البيئية؛ فعند كشط القاع لاستخراج المعادن، تندفع سحب ضخمة من الرواسب العالقة التي قد تنتشر لمسافات شاسعة، هذه السحب تؤدي إلى خنق الكائنات القاعية الثابتة، وتغطية الشعاب المرجانية، كما تسبب عكارة في المياه تمنع وصول الضوء مما يعطل عملية التركيب الضوئي ويشوه قدرة الكائنات البحرية على الرؤية أو التواصل.

1- التلوث الكيميائي من سوائل الحفر.

تتطلب عمليات التنقيب في الأعماق استخدام مواد كيميائية وسوائل تبريد وتشحيم معقدة، فأي تسرب لهذه المواد، أو حتى المعادن الثقيلة التي قد تتحرر من القاع نتيجة التفتيت الصخري، يؤدي إلى تسمم المياه في طبقات لا تصلها الملوثات البرية عادة، مما يهدد أنظمة إيكولوجية فريدة وهشة للغاية.

[1] أحمد إسكندر، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر 1995-1996، ص 69.

2- الضجيج والاهتزازات تحت المائية.

تعمل آلات الحفر الضخمة ومنصات الاستخراج على توليد ضوضاء مستمرة واهتزازات قوية في بيئة تعتمد فيها الثدييات البحرية والعديد من الأسماك على الصوت للملاحة والصيد، إذ يسبب هذا الضجيج اضطراباً سلوكياً حاداً قد يؤدي إلى هجرة الكائنات من مواطنها الأصلية أو فقدانها للقدرة على التكاثر[1].

من الناحية القانونية، تولي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (1982) اهتماماً خاصاً بهذا الجانب، حيث أنشأت "السلطة الدولية لقاع البحار[2]" لتنظيم أنشطة الاستكشاف والاستغلال في المنطقة الواقعة خارج حدود الولاية الوطنية، وتفرض هذه الأطر القانونية على الدول والشركات المستثمرة إجراء دراسات تقييم الأثر البيئي قبل البدء في أي نشاط.

وبالنسبة للتشريع الجزائري، فإن حماية الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة من آثار التنقيب عن الموارد تعد أولوية وطنية، حيث تلتزم الدولة بتطبيق معايير صارمة لمنع التلوث الناتج عن المنشآت البحرية، وضمان أن أي استغلال للثروات الباطنية لا يتم على حساب التنوع البيولوجي البحري أو استدامة الموارد الحية.

[1] بن تركي ليلى، التلوث السمعي في المحيطات: آلات الحفر و المنصات، مجلة *الدراسات البيئية والمائية*، المجلد 12 العدد 4، 2023، ص112.

[2] هي منظمة دولية مستقلة أنشئت بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، واتفاق عام 1994 المتعلق بتنفيذ الجزء الحادي عشر من الاتفاقية. يقع مقرها في كينغستون (جامايكا)، وتتولى تنظيم وإدارة جميع الأنشطة المتعلقة بالموارد المعدنية في "المنطقة" (قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها) الواقعة خارج حدود الولاية الوطنية مع ضمان الحماية الفعالة للبيئة البحرية من الآثار الضارة، راجع الموقع www.isa.org، . راجع الموقع الرسمي على الساعة 00:47، يوم 25-12-2025.

رابعا: التهديدات النووية والإشعاعية.

يحتل التلوث النووي قمة الهرم من حيث الخطورة، نظراً لآثاره العابرة للحدود وللأجيال[1]، وتتعدد مصادره بين التجارب النووية، وحوادث الغواصات والسفن التي تدار بالمفاعلات، أو تسرب الغبار الذري،[2]وما يلاحظ أن هذا التلوث يحدث تغييراً في كيمياء المياه، مما ينتج عنه تشوهات خلقية وأمراض سرطانية تفتك بالسلسلة الغذائية البحرية وصولاً إلى الإنسان.

خامسا: الاستنزاف البيولوجي .

لا يقتصر التلوث على المواد الكيميائية فحسب، بل يمتد ليشمل "التلوث النوعي" المتمثل في الإفراط في استغلال الموارد الحية. ويستشف أن استخدام شباك الصيد العملاقة والتقنيات الصناعية قد أدى إلى استنزاف مخيف للثروة السمكية، مما وضع أنواعاً حيوية تحت مقصلة الانقراض، وهو ما ينعكس سلباً على التوازن الإيكولوجي العام.

وعليه، يعتبر الاستنزاف البيولوجي واحداً من أخطر التحديات غير الكيميائية التي تواجهها البيئة البحرية في ظل التشريع الجزائري والمعاهدات الدولية، حيث لا يتعلق الأمر هنا بإضافة مواد غريبة إلى الماء بل بسحب مفرط وغير مدروس للعناصر الحيوية التي يتكون منها النظام الإيكولوجي ويتجلى هذا الاستنزاف بشكل صارخ في ظاهرة الصيد الجائر التي تتجاوز القدرة الطبيعية للأنواع على التجدد والتكاثر، مما يؤدي إلى اختلال السلسلة الغذائية البحرية وانهيار أرصدة سمكية كانت تشكل لقرون مصدراً غذائياً واقتصادياً مستداماً، كما يمتد هذا المفهوم ليشمل تدمير الموائل الطبيعية مثل

[1]الجيلاني عبد السلام ارحومة، المرجع السابق، ص 149.

[2]أحمد إسكندر، المرجع السابق، ص 54.

المروج البحرية "بوسيدونيا" التي تعتبر مخازن للكربون وحواضن لصغار الأسماك، إذ يؤدي استنزافها بفعل شباك الجر القاعية أو التوسع العمراني الساحلي إلى فقدان التنوع البيولوجي بشكل لا رجعة فيه.

وتولي المعاهدات الدولية مثل اتفاقية التنوع البيولوجي[1] (CBD) واتفاقية قانون البحار أهمية قصوى لهذا الجانب من خلال فرض "الحصص الصيدية" وحماية الأنواع المهددة بالانقراض، وهو ما يسعى التشريع الجزائري لتكريسه عبر تدابير الرقابة على الصيد البحري وتحديد فترات الراحة البيولوجية ومنع الصيد في المناطق المحمية، وذلك لضمان عدم تحول البحر إلى وسط ميت بيولوجياً رغم نقاء مياهه كيميائياً، فالاستنزاف البيولوجي يضرب جوهر الاستدامة ويجعل من حماية البيئة البحرية معركة للحفاظ على "الحياة" ذاتها لا مجرد مكافحة للملوثات التقليدية، مما يتطلب تكاملاً بين الأبحاث العلمية التي تقدر المخزونات وبين القوانين التي تضبط السلوك البشري في استغلال هذه الموارد الحية الهشة.

بناء على ما تقدم، يمكن القول، أن تعدد مصادر التلوث يفرض حتمية وجود إطار قانوني وطني ودولي متكامل، وهو ما سنبحثه في المحور الموالي عند استعراض وسائل حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري.

المطلب الثاني : الإشكالات المرتبطة بمفهوم التلوث البحري.

يثير التلوث البحري جدلا قانونيا وعلميا واسعا نظرا لمرونة هذا المصطلح وصعوبة حصره في تعريف جامد يواكب التطورات الصناعية المتسارعة، حيث تبرز أولى هذه الإشكاليات في التمييز بين التلوث كفعل مادي وبين الضرر البيئي الناتج عنه إذ أن بعض التشريعات تشترط حدوث ضرر

[1] اتفاقية التنوع البيولوجي ،اعتمدت سنة 1992،دخلت حييز التنفيذ عام 1993،بريو ديجانيرو.

ملموس لترتيب المسؤولية،بينما تكتفي تشريعات أخرى بمجرد مخالفة المعايير الفنية حتى لو لم يظهر أثر فوري على البيئة.

كما يواجه الفقهاء والقضاة معضلة في تحديد "الحدود المسموح بها" للتصريفات القانونية التي تقرها الإدارة حيث يتحول النشاط المرخص من عمل مشروع إلى جريمة بيئية بمجرد تجاوز نسب تركيز معينة قد تختلف من دولة إلى أخرى، وتتعقد المسألة أكثر عند الحديث عن "التلوث المزمن" الناتج عن تراكم كميات صغيرة من المواد الملوثة على فترات زمنية طويلة مما يجعل من الصعب إثبات العلاقة السببية بين فعل محدد والنتيجة الكارثية التي تظهر بعد سنوات.

كما يصعب تصنيف المواد الملوثة حيث تظهر يوميا مركبات كيميائية ومواد بلاستيكية دقيقة "ميكروبلاستيك" لم تشملها الاتفاقيات الدولية القديمة مما يخلق فراغا قانونيا يسمح للملوثين بالتهرب من العقاب تحت ذريعة عدم إدراج هذه المواد في القوائم المحظورة، وبالإضافة إلى ذلك فإن الطبيعة الحركية للمياه البحرية تجعل مفهوم التلوث يتجاوز الحدود الوطنية ليصبح "تلوثا عابرا للحدود" مما يثير تساؤلات حول معيار السيادة ومسؤولية الدول عن الأنشطة التي تضر بمصالح دول أخرى لا تشترك معها في نفس المعايير البيئية، وتبرز أيضا مشكلة "التلوث الحراري" الناتج عن تبريد المفاعلات والمنشآت الضخمة والذي لا يضيف موادا غريبة للمياه ولكنه يغير من خصائصها الفيزيائية ويقتل الكائنات البحرية مما يفتح الباب أمام تفسيرات قضائية متضاربة حول مفهوم "المادة الملوثة".

إن مفهوم التلوث البحري لا يثير الجدل حول الصعوبة في تحديد أنواعه و أثاره ، و إنما يثير مشكل تحديد مرتكب التلوث وما نتج عنه من ضرر بيئي ، كل هذا سنحاول التطرق إليه في الفرعين

الآتيين ، حيث نتكلم عن صعوبة حصر أنواع التلوث البحري وأثاره في الفرع الأول بينما نخصص الفرع الثاني للتكلم عن صعوبة تحديد مرتكب التلوث البحري و الضرر البيئي.

الفرع الأول: صعوبة حصر أنواع التلوث و آثاره.

سنتناول في هذا الفرع النقطتين التاليتين.

أولا: صعوبة حصر أنواع التلوث.

تتجلى صعوبة حصر أنواع التلوث كأحد أعقد التحديات التي تواجه الحماية القانونية للبيئة البحرية، حيث تظهر هذه الصعوبة جليا في الحالات التي تصيب فيها الأضرار الكائنات الحية من نبات أو حيوان، إذ يصعب على جهات الرقابة والتحقيق تحديد مصدر ونوع التلوث الذي سبب الضرر بشكل قاطع، ويعزى هذا التعقيد إلى تفاعل عدة أنواع من الملوثات مع بعضها البعض في الوسط المائي مما يؤدي إلى ظهور آثار سمية جديدة قد تختلف عن خصائص كل مادة على حدة، ويبرز هذا التداخل بشكل صارخ في حالة تلوث مياه الأنهار الدولية التي تصب في البحار نتيجة إلقاء النفايات المتنوعة، حيث تختلط المخلفات الصناعية بالصرف الصحي والسموم الزراعية لتشكل مزيجا ملوثا يصعب معه إسناد المسؤولية الجزائية أو المدنية لجهة محددة، إن هذا التفاعل الكيميائي والبيولوجي يجعل من عملية إثبات العلاقة السببية بين فعل التلويث والضرر اللاحق بالثروة البحرية معضلة فنية وقانونية أمام القضاء[1]، وتزداد الصورة تعقيدا عند انتقال هذه الملوثات عبر التيارات البحرية من إقليم دولة إلى أخرى مما يطمس معالم الجريمة ويجعل من الصعب الجزم بنوع الملوث

[1] خوجة توفيق، مكافحة الهجرة غير الشرعية، استكشاف جماعي، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، السعودية 2010، ص 45.

الأصلي الذي أدى إلى هلاك النباتات البحرية أو تسمم الأحياء الدقيقة، ولذلك فإن هذه الضبابية في حصر الأنواع وتحديد المصادر تفرض على المشرع ضرورة اعتماد معايير تحليلية متطورة وتوسيع نطاق المسؤولية لتشمل كافة الأنشطة المساهمة في التدهور البيئي، فالحماية الفعالة تتطلب تجاوز التوصيفات التقليدية الضيقة والاعتراف بأن الطبيعة المتغيرة للملوثات وتفاعلاتها المعقدة تستوجب نظاما قانونيا مرنا يعتمد على النتائج البيئية النهائية بقدر اعتماده على المصادر الأولية للتلوث.

تتجسد الصعوبة القانونية في حصر أنواع التلوث البحري في عجز النصوص التشريعية الجامدة عن استيعاب "الديناميكية الكيميائية" للملوثات، حيث يواجه القضاء إشكالية تكييف الفعل الجرمي عندما يمتزج الملوث بمواد طبيعية أو بمخلفات أخرى منتجا آثارا سمية مضاعفة تعرف فقهيا بـ "التلوث المركب"، وهذا النوع من التلوث يجعل من عملية الإسناد المادي ، خاصة في بيئة مائية مفتوحة كالبحار التي تعمل فيها التيارات على نقل الملوثات وتشتيتها مما يؤدي إلى "طمس البصمة الجرمية" للمادة الأصلية.

وتزداد الدقة القانونية تعقيدا في حالة تلوث المجاري المائية الدولية التي تنتهي للمجال البحري إذ تصطدم قواعد المسؤولية المدنية والجزائية بصعوبة تحديد "وحدة المصدر" في ظل تعدد الفاعلين واختلاف الأنظمة القانونية للدول المتشاطئة، مما يضعف من القوة التدليلية للتقارير الفنية أمام المحاكم، كما أن ثبوت الضرر الذي يصيب الغطاء النباتي البحري أو الثروة السمكية يتطلب إثبات "علاقة سببية مباشرة" ويقينية، وهو ما يصعب تحقيقه علميا عندما تتداخل الملوثات العضوية بالكيميائية والحرارية لتخلق وضعا بيئيا مختلا لا يمكن نسبته لواقعة تلويث واحدة بذاتها، لذا فإن التوجه القانوني الحديث يميل نحو إقرار "المسؤولية التضامنية" و"الافتراض القانوني للخطأ" لمواجهة

هذه المعضلات الفنية، وضمان عدم ضياع حق المجتمع في التعويض عن الأضرار البيئية نتيجة قصور الوسائل التقليدية في حصر وتصنيف الجرائم البيئية المستحدثة.[1]

ثانيا: صعوبة حصر آثار التلوث البحري.

تطرح مسالة حصر آثار التلوث البحري مشكلة قانونية وتقنية بالغة التعقيد تستند الى حقائق علمية ثابتة، حيث أن مصادر التلوث لا تحدث نتائج متماثلة دائما بسبب تدخل العوامل والظروف الطبيعية التي تلعب دورا حاسما في هذا المجال، فان عملية إلقاء نفايات في بيئة بحرية او نهر ملوث لا تنتج ذات الأضرار خلال فترات زمنية مختلفة نظرا لتأثرها بحركة المياه والأمواج والتيارات البحرية التي قد تعمل على تشتيت الملوثات او تركيزها في مناطق دون أخرى، وهذا التباين الطبيعي يؤدي مباشرة إلى صعوبة إسناد الأضرار البيئية المرصودة الى مصدر محدد ومسئول بذاته، مما يشكل عقبة أمام قيام الجريمة البيئية بمجرد تخلف الركن المادي المتمثل في العلاقة السببية اليقينية بين الفعل والنتيجة، ومن منظور قانوني جزائي فان هذا التداخل بين الفعل البشري والظروف الهيدرولوجية يضعف من القوة التدليلية للخبرة الفنية ويفتح ثغرات للدفاع للتشكيك في نسبة الضرر للمتهم، كما ان عدم تماثل النتائج الجرمية لنفس الفعل الملوث يجعل من الصعب وضع معيار عقابي ثابت يتناسب مع جسامة الاعتداء[2]، ويفرض على القضاء ضرورة البحث في تفاصيل علمية دقيقة تتجاوز مجرد إثبات واقعة السكب او التصريف، وبناء عليه فان إسناد المسؤولية الجزائية في البيئة البحرية يظل

[1] Annkoh, piracy Along malacca-singapore straits jump nearly fourfold, bloom berg 27 décembre 2019, At: www.Bloomberg.com , 05/03/2026

[2] بن عيسى حياة، الهجرة غير الشرعية، الرهانات والجهود لمكافحتها، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 01، 2014.ص 23.

رهينا بالقدرة على عزل تأثير العوامل الطبيعية عن الفعل الإنساني وهو أمر يزداد صعوبة في ظل الطبيعة الحركية للبحار، مما يستوجب تطويرا في قواعد الإثبات الجزائي لتعتمد على مبادئ الاحتمال الراجح او المسؤولية المفترضة في سبيل تحقيق حماية قضائية فعالة للوسط المائي.

الفرع الثاني: صعوبة تحديد مرتكب التلوث و الضرر البيئي.

سنتناول في هذا الفرع كل من الصعوبات المرتبطة بتحديد مرتكب الضرر البيئي ثم تلك المرتبطة بتحديد الضرر البيئي.

أولا : صعوبة تحديد مرتكب التلوث البيئي.

تشكل مسالة الإسناد المادي في جريمة تلوث البيئة البحرية احد اعقد التحديات القانونية نظرا للصعوبات المرتبطة بتحديد الفاعل أو الجاني بدقة، حيث تقضي القواعد العامة للمسؤولية الجزائية بضرورة أن يكون المتسبب في الضرر محددا ومعلوما لإيقاع العقوبة عليه، إلا أن طبيعة التلوث البحري العابر للحدود أو الممتد لمسافات طويلة تجعل من عملية إسناد الفعل إلى شخص معين امرا يقترب من الاستحالة في كثير من الأحيان، وتزداد هذه المعضلة تعقيدا عندما يتعلق الأمر بالأشخاص المعنوية كالشركات الملاحية والمؤسسات الصناعية الكبرى التي تتعدد فيها مراكز القرار وتتداخل فيها المسؤوليات الإدارية، مما يؤدي إلى تشتيت المسؤولية الجزائية وصعوبة حصرها في شخص طبيعي محدد يمثل الكيان المعنوي، إن عدم القدرة على تحديد الجاني بيقين يضعف من فعالية الحماية الجنائية للبيئة البحرية ويحولها إلى مجرد نصوص نظرية تفتقر إلى الردع الفعلي، خاصة وان التحقيقات الجزائية البيئية تتطلب جهودا فنية وتقنية هائلة لإثبات الرابطة بين نشاط منشاة بعينها وبين تلوث ظهر على بعد أميال، وهذا العجز في الإسناد المادي يمنح الملوثين فرصة للإفلات من العقاب

تحت غطاء قصور الأدلة الجزائية أو صعوبة إثبات القصد الجزائي، ولذلك فان مواجهة هذه الإشكاليات تتطلب تطويرا في مفاهيم المسؤولية الجزائية بما يسمح بملاحقة الشخص المعنوي عن الجرائم البيئية بشكل مباشر، وتعزيز التعاون الدولي في مجال الرصد والمتابعة لضمان عدم ضياع هوية الجاني في ظل الامتداد الجغرافي والحركي للملوثات البحرية.[1]

تتعمق المعضلة القانونية في "الإسناد المادي" لجريمة التلوث البحري عند محاولة الفصل بين المسؤولية الشخصية للمسؤولين الطبيعيين والمسؤولية الجزائية للشخص المعنوي، إذ أن القوانين الجزائية التقليدية تقوم على مبدأ "شخصية العقوبة" الذي يفترض وجود فاعل بشري ارتكب الركن المادي للجريمة عن علم وإرادة، وفي سياق الشركات متعددة الجنسيات أو السفن التي تدار عبر سلسلة من العقود الفرعية يصبح من الصعب إثبات "أمر التشغيل" الذي أدى للتلوث، مما يضطر القضاء أحياناً للبحث عن "المستفيد الحقيقي" من وراء الواجهة القانونية للشركة وهو ما يعرف بكسر حجاب الشخصية المعنوية في المنازعات البيئية، وتبرز تفصيلة قانونية أدق تتعلق "بتقادم الدعوى العمومية" التي قد تبدأ سريانها من لحظة وقوع فعل السكب بينما الضرر المادي لا يظهر للعيان إلا بعد انقضاء مدة التقادم، مما يستوجب نصاً قانونياً خاصاً يجعل سريان التقادم يبدأ من تاريخ "الكشف عن الضرر" وليس من تاريخ وقوع الفعل، كما تشكل "شهادة الصلاحية البيئية" للسفن إشكالية في الإثبات الجزائي حيث قد يتمسك الجاني بتوفر كافة الوثائق الإدارية لنفي "ركن الخطأ" عنه رغم وقوع حادثة التلوث فعلياً، مما يدفع الفقهاء للمطالبة بتبني معيار "المسؤولية عن المخاطر" التي لا تتطلب إثبات الخطأ بقدر ما تتطلب إثبات حدوث الواقعة المادية المرتبطة بنشاط الجاني، وبالإضافة إلى ذلك فإن إثبات

[1] LAFI Nora ,Salvatore, Bono, Corsari nel mediterraeo, Christianie musulmani fra, Guerra, Schiavithu commercio , Revue du, monde musulman et de la méditerranée. Volume 68. N° 01, 1993,p48.

"القصد الجزائي" في الجرائم البيئية البحرية يواجه صعوبة في التمييز بين الإهمال الجسيم وبين القصد الاحتمالي، حيث يعلم الفاعل أن تصريف النفايات قد يلوث البحر لكنه يمضي في فعله قبولاً بالنتيجة وهذا التكييف القانوني الدقيق يغير من نوع العقوبة من جنحة إهمال إلى جناية بيئية تستوجب عقوبات أشد ردعية، ولضمان عدم إفلات الجاني في الجرائم العابرة للحدود يتم تفعيل مبدأ "الاختصاص العالمي" في بعض المعاهدات التي تسمح لأي دولة تضررت مصالحها أو شواطئها بملاحقة المتسبب حتى لو وقع الفعل المادي في مياه دولية، مما يخلق شبكة قانونية تهدف لسد الثغرات التي يفرضها التباعد المكاني و الزماني بين فعل التلويث وظهور آثاره المدمرة.[1]

ثانيا : صعوبة تحديد الضرر البيئي .

تتجسد خطورة تلوث البيئة البحرية في الآثار المباشرة التي تمس الصحة العامة حيث تصل الأضرار إلى حد الإصابة بأمراض فتاكة، إذ كشفت الدراسات العلمية أن تناول الأسماك والقشريات الملوثة يؤدي الى اضطرابات معوية حادة والتهابات في الأذن وسرطانات جلدية خاصة في ظل الغموض الذي يحيط بأسباب تفشي الأورام الخبيثة، كما يمتد الخطر ليشمل أمراضا وبائية كالالتهاب الكبدي والكوليرا نتيجة تلوث المنتجات البحرية، وتطرح ذاتية الضرر البيئي إشكالات قانونية معقدة لكونه ضررا متراخيا غير حال لا تظهر أثاره إلا بعد مرور فترات زمنية طويلة، وهو ما يصطلح عليه بالضرر التراكمي الذي يبرز بوضوح في حالات التلوث العابر للحدود خاصة تلك الناتجة عن التسريبات النووية التي تظل أثارها كامنة لسنوات، وتزداد المعضلة القضائية بسبب عامل المسافة اذ يصعب تحديد المدى الجغرافي الذي يفصل بين مصدر الضرر ومكان حدوثه، فالتلوث بالنفايات

[1] القنوني بن يوسف، الهجرة غير الشرعية، واقع وتشريع، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجيلالي اليابس، 2016-2017، ص 118.

المشعة أو الأدخنة الملوثة لا يعترف بالحدود السياسية ويمتد لمسافات شاسعة تجعل من الصعب السيطرة عليه أو تحديد المسئول بدقة، ان هذا التداخل بين طول الأمد الزمني وبعد المسافة المكانية يضعف من فعالية القواعد التقليدية للمسؤولية التقصيرية، ويحتم على المشرع البحث عن آليات قانونية تضمن تعويض الضحايا وحماية الصحة البشرية من الآثار الكارثية المستترة للتلوث البحري.[1]

تتعمق الإشكالات القانونية المرتبطة بالضرر البيئي البحري عند محاولة تكييف "الضرر المرتد" الذي يصيب الإنسان انطلاقا من تلوث السلسلة الغذائية البحرية، حيث يواجه القضاء صعوبة في إثبات الركن المادي للجريمة نظرا لخاصية "التراخي الزمني" التي تجعل من العسير ربط إصابة بشرية محددة بواقعة سكب ملوثات حدثت قبل سنوات، ويؤدي هذا الوضع إلى سقوط العديد من الدعاوى بالتقادم أو لعدم كفاية الأدلة العلمية على الرابطة السببية، وفيما يخص "الضرر التراكمي" فإن الفقه القانوني الحديث يحاول تجاوز العقبات التقليدية عبر إقرار مسؤولية الملوث عن "الخطر الكامن" وليس فقط الضرر المحقق[2]، خاصة في التعامل مع الملوثات النووية والمواد الكيميائية ذات الثبات الحيوي التي تنتقل عبر المسافات الشاسعة دون أن تفقد سميتها، وتبرز إشكالية "الاختصاص القضائي" كعقبة إجرائية كبرى عندما يقع التلوث في أعالي البحار أو في مناطق اقتصادية خالصة لدول متعددة، إذ يصعب تحديد المحكمة المختصة بتقدير التعويض عن أضرار مست صورا من التنوع البيولوجي لا تخضع لسيادة دولة بعينها، كما أن مفهوم "المسافة" في القانون البيئي يفرض إعادة النظر في قواعد

[1] BERTIN-MOUROT Édouard, LELIEUR Frédéric, TERROIR Emmanuel, terrorisme et piraterie, des menaces contemporaines à la sûreté des transports maritimes de marchandises, L'Harmattan, Paris, 2005,p160.

[2] مجد هامل، حماية البيئة البحرية في ظل القانون الدولي والاتفاقيات الدولية، المرجع سابق، ص 88.

الإثبات حيث لم يعد شرط "المباشرة" كافيا لتوصيف الفعل الجرمي، بل أصبح البحث يتجه نحو "الآثار العابرة للحدود" التي تلزم الدولة المصدرة للتلوث بالمسؤولية الدولية بغض النظر عن بعد المسافة بين منشآتها والمناطق المتضررة، وتتجه الاجتهادات القضائية الدولية نحو تبني مبدأ "الاحتياط" الذي يسمح باتخاذ تدابير قضائية رادعة بمجرد وجود احتمال جدي بوقوع ضرر بيئي تراكمي، حتى في ظل غياب اليقين العلمي المطلق[1]، وذلك لضمان عدم ضياع حقوق الأجيال القادمة في بيئة بحرية سليمة وتحميل المتسبب في الخطر كلفة الرقابة الصحية والبيئية المستمرة.

[1] CHALK Peter, The maritime dimension of international security. Terrorism, Piracy and Challenges for the United States, Rand Corporation, Library of Congress Cataloging, USA, 2008.. Disponible sur site: www.rand.org

الفصل الثاني: الوسائل الوقائية لحماية البيئة البحرية.

تعد حماية البيئة البحرية ركيزة أساسية لاستدامة الحياة على كوكب الأرض، حيث يشكل البحر نظاماً حيوياً معقداً يتطلب استراتيجيات استباقية لمنع التدهور قبل وقوعه، وتعتمد آليات الحماية الوقائية في جوهرها على تبني مفاهيم التنمية المستدامة التي توازن بين الاستغلال الاقتصادي للموارد والحفاظ على النظم الإيكولوجية، إذ يبدأ ذلك بوضع أطر قانونية وتشريعات صارمة تضبط الأنشطة البشرية والملاحية، وتلزم السفن والمنشآت الساحلية بمعايير دقيقة للتخلص من النفايات، مع فرض رقابة دائمة ترصد أي تجاوزات محتملة، كما يلعب التقييم المسبق للأثر البيئي دوراً محورياً في هذا الصدد، فمن خلاله يتم تحليل المخاطر الكامنة لأي مشروع صناعي أو سياحي قبل تنفيذه للتأكد من عدم إضراره بالتنوع البيولوجي، وتتكامل هذه الجهود مع تفعيل أنظمة الإنذار المبكر والرصد الساتلي لمراقبة التسربات النفطية والتحركات الملاحية، مما يسمح بالتدخل السريع ومنع تفاقم الكوارث البيئية علاوة على ذلك تبرز أهمية المناطق البحرية المحمية كأداة وقائية فعالة تمنح الطبيعة فرصة للتجدد بعيداً عن ضغوط الصيد الجائر والتلوث، ولا يكتمل هذا البناء دون تعزيز الوعي البيئي لدى المجتمعات والفاعلين الاقتصاديين، فالوقاية الحقيقية تبدأ من الشعور بالمسؤولية تجاه هذه الثروة العالمية، وصولاً إلى تعاون دولي عابر للحدود يضمن حماية البحار التي لا تعترف بالحدود الجغرافية للدول.

إن فاعلية الحماية القانونية للمجال البحري تظل رهينة بمدى قوة الأجهزة الإدارية المكلفة بالرقابة، وبمدى دمج التقنيات الحديثة في التخطيط المكاني والبيئي، وهو ما يفرض علينا البحث في طبيعة هذه الآليات وكيفية تفعيلها وللإحاطة بهذا الموضوع بجميع أبعاده، سنقسم هذا الفصل إلى

مبحثين رئيسيين: ستتناول الآليات الإدارية والرقابية الموكلة للجهات المختصة بفرض سلطة القانون ورصد التجاوزات البيئية في الوسط البحري في المبحث الأول، أما في المبحث الثاني سنخصصه لدراسة الآليات التقنية والتخطيطية التي تهدف إلى تنظيم استغلال المجال البحري من خلال أدوات التخطيط البيئي والوسائل الفنية الحديثة.

المبحث الأول: الآليات الإدارية والرقابية الخاصة بحماية البيئة البحرية.

تعد الإدارة البيئية الركيزة الأساسية التي تستند إليها الدولة في بسط رقابتها على النشاطات البشرية التي قد تشكل خطراً على الوسط الطبيعي. ونظراً لخصوصية البيئة البحرية وما تتعرض له من استنزاف وتلوث، فقد أقر المشرع الجزائري مجموعة من الآليات القانونية ذات الطابع "الوقائي"، تهدف في جوهرها إلى منع وقوع الضرر البيئي قبل حدوثه، استناداً إلى مبدأ "الوقاية خير من العلاج".

ويندرج تحت هذه الآليات ما يعرف بـ الضبط الإداري البيئي، الذي يهدف إلى الموازنة بين حرية النشاط الاقتصادي من جهة، وبين الحق في بيئة سليمة ومستدامة من جهة أخرى. وتتجلى هذه الحماية في مرحلتين متكاملتين: الأولى "قبلية" تتمثل في فرض قيود وموافقات مسبقة، والثانية "بعدية" تتمثل في المتابعة المستمرة لضمان الامتثال للضوابط القانونية.

وللإحاطة بهذه المنظومة الوقائية، سنقوم بتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين أساسيين، المطلب الأول ونخصصه لدراسة نظام الترخيص والتقسيم البيئي، حيث سنبحث في كيفية تنظيم المشرع لمنح الموافقات الإدارية للمشاريع، ودور التقسيم الجغرافي والبيئي في حماية المناطق البرية الحساسة أما المطلب الثاني: سيتناول الرقابة والتفتيش على الأنشطة البحرية، ومن خلاله سنستعرض سلطات

الضبط الإداري، ودور المؤسسات والجهات المختصة في معاينة المخالفات وضمان تنفيذ النصوص القانونية والتقنية لحماية البيئة البرية.

المطلب الأول: نظام الترخيص والتقييم البيئي المسبق.

تنص المادة 212 من القانون البحري على ما يلي: "على الرغم من الأحكام المتخذة تطبيقاً للاتفاقيات الدولية بشأن وقاية التلوث في البحار ومكافحته يمنع طرح أو إلقاء أو تعطيل المواد أو الطاقة الملوثة للوسط البحري وذلك في حدود الأملاك العمومية البحرية".

يلاحظ من خلال هذه المادة أنها تضع مبدأ منع التلوث بالنفط للوسط البحري من خلال عبارة "... الطاقة..." وذلك في حدود الأملاك العمومية البحرية، و يكون بذلك المشرع الجزائري قد وضع مبدأ عدم التلوث البحري بالمحروقات، كما فعلت اتفاقية لندن لعام 1954 لكنه تشدد أكثر عندما استعمل عبارة "الأملاك العمومية البحرية" و باستعمال عبارة: "... على الرغم..." لا يخلو من الغرابة و إن المشرع باستعماله لعبارة: "... الأملاك العمومية البحرية" قد أظهر حرصاً أكبر مقارنة باتفاقية لندن لعام 1954 هذا على حد قول الدكتور أحمد لعرابة.[1]

أما المادة 213 ومن نفس القانون، فقد جاء فيها: "يجب على كل سفينة أن تطرح المواد الملوثة في تجهيزات المواد المخصصة لتلقي الفضلات أو الحثالات وبصورة عامة المواد الملوثة".

[1] أحمد لعرابة، القانون الدولي العام ، محاضرات ألقيت على طلبة المدرسة العليا للقضاء، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2011،ص76.

فبخصوص هذه المادة، فإنها ألزمت السفن على طرح المواد الملوثة في تجهيزات المواد المخصصة لتلقي الفضلات والحثالات وبصورة عامة المواد الملوثة، وبذلك تكون مطابقة لما تضمنه المادة 8 من اتفاقية لندن لعام 1954.

إلا أن الجزائر وبخصوص هذه التجهيزات لموانئها، فقد أخذت على عاتقها هذه المسألة بشكل نسبي، حيث يفترض المشرع الجزائري وجود هذه المنشآت والتجهيزات بشكل كاف يفرض على كل سفينة متجهة إلى السواحل أو الموانئ الجزائرية أن تفرغ هذه المخلفات الملوثة في هذه المنشآت أو التجهيزات.[1]

ويضيف الدكتور أحمد لعرابة أن القانون البحري الجزائري متشدد أكثر في مجال التلوث العمدي وهذا ما تبرره أهمية المناطق البحرية والتي تشكل جزء من الأملاك العمومية الجزائرية وهو بذلك أكثر دقة من اتفاقية لندن لعام 1954 في هذا الشأن[2] كما نصت المادة 214 من القانون البحري على ما يلي: "خلافاً 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.

[1] الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي بتاريخ 30 ماي 1996، وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 98-123، المؤرخ في 18-04-1998،ج ر ع 25.

[2] اتفاقية لندن لعام 1954.

ومع ذلك يجب إدراج الدواعي المسببة لطرح المواد الملوثة عرضاً أو استثنائياً في دفتر السفينة مع بيان حوادث الملاحة البحرية".

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

بينما نجد المادة 9 من اتفاقية لندن خصصت لمثل هذه العمليات دفترا للنفط أي دفترا خاصا هذا بالنسبة للقانون البحري الجزائري، يعتمد نظام الترخيص والتقييم البيئي المسبق كركيزة أساسية في استراتيجيات الحماية الوقائية للبيئة البحرية، حيث يهدف هذا النظام إلى ضمان عدم ممارسة أي نشاط اقتصادي أو صناعي قد يؤثر على الأوساط المائية إلا بعد الحصول على موافقة صريحة من السلطات الإدارية المختصة، ويتم تجسيد ذلك من خلال نظام الترخيص الإداري البيئي الذي يمثل الأداة القانونية والرقابية الأولى للتحكم في المشاريع الاستثمارية وتوجيهها نحو الالتزام بالمعايير البيئية الصارمة قبل البدء في التنفيذ، كما تبرز دراسة التأثير على البيئة كآلية تقنية وقانونية لا غنى عنها في هذا السياق، فهي تتيح للمسؤولين استشراف المخاطر المحتملة وتوقع الأضرار التي قد تلحق بالنظام البيئي البحري نتيجة نشاط معين، مما يسمح بوضع خطط بديلة أو فرض تدابير احترازية تقلل من التلوث أو تمنعه تماماً، وبذلك يشكل هذا المطلب صمام أمان يوفق بين متطلبات التنمية الاقتصادية وضرورة الحفاظ على الثروات البحرية واستدامتها للأجيال القادمة[1].

[1] بلعالية سامية، ظاهرة الهجرة غير الشرعية وانعكاساتها على المجتمع الجزائري، مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية والقانونية، المجلد 02، العدد 10، 2018، ص 34.

الفرع الأول: نظام الترخيص الإداري البيئي.

يعد نظام الترخيص الإداري البيئي الأداة القانونية الأبرز التي تمارس من خلالها الدولة سلطتها في ضبط الأنشطة المؤثرة على البيئة البحرية، حيث يتجاوز كونه مجرد إجراء ورقي ليصبح آلية رقابية مسبقة تمنع حدوث الضرر قبل وقوعه، وتتجلى أهمية هذا النظام في إخضاع كافة المشاريع والمنشآت الواقعة في النطاق البحري أو الساحلي لرقابة إدارية صارمة تتأكد من مطابقة النشاط المقترح للنصوص التشريعية والتنظيمية المعمول بها، كما يمنح هذا الترخيص الجهات الإدارية المختصة سلطة تقديرية واسعة لرفض المشاريع التي تشكل خطراً جسيما على النظام البيئي أو قبولها بشروط تقنية محددة تضمن الحد الأدنى من الانبعاثات والنفايات، وبذلك يمثل هذا الفرع حجر الزاوية في التوفيق بين حرية الاستثمار وبين الحق في بيئة بحرية نظيفة ومستدامة، كونه يضع إطاراً نظامياً يمنع العشوائية في استغلال الموارد البحرية ويضمن خضوع الجميع لسلطة القانون والرقابة القبلية.

كما تم تعديل القانون البحري السابق بموجب القانون رقم 98-05 بتاريخ 25-06-1998 حيث نجد مادته 21 تنص: "يستبدل الرقم 212 الوارد في المادة 214 من الأمر 76-80 بالرقم 210 منه".

وهذا ما يؤكد كلامنا حيث ما نلاحظه أن المادة 214 من الأمر 76-80 خاصة بالاستثناءات على منع التصريف العمدي للمواد الملوثة في البحر والواردة في المادة 212 من نفس القانون، فكيف تمكن المشرع وهو بصدد تعديل أمر 1977 أن يستبدل المادة 212 الواردة في نص المادة 214

بالمادة 210 مع أن هذه الأخيرة خاصة بتعريف التلوث البحري، في حين أن المادة 212 تضع صراحة مبدأ منع التصريف العمدي في البحر.[1]

وكملاحظة ثانية على هذا القانون وبالنسبة 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 اتفاقية لندن 1954.

الفرع الثاني: دراسة التأثير على البيئة.

تعتبر دراسة التأثير على البيئة (EIE) الأداة التقنية والوقائية الأكثر فاعلية في المنظومة القانونية لحماية الوسط البحري، فهي تمثل كشف استباقي يهدف إلى تحديد وتقييم الآثار المباشرة وغير المباشرة التي قد تلحق بالبيئة البحرية نتيجة تنفيذ مشاريع تنموية أو صناعية معينة، حيث تفرض هذه الدراسة على صاحب المشروع تقديم تقرير مفصل يتضمن وصفا دقيقا للموقع المستهدف وتحليلاً علمياً للتأثيرات المحتملة على التنوع البيولوجي وجودة المياه والموارد الحية.

كما تكمن القوة القانونية لهذه الآلية في كونها تجبر المستثمر على اقتراح حلول بديلة أو تدابير تخفيفية للحد من الأضرار المتوقعة، مما يمنح السلطات الإدارية المختصة قاعدة بيانات علمية رصينة تبني عليها قرارها النهائي إما بالموافقة على المشروع أو برفضه حماية للمصلحة العامة

[1] القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25-06-1998، ج ر د عدد 47، يعدل و يتمم الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري.

البيئية، وبذلك تتحول دراسة التأثير من مجرد إجراء شكلي إلى صمام أمان حقيقي يضمن استدامة البحار ويمنع تدهور النظم البيئية الهشة أمام زحف الأنشطة البشرية المتزايدة[1].

هذا وقد تناول القانون موضوع حماية البيئة بصفة عامة ومن ضمنها البيئة البحرية، حيث تضمن موضوع التلوث البحري بالنفط الذي يكون أو يحدث نتيجة الحوادث البحرية وما يحدثه من أخطار حيث نصت على ما يلي: "يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطرة أو سامة أو ملوثة عابرة بقرب المياه الإقليمية أو داخلها، أن يعلن عن كل حادث ملاحي يقع في مركبه ومن طبيعته أن يهدد بالتلوث أو بفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية الجزائرية".

وهذا ما رأيناه في المادة 8 من بروتوكول برشلونة الخاص بالتعاون على مكافحة التلوث في المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، حيث 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 أو يحتمل أن تتسبب في تلويث مياه البحر بالنفط أو بمواد ضارة أخرى.

ومن خلال ما سبق نقول بأن الجزائر حقيقة قد أدركت الخطر الكبير لمشكل التلوث النفطي وأعطت الأهمية الكبيرة ويظهر هذا من خلال التأكيد والحرص الكبيرين على أنه يجب تحديد المعلومات عن هوية السفينة وتاريخ الحادث وموقعه وكذلك المعلومات المفصلة عن نوعية المواد وكميتها.

[1] CORDONNIER Isabelle.la; Piraterie en Asie du Sud-est ،Revue international et stratégique ،Dalloz Automne.200/3-n43.,p47.

ولقد جاء المرسوم رقم 83-580 الصادر في 22-10-83 المتضمن إلزام ربانية السفن التي تحمل بمتنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث في البحر"[1] ونشير هنا أن هذا المرسوم يذكر المادة 54 من قانون 83-03 المتعلق بحماية سابقة الذكر، ضمن تأشيراته.[2]

لقد تطرق هذا القانون كذلك لموضوع حماية البيئة البحرية من التلوث ويتضح ذلك من خلال المادة 57 منه والتي جاء فيها: "يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة وتعبر بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائري أو داخلها، أن يبلغ عن كل حادث ملاحي يقع في مركبه ومن شأنه أن يهدد بتلوث أو إفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية".

إن هذه المادة جاءت تقريباً مطابقة للمادة 54 من قانون البيئة القديم رقم 83-03 السابق الذكر، وكذلك نفس الشيء بالنسبة للمادة 8 من بروتوكول برشلونة، وهذا يعني بأن الجزائر وعلى غرار المشرعين الذين تطرقوا إلى موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث قد أكدت من قبل ومازالت تؤكد على موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث، ولقد اتضح لنا هذا من خلال هذه المجموعة من القوانين التي تناولنا أهمها.

[1] المرسوم رقم 83-580،ج ر ع 44.

[2] القانون رقم 83-03،المؤرخ في 05-02-1983،المتعلق بحماية البيئة ج ر ع 06.

وما لاحظناه كذلك أن المشرع الجزائري قد قام بعملية دعم لقاعدة قانونية دولية في قانونه الداخلي، وأصبحت بذلك من ضمن تشريعاته الداخلية، وهذا تأكيد آخر على اهتمام الجزائر الكبير بهذا الموضوع، أي موضوع التلوث البحري وخاصة التلوث الزيتي أو التلوث النفطي.[1]

الفرع الثالث: التشريعات الجزائرية الخاصة بالحماية الوقائية للبيئة البحرية.

نجد أن المشرع الجزائري قد وضع في هذا المجال مرسومين سنقوم بتحليلهما في هذا الفرع بحيث جاء المرسوم 83-580 المؤرخ في 22-10-1983، ويتضمن هذا المرسوم: "إلزام ربانية السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث ملاحي".

وهذا ما نص عليه كذلك قانون حماية البيئة المتعلق رقم 83-03 في مادته، وما نص عليه كذلك قانون حماية البيئة المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة رقم 03-10 في مادته 57، "يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة، وتعبر بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائري أو داخلها، أن يبلغ عن كل حادث ملاحي يقع في مركبه ومن شأنه أن يهدد بتلوث أو إفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية".[2]

وهذا كذلك ما هو منصوص عليه في المادة 8 من بروتوكول برشلونة الخاص بالتعاون على مكافحة التلوث في المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، نجدها تلزم الدول الأطراف على إصدار تعليمات إلى ربانية السفن التي ترفع أعلامها، تطالبهم من خلالها بإخطار أحد

[1] خالد عباس، أحكام عقد استئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران 2011-2012،ص56.

[2] اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط .(UNEP/OCA) /MED IG.6/7

الأطراف أو المركز الإقليمي بجميع الحوادث التي تسبب أو يحتمل أن تتسبب في تلويث مياه البحر بالنفط أو بمواد ضارة أخرى.

واعتبارا مما سبق نستنتج أن المشرع الجزائري قد أيد قاعدة قانونية دولية في قانونه الداخلي.

ثم يليها المرسوم 88-228 المؤرخ في 05-11-1988[1]، أما هذا المرسوم فيتضمن شروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات التي من شأنها أن تلوث البحر وإجراءات ذلك وكيفياته.

"يجب أن تجري كل عملية من شأنها أن تلوث البحر في إطار أحكام القانون رقم 83-03 المؤرخ في 05 فبراير 1983 المذكور أعلاه والأحكام الواردة في البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن عمليات غمر النفايات من السفن والطائرات الموقع عليها يوم 16 فبراير 1976 والمصادق عليها بالمرسوم رقم 81-02 المؤرخ في 17-01-1981[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 اختلاف أشكالها في الحالات الآتية:

-"إذا كانت النفايات تشتمل على مادة أو عدة مواد ورد حصرها في الملحق الأول بالبروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن عمليات إلقاء السفن والطائرات للنفايات في البحر، الموقع في برشلونة يوم 16 فبراير سنة 1976 إلا إذا كانت هذه المواد لا توجد هناك إلا في حالات ملوثات شريطة ألا تكون قد أضيفت إليها عمداً قصد غمرها" في المناطق البحرية التي تنطوي على فوائد خاصة من حيث الأمن، وفي المجالات الاقتصادية والبيئية ولا سيما ما ورد

[1] ج ر ع 46، لسنة 1988.
[2] جرع 03 لسنة 1981.

ذكره في الجزء (ج) من الملحق 3 بالبروتوكول المذكور أعلاه" و كذالك "في المياه الإقليمية إذا شحنت النفايات في ميناء أو مطار أجنبي" , فيما دون 12 ميلاً من أقرب أرض إليها وعلى عمق يقل عن 2000 متراً فيما يخص النفايات مثل الحاويات الحديدية البالية والنفايات المعدنية أو ذات الحجم الكبير والسفن والطائرات والأرضيات العائمة وغير ذلك من المنشآت المقامة في البحر كذلك السفن والطائرات والأرضيات العائمة وغير ذلك من المنشآت المقامة في البحر وكذلك حطام السفن و الطائرات.

من خلال هذه المواد نبدي مجموعة من الملاحظات ففي الفقرة الأولى نجد أن المشرع الجزائري قد طبق ما جاء في بروتوكول برشلونة السابق الذكر، وذلك من خلال مادته 4.

ونلاحظ كذلك من خلال هذه الفقرة أن المشرع الجزائري قد منع إغراق أية مادة من شأنها أن تحدث تلوثاً للوسط البحري.[1] فالمشرع الجزائري لم يمنع فقط غمر النفايات المشتملة على مواد ورد ذكرها في الملحق الثالث بالبروتوكول بل منع غمر أية مادة في المناطق البحرية التي تنطوي على فوائد خاصة من حيث الأمن، وفي المجالات الاقتصادية والبيئية وهو ما ورد خصوصاً في الجزء (ج) من الملحق الثالث من البروتوكول.

[1] المرسوم التنفيذي رقم 02-01، المؤرخ في 06 جانفي 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج ر ع 01.

أما الفقرة الثالثة: وفي هذه الفقرة يتجلى لنا مظهر من مظاهر السيادة وذلك أن المشرع الجزائري متمسك بمبدأ حماية المناطق التي تدخل ضمن الإقليم الجزائري حيث قام بمنع غمر أية نفايات شحنت على متن باخرة أو طائرة أجنبية، في المياه الإقليمية الجزائرية.[1]

أما بخصوص الفقرة الرابعة من نفس المادة ومن نفس المرسوم فقد قام المشرع الجزائري بتحديد مجموعة من النفايات ومنع غمرها في المناطق البحرية التي مسافتها أقل من 12 ميل عن السواحل وعلى عمق أقل من 2000 متر.

وبعد هذه الملاحظات بخصوص المادة الثالثة من المرسوم 88-228، نعود إلى المادة 53 من القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة والتي تنص:

"يجوز للوزير المكلف بالبيئة، بعد تحقيق عمومي، أن يقترح تنظيمات و يرخص بالصب

أو بالغمر أو بالترميد في البحر، ضمن شروط تضمن بموجبها هذه العمليات انعدام الخطر وعدم الإضرار".

ونلاحظ بأن هذه المادة جاءت مطابقة لما جاء في نص المادة 49 من قانون البيئة القديم وبالتالي، فإن المشرع الجزائري أراد من خلالها أن يأخذ بمبدأ جواز غمر النفايات في الوسط البحري لكنه حدد إطاراً عاماً لهذه العملية بوجوب القيام بها في حدود الاتفاقية الدولية التي تحكمها أي بروتوكول برشلونة.

[1] عطية خالد وليد، الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة ،دراسة مقارنة بين قواعد التجارة البحرية وقواعد لاهاي وقواعد هامبورغ، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، كلية القانون، جامعة البصرة، العراق، العدد 01، السنة الخامسة، ص 43.

كما نصت على هذا المادة 55 من قانون 03-10 السالف الذكر، بقولها : "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 بما يلي : "يخضع غمر أية نفايات أخرى في جميع الحالات للحصول على رخصة كما هو منصوص عليه في المادتين 49 و 52 من القانون 83-03 المؤرخ في 05 فيفري 1983 المذكور أعلاه قد تمنح في شكل رخصة عامة أو في صورة رخصة خاصة".[1]

كما نصت المادة 5 من نفس المرسوم على ما يلي: "يخضع غمر النفايات الأخرى النفايات الوارد تعدادها في الملحق الأولى والثاني بالبروتوكول المذكور أعلاه لتسليم رخصة عامة دائمة الصلاحية".

وجاء في المادة 6:"لا يمكن الترخيص بغمر النفايات الوارد تعدادها في الملحق الثاني بالبروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن عمليات إلقاء السفن وكذا الطائرات للنفايات في البحر المذكور أعلاه إلا عن طريق تسليم رخصة تمتد صلاحيتها على مدى عامين".

وهذا ما جاء في المادة 5 من بروتوكول برشلونة والتي نصت على ما يلي: "لا يغرق النفايات أو المواد الأخرى المدرجة في الملحق الثاني من هذا البروتوكول لا بد من استصدار تصريح خاص مسبق لكل حالة على حدة من السلطات الوطنية المختصة".

[1] بوعبد الله، سعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا لقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، 2011-2012، ص 28.

كذلك نجد المادة 6 من بروتوكول برشلونة ينص على: "يتطلب إغراق كافة أنواع النفايات المختلفة أو المواد الأخرى في منطقة البحر الأبيض المتوسط استصدار تصريح عام مسبق من السلطات الوطنية المختصة"، وهو تقريبا ما جاء ذكره في المادة 5 من المرسوم 88-228 وهذا 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 إلا بناء على تقديم ملف لطلب الرخصة يكون محتواه مطابقا لأحكام كالتي ورد ذكرها في الملحق الثالث من البروتوكول المذكور أعلاه"، وهنا نجد أن المشرع الجزائري قد قام بتحديد العوامل التي تؤخذ بعين الاعتبار لإصدار التصاريح بالغمر.

كما نشير بأن الجزائر وغيرها من الدول لم تتطرق إلى التلوث البحري من مصادر أرضية بشكل كاف وجاءت نصوصه جد قليلة وخاصة عند مقارنتها بتلك 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.

إن الأمر 76-80 الصادر في 23-10-1976 المتضمن القانون البحري، قد تطرق إلى التلوث من مصادر برية وذلك في المادة 212 منه، إلا أن نص هذه المادة جاء فيه نوع من الغموض وعدم الوضوح، إذ نعتقد أنها تعني منع كل إغراق، حيث جاء فيها: "على الرغم من الأحكام المتخذة تطبيقا للاتفاقيات الدولية بشأن وقاية التلوث في البحار ومكافحته يمنع طرح أو إلقاء أو تعطيل المواد أو الطاقة الملوثة للوسط البحري وذلك في حدود الأملاك العمومية البحرية".

لقد تطرق المشرع الجزائري إلى التلوث البحري من مصادر أرضية ولكن بطريقة غير مباشرة وذلك من خلال استعماله لعبارة: "يمنع طرح" لقد خصص القانون البحري الجزائري جزء 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 وبطريقة غير مباشرة: "أي طرح ... لمواد أو طاقة ملوثة".[1]

وكنتيجة لما سبق نقول بأن المشرع الجزائري ومن خلال القانون البحري جاء بمادة واحدة ووحيدة تخص التلوث البحري من مصادر برية وبطريقة غير مباشرة وهذا ما يؤكد ما سبق قوله: أن المشرع الجزائري لم يعط الاهتمام الكبير بهذا النوع من التلوث، ألا أننا نلاحظ بالنسبة للمادة 215 من نفس القانون على عكس ما ذكر في المادة 212، حيث نصت على: "كل إسالة لمواد ملوثة في البحر والناتجة من المنشآت الصناعية الأرضية أو البحرية يجب أن تكون **موضوع رخصة مسبقة**، وتمنح هذه الرخصة بموجب قرار مشترك صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية ووزير الصناعة والطاقة بعد دراسة ملف يحدد إنشاؤه فيما بعد".

وهكذا نلاحظ أن الإجراءات الموجودة في المادة 215 تذهب بخلاف مبدأ منع أي إغراق الوارد في المادة 212، أي ربط أي إغراق بالفرضيات التي يحتملها النمو الاقتصادي.

ومن هنا يتضح لنا أن الجزائر تطبق مبدأ التراخيص المسبقة في تشريعاتها بالنسبة للوقاية من التلوث من المصادر البرية بوجه خاص، إلا أنه بعد التعديل الذي حدث على مستوى القانون البحري

[1] حمزة إسحاق زيتون، البحرية الجزائرية وتأثيرها في العلاقات الجزائرية الفرنسية السياسية (1519 - 1800)، مذكرة ماجستير في التاريخ الحديث، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، قسم التاريخ، المركز الجامعي غرداية،2011-2012، ص61.

الجزائري وبموجب القانون 98-05 عدلت المادة السابقة كما يلي: "كل إسالة لمواد ملوثة في البحر يجب أن تكون موضوع رخصة مسبقة تمنح طبقاً للتشريع ولتنظيم المعمول بهما".

وما يمكن قوله شأن هذا التعديل أنه وفي 1976 وبعد أن قصر منح التراخيص لإسالة مواد ملوثة في البحر على تلك الواردة من المنشآت الصناعية الأرضية والبحرية أي على التلوث من مصادر برية، عاد المشرع في 1998 ليجعل هذا الترخيص شاملاً لجميع أنواع التلوث البحري متى كان قانوني.[1]

المطلب الثاني: الرقابة والتفتيش على الأنشطة البحرية.

تُعدّ الرقابة والتفتيش الركيزة الأساسية لضمان نفاذ القوانين البيئية، حيث لا تكتمل القواعد القانونية الموضوعة لحماية البيئة إلا بوجود آليات ضبطية قوية تراقب مدى الالتزام بها، فإذا كانت الدولة تضع الأطر القانونية للحد من التلوث وحماية الموارد الطبيعية، فإن فاعلية هذه الأطر تظل مرهونة بقدرة السلطات المختصة على ممارسة دورها الرقابي الميداني.

من هذا المنطلق، يركز هذا المطلب على دراسة آليات الرقابة والتفتيش على الأنشطة البحرية، وذلك من خلال محورين أساسيين؛ حيث نتناول في الفرع الأول سلطات الضبط الإداري البيئي التي تمنح الإدارة الصلاحيات الوقائية لمنع وقوع الضرر البيئي قبل حدوثه، بينما نخصص الفرع الثاني لبحث دور مفتشية البيئة وأجهزة الرقابة المختصة، باعتبارها الأذرع التنفيذية والتقنية التي تتولى معاينة المخالفات وضبط التجاوزات التي تهدد النظم البيئية البحرية.

[1] القانون رقم 03-10، المؤرخ في 19 جويلية 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج. ر ع 43.

الفرع الأول: سلطات الضبط الإداري البيئي.

تعد سلطات الضبط الإداري البيئي من أهم الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية، حيث تتجلى فعاليتها من خلال ما وضعه المشرع الجزائري من نصوص قانونية تهدف إلى الحد من التلوث البحري بجميع صوره، وقد تجسد ذلك في المادة 52 من القانون المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، والتي حظرت بشكل صريح صب أو رمي أو ترميد أي مواد داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري إذا كان من شأنها الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية أو عرقلة الأنشطة البحرية كالملاحة وتربية المائيات والصيد البحري، بالإضافة إلى منع كل ما يؤدي إلى إفساد نوعية المياه أو التقليل من قيمتها الترفيهية والجمالية والمساس بالمناطق الساحلية والسياحية.

وفي سياق ممارسة هذه السلطات لمهامها، يلاحظ أن المشرع لم يحصر التهديدات في المصادر البرية فقط، بل شملت رقابته كافة الملوثات التي تمس البيئة البحرية وتصيبها من مصادر أرضية، وهو ما يجعل هذا النوع من الرقابة يمتد ليشمل الملوثات الضمنية والصريحة على حد سواء و هذا تماشيا مع التوجهات الدولية في هذا المجال، كما تعتمد سلطات الضبط الإداري على مبدأ "التراخيص المسبقة" كأداة وقائية فعالة، حيث منحت المادة 53 من القانون 03-10 لوزير البيئة صلاحية اقتراح تنظيمات ترخص بالصب أو الغمر أو الترميد في البحر، ولكن بشرط إجراء تحقيق عمومي وضمان انعدام الخطر وعدم الإضرار بالوسط البحري. [1]

[1] NTUDA EBODE Joseph Vincent , Terrorisme et piraterie, de nouveaux enjeux sécuritaires en Afrique Centrale, Cameroun : Presses Universitaires d'Afrique, 2010,.p29 .

ومع ذلك، فإن هذه السلطة ليست مطلقة بل مرنة تراعي الظروف القاهرة، حيث استثنت المادة 54 تطبيق تلك الأحكام في حالات القوة القاهرة الناجمة عن التقلبات الجوية أو أي عوامل أخرى تهدد حياة البشر أو أمن السفن والطائرات، كما ألزمت المادة 55 ضرورة الحصول على ترخيص مسبق في عمليات شحن أو تحميل المواد والنفايات الموجهة للغمر، مما يعكس رغبة المشرع في إيجاد توازن بين الحظر العام والترخيص الاستثنائي في الحالات الضرورية.

وبالرغم من وجود هذه الآليات الوطنية، إلا أن فاعلية الضبط الإداري البيئي تظل مرتبطة بمدى استجابة الدول للاتفاقيات الدولية، خاصة وأن بعض القواعد الدولية تفتقر أحيانا للالتزامات المحددة والملزمة، مما يترك للدول المتقدمة تكنولوجيا حرية أكبر في التفعيل، وهو ما يجعل مسألة ملاءمة التشريع الجزائري مع الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث البحري محل نقاش مستمر حول مدى كفاية هذه النصوص في تحقيق الحماية الكاملة والفعالة للوسط البحري. [1]

وتعزيزاً لدور سلطات الضبط الإداري البيئي، فإن ممارسة هذه المهام لا تقتصر على الجانب الوقائي المتمثل في إصدار التراخيص، بل تمتد لتشمل سلطة الرقابة والتفتيش المستمر على المنشآت المصنفة القريبة من السواحل، حيث تملك هذه السلطات صلاحية توقيع عقوبات إدارية تدريجية تبدأ من الإعذار وصولاً إلى الغلق المؤقت أو النهائي للمنشآت المخالفة للمعايير البيئية، وذلك لضمان عدم تسرب المقذوفات الصناعية إلى الوسط البحري دون معالجة مسبقة، كما تبرز أهمية الضبط الإداري في تفعيل "مبدأ الملوث الدافع"، الذي يلزم الجهات المتسببة في التلوث بتحمل تكاليف إزالة

[1] بوزيان حليمة، ظاهرة الهجرة غير الشرعية ومكافحتها في ظل التحولات الإقليمية والدولية، مجلة البيان للدراسات القانونية، العدد 02، ديسمبر 2023،ص42.

الأضرار وإعادة تأهيل النظم البيئية المتضررة، مما يشكل رادعاً اقتصادياً يساهم في الحد من التجاوزات البيئية.

علاوة على ذلك، فإن نجاح هذه الآلية مرتبط بالتنسيق الوثيق بين مختلف المصالح المختصة، بما في ذلك حرس السواحل والمصالح البلدية والولائية، لتنفيذ مخططات التدخل العاجل في حالات التلوث المفاجئ أو الحوادث البحرية، ومع تطور التحديات البيئية المعاصرة، أصبح من الضروري تدعيم سلطات الضبط بوسائل تكنولوجية حديثة ونظم مراقبة عن بُعد لرصد أي تجاوزات في المياه الإقليمية بدقة، خاصة وأن المشرع الجزائري يسعى باستمرار لتطوير الإطار القانوني ليتماشى مع المعايير الدولية الصارمة، مؤكداً بذلك أن حماية البيئة البحرية ليست مجرد نصوص تشريعية، بل هي ممارسة ميدانية تهدف إلى استدامة الموارد البحرية وحماية التنوع البيولوجي للأجيال القادمة.[1]

الفرع الثاني: دور مفتشية البيئة وأجهزة الرقابة المختصة.

تلعب مفتشية البيئة وأجهزة الرقابة المختصة، دورا محوريا وحاسما في حماية النظم البيئية وضمان استدامتها، حيث تتولى هذه الهيئات مسؤولية مراقبة مدى التزام المؤسسات والأنشطة الاقتصادية بالمعايير القانونية والتقنية المعمول بها، كما تقوم بزيارات تفتيشية دورية ومفاجئة للمنشآت المصنفة للتأكد من عدم تجاوزها للحدود المسموح بها من الانبعاثات والنفايات، بالإضافة إلى ذلك تملك هذه الأجهزة سلطة ضبط المخالفات البيئية وتحرير المحاضر القانونية ضد المتجاوزين، وهو ما يشكل رادعا حقيقيا يحد من التلوث العشوائي ويحمي الموارد الطبيعية من الاستنزاف، وتعمل هذه

[1] بوشاشي سمية، الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2024، ص. 182.

المفتشيات أيضاً على تقديم الاستشارات الفنية والتقنية للمساعدة في تحسين الأداء البيئي للمشاريع مما يساهم في تكريس مفهوم التنمية المستدامة، وبفضل الصلاحيات الرقابية الواسعة الممنوحة لها تضمن هذه الأجهزة تنفيذ السياسات العامة للدولة في مجال البيئة، وتنسق مع الجهات القضائية والإدارية لتطبيق العقوبات التي قد تصل إلى الإغلاق المؤقت أو النهائي للمصادر الملوثة، وبذلك تظل مفتشية البيئة صمام الأمان الذي يحافظ على التوازن الإيكولوجي ويضمن حق الأجيال القادمة في محيط نظيف وسليم.[1]

تعتبر حماية البيئة البحرية ركيزة أساسية للحفاظ على التوازن الإيكولوجي العالمي، فهي تتطلب تضافر الجهود التقنية والقانونية للحد من مصادر التلوث التي تهدد التنوع البيولوجي في البحار والمحيطات، كما يستلزم الأمر وضع أطر صارمة لمكافحة التلوث النفطي الناتج عن حوادث السفن بالإضافة إلى عمليات التنقيب، بالإضافة إلى معالجة مشكلة النفايات البلاستيكية والمواد الكيميائية التي تصب في المجاري المائية، وتلعب المناطق البحرية المحمية دوراً جوهرياً في استعادة عافية النظم المرجانية والثروات السمكية المنهكة، حيث تساهم هذه المناطق في توفير ملاذات آمنة للأنواع المهددة بالانقراض بعيداً عن ضغوط الصيد الجائر والأنشطة البشرية المكثفة.

وبالموازاة مع ذلك تبرز أهمية الرصد والرقابة المستمرة باستخدام التكنولوجيات الحديثة مثل الأقمار الصناعية والاستشعار عن بعد لرصد أي تسربات أو أنشطة غير قانونية[2]، وهو ما يضمن

[1] KHOLLE Fatou, Navire doubles coques: quelles sont les conséquences de cette convention internationale en terme de normes de sécurité, et l'impact sur les transports, 2006,p98.

[2] BOUKATMI, V. F , Aspects du contrat de transport de marchandises par mer en droit algérien et dans les conventions internationales, thèse de doctorat d'État en droit, Faculté de droit, Université d'Oran, 2002.,p56.

استدامة الموارد البحرية كأحد أهم المصادر الغذائية والاقتصادية للبشرية، ومن هنا تبرز ضرورة الالتزام بالمعاهدات الدولية التي تنظم استغلال البحار، لضمان بقاء هذا الوسط الحيوي نظيفا قادرا على أداء وظائفه الطبيعية في تنظيم المناخ وإنتاج الأكسجين.

تترابط مهام مفتشية البيئة وأجهزة الرقابة بشكل وثيق مع حماية البيئة البحرية، حيث تمثل هذه الأجهزة الذراع التنفيذي الذي يحول النصوص القانونية إلى واقع ملموس يحمي السواحل والمجال البحري، وتتجلى هذه العلاقة في ممارسة المفتشين لمهام الرقابة التقنية على المنشآت الصناعية الواقعة على الشريط الساحلي، لضمان عدم تصريف مياه الصرف الصناعي غير المعالجة أو المواد الكيميائية الخطرة مباشرة في البحر، كما يمتد دورهم ليشمل مراقبة مدى التزام الموانئ والسفن بالمعايير البيئية لمنع التلوث بالزيوت أو النفايات الصلبة، وبالتنسيق مع الجهات المختصة في التخطيط المكاني والتهيئة الساحلية، تقوم هذه الأجهزة بمعاينة أي تعديات على الملك العام البحري أو استغلال غير قانوني للموارد الشاطئية[1]، مما يمنع تدهور الأنظمة الإيكولوجية الحساسة مثل المروج البحرية والشعاب المرجانية، بالإضافة إلى ذلك تساهم تقارير التفتيش والرقابة في تزويد صناع القرار بالبيانات اللازمة لتطوير خطط التسيير المدمج للمناطق الساحلية، وهو ما يضمن وجود توازن بين النشاط الاقتصادي وحماية الوسط المائي، وبذلك تعمل أجهزة الرقابة كخط دفاع أول يمنع وقوع الكوارث البيئية البحرية ويحاسب المتسببين في أي إخلال بالتوازن الحيوي للمجال البحري، مما يعزز من فاعلية القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية الرامية للحفاظ على استدامة البحار.[2]

[1] قرار مجلس الأمن الدولي (1816)، والبند 10 (أ) من قرار مجلس الأمن الدولي رقم 1846.

[2] القرار رقم (1814) صادر عن مجلس الأمن الدولي في جلسته رقم (5893) والمعقودة بتاريخ 15 ماي 2008.

تتعمق هذه العلاقة الوظيفية من خلال آليات "الرقابة البعدية" و"الضبط الإداري" التي تمارسها المفتشية على الأنشطة البحرية، حيث لا يقتصر دورها على مجرد المعاينة، بل يمتد ليشمل التدقيق التقني في كفاءة محطات تصفية المياه التابعة للمصانع الساحلية، والتأكد من مطابقاتها للمواصفات الفيزيائية والكيميائية قبل وصولها إلى الوسط البحري[1]، كما تضطلع أجهزة الرقابة بمسؤولية مراقبة عمليات تفريغ مياه التوازن من السفن التجارية، وهي عملية تقنية معقدة تهدف لمنع انتقال الكائنات الغازية التي قد تدمر التنوع البيولوجي المحلي.

بالإضافة إلى ذلك، تلعب المفتشية دوراً حيوياً في "التسيير المدمج للمناطق الساحلية" من خلال فرض دراسات التأثير البيئي على المشروعات السياحية والعمرانية الكبرى، لضمان عدم انجراف التربة أو تدمير الكثبان الرملية التي تعمل كمصدات طبيعية، وفي حالات التلوث المفاجئ مثل التسربات النفطية، تنسق هذه الأجهزة مع حرس السواحل لتحديد مصدر التلوث وتقدير الأضرار البيئية بدقة علمية تمكن الدولة من رفع دعاوى المسؤولية المدنية والتعويض عن الضرر البيئي المحض وبذلك يتحول هذا الفرع الرقابي من مجرد جهاز إداري إلى سلطة فنية وقانونية تضمن استعادة النظم البحرية لقدرتها على التجدد، وتمنع تحول البحار إلى مكبات للنفايات تحت ذريعة التنمية الاقتصادية[2].

المبحث الثاني: الآليات التقنية والتخطيطية لحماية البيئة البحرية.

يبرز التخطيط المكاني والتهيئة الساحلية كأدوات أساسية لضمان التوازن بين الاستغلال الاقتصادي وحماية النظم البيئية، ويتطلب ذلك تفعيل آليات حماية الساحل وتسييره المدمج التي تهدف إلى الحد من التدهور البيئي الناتج عن الأنشطة البشرية، كما تلعب الوسائل التقنية الحديثة دور

[1] بعوش منصور، الضبط الإداري البيئي في القانون الجزائري، دار الهدى، الجزائر، 2022، ص215.
[2] المادة 84 من القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة، التي أرست مبدأ "الملوث الدافع."

جوهري في رصد التغيرات المرفولوجية والمناخية، مما يسمح باتخاذ قرارات مبنية على بيانات دقيقة تدعم استدامة الموارد البحرية. وبالتوازي مع ذلك، تبرز أهمية التنسيق بين مختلف الفاعلين لضمان تنفيذ سياسات التهيئة التي تحترم الخصوصية الطبيعية للمناطق الساحلية، وصولاً إلى تحقيق تسيير عقلاني يوازن بين متطلبات التنمية والحفاظ على الإرث الطبيعي للأجيال القادمة.

تتمثل هذه الآليات التقنية والتخطيطية في منظومة متكاملة تهدف إلى ضبط استغلال الحيز البحري وتوجيهه نحو الاستدامة، حيث يعتمد التخطيط المكاني على رسم خرائط دقيقة تحدد نطاقات الاستعمال البشري والنشاطات الاقتصادية بما لا يتعارض مع التوازنات الإيكولوجية، ويصاحب ذلك تهيئة ساحلية ترتكز على معايير عمرانية وبيئية صارمة تمنع التوسع العشوائي وتحمي الواجهة البحرية من التلوث والاستنزاف[1].

وفي سياق متصل، تبرز أهمية التسيير المدمج للساحل كنهج تنسيقي يجمع بين مختلف القطاعات الوزارية والهيئات المحلية لضمان وحدة القرار، مع الاعتماد على التقنيات الحديثة مثل نظم المعلومات الجغرافية والاستشعار عن بعد لمراقبة تآكل الشواطئ وتغير منسوب مياه البحر، بالإضافة إلى ذلك، تشمل هذه الآليات وضع برامج لحماية التنوع البيولوجي البحري من خلال تحديد محميات طبيعية وتطبيق بروتوكولات تقنية للحد من انبعاثات الملاحة البحرية والنفايات الصناعية، وصولا إلى بناء إطار عملي يوازن بين استقطاب الاستثمارات السياحية والصناعية وبين الالتزام بالمعايير البيئية الدولية التي تضمن حماية الساحل كإرث وطني استراتيجي.

[1] غريسي محمد، الوجيز في قانون البيئة الجزائري، دراسة في تسيير الساحل والمناطق المحمية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2023، ص 142.

المطلب الأول: التخطيط المكاني والتهيئة الساحلية.

يعتبر التخطيط المكاني والتهيئة الساحلية من الركائز الأساسية التي يعتمد عليها المشرع الجزائري لضمان حماية فعالة للبيئة البحرية، حيث يتجلى ذلك من خلال وضع مخططات توجيهية تهدف إلى تنظيم الاستغلال البشري والمجالي للمناطق الساحلية بما يمنع التدهور البيئي أو الاستنزاف العشوائي للموارد، ويتماشى هذا التوجه الوطني بشكل وثيق مع الالتزامات الدولية للجزائر، لا سيما اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها المتعلقة بالإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في البحر الأبيض المتوسط، إذ تسعى هذه الآليات التقنية إلى إيجاد توازن دقيق بين متطلبات التنمية الاقتصادية وضرورة الحفاظ على النظم الإيكولوجية الهشة.

كما تلعب أدوات التهيئة الساحلية دوراً وقائياً في الحد من مصادر التلوث البحري وتوجيه المشاريع الاستثمارية بعيداً عن المناطق الحساسة، وهو ما يعكس استجابة التشريع الجزائري للمعايير البيئية العالمية التي تفرض رقابة صارمة على النشاطات البحرية والساحلية لضمان استدامة التنوع البيولوجي المائي وحماية الشواطئ من الانجراف والتلوث الكيميائي.[1]

يستند التخطيط المكاني والتهيئة الساحلية في الجزائر إلى ترسانة قانونية متخصصة، أبرزها القانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه، والذي يضع قواعد صارمة تمنع البناء في المناطق المتاخمة للشاطئ بمسافة محددة لضمان حرمة النظم البيئية، وتتكامل هذه الرؤية المحلية مع المبادئ التي أقرتها المعاهدات الدولية مثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي تفرض على الدول حماية البيئة البحرية من التلوث بكافة أشكاله، حيث تترجم الجزائر هذه الالتزامات من خلال

[1] PETER J Rimmer, les détroits de Malacca et de Singapour: états côtiers et états utilisateur , études internationales, vol 34, no 2, juin 2003.,p48 .

أدوات تقنية مثل المخطط الوطني لتهيئة الإقليم والمخططات الساحلية المحلية التي تحدد بدقة كيفية استغلال المجالات البحرية، كما تفرض هذه الآليات إجراء دراسات "مدى التأثير على البيئة" كشرط مسبق لأي مشروع صناعي أو سياحي ساحلي، وذلك لضمان عدم الإضرار بالغطاء النباتي البحري أو التسبب في تراجع خط الساحل[1].

ويرتبط هذا التخطيط بشكل وثيق بآليات الرقابة التقنية التي تمنع صرف الزيوت والنفايات الصناعية مباشرة في البحر، وهو ما يعزز مكانة التشريع الجزائري كأداة تنفيذية للتنمية المستدامة تتماشى مع البروتوكولات الدولية الرامية إلى مكافحة التغير المناخي وحماية التنوع البيولوجي في حوض البحر الأبيض المتوسط، مما يجعل من التهيئة العمرانية والمجالية وسيلة دفاعية استباقية تحمي الثروة السمكية والموارد الطبيعية من مخاطر التوسع العمراني غير المنظم.

توسع المشرع الجزائري في وضع إطار قانوني متكامل يربط بين التهيئة الساحلية وحماية البيئة البحرية، حيث لم يكتفِ بالقانون 02-02 المتعلق بالساحل فحسب، بل عززه بالقانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

والذي يكرس مبادئ الحيطة والعمل الوقائي ومبدأ "الملوث الدافع" كقواعد آمرة تسري على كافة الأنشطة البحرية، وتتجلى صرامة التشريع الجزائري في إقرار نظام قانوني خاص للمناطق المحمية البحرية والساحلية، يهدف إلى الحفاظ على الأنواع النباتية والحيوانية المهددة بالانقراض، وهو ما يتطابق تماماً مع ملحق "المناطق المتمتعة بحماية خاصة" المنبثق عن اتفاقية برشلونة.

[1] DJAMA Abbessaher (2011), the 'phenomenon of piracy off the coast somalia : challenges and solution of the international community. United nation the Nippon foundation felleu , new york, Décembre..

كما أفرد المشرع أحكاماً خاصة في القانون البحري، تتناول ضبط الملاحة البحرية ومنع السفن من تفريغ النفايات أو مياه الموازنة في المياه الإقليمية، فارضا عقوبات جزائية وغرامات مالية باهظة على المخالفين[1]، وذلك تماشياً مع اتفاقية "ماربول"، الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن بالإضافة إلى ذلك، استحدثت الجزائر آليات مؤسساتية لتعزيز هذه القوانين، مثل المحافظة الوطنية للساحل التي تتولى مهمة الجرد والرقابة التقنية وضمان عدم المساس بالملك العمومي البحري، مما يجعل المنظومة القانونية الجزائرية لا تقتصر على الجانب النظري، بل تمتد لتشمل أدوات تنفيذية تقنية تربط بين المخططات العمرانية والالتزامات الدولية، لضمان حماية المجال البحري من التلوث العابر للحدود ومن ضغوطات التوسع الصناعي والمينائي، مع التأكيد على ضرورة تكيف هذه القوانين مع المستجدات الدولية المتعلقة بالتحول الطاقوي والاقتصاد الأزرق المستدام.

الفرع الأول: آليات حماية الساحل وتسييره المدمج.

تعد آليات حماية الساحل وتسييره المدمج ركيزة اساسية في منظومة حماية البيئة البحرية، حيث يتجلى ذلك من خلال سعي المشرع الجزائري الى وضع اطار قانوني يوازن بين متطلبات التنمية الاقتصادية وضرورة الحفاظ على النظم البيئية الحساسة، وقد تجسد هذا الاهتمام بشكل بارز في القانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه، الذي تبنى مفهوم التسيير المدمج كأداة فعالة

[1]. المواد من 91 إلى 98 من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة، والتي تحدد الغرامات المالية والعقوبات السالبة للحرية في حالات التلوث العمدي بالمحروقات.

تهدف الى التنسيق بين مختلف القطاعات والتدخلات على الشريط الساحلي لضمان استدامته[1]، ولا يمكن فصل هذه الاليات الوطنية عن الالتزامات الدولية للجزائر، لا سيما في اطار اتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث والبروتوكولات الملحقة بها، حيث تفرض هذه المعاهدات على الدول الأعضاء اعتماد استراتيجيات وطنية للتسيير المتكامل للمناطق الساحلية، مما يعزز الرقابة القانونية ويحد من التجاوزات التي قد تطال السطح المائي او اليابسة المجاورة له[2]، وتلعب هذه الاليات دورا حاسما في تفعيل المبادئ البيئية العالمية مثل مبدا الحيطة ومبدا الملوث الدافع، لضمان حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث بمختلف انواعه، سواء كان ناتجا عن نشاطات برية او بحرية، مما يجعل من التسيير المدمج للساحل حلقة الوصل القانونية والتقنية التي تضمن فعالية التشريعات الوطنية وتوافقها مع المعايير الدولية المعاصرة.

تستكمل هذه الآليات فعاليتها من خلال الأدوات التقنية والقانونية التي سخرها المشرع الجزائري لضبط التوسع العمراني والنشاط الصناعي في المناطق الساحلية، حيث يمنع القانون المساس بالأنظمة البيئية الهشة مثل الكثبان الرملية والمناطق الرطبة، ويفرض مسافات ارتداد قانونية تمنع البناء في حرم الساحل، وهذا التوجه يتماشى تماما مع متطلبات التنمية المستدامة التي تنص عليها المعاهدات الدولية، إذ لم يعد الهدف مجرد حماية ميكانيكية للساحل بل تحول إلى تسيير عقلاني يشرك جميع الفاعلين من إدارات ومجتمع مدني.

[1] أنشئت المحافظة الوطنية للساحل بموجب المادة 26 من القانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه، وتم تنظيمها بموجب المرسوم التنفيذي رقم 04-113؛ وهي مؤسسة عمومية ذات طابع إداري تتولى مهام تنفيذ السياسة الوطنية لحماية الساحل والمساهمة في الجرد والرقابة التقنية.

[2] المرسوم التنفيذي رقم 99–202 ، مؤرخ في 22 أوت 1999، يتضمن إنشاء السلطة المينائية للغرب، ج ر رقم 57.

كما تبرز أهمية الربط بين التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية في توحيد معايير الرصد والمراقبة البيئية، مما يسمح بتبادل الخبرات والبيانات حول حالة البحر والساحل، ويسهل من عملية التدخل السريع في حالات التلوث العارض أو الكوارث البيئية، وبذلك يشكل التسيير المدمج للساحل وفق المنظور الجزائري والدولي صمام أمان يضمن عدم استنزاف الموارد البحرية ويحافظ على التوازن الإيكولوجي للأجيال القادمة، من خلال فرض رقابة صارمة على المصبات وتطبيق مخططات شغل الأراضي التي تراعي الطبيعة القانونية والبيئية الخاصة للمجال البحري.[1]

تتوسع هذه الآليات لتشمل فرض قيود صارمة على استعمال الملك العمومي البحري، حيث يقرر التشريع الجزائري منع كل نشاط من شانه تغيير الطبيعة الجيولوجية أو البيولوجية للساحل ويظهر ذلك جليا في تكريس مبدأ عدم البناء في شريط عرضه مائة متر انطلاقا من خط أعلى مستوى تصله المياه، وهو ما يعرف بمنطقة الحرم الساحلي التي لا يمكن المساس بها إلا في حالات الاستثناء الضرورية المرتبطة بالأمن الوطني أو المصالح العامة الكبرى، كما يتكامل هذا الدور مع الالتزامات الواردة في البروتوكول المتعلق بالإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في المتوسط، والذي يلزم الدول بوضع مخططات وطنية لتهيئة الساحل تراعي الخصائص الايكولوجية لكل منطقة.

ويقوم هذا التسيير المدمج على فكرة التقسيم الوظيفي للمجال البحري والبري المجاور له بحيث يتم تحديد مناطق للحماية المطلقة ومناطق للأنشطة الاقتصادية المنظمة، مع إخضاع أي مشروع استثماري على الساحل لدراسة مدى التأثير على البيئة قبل منح أي ترخيص، وهذا الترابط القانوني يهدف إلى الحد من ظاهرة الانجراف القاري وحماية التنوع البيولوجي الذي تشترطه الاتفاقيات الدولية

[1] BRAUDEL Fernand ،La Méditerranée et le monde méditerranéen à l’époque de Philippe II. Tome 2, Paris, 1976.,p26.

مثل اتفاقية التنوع البيولوجي، فضلا عن تعزيز دور شرطة العمران ومفتشي البيئة في مراقبة المصبات الصناعية والحضرية التي تنتهي في البحر[1]، لضمان توافق جودة المياه مع المعايير الصحية والبيئية المتفق عليها دوليا، مما يجعل من حماية الساحل وتسييره المدمج عملية مستمرة تتطلب تنسيقا دائما بين الوزارات المعنية والجماعات المحلية لتفادي تضارب المصالح وضمان استمرارية النظم البيئية البحرية.

الفرع الثاني: النظم التقنية للمراقبة والتتبع.

تعتمد النظم التقنية للمراقبة والتتبع في البيئة البحرية على ترسانة من الوسائل التكنولوجية الحديثة التي تهدف الى رصد التلوث في مراحله الأولى، حيث تبرز أهمية الأقمار الصناعية ونظم الاستشعار عن بعد في تقديم مسح شامل للسطح المائي والكشف عن البقع الزيتية والنفايات العائمة بدقة عالية، وتتكامل هذه الأنظمة مع الرادارات الساحلية وأجهزة التتبع الآلي للسفن المعروفة بنظام AIS التي تتيح للسلطات الجزائرية مراقبة حركة الملاحة ومنع أي تفريغ غير قانوني للمواد الملوثة داخل المياه الإقليمية، وقد جسد المشرع الجزائري هذا التوجه من خلال نصوص قانونية تلزم المنشآت المصنفة والوحدات البحرية بتركيب معدات قياس ذاتية مرتبطة مباشرة بمراكز الرصد الوطنية التابعة لوزارة البيئة، وتعتبر هذه المنظومة التقنية تنفيذا مباشرا للالتزامات الدولية الناشئة عن اتفاقية "ماربول" لمنع التلوث من السفن، والتي تفرض معايير تقنية صارمة لضمان سلامة البحار، كما تساهم هذه النظم في تفعيل اليات التدخل السريع المنصوص عليها في المخطط الوطني الاستعجالي المعروف بـ Tel Bahr، حيث يتم ربط البيانات التقنية المجمعة من المحطات الارضية والعوامات البحرية الذكية بقواعد بيانات دولية مشتركة في حوض البحر المتوسط، مما يسمح بتبادل الانذارات المبكرة حول

[1] المواد 80 وما بعدها من القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة.

التلوث العابر للحدود، وهذا التلاحم بين التقنية والقانون يضمن حماية التنوع البيولوجي البحري عبر مراقبة مستمرة لجودة المياه ودرجات حرارتها، مما يساعد في اتخاذ قرارات ادارية وقضائية مبنية على ادلة تقنية دامغة ضد المخالفين، وبذلك تشكل التكنولوجيا العين الساهرة التي تضمن فعالية القوانين الجزائرية وتجعل من مبدأ الحماية الاستباقية واقعا ملموسا يحقق التنمية المستدامة للمجال البحري.[1]

هذه التقنية تشمل استخدام "العوامات الذكية" المجهزة بحساسات كيميائية وفيزيائية تقيس بدقة مستويات الأكسجين والملوحة ونسبة المواد الهيدروكربونية في المياه، حيث ترسل هذه البيانات لحظيا عبر شبكات الاتصال اللاسلكي إلى المركز الوطني لتكنولوجيات التنظيف الأكثر نقاء، مما يسمح برصد أي تغير غير طبيعي في جودة المياه ناتج عن تسربات صناعية أو تصريفات حضرية غير معالجة.

كما يعتمد المشرع الجزائري في إطار قانون حماية البيئة على تقارير "الخبرة التقنية" المستمدة من أجهزة قياس الطيف الكتلي والتحليل الكروماتوغرافي لتحديد مصدر الملوثات بدقة كيميائية لا تقبل الشك، وهو ما يعزز القوة الإثباتية للمحاضر التي يحررها مفتشو البيئة أمام القضاء.

وعلى المستوى الدولي يرتبط هذا النظام التقني الجزائري بمنظومة "سيفيماد" لتبادل المعلومات البحرية في المتوسط، والتي تهدف إلى مراقبة السفن التي تشكل خطرا بيئيا محتملا بناء على سجلاتها السابقة، ويتم توظيف تكنولوجيا "التصوير بالرادار ذو الفتحة الاصطناعية"، لاختراق السحب والرؤية الليلية لكشف السفن التي تقوم بتفريغ مياه التوازن أو غسل الصهاريج في عرض البحر خفية، وتلزم التشريعات الوطنية المنشآت البترولية البحرية بوضع "خرائط الحساسية البيئية" الرقمية التي يتم تحديثها

[1] CECILE DE CET Bertin, Introduction au droit maritime, Edition ellipses marketing, paris, 2008.,p38.

بواسطة نظم المعلومات الجغرافية، لتحديد المناطق التي تتطلب حماية تقنية فورية في حال وقوع حادث، وهذا التكامل الدقيق بين البرمجيات المتقدمة والقواعد القانونية الصارمة يقلص الفجوة بين النص التشريعي والتطبيق الميداني، ويجعل من الرقابة التقنية أداة استباقية لا تكتفي برصد الضرر بعد وقوعه بل تعمل على التنبؤ بالمخاطر البيئية قبل استفحالها، مما يضمن صيانة الأوساط البحرية الجزائرية وفقا لأحدث المعايير التقنية العالمية المقررة في المنظمة البحرية الدولية.[1]

المطلب الثاني: المناطق المحمية والتدابير البيولوجية.

تركز هذه النظم على تخصيص مساحات جغرافية محددة تخضع لنظام قانوني خاص يهدف إلى صيانة الأنظمة البيئية ومنع تدهورها، ويشمل ذلك المحميات البحرية التي توفر ملاذا آمنا للأحياء المائية بعيدا عن الاستغلال المفرط أو التلوث، كما يمتد هذا المطلب ليشمل حماية التنوع البيولوجي بمختلف أشكاله، مع التركيز على صيانة الموارد الصيدية وضمان استدامتها للأجيال القادمة، من خلال وضع ضوابط تقيد الصيد العشوائي وتحمي الكائنات المهددة بالانقراض، مما يساهم في تحقيق توازن بيئي مستدام يجمع بين الاستغلال الرشيد للموارد والحفاظ على الطبيعة في آن واحد.

ترتبط هذه التدابير بشكل وثيق بآليات حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري الذي خصص نصوصا قانونية صريحة كالقانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة والقانون رقم 01-11 المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات[2]، حيث تفرض هذه القوانين رقابة

[1] MASSEY. Anathong shintaro, maritime sucrity cooperation the strait of malacca.calhoun:institutional archive of the naval post graduet school, these, 06/2008 ,p114.

[2] القانون رقم 01-11 المؤرخ في 08 يوليو 2001 المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، المعدل و المتمم، ج رع 36.

صارمة على النشاطات الممارسة في المناطق الحساسة وتحدد شروطا دقيقة لإنشاء المحميات الوطنية البحرية بهدف الحد من التلوث واستنزاف الثروات.

وتتكامل هذه المنظومة الوطنية مع الالتزامات الدولية للجزائر خاصة اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث والبروتوكولات التابعة لها والمتعلقة بالمناطق المتميزة بحماية خاصة، حيث تعمل هذه المعاهدات على توحيد الجهود الدولية لضبط المعايير التقنية والقانونية العابرة للحدود، مما يعزز من فاعلية الرقابة البيئية ويجعل من المحميات وسيلة قانونية دولية ووطنية لمواجهة الأخطار الكيميائية والبيولوجية التي تهدد النظم الايكولوجية البحرية وضمان تجدد المخزون السمكي[1].

الفرع الأول: النظام القانوني للمحميات البيولوجية.

يتأسس النظام القانوني للمحميات البيولوجية على مجموعة من القواعد الآمرة التي تهدف إلى عزل بعض المناطق الحيوية عن التدخلات البشرية الضارة، حيث يمنح المشرع لهذه المناطق وضعا قانونيا خاصا يمنع بموجبه القيام بأي أنشطة صناعية أو عمرانية قد تؤدي إلى تدمير الموارد الطبيعية و استنزاف الأنواع النادرة، وتتضمن هذه القواعد فرض تراخيص مسبقة وصارمة لأي نشاط علمي كان أو سياحي محدود مع تسليط عقوبات جنائية وإدارية رادعة على كل من يخالف نظم الحماية المقررة كما يعتمد هذا النظام على تقسيم المحمية إلى مناطق وظيفية تشمل منطقة قلب المحمية التي يمنع فيها أي نشاط بشري ومنطقة عازلة تسمح ببعض الأنشطة التقليدية المستدامة، مما يخلق إطارا قانونيا يوازن بين مقتضيات التنمية وحق الأجيال القادمة في بيئة سليمة ومتنوعة بيولوجيا، ويستند هذا الإطار أيضا إلى التنسيق بين مختلف الإدارات العمومية والهيئات العلمية لضمان الرقابة الدائمة

[1] مداني بشير، الحماية القانونية للبيئة البحرية في ظل الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري، دار خوارزم العلمية للنشر 2022، ص 289.

والتقييم الدوري للحالة البيئية داخل هذه المحميات لضمان فعالية النصوص القانونية المطبقة على أرض الواقع[1].

تتصل هذه الآليات القانونية للمحميات البيولوجية بشكل عضوي بمنظومة حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري، الذي تبنى مقاربة وقائية تقوم على تصنيف المناطق البحرية ذات الأهمية البيئية ضمن أصناف وطنية محمية تخضع لسلطة الإدارة المكلفة بالبيئة وبالتنسيق مع مصالح الصيد البحري، حيث يكرس القانون رقم 11-02 المتعلق بالمجالات المحمية في إطار التنمية المستدامة معايير صارمة لإنشاء المحميات البحرية والساحلية، ويهدف ذلك إلى خلق شبكة وطنية من الفضاءات المحمية التي تعمل كمخازن طبيعية للتنوع الحيوي البحري بعيدا عن مخاطر التلوث النفطي أو الصيد الجائر، كما يتماشى هذا التوجه الوطني مع الالتزامات الدولية للجزائر ضمن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار واتفاقية التنوع البيولوجي، واللتان تفرضان على الدول الأطراف اتخاذ كافة التدابير اللازمة للحفاظ على الأنظمة الإيكولوجية الهشة[2]، بالإضافة إلى بروتوكول المناطق المتميزة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي في البحر المتوسط المنبثق عن اتفاقية برشلونة، والذي يلزم الدول بتصنيف مناطق محمية عابرة للحدود تساهم في حماية الأنواع المهاجرة وضمان استمرارية السلاسل الغذائية البحرية، مما يجعل من النظام القانوني لهذه المحميات أداة محورية في تفعيل الرقابة البيئية الدولية والوطنية لضمان ديمومة الموارد الحية ومواجهة التحديات المناخية المتسارعة التي تهدد سلامة البحار.

[1] المواد 10 و11 من القانون رقم 11-02، المؤرخ في 17 فيفري 2011، المتعلق بالمجالات المحمية في إطار التنمية المستدامة، ج ر ع 13.

[2] الجزء الثاني عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

الفرع الثاني: حماية التنوع البيولوجي والموارد الصيدية.

تعتبر حماية التنوع البيولوجي والموارد الصيدية ركيزة جوهرية في منظومة الحماية البيئية، حيث تهدف القواعد القانونية إلى صون التوازن الطبيعي بين الكائنات الحية وضمان عدم استنزاف المخزون السمكي الذي يمثل أمنا غذائيا استراتيجيا، وتتجلى هذه الحماية في وضع ضوابط تقنية تحدد مواسم الصيد وفترات الراحة البيولوجية التي تمنع فيها أي نشاط بشري للسماح للأنواع بالتكاثر وتجدد أسرابها، بالإضافة إلى حظر وسائل الصيد الضارة أو المحرمة دوليا التي تؤدي إلى تدمير القاع البحري أو صيد الأصناف غير المكتملة النمو.

ويرتبط هذا المسعى مباشرة بالتشريع الجزائري الذي وضع ترسانة من القوانين المنظمة للنشاط الصيدي والمحافظة على الموارد الحية عبر نظام الرقابة والتفتيش البحري[1]، كما ينسجم ذلك مع المعاهدات الدولية مثل اتفاقية التجارة الدولية في الأنواع المهددة بالانقراض واتفاقية التنوع البيولوجي التي تلزم الدول بتبني خطط وطنية لإدارة الموارد الطبيعية بشكل مستدام[2]، مما يضمن بقاء الأنواع البحرية وحمايتها من الانقراض الناتج عن الصيد المفرط أو التغيرات المناخية، ويحول هذه الموارد من مجرد ثروة اقتصادية عابرة إلى إرث حيوي مستمر للأجيال القادمة في ظل حماية قانونية متكاملة الأبعاد.

تتجلى في التشريع الجزائري من خلال القانون رقم 01-11 المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، الذي وضع نظاما صارما للمراقبة التقنية عبر إلزام سفن الصيد باستعمال أجهزة تحديد

[1] الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري، لا سيما المواد المتعلقة بسلطات ضباط الشرطة القضائية في معاينة مخالفات الصيد.

[2] اتفاقية التجارة الدولية في أنواع الحيوانات والنباتات البرية المهددة بالانقراض، الموقعة في واشنطن 1973، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب الأمر رقم 82-15 المؤرخ في 23 نوفمبر 1982.

الموقع والرصد عن بعد لضمان عدم اختراق المناطق المحرمة أو المحميات، كما حدد هذا القانون فترات الراحة البيولوجية كآلية قانونية ملزمة تمنع الصيد في أوقات معينة لضمان تجدد الأصناف الحساسة.

وفي سياق متصل، يأتي القانون رقم 11-02 المتعلق بالمجالات المحمية ليضع إجراءات تصنيف دقيقة تبدأ من الجرد العلمي للموارد وتنهي بمرسوم تنفيذي يحدد حدود المحمية ونوع الحماية المطبق عليها، سواء كانت محمية وطنية أو حديقة بحرية، مع فرض عقوبات حبسية وغرامات مالية ثقيلة على تلويث هذه المناطق أو تفريغ النفايات فيها وفقا للمواد الواردة في قانون حماية البيئة[1].

أما على الصعيد الدولي، فإن الجزائر تلتزم باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار UNCLOS التي تمنح الدولة الحق في ممارسة سيادتها لتنظيم استغلال الموارد البيولوجية في منطقتها الاقتصادية الخالصة، وتتقيد بالملحق الرابع من اتفاقية ماربول لمنع التلوث بالصرف الصحي من السفن[2] بالإضافة إلى البروتوكول المتعلق بالمناطق المتميزة بحماية خاصة بروتوكول SPA/BD [3]الذي يلزم السلطات الجزائرية بإعداد مخططات تسيير للمحميات البحرية تتوافق مع المعايير المتوسطية، مما يجعل المنظومة القانونية شبكة متكاملة تربط بين الرخص الإدارية، الرقابة التقنية، والجزاءات القضائية لضمان حصانة البيئة البحرية.

[1] القانون 11-02 المؤرخ في 17 فبراير 2011 المتعلق بالمجالات المحمية في إطار التنمية المستدامة ، ج ر عدد 13.

[2] الملحق الرابع من اتفاقية MARPOL 73/78 الخاص بـ "قواعد منع التلوث بمياه الصرف الصحي الصادرة عن السفن"، والذي دخل حيز التنفيذ دولياً في سبتمبر 2003، وتلتزم به الجزائر كجزء من ترسانتها القانونية لحماية الوسط البحري من التلوث الجرثومي والكيميائي.

[3] بروتوكول المناطق المتميزة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي في المتوسط 1995.

الباب الثاني: الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية.

إن البيئة البحرية تعد من أهم المكونات الحيوية للنظام البيئي العالمي لما لها من دور أساسي في تحقيق التوازن البيئي ، ودعم التنوع البيولوجي وتوفير الموارد الاقتصادية والغذائية للإنسان، غير أن هذه البيئة أضحت في العقود الأخيرة عرضة لمخاطر متزايدة نتيجة لتضاخم التلوث البحري بمختلق أشكاله ، كما سبق لنا توضيحه الباب الأول، سواء الناجم من الأنشطة الصناعية أو النفطية والنقل البحري .

وأمام خطورة هذه التهديدات لم يعد الاكتفاء بالإجراءات الوقائية كافيا، بل برزت الحاجة إلى تبني آليات قانونية فعالة تهدف إلى الحد من آثار التلوث ، وإصلاح الأضرار البيئية الناجمة عنه بما يضمن استعادة التوازن البيئي وحماية المصالح المرتبطة بالبيئة البحرية سواء على المستوى الدولي أو حتى الوطني.

يشكل التلوث البيئي تهديداً مباشراً ومستمراً للمنظومة الأمنية بشقيها؛ أمن الأشخاص وسلامة الممتلكات، حيث يُستشف أن المفهوم التقليدي للأمن قد انزاح عن سياقاته الضيقة ليكتسب أبعاداً "جيوسياسية" وعالمية، نظراً لما تفرزه هذه الظاهرة من تداعيات أنطولوجية تمس الوحدة الحيوية لكوكب الأرض برمته. وبناءً على ذلك، يمكن القول إن العلاقة التفاعلية بين المتغير البيئي والمعطى الأمني هي علاقة "متعددة الأبعاد(Multidimensionnelle) "، تتقاطع مستوياتها بين الحقوق الأساسية للفرد، والتماسك المجتمعي، والمنظومة الكوكبية الشاملة.

ويلاحظ أن التلوث قد أضحى واقعاً موضوعياً لا يقبل الجدل، وترتبط جسامته بنيوياً بنمط الحضارة المادية المعاصرة، مما يضع المسؤولية القانونية والأخلاقية على عاتق العنصر البشري بصفته المتسبب الأوحد في اختلال التوازنات الإيكولوجية. إن مجابهة هذا التحدي تقتضي الموازنة بين حتمية النمو الصناعي والقدرة التشريعية والتقنية على تحجيم آثاره البيئية؛ فالتلوث كظاهرة قائمة تفرض على الدولة التزاماً ببذل عناية ومراقبة مستمرة وفق معايير الضبط الإداري والبيئي.

ويتضح أن هذا الالتزام يتجاوز البعد التقني الصرف ليمس جوهر "التنظيم القانوني للمجتمع الاستهلاكي" والسياسات الديموغرافية، مما يجعلها قضية سياسية وعلمية بامتياز، تفرض نوعاً من الانسجام البنيوي بين الإرادة السياسية (Authority) والآليات التقنية (Technology) لضمان فاعلية القاعدة القانونية في مواجهة المخاطر البيئية المستحدثة.

لقد بات من الضروري التصدي لأخطار التلوث البحري، إذا تمثل مكافحة هذا التلوث للساحل الجزائري انشغالا دوليا ووطنيا مشتركا ، حيث سنتطرق للتدابير المتخذة على المستوى الدولي في الفصل الأول والتدابير المتخذة على المستوى الوطني الفصل الثاني.

الباب الثاني: الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية.

الفصل الأول: الآليات القانونية الدولية لحماية البيئة البحرية .

يُستشف من المسار التاريخي للمنظومة القانونية البيئية أن ركائز حماية الوسط الطبيعي قد أُرسيت بموجب مبادرات دولية سبقت في تبلورها النظم التشريعية الوطنية؛ الأمر الذي أضفى على قضية البيئة صبغة "العالمية(Universality) "، وجعلها متجاوزة للمفاهيم التقليدية للحدود الجغرافية والسيادة السياسية للدول. ويتضح هذا الطرح بجلاء عند تحليل معضلة التلوث العابر للحدود، وهي المشكلة التي لم تعد محصورة في سياقها العلمي والتقني الصرف، بل انزاحت لتشكل محوراً جوهرياً في التجاذبات السياسية الدولية. ويمكن القول إن هذا التحول من "المستوى المختبري" إلى "الأجندة السياسية" يعكس إدراك المجتمع الدولي لعدم كفاية الحلول المنفردة، وضرورة إيجاد توافقات دولية لمواجهة أخطار بيئية تهدد السلم والأمن الدوليين في أبعادهما الحديثة.

في ظل تنامي آليات التدخل الدولي لمجابهة معضلة التلوث البحري، تبلور وعي قانوني وسياسي لدى الدول بمركزية "الصيانة الإيكولوجية" للمنظومة البيئية بشكل عام، والوسط البحري على وجه الخصوص. وقد تجسد هذا الإدراك في زخم الحراك الدبلوماسي والقانوني الذي أثمر انعقاد سلسلة من المؤتمرات المحورية، واعتماد منظومة متكاملة من الاتفاقيات الدولية سواء ذات الطابع العالمي الشمولي أو الإقليمي المتخصص بهدف إرساء قواعد معيارية وتقنين الالتزامات الدولية الكفيلة بضمان استدامة البيئة البحرية.

ويمكن القول إن هذا التوجه التعاقدي لم يكن مجرد استجابة تقنية لأزمات عابرة، بل يمثل "إستراتيجية قانونية" تهدف إلى إعادة صياغة مستقبل البشرية[1] ضمن بيئة آمنة ومتوازنة. ويُستشف من هذا المسار أن إرادة المجتمع الدولي قد اتجهت نحو تدويل حماية البيئة البحرية، عبر صياغة التزامات قانونية تفرض على الدول الموازنة بين سيادتها الوطنية ومقتضيات التضامن الدولي لحماية الإرث المشترك للإنسانية.

أضحى الاهتمام الدولي بالمنظومة البيئية البحرية ركيزة استراتيجية في السياسات القانونية المعاصرة، وهو ما يفرض حتمية اتخاذ تدابير وقائية وعلاجية عاجلة لضمان استدامتها وصونها من الهلاك الإيكولوجي. ويتجسد هذا التوجه بوضوح في تنامي وتيرة التعاون "متعدد الأطراف" بين الدول والمنظمات الدولية، في إطاره العالمي[2].

المبحث الأول: دور المؤتمرات الدولية والاتفاقيات الدولية في حماية البيئة البحرية.

من المعطيات الراهنة أن تمدد الظواهر البيئية العابرة للحدود وتفاقم تعقيداتها على الصعيد العالمي نتيجة الآثار الإيكولوجية المترتبة على الحقبة الصناعية، وفي مقدمتها معضلة التلوث قد فرض حتمية إرساء تأطير قانوني دولي يكفل آليات التعاون المشترك في هذا المجال.

[1] صليحة علي صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، منشورات فان يونس بنغازي، ليبيا 1996،ص 247.

[2] تحقيقا لهدف حماية البيئة البحرية في منطقة البحر المتوسط،ورد في ديباجة اتفاقية برشلونة 1976: إن الأطراف المتعاقدة تقدر تماما الحاجة إلى توثيق التعاون بين البيئة في منطقة البحر الأبيض المتوسط. الدول والمنظمات الدولية المعنية على نهج منسق و شامل على الصعيد الإقليمي لحماية البيئة في منطقة البحر الأبيض المتوسط.

وبناءً عليه، يمكن القول أن "عالمية حماية البيئة"، وفقاً للطرح النظري للأستاذ "بريور ميشال" [1] أضحت تمثل نمطاً مستحدثاً من أنماط التضامن الإنساني بين الشعوب؛ إذ غدت من القضايا الجوهرية التي حظيت بإجماع دولي واسع يهدف إلى توفير الحماية القانونية للوسط الطبيعي.

وقد تجسد هذا الحراك القانوني دولياً عبر مسارين أساسيين؛ تمثل الأول في انعقاد المؤتمرات الدولية الكبرى الرامية لحماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث المطلب الأول، والتي برزت من خلالها محطات مفصلية كمؤتمر ستوكهولم عام 1972 ، ومؤتمر ريو دي جانيرو عام 1992.

ويلاحظ في ذات السياق أنه تم اعتماد مبادئ "جوهانسبرغ" خلال قمة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة المنعقدة عام 2002[2]، حيث توافقت الإرادة الدولية على حزمة من المبادئ لتعزيز أهداف التنمية المستدامة؛ غير أنه يُستشف من القراءات التحليلية لنتائج هذا المؤتمر أنه لم يحقق الزخم والنجاح المنشودين مقارنة بالقفزات النوعية التي حققها سابقوه[3].

ونظراً لتشعب مسببات التلوث البحري، يلاحظ تنوع وتعدد الاتفاقيات الدولية الهادفة إلى مكافحة هذه الآفة وضبط آليات الحماية المطلب الثاني.

[1] PRIEUR Michel, droit de l'environnement ,7éme édition,dalloz,paris,2016, p.15.

[2] سعد الله عمر، قانون حماية البيئة البحرية، دار هومة، الجزائر 2002.، ص 379.

[3] BEER-GABEL Josette, «Conventions régionales relatives à la lutte contre la pollution des mers», Juris. Classeur, Environnement fascicule n° 632, édition 2000, p.2.

المطلب الأول: التدابير المتخذة عن طريق المؤتمرات الدولية.

إن حركية القانون الدولي في حماية البيئة البحرية عبر مسار جوهري تمثل في اللقاءات الأممية الكبرى؛ وهي المحطات التي رسمت الخارطة التشريعية لهذا القطاع، بدءاً من مؤتمر ستوكهولم 1972 الذي أصل للمسؤولية البيئية الدولية، وصولاً إلى مؤتمر ريو دي جانيرو 1992 الذي كرس الإدارة المستدامة للمجالات البحرية.

الفرع الأول: مؤتمر ستوكهولم لعام 1972.

يُمثّل مؤتمر ستوكهولم "المرجعية الدستورية" الأولى للنظام البيئي العالمي؛ فبالرغم من طبيعة مخرجاته التي تفتقر إلى القوة الإلزامية التقنية، إلا أنه نجح في إرساء "قواعد عرفيةJus Cogens في طور التكوين وجّهت بوصلة الهندسة التشريعية الوطنية والدولية اللاحقة. ويمكن سبر أغوار هذا الدور التأسيسي وفق المقاربات التالية:

أولا: المبادئ التوجيهية لحماية الأوساط البحرية في ضوء إعلان ستوكهولم.

لم يقف المؤتمر عند حدود الصياغات النظرية العامة، بل أفرد للبيئة البحرية أحكاماً استباقية جسدت ملامح "الالتزام الوقائي"، وذلك من خلال محورين جوهريين:

1- مبدأ الوقاية والمنع .

يُعد هذا المبدأ حجر الزاوية في فلسفة قانون البحار المعاصر، إذ أحدث تحولاً مفاهيمياً جذرياً انتقل بموجبه توصيف التعامل مع البحار من "مطلق حرية الاستغلال" إلى "حتمية واجب الحماية". وقد فرض هذا المبدأ التزاماً على عاتق الدول باتخاذ التدابير السيادية الكفيلة بمنع تصريف المواد

الضارة التي تهدد السلامة الإحيائية والموارد البيولوجية، ويُستشف من هذا الطرح أن المؤتمر أوجد تلازماً عضويّاً بين "الحماية البيئية" و"الاستخدامات المشروعة للبحار[1].

2- عولمة المسؤولية وتكريس التضامن الدولي .

أقر المؤتمر بأن التلوث البحري ظاهرة عابرة للحدود بطبعها، مما يجعل مجابهتها بالسيادات المنفردة أمراً متعذراً، وبناءً عليه، كرس المبدأ 24 ما يمكن تسميته بـ "ديمقراطية التعاون البيئي" عبر إرساء مبدأ المساواة في التنسيق بين الدول باختلاف أوزانها الجيوسياسية،[2] وهذا المبدأ هو الذي أضفى الشرعية القانونية لاحقاً على إبرام الاتفاقيات الإقليمية، وفي مقدمتها اتفاقية برشلونة لعام 1976 التي تعني الدولة الجزائرية بصفة مباشرة.

ثانيا :الطبيعة القانونية لمخرجات المؤتمر .

يُصنف هذا المؤتمر في الأدبيات الأكاديمية ضمن نطاق "القانون المرن(Soft Law) " فهو وإن كان لا يترتب على مخالفته جزاءات قانونية مباشرة، إلا أنه يفرض "التزاماً أدبياً وسياسياً" جسيماً[3]. ويلاحظ أن هذا الالتزام وضع الدول أمام ضغط "الشرعية الدولية"، حيث إن عدم الامتثال لمبادئه يضع الدولة في حالة "نشاز قانوني"، مما حفّز المشرعين الوطنيين على مواءمة منظوماتهم القانونية مع هذه المعايير العالمية.

[1]أبو الخير محمد عطية، القواعد الآمرة في قانون البحار الجديد، دار النهضة العربية، القاهرة، 2022، ص 145.

[2]عامر صلاح الدين، مقدمة لدراسة قانون حماية البيئة في الإطار الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2021، ص 156.

[3]قنديل أحمد، القيمة القانونية لإعلانات المبادئ الدولية في مجال البيئة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2023،ص 94.

ثالثا: الأثر الإسقاطي للمؤتمر على المنظومة القانونية الجزائرية.

تُصنف الجزائر ضمن الدول الرائدة التي استوعبت الزخم القانوني لمؤتمر ستوكهولم، حيث انتقلت السياسة التشريعية الوطنية من "الفراغ القانوني" إلى "المؤسسة البيئية"[1].

حيث سارعت الجزائر و بعد عامين فقط من المؤتمر إلى تأسيس "اللجنة الوطنية للبيئة"، ولم يكن هذا الإجراء مجرد استحداث لهيكل إداري، بل كان بمثابة "إعلان مبادئ" يعكس تبني الدولة "عقيدة ستوكهولم" البيئية، وتفعيل التنسيق القطاعي (نقل، صيد، صناعة) لضبط معايير الحماية الساحلية.

وقد مهدت هذه اللجنة الطريق لصدور أول قانون إطار للبيئة في الجزائر (القانون 83-03). ويمكن القول إن المقتضيات التي تضمنها هذا القانون —لاسيما المتعلقة بمكافحة التلوث بالزيوت والمواد السامة تُمثل "ترجمة تشريعية" أمينة للمبادئ الدولية التي أقرها إعلان ستوكهولم .

الفرع الثاني: مؤتمر ريو بالبرازيل عن البيئة والتنمية سنة 1992.

انعقدت فعاليات هذا المؤتمر بمدينة "ريو دي جانيرو" البرازيلية في الفترة الممتدة من 1 إلى 12 جوان 1992، وهو المؤتمر الذي عُرف اصطلاحاً بـ "قمة الأرض"؛ إذ استهدف في جوهره إرساء دعائم "شراكة عالمية (Global Partnership) "قائمة على التوازن بين مصالح الدول النامية وطموحات الدول المتقدمة صناعياً. ويُستشف من مخرجات هذا المؤتمر تحولٌ نوعي في الفلسفة القانونية البيئية، حيث تم الانتقال من مجرد الحماية القطاعية إلى تبني مفهوم "الإدارة المتكاملة."

[1] المرسوم رقم 74-156 المؤرخ في 12-07-1974 المتضمن إنشاء اللجنة الوطنية للبيئة ،ج ر ع 59.

ويلاحظ أن النقاشات الفقهية والقانونية داخل أروقة المؤتمر قد أثارت نقاطاً جوهرية تخص حوض البحر الأبيض المتوسط[1]، حيث جرى التركيز على خصائصه الإيكولوجية المتميزة والهشة في آن واحد، لاسيما ما يتعلق بصون "التنوع البيولوجي (Biodiversity) "وضبط آليات "الإدارة الساحلية المتكاملة". ويثير هذا الطرح ضرورة الربط العضوي بين مقتضيات التنمية والاعتبارات البيئية، وهو ما تبلور في تكريس مبدأ "التنمية المستدامة (Sustainable Development) "كركيزة أساسية ضمن أنشطة خطة العمل الدولية. ويمكن القول إن مؤتمر ريو قد أسس لمرحلة جديدة من "عقلنة الاستغلال البحري"، عبر فرض دمج المعايير البيئية في كافة المشاريع التنموية لضمان استمرارية الموارد للأجيال القادمة، وصدر عن هذا المؤتمر العديد من الوثائق أهمها إعلان ريو ، ثم أجندة القرن الواحد والعشرين 21 وأجندة القرن الواحد والعشرين 21 المحلية.

أولا: إعلان ريو .

صدر إعلان ريو في 27 مبدأ، حيث يهدف إلى إرساء علاقة أكثر عدلا بين الدول الصناعية والدول النامية، داعيا إلى تعميق التعاون بين دول العالم في مواجهة تدهور البيئة ويؤكد على المسؤولية الخاصة للدول الصناعية في هذا المجال مع حق الدول النامية في التنمية .[2]

[1] صليحة على صداقة, المرجع السابق, ص 262.

[2] نص المبدأ 7 من إعلان ريو على أن تتعاون الدول بروح من المشاركة العالمية في حفظ و استرداد صحة وسلامة النظام الإيكولوجي للأرض وبالنظر إلى المساهمات المختلفة في التدهور العالمي للبيئة يقع على عاتق الدول مسؤوليات مشتركة و إن كانت متبادلة. تسلم البلدان المتقدمة النمو بالمسؤولية التي تتحملها في السعي على الصعيد

ثانيا: أجندة القرن الواحد والعشرين 21.

إن المسار القانوني لمؤتمر "ريو" قد تبلور بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 228/44 لعام 1990، والذي دعا إلى انعقاد مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية (CNUED)على أرفع المستويات السياسية والقانونية. ويتضح أن القيمة المعيارية لهذا المؤتمر قد تجسدت في تبني "الأجندة 21"، التي تُمثل وثيقة استراتيجية مرجعية وخارطة طريق عابرة للحدود تهدف إلى إرساء قواعد "التنمية المستدامة" في ممارسات الدول.

وتُعد أجندة القرن الحادي والعشرين الركيزة البنيوية لمخرجات المؤتمر، إذ تكتسي طابع "خطة العمل المستقبلية" الكفيلة بضمان التوازن بين المتطلبات التنموية والضرورات الإيكولوجية. ومن الناحية الهيكلية، تنقسم هذه الوثيقة إلى أربعين فصلاً، يعالج كل منها زاوية محددة من إشكاليات البيئة العالمية؛ حيث أُفردت مقتضيات خاصة لحماية المحيطات والبحار من كافة أشكال التلوث. ويُستشف من هذا الطرح أن الأجندة 21 قد رسمت معالم "الحوكمة البيئية" عبر تحديد استراتيجيات تنفيذية ترمي إلى تحقيق رفاه اقتصادي واجتماعي، يقوم في جوهره على مبدأ "التسيير العقلاني" والمستدام للموارد الطبيعية المشتركة. [1]

الدولي إلى التنمية المستدامة بالنظر إلى الضغوط التي تلقيها على كاهل البيئة و إلى التكنولوجيات والموارد المالية التي تستأثر بها.

[1]تحتوي الأجندة 21 لإفريقيا سبعة (7) عناوين كبرى من أهمها التحكم في تطور الضغوطات الديموغرافية، الإكتفاء الذاتي والأمن الغذائي، الاستعمال الاقتصادي و العادل الموارد الماء، التقليل من الإنتاج الصناعي الايكولوجي التقني

ثالثا: أجندة القرن الواحد والعشرين 21 المحلية.

تُعد الأجندة المحلية 21 آلية تشاورية إستراتيجية أقرتها هيئة الأمم المتحدة بهدف صياغة برامج التنمية المستدامة على المستويات الإقليمية. ومع ذلك، فإن القصور في التأصيل النظري وضبابية المفاهيم المحيطة بهذه الآلية أدى إلى إضعاف فعاليتها الميدانية، مما دفع الهيئات الدولية إلى دعوة السلطات العامة لضبط نطاقها الجغرافي بدقة. وبناءً عليه، أصبحت الوحدات الإقليمية (البلديات والولايات) مُطالبة ببلورة خطط عمل خاصة (أجندة 21)[1] وذلك عبر تفعيل قنوات الحوار مع الساكنة المحلية لضمان مخرجات تنموية إقليمية ناجعة. وبمعزل عن المحورية المفترضة لهذه الأجندات، فإن غياب النصوص التنظيمية الشارحة لآليات إنفاذها جعلها غير معلومة لدى الشارع، كما تسبب تعاقب المسئولين المحليين في إهمالها، فضلاً عن افتقار المنظومة الحالية لآليات تقييم موضوعية تمنحها المصداقية اللازمة [2]

وعلى الصعيد العام، يذهب جانب من الفقه إلى أن القرارات والتوصيات الصادرة عن المحافل الدولية قد كرست حتمية ملائمة التشريعات الوطنية لحماية البيئة مع المبادئ الدولية، وذلك بهدف

تسيير الفضاءات والأنظمة البيئية والوقاية وقلب مسار التصحر راجع في ذلك : MAHI TABAT Aoul, Développement durable et stratégie de développement, OPU, Alger 1998, p.72

[1] ARNAUD Emmanuel, Christian de PERTHUIS et Arnaud BERGER, Le développement durable, Nathan, Paris 2006, p.113.

[2] ARNAUD Emmanuel, Christian de PERTHUIS et Arnaud BERGER ,ibid. , p.112

استباق الأضرار البيئية والتصدي للمخاطر المحدقة بها، من خلال تكريس المسؤولية الإيكولوجية وإقرار الجرائم البيئية [1].

المطلب الثاني: التدابير المتخذة عن طريق الاتفاقيات الدولية.

يتسم التلوث البحري بطبيعة دولية عابرة للحدود، نظراً لترابط النظم المائية وتأثر العناصر المكونة لها ببعضها البعض؛ فالبحار والمحيطات تشكل وحدة متصلة، كما أن العوامل الملوثة غالباً ما تنتقل عبر السفن أو التيارات البحرية لتتجاوز النطاقات الإقليمية الخاضعة لسيادة الدول. ومن هذا المنطلق، بات التعاون الدولي ضرورة حتمية تفرضها وحدة المصير البيئي المشترك لضمان حماية الوسط البحري.

إن إبرام المعاهدات الدولية الهادفة لصون البيئة البحرية يجسد تضامن المجتمع الدولي لمواجهة الأخطار التي تهدد استدامة هذا الوسط الطبيعي. ونظراً لتشعب مسببات التلوث البحري، فقد تبلورت منظومة من الاتفاقيات الدولية التي تسعى في مجملها إلى الحفاظ على الأنظمة البيئية ومكافحة مظاهر التدهور [2]، ونظرا إلى تعدد أسباب تلوث البيئة البحرية، فقد كان من الطبيعي أن تتعدد وتتنوع الإتفاقيات الدولية التي تهدف إلى المحافظة على البيئة من التلوث فمنها الاتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية ذات البعد العالمي (الفرع الأول) ومنها الاتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية ذات البعد الإقليمي (الفرع الثاني).

[1] عبد العزيز العشاوي ، محاضرات في المسؤولية الدولية، الطبعة الثانية، دار هومة، الجزائر 2009، ص 95.

[2] BEER-GABEL Josette, op cit, p.2

الباب الثاني: الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية.

الفرع الأول: الاتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية ذات البعد العالمي.

لا تقتصر الحماية القانونية على اتفاقية دولية وحيدة وشاملة، بل تتوزع الجهود ضمن أطر اتفاقية عالمية كبرى، وذلك لكون الاتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث متعددة الأهداف ومن أبرز غاياتها: وقاية الوسط البحري من التلوث الناجم عن الملاحة البحرية (السفن والطائرات) و كذلك حماية البيئة البحرية من الانبعاثات والملوثات البرية، لاسيما تصريف النفايات الصناعية وشبكات الصرف الصحي، والمياه العادمة ،و تأمين البيئة البحرية من مخاطر التلوث المرتبطة بالأنشطة الممارسة في قاع البحار أو الجرف القاري، خاصة تلك المتعلقة باستخراج الموارد الطاقوية والمعدنية، و تخويل الدول صلاحيات التدخل في أعالي البحار لحماية مصالحها الإقليمية أو الحيوية من تداعيات حوادث التلوث،و إرساء المعايير والمواصفات الفنية الواجب توافرها في تصميم السفن وتجهيزها بالمعدات الوقائية للحد من احتمالات التلوث، و كذا إقرار القواعد المنظمة للمسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، وتفعيل صناديق التعويض الدولية لجبر الأضرار الناتجة عن التلوث النفطي بالإضافة إلى فرض التزامات قانونية على السفن بضرورة الإخطار الفوري عن حوادث التلوث والتسربات النفطية في عرض البحر ، وأخيرا تعزيز آليات التعاون الدولي لرصد بؤر التلوث البحري وتقديم الدعم الفني واللوجستي في حالات الطوارئ الناجمة عن الكوارث البحرية،[1] و فيما يلي نذكر أهم الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن.

[1] لطفي دسوقي، الإدارة المتكاملة و التنمية المستدامة, مجلة البيئة و المجتمع، دبي، الإمارات 2004، ص 48.

الباب الثاني: الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية.

أولا: الاتفاقية الدولية لمنع التلوث النفطي في البحار لسنة 1954.

تُصنف هذه الاتفاقية كأول جهد تنظيمي دولي جاد في مرحلة ما بعد تأسيس منظمة الأمم المتحدة للحد من تلوث الأوساط البحرية بالمواد الهيدروكربونية؛ حيث حظرت على السفن تفريغ حمولاتها أو مخلفاتها النفطية في المناطق المحمية والمحددة بموجبها[1].

وبناءً عليه، تُعد هذه الاتفاقية زيادة في صرح الحماية القانونية الدولية للبيئة البحرية من مخاطر التلوث؛ ففي عام 1954، وبمبادرة من بريطانيا، انعقد مؤتمر دولي ضم أكثر من 30 دولة تدارست سبل مكافحة التلوث البحري، وتوجت أعماله بتبني اتفاقية 1954 التي استهدفت بالدرجة الأولى منع التصريف العمدي للنفط من السفن في المناطق المحظورة دولياً، مع استثناء الحالات التي تستوجب التفريغ لضمان سلامة السفينة أو حماية الأرواح البشرية، أو تلك الناجمة عن أعطال فنية غير مقصودة، بشرط اتخاذ كافة التدابير الاحترازية الممكنة.

وقد انضمت الجزائر إلى هذه الاتفاقية بموجب المرسوم رقم 63-344 المؤرخ في 11 سبتمبر 1963.[2]

[1] عبد العزيز العشاوي، المرجع السابق، ص 84.

[2] المرسوم رقم 63-344 المؤرخ في 11 سبتمبر 1963 المتضمن إنضمام الجزائر للإتفاقية الدولية لمكافحة تلوث مياه البحر بالوقود ج ر عدد 66.

ثانيا: الإتفاقية الدولية بشأن التدخل في أعالي البحار في حالات حدوث التلوث النفطي سنة 1969.

تم إبرام هذه الاتفاقية في أعقاب الكارثة البيئية الشهيرة للناقلة "توري كانيون" (Torrey Canyon) عام 1967، والتي تسببت في تسرب نحو 120 ألف طن من النفط الخام؛ حيث كانت من أوائل الاتفاقيات التي أقرت أحكاماً خاصة بالمسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن الحوادث البحرية الكبرى. [1]

وقد منحت هذه الاتفاقية الدول الساحلية الحق في التدخل في أعالي البحار لمجابهة الكوارث البحرية، وحددت تلك المصالح في الحفاظ على الصحة العامة، وسلامة الموارد البحرية الحية، وكذا المصالح الاقتصادية والسياحية للدول. كما اشترطت الاتفاقية أن تكون التدابير المتخذة متناسبة مع حجم الضرر الواقع، وألا تتجاوز الحد الضروري لردعه، تفادياً للإضرار بمصالح دولة علم السفينة أو الدول الأخرى[2]، أما في حالات النزاع حول تنفيذ هذه الاتفاقية، فقد نصت على تسويتها عبر قنوات المفاوضات، التحكيم أو التوفيق.[1]

[1] منحت هذه الإتفاقية حق حماية مصالح هذه الدول بحيث تقوم الدولة الساحلية بتدمير السفينة إذا ما تأكدت أن هذا الإجراء سيقلل من مخاطر التلوث وهذا ما قامت به بريطانيا في حالة Torrey Canyonسنة 1967.

[2] نصت إتفاقية 1969 على إلزام الدولة الساحلية بأداء تعويض لمن لحقه ضرر من جراء ممارسة حق التدخل ويتم تقدير هذا التعويض بالقدر الذي تتجاوز فيه هذه التدابير الحد المعقول لتحقيق الغرض المذكور في نص المادة الأولى من الإتفاقية.

لقد أرست اتفاقية 1969 القواعد الجوهرية للمسؤولية الدولية في قضايا التلوث، وسعت إلى الإحاطة الشاملة بمفهوم المسؤولية والتعويض المنصف للضحايا، وهو المسار الذي عُزز بتعديلات سنة 1992، حيث أقر الفقه القانوني أن مبدأ "الملوث يدفع" بات يشكل ركيزة في القانون الدولي لحماية المحيط البحري[2] ، كما تضع هذه الإتفاقية المسؤولية على عاتق مالك السفينة. إنضمت الجزائر إليها بموجب الأمر رقم 72-17 المؤرخ في 7 مارس 1972.[3] وتلت ذات الإتفاقية عام 1971 الإتفاقية الدولية التي أنشأت الصندوق الدولي لتعويض الأضرار الناتجة عن التلوث النفطي المدعوم من طرف المؤسسات البترولية ونفس النظام تم اعتماده سنة 1996 بخصوص التلوث بالمواد الكيماوية وتم تعديل الاتفاقيتين سنة 1992[4] ثم سنة 2000 لرفع القيم التي يمكن الحصول عليها من طرف المتضررين.

ثالثا: الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن سنة 1973.

تعتبر اتفاقية "ماربول" (MARPOL 73/78) من أبرز الصكوك الدولية الوقائية؛ إذ تضمنت أهدافاً استراتيجية طموحة لتنظيم عمليات الصرف والتخلص من النفايات في البحر، وأقرت معايير فنية

---

[1] حورية غداوية، الأدوات القانونية الدولية لحماية البيئة البحرية ،مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق،، جامعة البليدة، سنة 2002، ص 89.

[2] محمد بوسلطان ,التلوث البحري بالبترول,مجلة العلوم القانونية و الادارية, كلية الحقوق جامعة تلمسان,العدد01,سنة2003، ص 15.

[3] الأمر رقم 72-17 المؤرخ في 7 مارس 1972 المتضمن انضمام الجزائر للاتفاقية الدولية بشأن التدخل في أعالي البحار في حالات حدوث التلوث النفطي سنة 1969،ج ر ع 53.

[4] إتفاقية 1992 التي عوضت إتفاقية عام 1969 تشكل العمود الفقري للقانون الدولي في مجال المسؤولية عن أضرار التلوث النفطي، كما أن هناك عدة إتفاقيات أخرى في إطار المنظمة البحرية الدولية.

صارمة خاصة في "المناطق البحرية الحساسة"، والتي يُعد البحر الأبيض المتوسط من ضمنها ، كما اهتمت بحماية البحرية من التلوث الناتج عن السفن، بحيث تهدف إلى التقليل إلى أدنى حد ممكن من التلوث غير العمدي للبحار والمحيطات بأية مواد ملوثة تتسرب من السفن. [1]

إن الهدف الجوهري لهذه الاتفاقية يكمن في تقليص مخاطر تسرب المواد الملوثة من السفن إلى الحد الأدنى الممكن، حمايةً للبحار والمحيطات من التلوث غير العمدي.

وتسري أحكامها على كافة السفن التي تبحر تحت لواء الدول الأطراف، أو تلك التي تعمل تحت إشرافها ورقابتها. كما حددت الاتفاقية المواد الضارة بالبيئة البحرية في الملاحق الخاصة المرفقة بها والتي تُعد جزءاً لا يتجزأ من صلب المعاهدة. وفيما يتعلق بالمسؤولية القانونية، فقد أحالت المادة الرابعة من الاتفاقية إنفاذ قواعد العقاب إلى القوانين الوطنية لدولة علم السفينة، أياً كان موقع وقوع المخالفة؛ فإحالة توقيع الجزاء إلى القانون المحلي للدولة التي تتبعها السفينة يهدف لضمان الرقابة الصارمة، لا سيما في الدول التي تمتلك أساطيل بحرية ضخمة وتفتقر تشريعاتها لضوابط بيئية رادعة. ومن الجدير بالذكر أن الجزائر قد انضمت إلى هذه الاتفاقية الدولية (ماربول) بموجب المرسوم رقم 88-88 المؤرخ في 31 ماي 1988.[2]

[1] لقد وسعت هذه الإتفاقية في تعريف السفينة من أي نوع تجري في البحر منها : العائمات المغمورة، الزوارق العائمة والمقطورة الأرصفة الثابتة و العائمة، والقوارب بشتى أنواعها.

[2] المرسوم رقم 88-88 المؤرخ في 31 ماي 1988 المتضمن انضمام الجزائر الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن المنعقدة في سنة 1973 ، ج ر ع 22.

رابعا: إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

جاء الإعلان عن مشروع اتفاقية قانون البحار بمدينة "مونتيغوباي" (Montego Bay) بجامايكا عام 1982، تتويجاً لمفاوضات ماراثونية استمرت لأكثر من عقد من الزمن، حيث أفردت الاتفاقية حيزاً واسعاً لحماية البيئة البحرية وصونها [1] ، إلى جانب ذلك نجد نصوصا خاصة في بعض الأجزاء الأخرى من الإتفاقية[2] . وعند تفحصنا مواد الإتفاقية التي عالجت مشكلة التلوث البحري، نجد أن هناك التزاما عاما على عاتق جميع الدول دون إستثناء بحماية هذه البيئة[3]، وإتخاذ الإجراءات المناسبة كي تتعاون الدول فيما بينها في تنفيذ وتبني القواعد والنظم التي تؤدي إلى منع التلوث أو أية أضرار أخرى تمس البيئة البحرية والحفاظ على التوازن الإيكولوجي لها وحماية وحفظ الثروات الطبيعية للمنطقة، وكذا الثروة الحيوانية النباتية. بالنسبة للتلوث الناتج عن المصادر البرية، نصت الاتفاقية على أن الدول تلتزم بوضع قواعد وأنظمة لمكافحة التلوث الناتج عن المصادر البرية، بما في ذلك الأنهار ومصباتها، وخطوط الأنابيب ومخارج التصريف وكذا إلقاء المواد السامة أو الضارة[4]، ويتعين على الدول اتخاذ التدابير اللازمة لمنع التلوث الناتج عن هذا المصدر والتخفيف منه والسيطرة عليه وذلك

[1]ما يثير الإنتباه في إتفاقية قانون البحار سنة 1982 بمدينة مونتوغوباي Monte Go Bay أن نظامها مركب بحيث تتضمن ثلاثمائة وعشرين (320) مادة تتوزع على سبعة عشر قسما ومن بينها مواد تتكون المادة الواحدة من ثلاثة عشر فقرة بالإضافة تسعة ملاحق ومجموعة قرارات تكميلية.

[2]يجب ألا نغفل ذكر القسم الثاني عشر من نفس الإتفاقية، الذي يشكل لوحده نظاما دوليا للتعاون في مجال المحافظة على المحيط البحري من التلوث أنظر المواد من192 إلى 237 .

[3]المادة 192 من نفس الإتفاقية التي تنص على أن الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

[4]المادة 207 الفقرة 01 من نفس الإتفاقية.

عن طريق إصدار التشريعات الوطنية المتفقة مع القواعد الدولية، وهذه الأخيرة التي تصدر عن المنظمات والهيئات الدولية المختصة مثل برنامج الأمم المتحدة للبيئة، ومنظمة الصحة العالمية . [1]

أما فيما يتعلق بمكافحة التلوث الناتج عن عمليات الإغراق، نصت المعاهدة على حزمة من الأحكام تُلزم الدول بسن قوانين وتنظيمات وطنية كفيلة بمنع هذا النوع من التلوث والحد من آثاره، مع بسط رقابتها وسيطرتها لضمان الامتثال[2] ومن الشروط الجوهرية التي تضمنتها هذه القواعد، ضرورة الحصول على ترخيص مسبق من السلطات الوطنية المختصة قبل الشروع في أي عملية إغراق[3]. كما شددت الاتفاقية على حظر الإغراق في البحر الإقليمي، المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو على الجرف القاري لأي دولة ساحلية دون نيل موافقتها الصريحة، وتخويلها حق تنظيم ومراقبة هذه العمليات في نطاقها البحري، مع ضرورة التشاور مع الدول الأخرى التي قد تتأثر بتبعات هذا الإغراق بحكم موقعها الجغرافي[4].

وبخصوص حماية الأوساط البحرية من التلوث المنبعث من السفن، منحت الاتفاقية المنظمات الدولية والقوى الإقليمية صلاحية وضع النظم والمعايير الكفيلة بمنع وخفض هذا التلوث ومكافحته. [5]

---

[1] المادة 207 الفقرة 2 من إتفاقية قانون البحار سنة 1982 السالفة الذكر.

[2] المادة 208 من نفس الاتفاقية.

[3] المادة 210 الفقرة 1 من نفس الاتفاقية.

[4] المادة 210 الفقرة 5 من نفس الإتفاقية.

[5] المادة 211 الفقرة 1 من نفس الإتفاقية.

كما كفلت الاتفاقية للدول الساحلية الحق في ممارسة سيادتها التشريعية والتنظيمية لمكافحة التلوث الناجم عن السفن الأجنبية داخل بحرها الإقليمي، بما في ذلك حقها في التفتيش والرقابة شريطة ألا تؤدي هذه التدابير إلى إعاقة حق المرور البريء المكفول دولي[1], وتمثل اتفاقية قانون البحار مرحلة مفصلية في حماية البيئة البحرية، إذ ألزمت الدول بالتعاون الدولي لتبني إجراءات وقائية تهدف إلى خفض ومكافحة التلوث البحري بكافة أشكاله ومصادره، مع التشديد على ضرورة منع انتقال الملوثات من منطقة جغرافية إلى أخرى. كما كرست الالتزام بالتعاون المشترك لمراقبة الكوارث البيئية الكبرى وتقديم الإغاثة في الحالات الطارئة، وإن كانت صياغة بعض هذه الالتزامات قد جاءت بتعابير عامة تتسم بمرونة قانونية واسعة [2]، وتتميز الاتفاقيات المعنية بمنع التلوث البحري ذات البعد العالمي بدقتها وشموليتها، وهو ما يفسر عدم سريان آثارها إلا بعد استيفاء إجراءات التصديق، لتصبح قواعدها ملزمة للدول الأطراف فحسب. كما تضمنت هذه الاتفاقيات بعض الاستثناءات التي قد تحد من فاعلية التطبيق الميداني في حالات معينة.

يُلاحظ أن الاتفاقيات الدولية الرامية لمنع التلوث البحري ذات البعد العالمي الشمولي تعتريها حالة من "عدم التحديد المعياري" والقصور الإجرائي؛ إذ يظل أثرها القانوني محكوماً بـ "مبدأ نسبية آثار المعاهدات"، وهو ما يؤدي بالضرورة إلى حصر نطاق انطباق قواعدها على الدول الأطراف دون سواها.

[1] المادة 211 الفقرة 4 من إتفاقية قانون البحار سنة 1982 السالفة الذكر.

[2] المواد من 192 إلى 194 من نفس الإتفاقية السالفة الذكر.

مع الاشارة في الأخير الى أنه قد تم التوقيع على إتفاقية قانون البحار بتاريخ 12 ديسمبر 1982 لتصبح سارية المفعول ابتداء من 16 ديسمبر 1994 ، حيث إنضمت لها الجزائر منذ 22 جانفي 1996.[1]

الفرع الثاني: الإتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية ذات البعد الإقليمي.

أفضت الحتمية الإيكولوجية لمواجهة انتشار التلوث في الأوساط البحرية بالدول الشاطئية المتجاورة أو المتقابلة ضمن حيز مائي مشترك، إلى التوجه نحو تقنين قواعد قانونية أكثر فاعلية عبر إبرام "اتفاقيات جهوية" متخصصة. ويُستشف من هذا المنحى أن التعاون الإقليمي أضحى الخيار الاستراتيجي الأمثل للسيطرة على مخاطر التلوث البحري، الذي تتجاوز متطلبات مكافحته ومواجهة تداعياته الإمكانات المنفردة للدولة الواحدة، نظراً لما يستلزمه من موارد تقنية متطورة و لوجستيات ضخمة.

وقد تجسدت هذه الضرورة الإجرائية بالنسبة للدولة الجزائرية من خلال الانخراط الفاعل في المنظومة القانونية الإقليمية، وهو ما تبلور أساساً في التوقيع على "اتفاقية برشلونة الإطارية لحماية البحر الأبيض المتوسط" لعام 1976 (أولا)، وما تلاها من بروتوكولات أربعة شكلت في مجموعها حجر الزاوية في الحماية القانونية للمتوسط. ويلاحظ أن هذا التوجه لم يقتصر على الصعيد المتوسطي فحسب، بل امتد ليشمل البعد الإقليمي المغاربي، حيث أُفردت مقتضيات خاصة لحماية الوسط البحري ضمن "الاتفاقية المغاربية للتعاون في المجال البحري"(ثانيا).

[1] المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996 المتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية حول قانون البحار، ج ر ع 6.

وبناءً عليه، يمكن القول إن هذه الصكوك الإقليمية تمثل آلية قانونية متقدمة لتكريس مبدأ "المسؤولية التضامنية" بين الدول المشتركة في الحوض البحري الواحد، بما يضمن نجاعة أكبر في التصدي للتلوث مقارنة بالأطر العالمية العامة.

أولا : إتفاقية ببرشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط 1976.

استشعاراً للمكانة الإستراتيجية والحيوية لحوض المتوسط، بادرت هيئة الأمم المتحدة إلى الدعوة لعقد مؤتمر دولي بمدينة برشلونة الإسبانية في الثاني من فبراير عام 1976، خُصص لتدارس الآليات القانونية والتقنية الكفيلة بصون هذا الحوض المائي من أخطار التدهور البيئي. وقد تُوّجت أعمال هذا المؤتمر بتبني الدول المطلة على المتوسط لـ "اتفاقية برشلونة"، التي أضحت الإطار القانوني المرجعي لجميع بلدان الحوض، حيث استندت في فاعليتها إلى بروتوكولات فنية متخصصة عالجت خمسة مصادر رئيسية للتلوث[1].

وفي خطوة لتعزيز الشمولية القانونية، خضعت الاتفاقية لمراجعة جوهرية خلال اجتماع الأطراف المتعاقدة ببرشلونة في العاشر من يونيو 1995، حيث تم تعديل تسميتها لتصبح "اتفاقية

[1]تم التوقيع على الاتفاقية في يوم 16 فبراير عام 1976 من طرف الدول التالية: قبرص مصر الجزائر المغرب تونس إيطاليا، لبنان، مالطة، موناكو تركيا، يوغسلافيا، اليونان، إسرائيل وإسبانيا راجع المصرية للقانون الدولي المجلد رقم 22 عام 1976.

حماية الوسط البحري والمنطقة الساحلية للبحر الأبيض المتوسط، ويهدف هذا التعديل إلى توسيع النطاق الموضوعي للحماية ليشمل كافة القضايا والظواهر المرتبطة بالتلوث البحري بمعناه الواسع[1].

وتكتسب هذه الاتفاقية أهمية استثنائية كونها أول وثيقة دولية على مستوى الأقاليم تبنت مقاربة شاملة لمكافحة التلوث البحري بكافة صوره. فقد بسطت نطاقها القانوني ليستوعب جميع مسببات التدهور البيئي، والمتمثلة أساساً في: التلوث المنبعث من مصادر برية، والتلوث الناجم عن نشاط السفن، فضلاً عن التلوث المتولد عن العمليات الممارسة في قاع البحار، والتلوث المترتب على عمليات الإغراق العمدي للنفايات.

غير أن هذه الاتفاقية أغفلت وضع إطار تنظيمي متكامل لمسألتي المسؤولية الدولية والجبر التعويضي عن الأضرار البيئية الناجمة عن انتهاك أحكامها في حوض المتوسط. حيث بحث الأطراف المتعاقدة على الالتزام بالتعاون المستقبلي –وفي أقرب الآجال– لبلورة واعتماد التدابير القانونية الكفيلة بتحديد قواعد المسؤولية وآليات التعويض عن الأضرار المترتبة على الإخلال بمقتضيات الاتفاقية أو بروتوكولاتها التنفيذية،[2] وقد صادقت الجزائر على هذه الإتفاقية الدولية بموجب المرسوم رقم 80–

[1] KHODJET EL KHELIL Lilia, droit de l'environnement et developpement durable, approche en droit algerien et en droit comparé, éditions houma,alger,2018,p24.

[2] راجع المادة 12 الفقرة 1 من إتفاقية برشلونة لسنة 1976 لحماية البحر المتوسط من التلوث.

14 المؤرخ في 26 يناير 1980[1] المعدل بموجب المرسوم الرئاسي رقم 04-141 المؤرخ في 28 أفريل 2004 .[2]

تضم إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط على أربعة بروتوكولات، سيتم تحديدها كالتالي:

1- بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات.

يُمثل هذا البروتوكول أداة قانونية دولية حازمة، حيث تم اعتماده رسمياً في 16فبراير 1976، ودخل حيز التنفيذ الفعلي في 12فبراير 1978، يتمحور هدفه الجوهري حول فرض رقابة صارمة على عمليات التخلص من النفايات أو أي مواد أخرى في بيئة البحر المتوسط، وصولاً إلى الحظر التام في حالات محددة.

وتجسيداً لهذا الهدف، تضمن البروتوكول مجموعة من الأحكام الملزمة التي تحث الأطراف المتعاقدة على اتخاذ كافة التدابير والإجراءات القانونية والتقنية اللازمة؛ للوقاية من التلوث الناجم عن إلقاء الفضلات من السفن والطائرات، والحد من آثاره المدمرة على المنظومة

[1] المرسوم رقم 80-14 المؤرخ في 26 يناير 1980 المتضمن إنضمام الجزائر إلى إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة ببرشلونة في 16 فبراير 1976 . ج ر عدد 5.

[2] المرسوم الرئاسي رقم 04-141 المؤرخ في 28 أفريل 2004 المتضمن التصديق على تعديلات إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المعتمدة ببرشلونة في 10 يونيو 1995 ، ج ر، عدد 28.

البيئية البحرية[1]وتطبيق الإجراءات اللازمة لتنفيذ هذا البروتوكول على كافة السفن والطائرات المسجلة في أراضيه الإقليمية أو التي ترفع علمه وتحمل مواد ينبغي أن تلقى في البحر[2] أو يُعتقد أنها تضطلع بإلقاء المواد في البحر وقد صادقت الجزائر على هذا الإتفاق الدولي بموجب المرسوم رقم 81- 02 المؤرخ في 17 يناير 1981.[3]

2-البروتوكول المتعلق بالتعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط ومواد ضارة أخرى في حالات الطوارئ.

يمتد نطاق هذا البروتوكول ليشمل حماية الدول الساحلية والنظم الإيكولوجية الفريدة في حوض المتوسط من مخاطر التلوث بالنفط والمواد الضارة الأخرى. وتتمحور فلسفته الإجرائية حول تعزيز آليات التعاون المشترك بين الدول الأطراف لمواجهة حالات الطوارئ البحرية بكفاءة وسرعة.

وفي هذا السياق، نص البروتوكول على أحكام جوهرية تُلزم الأطراف المتعاقدة بضرورة الاستعداد المسبق، من خلال تطوير خطط طوارئ وطنية لضمان الجاهزية التامة لمواجهة أي حوادث تسرب نفطي أو كيميائي وتوفير الوسائل والمعدات التقنية اللازمة لمجابهة الأزمات البيئية فور وقوعها والتنسيق البيني تبادل المعلومات والخبرات لضمان استجابة جماعية موحدة تحد من تداعيات التلوث

[1] راجع المادة الأولى من بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات.

[2] المادة 11 الفقرة 2 من بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات.

[3] المرسوم رقم 81-02 المؤرخ في 17 يناير 1981 السالف الذكر.

على البيئة البحرية وصحة الإنسان,[1] بحيث يركز هذا البروتوكول بصفة خاصة على تعزيز آليات الاستجابة السريعة لمواجهة التهديدات البيئية المفاجئة، حيث تنص المادة الأولى منه على ضرورة تظافر الجهود لمكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى. ولتحقيق هذه الجاهزية، ألزمت المادة الثانية الأطراف المتعاقدة بإعداد خطط طوارئ متكاملة وتوفير الوسائل التقنية اللازمة لتنفيذها عند الضرورة.

وفي الجانب الإجرائي، حددت المادة التاسعة بروتوكولاً صارماً للتعامل مع الأزمات؛ إذ يتعين على الطرف الذي يواجه حالة طوارئ بيئية إجراء التقييمات العلمية اللازمة، واتخاذ كافة التدابير العملية الكفيلة بتجنب التلوث أو الحد من آثاره، مع الالتزام بإخطار بقية الأطراف فوراً وتقديم تقارير مفصلة حول الوضع.

كما كفلت المادة العاشرة مبدأ التعاون المتبادل، حيث أجازت لأي طرف تتعرض سواحله للتلوث أو خطر التلوث أن يطلب المعونة من الأطراف الأخرى، سواء كان ذلك عبر التواصل المباشر أو من خلال التنسيق مع المركز الإقليمي المتخصص.

[1] المادة الأولى من البروتوكول المتعلق بالتعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط ومواد ضارة أخرى في حالات الطوارئ.

و قد الجزائر صادقت الجزائر على هذا البروتوكول الدولي (المبرم في برشلونة بتاريخ 16 فبراير 1976) بموجب المرسوم رقم 81-03 المؤرخ في 17 يناير 1981، والمنشور في الجريدة الرسمية بالعدد الثالث.[1]

3- بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من مصادر برية.

يأتي البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناتج عن مصادر برية، والذي اعتُمد في أثينا بتاريخ 17مايو 1980، ودخل حيز التنفيذ في 17يونيو 1983 . يضع هذا البروتوكول إطاراً قانونياً شاملاً يهدف إلى منع التلوث والسيطرة عليه، سواء كان ناتجاً عن تصريف الأنهار، المنشآت الساحلية، مخارج التصريف، أو أي مصادر أخرى تقع ضمن الأراضي الإقليمية للدول.

وتفعيلاً لهذا الدور الرقابي، تضمن البروتوكول عدة أحكام والتزامات جوهرية، من أبرزها:

أ-**وضع معايير دقيقة** :حث الأطراف على صياغة برامج وتدابير تقنية تشمل تحديد مقاييس الانبعاثات، وضوابط استخدام وتصريف المواد والنفايات الخطرة (وفقاً للمواد 5 إلى 7).

[1] المرسوم رقم 81-03 المؤرخ في 17 يناير 1981 المتضمن المصادقة على البروتوكول المتعلق بالتعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط و مواد ضارة أخرى في حالات الطوارئ المبرمة ببرشلونة في 16 فبراير 1976 ج ر ع 3,االمادتين 09 و 10.

ب-التقييم والرقابة :الاضطلاع بأنشطة ميدانية لتقييم مستويات التلوث على طول السواحل وقياس مدى فاعلية التدابير المتخذة في إطار هذا البروتوكول لضمان تحقيق أهدافه البيئية (المادة 8).

ج-التعاون العلمي والتقني :تعزيز العمل المشترك بين الدول الأعضاء في المجالات العلمية والبحثية لتبادل الخبرات وتطوير تقنيات المكافحة (المادتين 5 و10).

وعلى غرار التزاماتها الدولية السابقة، أكدت الجزائر انضمامها لهذا المسعى البيئي من خلال المصادقة على هذا البروتوكول بموجب المرسوم رقم 82-441 المؤرخ في 11 ديسمبر 1982.[1]

4- بروتوكول بشأن المناطق المتمتعة بحماية خاصة بالبحر الأبيض المتوسط.

بالانتقال من الجوانب المتعلقة بمكافحة التلوث الكيميائي والنفطي إلى حماية التنوع الحيوي يبرز بروتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة، الذي اعتُمد في جنيف بتاريخ 3 أبريل 1982 ودخل حيز التنفيذ في 23 مارس 1986.

يتجاوز هذا البروتوكول في أهدافه مجرد الحد من الملوثات، ليركز على حماية وتحسين حالة الموارد والمواقع الطبيعية في حوض البحر الأبيض المتوسط. وتتمحور غاياته الأساسية حول صون التنوع البيولوجي أي توفير حماية خاصة وشاملة للثروات الحيوانية والنباتية التي تميز هذه المنطقة بالإضافة الى.حماية الموائل الحيوية بحيث تتمثل في تأمين المناطق الحيوية والأساسية

[1]المرسوم رقم 82-441 المؤرخ في 11 ديسمبر 1982 المتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من مصادر برية المبرمة ببرشلونة في 16 فبراير 1976، ج ر ع 51, المواد من 05 الى10.

لبقاء الأنواع المهددة، مع التركيز بشكل خاص على حماية "الملاذات البيئية" التي تتكاثر فيها تلك الكائنات لضمان استمرار دورتها الطبيعية.

بهذا، يكتمل العقد التشريعي لحماية المتوسط، ليشمل كل ما من شأنه الحفاظ على التوازن البيئي بين الأنشطة البشرية والمقدرات الطبيعية للمنطقة.[1]

بالرغم من وجود هذه الترسانة القانونية المتكاملة، إلا أن واقع التطبيق العملي للأنظمة الدولية من طرف دول المتوسط يكشف عن فجوة وانكسار واضحين بين دول الضفة الشمالية ودول الضفة الجنوبية؛ مما يستوجب بالضرورة شحن عزيمة جماعية راشدة تهدف إلى النهوض بالحماية المستدامة لهذا الحوض المائي.

وفي هذا السياق، يبرز إعلان برشلونة (1995) كوثيقة دولية فارقة انبثقت عن المؤتمر التاريخي المنعقد في إسبانيا، حيث وضع الأسس الاستراتيجية للشراكة بين ضفتي المتوسط. لم يقتصر هذا الإعلان على الجانب البيئي فحسب، بل تبنى مقاربة شاملة تضمنت مبادئ الشراكة في المجالات السياسية، الأمنية، الاقتصادية، المالية، والاجتماعية والإنسانية، مع تحديد عام 2010كأفق زمني لتحقيق الأهداف الطموحة التي سطرها.[2]

[1] صليحة على صداقة، المرجع السابق، ص 256.

[2] سعد الله عمر ، المرجع السابق، ص 59.

ثانيا: حماية الوسط البحري في الاتفاقية المغاربية.

في سياق تفعيل العمل الإقليمي المشترك، تم تأسيس اللجنة البحرية المغاربية في طرابلس بتاريخ 22مارس 1990، حيث أُنيطت بها مسؤولية حيوية تتمثل في متابعة وتنفيذ القرارات الإستراتيجية المتخذة في المجال البحري. وقد توجت جهود هذه اللجنة بإعداد "الاتفاقية الإطار المغاربية للتعاون في المجال البحري"، التي اعتُمدت ووقعت في منطقة رأس لعنوف بليبيا يومي 09 و10 مايو 1991.

تكتسي هذه الاتفاقية أهمية بالغة لكونها تشكل المرجع القاعدي والأساس القانوني الذي تُبرم بناءً عليه الاتفاقيات البحرية الثنائية بين الدول الأعضاء في اتحاد المغرب العربي، مما يضمن تناسق السياسات البحرية في المنطقة.

وتجسيداً لالتزامها بهذا المسار المغاربي، صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بتاريخ 12 أكتوبر 1991، وذلك بموجب المرسوم الرئاسي رقم 91-373. [1]

في ضوء هذا المنظور التعاوني، تمنح الاتفاقية الإطار للدول الأعضاء فرصة حيوية لتنسيق تشريعاتها الوطنية وتوحيد إمكاناتها التقنية، مما يضمن استجابة جماعية حازمة ضد مخاطر التلوث البحري. ومن أبرز الآليات التي استحدثها هذا الإطار هي إنشاء هيئة تنسيق مغاربية : تُعنى بالإشراف المباشر على جهود مكافحة التلوث، وتعمل على تسخير الوسائل المشتركة للدول لضمان تدخل سريع وناجع يتماشى مع المخططات الإقليمية المعتمدة. بالإضافة إلى تأسيس

[1] المرسوم الرئاسي رقم 91-373 المؤرخ في 12 أكتوبر 1991 المتضمن المصادقة على إتفاقية التعاون في الميدان البحري بين بلدان إتحاد المغرب العربي الموقعة برأس لعنوف بليبيا في 09 و10 ماي 1991 ج رع 51.

مركز جهوي للإنقاذ والمكافحة :يعمل كغرفة عمليات متقدمة لتبادل المعلومات وتنسيق التدخلات الميدانية عند وقوع الكوارث البيئية في الحوض المغاربي.[1]

ورغم وجود هذه الأسس القانونية، إلا أن الخطر يظل محدقاً بالمنطقة؛ فمحدودية الوسائل التقنية في بعض البلدان وغياب إستراتيجية موحدة وشاملة للتنفيذ الفعلي يضاعف من وطأة الآثار الوخيمة لأي حادث بحري محتمل بحيث تتميز الاتفاقيات الدولية لمنع التلوث البحري بعدم دقتها وشمولها وما يضعفها أكثر من ذلك هو عدم تطبيق الأحكام الواردة فيها بشكل تام على الجهات المعنية بمكافحة التلوث البحري.

المبحث الثاني: دور المؤسسات الدولية في حماية البيئة البحرية.

شهد القرن العشرون تحولاً جذرياً نحو يقظة دولية عارمة في مجال حماية الطبيعة، مع تركيز خاص على صون النظم البيئية للسواحل. ويندرج هذا الحراك ضمن المفهوم المعاصر لـ "حماية البيئة"، التي أصبحت قضاياها تتسم بالطابع الكوني؛ نظراً لأن مشكلاتها وانعكاساتها البيئية تتخطى الحدود الوطنية للدول، بل وتتجاوز القارات في كثير من الأحيان.

وانطلاقاً من هذه الحقيقة، برز التعاون الدولي كأحد الركائز الأساسية التي يقوم عليها نظام المجتمع الدولي المعاصر. ولم يعد هذا التعاون مجرد خيار، بل أصبح مبدأً راسخاً نص عليه ميثاق

[1]KAHLOULA Mohamed, La protection juridique du milieu marin en droit algérien et la nécessité d'une coopération intermaghrébine, Revue Juridique de l'Environnement, N° 1-1995,p22.

الأمم المتحدة والعديد من الوثائق المرجعية الدولية، وعلى رأسها إعلان مبادئ الصداقة والتعاون بين الدول لعام 1970[1].

هذا الإطار التعاوني هو الذي مهد الطريق لاحقاً لظهور الاتفاقيات والبروتوكولات المتخصصة (مثل اتفاقية برشلونة والاتفاقيات المغاربية) التي تهدف إلى وضع حد لتدهور البيئة البحرية، وتحويل المبادئ الأخلاقية الدولية إلى التزامات قانونية وإجرائية ملموسة.

في هذا السياق، يكتسب التعاون في مجال المحافظة على المحيط البحري ومواجهة أخطار التلوث بالنفط صبغة الوجوب والالتزام، متجاوزاً كونه مجرد تنسيق اختياري. وتعود هذه الأهمية القصوى إلى اعتبارين أساسيين هما وحدة المصير البيئي أي ان خطر التلوث النفطي لا يعترف بالحدود السياسية، وأي ضرر يلحق بالبيئة البحرية يمتد ليصيب مصالح المجتمع الدولي برمته ككتلة واحد و عجز الجهود المنفردة أثبتت التجارب التاريخية عدم قدرة أي دولة، مهما بلغت إمكاناتها، على مواجهة الكوارث البحرية الكبرى بمفردها؛ مما يجعل من تظافر الجهود الإقليمية والدولية ضرورة حتمية لضمان الاستجابة السريعة والفعالة.

هذه القناعة بوجوبية التعاون هي التي دفعت الدول لاعتماد بروتوكولات الطوارئ (كصيغة بروتوكول برشلونة 1976) والاتفاقيات الإطارية (كالاتفاقية المغاربية 1991) لضمان حماية مستدامة للوسط البحري من الانعكاسات الكارثية للتلوث.[2]

[1] صدر بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 2625 بتاريخ 25 أكتوبر 1970.

[2] محمد بوسلطان المرجع السابق، ص 17.

الباب الثاني: الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية.

لا شك أن إنفاذ القانون الدولي للبحار يواجه تحديات جسيمة أمام ضخامة الأخطار البيئية وتكرارها، وهي أخطار تتجاوز في كثير من الأحيان الوسائل والقدرات المحدودة للدول إذا ما عملت بشكل منفرد.

هذا الواقع يفرض ضرورة تفعيل تعاون دولي مؤسساتي ومنظم يتجسد عمليا من خلال مسارين متكاملين سنتطرق إليهما من خلال مطلبين اثنين ، تتناول في المطلب الأول دور المتعلمات العالمية المختصة في حماية البيئة البحرية ، ثم دور المنظمات الإقليمية في المطلب الثاني.

إن هذا التقسيم الثنائي يضمن سد الثغرات التي قد تتركها التشريعات الداخلية، ليوفر عطاء قانوني المواجهة الأزمات البيئة الكبرى التي تهدد السلامة الايكولوجية للمحيطات.

المطلب الأول: دور المنظمات العالمية المتخصصة.

تضطلع المنظمات الدولية بدور محوري في مؤازرة وتطوير أطر التعاون العالمي الرامية إلى صون البيئة البحرية. إذ تأخذ هذه الكيانات المتخصصة على عاتقها، بالتنسيق مع الدول، مسؤولية تكريس الدراسات الميدانية وإرساء برامج البحث العلمي، فضلاً عن تداول المعطيات المتعلقة بالآفات البيئية البحرية، وسَنّ التدابير الكفيلة بـ بلورة الضوابط القانونية والتقنية الرامية إلى كبح التلوث البحري وتقليص حدته وإحكام الرقابة عليه.

ومع ذلك، يفتقر النظام الدولي الراهن إلى وجود منظمة دولية منفردة باختصاص حماية البيئة أو هيئة مكرسة حصرياً لحماية الأقاليم الساحلية؛ رغم أن هذه النطاقات الحيوية تمتد عبر مساحات شاسعة من كوكبنا، وتظل مُعرضة لآثار الاستنزاف الناجم عن التوسع البشري المتسارع.

وقد خوّلت اتفاقية قانون البحار[1]، للمنظمات الدولية صلاحيات إشرافية، حيث تتولى متابعة نفاذ القوانين والأنظمة التي اعتمدتها الدول في سياق جبه التلوث البحري. وفي هذا المضمار، تبرز هيئات دولية تقود الجهود العالمية و هي: برنامج الأمم المتحدة للبيئة (الفرع الأول)، والمنظمة البحرية الدولية بالتآزر مع السلطة الدولية لقاع البحار (الفرع الثاني)، إضافة إلى منظمة اليونسكو (الفرع الثالث) .

الفرع الأول : برنامج الأمم المتحدة للبيئة PNUE .

يُعد برنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP) الهيئة الفرعية التي انبثقت عن الجمعية العامة للأمم المتحدة إبان مؤتمر ستوكهولم التاريخي عام 1972. تتركز رسالة هذا البرنامج حول تحفيز المبادرات الداعمة للبيئة، وتطوير برامج عمل تهدف إلى صياغة ورسم السياسات البيئية الشاملة على الصعيد العالمي[2]، حيث قام بتطوير برامج العمل ورسم خطط وسياسات في مجال البيئة عموما

ووفقاً لما أشار إليه الأستاذ لوران لوكشيني، فقد أُنيط بالبرنامج ترقية مقاربة إقليمية متكاملة وبناءً عليه، أطلق البرنامج في عام 1974 سياسة "حماية البحار الإقليمية". كانت هذه السياسة تهدف إلى إرساء منظومة حماية شاملة، وقد اتُّخذ البحر الأبيض المتوسط كنموذج ريادي وواجهة أولى لتطبيق هذه الاستراتيجية[3] لقد أوكل لبرنامج الأمم المتحدة ترقية مقاربة جهوية مندمجة للدفاع عن البيئة البحرية، وبالنتيجة شرع في سنة 1974 في سياسة بتسمية حماية البحار الجهوية، والتي كان

[1] راجع المواد 200 و201 204 و206 من اتفاقية قانون البحار 1982.
[2] سعد الله عمر ، المرجع السابق، ص 98.
[3] LUCHINI Laurent, Le dispositif juridique international mis en place en Méditerranée pour lutter contre les pollutions marines, publie par l'association CAMPU MARE, La protection du milieu marin - Aspects juridiques-», L'Harmattan, Paris 1995, p. 72.

الهدف منها إعداد نظام كامل قدر الإمكان للحماية، وتم اختيار البحر الأبيض المتوسط كواجهة لإرساء هذه السياسة.

لم يقتصر اهتمام البرنامج بالبحر المتوسط على الجانب النظري، بل أولى مكافحة التلوث فيه عناية فائقة. وفي إطار دعم المشاريع البيئية الكبرى، يساهم البرنامج بفاعلية في إدارة الصندوق العالمي للبيئة(GEF) ، الذي أُسس عام 1991 كآلية تمويلية للمشاريع ذات الأثر البيئي العالمي الملموس وتميز عمل البرنامج ببعده القانوني والميداني في آن واحد؛ حيث اضطلع بمهمة إعداد الأنظمة القانونية الحمائية للبيئة البحرية، وتجاوز ذلك إلى تقديم الدعم الإداري والتقني والفني لضمان نفاذ هذه القواعد بالإضافة مراقبة وتشجيع تنفيذ الاتفاقيات الدولية ذات الصلة.

ويُسجل للبرنامج تركيزه الاستراتيجي على البحار الأكثر عرضة لمخاطر التلوث، حيث كان له الدور الجوهري في صياغة مخطط نشاط المتوسط ، ويُمثل هذا المخطط النموذج الأول للبرامج الإقليمية القائمة على القواعد القانونية المنبثقة عن اتفاقية برشلونة، وهي الاتفاقية التي خضعت للمراجعة والتطوير في عام 1995 لتعزيز كفاءتها[1].

الفرع الثاني: المنظمة البحرية الدولية OMI .

لقد استأثرت قضية أمن الملاحة البحرية باهتمام المجتمع الدولي منذ ما يقارب قرنا ، إلا أن العقود الخمسة الماضية شهدت تحولاً نوعياً وجذرياً؛ حيث تبلور تحت رعاية المنظمة الدولية للبحرية (OMI)إطار تنظيمي متكامل وتدريجي. يغطي هذا التنظيم اليوم كافة الجوانب المتعلقة بالوقاية من

[1] KHODJET EL KHELIL Lilia, op. cit., pp.30 et 31.

الحوادث البحرية الكارثية (Sinistralité) وما ينجم عنها من تلوث ناتج عن السفن، ساعياً بذلك إلى الحد من الآثار البيئية المدمرة التي قد تلحق بالوسط البحري.

تُعد المنظمة البحرية الدولية (**OMI**) إحدى الوكالات الدولية المتخصصة التي وضعت حجر أساسها اتفاقية جنيف الموقعة في 6 مارس 1948. تتخذ المنظمة من العاصمة البريطانية "لندن" مقراً لها، وتضم في عضويتها 155 دولة، حيث تتركز ولايتها القانونية حول معالجة القضايا الفنية المرتبطة بالملاحة البحرية ورفع معايير سلامتها.

علاوة على ذلك، تضطلع المنظمة بدور جوهري في حماية البيئة البحرية من خلال منظومة متكاملة لمكافحة التلوث الناجم عن السفن، ومراقبته، ومعالجة آثاره.[1] وقد تكللت جهودها بصياغة مجموعة من المعاهدات الدولية الكبرى، ومن أبرزها: اتفاقية لندن (1954) الخاصة بمنع تلوث البحار بالنفط و اتفاقية لندن (1972) المتعلقة بمنع التلوث البحري الناجم عن إلقاء النفايات والمواد الأخرى و كذا الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (1973) المعروفة بـMARPOL .

لم يتوقف دور المنظمة البحرية الدولية (**OMI**) عند الجوانب التقنية فحسب، بل امتد ليشمل إرساء القواعد القانونية المنظمة لـ نظام المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري، مما ساهم في تعزيز الحماية المالية والقانونية للمتضررين.

وفي إطار العمل الدولي المشترك، تبرز علاقة تعاون وثيق بين المنظمة وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة(UNEP) ؛ حيث تتكامل جهودهما رغم تباين الأدوار. ورغم أن المنظمة البحرية الدولية هي

[1] صليحة على صداقة، المرجع السابق، ص 223.

الجهة المختصة أصيلاً في الشؤون البحرية، إلا أن نظامها الأساسي يفتقر إلى آليات قانونية مباشرة تمنحها سلطة الرقابة الإلزامية على الدول الأعضاء؛ لضمان مدى امتثالها وتنفيذها لالتزاماتها الاتفاقية، وهو ما يظل تحدياً في إنفاذ القانون الدولي البحري.[1]

تستمد السلطة الدولية لقاع البحار وجودها القانوني من "اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982"، حيث تتمتع بالشخصية القانونية الدولية المستقلة. وقد باشرت السلطة مهامها فعلياً في عام 1994 استناداً إلى أحكام المادة 308من الاتفاقية.

تتمحور اختصاصات السلطة حول تنظيم الأنشطة في منطقة قاع البحار، مع الاضطلاع بدور رقابي حيوي لحماية البيئة البحرية، ويتجسد هذا الدور في المحاور التالية: مكافحة التلوث و العمل على منع وحصر الأخطار التي تهدد سلامة البيئة البحرية والمناطق الساحلية، والسيطرة على أي عوامل قد تؤدي إلى اختلال التوازن البيئي والإحيائي (البيولوجي) في البحار ،و صون الموارد الطبيعية ،و حماية وحفظ الثروات النباتية والحيوانية الكامنة في الوسط البحري، بالإضافة إلى الرقابة العملياتية، و الإشراف المباشر ورقابة كافة أنشطة الاستكشاف والاستغلال التي تُجرى في منطقة قاع البحار والمحيطات لضمان امتثالها للمعايير البيئية الدولية. [2]

[1] KHODJET EL KHELIL Lilia, op. cit, pp32 et 33.

[2] إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام, دار الفكر العربي,القاهرة,1985، ص ص 290 – 291.

الفرع الثالث: منظمة التربية والثقافة والعلوم UNESCO .

أسست منظمة الأمم المتحدة للتربية والعلم والثقافة (اليونسكو) في عام 1946 كوكالة دولية متخصصة تضطلع بدور محوري في صياغة الفهم العالمي للعلاقة التلازمية بين البيئة والتنمية، وهو ما يُعرف بـ "التنمية المستدامة."

وتمثلت أبرز إنجازاتها التشريعية في إعداد اتفاقية حماية التراث العالمي الثقافي والطبيعي الموقعة في 16 نوفمبر 1972؛ وهي الاتفاقية التي جسدت اعترافاً دولياً صريحاً بضرورة تظافر الجهود العالمية لحماية المواقع والمعالم والمحميات التي يضفي عليها الإنسان قيمة استثنائية[1] .

وإلى جانب دورها التشريعي، برز الدور التربوي والتقني للمنظمة من خلال:

1-**التعليم البيئي** :إطلاق برنامج دولي للتعليم البيئي عام 1975 بالتعاون مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة.(UNEP)

2-**البحث العلمي** :إرساء برنامج "الإنسان والمحيط الحيوي(MAB) "، الذي يهدف إلى تحسين العلاقة بين الناس وبيئتهم.

3-**الدعم والتنسيق** :المساهمة في تعزيز الأنشطة الوطنية، والتنسيق بين البرامج الإقليمية المعنية بمراقبة البيئة.

[1] LE CORRE Laurent, Protection des monuments naturels et des sites ,Juris. Classeur, Environnement Tome II, fasc. 542, édition 2003., p.2.

4-**التعاون الدولي** :المشاركة الفاعلة في الأعمال الدولية الرامية لحماية الطبيعة، وذلك عبر شراكات استراتيجية مع المنظمات الدولية المتخصصة والمنظمات غير الحكومية.

المطلب الثاني: دور المنظمات الإقليمية.

يستند التعاون الدولي في أصله إلى صبغة عالمية؛ حيث يملي المنطق تظافر كافة الجهود وتسخير أقصى الإمكانيات المتاحة لمجابهة ظاهرة التلوث، وهو ما تؤكد عليه كافة الاتفاقيات الدولية المعنية. وبغية تحقيق فاعلية أكبر في التصدي لمخاطر التلوث البحري، يتبلور إلى جانب هذا الإطار العالمي نمط آخر من التعاون الإقليمي (الجهوي) أو الثنائي[1].

يرتكز هذا التعاون الأخير على مبدأ التقارب الجغرافي، حيث يجمع الدول المشتركة في أحواض بحرية واحدة، كونها الأكثر عرضة للأضرار المباشرة الناجمة عن حوادث التلوث في المناطق البحرية المجاورة لها.

وفيما يخص الجزائر، يرتكز التدخل الرامي لحماية السواحل الوطنية ضمن المنظومة المتوسطية والمغاربية وفق الفرعين التاليين: الفرع الاول التدخل في إطار التعاون الإقليمي لدول حوض البحر الأبيض المتوسط و الفرع الثاني التدخل في إطار التعاون الإقليمي ضمن فضاء اتحاد المغرب العربي.

[1] المادة 197 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار(UNCLOS) .

الباب الثاني: الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية.

الفرع الأول: التدخل عن طريق التعاون الإقليمي في إطار دول البحر المتوسط.

تستند مبادرات التعاون الإقليمي في حوض المتوسط، كما يرى الأستاذ بلعلى، إلى المبادئ المستحدثة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والتي فرضت التزامات صريحة على الدول الساحلية بضرورة التنسيق المشترك للمحافظة على الثروات الصيدية.[1] وقد ساهم عاملان محوريان في بلورة هذا التعاون؛ تمثل الأول في البعد الجيوسياسي الناتج عن توسع الاتحاد الأوروبي نحو الجنوب بانضمام إسبانيا والبرتغال عام 1986، بينما تلخص الثاني في التحولات القانونية الدولية الكبرى نهاية الثمانينات عقب اعتماد الاتفاقية الأممية لقانون البحار، وهو المسار الذي تعزز لاحقاً بتبني مفاهيم حماية البيئة والتنمية المستدامة إبان مؤتمر ريو عام 1992.

وفي ظل التحديات البيئية التي واجهت البحر المتوسط باعتباره ملكاً مشتركاً ورابطاً طبيعياً تداعت الدول المشاطئة للاجتماع في جانفي 1975 تحت رعاية برنامج الأمم المتحدة للبيئة، حيث تقرر إطلاق مخطط نشاط المتوسط (PAM) ويهدف هذا المخطط في جوهره إلى تعبئة الجهود الجماعية للدول الساحلية لحماية الحوض من التلوث، ويُعد الآلية الوحيدة للتعاون الجهوي التي تنخرط فيها كافة البلدان المتاخمة للمتوسط بفعالية.

ويتشكل الإطار القانوني المنظم لهذا المخطط من خلال البروتوكولات الأربعة الملحقة باتفاقية برشلونة لعام 1976، وهي الاتفاقية التي صادقت عليها الجزائر إيماناً منها بضرورة الرصد الدائم والبحث العلمي لمكافحة التلوث وقد تجسد هذا المسعى في برنامج "مادبول(Med Pol) "، حيث

[1] BELALA Abdeldjalil, La coopération euro-méditerranéenne dans le domaine de la conservation des ressources halieutiques, Revue IDARA-ENA. N° 1, 1997, p89 et suite.

ركزت مرحلته الأولى الممتدة بين عامي 1976 و1980 على بناء قاعدة بيانات علمية وإرساء نظام للحراسة المستمرة لرصد تلوث مياه البحر بالنفط والمحروقات.

إنضمت الجزائر إلى هيئة "ماركوست لمراقبة السواحل منذ جويلية 2007، وهي هيئة تشرف عليها الوكالة الفضائية الأوروبيةالتي توفر للجزائر الخرائط حول كافة التسربات النفطية في البحر المتوسط وقبالة السواحل الجزائرية.[1]

يظل البحر الأبيض المتوسط فضاءً حضارياً للمواطنة القائمة على ركيزتي المساواة والاحترام المتبادل بين ضفتيه الشمالية والجنوبية. ومن هذا المنطلق، ينبغي لهذا الحوض أن يتجاوز كونه مجرد سوق لتبادل رؤوس الأموال ليصبح مجالاً حيوياً للتفاعل والتعاون بين المجتمعات الإنسانية؛ إذ لا يمكن المراهنة على نجاح مشروع "الاتحاد من أجل المتوسط" ما لم يتم وضع الإنسان في قلب هذه المعادلة، وإعطاء الأولوية للبحث العلمي والمعرفة كقاطرة لهذا الاتحاد، فغياب البعد الإنساني والأكاديمي يُفرغ التعاون الإقليمي من جوهره الحقيقي.

الفرع الثاني: التدخل عن طريق التعاون الإقليمي في إطار إتحاد دول المغرب العربي.

يرى الأستاذ محمد كحلولة[2] أن تعقد مشكلة التلوث البحري تفرض إقامة اتفاقية إقليمية بين البلدان المغاربية، تحدد هذه الاتفاقية من خلال تعاون ضيق بين الدول المغاربية الوسائل التي ترصد انفراديا ومشتركة للدفاع ضد هذا التلوث بالبحر المتوسط.

[1] حفيظ صواليلي، السواحل الجزائرية أمام مخاطر التلوث من ناقلات البترول والغاز، جريدة الخبر اليومية بتاريخ 23 أوت 2008.

[2] KAHLOULA Mohamed, op. cit., p. 25.

ورغم أهميته أصبح التعاون الدولي الجهوي في مجال مكافحة تلوث الوسط البحري صعبا بين الدول المتجاورة نظرا لمستوى التنمية الاقتصادية المتباينة جدا، يضاف إليه عدم الاستقرار السياسي في بعضها أو العداء السياسي في بعضها الآخر مما يعطل أي سياسة بيئية تشاورية وعقلانية مشتركة، ومع ذلك لا بديل عن التعاون الإقليمي بين الدول المتجاورة سيما في تطوير المجالات الطبيعية المحمية البحرية لحماية الثروة الصيدية في تدعيم نظام الإعلام وتأسيس بنك للمعلومات عن الوسط البحري للمتوسط وفي الاهتمام بالتنوع البيولوجي الساحلي بالمتوسط.

إن التعاون ضمن هذا الإتحاد مع كل أسف لا يتعدى التوقيع على بعض الوثائق التي لا أثر لها في المجال الجغرافي والمجال البشري لنفس التكتل. ويبقى التعاون الإقليمي يتراوح مكانه نظرا لقلة وسائله وإمكانياته رغم اشتراك الدول في بحر واحد ضمن إقليم إستراتيجي ذو الميزات المتشابهة لتلك البلدان المحاذية للمتوسط، في حين أن التعاون على المستوى العالمي الرسمي يجب تشجيعه وتوسيع نطاقه لحماية السواحل التي تعاني من نفس التدهور.

على الرغم من الدور الجوهري الذي تؤديه القواعد والمعايير الدولية في الحد من التلوث الناجم عن السفن، إلا أن قيمتها القانونية والميدانية تظل مرهونة بنطاق تطبيقها المحدود؛ فهي تفتقر إلى النفاذ الفوري لتعلقها بشرط دخول الاتفاقيات حيز التنفيذ، كما أنها لا تتمتع بالشمولية المطلقة، إذ يقتصر أثرها الإلزامي على الدول الأطراف فقط، فضلاً عن استبعاد السفن الحربية من دائرة امتثالها.[1]

[1] محمد البزاز ،حماية البيئة البحرية, دراسة في القانون الدولي, منشأة المعارف بالإسكندرية، 2006، ص 219.

وفي هذا السياق، يشخص الأستاذ **لوران لوكشيني** [1] ثلاثة عيوب بنيوية تعتري التقنية الاتفاقية الدولية؛ يكمن أولها في الرتابة وبطء الإجراءات، بدءاً من مرحلة الإعداد وصولاً إلى الإبرام، وهو ما يزيد من ثقل المسار الزمني لدخولها حيز التنفيذ. ويتعلق العيب الثاني بقاعدة "نسبية أثر الاتفاقيات" المنبثقة عن مبدأ الطوعية العقدية، حيث تظل الالتزامات محصورة بين الموقعين دون أن تمتد آثارها إلى الغير. أما العيب الثالث فيتجلى في التقسيم القانوني للفضاءات البحرية إلى مناطق متباينة، مما يخلق تضارباً بين الأنظمة القانونية والوحدة الطبيعية للحدود البيئية .

إن هذه الثغرات المجتمعة تنعكس سلباً على منظومة الحماية الدولية للبيئة البحرية، ولاسيما في المناطق الساحلية، مما يفرض على الدول الساحلية ضرورة المبادرة بوضع تدابير حمائية ذاتية اعتماداً على إمكانياتها المتاحة. ويضاف إلى ذلك بُعدٌ سياسي يتمثل في استمرار النهج الغربي القائم على الهيمنة عبر فرض أيديولوجيات ومفاهيم معينة تحت غطاء الاتفاقيات الدولية، في وقت لا يزال فيه النظام الدولي عاجزاً عن تقديم حلول قانونية كافية لمواجهة معضلة التلوث.

إن الإطار الاتفاقي الحالي لم يحقق طفرة نوعية في قواعد المسؤولية الدولية،[2] بل كرس حالة من الغموض غير المبرر باعتماده على "نظرية العمل غير المشروع" كأساس للمسؤولية.

ويأتي ذلك في وقت تتعالى فيه الأصوات الأكاديمية المنادية بإعمال "نظرية المخاطر"، نظراً لتفاقم الأضرار البيئية الناتجة عن أنشطة قد تكون مشروعة في أصلها ولكنها كارثية في نتائجها

[1] LUCHINI Laurent, op, cit, pp 68 - 69.

[2] سعد الله عمر ، المرجع السابق، ص 120.

[1]ومهما يكن من أمر، فإن الاكتفاء بتقرير المسؤولية المؤدي للتعويض المالي يظل حلاً قاصراً في المنظور البيئي؛ إذ يبقى الهدف الأسمى هو "إعادة الحال إلى ما كانت عليه" واسترجاع التوازن البيئي المفقود، رغم ما يكتنف هذا الإجراء من تعقيدات وصعوبات عملية بالغة[2] .

هناك مبدأ آخر متعلق بقانون مكافحة التلوث العابر للحدود الذي يظهر من خلال التبادل المعلوماتي والاستشارات المسبقة بالإضافة إلى مبدأ الاستعمال العادل والتسيير المشوراتي للموارد والثروات التي تهم دولتين أو عدة دول.

إن التنظيم البحري الدولي لحماية البحار غير ناجع حسب بعض الدارسين[3]، لأنه يحتوي على أحكام عامة هي أقرب من الإعلان عن المبادئ منه إلى الالتزام بمضامين دقيقة وعقوبات عند الإخلال بالالتزام، كما أنه غير مكيف مع الخصوصيات الجهوية الإقليمية، لذلك يجب التأكيد بأن حماية البحر المتوسط هو شأن كل الدول المتشاطئة وكذا دول العلم التي تجوب سفنها هذه المنطقة، لذلك فإنه يتعين على المستوى الدولي اين تظهر ضرورة إعداد القواعد الخاصة للبحار الخاصة.

[1] عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية، دار المكتب الجامعي الحديث، مصر 2006، ص 152.

[2] عبد الحفيظ طاشور، نظام إعادة الحالة إلى ما كانت عليه في مجال حماية البيئة البحرية، مجلة العلوم القانونية والإدارية، جامعة تلمسان، العدد 01، 2003، ص 124.

[3] KHODJET EL KHELIL Lilia, op cit., p.26.

أما عن المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن التلوث فمازال نظامها لا يتعدى المسؤولية المدنية بالتعويض دون قيام مسؤولية جزائية عن الأخطاء الجسيمة التي تكون سببا في الأضرار الخطيرة بالبيئة البحرية، فلم تجد حلها في فكرة المسؤولية، بل في فكرة الضمان .[1]

وفي ذات السياق يرى اتجاه من الفقهاء أن هناك صعوبات جمة تواجه نظام المسؤولية عن تلوث البحر بالبترول، سواء من ناحية الوقوف على المسئول الحقيقي بطريقة عادلة أو من ناحية تطبيق هذا النظام الذي يواجه الكثير من العقبات لاختلاف الأنظمة القانونية وعدم قدرة بعض الدول على مراقبة السفن التي تحمل علمها، كما أن قضية التلوث لا يجب أن ينظر إليها فقط من جانب التعويض عن الأضرار التي تلحق بالدولة الساحلية ومواطنيها بل هناك أضرار دائمة أو طويلة المدى تلحق بالمحيط البحري وتؤثر على الحياة فيه أو تقضي عليها، وأضرار أخرى قد تمس بالمصلحة العليا للبشرية في البقاء، لهذا يتجه العمل الدولي إلى المحافظة على المحيط البحري من التلوث بصفة عامة، والتلوث بالبترول بصفة خاصة، وبخصوص المسؤولية عن الحوادث البحرية، فمن الرشد الاعتماد على إصلاح الأضرار منه على الردع الجزائي.

[1] محمد السيد الفقي، المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، منشورات الحلبي الحقوقية الإسكندرية 2002، ص 489.

الباب الثاني: الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية.

الفصل الثاني : الآليات القانونية الوطنية لحماية البيئة البحرية.

سبق القول أن حماية البيئة البحرية من التلوث تعد ركيزة أساسية في القانون الدولي والتشريعات الوطنية نظرا لما تمثله البحار من مصدر حيوي للغذاء والطاقة والتوازن المناخي، وتعتمد الآليات القانونية في هذا الصدد على مجموعة من الاتفاقيات الدولية التي تشكل الإطار العام للالتزامات الدول ومن أبرزها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التي تفرض على الدول واجب حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، كما تلعب اتفاقية ماربول دورا حاسما في وضع معايير فنية صارمة لمنع التلوث الناتج عن السفن سواء كان ناتجا عن تفريغ الزيوت أو المواد السامة والنفايات،كما سبق لنا تفصيله في الفصل الأول.

وتتكامل هذه النصوص الدولية مع القوانين الوطنية التي تحدد النطاق الإقليمي لسلطة الدولة ومسؤوليتها عن مراقبة المنشآت الشاطئية والأنشطة الصناعية التي قد تصرف مخلفاتها في البحر، أما على الصعيد القضائي فإن الآليات تتمثل في تفعيل مبدأ المسؤولية المدنية والتعويض عن الأضرار البيئية حيث تلتزم الجهة المتسببة في التلوث بدفع تكاليف إعادة الحال إلى ما كان عليه وجبر الضرر الذي يلحق بالثروة السمكية أو الشواطئ، كما تبرز سلطة القضاء الجزائي في توقيع عقوبات رادعة تشمل الغرامات المالية الضخمة والحبس ضد ملاك السفن أو مديري المنشآت الذين يخالفون المعايير البيئية، وبالإضافة إلى ذلك تمنح العديد من الأنظمة القانونية لجمعيات المجتمع المدني والأفراد الحق في اللجوء إلى القضاء الإداري للطعن في القرارات التي قد تضر بالبيئة البحرية أو للمطالبة بوقف الأنشطة الملوثة، وتعتبر الرقابة القضائية أداة فعالة لضمان تنفيذ القواعد القانونية على أرض الواقع وتحويل النصوص الجامدة إلى حماية فعلية ومستمرة للمجال البحري.

الباب الثاني: الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية.

تتفرع الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية إلى تفاصيل دقيقة تشمل الجهود الوطنية المبذولة لحماية البيئة البحرية ،خاصة و أن السواحل الجزائرية تواجه تحديات بيئية جسيمة بسبب التمركز السكاني و ما تعرفه هذه السواحل من مخاطر التلوث و هو ما سنتكلم عنه في المبحث الأول ، و في الجانب الإجرائي تختلف و تتعدد الأدوات المتخذة لحماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري سواء تعلق الأمر بالجانب الإداري أو القضائي، و هو ما سنحاول التكلم عنه في المبحث الثاني.

المبحث الأول: الجهود الوطنية لحماية البيئة البحرية.

تواجه السواحل الجزائرية تحديات بيئية جسيمة جراء التمركز السكاني الكثيف، حيث يقطن ثلثا سكان البلاد في المنطقة التلية التي تضم مئة تجمع سكاني وعشرة موانئ وكبرى المجمعات الصناعية، هذا الضغط الديموغرافي والنشاط الصناعي المكثف أديا إلى تلوث كيميائي وعضوي حاد نتيجة تصريف المياه الملوثة مباشرة في البحر دون معالجة، مما ألحق أضراراً بالغة بالثروة السمكية والمحطات السياحية، وقلص من مردوديتها الاقتصادية.

وما يزيد من خطورة الوضع هو الموقع الاستراتيجي للسواحل الجزائرية الذي يجعلها عرضة للتلوث النفطي، حيث تعبر محاذاتها يومياً أكثر من 100 ناقلة نفط من أصل نحو 300 ناقلة تجوب البحر المتوسط، وتقوم بعضها بتفريغ نفايات نفطية بطرق غير قانونية، مما يهدد التوازن البيئي البحري ليس للجزائر فحسب، بل لكافة دول حوض المتوسط.

تعتبر مدن رئيسية جزائرية ساحلية معرضة لمخاطر التلوث بالمحروقات من نفط ومشتقاته، وهي من أهم الموانئ الوطنية مثل عنابة ووهران والغزوات ومستغانم وأرزيو وبجاية وسكيكدة، كما أننا

الباب الثاني: الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية.

نتفاجأ في كل بداية موسم اصطياف بتحذيرات جادة عن عدة شواطئ لا تصلح للسباحة نظراً لعدم توفر قواعد النظافة فيها، وأمام هذه الوضعية الخطرة كان لابد على السلطات العمومية اتخاذ مجموعة من التدابير على المستوى الوطني لصد ومنع ومكافحة التلوث بالوسط البحري للساحل، حيث تجلت بخصوص هذه التدابير في الجوانب القانونية والتدابير العملية.

المطلب الأول: التدابير القانونية لمكافحة التلوث البحري في التشريع الجزائري.

تتبنى الدولة الجزائرية إستراتيجية تشريعية متكاملة تهدف إلى ملائمة الترسانة القانونية الوطنية مع المعايير والبروتوكولات الدولية المنبثقة عن "اتفاقية برشلونة" لحماية البحر الأبيض المتوسط. وتتجسد هذه الاستجابة التشريعية في سنّ حزمة من القوانين واللوائح الإدارية والفنية الرامية إلى ضبط ومنع التلوث بمختلف مصادره؛ حيث شمل النطاق الحمائي تجريم التلوث الناجم عن المصادر البرية والحد من ظاهرة الإغراق المتعمد للنفايات، فضلاً عن تقنين الأنشطة المتعلقة باستغلال قاع البحر وفرض رقابة صارمة على الممارسات الملاحية للسفن العابرة أو الراسية في المياه الإقليمية.

وضمن هذا السياق، أضحى التدخل التشريعي أداة سيادية لا غنى عنها لحماية النظام الإيكولوجي الهش للبحر المتوسط، وهو ما تجلى في تبني المشرع الجزائري لـ "بنية قانونية ثلاثية الأبعاد" تضمن الحماية الشاملة للوسط البحري و ذلك ما سنبينه من خلال الفروع التالية :الفرع الأول القانون الإطار لحماية البيئة 03-10 الذي يضع المبادئ العامة للتنمية المستدامة ومبدأ "الملوث الدافع"، ويؤسس للقواعد الكلية لحماية الأوساط المستقبلة ، الفرع الثاني القانون البحري الذي ينظم الجوانب الفنية والتقنية للملاحة، ويضع الضوابط القانونية لمنع الانسكابات النفطية وتفريغ مياه التوازن

من السفن، الفرع الثالث قانون الساحل 02-02: الذي يختص بحماية الشريط الساحلي كمنطقة حساسة، ويضع قيوداً صارمة على التوسع العمراني والنشاط الصناعي في الواجهة البحرية[1].

الفرع الأول: الحماية من التلوث في ظل قانون حماية البيئة رقم 03-10.

تتجلى المقاربة الحمائية للمشرع الجزائري في القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، وتحديداً ضمن الباب الثالث المعنون بـ "مقتضيات الحماية البيئية". فقد أفرد المشرع في الفصل الثاني من هذا الباب حيزاً قانونياً هاماً لحماية المياه والأوساط المائية، خصص فيه فرعاً نوعياً لحماية البيئة البحرية، وقد اشتمل قانون حماية البيئة على أسس عامة لحماية الوسط البحري (أولاً)، كما استند ذات القانون إلى عدة نصوص تطبيقية، لاسيما في مجال عمليات إغراق النفايات (ثانياً)، والوقاية من التلوث البحري (ثالثاً)، بالإضافة إلى تحديد قواعد المسؤولية في حالة وقوع الأضرار (رابعاً).

أولا: الأسس العامة لحماية الوسط البحري في القانون المتعلق بحماية البيئة.

تجسد المقاربة التشريعية التي تبناها المشرع الجزائري من خلال القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، تحولاً جذرياً ؛ إذ لم يكتفِ النص بوضع قواعد تقنية فحسب بل رسم إستراتيجية شاملة تهدف في جوهرها إلى الوقاية من كافة أشكال التلوث الإيكولوجي، وحصر

[1] القانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل.

الأضرار التي قد تلحق بالأوساط الطبيعية، مع إقرار آليات قانونية ملزمة لإصلاح الأوساط المتضررة واستعادة توازنها الحيوي[1].

وتستند هذه المنظومة القانونية إلى مرتكزات فلسفية صاغها المشرع في شكل مبادئ جوهرية تضبط العلاقة بين النشاط التنموي والحفاظ على البيئة، وفي مقدمتها مبدأ عدم تدهور الموارد الطبيعية كضمانة لحقوق الأجيال القادمة، ومبدأ النشاط الوقائي الذي يفرض اتخاذ التدابير القبلية لتفادي وقوع المخاطر البيئية، وذلك وفقاً لما كرسته **المادة الأولى** من ذات القانون.

وعلاوة على ذلك، تبنى المشرع قواعد إجرائية وعلاجية متقدمة من خلال تفعيل مبدأ تصحيح الأضرار البيئية عند مصدرها الأول للحيلولة دون استفحال آثارها، مقترناً بمبدأ "الملوث الدافع" كأداة اقتصادية وردعية تُحمل المتسبب في التلوث التكاليف المالية لإعادة الحال إلى ما كان عليه، وتُعد هذه الترسانة التشريعية حجر الزاوية في حماية الوسط البحري والساحلي، حيث توفر السند القانوني اللازم لمجابهة التهديدات الناتجة عن النشاطات الصناعية والملاحية المكثفة.

لقد أرسى القانون رقم 03-10 دعائم ما يُعرف بـ "الديمقراطية البيئية" من خلال إشراك الأشخاص الطبيعيين والمعنويين في منظومة الرقابة؛ حيث مكن المشرع الجزائري كل مواطن، وكذا الجمعيات المعتمدة الناشطة في مجال البيئة، من الحق القانوني في التبليغ عن أي مخالفات تمس

[1] المواد 36 ، 37 و 38 من القانون رقم 03-10 السالف الذكر.

بأحكام هذا التشريع،ويُعد هذا الحق تكريساً لمبدأ المشاركة الذي يسمح للمجتمع المدني بالاضطلاع بدور "الرقيب البيئي"، مما يساهم في سد الفجوات التي قد تعتري الرقابة الإدارية الكلاسيكية.[1]

بالإضافة إلى إقرار حق المضرور في طلب التعويض عما أصابه شخصياً من ضرر[2]، انسجاماً مع قواعد القانون الدولي فقد استند قانون حماية البيئة على حوالي ثماني اتفاقيات دولية صادقت عليها الجزائر والتي يتعلق موضوعها بتلوث الوسط البحري.

ثانيا: عمليات إغراق النفايات المتسببة في التلوث البحري .

عزز المشرع الجزائري من خلال قانون حماية البيئة آليات "الديمقراطية التشاركية"، حيث منح لكل مواطن وللجمعيات ذات الصلة حيزاً إجرائياً فاعلاً يتمثل في الحق في التبليغ عن أي مخالفات تمس بالأحكام التشريعية البيئية. ويهدف هذا التمكين القانوني إلى تفعيل الرقابة الشعبية والمؤسساتية على الأنشطة التي قد تهدد سلامة المنظومة الإيكولوجية، مما يجعل من حماية البيئة مسؤولية جماعية تتجاوز الأطر الإدارية التقليدية.

وعلى صعيد الحماية القضائية، أقر القانون حق الأشخاص المتضررين في اقتضاء التعويض الجابر للأضرار الشخصية الناجمة عن التلوث، وهو ما يكرس مبدأ "المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية"، وبموجب هذا الحق، يستطيع المضرور تفعيل المساءلة القانونية ضد المتسبب في الضرر مما يساهم في ردع التجاوزات وضمان حماية الحقوق الفردية المرتبطة بجودة البيئة والوسط المعيشي.

[1] المادة 2 الفقرتين 4 و 5 من القانون رقم 03-10 السالف الذكر.

[2] المادة 3 الفقرات 2 3 و 5 من نفس القانون.

الباب الثاني: الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية.

وفي إطار الملائمة بين التشريع الوطني والالتزامات الدولية، استلهم القانون مرجعياته من التوجهات العالمية المعاصرة، حيث استند إلى قرابة ثماني اتفاقيات دولية صادقت عليها الجزائر. وتركز هذه الاتفاقيات في جوهرها على مكافحة تلوث الوسط البحري وحماية الأنظمة البيئية المائية، مما يعكس حرص المشرع على إيجاد انسجام تشريعي مع "القانون الدولي للبيئة"، وتكريس التزام الجزائر بحماية حوض البحر الأبيض المتوسط من المخاطر البيئية العابرة للحدود [1].

بدوره منع قانون حماية البيئة رقم 03-10 داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري، كل عمليات الصب أو الغمر أو الترميد لمواد من شأنها الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية[2]، أو عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والتربية المائية والصيد البحري، كما منع إفساد نوعية المياه البحرية من حيث استعمالها والتقليل من القيمة الترفيهية والجمالية للبحر والمناطق الساحلية والمساس بقدراتها السياحية[3]، مشترطاً عدم تطبيق هذه الأحكام في حالات القوة القاهرة الناجمة عن التقلبات الجوية أو من كل العوامل الأخرى وعندما تتعرض للخطر حياة البشر أو أمن السفينة أو الطائرة[4]، كما أجاز هذا القانون للوزير المكلف بالبيئة، بعد إجراء تحقيق عمومي، أن يقترح

[1] بوضياف عمار، الوجيز في القانون الإداري البيئي، جسور للنشر والتوزيع، الجزائر، 2022، ص 44.

[2] المادة 52 من نفس القانون رقم 03-10.

[3] المادة 54 من نفس القانون.

[4] المادة 53 من القانون .

تنظيمات ويرخص بالصب أو بالغمر أو بالترميد في البحر، وذلك ضمن شروط تضمن بموجبها هذه العمليات انعدام الخطر. [1]

ثالثا: عمليات الوقاية من التلوث البحري.

تتبنى المنظومة التشريعية الجزائرية مقاربة استباقية صارمة في مجال الوقاية من التلوث البحري تفرض بموجبها التزامات قانونية محددة على ربابنة السفن الناقلة للبضائع الخطرة و السامة أو الملوثة سواء عند عبورها للمياه الإقليمية أو خضوعها للاختصاص القضائي الوطني. وتتمحور هذه الالتزامات حول واجب "الإخطار الفوري" عن كل حادث ملاحي من شأنه تهديد سلامة الوسط البحري أو الإضرار بجودة المياه والسواحل الوطنية، وهو ما يعد تكريساً لمبدأ الحيطة في القانون الدولي للبيئة.

وقد عزز المشرع هذا التوجه من خلال المرسوم التنفيذي رقم 08-327،[2] الذي جاء ليفصل في الآليات الإجرائية المترتبة على وقوع الحوادث البحرية بمفهوم المادة 57 من القانون رقم 03-10 حيث أضحى لزاماً على ربان السفينة عند حدوث أي طارئ ملاحي يؤثر على الأمن البنيوي للسفينة أو سلامة الملاحة، أن يوجه إخطاراً رسمياً عاجلاً. ولا يقتصر هذا الواجب على الحوادث الجسيمة فحسب، بل يمتد ليشمل أي واقعة قد ينجم عنها خطر تلوث أو تسمم للمحيط الحيوي البحري أو الشريط الساحلي .

[1] المادة 53 من القانون رقم 03-10 السالف الذكر.

[2] المرسوم التنفيذي رقم 08-327 المؤرخ في 21 أكتوبر 2008 المتضمن إلزام ربابنة السفن الى تحمل على متنها بضائع خطيرة سامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر ،ج ر ع 61.

ومن الناحية التنظيمية، أوجب المشرع أن يُوجه هذا البلاغ إلى "المركز الوطني لعمليات المراقبة والإنقاذ في البحر"، على أن يتضمن تقريراً تقنياً مفصلاً يشتمل على المعطيات التعريفية للسفينة طبيعة الحمولة ودرجة خطورتها، التوصيف الدقيق للحادث، والمسار الملاحي المتبع[1]. ويهدف هذا الإجراء التقني إلى تمكين السلطات المختصة من تقدير حجم المخاطر البيئية بدقة، وتفعيل مخططات التدخل الاستعجالي في الوقت المناسب للحيلولة دون وقوع كارثة إيكولوجية عابرة للحدود.

أما بخصوص عمليات تصريف مخلفات المصانع والزيوت في الوسط البحري، فإنه يجوز للسلطة الإدارية، في حالات معينة وبشكل مؤقت، منح تراخيص لاستغلال منشأة تمارس نشاطاً مؤثراً على البيئة، ويندرج تحت هذا الإطار الترخيص الخاص بتصريف النفايات الصناعية، أو ذلك المتعلق بصب الزيوت والشحوم الزيتية في الوسط الطبيعي، بالإضافة إلى الترخيص المرتبط باستعمال الزيوت، حيث يتم تسليم هذه الرخصة الإدارية من طرف الوزير المكلف بالبيئة أو الوالي أو رئيس المجلس الشعبي البلدي، وتعد هذه التراخيص بمثابة رخصة للتلوث القانوني.

رابعا : تحديد المسؤولية عن التلوث في ظل القانون رقم 03-10.

يقر القانون رقم 03-10 نظاماً قانونياً دقيقاً للمسؤولية المدنية يقع على عاتق مالك السفينة في حالات التلوث الناتج عن تسرب أو صب المواد البترولية؛ حيث تترتب هذه المسؤولية بمجرد ثبوت واقعة الضرر البيئي، وذلك وفقاً للضوابط والقيود التي أقرتها الاتفاقيات الدولية المتخصصة في المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات. وتستند هذه المسؤولية في مرجعيتها الوطنية إلى

[1] [1] مصطفى كراجي، حماية البيئة نظرات حول الإلتزامات و الحقوق في التشريع الجزائري ،مجلة إدارة العدد 2 سنة 1997 ، ص 53.

القواعد العامة في القانون المدني الجزائري، ولا سيما المادة 124 منه[1]، التي تؤسس التزام التعويض عن كل فعل ضار؛ حيث يُلزم المالك بتقديم تعويض مدني شامل يغطي تكاليف إزالة الآثار التلوثية ونفقات إعادة تأهيل النظم الإيكولوجية التي تعرضت للتدمير.

وفي سياق متصل، لم يقتصر المشرع على الجانب التعويضي فحسب، بل عزز الحماية القانونية للوسط البحري الخاضع للقضاء الوطني بإقرار نظام للمسؤولية الجزائية يتسم بالشدة والردع. وقد وضع المشرع سلسلة من العقوبات السالبة للحرية تتراوح مابين 05 إلى 10 سنوات، إلى جانب عقوبات مالية (غرامات) تتراوح قيمتها بين **100,000دج** و **10,000,000دج**؛ وهي أحكام جزائية عهد المشرع بمهمة الفصل فيها إلى قضاء متخصص، لضمان ملائمة الجزاء مع جسامة الجرم البيئي المرتكب في حق المجال البحري.

وعلاوة على العقوبات الأصلية، استحدث المشرع آلية قضائية ذات أبعاد بيئية إصلاحية، تمنح المحكمة المختصة سلطة إلزام المحكوم عليه بإصلاح الوسط المائي المتضرر بشكل عيني. ويهدف هذا الإجراء إلى تجاوز المقاربة المادية الصرفة للتعويض، والتركيز على استعادة التوازن البيولوجي والحيوي للمياه الإقليمية، مما يكرس مبدأ "المسؤولية عن الضرر الإيكولوجي المحض" ويجعل من إصلاح الطبيعة غاية أسمى للتشريع البيئي الجزائري المعاصر[2].

---

[1] المادة 124 من الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم ج ر ع 78.

[2] لعوار سليم، المسؤولية المدنية عن الضرر البيئي المحض، دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية ، 2023 ص214.

الفرع الثاني: الحماية من التلوث في ظل القانون البحري وقانون حماية الساحل.

تتجلى فاعلية المنظومة القانونية البيئية الحديثة في قدرتها على إرساء مقاربة "التسيير المدمج" التي تربط عضوياً بين الحماية القانونية للمجال البحري الصرف، وبين النطاق الساحلي باعتباره امتداداً إيكولوجياً وطبيعياً لا ينفصم عنه. إن هذا الترابط التشريعي يعكس إدراك المشرع لخصوصية المنظومة الساحلية، حيث لم يعد يُنظر إلى البحر ككيان مستقل، بل كجزء من وحدة بيئية متكاملة تتأثر مباشرة بالأنشطة البشرية والبرية المتاخمة لها.

وفي سبيل إحكام الرقابة على مصادر التلوث، سعت الترسانة القانونية إلى تضييق الخناق على التدفقات الملوثة عبر مؤسسة آليات الرقابة التقنية والإدارية؛ حيث يهدف هذا التوجه إلى ضبط كافة المصبات سواء كانت ذات مصدر بري صناعي أو ناتجة عن حوادث ملاحية. إن هذا التكامل التشريعي يضمن تغطية قانونية شاملة تمنع حدوث ثغرات في النطاق الجغرافي للحماية، مما يساهم في تعزيز الأمن البيئي للشريط الساحلي والمياه الإقليمية على حد سواء، بحيث عمد المشرع الجزائري إلى إرساء قواعد قانونية مزدوجة، تارة من خلال القانون البحري الذي يضبط النشاطات الملاحية وتارة عبر قانون حماية الساحل الذي يستهدف حماية الشريط الساحلي من التدهور البيئي، وفي سياق تبيان طبيعة هذه الحماية، نجد أن الحماية من التلوث في ظل القانون البحري قد تكرست من خلال الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976، المعدل والمتمم بالقانونين رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المتضمن القانون البحري، حيث وضع مبدأ منع كل صب أو تدفق لكل مادة أو طاقة ملوثة للوسط البحري في حدود الأملاك العمومية البحرية، والتي من شأنها الإضرار

بالصحة العمومية وبالموارد البيولوجية، أو عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والصيد البحري وإفساد مياه البحر.

أولا: الحماية من التلوث في ظل القانون البحري.

تتجلى الصرامة التشريعية في الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري (المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05) [1]، من خلال إرساء مبدأ الحظر المطلق لتصريف أو تدفق المواد الملوثة بمختلف أشكالها (مادية أو طاقوية) ضمن نطاق الأملاك العمومية البحرية. ويستهدف هذا الحظر حماية ثلاثة ركائز أساسية: الصحة العمومية، السلامة البيولوجية للموارد البحرية، واستمرارية الأنشطة الملاحية والصيدية. ولضمان تفعيل هذا المبدأ، فرض القانون على السفن التزاماً تقنياً يقضي بتفريغ النفايات والحثالات حصراً ضمن المنشآت المينائية المهيأة لهذا الغرض، تفادياً للتلوث العمدي للأوساط المائية.

ومع ذلك، أوجد المشرع هامشاً ضيقاً للاستثناء يستند إلى نظرية "الضرورة القصوى"، حيث أجاز طرح المواد الملوثة فقط في الحالات التي يكون فيها ذلك الوسيلة الوحيدة لتأمين سلامة الأرواح البشرية أو حماية السفينة من خطر محدق. غير أن هذا الاستثناء مقيد بشروط إجرائية شكلية

[1] الأمر رقم 76-80 المؤرخ 23 أكتوبر سنة 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ 25 يونيو 1998 يتضمن القانون البحري، ج ر ع 29 .

وموضوعية صارمة، تتمثل في الوجوب الآني لتدوين مبررات الطرح في دفتر السفينة، مع إخطار سلطات الملاحة فوراً، لتمكينها من تقدير ظرف الضرورة ومراقبة الآثار المترتبة عليه[1].

وفيما يتعلق بالنظام القانوني للمسؤولية، تبنى القانون البحري قاعدة المسؤولية الشخصية لمالك السفينة أو مجهزها عن الأفعال التي يرتكبها الربان وتؤدي إلى تلوث الأملاك البحرية، محملًا إياهم تكاليف الوقاية وجبر الأضرار. كما استحدث المشرع مبدأ المسؤولية التضامنية في حالات التلوث المتعدد المصادر الذي يتعذر فيه تفريد الضرر، مع منح المالك حقاً استثنائياً في "تحديد المسؤولية (Limitation of Liability) "بمبالغ مالية معينة وفقاً للمعايير التي أقرتها الاتفاقيات الدولية ذات الصلة[2].

وعلى الرغم من أهمية هذه المقتضيات، إلا أن التحليل القانوني المعاصر يبرز فجوة بين "مبدأ الخطأ" الذي يرتكز عليه القانون البحري الجزائري، وبين التوجهات الدولية الحديثة التي تميل نحو "المسؤولية الموضوعية "المسؤولية دون خطأ، وبالنظر إلى مصادقة الجزائر على اتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط[3]، أضحى من الضروري تحديث النصوص الوطنية لتتلاءم مع الالتزامات الدولية وتستجيب للتهديدات البيئية المتصاعدة، مما يضمن حماية أكثر فاعلية للوسط البحري من المخاطر الهيدروكربونية المعقدة.

[1] بوشاشي سمية، المرجع السابق، ص 230.

[2] بعلي محمد الصغير، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2022، ص 145.

[3] اتفاقية 1969 صادقت عليها الجزائر بتاريخ 14-06-1974 و دخلت حيز التنفيذ في 19 جوان 1975، عدلت هذه الاتفاقية سنة 1992 بموجب بروتوكول 1992 و الذي صادقت عليه الجزائر بتاريخ 11-06-1998.

وفي هذا السياق، تبرز الحاجة الملحة لتفعيل آليات الرقابة التقنية على السفن قبل دخولها المياه الإقليمية، حيث لا يقتصر الأمر على مجرد الإخطار بالحادث، بل يمتد ليشمل التحقق من مطابقة معايير السلامة الدولية وتوفر الأجهزة المانعة للتسرب، كما أن النظام القانوني الجزائري يسعى من خلال الموازنة بين "المسؤولية القائمة على الخطأ" و"المسؤولية الموضوعية" إلى ضمان تعويض كامل وشامل للضحايا وللدولة عن الأضرار البيئية، خاصة في الحالات التي يصعب فيها إثبات تقصير ربان السفينة، ويشمل ذلك تكاليف عمليات التنظيف الكبرى وإعادة تأهيل النظم البيئية المتضررة كالمحاضن الطبيعية للأسماك والشعاب المرجانية، وبناءً عليه، فإن تشديد العقوبات المالية والجزائية يهدف أساساً إلى خلق رادع حقيقي للشركات الملاحية الدولية للامتثال للمعايير البيئية الصارمة[1]، مع تعزيز دور المركز الوطني لعمليات المراقبة والإنقاذ في البحر ليكون قادراً على التدخل اللحظي فور تلقي بلاغات الإخطار، مما يقلص من دائرة الأضرار المادية والبيئية ويحافظ على استدامة الثروات البحرية الوطنية للأجيال القادمة.

علاوة على ما سبق، فإن المنظومة القانونية الجزائرية تولي أهمية بالغة لآلية "التعويض عن الضرر البيئي" كأداة لإصلاح الاختلالات التي تلحق بالوسط البحري، حيث لا يتوقف دور القاضي عند إثبات المخالفة فحسب[2]، بل يمتد لتقدير حجم الخسائر غير الملموسة التي تمس التنوع البيولوجي، وتتجلى صرامة المشرع في إخضاع كل عملية إرسال أو إلقاء للمواد الملوثة في البحر لترخيص مسبق تمنحه الجهات المختصة وفق شروط تنظيمية دقيقة، وفي حال مخالفة هذه الأحكام،

[1] المادة 210 من القانون رقم 03-10 السالف الذكر.

[2] المادة 213 من نفس القانون.

تفعّل العقوبات المشددة الواردة في المادة 215 من القانون البحري[1]، كما أن مصلحة الدولة في حماية شواطئها تمنحها الحق في البحث عن المسؤول الحقيقي عن التلوث حتى في حال تعذر الوصول المباشر لمالك السفينة[2]، أو إثبات تضامن أطراف أخرى في تحمل المسؤولية.

وهو ما يعكس رغبة المشرع في تجاوز القصور الذي قد يشوب القواعد العامة، واعتماد مقاربة قانونية شاملة تضمن عدم إفلات المتسببين في تلويث الأملاك العمومية البحرية من العقاب، مع مراعاة التوازن الضروري بين تشجيع الملاحة التجارية وبين حق المواطن في بيئة بحرية نظيفة ومستدامة.

بالنسبة لتحديد المسؤوليات عن تلوث الأملاك العمومية البحرية، رتب القانون المسؤولية الشخصية على كل من المالك [3]، أو مجهز السفينة عن الأضرار التي تلحق بالأملاك العمومية البحرية والمتولدة عن التلوث والتي يعد ربان السفينة مرتكبا لها ، وكذا عن تسديد المصاريف الناتجة عن تدابير الوقاية المخصصة لتجنب هذه الأضرار أو الحد منها[4].

ثانيا: الحماية من التلوث في ظل قانون حماية الساحل.

تشمل الحماية من التلوث في ظل قانون الساحل رقم 02-02 التلوث بالساحل البحري والتلوث بالموانئ.

---

[1] المادة 221 من نفس القانون.

[2] المادة 215 من القانون البحري .

[3] المادة 219 من القانون رقم 03-10 السالف الذكر.

[4] المادة 219 من القانون رقم 03-10 السالف الذكر.

1- التلوث بالساحل البحري في ظل القانون رقم 02-02.

استجابةً للتهديدات المتنامية التي تفرضها الضغوط الديموغرافية والتركيز الكثيف للأنشطة الاقتصادية على الشريط الساحلي، أرسى قانون حماية الساحل منظومة رقابية وقائية تهدف إلى كبح التدهور الإيكولوجي للوسط البحري. وتتجلى هذه المنظومة في فرض نظام "المراقبة الدورية والمنتظمة " لجميع أشكال التدفقات والنفايات، سواء كانت ذات منشأ حضري، صناعي، أو زراعي؛ وذلك لضمان عدم تجاوز العتبات الحرجة التي قد تؤدي إلى تلوث مائي غير قابل للاسترداد.

ومن الناحية الإجرائية، لم يكتفِ المشرع بجعل الرقابة أداة تقنية في يد الإدارة، بل أضفى عليها صبغة "الشفافية البيئية "من خلال إلزامية إبلاغ الجمهور بنتائج هذه المراقبة. ويُعد هذا الإجراء تكريساً لـ "الحق في المعلومة البيئية"، الذي يهدف إلى تمكين المواطن والمجتمع المدني من الوقوف على الحالة الحقيقية للمنظومة الساحلية، مما يعزز من فاعلية الرقابة الشعبية ويساهم في ترشيد السياسات العمومية الموجهة لحماية التوازن البيئي في المناطق الساحلية ..

إضافة إلى ذلك فقد ألزم المشرع تحديد طبيعة النشاطات الصناعية المقامة في عرض البحر من طرف الجهات المعنية بذلك، كما أوجب إنشاء محطات لتصفية المياه القذرة في التجمعات السكانية الواقعة على السواحل والتي يفوق عدد سكانها 100.000 نسمة، وإيجاد أنظمة وأساليب لتصفية المياه في التجمعات التي يقل عدد سكانها عن 100.000 نسمة. [1]

[1] المواد 31 و 32 و 33 من القانون رقم 02-02 المؤرخ في 05 فيفري 2002، المتعلق بحماية الساحل وتثمينه.

وقد اعتمد المشرع على المعيار العددي للسكان دون الأخذ بعين الاعتبار أهمية الاستثمارات بالمنطقة، وهو ما يظهر في موقفه من مصبات المياه القذرة الآتية من المناطق الداخلية والتي تأتي بها الوديان وتصبها بالبحر، غير أنه كان يجب تحديد سكان السواحل الذين هم ملزمون بمحطات التصفية أو محطات المعالجة، وكان الأجدر أن تعم الإجراءات إقليم الساحل برمته، وتكريسا لمبدأ الوقاية من التلوث بالساحل اعتمدت السلطات العمومية البرنامج الوطني للتحكم وتقييم التلوث البحري، الذي يهدف إلى التقييم الصادق لحالة المتغيرات في الزمن للحمولات ومستويات تلوث الأنظمة البيئية الساحلية وحالة تدهور المناطق الشاطئية، والمرتكز على المراقبة الدائمة للمصادر الواقعة بالبر والمناطق الساخنة للتلوث[1]، مثل منتهى الأودية المحملة بالمياه المستعملة والموانئ ومراقبة مدى مطابقة المياه لإعادة الاستعمال ومراقبة تدابير الدعم في إطار نظام التنسيق والإعلام، ومن خلال هذا النشاط العلاجي نستنتج أن الأمر يتعلق بتصحيح أخطاء الماضي لاسيما التكفل بالتلوث الذي تفرزه المنشآت الصناعية الشاطئية ومعالجة المياه المستعملة والقذرة للمراكز العمرانية والسياحية الشاطئية، وأخيرا إعادة تشكيل الفضاءات الطبيعية المتدهورة. [2]

تتمحور الغاية المحورية لهذا "النشاط العلاجي" في المنظومة التشريعية حول إقرار مقاربة تقويمية تهدف إلى معالجة التراكمات السلبية الناجمة عن الممارسات الصناعية والعمرانية السابقة. ويتجسد ذلك في الالتزام بالتكفل المباشر بالآثار البيئية المترتبة على الانبعاثات والتدفقات الصادرة عن

[1] بن أحمد عبد الحق، الحماية القانونية للساحل في الجزائر، بين القصور التشريعي وتحديات الواقع، مجلة الدراسات القانونية، جامعة وهران 2، العدد 3، 2025، ص 142.

[2] المادة 22 من القانون رقم 02-02 السالف الذكر.

المنشآت الصناعية المتاخمة للشريط الساحلي، مع فرض معايير تقنية صارمة لمعالجة المياه المستعملة والمخلفات السائلة الناتجة عن التجمعات العمرانية والمنشآت السياحية؛ وذلك للحيلولة دون تحول الساحل إلى مصب مفتوح للملوثات غير المعالجة.

وعلاوة على البعد التطهيري، يمتد نطاق هذا التدخل القانوني ليشمل هندسة "التأهيل الإيكولوجي " (Ecological Restoration)، والتي تهدف إلى إعادة تشكيل النظم البيئية والفضاءات الطبيعية التي فقدت توازنها الحيوي نتيجة النشاطات البشرية المكثفة. إن هذا التوجه لا يقتصر على المواقع الطبيعية فحسب، بل يمتد بفعالية ليشمل الحيز المينائي، حيث يسعى المشرع إلى ضبط الحركية اللوجستية ومنع التلوث المينائي، باعتباره من بؤر التركيز العالية للمواد الملوثة، مما يضمن في المحصلة استعادة السلامة الحيوية للوسط البحري بمفهومه الشامل.[1]، حيث تم وضع آليات رقابية صارمة تهدف إلى الحد من التأثيرات السلبية للنشاطات المرفئية على البيئة البحرية المحيطة، وضمان التزام السفن والمنشآت المينائية بالمعايير البيئية المعمول بها لتفادي أي تدهور إضافي في هذه المناطق الحساسة[2].

[1] المنشور الوزاري رقم 380 المؤرخ في 19 أكتوبر 2002 المتضمن تطبيق القانون رقم 02-02 المؤرخ في 5 فبراير 2002 المتعلق بحماية الساحل و تثمينه في إطار مخطط التهيئة الشاطئي.

[2] MOHAMED CHERIF Fatima Zohra, L'activité portuaire et maritime l'Algérie, problèmes et perspectives, OPU ,Alger 2004. p.1.

2-التلوث بالموانئ في ظل القانون رقم 02-02 .

تمثل الموانئ المرتكزات الإستراتيجية للاقتصاديات الوطنية ذات الواجهات البحرية، والرافد الحيوي لتبادلاتها التجارية الخارجية؛ وفي هذا الصدد، تمتلك الجزائر رصيداً مينائياً قوياً يضم 11 ميناءً تجارياً، مما يعزز من القدرة التنافسية للاقتصاد الوطني بالنظر إلى انخفاض تكلفة النقل البحري. بيد أن هذا الثقل الاقتصادي واجه تحديات بيئية وتقنية معقدة، لاسيما فيما يتعلق بظاهرة "توحل الموانئ"، حيث اقتصرت عمليات الجرف والتدخل على حلول ظرفية واستعجالية استهدفت الموانئ البترولية والاستراتيجية دون غيرها. وقد اصطدمت هذه العمليات بعقبات قانونية وإجرائية تمثلت في صعوبة استصدار التراخيص البيئية نتيجة غياب "دراسات التأثير على البيئة"، مما يعكس فجوة تنسيقية بين مقتضيات التطوير المينائي ومعايير الاستدامة الإيكولوجية[1].

وفي سياق متصل، اتسمت السياسة القطاعية بنوع من "التفاضلية" في الرعاية، حيث حظيت الموانئ البترولية بالأولوية على حساب الموانئ متعددة الوظائف، وهو ما أدى إلى تراكم التأخيرات البنيوية وتبعاتها الاقتصادية والبيئية المكلفة. وأمام هذه الوضعية، أرسى قانون حماية الساحل قواعد حوكمة قضائية وإدارية مرنة، تمنح السلطة الإدارية المختصة صلاحية استصدار أوامر قضائية استعجالية لفرض التدابير الكفيلة بتفادي أو تقليص أو تدارك الأضرار الناجمة عن مخالفة الالتزامات البيئية. إن هذه الأحكام، بصيغتها الشمولية، تفتح المجال للاجتهاد القضائي والإداري لبسط رقابة دائمة ونافذة على الفضاء الساحلي والمياه الإقليمية، بما يضمن سرعة الاستجابة للانتهاكات البيئية.

[1] بن عودة أحمد، النظام القانوني لحماية الساحل والوسط البحري في الجزائر، *مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية*، جامعة الجلفة، المجلد 15، العدد 2، 2023، ص 112.

وختاماً، يستخلص من القراءة التحليلية للمنظومة القانونية الحالية أن التلوث البحري، رغم التدابير الاحترازية، يظل تحدياً قائماً يستوجب نوعاً من "المقبولية العقلانية" لبعض آثاره الجانبية المرتبطة بالضرورة الاقتصادية، شريطة عدم تجاوز العتبات الحرجة أو إغفال مخاطر التلوث العرضي. لذا فإن مقتضيات الأمن البيئي تفرض تجاوز المقاربة العلاجية الصرفة نحو تشريع بيئي متكامل ومستشرف، يستلهم أحكامه من الاتفاقيات الدولية والإقليمية والتجارب التشريعية المقارنة. ويجب أن ترتكز هذه الرؤية على وضع منظومة جزائية تتسم بـ "التناسبية "مع حجم الأضرار الإيكولوجية، سواء كانت ناتجة عن تفريغات عمدية لمخلفات السفن أو حوادث عرضية، بما يكفل حماية المنظومة البحرية من التدمير البنيوي ويضمن استدامة الموارد الوطنية. [1]

تشكل الموانئ الركيزة الأساسية لاقتصاد الدول التي تملك واجهات بحرية، فهي الرئة الحقيقية للتجارة الخارجية ومحوراً غير مكلف لنقل البضائع[2]، وبما أن الجزائر تمتلك واجهة بحرية طويلة تضم 11 ميناءً تجارياً، فإن ذلك يمنح اقتصادها الوطني فرصاً تنافسية كبرى، ومع ذلك فقد اقتصرت العمليات المنجزة منذ سنوات على تدخلات ظرفية لمواجهة توحل الموانئ، حيث عولجت كحالات استعجالية مست الموانئ الاستراتيجية والبترولية فقط، وتجدر الإشارة إلى أن هذه العمليات واجهت صعوبات في استصدار التراخيص من مصالح البيئة بسبب غياب دراسات مسبقة حول التأثيرات البيئية.

[1] المادة 44 من القانون رقم 02-02 السالف الذكر.

[2] MOHAMED CHERIF Fatima Zohra, op. cit., p.1.

وفي هذا الإطار، يلاحظ أن العناية الموجهة للموانئ لم تكن كافية أو شاملة، بل كانت جزئية ركزت بشكل أساسي على الموانئ البترولية، مما أدى إلى تأخر معتبر في الموانئ متعددة الوظائف كلف الدولة أثماناً باهظة، ومن الناحية القانونية، وسواء تعلق الأمر بالموانئ أو بالمياه الساحلية، فقد تضمن قانون حماية الساحل أحكاماً عامة تخول السلطة الإدارية المختصة مطالبة القاضي بالأمر باتخاذ كافة التدابير اللازمة لتجنب أو تقليص أو تدارك أي خطر أو ضرر ينتج عن مخالفة الالتزامات القانونية، وهي أحكام مرنة تهدف إلى تعزيز الرقابة والمتابعة المستمرة لحماية الفضاء الساحلي من أي أضرار محتملة. [1]

يتضح من هذه القواعد القانونية أنه رغم تدابير الحيطة، يبقى تفادي التلوث بشكل نهائي أمراً صعباً، مما يستوجب القبول بنسب معينة منه لضمان استمرار النشاط الاقتصادي، مع ضرورة منع تضاعفه وتوقع التلوث الناتج عن الحوادث العرضية، لذا لا يكفي الاكتفاء بالتشريعات ذات الطابع العلاجي، بل يجب صياغة تشريع بيئي متكامل يسترشد بالاتفاقيات الدولية والإقليمية والتجارب القانونية الرائدة، مع ضرورة وضع عقوبات تتناسب مع حجم الضرر البيئي الذي تسببه مخلفات السفن، سواء كانت ناتجة عن حوادث عرضية أو عن تصريف عمدي يهدد سلامة البيئة البحرية.

[1] Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, «Rapport sur l'état et l'avenir de l'environnement», édition officielle, Alger,2010, p.381.

المطلب الثاني: التدابير العملية لمكافحة التلوث بالوسط البحري.

من بين التدابير العملية لمكافحة تلوث الوسط البحري الوطني بالساحل تم إعداد بعض مخططات التدخل للمكافحة (الفرع الأول) كما أقرت أيضا بعض التحفيزات المالية والجبائية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مخططات التدخل لمكافحة التلوث بالوسط البحري.

تجسيداً لاستراتيجية الاستجابة الفورية والفعالة لمواجهة الكوارث البيئية التي قد تمس بالمجال البحري والساحلي، اعتمدت السلطات العمومية الجزائرية منظومة عملياتية متكاملة تقوم على "مخططات الطوارئ" المهيكلة للتدخل الميداني، والتي يتصدرها مخطط "تل بحر (TEL-BAHR) " باعتباره الأداة الوطنية المحورية المخصصة لمكافحة التلوث البحري العرضي الناتج عن المحروقات والمواد الكيميائية الخطرة، حيث يعمل على تعبئة الوسائل التقنية والبشرية ضمن مستويات تدخل متدرجة (محلي، جهوي، وطني) وفقاً لحجم التهديد الإيكولوجي. ويتكامل هذا المسار مع مخطط تنظيم التدخلات والإسعافات الذي يمثل الإطار العام لإدارة الكوارث الكبرى، ممتداً ليشمل الحماية المدنية والإنقاذ البحري وتأمين الأرواح والممتلكات، مما يضمن تفعيل قيادة موحدة تهدف إلى تقليص زمن الاستجابة والحد من التداعيات الوخيمة للحوادث الملاحية أو الصناعية على أمن المواطنين وسلامة الأوساط المائية والساحلية.

الباب الثاني: الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية.

أولا: مخطط تل البحر .

تم إقرار نظام وأسلوب للمكافحة ضد التلوث البحري يسمى "مخطط تل البحر" Le Plan Tel Bahr، وهذا من أجل صد كوارث التلوث، وذلك بموجب مرسوم تنفيذي رقم 94-279 [1]الذي يحدد تنظيم مكافحة تلوث البحر الناجم عن حادث بحري أو بري أو جوي يتسبب أو قد يتسبب في إفراغ كثيف في البحر من المحروقات أو المنتوجات والمواد الأخرى التي قد تشكل أضراراً بالوسط البحري أو بأعماقه وسواحله وبالمصالح المرتبطة بذلك، وهو ما أكده قانون الساحل حين نص على إنشاء مخططات للتدخل المستعجل فيما يخص حالات التلوث في الساحل و كذلك المناطق الشاطئية أو في حالات التلوث الأخرى في البحر التي تستدعي تدخلاً فورياً، حيث يعتبر هذا المخطط الوطني الاستعجالي أداة لمكافحة التلوث البحري الناتج عن الحوادث، ووسيلة لتعبئة الوسائل البشرية والمادية الضرورية في الحالات الخطرة من أجل القيام بعمليات إزالة هذا التلوث، وقد جعل القانون هذه الآلية كسبيل للتدخل المستعجل من طرف الإدارة في حال التلوث الذي قد يظهر على السواحل أو في البحار كحالات التلوث الناتجة عن ناقلات النفط أو تسرب مواد كيميائية أو مواد سامة إلى الشواطئ أو حتى بواسطة نفايات المجمعات السكنية أو الصناعية المحادية للشواطئ[2].

وتجدر الإشارة في هذا السياق إلى أن العمليات في البحر تكون من اختصاص حرس السواحل بينما تكون في البر من مهام الحماية المدنية، كما يعالج مخطط تل البحر التحضير لمكافحة التلوث

[1] مرسوم تنفيذي رقم 94-279 المتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر و إحداث مخططات استعجالية لذلك ،ج ر ع 59.

[2]بن خلف الله آمال، الحماية القانونية للساحل في ظل التنمية المستدامة، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية جامعة البليدة 2، العدد 12، 2023، ص 25.

ويحدد هيكلاً للقيادة وتوزيعاً للمهام بترشيد التدخل واستعمال الوسائل المتاحة، ومن أجل تنظيم المكافحة ضد التلوث البحري، فإن نظام تل البحر يعتمد ثلاثة نماذج لمخططات استعجالية تسلسلية تبدأ من المستوى الولائي ثم الجهوي و الوطني.

فمن الناحية التنظيمية، يتجسد التسلسل الهرمي للمخطط في ثلاث مستويات أساسية تضمن سرعة الاستجابة، حيث يتولى المستوى الولائي التدخل في الحوادث المحدودة التي تقع ضمن النطاق الجغرافي للولاية الساحلية تحت إشراف الوالي، بينما يتم تفعيل المستوى الجهوي في حال تجاوز التلوث حدود ولاية واحدة ليشمل منطقة بحرية أوسع، وصولاً إلى المستوى الوطني الذي يُعلن عنه في حالات الكوارث الكبرى التي تستدعي استنفار كافة الإمكانيات الوطنية والتنسيق بين مختلف الوزارات، كما يرتكز المخطط على الجانب الوقائي من خلال إلزام المنشآت الصناعية والمينائية والناقلات النفطية بوضع مخططات داخلية للتدخل السريع تتوافق مع المعايير الوطنية، وضمان تزويدها بالعتاد الضروري كالحواجز العائمة والمواد المشتتة، وتتم عمليات الرصد والمراقبة بالتنسيق مع المركز الوطني للعمليات التابع لحرس السواحل الذي يعمل على كشف التجاوزات أو الحوادث فور وقوعها كما يولي التشريع أهمية كبرى لجانب التعويضات، حيث يتم تحديد المسؤوليات المدنية والجنائية للأطراف المتسببة في التلوث لضمان استعادة الحالة البيئية للسواحل وتعمل السلطات المختصة بانتظام على إجراء تمارين محاكاة ميدانية لاختبار مدى جاهزية الفرق وتفعيل قنوات الاتصال بين مركز القيادة الوطني والوحدات الميدانية لضمان الفعالية القصوى عند مواجهة أي تهديد بيئي حقيقي.[1]

[1] المواد من 4 إلى 8 من المرسوم التنفيذي رقم 94-279 السالف الذكر.

1- مخطط تل البحر الوطني الاستعجالي لمكافحة تلوث البحر.

يهدف مخطط تل البحر الوطني بشكل خاص إلى تنفيذ وتطوير منظومة صارمة في مجال الوقاية من كافة أشكال تلوث البحر، والعمل على كشفه وحراسته ومراقبته ومكافحته من خلال تحديد تنظيم ميداني فعال، حيث يرتكز هذا التنظيم على التنسيق الوثيق بين السلطات المدنية والعسكرية والهيئات الوطنية المعنية التي يمكنها المساهمة في مكافحة تلوث البحر بما تملكه من وسائل في حالة التدخل الاستعجالي، كما يعد المخطط إطاراً للتشاور والتفكير والمتابعة والمراقبة وتحديد المسؤوليات في هذا المجال، ويمتد نطاق تطبيق مخطط تل البحر الوطني ليشمل كافة المياه البحرية الخاضعة للقضاء الوطني، مع إمكانية تنفيذه حتى لو كان مصدر التلوث برياً أو جوياً، بل ويمكن أن يمتد تنفيذه إلى المياه الدولية إذا كان من شأن ذلك التلوث أن يهدد الإقليم البحري الوطني[1]، وتجدر الإشارة إلى أن إعداد المخطط الوطني الاستعجالي لمكافحة تلوث البحر يتم من طرف لجنة وطنية تضطلع بمجموعة واسعة من الصلاحيات.

تتولى هذه اللجنة الوطنية مهاماً محورية تتمثل في التنسيق بين مختلف القطاعات الوزارية لضمان جاهزية الوسائل المادية والبشرية، كما تشرف على وضع استراتيجيات التدخل وتحديثها دورياً بما يتوافق مع التطورات التقنية والاتفاقيات الدولية، وتعمل اللجنة أيضاً على تقييم المخاطر المحتملة ووضع خرائط للمناطق الحساسة بيئياً التي تتطلب حماية خاصة عند وقوع الحوادث، ويشمل ذلك تنظيم دورات تدريبية متخصصة للأفراد المعنيين بالتدخل الميداني لرفع كفاءتهم في التعامل مع المواد الكيميائية والنفطية، بالإضافة إلى السهر على توفير التمويل اللازم لاقتناء العتاد المتطور وصيانته

[1] المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 94-279 السالف الذكر.

وضمان وجود نظام اتصال فعال يربط بين مراكز العمليات الجهوية والولائية لتسريع عملية اتخاذ القرار، كما تساهم اللجنة في إعداد التقارير الفنية حول الحوادث وتقديم التوصيات اللازمة لتفادي تكرارها مستقبلاً، وصولاً إلى تعزيز التعاون مع المنظمات الإقليمية والدولية لتبادل الخبرات والمعلومات في حالات الطوارئ البحرية العابرة للحدود.[1]

2- مخططات تل البحر الجهوية الاستعجالية لمكافحة تلوث البحر.

تقوم لجنة تل البحر الجهوية بإعداد مخطط تل البحر الجهوي استناداً إلى المبادئ العامة المعمول بها، ومن ثم يعرض هذا المخطط على لجنة تل البحر الوطنية لغرض المصادقة عليه، وقد أقر المشرع في هذا السياق إحداث ثلاث لجان لتل البحر جهوية تتوزع مقراتها في كل من وهران والجزائر وجيجل[2]، كما أحدث المشرع لجنة تل البحر الولائية في كل ولاية بحرية، حيث تتولى هذه اللجنة مسؤولية إعداد مخطط تل البحر الولائي على أساس المبادئ العامة، ليتم بعد ذلك عرضه على لجنة تل البحر الجهوية للمصادقة عليه، وفي المرحلة النهائية يرسل المخطط إلى لجنة تل البحر الوطنية للموافقة النهائية عليه. [3]

3- مخططات تل البحر الولائية الاستعجالية لمكافحة تلوث البحر.

علاوة على ما سبق، فقد فصل القرار الوزاري في مهام اللجنة الولائية التي تتوزع بين الجانب الوقائي والجانب العلاجي، حيث يشكل مخطط تل البحر وسيلة عملية للمكافحة من خلال

[1] المادة 4 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 94-279 السالف الذكر.

[2] المادة 12 من نفس المرسوم التنفيذي.

[3] المادة 13 من نفس المرسوم التنفيذي.

تحديد هيكل القيادة وتوزيع المهام بدقة لترشيد التدخل واستعمال الوسائل المتاحة، والغرض من وراء هذا القرار الوزاري [1]،هو تسليح الولايات الساحلية بوسائل الوقاية والمكافحة اللازمة مع ضبط معايير التدخل الميداني لضمان التحكم في مختلف مستويات المخطط، كما يجب الاستثمار في تكوين الفاعلين نظراً لأن العمليات الميدانية تتسم بالصعوبة وتطلب دقة وسرعة في التنفيذ، وفي إطار هذه المنظومة المتكاملة يبرز دور سلك حرس السواحل الذي يضمن إدارة وتنسيق عمليات المكافحة، فهو الجهة التي توزع التأهب للعملية وتقدر ضخامة التلوث وتطلب الإعلان عن المخطط، فضلاً عن تعيين القائد الميداني ووضع العتاد الضروري تحت تصرفه، ورغم هذا التنظيم، فإن الميدان يظهر حاجة ماسة للموارد البشرية المؤهلة، كما هو الحال بالنسبة للمؤسسة المينائية لأرزيو التي تلعب دوراً هاماً بوضع وسائلها تحت تصرف لجنة تل البحر[2]، إلا أن هذه الوسائل تظل محدودة في محيط معين وغير كافية لمواجهة التلوث في أماكن أخرى أو التعامل مع أنواع مختلفة من الملوثات، وبحسب آراء المختصين، فإن مخطط تل البحر لا يزال يحتاج إلى تطوير ليتناول قضايا التلوث التدريجي وتراكم المواد السامة في الوسط البحري التي تضر بالصحة العمومية [3]، ولضمان فعالية أكبر فإنه من

[1] المادة 03 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 06 فيفري 2002، الذي يحدد تنظيم اللجنة الولائية لمخطط "تل بحر" وسيرها ج ر ع 34، لسنة 2002.

[2] SAIDI F., La sécurité environnementale dans les zones portuaires industrielles : cas du port pétrolier d'Arzew, Revue des Sciences de l'Aménagement, Université d'Oran 2 , 2024.p. 15.

[3] KACEMI Malika, Protection du littoral en Algérie entre politiques et pouvoirs locaux: le cas du pôle industriel d'Arzew (Oran), thèse de doctorat université oran2, faculté des sciences de la terre et de l’aménagement du territoire,2014, p. 4.

الأنسب تقسيم السواحل حسب درجة خطورتها وحساسيتها البيئية، لتمكين السلطات من الرصد الجيد وتوفير الوسائل المناسبة لكل منطقة على حدة. [1]

وفي هذا الصدد، تبرز الحاجة الملحة لتفعيل آليات الرقابة التقنية والقانونية بشكل أكثر صرامة من خلال تعزيز صلاحيات مفتشية البيئة وتزويدها بالوسائل الحديثة للرصد الجوي والبحري[2] حيث إن حماية الأوساط البحرية لا تتوقف عند حدود التدخل الاستعجالي بل تمتد لتشمل مراقبة النشاطات الصناعية القريبة من الساحل والتأكد من مطابقة صرف مياهها للمعايير البيئية، كما يستدعي الأمر تحديث الترسانة القانونية بما يتماشى مع بروتوكولات اتفاقية "برشلونة" واتفاقية "ماربول" الدولية[3] خاصة فيما يتعلق بتحديد المسؤولية القانونية للسفن الأجنبية المارة عبر المياه الإقليمية، وصولاً إلى ضرورة إدماج المجتمع المدني والجمعيات البيئية في عمليات التحسيس والتبليغ عن التجاوزات، وهو ما من شأنه أن يخلق وعياً جماعياً يحمي الثروة البحرية والساحلية من التدهور ويضمن استدامة الموارد للأجيال القادمة في ظل التحديات المناخية والاقتصادية المتزايدة. [4]

[1] KACEMI Malika, op. cit., p. 5.

[2] المواد 94 و95 من القانون رقم 03-10 السالف الذكر.

[3] المادة 91 وما بعدها من القانون البحري الجزائري .

[4] المادة 64 من دستور 2020، والمادة 35 من القانون رقم 03-10..

ثانيا: مخطط تنظيم التدخلات والإسعافات.

أقر المشرع وسيلة متعددة الأدوار تتمثل في مخططات تنظيم التدخلات والإسعافات[1] وهي مخططات تعد مقدمًا من طرف أجهزة مختصة والتي تبين مجموع الوسائل البشرية والمادية الواجب استخدامها في حالة وقوع كوارث كما يحدد شروط استخدامها[2] تلعب كل من البلدية والولاية دورا هاما في مجال إعداد هذه المخططات التي تتطلب دراية واسعة بما هو موجود لتسخيره عند وقوع الكوارث فتشاركهما في ذلك مصالح الحماية المدنية مع المصالح المعنية الأخرى، غير أنه يجب الإشارة إلى أن مهام مصالح الحماية المدنية كثيرة ومتنوعة قد يصعب حصرها في نص قانوني ما دامت تجسد التضامن الوطني والدولي حماية للأشخاص والممتلكات تحت رموز ثلاثة الوقاية، التنبؤ والنجدة والإسعاف.

إن مصالح الحالة المدنية مكلفة بإنقاذ حياة البشر في إطار منظومة "تل البحر" فهي ملزمة بضمان إدارة تنسيق عمليات مكافحة تلوث بالمنطقة البرية، توفير رجال الغطس وهي مسؤولة عن تطبيق مخطط مكافحة الطوارئ. ومن أجل نجاعة وفعالية مخططات الاستعجال وتنظيم النجاة، سواء على المستوى الوطني، على المستوى الجهوي أو على المستوى الولائي، يجب إتخاذ بعض التدابير[3] من بينها : دراسات مدى الأخطار من أجل سيناريوهات الحوادث وتوقع الكوارث باستمرار ثم تكوين

[1] المادة الأولى من المرسوم رقم 85-231 المؤرخ في 25 أوت 1985 الذي يحدد شروط تنظيم التدخلات والإسعافات وتنفيذها عند وقوع الكوارث، كما يحدد كيفيات ذلك، ج ر ع 36.

[2] المادة 2 من نفس المرسوم .

[3] المادة 49 من القانون رقم 03-10.

المستخدمين للتدخل في المواقع وتكوين المتطوعين من الجمعيات أساسا لحالات الضرورة والإتصال وإعلام الجمهور وبلدان الجوار، كما يتعين إعداد مخططات خصوصية للتدخل السريع.

إن نجاعة هذه المخططات يتوقف أساسا على وفرة الوسائل بالإضافة إلى حسن التنظيم والتنسيق بين مختلف الهيئات وتبقى الوسائل الوقائية هي أنجع الأساليب للحماية رغم كلفتها الباهظة ذلك ما حث عليه المشرع السلطات والهيآت المؤهلة من اتخاذ التدابير والمعايير التنظيمية والتقنية التي من شأنها أن تستبعد الأخطار التي يمكن أن تعرض أمن الأشخاص والممتلكات والبيئة للخطر أو أن تخفف من آثارها[1]، كما تجد الإشارة إلى ضرورة التفكير في ما يعرف الدفاع المدني الذي يرمي إلى أداء بعض أو جميع المهام الإنسانية الرامية إلى حماية السكان المدنيين ضد الأخطار والكوارث ومساعدتهم على تفادي آثارها الفورية، كذلك تأمين الظروف اللازمة لبقائهم، حيث تتمثل هذه المهام في : الإنذار الإجلاء، تهيئة المخابئ الإنقاذ، تقديم الخدمات الطبية، الإسعافات وغيرها[2]، هذا النوع من الدفاع الذي يشارك فيه المجتمع المدني بجميع مكوناته تحت إشراف وتوجيه السلطات العمومية.

الفرع الثاني: التحفيزات المالية والجبائية لمكافحة تلوث الوسط البحري.

يعتبر التنظيم والضبط من الطرق المفضلة للإدارة البيئية في الجزائر، وذلك من خلال الاعتماد على أسلوب الأمر والمنع الناتج عن تطبيق القواعد القانونية المختلفة لحماية البيئة، حيث لم يتم اللجوء إلى الوسائل الاقتصادية إلا في وقت حديث، وذلك نتيجة الاقتناع المتزايد بحداثة وخصوصية المشكلات البيئية، فضلاً عن عدم فاعلية وسائل الضبط الإداري بمفردها في مواجهة هذا الجيل

[1] المادة الأولى من المرسوم رقم 85-232 السالف الذكر.

[2] سعد الله عمر ، المرجع السابق، ص 240.

الجديد من التحديات المعقدة والمتشعبة، ومن هذا المنطلق تبرز أهمية التحفيزات المالية والجبائية التي تنقسم إلى تحفيزات عامة وأخرى خاصة.

ويمكن تفصيل هذه التحفيزات من خلال دراسة الآليات المالية والجبائية الموجهة لمكافحة تلوث الوسط البحري، حيث يهدف هذا النوع من الدعم والتحفيز إلى تشجيع المؤسسات والأفراد على تبني سلوكيات صديقة للبيئة، والانتقال من مجرد الالتزام القانوني القسري إلى المبادرة الطوعية المدعومة بمزايا اقتصادية، مما يضمن حماية أكثر فعالية واستدامة للموارد البحرية من المخاطر المتزايدة.[1]

أولا: التحفيزات المالية و الجبائية لمكافحة تلوث الوسط البحري بشكل عام.

لقد بات البعد البيئي عنصرا لا يمكن إغفاله في إدارة الموارد الطبيعية، ولا يمكن تحقيق النجاح في هذا المسار إلا بمنح موارد مثل الماء والهواء والأرض قيمة نقدية ضمن سوق المبادلات وبغض النظر عن طبيعة النظام الاقتصادي سواء كان ليبراليا أو موجها، تظل الجباية أداة جوهرية لتسيير وحماية البيئة، حيث تعتبر مكملا ضروريا للوسائل الأخرى ولا يمكن الاستغناء عنها في السياسات البيئية لكونها أداة مرنة ومتطورة، وتبرز هذه التحفيزات المالية والجبائية بوضوح في مجال مكافحة التلوث من خلال ركيزتين أساسيتين هما اعتماد مبدأ الملوث الدافع والجباية الإيكولوجية، حيث

[1] يحيى وناس ، تبلور التنمية المستديمة من خلال التجربة الجزائرية ، مجلة العلوم القانونية و الإدارية، كلية الحقوق بجامعة تلمسان، عدد 1 سنة 2003 ، ص ص 41-42.

يمثل مبدأ الملوث الدافع وسيلة هامة للمحافظة على الوسط البحري وضمان تحمل المتسبب في الضرر للتكاليف البيئية الناتجة عن نشاطه. [1]

1- اعتماد مبدأ الملوث الدافع في مجال المحافظة على الوسط البحري.

تعد الجباية وسيلة اقتصادية هامة يمكنها التحفيز على تجنب التلوث، وذلك حين ترتكز على مبدأ الملوث الدافع الذي يجعل الإتاوة المستحقة تزداد بزيادة النشاط الملوث، وقد كرس المشرع هذا المبدأ في القانون الداخلي تماشيا مع المبادئ الكبرى لقانون البيئة الدولي نظرا لقيمته التشريعية وأصوله المستمدة من النظرية الاقتصادية لحساب التكاليف الخارجية، حيث يظهر تطبيق هذا المبدأ في مجموعة من الرسوم الخاصة بالأنشطة الملوثة مثل رسوم المياه والقاذورات أو الضجيج، ويشمل مبدأ الملوث الدافع نظريا التعويض عن الأضرار المباشرة التي يسببها الملوث للبيئة أو نفقات الوقاية للأنشطة الخطرة، وهو ما طبقه المشرع الجزائري من خلال قانون المالية لعام 2002[2]، ومع ذلك يجب التعامل مع هذا المبدأ بصرامة وعقلانية لتجنب تحوله إلى ما يشبه حقا في التلوث، كما أن الاعتماد على الرسوم بدلا من الإتاوات يحفز الصناعة على الاستعمال العقلاني للموارد الطبيعية لكون الرسم

[1] يحيى وناس، الآليات القانونية لحماية البيئة في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2007-2008، ص ص 110-111.

[2] المادة 189 من قانون المالية لسنة 2002 .

يصب في ميزانية الدولة دون مقابل عكس الإتاوة التي تقتطع لقاء خدمة مؤداة[1]، وفي المقابل يوجد مبدأ من يقبض الذي يتضمن محفزات مثل المساعدات المخصصة لمواجهة أعباء التنقية أو المكافآت التي تدفع للملوث الملتزم بتخفيض نسب التلوث لديه، وبالرغم من تكريس مبدأ الملوث الدافع قانونا لتحميل الملوث تكاليف الوقاية والتطهير[2]، إلا أن تطبيقه يواجه صعوبات جمة تتمثل في تعيين الملوث الحقيقي أو تقدير حجم الأضرار البيئية بدقة، كما يخشى البعض من انقلاب هذا المفهوم ليصبح المستهلك هو الدافع الحقيقي بدلا من الملوث، وذلك حين يقوم المنتج بإدراج تكلفة الرسوم البيئية ضمن السعر النهائي للسلعة أو الخدمة. [3]

وعلى هذا الأساس، يتبين أن فعالية مبدأ الملوث الدافع تظل رهينة بمدى قدرة الإدارة البيئية على الرقابة والمتابعة، لضمان عدم تحويل الأعباء المالية إلى كاهل المستهلك النهائي، مما قد يفرغ المبدأ من محتواه الردعي، لذا يتوجب تعزيز المنظومة الجبائية بآليات تقنية وقانونية تسمح بتحديد المسؤوليات بدقة، وتقدير الأضرار الواقعة على الأوساط البحرية والبرية بشكل علمي، وهو ما يستدعي بدوره تفعيل دور الصناديق البيئية المتخصصة في توجيه هذه العائدات نحو مشاريع إعادة التأهيل

[1] المادة 30 من قانون المالية لسنة 1993 والقرار الوزاري المشترك المؤرخ في 04 أوت 1993 المادة 117 من قانون المالية لسنة 1992 والمرسوم التنفيذي رقم 93-68 والمرسوم التنفيذي رقم 93-160 وأخيرا المادة 189 القانون المالية لسنة 1992.

[2] INSERGUET-BRISSET Véronique, Droit de l'environnement, Presses Universitaire de Rennes, 2005, p.240.

[3] المادة 3 من القانون رقم 03-10 السالف الذكر.

البيئي والاستثمار في التكنولوجيا النظيفة، لتحقيق التوازن المنشود بين متطلبات التنمية الاقتصادية وضرورات الحماية البيئية المستدامة.[1]

2-الجباية الإيكولوجية كوسيلة عملية للوقاية والمكافحة تلوث الوسط البحري.

تستجيب الجباية الإيكولوجية لأهداف حماية البيئة بشكل عام، حيث كانت الانطلاقة الفعلية مع قانون المالية لسنة 1992 الذي أقر الرسم المتعلق بالأنشطة الملوثة والخطيرة[2]، إلا أن سنة 2000 شهدت بداية اعتماد التدابير الفعلية كركيزة أساسية لسياسة التسيير البيئي الناجح، إذ يمثل فرض الرسوم على الأنشطة الملوثة محوراً حيوياً لمكافحة التلوث من خلال دفع المؤسسات إلى تبني إجراءات لخفض انبعاثاتها، وهو ما يستوجب تنظيماً قانونياً دقيقاً وتطبيقاً واقعياً ملموساً، وتعتبر هذه الرسوم الإيكولوجية أداة فعالة لمواجهة تلوث الوسط البحري خاصة في الدول الساحلية التي قد تعاني من ضعف في أجهزتها البيئية، وذلك لأن عائدات الرسوم المفروضة على النفايات والأنشطة الملوثة تساهم في دعم ميزانية الدولة، وقد تضمنت قوانين المالية للأعوام 2000 و2002 و2003 أحكاماً جبائية متعددة تخص النفايات الصلبة والمواد السائلة والأنشطة الصناعية الملوثة، كما تم وضع عدة آليات لدعم السياسة الوطنية لحماية البيئة أبرزها صندوق البيئة وإزالة التلوث الذي تأسس سابقاً كحساب تخصيص للخزينة وكان يُمول من الرسم على الأنشطة الملوثة ومحصول الغرامات، قبل أن يتحول بموجب قانون المالية التكميلي لسنة 2001 إلى الصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث، حيث توسعت مجالات تدخله لتشمل متابعة حالة البيئة والبحث والتربية البيئية وتقديم مساعدات للجمعيات

[1] Nicolas DE SADELEER et Sylvie CAUDAL-SIZARET, Principe du pollueur payeur, Juris Classeur, Environnement Tom 1, fascicule n°126, édition 2003.p12.

[2] المادة 117 من قانون المالية لسنة 1992.

الإيكولوجية، بالإضافة إلى المساهمة في نشاطات إزالة التلوث الصناعي والحضري والتعامل مع النفايات الصلبة ودعم التكنولوجيا النظيفة.

كما يلعب هذا الصندوق دوراً هاماً في التدخلات المستعجلة عند وقوع حوادث التلوث دون إهمال الجانب التربوي لترقية النشاطات في مجال التسيير البيئي ويتميز الصندوق بمرونة عالية تجنبه القواعد الميزانية الجامدة والمقيدة، كما يتكفل ببرامج التدخل متعددة السنوات بفضل تنوع موارد تمويله التي تشمل ميزانية الدولة والهبات والمنح الدولية والوطنية.

ومن الأنسب أن ينسق الصندوق الوطني للبيئة جهوده مع صندوق التعويضات المعتمد دولياً لاكتساب الخبرة في محاربة التلوث، والمساهمة في نشاطات إقليمية ودولية لمواجهة هذه الظاهرة الخطيرة التي لا تعترف بالحدود، وخاصة ظاهرة تلوث الوسط البحري ذات الأبعاد العابرة للحدود. [1]

إن تكامل هذه الأدوات الجبائية مع الصناديق المتخصصة يمثل حجر الزاوية في بناء استراتيجية بيئية متكاملة، حيث لا يقتصر دورها على الجانب الردعي أو المالي فحسب، بل يمتد ليشمل أبعاداً تحفيزية وتقنية تدفع نحو الابتكار البيئي، ومن الضروري أن تواكب هذه الآليات التطورات الحاصلة في التشريعات الدولية، لضمان استجابة سريعة وفعالة لمخاطر التلوث البحري التي تتسم بالتعقيد، كما أن تعزيز الشفافية في إدارة موارد الصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث سيعزز من

[1] المرسوم التنفيذي رقم 01-408 المؤرخ في 13 ديسمبر 2001 تم تعديل المرسوم التنفيذي رقم 98-147 المؤرخ في 13 ماي 1998 المحدد لكيفيات تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 056-302 الذي عنوانه "الصندوق الوطني للبيئة ، تطبيقا الأحكام المادة 30 لقانون 01-12 المؤرخ في 19 جويلية 2001 المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2001، ج ر ع 78 .

ثقة المؤسسات الاقتصادية في الجباية الإيكولوجية كأداة للتنمية المستدامة وليس مجرد عبء مالي مما يساهم في نهاية المطاف في تحقيق التوازن بين متطلبات النمو الصناعي وحق الأجيال القادمة في بيئة بحرية نظيفة وآمنة.[1]

ثانيا: التحفيزات المالية والجبائية لمكافحة تلوث الوسط البحري بشكل خاص.

نص عليها كل من القانون رقم 03-10 والقانون رقم 02-02 و هما كالتالي:

1- التحفيزات المالية في إطار القانون رقم 03-10 .

في إطار القانون رقم 03-10، يستفيد بصفة عامة كل شخص طبيعي أو معنوي يمارس أنشطة تهدف لترقية البيئة من تخفيض في الوعاء الضريبي، حيث يتم تحديد مقدار هذا التخفيض وفق ما ينص عليه قانون المالية[2]، كما تقرر إنشاء جائزة وطنية تخصص للمتميزين في مجال حماية البيئة، ومن جهة أخرى[3]، منحت المؤسسات الصناعية حوافز مالية وجمركية هامة، خاصة تلك التي تعمل على استيراد التجهيزات التي تساهم في تقليص نسب التلوث الناتج عن صناعتها أو منتجاتها بمختلف أشكاله.[4]

[1] Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, "Rapport sur l'état et l'avenir de l'environnement", op.cit , p.320.

[2] ا المادة 77 من القانون رقم 03- 10 السالف الذكر.

[3] المادة 78 من نفس القانون.

[4] المادة 76 من نفس القانون.

2- التحفيزات المالية والجبائية في ظل القانون رقم 02-02.

تعتبر طرق التنظيم والضبط من الأساليب الأساسية المتبعة في الإدارة البيئية بالجزائر، حيث يتم التركيز على تطبيق القواعد القانونية القائمة على مبدأ الأمر والمنع، ولم يتم التوجه نحو الوسائل الاقتصادية لحماية البيئة إلا في وقت متأخر، وذلك بعد الاقتناع بحداثة وتعقيد المشكلات البيئية التي لم تعد وسائل الضبط الإداري التقليدية كافية لمواجهتها بمفردها[1].

ومن هذا المنطلق تنقسم التحفيزات المالية والجبائية إلى فئتين، تشمل الأولى تحفيزات عامة بينما تركز الثانية على تحفيزات خاصة، وقد نص قانون الساحل على إرساء تدابير تحفيزية اقتصادية وجبائية تهدف إلى تشجيع استخدام التكنولوجيا غير الملوثة، والعمل على إدراج التكاليف الإيكولوجية ضمن الحسابات الاقتصادية، ولضمان نجاح أي مشروع أو برنامج بيئي، فإنه من الضروري توفير الدعم المالي اللازم إلى جانب الإمكانيات المادية والبشرية، ولهذا الغرض قام المشرع الجزائري بإنشاء صندوق مخصص لتمويل تدابير حماية الشواطئ والمناطق الساحلية[2]، بحيث يعمل هذا الصندوق بشكل مستقل عن نشاط الإدارة لتجنب تحميلها أعباء مالية إضافية قد تعيق تنفيذ هذه التدابير، وقد تم بالفعل تأسيس الصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية بموجب قانون المالية لسنة 2003[3]، حيث أوكلت إليه مهام تمويل الدراسات والخبرات المسبقة، وإعادة تأهيل المواقع المتضررة

[1] يحيى وناسة، الآليات القانونية لحماية البيئة في القانون الجزائري، المرجع السابق، ص 105.

[2] المادة 42 من القانون رقم 02-02.

[3] المادة 152 من القانون رقم 02-11، المؤرخ في 24 ديسمبر 2002، المتضمن قانون المالية لسنة 2003،ج ر ع 86.

وتمويل عمليات إزالة التلوث وتثمين الساحل، بالإضافة إلى تغطية تكاليف التدخلات المستعجلة في حالات التلوث البحري الناتج عن الحوادث، كما تشمل نفقات الصندوق دعم برامج البحث التطبيقي ومكاتب الدراسات الوطنية والأجنبية المتخصصة في رد الاعتبار للمواقع الساحلية، وتعتمد موارد هذا الصندوق على الرسوم الخصوصية التي يحددها قانون المالية.

بالإضافة إلى عائدات الغرامات الناتجة عن مخالفة التشريعات البيئية والتعويضات عن التلوث الكيميائي في البحر، ورغم أن تسيير الجباية عبر الحسابات الخاصة للخزينة يساهم في تركيز طرق الإدارة، إلا أن هذا النوع من الحسابات قد يفتقر أحيانا إلى الرقابة الدقيقة، مما يجعل من الصعب تحديد حجم المحاصيل أو وجهة صرفها بدقة، لذا يتوجب على السلطات العمومية التفكير في وضع منظومة جبائية خاصة بالساحل تضمن إشراك المستثمرين والخواص في تمويل الصندوق[1].

وهكذا، يتضح أن المسار نحو حماية بيئية حقيقية يتجاوز مجرد سن القوانين الورقية، حيث يتطلب الأمر تفعيل الرقابة الميدانية الصارمة وربط التحفيزات الاقتصادية بنتائج ملموسة على أرض الواقع، إذ أن نجاح الصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية[2] يبقى رهيناً بمدى قدرة الدولة على تحصيل الرسوم بفعالية وتوجيهها بدقة نحو المشاريع ذات الأولوية، مع ضرورة تعزيز الوعي لدى

[1] المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 04-273، المؤرخ في 05 سبتمبر 2004، يحدد كيفيات تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 099-302 الذي عنوانه "الصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية"، ج ر ع 58.

[2] المادة 152 من القانون رقم 02-11 السالف الذكر.

المؤسسات الاقتصادية بأن الاستثمار في البيئة ليس خسارة مالية بل هو ضمان للاستدامة[1]، وفي ظل التحديات العالمية المتسارعة، يبقى من الضروري تحديث هذه الآليات الجبائية بانتظام لتواكب المعايير الدولية وتضمن الحماية الكاملة للمقدرات الوطنية البحرية والساحلية من التدهور.

المبحث الثاني: الإجراءات الإدارية و القضائية لحماية البيئة البحرية.

تكتمل منظومة حماية البيئة البحرية بوجود إطار مؤسساتي متخصص يتجاوز مجرد النصوص القانونية إلى كيانات تنفيذية تمتلك صلاحيات واسعة، حيث تتوزع هذه المسؤوليات بين وزارات البيئة وهيئات حماية الموانئ وقوات خفر السواحل التي تعمل كضابطة إدارية وبيئية في عرض البحر، وتعتبر الإدارات الوطنية لسلامة الملاحة هي المسؤول الأول عن تفتيش السفن قبل دخولها الموانئ للتأكد من مطابقتها للمعايير الفنية وتوفر سجلات النفايات والزيوت لديها، وتعتمد الإجراءات الإدارية في جوهرها على نظام "التراخيص البيئية" الذي يمنع إقامة أي مشروع صناعي أو سياحي على الساحل دون إجراء دراسة تقييم الأثر البيئي، وهي وثيقة إدارية ملزمة تحدد مدى خطورة المشروع على التنوع البيولوجي البحري وتضع اشتراطات صارمة لتصريف المياه المعالجة.

كما تلتزم السلطات الإدارية بوضع "خطط طوارئ وطنية" لمكافحة التلوث الزيتي تتضمن توزيع الأدوار بين الجهات الحكومية والقطاع الخاص وتحديد أماكن تخزين معدات الحجز والامتصاص وفي سياق الرقابة الدائمة تمارس الإدارة سلطة "الضبط الإداري البيئي" التي تمنح المفتشين الحق في دخول المنشآت والقيام بمعاينات فجائية وأخذ عينات من المياه لتحليلها في مختبرات معتمدة، وعند

[1] يلس شاوش بشير ،حماية البيئة عن طريق الجباية و الرسوم البيئية، مجلة العلوم القانونية و الإدارية ،رقم 1 ،كلية الحقوق بجامعة تلمسان، عدد 1سنة 2003 ,ص 144.

اكتشاف مخالفات تملك الإدارة تفعيل إجراءات إدارية رادعة تبدأ بالإنذار الكتابي وتصل إلى الإغلاق المؤقت للمنشأة أو سحب ترخيص التشغيل نهائيا، وتلعب المكاتب الإقليمية لحماية البحار والمحيطات دورا تنسيقيا بين الدول المتجاورة لتبادل البيانات حول رصد البقع الزيتية وحركة السفن المشبوهة عبر أنظمة تتبع آلية متطورة.

كما تتضمن الآليات الإدارية الحديثة إنشاء "المناطق البحرية المحمية" التي تخضع لإدارة بيئية خاصة تمنع فيها كافة الأنشطة البشرية الضارة لضمان تجدد الموارد الطبيعية، ويسهم التحول الرقمي في الإجراءات الإدارية من خلال منصات التبليغ الفوري عن حوادث التلوث مما يقلص زمن الاستجابة ويقلل من حجم الخسائر البيئية والاقتصادية، وبذلك يشكل التناغم بين المؤسسات الرقابية والإجراءات الوقائية سياجا إداريا يضمن تطبيق السياسات البيئية بفعالية وكفاءة.

المطلب الأول: الإجراءات الإدارية لحماية البيئة البحرية.

تتعدد الوسائل القانونية التي تفعّلها الإدارة لمواجهة الإخلال بإجراءات حماية البيئة البحرية، حيث تتدرج هذه العقوبات الإدارية تبعاً لجسامة المخالفة المرتكبة، وتبدأ هذا المسار عادة بمرحلة الإخطار كإجراء أولي، وقد يتطور إلى التعليق المؤقت للنشاط لضمان امتثاله للقواعد القانونية المعمول بها، وصولا إلى الإجراء الأكثر صرامة وهو السحب النهائي للترخيص في الحالات التي تستدعي ذلك.[1]

[1] حمزة إسحاق زيتون، المرجع السابق، ص 99.

علاوة على هذه التدابير، منح المشرع الإدارة سلطات إضافية مستمدة من امتيازات السلطة العامة، ومن أبرزها ما استحدثه المشرع الجزائري ضمن قانون المالية لسنة 1992[1]، والمتمثل في إقرار الرسم على التلوث، ويجسد هذا الإجراء المالي المبدأ العالمي المعروف بـ "الملوث الدافع، والذي يهدف إلى تحميل المتسبب في الضرر البيئي التكاليف المترتبة على نشاطه.

الفرع الأول: الإخطار ووقف النشاط.

تتعدد الوسائل القانونية التي تفعّلها الإدارة لمواجهة الإخلال بإجراءات حماية البيئة البحرية حيث تتدرج هذه العقوبات الإدارية تبعاً لجسامة المخالفة المرتكبة، ويبدأ هذا المسار عادة بمرحلة الإخطار والوقف المؤقت للنشاط كإجراءات تمهيدية تسبق اللجوء إلى العقوبات الأكثر ردعاً وصرامة.

أولا: الإخطار.

يعرف الإخطار كأحد أساليب الجزاء الإداري الوقائي الذي يتمثل في تنبيه الإدارة للشخص المخالف بضرورة اتخاذ التدابير التصحيحية الكفيلة بجعل نشاطه متوافقاً مع المعايير القانونية والبيئية السائدة، وعلى الرغم من إدراجه ضمن فئة الجزاءات إلا أنه في جوهره يمثل إنذار أو تذكير إداري يمنح المعني فرصة لتسوية وضعه، ومع ذلك يكتسب الإخطار طابع إلزامي بكونه مقدمة للجزاء لأن تجاهل مقتضياته يؤدي حتماً إلى تفعيل العقوبات القانونية، وقد تضطر الإدارة أحيانا إلى تعليق النشاط مؤقت لضمان امتثاله للقواعد أو حتى اللجوء إلى السحب النهائي للترخيص في الحالات القصوى.

[1] القانون رقم 91-25 المؤرخ في 16 ديسمبر 1991 ، المتضمن قانون المالية لسنة 1991 ،ج ر ع 65.

وقد كرس المشرع الجزائري هذه الآليات في نصوص عديدة منها القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة الذي أوجب إعذار مالكي السفن والمنشآت العائمة في حال وقوع عطب يهدد الساحل بمواد ضارة، وكذلك القانون 01-19[1] الذي يمنح السلطة الإدارية حق التدخل الفوري لإصلاح الأوضاع عند وجود خطر ناتج عن منشآت معالجة النفايات، وعلاوة على هذه التدابير منح المشرع الإدارة سلطات إضافية مستمدة من امتيازات السلطة العامة أبرزها ما استحدثه قانون المالية لسنة 1992 والمتمثل في إقرار الرسم على التلوث، وهو ما يجسد المبدأ العالمي المعروف بـ "الملوث الدافع" الذي يهدف إلى تحميل المتسبب في الضرر البيئي التكاليف المترتبة على نشاطه[2].

ثانيا: وقف النشاط.

يستهدف إجراء الإيقاف بصفة أساسية نشاط المؤسسات الصناعية، وبالأخص تلك المنشآت الواقعة على السواحل التي تصرف مخلفاتها في الوسط البحري، حيث يعد الوقف المؤقت تدبيرا تلجأ إليه الإدارة عند ظهور مخاطر ناتجة عن ممارسة تلك المشروعات لنشاطها، وهو ما قد يترتب عليه تلوث البيئة بوجه عام والبيئة البحرية بصفة خاصة، بالإضافة إلى التهديدات المحتملة التي قد تمس الصحة العمومية، وفي سياق الصياغة التشريعية يلاحظ أن المشرع الجزائري يميل غالبا إلى استخدام

[1] القانون رقم 01-19 المؤرخ في 12-12-2001 المتعلق بتسيير النفايات و مراقبتها و إزالتها ، ج ر ع 77 المعدل و المتمم بموجب القانون 25-02 المؤرخ في 20-02-2025 ، ج ر ع 12.

[2] محمد فاروق عبد الحميد كامل، المرجع السابق، ص 90.

مصطلح الإيقاف، في حين يفضل المشرع المصري استعمال لفظ الغلق[1]، وقد أدت هذه التباينات الاصطلاحية إلى بروز جدال فقهي حول الطبيعة القانونية لإجراء الغلق باعتباره عقوبة، حيث انقسمت الآراء في تكييفه القانوني ومدى اعتباره جزاء رادعا للمخالفين.

على الرغم من الجدل القائم حول تكييف الغلق كونه ليس عقوبة وإنما مجرد تدبير من التدابير الإدارية، إلا أن هذا الرأي واجه انتقادات فقهية على اعتبار أن الغلق في القانون العام يمزج بين خصائص العقوبة الجزائية ومفهوم التدبير الوقائي، وبناء عليه فإن المقصود بالغلق في هذا السياق هو الوقف الإداري للنشاط الذي يتم بموجب قرار إداري خالص ولا يستند إلى حكم قضائي[2]، وقد تضمن التشريع الجزائري تطبيقات متنوعة لهذه العقوبة الإدارية، حيث نص قانون البيئة 03-10 على وقف سير المنشأة المصنفة في حال عدم امتثال مستغلها للإعذار الموجه إليه ضمن الأجل المحدد وذلك إلى غاية تنفيذ الشروط المفروضة، كما عزز قانون المياه 05-12 [3]هذا التوجه بإلزام الإدارة المكلفة بالموارد المائية باتخاذ كافة التدابير التنفيذية لمنع تفريغ الإفرازات أو المواد الضارة التي تهدد تلوث المياه والصحة العمومية، بما في ذلك الأمر بتوقيف أشغال المنشأة المتسببة في ذلك بشكل مستمر حتى زوال أسباب التلوث نهائيا.

[1]ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة والقانون، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 210.

[2]محمد باقر الحشيش، أصول قانون حماية البيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001، ص 195.

[3]القانون رقم 05-12، المؤرخ في 2005/08/04، يتعلق بالمياه، ج. ر. عدد 60.

الفرع الثاني: سحب التراخيص.

يعد نظام التراخيص من أبرز أدوات الرقابة الإدارية نظرا لدوره الفعال في توفير حماية استباقية تحول دون وقوع اعتداءات على البيئة، ويمثل سحب هذا الترخيص واحدا من أشد الجزاءات الإدارية التي منحها المشرع للإدارة، حيث يترتب عليه تجريد المستغل من رخصته نتيجة عدم ملائمة نشاطه مع المعايير القانونية والبيئية المطلوبة، فبقدر ما كفل المشرع للأفراد الحق في إقامة وتنمية مشاريعهم بمختلف الوسائل، فإنه فرض عليهم التزامات مقابلة تتمثل في احترام حقوق الآخرين والعيش في بيئة سليمة.

وتنحصر الحالات التي تخول للإدارة اللجوء إلى سحب الترخيص في كون استمرار المشروع يشكل خطرا يداهم أحد عناصر النظام العام سواء تعلق الأمر بالصحة العمومية أو الأمن العام والسكينة العمومية، أو في حالة عدم استيفاء المشروع للشروط القانونية التي أوجبها المشرع، وكذلك في حال توقف العمل بالمشروع لمدة تتجاوز تلك التي حددها القانون، وأخيرا عند صدور حكم قضائي بات يقضي بغلق المشروع وإزالته.[1]

وتستكمل حالات سحب الترخيص لتشمل أيضا المواقف التي يثبت فيها تقديم المستغل لمعلومات مضللة أو كاذبة للحصول على الموافقة المبدئية، أو في حالة إحداث تغييرات جوهرية في طبيعة النشاط دون إخطار السلطات المختصة والحصول على موافقتها المسبقة، كما تملك الإدارة سلطة السحب إذا تكررت المخالفات البيئية من قبل المنشأة رغم استنفاد كافة التدابير التمهيدية من

[1] المادة 20 من المرسوم التنفيذي رقم 22-167، المؤرخ في 19 أفريل 2022، يعدل المرسوم رقم 06-198 و المتعلق بالتنظيم المطبق على المؤسسات المصنفة لحماية البيئة، ج ر ع 29.

إخطار وتوقيف مؤقت[1]، مما يؤكد عدم جدية المستغل في الامتثال للضوابط القانونية، وتعد هذه الحالات بمثابة صمام أمان يضمن عدم تحول الرخص الإدارية إلى حقوق مطلقة تضر بالمصلحة العامة أو تخل بالتوازن البيئي الواجب حمايته.

الفرع الثالث: العقوبة المالية.

تمثل العقوبة المالية في المجال البيئي إحدى الركائز الأساسية التي تقوم عليها السياسة العقابية الحديثة، حيث يتم تفعيلها من خلال نظام الجباية البيئية الذي يهدف إلى ردع المخالفين وإصلاح الأضرار الناجمة عن التلوث، ويرتكز هذا النظام بشكل جوهري على مبدأ الملوث الدافع [2]الذي يفرض على كل شخص يتسبب نشاطه في إلحاق ضرر بالبيئة تحمل تكاليف التدابير الرامية إلى الوقاية من هذا التلوث أو الحد منه.

وتتجلى هذه العقوبة في شكل رسوم وضرائب بيئية تفرضها الإدارة على المنشآت الملوثة مما يجعل من الضريبة أداة توجيهية تدفع المستثمرين إلى تبني تقنيات صديقة للبيئة لتقليل العبء المالي عليهم[3]، كما أن هذه المبالغ المحصلة لا تقتصر وظيفتها على الجانب العقابي فقط بل تمتد لتشمل تمويل الصناديق الخاصة بحماية البيئة وإعادة تأهيل النظم البيئية المتضررة، وهو ما يحقق توازنا بين حرية الاستثمار وضرورة الحفاظ على الإطار المعيشي للأفراد، وفي التشريع الجزائري تجسد هذا

[1]المادة 32 من المرسوم التنفيذي رقم 06-198 المؤرخ في 31 ماي 2006 المعدل و المتمم، ج ر ع 37.

[2]المادة 03 الفقرة 3من القانون رقم 03-10.

[3]بوضياف عمار، شرح قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة قانون 03-10، جسور للنشر والتوزيع الجزائر، 2015، ص 188.

التوجه من خلال إقرار عدة رسوم بيئية بموجب قوانين المالية المتعاقبة لضمان الفعالية في مواجهة الجرائم البيئية التي يصعب أحيانا معالجتها عبر العقوبات السالبة للحرية وحدها.

أولا: الجباية البيئية.

شهدت السياسة البيئية في الجزائر تحولا عميقا نتيجة التغيرات الجوهرية على المستويين السياسي والتشريعي، مما أدى إلى ظهور ترسانة قانونية جديدة تعنى بحماية البيئة، حيث باشرت الدولة منذ فترة التسعينات في إقرار مجموعة من الرسوم المالية تهدف أساسا إلى تحميل أصحاب الأنشطة الملوثة مسؤولية التلوث الناتج عنهم، وإشراكهم فعليا في تمويل الأعباء التي تتطلبها عمليات حماية البيئة، وقد اصطلح المنشور الوزاري المشترك لسنة 2002[1] على تسمية هذه الرسوم بالجباية البيئية، والتي شرع في تطبيقها تدريجيا منذ عام 1992، ومن أبرز هذه الآليات الرسم على الأنشطة الملوثة أو الخطيرة على البيئة، بالإضافة إلى الرسم على الوقود ورسوم أخرى استحدثها المشرع لاحقا.

وتجدر الإشارة إلى أن الرسم على الأنشطة الملوثة قد تأسس بموجب المادة 117 من قانون المالية لسنة 1992[2]، وبالرغم من أن مقداره كان متواضعا في بداياته حيث تراوح بين 750 و30.000 دينار جزائري، إلا أنه كان يعتمد في تقديره على طبيعة النشاط الممارس ودرجة التلوث الناجمة عنه.

[1] المنشور الوزاري المشترك المؤرخ في 15 أكتوبر 2002، الصادر عن وزارة البيئة والتهيئة العمرانية ووزارة المالية المتعلق بكيفيات تطبيق وتحصيل الرسوم البيئية في الجزائر.

[2] المادة 117 من القانون رقم 91-25.

الباب الثاني: الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية.

تتوسع آليات الجباية البيئية لتشمل مصفوفة من الرسوم المتنوعة التي تستهدف مصادر التلوث بشكل دقيق، حيث نجد الرسوم المفروضة على الأنشطة الملوثة أو الخطرة على البيئة والرسوم المتعلقة بالزيوت والشحوم والمواد الكيميائية، وصولاً إلى الرسوم المفروضة على النفايات الصلبة والطبية التي تتطلب معالجة خاصة، وتخضع عملية تحديد قيمة هذه العقوبات المالية لمعايير تقنية تعتمد على حجم الانبعاثات الملوثة ونوعيتها ومدى سميتها، مما يجعل العقوبة متناسبة طردياً مع حجم الضرر الناتج[1].

ومن الناحية الإجرائية تلتزم المؤسسات الصناعية بالتصريح الدوري عن كمية الملوثات الناتجة عن نشاطها تحت رقابة مفتشي البيئة، وفي حال ثبوت تلاعب في البيانات أو تجاوز للحدود المسموح بها قانوناً يتم مضاعفة هذه الرسوم كإجراء ردعي إضافي، كما أن مبدأ الملوث الدافع لا يقف عند حدود سداد المبالغ المالية للإدارة بل يتعداه إلى إلزام الملوث بتمويل عمليات التنظيف وإزالة الآثار الضارة على نفقته الخاصة، وفي إطار التشريع الجزائري يتم توجيه هذه العائدات المالية بصفة أساسية إلى الصندوق الوطني للبيئة والساحل الذي يضطلع بمهام تمويل المشاريع الاستثمارية الخضراء ودعم الجماعات المحلية في تسيير النفايات[2]، وهذا التحول من العقوبات التقليدية إلى الجباية الخضراء يعكس رغبة المشرع في خلق مسؤولية بيئية تضامنية تجعل من الحفاظ على المحيط مطلباً اقتصادياً وقانونياً في آن واحد.

---

[1] المرسوم التنفيذي رقم 09-336، المؤرخ في 20 أكتوبر 2009، الذي يحدد كيفيات تطبيق الرسم على الأنشطة الملوثة والخطيرة على البيئة، ج ر ع 63.

[2] حليمي ليلى، الجباية البيئية كآلية لحماية البيئة في الجزائر، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، العدد 12، 2014، ص 48.

ونتيجة لتواضع أسعار هذا الرسم في بداياته، بادر المشرع بمراجعة قيمته المالية بموجب المادة 54 من قانون المالية لسنة 2000[1] لضمان تحقيق الغاية الردعية منه، ومن أهمها التصنيف القانوني للمنشأة بناءً على دراسات التأثير على البيئة، بالإضافة إلى ربط السعر بعدد العمال المشتغلين بالمؤسسة كمعيار يعكس حجم النشاط الاقتصادي الممارس، وفي ذات السياق التوسعي للجباية الخضراء، استحدث المشرع "الرسم على الوقود (taxe sur les carburants) "بموجب المادة 38 من قانون المالية لسنة 2002[2]، والذي تم تحديد تعريفه بدينار واحد عن كل لتر من البنزين الممتاز والعادي والرصاص، وذلك بهدف الحد من الانبعاثات الغازية الضارة، وبشكل عام فإن هذه التدابير الإدارية والمالية المطبقة في مجال حماية البيئة تكتسي أهمية بالغة وفعالية شديدة خاصة في حماية البيئة البحرية، كونها تضع حداً للنشاطات الخطرة التي قد تمس بالصحة العامة و كذا الأمن العام أو السكينة العامة للمواطنين.

ثانيا: مبدأ الملوث الدافع.

نص القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة على مبدأ الملوث الدافع كأحد الركائز الأساسية للسياسة البيئية، حيث يقضي هذا المبدأ بأن يتحمل كل شخص يتسبب

[1] المادة 54 من القانون رقم 99-11، المؤرخ في 23 ديسمبر 1999، المتضمن قانون المالية لسنة 2000، ج ر ع 92.

[2] المادة 38 من القانون رقم 01-21، المؤرخ في 22 ديسمبر 2001، المتضمن قانون المالية لسنة 2002، ج ر ع 79.

نشاطه، أو قد يتسبب، في إلحاق ضرر بالبيئة كافة التكاليف المتعلقة بتدابير الوقاية من التلوث والحد منه، بالإضافة إلى نفقات إعادة الأماكن المتضررة إلى حالتها الأصلية.[1]

ويهدف المشرع من خلال تكريس هذا المبدأ إلى نقل العبء المالي للتكلفة الاجتماعية للتلوث إلى المتسبب فيه مباشرة، مما يشكل وسيلة ضغط مالي تدفع الملوث إلى محاولة تقليص نسب التلوث الناتجة عن نشاطه الصناعي، والتوجه نحو البحث عن تكنولوجيات أقل ضررا بالبيئة، وهو ما يساهم في التحكم في مصادر التلوث ورفع كفاءة الجباية البيئية المحصلة من النشاطات الملوثة.

وفيما يخص الجانب التنظيمي والمالي، يستند هذا النظام إلى عدة نصوص قانونية منها المنشور الوزاري المشترك المؤرخ في 26 ماي 2002[2]، والمرسوم التنفيذي رقم 160-93 المتعلق بكيفية تطبيق الرسوم على الأنشطة الملوثة أو الخطيرة[3]، حيث تم تحديد تعريفات الرسوم البيئية وفقا لقانون المالية لسنة 2000 كما يلي:

- 120.000 دج للمنشآت المصنفة التي تخضع لرخصة من الوزير المكلف بالبيئة.

90.000 دج للمنشآت التي تخضع لرخصة من الوالي، وتخفض إلى 18.000 دج في حال كان عدد العمال أقل من اثنين.

[1] بوضياف عمار، شرح قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة قانون 03-10،المرجع السابق ،ص 32.

[2] المنشور الوزاري المشترك المؤرخ في 15 ربيع الأول عام 1423 الموافق لـ 26ماي 2002، الصادر عن وزارة التهيئة العمرانية والبيئة ووزارة المالية، المتعلق بكيفيات تطبيق وتحصيل الرسوم البيئية.

[3] المرسوم التنفيذي رقم 93-160 ، المؤرخ في 21 محرم عام 1414 الموافق لـ 10جويلية 1993، المتعلق بنظام التطبيق والتحصيل للرسم على النشاطات الملوثة والخطيرة على البيئة، ج ر ع 46.

– 20.000 دج للمنشآت التي تخضع لرخصة من رئيس المجلس الشعبي البلدي، وتخفض إلى 3.000 دج إذا كان عدد العمال أقل من اثنين.

– 9000 دج للمنشآت الخاضعة للتصريح، وتخفض إلى 2000 دج للمؤسسات التي لا تشغل أكثر من عاملين.

يجب الاشارة أن هذه المبالغ قد شهدت قفزة نوعية في قوانين المالية اللاحقة 2020–2025[1]، حيث تم رفع سقف الرسم على النشاطات الملوثة (TAPD) ليتماشى مع التضخم وليحافظ على أثره الردعي. كما تم تعزيز معيار 'عدد العمال' بمعايير 'حجم التدفق الملوث(Flux polluant)[2] خاصة للمنشآت الصناعية الكبرى في وهران وأرزيو التي تخضع لرخصة الوزير، لضمان تناسب الرسم مع الضرر البيئي الفعلي لا الاقتصادي فحسب.

يغطي مبدأ الملوث الدافع من حيث النطاق التعويض عن الأضرار المباشرة التي يلحقها الملوث بالبيئة، بالإضافة إلى تحمل نفقات الوقاية المتعلقة بالنشاطات الخطرة أو الخاصة، وسواء كانت هذه النشاطات الملوثة مستمرة أو دورية. وبالتطبيق على البيئة البحرية، فإن المبدأ يتوسع ليشمل التعويض عن كافة الأضرار التي تصيب الوسط البحري، سواء كانت ناتجة عن ضرر مباشر أو غير مباشر[3] مع إلزامية مع إلزامية تحمل نفقات الوقاية والحيطة من الكوارث، حيث يمتد النطاق ليشمل 'التكاليف الاجتماعية المستترة 'للتلوث.

[1] المادة 79 من القانون رقم 19–14، المؤرخ في 11 ديسمبر 2019، المتضمن قانون المالية لسنة 2020 ج ر ع 81.

[2] المادة 124 من القانون رقم 23–22، المؤرخ في 24 ديسمبر 2023، المتضمن قانون المالية لسنة 2024 ج ر ع 86.

[3] المواد 69 و70 من القانون رقم 03–10.

وفي البيئة البحرية، لا يقتصر التعويض على الأضرار المادية المباشرة (كخسائر الصيادين) بل يمتد ليشمل 'الأضرار البيئية المحضة (Pure environmental damage) 'التي تصيب الأنظمة الإيكولوجية كالشعاب المرجانية والأحياء البحرية، حتى وإن لم تكن لها قيمة تجارية مباشرة، وذلك إعمالاً لـ 'مبدأ الحيطة[1] (Principe de précaution) .

وقد عززت منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية هذا التوجه من خلال إدراج حالات التلوث الناجمة عن الحوادث ضمن مفاعيل المبدأ، عبر النص على إلحاق تكلفة إجراءات الوقاية من حوادث التلوث بمبدأ الملوث الدافع. وينطبق ذلك بوضوح على الحوادث التي تقع في البحار، حيث يصبح المتسبب مسؤولا عن كل ضرر ناتج عن فعله، مثل حالات تسرب النفط بسبب تصادم السفن، وكذلك الأضرار الناجمة عن نشاطات استغلال قيعان البحار وما يترتب عليها من حوادث بيئية مختلفة.

يهدف هذا الإجراء بشكل أساسي إلى إعفاء الميزانية العامة للدولة[2] من أعباء وتكاليف حوادث التلوث، مقابل إلقاء هذه المسؤولية على عاتق صاحب المنشأة، وهو ما يحفزه على اتخاذ كافة الاحتياطات الضرورية والتدابير الوقائية لتفادي وقوع الحوادث.

[1] بن يزة أمال، المسؤولية الجنائية والمدنية عن الجرائم البيئية في التشريع الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2011، ص 155.

[2] بن يزة أمال، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر 2013، ص 95.

المطلب الثاني:الإجراءات القضائية لحماية البيئة البحرية.

يتناول القضاء دورا محوريا في التصدي لجرائم التلوث البحري من خلال فرض الرقابة القانونية الصارمة على الأنشطة التي تمس بسلامة البيئة البحرية، حيث يسعى القضاء الجنائي إلى تحديد المسؤوليات وإيقاع العقوبات الردعية على المخالفين الذين يتسببون في إدخال مواد ملوثة تضر بالموارد الحية ونوعية المياه، وتتعدد آليات التعويض عن الأضرار الناتجة عن هذا التلوث لتشمل جبر الضرر البيئي وإعادة الحال إلى ما كان عليه قدر الإمكان، بالإضافة إلى التعويضات المالية التي تفرض على الجهات المتسببة لتغطية الخسائر الاقتصادية التي تلحق بالأنشطة البحرية كصيد الأسماك، كما تعتمد المحاكم على تقارير الخبرة الفنية لتقدير حجم الضرر وتحديد القيمة المالية العادلة للتعويض بما يضمن حماية الحقوق البيئية للأجيال القادمة، وتلعب الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية دورا مكملا في رسم الإطار القانوني الذي يتحرك من خلاله القاضي لضمان شمولية التعويض لكافة جوانب التدهور البيئي، و بالتالي فإن تفعيل المسؤولية المدنية والجنائية معا يساهم في خلق نظام ردع متكامل يحد من الاستهتار بالمنظومة البحرية ويحافظ على قيمتها الاقتصادية والبيئية.

الفرع الأول: دور القضاء في حماية البيئة البحرية.

يعتبر القضاء الحارس الأمين والدرع القانوني لحماية البيئة البحرية من شتى أشكال الاعتداءات التي تطالها، حيث يبرز دوره في المقام الأول من خلال تفعيل النصوص التشريعية وتحويلها إلى واقع ملموس يردع المتسببين في تلويث المياه الإقليمية أو الإضرار بالثروة السمكية، كما يعمل القضاة على بسط رقابتهم على الأنشطة الصناعية والملاحية لضمان التزامها بالمعايير البيئية الدولية والوطنية،

وفي حالات وقوع التلوث يتدخل القضاء الجنائي لإدانة الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين الذين يثبت تقصيرهم أو تعمدهم إدخال مواد ضارة بالمنظومة البحرية، ولا يقتصر الأمر على العقوبات السالبة للحرية أو الغرامات المالية بل يمتد ليشمل إصدار أحكام تقضي بوقف الأنشطة الملوثة أو سحب التراخيص كإجراء احترازي[1].

أولا: دور القضاء الجزائي في حماية البيئة البحرية.

يتجلى دور القضاء الجزائي في حماية البيئة البحرية من خلال تكريس مبدأ المسؤولية الجنائية عن الجرائم البيئية، حيث يختص بملاحقة المرتكبين لأفعال التلوث العمدي أو الناتج عن الإهمال الجسيم في عرض البحر، ويقوم القاضي الجزائي بتطبيق العقوبات المقررة قانونا والتي تتراوح بين الغرامات المالية الضخمة والعقوبات السالبة للحرية، ويهدف هذا الدور إلى تحقيق الردع العام والخاص لمنع السفن والمنشآت الصناعية من تصريف النفايات السامة أو الزيوت في المياه، كما يملك القضاء الجزائي صلاحيات واسعة في أمر المصادرة للأدوات المستخدمة في الجريمة أو حتى الحجز على السفن الملوثة كضمانة لتنفيذ الأحكام[2]، وتبرز أهمية هذا القضاء في التعامل مع الجرائم العابرة للحدود التي تستهدف النظم الايكولوجية البحرية مما يتطلب مرونة في تفسير النصوص القانونية لمواكبة التطور التقني في أساليب التلوث.

[1] مجدوب نوال، الإطار القانوني للجريمة تلويث البيئة البحرية وأشكال المسؤولية الجنائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، ص 230.

[2] طيب إبراهيم ويس، دور القضاء المدني في حماية البيئة البحرية، مجلة معالم للدراسات القانونية والسياسية، المجلد خمسة، العدد 1، 2021، ص 175.

الباب الثاني: الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية.

إن القضاء الجزائي لا يكتفي بمعاقبة الجاني بل يسعى إلى فرض الالتزام بإصلاح الأضرار البيئية كجزء من التوجه الحديث للسياسة الجزائية البيئية، وبذلك يشكل القضاء الجزائي الضمانة الحقيقية لوقف الاستنزاف الممنهج للبحار وضمان عدم إفلات العابثين بالتوازن البيئي من العقاب القانوني العادل.

1-أركان جريمة التلوث البحري.

تتطلب جريمة التلوث البحري لقيامها توافر ثلاثة أركان أساسية هي الركن الشرعي والركن المادي والركن المعنوي، حيث يتمثل الركن الشرعي في ضرورة وجود نص قانوني يجرم الفعل عملا بمبدأ لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص، وقد جسد المشرع الجزائري هذا الركن في المادة 500 من القانون البحري[1] والمواد 99 و100 من القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة [2] أما الركن المادي فيتجسد في السلوك الإجرامي الذي قد يكون ايجابيا كالقيام بفعل التلوث أو سلبيا كالامتناع عن تنفيذ إجراءات يفرضها القانون، وتتعدد صور هذا السلوك لتشمل الإلقاء المتعمد للمبيدات الكيماوية التي تهدد الحياة البحرية أو الإغراق للنفايات والمواد الضارة بطريقة غير قانونية كما يشمل السلوك المادي التسريب الناتج عن السفن أو المنشآت الصناعية خاصة أثناء عمليات الشحن والتفريغ بالإضافة إلى عمليات الغمر والطمر التي تستهدف تخزين النفايات في باطن البيئة البحرية، وبالانتقال إلى الركن المعنوي فانه يأخذ صورتين أما القصد الجنائي العمدي الذي يقوم على عنصري العلم والإرادة حيث تتجه إرادة الجاني إلى ارتكاب الفعل مع علمه بتحريمه، وقد شدد المشرع

[1] المادة 500 من القانون البحري.

[2] المواد 99 و100 من القانون 03-10.

العقوبة في حالات العمد كما في المادة 500 من القانون البحري التي تصل إلى الإعدام عند إلقاء نفايات مشعة، وإما أن يأخذ الركن المعنوي صورة الخطأ غير العمدي الذي يظهر في عدم الاحتياط أو الرعونة وعدم احترام الأنظمة واللوائح، وهو ما نصت عليه المادة 97 من القانون 03-10 التي تعاقب الربان على الخطأ غير العمدي الذي يؤدي لتلوث المياه، وبذلك تكتمل العناصر القانونية للجريمة بما يضمن ملاحقة العابثين بالثروة البحرية سواء كان فعلهم مقصودا أو ناتجا عن إهمال تقني وقانوني.[1]

وبتحقق الأركان الثلاثة مجتمعة تصبح الجريمة كاملة الأركان مما يفتح الباب أمام القضاء الجزائي لفرض الجزاءات الرادعة التي تهدف إلى صون البيئة البحرية والحفاظ على توازنها الايكولوجي.[2]

أ- الركن الشرعي لجريمة التلوث البحري.

يستند هذا الركن إلى مبدأ الشرعية الذي يقرر انه لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص قانوني، حيث حدد المشرع الجزائري الإطار العقابي لهذه الجريمة من خلال المادة 500 من القانون البحري بالإضافة إلى المواد 99 و100 من القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، وبذلك يكون النص التشريعي هو المصدر الذي يمنح الفعل صفة الجريمة ويحدد نطاق المسؤولية الجزائية المترتبة عليه.

[1] زهدور محمد زكرياء و حوباد حياة، دور القضاء الجزئي في حماية البيئة البحرية من التلوث، مجلة القانون العقاري و البيئة،المجلد 12،العدد 02، 2024، ص 107.

[2] معوض عبد الثواب ، جرائم التلوث من الناحية القانونية ، منشآة المعارف، الاسكندرية ،1968 ، ص ص 09-10.

ب-الركن المادي وصور السلوك الإجرامي.

يتجسد الركن المادي في السلوك الخارجي الملموس الذي يحدث تغييرا مضرا بالبيئة البحرية سواء كان سلوكا ايجابيا كالقيام بأفعال الإلقاء للمبيدات الكيماوية أو إغراق النفايات والمواد الضارة والإشعاعية، أو سلوكا سلبيا يتمثل في الامتناع عن تطبيق الإجراءات الوقائية التي يفرضها القانون كما تشمل صور هذا الركن عمليات التسريب النفطي من السفن والمنشآت وعمليات الغمر والطمر [1]التي تستهدف التخلص من المخلفات في باطن الوسط المائي.

ج- الركن المعنوي بين القصد والخطأ.

يمثل الركن المعنوي الرابطة الذهنية للجاني تجاه فعله المادي وتتخذ صورتين أساسيتين، الصورة الأولى هي القصد الجزائي العمدي الذي يقوم على عنصري العلم والإرادة حيث تتجه نية الفاعل إلى تلويث المياه مع علمه التام بأنه فعل محرم قانونا، أما الصورة الثانية فهي الخطأ غير العمدي الذي يظهر في حالات الإهمال أو الرعونة وعدم الاحتياط ومخالفة الأنظمة التقنية، وهو ما يؤدي إلى وقوع الضرر البيئي نتيجة التقصير وليس الرغبة المتعمدة في التخريب.[2]

2- الجزاءات المترتبة عن جريمة التلوث البحري.

سنتناولها في نقطتين:العقوبات الأصلية و العقوبات التكميلية.

[1]نص المادة 03 من القانون 01-19 ،السالف الذكر.

[2] BOUDING Nathalie, La piraterie maritime moderne, Mémoire Master II Professionnel Droit Maritime et des Transports, Université Paul Cézanne III Aix-Marseille, France, 2008–2009.,p 124.

أ- العقوبات الأصلية.

تتنوع العقوبات الأصلية التي أقرها المشرع الجزائري لمواجهة جرائم التلوث البحري لتشمل عقوبات بدنية ومالية سالبة للحقوق، وهي كالآتي:

1- عقوبة الإعدام.

تعد أقصى عقوبة أصلية في القانون الجزائري، وتطبق في الحالات الجسيمة التي تنطوي على قصد جنائي تخريبي، ما نصت عليه المادة 87 مكرر 01 من قانون العقوبات، التي تعاقب بالإعدام عن كل فعل إرهابي أو تخريبي يهدف إلى الاعتداء على المحيط أو إدخال مواد سامة أو تسريبها في البيئة، جرائم القضاء الجزائي الخاصة بربان السفينة، الذي يقوم بإلقاء نفايات مشعة عمداً في المياه التابعة للقضاء الجزائي.

2- عقوبة الحبس.

وهي عقوبة سالبة للحرية تتفاوت مدتها حسب خطورة الفعل والظروف المصاحبة له، بموجب القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة[1]، نصت المادة 90 على عقوبة الحبس في حالة ارتكاب ربان السفينة مخالفة للأحكام المنصوص عليها في المادتين 52 و53 من نفس القانون، وتتضاعف العقوبة في حالة العود لتتراوح بين 06 أشهر إلى سنتين، والمادة 93 من القانون 03-10 تقر عقوبة الحبس من سنة إلى 5 سنوات لربان السفينة الذي يخالف أحكام المعاهدة الدولية للوقاية من تلوث البحر

[1] أحمد هاشم ، الإعلام والهجرة غير المشروعة، المؤتمر العلمي الرابع الموسوم بالقانون والإعلام، كلية القانون، جامعة طنطا، مصر، 23-24 أفريل 2017.

بالمحروقات، وتتضاعف في حالة العود، أما المادة 100 من القانون 03-10 تجرم رمي أو إفراغ أو تسريب مواد مضرة في مياه البحر بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، وتصل عقوبتها إلى الحبس لمدة سنتين[1]، والقانون 01-19 المتعلق بتسيير النفايات نصت المادة 63 منه على عقوبة الحبس من 03 أشهر إلى سنتين لكل من سلم أو عمل على تسليم نفايات خطرة لغرض معالجتها إلى شخص مستغل لمنشأة غير مرخص لها، وتتضاعف في حالة العود[2].

3- عقوبة الغرامة المالية.

تعد الغرامة عقوبة مالية تهدف إلى جبر الضرر المالي وتخفيف الأثر عن الخزينة العامة وتأتي في صورتين:

- كعقوبة أصلية: كما في المادة 98 من القانون 03-10 التي تنص على غرامة تتراوح بين 100.000 دج إلى مليون دينار جزائري لكل من خالف أحكام المادة 57 من نفس القانون.

- كعقوبة إضافية: كما في المادة 99 من القانون 03-10 التي نصت على غرامة من مليونين إلى 10 ملايين دينار تضاف إلى عقوبة الحبس الأصلية من سنة إلى 5 سنوات لكل من خالف أحكام المادة 57 ونجم عن ذلك صب المحروقات في المياه الخاضعة للقضاء الجزائي.

ب- العقوبات التكميلية.

تأتي هذه العقوبات لتكمل العقوبات الأصلية وتهدف إلى نزع الوسائل المستخدمة في الجريمة أو منع تكرارها، وأبرزها عقوبة المصادرة المتمثلة نزع الملكية جبرا من صاحبها دون مقابل وإضافتها

[1] المواد 52 و 53 و 90 و 93 و 100 من قانون 03-10.
[2] المادة 63 من القانون 01-19 المتعلق بتسيير النفايات.

إلى ملك الدولة بموجب حكم قضائي، فالقانون رقم 05-12[1] تسمح المادة 170 منه بمصادرة التجهيزات والمعدات المستخدمة في بناء الآبار أو الحفر الجديدة أو التغييرات داخل المناطق المحمية والقانون 01-11 المتعلق بالصيد البحري، نصت المادة 82 منه على حجز سفينة الصيد إذا كان مالكها هو مرتكب المخالفة، خاصة في حالة استعمال مواد متفجرة في الصيد، مما يعد حماية غير مباشرة للبيئة البحرية من الوسائل المدمرة.[2]

ثانيا: دور القضاء المدني في حماية البيئة البحرية.

يلعب القضاء المدني دورا جوهريا في حماية البيئة البحرية من خلال تفعيل قواعد المسؤولية المدنية التي تهدف إلى جبر الأضرار الناشئة عن التلوث البحري، حيث يبرز هذا الدور في استقبال الدعاوى القضائية التي يرفعها المتضررون سواء كانوا أشخاصا طبيعيين أو معنويين للمطالبة بالتعويض عن الخسائر التي لحقت بسلامتهم الصحية أو ممتلكاتهم أو أنشطتهم الاقتصادية المرتبطة بالبحر، ويعتمد القاضي المدني في تقدير المسؤولية على إثبات الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما، كما يساهم القضاء المدني في حماية الوسط المائي من خلال إصدار الأحكام التي تقضي بإزالة أثار التلوث وإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الاعتداء البيئي، ويمتد هذا الدور ليشمل مراقبة مدى التزام الشركات والمنشآت الصناعية بتدابير الحيطة والحذر والاتفاقيات الدولية المنظمة للملاحة البحرية[3].

---

[1] المادة 170 من القانون 05-12 السالف الذكر.

[2] القانون رقم 01-11، المؤرخ في يوليو 2001، المتعلق بالصيد البحري المعدل و المتمم بالقانون رقم 15-08 المؤرخ في 12 أفريل 2015، المتضمن الصيد البحري و تربية المائيات ، ج ر ع 18 .

المادة 70 من القانون رقم 03-10 السالف الذكر.

الباب الثاني: الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية.

إن فعالية الحماية المدنية تكمن في قدرتها على فرض جزاءات مالية رادعة تجعل من تلويث البحر مكلفا اقتصاديا مما يدفع الفاعلين إلى إتباع معايير وقائية أكثر صرامة، وبذلك يشكل القضاء المدني مكملا أساسيا للقضاء الجزائي في صون المنظومة البيئية البحرية وضمان استدامتها للأجيال القادمة بعيدا عن مخاطر التدهور والإهمال.

1- أساس المسؤولية المدنية.

تقضي القاعدة العامة في التشريع الجزائري أن المسؤولية المدنية لا تقوم و لا تنتج أثرها إلا إذا استوفت أركانها الثلاثة من خطأ و ضرر و علاقة سببية، و قد تبنى المشرع مسؤولية الشخص ليس فقط على أساس الخطأ و إنما على أساس الخطر أيضا ، و هو ما ينطبق على المجال البحري نظرا لما يتميز به هذا المجل من مخاطر[1].

و تتمثل إشكالية الأساس القانوني للمسؤولية المدنية في مجال التلوث البحري داخل التشريع الجزائري في غياب نصوص خاصة تنظم الأضرار التي تصيب البيئة البحرية تحديدا، حيث لا يتضمن قانون البيئة 03-10 ولا القوانين الخاصة الأخرى قواعد تفصيلية لهذه المسؤولية، مما يفرض العودة إلى القواعد العامة في القانون المدني، ولا سيما المادة 124 من القانون المدني التي تؤسس المسؤولية على الخطأ الشخصي الذي يسبب ضررا للغير ويلزم فاعله بالتعويض، إلا أن تطبيق هذا النص يواجه عقبات قانونية تتعلق بطبيعة الحق، فالمجالات البحرية لا تتمتع بشخصية قانونية تجعلها صاحبة حق في التعويض أو قادرة على المطالبة بالحماية القضائية وفق المفاهيم التقليدية، وأمام

[1] زهدور محمد، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري دار الحداثة للنشر ط1، لبنان، 1990، ص 29.

الباب الثاني: الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية.

استفحال أضرار التلوث البحري وظهور أشكال جديدة ومعقدة من الأضرار وصعوبة تحديد المتضرر المباشر، انقسم الفقه حول أساس هذه المسؤولية[1]، فبينما نادى جانب بتطبيق النظرية التقليدية القائمة على الخطأ التقصيري[2]، رأى جانب آخر عدم كفاية هذه القواعد وضرورة الخروج عنها لتطوير أحكام تضمن مواجهة فعالة لآثار التلوث، وقد أدى ذلك إلى الاعتماد على نظريات بديلة مثل نظرية الالتزام بحسن الجوار أو تحمل الأضرار غير المألوفة[3]، ونظرية عدم التعسف في استعمال الحق، بالإضافة إلى ظهور تقنيات قانونية تقرر المسؤولية عن فعل الأشياء والأنشطة الخطرة، وهي مسؤوليات تقوم على أساس مفترض بحكم القانون، ولم تقتصر هذه الصعوبات على المستوى الداخلي بل امتدت للمستوى الدولي حيث اتجهت الاتفاقيات الدولية نحو الابتعاد عن فكرة الخطأ كأساس للمسؤولية مؤكدة أن الكوارث حتى الطبيعية منها لا تعفي من المسؤولية[4].

وقد تبنى الفقه والقضاء في هذا السياق نظريتين أساسيتين، الأولى هي نظرية التعسف في استعمال الحق، والثانية هي نظرية المخاطر التي تقوم على كفاية تحقق الضرر دون النظر للخطأ ويطلق عليها أيضا نظرية "الغرم بالغنم" والتي كانت وراء ظهور مبدأ "من يلوث يدفع"[5]، وهذا المبدأ هو ما كرسّه المشرع الجزائري في قانون البيئة 10-03، حيث يلزم كل شخص يسبب نشاطه ضررا للبيئة بتحمل نفقات الوقاية والتقليص من التلوث وإعادة الأمكنة لحالتها الأصلية، مما يعني أن المشرع قد تبنى فعليا المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس المخاطر في معالجة قضايا التلوث البحري.

---

[1] علي فيلالي، الفعل المستحق للتعويض، موفم للنشر، الجزائر، 2013، ص 55 وما بعدها.

[2] علي فيلالي، نفس المرجع ، ص 42.

[3] بن يزة أمال، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط ، المرجع السابق، ص 120.

[4] بن يزة أمال، المسؤولية الجنائية والمدنية عن الجرائم البيئية في التشريع الجزائري، المرجع السابق ، ص 140.

[5] المادة 03 الفقرة 3 من القانون رقم 03-10 السالف الذكر.

2- خصائص الضرر الناتج عن التلوث البحري.

يمتاز الضرر الناجم عن التلوث البحري بخصائص استثنائية تجعله يختلف جذرياً عن الأضرار التقليدية المعروفة في القواعد العامة للمسؤولية المدنية، وذلك لارتباطه الوثيق بالتطور التكنولوجي وصعوبة إصلاحه أو إعادته إلى حالته السابقة، وتتجلى أولى هذه الخصائص في كونه ضرراً غير شخصي، حيث إنه لا يصيب مصلحة خاصة لفرد بعينه بل يمس شيئاً مشتركاً ينتفع به الجميع ولا يملكه أحد بذاته، مثل المياه البحرية الخاضعة لسيادة الدولة.

ومن هذا المنطلق فإن الاعتداء على البيئة البحرية يعد مساساً بالمصلحة الوطنية والملكية العامة التي كفلها الدستور الجزائري[1] واعتبرها ملكاً للمجموعة الوطنية، وهو ما دفع المشرع في القانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة إلى منح جمعيات حماية البيئة حق التمثيل القانوني للحد من هذه الاعتداءات، كما أعطى لمفتشي البيئة سلطة رفع الدعاوى القضائية حماية للأملاك الوطنية العمومية التي لا يمكن أن تكون محلاً لملكية خاصة.[2]

أما الخاصية الثانية فتتمثل في كونه ضرر غير مباشر، إذ لا يقع الاعتداء في الغالب على جسم الإنسان أو ماله بصفة فورية، بل يبدأ بإحداث تغيير في خصائص ومميزات الموارد البحرية الحية وغير الحية، كتلوث الأسماك أو تغير تركيب المعادن، ثم ينتقل هذا الضرر إلى الإنسان لاحقاً عبر السلسلة الغذائية أو الاستخدامات البيئية، مما يجعله ضرراً يصعب جبره عن طريق التعويض

[1] المادة 21 والمادة 64 من تعديل الدستور الجزائري لسنة 2020 التي تكرس حق المواطن في بيئة سليمة، وتعتبر حماية البيئة واجباً على الدولة والمجتمع.

[2] المادة 38 من القانون رقم 03-10 السالف الذكر.

العيني أو الترميم[1]، ويضع القضاء في حيرة عند تقدير التعويض المالي نظراً لكون الكثير من هذه الأضرار غير مرئية أو مستحيلة التقدير لحظة وقوعها.

وبالإضافة إلى ما سبق، يكتسي الضرر البيئي البحري طبيعة خاصة ومزدوجة، فهو من جهة يؤدي إلى إتلاف فصائل حيوانية ونباتية محددة، ومن جهة أخرى يهدد التنوع البيولوجي والنظام البيئي ككل، وهو ما جعل التشريع الجزائري يحيط المناطق البحرية والمجالات المحمية بأنظمة قانونية خاصة تتجاوز الحماية التقليدية، لتشمل حماية المواقع والأرض والنباتات كمنظومة متكاملة، خاصة في حالات التلوث الكبرى كالتلوث بالنفط الذي يمتد أثره ليشمل كافة عناصر البيئة البحرية.

3- النصوص القانونية المتعلقة بالأضرار الناجمة عن التلوث البحري.

يُشكّل التوزع النصوص القانونية الناظمة لجبر الأضرار الناجمة عن التلوث البحري في التشريع الجزائري وفق تسلسل هرمي دقيق؛ يتربع على قمته الدستور الجزائري تعديل 2020،الذي أضفى صبغة دستورية على حماية البيئة واعتبرها واجباً وطنياً، متبوعاً بمستويين متكاملين من التشريع : أولهما ذو طابع عام يستند إلى قواعد المسؤولية المدنية الكلاسيكية في القانون المدني، والتي تظل الملاذ الأخير لتعويض المتضررين. أما المستوى الثاني فهو ذو طابع فني تخصصي، يبرز من خلال القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة، والقانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه الذي وضع قواعد خاصة بالمناطق الشاطئية والحساسة، وكذا القانون رقم 11-02 المتعلق بالمجالات المحمية الذي يوفر حماية مضاعفة للتنوع البيولوجي في المحميات البحرية.

[1] بن يزة أمال ، المسؤولية الجنائية والمدنية عن الجرائم البيئية في التشريع الجزائري، المرجع السابق، ص 125.

وتتكامل هذه المنظومة مع القانون البحري والاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر، مثل اتفاقيتي 'ماربول' و'برشلونة'؛ وهي نصوص مجتمعة تجاوزت عقبات إثبات الخطأ التقليدي لترسي قواعد 'المسؤولية الموضوعية 'وتكرس مبدأ 'الملوث الدافع 'ضماناً لجبر الضرر البيئي المحض وإعادة الأوساط البحرية لحالتها الأصلية.

وتؤكد هذه النصوص على أن الاختصاص القضائي في دعاوى التعويض ينعقد أمام محاكم الدولة المتعاقدة التي وقع الضرر في ترابها أو بحرها الإقليمي.

الفرع الثاني: آليات التعويض عن أضرار التلوث البحري.

أدت التطورات البيئية المعاصرة وتفاقم الأضرار الناتجة عن التلوث البحري إلى ضرورة البحث عن آليات قانونية فعالة لضمان تعويض المتضررين، حيث لم يعد نظام المسؤولية التقليدي كافيا لمواجهة الآثار الكارثية للتلوث النفطي الناتج عن السفن، مما دفع المجتمع الدولي إلى التوسع في نظام التأمين على المسؤولية كأحد أهم الوسائل التقنية والقانونية القادرة على تغطية هذه الأضرار وبالرغم من الدور الحيوي الذي يلعبه التأمين في توفير الحماية المالية إلا أنه لا يمثل الحل الوحيد لمعالجة المشكلة بكافة أبعادها[1]، وهو ما استوجب تظافر الجهود الدولية والوطنية لإيجاد بصفة متكاملة للتعويض تتماشى مع طبيعة الأضرار البيئية ومدى تأثيرها السلبي على الأفراد والمجتمع ولذلك تم التوجه حديثا نحو إنشاء صناديق تعويضات خاصة تتولى مهمة تخفيف الآثار الضارة عن

[1] عبد اللاوي جواد، دراسة بعنوان "الحماية الجنائية للبيئة"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2004-2005، ص 225.

المتضررين في الحالات التي لا يغطيها التأمين أو عندما تتجاوز قيمة الأضرار حدود مسؤولية مالك السفينة، وتعتبر هذه الصناديق الدولية والوطنية مكملا أساسيا لنظام المسؤولية المدنية مما يضمن وصول التعويضات المستحقة لمستحقيها بسرعة وفعالية، وبذلك تتشكل منظومة متكاملة من الضمانات والآليات التي تهدف في المقام الأول إلى حماية البيئة البحرية وصيانة حقوق المتضررين من المخاطر البيئية المتزايدة ،أما على الصعيد الوطني قد يتم التعويض عن طريق قانون التأمين وفقا للتشريع الجزائري و كذا القانون البحري الوطني هذا ما سنحاول التطرق إليه لاحقا.

أولا: نظام التعويض بواسطة الصندوق الدولي للتعويض.

نشأ الصندوق الدولي للتعويض نتيجة عدم وجود ضمانات كافية في الأنظمة التأمينية التقليدية لتغطية مخاطر المسؤولية الناجمة عن التلوث البحري، مما دفع بمالكي ناقلات البترول وشركاته إلى تبني فكرة التعاون لإنشاء هيئات تأمين تبادلي حقيقية تمخضت عنها أنظمة خاصة تسمى صناديق الضمان، وبالرغم من أن هذه الصناديق تستخدم أسلوب التأمين إلا أنها لا تعد عمليات تأمينية بالمعنى الدقيق، وقد وضعت الاتفاقية الدولية ببروكسل لعام 1971[1] قواعد خاصة للتعويض في حالات التلوث البحري تأسس بموجبها صندوق دولي ليكون مكملا للتعويض في المجالات التي لا تشملها الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية، ويهدف هذا النظام إلى ضمان تمام التعويض وتحقيق الإسهام المادي من أطراف أخرى كأصحاب الشحنات البترولية الذين قد يسهمون في الحادث

[1] الجزائر طرف في اتفاقية الصندوق لسنة 1971 المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث البحري المبرمة ببروكسل في 18 ديسمبر 1978 بموجب الأمر 74-55 المؤرخ في 13 ماي 1974، ج ر ع 45 .

حيث تخصص حصيلة الصندوق لتغطية تكاليف تنظيف وإزالة آثار التلوث النفطي والتعويض عن أضراره وفقا للمادة الرابعة من الاتفاقية.

وقد تعددت التعريفات الفقهية لهذه الصناديق حيث وصفها البعض بأنها نظام أو جمعية لأفراد يربطهم عمل أو صلة اجتماعية تهدف لترتيب حقوق تأمينية لأعضائها ومستفيدين منها في شكل تعويضات أو مزايا مالية محددة دون أن تتكون من رأس مال تقليدي، كما عرفت بأنها نظام يتولى عمليات تأمين ضد الأخطار التي لا تقبلها شركات التأمين عادة أو تلك التي تفضل الحكومة مزاولتها بنفسها[1]، ومن خلال هذه المفاهيم يتضح أن صناديق التعويض تكتسي صفة احتياطية وتأتي كمكمل لقواعد المسؤولية المدنية وليس بديلا عنها، إذ ينحصر غرضها الأساسي في محاولة توفير التعويض الكامل للأضرار البيئية عندما يعجز نظام المسؤولية المدنية والتأمين عن تقديم تعويض عادل للمتضرر.

تستكمل الأطر القانونية المنظمة للصندوق الدولي للتعويض لعام 1971 تحديد الحالات الدقيقة التي تستوجب تدخله، حيث يبرز دوره المحوري عندما لا تترتب أي مسؤولية مدنية على مالك السفينة بموجب اتفاقية 1969، كأن يكون الضرر ناتجا عن ظواهر طبيعية استثنائية أو فعل عمدي من طرف ثالث، كما يتدخل الصندوق في الحالات التي يكون فيها مالك السفينة عاجزا ماليا عن الوفاء بالتزاماته بالتعويض رغم ثبوت مسؤوليته، أو عندما تتجاوز قيمة الأضرار الفعلية سقف المسؤولية المالية المحدد للمالك في المعاهدات الدولية، ويهدف هذا التوسع في حالات التدخل إلى ضمان عدم

[1] BESSON Alexandre, Questions maritimes en Asie du sud-est, Déclin et résurgence de la piraterie, Institut de Relations Internationales et Stratégiques Paris, 2011.p42.

بقاء المتضرر دون تعويض عادل مهما كانت الظروف المحيطة بالحادث، وبالإضافة إلى ذلك يوفر الصندوق آلية لإعفاء مالك السفينة من جزء من الالتزام المالي الإضافي الذي تفرضه عليه اتفاقية المسؤولية، وذلك لتخفيف العبء عن كاهل قطاع النقل البحري وتشجيعه على الالتزام بمعايير السلامة، ومن الناحية الإجرائية يلتزم الصندوق بتقديم التعويضات عن تكاليف تدابير الوقاية والوقاية من التلوث حتى لو لم يتسرب النفط فعليا إذا كان هناك خطر داهم بوقوعه[1]، وبذلك يشكل الصندوق صمام أمان مالي وبيئي يضمن استجابة سريعة وفعالة لمواجهة الكوارث النفطية الكبرى التي قد تعجز الأنظمة التقليدية عن احتوائها، مما يعزز من فكرة التضامن الدولي بين الدول المصدرة والمستوردة للنفط وبين الناقلين له لحماية البيئة البحرية المشتركة.[2]

1- حالات تدخل الصندوق.

تعتبر النصوص القانونية المتعلقة بالمسؤولية عن أضرار التلوث بالمحروقات ركيزة أساسية لحماية البيئة البحرية، حيث تفرض جزاءات رادعة على المتسبب في التلوث سواء على المستوى الوطني أو الدولي، وقد أدت التطورات العلمية الراهنة وتداخل مصالح الدول إلى ظهور مشكلات بيئية عابرة للحدود تتطلب تنسيقا قانونيا وتقنيا، ومن هذا المنطلق صادقت الجزائر على عدة اتفاقيات دولية

[1] مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري،دار الفكر الجامعي،مصر،2007،ص82.

[2] EUNAVFOR Jacqueline Sherriff - Disruption of Pirate Logistic Dumps (DPLD) on the Shoreline: A Necessary Action? Briefing paper presented to the Second United Arab Emirates Counter Piracy Conference, held in Dubai: the Institute for Near East and Gulf Military Analysis INEGMA,2012.,p3.

هامة منها اتفاقية بروكسل لعام 1957 [1]الخاصة بمسؤولية ملاك السفن، والتي حددت مبالغ التعويض بـ 1000 فرنك عن كل طن من وزن السفينة في حالة الأضرار المادية و3100 فرنك في حالة الأضرار البدنية، ثم تلتها اتفاقية 1969[2] للمسؤولية المدنية التي اعتمدت مبدأ المسؤولية الموضوعية كأساس للتعويض وأقرت مبدأ المسؤولية التضامنية عند تعدد السفن المتسببة في الضرر، كما اشترطت هذه الاتفاقية تقديم كفالة مالية أو تأمين يغطي قيمة التعويضات وحددت مدة تقادم الدعوى بـ 3 سنوات، وبسبب قصور أنظمة التأمين التقليدية عن تغطية كافة المخاطر نشأ الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971 ليكون مكملا لنظام المسؤولية المدنية، حيث يتدخل الصندوق بصفة احتياطية في حالات محددة منها إعفاء مالك السفينة من المسؤولية بموجب المادة 3 من اتفاقية 1969 أو في حالة انعدام القدرة المالية للمالك وإعساره أو عند تجاوز قيمة الأضرار للحدود القصوى المقررة، وتؤكد اتفاقية لندن لعام 1973[3] واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982[4] على التزام الدول بحماية البيئة البحرية وضمان سبل اللجوء للقضاء للحصول على تعويض سريع وكاف.

كما تعزز هذه المنظومة القانونية مبدأ توزيع المخاطر الصناعية على مجموع الممارسين للأنشطة المتسببة في التلوث لضمان تعويض عادل وشامل للمتضررين، وفيما يخص الاختصاص القضائي فإن الدعاوى ترفع أمام محاكم الدولة المتعاقدة التي وقع الضرر في إقليمها أو بحرها

[1]اتفاقية بروكسل الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بتحديد مسؤولية أصحاب سفن البحر، الموقعة في 10 أكتوبر 1957.

[2]الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط لعام 1969، والمعدلة بـ بروتوكول 1992 الذي انضمت إليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 98-219.

[3]اتفاقية لندن لعام 1973(MARPOL) ، والمعدلة ببروتوكول عام 1978، الدستور البيئي للملاحة البحرية.

[4]المرسوم الرئاسي رقم 96-53 سالف الذكر.

الإقليمي، مع الإشارة إلى أن هذه الأحكام تنطبق على السفن التجارية وتستثنى منها السفن الحربية والخدمات الحكومية غير التجارية ما لم تخل بشروط السيادة[1].

2- الحدود المالية لتدخل الصندوق.

تلعب المسؤولية الدولية دورا فعالا ومؤثرا في حماية البيئة البحرية باعتبارها الوسيلة الرادعة لما تفرضه من جزاءات على المتسبب في تلوث هذه البيئة سواء على المستوى الوطني أو الدولي، كما أنها الركيزة الأساسية لأي نظام قانوني خاصة في ظل التطورات العلمية الراهنة وتشابك مصالح الدول الذي أدى إلى ظهور مشاكل من نوع جديد لم تكن معروفة في ظل القواعد التقليدية للقانون الدولي، وبما أن التلوث لا يعرف حدودا فقد يمتد من إقليم دولة إلى المجال البحري الدولي أو إلى مناطق تابعة لولاية دول أخرى، مما يفرض على الدول التدخل قانونيا وتقنيا للتوفيق بين قوانينها وتقليل الآثار المحتملة للتلوث البحري، وفي هذا السياق صادقت الجزائر على عدة اتفاقيات دولية هامة منها اتفاقية بروكسل لعام 1957 الخاصة بتحديد مسؤولية ملاك السفن والتي وضعت قواعد للتعويض عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص والأشياء، حيث حددت مبلغ 1000 فرنك عن كل طن من وزن السفينة كحد أقصى للأضرار التي تلحق بالممتلكات، ومبلغ 3100 فرنك عن كل طن في حالة فقد الأرواح أو الإصابة البدنية، كما برزت اتفاقية 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي كأول وثيقة دولية اعتمدت مبدأ المسؤولية الموضوعية[2].

[1] خالد عباس، المرجع السابق، ص 76.

[2] محمد فاروق عبد الحميد كامل، المرجع السابق، ص 33.

وقد نصت نفس الاتفاقية على المسؤولية التضامنية لأصحاب السفن في حال وقوع تسرب من أكثر من سفينة ونتج عنه ضرر لا يمكن تقسيمه بصورة معقولة، واشترطت لضمان حصول المتضرر على التعويض تقديم كفالة مالية أو وجود تأمين فعلي يغطي المسؤولية وتسلم عنه شهادة تثبت ذلك كما حددت مدة تقادم الدعوى بـ 3 سنوات من تاريخ وقوع الضرر[1]، وفي إطار تعزيز هذه الحماية أنشئ الصندوق الدولي للتعويض بموجب اتفاقية 1971 ليكون مكملا لنظام المسؤولية المدنية وتغطية الحالات التي لا يشملها التعويض أو عندما تعجز الضمانات التقليدية عن جبر الضرر كاملا، حيث يتم تمويل هذا الصندوق من خلال اشتراكات تفرض على الأشخاص الذين يستلمون كميات ضخمة من النفط الخام أو الزيوت الثقيلة المنقولة بحرا وقد عرفت مبالغ التعويض الممنوحة من خلال الصندوق ارتفاعا ملحوظا بمرور السنوات وبموجب البروتوكولات المعدلة لتصل إلى مبالغ ضخمة تضمن حقوق المتضررين، وتؤكد اتفاقية لندن لعام 1973 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على التزام الدول بالوفاء بتعهداتها الدولية لحماية البيئة البحرية وضمان سبل اللجوء للقضاء للحصول على تعويض سريع وكاف، مع التفرقة في المعاملة بين السفن التجارية والسفن الحربية أو التابعة للدول والمخصصة لخدمات غير تجارية التي تتمتع بنظام خاص، ليبقى الهدف الأسمى من كل هذه النصوص هو إرساء منظومة قانونية متكاملة تتظافر فيها الجهود الدولية والوطنية للتخفيف من حدة الأضرار البيئية وآثارها السلبية على الأفراد والمجتمعات[2].

[1] بن يزة أمال ، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط، المرجع السابق، ص 160.

[2] حمزة إسحاق زيتون، المرجع السابق، ص 44.

3- حالات إعفاء الصندوق من التعويض.

لقد تبنت اتفاقية 1992 نفس حالات الإعفاء من مسؤولية المالك التي كانت موجودة في اتفاقية 1969[1]، وعلى ذلك فلا يكون المالك مسئولا عندما يثبت أن الأضرار قد نتجت عن عمل حربي أو ظاهرة طبيعية استثنائية لا يمكن تفاديها أو تجنبها، وفي حالة وجود إهمال أو أي تدخل ضار من جانب الحكومات والسلطات الأخرى المسؤولية عن صيانة الخطوط الملاحية ومساعدة السفن.

نصت المادة 04 من فقرة 2 و3 معاهدة 1971 على إعفاء الصندوق من التزامه بالتدخل لتعويض المتضررين من التلوث في حالات محددة[2]، أولها أعمال الحرب، حيث نصت المادة 4 الفقرة 2 على أنه: "إذا ما أثبت أن ضرر التلوث ناتج عن عمل حرب، أعمال عدائية، حرب أهلية، تمرد أو عصيان"، كما نص الجزء الثاني من ذات المادة على إعفاء الصندوق كليا: "إذا أثبت أن ضرر التلوث قد وقع بسبب تسرب أو إلقاء الزيت من سفينة حربية أو سفينة مملوكة لدولة أو مستغلة بواسطتها ومخصصة فقط لحظة الحادث لخدمة غير تجارية للدولة".

وبالتالي فإن كل من معاهدة الصندوق والبروتوكول المعدل لها سنة 1992 جعلت أعمال الحرب من الحالات التي تعفي فيها مالك السفينة والصندوق الدولي من الالتزام بالتعويض عن الأضرار الناجمة عنها، أما الحالة الثانية فهي عدم معرفة السفينة المحدثة للتلوث، ففي حالة حدوث تلوث من سفينة أو أكثر ولم يتمكن المتضرر من إثبات أن التلوث يرجع إلى سفينة معينة فلا يتدخل

[1] الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط لعام 1992.

[2] المادة الرابعة من الاتفاقية الدولية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط لعام 1971 المعدلة ببروتوكول 1992.

الصندوق بالتعويض وبالتالي يعفى كليا[1]، فنص المادة 4 يواجه أساسا الحالة التي يكون فيها مصدر التلوث مجهولا أي عند عدم التحقق من السفينة التي تسرب منها الزيت الناتج عن التلوث.

وهذه الحالة كثيرا ما تقع عندما يكون التلوث قليلا وذو نطاق ضيق عكس التسربات الكبيرة للزيت التي يترتب عنها تلوثا فادحا يسهل اكتشاف مصدره، أما عن عبء الإثبات في هذه الحالة فإنها تقع على عاتق المتضرر من التلوث وليس الصندوق، بحيث يلتزم بإثبات أن ضرر التلوث ناتج عن حادث تسببت فيه سفينة معينة مع إقامة العلاقة السببية بين هذه السفينة والضرر الذي أصابه، أما إذا كان الضرر ناتج عن الحادث للحصول على تعويض من الصندوق دون إثبات أي من السفينتين تسببت في الحادث.

ومثال ذلك الحادث الذي وقع في ألمانيا في جوان 1996، حيث تسرب الزيت إلى السواحل الألمانية في الفترة الممتدة ما بين 20 جوان إلى 10 جويلية 1996 فتسرب حوالي 1574 طن من الزيت على السواحل الألمانية وعدد من الجزر الألمانية القريبة، اتهمت السلطات الألمانية الناقة الروسية Kuebass بتفريغ نفط خام ليبي في ميناء Wilhelmshaven، إلا أن مالك السفينة دفع بعدم صحة ادعاءاته، وبقيت ألمانيا لم تستطع إثبات هوية السفينة محددة التلوث والمتسببة في أضرار كبيرة، فطلبت ألمانيا من الصندوق الدولي للتعويض عن التدابير الوقائية وإجراءات إصلاح البيئة التي

[1] يحيى وناس، المرجع السابق، ص 230.

قامت بها، إلا أن الصندوق رفض طلب السلطات الألمانية بالتعويض كون أنها لم تستطع إثبات ذاتية أو هوية السفينة المحدثة للضرر.[1]

إن الهدف الرئيسي من وراء إنشاء الصندوق الدولي للتعويض هو حماية المتضررين من خلال ضمان تعويضهم في جميع الحالات، ولكن هذا ليس في كل الأحوال حيث أن هناك حالات يعفى فيها جزئيا من هذه المسؤولية، ومنها خطأ المتضرر، إذ يعفى الصندوق من مسؤوليته عندما ينجح في إثبات خطأ المتضرر الكلي أو الجزئي، بشرط أن يكون خطأ عمديا، وعلى العكس فلا يعد الحادث المفاجئ سبب من أسباب إعفاء الصندوق من التدخل، فيما عدا تكاليف الإجراءات الوقائية التي يلتزم الصندوق بتعويضها.

ويكون ذلك بموجب المادة 06 من الفقرة 03 من بروتوكول 1992 والتي نصت على ما يلي: "إذا ما أثبت الصندوق أن أضرار التلوث ناجمة كليا أو جزئيا عن فعل أو إحجام مرتكب بنية إحداث ضرر من قبل الشخص المعاني من الضرر، أو بسبب إهمال ذلك الشخص فإن الصندوق يمكن أن يعفى كليا أو جزئيا من مسؤوليته في دفع التعويض إلى ذلك الشخص، على أن لا يجوز أن يكون هناك إعفاء للصندوق فيما يتعلق بالتدابير الوقائية"، كما يعفى الصندوق من التزامه بالتخفيف عن مالك السفينة في حالة الخطأ العمدي [2]لهذا الأخير أو عدم احترام قواعد السلامة البحرية أو المنع من التلوث، وذلك بموجب المادة 06 الفقرة 2 الجزء (ب) من بروتوكول 1992 على أنه: "... وفي أي

[1] The Global unitiative against transnational organized crime, the economics of piracy in southeas asia, The Global unitiative against transnational organized crime, may 2016.

[2] يحيى وناس ، المرجع السابق، ص 200.

حال فإن الصندوق يعفى ضمن الحدود التي كان يمكن أن يعفى فيها مالك السفينة بمقتضى الفقرة 03 لاتفاقية المسؤولية لعام 1992".

أما بالنسبة للتدابير الوقائية[1]، فحتى وإن كان خطأ مالك السفينة هو ما تسبب في ضرر التلوث، إلا أن الصندوق لا يعفى من تدخله في التعويض عنها، حيث نصت المادة 06 الفقرة 02 الجزء (ج) من بروتوكول 1992 على أنه: "لا يجوز أن يكون هناك إعفاء للصندوق فيما يتعلق بالتدابير الوقائية"[2].

ثانيا: نظام التعويض بواسطة التأمين.

يعتبر نظام التعويض في التشريع الجزائري الركيزة التي يقوم عليها عقد التأمين، حيث يهدف بصفة أساسية إلى جبر الضرر الذي يلحق بالمؤمن له دون أن يؤدي ذلك إلى إثرائه على حساب المؤمن. ويتجلى هذا النظام في صورتين؛ الأولى عامة يحكمها قانون التأمين[3]، حيث يلتزم المؤمن بأداء التعويض عند تحقق الخطر مقابل الأقساط التي يؤديها المؤمن له، مع اشتراط وجود مصلحة اقتصادية مشروعة كأساس للاستحقاق وفقا للقانون المدني.

[1] بوضياف عمار ، شرح قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة قانون 03-10، المرجع السابق، ص 260.

[2] المادة السادسة ،الفقرتان 2 و3 من البروتوكول المؤرخ في 27 نوفمبر 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط لعام 1971.

[3] الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995، المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006، ج ر ع 15.

أما في القانون البحري ، فيأخذ التعويض طابعاً إلزامياً وأكثر تخصصاً، لا سيما في أضرار التلوث بالمحروقات؛ إذ تفرض مواده تأميناً أو ضماناً مالياً لتغطية المسؤولية، مع تخصيص مبالغ هذا الضمان حصرياً لدفع التعويضات المستحقة للمتضررين ومنع التصرف فيها لغير هذا الغرض.

1-التعويض وفقا لقانون التأمين الجزائري.

عُرف عقد التأمين في القانون الجزائري وفقاً للمادة 619 من القانون المدني بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن بأن يؤدي إلى المؤمن له أو الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالح مبلغاً من المال، أو إيراداً، أو أي أداء مالي آخر، في حالة تحقق الخطر المبين في العقد. ويكون ذلك مقابل أقساط أو أية دفوع مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن [1]، وبالرجوع إلى القواعد العامة في مجال التأمين، نص المشرع الجزائري في المادة 621 من القانون المدني على مشروعية المصلحة التي تكون سبباً في التأمين، حيث تكون محلاً للتأمين كل مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على الشخص من عدم وقوع خطر معين[2].

أما فيما يخص الشروط الخاصة لعقد التأمين، فهي تكون وفق القوانين الخاصة المعمول بها وهو ما أكدته المادة 620 من القانون المدني الجزائري التي تنص على أن القوانين الخاصة بعقد

[1] علي بارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2011 ص 246.

[2] محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني الجزائري، عقد التأمين، دار الهدى، الجزائر، ط4، 2012 ص 85.

التأمين تنظم بالإضافة إلى الأحكام التي يتضمنها هذا القانون. وقد تعرض قانون التأمين الجزائري في بابه الثاني إلى التأمين البحري، حيث نصت المادة 92 في فقرتها الأولى على أن أحكام هذا الباب تُطبق على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري.

وفيما يتعلق بإبرام عقد التأمين، فقد نصت المادة 97 من القانون البحري على أن عقد التأمين البحري يثبت بوثيقة التأمين، ويمكن إثبات التزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأية وثيقة كتابية أخرى، لاسيما وثيقة الإشعار بالتغطية. ويوجد نوعان من وثائق التأمين المعتمدة: الوثيقة الجزائرية للتأمين البحري على البضائع، والوثيقة الجزائرية للتأمين البحري على السفن، واللتان تم تحريرهما وفقاً للأمر رقم 95-07 الخاص بالتأمينات المعدل والمتمم بموجب قانون 06-04.

وينقسم التأمين إلى نوعين: التأمين على الأشياء، والتأمين على المسؤولية. ويهدف التأمين على مسؤولية مالك السفينة إلى التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية التي تلحقها السفينة بالغير أو التي تنتج عن جراء استغلالها وفقاً للمادة 145 من قانون التأمين[1]، وقد جعل المشرع الجزائري إبرام عقد التأمين أمراً وجوبياً وليس جوازياً، أي اكتتاب التأمين إجراء إجباري بقوة القانون لابد منه وتطبيقه على كل السفن المسجلة في الجزائر باختلاف أنواعها وأحجامها[2]، وهذا ما أكدته المادة 192 من قانون التأمين.

[1] محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 140.

[2] فضيل ناصر، عقد التأمين في التشريع الجزائري، دراسة فقهية وقضائية، دار هومة، الجزائر، 2015، ص 210.

2-التعويض وفقا للقانون البحري الجزائري.

ميز المشرع الجزائري في إطار القانون البحري بين نوعين رئيسيين من التأمينات؛ هما التأمين البحري للبضائع المنقولة بحراً والتأمين البحري للسفن ، وذلك وفقاً لما نص عليه في المادة 92 من قانون التأمين[1].

كما طبق المشرع قواعد تأمين المسؤولية البحرية على الأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالمحروقات وفقاً لما نص عليه القسم الخامس من الفصل الثاني، حيث أفرد لها إطاراً تشريعياً خاصاً تأثراً بالتشريع الدولي والاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر.

وفيما يخص إلزامية التأمين، فقد فرضت المادة 130 من القانون البحري الجزائري [2]على مالك السفينة التي تنقل أكثر من 2000 طن من الوقود كحملة، ضرورة إنشاء تأمين أو تقديم كفالة مالية كضمان مصرفي أو شهادة صادرة عن صندوق دولي للتعويض. ويحدد هذا الضمان بمبلغ يغطي حدود المسؤولية المنصوص عليها في المادة 121 من القانون البحري لتغطية المسؤولية عن أضرار التلوث ، ومن الملاحظ أن هذه التغطية لم تقتصر على عقد التأمين التقليدي بل امتدت لتشمل أي ضمان مالي يختاره المالك، مما يتيح له الاستفادة من مبدأ تحديد المسؤولية المعمول به دولياً.

كما أوجب القانون ضرورة وجود "شهادة تأمين" أو ضمان مالي ساري المفعول على متن السفن الناقلة للنفط، وتعتبر هذه الشهادة من الوثائق الجوهرية التي تتأكد منها السلطات المينائية قبل السماح

[1] المادة 92 من قانون التأمين السالف الذكر.

[2] المادة 130 من القانون البحري السالف الذكر.

للسفينة بالدخول إلى الميناء[1]. وقد ألزم المشرع الجزائري في المادة 132 من القانون البحري[2]، بأن تكون هذه الشهادة مطابقة للنموذج المقرر دولياً في بروتوكول 1992[3].

وبموجب المادة 135 من القانون البحري ، يحدد الوزير المكلف بالبحرية التجارية بقرار منه نموذج هذه الشهادة وشروط تسليمها وصلاحيتها وحفظها ومراقبتها.

أما من الناحية الغائية، فإن الهدف من اكتتاب عقد التأمين هو تغطية الأضرار التي قد تلحق بالمؤمن له، وفي ذات الوقت توفير حماية وضمان للمتضرر في الحصول على التعويض. ولضمان ذلك، نصت المادة 140 من القانون البحري[4] على أن كل مال ينشأ بموجب تأمين أو ضمان مالي لا يمكن التصرف فيه إلا لدفع التعويضات المستحقة. كما تؤكد القواعد العامة أن هذا التعويض يمنع إثراء المؤمن له على حساب المؤمن، ويظل وسيلة لجبر الضرر لا وسيلة للكسب.

[1] لطيف جبر كيماني، التأمين البحري– دراسة مقارنة–دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، الأردن 2011، ص 257.

[2] المادة 132 من القانون البحري السالف الذكر.

[3] اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط لعام 1969 وبروتوكول عام 1992 الصادر عن المنظمة البحرية الدولية (IMO).

[4] المادة 140 من القانون البحري السالف الذكر.

خاتمة.

تأسيساً على ما تقدم من تحليل ومناقشة هذه الأطروحة الموسومة بـ "آليات حماية البيئة البحرية في ظل التشريع الجزائري والمعاهدات الدولية"، نخلص إلى أن حماية الوسط البحري لم تعد مجرد خيار تشريعي ثانوي، بل أضحت ضرورة استراتيجية تفرضها مقتضيات الأمن القومي والسيادة الاقتصادية للدولة الجزائرية. لقد سعينا من خلال هذا الجهد البحثي إلى تقييم فاعلية المنظومة القانونية والمؤسساتية في مواجهة التهديدات البيئية العابرة للحدود، لنصل في نهاية المطاف إلى حقيقة مؤداها أن النصوص القانونية وحدها لا تكفي ما لم تقترن بآليات إجرائية وتقنية قادرة على مواكبة تطور الجريمة البيئية البحرية.

وعلى صعيد النتائج المستخلصة، فقد توصلنا من خلال تحليلنا لـ "الإطار المفاهيمي والآليات الوقائية "في الباب الأول، إلى أن المشرع الجزائري قد أرسى مقاربة استباقية متطورة، تجسدت في تكريس آليات الضبط الإداري البيئي، ونظام التراخيص المسبقة، ودراسات التأثير البيئي، وهو ما يعد تجسيداً صريحاً لمبدأ الحيطة والوقاية في القوانين الحديثة، لاسيما القانون 03-10 وقانون الساحل 02-02؛ ومع ذلك، فقد سجلنا وجود فجوة مقلقة بين رصانة النصوص النظرية وبين تواضع الآليات التقنية والوسائل المادية اللازمة لفرض الرقابة الميدانية الفعلية على المجال البحري الشاسع.

أما فيما يخص "الآليات القانونية الدولية والوطنية "التي تناولناها في الباب الثاني، فقد وجدنا أن الجزائر قد قطعت شوطاً كبيراً في ملاءمة منظومتها التشريعية مع أمهات الاتفاقيات الدولية (UNCLOS) و (MARPOL)، مما سمح بإرساء قواعد صلبة للمسؤولية والتعويض تتماشى مع مبدأ "الملوث يدفع"، لاسيما عبر الانضمام لنظام الصناديق الدولية لجبر أضرار التلوث النفطي. ورغم هذه

المكاسب، لاحظنا تشتتاً وتنافراً في بعض النصوص القانونية الموزعة بين قطاعات وزارية وهياكل إدارية مختلفة، مما قد يؤدي إلى تداخل الصلاحيات ويعيق فاعلية الردع القضائي والإداري في مواجهة المخالفين.

وبناءً على هذه المعطيات، نتقدم بجملة من التوصيات والمقترحات التي نراها ضرورية لتعزيز الحماية؛ حيث نوصي بوجوب تحيين المنظومة التشريعية عبر إصدار "مدونة بحرية موحدة "تجمع شتات النصوص المبعثرة بين قوانين البيئة والساحل والبحار لتجاوز التشتت الحالي. كما ندعو إلى ضرورة عصرنة أدوات الرقابة من خلال الانتقال نحو "الرقابة الذكية "وتوظيف أنظمة الرصد بالأقمار الصناعية والطائرات بدون طيار لمراقبة المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية الخالصة، بما يضمن التدخل الفوري في حالات التفريغ العمدي أو الحوادث المفاجئة.

وفي سياق متصل، نقترح تدعيم المجالس القضائية الساحلية بـ "أقسام متخصصة "في المنازعات البحرية والبيئية، مع تكثيف التكوين النوعي للقضاة في مجال تقدير الأضرار الإيكولوجية البحتة التي تفتقر لمعايير تقييم مالية واضحة. كما نؤكد على أهمية تفعيل "الدبلوماسية البيئية "لتعزيز التعاون الإقليمي في حوض المتوسط، وتنسيق خطط التدخل السريع لمواجهة الكوارث العابرة للحدود التي لا يمكن لدولة بمفردها احتواء آثارها المدمرة.

بالإضافة إلى خلق هيئة وطنية عليا للتسيير المدمج للمجال البحري، تتولى التنسيق بين مختلف الوزارات، لفك التداخل في الصلاحيات وضمان سرعة الاستجابة. وأيضا منح الجمعيات البيئية المعتمدة صفة "الطرف المدني" وتسهيل حقها في التقاضي البيئي، مع تكريس مبدأ الحق في المعلومة البيئية لرفع مستوى الوعي المجتمعي بحماية الثروة البحرية.

إن هذه المقترحات لا تمثل مجرد حلولٍ إجرائية، بل هي رؤية شاملة تهدف إلى ردم الفجوة بين النص القانوني والواقع التقني، سعياً وراء إيجاد نموذج جزائري رائد في الإدارة البيئية للبحار، يزاوج بمرونة بين مقتضيات السيادة الوطنية والالتزامات الدولية، ويضمن في نهاية المطاف فاعلية الردع الوقائي والعلاجي ضد كل أشكال التعدي على النظام البيئي البحري.

وختاماً، نرجو أن نكون قد وُفقنا في الإجابة عن إشكالية الأطروحة وتشخيص مكامن القوة والقصور في منظومتنا القانونية، مؤكدين أن هذا الجهد المتواضع يطمح لأن يكون رافداً علمياً يُثري المكتبة القانونية الجزائرية، ومرجعاً أكاديمياً يضع بين يدي الباحثين وصناع القرار رؤيةً قانونيةً متكاملةً تخدم إستراتيجيات الأمن البيئي المستدام.

إننا نأمل أن تساهم هذه الدراسة في وضع لبنة أساسية ضمن بناء منظومة وطنية صلبة، لا تكتفي بوضع النصوص، بل تضمن التفعيل الحقيقي لحماية الثروات البحرية من التهديدات المستجدة صوناً لهذا الإرث الإيكولوجي الذي لا نملكه وحدنا، بل نؤديه كأمانة تاريخية وحق أصيل للأجيال القادمة، لتبقى بحارنا منبعاً للحياة وملاذاً آمناً من كل زحفٍ ملوث.

قائمة المراجع و المصادر.

أولا: النصوص القانونية.

1- الاتفاقيات الدولية و البروتوكولات و الاعلانات.

أ- الاتفاقيات.

- الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط لعام 1992.
- اتفاقية التنوع البيولوجي ،اعتمدت سنة 1992،دخلت حيز التنفيذ عام 1993،بريو دي جانيرو.
- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الموقعة في مونتيغو باي (جامايكا) في 10 ديسمبر/ كانون الأول 1982، دخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر/ تشرين الثاني 1994.
- اتفاقية باريس" لعام 1974.
- اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط .MED IG.6/7/ (UNEP/OCA)
- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لعام 1973، كما عدلها بروتوكول عام 1978 المتعلق بها (اتفاقية ماربول 78/73)، الموقعة في لندن، دخلت حيز التنفيذ في 2 أكتوبر/ تشرين الأول 1983.
- اتفاقية بروكسل الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بتحديد مسؤولية أصحاب سفن البحر، الموقعة في 10 أكتوبر 1957.
- اتفاقية لندن لعام 1973(MARPOL) ، والمعدلة ببروتوكول عام 1978، الدستور البيئي للملاحة البحرية.
- الاتفاقية الدولية بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت، الموقعة في بروكسل بتاريخ 18 ديسمبر/ كانون الأول 1971، دخلت حيز التنفيذ في 16 أكتوبر/ تشرين الأول 1978.
- الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط لعام 1969، والمعدلة بـ بروتوكول 1992 الذي انضمت إليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 98-219.
- الاتفاقية الدولية لمنع تلوث مياه البحر بالنفط، الموقعة في لندن بتاريخ 12 مايو/ أيار 1954 دخلت حيز التنفيذ في 26 يوليو/ تموز 1958.

ب- البروتوكولات.

- بروتوكول المناطق المتميزة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي في المتوسط 1995.

– البروتوكول المؤرخ في 27 نوفمبر 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط لعام 1971.
– البروتوكول المتعلق بالتعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط ومواد ضارة أخرى في حالات الطوارئ لسنة 1976.

ج– الإعلانات.

– إعلان مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة البشرية (إعلان ستوكهولم)، المعتمد في ستوكهولم السويد، بتاريخ 16 يونيو/ حزيران 1972.

– الإعلان العالمي لحقوق الإنسان، المعتمد بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 217 ألف (د–3) المؤرخ في 10 ديسمبر 1948.

– الإعلان العالمي لحقوق الإنسان، المعتمد بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 217 ألف (د–3) المؤرخ في 10 ديسمبر 1948.

2– الأوامر.

– الأمر رقم 95–07 المؤرخ في 25 جانفي 1995، المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 06–04 المؤرخ في 20 فيفري 2006، ج ر ع 15.
– الأمر رقم 82–15 المؤرخ في 23 نوفمبر 1982، المتضمن انضمام الجزائر لاتفاقية التجارة الدولية في أنواع الحيوانات والنباتات البرية المهددة بالانقراض.

– الأمر رقم 76–80 ، المؤرخ في 23–10–1976 ،و المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم ج ر ع 29.

– الأمر رقم 75–58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم ج ر ع 78.
– الأمر رقم 66–156 المؤرخ في 8 جوان 1966، المتضمن قانون العقوبات المعدل و المتمم، ج ر ع 49.
– الأمر 74–55 المؤرخ في 13 ماي 1974 المتضمن المصادقة على اتفاقية الصندوق لسنة 1971 المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث البحري المبرمة ببروكسل في 18 ديسمبر 1978، ج ر ع 45.

- الأمر رقم 72-17 المؤرخ في 7 مارس 1972 المتضمن انضمام الجزائر للاتفاقية الدولية بشأن التدخل في أعالي البحار في حالات حدوث التلوث النفطي سنة 1969،ج ر ع 53.

3- القوانين.

- القانون رقم 23-22، المؤرخ في 24 ديسمبر 2023، المتضمن قانون المالية لسنة 2024 ،ج ر ع 86.
- القانون رقم 19-14، المؤرخ في 11 ديسمبر 2019، المتضمن قانون المالية لسنة 2020 ج ر ع 81.
- القانون رقم 11-10 المؤرخ في 20 رجب عام 1432 الموافق لـ 22 جوان سنة 2011، المتعلق بالبلدية، ج ر ع 37.
- القانون رقم 11-02، المؤرخ في 17 فيفري 2011، المتعلق بالمجالات المحمية في إطار التنمية المستدامة، ج ر ع 13.
- القانون رقم 05-12، المؤرخ في 2005/08/04، يتعلق بالمياه، ج. ر. عدد 60.
- القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 جويلية 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ج. ر ع 43.
- القانون رقم 02-11، المؤرخ في 24 ديسمبر 2002، المتضمن قانون المالية لسنة 2003،ج ر ع 86.
- القانون 02-02 ، المؤرخ في 05-02-2002 المتعلق بحماية الساحل و تنميته ج ر ع 10.
- القانون رقم 01-21، المؤرخ في 22 ديسمبر 2001، المتضمن قانون المالية لسنة 2002، ج ر ع 79.
- القانون رقم 01-19 المؤرخ في 12-12-2001 المتعلق بتسيير النفايات و مراقبتها و إزالتها ، ج ر ع 77 ، المعدل و المتمم بموجب القانون 25-02 المؤرخ في 20-02-2025 ، ج ر ع 12.
- القانون رقم 01-11 المؤرخ في 08 يوليو 2001 المتعلق بالصيد البحري المعدل و المتمم بالقانون رقم 15-08 المؤرخ في 12 أفريل 2015، المتضمن الصيد البحري و تربية المائيات ، ج ر ع 18 .
- القانون رقم 99-11، المؤرخ في 23 ديسمبر 1999، المتضمن قانون المالية لسنة 2000، ج ر ع 92.
- القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25-06-1998، ج ر د عدد 47، يعدل و يتمم الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري.

- القانون رقم 91-25 المؤرخ في 16 ديسمبر 1991 ، المتضمن قانون المالية لسنة 1991 ،ج ر ع 65.
- القانون رقم 90-31 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1411 الموافق لـ 4 ديسمبر سنة 1990 المتعلق بالجمعيات، الملغى بموجب المادة 74 من القانون رقم 12-06 المؤرخ في 12 جانفي 2012 ج ر ع 53.
- القانون رقم 83-03،المؤرخ في 05-02-1983،المتعلق بحماية البيئة ج ر ع 06.

4- المراسيم.

أ- المراسيم الرئاسية.

- المرسوم الرئاسي رقم 20-442 المؤرخ في 30 ديسمبر 2020 المتضمن التعديل الدستوري المصادق عليه في استفتاء أول نوفمبر 2020 ،ج ر ع 82.
- المرسوم الرئاسي رقم 04-141 المؤرخ في 28 أفريل 2004 المتضمن التصديق على تعديلات اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المعتمدة ببرشلونة في 10 يونيو 1995 ، ج ر عدد 28.
- المرسوم الرئاسي رقم 98-123، المؤرخ في 18-04-1998المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي بتاريخ 30 ماي 1996،ج ر ع 25.
- المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996 المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية حول قانون البحار، ج ر ع 6.
- المرسوم الرئاسي رقم 91-373 المؤرخ في 12 أكتوبر 1991 المتضمن المصادقة على اتفاقية التعاون في الميدان البحري بين بلدان اتحاد المغرب العربي الموقعة برأس لعنوف بليبيا في 09 و10 ماي 1991 ج رع 51.

ب- المراسيم التنفيذية.

- المرسوم التنفيذي رقم 22-167، المؤرخ في 19 أفريل 2022، يعدل المرسوم رقم 06-198 و المتعلق بالتنظيم المطبق على المؤسسات المصنفة لحماية البيئة، ج ر ع 29.
- المرسوم التنفيذي رقم 09-336، المؤرخ في 20 أكتوبر 2009، الذي يحدد كيفيات تطبيق الرسم على الأنشطة الملوثة والخطيرة على البيئة، ج ر ع 63.
- المرسوم التنفيذي رقم 08-327 المؤرخ في 21 أكتوبر 2008 المتضمن إلزام ربابنة السفن الى تحمل على متنها بضائع خطيرة سامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر ،ج ر ع 61.

- المرسوم التنفيذي رقم 04-273، المؤرخ في 05 سبتمبر 2004، يحدد كيفيات تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 099-302 الذي عنوانه "الصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية" ج ر ع 58.
- المرسوم التنفيذي رقم 02-01، المؤرخ في 06 جانفي 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج ر ع 01.
- المرسوم التنفيذي رقم 02-115، المؤرخ في 03-01-2002 ، المتضمن انشاء المرصد الوطني للبيئة و التنمية المستدانة ج ر ع 22.
- المرسوم التنفيذي رقم 01-408 المؤرخ في 13 ديسمبر 2001 تم تعديل المرسوم التنفيذي رقم 98-147 المؤرخ في 13 ماي 1998 المحدد لكيفيات تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 056-302 الذي عنوانه "الصندوق الوطني للبيئة ، تطبيقا الأحكام المادة 30 لقانون 01-12 المؤرخ في 19 جويلية 2001 المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2001، ج ر ع 78 .
- المرسوم التنفيذي رقم 99-202 ، مؤرخ في 22 أوت 1999، يتضمن إنشاء السلطة المينائية للغرب ج ر رقم 57.
- المرسوم التنفيذي رقم 94-279 المتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر و إحداث مخططات استعجالية لذلك ،ج ر ع 59.
- المرسوم التنفيذي رقم 93-160 ، المؤرخ في 21 محرم عام 1414 الموافق لـ 10جويلية 1993
- المرسوم رقم 88-228، المؤرخ في 05-11-1988، المتضمن شروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات التي من شأنها أن تلوث البحر وإجراءات ذلك وكيفياته، ج ر ع 46.
- المرسوم رقم 88-88 المؤرخ في 31 ماي 1988 المتضمن انضمام الجزائر الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن المنعقدة في سنة 1973 ، ج ر ع 22.
- المرسوم رقم 85-231 المؤرخ في 25 أوت 1985 الذي يحدد شروط تنظيم التدخلات والإسعافات وتنفيذها عند وقوع الكوارث، كما يحدد كيفيات ذلك، ج ر ع 36.
- المرسوم رقم 83-580، المؤرخ في 22-10-1983، المتضمن إلزام ربانية السفن التي تحمل بمتنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث في البحر ج ر ع 44.

- المرسوم رقم 82-441 المؤرخ في 11 ديسمبر 1982 المتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من مصادر برية المبرمة ببرشلونة في 16 فبراير 1976، ج ر ع 51.

- المرسوم رقم 81-03 المؤرخ في 17 يناير 1981 المتضمن المصادقة على البروتوكول المتعلق بالتعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط و مواد ضارة أخرى في حالات الطوارئ المبرمة ببرشلونة في 16 فبراير 1976 ج ر ع 3

- المرسوم رقم 81-02 المؤرخ في 17-01-1981 المتضمن المصادقة على البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن عمليات غمر النفايات من السفن والطائرات الموقع عليها يوم 16 فبراير 1976 ، ج ر ع 3.

- المرسوم رقم 80-14 المؤرخ في 26 يناير 1980 المتضمن انضمام الجزائر إلى اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة ببرشلونة في 16 فبراير 1976 . ج ر عدد 5.

- المرسوم رقم 74-156 المؤرخ في 12-07-1974 المتضمن إنشاء اللجنة الوطنية للبيئة ،ج ر ع 59.

- المرسوم رقم 63-344 المؤرخ في 11 سبتمبر 1963 المتضمن انضمام الجزائر للاتفاقية الدولية لمكافحة تلوث مياه البحر بالوقود ج ر عدد 66.

5- القرارات.

- القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 06 فيفري 2002، الذي يحدد تنظيم اللجنة الولائية لمخطط "تل بحر" وسيرها ج ر ع 34، لسنة 2002.

- المنشور الوزاري رقم 380 المؤرخ في 19 أكتوبر 2002 المتضمن تطبيق القانون رقم 02-02 المؤرخ في 5 فبراير 2002 المتعلق بحماية الساحل و تثمينه في إطار مخطط التهيئة الشاطئي.

- المنشور الوزاري المشترك المؤرخ في 15 أكتوبر 2002، الصادر عن وزارة البيئة والتهيئة العمرانية ووزارة المالية المتعلق بكيفيات تطبيق وتحصيل الرسوم البيئية في الجزائر.

- المنشور الوزاري المشترك المؤرخ في 15 ربيع الأول عام 1423 الموافق لـ 26ماي 2002 الصادر عن وزارة التهيئة العمرانية والبيئة ووزارة المالية، المتعلق بكيفيات تطبيق وتحصيل الرسوم البيئية.

- القرار رقم (1814) صادر عن مجلس الأمن الدولي في جلسته رقم (5893) والمعقودة بتاريخ 15 ماي 2008.

- قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 2625 بتاريخ 25 أكتوبر 1970.

- قرار مجلس الأمن الدولي (1816)، والبند 10 (أ) من قرار مجلس الأمن الدولي رقم 1846.

ثانيا: قائمة المراجع باللغة العربية.

1- الكتب.

أ- الكتب العامة.

1- أبو الخير محمد عطية، القواعد الآمرة في قانون البحار الجديد، دار النهضة العربية، القاهرة 2022.

2- إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام, دار الفكر العربي,القاهرة,1985.

3- أحمد لعرابة، القانون الدولي العام ، محاضرات ألقيت على طلبة المدرسة العليا للقضاء، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2011.

4- بعلي محمد الصغير، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر 2022.

5- بعوش منصور، الضبط الإداري البيئي في القانون الجزائري، دار الهدى، الجزائر، 2022.

6- بوضياف عمار، الوجيز في القانون الإداري البيئي، جسور للنشر والتوزيع، الجزائر،2022.

7- بوضياف عمار، شرح قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة قانون 03-10، جسور للنشر والتوزيع الجزائر، 2015.

8- حامد سلطان، القانون الدولي العام في وقت السلم، دار النهضة العربية، القاهرة، 1976.

9- خوجة توفيق، مكافحة الهجرة غير الشرعية، استكشاف جماعي، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية السعودية، 2010.

10- زهدور محمد، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري دار الحداثة للنشر، ط1، لبنان، 1990.

11- سويلم محمد، القانون الدولي للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة،2007.

12- صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة قانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة،1983.

13- عبد العزيز العشاوي ، محاضرات في المسؤولية الدولية، الطبعة الثانية، دار هومة، الجزائر 2009.

14- علي إبراهيم، القانون الدولي العام – الحقوق والالتزامات الدولية في زمن السلم، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997.

15- علي بارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية،2011.

16- علي فيلالي، الفعل المستحق للتعويض، موفم للنشر، الجزائر 2013..

17- فضيل ناصر، عقد التأمين في التشريع الجزائري، دراسة فقهية وقضائية، دار هومة، الجزائر 2015.

18- قنديل أحمد، القيمة القانونية لإعلانات المبادئ الدولية في مجال البيئة، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، 2023.

19- لطيف جبر كيماني، التأمين البحري- دراسة مقارنة–دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، الأردن 2011.

20- لعوار سليم، المسؤولية المدنية عن الضرر البيئي المحض، دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية ، 2023.

21- ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة والقانون، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، 2007.

22- محمد السعيد رشدي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البيئي، دراسة تطبيقية على حوادث ناقلات النفط ومنصات الحفر، دار النهضة العربية، القاهرة، 2014.

23- محمد السيد الفقي، المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، منشورات الحلبي الحقوقية، الإسكندرية 2002.

24- محمد المجدوب، القانون الدولي العام، الطبعة 6، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2007.

25- محمد باقر الحشيش، أصول قانون حماية البيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001.

26- محمد حاج حمود، القانون الدولي للبحار، المناطق البحرية، شركة عاتك للدراسات والطباعة بيروت، 2003.

27- محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني الجزائري، عقد التأمين، دار الهدى الجزائر ط4، 2012.

28- مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، دار الفكر الجامعي،مصر،2007.

29- معوض عبد الثواب ، جرائم التلوث من الناحية القانونية ، منشآة المعارف، الاسكندرية ،1968.

30- يحيى الشيمي، النظام القانوني للبحار والمحيطات والبحار المغلقة، دار الفكر العربي، القاهرة 1990.

ب- الكتب الخاصة.

1- الجيلاني عبد السلام ارحومة، حماية البيئة بالقانون، دراسة مقارنة للقانون الليبي الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان مصراتة، ليبيا، 2000.

2- إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 2012.

3- بن يزة أمال، المسؤولية الجنائية والمدنية عن الجرائم البيئية في التشريع الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية .2011

4- بن يزة أمال، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر، 2013.

5- بوشاشي سمية، الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، 2024.

6- جدي وناسة، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر مصر ، 2001.

7- حنان نايف ملاعب، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة البحرية من التلوث، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، الطبعة الأولى، .2011

8- سعد الله عمر، قانون حماية البيئة البحرية، دار هومة، الجزائر 2002.

9- سعيد جاب الخير، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث بالنفط، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، 2010.

10- سعيد سالم جودة، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالنفط، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، مصر، 2008.

11- صليحة علي صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط منشورات فان يونس بنغازي، ليبيا .1996

12- عادل مشعل، حماية البيئة البحرية في القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، .2004

13- عامر صلاح الدين، مقدمة لدراسة قانون حماية البيئة في الإطار الدولي، دار النهضة العربية القاهرة، 2021.

14- عباس هشام سعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث، دراسة قانونية، ديوان المطبوعات الجامعية الإسكندرية، مصر .2002

15- عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية، دار المكتب الجامعي الحديث، مصر 2006.

16- غريسي محمد، *الوجيز في قانون البيئة الجزائري، دراسة في تسيير الساحل والمناطق المحمية* ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، .2023

17- محمد البزاز ،حماية البيئة البحرية, دراسة في القانون الدولي, منشأة المعارف بالإسكندرية 2006.

18- مجد هامل، حماية البيئة البحرية في ظل القانون الدولي والاتفاقيات الدولية، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر 2011.

19- محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، ط1، مكتبة السنة، عمان، .2005

20- محمد السيد عرفة، قانون حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، .2010

21- مداني بشير، الحماية القانونية للبيئة البحرية في ظل الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري، دار خوارزم العلمية للنشر 2022.

2- الاطروحات و الرسائل.

أ- أطروحات الدكتوراه.

1- أحمد إسكندر، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر 1995-.1996

2- القنوني بن يوسف، الهجرة غير الشرعية، واقع وتشريع، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجيلالي اليابس، 2016-2017.

3- بن أحمد غياث، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية أطروحة دكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة سيدي بلعباس، 2017-2018.

4- بن صالح محمد الحاج عيسى، الاليات القانونية المقررة لحماية الساحل من التلوث في التشريع الجزائري، رسالة دكتوراه، جامعة الجزائر ،1 كلية الحقوق، سعيد حمدين، 2013-2014.

5- عطية خالد وليد، الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية في القانون الدولي و التشريع الجزائري أطروحة دكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2018-2019.

6- عيسى مامي، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية في القانون الدولي والتشريع الجزائري أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة وهران 1، 2016-2017.

7- معلم يوسف المسؤولية الدولية بدون ضرر - حالة الضرر البيتي ،أطروحة دكتوراه ،جامعة قسنطينة 2011-2012 .

ب- رسائل الماجستير.

1- الفتني منير، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة ماجستير، تخصص البيئة والعمران كلية الحقوق جامعة الجزائر 1 ،2014-2015.

2- بوعبد الله، سعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا لقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، 2011-2012.

3- حمزة إسحاق زيتون، البحرية الجزائرية وتأثيرها في العلاقات الجزائرية الفرنسية السياسية (1519 - 1800)، مذكرة ماجستير في التاريخ الحديث، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، قسم التاريخ المركز الجامعي غرداية،2011-2012.

4- حورية غداوية، الأدوات القانونية الدولية لحماية البيئة البحرية ،مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق،، جامعة البليدة، سنة 2002.

5- خالد عباس، أحكام عقد استئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011-2012.

6- زروالي سهام، الاليات القانونية لحماية البيئة البحرية في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجيستير جامعة سيدي بلعباس،2011-2012.

7- عبد اللاوي جواد، دراسة بعنوان "الحماية الجنائية للبيئة"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2004-2005.

8- يحيى وناس، الآليات القانونية لحماية البيئة في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2007-2008.

3- المقالات.

1- أليسوند كبلار وفلاديمير بارانوفسكي والدوناي، ترجمة عمر الأيوبي وحسن وأمين الأيوبي التعاون الأمني الإقليمي في منطقة الاتحاد السوفييتي السابق، في: التسلح ونزع السلاح والأمن الدولي، مركز الدراسات العربية، بيروت، الطبعة الأولى، نوفمبر 2007.

2- بلعالية سامية، ظاهرة الهجرة غير الشرعية وانعكاساتها على المجتمع الجزائري، مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية والقانونية، المجلد 02، العدد 10، 2018.

3- بلغازي نور الدين، الالتزامات الأصلية المقررة للناقل في عقد النقل البحري للمسافرين، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس، 2017.

4- بن أحمد عبد الحق، الحماية القانونية للساحل في الجزائر، بين القصور التشريعي وتحديات الواقع مجلة الدراسات القانونية، جامعة وهران 2، العدد 3، 2025.

5- بن تركي ليلى، التلوث السمعي في المحيطات: آلات الحفر و المنصات، مجلة الدراسات البيئية والمائية، المجلد 12، العدد 4، 2023.

6- بن خلف الله آمال، الحماية القانونية للساحل في ظل التنمية المستدامة، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية جامعة البليدة 2، العدد 12، 2023.

7- بن عودة أحمد، النظام القانوني لحماية الساحل والوسط البحري في الجزائر، *مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية*، جامعة الجلفة، المجلد 15، العدد 2، 2023.

8- بن عيسى حياة، الهجرة غير الشرعية، الرهانات والجهود لمكافحتها، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 01، 2014.

9- بوزيان حليمة، ظاهرة الهجرة غير الشرعية ومكافحتها في ظل التحولات الإقليمية والدولية، مجلة البيان للدراسات القانونية، العدد 02، ديسمبر .2023

10- بوبشير محند أمزيان، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث بالموطئ، مجلة المفكر جامعة بسكرة، العدد 05.

11- حفيظ صواليلي، السواحل الجزائرية أمام مخاطر التلوث من ناقلات البترول والغاز، جريدة الخبر اليومية بتاريخ 23 أوت .2008

12- حليمي ليلى، الجباية البيئية كآلية لحماية البيئة في الجزائر، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، العدد 12، .2014

13- زهدور محمد زكرياء و حوباد حياة، دور القضاء الجزئي في حماية البيئة البحرية من التلوث مجلة القانون العقاري و البيئة، المجلد 12،العدد 02، 2024.

14- طيب إبراهيم ويس، دور القضاء المدني في حماية البيئة البحرية، مجلة معالم للدراسات القانونية والسياسية، المجلد خمسة، العدد 1، .2021

15- عبد الحفيظ طاشور، نظام إعادة الحالة إلى ما كانت عليه في مجال حماية البيئة البحرية مجلة العلوم القانونية والإدارية، جامعة تلمسان، العدد 01، .2003

16- عطية خالد وليد، الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة ،دراسة مقارنة بين قواعد التجارة البحرية وقواعد لاهاي وقواعد هامبورغ، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، كلية القانون، جامعة البصرة، العراق، العدد 01، السنة الخامسة.

17- عمارة بوقلاوة، حماية البيئة البحرية في القانون الدولي والتشريع الجزائري، مجلة المفكر، جامعة بسكرة، العدد .07

18- فردوم أونوها، القرصنة والأمن البحري في خليج غينيا: نيجيريا نموذجا، ترجمة الحاج ولد إبراهيم مركز الجزيرة للدراسات، قطر، 13 ماي .2012

19- مجدوب نوال، الإطار القانوني للجريمة تلويث البيئة البحرية وأشكال المسؤولية الجنائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس.

20- محمد أحمد، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري". المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث، .2013

21- محمد بوسلطان ,التلوث البحري بالبترول, مجلة العلوم القانونية و الادارية, كلية الحقوق جامعة تلمسان,العدد01,سنة.2003

22- محمد فاروق عبد الحميد كامل، تهريب المخدرات تقنيات المكافحة والتعاون الدولي في تنفيذها الفكر الشرطي، العدد 12، .2003

23- مصطفى كراجي، حماية البيئة نظرات حول الإلتزامات و الحقوق في التشريع الجزائري ،مجلة إدارة العدد 2 ، سنة 1997.

24- محمدي محمد الأمين، قوسم الحاج غولي، التلوث البيئي البحري على ضوء القانون الدولي، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، جامعة ابن خلدون, تيارت ,الجزائر المجلد 07 العدد 02 ,جوان 2017.

25- يحيى وناس ، تبلور التنمية المستديمة من خلال التجربة الجزائرية ، مجلة العلوم القانونية و الإدارية، كلية الحقوق بجامعة تلمسان، عدد 1 سنة .2003

26- يلس شاوش بشير ،حماية البيئة عن طريق الجباية و الرسوم البيئية، مجلة العلوم القانونية و الإدارية ،رقم 1 ،كلية الحقوق بجامعة تلمسان، عدد 1سنة 2003.

4- المداخلات.

1- أحمد هاشم ، الإعلام والهجرة غير المشروعة، المؤتمر العلمي الرابع الموسوم بالقانون والإعلام كلية القانون، جامعة طنطا، مصر، 23-24 أفريل 2017.

2- فردوم أونوها، القرصنة والأمن البحري في خليج غينيا: نيجيريا نموذجا، ترجمة الحاج ولد إبراهيم مركز الجزيرة للدراسات، قطر، 13 ماي 2012.

3- مجد هامل، إبرام الصفقات العمومية على ضوء المرسوم الرئاسي 15-247 إضفاء للمرونة أم تعزيز للرقابة، مداخلة ألقيت بمناسبة الملتقى الدولي للصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام في ظل المرسوم الرئاسي 15-247 بتاريخ 18 و19 أكتوبر 2016، جامعة المسيلة، كلية الحقوق والعلوم السياسية.

ثالثا: قائمة المراجع باللغة الأجنبية.

1- Ouvrages.

1- ARNAUD Emmanuel, Christian de PERTHUIS et Arnaud BERGER, Le développement durable, Nathan, Paris 2006.

2- BEER-GABEL Josette, Conventions régionales relatives à la lutte contre la pollution des mers, Juris Classeur, Environnement fascicule n° 632, édition 2000.

3-BERTIN-MOUROT Édouard, LELIEUR Frédéric, TERROIR Emmanuel, terrorisme et piraterie, des menaces contemporaines à la sûreté des transports maritimes de marchandises, L'Harmattan, Paris, 2005.

4-BESSON Alexandre, Questions maritimes en Asie du sud-est, Déclin et résurgence de la piraterie, Institut de Relations Internationales et Stratégiques Paris, 2011.

5- BOUDING Nathalie, La piraterie maritime moderne, Mémoire Master II Professionnel Droit Maritime et des Transports, Université Paul Cézanne III Aix-Marseille, France, 2008–2009.

6- BRAUDEL Fernand ،La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II. Tome 2, Paris, 1976.

7- CECILE DE CET Bertin, Introduction au droit maritime, Edition ellipses marketing, paris, 2008.

8- DAKOURI Jean-Claude, Droit des transports maritimes, L'Harmattan, PARIS, 2011.

9- DELANO H. Kevin, The Gulf of Guinea and its Strategic Center Point: How Nigeria Will Bridge American and African Cooperation, Maxwell Air Force Base, Alabama, USA, April 2009.

10- KHODJET EL KHELIL Lilia, droit de l'environnement et développement durable, approche en droit Algérien et en droit comparé, éditions houma,alger,2018.

11- LE CORRE Laurent, Protection des monuments naturels et des sites ,Juris. Classeur, Environnement Tome II, fasc. 542, édition 2003.

12- MAHI TABAT Aoul ,Développement durable et stratégie de développement, OPU, Alger 1998.

13- MOHAMED CHERIF Fatima Zohra, L'activité portuaire et maritime l'Algérie, problèmes et perspectives, OPU ,Alger 2004 .

14- Nicolas DE SADELEER et Sylvie CAUDAL-SIZARET, Principe du pollueur payeur, Juris Classeur, Environnement Tom 1, fascicule n°126, édition 2003.

15- PEANO David, La sécurité et la sûreté Maritain, Diplôme d'études supérieures en droit maritime et des transports, Université de Droit d'Aix-Marseille.

16- PRIEUR Michel, droit de l'environnement ,7éme édition,dalloz,paris,2016.

2- Thèses.

1- BOUDING Nathalie, La piraterie maritime moderne, mémoire Master II Professionnel Droit Maritime et des Transports, Université Paul Cézanne III, Aix-Marseille, France, 2008/2009.

2- BOUKATMI, V. F , Aspects du contrat de transport de marchandises par mer en droit algérien et dans les conventions internationales, thèse de doctorat d'État en droit, Faculté de droit, Université d'Oran, 2002.

3- KACEMI Malika, Protection du littoral en Algérie entre politiques et pouvoirs locaux: le cas du pôle industriel d'Arzew (Oran), thèse de doctorat université oran2, faculté des sciences de la terre et de l'aménagement du territoire,2014.

4- MASSEY. Anathong shintaro, maritime sucrity cooperation the strait of malacca.calhoun:institutional archive of the naval post graduet school, these, 06/2008 .

3- Articles.

1- ANNOKOH, piracy Along malacca-singapore straits jump nearly fourfold, bloom berg 27 décembre 2019.

2- BELALA Abdeldjalil, La coopération euro-méditerranéenne dans le domaine de la conservation des ressources halieutiques, Revue IDARA-ENA. N° 1, 1997.

3- CHALK Peter, The maritime dimension of international security. Terrorism, Piracy and Challenges for the United States, Rand Corporation, Library of Congress Cataloging, USA, 2008.

4- CORDONNIER Isabelle.la; Piraterie en Asie du Sud-est ،Revue international et stratégique ،Dalloz Automne.200/3-n43.

5- EUNAVFOR Jacqueline Sherriff - Disruption of Pirate Logistic Dumps (DPLD) on the Shoreline: A Necessary Action? Briefing paper presented to

the Second United Arab Emirates Counter Piracy Conference, held in Dubai: the Institute for Near East and Gulf Military Analysis INEGMA,2012.

6- INSERGUET-BRISSET Véronique, Droit de l'environnement, Presses Universitaire de Rennes, 2005.

7- KHOLLE Fatou, Navire doubles coques: quelles sont les conséquences de cette convention internationale en terme de normes de sécurité, et l'impact sur les transports, 2006.

8- KAHLOULA Mohamed, La protection juridique du milieu marin en droit algérien et la nécessité d'une coopération intermaghrébine, Revue Juridique de l'Environnement, N° 1-1995.

9- LUCHINI Laurent, Le dispositif juridique international mis en place en Méditerranée pour lutter contre les pollutions marines, publie par l'association CAMPU MARE, La protection du milieu marin - Aspects juridiques-», L'Harmattan, Paris 1995.

10- LAFI Nora ,Salvatore, Bono, Corsari nel mediterraeo, Christianie musulmani fra, Guerra, Schiavithu commercio , Revue du monde musulman et de la méditerranée. Volume 68. N° 01, 1993.

11- NTUDA EBODE Joseph Vincent , Terrorisme et piraterie, de nouveaux enjeux sécuritaires en Afrique Centrale, Cameroun : Presses Universitaires d'Afrique, 2010.

12- PETER J Rimmer, les détroits de Malacca et de Singapour: états côtiers et états utilisateur , études internationales, vol 34, no 2, juin 2003.

13- SAIDI F., La sécurité environnementale dans les zones portuaires industrielles : cas du port pétrolier d'Arzew, Revue des Sciences de l'Aménagement, Université d'Oran 2 , 2024.

4- Rapports.

1- DJAMA Abbessaher (2011), the 'phenomenon of piracy off the coast somalia : challenges and solution of the international community. United nation the Nippon foundation felleu , new york, Décembre.

2- ICC International Maritime Bureau, Annual Report on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships (1 January–31 December 2013), London: January 2014.

3- International Crisis Group, Le Golfe de Guinée, la nouvelle zone à haut risque, Rapport N°195, 12 décembre 2012

4- Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, «Rapport sur l'état et l'avenir de l'environnement», édition officielle, Alger,2010

5- SHAFA BamideI Matthew, Maritime Security in the Gulf of Guinea Sub-region: Threats, Challenges and Solutions, U.S. Army War College, 2011.

6- The Global unitiative against transnational organized crime, the economics of piracy in southeast Asia, The Global unitiative against transnational organized crime, may 2016.

رابعا: المواقع الالكترونية.

www.isa.org

www.Bloomberg.com

www.rand.org

الفهرس.

الإهداء.....أ.

شكر و تقدير.....ب.

قائمة المختصرات.....ج.

المقدمة.....1.

الباب الأول: الإطار المفاهيمي للبيئة البحرية و الآليات الوقائية لها.....8.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للبيئة البحرية والتلوث البحري.....10.

المبحث الأول: مفهوم البيئة البحرية.....11.

المطلب الأول: تعريف البيئة البحرية وعناصرها و منافعها .....11.

الفرع الأول: تعريف البيئة البحرية.....12.

أولا: التعريف الفقهي.....12.

ثانيا: التعريف العلمي.....12.

ثالثا: التعريف القانوني. .....13.

الفرع الثاني: العناصر المكونة للبيئة البحرية. .....14.

أولا: المياه البحرية. .....14.

1- التركيب الكيميائي.....14.

2- الخصائص الفيزيائية.....14.

ثانيا: النباتات البحرية . .....14.

1- الطحالب والأعشاب البحرية.....14.

2- العوالق النباتية.....15.

ثالثا: الحيوانات البحرية. .....15.

1- الكائنات الدقيقة.....15.

2- الأسماك والثدييات البحرية.....15.

الفرع الثالث: منافع البيئة البحرية. .....15.
أولا: المنافع الاقتصادية للبيئة البحرية. .....16.
1-الأمن الغذائي.....16.
2- الطاقة والسيادة الاقتصادية.....16.
3- تحلية المياه.....16.
ثانيا : المنافع الخدماتية والوظيفية. .....16.
1- الملاحة الدولية.....17.
2- البعد الترفيهي والرياضي.....17.
المطلب الثاني: نطاق البيئة البحرية و الهيئات المكلفة بحمايتها. .....17.
الفرع الأول: نطاق البيئة البحرية. .....18.
أولا: المياه الداخلية. .....20.
ثانيا: المياه الإقليمية. .....21.
ثالثا: المنطقة المجاورة. .....21.
رابعا: المنطقة الاقتصادية الخالصة. .....22.
خامسا: الجرف القاري . .....23.
سادسا: أعالي البحار . .....24.
الفرع الثاني : الهيئات المكلفة بحماية البيئة البحرية. .....24.
أولا: الهيئات المركزية.....25.
ثانيا: الهيئات المحلية.....29.
ثالثا: دور الجمعيات في حماية البيئة البحرية.....31.
المبحث الثاني: مفهوم التلوث البحري.....32.
المطلب الأول: تعريف التلوث البحري و مصادره.....33.
الفرع الأول: تعريف التلوث البحري.....34.

أولا: تعريف التلوث البحري من الناحية الفقهية.....34.
ثانيا: تعريف التلوث البحري في الاتفاقيات الدولية. .....35.
ثالثا: تعريف التلوث البحري في القانون الجزائري. .....36.
الفرع الثاني: مصادر تلوث البيئة البحرية. .....36.
أولا: الملوثات البرية.....37.
1- الملوثات المنزلية.....37.
2- الملوثات الصناعية.....40.
ثانيا: التلوث بالنفط.....41.
1- التلوث العملياتي.....42.
2- التلوث الحادثي.....42.
أ- تفريغ مياه الموازنة.....43.
ب- الحوادث البحرية الكبرى.....43.
ج- العمليات التشغيلية.....43.
ثالثا: التلوث الناجم عن أنشطة استغلال بقاع البحار.....43.
1- التلوث الكيميائي من سوائل الحفر.....44.
2- الضجيج والاهتزازات تحت المائية. .....45.
رابعا: التهديدات النووية والإشعاعية. .....46.
خامسا: الاستنزاف البيولوجي.....46.
المطلب الثاني : الإشكالات المرتبطة بمفهوم التلوث البحري.....47.
الفرع الأول: صعوبة حصر أنواع التلوث و آثاره.....49.
أولا: صعوبة حصر أنواع التلوث.....49.
ثانيا: صعوبة حصر آثار التلوث البحري.....51.
الفرع الثاني: صعوبة تحديد مرتكب التلوث و الضرر البيئي.....52.

أولا : صعوبة تحديد مرتكب التلوث البيئي.....52.
ثانيا : صعوبة تحديد الضرر البيئي.....54.
الفصل الثاني: الوسائل الوقائية لحماية البيئة البحرية.....57.
المبحث الأول: الآليات الإدارية والرقابية الخاصة بحماية البيئة البحرية. .....58.
المطلب الأول: نظام الترخيص والتقييم البيئي المسبق. .....59.
الفرع الأول: نظام الترخيص الإداري البيئي. .....62.
الفرع الثاني: دراسة التأثير على البيئة.....63.
الفرع الثالث: التشريعات الجزائرية الخاصة بالحماية الوقائية للبيئة البحرية.....66.
المطلب الثاني: الرقابة والتفتيش على الأنشطة البحرية. .....73.
الفرع الأول: سلطات الضبط الإداري البيئي.....74.
الفرع الثاني: دور مفتشية البيئة وأجهزة الرقابة المختصة.....76.
المبحث الثاني: الآليات التقنية والتخطيطية لحماية البيئة البحرية.....79.
المطلب الأول: التخطيط المكاني والتهيئة الساحلية.....81.
الفرع الأول: آليات حماية الساحل وتسييره المدمج.....83.
الفرع الثاني: النظم التقنية للمراقبة والتتبع.....86.
المطلب الثاني: المناطق المحمية والتدابير البيولوجية. .....88.
الفرع الأول: النظام القانوني للمحميات البيولوجية.....89.
الفرع الثاني: حماية التنوع البيولوجي والموارد الصيدية.....91.
الباب الثاني: الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية. .....93.
الفصل الأول: الآليات القانونية الدولية لحماية البيئة البحرية . .....95.
المبحث الأول: دور المؤتمرات الدولية والاتفاقيات الدولية في حماية البيئة البحرية. .....96.
المطلب الأول: التدابير المتخذة عن طريق المؤتمرات الدولية. .....98.
الفرع الأول: مؤتمر ستوكهولم لعام 1972..... 98.

أولا: المبادئ التوجيهية لحماية الأوساط البحرية في ضوء إعلان ستوكهولم. .....98.
1- مبدأ الوقاية والمنع .....98.
2- عولمة المسؤولية وتكريس التضامن الدولي.....99.
ثانيا :الطبيعة القانونية لمخرجات المؤتمر.....99.
ثالثا: الأثر الإسقاطي للمؤتمر على المنظومة القانونية الجزائرية. .....100.
الفرع الثاني: مؤتمر ريو بالبرازيل عن البيئة والتنمية سنة 1992.....100.
أولا: إعلان ريو .....101.
ثانيا: أجندة القرن الواحد والعشرين 21. .....102.
ثالثا: أجندة القرن الواحد والعشرين 21 المحلية. .....103.
المطلب الثاني: التدابير المتخذة عن طريق الاتفاقيات الدولية. .....104.
الفرع الأول: الاتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية ذات البعد العالمي. .....105.
أولا: الاتفاقية الدولية لمنع التلوث النفطي في البحار لسنة 1954. .....106.
ثانيا: الإتفاقية الدولية بشأن التدخل في أعالي البحار في حالات حدوث التلوث النفطي سنة 1969.....107.
ثالثا: الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن سنة 1973. .....108.
رابعا: إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 . .....110.
الفرع الثاني: الإتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية ذات البعد الإقليمي. .....113.
أولا : إتفاقية ببرشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط 1976. .....114.
2- بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات. .....116.
3- -البروتوكول المتعلق بالتعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط ومواد ضارة أخرى في حالات الطوارئ. .....117.
4- بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من مصادر برية. .....119.
أ-وضع معايير دقيقة.....119.

ب-التقييم والرقابة.....120.

ج-التعاون العلمي والتقني.....120.

4-بروتوكول بشأن المناطق المتمتعة بحماية خاصة بالبحر الأبيض المتوسط.....120.

ثانيا: حماية الوسط البحري في الاتفاقية المغاربية. .....122.

المبحث الثاني: دور المؤسسات الدولية في حماية البيئة البحرية. .....123.

المطلب الأول: دور المنظمات العالمية المتخصصة. .....125.

الفرع الأول : برنامج الأمم المتحدة للبيئة PNUE . .....126.

الفرع الثاني: المنظمة البحرية الدولية OMI . .....127.

الفرع الثالث: منظمة التربية والثقافة والعلوم UNESCO . .....130.

1-التعليم البيئي.....130.

2-البحث العلمي.....130.

3-الدعم والتنسيق.....130.

4-التعاون الدولي.....131.

المطلب الثاني: دور المنظمات الإقليمية. .....131.

الفرع الأول: التدخل عن طريق التعاون الإقليمي في إطار دول البحر المتوسط. .....132.

الفرع الثاني: التدخل عن طريق التعاون الإقليمي في إطار اتحاد دول المغرب العربي.....133.

الفصل الثاني : الآليات القانونية الوطنية لحماية البيئة البحرية. .....138.

المبحث الأول: الجهود الوطنية لحماية البيئة البحرية. .....139.

المطلب الأول: التدابير القانونية لمكافحة التلوث البحري في التشريع الجزائري. .....140.

الفرع الأول: الحماية من التلوث في ظل قانون حماية البيئة رقم 03-10. ..... 141.

أولا: الأسس العامة لحماية الوسط البحري في القانون المتعلق بحماية البيئة. .....141.
ثانيا: عمليات إغراق النفايات المتسببة في التلوث البحري . .....143.
ثالثا: عمليات الوقاية من التلوث البحري. .....145.
رابعا : تحديد المسؤولية عن التلوث في ظل القانون رقم 03-10. .....146.
الفرع الثاني: الحماية من التلوث في ظل القانون البحري وقانون حماية الساحل. .....148.
أولا: الحماية من التلوث في ظل القانون البحري. .....149.
ثانيا: الحماية من التلوث في ظل قانون حماية الساحل. .....152.
1- التلوث بالساحل البحري في ظل القانون رقم 02-02. .....153.
2-التلوث بالموانئ في ظل القانون رقم 02-02 . ..... 156.
المطلب الثاني: التدابير العملية لمكافحة التلوث بالوسط البحري. .....159.
الفرع الأول: مخططات التدخل لمكافحة التلوث بالوسط البحري. .....159.
أولا: مخطط تل البحر . .....160.
1- مخطط تل البحر الوطني الاستعجالي لمكافحة تلوث البحر. .....162.
2- مخططات تل البحر الجهوية الاستعجالية لمكافحة تلوث البحر. .....163.
3- مخططات تل البحر الولائية الاستعجالية لمكافحة تلوث البحر. .....163.
ثانيا: مخطط تنظيم التدخلات والإسعافات. .....166.
الفرع الثاني: التحفيزات المالية و الجبائية لمكافحة تلوث الوسط البحري. .....167.
أولا: التحفيزات المالية و الجبائية لمكافحة تلوث الوسط البحري بشكل عام. .....168.
1- اعتماد مبدأ الملوث الدافع في مجال المحافظة على الوسط البحري. .....169.
2-الجباية الإيكولوجية كوسيلة عملية للوقاية والمكافحة تلوث الوسط البحري. .....171.
ثانيا: التحفيزات المالية و الجبائية لمكافحة تلوث الوسط البحري بشكل خاص. .....173.
1- التحفيزات المالية في إطار القانون رقم 03-10 . .....173.
2- التحفيزات المالية و الجبائية في ظل القانون رقم 02-02. .....174.

المبحث الثاني: الإجراءات الإدارية و القضائية لحماية البيئة البحرية. .....176.
المطلب الأول: الإجراءات الإدارية لحماية البيئة البحرية. .....177.
الفرع الأول: الإخطار ووقف النشاط. .....178.
أولا: الإخطار. .....178.
ثانيا: وقف النشاط. .....179.
الفرع الثاني: سحب التراخيص. .....181.
الفرع الثالث: العقوبة المالية. .....182.
أولا: الجباية البيئية. .....183.
ثانيا: مبدأ الملوث الدافع. .....185.
المطلب الثاني: الإجراءات القضائية لحماية البيئة البحرية. .....189.
الفرع الأول: دور القضاء في حماية البيئة البحرية. .....189.
أولا: دور القضاء الجزائي في حماية البيئة البحرية. .....190.
1-أركان جريمة التلوث البحري. .....191.
أ- الركن الشرعي لجريمة التلوث البحري. .....192.
ب-الركن المادي وصور السلوك الإجرامي. .....193.
ج- الركن المعنوي بين القصد والخطأ. .....193.
2- الجزاءات المترتبة عن جريمة التلوث البحري. .....193.
ب-العقوبات الأصلية. .....194.
1-عقوبة الإعدام. .....194.
2- عقوبة الحبس. .....194.
3- عقوبة الغرامة المالية. .....195.
ب- العقوبات التكميلية. .....195.
ثانيا: دور القضاء المدني في حماية البيئة البحرية. .....196.

2- أساس المسؤولية المدنية. .....197.

3- خصائص الضرر الناتج عن التلوث البحري. .....199.

3- النصوص القانونية المتعلقة بالأضرار الناجمة عن التلوث البحري. .....200.

الفرع الثاني: آليات التعويض عن أضرار التلوث البحري. .....201.

أولا: نظام التعويض بواسطة الصندوق الدولي للتعويض. .....202.

1- حالات تدخل الصندوق. .....204.

2- الحدود المالية لتدخل الصندوق. .....206.

3- حالات إعفاء الصندوق من التعويض. .....208.

ثانيا: نظام التعويض بواسطة التأمين. .....211.

1-التعويض وفقا لقانون التأمين الجزائري. .....212.

2-التعويض وفقا للقانون البحري الجزائري. .....214.

خاتمة. .....216.

قائمة المراجع و المصادر. .....219.

الفهرس.....237.