جامعة العربي التبسي – تبسة –
كلية الحقوق والعلوم السياسية
- قسم الحقوق -

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر

تخصص : قانون إداري

بعنوان:

الحماية القانونية للبيئة البحرية وأثارها على التنمية المحلية المستدامة

من إعداد الطالبين :
- بلال طاهر
- عبد الرحمان بوديار

تحت إشراف الدكتورة:
نوال بوديار

أعضاء لجنة المناقشة.

اللقب و الإسم	الرتبة العلمية	الصفة
بوديار نوال	أستاذ محاضر قسم *أ*	مشرفا
خير الدين الياس	أستاذ محاضر قسم *أ*	رئيس اللجنة
بريك عبد الرحمان	أستاذ محاضر قسم *أ*	ممتحنا

السنة الجامعية: 2021 / 2022

جامعة العربي التبسي – تبسة –
كلية الحقوق والعلوم السياسية
- قسم الحقوق -

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر

تخصص : قانون إداري

بعنوان:

الحماية القانونية للبيئة البحرية وأثارها على التنمية المحلية المستدامة

من إعداد الطالبين :
- بلال طاهر
- عبد الرحمان بوديار

تحت إشراف الدكتورة:
نوال بوديار

أعضاء لجنة المناقشة.

اللقب و الإسم	الرتبة العلمية	الصفة
بوديار نوال	أستاذ محاضر قسم *أ*	مشرفا
خير الدين الياس	أستاذ محاضر قسم *أ*	رئيس اللجنة
بريك عبد الرحمان	أستاذ محاضر قسم *أ*	ممتحنا

السنة الجامعية: 2021 / 2022

بسم الله الرحمن الرحيم

إهداء

نهدي هذا العمل للوالدين الكريمين

للأهل والأقارب

لجميع الأصدقاء والأصحاب

لزملاء الدراسة ولأساتذتنا الكرام

ولكل طالب علم وباحث

شكر وعرفان

أتقدم أولا وآخرا بالشكر لله عز وجل الذي أعانني على إتمام المذكرة

وأتوجه بالشكر للأستاذة المشرفة على إعطاءها الارشادات اللازمة حتى يرى

هذا العمل النور

كما أتقدم إلى كافة طلبة واساتذة جامعة العربي التبسي بأخلص عبارات

الشكر والامتنان

مقدمة

مقدمة

تعد البيئة البحرية أحد الاهتمامات الحديثة في القانون الدولي بصفة عامة والتشريع البيئي الجزائري بصفة خاصة، وهذا لما تتميز به من سمات خاصة ونظام بيئي متكامل يجعلها تلعب دورا مؤثرا في الحياة الإنسانية.

هذا الاهتمام أدى إلى زيادة الوعي بضرورة حماية البيئة البحرية من مختلف أشكال التلوث، وأضحت تمثل رقما لا يستهان به في اقتصاديات العالم، فهي تمثل بالنسبة لهم مخزونا هائلا للثروات المعدنية متمثلة في النفط وغير ذلك من المعادن والثروة السمكية التي ترتبط بغذاء الإنسان وعيشه، كما تعتمد عليها الدول للحصول على مصادر الطاقة المختلفة، وفي مجال النقل والاتصال الدولي تعد البيئة البحرية من أفضل الطرق وأيسرها.

إلا أن الاستغلال المفرط والواسع للبيئة البحرية خاصة مع النهضة العلمية والصناعية التي سمحت للإنسان باستعمال أساليب وتقنيات متطورة في مجال الاستكشاف والنقل واستغلال الثروات البحرية الباطنية، بالإضافة إلى جعله من المحيطات والبحار مصبا للنفايات السامة والضارة كان له الضرر والتدهور الخطير بالبيئة البحرية، وأصبحت تشكل خطرا كبيرا على التوازن البيئي وعلى حياة الإنسان. ولهذا فقد نبه المختصون بضرورة الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بإيجاد قواعد قانونية على المستوى الدولي والوطني تحمي البيئة.

وقد أظهرت تلك النداءات والجهود آثارها في عدد من الاتفاقيات العالمية التي تعنى بحماية البيئة البحرية وانعقاد الكثير من المؤتمرات كتلك التي أبرمت في لندن سنة 1954 والتي ناقشت مشكل التلوث النفطي في البحار، إضافة لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 التي وقعت عليها 119 دولة في جمايكا ومن بينها الجزائر التي صادقت عليها بتاريخ 16 أفريل 1993، وهي تمثل إنجازا هائلا في مجال القانون الدولي للبحار .

أما على المستوى الداخلي فالجزائر بتميزها بطول الشريط الساحلي والذي يحتوي على بيئة بحرية مختلفة العناصر والمكونات، مطل على البحر الأبيض المتوسط والذي يعتبر ممر رئيسي لوسائل نقل المحروقات والغاز ومصب لجميع الدول المطلة عليه، وباعتبار الجزائر من الدول المطلة عليه فهي تقع تحت خط الأخطار الكبرى في مجال تلوث البيئة البحرية.

أولا – أهمية الموضوع

موضوع الحماية البيئة البحرية في القانون الجزائري له أهمية بالغة وجب الخوض والبحث فيه وتتجلى هذه الأهمية في عدة اعتبارات.

- ✓ تزايد المخاطر المحدقة بالبيئة البحرية في الجزائر، الأمر الذي يستوجب وضع الإجراءات الردعية

المناسبة

- ✓ سن وتشريع القوانين التي تكفل حماية البيئة والبحر للأجيال الحاضرة والمستقبلية على حد سواء.
- ✓ تعتبر أهمية الموضوع في كونه من المواضيع التي تعنى بالعالم كله وليس الجزائر فقط لأن تلويث البيئة البحرية لا يشمل منطقة معينة أو دولة ساحلية محددة، بل تتأثر به جميع دول العالم وكل ما في البحار.
- ✓ التطور العلمي والتقدم الصناعي أثر بشكل سلبي على البيئة البحرية خاصة في مجال التنقيب والاستكشاف وحتى النقل البحري ومخاطر صرف النفايات ورميها في البحر، وهذا ما يجعل من موضوع حماية القانونية للبيئة البحرية وأثارها على التنمية المحلية المستدامة ذات أهمية كبيرة ليتسنى لنا معرفة القوانين الجزائرية المتعلقة بهذا المجال والاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر والآليات القانونية من إجراءات وتدابير وهيئات تضمن حماية البيئة البحرية من التلوث وعلاقتها بالتنمية المستدامة.

ثانيا – دوافع اختيار الموضوع

أ- **دوافع الشخصية**: وترتبط هده الدوافع بشخص الباحث على اعتبار أن

- ❖ الرغبة الشخصية والاقتناع بمدى صعوبة وأهمية موضوع الحماية القانونية للبيئة البحرية وأثارها على التنمية المحلية المستدامة والعمل على تسليط الضوء على عدة نقاط جوهرية في موضوع الدراسة.
- ❖ الاهتمام الخاص بالموضوع من خلال الاطلاع المستمر على الدراسات المتخصصة في مجال البيئة البحرية والتنمية المستدامة حيث تعتبر محل دراسة للعديد من الدول المرتبطة بالبيئة البحرية .

ب- دوافع الموضوعية: من دوافع اختيار موضوع مذكرتنا " الحماية القانونية للبيئة البحرية وأثارها على التنمية المحلية المستدامة"

- ❖ ما تعانيه البيئة البحرية من التلوث الكبير الذي أصبح ظاهرا للعيان والذي لم ينل حظه الوافر سواء في الميدان من طرف الهيئات والمهتمين بحماية البيئة أو في البحث العلمي من قبل المتخصصين في القانون. وهذا ما كان دافعا لدراسة هذا الموضوع والبحث فيه بدراسة متخصصة وإثارة المتعلقة، خاصة التشريع الداخلي الجزائري.
- ❖ محاولة تحديد العلاقة الموضوعية و القانونية بين التنمية المستدامة وعلاقتها بالبيئة البحرية .

ثالثا – الإشكالية:

ترتبط إشكالية هدا البحث بالبحث نفسه, كون الحماية القانونية للبيئة البحرية وأثارها على التنمية المحلية المستدامة , وما يترتب عن ذلك من تحدي واضح للحفاظ والحد استنزاف الثروات البيئة وتلوثها.

مما يستوجب طرح الإشكالية التالية:

❖ **ما مدى فعالية القوانين المقررة لحماية البيئة البحرية وعلاقتها بالتنمية المحلية المستدامة ؟**

ومن هذا المنبر, نطرح عدة تساؤلات قانونية تدور في عمق الإشكالية:

- كيف تجسد دور الهيئات و القضاء في حماية البيئة البحرية في الجزائر؟
- كيف يمكن القول أن التلوث البحري احد معوقات التنمية المستدامة في الجزائر؟
- هل عملت الاتفاقيات الدولية المصادق عليها من قبل الجزائر الخاصة بحماية البيئة البحرية دورها للحفاظ على البيئة البحرية وانعكاسها على التنمية المحلية المستدامة ؟

رابعا – أهداف الدراسة :

ومن أهداف دراستنا لموضوع الحماية القانونية للبيئة البحرية وأثارها على التنمية المحلية المستدامة

- ✓ تسليط الضوء على الإجراءات التي تهتم بحماية هذه الأخيرة وأثارها على التنمية المستدامة في إطار قانوني وردعي .
- ✓ معرفة النصوص والهيئات القضائية والإدارية التي تساهم في محاربة التلوث البحري في الجزائر.
- ✓ تحديد مصادر التلوث البحري والبيئة البحرية والعمل على اقتراح حلول ونتائج تعمل على الحفاظ هذه الثروة البيئة.

خامسا – الدراسات السابقة

بعد البحث وجدنا عدة دراسات سابقة متشابهة تناولت هذا الموضوع وساهمت في إثراءه نذكر منها:

1- الفتني منير، رسالة ماجستير في القانون العام، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، جامعة الجزائر1، سنة 2013. تناولت هذه الدراسة بحث موضوع " الحماية الجنائية للبيئة البحرية "ومرد ذلك إلى ما تتميز به من أهمية كبرى في حياة البشرية، باعتبارها مصدرا مهما للغذاء والموارد الأولية وخاصة الطاقة، بالإضافة إلى ما تحتويه من ممرات وطرق تستعمل للملاحة، إلى جانب كل هذا فهي تلعب دورا كبيرا في تحقيق التوازن المناخي في البيئة الإنسانية.

2- دراسة الدكتور أحمد محمود الجمل الذي عالج من خلال كتابه الذي جاء بعنوان حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقات الإقليمية والمعاهدات الدولية :عالج مشكلة

التلوث البحري على جميع الأصعدة الوطنية منها والدولية، حيث تحدث في بداية كتابه عن مفهوم البيئة عموما والتلوث البحري خصوصا ثم انتقل إلى التشريعات الوطنية المتحدثة عنه ومن ثم الدولية إلى أن تطرق في ختام كتابه إلى المسؤولية المترتبة عن تلويث البيئة البحرية، ليلم وبشكل كبير بجميع حيثيات هذا الموضوع وجزئياته.

3- احمد اسكندري، رسالة دكتوراه، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، معهد الحقوق والعلوم الإدارية بن عكنون، 1995، الجزائر. تطرقت هده الدراسة إلى مشكلة التلوث البحري تمثل خطرا كبيرا على العالم أجمع فأصبح ذلك مبررا كافيا لإجماع الدول على ضرورة اللازمة بحماية تلك البيئة وفرض إجراءات فعالة لمنع تلويثها.وهذا ما سار عليه المشرع الجزائري من خلال التشريعات والقوانين المتعلقة بمكافحة التلوث البحري .والاتفاقيات والبروتوكولات التي صادق عليها في هذا المجال وفرض عقوبات وجزاءات لكل من يضر بالبيئة البحرية.

سادسا – المنهج المتبع

بما أن موضوع الحماية القانونية للبيئة البحرية وأثارها على التنمية المحلية المستدامة دراسته تتطلب تحليل القوانين الداخلية للجزائر لذلك اعتمدنا المنهج التحليلي في العديد من النصوص والتشريعات الخاصة بالبيئة البحرية . وكذلك اعتمدنا على المنهج الوصفي بخصوص التشريعات التي تناولت الحماية القانونية للبيئة البحرية والاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر في هذا المجال ، فإن المنهج المتبع في هاته الدراسة هو المنهج الوصفي وكذلك المنهج التحليلي.

سابعا – خطة البحث:

تمت معالجة موضوع البحث من خلال تقسيم الدراسة إلى فصلين جاء فيهما:

- الفصل الأول بعنوان النظام القانوني للبيئة البحرية في القانون الجزائري، حيث قسمناه إلى مبحثين، تطرقنا في المبحث الأول إلى ماهية البيئة البحرية والتلوث البحري، ثم تطرقنا في المبحث الثاني إلى الهيئات ودور القضاء في حماية البيئة البحرية في الجزائر.

- الفصل الثاني خصصناه لذكر التنمية المستدامة و الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية في الجزائر. والذي بدوره مقسم إلى ثلاث مباحث، المبحث الأول جاء بعنوان: ماهية التنمية المستدامة، وتطرقنا في المبحث الثاني إلى: الاتفاقيات الدولية المصادق عليها والتشريعات الوطنية الخاصة بحماية البيئة البحرية. وأما المبحث الثالث خصص لذكر: الجزاءات والتدابير المطبقة لحماية البيئة البحرية

الفصل الأول

الإطار القانوني للبيئة البحرية في القانون الجزائري

الفصل الأول: الإطار القانوني للبيئة البحرية في القانون الجزائري

تعتبر البيئة البحرية جزءا رئيسيا في المجال الحيوي، وعنصرا أساسيا من عناصر التوازن والثبات في هذه الكرة الأرضية، فهي تلعب دورا هاما في كافة جوانب البيئة الإنسانية، ومن هنا حظيت هذه البيئة بالاهتمام والعناية المناسبة لها من جانب التشريع الجزائري من خلال تحديد البيئة البحرية والتي هي عنصر من البيئة ككل.

وأيضا تطرق المشرع الجزائري في القوانين الداخلية المتعلقة بحماية البيئة البحرية إلى التلوث البحري ومصادره وحدد الهيئات المكلفة بحمايتها على المستوى المركزي والمحلي وهذا ما سنكشف عنه من خلال:

المبحث الأول: ماهية البيئة البحرية والتلوث البحري.

المبحث الثاني: الهيئات ودور القضاء في حماية البيئة البحرية في الجزائر.

المبحث الأول: ماهية البيئة البحرية والتلوث البحري

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

المطلب الأول: مفهوم البيئة البحرية

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

الفرع الأول: تعريف البيئة البحرية

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

أولا: تعريف البيئة

التعريف البيئة سنتطرق إلى تعريفها لغة ثم اصطلاحا.

1- لغة : مصطلح البيئة في اللغة وكما جاء في معجم لسان العرب مشتق من الفعل الثلاثي " بوأ " باء إلى الشيء يبوء بوءا : رجع وجاء، في الوجيز اسم مشتق من الفعل الماضي باء وبوأ وهو ما يحيط بالفرد أو المجتمع ويؤثر فيها[1]. كما ورد في القرآن الكريم في قوله تعالى " والذين آمنوا وعملوا الصالحات لتبوئنهم من الجنة غرفا " ومنه يقال نبوأ فلان المكان، أي نزله وأقام فيه كما في قوله تعالى " والذين تبوءوا الدار والإيمان " أي نزلوا به وأقاموا فيه، واشتق الاسم من هذا الفعل بمعنى المقام أو المنزل، فالبيئة إذا هي المكان أو المنزل الذي يعيش فيه الكائن الحي[2].

2- **اصطلاحا:** لبيان التعريف الاصطلاحي للبيئة، يقتضي التطرق إلى التعريف الفقهي ثم تحديد موقف المشرع الجزائري من هذا التعريف.

أ: **التعريف الفقهي:** تعرف البيئة بأنها الوسط الطبيعي الذي يعيش فيه الإنسان والكائنات الحية الأخرى،

[1] - ابن منظور: لسان العرب، دار صادر بيروت، لبنان، ط1، 2000، مادة "حرف الباء "

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

ويمارس فيها نشاطاته المختلفة[1].

وعلى ضوء ذلك فإن البحث في تعاريف العلماء تجد أنهم إتفقوا على اصطلاحين للبيئة، كليهما يكمل الآخر، وبالتالي إما أنها البيئة الحيوية حيث تتعلق بالإنسان وعلاقته مع الكائنات الحية، أو أنها البيئة الطبيعية أو الفيزيائية، والتي تشمل مجموعة من الخصائص الطبيعية، كتربة الأرض والمياه والطقس والجو والمساكن، علاوة على ذلك نجد من يعرفها على أنها المحيط المادي الذي يعيش فيه الإنسان وما يحيطه من خصائص طبيعية، كما يشمل نشاطاته المختلفة والتي أقامها لتنظيم حياته، وعليه فالبيئة إما أن تكون البيئة الطبيعية والتي تمثل العناصر الطبيعية ومجموعة الكائنات الحية أو البيئة الوضعية وتشمل كل ما وضعه الإنسان في إطار تنظيم حياته وإشباع رغباته [2]

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

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

ثانيا: البيئة البحرية

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

أما فيما يتعلق بالبيئة البحرية: بالرجوع إلى اتفاقية الأمم المتحدة للبحار نجدها نظرت إليها على أنها نظام بيئي أو مجموعة من الأنظمة البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي، أي ما ينصرف إلى

---

[1] - رياض صالح أبو القط، حماية البيئة البحرية من منظور القانون الدولي العام ، دار الجامعة الجديدة، الازاريفة، 2009، ص 19.

[2] - عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص21

[3] - أحمد حمدي، أحمد برادي، الحماية القانونية للبيئة المائية في التشريع الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد 01، المركز الجامعي لتمنراست، 2020، ص 475-476.

[4] - المادة 2 من القانون 10.03 المؤرخ في 19 يوليو سنة 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية رقم 43 المؤرخة في 20/07/2003 .

دراسة العلاقة بين تلك الكائنات والعوامل والظروف المادية المحيطة بها[1].

وعلى ضوء ذلك يمكن إعطاء تعريف للبيئة البحرية على أنها: المنطقة البحرية التي تمتد في حالة مجاري المياه إلى حدود المياه العذبة بما في ذلك مناطق تداخل أمواج المد وممرات المياه المالحة[2].

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

الفرع الثاني: أهمية البيئة البحرية

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

أولا: الأهمية الاقتصادية

إن الأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية تظهر من خلال عدة جوانب، من ذلك فهي مصدر الغذاء لأنها تحتوي على مجموعات كبيرة من الأحياء البحرية التي لها منفعة غذائية عالية مثال ذلك: الأسماك والنباتات البحرية [4]، وهذا ما يبرز من خلال قوله تعالى : " وهو الذي سخر لكم البحر لتأكلوا منه لحما طريا وتستخرجوا منه حلية تلبسوها" [5].

بالإضافة إلى ذلك، فالبيئة البحرية غنية بالثروات المعدنية والبترول، والتي تعادل تلك الموجودة على اليابسة، مثال ذلك مناجم الفحم الموجودة في أعماق مياه بريطانيا واليابان، والقصدير الموجود في مياه شواطئ تايلاندا وماليزيا، وكمية الماس الموجودة في مياه جوانب إفريقيا، وكذلك الكبريت في قاع خليج المكسيك، حيث أن ارتفاع رقم الاستثمار للبترول، أدى إلى الثبوت أن 16% سنة 1965 من إجمالي بترول العالم من المحيطات، وفي العام 1975 والعام 1980 تضاعف الإنتاج البحري للبترول، وأيضا تكمن الأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية، في كونها أحد مصادر الطاقة، وذلك يرجع إلى مجموعة الوسائل التي تستخدم في توليد الطاقة، والتي توجد بالبيئة البحرية كحركة المد والجزر، وكذا حركة الأمواج، والاختلاف في

---

[1] - كريمة بورحلي، التلوث البيئي وتأثيره على البحارة، دراسة ميدانية بميناء الصيد (بوديس) جيجل، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص بيئة، جامعة منتوري، قسنطينة، 2010/2009، ص 36

[2] - عبر الموقع الالكتروني: http://www.al.yemen.org/vb/qrchive/index.php/f20.htm تاريخ الزيارة: 2022/04/01.

[3] - عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع نفسه، ص .24

[4] - الفتني منير، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2014، ص 16.

[5] - الآية رقم 24 من سورة النحل.

درجات الحرارة بين مياه السطح الدافئة ومياه الأعماق الباردة [1]

إضافة إلى ذلك تعتبر البيئة البحرية طريقا للمواصلات، حيث أن الإنسان منذ قدم الزمن اعتمد على البحر كطريق للمواصلات، وذلك ما دفعه إلى تشييد وبناء السفن والأساطيل البحرية، والتي بها تم اكتشاف المدن والقارات، وبالرغم من تطور وسائل المواصلات كالطائرات وسرعتها في التنقل واختصار الوقت، إلا أنه لا يزال التنقل عن طريق البحر أحسن ، وذلك بسبب قلة التكاليف وإمكانية نقل الحمولات الكبيرة والأوزان [2]. وهذا وما أكده القرآن الكريم بقوله تعالى عز وجل:﴿**وله الجواري المنشآت في البحر كالأعلام** ﴾. [3] الآية 64 من سورة الرحمان.

ثانيا: الأهمية الحيوية

إن الأهمية الحيوية للبيئة البحرية تكمن في دورها وفعاليتها في تحقيق التوازن المناخي، وذلك راجع للاتصال الحر والطبيعي بين البحار وسرعة التفاعل والتأثير بين أجزائها، حيث يؤثر ذلك عليها وعلى الجو في اطار نظام كوني متكامل محققة التوازن المناخي في البيئة الأساسية. فالبحر يعتبر نظام حراري يعمل على تنظيم درجة حرارة الأرض وذلك بامتصاص ثاني أكسيد الكربون الموجود في الجو وبخار الماء ، والأوزون التي تعمل على زيادة درجة حرارة الأرض أو بعملية عكسية. وذلك عندما تكون درجة حرارة اليابسة منخفضة، فتفقد البحار والمحيطات قدرا من حرارتها لتدفئة اليابسة، دون أي تأثير على حرارة البيئة البحرية بسبب حركة التيارات البحرية [4].

ثالثا: الأهمية الاستراتيجية

بالإضافة إلى الأهمية الاقتصادية والحيوية للبيئة البحرية، فهي لها أهمية استراتيجية تظهر من خلال مجموعة الممرات والطرقات التي تستعمل للملاحة الدولية مثل مضيق جبل طارق وقناة السويس التي تربط بين المغرب والمشرق، بفضل الأهمية الإستراتيجية ظهرت فكرة السيادة والسيطرة على البحار بالمفهوم الحالي[5].

وهذا ما دفع بالدول للاتجاه نحو البيئة البحرية، وذلك من أجل الحصول على أكبر قدر ممكن من الثروات التي تحتويها ، إذ أن هذه الاتجاهات دفعت بالمجتمع الدولي للانقسام إلى دول بحرية عظمى تمتلك الأساطيل البحرية الضخمة ، وكذا الوسائل المتطورة التي تسهل لها عملية الغوص في أعماق البحار

[1] - عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص ص 67-68.

[2] - الفتني منير، المرجع السابق، ص 18.

[3] - الآية رقم 64 من سورة الرحمان

[4] - محمد منصوري، الأليات القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث بين القانون الدولي العام والتشريع الداخلي، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 10، العدد 2، جامعة باتنة، سبتمبر 2019، ص 334.

[5] - الفتني منير، المرجع السابق، ص.18

والمحيطات، مما يجعلها تصل إلى الثروات الكامنة بأقل الجهود الممكنة وفي ظرف وجيز، دون مراعاة الدول النامية التي لا تستطيع بسط قدراتها على هذا القطاع الحيوي، وبالتالي فإن ما يؤكد الأهمية الاستراتيجية للبيئة البحرية ، هي جعل الدول العظمي خلال فترة الحرب الباردة ، البيئة البحرية ميدان للسباق في التسلح بمختلف أنواعه، حيث أصبحت البحار أكبر ترسانة عسكرية ترتبط مبدأي الهجوم والدفاع [1].

المطلب الثاني: مفهوم التلوث البحري

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

الفرع الأول: تعريف التلوث البحري

التلوث البحري لابد أولا من تعريف التلوث بصفة عامة، ومن ثم التطرق إلى تعريف البيان تعريف التلوث البحري ثانيا.

أولا: تعريف التلوث

هناك تعاريف عديدة للتلوث منها:

ذهب البعض لتعريفه على أنه : مجموعة من التغييرات التي تحدث في الوسط الطبيعي والتي تنشئ بسبب الإنسان، كما عرفه البعض الآخر على انه تغييرات في الوسط الطبيعي والتي تؤدي إلى الإضرار بمختلف الكائنات الحية [2].

على ضوء ذلك فإن التلوث هو كل ما يؤثر في العناصر البيئية الحية والعناصر الطبيعية غير الحية، من الهواء والتربة والبحيرات والبحار والأنهار وغيرها، وقد عرف أيضا بأنه : أي خلل في أنظمة الماء أو الهواء أو التربة أو الغذاء، وينتج عنه ضرر مباشر وغير مباشر بالإنسان أو الكائنات الحية، أو يلحق ضررا بالممتلكات الاقتصادية [3]

---

[1] - عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 26-27.

[2] - رياض صالح أبو القط، مرجع سابق، ص 21.

[3] - سهير إبراهيم حاجم الهيتي، الآليات القانونية الدولية لحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2014، ص 56.

وكذلك عرفته منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (OECD) [1] بأنه : إدخال الإنسان إلى البيئة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة مواد الطاقة من شأنها إحداث نتائج ضارة تعرض صحة الإنسان للخطر أو تضر بالمصادر الحيوية أو النظم والبيئة أو تحل بالاستمتاع بالوسط الطبيعي أو فرض الاستعمالات الأخرى لهذا الوسط.

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

هو مجموعة من العوامل التي تؤثر على العناصر البيئية الحية وتؤدي إلى الإضرار بها.

أما وبالنسبة للتعريف القانوني للتلوث، نجد أن المشرع الجزائري وبموجب المادة الرابعة الفقرة الثامنة من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة، عرف التلوث على أنه : "هو كل تغيير مباشر أو غير مباشر للبيئة، يتسبب فيه كل فعل يحدث أو قد يحدث وضعية مضرة بالصحة وسلامة الإنسان والنبات والحيوان والهواء والجو والماء والأرض والممتلكات الجماعية والفردية ".

ثانيا: تعريف التلوث البحري

بالرجوع إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 نجدها عرفت التلوث البحري على أنه

" إدخال الإنسان بالبيئة البحرية ... ذلك مصاب الأنهار، وبصورة غير مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تنجم عنها ويحتمل أن تنجم عنها آثار مؤذية، كتعريض موارد الحياة البحرية للأضرار، والصحة البشرية للأخطار أو إعاقة الأنشطة البحرية، بما فيها صيد الأسماك وغيرها من أوجه الاستخدام المشروع للبحار، أو الخط من نوعية قابلية مياه البحر بالاستعمال والإقلال من الترويح "..

وهذا ما ذهبت اليه المادة الأولى من الاتفاقية المنعقدة بجدة 1982 بأن حماية البيئة البحر الأحمر وخليج عدن من التلوث حيث ركزت على الإنسان وتأثيره على البيئة البحرية بصفة مباشرة أو غير مباشرة، وذلك عن طريق كل ما يدخله والذي يكون من شأنه إحداث ضرر بالعناصر الحية للبيئة البحرية. أما المشرع الجزائري فقد عرف التلوث البحري على أنه :" مع مراعاة الأحكام التشريعية المعمول بها والمتعلقة بحماية البيئة البحرية، يمنع داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري كل صب أو غمر أو ترميد المواد من شأنها:

[1] - منظمة OECD: منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية Organization for Economic cooperation and development، هي منظمة دولية تهدف إلى التنمية الاقتصادية والى انعاش التبادلات التجارية. تتكون المنظمة من مجموعة من البلدان المتقدمة التي تقبل باقتصاد السوق الحر، تأسست سنة 1948، مقرها بباريس وقد عالجت المنظمة خلال العقد الماضي مجموعة من القضايا البيئية.

- الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية.
- عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والتربية المائية والصيد البحري.
- التقليل من القيمة الترفيهية والجمالية للبحر والمناطق الساحلية والمساس بقدراتهم السياحية [1].

تحدد قائمة المواد المذكورة في هذه المادة عن طريق التنظيم، ويلاحظ على هذه المادة أن المشرع الجزائري لم يقدم تعريف مباشر للتلوث البحري، وإنما دل عليه بطريقة غير مباشرة، حيث ركز على كل ما يؤدي بالإضرار بالعناصر الحية البحرية ويعرقل النشاط البحري فيها، وهذا ما ذهبت اليها الاتفاقيات السالفة الذكر.

الفرع الثاني: مصادر التلوث البحري

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

أولا- التلوث من مصادر أرضية (برية)

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

كما أن التلوث البحري من مصادر أرضية يمثل حوالي 80 % من الملوثات البيئية البحرية [2] ويشكل العبء الأكبر والأخطر على الإطلاق عليها، لذلك نجد أن الكثير من الاتفاقيات تطرقت إلى هذا النوع من التلوث، مثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في المادة 207 منها، وبرتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر وأنشطة برية الذي عقد في أثينا وبدأ تنفيذه في 17 جوان 1983 .

ويعرف هذا النوع من التلوث بأنه " التلوث الناجم عن تصريف في الأنهار والمنشآت الساحلية، أو مخارج المجاري أو الناجم عن مصادر أخرى واقعة في ترابها، سواء كان هذا المصدر من اليابسة أو من منشآت صناعية" [3].

---

[1] - المادة رقم 52 من القانون 03-10 المؤرخ في 19 يوليو سنة 2003 المتعلق بحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة سالف الذكر.

[2] - محمد سامر أنور عاشور، تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، دون دار نشر، ص 41.

[3] - أحمد سكندري، محاضرات في تلويث البيئة البحرية، مفهوم ومصادر، الجزء الأول، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2013، ص 21

وعرفت مبادئ مونتريل التوجيهية في 27 ماي 1982 المصادر البرية للتلوث البحري بأنها:

1- المصادر البلدية والصناعية أو الزراعية الثابتة والمتحركة على السواء، والمقامة على الأرض يصب ما يفرغ منها في البيئة البحرية وعلى الأخص.

أ. من الساحل بما في ذلك المساقط التي تصب في البيئة البحرية أو عن طريق التنفق.

ب. عن طريق الأنهار أو القنوات أو غيرها من مجاري المياه تحت سطح الأرض.

2- مصادر تلوث البحار من الأنشطة المضطلع بها في مرافق على الساحل، متحركة كانت أو ثابتة من داخل الحدود الوطنية.

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

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

01. الملوثات ذات المنشأ المنزلي: وهي ناتجة من مخلفات أنشطة السكان في المنازل والمطاعم والفنادق وغيرها، وتنقسم هذه الملوثات بدورها إلى نوعين:

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

ب. التلوث الجرثومي (المجهري): ويعتبر هذا النوع الأكثر خطرا لأنه لا يمكن مشاهدته بالعين المجردة، ولكن يمكن التنبؤ به، ونجد هذه الملوثات مصدرها في المياه المبتذلة في المنازل، والتي تحمل معها براز الإنسان والحيوان الممتلئ بالجراثيم، والتي تصل إلى البيئة البحرية بواسطة شبكة المجاري بالمصب أو بطريقة غير مباشرة عن طريق الأنهار الساحلية [2].

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

أ. التلوث الكيميائي.

---

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

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

ب. التلوث الحراري.

ج. التلوث الإشعاعي.

ثانيا - التلوث من مصادر بحرية

إن الاهتمام الدولي بظاهرة تلوث البحار يرجع إلى بداية القرن العشرين، حيث انعقد مؤتمر في واشنطن سنة 1926 لوضع اتفاقية لمنع تصريف المواد البترولية ومشتقاتها في البحار، ولكن لم يكتب لهذه الاتفاقية النجاح بسبب عدم تصديق الدول عليها، وكان الشغل الشاغل للمجتمع الدولي بعد ذلك كيفية تنظيم الجوانب المتعلقة بحماية البحار من التلوث، سواء التلوث الناجم من السفن أو التلوث من أنشطة استكشاف واستغلال قاع البحار، حيث كانت أول اتفاقية ناجحة في هذا المجال الاتفاقية الدولية لمنع تلوث مياه البحر بالنفط ومشتقاته التي أبرمت بلندن في 12 ماي 1954 . والتي صادقت عليها واحد وثلاثون دولة [1].

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

1- التلوث من الأنشطة في البحار

هو التلوث الذي يجد مصدره في أنشطة استغلال واستكشاف قاع البحار، من أجل الموارد الطبيعية الكامنة فيه، والتي يشكل البترول والغاز الطبيعي القسم الأكبر من تلك الموارد. كما أن التقدم التكنولوجي أدى إلى التوسع في عمليات الاستكشاف واستغلال حقول النفط البحرية، وإلى بناء المنشآت البحرية الثابتة والمتحركة بشكل متزايد، نتج عنه الانتشار الواسع لتلوث البيئة البحرية سواء بصورة عمدية أو عرضية، وقد عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار هذا النوع من التلوث بأنه تصريف الفضلات أو الموارد الأخرى، الذي يصاحب التشغيل الاعتيادي للأرصفة وغيرها من التركيبات الاصطناعية ومعداتها في البحر أو ينتج عنه ذلك، أو إيداع مواد ليس لغرض التخلص منها [2]، ومن حوادث تسرب النفط التي أثرت على البيئة البحرية في مناطق الحفر والمناطق المجاورة لها نذكر على سبيل المثال: أنه في عام 1969 وأثناء عملية استخراج النفط من حقل بحري خارج المياه الإقليمية لولاية كاليفورنيا الأمريكية، حدث تصدع للبئر وأثناء إصلاحه انسكب النفط بكميات كبيرة بلغت في الإحدى عشر يوما الأولى حوالي 15 ألف طن، وغطت مساحة 90 كم من سواحل كاليفورنيا، وأثرت على صلاحية مياه البحر للاستجمام وقضت على الثروة

[1] - أحمد سكندري، المرجع نفسه، ص ص30- 31.

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

السمكية[1].

كما تعتبر حادثة خليج سانتابرونا سنة 1986 من حوادث تلوث النفط الناجمة عن عملية الكشف واستغلال المناطق البحرية المواجهة للسواحل، حيث وصلت بقعة النفط إلى غاية سواحل "برون فيل" بالولايات المتحدة الأمريكية، وقدرت كمية النفط المتسرب من الآبار حوالي 12 ألف طن مما أثرت على صلاحية مياه البحر للاستجمام، وقضت على الثروة السمكية تماما بالساحل [2].

ويعتبر حادث انفجار وغرق المنصة البحرية في خليج المكسيك في 22 أبريل 2010 التابعة لشركة بريتش بتروليوم البريطانية أكبر تسرب نفطي في تاريخ الولايات المتحدة الأمريكية، حيث قدر خفر السواحل الأمريكية كمية النفط المسرب ما بين 35 ألف إلى 60 ألف برميل يوميا يخرج من البئر الواقعة على عمق 1500 متر تحت سطح البحر [3].

ويمكن حصر أربعة أنواع رئيسية من الأخطار التي تحدث إثر وقوع حوادث من المنشآت المقامة في البحار[4].

1) الأخطار الناجمة عن انفجارات في أنابيب الحفر وخطوط الأنابيب.

2) الأخطار التي قد تنجم عن الخزانات العائمة الموجودة تحت الماء.

3) الأخطار الناجمة عن تسرب النفط من الآبار عن طريق الأنابيب الموصلة إلى الشاطئ أو أثناء عمليات الشحن.

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

ولا يقتصر تلوث البيئة البحرية من أنشطة استكشاف واستغلال قاع البحار على التلوث النفطي، بل يمتد إلى عمليات استخراج المعادن من قاع البحر، التي تستلزم الحصول على كميات كبيرة من الرمال والصخور من القاع، وبعد أن تتم معالجتها للحصول على المعادن، ويعاد إلقاؤها مرة أخرى إلى البحر فتلوث مياهه، ويحصل تغيير في تكوين القاع، والقضاء على خصائصه الطبيعية والكيميائية والبيولوجية مما يؤدي إلى القضاء على مظاهر الحياة البحرية، الذي ينجم عنه هجرة الأسماك، والإخلال بالتوازن البيئي في مناطق الحفر والتنقيب [5].

---

[1] - ينظر: كريمة بورحلي، المرجع السابق، ص ص68-69.

[2] - UNEP, Etat de l'environnement, 1987, p.33.

[3] - أنظر الموقع الاكتروني: https://areq.net/m/2010.html تاريخ الزيارة: 2022/03/27.

[4] - أحمد سكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص69

[5] - المرجع نفسه، ص 69.

2- السفن كمصدر للتلوث البحري

لقد أصبح من الواضح اليوم أن التجارة الدولية عبر البحر تحتل مركز الصدارة في المعاملات التجارية الدولية الحديثة، فقد أدت الزيادة الهائلة في تنفق السلع والمنتجات إلى نشاط تجاري مكثف، جعل الدول تبحث لها عن أسواق جديدة لتصريف فائض إنتاجها فيها، ومن ثم نقلها عبر البحر من موطن إنتاجها إلى أماكن استخدامها [1]، مما أدى إلى الزيادة في عدد السفن التي تستعمل في نقل البضاعة بصفة عامة، والسفن التي تستعمل في نقل النفط بصفة خاصة (ناقلات النفط).

وبما أن أكثر من نصف تجارة العالم المحمولة بحرا تتكون من النفط ومشتقاته، وبوصفها أكثر مصادر تلويث البيئة البحرية سواء بصورة عمدية أو عرضية ، وعليه سيتم تناول السفن من دون ناقلات النفط كمصدر للتلوث وإلى ناقلات النفط كمصدر للتلوث.

أ. التلوث من السفن دون ناقلات النفط: ويمكن أن يأتي من الأسباب التالية:

* الزيوت المتأتية من قاع غرف الآلات.

* المياه الملوثة بالمحروقات والمتأتية من عنابر الوقود والتي كانت مليئة بالنفط.

* مخلفات المحروقات المتأتية من آلات الطبخ والتصفية والتدفئة والعوازل...إلخ.

* تسرب ناتج من عيوب في هياكل السفن.

* الرمي الناتج بسبب إنقاذ أو حماية الحياة البشرية[2].

ب. التلوث الناتج من السفن ناقلات النفط: ويمكن أن يتأتي من الأسباب التالية:

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

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

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

---

[1] - واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، دراسة مقارنة رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان، السنة الجامعية 2010، ص14-15.

[2] - أحمد سكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 83.

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

- حادثة ناقلة النفط بريستيج في 13 نوفمبر 2002 ، التي كانت تحمل حوالي 77 ألف طن من الوقود الثقيل، عندما انفجر واحد من خزانات الوقود الخاصة بها نتيجة عاصفة غليسيا شمال غرب إسبانيا، مما أدى إلى انقسام السفينة إلى نصفين وتسرب الوقود إلى المياه الأوربية حوالي عشرون مليون غالون وقدرت تكلفة الحادث بحوالي 3 مليار دولار خسائر [2]، بالإضافة إلى هلاك الآلاف من الطيور وموت كميات هائلة من الأسماك.

إن اختلاط النفط بمياه البحر يسبب آثار مدمرة للأحياء البحرية، وقلب موازين البيئة البحرية لأن هذا الاختلاط يخل بالتوازن الهيدروكربوني للخلايا الحية البحرية، بالإضافة إلى ما يسببه النفط من أضرار محققة إذا ما امتد إلى الشواطئ ومناطق العمران، كما أنه يخلق غشاء فوق سطح الماء يمنع التأكسد الطبيعي لمياه البحر [3]، لذلك سعي المجتمع الدولي إلى حماية البيئة البحرية باعتبارها كنز للموارد الطبيعية وملكا للإنسانية من خلال العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي تستهدف الحد من ظاهرة التلوث البحري بالزيت [4] لكن الملاحظ أنه من الرغم من كل هذه الاتفاقيات والمعاهدات إلا أنها عجزت أمام ضخامة وحجم الكوارث البحرية المؤدية إلى تسرب النفط، والدليل على ذلك أن هذه الحوادث ما تزال تحدث إلى غاية اليوم.

ثالثا - تلوث البيئة البحرية من الجو أو من خلاله

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

ويحدث التلوث الجوي بإدخال بصفة مباشرة أو غير مباشرة في الجو أو في الفضاءات المغلقة مواد

---

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

[2] - أنظر الموقع الاكتروني: http://ar.swewe.net/word_show.htm/?320607_1 تاريخ الزيارة: 2022/03/27

[3] - أحمد سكندري، محاضرات في تلويث البيئة البحرية، مفهوم ومصادر، مرجع سابق، ص 38.

[4] - جلال وفاء محمدين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، مرجع سابق، ص 04.

[5] - محمد حسين عبد القوي، الحماية الجنائية للبيئة الهوائية، دون دار نشر، 2002، ص .47

من طبيعتها تشكيل خطر على الصحة البشرية أو التأثير على التغيرات المناخية أو إفقار طبقة الأوزون، أو الإضرار بالمواد البيولوجية والأنظمة البيئية [1]، وعليه يمكن اعتبار أن الجو قد يكون من المصادر التي قد تشكل مساس بالبيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة، وذلك نتيجة انتقال الملوثات الموجودة في الهواء إلى البيئة البحرية ويكون ذلك بالأشكال التالية:

1- عن طريق الأمطار الحمضية:

تتكون الأمطار الحمضية من تفاعل الغازات المحتوية على الكبريت، وأهمها ثاني أكسيد الكبريت مع الأكسجين بوجود الأشعة فوق البنفسجية الصادرة عن الشمس، وينتج ثالث أكسيد الكبريت الذي يتحد بعد ذلك مع بخار الماء الموجود في الجو ليعطي حمض الكبريت ، الذي يبقى معلقا في الهواء وينزل مع مياه الأمطار مشكلا الأمطار الحمضية التي تصل إلى البيئة البحرية سواء بطريقة مباشرة أو عن طريق الأنهار التي تعتبر أكثر عناصر البيئة تأثرا بالأمطار الحمضية، مما يترتب عليه اختفاء العديد من الكائنات الحية، كما أن معظم الأنهار يكون مصبها الأخير البيئة البحرية [2].

وقد بينت الدراسات أن زيادة حموضة المياه عن الحد الطبيعي تجعل الأسماك والأحياء البحرية الأخرى تبدأ بالاختفاء التدريجي، أو تصاب بنقص في النمو وخفض إنتاج البيوض، والإصابة بالأمراض المختلفة، ولا تتوقف تأثيرات الحموضة عن هذا الحد بل قد تشمل التنوع الإحيائي ككل [3]. كما يؤدي زيادة الحموضة في المياه إلى ذوبان المعادن كالكادميوم والزنك والرصاص والزئبق التي يعد بعضها على درجة عالية من السمية [4].

2- الإسقاطات الإشعاعية الجوية:

إن التجارب النووية وخاصة التجارب التي تقوم بها الدول الصناعية الكبرى على أعماق مختلفة تحت سطح البحار والمحيطات ساهمت تاريخيا في زيادة تلوث المياه، بسبب الغبار الذري المشع الذي تحمله الرياح إلى المسطحات المائية [5]، ولكون مياه البحار ذات خصائص كيميوحيوية وفيزيولوجية مميزة، فإن هذا النوع من التلوث سيحول عشرات من العناصر المذابة في البيئة البحرية إلى عناصر مشعة لعديد من السنين، وتكمن الخطورة في اختراق الإشعاعات الأجسام الكائنات البحرية، ومن ثم وصولها إلى الإنسان كما أن عنصري الراديوم واليورانيوم المخضب يسبب تشوهات وطفرات وراثية للأسماك وبعض الأحياء المائية

---

[1] - المادة 11 . من القانون 22 - 72 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

[2] - أنظر الموقع الالكتروني: https://www.ibelieveinsci.com/?p=71476 تاريخ الزيارة: 2022/03/27.

[3] - عادل مشعان ربيع، مشاكل بيئية معاصرة، مكتبة المجتمع العربي، عمان، الطبعة الأولى، 2008، ص 153.

[4] - أحمد سكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 53.

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

الأخرى، كما يتسبب في انقراض أنواع وسيادة أنواع أخرى قد تكون ضارة [1].

3- الاحتباس الحراري:

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

ومن نتائج ارتفاع درجة حرارة الأرض ذوبان الجليد في القطبين وفوق الجبال الذي ينتج عنه ارتفاع مستوى المياه في البحار، الذي قد يؤدي إلى اختفاء بعض الجزر البحرية، والمساس بالأنظمة البيئية البحرية، والإضرار بالكائنات الحية بها، كما تؤدي إلى الزلازل وهيجان البراكين التي تؤثر على الحياة في البيئة البحرية وتؤدي إلى فناء الحياة في هذه البحار [2].

إن تلوث البيئة البحرية من الجو أو من خلاله نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في المادة 212 ، التي حثت على ضرورة منع هذا النوع من التلوث أو خفضه أو السيطرة عليه من خلال اعتماد الدول القوانين وأنظمة تطبق على المجال الجوي الخاضع لسيادتها، مع مراعاة القواعد والمعايير الدولية في إجراءات السلامة الملاحية الجوية، كما أن هناك جهود دولية على الصعيد العالمي للحد من تفاقم ظاهرة الاحتباس الحراري، فقد تداعت الكثير من دول العالم للتوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في 09 ماي 1992، والتي تهدف إلى تثبيت تركيزات الغازات الدفيئة في الغلاف الجوي عند مستوى يحول دون تدخل خطير من جانب الإنسان في النظام المناخي [3] كما أن بروتوكول كيوتو الملحق بهذه الاتفاقية والمنعقد في ديسمبر 1997 وضع آليات لتحقيق هذه الأهداف التي ترمي لتحديد وخفض الانبعاثات كميا.

المبحث الثاني:الهيئات ودور القضاء في حماية البيئة البحرية في الجزائر

من خلال هذا المبحث، سنتكلم عن دور الهيئات الإدارية المكلفة بحماية البيئة البحرية، وكذا تحديد أهم الجزاءات الإدارية المطبقة من طرف الإدارة الجزائرية على كل من يخالف الجزاءات الإدارية المتعلقة بحماية البيئة البحرية ثم نتعرض إلى دور القضاء المدني والجزائي في ميدان الحفاظ على هذه الأخيرة وحمايتها من التلوث، ويكون ذلك كما يلي:

---

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

[2] - أحمد سكندري، محاضرات في تلويث البيئة البحرية مفهوم ومصادر، مرجع سابق، ص 4

[3] - المادة 20 ، من نص اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ.

المطلب الأول: الهيئات المكلفة بحماية البيئة البحرية في الجزائر

إن الجزائر وأمام حدة التلوث التي وصلت إليها سواحلها فهي مهددة بالمواد النفطية التي تنقلها يوميا مئات البواخر، وكذا الموانئ التي تعرف نشاطا مكثفا، فضلا عن المياه المستعملة التي تصب مباشرة في البحر، لم تقف مكتوفة الأيدي ضمن إطار إنشاء المؤسسات الخاصة بحماية البيئة، فقد عملت على إنشاء عدة مؤسسات مهمتها حماية البيئة البحرية وتنقسم إلى هيئات مركزية وأخرى محلية تعمل جميعها تحت إشراف وزارة تهيئة الإقليم والبيئة.

الفرع الأول: الهيئات المركزية

سنبتدئ في هذا الفرع بوزارة تهيئة الإقليم والبيئة بعدها نتطرق إلى الهيئات المركزية الأخرى النحو التالي:

أولا: وزارة تهيئة الإقليم والبيئة

تميزت الهيئة المركزية المتعلقة بالبيئة في الجزائر بمسار فريد من نوعه منذ إنشاء أول هيئة عنيت بمسألة البيئة والمتمثلة في المجلس الوطني للبيئة سنة 1974 إلى غاية إحداث المديرية العامة للبيئة في 1994 وإقامة كتابة الدولة المكلفة بالبيئة في 1996 [1].

منذ حل المجلس الوطني للبيئة سنة 1977 مرت البيئة بعدة قطاعات، حيث ضم الاختصاصات البيئة بوزارات أخرى كالغابات سنة 1981 ، وزارة الري سنة 1984 ، وزارة الداخلية سنة 1988 ، وزارة البحث والتكنولوجيا سنة 1990 ، ثم وزارة التربية سنة 1992 ، إلى أن تم إنشاء كتابة الدولة المكلفة بالبيئة لسنة1996[2].

ومنذ 2001 نجد على أرس الهيكل الإداري المنظم للبيئة وزارة تهيئة الإقليم والبيئة [3]، التي تعتبر السلطة الوصية على القطاع عن طريق تسييره بالرقابة السلمية التي تفرضها على مختلف المديريات الولائية للبيئة وذلك لضمان تطبيق الأهداف المنصوص عليها في التشريع البيئي ولتحقيق التوازن بين الخصوصيات الجغرافية، والبيئية لكل منطقة والقضايا البيئية ذات البعد الوطني، ويوجد على رأس الوزارة ، وزير تهيئة الإقليم والبيئة، الذي يكلف أساسا في ميدان البيئة بعدة مهام وصلاحيات وعموما تكلف هذه الوزارة في مجال حماية البيئة البحرية بالمهام التالية:

01- حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من كل الأخطار والمضار التي تلحق وتصدم بها مع تبيان

[1] - الجزائر البيئة، البيئة في الجزائر بين الماضي والمستقبل والمهمة المستعجلة، مجلة دورية تصدر عن كتابة الدولة المكلفة بالبيئة، عدد1، سنة 1999، ص07

[2] - المرسوم الرئاسي رقم 96 - 01 المؤرخ في 05 جانفي 1996 والمتعلق بتعيين أعضاء الحكومة.

[3] - المرسوم التنفيذي رقم 01 - 03 المؤرخ في جانفي 2001 ، والمتضمن تنظيم الإدارة المركزية في وزارة تهيئة الإقليم والبيئة.

كيفية مواجهتها.

02- المبادرة بالقواعد والتدابير الخاصة بالحماية والوقاية من كل أشكال التلوث وتدهور البيئة البحرية والإضرار بالصحة العمومية بما يلقى في البحر من مخلفات وبجميع أصنافها وأشكالها، لذلك وجب اتخاذ التدابير اللازمة للحد والكف من كل أشكال التلوث.

03- المبادرة بالقواعد وتدابير حماية الموارد الطبيعية والبيولوجية والأنظمة البيئية وتنميتها والحفاظ عليها.

04- السهر على مطابقة المنشآت المصنفة على نصوص التشريع والتنظيم.

05- المساهمة في ضبط المدونات المتعلقة بالمنشآت المصنفة وبالمواد الخطرة.

و إلى جانب وزارة تهيئة الإقليم والبيئة، نجد وزارات أخرى تمارس مهاما ببيئة محضة في قطاع معين ومن ضمن هذه المهام ما يمس بمجال حماية البيئة البحرية، ومن بين هذه الوزارات :

ثانيا: وزارة السياحة

والتي من مهامها المحافظة على الوسط الطبيعي ومحاربة تدهور المواقع السياحية.

ثالثا: المحافظة الوطنية للساحل

تتميز بلادنا بواجهة بحرية يكثر فيها السكان وفيها كثافة سكانية كبيرة كما أن جل المناطق الصناعية توجد بالمناطق الساحلية فأكثر من نصف الوحدات الصناعية توجد بالسواحل ، هذا ما أدى إلى تشويه الشواطئ وتجفف المناطق الرطبة من خلال تصريف المياه كما أن مخلفات هاته المصانع تلقى في الساحل ومنها إلى البحر بما أنه هو نهاية المطاف لكل هاته الملوثات وهذا ما أدى إلى تدهور المواقع ذات القيمة الإيكولوجية خاصة الواقعة بالعاصمة وعنابة وسكيكدة.

واعتبارا لكل ما سبق كان من اللازم ظهور هيئة إدارية مركزية تسعى لحماية البيئة وتثمين الساحل هي المحافظة الوطنية للساحل [1].

أنشئت هذه الهيئة بموجب القانون 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه، وتعتبر هذه المحافظة هيئة عمومية تكلف بالسهر على تنفيذ السياسة الوطنية لحماية الساحل وتثمينه على العموم والمنطقة الشاطئية على الخصوص، سواء فيما يتعلق بالمستوطنات البشرية أو بالفضاءات الطبيعية [2]، أما اختصاصات هذه الهيئة فيمكن تلخيصها في النقاط الآتية:

1- هذه الهيئة تقوم بجرد للمناطق الساحلية وذلك لإعداد برنامج لإعلام شامل يسمح بمتابعة تطور الساحل وإعداد تقرير عن وضعيته ينشر كل سنتين.

---

[1] - قانون رقم 02 - 02 المؤرخ في 2002/02/05 يتعلق بحماية الساحل وتثمنيه، ج. ر عدد 10 لسنة 2002، ص 2

[2] - المادة 24 من قانون رقم 02 - 02 نفسه.

2- تقوم بإجراء تحاليل دورية لمياه الاستحمام وتعلم المستعملين بذلك بصفة دائمة ودورية [1].

3- كما تقوم بتصنيف الكثبان الرملية كمناطق مهددة ويمكن الإقرار بمنع الدخول اليها .

4- تقوم هذه المحافظة أيضا بتصنيف التربة الهشة المهددة بالانجراف الموجودة بالشاطئ كمنطقة مهددة [2].

5- كما تقوم بإعداد مخطط لتهيئة وتسيير المناطق المجاورة للبحر وذلك لحماية الساحل والبحر.

كما أن المشرع وضع العديد من الأدوات للتدخل في الساحل مثل، إنشاء مجلس التنسيق الشاطئ في المناطق الساحلية المعرضة للخطر، وكذا إنشاء صندوق التمويل تنفيذ التدابير المتخذة لحماية الساحل في المناطق الساحلية، كذلك وضع تدابير تحفيزية اقتصادية وضريبية لتشجيع استعمال التكنولوجيا غير الملوثة وبذلك يكون قد أعطى للمحافظة دور مزدوج فهي تعد بمثابة المسير عن بعد بوضع سياسة لحماية الساحل وتنميته وهي أيضا مراقبة لكل خطر يهدد البيئة البحرية والمناطق الساحلية [3].

الفرع الثاني : الهيئات المحلية

تؤدي الهيئات المحلية دورا أساسيا في التنمية الاقتصادية والاجتماعية وكذلك التنمية المستدامة، فهي تمثل أداة لتنفيذ وتجسيد القواعد البيئية، لهذا فإن للولاية والبلدية دورا في حماية البيئة لما لهما من اختصاصات في هذا المجال.

أولا : دور الولاية في مجال حماية البيئة البحرية

لم يكن هناك أي اهتمام بقضايا البيئة في قانون 69 - 38 الذي يعد أول قانون ينظم الولاية لكن في سنة 1990 صدر قانون الولاية أي قانون 90 / 09 وخاصة المادة 66 منه التي أعطت للولاية صلاحيات واسعة في مجال حماية البيئة ثم بعد ذلك تم استحداث جهاز محلي على مستوى كل ولاية يعرف بمتفشية البيئة وسنتكلم عن المرسوم التنفيذي 94 / 279 الذي عدل بالقرار المؤرخ في 06 / 02 / 2002 المنشئ للجنة تل البحر، وبالتالي أصبح للوالي تنفيذ سياسة الدولة في مجال حماية البيئة يقوم الوالي بتسليم رخصة استغلال المنشآت المصنفة، و يمكن له كذلك توقيف سير المنشاة التي ينجم عنها أخطار أو أضرار تمس بالبيئة والغير واردة في قائمة المنشأة المصنفة، وذلك في حالة عدم استجابة مستغلها للأعذار الموجه من طرف الوالي لاتخاذ التدابير الضرو رية لإزالة تلك الأخطار أو الأضرار [4].

أما في مجال تسيير النفايات فإن الوالي هو الذي يسلم رخصة إنجاز المنشأة المتخصصة في

---

[1] - قانون رقم 02 - 02 المؤرخ في 05 - 02 - 2002 ، المرجع السابق.

[2] - المادة 30 من القانون 02 - 02 ، نفسه.

[3] - المادة 35 من القانون 02 - 02 ، نفسه.

[4] - المادة 25 من قانون 03 - 10، المؤرخ في 19 يوليو 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، المرجع السابق، ص12.

معالجة النفايات المنزلية وما شابهها [1]، أما في مجال حماية الموارد المائية، نص قانون الولاية على تولي الوالي إنجاز أشغال التهيئة والتطهير وتنقية مجاري المياه في حدود إقليم الولاية، لهذا فان الوالي ملزم باتخاذ كافة الإجراءات الخاصة بحماية الموارد المائية، لما لها من علاقة تخص بصحة المواطنين بغرض تفادي أخطار الأمراض المتنقلة.

كما يتخذ المجلس الشعبي الولائي كافة الإجراءات اللازمة للوقاية من الكوارث الطبيعية [2] وفيما يخص موضوعنا الحماية القانونية لتلوث البحري فلقد استحدث بموجب آخر تعديل للمرسوم تنفيذي 94 - 279 الملحق بالقرار المؤرخ في 06 - 02 - 2002 لجنة تل البحر الولاية أصبح الوالي يترأس هذه اللجنة المختصة إقليميا وتتشكل هذه اللجنة من مديري المؤسسات العمومية على مستوى الولاية ومنهم قائد الدرك ومفتش البيئة ومدير الصيد البحري.

وتجتمع هذه اللجنة كلما دعت الضرورة ذلك، ولها العديد من الاختصاصات في إطار المحافظة على البيئة البحرية وترقيتها، حيث تقوم بإعداد مخطط تل البحر الولائي وفق التنظيم وتتخذ التدابير الضرورية لمحاربة التلوث والكشف عن كل أعمال التلوث البحري و تقديم تقرير سداسي للجنة البحر الجهوية عند تحضير مخطط البحر الولائي وتسجل مداولات اللجنة في سجل خاص ونلاحظ أن لجنة تل البحر الولائية تنسق مع مصالح البيئة الولاية.

كما أنه قد تم إحداث مفتشية البيئة في الولاية حسب المرسوم التنفيذي 96 - 60 المؤرخ في 27-111996 المتضمن إحداث مفتشية البيئة على مستوى الولاية [3]، وتهتم هذه المفتشيات أساسا بمراقبة القوانين المتعلقة بحماية البيئة وذلك باقتراح التدابير للوقاية من تدهور البيئة ومكافحة أسباب التلوث والتصحر وتنمية وصيانة الثروات وتنفيذ برامج حماية البيئة وتسليم التراخيص المنصوص عليها قانونا على المستوى المحلي.

ثانيا :دور البلدية في مجال حماية البيئة البحرية :

تعتبر البلدية المؤسسة الرئيسية في تطبيق تدابير حماية البيئة، وبما أنها هي الهيكل المحلي

---

[1] - تنص م 40 من قانون 01 - 19 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001، ج.ر الصادرة بتاريخ 15 ديسمبر 2001 ، المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، العدد 77 ، على أنه" :تخضع كل منشأة لمعالجة النفايات، قبل الشروع في عملها، إلى ما يأتي. : ...، رخصة من الوالي المختص إقليميا بالنسبة للنفايات المنزلية وما شابهها"، ص 15.

[2] - المادة 77 من القانون رقم 12 - 07 المؤرخ في 21 فبراير 2001 ، المتعلق بالولاية (قانون الجماعات الإقليمية)، ص 71

[3] - المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 96 - 60 المؤرخ في 27 يناير 1996 المعدل والمتمم بالمرسوم رقم 494 - 03 المؤرخ في 17 / 12 / 2003 ، المتضمن إحداث مفتشية البيئة على مستوى الولاية، ج.ر الصادرة بتاريخ 21 ديسمبر 2003 ، العدد 80 ، ص5.

الأساسي للتنظيم [1] فإنه يقع عليها مهمة إنجاح كل سياسة وطنية في مجال البيئة، وباستقراء أحكام قانون البلدية لسنة 1990 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.

* توسيع وصيانة المساحات الخضراء وتحسين إطار الحياة.

* المحافظة على النظام العام وسلامة الأشخاص والأملاك.

* المحافظة على حسن النظام في جميع الأماكن العمومية التي يجري فيها تجمع الأشخاص.

كما تقوم في إطار إقليمها بإنشاء مساحات خضراء التي تعد مأمن من التلوث البيئي، كما أن لها دور أساسي في مراقبة المياه الصالحة للشرب ولها سلطة غلق المنشآت المنافية للمقاييس العلمية.

إن السلطات المحلية لم تكترث لتطبيق هذه القوانين حتى سنة 1990 أين صدر قانون البلدية لهذه السنة فأعطى نفس الصلاحيات للبلدية التي نصت عليها في المرسوم التنفيذي 1981 لكن هناك تجسيد أكثر للديمقراطية واللامركزية ويعد قانون 01 - 19 الخاص بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها هو الذي وضع الإطار العام للتعامل مع الفضلات والنفايات بطريقة تتلاءم مع البيئة وألزم البلدية بضرورة الإعلام وتحسيس المواطن بمخاطر النفايات [2]، وبالتالي يعد القانون الأساسي المحدد لصلاحيات البلدية في مجال الحفاظ على النظافة العمومية وترقيتها وقد غلبت على هذا القانون الأساسي المحدد لصلاحيات البلدية في مجال الحفاظ على صحة الإنسان والحيوان دون تعرض الموارد المائية والهواء للخطر ودون تشويه للمناظر لكن يجب على المواطن أن يساعد في مجال النفايات وذلك باحترام النظام الموضوع من طرف البلدية في هذا المجال.

ثالثا :دور الجمعيات في حماية البيئة البحرية

إن الوعي البيئي له أهمية بالغة في حماية البيئة فالقوانين والتشريعات لا تكفي وحدها لغرض احترام البيئة، لذلك يعد الحق في المشاركة، والانتماء الحر للجمعيات صورة من صور تدعيم الديمقراطية ولقد نصت المادة 20 من الإعلان العالم لحقوق الإنسان لعام 1948 إنه: " لكل شخص الحق في حرية الاشتراك

[1] - المادة 16 من القانون رقم 16 - 01 المؤرخ في 6 مارس 2016 المتضمن التعديل الدستوري، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 7 مارس 2016 ، العدد 14 ، ص8.

[2] - قانون 01 - 19 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 ، جبر الصادرة بتاريخ 15 ديسمبر 2001 ، المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها السالف الذكر.

في الاجتماعات والجمعيات السلمية [1] ."

كما تبني دستور 1989 تكريس الدور للجمعيات داخل المجتمع وقبل ذلك صدر قانون البيئة السنة 7790، والذي أجاز إنشاء الجمعيات للمساهمة في حماية البيئة، ولكن دون أن يبين الدور الذي يمكن أن تلعبه وكيفيات تدخلها في هذا الميدان، كما أن هذا القانون لم يعطيها دورا للتثقيف والتوعية البيئية التي تشكل الأرضية الحقيقة لديمقراطية بيئية منشودة، إلا أنه لم يكرس هذا الحق في الجزائر بصفة واضحة إلا بصدور قانون 90 - 31 المتعلق بالجمعيات، والذي جعل الحركة الجمعوية همزة الوصل بين الإدارة والمواطن، ولقد عرف هذا القانون الجمعية بأنها : " اتفاقية يجتمع في إطارها أشخاص طبيعيون أو معنويون على أساس تعاقدي ولغرض غير مربح، يشتركون في تسخير معارفهم و وسائلهم لمدة محدودة أو غير محدودة من أجل ترقية الأنشطة ذات الطابع المهني والاجتماعي والعلمي والديني والتربوي والثقافي والرياضي [2]."

كما يعتبر قانون 03 - 10 المتضمن حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة من أهم القوانين المكرسة الدور الجمعية في حماية البيئة، إذ نص على دور الجمعية في إبداء الرأي والمشاركة في جميع الأنشطة المتعلقة بحماية البيئة وتحسين الإطار المعيشي [3].

كما نص في مادته 36 على حق الجمعيات في رفع الدعاوى أمام الجهات القضائية المختصة عن كل مساس بالبيئة، وذلك حتى في الحالات التي لا تعني الأشخاص المنتسبين لها بانتظام على عكس ما جاء في القانون القديم قانون 83 - 03 السابق الذكر والذي أشرنا من خلاله أنه لم يكن للجمعيات في ظله الدور المرجو منها في مجال حماية البيئة، كما أن القضاء من جهته لم يعترف للجمعيات بهذا الدور، ولربما أحسن مثال على ذلك القرار الصادر عن مجلس قضاء عنابة، مثال : الغرفة المدنية بتاريخ ***25/12/1996*** تحت رقم :1130/ 96 الفاصل في النزاع القائم حماية البيئة و مكافحة التلوث لولاية عنابة (مستأنفة) وبين مؤسسة أسميدال (مستأنف عليها) والذي طلبت فيه الجمعية إبعاد خزان الأمونياك التابع لمؤسسة أسميدال الذي كان يفرز غازات سامة مضرة بالصحة مع دفع التعويضات، فعلى مستوى المحكمة الابتدائية محكمة الحجار رفضت الدعوى في الشكل لعدم توفر الصفة في الجمعية ولقد أيد المجلس القضائي هذا الحكم الذي اعتبر أن الجمعية غير حائزة الصفة التقاضي، ما دام موضوع النزاع لا يدخل ضمن أهداف الجمعية ولا يلحق أي ضرر بأعضائها كما هو منصوص عليه بنص المادة 71 من قانون الجمعيات.

و بالتالي يمكن القول : انه لو عرض النزاع المذكور سابقا (قضية أسميدال) في ظل القانون الجديد

---

[1] - باسم محمد شهاب، المشاركة الجماهيرية في حل المشاكل البيئية، مجلة العلوم القانونية والإدارية، العدد الأول، جامعة تلمسان، 2003، ص 148.

[2] - سالم محمد شهاب ، المرجع نفسه، ص 49.

[3] - المادة 35 من قانون 03 - 10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة سالف الذكر

لكان الفصل فيه حتما على وجه مخالف للحكم السابق، وذلك بسبب تقرير المشرع صراحة على حق الجمعيات في رفع الدعاوى حتى في النزاعات لا تعني المنتسبين لها، بل ذهب أكثر من ذلك في أنه يمكن للأشخاص الطبيعيين الذين تعرضوا لأضرار فردية تتسبب فيها فعل الشخص نفسه أن يفوضوا جمعية معتمدة قانونا لكي ترفع باسمها دعوى التعويض أمام القاضي العادي أو تتأسس طرفا مدنيا أمام القضاء الجزائي [1].

المطلب الثاني: دور القضاء في حماية البيئة البحرية في الجزائر.

الفرع الأول: دور القضاء المدني

الجزاء المدني هو الأثر المترتب على مخالفة قاعدة قانونية تحمي مصلحة خاصة أو حقا خاصا ويضم هذا الجزاء صورا مختلفة لإزالة المخالفات القانونية تتراوح بين التنفيذ العيني والتنفيذ بمقابل (التعويض) والبطلان والفسخ[2]، وللجزاء المدني أهمية كبيرة في حماية البيئة البحرية، يتمثل الجزاء المدني في التعويض عن الأضرار التي تمس البيئة مما يجعله يختلف عن الضرر المنصوص عنه في القواعد العامة، وهنا تبدو مهمة القضاء صعبة من حيث كيفية تطبيق القواعد العامة للمسؤولية المدنية عن الضرر الذي يصيب البيئة البحرية.

فإن كانت هناك بعض الصعوبات في تحديد ورسم الإطار القانوني لأركان المسؤولية المدنية بوجه عام، كتحديد المراد بالخطأ وأنواعه وحالات انتقاءه، وتحديد المفهوم الدقيق للضرر، وشروطه وأنواعه بيان معنى العلاقة السببية وتميزها عن الخطأ، وعوارضها وتعدد الأسباب وتسلسل الأضرار، إلا أن تلك الصعوبات تأخذ مدى وطبيعة ذاتية في خصوص المسؤولية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية.

هذا ما يؤدي إلى وجود عقبة في سبيل حصول المضرور من التلوث البحري أو غيره من مظاهره التعدي على البيئة على التعويض اللازم لجبر الضرر [3].

أولا: أساس المسؤولية المدنية المتبناة في مجال التلوث البحري

بالرجوع إلى قواعد المسؤولية المدنية في التشريع الجزائري فإننا لا نجد قواعد خاصة لتنظيم المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية، وكذلك الأمر بالنسبة لقانون البيئة 03 - 10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، والقوانين الخاصة الأخرى، لهذا لابد من الرجوع للقواعد

[1] - المادة 38 من قانون 03 - 10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، سالف الذكر.

[2] - محمد حسن الكندري، المسؤولية الجنائية عن التلوث البيئي، دار النهضة العربية، القاهرة 2006 ، ص303 .

[3] - وناسة جدي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير ، جامعة خيضر، بسكرة، 2008، ص 114.

العامة للمسؤولية المدنية في القانون المدني [1]، فحسب المادة 124 من قانون المدني الجزائري التي تنص على:" كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض"، لكن هل تطبق هذه المادة على ما يصيب البيئة البحرية من أضرار؟ كما أن نظرية الحق في القانون المدني، وخصوصا فيما يتعلق بالحقوق المالية، لا تثبت إلا للشخص الطبيعي أو المعنوي، وبالتالي فالبحر أو المجالات البحرية طبقا لنص القانون المدني، ليس لها شخصية قانونية تجعلها صاحبة حق، ولو افترضنا وجود هذا الحق، فإنها لا تستطيع ممارسته من خلال رفع الدعوى والمطالبة بحماية القضاء.

لهذا بات من الضروري تحديد أساسا للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، ذلك أن تحديد أساس هذه المسؤولية يكتسي أهمية بالغة، فإلى جانب الإشكال المتعارف عليه في مجال المسؤولية المدنية، وأمام استفعال أضرار التلوث البحري وتفاقمه، واتخاذه الأشكال مختلفة وجديدة لم تكن لتعرف من قبل،

ولصعوبة تحديد المتضرر المباشر وكذا المتسبب في هذا الضرر، وقع جدال فقهي حول أساس هذه المسؤولية فهناك جانب من الفقه نادي بتطبيق النظرية التقليدية للمسؤولية المدنية، والتي يكون فيها الخطأ هو قوام المسؤولية التقصيرية، ويتمثل هذا الخطأ في أنه إخلال بالتزام تعاقد [2].

إلا أن ظاهرة التلوث البحري والأشكال المختلفة التي يقوم بها هذا النوع من التلوث، حالت دون تطبيق المبادئ التقليدية للمسؤولية المدنية في الصور المعروفة، مما دفع بالفقه إلى إقرار بعدم كفاية تقنيات المسؤولية التقصيرية في شكلها التقليدي، وضرورة الخروج عنها في بعض الأحيان أو البحث عن سبل تطوير أحكامها وقواعدها بما يضمن مواجهة فعالة في مجال حماية البيئة البحرية من كل أشكال التلوث.

وكنتيجة لذلك تم الاعتماد على نظرية الالتزام وبحسن الجوار أو تحمل الأضرار المألوفة للجوار وكذا نظرية عدم التعسف في استعمال الحق، وهذا ما نجده تقريبا في مجال حماية البيئة بصفة عامة حيث ظهرت تقنيات قانونية لترتيب المسؤولية منها المسؤولية عن فعل الغير، والمسؤولية عن فعل الأشياء والمسؤولية عن الأنشطة الخطرة، وهي جميعها تقوم على أساس وجود المسؤولية مفترضة بحكم القانون.

إن صعوبة تقرير المسؤولية في مجال حماية البيئة البحرية لم تظهر على الصعيد الداخلي فقط بل ظهرت أيضا على الصعيد الدولي حيث ظهرت الاتفاقيات الدولية المختلفة وحرصت على الابتعاد عن الخطأ كأساس لترتيب المسؤولية وأكدت أن الكوارث الطبيعية ليست سببا للإعفاء من المسؤولية ومن بين هذه الكوارث التلوث البحري.

واقتصرت هذه الاتفاقيات بالقول أن المسؤولية في هذه الحالة تكون مسؤولية القضائية بالنظر

---

[1] - المادة 124 من الأمر رقم 75 - 58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05 - 10 المؤرخ في 20 يونيو 2005 المتضمن ق.م. ج، الجريدة الرسمية الصادرة في 26 جوان 2005 ، العدد 44 ، ص 23.

[2] - وناسة جدي، المرجع السابق، ص.115

الصعوبة وضع تعريف جامع للتلوث، وقد سار الاتجاه إلى وضع تعريف للتلوث لا يأخذ بعين الاعتبار خطأ الإنسان أو نشاطه، فعد التلوث كل ما من شأنه أن ينال من التوازن البيئي حتى وان لم يكن بإدارة الإنسان أو بخطئه، وفي نفس السياق سار الاتجاه على اعتبار الضرر الذي يصيب البيئة البحرية من جراء التلوث الحال والمستقبلي كذلك موجبا للتعويض، وهذا ما جعل الفقهاء في مجال المسؤولية المدنية تطبق نظريتين:

* النظرية الأولى: نظرية التعسف في استعمال الحق.

* النظرية الثانية: نظرية المخاطر، والتي تقوم على أساس كفاية تحقق الضرر دون النظر إلى الخطأ، ويعبر عنها أيضا بنظرية تحميل التبعة أو "الغرم بالغنم" وهي التي كانت وراء ظهور مبدأ من يلوث عليه الإصلاح: و "مبدأ التلوث الدافع".

ثانيا: آثار قيام المسؤولية المدنية

إذا تحقق الضرر يثبت حق المتضرر في التعويض، وكما سبق وأن أشرنا لا يلقى ترحيبا كبيرا هذا الأخير في مجال الأضرار البيئية بصفة عامة والمجال البحري على وجه الخصوص، وذلك أن الهدف هو ليس جبر الضرر عن طريق التعويض، وإنما هو الحد من الانتهاكات البيئية، ومهما يكن الأمر فالتعويض هو الأثر الذي يترتب على تحقيق المسؤولية، ومتى تحقق ذلك كان للمتضرر الحق في رفع دعوى للمطالبة به، والتعويض طبقا للقواعد العامة للمسؤولية المدنية هو على نوعين:

فقد يكون عينا أو نقدا، إلا أنه أعطى للقاضي السلطة التقديرية في تحديد طريقة التعويض، تبعا الطبيعة الضرر وظروف القضية، فهناك أضرار تمكن المتضرر من طلب إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر وعلى المحكمة في هذه الحالة الحكم بهذا الشكل من أشكال التعويض، وهو ما يسمى بالتعويض العيني، وفي أحيان أخرى يكون إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر، أمرا مستحيلا، وفي مثل هذه الحالة يتم جبر الضرر بالنقود وهو ما يسمى بالتعويض النقدي.

1-التعويض العيني:

يقصد بالتعويض العيني الحكم بإعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر[1]، ويجوز طلب إزالة المضار إذا تجاوزت الحد المألوف، وهذا النوع من التعويض هو الأفضل خصوصا في مجال الأضرار البيئية، لأنه يؤدي إلى محو الضرر تماما وذلك بإلزام المتسبب فيه بإزالته، وعلى نفقته خلال مدة معينة.

ولقد نص القانون المدني الجزائري على هذا النوع من التعويض، حيث جاء:" يجبر المدين بعد إعذاره طبقا للمادتين 180 و 181 على تنفيذ التزامه تنفيذ عينيا، متى كان ذلك ممكن "[2] ، إلا أنه ما يلاحظ أن المشرع الجزائري وفي قانون البيئة، نجده قد اعتبر أن نظام إرجاع الحال إلى ما قبل مرتبط بالعقوبة

[1] - المادة 691 من القانون رقم 05 - 10 المتضمن ق.م.ج، المرجع السابق،

[2] - الفتني منير، المرجع السابق، ص 140.

الجزائية: "يعاقب بالحبس لمدة سنة واحدة وبغرامة قدرها خمسمائة ألف دينار (500.000 دج) كل ما استغل منشأة دون الحصول على الترخيص...كما يجوز للمحكمة الأمر بإرجاع الأماكن إلى حالتها الأصلية في أجل تحدده" [1]. وهذا على عكس المشرع الفرنسي الذي اعتبر نظام إرجاع الحالة إلى ما كانت عليه من قبل عقوبة ينطق بها القاضي المدني أو القاضي الجزائي.

لكن من جهة أخرى ومادام أن المشرع الجزائري لم يضع قواعد لتنظيم المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية فإنه يجب على القاضي المدني في هذه الحالة الرجوع للقواعد العامة للمسؤولية المدنية ومن ثم يمكن له الأمر بإرجاع الحالة إلى ما كانت عليه من قبل في كل الأحوال التي يكون فيها ذلك ممكنا.

2- التعويض النقدي:

التعويض النقدي جزاء مدني يقصد به دفع مبلغ من المال لمن أصابه ضرر من الفعل المخالف للقانون ويقوم على أساس الضرر الذي تحقق كنتيجة للجريمة [2] حيث تحدد المحكمة آلية الدفع، ويلجا القاضي إلى التعويض النقدي خصوصا في مجال الأضرار البيئية في الحالات التي لا يمكن إعادة الحال إلى ما كان عليه من قبل كون أن الضرر يكون نهائيا لا يمكن إصلاحه، وهذا النوع من التعويض هو الذي يتناسب مع الضرر الذي نحن بصدد البحث فيه وهو الضرر الناتج عن التلوث البحري كاصطدامات السفن وخاصة ناقلات النفط، مثلا ترتطم ناقلة نفط في مياه البحر، فتؤدي إلى القضاء على الكائنات البحرية.

ففي مثل هذه الحالة يصعب إعادة الحال إلى ما كان عليه من قبل وقوع الضرر، لهذا السبب كان التعويض النقدي هو التعويض الملائم والمناسب لمثل هذا النوع من الضرر، والتعويض النقدي هو القاعدة العامة في المسؤولية التقصيرية وهو يشمل التعويض كل ضرر مادي أو معنوي متوقعا كان أو غير متوقع بمعنى أنه لا يدخل في تقديره هذا التوقع من عدمه وللقاضي سلطة تقديرية في تقدير مبلغ التعويض، وقد يعتمد القاضي في تقديره إلى تقدير الخبرة الذي يحدد نسبة العجز الدائم أو المؤقت حسب الحالة وأحيانا يكون التعويض جزء من المسؤولية الجنائية فيمكن للمتضرر التأسيس كطرف مدني.

الفرع الثاني: دور القضاء الجزائي

يعتبر التلوث البحري جريمة يعاقب عليها القانون مثله مثل باقي الجرائم، حيث يتمثل الجزاء الجنائي في توقيع العقوبة على كل شخص الحق بالبيئة البحرية ما يخالف ما نص عليه القانون في إطار حماية هذه البيئة، وبالتالي فإن جريمة التلوث البحري تقف مع باقي الجرائم في ضرورة توافر أركانها المتمثلة في الركن الشرعي، الركن المادي، الركن المعنوي، وكما أنه بالنظر إلى طبيعة هذه الجريمة فلقد خولت القوانين

[1] - المادة 102 من قانون 03 - 10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة سالف الذكر.

[2] - الفتني منير، المرجع السابق، ص 145

الخاصة لبعض الجهات والهيئات سلطة معاينة الانتهاكات التي تحدث على مستوى المجال البحري الجزائري وكذا متابعة هذه الانتهاكات والجرائم أما بالنسبة للعقوبات المقررة على هذه الجرائم فإننا نجدها متفرقة بين عدة قوانين وحتى يتسنى لنا الكشف عن كل هذا فضلنا أن يكون ذلك على الشكل الآتي:

أولا: أركان جريمة التلوث البحري

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

1-الركن الشرعي في جريمة التلوث البحري

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

إن إقرار المشرع الجزائري لمبدأ الحيطة[1] والذي يقتضي توفير الحماية الجنائية للبيئة بصفة مسبقة عن وقوع الضرر البيئي بالرغم من غياب النص الجزائي، يجعل من مفهوم مبدأ شرعية التجريم يعرف توسعا في هذا المجال، لاسيما عند وجود احتمال بالخطر، بل عن وقوع هذا الضرر البيئي والدي غالبا ما يكون ضررا مستمر يجعل من النص الجنائي البيئي الصادر في المستقبل يسري بأثر رجعي وهذا لقمع الاعتداء على البيئة من جهة وعدم تمكين الجانح من الإفلات من العقاب من جهة أخرى وما يصدق قوله على البيئة ككل يصدق قوله على البيئة البحرية باعتبار أن هذه الأخيرة جزء من الأولى.

إن هذا الأمر يمس بركن هام من أركان القانون الجنائي لذا لابد من قصره على الجرائم البيئية

[1] - تنص المادة 3 (الفقرة 6) من قانون 03 - 10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، المرجع السابق، على أنه: "مبدأ الحيطة، الذي يجب بمقتضاه علم، ألا يكون عدم توفر التقنيات نظرا للمعارف العلمية والتقنية الحالية سببا في تأخير اتخاذ التدابير الفعلية المتناسبة، للوقاية من خطر الأضرار الجسيمة المضرة بالبيئة ويكون ذلك بتكلفة اقتصادية مقبولة.

خاصة تلك الجرائم البيئية الخطيرة والتي يكون الهدف من تطبيق النص الجنائي هو متابعة الجانح والحصول على تعويض منه على الأضرار التي ألحقها بالبيئة، ويمكن أن تكون الجريمة التي قام بها الفاعل قد بلغت العقوبة فيها إلى عقوبة الإعدام، وهنا يكون الجزاء أكبر بكثير من الحصول على التعويض نتيجة ما ألحقه بمجال البيئة من فساد وأضرار، ومثال ذلك في المجال البحري ما نص عليه القانون البحري الجزائري [1].

2- الركن المادي في جريمة التلوث البحري :

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

كما يمكن تعريف الجريمة من خلال ركنها المادي بأنها :" الفعل أو الامتناع الذي ينص القانون على عقوبة مقررة له، ولا يعد الفعل أو الامتناع معاقبا عليه إلا إذا نص الشارع على ذلك"، أو بالأحرى هي السلوك المخالف لأوامر ونواهي قانون العقوبات شريطة أن ينص هذا القانون صراحة على تجريم ذلك السلوك، ومثال ذلك؛ تلوث البحر الإقليمي والشواطئ تتم عن طريق إلقاء مخلفات السفن وخاصة تلك التي تعمل في نقل المواد البترولية، ومعظم أفعال إلقاء المخلفات مجرم بالقوانين المختلفة، بل إن التجريم يشملها ولو كان الإلقاء في عرض البحر ولكن بالقرب من المياه الإقليمية بصورة تسمح بوصول هذه المخلفات إلى الشواطئ وتلويثها [3].

واذا تطرقنا لمعظم التشريعات الوضعية فإننا نجد المشرعين الوضعيين بما فيها المشرع الجنائي الجزائري قد سكتوا على تعريف الجريمة انطلاقا من ركنها المادي واعتمد المشرع الجزائري معيار العقوبة بوجه عام في تصنيف الجرائم وجعل من الجنايات تلك الجرائم المعاقب عليها بالسجن مدة تزيد عن 5 سنوات والجنح تلك الجرائم المعاقب عليها بالحبس من شهرين إلى 5 سنوات والمخالفات تلك الجرائم المعاقب عليها بالحبس لأقل من شهرين وغرامة لا تتجاوز 2000 دج. فالركن المادي يعد في جريمة التلوث البحري وغيرها من الجرائم البيئية من أهم الأركان التي تتميز بضعف ركنها المعنوي فطبيعة النصوص القانونية المتعلقة بالبيئة خصوصا البحرية موضوع الدراسة تجعل مجرد الامتناع عن تنفيذ أحكامها جريمة قائمة في حد ذاتها إنها جرائم بحرية بالامتناع أو جرائم سلبية أو قد تكون أحيانا عبارة عن جرائم بيئية بالنتيجة وهذا هو المجال الخصب لجرائم التلوث البحري والاعتداء على الثروات البحرية.

---

[1] - المادة 500 من الأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 23 - 10 - 1976 ، المعدل والمتمم بقانون 98 - 05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 ، المتضمن قانون البحري سالف الذكر.

[2] - عبد الأحد جمال الدين، المرجع السابق ، ص 305

[3] - الفتني منير ، المرجع سابق ص132

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

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

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

ونلاحظ من خلال هذه المادة أنه حين غياب الترخيص يكون هناك عدم احترام للالتزامات، فتجريم هذا النوع من السلوك أثر وقائي بحيث يسمح بحماية البيئة البحرية قبل حدوث الضرر أو على الأقل التخفيف منه، كما يمكن تعريف هذا النوع من الجرائم: " بأنه إحجام أو امتناع شخص عن الإتيان بفعل أو عمل أوجب القانون عليه القيام به، أو بمعنى آخر هنالك واجب قانوني على الشخص بإتيان السلوك الذي امتنع عنه، فقد نص قانون رقم 03 - 10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، على مثل هذا النوع من الجرائم: "امتناع كل مالك سفينة تحمل شحنه من المحروقات عن اتخاذ التدابير اللازمة لمنع تسرب أو صب محروقات من هذه السفينة، مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن التلوث [2] ...".

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

---

[1] - المادة 55 من قانون 03 - 10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، المرجع السابق، ص15 .

[2] - المادة 58 من قانون 03 - 10 نفسه.

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

ب: جرائم التلوث البحري الإيجابية: إذا كانت الجرائم الشكلية تقع بمجرد عدم تطبيق الالتزامات الإدارية أو المدنية... أو الامتناع عن القيام بالالتزام القانوني، فإن الجرائم البيئية البحرية الإيجابية بالامتناع تقع نتيجة سلوك سلبي من الجانح ينصب على مخالفة التنظيم المعمول به في هذا المجال، أي الفرق يكون في صفة تصرف الجانح هل كان جامدا أو متحركا، وعلى هذا الأساس نكون أمام جريمة تلوث بحري إيجابية بالامتناع عند عدم تطبيق النص الخاص بهده الأخيرة بغض النظر عن تحقيق نتيجة ذلك، وهذا ما نجده منصوص عليه دائما في قانون البيئة 03 - 10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة "دون الإخلال... إذا ارتكب إحدى المخالفات بأمر من مالك أو مستغل السفينة أو الطائرة أو الآلية أو القاعدة العائمة، يعاقب هذا المالك أو المستغل بالعقوبات المنصوص عليها في هذه المادة على أن يضاعف الحد الأقصى لهذه العقوبات [1]".

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

- **جرائم التلوث البحري بالنتيجة:**

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

3- الركن المعنوي في جريمة التلوث البحري:

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

[1] - المادة 92 من قانون 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة سالف الذكر

يتوافر لدى الجاني قدر من الخطأ أو الإثم، هو مصطلح على تسميته بالركن المعنوي [1]، فلا جريمة إذن دون خطأ مهما كانت النتائج التي تمخضت عنها ، فالجريمة كي تستكمل بنائها القانوني لابد من توافر العمد أو الخطأ غير العمدي في السلوك الإنساني حتى يمكن القول بأن صاحبه محلا وجرائم تلويث أو إفساد البيئة البحرية شأنها شأن الجرائم الأخرى قد يتخذ الركن المعنوي فيها صورة قصد الجنائي وبه تكون الجريمة عمدية أو صورة الخطأ غير العمدي وبه تكون الجريمة غير عمدية [2].

هذا ونشير إلى المسميات الفقهية المتخذة للتعبير عن الركن المعنوي قد تعددت، فقد وصف بأنه الركن الأدبي للجريمة، أو ركن الخطأ أو الإثم أو الذنب أو الخطيئة، ولا يؤثر هذا في حقيقة الركن المعنوي، ولا ينتقص من محتوى عناصره، والملاحظ أن المشرع الجزائري في قانون العقوبات لم يكلف نفسه عناء البحث كي يعطي تعريفا دقيقا المعنوي بل أنه لا يشير إلى هذه الرابطة النفسية بين الفاعل والفعل إلا بكلمة كقوله من يرتكب عمدا أو مع العلم أو بإهمال.

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

ثانيا: معاينة جرائم التلوث البحري والمتابعة الجزائية:

كل التشريعات البيئية حددت الأشخاص المؤهلين لمعاينة الانتهاكات الصارخة لأحكامها، والذين يمارسون مهامهم جنبا إلى جنب مع الشرطة القضائية وهذا في مجال تخصصاتهم فإلى جانب مفتشي البيئة نجد أسلاك الدرك الوطني والشرطة، وشرطة المناجم ومفتشي الصيد البحري ومفتشي العمل ومفتشي التجارة ومفتشي السياحة، وحراس الشواطئ، أعوان الجمارك، ضباط وأعوان الحماية المدنية [3].

1- معاينة جرائم التلوث البحري:

ولعل أهم جهاز أنيط له مهمة معاينة الجرائم البيئية ومنها جرائم التلوث البحري هم مفتشو البيئة فقد نصت أحكام القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة على أنه؛ يؤهل لمعاينة مخالفات وجنح هذا القانون مفتشو البيئة، وهذا سواء تعلق الأمر بالجرائم التي نص عليها، أو حتى تلك المنصوص عليها في قوانين أو نصوص تنظيمية أخرى تهتم بالبيئة بصفة عامة وليست فقط البيئة البحرية.

ولقد حدد المشرع الجزائري بموجب المرسوم 88 - 227 إجراءات تعيين مفتشي البيئة وكذا مهامهم

---

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

[2] - الفتني منير، المرجع السابق، ص75.

[3] - المادة 111 من قانون 03 - 10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة سالف الذكر.

التي يباشرونها بعد أدائهم لليمين القانونية أمام محكمة مقر إقامتهم الإدارية، وهنا نلاحظ بأن هذه النصوص القانونية منحت نفس السلطات التي يتمتع بها الموظفون والأعوان المنصوص عليهم بالمادة 17 من الأمر رقم 11 - 02 المؤرخ في 23 فبراير 2011 ، يعدل ويتمم الأمر رقم 66 - 155 المؤرخ في 8 يونيو 1966، المتضمن قانون الإجراءات الجزائية الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 2011/02/12 ويمارسون مهامهم طبقا لقانون الإجراءات الجزائية وعليه فيقوم مفتشي البيئة بالبحث والتحري عن الجرائم ضد البيئة عموما والبيئة البحرية خاصة طبقا لنص المادة 111 من قانون 03 - 10 السابق الذكر، كما هم مؤهلون لضبط الأشياء المستعملة في الجريمة (جريمة التلوث البحري)واقتياد المتلبسين بالجرائم لتقديمهم أمام العدالة.

وفي حالة الصعوبة يحرر هؤلاء المفتشين محاضر وصفية دقيقة تحدد الوقائع والإشارة فيها إلى استحالة التقديم لمقاومة المخالف وترسل إلى وكيل الجمهورية حسب الأشكال المقررة قانونا [1]، كما يمكنهم أن يستعينوا بضباط الشرطة القضائية والقوة العمومية في تأدية مهامهم، كما جاء نص المادة 27 من قانون الإجراءات الجزائية الجزائري يباشر موظفو وأعوان الإدارات والمصالح العمومية بعض سلطات الضبط القضائي التي تناط بهم بموجب قوانين خاصة حسب الأوضاع المقررة في هذه القوانين ويمارسون مهامهم طبقا لنص المادة 13 من ق ج [2].

والجدير بالذكر أن مفتشي البيئة لا يجوز لهم التفتيش والدخول إلى المساكن الأفنية والمباني والمنشآت وكل الأماكن المستورة إلا بحضور ضباط الشرطة القضائية ويستوجب على ضابط الشرطة القضائية المخطر ألا يمتنع عن مصاحبتهم ويوقع المحضر المحرر في العملية، والملاحظ عمليا أن مفتشي البيئة أثناء تأديتهم لمهامهم يستعينون دوما بضباط الشرطة القضائية وذلك تفاديا للعراقيل التي قد يواجهونها، أما عن أهم اختصاصات مفتش البيئة فهي تتمثل في:

* السهر على تطبيق النصوص التنظيمية في مجال حماية البيئة وفي كل مجالاتها الحيوية الأرضية الجوية الهوائية، البحرية وهذا من جميع أشكال التلوث.

* التعاون والتشاور مع المصالح المختصة لمراقبة النشاطات المستعمل فيها مواد خطيرة، كالمواد الكيمياوية والمشعة ومراقبة جميع مصادر التلوث والأضرار.

* مراقبة مدى مطابقة المنشآت المصنفة للتشريع المعمول به، وكذا شروط معالجة النفايات أيا كان نوعها ومصدرها، ومراقبة مدى احترام شروط إثارة الضجيج.

* يوضع مفتشو البيئة تحت وصاية وزير البيئة، الذي بإمكانه هو أو الوالي المعني أن يسند لهم أية مهمة

---

[1] - المادة 23 الأمر رقم 11 - 02 المؤرخ في 23 فبراير 2011 ، يعدل ويتمم الأمر رقم 66 - 155 المؤرخ في 8 يونيو 1966 ، المتضمن ق... ج، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 12 / 02 / 2011 ، ص 10.

[2] - المادة 101 من قانون 03 - 10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة،

في المجال البيئي ومن ضمن هذا الأخير لدينا مجال البيئة البحرية.

وفي إطار أداء مهامهم فإن لهم أن يحرروا محاضر بالمخالفات والتي تحتوي على: اسم ولقب وصفة مفتش البيئة المكلف بالرقابة، تحديد هوية مرتكب المخالفة ونشاطه وتاريخ فحص الأماكن اليوم الساعة، الموقع والظروف التي جرت فيها المعاينة، والتدابير التي تم اتخاذها في عين المكان، ذكر المخالفة التي تمت معاينتها، مثال: جريمة التلوث البحري، والنصوص القانونية التي تجرم هذا الفعل [1] ويلزم القانون مفتش البيئة بإرسال محاضر إلى وكيل الجمهورية المختص إقليميا خلال 15 يوما من تاريخ إجراء المعاينة كما ترسل هذه المحاضر إلى المعني بالأمر، وهذا تحت طائلة البطلان [2]، وتجدر الإشارة، بأن لهذه المحاضر الحجية المطلقة باعتبارها صادرة من هيئة رسمية وذلك بقوة القانون [3] ولا يطعن فيها إلا بإثبات العكس وهذا شريطة أن يمارس هؤلاء المفتشون مهامهم بدائرة اختصاصهم، أي المخالفات المراد إتيانها تكون قد ارتكبت بدائرة اختصاصهم.

كما نص المشرع على موظفين آخرين في مجال حماية البيئة ومن ضمن هؤلاء الموظفين من له سلطة التدخل عند وجود خطر يهدد البيئة البحرية، بحيث أسندت لهم نفس المهام التي أسندت لمفتشي البيئة طبقا لنص المادة 21 من ق... ج، والتي تناولت رؤساء الأقسام والمهندسون والأعوان الفنيون والتقنيون والمختصون في الغابات وحماية الأراضي واستصلاحها، بالإضافة إلى ضباط الشرطة القضائية ومفتشو البيئة نجد هذه الفئة من الأعوان خول لهم المشرع هذه الصفة ويقومون بنفس العمل الموكل إلى مفتشي البيئة وضباط الشرطة القضائية فيما يخص المعاينات وإثبات المخالفات وتحرير المحاضر بشأنها وإرسالها إلى العدالة .

2- المتابعة الجزائية الجريمة التلوث البحري:

الدعوى العمومية هي حق المجتمع في الاقتصاص من الجرائم المرتكبة وقد خول القانون مهمة تحريكها للنيابة العامة تمارسها باسم المجتمع وهذا كأصل عام، فعند وقوع جريمة ما تختص النيابة العامة بتحريك الدعوى العمومية بمجرد علمها بوقوع هذه الجريمة، وإبلاغ النيابة العامة عن الجرائم الواقعة يتم إما بصفة مباشرة من أي شخص يتقدم بشكوى لوكيل الجمهورية أو عن طريق الضبطية القضائية كما يسوغ لكل شخص تضرر من جريمة ما أن يتقدم بشكوى مصحوبة بادعاء مدني مباشر أمام قاضي التحقيق المختص بالإضافة إلى الجمعيات البيئية والتي خول لها القانون تحريك الدعوى العمومية ويعتبر هذا استثناء من

[1] - المادة 21 الأمر رقم 11 - 02 المؤرخ في 23 فبراير 2011، المرجع السابق، ص 10.

[2] - المادة 112 من قانون 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، سالف الذكر.

[3] - المادة 38 / 02 من قانون 02 - 02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه، المرجع السابق، ص21

الأصل العام في تحريك الدعوى العمومية الذي هو من اختصاص النيابة العامة [1].

أ- **عن طريق النيابة العامة:** تعتبر النيابة العامة طرفا بارزا لمواجهة الجنوح البيئية ومن بينها التي تقع وتحدث على مستوى البيئة البحرية من جراء التلوث والمتسببين في حدوثه، فهي مكلفة بمتابعة هذا الجانح، وهذا باسم المجتمع، بعد أن تتصل بمحاضر معايني الجنوح الخاصة بالبيئة البحرية، أو بعد شكوى ترفع ضد الجانح وتبقى لها سلطة الملائمة في تحريك الدعوى العمومية أو وقف المتابعة.

إذن يجوز لكل متضرر من جريمة ما أن يلجأ إلى وكيل الجمهورية المختص محليا لاتخاذ الإجراءات القانونية للمتابعة وبالتالي يجوز لكل من يهمه الأمر وطبقا لقانون الإجراءات الجزائية وقانون البيئة وقانون حماية الساحل وتثمينه وأثناء ارتكاب جريمة مضرة سواء بالمجال البحري أو بالسواحل أن يتقدم بشكوى لوكيل الجمهورية تتضمن الوقائع والمعلومات الضرورية عن مرتكبها، ولهذا الأخير الحق في مباشرة الدعوى العمومية عن طريق تكليف الضبطية القضائية بالتحري في الأمر وإعداد محاضر بذلك، وأثناء سير إجراءات المتابعة يمكن الوكيل الجمهورية أن يحيل المتهم مباشرة أمام المحكمة المختصة عن طريق الاستدعاء المباشر، أو يتخذ ضده إجراءات التلبس في حالة توفر عناصر التلبس أو أن يطلب من قاضي التحقيق عن طريق طلب افتتاحي للتحقيق في الجنحة المرتكبة، وللطرف المتضرر في ذلك أن يتأسس طرفا مدنيا لتمكينه من التعويض عن الأضرار التي قد لحقته.

ب- **عن طريق الضبطية القضائية:** وتتم بتقديم شكوى لدى ضابط الشرطة القضائية أو من هم في حكمه على النحو الذي ذكرناه سالفا عن الوقائع المرتبكة ضد البحر والتي يشكل وصفها جنحة حسب قانون 10- 03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة والقانون البحري، بالإضافة إلى قانون 02 - 02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه ويقوم ضابط الشركة القضائية بالتحقيق الابتدائي في القضية بناءا على تعليمات وكيل الجمهورية أو من تلقاء أنفسهم، وبعد التحري يقوم الضابط الشرطة القضائية بإعداد محضر بذلك يتضمن الوقائع ووصفها الجزائي وكذا أسماء وأقوال الأطراف المعنية وله في ذلك أن يرسل المحضر إلى وكيل الجمهورية [2] أو أن يقدم الأطراف مباشرة أمام وكيل الجمهورية لاتخاذ الإجراءات اللازمة.

ج- بالادعاء المدني أمام قاضي التحقيق:

طبقا للمادة 72 ق.إ.ج فإنه يجوز لكل متضرر من جريمة أن يقدم شكوى مصحوبة بادعاء مدني أمام قاضي التحقيق المختص مباشرة[3]، فيجوز إذن لكل من تضرر من فعل مجرم بالقانون 03 - 10 أن يدعى مدنيا قاضي التحقيق بعد دفع كفالة يحددها هذا الأخير للتحقيق في القضية و تحديد المخالفات

[1] - المادة 36 من قانون 03 -10 المؤرخ في 19 يوليو 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، المرجع السابق، ص12

[2] - المادة 38 الأمر رقم 11 – 02، نفسه.

[3] - المادة 72 الأمر رقم 11 - 02 ، نفسه.

المرتكبة ضد نصوص القانون 03 – 10 و خاصة تلك الخاصة بالباب الثالث الفرع الثاني من قانون 03 - 10 مع تحديد الضرر الناشئ عنها ثم يحيل قاضي التحقيق القضية بعد إنهاء التحقيق أمام المحكمة المختصة.

د - التدخل القضائي لجمعيات حماية البيئة:

لقد سبقت الإشارة إلى أن الجمعية تكتسب الشخصية المعنوية بمجرد تأسيسها فيكون لها الحق في التقاضي بأن تتأسس طرفا مدنيا في المسائل الجزائية والتي تمس المجال البيئي، وذلك حتى في الحالات التي لا تعني الأشخاص المنتسبين لها بانتظام [1]، كما يمكن أن تفوض من طرف الأشخاص المتضررين لرفع الشكاوي وممارسة الحقوق المعترف بها لطرف المدني أمام القضاء الجزائي، ولكن رغم كل الجهود المبذولة من طرف الجمعيات البيئة، إلا أن دورها يظل ناقصا بالنسبة لنشاطها الذي تقوم به في إطار حماية البيئة بصفة عامة أو بالنسبة لنشاطها الخاص بالبيئة البحرية، وذلك رجع لعدة أسباب منها، ضعف الاعتمادات المالية ونقص الوسائل المتاحة إلى جانب كون القضاء الجزائري لا يزال متردد في التعامل مع الأشخاص المعنوية على خلاف نضيره الفرنسي.

إن التدخل القضائي للجمعيات في المجال البحري له ما يبرره، فبإضافة إلى مساهمتها في الكشف عن الجنوح اللاحقة بالبيئة البحرية فهي تعمل على توضيح مدى خطورة الأضرار التي تنجم من جراء التلوث البحري، وهي إلى جانب هذا تعمل كذلك على نشر الوعي وتفعيل دور الوقائي لحماية هذه البيئة والمحافظة عليها من كل ما يلحق بها من جميع أشكال التلوث، ولقد أكد المشرع هذا الدور الفعال للجمعيات في القانون، وذلك من خلال توسيع اختصاصاتها وتدخلاتها في كل المجالات التي تمس البيئة الشيء الذي يؤدي إلى إبراز الدور المرجو من هذه الجمعيات في المجال حماية البيئة وتحسين الإطار المعيشي [2].

[1] - المادة 36 من قانون 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، سالف الذكر.

[2] - المادة 35 من قانون 03-10 نفسه.

ملخص الفصل الأول:

البيئة هي مجموعة العناصر الطبيعية والكائنات الحية إضافة إلى كل ما وضعه الإنسان في اطار تنظيم حياته وإشباع رغباته.

إذا فالبيئة تشمل في عناصرها البيئة البحرية والتي وردت في اتفاقية الأمم المتحدة للبحار على أنها " نظام بيئي أو مجموعة من الأنظمة البيئية في المفهوم العلمي المعاصر " وهذا النظام عبارة عن مسطحات الماء المالح المتصلة ببعضها البعض اتصالا طبيعيا وباطنها وما تحتويه من كائنات حيوية ونباتية وثروات طبيعية. ورغم أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى تعريف البيئة البحرية، فهي ذات أهمية بالغة ولها دور فعال في الحياة البشرية وفي اقتصاد الجزائر أيضا وتتجسد أهميتها في ثلاث نقاط أساسية اقتصادية حيوية خاصة في تحقيق التوازن البيئي واستراتيجية .

ولكن يبقى التلوث البحري أحد المشكلات الأساسية التي تعاني منها البيئة البحرية، ما استلزم على المشرع الجزائري بالإضافة إلى القوانين والاتفاقيات الدولية التي صادق عليها في هذا المجال ضرورة إنشاء هيئات ومؤسسات إدارية مكلفة بحماية البيئة البحرية على المستوى المركزي والمحلي أيضا ومنح السلطة إلى القضاء في تحديد المسؤولية والمعاينة والمتابعة الجزائية في جرائم تلويث البيئة البحرية.

الفصل الثاني

التنمية المستدامة والآليات القانونية لحماية البيئة البحرية في الجزائر

الفصل الثاني : التنمية المستدامة والآليات القانونية لحماية البيئة البحرية في الجزائر

نظرا لكون مشكل التلوث البحري قضية عالمية وحماية البيئة البحرية تتطلب سن المزيد من القوانين والتشريعات في إطار التنمية المستدامة ومواكبة الآليات الحديثة من خلال إبرام الاتفاقيات الدولية والإقليمية التي تستهدف الحد من ظاهرة التلوث البحري وحماية البيئة البحرية باعتبارها كنز للموارد الطبيعية وملك للإنسانية جمعاء وهو ما عملت عليه جميع الدول منها الجزائر وهذا ما سنتطرق اليه في هذا الفصل من خلال دراستنا لمدخل يخص التنمية المستدامة و كذلك الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية بصفة عامة التي انتهجتها الجزائر في مجال حماية البيئة البحرية وعلاقتها بالتنمية المستدامة . من خلال الاتفاقيات الدولية المصادق عليها وأيضا التشريعات الداخلية بالإضافة إلى تحديد الجزاءات الإدارية والقضائية التي توقعها الجهات المختصة في حال المساس بالبيئة البحرية وهذا لمعرفة ما اهم الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر في مجال حماية البيئة البحرية والتشريعات التي سنها المشرع؟ وما مدى فعالية وتجسيد هذه المنظومة من خلال توفير الهيئات والعقوبات اللازمة؟ وهذا ما سنكشف عنه من خلال:

المبحث الأول :ماهية التنمية المستدامة.

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

المبحث الثالث: الجزاءات القانونية والهيئات المكلفة بحماية البيئة البحرية في الجزائر.

المبحث الأول : تعريف التنمية المستدامة

لقد استحوذ موضوع التنمية المستدامة اهتمام العالم خلال 15 سنة المنصرمة وهذا على صعيد الساحة الاقتصادية والاجتماعية والبيئية العالمية ،حيث أصبحت الاستدامة التنموية مدرسة فكرية عالمية تنتشر في معظم دول العالمي النامي والصناعي على حد سواء تتبناها هيئات شعبية ورسمية وتطالب بتطبيقها فعقدت من أجلها القمم والمؤتمرات والندوات.ورغم الانتشار السريع لمفهوم التنمية المستدامة منذ بداية ظهورها إلا أن هذا المفهوم مازال غامضا بوصفه مفهوما وفلسفة وعملية ،ومازال هذا المفهوم يفسر بطرق مختلفة من قبل الكثيرين ولذلك فقد تم التطرق في هذا المبحث إلى مطلبين رئيسيين هما:

المطلب الأول :**تعريف التنمية المستدامة خصائصها ونظرياتها.**

بدأ استخدام مصطلح التنمية المستدامة كثيرا في الأدب التنموي المعاصر وتعتبر الاستدامة نمط تنموي يمتاز بالعقلانية والرشد، وتتعامل مع النشاطات الاقتصادية التي ترمي للنمو من جهة ومع إجراءات المحافظة على البيئة والموارد الطبيعية من جهة أخرى، وقد أصبح العالم اليوم على قناعة بأن التنمية المستدامة التي تقضي على قضايا التخلف هي السبيل الوحيد لضمان الحصول على مقومات الحياة في الحاضر والمستقبل

الفرع الأول : تعريف التنمية المستدامة.

يعتبر مصطلح التنمية المستدامة مصطلح يشير إلى التنمية الاقتصادية والاجتماعية و السياسية والبيئية، فقد لاقى هذا المفهوم العديد من التعاريف واختلفت حوله الآراء والاتجاهات، فلكل تعريف خاص، فهو من بين المواضيع المهمة التي لاقت انتباه واهتمام الباحثين في مختلف الميادين، واعتبرته المنظمات الدولية على الدول كغيرها من الحقوق الأخرى تسعى كل دولة لتحقيقه [1]

بمناسبة الاحتفال بالعيد العاشر لمؤتمر ستوكهولم ، أجريت مناقشات في برنامج الأمم المتجددة للبيئة وفي المؤتمر العام الذي عقد لهذه المناسبة حول استخدام مصادر الثروة الطبيعية المتاحة لأي دولة من أجل تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية بدون استنزاف الموارد الطبيعية بل الحفاظ عليه بحيث تظل متاحة للاستعمال للمستقبل وفي ظل هذا ظهرت فكرة التنمية المستدامة بمكوناتها الثلاثة حماية

[1] - مصطفى كمال ، تأثير المناخ سيؤثر على امن وسلامة العالم كله، مقالة العدد 170. اكتوبر 2007، ص106.

البيئة ممثلة في مصادر الثروة الطبيعية ، تحقيق النمو الاقتصادي تحقيق التمية الاجتماعية ، وفي ظل الحاجة لتقديم شرح مفصل للتنمية المستدامة شكلت لجنة دولية وهي اللجنة الدولية للبيئة والتنمية.

وأصدرت اللجنة تقريرها في عام 1987 بعنوان مستقبلنا المشترك واشتمل التقرير على تعريف التنمية المستدامة ووضع اقتراحات عن كيفية تطبيقها وعرفها على أنها التنمية التي تضمن الاستجابة لاحتياجات الجيل الحاضر مع عدم التعدي على حقوق الأجيال القادمة في المعيشة بمستوى بعادل الجيل الحالي أو يوافقه إن أمكن.

لقد عرضت مقترحات اللجنة على الجمعية العامة للأمم المتحدة وأقرتها وكانت الخطوة التالية اعتماد مفهوم التنمية المستدامة كالتزام من جانب كل الدول وقد جاء ذلك في مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية.

وعرف قيمة الأرض والذي عقد في ريودي جانيرو من 3 إلى 11 يوليو 1992، اعتمد المؤتمر التنمية المستدامة كسياسة تلتزم بها كل الدول حتى لا يحدث أضرار بالبيئة أو بصحة الإنسان والاقتصاد نتيجة للأشغال الغير الرشيد لمصادر الثروة الطبيعية ، ويتم التوصل إلى ما يسمى بأجندة القرن 21[1].

يعتبر مفهوم التنمية المستدامة مفهوما جديدا أو مبتكرا في الفكر التنموي إذ لا يوجد تعريف متفق عليه عالميا بالنسبة لهذا المصطلح ، ولتطرق لتعريف هذا المصطلح ينبغي تحديد تعريف كل من مصطلح التنمية على حدا ومصطلح الاستدامة على حدا

-

[1] - خالد مصطفى قاسم ، إدارة البيئة والتنمية المستدامة في ظل العولمة المعاصرة ، جامعة الدول العربية ، القاهرة، 2007 ، ص19

تعريف التنميـة :

التنمية هي: "عملية ديناميكية تتكون من سلسلة من التغيرات الهيكلية والوظيفية في المجتمع وتحدث نتيجة للتدخل في توجيه حجم ونوعية الموارد المتاحة للمجتمع، وذلك لرفع مستوى رفاهية الغالبية من أفراد المجتمع عن طريق زيادة فاعلية أفراده في استثمار طاقات المجتمع إلى الحد الأقصى [1].

أما معنى الاستدامة هو ضمان ألا يقل الاستهلاك مع مرور الزمن وتدفقه وتحقيق المنفعة العامة[2]

-كذلك نجد الأمم المتحدة عرفتها من خلال تقرير اللجنة العلمية للبيئة والتنمية سنة 1987 بأنها تلك التنمية التي تلبي حاجيات الحاضرون المساومة على قدرة الأجيال المقبلة في تلبية حاجاتهم.

كما تعرف كذلك على أنها : استمرارية الموارد الطبيعية لأجيال الحاضر والمستقبل والمحافظة على خصائصها، كما بعرفها الدكتور مصطفى قاسم <:أن التنمية المستدامة هي التي تلبي احتياجات الحاضر دون الإخلال بقدرات الأجيال القادمة على تلبية احتياجاتها وجاء التعبير عن التنمية التي تتصف بالاستقرار وتسلط عوامل الاستمرار والتواصل. وحسب قمة الأرض لعام 1992 بالبرازيل هي التي تحدد المعايير الاقتصادية والاجتماعية والبيئة لكيفية تحقيق التنمية المستدامة كبديل تنموي للبشرية لمواجهات احتياجات القرن21[3].

وهي كذلك عملية تطوير الأرض والمدن والمجتمعات وكذلك الأعمال التجارية بشرط أن تلبي احتياجات الحاضر ، دون المساس بقرارات الأجيال القادمة من وجهة نظر علماء الاقتصاد بأن مجموع النظريات والقوانين التي تنظم العلاقات بين الأفراد المجتمع ، هذه العلاقات تنشأ عن طريق تبادل السلع والخدمات بهدف تحقيق الرفاهية لجميع أفراد المجتمع

من وجهة نظر علماء الاجتماع: حيث يركزون على الإنسان باعتباره جوهر التنمية وكذا العلاقة الاجتماعية ومحاربة الفقر والتوزيع العادل للموارد واتخاذ القرار بالنسبة للمشاركة الشعبية. من وجهة نظر

[1] - رحالي حجيلى وبوخالفة رفيقة، التنمية من مفهوم تنمية الاقتصاد إلى مفهوم تنمية البشر، مجلة دراسات في التنمية والمجتمع، جامعة الشلف، المجلد2، العدد2، 2018، ص2.

[2] - تقرير اللجنة العالمية للبيئة والتنمية ، مستقبلنا المشترك ، الأمم المتحدة ، نيويورك ،1987، ص 15.

[3] - عبد الله خبابة ، رابح بوقرة ، الوقائع الاقتصادية ، العولمة الاقتصادية ، التنمية المستدامة، جامعة الإسكندرية ، 2009، ص 349.

علماء البيئة: وضع حدود أمام الاستهلاك والنمو السكاني والتلوث واستغلال المياه وقطع الغابات وانجراف التربة.

-من خلال التعريف السابقة سنخلص بأنها كلها تشترك في (الحاجات – فكرة أن الموارد محدودة والنظر إلى العالم بنظرة كلية ونظام مرتبط والنظر إلى نوعية الحياة كنظام).

ومن خلال كل هذا يظهر لنا مكونات التنمية المستدامة.

1-تنمية احتياجات الجيل الحاضر مع مراعاة متطلبات الأجيال القادمة.

2-حماية البيئة وعدم تلوثها.

3-عدم استنزاف الموارد الطبيعية واستغلالها بطريقة عقلانية.

4-تحقيق التوافق والتوازن بين البيئة والسكان والطبيعة

وعرفها كذلك مؤتمر ريوديجانيرو لسنة 1992 في المبدأ بين الثالث والرابع حسب المبدأ الثالث بأنها: [1]

ضرورة إنجاز الحق في التنمية بحيث تتحقق على نحو متساوي والحاجيات التنموية البيئية للأجيال الحاضر والمستقبل[2]

كما نقصد بالتنمية المستدامة أيضا لتحقيقها ينبغي أن تشمل حماية البيئة جزءا لا يتجزأ من عملية التنمية، ولا يمكن التفكير بمعزل عنها.

وهي أيضا <<هي عملية يتناغم فيها استغلال الموارد وتوجيهات الاستثمار ومناحي التنمية التكنولوجية وتغيير المؤسسات على نحو يعزز كلا من إمكانات الحاضر والمستقبل للوفاء بحاجيات الإنسان وتطلعاته >>

[1] - عبد الله خبابة ، رابح بوقرة ، مرجع سابق ، ص ، 323.

[2] - المنظمة العربية للتنمية الإدارية ، دور الشراكة ببين القطاعين العام والخاص في تحقيق التنمية المستدامة ، 2011، ص13.

ومن خلال كل هذه التعاريف أمكننا القول أن التنمية المستدامة تسعى لتحقيق نوعية للحياة الإنسان واستغلال الموارد الطبيعية بطريقة عقلانية ومحاولة إبقائها لمدة زمنية بعيدة ، وضمان متطلبات الأجيال المقبلة ، بحيث أنه لا يمكن تجاوز هذا الاستغلال والاستخدام الموارد الخاصة في حالة المورد غير المتجددة ، وفي حالة الموارد المتجددة يجب ترشيد في استخدامها مع محاولة وجود بدائل لهذه الموارد لتستغل لفترة زمنية طويلة الأجل، ويجب أن تستخدم هذه الموارد في كلتا الحالتين بطريقة مناسبة لا تؤدي إلى عجز بيئي وذلك للعلاقة الوطيدة بين التنمية المستدامة والبيئة.

الفرع الثاني: خصائص التنمية المستدامة

للتنمية المستدامة مجموعة من الخصائص التي تميزها عن غيرها من أشكل وصور التنمية ومن خلال التعاريف التي وضعت لهذا المفهوم يمكن استخلاصها[1]:

1-التنمية المستدامة تعني إحداث تغيرات في جميع مجالات الحياة الاقتصادية المتمثلة في زيادة في كمية متوسط نصيب الفرد في الدخل الحقيقي وكذلك الحفاظ على الموارد الطبيعية سواء كانت متجددة أو غير متجددة بالاستغلال العقلاني لها.

أما الجانب الاجتماعي ذلك بتحقيق العدالة الاجتماعية بين فئات المجتمع والبيئة بتحقيق التوازن البيئي لينعكس على الجانب الاجتماعي للمجتمع.

2-التنمية المستدامة هي تنمية دائمة حاضرة ومستقبلا تلبي أماني وحاجات الحاضر والمستقبل ، فالدولة تسعى لتحقيق التنمية في جميع القطاعات لتغطية الحاجيات المتزايدة للمجتمع مع الاعتماد على المشاريع والطرق والآليات لضمان حاجيات الأجيال المستقبلية.

3-التنمية المستدامة هي تنمية شاملة ومسؤولية مشتركة وذلك في جميع قطاعات الدولة وتقع على عاتق الدولة بمختلف مستوياتها المساهمة في عملية اتخاذ القرار.

4-يعتبر مصطلح التنمية المستدامة مصطلح عالمي ، وذلك من خلال الدراسات السياسية والاقتصادية والثقافية التي ساهمت في إدراج مفهوم يجسد التنمية المستدامة.

[1]- يحي سعيدي ، صورية شني ، نظرية التنمية المستدامة ، عدد 04، جامعة المسيلة، 03 أكتوبر 2005، ص 04.

5-للتنمية المستدامة أبعاد بيئية واجتماعية واقتصادية متشابكة ومتداخلة مع بعضها البعض في إطار تفاعلي يتسم بالضبط والتنظيم والترشيد.

6-للتنمية المستدامة أهداف تسعى لتحقيقها من خلال آليات فعالة ومبادئ تقوم عليها.

7-للتنمية المستدامة طرق عقلانية لاستغلال الموارد سواء كانت متجددة أو غير متجددة لضمان تحقيق التوازن بين مختلف الجوانب.

8-وجود علاقة تكاملية بين البيئة من ناحية والتنمية من ناحية أخرى وهذه العلاقة طردية إذ ترتبط بينهما علاقة تكاملية وتوافقية لتحقيق تنمية شاملة في جميع القطاعات المختلفة.

الفرع الثالث: نظريات التنمية المستدامة

ظهرت أراء مختلفة متعددة منذ زمن بعيد من طرف علماء الاقتصاد والبيئة والاجتماع، وعلى أفكار رأي الاستدامة البيئية فعلماء الاقتصاد يرون ضرورة الاهتمام بالجانب البيئي والأخلاقي ويؤكد علماء الاجتماع على طلبات البيئة التي تحددها الثقافة وركز على الاستدامة في النظم الثقافية والبشرية. أما علماء البيئة والموارد والأحياء فأشاروا إلى أن المحيط الحيوي هو الذي يحتاج إلى أن يكون مستداما

وهناك من ذهب إلى اقتراح استدامة التقييم الدولي للثروة واعادة توزيعها لتصبح التنمية المستدامة واقعية على المستوى العالمي.

ومنه فإذا كانت التنمية المستدامة تمثل أبعاد مختلفة اقتصادية وبيئية واجتماعية وحتى سياسية مما أدى إلى ظهور زوايا الإطار النظري ووجهات نظر مختلفة تفاعلت فيما بينها وتداخلت لتفضي في الأخر إلى ظهور هذا المفهوم ومن بين هذه النظري نجد: أولا: النظريات الداعية لأولوية البيئة علماء البيئة يرون إلى أن الذي يحتاج أن يكون مستديما هو المحيط الحيوي ، وظهرت عدة نظريات منها[1]:

[1]- يحي سعيدي ، صورية شني، المرجع السابق، ص05.

1- النظرية المتشائمة: في عام 1798 نشر توماس مانس مقولته المشهورة حول مبادئ السكان ، حيث يرى أن الجنس البشري إذا استمر في التكاثر وزيادة التناسل ، ستواجهه مشاكل حدود الموارد الطبيعية النابضة وان هذا سوف يؤدي إلى بؤس ومجاعة كما رأى توماس أن الحروب ورقم سلبياتها إلا أنها حل أمثل لتقليل النسبة المتزايدة للجنس البشري ليتوافق مع الثروة والموارد الطبيعية المتاحة (لذلك عدة نظريته بالمتشائمة) وأن التنمية طويلة الأجل يمكن أن تحقق فقط عندما يزداد الجنس بمعدلات معقولة خلال فترات والاستقرار الاقتصادي. وهذا ما يعتقد مالتس باستحالته لأن الجنس البشري لا يستطيع التحكم في ذلك بسهولة ومن ثما فإن النهاية حتمية في حال سوء استغلال الموارد الطبيعية النابضة. وانتقدت نظرية مالتس بأنه لم يبين كيف التنبؤ وافتراضاته غير واضحة ، واشتمل على الحظ المسبق على معدلات الوفيات والمواليد وعلاقتها بباقي متغيرات النموذج.

2- النظرية المتفائلة: هناك من الاقتصاديين الكلاسيكيين أقل تشاؤما من بينهم جون ستيوارت ميل John stuart mill حيث يرى أن الموارد الناضبة او المحدودة يمكن أن تمثل حاجزا أو قيدا على زيادة الإنتاج في المستقبل ، فإن تلك الحدود لم يتوصل إليها بعد ، لذلك لن تصل إليها أي دولة في العالم خلال الإطار الزمني لأي صناعة من الصناعات القائمة.

وقد استند ميل في مبادئه على التنمية المستقبلية في قطاع الزراعة وعلى دور المؤسسات في رفع الرفاه الاقتصادي. ولكن مع تأكيده على فكرة أن ارتفاع مستوى المعيشة بلعب دورا في استمرار النمو الاقتصادي ، إلا أنه على الرغم من تفاؤله رأى انه حتما تستغل موارد البيئة بشكل تام (أي يتم استنفاذها) في الأغراض الصناعية وغيرها ، فإن هذا العالم لن يكون مثاليا.

3- الحركة الأمريكية المحافظة: (1890-1920) بقيادة الأمريكي تيدور روزفلت theo dore resevelte ومن حوله ، قد مثلت هذه الخريطة نجاحا للقطر السياسي الإيديولوجية في الولايا المتجددة خلال الفترة ما بين عام 1890-1920حيث ترى هذه الحركة بأن النمو الاقتصادي تحيطه بمجموعة من القيود الطبيعية التي من الصعوبة تجنبها حتى مع التقدم التكنولوجي ، وان الإسراع الكبير في استغلال الموارد الطبيعية الناضبة يعتبر تهديدا لحقوق الأجيال القادمة وأيضا انه كلها تم استغلال هذه الموارد بمعدل أقل كلما كان أفضل وكذلك أن التحكم الإشراف الحكومي في هذه الموارد آم المرغوب فيه.[1]

[1]- يحي سعيدي ، صورية شني ، المرجع السابق ، ص 05.

النظريات الداعية لأولية الاقتصاد:

في ظل هذه النظرية الاقتصادية للتنمية المستدامة من المهم جدا أن نميز بين المفاهيم ذات العلاقة - النمو الاقتصادي- والتنمية الاقتصادية-.

-فالنمو الاقتصادي هو زيادة حصة الفرد من إجمالي الناتج المحلي الحقيقي مع مرور الوقت.

-التنمية الاقتصادية هي مفهوم أوسع من الأول، فهي تظم مفاهيم التنمية من تحسين نوعية حياة السكان والمهارات والمعرفة والإمكانيات والخيارات والحقوق المدنية والحريات.

ومن بين النظريات الداعية لأولوية الاقتصاد نجد:

❖ **نظرية الموارد الناضبة:** قام الاقتصادي (هارلود هوتلينغ) بنشر هذه الدراسة حول" اقتصاديات الموارد الناضبة" في عام ، 1931 وقام من خلال هذه الدراسة ببناء نموذج نظري حول كيفية الاستخدام الكفء للموارد الطبيعية الناضبة وكيفية استغلال والاستفادة منها على المدى الطويل ، وذكرته في توظيف الموارد الناضبة تعز ضرورة مراعاة الأجيال القادمة في تلك المواد عند القيام بعمليات استغلالها وهو الأساس النظري الذي انطلق منه فيما بعد الأمم المتحدة في العقد الأخير من القرن20 عندما تبنت مفهوم التنمية المستدامة[1].

النظريات الداعية للعدالة في توزيع الثروة والتنمية:

من وجهة نظر علماء الاجتماع يرون أنه لتحقيق التنمية المستدامة عليهم الأخذ بعين الاعتبار العوامل الاجتماعية في مراحل التنمية وتخصيص البرامج والمشاريع والاهتمام بالفقر وعدم المساواة ، الحروب والكوارث الطبيعية السياسات الاقتصادية ، وأخذ هذه العوامل مجتمعة مع بعضها البعض. ومن بين هذه النظريات نجد:

❖**نظرية التحيز الحضري:** وضعها ميخائيل ليشون ومن بين المشاكل التي طرحتها هذه النظرية:هي هل إن التنمية المستدامة أزمة ثقافية أم أزمة بيئية؟ وفي ظل هذا يقول براون ليستر في 1999م إننا بحاجة إلى بوصلة أخلاقية ، تقودنا إلى القرن 21 أساسها المبادئ المستديمة لتلبية الاحتياجات الإنسانية[2].

[1]- يحي سعيدي ، صورية شني ، مرجع سابق ، ص 4.

[2]- المرجع نفسه، ص 14 .15

ومنذ ظهور" مستقبلنا المشترك" وحتى وقتنا الحاضر يشهد العالم الكثير من المنافسة في ما يخص موضوع التنمية المستدامة ، تعددت فيها الدراسات والأبحاث والمؤتمرات والندوات من بينها: مؤتمر الأرض في ريودي جانيرو 1922 ونتجت عنه 21 مذكرة .

الحلقة الخاصة بمراجعة 21 مذكرة المنعقدة من قبل الأمم المتحدة 1997، ندوة إستراتيجية التنمية المستدامة على المستوى الوطني من قبل الأمم المتحدة في غانا في2001. إن المشكلة كما ترى اللجنة العالمية للبيئة والتنمية في تقرير 1989، لا تقتصر على استنزاف الموارد الطبيعية بل تكمن في تأثير المناخ على العامل النفسي الذي يعيشه المجتمع المعاصر وأزمة الأخلاق والقيم على مستوى الدولة والمناطق متمثلة في غياب المصالح المشتركة والعمل المشترك.

المطلب الثاني :واقع التنمية المستدامة في الجزائر

تعرف التنمية الاقتصادية على أنها عملية رفع مستوى الدخل القومي حيث ينبني عن هذا الرفع متوسط نصيب الفرد من هذا الدخل ، على أساس أن التنمية الاقتصادية تهدف في جوهرها إلى تحسين الظروف الاجتماعية للفرد عن طريق زيادة الطاقة الإنتاجية للاقتصاد القومي ، لذلك فهي غاية تستهدف المجتمعات المتقدمة والمتخلفة على حد السواء ، ومن بين هذه الدول نجد الجزائر[1] .

فقد مرت الجزائر بالعديد من المراحل في سبيل تحقيق التنمية الاقتصادية، والتي كانت كلها في إطار سياسة التنمية الاقتصادية الجزائرية. فمذ حصول الجزائر على استقلالها وجدت مخلفات ومشاكل وهياكل إدارية ومؤسسات صناعية وأراضي فلاحية تركها المستعمر الفرنسي ، فعمدت الجزائر إلى إعادة بناء الدولة الجزائرية من الجانب الاقتصادي فاعتماد نظام التسيير الذاتي لإعادة بناء الدولة الجزائرية المتعلقة بالإصلاح ما تركه الاستعمار من مختلف المؤسسات والأراضي الفلاحة وذلك عن طريق التسيير الجماعي لهذه الأملاك تحت وصاية الحكم الواحد والحاكم والهيئات التابعة له ، وانطلاقا من سنة 1967 وهي سنة الدخول في النهج الاشتراكي ، كمنهج اقتصادي يقوم على مشاركة الشعب في العمل الإنمائي واعتماد ما يعرف بسياسة تخطيط التنمية التي تمخضت عنها عدة مخططات تنموية تجسدت من خلال الدولة الجزائرية، مواصلة بناء الجزائر المستقلة، فاتسمت المخططات الأولى بتحقيق نجاح

[1]- صابر فوزي ، التنمية بين الأمس والغد، دار نهران ,للنشر والتوزيع ، عمان:1991، ص 2.

معتبر لكنها تميزت بالتبعية للسلطة المركزية في التسيير واتخاذ القرارات في مجال تطبيق سياسة التنمية الاقتصادية، [1]

ومع بداية الأزمات الاقتصادية العالمية التي مست الاقتصاد الجزائري الذي يعتمد أساسا على قطاع المحروقات وإهمال القطاعات الأخرى فعندما تصدع قطاع المحروقات لم تجد الدولة قطاع أخر يحمي اقتصادها، فكانت 1980 أول الصدمات وسنة 1986 ثاني الصدمات للاقتصاد الجزائرية وهو لأمر الذي أدى إلى بداية تدهور السياسة التنموية آنذاك ابتداء من المخططات الخماسية مما تطلب الأمر تجسيد جملة من الإصلاحات فعملت الدولة الجزائرية إلى إعادة هيكلة المؤسسات العمومية أي إعادة هدم جميع المؤسسات العمومية التي عملت الدولة في بداية سنوات الاستقلال على توفير جميع الموارد لها وشوهد عليها أنها أخفقت في تحقيق الأهداف المرسومة مما مهد طريق أخر إلى بداية تخلي الدولة على عطاء الحرية للمؤسسات الاقتصادية حرية اكبر حتى سنة صدور التسرع بالحد من المركزية في التسيير والقانون التوجيهي للمؤسسات لعام ،1988هذا الأخير أفرز وراءه العديد من الإصلاحات ، واثبت أن الجزائر في توجه آخر مدركة فشل التوجه الاشتراكي، وفي خضم الأوضاع السياسية التي بدأت تعرفها الجزائر، أدى بها إلى الدخول إلى سياسة اصطلاحات اقتصادية جديدة أخرى امتدت إلى سنة ،1993 كان نتاجها تخصيص الاقتصاد الجزائري للدخول التوجه اقتصاد السوق وفق آليات جديدة، وفي ظل ظروف دولية جديدة مختلفة كما كانت عليه سابقا.

إن فشل نظام التسيير الاشتراكي في الجزائر وكذا محاولة الإصلاحات الهيكلية التي مست المؤسسات العمومية مع بداية الثمانينات لم تحقق الأهداف المرجوة منها كتحسين مردودية المؤسسة العمومية الاقتصادية بل هذا الوضع الخطير مما أدى بالسلطات الجزائرية إلى الاعتماد الكلي على المحروقات كمصدر للإنتاج، ولتطبيق البرامج والسياسات التنموية على حسابها، هذه الأوضاع خلفت عدة مساوئ على مستويات المعيشة للمواطن وعلى معدلات النمو الاقتصادي ، وعلى مستوى المؤسسة أو الاقتصاد الوطني ككل لعدة سنوات ، لذلك اعتمدت السلطات الجزائرية سياسة جديدة في التنمية ، تتميز في تحرير أكبر للاقتصاد حتى تتماشى مع الظروف الدولية الجديدة محاولة في ذلك التعايش مع مقتضيات اقتصاد السوق والانفتاح على العالم الخارجي.

وقامت الجزائر بإصلاحات اقتصادية مدعومة من طرف FMI صندوق النقد الدولي وبطلب منها لحماية اقتصاد من الانهيار من الحالة التي آلت اليها بما يعرف التصحيح الهيكلي من خلال إحداث

[1]- صابر فوزي ، المرجع السابق، ص 2.

تغيرات في المنظومة الإنتاجية للاقتصاد وبما يتلاءم مع المعطيات الجديدة على الساحة الدولية وسعيها إلى تحقيق نمو حقيقي سليم ومستديم[1] .

يمكن تلخيص الوضعية الاقتصادية والمالية والسياسية التي أصبحت تعيشها الجزائر في:

- الانخفاض الحاد الذي عرفته حصيلة الصادرات النفطية.
- تزايد أعباء خدمات المديونية الخارجية فهي أصبحت تمارس ضغوطات قوية على الاقتصاد مثل استخدام سياسة التقشف.
- التآكل الكبير في احتياطات الصرف الأجنبية حيث عرفت انخفاضا قويا.
- صعوبات في الحصول على مصادر الاقتراض الدولية ، فالوضع المالي الصعب الذي أصبحت تعيشه الجزائر منذ بداية التسعينيات قد كشف في وجود وضع مالي صعب ، مما أدى إلى عقد قروض تجارية مكلفة.
- فشل سياسة اعادة التمويل كخيار لإعادة الجدولة.
- الظرف السياسي الصعب الذي أصبحت نعيشه الجزائر في السوق المالية.
- محدودية نفقات الاستثمار الأجنبي المباشر بنسبة محدودة.
- كذلك استعملت الجزائر سياسة الخوصصة (خوصصة المؤسسات) إلا أنه شوهد على اقتصاد الجزائر بأنه اقتصاد هش بالرغم من توفر الموارد والإمكانات إلا أنه لا يوجد استغلال أمثل لهذه الموارد وعدم توفر المؤهلات واليد العاملة المؤهلة.

الاقتصاد الجزائر يتميز بخصائص سلبية في أضعاف كفاءته لإدماج في مسار الاقتصاد العالمي تتمثل في [2] :

- **اقتصاد مديونية** : فمعظم السياسات الاقتصادية يركز على تسيير أزمة المديونية والتي لا تزال تمثل قيدا يؤثر على القرارات الاقتصادية فرغم انخفاض معدلات الدين والتي تعود إلى ارتفاع حوصلة الصادرات نتيجة لزيادة في أسعار البترول فإن حجم الديون لم ينخفض إلى مستوى المقدرة التسديدية بعد مرحلة تحرير التجارة.

---

[1]- صابر قوري ، المرجع السابق ، ص 93.

[2]- عبد الوهاب كافي ، أثر العضوية في المنظمة العالمية للتجارة على مبدأ السيادة إشارة لحالة الجزائر، رسالة الماجستير ، جامعة الجزائر ، قسم الحقوق والعلاقات الدولية، 2005، ص75.

اقتصاد ريعي: فهو يقوم على إستراتيجية استنزاف الثروة البترولية والغازية على حساب التصنيع والزراعة ، الأمر الذي يجعل الاقتصاد الجزائري رهينة الإيرادات الريعية المحققة في الأسواق الدولية ، فالاقتصاد الجزائري يعتمد على استنزاف المحروقات وهذا ما اضعف سياسة التنمية إذ اثر سلبا على استخدام موارد دخل بديلة ، فاعتمادها على المحروقات يؤثر سلبا على اقتصادها الكلي لأن تقنيات الأسعار النفط الدولية أدت إلى تقلبات في المجتمعات الاقتصادية الكلية وكانت لتحركات أسعار الطاقة العالمية ، فروقات مقابلة لقيمة الصادرات والإيرادات الحكومية ومدى توفر النقد الأجنبي.

الفرع الثاني: التنمية السياسية في الجزائر.

إن دراسة التنمية السياسية هذا البعد هو محور العملية الإنمائية وجوهرها بل ومؤشراتها الذي من خلاله تظهر مدى تقدم ذلك المجتمع أو تأخره ، فالتنمية السياسية في الجزائر تمتاز بمجموعة من الخصائص المميزة والتي تظهر بعد الاستقلال في مواجهة مشكلات عدة للتنمية السياسية منها[1]

1-طبيعة البناء السياسي والمجتمع: حيث نبدأ بطرح التساؤل : كيف تؤثر البناءات التقليدية على عملية التحديث السياسي بالجزائر؟ ففي الواقع تصطدم عمليات التحديث بوجود بنى تقليدية راسخة تشكل عقبة أمام تبني أساليب جديد، فالمجتمع التقليدي يستند إلى الاسرة ويستمد مقوماته من قيم تقليدية كالقرية، والانتماءات الخاص بينما تدور الشرعية في الدول المتقدمة حول الدولة فضلا عن مظاهر التحضر والتعلم واتساع وسائل الاتصال الجماهيري وغيرها من المظاهر المرتبطة بالتحديث السياسي قد أدت إلى ألا استقرار وألا تجانس الشديد بدلا من تحقيق الاستقرار والتجانس ، إن البنى الجزائرية تنتمي إلى المجتمعات الانتقالية وهي تنتمي إلى المجتمعات تسود فيها درجة آلا تكامل.

2-مؤشرات التجانس والتكامل السياسي والاجتماعي: حيث نجد تكوينات اجتماعية متجاورة تفتقد إلى التجانس الاجتماعي والمطلوب هو بناء منظومة سياسية تستند إلى وحدة اجتماعي موضوعية تعكس بدورها حالة من الاعتماد المتبادل اجتماعيا واقتصاديا وتوفير الشروط الموضوعية للتنمية السياسية ، والاقتصادية والثقافية ، واذا كانت صعوبات عديدة مرتبطة بغايات الدولة فإنه يمكن للمؤسسات المجتمع المدني أن تكون بديلا فعالا خاصة في ما يتعلق بتنظيم المشاركة الشعبية ومراقبة برنامج التنمية الاجتماعية والسياسية والاقتصادية ، ولكن تبقى مسألة عدم فاعلية المجتمع المدني من الصعوبات التي تميزها.

[1]- هيثم سطلحي ، التنمية السياسية في المجتمعات النامية ، مشكلاتها وأفاقها ، مجلة جامعة دمشق ، 1997، ص10

التعقيد المؤسساتي: تعاني الجزائر بوجه عام من غياب المؤسسات السياسية الحديثة المؤهلة في استيعاب القوى الاجتماعية الحديثة وتلبية متطلباتها ، فالسمة التقليدية تظهر على مستوى المؤسسات السياسية مثلما تتجلى في المستوى الاقتصادي الاجتماعي ، وهذا ما د فع بالنظام السياسي إلى تبني النماذج المؤسسة الغربية – لكن لم تتحقق لعدم تجسيدها للفاعلية والاستقرار.

-ولعل غياب المؤسسات السياسية القادرة على أداء الوظائف السياسية طبقا لقواعد متوقعة في الدول الحديثة، يجعل المجتمع قادر على تنظيم نفسه ، دون المؤسسات السياسية القوية تفتقد

-تفتقر القدرة على خلق مصالح عامة ، وهذا ما يجعل من التنمية السياسية أمر في غاية الصعوبة.

-لقد جاء تأكيد (هينجتينتون) على ضرورة إيجاد المؤسسات السياسية التي تعمل على إرساء الاستقرار والنظام العام وبناء المؤسسات السياسية الكفيلة بتحقيق الاستقرار السياسي في البلدان الجديدة ولهذا فقد عرفها " : تعني تطور الأنظمة القادرة على التعامل مع الضغوط التعبئة الاجتماعية والمشاركة السياسية ويرى أن قابلية التكييف في المنظمة هو العامل الضروري للمؤسسة.

-تعقيدات عملية الإصلاح والتنمية هي[1]:

-ضعف تبلور القوى الاقتصادية والاجتماعية.

-ضعف الأسس الثقافية والقيمة الديمقراطية مثل: العقلة والرشادة.

-عدم قيام مجتمع مدني حقيقي وهو العنصر الهام في تحديد مستوى التنمية السياسية.

-وجود التسلطية في الممارسة السياسية حيث يحرص النظام السياسي على تفكيك المجتمع دون تبلور قواه ومؤسساته ، وكذا بساطة بنية التركيبة (النظام السياسي) بالإضافة غلى البعد الخارجي الذي يلعب دورا مهما في تشكيل مجمل الأوضاع الاجتماعية السياسية والاقتصادية في الدول النامية مثل الجزائر ، وهذا ما يطلق عليه اسم الاختراق الخارجي المنظم ، حيث يؤكد الكثير من الباحثين على أن هذه الدول سوف تواجه المزيد من التهميش في المستقبل في إطار ما يسمى بالنظام العالمي الجديد[2] .

الفرع الثالث :معوقات التنمية المستدامة في الجزائر.

الجزائر تعد من بين الدول التي تواجه العديد من المشاكل التي تقف في وجه تحقيق التنمية المستدامة، والتي تتعلق بالدرجة الأولى بمستوى النمو الاقتصادي والاطار الاجتماعي والبيئي وفي ظل هذا تسعى الجزائر لتخطيها وتجاوزها ، فمن بين هذه المعوقات نجد.

---

[1]- هيثم سطلحي ، مرجع سابق، ص 13.

[2]- حسين توفيق ابراهيم ، تكنولوجيا المعلومات واشكالية الديموقراطية ، مجلة منبر الحوار ، 1994، ص121.

تلوث البيئة: تفاقم مشكل التلوث بشكل كبير ومتزايد خاصة في ما يتعلق بالبيئة ، والتي تعد ذات الصلة بالتنمية المستدامة فهما مفهومان متداخلان مع بعضهما البعض حيث تسعى التنمية المستدامة لتحقيق أمرين أساسيين هما : الحق في التنمية والحق في حماية البيئة.

فالبيئة عنصر أساسي وإذا ما سيئ استخدامها تصبح عائق يقف في وجه التنمية، كما هو الحال في الجزائر. فتلوث البيئة ظهر نضرا لارتفاع النمو السكاني بحيث لا يمكن للموارد البيئية تجملها، حيث توصل إلى أن النمو خلال حلول 2020سيصل إلى 42 مليون نسمة، كما نجد من بين المسببات النسبة المرتفعة للسيارات إضافة إلى التلوث الناجم عن النفايات الطبية التي يتم حرقها بطريقة غير سليمة وغير صحية منها 220ألف طن من الفضلات متعفنة شديدة الخطورة على الصحة[1] .

كذلك من بين المشاكل نجد:

- ✓ انعدام التكامل في القطاعات الإنتاجية. تفاقم حدة البطالة وتدهور المداخيل والقدرة الشرائية للأسر.
- ✓ ضعف قاعدية الفلاحة والصناعة وانعدام إستراتيجية محكمة.
- ✓ نقص الحوافز المادية والمعنوية في ميدان صرف الميزانية.
- ✓ عدم وجود مؤسسات اقتصادية فعالة ومنافسة قلة الكفاءة ونقص التخصص في المجالات الحيوية وانعدام سياسة الدعم.

المبحث الثاني: الاتفاقيات الدولية المصادق بحماية البيئة البحرية

الجزائر وكغيرها من الدول معرضة لمشاكل التلوث البحري، وخاصة ما تعلق بالنفايات النفطية والمخلفات ذات المصدر البري، وأيضا نفايات السفن التي تلحق أضرارا كبيرة بالبيئة البحرية.

ولهذا سعت إلى وضع أليات وقوانين كفيلة بحماية البيئة البحرية من خلال المصادقة على الاتفاقيات الدولية والتي تضمن التعاون بين الدول والأطراف وأيضا عدم التعدي والأضرار بالبيئة البحرية لدولة أخرى.

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

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

المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية في اطار التشريعات الوطنية.

[1]- عبد الله خبابة –رابح بوقرة ، مرجع سابق ، ص 37.

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

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

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

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

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

الفرع الثاني: الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر لحماية البيئة البحرية من التلوث بالسفن والطائرات.

الفرع الثالث: الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر لحماية البيئة البحرية من المصادر البرية للتلوث.

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

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

أولا : اتفاقية لندن للعام 1954 والخاصة بمنع تلويث البحر بالنفط

تعتبر اتفاقية لندن لعام 1954 لمنع تلويث البحر بالمحروقات بمثابة الركيزة الأساسية للجهود العالمية لمنع تلويث البيئة البحرية بالمحروقات[1]، ويعود الفضل في إقرار هذه الاتفاقية إلى بريطانيا التي أدركت فداحة مشكلة تلوث مياه البحار والمحيطات فقامت بدعوة القوى البحرية الرئيسية لمؤتمر عقد في لندن

[1]- احمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية في ضوء القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 164

1954، وحضرت هذا المؤتمر42 دولة وممثل أمين عام الأمم المتحدة في المؤتمر، وذلك من أجل وضع قواعد قانونية دولية في شكل اتفاقية يوقع عليها أكبر عدد من الدول، وتكون كفيلة بوقاية المحيط البحري من خطر التلوث النفطي، وبالفعل انعقد هذا المؤتمر في1954/04/26

بمشاركة عدد معتبر من الدول 42 دولة ووقعت عليه 20 دولة، وبهذا توصل المؤتمر إلى إقرار اتفاقية دولية بهدف مكافحة تلوث البحار بزيت البترول [1]، ونظرا لأهمية أحكامها فلقد انضمت إليها الجزائر سنة 1963 بموجب المرسوم 36-344 المؤرخ في 11/09/1963 وذلك بعد تعديل صيغتها سنة 1962 ، وكذا على الصيغة الثانية لعام 1969، و بهذا تكون الجزائر قد أدركت أهمية هذه الاتفاقية كوسيلة لحماية وسطها البحري وبالتالي حماية مصالحها الاقتصادية في مجال النقل البحري للمحروقات. ودليل ذلك أنها التزمت بأحكام هذه الاتفاقية بمجرد حصولها على استقلالها عام 1962، وأهم الأحكام التي جاءت بها هذه الاتفاقية:

- السفن التي يكون اتساعها < 500 طن، يمنع عليها الرسمي في المناطق في الاتفاقية حسب نسب محددة.
- السفن الأخرى يطبق عليها نفس المبدأ إلى غاية مرور 03 سنوات.
- إلزام السفن بأن تكون مجهزة بما يلزم لمنع تسرب النفط .[2]
- إلزام حكومات الدول المتعاقدة بتجهيز موانئها الأساسية بما يلزم للتفريغ بقية النفط.
- ومع ذلك فإن هذه الاتفاقية لا تنفي نهائيا وبصورة مطلقة تصريف المحروقات في البحر وهذا ما جاء في مادتيها الثالثة و الرابعة على التوالي:
- يسمح بالتفريغ لما تكون السفينة متجهة إلى ميناء غير مجهز بإنشاءات الاستقبال المخلفات النفطية.

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

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

أما المادة التاسعة فقد ألزمت حكومات الدول المتعاقدة أن تلتزم بوضع سجل للنفط يدون فيه عدد من

---

[1]- صلاح الدين عامر، حماية البيئة إبان النزاعات المسلحة في البحار، المجلة المصرية للقانون الدولي، مصر 1993، ص09

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

العمليات والتي من شأنها أن تحدث تلوثا مثل:شحن النفط، أو نقله، أو تفريغه وكذا تنظيف وتفريغ ماء الصابون و الصهاريج.

كما أنه على السلطات المختصة لكل دولة متعاقدة دخلت السفينة مياهها الإقليمية و في أحد موانئها أن تفحص هذا السجل و كذلك الصابون وتنظيف الأحواض والمستودعات وأعمال الرمي المتنوعة، واذا ما لاحظت الدولة أن السفينة المتواجدة بإقليمها البحري قد خرقت الاتفاقية، عليها أن تحدد كتابة للدولة التي تتبعها السفينة المكان الذي تثبت فيه المخالفة لأحكام الاتفاقية[1].

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

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

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

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

فعاليتها .

نتيجة : أمام ضخامة أخطار التلوث البحري بالنفط والتي هي مرتبطة أساسا بالتطور الكبير للنقل البحري، فإن الاهتمام العالمي بالأضرار التي تلحقها هذه التلوثات يرجع أساسا إلى التفريغ العمدي وغير العمدي للمواد النفطية من طرف السفن .[2]

ثانيا: اتفاقيات برشلونة 1976 الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط

لقد شكل البحر الأبيض المتوسط محل اهتمام منظمات خاصة وعامة، ومن بينها نذكر بداية برنامج الأمم المتحدة إثر مؤتمر ستوكهولم، والذي وضع برنامج لإنقاذ البحر المتوسط. إن النص النهائي لهذه

[1]- احمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية في ضوء القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 169.

[2] -liamine chabli .pollution en méditerranée aspects juridiques des problèmes actuels, 1980 opu.p.75.

الاتفاقية مرفق باتفاقية" إطار Traité cadre وبملحق خاصم بالتحكيم وبروتوكولين الأول متعلق بحماية البحر من التلوث الناجم عن عمليات الإغراق التي تقوم بها السفن والطائرات، والثاني خاص بمكافحة التلوث بالنفط وبم واد أخرى ضارة في الحالات الطارئة.

وباعتبار هذه الاتفاقية جاءت شاملة لجميع مظاهر التلوث البحري أي أنها لم تقتصر على شكل معين للتلوث مثل اتفاقية لندن 1954 ، فإننا نجدها في مادتها [1] المعنية بالتلوث الناجم عن السفن تنص على" :تتخذ الأطراف المتعاقدة كافة التدابير التي تتوافق والقانون الدولي لوقاية منطقة البحر الأبيض المتوسط من التلوث ومكافحته كما تعمل على الإنجاز الفعال في هذه المنطقة للقواعد المعترف بها عموما على المستوى الدولي فيما يتعلق بتتبع هذا النوع من التلويث في المنطقة المذكورة"

كما نجد أن البرتوكول الملحق بالاتفاقية السابقة والخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة ينص في مادته (8) على ما يلي" يتعهد كل طرف من الأطراف بإصدار تعليمات إلى ربانية السفن التي ترفع إعلامها والى قادة الطائرات المسجلة في أراضيها تطالبهم بإخطار أحد الأطراف أو المركز الإقليمي بأسرع الطرق وأكثرها كفاية في الظروف السائدة ووفقا لملحق (1) لهذا البروتوكول بشأن (ضمن أمور أخرى)، جميع الحوادث التي تسبب أو يتحمل أن يتسبب في تلويث مياه البحر بالنفط أو بمواد ضارة أخرى.

ثالثا :اتفاقية لندن 1973 والخاصة بمنع التلوث من السفن

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

ولقد أرفقت هذه الاتفاقية بخمسة ملاحق هي:

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

[1]- وناسه جدي، المرجع السابق، ص 80.

[2]- احمد اسكندري، ، أحكام حماية البيئة البحرية في ضوء القانون الدولي العام ، المرجع سابق، ص224

– الملحق الخامس: المحدد لكيفية الوقاية من التلوث الناتج عن قمامات السفن.

وما يمكن ملاحظته بالنسبة إلى الاتفاقية في ملحقها الأول والخاص بمنع التلوث بالنفط باعتباره يشكل موضوع اهتمامنا الحالي ونحن بصدد تحديد القواعد الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي والتي صادقت عليها الجزائر، أنه جاء بشكل مطابق تقريبا لما ورد في اتفاقية لندن لعام 1954. حيث نجد هذا الملحق بدأ بتعريف النفط في قاعدته، كما التزمت الدول الأطراف بمنح شهادات دولية لمنع التلوث بالنفط، كما التزمت باتخاذ ما يلزم من الإجراءات الاستقبال مخلفات السفن النفطية [1] كما وضع هذا الملحق استثناء لا يختلف عن ذلك الذي حددته اتفاقية لندن لعام 4591 والخاص بإمكانية تفريغ مياه الصابورة إذا اقتضت ذلك سلامة السفينة وأمنها أو لإنقاذ الأرواح في البحر، كما استثنى السفن غير التجارية المملوكة للحكومات من الالتزام بالمنع.

رابعا: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982

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

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

وحظي هذا الموضوع بالعناية والاهتمام خلال أعمال لجنة الاستخدامات السلمية ثم كان محورا الاهتمام اللجنة الرئيسية الثالثة من لجان مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، على مدى دوراته المتعاقبة، وقد توجت تلك الجهود بالجزء الثاني عشر من الاتفاقية والذي خصص لموضوع" حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها"، بالإضافة إلى الإشارات المتفرقة التي وردت في الأجزاء الأخرى من أجزاء الاتفاقية إلى هذا الموضوع[2].

[1]- وناسة جدي، المرجع السابق، ص 81.

[2]- الفتني منير، المرجع السابق، ص 61.

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

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

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

أولا : اتفاقية لندن لعام 1973 والخاصة بمنع التلوث من السفن

في سنة 1973 أقر مؤتمر الدولي حول التلوث البحري الذي عقد في لندن اتفاقية خاصة بمنع التلوث من السفن وقد جاءت كخطوة هامة في مجال العمل على حماية البيئة البحرية، في ضوء إدراك حقيقة كون البيئة البحرية جزءا من بيئة الإنسان، وهو الأمر الذي عبرت عنه ديباجة الاتفاقية بالإشارة إلى أن هدفها هو المحافظة على البيئة بوجه عام، والبيئة البحرية على وجه الخصوص[1].

وأهم ما ميز أحكام هذه الاتفاقية أنها توسعت في تعداد المواد التي تعتبر مؤدية إلى تلوث البيئة البحرية، والتي يحظر الإلقاء بها حظرا تاما، أو جزئيا في البيئة البحرية، ولم تقتصر على زيت البترول ومشتقاته، و نصت هذه الاتفاقية على بروتوكولين ، حيث نجد الأول يتعلق بالتصريح عن العلاقات والأحداث التي تؤدي أو يمكن أن إلى تؤدي إلى رمي المخلفات المؤذية والضارة بالبيئة البحرية، أما الثاني فيتعلق بالتحكيم في مجال المنازعات الناشئة بين الأطراف ومن جهة أخرى فقد التحقت بالاتفاقية خمسة ملاحق حيث اعتبرت ثلاثة منها بمثابة ملاحق اختيارية أما الاثنين الباقين فهما إلزاميين وهذا ما سنوضحه.

– الملحق الأول: خاص بمنع التلوث بالمحروقات، وهو ملحق إلزامي تلتزم فيه جميع الدول الموقعة

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

على الاتفاقية بالتوقيع عليه وقبول أحكامه.

- الملحق الثاني: خاص بالمخلفات السائلة والضارة المنقولة دون تنظيم داخل خزانات السفينة، وهو أيضا إلزامي فيما يتعلق بالتوقيع عليه.
- الملحق الثالث :خاص بالمخلفات الضارة والمنقولة كطر ود أو صناديق أو بصهاريج متحركة، ونذكر أن هذا الملحق هو ملحق اختياري أي أنه لا يلزم الدول الموقعة على الاتفاقية بالتوقيع عليه وجوبا.
- الملحق الرابع :خاص بقواعد منع التلوث بالمياه المستعملة داخل السفينة وهو أيضا اختياري بالنسبة إلى التوقيع عليه.
- الملحق الخامس: وهو خاص بوضع بعض التنظيمات لمنع التلوث الناتج عن نفايات السفن[1].

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

أول ملاحظة يمكن إبدائها بشأن هذا البروتكول متعلقة بديباجته والتي جاء فيها ومن ضمن أمور أخرى ما يلي : إن الأطراف المتعاقدة في هذا البروتوكول بصفتها أطراف في اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث[2] وإذ تعني الاتفاقية التي تم اعتمادها في لندن عام 1972 لوقاية البيئة البحرية من التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات والمواد الأخرى"...، ومن خلال ما سبق يبدو لنا واضحا أن واضعي هذا البروتوكول قد استندوا إلى أحكام اتفاقية 1972 أنه من المفروض أن كل دولة موقعه على البروتوكول هي نفس الوقت طرف في الاتفاقية.

وتجدر الإشارة إلى أن الجزائر لم تنظم إلى هذه الاتفاقية الأخيرة (اتفاقية 1972) إلا في سنة 1988 ، أي بعد سبع سنوات من قبولها بأحكام بروتوكول برشلونة والذي كان يلزمها ضمنيا بأحكام اتفاقية 1972 دون أن تقبل بها قانونيا، ومن جهة أخرى، لقد سلك البروتوكول نفس الأسلوب الذي اتبعته اتفاقيتي أسلوا ولندن بشأن حماية البيئة البحرية من إغراق النفايات، إذ ألحق بها ملاحق ورد فيها تعداد للمواد المحظورة إغراقها في بيئة البحر الأبيض المتوسط [3]، وفي هذا الشأن وفي المادة 1 منه نجده عرف لنا الإغراق بأنه": أي تلخص معتمد من النفايات أو المواد الأخرى في البحر من السفن أو الطائرات، أوي تلخص معتمد في البحر من السفن أو الطائرات"، وجاءت المادة 9 منه لتنص" :إباحة إغراق النفايات أو المواد الأخرى في منطقة المتوسط بعد استصدار تصريح خاص مسبق من طرف السلطات المختصة[4].

---

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

[2]- المادة 5 من اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط لعام 1976.

[3]- احمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 85.

[4]- وناسة جدي، المرجع السابق، ص86.

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

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

أ- مما يتم تحميلها في أراضيها.

ب - مما يتم تحميلها على سفينة أو طائرة مسجلة في أراضيها أو ترفع علمها، عندما يتم التحميل في أراضي دولة ليست طرف في هذا البروتوكول.[1]

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

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

ثالثا :اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

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

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

ب - لا يشمل الإغراق تصريف الفضلات أو المواد الأخرى الذي يصاحب التشغيل الاعتيادي للسفن أو

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

[2]- مرسوم المصادقة رقم 96 - 53 المؤرخ في 22 - 01 - 1996، الجريدة الرسمية رقم 06 المؤرخة في 24 - 01 - 1996.

الطائرات أو الأرصفة أو غيرها من التركيبات الاصطناعية ومعداتها في البحر، أو ينتج عنه، وذلك خلاف الفضلات أو المواد الأخرى التي تنقل بواسطة أو إلى السفن أو الطائرات أو أرصفة أو تركيبات اصطناعية أخرى في البحر تشغل لغرض التخلص من مثل هذه المواد أو تنتج عن معالجة الفضلات أو المواد الأخرى على متن تلك السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو التركيبات، كما نجد من خلال المادة (210) من الاتفاقية تلزم الدول بضرورة المحافظة على البيئة البحرية ويكون ذلك بالخفض والسيطرة من تلوثها عن طريق الإغراق، حيث تنص" :تضع الدول قوانين وأنظمة لمنع، وخفض والسيطرة على تلوث البيئة البحرية عن طريق الإغراق، وتضمن هذه القوانين والأنظمة وتدابير علم الإغراق دون إذن من السلطات المختصة، وتعمل الدول في إطار المنظمات المختصة أو في إطار مؤتمر دبلوماسي على وضع قواعد ومعايير على الصعيدين العالمي والإقليمي لمنع هذا التلوث، وخفضه والسيطرة عليه، وتعاد دراسة تلك القواعد من وقت الأخر، ولا يتم الإغراق داخل البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري دون موافقة صريحة مسبقة من الدول الساحلية التي لها الحق في الإذن بهذا الإغراق وتنظيمه ومراقبته بعد التشاور الواجب مع الدول الأخرى التي قد تتأثر تأثيرا ضارا بسبب موقعها الجغرافي[1] ولا تكون القوانين والأنظمة الوطنية أقل فعالية في منع أو خفض أو السيطرة على هذا التلوث من القواعد والمعايير الدولية.

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

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

والجزائر من بين الدول التي تولى مشكلة التلوث الناتج عن المخلفات الأرضية اهتماما متزايد فهي لم تكتفي بمعالجة هذه النفايات، بل سنت تشريعات جديدة خصيصا لمعالجة النفايات والقضاء على آثارها الضارة بالإضافة إلى بعض الاتفاقيات الدولية التي التزمت بها الجزائر في هذا المجال مما يؤكد الاهتمام من قبل الدولة الجزائرية لمواجهة هذه المشكلة[3].

[1]- وناسة جدي، المرجع السابق، ص 88.

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

[3]- المرجع نفسه، ص305.

أولا :اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث

انضمت الجزائر لاتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة في برشلونة في 16 فبراير من عام 1976 ، حيث فرضت هذه الاتفاقية على جميع أطرافها " اتخاذ كافة التدابير المناسبة لوقاية منطقة البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم من التصريف من الأنهار أو المنشآت الساحلية أو التساقط أو الناتجة عن أية مصادر برية واقعة ضمن حدود أراضيها والعمل على التخفيف من حدة هذا التلوث ومكافحته[1]".

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

ثانيا : البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من المصادر البرية لعام 1980

إن تبني الجزائر بروتوكول 17 ماي 1980 [2] والخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية يوضح نيتها بأخذ هذا المشكل على محمل الجدية ولقد جاء هذا البروتوكول مكملا للاتفاقية السابقة أي اتفاقية برشلونة 1976 ، ذلك أن الدول الأطراف فيه أظهرت رغبتها من خلال مقدمته في تطبيق المواد (15،8،4) من الاتفاقية السابقة الذكر.

إن المصادقة على بروتوكول أثينا في 17 ماي 1980 ودخوله حيز التنفيذ في 1983 أمران يبرهنان على نجاح واضح في مجال مكافحة التلوث من مصادر أرضية كما أن المصادقة على نفس هذا البروتوكول في 1982 من طرف الجزائر توضح نيتها في مكافحة هذا النوع من التلوث[3]، والشيء المميز لهذا البروتوكول هو تعداد أو تحديده للمخالفات الضارة التي تلحق الأذى بالبيئة البحرية، كما أنه وضع التزاما على عاتق الدول الأطراف بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية حيث تنص مادته على ما يلي" الجميع الأطراف المتعاقدة أن تتخذ جميع التدابير المناسبة لحماية البحر الأبيض

---

[1]- المادة (8) من اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.

[2]- تم انضمام الجزائر لهذا البروتوكول في 11 - 12 - 1982 بموجب مرسوم 82 - 441 الجريدة الرسمية العدد 51.

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

المتوسط من التلوث الناجم عن التصريف من الأنهار أو المنشآت الساحلية أو مخارج المجاري أو المناجم أو عن أي مصادر أخرى واقعة في ترابها والتخفيض من هذا التلوث ومكافحته والسيطرة."

وتطبيقا لما ورد في هذا البروتوكول عمدت الجزائر في تشريعاتها إلى تحديد قوائم النفايات الخطرة معتمدة في ذلك المعايير الواردة في هذا البروتوكول وأخذنا بعين الاعتبار مكونات هذه النفايات وقابليتها للاحتراق، وكذا النفايات المضايقة كما حددت طريقة معالجة كل منها [1]، كما نجد أن هذا البروتوكول قد ألزم الدول الأطراف أن تتعاون فيما بينها لإيجاد طرق وتقنيات جديدة لمكافحة وإزالة هذا النوع من الملوثات وهذا ما نص عليه من خلال مادته 9 بحيث أنه" :على الدول الأطراف أن تتعاون قدر الإمكان في ميادين العلوم والتكنولوجيا المرتبطة بالتلوث من مصادر برية وكذلك إعداد طرق جديدة لمعالجة وتخفيض وإزالته هذه الملوثات."

ثالثا :اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

هي بدورها اهتمت بهذا النوع من الملوثات ، وقد جاء في مادتها (194) النص على جميع أنواع الملوثات بما فيها التلوث من مصادر برية، حيث نصت في الفقرتين الأولى والثالثة من هاته المادة على أن": الدول تتخذ كل ما يلزم من تدابير متفقة مع الاتفاقية من أجل منع، وخفض أو السيطرة على تلوث البيئة البحرية مهما كان مصدره"، أما الفقرة الثالثة فجاء فيها" :

أ – تشمل التدابير والإجراءات التي تهدف إلى الإقلال من إطلاق المواد السامة أو الضارة أو المؤذية سيما الم واد الصادرة من مصادر برية."...

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

- تضع الدول قوانين لمنع ،خفض و السيطرة على تلوث البيئة البحرية من مصادر برية بما في ذلك الأنهار ومصباتها و خطوط الأنابيب و مخارج التصريف ، مع مراعاة ما أتفق عليه دوليا.
- تتخذ الدول ما هو ضروري من تدابير لمنع ، خفض والسيطرة على تلوث البيئة البحرية.

[1]- راجع المرسوم رقم378/84 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية العدد 66 بتاريخ 14 ديسمبر 1981.

- تعمل الدول على المواءمة بين سياستها في هذا المجال على الصعيد الإقليمي المناسب.
- تعمل الدول وخاصة في إطار المنظمات الدولية المختصة أو في إطار مؤتمر دبلوماسي على وضع قواعد ومعايير على الصعيدين العالمي والإقليمي لمنع تلوث البيئة البحرية أو خفضه أو السيطرة عليه من مصادر برية مع مراعاة الخصائص الإقليمية وما للدول من إمكانية اقتصادية وحاجة للتنمية الاقتصادية وتعاد دراسة تلك الممارسات والإجراءات من وقت لآخر.
- تشمل القوانين، الأنظمة، التدابير، القواعد والمعايير والإجراءات الواردة في الفق ارت السابقة تلك التي تهدف إلى الإقلال إلى أقصى حد من إطلاق المواد السامة والمؤذية أو الضارة سيما منها المواد الصامدة في البيئة البحرية[1].

ما نلاحظه على هاته المادة ونميزه أنها جاءت بلهجة شديدة من حيث الالتزام الصريح في دعوة كل الأطراف فيها بالتعاون سواء منفردة أو في إطار منظمات أو مؤتمرات على مكافحة التلوث من مصادر أرضية، وذلك من خلال وضع نصوص وقوانين وتطبيقها في هذا المجال مع الأخذ بعين الاعتبار أن تكون هذه النصوص تهدف إلى الإقلال إلى أقصى حد من إطلاق المواد السامة والملوثة والمؤذية بالبيئة البحرية.

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

ملاحظة : تجدر الإشارة هنا بالنسبة لمسألة الحظر أو المنع التي ذكرت في كل من البروتوكول أثينا العام 1980 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الخاص بالتلوث البحري من مصادر برية بأنهن يرد عليه استثناء فهو ليس منعا مطلقا، وذلك حسب الحالات والظروف، مما يستدعي الأخذ بمبدأ التراخيص المسبقة .وهذا ما جاء من خلال المادة (210) من الاتفاقية، حيث تنص" :لا يتم الطرح داخل البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري دون موافقة صريحة مسبقة من الدول الساحلية التي لها الحق في الإذن لهذا الطرح وتنظيمه ومراقبته بعد التشاور الواجب مع الدول الأخرى التي قد تتأثر تأثيرا ضارا بسبب موقعها الجغرافي"[2]، أما برتوكول أثينا لعام 4504 فقد تعرض لمبدأ التراخيص المسبقة من

[1]- وناسة جدي، المرجع السابق، ص 91.

[2]- الفقرة (5) من المادة 210 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

خلال المادة 2 حيث جاء من خلالها:

- تلتزم الأطراف بالتخفيض من التلوث من مصادر برية في منطقة البروتوكول بواسطة المواد أو المصادر المحددة في المرفق 2 من هذا البروتوكول[1].

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

وتعتبر هذه الاتفاقية من أهم الاتفاقيات الدولية التي تطرقت إلى التلوث البحري من مصادر أرضية، والتي انضمت إليها الجزائر كغيرها من الاتفاقيات الدولية الأخرى التي تخصصت كل واحدة منها إلى نوع معين من الملوثات والتي جميعها تهدف إلى حماية البيئة البحرية من التلوث بجميع أنواعه ومصادره، إذ نجدها من جهة تضع مبدأ ضرورة حماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر أرضية من قبل الدول بواسطة القواعد التي تضعها، ومن جهة أخرى تؤكد على ضرورة الأخذ بعين الاعتبار الإمكانيات الاقتصادية للدول، وكذا متطلبات التنمية الاقتصادية لتلك الدول.

المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية في اطار التشريعات الوطنية

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

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

نجد أن المشرع قد وضع في هذا المجال مرسومين:

أولا- المرسوم 83 - 580 المؤرخ في 22 / 10 / 1983 : يتضمن هذا المرسوم": إلزام ربانية السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث ملاحي"، وهذا ما نص عليه كذلك قانون حماية البيئة المتعلق رقم 03 - 83 في مادته (54) : " يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة عابرة بقرب المياه الإقليمية أو داخلها أن يعلن عن كل حدث ملاحي يقع في مركبته ومن طبيعته أن يهدد بالتلويث أو إفساد الوسط البحري والمياه والسواحل

[1]- محتوى المادة (5) من بروتوكول اثينا لعام 1980.

الوطنية الجزائرية تحدد كيفيات تطبيق هذه المادة بموجب مرسوم". وهو ما تضمنه كذلك القانون رقم 03 - 10 في مادته (57)[1]، 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 بتلويث أو إفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية"، وهذا كذلك ما هو منصوص عليه في المادة (8) من بروتوكول برشلونة الخاص بالتعاون على مكافحة التلوث في المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة . نجدها تلزم الدول الأطراف على إصدار تعليمات إلى ربانية السفن التي ترفع أعلامها، تطالبهم من خلالها بإخطار أحد الأطراف أو المركز الإقليمي بجميع الحوادث التي تتسبب في تلويث مياه البحر بالنفط أو بمواد ضارة أخرى، واعتبارا مما سبق نستنتج أن المشرع الجزائري قد أدمج قاعدة قانونية دولية في قانونه الداخلي.

ثانيا - المرسوم 88 - 228 المؤرخ في 05 / 11 / 1988 : 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 القانوني 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 المذكور أعلاه"[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 تحتوي على مادة أو عدة مواد ورد حصرها في الملحق الأول بالبرتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن عمليات إلقاء السفن والطائرات للنفايات في البحر، الموقع في برشلونة يوم 16 فبراير سنة 1976.

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

---

[1]- محتوى المادة (54) من قانون 03 - 83 مؤرخ في 22 ربيع الثاني عام 1403 الموافق ل 5فبراير 1983 المتعلق بحماية البيئة و المادة 57 من القانون 03 - 10 المتعلق بحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة سالف الذكر.

[2]- المادة 2 من المرسوم رقم 88 - 228 المؤرخ في 05 - 11 - 1988 والمتضمن شروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات التي من شأنها تلويث البحر.

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

من خلال هاته المواد نبدي من مجموعة من الملاحظات:

الفقرة الأولى: نجد أن المشرع الجزائري، قد طبق ما جاء في برتوكول برشلونة السابق الذكر، و ذلك من خلال مادته (4). ونلاحظ كذلك من خلال هذه الفقرة أن المشرع الجزائري قد منع إغراق أية مادة من شأنها أن تحدث تلوثا الوسط البحري.

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

منع غمر أية مادة في المناطق البحرية التي تنطوي على فوائد خاصة من حيث الأمن، وفي المجالات الاقتصادية والبيئة وهو ما ورد فيها خصوصا في الجزء (ج) من الملحق الثالث من البرتوكول.

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

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[2].

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

[1]- وناسة جدي، المرجع السابق، ص 97.

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

وبالتالي، فإن المشرع الجزائري أراد من خلالها أن يأخذ بمبدأ جواز غمر النفايات في الوسط البحري، لكنه حدد إطار عاما لهذه العملية بوجوب القيام بها في حدود الاتفاقية الدولية التي تحكمها أي برتوكول برشلونة، كما نصت على هذا المادة (55) من قانون 03 - 10 على" يشترط في عمليات شحن أو تحميل كل المواد أو النفايات الموجهة اللغمر في البحر الحصول على ترخيص يسلمه الوزير المكلف بالبيئة[1]، وعليه جاءت المادة (4) من المرسوم88 - 228 ب: " يخضع غمر أي نفاية أخرى في جميع الحالات للحصول على رخصة كما منصوص عليه في المادتين 49 و 52 من القانون 41 - 01 المؤرخ في 05 فبراير 1983 المذكور أعلاه قد تمنح في رخصة عامة أو في صورة رخصة خاصة"، وكما نصت المادة (5) من نفس المرسوم على ما يلي" يخضع غمر النفايات الأخرى غير النفايات الوارد تعدادها في الملحق الأول والثاني بالبرتوكول المذكور أعلاه لتسليم رخصة عامة دائمة الصلاحية."

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

أولا - القانون البحري الجزائري رقم 76 - 80 : صدر هذا القانون بموجب الأمر رقم 76 - 80 في 23 - 10-1976 بالجريدة الرسمية رقم 29 سنة 10 - 04 - 1977 وقد خصصت الفقرة الخامسة (05) منه " لنظام التلوث "، وبداية الدراسة ستكون اعتبارا من المادة (212) والتي تنص :

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

ما نلاحظه بالنسبة لهاته المادة أنها تضع مبدأ منع التلوث بالنفط للوسط البحري من خلال عبارة ...."الطاقة "....وذلك في حدود الأملاك العمومية البحرية، ويكون بذلك المشرع الجزائري قد وضع مبدأ عدم التلويث البحري بالمحروقات[2]، كما فعلت اتفاقية لندن لعام 1954 لكنه تشدد أكثر عندما استعمل عبارة الأملاك العمومية البحرية غير أنه باستعمال عبارة... "على الرغم "...لا يخلو من الغرابة وان المشرع باستعماله العبارة ..." : الأملاك البحرية " قد أظهر حرصا أكبر مقارنة باتفاقية لندن لعام 1954 هذا على حد قول الدكتور أحمد لعرابة[3] ، أما المادة (213) ومن نفس القانون، فقد جاء فيها" :يجب على كل سفينة أن تطرح المواد الملوثة في تجهيزات الموانئ المخصصة لتلقي الفضلات أو الحالات وبصورة عامة المواد الملوثة"،

[1]- - وناسة جدي، المرجع السابق، ص 97.

[2]- المادة 212 من الأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 23 - 10 - 1976 ، جبر لسنة 10 - 04 - 1977 ، العدد 29.

[3] -Ahmed laraba. Opcit. P 460.

فبخصوص هاته المادة، فإنها ألزمت السفن على طرح المواد الملوثة في تجهيزات الموانئ المخصصة لتلقي الفضلات أو الحالات وبصورة عامة المواد الملوثة، بذلك تكون مطابقة لما تضعه المادة (8) من اتفاقية لندن لعام 1954 ، إلا أن الجزائر وبخصوص هذه التجهيزات لموانئها، فقد أخذت على عاتقها هذه المسألة بشكل نسبي، حيث افترض المشرع الجزائري وجود هذه المنشآت والتجهيزات بشكل كاف ففرض على كل سفينة متجهة إلى السواحل أو الموانئ الجزائرية أن تفرغ هذه المخلفات الملوثة في هذه المنشآت أو التجهيزات[1] .

ويضيف الدكتور أحمد لعرابة أن القانون البحري الجزائري متشدد أكثر في مجال التلوث العمدي وهذا ما تبرره أهمية المناطق البحرية التي تشكل جزءا من الأملاك العمومية الجزائرية وهو بذلك أكثر دقة من اتفاقية لندن العام 1954 في هذا الشأن[2]، كما نصت المادة (214) على ما يلي" :خلافا لما جاء في المادة 212 من هذا الأمر، يمكن طرح المواد الملوثة في البحر من قبل سفينة في الظروف الخاصة على وجه الخصوص : لتأمين أمن السفينة ذاتها أو أمن سفينة أخرى، لتجنب الخسائر على السفينة أو الحمولة، لإنقاذ الحياة البشرية.

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

نستخلص من هذه المادة أن المشرع الجزائري قد ألزم ربانية السفن بتدوين مجموعة من العمليات كالشحن، النقل، التفريغ لمواد نفطية وكذا مياه تنظيف وتفريغ مياه الصابورة من الصهاريج ، حيث تسجل فيه المادة التي أفرغت والتي يمكن أن تحدث تلوثا والمكان الذي تم فيه التفريغ والساعة في دفتر السفينة بينما نجد المادة (9) من اتفاقية لندن خصصت لمثل هذه العمليات دفترا للنفط أي دفترا خاصا"، هذا بالنسبة للقانون البحري الجزائري - القديم-، أما القانون البحري الجزائري الجديد فتم تعديل القانون البحري السابق

[1]- احمد اسكندرى، محاضرات في تلويث البيئة البحرية، مفهوم ومصادر، المرجع السابق، ص310.

[2] -Ahmed laraba. Opcit. p 460

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 201 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 والوارد في المادة (212) من نفس القانون، فكيف تمكن المشرع وهو بصدد تعديل أمر 1977 أن يستبدل المادة (212) الواردة في نص المادة (214) بالمادة (201) مع أن هذه الأخيرة خاصة بتعريف التلوث البحري، في حين أن المادة (212) تضع صراحة مبدأ منع التصريف في البحر.

ثانيا قانون البيئة رقم 03 - 10 الصادر في 19 يوليو 2003 : 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 بتلويث أو إفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية."

إذن من هذه المادة، يمكننا أن نبدي مجموعة من الملاحظات :هي أن هذه المادة جاءت تقريبا مطابقة للمادة (54) من قانون البيئة القديم 83 - 03 السابق الذكر، وكذلك نفس الشيء بالنسبة للمادة

(08) من بروتوكول برشلونة، وهذا يعني بأن الجزائر وعلى غرار المشرعين الذين تطرقوا إلى موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث قد أكدت من قبل و مازالت تؤكد على موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث، ولقد اتضح لنا هذا من خلال هذه المجموعة من القوانين التي تناولها، وما لاحظناه كذلك أن المشرع الجزائري قد قام بعملية دمج لقاعدة قانونية دولية في قانونه الداخلي، وأصبحت بذلك من ضمن تشريعاته الداخلية، وهذا تأكيد آخر على اهتمام الجزائر الكبير بهذا الموضوع. أي موضوع التلوث الزيتي أو التلوث النفطي[1].

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

نشير وقبل التطرق إلى هاته النصوص، بأن الجزائر وكغيرها من الدول لم تتطرق إلى هذه النوع (التلوث البري من مصادر أرضية بشكل كاف وجاءت نصوصه جد قليلة وخاصة عند مقارنتها بتلك الخاصة بالتلوث النفطي، وهذا السواء على مستوى نصوص القانون البحري رقم 76 - 80 أو القانون 05- 98 وكذا قانون البيئة في إطار التنمية المستدامة رقم 03 - 10. أولا- القانون البحري الجزائري رقم 91 - 91 : إن

[1]- - قانون البيئة رقم 03 - 10 المتعلق بحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة الصادر في 19 يوليو 2003.

الأمر 76 - 80 الصادر في 23 - 10 - 1976 والمتضمن القانون البحري، قد تطرق إلى التلوث من مصادر برية وذلك في المادة (212) منه، إلا أن نص هذه المادة جاء فيه نوع من الغموض وعدم الوضوح[1]، إذ نعتقد أنها تعني منع كل الفارغ ، حيث جاء فيها": على الرغم من الأحكام المتخذة تطبيقا للاتفاقيات الدولية بشأن وقاية التلوث في البحار ومكافحته يمنع طرح أو إبقاء أو تغطيس المواد أو الطاقة الملوثة للوسط البحري وذلك في حدود الأملاك العمومية البحرية"، وهذا ما قاله الأستاذ لعرابة :أن المشرع الجزائري تطرق إلى التلوث البحري من مصادر أرضية ولكن بطريقة غير مباشرة وذلك من خلال استعماله لعبارة :" يمنع طرح " لقد خصص القانون البحري الجزائري جزءا جد بسيط منه للتلوث من مصادر برية حتى أنه لم يذكر صراحة هذا النوع من التلوث ما عدا ما جاءت به المادة (212) من الأمر 76 - 80 وبطريقة غير مباشرة : " أي طرح لمواد أو طاقة ملوثة "[2].

ومن هنا يتضح لنا أن الجزائر تطبق مبدأ التراخيص المسبقة في تشريعاتها بالنسبة للوقاية على منع التلويث من المصادر البرية بوجه خاص، إلا أنه بعد التعديل الذي حدث على مستوى القانون البحري الجزائري وبموجب القانون 98 - 05 عدلت المادة السابقة كما يلي" :كل إسالة لمواد ملوثة في البحر يجب أن تكون موضوع رخصة مسبقة تمنح طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما"، وما يمكن قوله شأن هذا التعديل أنه وفي 1976 وبعد أن قصر منح التراخيص الإسالة مواد ملوثة في البحر على تلك الواردة، من المنشآت الصناعية الأرضية والبحرية أي على التلوث من مصادر برية، عاد المشرع في 1998 ليجعل هذه التراخيص شاملة لجميع أنواع التلوث البحري متى كان قانونيا طبعا.

ثانيا - حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة رقم 03 - 10

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

- الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية.
- عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والتربية المائية والصيد البحري.

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

[2] -Ahmed laraba. opcit p 469

– التقليل من القيمة الترفيهية والجمالية للبحر والمناطق الساحلية والمساس بقدارتها السياحية[1].

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

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

نستنتج من خلال هذه المواد؛ أن المشرع الجزائري ومن خلال قانون البيئة 03 - 10 قد تعرض للحالات الاستثنائية والتي تسمح أو ترخص بها السلطات المختصة استثناءات من الحظر، خاصة إذا تعلق الأمر بحالات الخطر التي تتعرض لها حياة البشر أو أمن السفينة أو الطائرة، وهذا ما يتوافق مع ما جاء من خلال المادتين السابقتين الذكر (212) و (215) من القانون البحري، وكملاحظة أخيرة في هذا المجال يمكن أن نقول بالرغم من وجود اتفاقيات دولية واسعة التطبيق تضع مبدأ منع أي تلويث للبيئة البحرية من مصادر برية وحتى من مصادر أخرى، وموافقة أغلب دول العالم عليها، إلا أن وجود استثناءات عليه - أي إمكانية التصريف أي التلويث مع الحصول على رخصة من السلطات المختصة يحد ويقلل من فاعلية هذا المبدأ - الذي من المفروض - أن يشكل أساس متفقا عليه وواجب التطبيق من طرف جميع الدول بصفته المطلقة.

[1]- المادة 52 من قانون البيئة رقم 03 - 10 المتعلق بحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة.

[2]- وناسة جدي، المرجع السابق، ص 100.

وبالتالي، فإن مدى تطبيق ونجاح الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر برية مرتبط أساس بإرادة وقدرة الدول الأطراف، ما دام أن معظم إحكامها جاءت بصيغة غير إلزامية، خاصة بالنسبة بروتوكول أثينا لعام 1980، وفي هذا الصدد يقول الدكتور لعرابة ...": ومن جهة أخرى، يتضح لنا أن بعض القواعد الاتفاقية مفتقرة لالتزامات محددة وملزمة، تاركة بذلك منتهى الحرية للدول المتقدمة الحائزة على الوسائل التكنولوجية القوية من أجل تفعيل الاتفاقيات المبرمة، ويواصل...": في هذا الإطار يمكن القول بأن انضمام الجزائر إلى الاتفاقيات الدولية (والمقصود هنا بالاتفاقيات الدولية تلك الخاصة بحماية البيئة البحرية من ضمن اتفاقات أخرى) ينتج عنه طرح عدة تساؤلات بشأن تفعيل البعض من أحكامها.

والذي أصبح يطرح إشكالية بالنسبة للدول النامية التي تخشى، وعن حق أن تكون عاجزة عن استغلال مواردها الخاصة طبقا لسيادتها البيئية فعلا أن نقل التكنولوجيا وكذا الإعلانات للاستثمار الواردة ضمن الاتفاقيات الدولية لم يتم تجسيدها، ماعدا بعض الحالات أين يتم ذلك تحت ضغط الشروط التي تضعها الدول المصنعة على الدول النامية.

لكن وفي اتجاه آخر علينا ألا نتجاهل واقع أخر من شأنه كبح فعالية هذا النوع من الاتفاقيات: إلا وهو عنصر التكلفة الباهظة للوقاية من هذا النوع من التلوث باعتبار أنه من الصعب حاليا تغيير سياسة صناعية تقوم على إنشاء أغلب المصانع على طول السواحل، كما أن تجهيز هذه المصانع بآليات كفيلة بتصريف مخلفاتها قد يكلف هو الآخر أموالا كبيرة[1].

المبحث الثالث: الجزاءات والتدابير المطبقة لحماية البيئة البحرية

إن الوسائل التي تستعين بها الإدارة كجزاء لمخالفة إجراءات حماية البيئة البحرية كثيرة، وهي تختلف باختلاف درجة المخالفة التي يرتكبها الأفراد، فقد تكون في شكل إخطار كمرحلة أولى من مراحل الجزاء الإداري وقد تأتي في شكل إيقاف مؤقت للنشاط إلى غاية مطابقته للقواعد القانونية وقد تكون اشد الفراغ وذلك عندما تلجأ الإدارة إلى سحب الترخيص نهائيا.

إضافة إلى كل هذه الوسائل فثمة وسيلة أخرى منحها المشرع الإدارة بما تتمتع به من امتيازات السلطة العامة وهي عبارة عن أسلوب جديد من الجزاء أدخله المشرع الجزائري بمقتضى قانون المالية لسنة 1992 وهو ما يعرف بالرسم على التلويث (مبدأ الملوث الدافع) le principe du pollueur payeur

[1] - Ahmed laraba opcit p 469

المطلب الأول : الجزاءات الإدارية لحماية البيئة البحرية

لقد منح المشرع سلطة العقاب للسلطات الإدارية من أجل تمكينها من أداء مهامها الضبطية المتنوعة ويقصد بالجزاءات الإدارية تلك التدابير والإجراءات ذات الطبيعة الوقائية التي تتخذها الإدارة بشكل عاجل وسريع من أجل درئ الأخطار الناجمة عن ارتكاب المخالفة حتى يصدر في شأنها حكم جنائي وفقا للإجراءات القانونية، وللجزاءات الإدارية أهمية خاصة في مكافحة جرائم تلويث البيئة البحرية، كونها اكثر نجاعة اقتصادية من الجزاءات الأخرى (الجنائية والمدنية لما تتسم به من مرونة وسرعة لمواجهة المتغيرات الاقتصادية وتخضع هذه الإجراءات كذلك لمبدأ الشرعية لأنه لا جريمة إدارية ولا جزاء إداري إلا بنص قانوني كما أن توقيع هذه الجزاءات يخضع لرقابة السلطة القضائية[1].

وقد برز اتجاه هام في الكثير من التشريعات البيئية يدعو إلى تدعيم دور السلطة الإدارية في حماية العناصر البيئية من التلوث وذلك بتخويلها إمكانيات واسعة في فرض العديد من الجزاءات على المخالفين من غرامة إدارية (الجباية البيئية) إلى الإخطار ووقف النشاط أو غلق المنشاة إلى إلغاء أو سحب التراخيص وهذا ما سيتم تناوله.

الفرع الأول: الإخطار وفق النشاط

نتطرق في هذا الفرع إلى الأخطار والوقف المؤقت للنشاط باعتبارها من الإجراءات التمهيدية التي تقوم بها الإدارة، قبل أن تلجأ إلى العقوبات الأخرى التي تعتبر أكثر خطورة.

أولا: الإخطار

يقصد بالإخطار كأسلوب من أساليب الجزاء الإداري، أي تنبيه الإدارة المخالف لاتخاذ التدابير اللازمة لجعل نشاطه مطابقا للمقاييس القانونية المعمول بها.

وفي الواقع نجد أن، هذا الأسلوب ليس بمثابة جزاء حقيقي، و إنما هو تنبيه أو تذكير من الإدارة نحو المعني، على أنه في حالة عدم اتخاذ المعالجة الكافية التي تجعل النشاط مطابقا للشروط القانونية فإنه سيخضع الجزاء المنصوص عنه قانونا وعليه فان الإخطار يعتبر مقدمة من مقدمات الجزاء القانوني.

ولعل أحسن مثال عن أسلوب الإخطار في مجال حماية البيئة البحرية ما جاء به قانون البيئة 03- 10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة" : في حالة وقوع عطب أو حادث في المياه الخاضعة

[1]- الفتني منير، المرجع السابق، ص 162.

للقضاء الجزائري، لكل سفينة أو طائرة أو آلية أو قاعدة عائمة تنقل أو تحمل مواد سامة ضارة أو خطيرة أو محروقات من شأنها أن تشكل خطرا كبيرا لا يمكن دفعه، ومن طبيعته إلحاق الضرر بالساحل والمنافع المرتبطة به، يعذر صاحب السفينة أو طائرة أو الآلية أو القاعدة العائمة باتخاذ التدابير اللازمة لوضع حد لهذه الأخطار "[1].

ثانيا: وقف النشاط

ينصب الإيقاف غالبا على نشاط المؤسسات الصناعية، وخاصة تلك المقامة على السواحل والتي ترمي بمخلفاتها في البحر والوقف المؤقت هو عبارة عن تدبير تلجأ إليه الإدارة في حالة وقوع خطر بسبب مزاولة المشروعات الصناعية لنشاطها، والذي قد يؤدي إلى تلويث البيئة ككل والبيئة البحرية على وجه الخصوص والمساس بالصحة العمومية، والمشرع الجزائري في غالب الأحيان يستعمل مصطلح" الإيقاف "في حين أن المشرع المصري يستعمل مصطلح" الغلق "وقد ثار جدال فقهي بشأن الطبيعة القانونية للغلق كعقوبة، فهناك من يرى أن الغلق ليس بعقوبة وإنما هو مجرد تدبير من التدابير الإدارية، إلا أن هذا الرأي تعرض للنقد على أساس أن الغلق في القانون العام يجمع بين العقوبة الجزائية ومعنى التدبير الوقائي.

ومهما يكن الأمر فإن الغلق المقصود به هنا هو الوقف الإداري للنشاط، والذي هو عبارة عن إجراء يتخذ بمقتضى قرار إداري، وليس الوقف الذي يتم بمقتضى حكم قضائي، وهناك تطبيقات عديدة لعقوبة الإيقاف الإداري أوردها المشرع الجزائري في قانون البيئة 03 - 10 السابق الذكر والذي ينص

على أنه "إذا لم يمتثل مستغل المنشأة غير واردة في قائمة المنشآت المصنفة للأعذار في الأجل المحدد يوقف سير المنشأة إلى حين تنفيذ الشروط المفروضة "[2].

الفرع الثاني: سحب أو شطب التراخيص

إن نظام الترخيص يعد من أهم وسائل الرقابة الإدارية، لما يحققه من حماية مسبقة على وقوع الاعتداء، ولهذا فسحبه يعتبر من أخطر الجزاءات الإدارية التي خولها المشرع للإدارة والتي يمكن لها بمقتضاه تجريد المستغل الذي لم يجعل نشاطه مطابقا للمقاييس القانونية البيئية من الرخصة، فالمشرع إذا كان قد اقر حق

[1]- المادة 56 من قانون 03 - 10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، المرجع السابق، ص13.

[2]- - المادة 25 الفقرة 2 من قانون 03 - 10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، المرجع السابق، ص 13.

الأفراد في إقامة مشاريعهم وتنميتها، واستعمال مختلف الوسائل لإنجاحها، فإن ثمة ما يقابل هذا الحق من التزامات، تكمن في احترام حقوق الأفراد الآخرين أو المواطنين في العيش في بيئة سليمة، ويمكن أن نحصر الحالات التي يمكن للإدارة من خلالها سحب الترخيص:

- إذا كان استمرار المشروع يؤدي إلى خطر داهم النظام العام في احد عناصره، إما بالصحة العمومية أو الأمن العام أو السكينة العمومية.
- إذا لم يستوفي المشروع الشروط القانونية التي ألزم المشرع ضرورة توافرها.
- إذا توقف العمل بالمشروع لأكثر من مدة معينة حددها القانون.
- إذا صدر حكم قضائي يقضي بغلق المشروع و إزالته.

الفرع الثالث: الرسوم الجبائية

الغرامة الإدارية عبارة عن مبلغ من النقود تفرضه الجهة الإدارية على المخالف لصلح الخزينة العمومية بدلا من ملاحقته جنائيا[1]، وعلى هذا الأساس فهي جزاء يحمل معنى التدابير أكثر من اعتبارها عقوبة، وتتخذ الغرامة الإدارية إحدى الصور التالية[2] : الغرامة الإدارية (كمبلغ من النقود)، الغرامة الإدارية (كمصالحة بين الإدارة والمخالف في صورة عقد بين الطرفين ولكن تفرضه الإدارة كعقد من عقود الإذعان)، وقد تكون الغرامة في شكل زيادة في الرسوم والضرائب تفرضها الإدارة على الملوث.

أولا: الجباية البيئية

ويعد التحول العميق الذي شهدته السياسة البيئية في الجزائر، جراء التغيير الجوهري للظروف على المستوى السياسي والتشريعي بظهور قوانين جديدة تتعلق بحماية البيئة، شرعت الجزائر وابتداء من التسعينات في وضع مجموعة من الرسوم، الغرض منها تحميل المسؤولية التلوث على أصحاب الأنشطة الملوثة وإشراكهم في تمويل التكاليف التي تستدعيها عملية حماية البيئة، بحيث تشكل هذه الرسوم بما يسمى بالجباية البيئية سماها المنشور الوزاري المشترك لسنة 2002 بالرسوم البيئية[3]، والتي شرعت الدولة في وضعها ابتداءا من سنة 1992 بصفة تدريجية، وأهمها الرسم على النشاطات الملوثة الخطيرة على البيئة، كذا الرسم على

[1]- محمد الموسخ، الحماية الجنائية للبيئة، دراسة مقارنة بين الشريعة الإسلامية والقانون الوضعي، رسالة دكتوراه في القانون الجنائي، جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2008 - 2009.

[2]- محمد لموسخ , الحماية الجنائية للبيئة , دراسة مقارنة بين الشريعة الإسلامية والقانون الوضعي , رسالة دكتوراه في القانون الجنائي , جامعة محمد خيضر بسكرة , كلية الحقوق والعلوم السياسية , 2088-2009.

[3]- المنشور الوزاري المشترك المؤرخ في 26 ماي 2002 المتعلق بتأسيس الرسوم البيئية.

الوقود، وتضاف إليها رسوم أخرى.

01- الرسم على النشاطات الملوثة أو الخطيرة على البيئة:

تم تأسيس هذا الرسم لأول مرة بموجب المادة 117 من قانون المالية لسنة 1992، والذي يفرض على النشاطات الملوثة أو الخطيرة على البيئة. ولكن مقدار هذا الرسم كان متواضعا في بدايته إذ كان يتراوح بين 750 دج إلى 30000 دج وهذا حسب طبيعة النشاط ودرجة التلوث المنجز عنه[1].

ولهذا قام المشرع ونظرا لتواضع أسعار هذا الرسم بمراجعتها بموجب المادة (54) من قانون المالية السنة 2000[2] وتتوقف هذه الأسعار على عدة معايير منها التصنيف الذي جاء به المشرع في المرسوم التنفيذي 98/339 المتعلق بدراسات التأثير على البيئة، كما يتحدد السعر طبقا لعدد العمال المشغلين بالمنشأة أو المؤسسة.

02- الرسم على الوقود:

وهو رسم حديث العهد، تأسس بموجب المادة (38) من قانون المالية لسنة 2002 يتحدد تعريفه بدينار واحد عن كل لتر من البنزين الممتاز والعادي بالرصاص. هذه بعض من التدابير الإدارية المطبقة في مجال حماية البيئة بصفة عامة ولاشك من أن لها فعالية شديدة في حماية البيئة البحرية لأنها تضع حدا النشاطات الخطرة والماسة بهذه الأخيرة أو الصحة العامة أو الأمن العام والسكينة العامة.

---

[1]- المرسوم التنفيذي93/68 المؤرخ في 01/03/1993 المتعلق بطرق تطبيق الرسم على الأنشطة الملوثة أو الخطيرة على البيئة، انظر كذلك المنشور الوزاري المشترك رقم 1648 المؤرخ في 18-09-1993 حول تأسيس الرسم على الأشرطة الملوثة.

[2]- تتحدر أسعار هذا الرسم لقانون المالية لسنة 2000 كالتالي:

120.000 دج بالنسبة للمنشآت الخاضعة لرخصة من الوزير المكلف.

90.000 دج بالنسبة للمنشآت المصنفة الخاضعة برخصة من الوال، المختص إقليميا ويخفض هذا المبلغ إلى 18.000 دج إذا لم تشغل أكثر من عاملين.

20.000 دج بالنسبة للمنشآت المصنفة برخصة من رئيس المجلس الشعبي البلدي المختص إقليميا و3000 دج إذا الم تشغل اكثر من عاملين.

9000 دج بالنسبة للمنشآت المصنفة الخاضعة لتصريح و 2000 دج إذا لم تشغل اكثر عاملين.

ثانيا - مبدأ الملوث الدافع le pricipe du pollueur payeur

والملاحظ في النصوص التشريع الجزائري أنه لم يرد نظام الغرامات الإدارية سواء في القانون حماية البيئة أو القوانين الأخرى ذات صلة بحماية البيئة، واستبدل المشرع الجزائري نظام الغرامات الإدارية بنظام الجباية البيئية عن طريق الإقرار الملوث الدافع والذي نص عليه قانون حماية البيئة 03 - 10 في المادة 03 فقرة 07 وعرفه على أنه: " تحمل كل شخص يتسبب نشاطه أو يمكن أن يتسبب في إلحاق الضرر بالبيئة، نفقات كل تدابير الوقاية من التلوث والتقليص منه وإعادة الأماكن إلى حالتها الأصلية[1].

ويهدف المشرع الجزائري من وراء الاعتماد على هذا المبدأ إلى وضع عبء التكلفة الاجتماعية للتلوث على المتسبب فيه، فهو صورة من صور الضغط المالي على الملوث ليمتنع عن التلويث البيئة أو على الأقل تقليص التلوث الناجم عن الصناعة والبحث عن التكنولوجيات الأقل تلويث، وذلك بقصد التحكم الأكثر في مصادر التلوث وتحسين مداخيل الرسم على النشاط الملوثة[2]، فمجالات مبدأ الملوث الدافع هي مبدئيا يشمل مبدأ التعويض عن الأضرار المباشرة التي يتسبب فيها الملوث للبيئة أو نفقات الوقاية بالنسبة للنشاطات الخطرة أو الخاصة، وهو بذلك يشمل النشاطات الملوثة المستمرة أو الدورية، أما بالنسبة لموضوعنا، فإن مبدأ الملوث الدافع يشمل التعويض عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية سواء كان ذلك الضرر مباشرة أو غير مباشر بالإضافة إلى نفقات الوقاية والحيطة من وقوع أي كوارث طبيعية حتى ولو كانت طارئة أو فجائية من جراء النشاطات التي يقوم بها كل من له علاقة بهذه الأخيرة والبحر، هذا وقد تم إدراك حالات التلوث الناتجة عن الحوادث من قبل منظمة التعاون الأوروبيO.E.C.D من خلال نصها على إلحاق تكلفة إجراءات الوقاية من حالات التلوث عن طريق الحوادث بمبدأ الملوث الدافع، وهذا يدخل في إطار الحوادث التي تقع على مستوى البحر، حيث يكون المتسبب فيها مسؤول عن كل ضرر لحقه بها من ذلك، تسرب النفط الذي سببه السفن، عند التصادم وكذلك بالنسبة للنشاطات التي تقام لاستغلال قاع البحار والحوادث التي تنتج عن ذلك ويهدف هذا الإجراء إلى تحقيق أعباء الميزانية العامة من نفقات حوادث التلوث، مقابل تحملها من قبل صاحب المنشأة، وذلك حتى يبدل أصحاب هذه المنشآت الاحتياطات الضرورية لإنقاذ الحوادث.

إذن نقول من خلال ما سبق أن هذا المبدأ، مبدأ الملوث الدافع يمس جميع أقسام أو عناصر البيئة

[1]- المادة (7) الفقرة (7) من قانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة.

[2]- حميدة جميلة، الوسائل القانونية لحماية البيئة دراسة على ضوء التشريع الجزائري، مذكرة ماجيستير، جامعة البليدة، 2001 ص 155.

وبالتالي فإن الهدف الذي وضع لأجله هو هدف سامي يقصد من ورائه القضاء على جميع أنواع التلوث بما فيها- التلوث البحري بالإضافة إلى هذا فإن هناك مجالات أخرى يشملها مبدأ الملوث الدافع طبقتها الدول الأوروبية، والتي يمكن حصرها في:

01 : اتساع مبدأ الملوث الدافع إلى الأضرار المتبقية عن طريق الحوادث

لا يعني دفع الملوث للأقساط المحددة من خلال الرسوم بأنه قد أعفي من مسؤوليته عن الأضرار المتبقية، بل تبقى مسؤوليته قائمة في حالة عدم احترامه للمقاييس المحددة في التشريع و التنظيم الساري المفعول[1].

02 : اتساعه إلى مجال التلوث غير المشروع

فإذا تجاوز أحد الملوثين العتبة المسموح بها للتلوث وسبب ضررا للغير، فانه يلزم بالتعويض ويلزم بدفع الغرامة.

المطلب الثاني : الجزاءات والعقوبات الجنائية لحماية البيئة البحرية

تتنوع الجزاءات والتدابير المنصوص عليها في القانون الجنائي للبيئة لأجل مواجهة الجنوح البيئية، فتوجه الحديث للمشرع الجزائري هو تشديد العقوبات عموما في مجال الجنوح البيئية، إلا انه تختلف كيفيات مواجهة الخطورة الإجرامية للجانح البيئي على ضوء أحكام قانون العقوبات والقانون الجنائي للبيئة خصوصا إذ نجد المشرع الجزائري يفضل تارة العقوبة لردع الجانح، وتارة أخرى يلجأ إلى التدابير الاحترازية ذات الهدف الوقائي.

الفرع الأول: العقوبات الأصلية

من مؤكد أن أغلب السلوكيات الماسة بالبيئة البحرية موصوفة بأنها جنحا وقلما توجد جنايات أو مخلفات وقد نص المشرع الجزائري على هذه العقوبات وهي عقوبات تتأرجح ما بين عقوبة السجن والحبس والإعدام والغرامة وهي عقوبات تعكس لنا خطورة الجانح ونوع الجريمة المرتكبة جناية، جنحة أو مخالفة.

أولا- عقوبة السجن

عقوبة السجن تعني سلب حرية المحكوم عليه والزامه بأعمال تحددها الحكومة، لإعادة تأهليه وردعه

[1]- وناسة جدي، المرجع السابق، ص 114.

خلال فترة سجنه[1] ، وتعد عقوبة السجن سواء المؤبد أو المؤقت من أشد العقوبات بعد عقوبة الإعدام في المواد الجنايات، وقد حدد المشرع الجزائري عقوبة السجن المؤقت في نص المادة 10 من قانون العقوبات بخمس سنوات حد أدنى وعشرين سنة حد أقصى، ولقد عاقب المشرع الجزائري في نص المادة 495 من قانون رقم 98- 05 المعدل والمتمم للأمر رقم 76 - 80 والمتضمن القانون البحري، بالسجن 5 سنوات إلى عشرة سنوات وبغرامة مالية من 3.000.000 دج إلى 6.000.000 دج كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل محروقات أو مواد خطرة أخرى، تدخل المياه الإقليمية الجزائرية دون إخطار السلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها وموقعها والطريق المتبع وسرعتها وكذا طبيعة وأهمية الحمولة، كما عاقب المشرع الجزائري بنفس العقوبة كل شريك ساهم أو سهل العمليات المذكورة في المادة، وقد جعل المشرع هذه الأعمال من ضمن الأفعال التخريبية والإرهابية، فعقوبة الحبس؛ هي عقوبة سالبة للحرية، وتعني وضع المحكوم عليه في أحد السجون المركزية حتى انقضاء المدة المحددة للعقوبة المقررة في حقه والأصل في هذا الإجراء عادة ما يتقرر للجرائم من الجنح والمخالفات دون الجنايات[2].

كما أن الأصل في عقوبة الحبس أنها تتراوح ما بين يوم إلى شهرين في مادة المخالفات ومن أكثر من شهرين إلى خمس سنوات في مادة الجنح، وبخصوص عقوبة الحبس المطبقة في مجال حماية البيئة البحرية فإنها تجسدت لنا من خلال قانون رقم 03 _ 10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستديمة إذ ينص على أنه : "يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) كل ربان سفينة جزائرية أو قائد طائرة جزائرية أو كل شخص يشرف على عمليات العمر والترميد في البحر على متن آليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري مرتكبا بذلك مخالفة لأحكام المادتين 52 و 53 أعلاه، وفي حالة العود تضاعف العقوبة[3] .

كما نص نفس القانون على أنه" :يعاقب بالحبس من سنة واحدة إلى خمس سنوات كل ربان خاضع الأحكام المعاهدة الدولية للوقاية من تلوث البحر بالمحروقات المبرمة بلندن 12 ماي 1954 وتعديلاتها، الذي ارتكب مخالفة لأحكام المتعلقة بخطر صب المحروقات أو مزيجها في البحر وفي حالة العود تضاعف

[1]- واعلي جمال، المرجع السابق، ص 333.

[2]- الفتني منير، المرجع سابق ، ص 141.

[3]- المادة 90 من قانون 03 - 10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، سالف الذكر

العقوبة[1]، ونص كذلك القانون 03 _ 10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستديمة أنه يعاقب كل ربان سفينة غير خاضع لأحكام المعاهدة المذكورة أعلاه يرتكب مخالفة لأحكام المادة 93 أعلاه بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين وفي حالة العود تضاعف العقوبة[2]، كما أنه يعاقب بالحبس لمدة سنتين كل من رمى أو أفرغ أو ترك تسربا في المياه السطحية أو الجوفية في مياه البحر الخاضعة للقضاء الجزائري بصفة مباشرة أو غير مباشرة المادة أو مواد يتسبب مفعولها أو تفاعلها في إلحاق الإضرار ولو مؤقت بصحة الإنسان أو النبات أو الحيوان، أو يؤدي ذلك إلى تقليص استعمال مناطق السياحية "[3]، أما بخصوص المنشآت المصنفة تعاقب المادة (102) من نفس القانون،" بالحبس لمدة سنة واحدة كل من استغل منشاة دون الحصول على ترخيص من الجهة الإدارية المختصة

ثانيا - عقوبة الإعدام

هي قتل شخص بإجراء قضائي من اجل العقاب أو الردع العام، وتعد عقوبة الإعدام اشد العقوبات على الإطلاق وقد استخدم المشرع الجنائي البيئي هذه العقوبة في جرائم تلويث البيئة البحرية بالمواد المشعة بصفة خاصة وذلك لما تحدثه هذه المواد من تلوث مدمر يؤدي إلى انهيار النظام البيئي بصفة عامة، ولقد نص المشرع الجزائري على عقوبة الإعدام في نص المادة 500 من قانون 98 - 05 المعدل والمتمم للأمر 76 - 80 والمتضمن قانون البحري وذلك بقول" يعاقب بالإعدام، كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية التي عمدا نفايات مشعة في المياه التابعة للقضاء الجزائري، والواقع أن عقوبة الإعدام نادرة في التشريعات البيئية الجزائرية نظرا لخطورتها فإذا كانت قوانين حماية البيئة تسعى من أجل حماية الحقوق الأساسية للأفراد ومن ضمنها الحق في الحياة، فإن التشريعات العقابية تصون هذا الحق أيضا رغم أنها أحيانا تسلبه من الإنسان إلا أنها تلجا إلى ذلك إلا في الحالات التي تكون فيها الجريمة خطيرة تمس بأمن المجتمع[4].

[1]- - المادة 93 من قانون 03 - 10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، سالف الذكر

[2]- المادة 90 من قانون 03 - 10 نفسه

[3]- المادة 100 من قانون 03 - 10 نفسه

[4]- الفتني منير ، المرجع سابق، ص 144.

ثالثا - عقوبة الغرامة

اتجهت معظم التشريعات الجنائية الحديثة بما فيها التشريع الجزائري نحو تغليب الجزاء المالي بخصوص جرائم تلويث البيئة بشكل عام وجرائم تلويث البيئة البحرية على الخصوص، حيث أن عقوبة الغرامة تتضح لنا في الجرائم الخاصة بهذه الأخيرة خاصة بعد أن ألغي قانون 83-03 المتعلق بحماية البيئة بقانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، فنلاحظ من خلال هذا الأخير أن مقدار الغرامة قد ارتفع بدرجة كبيرة من الذي كان منصوص عليه في قانون البيئة 83-03 الملغى، والغرامة هي عبارة عن مبلغ من المال يلتزم المحكوم عليه بدفعه إلى الخزينة العمومية[1]، وتعد عقوبة الغرامة أنجع العقوبات، وذلك لكون اغلب الجانحين في مجال البيئي عموما من المستثمرين الاقتصاديين.

لهذا نجد المشرع الجزائري من خلال القانون 03 - 10 الذي ألغى أحكام القانون 83 - 03 أبدى اهتمامه بهذا النوع من العقوبات وهذا يدل أنه في حقيقة مدرك لخطورة الوضع وأنه متبع لكل التغيرات وما يطرأ على البيئة البحرية وما يلحقها من أضرار وأخطار سواء على المستوى الدولي أو الداخلي، حيث أورد مشرع الجزائر غرامات قاسية ورفع بذلك الحدين الأقصى والأدنى لها، ومن خصائص هذه العقوبة أنها قد تأتي في شكل عقوبة أصلية مقررة على الفعل المجرم وقد تأتي الغارمة كعقوبة إضافية لعقوبة الحبس.

أ - الغرامة كعقوبة أصلية:

تأتي الغرامة كعقوبة أصلية ومثاله ما جاء في قانون 03 - 10 حيث نص على: يعاقب بغرامة من مائة ألف دينار جزائري (100.000) إلى مليون دينار جزائري (1.000.000) كل ربان تسبب بسوء تصرفه أو رعونته أو غفلته أو إخلاله بالقوانين والأنظمة في وقوع حادث ملاحي أو لم يتحكم فيه أو لم يتفاده، ونجم عنه تدفق مواد تلوث المياه الخاضعة للقضاء الجزائري[2] ."

ب - الغرامة كعقوبة إضافية تبعية :

وقد تأتي العقوبة كعقوبة إضافية إلى عقوبة الحبس ودائما وما جاء به قانون 03 - 10 على أن " :يعاقب بغرامة من مائة ألف دينار جزائري (100.000) إلى مليون دينار جزائري (1.000.000) كل ربان سفينة جزائرية أو قائد طائرة جزائرية أو كل شخص يشرف على عمليات الغمر أو الترميد في البحر

[1]- المادة 21 الفقرة 2 و المادة 41 الفقرة 2 من قانون 02 - 02 المتضمن حماية الساحل وتضمينه، سالف الذكر

[2]- المادة 97 من قانون 03 - 10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة سالف الذكر.

على متن آليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري مرتكبا بذلك مخالفة لأحكام المادتين 52 و 53 أعلاه[1]"، بإضافة إلى عقوبة الحبس كما نص نفس القانون على عقوبة الغرامة كعقوبة إضافية لعقوبة الحبس، ويعاقب بغرامة من مليوني دينار 2.000.000 دج إلى عشرة ملايين دينار جزائري (10.000.000) دج، بالإضافة إلى عقوبة الحبس كل من خالف أحكام المادة 57 من هذا القانون، ونجم عن ذلك صب محروقات أو مزيج من المحروقات في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري[2]."

إن أهمية التي تحتلها عقوبة الغرامة بالنسبة للحماية الجنائية للبيئة في القانون الوضعي الجزائري ليست وليدة فراغ، بل هي ناتجة عن ملائمة هذه العقوبة مع الجرم ومع الجاني على حد سواء، كما أن أهمية الغرامة ترجع إلى جملة من الفوائد التي يمكن جنيها من الناحية الاقتصادية إذ تعد هذه الغرامات بمثابة ضريبة الأمن البيئي الذي خرقه مرتكب الجريمة البيئية[3]، وهذا ما لاحظناه من خلال قانون رقم 03 - 10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة الذي رفع مقدار الغرامة مما كانت فيه في قانون 83-03 المتعلق بحماية البيئة القديم ردعا للملوثين وضاعف مبلغ العقوبة في حالة العود.

الفرع الثاني: العقوبات التبعية والتكميلية

تأتي هذه العقوبات في الدرجة الثانية بعد العقوبات الأصلية وهي:

1 - العقوبات التبعية:

لا نكون بصدد هذا النوع من العقوبات إلا إذا كنا بصدد جناية بيئية أي لا تتعلق إلا بالجنايات وهذه العقوبة تطبق بقوة القانون حسب ما نصت المادة 3 /4 من قانون العقوبات الجزائري، والجنايات البيئية في التشريعات البيئية كون اغلب الجرائم جنح ومخالفات، ولكن بالنسبة للمجال البيئي البحري وكما أيرنا قد طبقت فيه عقوبة الإعدام، لذلك فيمكن تطبيق هذه العقوبة على الجناية المعاقب عليها بالمادة 87 مكرر من قانون العقوبات الجزائري.

[1]- المادة 90 والمادة 36 من قانون 03 - 10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة سالف الذكر

[2]- المادة 99 من قانون 03 - 10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة سالف الذكر

[3]- وناسة جدي، المرجع السابق ، ص 143.

2- العقوبات التكميلية:

هذا النوع من العقوبات تكمل العقوبات الأصلية وهي عقوبات هامة تلعب دورا كبيرا في حماية البيئة البحرية فقد نصت المادة 9 من قانون العقوبات الجزائري على العقوبات التكميلية وكان ذلك على سبيل الحصر ومن بين هذه العقوبات والتي تختص في حماية البيئة بصفة عامة ولها علاقة بحماية البيئة البحرية وهي:

أولا - المصادرة:

وهو إجراء لا يطبق في الجنح أو المخالفات الخاصة بالمجال البيئي بصفة عامة والمجال البحري على وجه الخصوص إلا بوجود نص قانوني يقرره، وهي تلعب دورا كبيرا وهاما في مواجهة الجنوح الماسة بالبيئة البحرية ومنه نجد أن قانون العقوبات الجزائري أجاز للمحكمة عند الحكم بالإدانة في جناية أو جنحة أن تحكم بمصادرة الأشياء المضبوطة التي تحصلت من جريمة أو التي استعملت في ارتكابها والتي كانت معدة لاستعمالها فيها وهي في الحقيقة تعني، نزع الملكية جبرا من صاحبه بغير مقابل وإضافته إلى ملك الدولة[1]، أو بمعنى آخر هي الأيلولة النهائية إلى الدولة لمال أو مجموعة من الأموال المعينة أو بالأحرى أن المصادرة هي الاستلاء الحساب الدولة على أموال والأشياء ذات الصلة بالجريمة سواء وقعت هذه الأخيرة بالفعل أم كان يخشى وقوعها، وتتم المصادرة قهرا بطريق الإكراه بواسطة حكم قضائي[2]والمصادرة بهذا المفهوم، طبقا لقانون العقوبات الجزائري نوعان:

- **مصادرة وجوبية،** تختص بالأشياء المتحصلة أو المكتسبة والتي كانت تستعمل في تنفيذ جناية أو حصلت منها، وكذا الهيبات والمنافع الأخرى التي استعملت لمكافئة مرتكب الجناية مع مراعاة حقوق الغير حسن النية، وكذلك بعض الأشياء التي يعد صنعها أو استعمالها أو حملها أو حيازتها أو التصرف فيها جريمة في حد ذاتها، مثل المخدرات والأسلحة الحربية ولو كانت ملكا للغير.
- **مصادرة جوازية؛** تختص بالأشياء المتحصلة أو المكتسبة أو المستعملة في جنحة أو مخالفة حكمت بها المحكمة إلا إذا وجد نص صريح يوجب مصادرة هذه الأشياء فتصبح المصادرة من قبيل المصادرة الوجوبية كما في حالة الوسائل المستخدمة في التهريب المخدرات والأسلحة.

---

[1]- علي عدنان الفيل، دراسة مقارنة للتشريعات العربية الجزائية في مجال مكافحة جرائم التلوث البيئي، المجلة الزرقاء للبحوث، والدراسات الإنسانية، المجلد التاسع العدد الثاني سنة 2009.

[2]- سليمان عبد المنعم، نظرية الجزاء الجنائي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، قاهرة سنة 1999 ص60-61.

وفي هذه الحالة فإن الملاحظ أن المصادرة لا تشكل عقوبة جزائية تكميلية لأنها توقع على المدان، وإنما تعتبر تدابير أمن تتخذ للوقاية من الجريمة التي يمكن أن يتابع من أجلها صاحب تلك الأشياء المحظورة كالأسلحة والمخدرات (المادة 15 و 16 قانون العقوبات الجزائري)، بالإضافة إلى أن قانون البيئة الجزائري قد تبنى مبدأ المصادرة الجوازية في أغلب الجرائم البيئية، ومستندة في ذلك هو نظرته وتكييفه لجل الجرائم البيئية على اعتبارها جنحا أو مخالفات إيكولوجية، وليست جنايات، ولقد ورد في القانون 01 - 11 المتعلق بالصيد البحري أمثلة على ذلك حيث جاء في مادته 82 على أنه في حالة استعمال مواد متفجرة تحجز سفينة الصيد إذا كان مالكها هو مرتكب المخالفة."

ثانيا - غلق المنشأة :

ولا شك هذا الإجراء يتضمن إجراء أخر أو تدبير أخر رغم أن قانون الجزائري لم يتطرق إلى ذكره في أي مادة من مواده وهو غلق المنشأة الذي يستدعي حل الشخص الاعتباري ومنعه من القيام بأي نشاط يمس بسلامة البيئة، ولقد أثبت الواقع فعالية هذا الإجراء _ حل الشخص الاعتباري- لما ينطوي عليه من ردع الجاني ليس عن ارتكاب أي جريمة من جرائم تلويث البيئة البحرية فقط و إنما أثبتت فعاليتها في جرائم تلويث البيئة ككل، وكان من الأحسن لو أخذت هذه العقوبة أي حل الشخص المعنوي كعقوبة أصلية تماشيا مع الاتجاه الحديث الذي أصبح يأخذ بالمسؤولية الجزائية للأشخاص المعنوية.

ثالثا - نشر الحكم:

ففي بعض الأحوال لا يكتفي المشرع بالعلانية في النطق بالأحكام في ساحات القضاء، و إنما يستلزم فوق ذلك نشر الحكم بالإدانة على نطاق واسع عبر إذاعته و إعلانه ليصل إلى عدد كاف من الناس، والهدف من هذا التدبير مساس محكوم عليه في اعتباره لدى متعاملين معه والذي يعتمد عليه في تنمية دخله، حيث يكون التشهير به أبلغ أثرا من العقوبات الأصلية الذي يظل تنفيذها خافيا على الجمهور[1]، كما يظهر تأثير هذا التدبير اكثر على رجال الصناعة والاقتصاد لأنه يكشف صورتهم الحقيقية السيئة أمام الرأي العام، أكثر من العقوبات الأخرى التي يبقى تطبيقها سرا خافيا على المتعاملين معهم[2].

ولقد أخذ المشرع الجزائري بتدبير نشر الحكم الصادر بالإدانة في قانون 04 _ 15 المعدل والمتمم لقانون العقوبات، واعتبرها عقوبة أصلية تطبق على شخص المعنوي في مواد الجنايات وجنح، حيث نصت

[1]- واعلي جمال، المرجع السابق، ص 341.

[2]- - محمد لموسخ، المرجع السابق، ص 301.

المادة 18 مكرر من هذا القانون على نشر وتعليق حكم الإدانة وعليه يمكن أن يجد هذا النص العام تطبيق على الجرائم الخاصة بالبيئة، لأن المشرع الجزائري لم ينص على هذا التدبير في القوانين الخاصة بالبيئة.

الفرع الثالث: التدابير الاحترازية

زيادة على العقوبات التكميلية السالفة الذكر، و إلى جانب أسلوب الردع بالعقوبة، وجدت التدابير الاحترازية كنتيجة حتمية لضرورة إصلاح المجرم وإعادة تأهليه داخل المجتمع، ويتم توقيع التدبير الاحترازي من قبل القاضي الجزائي، حسب ظروف كل قضية مما يعد داخلا في حدود ونطاق سلطته التقديرية، أو بالأحرى فهي متروكة لسلطة القاضي التقديرية وهي تلحق بجريمة معينة[1].

أولا- المنع من ممارسة النشاط

يعد هذا التدبير الاحترازي الشخصي سبيلا وقائيا يهدف إلى منع الجانح من ارتكاب الجريمة البحرية التلوث البحري) حيث تكون المهنة أو النشاط عاملا لارتكابها، ونظرا لخطورة هذا التدبير يستثنى مجال تطبيقه على المخالفات، كما حدد مدة قصوى لتطبيقه لا تتجاوز 10 سنوات، ومن أمثلة سحب رخصة استغلال الشاطئ عند عدم احترام الجانح لالتزاماته بعد إعذاره[2]، كما ورد في القانون 03 _ 10 ،" أنه يجوز للمحكمة أن تقضي بمنع استعمال المنشأة إلى حين الحصول على ترخيص من الجهة المختصة[3]

ثانيا - المصادرة:

لقد تطرقنا لهذا الإجراء عندما تكلمنا على العقوبات التكميلية ووضحنا أن المصادرة تعتبر عقوبة تكميلية تتكون من نوعين إما وجوبية أو جوازية، إلا أنه هنا جاءت كتدبير احترازي حيت أنها قد تكون المصادرة عقوبة أو تدبير احترازي، فتكون عقوبة متي انصبت على الشيء المباح لتحقيق بها إيذاء الجانح في ذمته المالية، ويكون تدبيرا احترازيا عندما تنصب على أشياء غير مباحة، فتكون أداة للوقاية من استخدامها في إجرامه ومن أمثلتها في مجال حماية البيئة البحرية، حجز معدات الصيد البحري (المحظورة التي ارتكبت في الجريمة كما هو الشأن بالنسبة للسمك بطريقة غير شرعية أين يتم توجيهها لجهة ذات منفعة عمومية بعد التأكد من سلامتها.

---

[1]- وناسة جدي، المرجع السابق، ص 145.

[2]- المادة 45 من قانون 03 - 10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة سالف الذكر

[3]- المادة 102 من قانون 03 – 10، المصدر نفسه.

ثالثا - الوقف المؤقت للنشاط أو الغلق النهائي:

يعد جزء الغلق من أبرز التدابير العينية في مجال جرائم تلويث البيئة البحرية، ويقصد به منع المنشأة المخالفة لأحكام الشريعة البيئية من مزاولة نشاطها بصفة مؤقته أو دائمة متي تسببت في إحداث أخطار أو مساوئ تبلغ درجة يتعذر تفاديها [1]، وعليه يعد الغلق من العقوبات الضارة بمصالح الشركاء والدائنين وتتعدى أثاره للغير، فالإيقاف غالبا ما ينصب على نشاط المؤسسات الصناعية، والوقوف المؤقت هو عبارة عن تدبير تلجأ إليه الإدارة في حالة وقوع عطب بسبب مزاولة المشروعات الصناعية لنشاطها، والذي قد يؤدي إلى تلويث البيئة لأنه يمكن إيقاف النشاط متي شكلت خطرا.

ونظرا لخطورة هذه العقوبة وشدتها لأنها تحمل معنى حل الشخص المعنوي، انقسم الرأي حولها بين معارض للأخذ بفكرة غلق المنشأة في جرائم تلويث البيئة، وذلك لما يؤدي إليه من أثار سلبية على الاقتصاد عن طريق الحد من التوسع في الأنشطة الصناعية والتجارية بالإضافة إلى أن غلق المنشأة يمثل إهدار لمبدأ شخصية العقوبة، حيث يمتد أثاره ليشمل أشخاص لا ذنب لهم حسب هذا الرأي، وهناك من يؤيد فكرة الغلق للمنشأة لأنها تحد من الأنشطة الخطرة التي تمس بالنظام العام.

ولقد أخذ المشرع الجزائري بغلق المنشأة كعقوبة أصلية عينية توقع على الأشخاص المعنوية في مواد الجنايات والجنح، حيث نصت المادة 18 مكرر من قانون العقوبات 04 - 15 المؤرخ في 10 / 11 / 2004 على غلق المؤسسة أو فرع من فروعها لمدة لا تتجاوز خمس سنوات غير أن المشرع الجنائي استثنائي في هذا القانون في المادة 51 مكرر كل من دولة والجماعات المحلية والأشخاص المعنوية الخاضعة للقانون العام، كما أخذ المشرع الجزائري بغلق المنشأة كتدبير احترازي من أجل منع الخطر، حيث نصت المادة 102 من قانون 03 _10 المتعلق بحماية البيئة على أنه" :يعاقب كل من استغل منشأة دون الحصول على ترخيص المنصوص عليه في المادة 19 أعلاه، ويجوز للمحكمة أن تقضي بمنع استعمال المنشأة إلى حين الحصول على الترخيص ضمن الشروط المنصوص عليها ويمكنها أيضا الأمر بالنفاد المؤقت للخطر، كما يجوز للمحكمة الأمر بإرجاع الأماكن إلى حالتها الأصلية "[2].

---

[1]- الفتني منير، المرجع السابق ص. 153.

[2]- المادة 102 والمادة 36 من قانون 03 - 10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة سالف الذكر

ملخص الفصل:

عملت الجزائر في إطار حمايتها للبيئة البحرية من التلوث على المصادقة على الكثير من المعاهدات والاتفاقيات المتعلقة بالبيئة البحرية وتحقيق التنمية المستدامة وبذلت جهود معتبرة من اجل تجسيدها على ارض الواقع كنصوص وقواعد قانونية دولية ملزمة لكل من يصادق عليها خاصة في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط والتلوث الناجم عن السفن والطائرات بالنظر إلى مكانة المحروقات والبترول في اقتصاد الجزائر، وكذلك لدورها في قطاع النقل البحري في البحر الأبيض المتوسط وعلاقتها بالتنمية المستدامة للدولة ، وأيضا كرس المشرع الجزائري الحماية القانونية للبيئة البحرية من خلال التشريعات الداخلية والتي جاء فيها حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي وحمايتها من مصادر برية للتلوث والذي تطرق إليه قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة رقم 03-10.

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

خاتمة

خاتمة:

نتيجة لحيوية وأهمية موضوع الحماية القانونية للبيئة البحرية وأثارها على التنمية المحلية المستدامة تعددت الدراسات والبحوث في سبيل الوصول إلى الآلية التي تمكن من أن تكفل وتضمن حمايتها وتم تفعيل النصوص القانونية والإجراءات الردعية مع إنشاء الهيئات المكلفة بتطبيق ذلك وهذا ما سعت اليه الدولة الجزائرية من خلال مجموعة من التشريعات الخاصة لحماية البيئة البحرية والمصادقة على الاتفاقيات الدولية المتعلقة بها

I. النتائج:

توصلنا من خلال هذه الدراسة إلى عدة نتائج أهمها:

01- من خلال تطرقنا إلى مصادر التلوث البحري نرى أن العنصر البشري يلعب دورا كبيرا في تلويث البيئة البحرية خاصة بسبب أنشطته من نقل وتنقيب وصرف للنفايات دون مبالاة للأضرار والنتائج.

02- تعددت الهيئات ومؤسسات الدولة في مجال حماية البيئة البحرية في الجزائر كل في اختصاصها ومجال عملها، خاصة على المستوى المركزي إلا أنها تبقى ناقصة على المستوى المحلي حيث أسندت مهمة حماية البيئة البحرية من التلوث على المستوى المحلي للولاية والبلدية ولم تنشأ لذلك هيئة خاصة مستقلة وبل أصبحت الجمعيات تلعب دورا كبيرا على المستوى المحلي في حماية البيئة البحرية.

03- يلعب القضاء دورا هاما في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث من خلال تحديد المسؤوليات في جرائم تلويث البيئة البحرية والمتابعة القضائية أو الجزائية وأيضا من خلال تسليط العقوبات المقررة قانونا ، إلا أن القاضي يكون في بعض الأحيان أمام عقبات كثيرة لعدم تخصصه وتأهيله في هذا المجال.

04- الجزائر وكغيرها من الدول اتبعت عدة آليات قانونية في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث كانت أهمها المصادقة على الاتفاقيات الدولية وسن القوانين الداخلية ، إنشاء وتكليف هيئات تسهر على مراقبة وتطبيق الإجراءات والتدابير وإعطاء القضاء كل السلطة في تحديد الجرم وتسليط العقوبات.

05- بالنسبة للجزاءات والتدابير التي أقرها المشرع الجزائري كآلية لحماية البيئة البحرية والتي يلاحظ أنها جاءت ردعية وعقابية في مجملها تحتاج إلى إدارة متمكنة وقوية وقضاء مستقل لتطبيقها.

06- وجدنا من خلال هذه الدراسة أن المشرع الجزائري ولمكانة المحروقات والبترول في اقتصاد الجزائر بذل جهود كبيرة لتجسيد الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الدولة لحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط

والمحروقات.

07- وكنقطة هامة وأساسية نجد أن هذه الترسانة من القوانين والاتفاقيات وكل هذه الآليات المنتهجة تبقى غير فعالة وبدون نتائج حقيقية ودائمة في غياب الوعي البيئي وتأثيره على التنمية المستدامة ودور العنصر البشري في تسيير شؤون حماية البيئة البحرية من التلوث رغم أنه من الحقوق التي يكفلها القانون الدولي كمبدأ.

II. التوصيات:

وفي الأخير وكتوصيات منا في موضوع الحماية القانونية للبيئة البحرية وأثارها على التنمية المحلية المستدامة في القانون الجزائري:

- ✓ ضرورة عمل الدولة الجزائرية ممثلة في هيئاتها ومؤسساتها على مواكبة التطور الصناعي والعلمي الذي تسبب في ظهور مصادر أخرى للتلوث لم تكن معروفة مما يستدعي اتخاذ إجراءات جديدة ووضع قوانين وإبرام اتفاقيات دولية جديدة تعالج أضرارها بشكل مباشر.
- ✓ العودة إلى أحكام الدين الإسلامي في مجال تحسيس المواطنين والتوعية والتربية عموما والبيئة البحرية خصوصا.
- ✓ تكوين الإدارة وتمكينها في مجال البيئة البحرية والتلوث ليتسنى لها تطبيق التشريعات والتدابير الخاصة بذلك بصرامة.
- ✓ تكوين قضاة متخصصين في مجال البيئة البحرية وتسليط أقصى العقوبات في حق المتسببين بتلوث البيئة البحرية حتى لو كان شخصا معنويا - مصنع، منشأة-.
- ✓ إنشاء قوة عمومية متخصصة في مراقبة الساحل ويمتد نشاطها إلى المياه الإقليمية للجزائر، تسهر على متابعة كل رمي أو صب أو تأثير على البيئة البحرية.
- ✓ تفعيل دور وسائل الإعلام ووسائل التواصل الاجتماعي لبث أهمية هذه البيئة البحرية وما تمثله في اقتصاد الدولة في ضمير المجتمع وتربية الأجيال الحاضرة على ضرورة حماية هذه الثروة حتى نضمن حق الأجيال المستقبلية في حياة وبيئة نظيفة ، لأنه يبقى المواطن هو المسؤول والمتضرر في الأخير.
- ✓ إدراج موضوع البيئة البحرية كمادة علمية خاصة في الطور الابتدائي لزرع الثقافة البيئية في الأفراد منذ الصغر وأهمية البيئة البحرية في حياتهم.

قائمة المصادر والمراجع

I. المصادر

أ - القرآن الكريم

1. الآية رقم 24 من سورة النحل.
2. الآية رقم 64 من سورة الرحمان

ب - الدساتير:

1. التعديل الدستوري الجزائري لسنة 1996، الصادر بالمرسوم الرئاسي رقم : 96/438 بتاريخ 1996/12/07، الجريدة الرسمية رقم 76 بتاريخ 1996/12/8.

ج - الاتفاقيات الدولية:

1. اتفاقية لندن لعام 1954 والخاصة بمنع تلويث البحر بالنفط.
2. اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط لعام 1976.
3. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.
4. اتفاقية جدة لحماية البيئة البحر الأحمر وخليج عدن من التلوث المنعقدة في سنة 1982.
5. اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ.

د - القوانين:

1- الأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 23 - 10 - 1976، المعدل والمتمم بقانون 98 - 05 المؤرخ في 25 يونيو 1998، المتضمن قانون البحري.
2- قانون 01 - 19 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 15 ديسمبر 2001، المتعلق بتسيير النفايات و مراقبتها وإزالتها، العدد 77،
3- القانون رقم 12 - 07 المؤرخ في 21 فبراير 2001 ، المتعلق بالولاية (قانون الجماعات الإقليمية)،
4- قانون رقم 2002 / 02 مؤرخ في 05 - 02 - 2002 يتعلق بحماية الساحل و تثمنيه الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية رقم 10.
5- القانون 03 - 10 المؤرخ في 19 جويلية 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة الجريدة الرسمية الجزائرية العدد 43 ، لسنة 2003.
6- الأمر رقم 75 / 58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل و المتمم بالقانون رقم 05 - 10 المؤرخ

في 20 يونيو 2005 المتضمن القانون المدني.

7- الأمر رقم 11 - 02 المؤرخ في 23 فبراير 2011 ، يعدل ويتمم الأمر رقم 66 - 155 المؤرخ في 8 يونيو 1966 ، المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 12 / 02 /2011 .

8- القانون رقم 16 - 01 المؤرخ في 6 مارس 2016 المتضمن التعديل الدستوري، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 7 مارس 2016 ، العدد 14.

هـ -النصوص التنظيمية والتنفيذية:

1- المرسوم رقم 84 / 378 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية العدد 66 بتاريخ 14 ديسمبر 1981

2- المرسوم الرئاسي رقم 88 - 228 المؤرخ في 05 - 11 - 1988 المتضمن اختصاصات أسلاك المفتشين المكلفين بحماية البيئة وتنظيمها وعملها.

3- المرسوم رقم 88 - 228 المؤرخ في 05 - 11 - 1988 والمتضمن شروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات التي من شأنها تلويث البحر.

4- المرسوم الرئاسي رقم 96 - 01 المؤرخ في 05 جانفي 1996 والمتعلق بتعيين أعضاء الحكومة.

5- مرسوم المصادقة رقم 96 - 53 المؤرخ في 22 - 01 - 1996، الجريدة الرسمية رقم 06 المؤرخة في 24 – 01 - 1996.

6- المرسوم التنفيذي رقم 96 - 60 المؤرخ في 27 يناير 1996 المعدل والمتمم بالمرسوم رقم 494 - 03 المؤرخ في 17 / 12 / 2003 ، المتضمن إحداث مفتشية البيئة على مستوى الولاية، ج.ر الصادرة بتاريخ 21 ديسمبر 2003 ، العدد 80 .

7- المرسوم التنفيذي رقم 01 - 03 المؤرخ في جانفي 2001 والمتضمن تنظيم الإدارة المركزية في وزارة تهيئة الإقليم والبيئة.

II-المراجع:

أولا:الكتب:

1- إبراهيم الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.

2- جلال وفاء محمدين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001.

3- رياض صالح أبو القط، حماية البيئة البحرية من منظور القانون الدولي العام ، دار الجامعة الجديدة، الازاريفة، 2009.

4- صلاح الدين عامر، حماية البيئة إبان النزاعات المسجلة في البحار، المجلة المصرية للقانون الدولي، مصر، 1993.

5- عادل مشعان ربيع، مشاكل بيئية معاصرة، مكتبة المجتمع العربي، عمان، الطبعة الأولى،.2008

6- عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية المكتب الجامعي الحديث، 2006.

7- عبد الأحد جمال الدين، النظرية العامة للجريمة، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، 1996.

8- علي سعيدان، حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيميائية في القانون الجزائري، دار الخلدونية، الطبعة الأولى، 2008.

9- سهير إبراهيم حاجم الهيتي،الآليات القانونية الدولية لحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2014.

10- سليمان عبد المنعم، نظرية الجزاء الجنائي، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، القاهرة سنة 1999.

11- محمد حسين عبد القوى، الحماية الجنائية للبيئة الهوائية، بدون دار نشر،2002 .

12- محمد سامر أنور عاشور، تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، بدون دار نشر.

13- محمد حسن الكندري، المسؤولية الجنائية عن التلوث البيئي، دار النهضة العربية، القاهرة 2006.

ثانيا: الأبحاث و المقالات والمجلات:

1- أحمد حمدي، أحمد برادي، الحماية القانونية للبيئة المائية في التشريع الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد 01، المركز الجامعي لتمنراست، 2020

2- باسم محمد شهاب، المشاركة الجماهيرية في حل المشاكل البيئية، مجلة العلوم القانونية والإدارية، جامعة تلمسان، العدد الأول، 2003.

3- علي عدنان الفيل، دراسة مقارنة التشريعات العربية الجزائية في مكافحة جرائم التلوث البيئي، مجلة الزرقاء للبحوث والدراسات الإنسانية، المجلد التاسع، العدد الثاني، 2009.

4- محمد منصوري، الأليات القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث بين القانون الدولي العام والتشريع الداخلي، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 10، العدد2، جامعة باتنة، سبتمبر 2019

ثالثا: الرسائل الجامعية:

أ -أطروحات الدكتوراه:

1- أحمد سكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه ، سنة 1995، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، جامعة الجزائر.

2- محمد الموسخ، الحماية الجنائية للبيئة، دراسة مقارنة بين الشريعة الإسلامية و القانون الوضعي، رسالة دكتوراه في القانون الجنائي، جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية الحقوق و العلوم السياسية، 2008-2009.

3- واعلى جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، كلية الحقوق و العلوم السياسية، السنة الجامعية 2010

ب مذكرات الماجستير:

1- الفتني منير، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، رسالة ماجستير في القانون العام، جامعة الجزائر 1، سنة 2013 .

2- حميدة جميلة، الوسائل القانونية لحماية البيئة دراسة على ضوء التشريع الجزائري، مذكرة ماجيستير، جامعة البليدة، 2001.

3- كريمة بورحلي، التلوث البحري و تأثيره على البحار، دراسة ميدانية لميناء الصيد بوديس جيجل، مذكرة ماجيستير في علم الاجتماع، تخصص بيئة، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة،. 2010 – 2009

4- وناسة جدي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة ماجيستير، جامعة محمد خيضر، بسكرة،. 2008

رابعا: 4-المحاضرات:

1- أحمد سكندري، محاضرات في تلويث البيئة البحرية، مفهوم و مصادر، الجزء الأول، كلية الحقوق بن عكنون ، جامعة الجزائر ، 2013.

خامسا: المراجع باللغة الأجنبية:

1- liamine chabli pollution en en méditerranée aspects juridiques des problèmes actuels 1980 opu.

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

سادسا: المواقع الإلكترونية:

الموقع الالكتروني: http://www.al.yemen.org/vb/qrchive/index.php/f20.htm تاريخ الزيارة: 2022/04/01.

الموقع الالكتروني: https://areq.net/m/2010.html تاريخ الزيارة: 2022/03/27.

الموقع الالكتروني: https://www.ibelieveinsci.com/?p=71476 تاريخ الزيارة: 2022/03/27.

الموقع الالكتروني: http://ar.swewe.net/word_show.htm/?320607_1 تاريخ الزيارة: 2022/03/27

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

العنوان	الصفحة
شكر وعرفان	
مقدمة	أ
الفصل الأول : الإطار القانوني للبيئة البحرية في القانون الجزائري	
المبحث الأول :ماهية البيئة البحرية والتلوث البحري	6
المطلب الأول :مفهوم البيئة البحرية	6
الفرع الأول :تعريف البيئة البحرية	6
أولا : تعريف البيئة	6
ثانيا : البيئة البحرية	8
الفرع الثاني : أهمية البيئة البحرية	9
أولا :الأهمية الاقتصادية	9
ثانيا :الأهمية الحيوية	10
ثالثا :الأهمية الإستراتيجية	10
المطلب الثاني :مفهوم التلوث البحري.	11
الفرع الأول :تعريف التلوث البحري.	11
أولا :تعريف التلوث	11
ثانيا : تعريف التلوث البحري	12
الفرع الثاني : مصادر التلوث البحري.	13
أولا :التلوث من مصادر أرضية	13
ثانيا :التلوث من مصادر بحرية	15
ثالثا :تلوث البيئة البحرية من الجو أو من خلاله	18
المبحث الثاني : الهيئات ودور القضاء في حماية البيئة البحرية في الجزائر.	20
المطلب الأول :الهيئات المكلفة بحماية البيئة البحرية في الجزائر.	21
الفرع الأول :الهيئات المركزية.	21
أولا :وزارة تهيئة الإقليم والبيئة.	21

ثانيا : وزارة السياحة.	22
ثالثا : المحافظة الوطنية للساحل.	22
الفرع الثاني :الهيئات المحلية.	23
أولا : دور الولاية في مجال حماية البيئة البحرية	22
ثانيا : دور البلدية في مجال حماية البيئة البحرية	24
ثالثا : دور الجمعيات في حماية البيئة البحرية	25
المطلب الثاني : دور القضاء في حماية البيئة البحرية في الجزائر.	27
الفرع الأول : دور القضاء المدني.	27
أولا : أساس المسؤولية المدنية المتبناة في مجال التلوث البحري.	27
ثانيا : أثار قيام المسؤولية المدنية.	29
الفرع الثاني :دور القضاء الجزائري.	30
أولا : أركان جريمة التلوث البحري.	30
ثانيا : معاينة جرائم التلوث البحري والمتابعة الجزائية .	35
الفصل الثاني :التنمية المستدامة و الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية في الجزائر.	
المبحث الأول :ماهية التنمية المستدامة.	43
المطلب الأول :تعرف التنمية المستدامة خصائصها ونظرياتها.	43
الفرع الأول : تعريف التنمية المستدامة.	43
الفرع الثاني :خصائص التنمية المستدامة .	47
الفرع الثالث :نظريات التنمية المستدامة .	48
المطلب الثاني :واقع التنمية المستدامة في الجزائر .	51
الفرع الأول :التنمية الاقتصادية في الجزائر.	51
الفرع الثاني: التنمية السياسية في الجزائر.	54
الفرع الثالث :معوقات التنمية المستدامة في الجزائر.	55
المبحث الثاني :الاتفاقيات الدولية المصادق عليها والتشريعات الوطنية الخاصة بحماية البيئة البحرية.	57
المطلب الأول :حماية البيئة البحرية في إطار الاتفاقيات الدولية.	57

الفرع الأول :الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر لحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط.	57
الفرع الثاني :الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر لحماية البيئة البحرية من التلوث بالسفن والطائرات.	62
الفرع الثالث :الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر لحماية البيئة البحرية من المصادر البرية للتلوث.	63
المطلب الثاني :حماية البيئة البحرية في إطار التشريعات الوطنية.	69
الفرع الأول :التشريعات الوطنية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث بالسفن والطائرات.	69
الفرع الثاني :التشريعات الوطنية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي.	72
الفرع الثالث :التشريعات الوطنية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر أرضية(برية.)	74
المبحث الثالث : الجزاءات والتدابير المطبقة لحماية البيئة البحرية.	77
المطلب الأول : الجزاءات الإدارية لحماية البيئة البحرية	77
الفرع الأول :الإخطار ووقف النشاط.	77
الفرع الثاني :سحب أو شطب الترخيص.	79
الفرع الثالث : الرسوم الجبائية.	80
المطلب الثاني : الجزاءات والعقوبات الجنائية لحماية البيئة البحرية.	83
الفرع الأول :العقوبات الأصلية.	83
أولا : عقوبة السجن.	83
ثانيا :عقوبة الإعدام.	85
ثالثا :عقوبة الغرامة.	86
الفرع الثاني :العقوبات التبعية والتكميلية.	87
أولا :المصادرة.	87
ثانيا : غلق المنشأة.	89
ثالثا : نشر الحكم.	89
الفرع الثالث :التدابير الاحترازية.	90
أولا : المنع من ممارسة النشاط.	90

ثانيا :المصادرة.	90
ثالثا :الوقف المؤقت للنشاط أو الغلق النهائي.	91
الخاتمة	94
قائمة المصادر والمراجع	97
فهرس المحتويات	105

ملخص:

لقد عمدت الجزائر إلى المبادرة والمسارعة للمصادقة على العديد من المعاهدات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية، كما قامت ببذل العديد من المجهودات بغية تحقيق مجموعة من الأهداف على غرار التنمية المستدامة وجعلها حقيقة على أرض الواقع من سنها للعديد من النصوص والقواعد القانونية على غرار قانون حماية البيئة رقم 03-10 ، والتي تسعى إلى حماية البيئة من التلوث بالنفط والتلوث الناجم عن السفن والطائرات، وكذلك لدورها في قطاع النقل البحري في البحر الأبيض المتوسط وعلاقتها بالتنمية المستدامة للدولة، كما أعطى المشرع للإدارة والقضاء السلطة والأداة القانونية اللازمة لتفعيل وتجسيد هاته الحماية عبر مجموعة من الجزاءات والتدابير التي تطبق على كل مخالف يمس بحرمة البيئة البحرية

الكلمات المفتاحية: البيئة البحرية، المعاهدات، التنمية المحلية، التلوث، النقل البحري

Abstract:

Algeria has taken the initiative and speed to ratify many international hostilities related to the protection of the marine environment, and has made many efforts in order to achieve many goals such as sustainable development and make it a reality on the ground from the enactment of many legal texts and rules such as the Environmental Protection Law No. 03-10, which aims to protect the environment from oil pollution and pollution from ships and aircraft, as well as for its role in the maritime transport sector in the Mediterranean and its relationship to the sustainable development of the state. The penalties and measures that are applied to every violator that violates the sanctity of the marine environment

Keywords: marine environment, treaties, local development, pollution, maritime transport