

القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية من مشكلة التلوث

Legal protection of the marine environment from pollution

أميمة بومحدا ف

جامعة الشهيد الشيخ العربي التبسي
تبسة / الجزائر

Oumaimaboumahdef@gmail.com

عواطف فارح *

جامعة تونس المنار
Aouatefarah@gmail.com

تاريخ الارسال: 2022/07/11 تاريخ القبول: 2023/05/11 تاريخ النشر: 2023/06/08

الملخص:

تكتسي البيئة البحرية أهمية بالغة لأنها تعد مصدرا هاما للموارد البيولوجية والطاقوية والمعدنية، غير أنها أصبحت في الآونة الأخيرة مهددة بمختلف مصادر التلوث كالبترول ونفايات المصانع والمواد النووية المنقولة بالسفن وغيرها من المواد والمنتجات ذات الخصائص الخطرة. وانطلاقا من ذلك فقد تجندت الدول في كل أنحاء العالم من أجل مجابهة كل أشكال التلوث أو حتى محاولة السيطرة عليها وذلك بوضع قواعد قانونية دولية ووطنية لتوفير الحماية الضرورية واللائمة للبيئة البحرية، سواء أكان ذلك على المستوى الدولي أو الإقليمي أو الداخلي. والجزائر كغيرها من الدول الساحلية سارت على نفس النهج فكانت لها سياستها في حماية البيئة البحرية وذلك من خلال الانضمام للاتفاقيات الدولية وسن القوانين الداخلية للمساهمة في الحد من مشكلة التلوث التي ألحقت بالغ الضرر بالبيئة البحرية. الكلمات المفتاحية: التلوث، القوانين الوطنية، البيئة البحرية، الاتفاقيات الإقليمية. الاتفاقيات الدولية

Abstract:

The marine environment is extremely important as it is a principal source of biological, energy and mineral resources, but it has recently become threatened by various sources of pollution such as petroleum, factory waste, nuclear materials transported by ships, and other materials and products with dangerous properties.

Accordingly, States around the world have recruited to confront or even attempt to control all forms of pollution by establishing international and

* المؤلف المرسل.

national legal norms for the necessary protection of the marine environment, whether at the international, regional or internal level.

Like other coastal States, Algeria's policy of protecting the marine environment is based on joining to international and regional conventions and enacting internal laws to contribute to reducing the pollution problem that had seriously affected the marine environment.

Key words: Pollution, National laws, Marine environment, Regional agreements. International conventions

مقدمة

بعد التطور التكنولوجي والصناعي الذي شهده العالم في الآونة الأخيرة، برزت مشكلة تلوث البيئة البحرية إلى الوجود. وقد تسببت في حدوث أخطار كان لها بالغ الضرر على الإنسان والحيوان والنبات. مما أدى إلى خلق حالة من الذعر في أوساط المجتمع الدولي، وذلك لأن البيئة البحرية تكتسي أهمية بالغة لما تزخر به من ثروات بيولوجية وطاقوية ومعدنية متعددة كما أنها تعد من أهم طرق الاتصال بين الدول... ولذلك فقد أسالت هذه المشكلة حبر العديد من العلماء والخبراء في العالم، وعقدت لأجلها الكثير من المؤتمرات الدولية. ونوقشت قضاياها في الكثير من الملتقيات والمنابر الدولية.

وبذلك فقد سارع المجتمع الدولي إلى إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية والإقليمية التي شكلت في مجملها قواعد قانونية دولية تهدف إلى وضع حلول لمشكلة التلوث. أما على المستوى الداخلي فقد سعت الدول إلى إرساء نصوص وقواعد قانونية في التشريعات الداخلية لها، تماشيا مع ما تفرضه المصلحة العامة للمجتمع الدولي والتي تؤكد على ضرورة اتخاذ الإجراءات اللازمة والكفيلة بالمحافظة على البيئة البحرية من كل أشكال التلوث.

وعليه فقد بادر المشرع الجزائري على غرار باقي المشرعين في الكثير من دول العالم إلى وضع قواعد قانونية تهدف إلى حماية موارد المياه وضمان عدم تلوثها ومجابهة مشكلة تلوث البيئة البحرية. وانطلاقا من ذلك فإن الإشكالية التي يمكننا طرحها في هذا الصدد هي: إلى أي مدى وفقت القواعد القانونية دولية كانت أو إقليمية أو وطنية في توفير الحماية اللازمة للبيئة البحرية من مشكلة التلوث؟

للإجابة على هذه الإشكالية تم الاعتماد على المنهج التحليلي وهذا استنادا لطبيعة الدراسة التي تركز على المواثيق الدولية والنصوص القانونية الوطنية، وقد قسمنا المقال للمحاور التالية:

المحور الأول: قواعد حماية البيئة البحرية من التلوث على المستوى الدولي.
 المحور الثاني: قواعد حماية البيئة البحرية من التلوث على المستوى الإقليمي.
 المحور الثالث: قواعد حماية البيئة البحرية من التلوث على المستوى الوطني (في الجزائر).

المحور الأول: قواعد حماية البيئة البحرية من التلوث على المستوى الدولي
 سعى المجتمع الدولي إلى حماية البيئة البحرية⁽¹⁾ باعتبارها كنزا يزخر بالموارد الطبيعية والطاقوية وذلك من خلال القيام بإبرام العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي استهدفت الحد من ظاهرة التلوث البحري⁽²⁾ ويمكن القول في هذا الصدد بأنها تشكل في مجملها مجموعة من القواعد القانونية التي تعنى بحماية البيئة البحرية من التلوث. وفيما يلي سنقوم بإبراز أهم الاتفاقيات المبرمة على المستوى الدولي لحماية البيئة البحرية من التلوث مع التركيز على تلك المرتبطة بنوع الملوثات التي تصيب البيئة البحرية وهي:

أولا/ قواعد حماية البيئة من المصادر الأرضية

تعد المصادر الأرضية من أقدم مصادر التلوث التي أثرت بطريقة سلبية على البيئة البحرية فقد اعتاد الإنسان منذ القدم على صرف مخلفاته ورميها في البحار وذلك بالنظر إلى مساحتها الشاسعة. وتعد مياه الصرف الصحي من أكثر الملوثات الأرضية وأوسعها انتشارا إضافة إلى الملوثات الصناعية والكيميائية.

ومن أجل ذلك نجد بأن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد اهتمت بتلوث البيئة البحرية من المصادر الأرضية حيث وضعت مجموعة من القواعد التي تهدف إلى منع تلوث البيئة البحرية من مصادر البر فنصت على أن "تعتمد الدول قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر البر بما في ذلك الأنهار، ومصايفها وخطوط الأنابيب ومخارج التصريف، وخفض ذلك التلوث والسيطرة عليه مع مراعاة ما اتفق عليه دوليا من قواعد ومعايير ومن ممارسات وإجراءات موصى بها"⁽³⁾.

ثانيا/ قواعد حماية البيئة من التلوث النفطي

يعد النفط من أخطر الملوثات على البيئة البحرية في عصرنا الحالي، وذلك لأن انسيابه على سطح البحر يشكل طبقة زيتية سوداء تحجب الأوكسجين والضوء عن الأسماك وبقيّة

الكائنات البحرية الأخرى فيمنع عنها التنفس وهو ما يؤدي إلى هلاكها. ورغم تعدد الأسباب التي تؤدي إلى تلوث مياه البحار بالنفط إلا أن أغلبها يكون بسبب السفن وناقلات البترول، وكذا قد يكون ناتجا عن تنظيف خزانات البترول بماء البحر⁽⁴⁾.

وبذلك فقد أصبح التلوث النفطي من أكبر المشكلات التي تواجه المجتمع الدولي بأسره وذلك نظرا للأضرار التي يلحقها بالكائنات البحرية والناتجة عن هدم التوازن الإيكولوجي للبحر⁽⁵⁾ والتي لا يمكن تفاديها في أغلب الأحيان.

من أجل ذلك فقد أعطت اتفاقية بروكسل الخاصة بالتدخل في أعالي البحار⁽⁶⁾ في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي للدول الساحلية سلطة اتخاذ التدابير الوقائية في أعالي البحار عند تلوث البيئة البحرية بالبترول الذي يمتد أثره إلى سواحل هذه الدولة⁽⁷⁾.

إضافة إلى ذلك نجد اتفاقية لندن الخاصة بمنع تلوث البحار عن طريق المواد البترولية (الهيدروكربور) الموقعة في 12 ماي 1954، والتي حلت محلها اتفاقية لندن لعام 1973 الخاصة بمنع التلوث عن طريق السفن والتي تحظر كل إلقاء للمواد البترولية في البحر (ماعدا بعض الاستثناءات)⁽⁸⁾.

ثالثا/ قواعد حماية البيئة من التلوث بالإغراق

يقصد بالتلوث بالإغراق ذلك التلوث الذي يعتمد فيه إغراق وتصريف ودفن النفايات الخطرة ذات الخصائص الفيزيائية والكيميائية والبيولوجية ذات التأثير الضار على الوسط البحري⁽⁹⁾ ويختلف الضرر الذي تلحقه المواد المغرقة باختلاف طبيعتها، نوعيتها وكميتها فقد تؤثر على صلاحية مياه البحار، وقد تؤدي إلى تدمير كافة صور الحياة البحرية في منطقة الإغراق...

لذلك يعتبر هذا النوع من الملوثات خطيرا لأن الإغراق في هذه الحالة يشمل المواد السامة والضارة والمشعة، وعليه فقد سعت الكثير من الدول إلى إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية التي تحدد للدول التزامات مدققة تقيد تصرفها بالنسبة للسفن الخاضعة لنظامها القانوني بصياغتها لقواعد تحدد شروط بناء السفن وأماكن الصهاريج فيها وأبعادها، والمعدات الواجب توفرها على متن السفينة.

من أهم الاتفاقيات المبرمة نجد اتفاقية جنيف لعام 1958 الخاصة بأعالي البحار والتي تلزم كل دولة باتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع تلوث البحار عن طريق إغراق النفايات المشعة

وغيرها، وكذلك اتفاقيتي أوسلو لعام 1972 ولندن لعام 1973⁽¹⁰⁾ المتعلقة بمحاربة التلوث بالإغراق بواسطة السفن والطائرات.

رابعاً/ قواعد حماية البيئة من التلوث الإشعاعي

يعتبر هذا التلوث من أخطر الملوثات بسبب شساعة نطاق امتداده، إضافة إلى الحوادث التي يمكن أن تنجر عنه عند نقل المواد المشعة بواسطة السفن. وبذلك فقد أصبحت الدول في العالم تولي اهتماما خاصا لهذا المصدر الخطير من مصادر تلوث البيئة البحرية. ويعد مؤتمر البيئة البشرية لعام 1975 من أنجع المؤتمرات التي ساهمت وبشكل كبير في استقطاب الاهتمام العالمي بموضوع حماية البيئة البحرية فقد نص المبدأ السابع منه على أن "تتعهد الدول الموقعة على هذا المؤتمر باتخاذ كافة الإجراءات القانونية الممكنة من أجل السعي وراء منع تلوث البحار بمواد قد تسبب إضرارا بالبيئة وتهدد صحة البشرية أو الموارد البيولوجية أو أي استخدامات أخرى..."⁽¹¹⁾.

وقد نصت المادة 25 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أنه: "يجب على كل دولة أن تتخذ الإجراءات التي من شأنها منع تلوث البحار بإلقاء مواد مشعة فيها، مع مراعاة جميع القواعد والأنظمة التي ستقوم الهيئات بوضعها، كما يجب على جميع الدول أن تتعاون مع الهيئات الدولية المختصة في وضع إجراءات ترمي إلى منع تلوث البحار والفضاء الجوي الذي يعلوها، وذلك نتيجة استعمال المواد المشعة وغيرها من العناصر النووية".

خامساً / قواعد حماية البيئة من التلوث الناجم عن أنشطة استغلال قاع البحر

تزخر قيعان البحار بثروات هائلة من الموارد الطبيعية، والمعادن والموارد الطاقوية كالثروات النفطية والغاز. ومن أجل ذلك نجد أن معظم الأنشطة التي يتم إجراؤها في قاع البحر تكون بحثا عن النفط، لذلك قد ينتج عن عمليات التنقيب عن النفط واستخراجه من الآبار البحرية تسربه إلى مياه البحار أو الأنهار أو اختلاطه بها مما قد يتسبب في إلحاق بالغ الضرر بتلك المنطقة من البحر والتأثير على مظاهر الحياة بها.

وقد سمحت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 للدول الساحلية، بما لها من حقوق سيادية على قاع البحر في المناطق التي تخضع لسيادتها الإقليمية، أو ولايتها

كالبحر الإقليمي، والمنطقة المجاورة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والامتداد القاري، أن تمارس كافة الأنشطة، بشرط ألا يترتب على تلك الأنشطة أية أخطار قد تهدد سلامة البيئة.

المحور الثاني: قواعد حماية البيئة البحرية من التلوث على المستوى الإقليمي

لم يقتصر الاهتمام بحماية البيئة البحرية من التلوث على الاتفاقيات الدولية فقط، بل امتد ليشمل إبرام العديد من الاتفاقيات الإقليمية لمواجهة مشكلة التلوث نذكر منها ما يلي:

أولا/ اتفاقية برشلونة سنة 1976 لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث

بسبب زيادة معدلات التلوث في البحر الأبيض المتوسط دعت الأمم المتحدة سنة 1976 لعقد مؤتمر بمدينة برشلونة، يضم الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط هدفها تحقيق التعاون بين الأطراف، من أجل اتخاذ التدابير المناسبة لمنع تلوث البحر المتوسط أيا كان سببه، ووضع البرامج اللازمة لرصد التلوث في منطقة البحر المتوسط. حيث ألزمت الدول الأطراف طبقا لنص المادة 7 منها بأن تتخذ كافة التدابير المناسبة لوقاية منطقة البحر المتوسط من التلوث الناجم عن عمليات استكشاف واستغلال الجرف وقاع البحر وطبقات تربته الجوفية والعمل على التخفيف من حدة هذا التلوث ومكافحته.

فألحقت بهذه الاتفاقية سبع بروتوكولات منها ما يلي:

- بروتوكول التعاون لمكافحة التلوث بالنفط وغيره من المواد الضارة والذي تم توقيعه في 16 فيفري 1976 ببرشلونة.
- بروتوكول التعاون في مجال الوقاية من التلوث الناتج عن التفريغ من السفن والطائرات والذي وقع بنفس التاريخ، لكنه دخل حيز التنفيذ بعد عامين من توقيعه وبالذات في 1978، وتم تعديله سنة 1995 هدفه الأساسي تخفيض عدد المواد المسموح بإلقائها بعدما يتم استصدار تصريح مسبق، وكذا الحظر المطلق للترميد والحرق في البحر.
- بروتوكول خاص بحماية البحر المتوسط من التلوث بواسطة المصادر البرية أبرم في 17 ماي 1980 بأثينا ووقعت عليه 13 دولة، وهو يهدف إلى إزالة التلوث الناجم عن المصادر والأنشطة البرية المتواجدة على الشريط الساحلي أو بمقربة من الأحواض المائية التي يتم تصريفها في منطقة البحر المتوسط.

- بروتوكول خاص بالمناطق المحمية بالبحر المتوسط تم إبرامه في 03 أبريل 1982 بجنيف، وقعت عليه 22 دولة، وقد دخل حيز التنفيذ في 1986، نص على ضرورة وضع خطط لإدارة المناطق المتمتعة بحماية خاصة وذلك من خلال اتخاذ التدابير ذات الطابع الوطني.⁽¹²⁾

ثانيا/ اتفاقية الكويت الإقليمية الخاصة بالتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث سنة 1978

يعتبر الخليج من المياه الضيقة وقليلة العمق وبذلك يكون معرضا إلى تلوث كبير مقارنة بغيره من البحار، ونظرا إلى أنه يعد المصدر الأساسي للحصول على المياه العذبة بالنسبة لبعض الدول في تلك المنطقة، فقد تم عقد مؤتمر في 15 و22 أبريل 1978 بالكويت سمي بمؤتمر الكويت الإقليمي للمفوضين لحماية وتنمية البيئة البحرية والمناطق الساحلية، وقد وقعت عليه 08 دول مطلة على الخليج العربي، وهي تحتل المراتب الأولى في إنتاج النفط على مستوى العالم، ونتج عن هذا المؤتمر توقيع اتفاقية الكويت الإقليمية الخاصة بالتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث في 24 أبريل 1978.

وقد جسدت هذه الاتفاقية الإقليمية التعاون بين المسؤولين عن البيئة في المنطقة البحرية، وأهم نتائجها إنشاء المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية بالخليج في 01 جويلية 1979، مع إرفاق بروتوكولين بهذه الاتفاقية وهما على التوالي:

- البروتوكول الإقليمي الخاص بمكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، تم التوقيع عليه سنة 1978، ويهدف هذا البروتوكول للتعاون من أجل اتخاذ الإجراءات الضرورية والفعالة لحماية الساحل.

- بروتوكول حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن مصادر البر، تم التوقيع عليه بتاريخ 21 فيفري 1990، وهو يهدف إلى تقوية التدابير المعمول بها لمنع ومكافحة التلوث الناتج عن مصادر البر خاصة الفضلات المنزلية والصناعية⁽¹³⁾.

ثالثا/ اتفاقية بوخارست الخاصة بحماية البحر الأسود من التلوث سنة 1992

سعت الدول المطلة على البحر الأسود إلى منع تلوثه والمحافظة عليه باعتباره من البحار الغنية بالموارد البحرية، والتي تزخر بثروة طبيعية هائلة ومتنوعة، لذا قامت بإبرام هذه

الاتفاقية في 21 أبريل 1992، وذلك بعد أن وقعت عليها الدول الستة المطلة على البحر الأسود وهي (أوكرانيا، روسيا، جورجيا، تركيا، بلغاريا، رومانيا).

تهدف هذه الاتفاقية لحماية التنوع البيولوجي عن طريق حظر تفريغ المواد الضارة في البحر الأسود، وكذا تفعيل التعاون الإقليمي في إطار حماية البيئة البحرية من التلوث، وقد شملت الاتفاقية 3 بروتوكولات منفصلة من شأنها منع وتقليل بعض المواد الملوثة للبحر، والتعاون في حال وقوع حوادث متعلقة بتسريب النفط والمواد الكيماوية إلى المياه، وهي كالتالي:

- البروتوكول الخاص بالمنع من تفريغ مواد محددة كمياه الصرف الصحي.
- البروتوكول الخاص بمنع إلقاء مواد محددة كالمواد الإشعاعية والنووية والنفط...
- البروتوكول الخاص بالتعاون في حالة وقوع حوادث تتعلق بتسرب النفط أو المواد الكيماوية إلى المياه⁽¹⁴⁾.

رابعا/ اتفاقية جدة سنة 1982

أبرمت اتفاقية حماية بيئة البحر الأحمر وخليج عدن والبروتوكولات الملحق بها في مدينة جدة بتاريخ 14 نوفمبر 1982، وقد أولت الاتفاقية عناية خاصة لحماية بيئة البحر الأحمر وخليج عدن من التلوث بالبترول نظرا لأنه يعتبر من أكثر أنواع التلوث انتشارا في هذه المنطقة⁽¹⁵⁾.

المحور الثالث: قواعد حماية البيئة البحرية من التلوث على المستوى الوطني (في الجزائر)

بغرض حماية البيئة البحرية من التلوث وضع المشرع الجزائري جملة من النصوص القانونية أهمها ما يلي:

أولا/ حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون البحري

بالرجوع إلى أحكام القانون البحري رقم 80/76 المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 05/98⁽¹⁶⁾، نجده قد تضمن العديد من التدابير الخاصة بمكافحة التلوث البحري منها على وجه الخصوص:

- تحميل المسؤولية المطلقة لمالك السفينة عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري الذي تسبب فيه تلك السفينة وهذا استنادا للمواد من 117 إلى 149، وبالتالي لا يمكن الإفلات من التعويض إلا إذا تم إثبات أن الضرر الناتج يرجع لسبب خارجي لا دخل له فيه، مثلا كوقوع تمرّد أو حادث ذو طابع استثنائي لا يمكن تجنبه. وهذه الحالة مستنبطة من قواعد الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969 المعدلة بموجب البروتوكول سنة 1992⁽¹⁷⁾، حيث نصت في المادة 1/4 على "أن مالك السفينة وقت الحادث أو عند وقوع الحادث الأول يكون مسؤولا عن أي أضرار تسبب فيها السفينة نتيجة الحادث".

- تحميل المسؤولية التضامنية في حالة تعدد ملاك السفينة عند إحداث ضرر واحد ولا يمكن تقسيمه.

- منع ظاهرة صب وحرّق النفايات داخل البحر من خلال المادة 210، إلا أن هذا المنع يتخلله بعض الاستثناءات نصت عليها المادة 214 على سبيل الحصر، حيث تم السماح بطرح المواد الملوثة في البحر من قبل السفينة في ظروف استثنائية وتكون من أجل:

- تأمين وحماية السفينة ذاتها أو أي سفينة أخرى.
- تجنب الخسائر عن السفينة أو الحمولة.
- إنقاذ الحياة البشرية في البحر.

وبذلك فإن أي صب أو حرّق للمواد الملوثة في البحر وجب أن يخضع لرخصة مسبقة توضع تحت تصرف السلطات المختصة بعدما يتم تكوين الملف، وأي مخالفة تعرض صاحبها للعقوبات وهذا ما نصت عليه المادة 216 من القانون البحري⁽¹⁸⁾.

ثانيا / حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريع المنظم لحماية البيئة

نص قانون حماية البيئة رقم 03/83 المعدل بموجب القانون رقم 10/03⁽¹⁹⁾ على مجموعة من التدابير لحماية البيئة البحرية من التلوث وتتمثل أساسا في:

- أن المشرع الجزائري منع صب أو حرّق أو ردم أية مادة في البحر، وهذا حسب المادة 53 منه مع فرض عقوبات على المخالفين، إلا برخص خاصة من قبل الوزير المكلف بالبيئة حيث نصت المادة 53 من القانون 10/03 بقولها "يجوز للوزير المكلف بالبيئة، بعد

- تحقيق عمومي أن يقترح تنظيمات ويرخص بالصب أو بالغمر أو بالترديد في البحر، ضمن شروط تتضمن بموجبها هذه العمليات انعدام الخطر وعدم الإضرار".
- مراعاة الاعتبارات البيئية في مخططات التنمية، عن طريق دراسة مدى تأثير المشاريع الاقتصادية التي ستقام على البيئة، وبذلك أصبحت حماية البيئة مطلباً أساسياً لحماية الموارد الطبيعية، واتقاء كل أشكال التلوث والمضار ومكافحته بقصد تحسين الإطار المعيشي.
- ترشيد الاستعمال العقلاني للموارد الطبيعية المتوفرة بحراً وبراً، مع العمل على توظيف تكنولوجيا أكثر نقاء.
- إلزام كل ربان سفينة يحمل بضائع خطرة أو سامة بالإعلان عن كل حادث وقع بالقرب من المياه الإقليمية الجزائرية أو داخلها وهذا بحسب المادة 57 منه.
- ضرورة رفع الوعي البيئي عن طريق تكريس الحق العام في الإعلام البيئي، وجعلها من ضروريات الحياة التي يحتاجها المواطن.
- اعتماد المؤسس الدستوري على مجموعة من المبادئ استنبطها من الاتفاقيات الدولية والإعلانات العالمية المتعلقة بحماية البيئة وعددها 08 مبادئ وهي كالتالي: مبدأ المحافظة على التنوع البيولوجي، مبدأ عدم إهدار الموارد الطبيعية، مبدأ الاستبدال، مبدأ الإدماج، مبدأ النشاط الوقائي وتصحيح الأضرار البيئية بالأولوية عند الضرر، مبدأ الحيطة، مبدأ الملوث الدافع، مبدأ الإعلام والمشاركة⁽²⁰⁾.

ثالثاً/ حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريع المنظم للنفايات

من الطبيعي أن تصبح حماية البيئة من المسائل الملحة في المجتمعات الحديثة. خاصة بعد أن أضحت مشكلة التلوث تؤرق كل الدول في العالم، وانطلاقاً من ذلك فقد ازداد اهتمام الإنسان بالتلوث البيئي عندما بدأ يشعر بارتباطه بالتطور التكنولوجي والتقدم العلمي. لذلك فقد بدأت الكثير من الدول تعيد النظر في تشريعاتها وقوانينها الخاصة وذلك بوضع قواعد قانونية تركز الاهتمام بالبيئة وتحملها من الأخطار المتعلقة برمي النفايات والفضلات الناجمة عن العمليات الصناعية والاستخدامات المنزلية، خاصة إذا تعلق الأمر بالمناطق الساحلية لأن الإنسان ومع حاجته للماء واعتماده عليه في معظم نشاطاته الفردية والاجتماعية كان ولا يزال يتخلص من فضلاته في الممرات المائية متخذاً إياها

كمصارف، مما أدى إلى زيادة معدلات التلوث في معظم المسطحات المائية كالأنهار والبحار والمحيطات والروافد والقنوات المائية⁽²¹⁾.

لذلك ونظرا لخطورة الوضع فقد عمد المشرع الجزائري إلى التدخل بوضع مجموعة من النصوص القانونية من أجل حماية البحر بمنع صب أية نفايات مهما كانت طبيعتها أو إلقاء أي مادة ملوثة في الوسط المائي⁽²²⁾ ومن أبرز النصوص نجد القانون رقم 19/01⁽²³⁾ حيث وضحت المادة 03 منه خصائص النفايات وأنواعها لاختيار أنسب طريقة لمعالجتها وتفادي أثارها على البيئة، وقد حظرت المادة 20 منه إيداع وطرر وغمر النفايات الخاصة الخطرة في غير الأماكن والمواقع والمنشآت المخصصة لها كما تضمن هذا القانون أحكاما جزائية في المواد من 53 إلى 66 تتراوح بين الغرامة المالية والحبس والسجن يتم توقيعها عند مخالفة أحكام هذا القانون.

إضافة إلى القانون رقم 02/02⁽²⁴⁾ المتعلق بحماية الساحل وتثمينه الذي منع بموجب المادة 04 منه إقامة أي منشأة صناعية أو حضرية تضر بوضعية الشواطئ كما كرس في مواده فكرة التنمية المستدامة للساحل، والتي لا يمكن أن تتحقق إلا بتفعيل وتثمين آليات الحماية القانونية لهذا الجزء الهش من الإقليم.

خاتمة

تعد ظاهرة التلوث من أكثر الإشكالات التي تعتري البيئة البحرية، لذا فقد تم تخصيص ترسانة من القواعد القانونية الدولية والإقليمية والوطنية، من أجل تكريس حماية فعالة للبيئة البحرية، غير أن ازدياد ظاهرة التلوث البحري في الآونة الأخيرة أصبح يكشف بين الحين والآخر عن عجز تلك الاتفاقيات الدولية والإقليمية في تحقيق الحماية الفعالة للبيئة البحرية، وضمن تدابير حاسمة لمواجهة خطر التلوث والحد منه.

وبناء على ما سبق نستخلص مجموعة من النتائج التي سنوردها بصفة مسترسلة لنطرح في المقابل الحلول والاقتراحات الممكنة (التوصيات).

- غياب عنصر الردع لأن القانون الدولي لا يزال يفتقد إلى الجزاء الرادع، وإلى سلطة دولية توقع الجزاء على المخالف لقواعد القانون الدولي.
- معظم أعمال المؤتمرات الدولية تأخذ شكل توصيات غير ملزمة للدول والدليل على ذلك أن الدول النووية لازالت تلوث البيئة البحرية غير مبالية بالاتفاقيات الدولية المبرمة. كما

- أن الدول المتقدمة صناعيا لازالت ترمي نفاياتها في البحار وتقوم بسكب النفط في المحيط البحري دون زاجر أو رادع لها.
- رغم وضع المشرع الجزائري لمجموعة معتبرة من النصوص التشريعية المكرسة لحماية البيئة محليا إلا أنها لم تتوصل إلى حلول جذرية لمجابهة خطر التلوث.
 - ومن أجل ذلك نقدم التوصيات التالية:
 - ينبغي تفعيل آليات الرقابة الدولية المتعلقة بالبيئة البحرية والعناصر المكونة لها لضمان احترام قواعد الحماية المقررة في القانون الدولي.
 - نشر الوعي لدى أفراد المجتمع وتوعيتهم بخطورة التلوث البحري ودعوتهم إلى ضرورة المحافظة على الموارد المائية وذلك من خلال وسائل الإعلام ومواقع التواصل الاجتماعي.
 - عند صياغة قواعد مكافحة التلوث البحري ينبغي أن يؤخذ في الحسبان تماشيا مع المستجدات المتعلقة بمصادر التلوث، والجمع فيها بين صفتي الإلزام والجزاء حتى تكون فعالة في حماية البيئة البحرية.
 - تفعيل آليات رقابية على الصعيدين الدولي والداخلي لضمان حماية البيئة البحرية من التلوث.
 - تشجيع دور الجمعيات البيئية في مقاضاة المساهمين في تلوث البيئة البحرية على غرار ما هو معمول به في الدول المجاورة كتونس الشقيقة.
 - تجميع كافة النصوص التي لها صلة بحماية البيئة البحرية -رغم كثرتها وتشعبها- في تقنين واحد يتعلق بالبيئة البحرية حتى يسهل تحقيق الأهداف المرجوة منها.
 - توفير الإمكانيات المادية اللازمة وتكوين الإطارات البشرية بما يكفل التطبيق الفعلي للنصوص القانونية المرتبطة بحماية البيئة البحرية.

قائمة المراجع والمصادر

أولا/ قائمة المصادر

- [1] القانون 03/83 المؤرخ في 5 فبراير 1983 المعدل بموجب القانون رقم 10/03 المؤرخ في 19 جويلية 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية عدد 43، المؤرخة في 20 جويلية 2003.
- [2] القانون 19/01 المؤرخ في 27 رمضان 1422 الموافق لـ 12 ديسمبر 2001 يتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، الجريدة الرسمية عدد 77، الصادرة في 15 ديسمبر 2001.

- [3] الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 يونيو 1998، الجريدة الرسمية عدد 47، لسنة 1998، والمعدل والمتمم بالقانون رقم 04/10 المؤرخ في 15 غشت 2010، الجريدة الرسمية عدد 46، الصادرة في 18 غشت 2010.
- [4] المرسوم رقم 123/98 المؤرخ في 18 أبريل 1998، المتضمن المصادقة على بروتوكول سنة 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969، الجريدة الرسمية عدد 25 لسنة 1998.

ثانياً / قائمة المراجع

1. قائمة الكتب

أ. باللغة العربية

- [1] كمال حمدي، القانون البحري: السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة، الطبعة 02، منشأة المعارف، مصر، دون سنة النشر.
- [2] عمار التركاوي ومحمد سامر عاشور، التشريع البيئي، الجامعة الافتراضية السورية، الجمهورية العربية السورية، 2018.
- [3] وناس يحيى، دليل المنتخب المحلي لحماية البيئة، دار الغرب للنشر والتوزيع، الجزائر، 2003.

ب. باللغة الفرنسية

- [1] Chao WU, la pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures responsabilité et indemnisation des dommages, Pedone édition, France, 2000, p139 et 140.

2. قائمة الرسائل والمذكرات:

- [1] جدي وناسة، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2008.
- [2] طاوسي فاطمة، الحق في البيئة السليمة في التشريع الدولي والوطني، مذكرة لنيل رسالة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ورقلة، 2014 / 2015.
- [3] عبد الكريم عبد اللاوي، حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الإداري المعمق، جامعة أبي بكر بلقايد، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2016/2017.

- [4] جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث "دراسة مقارنة"، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2009 / 2010.
- [5] عبد الرحمان بركاوي، الحماية الجزائرية للبيئة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الجنائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي الياباس، سيدي بلعباس، 2016 / 2017.

3. قائمة المقالات

- [1] خيرة صافة، البيئة البحرية، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، جامعة ابن خلدون تيارت، المجلد 05، العدد 02، 2018.

- [2] سفيان البرهمي، فعالية المبادئ العامة التي تحكم استغلال البحر الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في حماية البيئة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 06، العدد 1، 2019.
- [3] شهرزاد بن الصغير، مدى تكريس الحماية القانونية للبيئة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 8، 2018.
- [4] قماري نضرة بن ددوش، عزيرية حنان، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، العدد 8، جانفي 2017.
- [5] محمد منصوري، الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية بين القانون الدولي والتشريع الداخلي، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 10، العدد 02، 2019.
- [6] مريم حلايمية، الحماية القانونية لبيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث في ضوء أحكام اتفاقية برشلونة لعام 1976 وبروتوكولاتها " وفقا للتعديلات "، مجلة الفكر القانوني والسياسي، المجلد 02، العدد 01، 2018.

التهميش والاقتباس

(1) تعد البيئة البحرية جزءا من النظام البيئي العالمي وتتكون من المحيطات والبحار والأنهار وما يتصل بها من روافد وما تحتويه من كائنات حية سواء كانت نباتية أو حيوانية ، كما تضم موارد أخرى مثل المعادن بمختلف أنواعها وتعتمد هذه الكائنات كل منها على الآخر وتتفاعل مع بعضها في علاقة متزنة. ويختل هذا التوازن عند وجود اختلال في الموصفات الفيزيائية والكيميائية للبيئة البحرية. أما القانون البحري يعرف على أنه مجموعة القواعد القانونية التي تحكم الملاحة البحرية ، بالنظر إلى الأخطاء البحرية التي تتعرض لها الملاحة و الظروف التي تحيط بها . راجع في ذلك: كمال حمدي ، القانون البحري : السفينة أشخاص الملاحة البحرية ، استغلال السفينة ، الطبعة 02، منشأة المعارف، مصر، دون سنة النشر ، ص 01.

(2) يعرف التلوث البحري على أنه : " إدخال الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة مواد أو طاقة إلى البيئة البحرية، بما فيها مصبات الأنهار عندما تنجم عنها بعض الآثار الظاهرة كإلحاق الأذى بالموارد الحية والإضرار بصحة الإنسان أو إعاقة أوجه النشاط البحري بما فيها الصيد ، والتي يمكن أن تقلل من درجة نقاء مياه البحر وصلاحياتها لبعض الاستخدامات" وللمزيد من التعمق راجع مقال قماري خضرة بن ددوش وعزيرية حنان، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، العدد الثامن، جانفي 2017، ص 294.

(3) المادة 207 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

(4) عبد اللاوي عبد الكريم، حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الإداري المعمق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، 2016/2017، ص 24.

(5) Chao WU, la pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures responsabilité et indemnisation des dommages, Pedone édition, France, 2000, p139 et 140 .

(6) دخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ في 06 ماي 1975.

- (7) محمد منصوري، الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية بين القانون الدولي العام والتشريع الداخلي، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 10، العدد 2 سبتمبر 2019، ص 839.
- (8) سفيان البرهي، فعالية المبادئ العامة التي تحكم استغلال البحر الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في حماية البيئة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 06، العدد 1، 2019، ص 148.
- (9) عمار التراكوي ومحمد سامر عاشور، التشريع البيئي، الجامعة الافتراضية السورية، الجمهورية العربية السورية، 2018، ص 175.
- (10) دخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ في 2 أكتوبر 1973 وتعد هذه الاتفاقية من أهم وأشمل الاتفاقيات التي أبرمت لحماية البيئة البحرية من التلوث الذي تحدثه السفن بكافة صوره وفي كافة أنحاء البيئة البحرية وهدفها التقليل إلى أدنى حد ممكن من التلوث بالمواد الضارة المنسكبة من السفن.
- (11) بركاوي عبد الرحمان، الحماية الجزائرية للبيئة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الجنائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس، 2016/2017، ص 198.
- (12) عبد اللاوي عبد الكريم، المذكرة السابقة، ص 141.
- حلايمية مريم، الحماية القانونية لبيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث في ضوء أحكام اتفاقية برشلونة لعام 1976 و بروتوكولاتها " وفقا للتعديلات "، مجلة الفكر القانوني والسياسي، العدد الثالث، 2018، ص 137.
- (13) عبد اللاوي عبد الكريم، المذكرة السابقة، ص 141.
- (14) عبد اللاوي عبد الكريم، المذكرة السابقة، ص 141.
- (15) محمد منصوري، المقال السابق، ص 840.
- (16) الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 يونيو 1998، الجريدة الرسمية عدد 47، لسنة 1998، الصادرة في 27 يونيو 1998.
- (17) صادقت الجزائر بموجب المرسوم رقم 123/98 المؤرخ في 18 أفريل 1998، المتضمن المصادقة على بروتوكول سنة 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969، الجريدة الرسمية عدد 25 لسنة 1998.
- (18) واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث "دراسة مقارنة"، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2009/2010، ص 48 - 50.
- وبن الصغير شهرزاد، مدى تكريس الحماية القانونية للبيئة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد الثامن، 2018، ص 48.
- (19) القانون رقم 03/83، المؤرخ في 05 فبراير 1983، المعدل بموجب القانون رقم 10/03 المؤرخ في 19 جويلية 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية عدد 43، المؤرخة في 20 جويلية 2003.
- (20) محمد منصوري، المقال السابق، ص 841.
- (21) بركاوي عبد الرحمان، الأطروحة السابقة، ص 195.
- (22) وناس يحي، دليل المنتخب المحلي لحماية البيئة، دار الغرب للنشر والتوزيع، الجزائر، 2003، ص 39.
- (23) القانون رقم 19/01 المؤرخ في 27 رمضان 1422 الموافق لـ 12 ديسمبر 2001 يتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها. الجريدة الرسمية عدد 77، المؤرخة في 15 ديسمبر 2001.
- (24) القانون رقم 02/02 المؤرخ في 22 ذي القعدة عام 1422 الموافق لـ 05 فبراير 2002، يتعلق بحماية الساحل وتثمينه، الجريدة الرسمية عدد 10، المؤرخة في 12/02/2002.