

جامعة عمار ثلجي الاغواط
كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

والموسومة بـ:

الحماية الدولية والوطنية للبيئة البحرية

مذكــرة تخرج ضمن مقتضيات نيل شهادة الماستر

تخصص: قانون دولي عام

إشراف الاستاذ الدكتور :

أ.د. راجي لخضر

إعداد الطالبين:

.جعيرن عبد الرزاق

.طبيوزة خليفة

أعضاء لجنة المناقشة:

رئيسا	أ.د. ذيب محمد
مشرفا ومقررا	أ.د. راجي لخضر
ممتحنا	أ.د. عبيدي محمد

السنة الجامعية: 2026/2025

كلمة شكر

الحمد لله الذي علم الإنسان ما لم يعلم ، نشكركم ونحمده
على أنله أعاننا و بصر لنا السبيل حنّه
فر عنا بكمه ونوفيقه من إتمام هبنا العمل العله ، الذي
بعب نمرنا جعبنا وجعب الععب من ساعصونا .
بشرفنا أن ننقمهم بالشكر والعرفان إلى كل من مدّ يده
ألمساعبه وسأهم من قريب أو من بعيد في إنجازله ، و نحصر
بالحمد والثناء المشرف رابلي لخسر ، بدون أن ننسه
فضل ألبكازة على ما قدموه لنا طلبة مشوارنا الجامعي
جعبرن عب الرزاق - طابوزة حليفه

الاهداء

اهدي ثمرة جسدي إلى من أحمل اسمه بكل فخر إلى القلب النقي
الدافئ إلى حبي الأبدي إلى نور عيوني والدي العزيز رحمه الله.

إلى ملاكي في الحياة إلى من غمرتني بحبها وحنانها إلى من احترقت
بالشمعة لتبهر دربي إلى من ضحت بالكثير والكثير من أجل سعادتني
ومن أجل نجاحي إلى أمي الغالية رحمها الله.

إلى أخي ورفيق الذي غادرنا الطاهر رحمه الله

إلى من أرى السعادة في أعينهم وأرتاح بينهم زوجتي وأولادي محمد،
براء ورسيم

إلى كل من تحمل معي عبء هذا العمل لكم جزيل الشكر

جعيرن عبد الرزاق

إهداء

نحمد الله على نعمة الإسلام ونشكره على إتمام عملنا فإليه يرجع الأمر كله والصلاة والسلام على سيدنا محمد وعلي اله وصحبه وسلم تسليما كثيرا

اهدي هذا العمل المتواضع إلى من أوصى الله بهما خيرا في كتابه العزيز فقال " وبالوالدين إحسانا " أكرمنا الله ببرهما.

الى امي التي احيا لأجلها وبدعواتها التي تنير دربي وتفتح لي سبل الخيرات.

وثاني اهدائي الى زوجتي وابنائي

الى من رافقوني في الحياة والعمل وكانوا عوناً لي اهدي هذا العمل

طيبوزة خليفة

مقدمة

مقدمة

تُعد البيئة البحرية من أهم المكونات الطبيعية التي تقوم عليها الحياة الإنسانية والاقتصادية والبيئية، إذ تغطي البحار والمحيطات ما يزيد عن ثلثي مساحة الكرة الأرضية، وتُشكل مصدراً أساسياً للغذاء والطاقة والثروات الطبيعية، فضلاً عن دورها الحيوي في تحقيق التوازن البيئي والمناخي على المستوى العالمي، وقد ارتبطت حياة الإنسان منذ القدم بالبيئة البحرية باعتبارها مجالاً للنقل والتجارة والصيد والاستثمار، الأمر الذي جعلها إحدى الركائز الأساسية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية للدول.

غير أن التطور الصناعي والتكنولوجي الذي عرفه العالم خلال العقود الأخيرة، وما صاحبه من توسع في الأنشطة الاقتصادية البحرية والبرية، أدى إلى بروز العديد من المخاطر البيئية التي تهدد الوسط البحري، من بينها التلوث النفطي، وإلقاء النفايات الخطرة، وتصريف المياه الملوثة، والاستغلال المفرط للموارد البحرية، إضافة إلى آثار التغيرات المناخية والاحتباس الحراري، وقد ترتب عن ذلك تدهور الأنظمة البيئية البحرية واختلال التوازن الإيكولوجي، مما جعل حماية البيئة البحرية قضية ذات بعد دولي تتجاوز الحدود الجغرافية والسيادة الوطنية للدول.

وأمام هذه التحديات، أدرك المجتمع الدولي ضرورة وضع إطار قانوني دولي متكامل يكفل حماية البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث، فتوالت المؤتمرات الدولية والاتفاقيات متعددة الأطراف التي كرسّت مبادئ وقواعد قانونية ملزمة للدول في مجال المحافظة على البحار والمحيطات، كما عملت الدول، ومنها الجزائر، على إدماج هذه الالتزامات الدولية ضمن تشريعاتها الوطنية من خلال سن قوانين وآليات مؤسسية تهدف إلى حماية البيئة البحرية وضمان استدامة مواردها الطبيعية.

وتبرز أهمية دراسة موضوع الحماية الدولية والوطنية للبيئة البحرية من خلال أهمية البيئة البحرية ذاتها باعتبارها ثروة استراتيجية ومورداً اقتصادياً حيوياً، فضلاً عن ارتباطها المباشر بمفهوم التنمية المستدامة والأمن البيئي، كما تكمن أهمية الموضوع في إبراز مدى فعالية القواعد القانونية الدولية والوطنية في مواجهة التحديات البيئية المتزايدة، وتقييم الجهود المبذولة لحماية الوسط البحري من أخطار التلوث والاستغلال غير الرشيد.

وتهدف هذه الدراسة إلى التعرف على مختلف الآليات القانونية الدولية والوطنية المقررة لحماية البيئة البحرية، وتحليل الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، وبيان دور المنظمات الدولية في تعزيز الحماية البيئية، فضلاً عن دراسة الإطار التشريعي والمؤسسي الجزائري ومدى فعاليته في مكافحة التلوث البحري وتحقيق الحماية المنشودة للبيئة البحرية.

أما أسباب اختيار الموضوع فتتمثل في جملة من الاعتبارات العلمية والعملية، فمن الناحية العلمية يكتسي الموضوع أهمية خاصة لارتباطه بأحد فروع القانون الحديثة والمتمثلة في القانون البيئي الدولي والقانون البحري، ومن الناحية العملية فإن تزايد الأخطار التي تهدد البيئة البحرية في الوقت الراهن

مقدمة

يستوجب الوقوف على مدى كفاية الحماية القانونية المقررة لها، كما يندرج الموضوع ضمن القضايا المعاصرة التي تحظى باهتمام وطني ودولي متزايد.

وقد واجهت الدراسة بعض الصعوبات، من أهمها تشعب النصوص القانونية الدولية المتعلقة بالبيئة البحرية وتعدد الاتفاقيات والبروتوكولات المنظمة لها، إضافة إلى صعوبة الإحاطة بمختلف الآليات والمؤسسات الدولية والإقليمية المختصة بحماية البيئة البحرية، فضلاً عن محدودية بعض المراجع المتخصصة التي تتناول المقارنة بين الحماية الدولية والحماية الوطنية في إطار دراسة واحدة.

ومن بين الدراسات السابقة التي تم الاستعانة بها في هذه الدراسة:

دراسة الباحثة **حاليمة مريم** بعنوان: الحماية الدولية للبيئة البحرية، مذكرة ماجستير في القانون، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، السنة الجامعية 2012-2013.

دراسة الباحث **بوقندورة سليمان** بعنوان: الحماية الجنائية للبيئة البحرية، أطروحة دكتوراه في القانون الجنائي، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، السنة الجامعية 2024-2025.

دراسة الباحثين **مسيود فيراس ضياء الدين ومخانشة محمد رضا** بعنوان: الحماية الدولية للبيئة البحرية، مذكرة ماستر في القانون، جامعة 08 ماي 1945 قالمة، السنة الجامعية 2024-2025.

وانطلاقاً مما سبق، تطرح هذه الدراسة الإشكالية الرئيسية الآتية:

إلى أي مدى أحكم القانون الدولي والقانون الوطني آليات التشريعية والمؤسسية لحماية البيئة البحرية ومواجهة المخاطر البيئية المتزايدة؟

وللإجابة عن هذه الإشكالية تم الاعتماد على المنهج الوصفي من خلال عرض مختلف النصوص القانونية والاتفاقيات الدولية والمؤسسات المختصة بحماية البيئة البحرية، كما تم الاستعانة بالمنهج التحليلي لتحليل مضامين هذه النصوص وتقييم مدى فعاليتها في تحقيق الحماية القانونية المطلوبة.

ولمعالجة هذا الموضوع تم تقسيم الدراسة إلى فصلين رئيسيين:

خصص الفصل الأول للحماية الدولية للبيئة البحرية، تطرقنا من خلال المبحث الأول منه إلى الأطر القانونية الدولية لحماية البيئة البحرية، المبحث الثاني فقد تضمن الآليات الدولية لحماية البيئة البحرية.

في حين خصص الفصل الثاني للحماية الوطنية للبيئة البحرية، فقد كان موضوع المبحث الأول منه الإطار التشريعي والمؤسسي لحماية البيئة البحرية في الجزائر، ثم خصص المبحث الثاني لدراسة الآليات القانونية الوطنية لحماية البيئة البحرية.

الفصل الأول:

الحماية الدولية

للبيئة البحرية

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

تُعدّ البيئة البحرية من أهم المكونات الطبيعية التي تشكّل ركيزة أساسية للتوازن البيئي العالمي، لما تزخر به من موارد طبيعية متجددة وغير متجددة، ولدورها الحيوي في دعم الأنشطة الاقتصادية والبيولوجية والإنسانية، غير أنّ هذه البيئة أصبحت، في العقود الأخيرة، عرضة لمخاطر متزايدة نتيجة التلوث البحري بمختلف أشكاله، والاستغلال المفرط للموارد، والتوسع في الأنشطة الصناعية والنقل البحري، فضلاً عن آثار التغيرات المناخية، الأمر الذي جعل حمايتها مسألة تتجاوز حدود السيادة الوطنية لتكتسب طابعاً دولياً بامتياز.

وإزاء هذا الواقع، أدرك المجتمع الدولي ضرورة إرساء منظومة قانونية دولية متكاملة تهدف إلى حماية البيئة البحرية وصونها من مختلف مصادر التدهور، من خلال إبرام الاتفاقيات الدولية ووضع القواعد والمبادئ القانونية التي تنظّم سلوك الدول في استغلال البحار والمحيطات، وتوازن بين متطلبات التنمية الاقتصادية وواجبات المحافظة على البيئة. وقد تعزّز هذا التوجّه بإنشاء آليات دولية مؤسسية وفنية وقضائية تُعنى بمتابعة تنفيذ الالتزامات البيئية، وضمان احترام قواعد القانون الدولي للبيئة البحرية. وانطلاقاً من ذلك، يهدف هذا الفصل إلى تسليط الضوء على الجهود الدولية المبذولة في مجال حماية البيئة البحرية، من خلال تناول الأطر القانونية الدولية التي تنظّم هذه الحماية، ثم الوقوف على الآليات الدولية المعتمدة لتفعيلها وضمان نجاعتها، وذلك عبر مبحثين يُخصّص المبحث الأول لعرض وتحليل الأطر القانونية الدولية لحماية البيئة البحرية، في حين يُعالج المبحث الثاني مختلف الآليات الدولية المعتمدة لتحقيق هذه الحماية على أرض الواقع.

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

المبحث الاول: الأطر القانونية الدولية لحماية البيئة البحرية

منذ بداية القرن الماضي، شهد العالم تزايداً في إبرام الاتفاقيات والمعاهدات والبروتوكولات التي تهدف إلى تنسيق الجهود الدولية للتعامل مع القضايا المرتبطة بالبيئة ومواردها. من بين هذه القضايا، يبرز موضوع البيئة البحرية وحمايتها من التلوث باعتباره من أبرز الاهتمامات التي حظيت باهتمام دولي متنامٍ ومستمر، وذلك لما يمثله من أهمية على عدة أصعدة، سواء كانت بيئية أو اقتصادية أو استراتيجية، حيث تؤثر مباشرة على المصالح التنموية والأمنية للدول الساحلية.¹

في هذا السياق، عُقدت العديد من المؤتمرات وتم التوصل إلى اتفاقيات دولية أُلقت على الدول مسؤولية التعاون المتبادل فيما بينها ومع المنظمات الدولية المختصة. ويشمل هذا الالتزام تطوير وتطبيق القواعد والإجراءات المتفق عليها دولياً، بهدف مكافحة التلوث البحري من خلال الالتزام بالمعايير العالمية والإقليمية والوطنية. إن مشكلة التلوث البحري تُعد قضية عالمية مشتركة تستوجب تنسيق الجهود الدولية للحد منها، والسيطرة عليها، ومنع انتشارها بشكل فاعل ومستدام.²

وفي هذا الإطار، يتناول هذا المبحث دراسة الأطر القانونية التي كرّسها القانون الدولي لحماية البيئة البحرية، سواء على المستوى الدولي أو الإقليمي، من خلال التعرّض للأساس القانوني الدولي الذي أقرته الاتفاقيات والمبادئ العامة، ثم بيان الأساس القانوني الإقليمي الذي اعتمدته التنظيمات والاتفاقيات الإقليمية، وذلك عبر مطلبين متكاملين.

المطلب الاول: الاساس القانوني الدولي لحماية البيئة البحرية

تُعد الاتفاقيات الدولية واحدة من أبرز الأدوات التي تعتمد عليها المنظمات الدولية لحماية البيئة، إذ إنها تشكل وثائق أساسية تلجأ إليها الدول والمنظمات لتنسيق وإرساء قواعد القانون الدولي البيئي، لما تحمله من آثار قانونية مُلزِمة للأطراف المعنية، وتعتبر هذه الاتفاقيات مصدراً أساسياً ضمن مصادر القانون الدولي العام، حيث تسهم القواعد الدولية بدورٍ غير مباشر لكنها هام في صياغة التشريعات الوطنية المتعلقة بحماية البيئة البحرية، أضف إلى ذلك، تُعد توصيات المنظمات الدولية إرشادات ذات أهمية كبيرة تدعم الجهود البيئية في هذا السياق.³

وعليه سوف نتطرق من خلال هذا المطلب الى مختلف الاتفاقيات الدولية المعنية من خلال الفروع الموالية.

¹ بوزيدي خالد، النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، مذكرة ماجستير في الحقوق، تخصص قانون عام معقم، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2013-2014، ص 91.

² منصوري محمد، الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية بين القانون الدولي العام والتشريع الداخلي، مجلة العلوم القانونية و السياسية، المجلد 10، العدد 02، 2019، ص 830.

³ أسياخ العنزي، عليلي لونس، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة البحرية، مذكرة ماستر في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، الجزائر، 2018-2019، ص 55.

الفصل الأول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

الفرع الأول: اتفاقية لندن الخاصة بمنع تلوث البحار بالنفط.

جعلت المخاطر الجسيمة للتلوث البيئي قضايا الحفاظ على البيئة محور اهتمام عالمي متزايد، نظراً للآثار الخطيرة التي يخلفها هذا التلوث على صحة الإنسان وحياة الكائنات الحية كافة، أدى اتساع الأنشطة الصناعية، ولا سيما تلك المرتبطة بالقطاع البترولي، إلى تفاقم الاختلالات البيئية بسبب التلوث الناتج عن هذه الأنشطة، ومع اعتبار كوكب الأرض البيئة الأساسية لكل الكائنات الحية بما يشملها من موارد مثل المياه، الهواء، والتربة، إضافةً إلى المنشآت البشرية، فقد بدأت مكوناته تعاني من تهديدات متزايدة نتيجة الأنشطة الصناعية للإنسان، لاسيما تلك المتعلقة بالمحروقات وعمليات النقل والشحن البحري.¹

أمام هذا الواقع، تكاثفت الجهود العالمية على المستويين الإقليمي والدولي لوضع تشريعات واتفاقيات تهدف إلى تقليل الأضرار البيئية الناجمة عن هذه الأنشطة، من بين هذه الاتفاقيات، تبرز "اتفاقية لندن"، التي تُعدّ واحدة من أبرز الاتفاقيات الدولية المكرسة لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي، حيث أرسيت قواعد المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن تسرب النفط وقضايا التلوث.² ومع بداية القرن التاسع عشر، تصاعدت جهود المجتمع الدولي لحماية البيئة البحرية في وجه التحديات الخطيرة، وعلى رأسها التسربات النفطية في البحار والمحيطات³، كان هذا الأمر مثار قلق عالمي متزايد لما له من تأثيرات مدمرة على النظم البيئية البحرية وتوازنها الطبيعي، وفي استجابة عملية لهذه المخاطر، دُشّن تعاون دولي مكثف أثمر توقيع اتفاقية لندن كأول اتفاقية دولية تتخصص في معالجة مسألة تسرب النفط من السفن، أصبحت هذه الاتفاقية بمثابة قاعدة أساسية لتعزيز التعاون على المستوى الدولي لحماية البحار والحد من تلوثها بمشتقات النفط، مع التركيز على استدامة موارد البيئة البحرية للأجيال المقبلة.⁴

وُقِّعت اتفاقية لندن في العاصمة البريطانية بتاريخ 12 مايو 1954م ودخلت حيز التنفيذ عام 1958م، شهدت الاتفاقية تعديلات جوهرية في مناسبتين: الأولى عام 1962م والثانية عام 1971م، بهدف تحسين فعاليتها وتوسعة نطاق تطبيقها، ركّزت الاتفاقية بشكل رئيسي على منع التصريف المتعمد للنفط من السفن في مناطق جغرافية محددة بدقة، ومن أبرز ما ورد فيها، إسناد مسؤوليات محددة

¹ أحمد لكحل، "مفهوم البيئة ومكانها في التشريعات الجزائرية"، مجلة الفكر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، العدد السابع، 2010، ص 22.

² إسماعيل نجم الدين زنكنه، القانون الإداري البيئي، دراسة تحليلية مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012، ص 29.

³ عمران نادية، الجهود الدولية لمكافحة التلوث البحري، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، جامعة البليدة 02، الجزائر، المجلد 06، العدد 01، 2017، ص 133.

⁴ أقودجيل ليديّة، عبد المومن حياة، حماية البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث، مذكرة ماستر في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014-2015، ص 49.

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

للحكومة البريطانية والإشراف على تطبيق بنود الاتفاقية عبر المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية، التي تأسست بناءً على تصديق رسمي على وثيقتها.¹

وقد دعت الوثيقة الختامية لمؤتمر لندن إلى اتخاذ مجموعة من القرارات المهمة، أبرزها القرار الثامن الذي كُلفت بموجبه الأمم المتحدة بجمع وتحليل البيانات المتعلقة بالتلوث النفطي ونشرها عالمياً لتوعية الجمهور بأبعاد هذه الأزمة البيئية، وفي اجتماعات لاحقة عُقدت في لندن عام 1962م تحت إشراف المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية، أُجريت مراجعات شاملة على بنود الاتفاقية الأصلية وقرارات مؤتمر 1954م، مما أسفر عن إدخال تعديلات توسّعت بموجبها الاتفاقية وزادت فعاليتها لمواجهة تحديات التلوث البحري بشكل أمثل، وقد شكلت اتفاقية لندن لعام 1954م نقلة نوعية في جهود حماية البيئة البحرية من التلوث والتدهور. فقد فرضت التزامات صارمة على الدول الأطراف فيها، إلى جانب تحديد عقوبات واضحة لتطبيق أحكامها وضمان الالتزام بنصوصها، وتهدف هذه الاتفاقية إلى تعزيز التعاون الدولي لمحاربة الممارسات التي تضر بسلامة الموارد البحرية وتهدد التنوع البيئي بصورة مباشرة أو غير مباشرة.²

أولاً: الالتزامات التي تُلزم بها الاتفاقية:

الانضمام إلى اتفاقية لندن لعام 1954م يترتب عليه قبول مجموعة من الالتزامات المحددة التي يتوجب على الأطراف الالتزام بها، ويُعتبر أي إخلال بهذه الالتزامات انتهاكاً للمتطلبات الأساسية للعضوية في الاتفاقية. هذه الالتزامات تنقسم إلى قسمين رئيسيين: شخصية وموضوعية.

1. الالتزامات الشخصية: وفقاً للمادة (02) من الاتفاقية، تُطبق أحكامها على السفن المسجلة في أقاليم الدول الأطراف، وكذلك السفن غير المسجلة التي ترفع علم أي طرف متعاقد، ومع ذلك، هناك استثناءات تشمل:³

1. ناقلات النفط التي تقل حمولتها عن (150) طناً والسفن الأخرى التي تقل حمولتها عن (500) طن. على الرغم من ذلك، ينبغي لكل دولة موقعة على الاتفاقية اتخاذ التدابير الممكنة لتطبيق متطلباتها على هذا النوع من السفن، مع مراعاة أحجامها وطبيعة عملياتها ونوع الوقود المستخدم.
2. السفن المخصصة لصيد الحيتان أثناء ممارستها لهذه الأنشطة.
3. السفن النهرية والعامة في البحيرات العظمى بأمريكا الشمالية وممراتها المتصلة، حتى مصب نهر سانت لورانس بمنطقة مونتريال في كيبك.

¹ هشام بشير محمد الصادق، حماية البيئة في ضوء أحكام القانون الدولي الإنساني "دراسة نظرية مع التطبيق على حالي العراق ولبنان"، رسالة دكتوراه، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، 2010م، ص 22.

² بن الصغير شهرزاد، مدى تكريس الحماية القانونية للبيئة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، المجلد 05، العدد 02، 2018، ص 46.

³ أقودجيل ليدية، عبد الممن حياة، المرجع السابق، ص 53.

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

4. السفن العسكرية والسفن الداعمة للأغراض العسكرية.

تتعهد الدول الأطراف كذلك باتخاذ الخطوات المناسبة لضمان أن السفن المستثناة، باستثناء السفن العسكرية، تستوفي المعايير الفنية الواردة في الاتفاقية قدر الإمكان وبما يتسنى عملياً تطبيقه.¹

2. **الالتزامات الموضوعية:** تركز هذه الالتزامات على تطبيق قواعد محددة تهدف إلى حماية البيئة البحرية، وخاصة ما يتعلق بتنظيم عمليات تصريف النفط ومشتقاته إلى البحار والمحيطات. هذه القواعد تهدف إلى تقليل الآثار السلبية لهذه المواد على البيئة البحرية من خلال وضع ضوابط صارمة، بحيث يُمنع التصريف العشوائي إلا وفقاً لمعايير وشروط محددة تحكمها الاتفاقية، ما يساهم في حماية النظم البيئية البحرية.

تسلط هذه الأحكام الضوء على أهمية اتفاقية لندن كإطار قانوني دولي محوري يعمل على تعزيز التعاون بين الدول لحماية البيئة البحرية وضمان استدامتها للأجيال القادمة، وذلك من خلال فرض هذه الالتزامات الشخصية والموضوعية، تسهم الاتفاقية بشكل فعال في تقليل التلوث البحري وتعزيز ممارسات الاستدامة البيئية في المناطق المائية الخاضعة لأحكامها.

ثانياً: العقوبات الناتجة عن مخالفة أحكام الاتفاقية:

وفقاً للمادة (6) من اتفاقية لندن لعام 1954م بشأن منع تلوث البحر بالنفط، يُعد أي تصريف يتم خلافاً للحالات المسموح بها بموجب الاتفاقية عملاً غير قانوني ويُجرّم بمقتضى القوانين الوطنية للدولة التي تقع الحادثة في مياهها الإقليمية. كما تُطبّق القوانين ذات الصلة الخاصة بدولة السفينة المسؤولة عن التصريف، علاوة على ذلك، يتوجب أن تكون العقوبات المفروضة على التصريف غير المشروع في المناطق الواقعة خارج المياه الإقليمية لهذه الدولة متناسبة مع الأضرار البيئية الناجمة عن هذا التصرف.

تُلزم الاتفاقية السفن والناقلات المشمولة بأحكامها بالاحتفاظ بسجل يُعرف بـ"سجل الزيت"، حيث يتم توثيق كافة عمليات شحن وتفريغ النفط وظروف كل عملية بشكل دقيق، ويُوَقَّع على كل صفحة من هذا السجل من قبل المسؤول عن العملية لضمان الشفافية والمصادقية.²

وفيما يتعلق بحماية البيئة البحرية، اعتمد المُشرِّع الفرنسي على أحكام اتفاقية لندن لعام 1954م كجزء مكمل لمنظومته القانونية الوطنية، وقد لجأ إلى هذه الاتفاقية كمصدر أساسي لتفسير العديد من الأحكام والمصطلحات ذات الصلة، الذي يتناول قضية تلويث المياه البحرية، مستمداً عدة أحكام من نصوص الاتفاقية المعنية.³

¹ المادة 02 ، الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحر بالزيت لعام 1954 ، وتعديلاتها.

² أقودجيل ليديّة، عبد المومن حياة، المرجع السابق، ص 54

³ بلغازي يسرى، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ظل القانون الدولي العام، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في تخصص: قانون عام، المركز الجامعي - مغنية -، الجزائر، 2019-2020، ص. 45.

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

ورغم الانتقادات والتعديلات التي أدخلت على الاتفاقية وبعض الاستثناءات التي كادت أن تعرقل تطبيقها، يمكن القول إن الاتفاقية مثلت نقطة انطلاق قانونية حاسمة ضمن القانون الدولي العام للتصدي للتلوث البحري، وتجدر الإشارة إلى أن هذه الاتفاقية وقعتا عشرون دولة ودخلت حيز التنفيذ في 26 يوليو 1958م، وشملت فيما بعد غالبية الدول العربية¹، مما يجعلها واحدة من أبرز وأشمل الاتفاقيات المعنية بحماية البيئة البحرية من التلوث الذي تسببه السفن.²

الفرع الثاني: الاتفاقية لمنع التلوث من السفن

تُعَدّ الاتفاقيات الدولية تمثل الأساس القانوني الرئيسي لحماية البيئة البحرية من مختلف أشكال التلوث، وقد أفرز الوعي المتزايد بأهمية الحفاظ على الوسط البحري كجزء هام من المنظومة البيئية العالمية مجموعة من الصكوك القانونية الدولية، ومن بين أبرز هذه الاتفاقيات، اتفاقية لندن لعام 1972م، التي جاءت لمواجهة خطر تلوث البحار عبر إغراق النفايات والمواد الضارة، حيث أرست قواعد تحد من هذه الممارسات وتنظمها.³

أما التطور البارز في مجال حماية البيئة البحرية، فقد تجسد في الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973م، اعتمدت الاتفاقية خلال مؤتمر دولي بشأن التلوث البحري عُقد في لندن بتاريخ 2 نوفمبر 1973م، وبدأ التوقيع عليها في يناير 1974م قبل دخولها حيز التنفيذ في أكتوبر 1983م. جاءت هذه الاتفاقية لمعالجة النواقص التي صاحبت اتفاقية لندن لعام 1954م وتعديلاتها اللاحقة، إذ تميّزت بشموليتها واتساع نطاق تطبيقها ليشمل جميع أنواع التلوث الناتج عن السفن.⁴

اعتمدت اتفاقية عام 1973م مقاربة متكاملة تستند إلى قواعد ومعايير دولية دقيقة للوقاية والسيطرة على التلوث البحري، بالإضافة إلى آليات للإبلاغ عن الحوادث المتعلقة بتصريف المواد الضارة، وتسوية المنازعات بين الدول الأطراف. كما وضعت شروطاً لصلاحيات السفن وإجراءات تقنية تهدف إلى الحد من التلوث، بما يشمل النفايات ومخلفات التشغيل.

في سياق آخر، أكدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، وخاصة المادة (01/211)⁵، على أهمية التزامات الدول في حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن، نصّت

¹ علي عدنان الفيل، المنهجية التشريعية في حماية البيئة - دراسة مقارنة- ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012، ص41

² بلغازي يسرى، المرجع السابق، ص46

³ صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد لبحار لدراسة أحكام اتفاقية الأمم المتحدة البحار 1982، ط02، دار النهضة العربية القاهرة، 2000، ص 494 .

⁴ مصطفى احمد ابو الخير، الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار، ط01، دار ابتراك للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة، مصر، 2012، ص ص 314 - 315 .

⁵ المادة (01/211) التلوث من السفن "تضع الدول، عاملة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي عام، قواعد ومعايير دولية لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه والسيطرة عليه، وتشجع بنفس الطريقة

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

الفقرة الأولى على ضرورة وضع قواعد ومعايير دولية لمنع التلوث وخفضه وتنظيمه بالتعاون مع المنظمة الدولية المختصة أو عبر مؤتمرات دبلوماسية دورية تراعي المستجدات¹، كما ألزمت الفقرة الثانية² الدول باعتماد تشريعات وطنية تتماشى مع المعايير الدولية المعترف بها³، بينما منحت الفقرة الرابعة⁴ الدول الساحلية حق وضع قوانين وأنظمة داخل بحرهما الإقليمي لتنظيم ومنع التلوث البحري الناتج عن السفن الأجنبية، مع ضمان عدم الإخلال بحق المرور البريء، أما الفقرة الخامسة فأكدت حق الدول الساحلية في اتخاذ تدابير مماثلة داخل مناطقها الاقتصادية الخالصة، بشرط الالتزام بالقواعد والمعايير الدولية المعتمدة.⁵

وعلى صعيد التنفيذ الفني، انعكست أحكام اتفاقية ماربول في مجموعة من الملاحق التقنية التي تناولت مصادر التلوث البحري بشكل شامل: الملحق الأول تناول التلوث بالزيوت، أما الملحق الثاني فخصص للمواد السائلة الضارة المنقولة بكميات كبيرة. الملحق الثالث ركز على التلوث الناتج عن المواد الضارة المنقولة في عبوات، بينما عالج الملحق الرابع مياه الصرف الصحي، والملحق الخامس فضلات السفن، وأخيرا الملحق السادس تناول تلوث الهواء الناتج عن السفن، هذا الطابع الشمولي يعكس الجهود المبذولة لمكافحة كافة أشكال التلوث البحري.⁶

وبناءً على ما سبق، تبرز هذه الاتفاقيات كنقطة تحول نوعية لتعزيز النظام القانوني الدولي لحماية البيئة البحرية، هذه المنظومة تستند إلى فكرة التكامل بين القواعد الدولية والتشريعات الوطنية،

وحيثما كان كذلك مناسباً، اعتماد نظم لطرق المرور تستهدف الإقلال إلى أدنى منة خطر وقوع الحوادث التي قد تسبب تلوث البيئة البحرية، بما في ذلك ساحل الدولة الساحلية والضرر الناجم عن التلوث الذي يلحق بمصالحها المرتبطة به وتعاد دراسة تلك القواعد والمعايير بنفس الطريقة من وقت لآخر، حسب الضرورة".

¹ دباح عيسى، موسوعة القانون الدولي أهم اتفاقيات والقرارات والبيانات والوثائق الدولية للقرن 20 في مجال القانون الدولي العام، المجلد 2، دار الشروق للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2003، ص 247

² المادة (02/211) "تعتمد الدول قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن التي ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها وخفضه والسيطرة عليه ولا تكون هذه القوانين والأنظمة أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً والموضوعية عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام".

³ دباح عيسى، مرجع سابق، ص 247.

⁴ المادة (04/211) "الدول الساحلية في ممارستها لسيادتها داخل بحرهما الإقليمي أن تعتمد قوانين وأنظمة لمنع التلوث البحري من السفن الأجنبية وخفضه والسيطرة عليه، بما في ذلك السفن التي تمارس حق المرور البريء ولا تعرقل هذه القوانين والأنظمة وفقاً للفرع الثالث من الجزء الثاني المرور البريء للسفن الأجنبية".

⁵ المادة (05/211) أيضاً "الدولة الساحلية، من أجل التنفيذ المنصوص عليه في الفرع السادس، أن تعتمد فيما يتعلق بمناطقها الاقتصادية قوانين وأنظمة لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه تكون متفقة مع القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً والموضوعية عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام ويكون فيها أعمال لهذه القواعد والمعايير".

⁶ كاظم المقدادي، حماية البيئة البحرية، مركز الكتاب العالمي، الإمارات، 2016، ص ص 123 - 124

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

وتشجع التعاون بين الدول لمواجهة المخاطر البيئية العابرة للحدود، بما يضمن الحفاظ على التوازن البيئي والسلامة البحرية لصالح الأجيال الحالية والقادمة.

الفرع الثالث: اتفاقيات جنيف لقانون البحار.

تشكل هذه الاتفاقية نتاجاً مهماً لمؤتمر الأمم المتحدة الأول المعني بقانون البحار، الذي انعقد في جنيف خلال الفترة من 24 إلى 27 أبريل عام 1958م، ويعتبر هذا المؤتمر تنويعاً لجهود مستمرة ونقاشات مكثفة توجت باعتماد أربع اتفاقيات دولية رئيسية بتاريخ 29 أبريل 1958م، وتتضمن هذه الاتفاقيات ما يلي:¹

1. اتفاقية جنيف بشأن الامتداد القاري، التي تناولت تحديد وتنظيم الامتداد القاري للدول وحقوقها في استغلال موارده.

2. اتفاقية جنيف المتعلقة بأعالي البحار، التي وضعت أطراً قانونية لتنظيم الملاحة وضمان حرية استخدام البحار المفتوحة.

3. اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، والتي وضعت حدود السيادة للدول الساحلية ونظمت الإجراءات المسموح اتخاذها داخل هذه المناطق.

4. اتفاقية جنيف للصيد والمحافظة على الموارد الحية في أعالي البحار، والتي ركزت على الحفاظ على التوازن البيئي وضمان استدامة الموارد البحرية الحية.

ألزمت هذه الاتفاقيات الدول باتخاذ نظم وإجراءات تهدف إلى الحد من تلوث البحار ومكافحته، بغض النظر عن مصدره، سواء الناتج عن تسرب النفط والسوائل الملوثة من السفن وخطوط الأنابيب، أو تلك التي تنتج عن أنشطة الاستكشاف والتنقيب عن الموارد الطبيعية في قاع البحار وأعماقها، وتحمل اتفاقيات جنيف قيمة تاريخية كبيرة، حيث إنها تعكس المبادئ التقليدية للقانون البحري التي كانت سائدة قبل ظهور التحولات الجذرية في العلاقات الدولية وتغير الأولويات في استخدام البحار، وكان لهذه التحولات دور رئيسي في الدعوة لانعقاد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، والذي هدف إلى تحديث الإطار القانوني ليعكس المستجدات الجديدة.²

وبالنظر إلى نصوص الاتفاقيات الأربع، نجد أن اتفاقية أعالي البحار تتضمن عدة مواد تهدف إلى حماية البيئة البحرية من التلوث، على سبيل المثال، حق الدول المتعاقدة في إصدار لوائح تهدف لمنع التلوث البحري الناجم عن تفريغ المنتجات النفطية من السفن أو أنابيب النفط، إضافة إلى ذلك³، تتناول الإجراءات المتعلقة بمنع التلوث الإشعاعي والتلوث بالمواد الضارة الأخرى.⁴

¹ بلغازي يسرى، مرجع سابق، ص 53

² أودجيل ليدية، عبد المومن حياة، المرجع السابق، ص 37.

³ المادة (24) من اتفاقية جنيف لقانون البحار

⁴ المادة (25) من اتفاقية جنيف لقانون البحار

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

على نفس المنوال، تحتوي اتفاقية الامتداد القاري على نصوص تشدد على أهمية حماية البيئة البحرية من التلوث وضمان سلامة الملاحة البحرية.¹

الفرع الرابع: اتفاقية بازل وإستكهولم.

مع تزايد الوعي العالمي بأهمية البيئة البحرية، أصبح الحفاظ عليها واستغلال مواردها بشكل مستدام يشكل أولوية للدول التي تسعى لتحقيق الرفاهية والتنمية لشعوبها، في الوقت ذاته، أدى ارتباط الأنشطة البشرية الوثيق بالبيئة البحرية إلى انعكاسات سلبية، حيث تتسبب بعض الأنشطة على اليابسة في انتقال الملوثات إلى البحار والمصببات النهرية، مما يهدد صحة هذه النظم البيئية الثمينة.²

وتُعد النفايات، وبالأخص البلاستيكية والكيميائية منها، من أخطر المهددات التي تواجه البيئة البحرية اليوم، إذ يتدفق ملايين الأطنان من النفايات سنوياً إلى المحيطات مسبباً تلوثاً واسع النطاق وتدميراً للنظم البيئية البحرية³، وتساهم هذه النفايات في تدمير الموائل الطبيعية مثل الشعاب المرجانية والمرج البحري، مما يهدد التنوع البيولوجي ويضعف قدرة المحيطات على مواجهة تغير المناخ، وعلاوة على ذلك، يشكل التدخل البشري المستمر ضغطاً إضافياً على هذه النظم البيئية، نتيجة لذلك، أصبحت إدارة النفايات بفعالية وحماية البيئة البحرية من التلوث ضرورة ملحة تستوجب التعاون الدولي.⁴

بناءً على هذه التحديات، أدركت الدول الحاجة الملحة لوضع إطار قانوني دولي لحماية البيئة البحرية. وقد أدى ذلك إلى صياغة وإبرام مجموعة من الاتفاقيات الدولية التي تهدف إلى الحد من التلوث البحري وحماية موارده، كما تم دمج تلك المعايير والالتزامات الدولية ضمن التشريعات الوطنية لضمان تطبيقها بفعالية على المستوى المحلي.⁵

أولاً: اتفاقية بازل

في أواخر ثمانينيات القرن العشرين، شهدت الدول الصناعية تشديداً في القوانين والأنظمة البيئية، مما أدى إلى ارتفاع ملحوظ في تكاليف التخلص من النفايات الخطرة. هذا الوضع دفع العديد من تلك

¹ بوقندورة سليمان، الحماية الجنائية للبيئة البحرية، أطروحة للحصول على شهادة دكتوراه " ل.م.د"، تخصص قانون جنائي، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، الجزائر، 2024-2025، ص 113.

² مسيود فيراس ضياء الدين، مخانشة محمد رضا، الحماية الدولية للبيئة البحرية، مذكرة ماستر في القانون، جامعة 08 ماي 1945، قالمة، الجزائر، 2024-2025، ص 35.

³ النفايات البلاستيكية، على وجه الخصوص، تشكل خطراً كبيراً، حيث تستغرق وقتاً طويلاً لتتحلل وتتسبب في أضرار مدمرة للكائنات الحية، إلى جانب ذلك، تتراكم المواد الكيميائية السامة الناتجة عن النفايات الصناعية وتؤثر ليس فقط على الكائنات البحرية، بل تمتد آثارها إلى صحة الإنسان أيضاً، زياني عبد الحق، مجدوب نوال، "الإطار القانوني لجريمة تلوث البيئة البحرية وإشكاليات المسؤولية الجنائية"، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، المجلد 6، العدد 2، جامعة تلمسان، الجزائر، 2016، ص 216 .

⁴ مسيود فيراس ضياء الدين، مخانشة محمد رضا، مرجع سابق، ص 35.

⁵ المرجع نفسه، نفس الصفحة .

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

الدول إلى تصدير نفاياتها السامة إلى دول أوروبا الشرقية والدول النامية، وهو ما أثار موجة واسعة من الغضب والاستياء نتيجة الآثار السلبية لهذه الممارسات على البيئة والصحة العامة. كرد فعل على الانتقادات المتزايدة، انطلقت مفاوضات دولية تمخضت عنها "اتفاقية بازل"، التي جاءت لتنظيم نقل النفايات الخطرة عبر الحدود الدولية والحد من الأضرار البيئية والصحية المرتبطة بهذه الأنشطة.¹

استندت الاتفاقية إلى إعلان مؤتمر الأمم المتحدة حول البيئة البشرية ومبادئ القاهرة التوجيهية، والتي ركزت على الإدارة البيئية السليمة للنفايات الخطرة، وتم تبنيها ضمن القرار رقم (14/20) لعام 1987م، كما كانت توصيات لجنة خبراء الأمم المتحدة بشأن نقل المواد الخطرة لعام 1975م جزءاً من الأسس التي اعتمدتها الاتفاقية، مع تحديثها بشكل دوري كل عامين²، وقد تم التوقيع على الاتفاقية رسمياً في مدينة بازل بسويسرا، لتضع مبادئ رئيسة لإدارة النفايات الخطرة³، من أبرزها تقليل إنتاج النفايات إلى أدنى مستوى ممكن⁴، تعزيز قدرة الدول على التعامل مع نفاياتها داخلياً، الالتزام بمنع تصدير النفايات الخطرة إلا في حالات محدودة، وتقليل حركة النفايات عبر الحدود الدولية.⁵

تشكل المقدمات جزءاً أساسياً من الاتفاقيات الدولية، بما في ذلك اتفاقية بازل، حيث توضح المبادئ والأهداف التي اتفق عليها الأطراف، كما تستعرض الدوافع القانونية والبيئية التي أدت إلى صياغتها، وقد أبرزت ديباجة الاتفاقية الأسباب الرئيسية التي دفعت لاعتمادها، ومنها تصاعد القلق العالمي حول ضرورة فرض رقابة صارمة على نقل النفايات الخطرة لمنع تأثيراتها السلبية على الصحة العامة والبيئة، التأكيد على تقليل النقل العابر لهذه النفايات لحماية البيئة والصحة البشرية⁶، مواجهة الاتجار غير المشروع بالنفايات الخطرة كتهديد عالمي كبير، وضمان التزام عمليات النقل بالمعايير الدولية بما يكفل التخلص السليم بيئياً من هذه النفايات.⁷

وفي ختام ديباجتها، شددت الاتفاقية على ضرورة تعزيز حماية البيئة والصحة البشرية عبر ضوابط صارمة لإدارة النفايات والتقليل من الآثار الضارة الناتجة عن توليدها ونقلها، رغم ذلك، تعرضت الاتفاقية لانتقادات تتعلق بغياب تعريف دقيق وشامل للنفايات الخطرة ضمن نصوصها، بدلاً من التعريف

¹ مسيود فيراس ضياء الدين، مخانشة محمد رضا، مرجع سابق، ص 35.

² يابسي لمية، نويس نبيل، "دور اتفاقية بازل في تنظيم حركة النفايات الخطرة"، مجلة الفكر القانوني والسياسي، المجلد 6، العدد 2، مخبر أفاق الحوكمة للتنمية المحلية المستدامة، المركز الجامعي سي الحواس، بركة، باتنة، الجزائر، 2022، ص 503 .

³ عبد الصمد إسلام محمد، الحماية الدولية للبيئة من التلوث في ضوء الاتفاقيات الدولية وأحكام القانون الدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية القاهرة، 2016، ص 136 .

⁴ عبد الصمد إسلام محمد، المرجع نفسه، ص 137 .

⁵ المرجع نفسه، نفس الصفحة .

⁶ يابسي لمية، نويس نبيل، مرجع سابق، ص 503 - 504 .

⁷ المرجع نفسه، ص 504 .

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

التفصيلي، اكتفت الاتفاقية بوضع قواعد وإجراءات عامة تم الاتفاق عليها بالإجماع، وهذا تسبب في تحديات كبيرة أثناء تنفيذ بنودها، وتبرز هذه الصعوبات بشكل خاص في الدول النامية التي تعاني من محدودية الخبرات الفنية والبنية التحتية اللازمة لتحديد طبيعة وخطورة النفايات بصورة دقيقة.¹

ثانيا: اتفاقية ستوكهولم .

يعد مؤتمر ستوكهولم للتنمية البشرية لعام 1972م تحت رعاية الأمم المتحدة نقطة تحول هامة في تاريخ الوعي البيئي العالمي، حيث مثل هذا المؤتمر الانطلاقة الفعلية نحو تدويل الفكر البيئي، مما جعل المجتمعات تدرك أهمية الحفاظ على البيئة منذ ذلك الوقت، ومنذ ذلك الحين، أصبحت القضايا البيئية تلقى اهتماماً متزايداً على المستوى الدولي والإقليمي، مما أدى إلى سن العديد من التشريعات لحماية البيئة، وتأثر بذلك أيضاً التشريعات المحلية في الدول المختلفة.²

عقد المؤتمر في الفترة من 5 إلى 16 يونيو 1972م، وشارك فيه وفود من (113) دولة، بينما قاطعتها دول الكتلة الشرقية باستثناء الصين ويوغوسلافيا السابقة، التي تفككت لاحقاً إلى عدة دول في مطلع التسعينيات. افتتح المؤتمر الأمين العام للأمم المتحدة، حيث ضم المشاركين من منظمات دولية وغير حكومية ووكالات تابعة للأمم المتحدة. وناقش المؤتمر مواضيع حيوية مثل تلوث البحار والمحيطات نتيجة لأسباب تتنوع بين الكوارث الطبيعية وتسرب المواد البترولية والاستخدام الخاطئ للمبيدات وتلوث الهواء، وأكد المؤتمر على أن هذه الظواهر تشكل خطراً حقيقياً يتطلب تعاوناً مشتركاً بين الدول المعنية بالمجال البحري، كما شدد على أهمية الحفاظ على صحة الإنسان والموارد الحية والحياة البحرية.³

كما تم خلال المؤتمر إصدار "الإعلان الدولي الأول حول البيئة الإنسانية"، وهو أول إطار تقني دولي خاص بالبيئة، وضع الإعلان مبادئ تهدف لتنظيم العلاقة بين الإنسان والبيئة، مما دعا بعض الخبراء إلى اعتباره جزءاً من مصادر القانون الدولي للبيئة رغم عدم إلزاميته قانونياً، وقد ركز الإعلان على ضمان حق الإنسان في العيش ببيئة تُلبي احتياجاته وتحترم كرامته ورفاهيته، مع تحميله مسؤولية حماية البيئة وتحسينها لصالح الأجيال الحاضرة والمستقبلية، بعد المؤتمر، اتخذت الأمم المتحدة عدة خطوات عملية، بما في ذلك تكليف فريق علماء بإعداد برنامج دائم لرصد الوضع البيئي.⁴

¹ عبد الصمد اسلام محمد، مرجع سابق، ص 138 .

² جمال مهدي، "الجهود الدولية في مجال حماية البيئة البحرية"، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، المجلد 07، العدد 01، جامعة الجزائر 01، الجزائر، 2023، ص 1057 .

³ سيد إبراهيم الدسوقي، المرجع نفسه، ص 353 .

⁴ غاوي الرستموي رضا، سرضيائي سيديا، "الاتفاقيات البيئية الخاصة بحماية البيئة البحرية في دول شرق الأوسط"، مجلات الأكاديمية العلمية العراقية، المجلد 73، العدد 03، الجامعة العراقية، جانفي 2025، ص 96.

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

كما أكد المؤتمر على أهمية الحفاظ على سرية البيانات البيئية، وعين رئيساً تنفيذياً يتم انتخابه من قبل الجمعية العامة بناءً على توصية الأمين العام للأمم المتحدة. وفي 13 أكتوبر 1978م، أصدرت الجهات الأوروبية المسؤولة عن البيئة مذكرة تضمنت نتائج هامة تمنع استغلال الموارد الطبيعية بشكل يضر بالبيئة، وتؤكد على تجنب التلوث والاعتماد على تقنيات صديقة للبيئة، كما نصت المذكرة على مبدأ "الملوث يدفع"، حيث يتحمل الملوث تكلفة معالجة النفايات وتقليل التلوث، ودعت إلى مراعاة الجوانب البيئية في عمليات التخطيط والتنمية.¹

كما أوصى المجلس الأوروبي الحكومات الأوروبية بسن قوانين تهدف إلى تقليل الآثار السلبية للتشريعات الاقتصادية التي قد تركز فقط على الربح دون اعتبار العواقب البيئية، وذلك حفاظاً على الأرض وضمان استدامتها للأجيال المقبلة. يتضح من خلال اتفاقيتي بازل وستوكهولم أن المجتمع الدولي اتجه نحو تبني منهج وقائي شامل ينظم مصادر التلوث من المنبع، خاصة تلك الناتجة عن الأنشطة البرية، لتأثيرها المباشر وغير المباشر على البيئة البحرية. تعكس هذه الاتفاقيات تطور القانون الدولي البيئي نحو مزيد من التكامل بين حماية البيئة وصحة الإنسان عبر آليات قانونية ومؤسسية تهدف إلى تقليل المخاطر البيئية العابرة للحدود وتعزيز التعاون الدولي لمواجهة التحديات البيئية الحديثة.²

المطلب الثاني: الاساس القانوني لحماية البيئة البحرية

في هذا المطلب، سوف يتم استعراض ثلاث اتفاقيات رئيسية، وهي اتفاقية برشلونة الخاصة بالبحر الأبيض المتوسط (الفرع الاول)، واتفاقية جدة المتعلقة بالبحر الأحمر (الفرع الثاني)، بالإضافة إلى اتفاقية الكويت (الفرع الثالث)، سيتم تناول هذه الاتفاقيات بشيء من التفصيل لتوضيح محتواها وأهميتها.

الفرع الأول: اتفاقية برشلونة للبحر الأبيض المتوسط

تُعد "اتفاقية برشلونة"، التي تحمل اسمها الرسمي "اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر الأبيض المتوسط"، إحدى أهم الاتفاقيات الرامية إلى حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية للبحر المتوسط. وقّعت هذه الاتفاقية في 16 فبراير 1976م، وتتألف من (31) مادة، وتمت كتابتها بأربع لغات: العربية، الفرنسية، الإنجليزية، والإسبانية، وقد أدخلت عليها تعديلات جوهرية عام 1995م لتتوافق مع المستجدات البيئية والإقليمية، تُشكّل الاتفاقية إطاراً أساسياً لتعاون دول حوض البحر المتوسط في مواجهة التلوث من مصادر برّية وبحرية.³

¹ عبد الكريم جمال، "الحماية الدولية للبيئة من خلال تطور قواعد القانون الدولي للبيئة"، مجلة البحوث السياسية والإدارية، المجلد 06، العدد 10، جامعة الجلفة، الجزائر، 2017، ص 251 .

² عبد الكريم جمال، مرجع سابق، ص 251 .

³ عتيقة كواشي، "أثر التلوث البيئي على الأمن الإنساني في منطقة المتوسط: تلوث مياه البحر الأبيض المتوسط - نموذجاً"، مجلة الناقد للدراسات السياسية، المجلد 07، العدد 02، جامعة باتنة 01، الجزائر، 2023، ص 311 .

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

في 2 فبراير 1976م، نظمت الأمم المتحدة مؤتمراً دولياً في مدينة برشلونة بإسبانيا لدراسة سبل مكافحة التلوث في البحر المتوسط، وقد أثمر المؤتمر عن توقيع اتفاقية دولية لتعزيز التعاون في مجال حماية البيئة البحرية وتحسينها¹، وفي 16 فبراير من العام ذاته، صدقت (21) دولة مطلة على البحر الأبيض المتوسط على الاتفاقية التي تضمنت (29) مادة، بالإضافة إلى بروتوكولين ملحقين، تناول البروتوكول الأول مكافحة التلوث الناتج عن الإغراق من السفن والطائرات ويتضمن (25) مادة، بينما ركز البروتوكول الثاني على التعاون في حالات الطوارئ لمعالجة حوادث التلوث الناجمة عن النفط والمواد الضارة.²

بدأ سريان الاتفاقية في 12 فبراير 1978م، وشهدت تعديلات رئيسية خلال مؤتمر تفاوضي عُقد في برشلونة في 10 يونيو 1995م، تم بموجبه تغيير اسم الاتفاقية إلى "اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط"، ودخلت النسخة المعدلة حيز التنفيذ في 9 يوليو 2004م، كان الدافع وراء الاتفاقية هو مواجهة التحديات المتزايدة بسبب ارتفاع معدلات التلوث البحري، بما في ذلك الحوادث الناتجة عن تسرب مواد ملوثة وخطيرة من ناقلات النفط التي تشكل تهديداً للحياة البحرية والنظام البيئي.³ توفر الاتفاقية، مدعومة ببروتوكولاتها الملحقة، إطاراً متكاملًا للتعاون بين الأطراف الإقليمية لمراقبة حالة البحر وشواطئه ومواجهة الأزمات البيئية بشكل فعال، وقد تعهدت الدول الـ (22) المحاذية للبحر الأبيض المتوسط بتنفيذ الأهداف الواردة في الاتفاقية، وذلك بالتعاون مع مراكز إقليمية متخصصة تُعنى بهذا المجال⁴، وتهدف الاتفاقية أساساً إلى إنشاء منظومة تعاون لمكافحة التلوث، وحماية البيئة البحرية والساحلية من كل أشكال التدهور.⁵

ويتم الإشراف على تنفيذ أحكام وبرامج الاتفاقية عبر أمانة عامة تتبع برنامج الأمم المتحدة للبيئة وفق المادة (13) من نص الاتفاقية⁶، ومن أبرز أهداف الاتفاقية تحقيق الإدارة المستدامة للموارد الطبيعية البحرية والساحلية، والحد من التلوث بجميع أشكاله—سواء أكان برياً أم بحرياً أم جويّاً—فضلاً عن الحفاظ على التراث الثقافي والموارد الطبيعية وتعزيز التعاون الإقليمي بين الدول المطلة على البحر الأبيض

¹ عتيقة كواشي، المرجع السابق، ص 54.

² بلغازي يسرى، المرجع السابق، ص 53-54.

³ المرجع نفسه، ص 54.

⁴ عتيقة كواشي، مرجع سابق، ص 39.

⁵ ومن بين البنود الرئيسية للاتفاقية والبروتوكولات الملحقة: - اتخاذ التدابير اللازمة لمنع التلوث بكافة أنواعه. - التعامل السريع مع حالات الطوارئ المتعلقة بالتلوث. - تطوير برامج لرصد مستويات التلوث في مياه البحر. - وضع آليات للمساءلة وضمان تعويض الأطراف المتضررة. - دعم مبدأ الوقاية والحماية مع تعزيز التنمية المستدامة، نجلاء لعوامر، **حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي**، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق: تخصص قانون دولي وحقوق الانسان، جامعة محمد خيضر بسكرة، الجزائر، 2018، ص ص 60 - 61 .

⁶ المرجع نفسه، نفس الصفحة

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

المتوسط لتحسين نوعية حياة سكان المنطقة¹، وقد كان الحد من آثار التلوث النفطي على رأس أولويات الدول الأعضاء منذ توقيع الاتفاقية عام 1976م، إذ دعت إلى وضع وتفعيل برامج لرصد الأضرار البيئية وتنفيذ تدابير طارئة لمعالجة حوادث التلوث النفطي بشكل فوري ومُنظم، بهدف التقليل من تأثيراته السلبية والعمل نحو القضاء عليه بشكل مستدام.²

الفرع الثاني: اتفاقية جدة للبحر الأحمر

تم توقيع الاتفاقية في 14 فبراير 1982م، حيث تناولت مادتها الأولى تعريف التلوث البحري بوصفه إدخال الإنسان، سواء بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو أشكالاً من الطاقة إلى البيئة البحرية، مما يتسبب في آثار سلبية على الكائنات الحية، ويهدد صحة الإنسان، ويعوق الأنشطة البحرية كالصيد، كما يؤدي ذلك إلى تدهور جودة مياه البحر الأحمر وتقليص إمكانية استخدامها لأغراض ترفيهية³، وقد جاءت هذه الاتفاقية استجابة لدعوة المنظمة العربية للتربية والعلوم والثقافة التابعة لجامعة الدول العربية، بهدف وضع خطة عمل لمكافحة التلوث البحري في منطقة البحر الأحمر، وبعد عامين من المناقشات، توصل المجتمعون إلى تصميم برنامج عمل شامل يهدف إلى حماية البحر الأحمر وخليج عدن من تأثيرات التلوث المختلفة.⁴

في عام 1981م، اجتمع مجموعة من خبراء القانون والبيئة لإعداد مشروع يتعلق بنفس الموضوع، إلى جانب بروتوكول خاص بالتعاون الإقليمي لمواجهة حالات الطوارئ الناجمة عن تلوث بحري بسبب الهيدروكربونات والمواد الضارة. وقد تمت المصادقة على الوثائق بشكل كامل خلال اجتماع في جدة عام 1982م، الذي شهد اعتماد البروتوكول الملحق بالاتفاقية.⁵

تنص الاتفاقية على تطبيق أحكامها بين الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن بالنسبة لجميع قطاعات البيئة البحرية، باستثناء المياه الداخلية وفقاً لقانون البحار. كما تشمل السفن والطائرات المسجلة في هذه الدول، مع استثناء السفن والطائرات الحربية وغيرها من الوسائل الحكومية غير التجارية. وتقرض المواد (4-8) على الدول الأطراف الالتزام باتخاذ التدابير اللازمة لمنع ومراقبة وتقليل التلوث البحري بغض النظر عن مصدره.⁶

¹ فاطمة عياشي، على بودفع، "النظام القانوني لحماية البيئة من التلوث النفطي حالة البحر الأبيض المتوسط"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 11، العدد 03، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، الجزائر، 2020، ص ص 83 - 84.

² المرجع نفسه، ص 88.

³ بلغازي يسرى، المرجع السابق، ص 58.

⁴ حلايمية مريم، الحماية الدولية للبيئة البحرية، مذكرة ماجستير في القانون تخصص : قانون، جامعة الإخوة منتوري - قسنطينة، الجزائر، 2012-2013، ص ص 83

⁵ زيداني موسى، مرجع سابق، ص 52.

⁶ مسيود فيراس ضياء الدين، مخاضة محمد رضا، مرجع سابق، ص 41.

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

وفق المادة الثانية بند (أ)، يمتد نطاق الاتفاقية ليشمل جميع المياه الواقعة ضمن النظم البيئية المتكاملة للبحر الأحمر، بما في ذلك خليج العقبة وخليج السويس وقناة السويس حتى نقطة اتصالها بالبحر المتوسط، بالإضافة إلى خليج عدن المحدد بخطوط الاتجاه الثابت وفق نص الاتفاقية.¹

بالرغم من أن منطقة البحر الأحمر وخليج عدن كانت أقل تأثرًا بالتغيرات البيئية العالمية مقارنة بمناطق أخرى، إلا أن التوسع في التنمية السريعة، خصوصًا في مجالات الصناعة والسياحة وصيد الأسماك، أدى إلى تنامي الضغوط على البيئة البحرية. استجابة لهذه التحديات وبموجب المادة الثالثة من اتفاقية جدة، تأسست الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن في سبتمبر 1995م عبر إعلان القاهرة، وقد أصدرت الهيئة ثلاثة بروتوكولات إضافية لتعزيز جهود المحافظة على البيئة، وهي: بروتوكول التنوع البيولوجي وإنشاء شبكة المناطق المحمية في عام 2005م، بروتوكول حماية البيئة البحرية من الأنشطة البرية في نفس العام، وبروتوكول التعاون الإقليمي لنقل الخبراء والمعدات خلال حالات الطوارئ البحرية الذي تم اعتماده في عام 2009م.²

الفرع الثالث: اتفاقية الكويت

شهدت الكويت بين 15 و22 أبريل 1978م انعقاد مؤتمر إقليمي حول حماية وتنمية البيئة البحرية والساحلية، بمشاركة ثماني دول غنية بالنفط، أبرزها المملكة العربية السعودية، إيران، العراق، وقطر.³ أسفر المؤتمر عن اتفاقية الكويت الإقليمية لعام 1978م، التي عرّفت في المادة (01)⁴ التلوث البحري بأنه إدخال الإنسان مواد أو طاقة تؤثر سلبًا على الكائنات البحرية وصحة الإنسان وجودة المياه والأنشطة البحرية.⁵

¹ المادة (02/أ) من اتفاقية المحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن 1982 فأنها تتكون من: "تسري أحكام هذه على مجموع المياه في إطار النظم البيئية المتكاملة في البحر الأحمر وخليج العقبة وخليج السويس وقناة السويس حتى نقطة التقائها بالبحر المتوسط، وكذلك خليج عدن الذي تحده بموجب هذه الاتفاقية خطوط الاتجاه الثابت ...".

² مسيود فيراس ضياء الدين، مخانشة محمد رضا، ص 41.

³ عبداس الجعالي البخاري، "الإطار القانوني لحماية البيئة البحرية في الخليج اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث لعام 1978"، مجلة الدراسات الخليج والجزيرة العربية، المجلد 07، العدد، 27، جامعة الكويت، 1982، ص 13.

⁴ المادة (01) ونصت على "قيام الإنسان، سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مواد أو مصادر للطاقة إلى البيئة البحرية تترتب عليها أو يحتمل أن تترتب عسلها أثار ضارة كالأضرار بالمواد الحية، وتهديد صحة الإنسان، وتعويق الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك، وإفساد صلاحية مياه البحر للاستخدام، والحد من قيام المرافق الترفيهية".

⁵ محمد احمد علي كاسب، المسؤولية الدولية لحماية التنوع الأحيائي وبيئة الفضاء الخارجي من أضرار التلوث في إطار المعاهدات الدولية، ط01، المصرية للنشر والتوزيع، القاهرة، مصر، 2020، ص 166.

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

في إطار الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية، جاءت معاهدة حماية البحر الأحمر وخليج عدن لتعزيز التعاون بين الدول المطلّة عليهما¹، أحد عناصر المعاهدة كان بروتوكول مكافحة التلوث الناتج عن الأنشطة البرية، يهدف البروتوكول إلى حماية البيئة البحرية والساحلية عبر تقليل مصادر التلوث البري، تعزيز التعاون بين الدول الأعضاء²، وتشجيع التنمية المستدامة.³

ركز البروتوكول على تنظيم الأنشطة الصناعية، إدارة النفايات عبر إعادة التدوير، تطوير الممارسات الزراعية لتقليل الجريان السطحي الكيميائي، وتعزيز السياحة البيئية لتخفيف آثارها السلبية. لضمان التنفيذ الفعّال، تم تبني آليات كإعداد تقارير دورية، اجتماعات تبادل الخبرات⁴، وعمليات تفتيش ميدانية.⁵

ورغم تقدم جهود الحماية البيئية، تواجه الدول تحديات تتعلق بالتنفيذ العملي لهذه الاتفاقيات والتعامل مع آثار الأنشطة البشرية غير المستدامة، الأمر يتطلب تكثيف التعاون والعمل الجاد للحفاظ على الموارد البحرية للأجيال القادمة.⁶

¹ عبداس الجعالي البخاري، مرجع سابق، ص 15 .

² غاوي الرستماوي رضا، سرضيائي سيديا، مرجع سابق، ص 31 .

³ مسيود فيراس ضياء الدين، مخانشة محمد رضا، مرجع سابق، ص 42.

⁴ غاوي الرستماوي رضا، سرضيائي سيديا، مرجع سابق، ص 31 .

⁵ مسيود فيراس ضياء الدين، مخانشة محمد رضا، مرجع سابق، ص 43.

⁶ المرجع نفسه، ص 43

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

المبحث الثاني: الآليات الدولية لحماية البيئة البحرية.

تلعب المنظمات الدولية الحكومية دورًا رئيسيًا في وضع المعايير ومتابعة تنفيذها وتعزيز التعاون الدولي، كما تدعم المنظمات غير الحكومية هذه الجهود عبر التوعية والرقابة والضغط، أما نظام المسؤولية الدولية، كما ورد في اتفاقية قانون البحار لعام 1982، فيضمن إلزام الدول بتحمل مسؤولية الأضرار البحرية واتخاذ تدابير الوقاية والمعالجة اللازمة، وعليه، يهدف هذا المبحث إلى إبراز مختلف الآليات الدولية المعتمدة لحماية البيئة البحرية، من خلال التطرق (المطلب الاول) إلى دور المنظمات الدولية، ثم بيان أحكام المسؤولية الدولية المترتبة عن جريمة تلويث البيئة البحرية (المطلب الثاني).

المطلب الاول: دور المنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية في مجال البيئة البحرية

سنعرض في هذا المطلب المنظمات الدولية الحكومية كالفرع لأول، والمنظمات الدولية غير الحكومية كالفرع الثاني في مجال البيئة البحرية وسنشرحهم بالتفصيل.

الفرع الأول: دور المنظمات الدولية الحكومية في مجال حماية البيئة البحرية

تُعَدُّ المنظمات الدولية الحكومية، بمختلف تصنيفاتها، من أبرز الفاعلين في مجال حماية البيئة عمومًا والبيئة البحرية على وجه الخصوص، حيث أسهمت في بلورة إطار قانوني ومؤسسي متكامل يهدف إلى الحد من التلوث البحري وترشيد استغلال الموارد الطبيعية، وفي مقدمة هذه المنظمات، يبرز دور هيئة الأمم المتحدة التي شكلت مظلة دولية لتنسيق الجهود الجماعية للدول في مواجهة التحديات البيئية ذات الطابع العابر للحدود.¹

أولاً: برنامج الأمم المتحدة

يُعتبر برنامج الأمم المتحدة للبيئة أحد أهم الأجهزة الدولية المتخصصة في المجال البيئي، حيث نشأ في أعقاب مؤتمر ستوكهولم 1972م الذي مثّل نقطة تحول مفصلية في مسار الاهتمام الدولي بقضايا البيئة. وقد جاء إنشاء هذا البرنامج استجابة للحاجة إلى جهاز دولي يتولى تنسيق السياسات البيئية وتعزيز التعاون الدولي في هذا المجال.²

ومنذ إنشائه، اضطلع البرنامج بدور محوري في تطوير قواعد القانون الدولي البيئي، لاسيما فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية، حيث سعى إلى تكريس التزام الدول بأحكام الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، والعمل على الحد من مصادر التلوث المختلفة الناجمة عن الأنشطة البشرية، كما ساهم في وضع استراتيجيات قانونية ترمي إلى تطوير قواعد المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار البيئية، استنادًا إلى المبادئ التي أقرها إعلان ستوكهولم، ولا سيما مبدأي المسؤولية وعدم الإضرار بالغير.³

¹ جمال مهدي، مرجع سابق، ص 1061 .

² فاطمة عياشي وعلى بودفع، لمرجع السابق ذكره، ص 1284 .

³ مسيود فيراس ضياء الدين، مخاتشة محمد رضا، مرجع سابق، ص 60

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

وعلى المستوى العملي، عمل البرنامج على تشجيع إبرام الاتفاقيات الدولية متعددة الأطراف، سواء تلك التي تعالج قضايا بيئية عالمية، كالتغيرات المناخية واستغلال قيعان البحار، أو الاتفاقيات الإقليمية التي تهدف إلى تنظيم مسائل بيئية ذات نطاق جغرافي محدد، مثل حماية الأنهار الدولية والحد من انتقال الملوثات عبر الحدود. كما سعى إلى تعزيز إدماج القواعد البيئية ضمن الأنظمة القانونية الوطنية، بما يحقق الانسجام بين التشريعات الداخلية ومتطلبات القانون الدولي البيئي.¹

والى جانب ذلك، حرص البرنامج على دعم التعاون المؤسسي مع مختلف المنظمات الدولية، خاصة المنظمة البحرية الدولية، من خلال تبادل المعلومات والخبرات، وتنسيق الجهود المتعلقة بحماية البيئة البحرية، لا سيما فيما يخص رصد المناطق ذات الأولوية البيئية وتطوير آليات الاستجابة للتلوث البحري.

كما قام برنامج الأمم المتحدة للبيئة بتطوير هياكل تنظيمية متخصصة، تمثلت في إنشاء مجموعات عمل وبحث تُعنى بدراسة مختلف جوانب التلوث البحري، من بينها تأثير التلوث على صحة الإنسان، وديناميكيات النظم البيئية البحرية، وانعكاسات الأنشطة البشرية على البحار والمحيطات، إضافة إلى العلاقة بين البيئة والتنمية، وقد أسهمت هذه المجموعات في تقديم دراسات وتقارير علمية ساعدت في توجيه السياسات الدولية وتعزيز فعالية التدخلات البيئية.²

وفي إطار جهوده لمكافحة التلوث البحري، أولى البرنامج اهتمامًا خاصًا بمصادر التلوث البرية، التي تُعد من أخطر مسببات تدهور البيئة البحرية، ورغم إدراج هذه المسألة ضمن العديد من الاتفاقيات الدولية، إلا أن المعالجة الشاملة لها لم تتبلور إلا من خلال المبادرات الدولية اللاحقة، من بينها التوصيات التي أقرها خبراء دوليون في مونترال سنة 1985م، والتي وضعت أسسًا قانونية أكثر تحديدًا لمعالجة هذه الإشكالية.

وعلاوة على ذلك، ساهم البرنامج في دعم وتمويل العديد من المبادرات البيئية الدولية، بالتعاون مع منظمات غير حكومية³، من بينها الاتحاد الدولي لحفظ الطبيعة، وذلك بهدف تعزيز الإدارة المستدامة للموارد الطبيعية، وتطوير آليات فعالة للتسيير الرشيد للبيئة البحرية.⁴

وبناءً على ما سبق، يتضح أن برنامج الأمم المتحدة للبيئة يمثل حجر الزاوية في الجهود الدولية الرامية إلى حماية البيئة البحرية، من خلال دوره في تطوير القواعد القانونية⁵، وتعزيز التعاون الدولي، وتوفير الدعم العلمي والمؤسسي اللازم لمواجهة التحديات البيئية المعاصرة.¹

¹ بلغازي يسرى، مرجع سابق، ص 25-26.

² فاطمة عياشي وعلى بودفع، مرجع سابق، ص 1285.

³ مسيود فيراس ضياء الدين، مخانشة محمد رضا، مرجع سابق، ص 61.

⁴ فاطمة عياشي وعلى بودفع، مرجع سابق، ص 1285.

⁵ مسيود فيراس ضياء الدين، مخانشة محمد رضا، مرجع سابق، ص 62.

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

ثانيا: منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة FAO

تُعد منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة، التي أنشئت سنة 1945م، من أبرز المنظمات الدولية المتخصصة التي اضطلعت بدور محوري في حماية البيئة بوجه عام، والبيئة البحرية على وجه الخصوص، من خلال ارتباط مهامها بإدارة الموارد الطبيعية الحية، ولا سيما الموارد السمكية، وتتمحور أهداف هذه المنظمة حول تحسين مستوى المعيشة والتغذية على الصعيد العالمي، وزيادة الإنتاج الزراعي، مع ضمان المحافظة على الموارد الطبيعية واستدامتها.²

وفي إطار اختصاصها، أسهمت المنظمة في وضع معايير دولية تهدف إلى حماية المياه والتربة والمنتجات الغذائية من مختلف أشكال التلوث، سواء الناتج عن استخدام المبيدات أو المواد المضافة للأغذية. كما أولت اهتمامًا خاصًا بحماية البيئة البحرية، إدراكًا منها للعلاقة الوثيقة بين الأمن الغذائي واستدامة الموارد البحرية.³

ومن أبرز المبادرات التي اعتمدتها في هذا المجال، إقرار مدونة السلوك بشأن الصيد الرشيد 1995م، التي تبناها مؤتمر المنظمة بتاريخ 31 أكتوبر 1995م، والتي تمثل إطارًا مرجعيًا دوليًا لتنظيم أنشطة الصيد البحري وفق مقاربة مستدامة، وقد هدفت هذه المدونة إلى إرساء مبادئ ومعايير توجه الدول في إعداد وتنفيذ سياسات وطنية فعالة لصيانة الموارد السمكية وإدارتها وتتميتها، مع مراعاة الأبعاد البيئية والاقتصادية والاجتماعية والتكنولوجية، فضلًا عن قواعد القانون الدولي ذات الصلة.⁴

كما سعت المدونة إلى تعزيز حماية الموارد المائية الحية وبيئتها الطبيعية، بما في ذلك النظم البيئية البحرية والمناطق الساحلية، إلى جانب وضع قواعد سلوك ملزمة مهنيًا لكافة الفاعلين في قطاع الصيد، بما يضمن الحد من الاستغلال المفرط وتحقيق التوازن بين متطلبات التنمية وحماية البيئة.

وفي سياق متصل، نهت المنظمة إلى المخاطر البيئية الناجمة عن أنماط الإنتاج والاستهلاك غير المستدامة، حيث تشير تقاريرها إلى أن القطاع الزراعي يستهلك نحو 70% من الموارد المائية العذبة عالميًا، كما أن الصيد الجائر وسوء إدارة المصائد أسهما في تدهور المخزونات السمكية، إذ تخضع نسبة معتبرة منها للاستغلال المفرط أو الكامل، وقد دفعت هذه المؤشرات المقلقة المنظمة إلى تكثيف جهودها الدولية لتعزيز الإدارة الرشيدة للمصائد.⁵

¹ بلغازي يسرى، مرجع سابق، ص 26.

² فاطمة عياشي وعلى بودفع، مرجع سابق، ص 1286 .

³ مصطفى احمد ابو الخير، مرجع سابق، ص 83 .

⁴ فاطمة عياشي وعلى بودفع، مرجع سابق، ص 1287 .

⁵ علواني مبارك، "دور المنظمات الدولية المتخصصة والمنظمات غير الحكومية في حماية البيئة من التلوث"، مجلة الفكر، العدد 14، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2017، ص 587 .

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

وفي هذا الإطار، نظمت المنظمة عدة مؤتمرات دولية بارزة، من بينها مؤتمر كيوتو سنة 1995م حول مساهمة مصائد الأسماك في تحقيق الأمن الغذائي، والذي تناول سبل الإدارة المستدامة للمصائد وتربية الأحياء المائية، كما ساهمت في دعم مؤتمر ريكيافيك سنة 2001م حول الصيد الرشيد في النظم الإيكولوجية البحرية، والذي ركز على إدماج الاعتبارات البيئية في سياسات إدارة المصائد، وحماية التنوع البيولوجي البحري.

وعلى صعيد التعاون الدولي، عززت المنظمة شراكاتها مع مختلف الهيئات الدولية، حيث أبرمت سنة 1977م مذكرة تفاهم مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة بهدف تطوير القانون البيئي وتعزيز التنسيق في القضايا البيئية ذات الاهتمام المشترك. كما شاركت بفعالية في التحضير لمؤتمر قمة الأرض 1992م، وأسهمت في صياغة "أجندة القرن الحادي والعشرين"، التي تُعد من أهم الوثائق الدولية في مجال التنمية المستدامة.¹

فضلاً عن ذلك، ساهمت المنظمة في إعداد ودعم العديد من الاتفاقيات الدولية والإقليمية ذات الصلة بحماية البيئة البحرية، من بينها اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث 1976م، إلى جانب اتفاقيات أخرى تتعلق بإدارة الثروات السمكية وحماية الموارد الزراعية.² وعليه، يتضح أن منظمة الأغذية والزراعة تمثل فاعلاً أساسياً في منظومة الحوكمة البيئية الدولية، من خلال دورها في وضع المعايير، وتعزيز الإدارة المستدامة للموارد البحرية، ودعم التعاون الدولي، بما يسهم في تحقيق التوازن بين متطلبات الأمن الغذائي وحماية البيئة البحرية.

ثالثاً: الوكالة الدولية للطاقة الذرية IAEA

تُعد الوكالة الدولية للطاقة الذرية من أبرز المنظمات الدولية المتخصصة التي تضطلع بدور أساسي في الحد من الآثار البيئية الناجمة عن استخدام الطاقة النووية، حيث أُنشئت في 29 يونيو 1957م بمدينة فيينا، في سياق دولي اتسم بتزايد المخاوف المرتبطة بالاستخدامات العسكرية للطاقة الذرية، مقابل السعي إلى توجيهها نحو الأغراض السلمية، وقد برزت هذه المخاوف بشكل جلي عقب استخدام السلاح النووي خلال القصف الذري لهيروشيما وناغازاكي 1945، فضلاً عن التجارب النووية التي أُجريت في مناطق مختلفة، من بينها جنوب الجزائر والمحيط الهادئ، والتي خلفت آثاراً بيئية وصحية جسيمة لا تزال قائمة.³

وفي هذا الإطار، تضطلع الوكالة بدور محوري في حماية البيئة، بما في ذلك البيئة البحرية، من التلوث الإشعاعي الناتج عن الأنشطة النووية، وذلك من خلال تعزيز التعاون الدولي مع الدول والمنظمات المتخصصة، ووضع معايير وقواعد فنية تهدف إلى الحد من المخاطر المرتبطة باستخدام

¹ إسلام محمد عبد الصمد، مرجع سابق، ص 326 .

² فاطمة عياشي وعلى بودفع، مرجع سابق، ص 1287 .

³ المرجع نفسه، ص 1287 .

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

الطاقة الذرية، وتتمحور أهداف الوكالة حول تشجيع الاستخدام السلمي للطاقة النووية، بما يسهم في دعم مجالات الصحة والتنمية والرفاه الإنساني، مع ضمان الالتزام الصارم بمعايير السلامة النووية، وفي هذا السياق، تخولها المادة الثالثة من دستورها صلاحية مراقبة مدى امتثال الدول لهذه المعايير، سواء في إطار اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف، بما يضمن الوقاية من أخطار الإشعاع وحماية الإنسان والبيئة.¹

كما قامت الوكالة بوضع مجموعة من القواعد والإرشادات التقنية المتعلقة بسلامة نقل المواد المشعة، لا سيما تلك التي أُقرت سنة 1973م، والتي تهدف إلى تأمين عمليات النقل الدولي لهذه المواد والحد من مخاطر تسربها إلى البيئة، وإلى جانب ذلك، وضعت الوكالة خطوطاً توجيهية شاملة لرصد التلوث الإشعاعي ومنعه، ومعالجة النفايات المشعة والتخلص منها بطرق آمنة بيئياً، وفيما يتعلق بحماية البيئة البحرية، أكدت الوكالة على ضرورة منع تلوث البحار والمحيطات بالمخلفات النووية، من خلال اعتماد تدابير وقائية صارمة، وتعزيز نظم الرقابة الدولية، بما يسهم في الحد من انتقال المواد المشعة إلى النظم البيئية البحرية وما قد ينجم عنها من أضرار جسيمة على الكائنات الحية وصحة الإنسان.² وعليه، تمثل الوكالة الدولية للطاقة الذرية إحدى الركائز الأساسية في منظومة الحوكمة البيئية الدولية، من خلال دورها في ضبط استخدام الطاقة النووية، وتكريس معايير السلامة، والمساهمة في حماية البيئة، ولا سيما البيئة البحرية، من أخطار التلوث الإشعاعي.

رابعا: المنظمة البحرية الدولية OMI

تُعد المنظمة البحرية الدولية الهيئة الدولية الرئيسية المختصة بوضع القواعد والمعايير المنظمة للنقل البحري، لا سيما تلك المتعلقة بسلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية من التلوث، وقد أنشئت هذه المنظمة بموجب اتفاقية سنة 1948م، ودخلت حيز النفاذ سنة 1958م، لتصبح وكالة متخصصة تابعة لمنظومة الأمم المتحدة تضطلع بمسؤولية تطوير الإطار القانوني الدولي المنظم للنشاط البحري. وتبرز أهمية هذه المنظمة في كونها المرجع الأساسي في تحديد القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً في مجال حماية البيئة البحرية، وهو ما ينسجم مع ما كرسته قواعد القانون الدولي، خاصة فيما يتعلق باختصاص الدول الساحلية داخل مناطقها الاقتصادية الخالصة، حيث يقتصر دور هذه الدول على إنفاذ تلك المعايير الدولية دون تجاوزها، إلا في حالات استثنائية.³

وفي هذا السياق، أتاحت المنظمة للدول الساحلية إمكانية اتخاذ تدابير وقائية خاصة في المناطق البحرية الحساسة بيئياً، من خلال نظام المناطق البحرية الشديدة الحساسية، الذي يهدف إلى تحقيق التوازن بين حرية الملاحة الدولية ومتطلبات حماية البيئة البحرية. ويجوز للدولة الساحلية، إذا رأت أن

¹ مسيود فيراس ضياء الدين، مخانشة محمد رضا، مرجع سابق، ص 63.

² المرجع نفسه، ص 65.

³ بلغازي يسرى، مرجع سابق، ص 26.

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

المعايير الدولية غير كافية لحماية منطقة معينة داخل منطقتها الاقتصادية الخالصة، أن تتقدم بطلب إلى المنظمة لاعتماد تدابير إلزامية إضافية، والتي قد تتجاوز في نطاقها القواعد الدولية العامة، شريطة موافقة المنظمة عليها.¹

وعلى صعيد نشاطها العملي، تضطلع المنظمة بدور محوري في مكافحة التلوث البحري، خاصة ذلك الناجم عن السفن وناقلات النفط، حيث تُعد بمثابة الجهاز التنفيذي أو الأمانة الفنية لمعظم الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بحماية البيئة البحرية، وقد أنشأت لهذا الغرض لجنة حماية البيئة البحرية سنة 1973م، والتي تتولى متابعة تنفيذ الاتفاقيات ووضع المعايير التقنية اللازمة للحد من التلوث.

كما تسهم المنظمة في تعزيز التعاون الدولي من خلال تشجيع الدول على تبني وتنفيذ المعايير الدولية، وتقديم الدعم الفني للدول النامية لمساعدتها على الامتثال لهذه المعايير، خاصة في حالات التلوث البحري الطارئة.²

وقد أثمرت جهود المنظمة عن إبرام عدد من الاتفاقيات الدولية الهامة، من أبرزها اتفاقية منع التلوث البحري بالنفط 1954م، والاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن 1973م، واتفاقية المسؤولية المدنية عن التلوث النفطي 1969م، إضافة إلى اتفاقية إنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن التلوث النفطي 1971م، واتفاقية لندن 1972م، فضلاً عن اتفاقية معايير تدريب الملاحين ومنحهم الشهادات لسنة 1978م.³

كما عملت المنظمة على تطوير أدوات مؤسسية وعلمية لدعم تطبيق قواعد القانون البحري، من خلال إنشاء مراكز ومعاهد متخصصة، من بينها المعهد الدولي لقانون الملاحة البحرية سنة 1989م، الذي يُعنى بتكوين الكفاءات القانونية في مجال القانون البحري الدولي.⁴

وبناءً على ذلك، يتضح أن المنظمة البحرية الدولية تمثل ركيزة أساسية في النظام القانوني الدولي لحماية البيئة البحرية، من خلال دورها في وضع المعايير، وتطوير الاتفاقيات، وتعزيز التعاون الدولي، بما يسهم في الحد من التلوث البحري وضمان سلامة الملاحة البحرية.

خامساً: السلطة الدولية لقاع البحار

تُعد السلطة الدولية لقاع البحار منظمة دولية ذات شخصية قانونية مستقلة، أُنشئت بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م، بهدف تنظيم الأنشطة المتعلقة بمنطقة قاع البحار

¹ مسيود فيراس ضياء الدين، مخانشة محمد رضا، مرجع سابق، ص 65.

² نجم عبود مهدي، الآليات المتوفرة لحماية البيئة البحرية دولياً مع الإشارة إلى دور سلطنة عمان في حماية البيئة البحرية، كتاب أعمال المؤتمر الدولي : آليات حماية البيئة | طرابلس - لبنان، 26-27 ديسمبر 2017، ص 228.

³ خليل حسين، النظرية العامة والمنظمات العالمية، المجلد الأول، الطبعة لأول، دار المنهل اللبناني، بيروت، لبنان، 2010، ص 457 .

⁴ خليل حسين، مرجع سابق، ص ص 457 - 458 .

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

والمحيطات الواقعة خارج حدود الولاية الوطنية للدول، والإشراف عليها وضمان استغلال مواردها بصورة تراعي مقتضيات الحماية البيئية والاستدامة.¹

وتتمثل الوظيفة الأساسية لهذه السلطة في إدارة واستغلال الموارد المعدنية في أعماق البحار، مع فرض رقابة دولية صارمة على أنشطة الاستكشاف والاستغلال، بما يكفل الحد من الأضرار البيئية المحتملة، وفي هذا الإطار، تضطلع بدور محوري في حماية البيئة البحرية من مختلف أشكال التلوث، من خلال وضع قواعد ومعايير دولية تهدف إلى منع التلوث أو الحد منه والسيطرة عليه، فضلاً عن مواجهة المخاطر التي قد تهدد التوازن البيئي للنظم البحرية.²

كما تولي السلطة عناية خاصة بالآثار البيئية الناجمة عن الأنشطة المرتبطة باستغلال قاع البحار، مثل عمليات الحفر والتجريف، وإقامة المنشآت البحرية، ومدّ خطوط الأنابيب، والتخلص من النفايات، حيث تعمل على تنظيم هذه الأنشطة وفق ضوابط دقيقة تضمن حماية النظم البيئية البحرية والحفاظ على التنوع البيولوجي.³

وإلى جانب ذلك، تسعى السلطة إلى صون الموارد الطبيعية البحرية، بما في ذلك الثروات النباتية والحيوانية، من خلال منع الإضرار بها نتيجة الأنشطة البشرية، ومراقبة مدى التزام الدول والشركات المتعاقدة بالقواعد الدولية المعمول بها. كما تضطلع بدور تنسيقي في حث الدول على تطوير معايير وإجراءات دولية تعزز حماية البيئة البحرية، سواء على المستوى العالمي أو في نطاق المنطقة الدولية لقاع البحار.

ومن الناحية المؤسسية، تتميز السلطة الدولية لقاع البحار بعدة خصائص، فهي منظمة عالمية مفتوحة العضوية، تتيح الانضمام لكافة الدول سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية، كما أنها منظمة متخصصة تُعنى حصرياً بإدارة موارد قاع البحار، خلافاً للمنظمات الدولية ذات الاختصاص العام. ورغم نشأتها في إطار جهود الأمم المتحدة، فإنها تتمتع باستقلال قانوني وتنظيمي، وتربطها بالأمم المتحدة علاقة تعاونية قائمة على الاتفاق.⁴

ويكتسي إنشاء هذه السلطة أهمية خاصة في ضوء الطبيعة القانونية لمنطقة أعالي البحار وقاعها، باعتبارها تراثاً مشتركاً للإنسانية، مما يستوجب إخضاعها لنظام قانوني دولي يضمن استغلالها بشكل عادل ومنصف، ويحول دون نشوء نزاعات بين الدول، لاسيما في ظل التنافس المتزايد على

¹ فاطمة عياشي و علي بودفع، مرجع سابق، ص 1289 .

² المرجع نفسه، ص 1290 .

³ سهيل حسن الفتلاوي، مرجع سابق، ص 252 .

⁴ فاطمة عياشي و علي بودفع، مرجع سابق، ص 1289 .

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

مواردها، ومن ثم، أسهم القانون الدولي للبحار في إرساء هذا الإطار المؤسسي، من خلال إسناد مهمة تنظيم واستغلال هذه المنطقة إلى هيئة دولية متخصصة، تجسدها السلطة الدولية لقاع البحار.¹ وعليه، تمثل هذه السلطة إحدى الركائز الأساسية في نظام الحوكمة البحرية الدولية، من خلال دورها في تحقيق التوازن بين استغلال الموارد البحرية وحمايتها، بما ينسجم مع متطلبات التنمية المستدامة وحماية البيئة البحرية للأجيال الحالية والمستقبلية.

الفرع الثاني: المنظمات الدولية غيرا لحكومية في مجال البيئة البحرية

بقيت الجهود الدولية الحكومية بكل أنواعها مرتبطة بسياسات الدول التي تديرها وتمولها ولو كانت عمليا تتمتع بالاستقلالية والشخصية المعنوية المستقلة، فهي لا تستطيع التحرك بعيدا عن توجهات الدول المؤسسة لها والتي تبقى بطبيعة الحال رهينة مصالحها الاقتصادية والمالية وتحالفاتها، لهذا ظهرت ضرورة تحرك الأفراد على المستوى الذاتي والشخصي للبحث عن حلول بعيدا عن قيود الدول وعن حقيقة إخفائها الكثير من التقارير البيئة التي لا تخدمها.²

تعتبر المنظمات غير الحكومية هي تنظيمات أو جمعيات ينشئها الأفراد بإرادتهم بعيدا عن تأثير الحكومات، وتنشأ عادة عند الشعور بالحاجة إلى تنظيم الصفوف من أجل ممارسة نشاط ما تقوم هذه المنظمات على أساس تطوعي في الغالب ما يقوم الأفراد بالانضمام إليها نتيجة إيمانهم بالأهداف التي تسعى إليها المنظمة ولا تستهدف هذه المنظمات الربح وقد انتشرت في جميع أنحاء العالم واقتحمت جميع ميادين الحياة البشرية منها حماية البيئة والبيئة البحرية بشكل خاص، حيث شكلت جماعات ضغط قوي على الدول والحكومات ومن أبرز هذه المنظمات الدولية الحكومية هي أولا منظمة السلام الأخضر وثانيا الإتحاد العالمي لحماية الطبيعة.³

أولا: منظمة السلام الأخضر

تُعد منظمة السلام الأخضر من أبرز المنظمات الدولية غير الحكومية المستقلة الناشطة في مجال حماية البيئة، حيث تقوم على تنظيم حملات ميدانية تعتمد أسلوب التحرك السلمي المباشر، بهدف لفت الانتباه إلى القضايا البيئية العالمية، والتأثير على صناع القرار لاعتماد حلول جذرية تضمن تحقيق تنمية مستدامة وبيئة سليمة.⁴

¹ المرجع نفسه، ص ص 253 - 255 .

² خيرة قاسمي وميمونة مكار، الحماية الدولية للبيئة البحرية، مذكرة ماستر تخصص قانون دولي قسم القانون العام، معهد العلوم القانونية والإدارية، المركز الجامعي أحمد بن يحيى الونشريسي، تيسمسيلت، الجزائر، السنة الجامعية 2018 / 2019، ص 63 - 64 .

³ مهدي جمال، مرجع سابق، ص 1065 .

⁴ خليل حسين، مرجع سابق، ص 555 .

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

وفي مجال حماية البيئة البحرية، تضطلع المنظمة بدور بارز من خلال حملات تستهدف الحد من التلوث البحري، ومكافحة الصيد الجائر، وحماية التنوع البيولوجي البحري، فضلاً عن الدعوة إلى إنشاء محميات بحرية واسعة النطاق. كما تعمل على التصدي لمخاطر التغير المناخي من خلال الترويج لاستخدام الطاقات المتجددة والحد من الاعتماد على الوقود الأحفوري.

وتسهم المنظمة كذلك في إعداد تقارير ودراسات علمية متخصصة، بالتعاون مع خبراء وباحثين ومؤسسات علمية، بهدف اقتراح بدائل عملية ومستدامة لمعالجة المشكلات البيئية، بما يعزز من دورها كفاعل مؤثر في تشكيل السياسات البيئية على المستوى الدولي.¹

كما عُرِفَت منظمة السلام الأخضر بمواقفها الحازمة تجاه التجارب النووية في البحار والمحيطات، حيث قادت حملات دولية للضغط على الدول من أجل وقف هذه الممارسات لما لها من آثار مدمرة على البيئة البحرية والتوازن الإيكولوجي.²

وعليه، تمثل منظمة السلام الأخضر نموذجاً بارزاً لدور المنظمات غير الحكومية في حماية البيئة البحرية، من خلال الجمع بين العمل الميداني، والتأثير الإعلامي، والدعم العلمي، بما يسهم في تعزيز الوعي البيئي العالمي والدفع نحو تبني سياسات أكثر استدامة.

ثانياً: الإتحاد العالمي لحماية الطبيعة UICN

يُعد الإتحاد الدولي لصون الطبيعة من أبرز المنظمات الدولية غير الحكومية التي تضطلع بدور محوري في حماية البيئة، بما في ذلك البيئة البحرية، حيث أنشئ سنة 1948م بمبادرة من عدد من دعاة حماية الطبيعة، وتميّز منذ نشأته بالاستقلالية المالية والإدارية عن الحكومات، رغم تعاونه الوثيق معها ومع المنظمات الدولية.³

وقد عرف الإتحاد تطوراً ملحوظاً في بنيته التنظيمية ونطاق عضويته، إذ أصبح يضم مئات الأعضاء من مختلف دول العالم، تشمل حكومات، ووكالات رسمية، ومنظمات غير حكومية، ما يجعله منصة دولية فاعلة لتنسيق الجهود البيئية على المستوى العالمي.⁴

وفي مجال حماية البيئة البحرية، يضطلع الإتحاد بدور علمي واستشاري بالغ الأهمية، حيث يعمل على تقييم حالة الموارد البحرية الحية، ورصد تطورها، والتنبيه إلى المخاطر التي تهددها، خاصة تلك الناجمة عن التلوث والاستغلال المفرط. كما يسهم في وضع معايير وتوجيهات تهدف إلى الحفاظ على هذه الموارد وضمان استدامتها، بما يعزز استقرار الأرصدة السمكية والتوازن البيئي البحري.

¹ خيرة قاسيمي وميمونة مكار، مرجع سابق، ص 65 .

² صوفي بن داود، منظمة السلام الأخضر كآلية دولية لحماية البيئة الطبيعية، القانون العقاري و البيئة، المجلد 14، العدد 01، 2026، ص 150.

³ فاطمة عياشي وعلى بودفع، مرجع سابق، ص 1291

⁴ المرجع نفسه، ص 1292 .

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

والى جانب ذلك، يقوم الاتحاد بدور تعبوي وتحسيبي، من خلال تنبيه الدول والمجتمع الدولي إلى المخاطر التي تهدد النظم البيئية، خاصة خطر استنزاف الموارد الطبيعية الحية، مستنداً في ذلك إلى شبكة واسعة من الخبراء والمؤسسات البحثية التي يتعاون معها.¹

كما يضطلع الاتحاد بدور استشاري مهم لفائدة الدول والمنظمات الدولية، حيث يساهم في تقديم الخبرة الفنية أثناء إعداد وصياغة الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة، وقد كان له دور بارز في تطوير العديد من الصكوك القانونية الدولية في هذا المجال.²

ومن أبرز إنجازاته إصدار القائمة الحمراء للأنواع المهددة منذ سنة 1980م، والتي تُعد مرجعاً علمياً عالمياً لتصنيف الكائنات الحية، بما في ذلك الأنواع البحرية، وفق درجة تعرضها لخطر الانقراض، وهو ما يساهم في توجيه السياسات البيئية واتخاذ التدابير الوقائية اللازمة.³

كما أسهم الاتحاد في إعداد اتفاقية التجارة الدولية بالأنواع المهددة بالانقراض 1973م، التي تهدف إلى تنظيم الاتجار الدولي بالكائنات الحية المهددة، إضافة إلى مساهمته في بلورة الميثاق العالمي للطبيعة 1982م، الذي اعتمدته الجمعية العامة للأمم المتحدة، ويُعد من الوثائق الأساسية في القانون الدولي البيئي.

وعلى صعيد أهدافه، يعمل الاتحاد على تشجيع الحكومات والمنظمات الدولية وغير الحكومية على تبني ممارسات بيئية سليمة، من خلال تقديم الدعم الفني والعلمي، ورصد أوضاع النظم البيئية في مختلف مناطق العالم. وقد أظهرت دراساته، على سبيل المثال، الأهمية البيئية والاقتصادية الكبيرة للنظم البحرية، كالشعاب المرجانية التي، رغم محدودية انتشارها، تحتضن نسبة معتبرة من التنوع البيولوجي البحري.

وفي ضوء ما تقدم، يتضح أن الاتحاد الدولي لصون الطبيعة يمثل فاعلاً أساسياً في حماية البيئة البحرية، من خلال أدواره العلمية والاستشارية والتوعوية، وإسهامه في تطوير قواعد القانون الدولي البيئي، بما يعزز الجهود الدولية الرامية إلى صون الموارد البحرية وضمان استدامتها.

يتبين من خلال استعراض مختلف المنظمات الدولية، الحكومية وغير الحكومية، أنها تؤدي دوراً تكاملياً في حماية البيئة البحرية، سواء عبر وضع القواعد القانونية، أو تطوير المعايير العلمية، أو تعزيز الوعي البيئي. ورغم الجهود المبذولة، لا تزال البيئة البحرية تواجه تحديات جسيمة، وعلى رأسها التلوث،

¹ قويدر شعشوع، دور المنظمات غير الحكومية في تطوير القانون الدولي البيئي، اطروحة دكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد- تلمسان، الجزائر، السنة الجامعية 2013 / 2014، ص ص 223 - 333.

² فاطمة عياشي وعلى بودفع، مرجع سابق، ص 1292.

³ المرجع نفسه، ص 1292.

الفصل الأول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

مما يستدعي مزيداً من التعاون الدولي وتفعيل الآليات القائمة، بما يضمن الحفاظ على النظم البيئية البحرية وصونها للأجيال القادمة.¹

المطلب الثاني : المسؤولية الدولية عن جريمة تلوث البيئة البحرية

تقوم المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية بمجرد أن تصاب هذه البيئة بالتلوث التي تتعدد مصادره، فقيام هذه المسؤولية يجب توفر شروط معينة (الفرع الأول)، كما تتعدد أنواع المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: شروط قيام المسؤولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية

تتعدد الشروط الواجب توافرها لقيام المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية المتمثلة في الإخلال بالتزام دولي (أولاً)، وقوع الضرر (ثانياً)، العلاقة السببية بين الفعل الدولي والضرر (ثالثاً)، وأخيراً انتساب العمل الضار بالبيئة البحرية للدولة (رابعاً).

أولاً: الإخلال بالتزام دولي كشرط لتحميل دولة مسؤولية تلوث البيئة البحرية

يمكن تحميل المسؤولية الدولية نتيجة التلوث البحري عندما تقوم الدولة بعملٍ يخالف قاعدة من قواعد القانون الدولي. هذا العمل يمكن أن يكون تصرفاً إيجابياً أو سلوكاً سلبياً يتم نسبه إلى الدولة التي تتحمل الالتزام الدولي²، ينقسم هذا الالتزام إلى جانبين، جانب شخصي يتعلق بسلوك الدولة، وجانب موضوعي يتجلى في مخالفة الالتزام الدولي بهذه التصرفات.³

على الدول كافة واجب الحفاظ على البيئة البحرية، بغض النظر عن مصدر هذا الالتزام سواء كان منصوباً عليه في اتفاقيات دولية شاملة أو إقليمية، أو ينبع من العرف الدولي، أو من إجماع الفقه القانوني الذي يثبت بأنه التزام عالمي لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، ودرء أي مصدرٍ للتلوث، وقد نصت المادة (192) من "اتفاقية قانون البحار لعام 1982م" على أنه يتوجب على الدول حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، مع تفصيل هذا الالتزام ضمن المواد (193) والأخرى التابعة لها.⁴

بالإضافة إلى ذلك، تنص قواعد القانون الدولي العرفي مثل مبدأ حسن الجوار على عدم السماح للدول باستخدام أراضيها بطريقة تسبب أضراراً كالتلوث النفطي أو الإشعاعي، سواء أضر بالبشر أم بالممتلكات بشكل جسيم.⁵

¹ مسيود فيراس ضياء الدين، مخانشة محمد رضا، مرجع سابق، ص 71.

² أعرا ب كميّة، المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، المجلد 05، العدد 01، 2018، ص 105

³ ليديّة تركي، المحافظة على البيئة البحرية من التلوث الصادر من السفن، مذكرة ماجستير، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2017، ص 103.

⁴ المواد (192 و 193) وما يليها من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

⁵ أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، جامعة الملك سعود، الرياض، 1997، ص 486

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

ثانياً: وقوع الضرر كشرط لتحميل المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية

يمثل الضرر الشرط الأساسي لتحريك دعوى المسؤولية المدنية؛ فمن المتفق عليه أنه شرط جوهري لقبول الدعوى، ومن دون تحقق الضرر، فإن هذه الدعوى تفقد أساسها القانوني.¹ يتخذ تلوث البيئة البحرية أشكالاً عديدة، بعضها مباشر حين يظهر الأثر فوراً، والبعض الآخر يمتد على المدى الطويل، التأثير الأكثر ضرراً يتجلى في تعطيل الوظائف الحيوية للكائنات البحرية وتهديد جسم الإنسان عبر ظهور أمراض خطيرة، مثل سرطان الدم والغدد الليمفاوية أو الأمراض الجلدية.² بما أن الضرر شرط أساسي لرفع دعوى المسؤولية المدنية، فإنه لا يمكن تصور وجود مسؤولية مدنية بدون ضرر مرتبط بمصلحة مشروعة يحميها القانون، أضرار التلوث البحري تشمل نوعين رئيسيين: الأضرار الفورية التي تتزامن مع الفعل الضار ذاته، والأضرار المؤجلة التي تظهر مع الزمن نتيجة لتراكم الآثار.³

ثالثاً: العلاقة السببية بين الفعل الدولي والضرر كشرط لتحميل المسؤولية

تشكل العلاقة السببية حجر الزاوية في إثبات المسؤولية المدنية؛ إذ أنها تربط بين الفعل المُنتج للضرر والنتائج المتحققة منه. إذا أثبت المدعي أن السبب الرئيسي لوقوع الضرر هو الفعل المزعوم للرجوع عليه، تُنشأ المسؤولية. أما إذا تمكن المدعى عليه من نفي وجود الأثر السببي للفعل المنسوب إليه في وقوع الضرر، يعفى من المسؤولية. كذلك تُستخدم العلاقة السببية لتحديد نطاق المسؤولية ومداها.⁴ تفصيل العلاقة السببية يصبح واضحاً في الحالات التي يكون فيها النشاط الضار السبب الوحيد للضرر، أما عندما تشترك أسباب متعددة في حدوث الضرر، فإن تحديد السبب الرئيسي يصبح أكثر تعقيداً⁵، مشكلة تلوث البيئة البحرية تتفاقم بسبب كون الأضرار غالباً غير مرئية فور وقوعها، مما يؤدي إلى تأخر ظهور النتائج الضارة على المدى الطويل، كذلك يمكن أن تكون هناك أسباب متعددة وراء نفس الضرر مما يزيد من صعوبة الإثبات، وهو ما يعتبره بعض الباحثين أضعف نقطة في قضايا المنازعات البيئية، وفي معظم الحالات البيئية، الأضرار تكون غير مباشرة وتنتج عن مجموعة مشتركة من العوامل. الأمر الذي يجعل البحث عن السبب المباشر تحدياً كبيراً عند محاولة تأكيد وجود علاقة سببية واضحة بين الفعل وإحداث الأثر.⁶

¹ أعرا ب كميّة، مرجع سابق، ص 105.

² المرجع، نفسه، ص 106.

³ واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث (دراسة مقارنة)، اطروحة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2010، ص ص 237، 238.

⁴ أعرا ب كميّة، مرجع سابق، ص 106.

⁵ وعلي جمال، مرجع سابق، ص ص 249، 250.

⁶ زوزان ابراهيم محمد، الرابطة السببية وصعوبة إثباتها في الأضرار البيئية، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، المجلد 36، العدد 6، 2014، ص 133.

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

رابعاً: انتساب الفعل الضار بالبيئة البحرية لدولة ما كشرط لتحميل المسؤولية

لقيام المسؤولية الدولية، يجب نسب العمل المخالف للالتزامات الدولية للدولة. بحسب شارل روسو، لا تتحقق المسؤولية إلا إذا كان الفعل غير المشروع منسوباً بوضوح للدولة.¹ تُسأل الدولة عن تصرفات سلطاتها التشريعية التي قد تؤدي لتلوث البيئة البحرية²، تشمل الأعمال الإيجابية إصدار قوانين تتيح أنشطة ضارة بالبيئة، كالأنشطة التي تطلق مواد سامة في البحر. كما يقع عليها المسؤولية إذا كانت قوانينها أقل صرامة من المعايير الدولية المتعلقة بحماية البيئة والبيئة البحرية خاصة.³

أما في الأعمال السلبية، فتُحاسب الدولة إذا تقاعست سلطاتها التشريعية عن سن قوانين لمنع التلوث أو حماية البيئة البحرية. يشمل ذلك عدم وضع لوائح لرصد مخاطر التلوث أو تطوير القوانين والجزاءات الملائمة ضد المخالفين، بالإضافة إلى ذلك، تتحمل الدولة مسؤولية أخطاء سلطاتها القضائية، مثل إصدار أحكام تخالف التزاماتها الدولية، تجاهل تطبيق القانون الدولي، أو حرمان الأجانب من حقوقهم القانونية، كتنقيد لجوئهم للقضاء لإصلاح الأضرار الناتجة عن التلوث.⁴ بذلك، تشمل مسؤولية الدولة تقصيرها في التشريع، الإشراف، والتطبيق القضائي بما يضمن حماية البيئة والوفاء بالتزاماتها الدولية.

الفرع الثاني : أنواع المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية

بمجرد تلوث البيئة البحرية وتوافر شروط قيام المسؤولية عن ذلك يساءل المتسبب عن الضرر البيئي فتختلف المسؤولية حسب الضرر، فهناك المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية (أولاً)، والمسؤولية الجزائية عن تلوث البيئة البحرية (ثانياً).

أولاً: المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

عندما يحدث ضرر ناجم عن التلوث البحري، يترتب للمتضرر الحق في الحصول على تعويض، إلا أن فكرة التعويض لا تعدّ الخيار الأمثل في مجال الأضرار البيئية عامة والبحرية بشكل خاص، الهدف الأساسي يكمن في منع الانتهاكات البيئية وليس فقط معالجة آثارها عبر التعويض، ومع ذلك، فإن التعويض يظل أحد الآثار المترتبة قانونياً عن تحقق المسؤولية، ويحق للمتضرر المطالبة به قانونياً وفق القواعد العامة للمسؤولية المدنية.⁵

¹ أعرا ب كميلة، مرجع سابق، ص 107

² أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 479.

³ ليديّة تركي المرجع السابق، ص 114.

⁴ أحمد عبد الكريم سلامة المرجع السابق، ص 490.

⁵ أعرا ب كميلة، مرجع سابق، ص 108.

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

2التعويض يمكن أن يكون على نوعين: عيني أو مادي. التعويض العيني يهدف إلى إعادة الوضع إلى حالته الأصلية قبل وقوع الضرر، ويتضمن إزالة الآثار السلبية على نفقة المتسبب وضمن فترة زمنية محددة. يُعتبر هذا النوع مثالياً في نطاق الأضرار البيئية لأنه يمكن أن يلغي الضرر بالكامل، بينما يتمثل التعويض المادي في منح المتضرر مبلغاً مالياً لتغطية الضرر الذي لا يمكن إصلاحه بشكل عيني.¹

في حالات مثل التلوث الناجم عن اصطدامات السفن أو تسرب النفط في البحار، كما هو الحال عند ارتطام ناقلة نفط تؤدي إلى الإضرار بالكائنات البحرية بشكل دائم، يصبح التعويض النقدي هو الأنسب نظراً لاستحالة إعادة البيئة إلى حالتها الطبيعية.²

ثانياً: المسؤولية الجنائية عن تلوث البيئة البحرية

أما بالنسبة إلى المسؤولية الجنائية عن تلوث البيئة البحرية، فهي تتعلق بخضوع مرتكب الجريمة للقواعد القانونية التي تفرض عقوبات جنائية، وتتطلب تحقق المسؤولية الجنائية وجود الأركان الثلاثة للجريمة وهي: الركن الشرعي، والركن المادي، والركن المعنوي.³

على المستوى الدولي، نصت اتفاقية عام 1954م لمنع تلوث البحر بالنفط على تنظيم إجراءات لمواجهة التلوث الناتج عن تصريف أو تسرب النفط⁴، من خلال هذه الاتفاقية، يحق للدول الأطراف اتخاذ تدابير ضد السفن المنتهكة للقوانين وتطبيق العقوبات المناسبة عليها. وقد أشارت الاتفاقية إلى دور الدول الساحلية ودولة العلم في اتخاذ الإجراءات اللازمة لفرض العقوبات على المخالفين.⁵

وقد أضافت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م أبعاداً أخرى للمسؤولية الجنائية، حيث أكدت على مسؤوليات دولة العلم، والدولة الساحلية، ودولة الميناء تجاه الأفعال التي تسبب تلوث البيئة البحرية⁶، تمارس دولة العلم اختصاصها الجنائي بفرض العقوبات على السفن التي تحمل جنسيتها بغض النظر عن موقع المخالفة. إضافة إلى ذلك⁷، تُمنح الدولة الساحلية سلطات جنائية لملاحقة السفن

¹ شراد صوفيا، قواعد المسؤولية الدولية في أحكام المحكمة الدولية لقانون البحار - (دراسة تطبيقية لمبدأ التعويض عن الضرر)، اطروحة دكتوراه علوم في الحقوق، تخصص قانون دولي، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2012-2013، ص50.

² حمدي وناسة، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع قانون الأعمال كلية الحقوق محمد خيضر، بسكرة 2008، ص ص 118، 119.

³ أعرا ب كميلا، مرجع سابق، ص 109.

⁴ في مادتها (01/03)

⁵ أعرا ب كميلا، مرجع سابق، ص110.

⁶ المادة (4/217) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

⁷ أعرا ب كميلا، مرجع سابق، ص 111.

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

الأجنبية عند ارتكابها انتهاكات داخل مياهها الإقليمية، لكنها تُقيد غالباً بفرض الغرامات المالية فقط ما لم يكن التلوث متعمداً وخطيراً.¹

أما دولة الميناء، فهي مخولة بالتحقيق ورفع الدعاوى القضائية ضد السفن الموجودة داخل موانئها أو محطاتها الساحلية إذا اقتضت الأدلة ذلك، ويمكن للدولة القيام بهذه الإجراءات بمبادرة ذاتية أو بناءً على طلب من دول أخرى تضررت من أعمال السفينة أو كونها معرضة للضرر.² كما يجب على دولة الميناء أن تتجاوب مع طلب تحقيقات مقدمة من دولة العلم أو أي دولة متضررة أو مهددة بالتلوث، خاصة إذا حدث التلوث داخل المياه الإقليمية أو الاقتصادية الخالصة للدولة مقدمة الطلب.³

بهذه الآليات، يتم تعزيز الحماية البيئية للبحار والتصدي لمخاطر التلوث بما يحد من تأثيراته السلبية ويفرض مسؤوليات صارمة لردع المخالفين.

¹ المادة (02/230) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

² أعراب كميلة، مرجع سابق، ص 111.

³ المادة (230) الفقرة (1 و 2) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

الفصل الاول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

خلاصة الفصل

يتضح من خلال هذا الفصل أن حماية البيئة البحرية أصبحت تمثل أحد أهم مجالات الاهتمام في القانون الدولي المعاصر، بالنظر إلى ما تتعرض له هذه البيئة من أخطار متزايدة ناجمة عن مختلف الأنشطة البشرية، وعلى رأسها التلوث البحري بمختلف صوره، وقد أدى هذا الوضع إلى بروز توجه دولي نحو إرساء إطار قانوني متكامل يهدف إلى الحد من هذه المخاطر وضمان استدامة الموارد البحرية.

فقد أبرزت الدراسة أن الأطر القانونية الدولية، سواء في صورتها العالمية من خلال الاتفاقيات الدولية الكبرى، أو في بعدها الإقليمي عبر الاتفاقيات الخاصة بكل منطقة، تشكل أساساً قانونياً هاماً لتنظيم سلوك الدول في مجال استغلال البحار وحمايتها، كما تبين أن هذه الاتفاقيات لم تقتصر على وضع قواعد عامة، بل تضمنت التزامات دقيقة تهدف إلى الوقاية من التلوث ومكافحته، مع تعزيز مبدأ التعاون الدولي باعتباره ركيزة أساسية في هذا المجال.

ومن جهة أخرى، كشفت الدراسة عن الدور الفعال الذي تضطلع به الآليات الدولية، خاصة المنظمات الحكومية وغير الحكومية، في دعم تنفيذ هذه القواعد، سواء من خلال وضع المعايير، أو تقديم الدعم الفني، أو نشر الوعي البيئي، وهو ما يعكس الطابع التكاملي للجهود الدولية في حماية البيئة البحرية.

كما أكدت الدراسة أن نظام المسؤولية الدولية يمثل أداة قانونية جوهرية لضمان احترام الدول لالتزاماتها، حيث يقوم على مجموعة من الشروط التي تضبط قيام المسؤولية، ويترتب عنه آثار قانونية تتنوع بين التعويض والعقاب، بما يسهم في ردع السلوكيات الضارة بالبيئة البحرية.

وعليه، يمكن القول إن الحماية الدولية للبيئة البحرية تقوم على منظومة متكاملة تجمع بين القواعد القانونية والآليات المؤسسية، غير أن فعاليتها تبقى رهينة بمدى التزام الدول بتنفيذ هذه القواعد وتعزيز التعاون فيما بينها، بما يضمن مواجهة التحديات البيئية المتزايدة وتحقيق التنمية المستدامة.

الفصل الثاني:

الحماية

الوطنية للبيئة

البحرية

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

يُعدّ الوسط البحري من أهم المكونات البيئية التي تحظى بعناية متزايدة على المستويين الوطني والدولي، نظراً لما يكتسبه من أهمية اقتصادية واجتماعية وإيكولوجية بالغة. فالبيئة البحرية تمثل مصدراً أساسياً للثروات الطبيعية والموارد الحية، كما تساهم في تحقيق التنمية الاقتصادية من خلال الأنشطة المرتبطة بالصيد البحري والنقل البحري والسياحة الساحلية واستغلال الموارد الطبيعية. غير أن هذا الوسط الحيوي أصبح يواجه العديد من التهديدات الناجمة عن الأنشطة البشرية المختلفة، كالتلوث الناتج عن التصريفات الصناعية والمنزلية، وتسرب المواد النفطية، والاستغلال غير الرشيد للموارد البحرية، الأمر الذي أدى إلى تدهور النظم البيئية البحرية واختلال توازنها الطبيعي.

وإدراكاً منها لخطورة هذه التحديات، سعت الجزائر إلى إرساء منظومة قانونية ومؤسسية متكاملة تهدف إلى حماية البيئة البحرية والمحافظة على مواردها الطبيعية، من خلال سنّ جملة من النصوص التشريعية والتنظيمية التي تنظم مختلف الأنشطة المؤثرة في الوسط البحري، فضلاً عن إنشاء هيئات ومؤسسات مختصة تتولى مهام الرقابة والمتابعة وتنفيذ السياسات البيئية. كما عزز المشرع الجزائري هذه الحماية بمجموعة من الآليات القانونية والإدارية والجزائية التي ترمي إلى الوقاية من مختلف أشكال التلوث البحري ومكافحتها وضمان استدامة الموارد البحرية للأجيال الحالية والمستقبلية.

وعليه، يقتضي تناول الحماية الوطنية للبيئة البحرية الوقوف أولاً على الإطار القانوني والمؤسسي الذي اعتمدته الجزائر لتحقيق هذه الحماية، من خلال دراسة النصوص القانونية والهيئات المكلفة بتطبيقها، وهو ما سيتم التطرق إليه في المبحث الأول. ثم الانتقال إلى دراسة مختلف الآليات التي أقرها القانون الجزائري لحماية البيئة البحرية والحد من الاعتداءات التي قد تتعرض لها، وذلك ضمن المبحث الثاني.

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

المبحث الاول: الإطار القانوني والمؤسساتي لحماية البيئة البحرية في الجزائر

عمل المشرع الوطني في بداية الثمانينيات على ضرورة وضع قانون يحمي البيئة ويحد من مضار التلوث التي أصبحت تهدد البيئة في مكوناتها الأساسية وهو القانون رقم 83-03 المتعلق بحماية البيئة المؤرخ في 05/02/1983 الذي ارتكز على مجموعة من المبادئ¹، لاسيما منها وقاية البيئة من التلوث وإدراج مسألة حمايتها في عمليات التخطيط الوطني، تلتها نصوص تشريعية وتنظيمية مختلفة وكثيرة إلى درجة يصعب معها الحصر والتفصيل².

كما أن الجزائر وسعيا منها لضمان حماية أفضل للبيئة، شاركت في عدة ندوات دولية تناقش الموضوع، بل وتعدّى الأمر ذلك حينما صارت تدمج بنود إتفاقيات دولية وتعالج مسألة حماية البيئة في القانون الداخلي³، وإلى جانبها توجد العديد من الهيئات الوطنية التي أنشأت خصيصا لحماية هذه الأخيرة بشكل مباشر وأغلبها أنشئ بعد صدور القانون 03-10 لسنة 2003⁴.

المطلب الاول: الإطار القانوني الوطني لحماية البيئة البحرية

مع تفاقم مشكلة التلوث في المتوسط تدخل المشرع الجزائري بمجموعة من النصوص القانونية الغرض منها حماية الساحل الجزائري وثرواته من مخاطر التلوث، تکرّست من خلال عدة قوانين منها العامة ومنها الخاصة:

الفرع الاول: حماية البيئة البحرية في الدستور.

لقد تم تقرير البعد البيئي في دساتير العديد من الدول، حيث كانت في البداية حوالي 30 دولة فقط التي ضمنت دساتيرها أحكاما تتعلق بحماية البيئة وبعدها توالى حركة دسترة حق البيئة لتصل مع نهاية العقد الأول من القرن الواحد والعشرين إلى 149 دولة⁵ من أصل 193، من بينها سويسرا عام 1971، اليونان عام 1975، أيضا البرتغال عام 1976 في المادة 66 منه⁶، والدستور الإسباني عام 1978 المعدل في 2011 في المادة 45 منه، والدستور الفرنسي في المادة الأولى من ميثاق البيئة

¹ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 06 صادرة بتاريخ 08/02/1983.

² عياشي فاطمة، حماية البيئة في البحر الأبيض المتوسط، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه الطور الثالث (ل.م.د) في الحقوق تخصص قانون البيئة والعمران، جامعة 20 أوت - 1955 سكيكدة، الجزائر، 2022-2023، ص 332.

³ علي سعيداني، حماية البيئة من التلوث بالمواد الاشعاعية والكيميائية في القانون الجزائري، دار الخلدونية الجزائر، الطبعة الأولى 2008، ص 113

⁴ القانون رقم 03-10 مؤرخ 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق ل 19 يوليو سنة 2003 يتعلق بحماية البيئة في إطار العمية المستدامة، رج عدد 43 لسنة 2003.

⁵ بن تركية نصيرة، تكريس الدستور الجزائري للحق في البيئة في تعديل 2016 بموجب القانون 16-01، مجلة المعيار، العدد 18، سيسيلت، الجزائر، جوان 2017، ص 52

⁶ رشيد مسعودي، الرشادة البيئية، مذكرة ماجستير في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية سطيف 02 الجزائر، 2012/2013، ص 26

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

الفرنسي الصادر في 01 مارس 2005، كما تطرق الدستور التركي لهذا الحق في مادته¹ وبالنسبة للدول العربية فقد أكد الدستور التونسي عام 2014 في الفصل 45 منه.²

وأما التجربة الدستورية الجزائرية فقد كانت رائدة في منطقة المتوسط، حيث قد نصت على الحماية غير المباشرة في عدة دساتير سابقة وعلى الحماية المباشرة في القانون 01/16 المؤرخ في 06 مارس 2016³ وكذا آخر تعديل ضمن المرسوم الرئاسي رقم 20-442 المتعلق بإصدار التعديل الدستوري⁴.

أولاً: الحماية غير المباشرة للبيئة البحرية في ضوء الدساتير الجزائرية السابقة:

تميزت الدساتير الجزائرية السابقة بخلوها من النص على الحقوق البيئية وعدم النص عليها صراحة فدستور 1963 الذي يعتبر أول دستور للدولة الجزائرية المستقلة⁵، لم يذكر حق التمتع ببيئة سليمة ونظيفة ضمن مواده بصورة مباشرة بل إكتفى بالنص على حق كل فرد في بيئة لائقة⁶، وهو الحق الذي يستلزم توفر البيئة السليمة والنظيفة⁷، والتالي إعترفت هذه المادة ضمناً بحق الإنسان في البيئة.

عقب دستور 1963 عرفت الجزائر دستور 1976 الذي أشار إلى حماية البيئة ضمناً من خلال نص المادة 151 والتي أكدت على أن المجلس الشعبي الوطني يشرع في مجالات عديدة والتي منها البيئة ونوعية الحياة وحماية الحيوانات والنباتات والنظام العام للغابات والمياه⁸، وهذا ما تضمنته التعديلات المتعاقبة، حيث أنها لم تأت بجديد يذكر في هذا المجال إلا من خلال إختصاصات المجلس الشعبي الوطني الذي له كامل الصلاحية في التشريع في المجال البيئي عامة والبحري خاصة.⁹

أما دستور 1989¹⁰ وكذا دستور 1996¹¹ فقد سارا على نفس المنوال إذ لم ينص صراحة على الحق في البيئة السليمة، وإنما إكتفيا بالنص على بعض الحقوق المرتبطة بها كالحق في الصحة والحياة

¹ بن تركية نصيرة، مرجع سابق، ص 52

² عياشي فاطمة، مرجع سابق، ص 333

³ دوال زيادي لزرق عائشة، الحماية الدستورية للحق في البيئة على ضوء التعديل الدستوري الجزائري 2016، مجلة دفاتر السياسة والقانون، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، الجزائر، العدد 15 جوان 2016، ص 283.

⁴ المرسوم الرئاسي رقم 20-442 المؤرخ في 15 جمادى الأولى عام 1442 الموافق لـ 30 ديسمبر سنة 2020 يتعلق بإصدار التعديل الدستوري المصادق عليه في استفتاء أول دوفمبر 2020، ج.ر. عدد 82 المؤرخة في 30/12/2020.

⁵ مولود ديدان مباحث في القانون الدستوري، دار بلقيس، الجزائر، 2010، ص 108

⁶ المادة (16) من دستور 1963.

⁷ بن تركية نصيرة، مرجع سابق، ص 50.

⁸ المادة (151) الفقره 24، 22 و 25 (من دستور الجزائر لعام 1976 الصادر بموجب الأمر رقم 76-97 في 22 نوفمبر 1976 المتضمن الدستور الجزائري المعدل بالقانون رقم 06/79 المؤرخ في يوليو 1979 المتضمن التعديل الدستوري، وكذا القانون رقم 80-01 المؤرخ في 12 يناير 1980 المتضمن التعديل الدستوري

⁹ دستور الجزائر 1976، نفس المرجع

¹⁰ دستور الجزائر لسنة 1989، الصادر بتاريخ 23 فيفري 1989.

¹¹ المواد (35، 54 و 55) من دستور 1999 الصادر بتاريخ 08 ديسمبر 1996.

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

اللائقة، وجعلا هذه الأخيرة من ضمن المجالات التي يشرع فيها البرلمان.

وعموما فهذه الدساتير وإن لم تنص صراحة على الحفاظ على البيئة بجميع أشكالها والتي من بينها البيئة البحرية، فهي قد إعترفت ضمنا وبصورة غير مباشرة بذلك.

ثانيا: الحماية المباشرة للبيئة البحرية في الدستور الجزائري لسنة 2016 و 2020

على خلاف الدساتير السابقة للدولة الجزائرية فإن التعديل الدستوري لسنة 2016 ثم التعديل الأخير في 01 نوفمبر 2020، قد تم النص صراحة على الحق في البيئة ومن بينها البيئة البحرية من خلال الحفاظ عليها وحمايتها من جميع أشكال التلوث، وقد كانت البداية بديباجته التي إعتبرت الحفاظ عليها من قبيل تحقيق التنمية المستدامة وذلك من خلال ما ورد فيها ... ويعمل على بناء إقتصاد منتج وتنافسي في إطار التنمية المستدامة يظل الشعب الجزائري منشغلا بتدهور البيئة والنتائج السلبية للتغير المناخي، وحريصا على ضمان حماية الوسط الطبيعي والإستعمال العقلاني للموارد الطبيعية وكذا المحافظة عليها لصالح الأجيال القادمة.¹

كما وردت حماية البيئة في هذا التعديل الدستوري بأوجه مختلفة وضمن جملة من الحقوق والصلاحيات التي نص عليها في مواده، حيث جاء في المادة 64 من الفصل الأول الخاص بالحقوق الأساسية والحريات العامة من الباب الثاني المتعلق بالحقوق الأساسية والحريات العامة والواجبات للمواطن الحق في بيئة سليمة في إطار التنمية المستدامة يحدد القانون واجبات الأشخاص الطبيعيين والمعنويين الحماية البيئة.

والملاحظ من خلال هذه المادة أن المشرع لم يكتفي فقط بتكريس الحق في بيئة سليمة، بل إنه قد ألقى على عتب الأشخاص سواء كانوا طبيعيين أو معنويين واجب الحفاظ عليها وحمايتها، وأحال تحديد كيفية الحماية إلى نصوص القانون بمختلف فروعه كالقانون الإداري والقانون الجزائي... وكذا نصوص القانون رقم 03-10 وأيضا بعض القوانين الخاصة المتعلقة بحماية مختلف عناصرها، وفيما يتعلق بالبيئة البحرية نجد القانون البحري، القانون رقم 02/02 المتعلق بحماية الساحل²، القانون 03/02 المتعلق بالقواعد العامة لاستعمال وإستغلال السياحيين للشواطئ³، القانون رقم 07-04⁴ المتعلق بالصيد البحري الأكثر من ذلك فقد أورد هذا التعديل التأكيد على أهمية البيئة بكافة أشكالها في الباب الأول منه المتعلق بالمبادئ العامة التي تحكم المجتمع الجزائري في الفصل الثاني منه المتعلق بالدولة، حيث جاء في المادة 21 منه " تسهر الدولة على:

¹ عياشي فاطمة، مرجع سابق، ص 335

² القانون رقم 02/02 المتعلق بحماية الساحل وتضمينه المؤرخ في 12/02/2002، جزر عدد 10.

³ القانون 02-03 المتعلق بالقواعد العامة لاستعمال واستغلال السياحيين للشواطئ المؤرخ في 17/02/2003، ج.ر. عدد 11.

⁴ القانون رقم 07-04 المتعلق بالصيد البحري المؤرخ في 15/08/2004، ج.ر. عدد 51.

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

- حماية الأراضي الفلاحية.

- ضمان بيئة سليمة من أجل حماية الأشخاص وتحقيق رفاههم.

- ضمان توعية متواصلة بالمخاطر البيئية.

- الإستعمال العقلاني للمياه والطاقات الأحفورية والموارد الطبيعية الأخرى

- حماية البيئة بأبعادها البرية والبحرية والجوية، وإتخاذ كل التدابير الملائمة لمعاقبة الملوّثين¹

بإستقراء أحكام هذه المادة نجد أنه قد تم التأكيد على أن النص الصريح على هذا الحق ضمن المبادئ العامة التي تحكم الدولة يجعل منه أساسيا وذو طابع إلزامي، وهي تؤكد بشكل واضح ودقيق على حماية البيئة البحرية بإعتبارها جزء أساسي من البيئة من خلال تحديد المبادئ والقواعد المتعلقة بتسيير وإستعمال وإستغلال الموارد المائية والطاقات الأحفورية والموارد الطبيعية الأخرى والعمل على تحسين جودتها والحد من أضرار التلوث التي قد تصيبها، وكذا إتخاذ كل التدابير والإجراءات اللازمة والملائمة لمعاقبة الملوّثين¹.

علاوة على ذلك فقد ورد النص على البيئة بجميع عناصرها في نص المادة 139 من الدستور في الفصل الثاني المعنون بالسلطة التشريعية تحت الباب الثاني الخاص بتنظيم السلطات، وهو أمر غير جديد بالنسبة للدستور الجزائري، ذلك أن هذه المادة كانت ضمن مواد الدستور قبل تعديله، حيث جاء فيها تحديد المجالات التي يشرع فيها البرلمان والتي منها : القواعد العامة المتعلقة بالبيئة ومن بينها النظام العام للبيئة البحرية².

ختاما يتجلى أثر تعديل 2016 ثم تعديل 2020 في مجال إقرار البيئة كحق دستوري في ضمان إستقلالية أكبر لهذا الحق، والتأكيد على أن الحق في البيئة عامة والبيئة البحرية خاصة عملة ذات وجهين، فهو حق وواجب في آن واحد، حق من حيث أن للفرد حرية في العيش في بيئة نظيفة وسليمة ومتوازنة وواجب من حيث أنه يقع عليه إلترام بحمايتها والحفاظ على جميع عناصرها، كل ذلك من أجل ضمان إستدامتها مستقبلا للأجيال القادمة³.

الفرع الثاني: حماية البيئة البحرية في القوانين الخاصة.

ومن جانب آخر وعلى الصعيد الداخلي أيضا نجد أن إهتمام المشرع الجزائري بالبيئة البحرية وحمايتها قد تجلى من خلال مجموعة من القواعد القانونية كذلك التي تضمنتها نصوص العديد من القوانين لعل من أهمها: القانون البحري القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، التشريع المنظم للصيد البحري القانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتنميته وكذا التشريع المنظم لتسيير النفايات، التشريع المنظم للسياحة... ومن بين هذه القوانين التي ذكرت حماية

¹ عياشي فاطمة، مرجع سابق، ص336

² المادة (64) من التعديل الدستوري لعام 2020

³ عياشي فاطمة، مرجع سابق، ص337.

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

البيئة البحرية مباشرة نكتفي بذكر:

أولاً: حماية البيئة البحرية في القانون البحري¹

صدر القانون البحري الجزائري بموجب الأمر رقم 76-80 الذي عدل وتم بموجب القانون رقم 98-05 وبموجب القانون رقم 10/04²، وتضمنت مواده عدة تدابير وأحكام خاصة بالتلوث البحري، أهمها وضع المشرع نظام خاص بمسؤولية مالكي السفن عن الأضرار الناتجة جراء التلوث بالوقود، وكذا تحديد آليات تعويض المتضررين، وذلك ابتداء من المادة 117 إلى غاية المادة 149، حيث إعتد المشرع الجزائري نظام المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي عملاً بأحكام معاهدة خاصة بالمسؤولية المدنية عن التلوث بالزيت المبرمة في بروكسل بتاريخ 29/11/1969، والتي صادق عليها بموجب الأمر الرئاسي رقم 72-17 الصادر في 07 جوان 1972³، كما تبنى بعض قواعد القانون المدني بشأن المسؤولية الأضرار الناجمة عن التلوث الزيتي، فجعل المسؤولية تضامنية إذا تعدد ملاك السفن عن المدنية في جبر إحداث الضرر الواحد الذي لا يمكن تقسيمه⁴.

الأهم من ذلك فقد عالج هذا الأخير مسألة صب وغمر وحرق النفايات داخل البحر، حيث نص على مبدأ المنع لكل صب أو غمر أو حرق لهذه النفايات داخل الوسط البحري من خلال المادة 210⁵، ثم جعل له بعض الاستثناءات أوردها في المادة 214، فأجاز طرح بعض المواد الملوثة في البحر من قبل السفينة في ظروف إستثنائية وعلى وجه الخصوص في الحالات وهي حالة تأمين حماية أمن السفينة ذاتها أو أمن سفينة أخرى، حالة تجنب الخسائر عن السفينة أو الحمولة وحالة إنقاذ الحياة البشرية في البحر.

يمكن القول في الأخير بأن القانون البحري قد وضع قواعد أساسية من أجل حماية البيئة البحرية من التلوث مستمداً أحكامه في ذلك من الإتفاقيات الدولية التي صدرت في هذا الشأن

¹ مجموع القواعد القانونية التي تحكم الملاحة البحرية، بالنظر إلى الأخطار البحرية التي تتعرض لها الملاحة والظروف التي تحيط بها. المزيد من التفصيل أنظر كمال حمدي، القانون البحري: السفينة اشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة، ط02، منشاء المعارف، مصر، ص 01.

² أمر رقم 76-08 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 المعدل والمتمم بقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو سنة 1998 يتضمن القانون البحري، والمعمل والمهم أيضاً بالقانون رقم 04-10 المؤرخ في 16 أوت 2010، ج ر رقم 47 لسنة 1198، وأيضاً الجريدة الرسمية لسنة 2010 عدد 46

³ أمر رقم 72-17 المؤرخ في 07 جوان 1972 المتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمحروقات الموقعة ببروكسل في 29 نوفمبر 1969.

⁴ المادة (220) من الأمر رقم 76-80، مرجع سابق.

⁵ وأعلى جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، سنة 2010، ص 50.

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

وصادقت عليه الجزائر.¹

ثانيا: حماية البيئة في القانون المرجعي المتعلق بحماية البيئة.²

إن التدهور الذي عرفته البيئة في عشية السبعينيات نبه السلطات في بداية الثمانينيات بضرورة اعتماد قانون يحمي البيئة ويحد من مضر التلوث التي أصبحت تهدد البيئة في مكوناتها الأساسية وهو القانون رقم 83-03 المتعلق بحماية البيئة المؤرخ في 05/02/1983³ الذي إرتكز على مبادئ أساسية لحماية البيئة، لاسيما وقايتها من التلوث وإدراج حمايتها ضمن عمليات التخطيط الوطني وكل ذلك في إطار مراعاة تحقيق التوازن الضروري بين متطلبات حماية النمو الاقتصادي ومتطلبات حماية البيئة والمحافظة على المستوى المعيشي للسكان.⁴

تضمن هذا القانون ستة أبواب، خصصت أحكام الفصل الثالث من الباب الثالث إلى حماية البحر بمجموع سبعة مواد، بالإضافة إلى إحالته لعدة نصوص تطبيقية صدرت بعد ذلك في شكل مراسيم تنفيذية⁵ غير أنه قد عالج بعض مظاهر تلوث البحر فقط، فهو قد أغفل الكثير من القواعد والأحكام التي كان من المفروض أن ينص عليها خاصة وأنه قانون متخصص يتعلق بالأساس بتكريس قواعد وتدابير حماية البيئة، مثل ظاهرة قذف المياه القذرة والمستعملة في البحر دون معالجة والتي نص عليها لاحقا في مراسيم مستقلة، مشكلة تطهير الموانئ وما ينجم عنها من نفايات ظاهرة تعرية السواحل بفعل سرقة الرمال والحجارة... وهو ما جعل من هذا الأخير قانون إطار يحيل على الكثير من النصوص التنظيمية⁶، الأمر الذي أدى إلى الحد من فعاليته القانونية وجدية التدابير المتخذة في إطاره.⁷

هذه الأسباب دفعت بالمشروع الجزائري إلى تعديل مواد قانون 83-03 فأصدر القانون رقم 03-10 يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة بتاريخ 19/07/2003 يواكب من خلاله المعطيات

¹ عياشي فاطمة، مرجع سابق، ص 338.

² قانون رقم 03-10 مؤرخ 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق ل 19 يوليو سنة 2003 يتعلق بحماية البيئة في إطار الحماية المستدامة، ج.ر عدد 43 لسنة 2003.

³ قانون رقم 83-03 مؤرخ في 22 ربيع الثاني 1403 الموافق ل 05 فبراير 1983 يتعلق بحماية البيئة، ج. ر عدد 06 لسنة 1983.

⁴ عياشي فاطمة، مرجع سابق، ص 338.

⁵ منها المرسوم التنفيذي رقم 93-160 مؤرخ في 20 محرم عام 1414 الموافق ل 10 يوليو سنة 1993 ينظم النفايات الصناعية السائلة، ج- ر رقم 46 لسنة 1993، وكذلك المرسوم الحفدي عدد 93-161 مؤرخ في 20 محرم عام 1414 ينظم صب الزيوت والشحومات الزيتية في الوسط الطبيعي، ج- ر عدد 46 لسنة 1993، وكذلك المرسوم التنفيذي رقم 94-279 مؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1415 الموافق ل 17 سبتمبر سنة 1994 يضمن تعليم مكافحة طوث البحر وأحداث مخططات استعجالية لذلك، ج. ر عدد 59 لسنة 1994.

⁶ واعلي جمال، مرجع سابق، ص 54.

⁷ عياشي فاطمة، مرجع سابق، ص 339.

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

الدولية الجديدة ويربطها بالتحويلات المتصاعدة للمجتمع، حيث أشار في ديباجته إلى سبعة عشر اتفاقية دولية وبروتوكول، التزمت عن طريقها الجزائر بمقتضيات مختلفة في مجال حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.¹

تأسس هذا القانون على مبادئ دولية تهدف في الأساس إلى تدعيم القواعد القانونية لحماية البيئة، حددها في المادة 03 منه والتي تتمثل في: مبدأ المحافظة على التنوع البيولوجي الذي يجب بمقتضاه على كل نشاط تجنب إلحاق ضرر كبير بالتنوع البيولوجي، مبدأ عدم إهدار الموارد الطبيعية والذي يقتضي عدم المغالاة في إستغلال العناصر الطبيعية مبدأ الإستبدال الذي يمكن بموجبه إستبدال عمل مضر بالبيئة بآخر يكون أقل خطرا عليها حتى ولو كانت تكلفته مرتفعة، الأهم فيها أن تكون مناسبة للقيم البيئية موضوع الحماية، مبدأ الإدماج الذي يقتضي دمج الترتيبات المتعلقة بحماية البيئة والتنمية المستدامة عند إعداد المخططات والبرامج القطاعية وتطبيقها مبدأ النشاط الوقائي وتصحيح الأضرار البيئية بالأولوية عند الضرر الذي يكون بإستعمال أحسن التقنيات المتوفرة وبتكلفة إقتصادية مقبولة مع إلزامية مراعاة مصالح الغير قبل التصرف، مبدأ الحيلة الذي يقتضي ألا يكون عدم توفر التقنيات، نتيجة للمعارف العلمية والتقنية الحالية، عائقا أو سببا في تأخير إتخاذ التدابير الفعلية والملائمة للوقاية من خطر الأضرار الجسيمة الماسة بالبيئة والذي يكون بتكلفة إقتصادية مقبولة مبدأ الملوث الدافع الذي يتحمل بمقتضاه كل شخص يتسبب نشاطه أو يمكن أن يتسبب في إلحاق الضرر بالبيئة نفقات كل تدابير الوقاية من التلوث والحد منه وإعادة الأماكن وبيئتها إلى حالتها الأصلية ومبدأ الإعلام والمشاركة الذي يقتضي أن لكل شخص الحق في أن يكون على علم بحالة البيئة والمشاركة في الإجراءات المسبقة عند إتخاذ القرارات التي قد تضر بالبيئة.²

وبخصوص حماية المياه البحرية فإنّ المشرع الجزائري قد نص في هذا الأخير على كافة مصادر التلوث البحري، وخصص لمقتضياتها الفرع الثاني المتعلق بحماية البحر من الفصل الثالث المتعلقة

¹ على سبيل المثال: الإتفاقية الدولية حول مكافحة ثوث مياه البحر بالوقود الغافية حماية البحر الأبيض المتوسط من الطوث المبرمة ببرشلونة في 16 فيفري 1976 - البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات الموقع في برشلونة في 16 فيفري 1976 - البروتوكول الخاص بالتعاون على مكافحة طوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة الموقع ببرشلونة في 16 فيفري 1976 البروتوكول المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من الطوث من مصادر برية المبرم في 17 ماي 1980 بأشيدا - الإتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن الطوث بسبب المحروقات المعدة ببروكسل في 18 ديسمبر 1971 - بروتوكول عام 1992 المعدل الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار الطوث الزيتي لعام 1969 - إضافية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود. عياشي فاطمة، مرجع سابق، ص 339

² منور فريده، حماية البيئة البحرية الجزائري، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01، 2019-2020،، ص 281 - 283

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

بمقتضيات حماية المياه والأوساط المائية في 07 مواد إلا أنه مع ذلك لم يأت بالجديد بل إكتفى بإعادة نقل مواد قانون رقم 83-03 دون إضافة جديد، إلا فيما يتعلق بتشديد العقوبات المطبقة على المخالفين حيث تم رفع مبلغ الغرامات في القانون الجديد مقارنة بغرامات قانون رقم 83-03¹، كما حدد مجال تطبيقه بحدود البحر الإقليمي، وجعل من كل المياه الخاضعة للقانون الجزائري مجالا لتطبيقه². كما أنه تحقيقا لحماية فعالة للبيئة البحرية نصت المادة 52 على منع صب أو غمر داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري، المواد التي من شأنها الإضرار بالصحة العمومية والأنشطة البيئية أو إفساد نوعية المياه البحرية والتقليل من قيمتها الترفيهية وإشترطت المادة 55 الحصول على ترخيص مسبق من الوزير المكلف بالبيئة في عمليات شحن أو تحميل المواد الخطرة أو النفايات الموجهة للغمر في البحر، وقد أشار المشرع في هذه المادة إلى أن تراخيص الشحن أو التحميل تعادل تراخيص الغمر، كما أحالت نفس المادة على التنظيم لتحديد شروط تسليم وإستعمال وتعليق وسحب التراخيص بالنسبة للسفن التي تحمل مواد خطرة أو سامة أو ملوثة وتعتبر من المياه الخاضعة للقضاء الجزائري أو داخلها³.

كما ألزمت المادة 57 ريان السفينة المعنية بأن يبلغ عن كل حادث يقع في سفينته ينتج عنه تهديد بتلويث أو إفساد الوسط البحري والمياه الساحلية الوطنية، في حين حملت المادة 58 مالك السفينة المسؤولية عن سفينته التي تحمل شحنة من المحروقات وتنتسرب أو تصب منها محروقات فيكون المالك مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن التلوث⁴.

ثالثا: حماية البيئة البحرية في القانون المنظم لتسيير النفايات

ومن جانب آخر وعلى الصعيد الداخلي أيضا نجد أن المشرع الجزائري قد أشار إلى البيئة البحرية في نصوص القانون المنظم لتسيير النفايات، فبغرض حماية الأحياء البيولوجية والمحافظة على الوسط البحري من مخاطر النفايات السامة تدخل هذا الأخير بمجموعة من النصوص لحمايته من خلال منع صب أية نفايات مهما كانت طبيعتها أو إلقاء أي مادة ملوثة فيه.

إن الاهتمام التشريعي الحقيقي والفعلي لحماية هذه البيئة من المخلفات الصناعية والمنزلية لم يتكرس إلا في بداية الثمانينات، فكان أول نص قانوني عالج مشكلة النفايات هو المرسوم رقم 81-267 والذي جعل من مهام رئيس المجلس الشعبي البلدي السهر على تنفيذ العمليات المتعلقة بالتنظيف من خلال إنشاء شبكات متخصصة⁵، ثم في القانون رقم 83-03 من خلال الحث على إتخاذ التدابير الكفيلة

¹ المواد (91-93-94-97) من قانون رقم 03-10، مرجع سابق.

² المادة (100) من نفس القانون

³ عياشي فاطمة، مرجع سابق، ص 340

⁴ المواد (25) إلى (58) من قانون 1003 مرجع سابق.

⁵ مرسوم رقم 81-267 مؤرخ في 12 ذي الحجة عام 1401 الموافق لـ 10 أكتوبر سنة 1981 يتعلق بصلاحيات رئيس المجلس الشعبي البلدي فيما يخص الطرق والنقاوة والطمأنينة العمومية.

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

لإزالة النفايات وعدم رميها في الوسط الطبيعي دون معالجة، كما رتب عقوبات مدنية وجزائية على كل من أخل بهذه التدابير. ثم تلاهما مرسوم جديد رقم 84-378 متعلق بشروط النظافة وإزالة ومعالجة النفايات الحضرية الصلبة¹، حيث وضع شروطا للنظافة العامة يتعين على السلطات والمواطنين مراعاتها حتى لا تؤثر سلبا على الوسط البحري، وجعل من البلدية الجهة المختصة بتسييرها من أجل الحيلولة دون وقوع أضرار على هذا الوسط الحساس.²

وعلى نفس المنوال تضمن القانون رقم 5-0 المتعلق بحماية الصحة وترقيتها الإشارة إلى موضوع الوقاية من مخاطر النفايات المنزلية³، كما جعل القانون رقم 09-08 المعدل والمتمم بالقانون رقم 11-10 وكذا بالأمر 21-13 من البلدية الجهة المختصة بتسيير هذه النفايات من خلال المواد 123 و124⁴، وكذا من خلال المادة 94 التي أكدت على ضرورة السهر على إحترام تعليمات نظافة المحيط وحماية البيئة. كما أشار المشرع كذلك في القانون رقم 90-2019 المتعلق بالولاية المعدل والمتمم بالقانون رقم 12-07⁵ إلى أنه من ضمن الصلاحيات التي يمارسها المجلس الشعبي الولائي السهر على حماية البيئة من النفايات بكافة مصادرها.⁶

عموما فإن المتصفح لأحكام هذه القوانين يرى بأنها جاءت مشتتة في مراسيم وتنظيمات متفرقة مما يصعب تتبعها والربط فيما بينها، كما أن أغلب موادها قد خصصها المشرع لتنظيم موضوع النفايات الصناعية فقط، ولعل ذلك راجع إلى مدى خطورتها على البيئة البحرية خاصة عندما تقذف فيها دون معالجة؛ هذا ما دفع بالمشرع الجزائري إلى وضع مجموعة أخرى من النصوص القانونية التي حاول من خلالها الحد من ظاهرة تلوث البيئة البحرية بالنفايات، منها المرسوم التنفيذي رقم 93-160 المتعلق بتنظيم تصريف النفايات الصناعية السائلة وصبها في الوسط الطبيعي بطريقة مباشرة أو غير مباشرة⁷، حيث قرر لكل عملية صب أو قذف أو إيداع ضرورة إستصدار رخصة إدارية مسبقة تحدد فيها الشروط

¹ المرسوم التنفيذي رقم 84-378 مؤرخ في 15 ديسمبر 1984 يتعلق بشروط النظافة وإزالة ومعالجة النفايات الحضرية الصلبة، ج.ر عدد 00 مؤرخة في 16 ديسمبر 1984

² المادة (03) من المرسوم رقم 84-378، مرجع سابق

³ المادتين 29 و42 من القانون رقم 85-05 المؤرخ في 16 فيفري 1985 والمتعلق بحماية الصحة وترقيتها المعدل والمصم بالقانون رقم 08-13 مؤرخ في 20 يوليو سنة 2008، ج.ر عدد 44 مؤرخة في 03 أوت 2008

⁴ القانون رقم 90-08 المؤرخ في 7 أبريل 1990 والمتعلق بالبلدية المعدل والمصم بالقانون رقم 11 - 10 المؤرخ في 22 يونيو 2011 والأمر رقم 21-13 المؤرخ في 31 أوت 2021.

⁵ القانون رقم 90-09 المؤرخ في 7 أبريل 1990 والمتعلق بالولاية المعدل والمتمم بالقانون رقم 12-07 مؤرخ في الموافق 21 فيفري 2012 ج.ر عدد 12 مؤرخة في 29 فيفري 2012

⁶ المادة (77) من نفس القانون

⁷ المرسوم التنفيذي رقم 93-10 مؤرخ في 10 يوليو سنة 1993 ينظم النفايات الصناعية السائلة، ج.ر رقم 46 لسنة 1993، مؤرخة في 14 يوليو 1993.

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

التقنية التي يخضع لها التصريف¹، كما أكد من خلاله على ضرورة منع صرف النفايات الصناعية في البحر إلا بترخيص من الوزير المكلف بحماية البيئة²، ثم المرسوم التنفيذي رقم 93-161 الذي نظم التصدي لحالات التلوث الناتجة عن صب الزيوت والشحوم الزيتية في الوسط الطبيعي بالنظر إلى خطورتها على البيئة البحرية³.

على الرغم من كل هذه الترسانة القانونية، فإنّ تلوث البحر بالنفايات قد إستمر جراً الإنبعاثات الناتجة عن الأنشطة الصناعية والتخلص العشوائي من المخلفات الكيميائية الخطرة عن طريق البحر لذلك من المشرع الجزائري القانون رقم 01-19 الذي يعتبر أول خطوة تشريعية مستقلة لتنظيم تسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها⁴، ومن بين أهدافه تحديد كفاءات تسييرها ومراقبتها ومعالجتها على أن ترافق العملية جملة من المبادئ من بينها مبدأ الوقاية والتقليل من إنتاج النفايات من المصدر، وتنظيم فرزها وجمعها ونقلها وغيرها من المبادئ، كما يحدّد خصائصها وأنواعها وذلك من أجل إختيار أنسب طريقة لمعالجتها وتقادي آثارها السلبية، ذلك أن لكل نوع من النفايات مميزات خاصة مرتبطة بطبيعتها وتركيباتها ونوعها⁵.

بالإضافة إلى المرسوم التنفيذي رقم 07-144 الذي بموجبه حدّد المشرع مدونة تتضمن قائمة المنشآت المصنفة⁶ التي تتطوي نشاطاتها على مصادر الإضرار بالبيئة عامة والبيئة البحرية خاصة⁶، حيث إشتراط في نشاطها الحصول على ترخيص من الإدارة وفرض على مالكي هذه المنشآت الصناعية والتجارية التي غالبا ما تكون قرب السواحل ضرورة تقديم دراسة دقيقة حول تأثير المشروع الصناعي على البيئة، وتقييم الإنعكاسات والأضرار التي يمكن أن يلحقها المشروع على البيئة البحرية والجوار والصحة العامة⁷.

¹ المادة (03) من التنفيذي رقم 93-10.

² المادة (06) من نفس المرسوم.

³ المرسوم التنفيذي رقم 93-161 مؤرخ في 10 يوليو سنة 1993 ينظم صب الزيوت والشحوم الرعية في الوسط الطبيعي، ج. ر رقم 46 لسنة 1993 مؤرخة في 14 يوليو 1993

⁴ القانون رقم 01-19 المؤرخ في 19 ديسمبر 2001 يتعلق بتسيير النفايات إزالتها ومراقبتها، جريدة رسمية عدد 77 مؤرخة في 15 ديسمبر 2001-

⁵ وعلى العموم يمكن تصديفها إلى نفايات بحسب طبيعتها وهي تصنف بدورها إلى فضلات أو مهملات النفايات الصلبة أو السائلة، النفايات المضايقة والقابلة للمعالجة النفايات بحسب درجة خطورتها والتي تصنف هي الأخرى إلى النفايات الخطرة والنفايات عبر الخطرة.

⁶ المرسوم التنفيذي رقم 07-144 المؤرخ في 19 مايو 2007 يحدّد قائمة المنشآت المصنفة لحماية البيئة، ج. ر رقم 34 لسنة 2007

⁷ فتقديم دراسة مدى التأثير على البيئة بالنسبة للمنشآت المصنفة الخاضعة للترخيص الإداري المسبق بات أمر وجوبي بموجب المادة (07) من المرسوم التنفيذي رقم 07 - 145 التي جاءت كقاعده أمره ليضع ذلك بإجراءات قانونية نص عليها المشرع تحت طائلة العقوبات متى أعقلت وعيبت من مستهل المنشأة الملوثة. واعلي جمال، مرجع سابق، ص 86

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

رابعا: حماية البيئة البحرية في إطار القانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه

وفي إطار نفس التدابير المتخذة من أجل حماية البيئة البحرية فإن القانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه¹ قد وضع جملة من الإجراءات الوقائية لحماية البيئة البحرية في مختلف جوانبها، سواء فيما يتعلق بحماية الموارد المائية أو الموارد الحيوانية أو المجال الطبيعي، وذلك من خلال الإجراءات القانونية التي تناولها والمتمثلة في التراخيص، دراسات التأثير، التصريح أو نظام التقارير². وعلى ذات المنوال منع هذا القانون التوسع الطولي للمحيط العمراني للمجمعات السكنية الموجودة على الشريط الساحلي على مسافة تزيد عن 03 كلم من الشريط الساحلي، حيث أوجد لذلك هيئة عمومية تسمى المحافظة الوطنية للساحل³ مكلفة بالسهر على السياسة الوطنية لحماية الساحل وتثمينه، وكذا وضع مخطط لتهيئة وتسيير المنطقة الساحلية في البلديات القريبة من البحر كأن تقوم بتوفير محطات لتنقية المياه القذرة قبل طرحها في البحر متى تعلّق الأمر بالمجمعات السكنية الواقعة على منطقة الساحل، والتي يفوق عدد سكانها المئة ألف نسمة⁴.

وفيما يتعلق بالأنشطة الصناعية فإنّ هذا القانون وفي مادته 15 حظر مطلقا إقامة نشاط صناعي على الساحل كأصل عام، وكإستثناء رخص بالأنشطة الصناعية والمرفئية ذات الأهمية الوطنية، وهو ينطبق مع النص الذي تضمنه قانون حماية البيئة القاضي بإخضاع المنشآت المصنفة حسب أهميتها وحسب الأخطار الناجمة عن عمليات الإستغلال لترخيص من الجهات المكلفة، وهي الوزير المكلف بالبيئة والوزير المعني عندما تكون هذه الرخصة منصوصا عليها في التشريع المعمول به الوالي أو رئيس المجلس الشعبي البلدي⁵.

وفي هذا الإطار إعتد المشرع الجزائري المرسوم 01-02 المتعلق بإستغلال الموانئ وأمنها، والذي يخص إنجاز منشآت معالجة النفايات بتدابير خاصة تتعلق بالشواطئ بإعتبارها أكثر عرضة للتلوث لسهولة رمي النفايات فيها، حيث لا يمكن طرح مخلفات السفن في الميناء إلا بعد التحقق عن طريق خبرة تتجزها السلطة المينائية من أن مياه الصابورة نظيفة، وبذلك يحظر طرحها في أحواض الميناء والمرسى إذا ما كانت تحتوي على المحروقات أو المواد الخطرة أو النفايات السامة أو المواد العالقة وبصفة عامة كل مادة مضرّة بالمحيط البحري⁶.

¹ قانون رقم 02-02 المؤرخ في 05 فيفري 2002 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه، ج-ر رقم 10 لسنة 2002.

² عياشي فاطمة، مرجع سابق، ص343

³ أنشأت هذه اللجنة بموجب مرسوم تنفيذي رقم 04-113 مؤرخ في 13 أفريل سنة 2004 يتضمن تنظيم المحافظة الوطنية للساحل وسيرها ومهامها، ج ر رقم 25 لسنة 2004

⁴ المادة (22) من نفس المرسوم

⁵ المادة (19) من القانون 10-03 مرجع سابق

⁶ المرسوم التنفيذي رقم 02 - 01 المتعلق بتحديد النظام العام للموانئ وأمنها المؤرخ في 06 جانفي 2002، ج ر عدد

01 لسنة 2002

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

وكذا القانون رقم 02-01¹ المتعلق باستغلال الشواطئ، فقد منع رمي النفايات المنزلية والصناعية والفلاحية في الشواطئ أو بمحاذاتها أو القيام بكل عمل يمس بالبيئة البحرية² خلاصة القول فإن أحكام هذه النصوص ماهي إلا وسيلة من وسائل حماية الموارد البحرية من التلوث وهي تهدف إلى محاربة مصدر من مصادر التلوث الناجم عن سوء استعمال واستغلال الساحل.³

في الواقع ورغم أهمية القوانين الداخلية في تكريس هذه الحماية فإنها تبقى غير كافية لوحدها لأن مخاطر التلوث البحري أصبحت مشكلة تشغل كل المجتمع الدولي، مما دفع بالمشروع الجزائري إلى المشاركة في عدة ندوات دولية تناقش الموضوع وصادقت على العديد من الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالبيئة البحرية وذلك سعيا منها لضمان حماية أفضل للبيئة، منها الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها ببروكسل في 29 نوفمبر 1969 بموجب الأمر رقم 72-17 مؤرخ في 07 جوان 1972⁴

والإتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث بسبب المحروقات والمعدة ببروكسل في 18 ديسمبر 1971 بموجب الأمر 74-55 مؤرخ في 13 ماي 1974، الإتفاقية الدولية الخاصة بمكافحة تلوث مياه البحر بموجب المرسوم رقم 63/344 بتاريخ 11 سبتمبر 1963، إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة ببرشلونة في 16/02/1972 بموجب مرسوم 80/14 بتاريخ 26 جانفي 1980⁵

بالإضافة الى بروتوكول خاص بالتعاون على مكافحة تلوث مياه البحر المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والموقع في برشلونة يوم 16 فيفري 1976 بموجب مرسوم 81/03 بتاريخ 17 يناير 1981، البروتوكول الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات والموقع في برشلونة يوم 16 فيفري 1976 بموجب المرسوم 81/02 بتاريخ 17 يناير 1981، البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية المبرم في 17 ماي 1982 بأثينا بموجب مرسوم 82/441 ممضي في 11/12/1982⁶

وايضا الإتفاق بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة المملكة المغربية والجمهورية التونسية المتضمن المخطط الاستعجالي شبه الإقليمي بين الجزائر والمغرب وتونس للإستبعاد والتصدي لحوادث التلوث البحري في منطقة جنوب البحر المتوسط الموقع بالجزائر في 13 جمادي

¹ المادة (58) من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المتعلق بتحديد النظام العام للموانئ وأمنها

² المواد (10 و 12) من القانون رقم 03-02 المتعلق بتحديد القواعد العامة للاستعمال والاستغلال السياحيين للشواطئ المؤرخ في 17 فيفري 2003، ج ر عدد 11 لسنة 2003

³ عياشي فاطمة، مرجع سابق، ص 345

⁴ المرجع نفسه

⁵ المرجع نفسه.

⁶ المرجع نفسه، ص 346

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

الأولى عام 1426 الموافق 20 جوان 2005، إتفاقية سنة 1979 الدولية حول البحث والإنقاذ في البحر المبرمة في 27 أفريل 1979 بهامبورج بموجب مرسوم رقم 82/340 ماضي في 13 نوفمبر 1982.

المطلب الثاني: الأجهزة والمؤسسات المكلفة بحماية البيئة البحرية

لم يقتصر إطار حماية البيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة على الجانب التشريعي فقط، بل هناك هيئات أوكت إليها هذه المهمة، لعل أهمها الوزارة المكلفة بتهيئة الأقليم والبيئة والتي تم تنظيمها بموجب المرسوم التنفيذي رقم 01-09 المؤرخ في 07 جانفي 2001، وإلى جانبها توجد العديد من الهيئات الوطنية التي أنشأت خصيصا لحماية البيئة بشكل مباشر وأغلبها أنشئ بعد صدور القانون 03-10 لسنة 2003، كما أنها تقع تحت وصاية الوزارة المكلفة بالبيئة وهي سبع مؤسسات بيئية عامة عملياتية، هي على التوالي : المرصد الوطني للبيئة والتنمية المستدامة ONED، المحافظة الوطنية للساحل CNL، الوكالة الوطنية للتغيرات المناخية ANCC، المركز الوطني لتكنولوجيات الإنتاج النظيف CNTPP، المركز الوطني لتنمية الموارد البيولوجية CNDRB، المركز الوطني للتكوينات البيئية CNFE، الوكالة الوطنية للنفايات AND، وأخرى نوعية تتمثل في جهاز تل، بحر المركز الوطني والمراكز الجهوية لمباشرة عمليات الحراسة والإنقاذ في البحر والمجلس الأعلى للبحر، ونكتفي في إطار هذه الدراسة بالتركيز على البعض من هذه المؤسسات.¹

الفرع الأول: المؤسسات البيئية العامة

نكتفي في هذا الإطار بذكر البعض منها وذلك كما يلي:

أولا: المرصد الوطني للبيئة والتنمية المستدامة:

في سياق التوصيات التي تقدمت بها الجزائر خلال مشاركتها في قمة ريو وإتفاقية برشلونة تم إنشاء هذا المرصد بموجب المرسوم التنفيذي رقم 02-115 المؤرخ في 03 أفريل 2002²، وهو يخضع بموجب المادة 02 منه إلى القواعد المطبقة على الإدارة في علاقاتها مع الدولة، فهو هيئة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري ويوضع تحت وصاية الوزير المكلف بالبيئة. فهو يدار من قبل مجلس إدارة يتكون من الوزير الوصي كرئيس له أو ممثله، و18 ممثل عن الوزارة وممثل الديوان الوطني للإحصائيات، بالإضافة إلى ممثلين عن جمعيتين ذات طابع وطني تعملان في مجال البيئة من ضمن الجمعيات الأكثر تمثيلا. ويتمثل دوره في جمع المعلومة البيئية على الصعيد العلمي والتقني والإحصائي ومعالجتها وإعدادها وتوزيعها.³

وفي هذا الإطار يختص بوضع شبكات الرصد وقياس التلوث، وحراسة الأوساط الطبيعية ومنها

¹ عياشي فاطمة، مرجع سابق، ص346.

² مرسوم تنفيذي رقم 02 - 115 مؤرخ في 03 أفريل 2002 يتضمن إنشاء المرصد الوطني للبيئة والحماية المستدامة، ج ر رقم 22 مؤرخة في 03 أفريل 2002

³ عياشي فاطمة، مرجع سابق، ص347

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

البحرية وجمع المعلومات والمعطيات المتصلة بالبيئة والتنمية المستدامة بالإضافة إلى معالجة المعطيات والمعلومات البيئية قصد إعداد أدوات الإعلام، كما يعمل على نشر المعلومة البيئية ويقوم بالمبادرة بالدراسات الرامية إلى تحسين المعرفة البيئية للأوساط والضغط الممارسة على تلك الأوساط، وإنجاز هذه الدراسات أو المشاركة في إنجازها.¹

ثانيا: المحافظة الوطنية للساحل:

المحافظة الوطنية للساحل مؤسسة عمومية ذات طابع إداري تحت إشراف وزارة البيئة، أُنشئت بنص المادة 24 من القانون رقم 02 - 02 المتعلق بحماية وتثمين الساحل، يسيروها مجلس توجيه ويديرها مدير عام وهي مزودة بمجلس علمي يتكوّن من مجموعة من الخبراء، كما تتكون من ثلاث دوائر تقنية ودائرة إدارية و 14 محطة موزعة على مستوى 14 ولاية ساحلية.

بالإضافة إلى المهام المسندة إليها بموجب القانون 02 - 02 ووفقا لأحكام المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 04-113²، تكلف المحافظة الوطنية للساحل بحماية وتثمين الساحل والمناطق الساحلية والأنظمة الإيكولوجية التي توجد فيها، تنفيذ التدابير التي يملئها التنظيم المعمول به لحماية الساحل والمناطق الساحلية تقديم كل مساعدة تتعلق بمبادئ تدخلها للجماعات المحلية، صيانة وترميم وإعادة تأهيل الفضاءات البرية والبحرية الفذة أو الضرورية للمحافظة على التوازنات الطبيعية من أجل المحافظة عليها، ترقية برامج إعلام وتحسيس الجمهور على الفضاءات الساحلية للحفاظ والاستعمال الدائم للمناطق الساحلية وتنوعها البيولوجي.

ثالثا: الوكالة الوطنية للنفايات:

الوكالة الوطنية للنفايات مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري جاءت في ظل التغيرات الذي شهدتها المجال الصناعي والتكنولوجي وما لذلك من آثار وخيمة على البيئة، تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي وتخضع للقواعد المطبقة على الإدارة في علاقاتها مع الدولة، وتوضع تحت تصرف وصاية الوزير المكلف بالبيئة، مقرها بالجزائر وهذا وفقا لما تضمنته المادة الأولى من المرسوم 02-175³ الذي حدد إختصاصاتها، تشكيلتها وكيفية عملها⁴، وتضطلع هذه الأخيرة بمهمة تطوير نشاطات فرز النفايات ومعالجتها وتثمينها، وعلى هذا الأساس فهي تقوم بمعالجة المعطيات والمعلومات

¹ عياشي فاطمة، مرجع سابق، ص 347.

² مرسوم تنفيذي رقم 04 - 113 مؤرخ في 13 أبريل 2002 يتضمن تنظيم المحافظة الوطنية للساحل وسيرها ومهامها، ج ر رقم 25 مؤرخة في 21 أبريل 2004.

³ مرسوم تنفيذي رقم 02 - 175 مؤرخ في 20 ماي 2002 يتضمن إنشاء الوكالة الوطنية للنفايات وعظيمها وعملها، ج ر رقم 37 مؤرخة في 26 أبريل 2002.

⁴ تتكون الوكالة من مجلس إدارة متكون من وزير البيئة كرئيس له الوزير المكلف بالجماعات المحلية ممثل عن وزير المالية، ممثل عن وزير الصناعة، ممثل الوزير المكلف بالطاقة والمناجم، ممثل الوزير المكلف بالمؤسسات والصناعات المتوسطة، ويعيدون لمدة ثلاث سنوات قابلة للتجديد بناء على اقتراح السلطة التي يدعون إليها.

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

الخاصة بالنفايات وتكوين بنك وطني للمعلومات حول النفايات وتحيينها وأيضا المبادرة بإنجاز الدراسات والابحاث والمشاريع التجريبية والمشاركة في إنجازها.

إن الوكالة ومن خلال هذه المهام المخولة لها في مجال النفايات تعتبر بمثابة الجهاز المركزي الراسم للمنهج العام الذي يبين كيفية معالجة النفايات وتنميتها على المستوى الوطني، بغرض حماية الأحياء البيولوجية والمحافظة على الوسط البحري من مخاطر هذه النفايات.

الفرع الثاني: المؤسسات البيئية النوعية الخاصة بحماية البيئة البحرية.

المؤسسات البيئية النوعية الخاصة بحماية البيئة البحرية تتمثل في:

أولا: جهاز تل بحر.

تم تأسيس هذا الجهاز بموجب طريق المرسوم التنفيذي رقم 94 - 279 المؤرخ في 17 سبتمبر 1994 المتضمن تنظيم مكافحة التلوث البحري، وقد أسس كجهاز للوقاية ومحاربة حوادث التلوثات البحرية بواسطة الهيدروكاربورات، وقد تم تعديله بموجب المرسوم التنفيذي رقم 14-264 المؤرخ في 22 سبتمبر 2014 المتعلق بتنظيم محاربة التلوثات البحرية وتأسيس المخططات الإستعجالية¹، حيث أصبح يهدف إلى تنظيم مكافحة تلوث البحر الناجم عن حادث بحري أو بري أو جوي يسبب أو قد يتسبب في تسرب كثيف في البحر من المحروقات أو أي منتجات أو مواد أخرى قد تشكل خطرا جسيما أو وشكا أو يلحق أضرارا بالوسط البحري وبأعماق البحار وعلى السواحل.²

ويشمل مجال تطبيقه مجموع الفضاءات البحرية والساحل وكل فضاء بحري تمارس فيه الدولة الجزائرية سيادتها³ فضلا عن ذلك يعتبر مخطط تل بحر جهاز تسيير وتدخل ويقوم في الوضعيات الحرجة بتفعيل الوسائل البشرية والمادية المطلوبة في عمليات محاربة التلوث، بحيث تنطلق هذه الأخيرة للمكافحة متى وقع حادث بحري أو بري أو جوي يتسبب أو قد يتسبب في إفراغ كثيف في البحر من المحروقات أو المنتجات أو أية مادة أخرى قد تكون خطرا جسيما أو تلحق أضرارا بالوسط البحري أو بأعماقه أو سواحله وبالمصالح المرتبطة بذلك.⁴

وفي هذا الإطار تم إنشاء مجموعة من اللجان مشكلة على مستويات مختلفة لتنظيم مكافحة تلوث البحر وتمثل الهيكل التنظيمي لجهاز تل بحر، وهي لجان ولائية تل بحري تنشأ في كل ولاية ذات واجهة بحرية؛ لجان جهوية تل بحري وعددها 03 تتوافق مع الواجهات البحرية الثلاث الوسطى والشرقية والغربية ويرأسها والي كل ولاية من الولايات المعنية إلى جانب مجموعة من الأعضاء ، فأما الواجهة البحرية

¹ المرسوم التنفيذي رقم 14 - 264 مؤرخ في 22 سبتمبر 2014 يتعلق بعظيم مكافحة الطونات البحرية وإحداث مخططات إستعجالية لذلك، ج.ر عدد 58 مؤرخة في 01 أكتوبر 2014

² المادة (01) من نفس المرسوم.

³ المادة (02) من نفس المرسوم.

⁴ عياشي فاطمة، مرجع سابق، ص349.

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

الغربية فتشمل ولايات تلمسان عين تموشنت، وهران، معسكر ومستغانم، وأما الواجهة البحرية الوسطى فتشمل ولايات الشلف تيبازة الجزائر، بومرداس وتيزي وزو، أما الواجهة البحرية الشرقية فتشمل ولايات بجاية جيجل، سكيكدة، عنابة والطارف؛ لجنة وطنية تل بحري يرأسها وزير البيئة أو ممثله إضافة إلى مجموعة من الأعضاء المعيّنين من بين القطاعات الوزارية ؛ وأخيرا أمانة دائمة تل بحري.¹

يقوم هذا الجهاز بوضع مخططات التدخل السريع على المستوى الوطني والواجهات الجهوية والولايات ذات الواجهة البحرية من أجل إنشاء وترتيب عمليات مكافحة التلوث، وفي الواقع فإن هذه المخططات يتم إعدادها من طرف لجان تل بحر وهي تهدف إلى إنشاء ترتيب لتحضير المكافحة ومكافحة تلوث البحر، لا سيما من خلال تنفيذ التدابير الخاصة المطلوبة بمواجهة الحوادث، إعلام وتحسيس المواطنين والفاعلين المعيّنين بهذا النوع من التلوث حول التدابير المتخذة على مشارف الأماكن الملوثة والمخاطر التي تهدد الصحة، تنظيم وسائل المكافحة وتحديد أولويات التدخل مع الأخذ بعين الاعتبار طبيعة المناطق وتعرضها لمخاطر التلوث، تحديد كفاءات التنسيق بين القطاعات وتحليل الأخطار وإعطاء إجابة ملائمة لكل حالة، العمل على تقييم الأضرار التي يحدثها تلوث البحر، دراسة كل مسألة تتعلق بالتعويض المترتبة على تلوث هذا الأخير ...²

عموما تجدر الإشارة إلى أن جهاز تل بحر مؤطر من طرف مختلف هيئات الأمم المتحدة وخاصة من طرف المنظمة البحرية الدولية (OMI)، ومن طرف المركز الجهوي للتدخل الاستعجالي ضد حوادث التلوث البحري في البحر الأبيض المتوسط (REMPEC).³

ثانيا: المركز الوطني والمراكز الجهوية لمباشرة عمليات الحراسة والإنقاذ في البحر

أستحدث هذا المركز بموجب المرسوم الرئاسي رقم 95-90 المؤرخ في 30 سبتمبر 1995، كانت الغاية منه إحداث الهياكل العملية للتدخل.⁴

تقع على عاتقه مهام مختلفة وكثيرة من بينها حراسة العبور في البحر، مكافحة وحراسة كل أشكال التلوث البحري ومحاربتها مراقبة الصيد البحري الحراسة والإنقاذ في البحر، إضافة إلى كل المهام الأخرى التي يوكلها له وزير الدفاع الوطني والوزراء المكلفون بالنقل والجمارك وحماية البيئة والصيد البحري. وفي هذا الإطار يكون المركز ملزما بتقديم إلى السلطات المعنية سواء كانت مدنية أو عسكرية المعلومات المتعلقة بالعمليات التي تتم في البحر أو على الشاطئ.⁵

بالإضافة إلى ذلك وتكريسا لدور هذا الأخير في حماية البيئة البحرية فقد ألحق به مراكز مراقبة

¹ المادة (03) من المرسوم 14 - 264 مرجع سابق.

² المواد (22) و(23) نفس المرسوم.

³ عياشي فاطمة، مرجع سابق، ص 350

⁴ المرسوم الرئاسي رقم 95-90 المؤرخ في 30 سبتمبر 1995، ج.ر عدد 54 مؤرخة في 04 أكتوبر 1995.

⁵ عياشي فاطمة، مرجع سابق، ص 350

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

تعرف بنظام عبور السفن "المعروف بـ VTS، وهو نظام مراقبة متكامل غايته تحسين أمن الملاحة وفعاليتها وحماية البيئة في كل المجالات البحرية التابعة للسيادة الوطنية¹، كما تم إنشاء مركزان جهويان لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر، بحيث يكون مقر كل منهما في وهران وجيجل ويعملان على مكافحة التلوث البحري في جميع اتجاهات رسم الشواطئ، برا عن طريق عناصر الحماية المدنية وبحرا عن طريق ضباط الخدمة الوطنية لحراس الشواطئ².

ثالثا: المجلس الأعلى للبحر.

تم إنشاء هذا المجلس عن طريق المرسوم الرئاسي رقم 98 - 232 المؤرخ في 18 جويلية 1998³ وفي الواقع فإن دوره استشرافي وقائي، فهو يتولى مهام تحديد الخيارات الكبرى للسياسة البحرية الوطنية وضبطها ومراقبتها، ويجعل الهياكل المعنية في الدولة تقوم بالدراسات المتصلة بمهمته، كما يكلف بتحديد مجموع الوسائل الضرورية لحفظ أمن الملاحة البحرية ووقاية الوسط البحري وتحديد الإجراءات والوسائل اللازم إتخاذها والأدوات الواجب وضعها من أجل تسيير ناجع وفعال للمجالات البحرية الخاضعة لاختصاص القضاء الوطني والساحل، ومن هذه التدابير قام قطاع النقل البحري بتدعيم منشآت إستقبال مخلفات إستغلال السفن ورواسبها⁴.

من العرض السابق يتضح أن المشرع الجزائري حرص على إضفاء حماية قانونية على البيئة البحرية بكافة أبعادها وعناصرها، ولن نخالف الحقيقة إذا قلنا أن الباحث عن النصوص القانونية المتعلقة بحماية البيئة البحرية في الجزائر سواء كانت تشريعات تعنى بالأساط البحرية مباشرة أو تشريعات ذات علاقة بالبيئة البحرية، يجدها لا تعد ولا تحصى، غير أنه ورغم ذلك لم يكن لها التأثير الذي كان من المنتظر منها تحقيقه والذي وضعت من أجله، بحيث أن تلوث المتوسط لازال متواصلا وربما بدرجات أكبر ومستويات أعلى عما كان عليه الوضع في السابق، ولعل ذلك يرجع إلى عدم وجود تشريع موحد شامل وكامل في شأن حماية البيئة البحرية بل يوجد مجموعة من النصوص المبعثرة هنا وهناك والتي يصعب معها وضع نظام متكامل من أجل تحقيق حماية فعالة لها، وكذا قلة الإمكانيات المادية والبشرية المؤهلة اللازمة من أجل ضمان التطبيق الفعلي للنصوص القانونية وإعداد وإصدار تصور عام للسياسة والاستراتيجية البيئية البحرية، ومنه السيطرة على حوادث التلوث والحيلولة دون حصولها⁵.

¹ منور فريده، مرجع سابق، ص 128

² عياشي فاطمة، مرجع سابق، ص 351

³ المرسوم الرئاسي رقم 98 - 232 المؤرخ في 18 جويلية 1998 يتضمن إحداث مجلس أعلى للبحر ويحدد مهامه وتنظيمه وعمله، ج.ر. عدد 52 مؤرخة في 19 جويلية 1998

⁴ عياشي فاطمة، مرجع سابق، ص 351.

⁵ المرجع نفسه، ص 352.

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

المبحث الثاني: اليات حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري

سيتم التطرق إلى الآليات الوقائية لحماية البيئة البحرية (المطلب الأول)، ثم دراسة الآليات الردعية التي اعتمدها المشرع الجزائري لضمان احترام قواعد الحماية البيئية البحرية (المطلب الثاني)

المطلب الأول: الآليات الوقائية لحماية البيئة البحرية

أولى المشرع الجزائري أهمية خاصة للوسائل الوقائية من خلال إخضاع مختلف الأنشطة الاقتصادية والصناعية والسياحية المقامة بالمناطق الساحلية والبحرية لنظام رقابي صارم، يقوم على الترخيص المسبق والدراسات البيئية وآليات التخطيط الساحلي، بما يضمن التوفيق بين متطلبات التنمية الاقتصادية وضرورات المحافظة على البيئة البحرية، وعلى هذا الأساس تتجسد الآليات الوقائية لحماية البيئة البحرية في مجموعة من الوسائل القانونية والإدارية يمكن دراستها من خلال فرعين أساسيين هما: آليات الضبط الإداري البيئي، وآليات التخطيط والتقييم البيئي.

الفرع الأول: آليات الضبط الإداري الوقائي لحماية البيئة البحرية

يُقصد بالضبط الإداري البيئي مجموعة التدابير والإجراءات التي تتخذها السلطات الإدارية المختصة بغرض منع وقوع الأضرار البيئية والمحافظة على النظام البيئي البحري. ويُعد هذا النوع من الضبط من أهم الوسائل الوقائية التي اعتمدها المشرع الجزائري لمواجهة مختلف مصادر التلوث البحري، من خلال إخضاع الأنشطة ذات التأثير البيئي لنظام قانوني خاص يقوم على الرقابة المسبقة والمتابعة المستمرة.

أولاً: نظام الترخيص البيئي المسبق

يُعد نظام الترخيص البيئي المسبق من أهم الآليات الوقائية التي اعتمدها المشرع الجزائري لحماية البيئة البحرية من مختلف أشكال التلوث والاستغلال غير الرشيد للموارد الطبيعية، وذلك انطلاقاً من فكرة أساسية مفادها أن الوقاية من الضرر البيئي أكثر فعالية وأقل تكلفة من إصلاحه بعد وقوعه. ويقوم هذا النظام على إخضاع بعض الأنشطة والمشاريع التي يحتمل أن يكون لها تأثير سلبي على البيئة البحرية والساحلية إلى رقابة إدارية مسبقة، بحيث لا يجوز مباشرتها أو استغلالها إلا بعد الحصول على ترخيص من السلطات المختصة والتأكد من مطابقتها للشروط والمعايير البيئية المقررة قانوناً.¹

وقد كرس المشرع الجزائري هذا التوجه من خلال القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الذي جعل من مبدأ الوقاية أحد المبادئ الأساسية للسياسة الوطنية لحماية البيئة، حيث نصت المادة 3 منه على اعتماد التدابير الوقائية لتفادي الأضرار البيئية أو الحد من آثارها السلبية قبل وقوعها. ويُعد نظام الترخيص البيئي أحد أبرز التطبيقات

¹ خيرة العرابي، أسباب تلوث البيئة البحرية والساحلية في الجزائر والحماية القانونية لها، مجلة قانون النقل والأنشطة المينائية، المجلد 3، العدد 1، 2016، ص 58.

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

العملية لهذا المبدأ، إذ يسمح للإدارة المختصة بممارسة رقابة مسبقة على المشاريع والأنشطة التي قد تمس بالتوازنات البيئية أو تؤدي إلى تلويث الوسط البحري¹

وفي هذا الإطار، أخضع المشرع المنشآت المصنفة لحماية البيئة إلى نظام قانوني خاص نظراً لما قد تسببه من أضرار أو أضرار على البيئة والصحة العمومية، ويُقصد بالمنشآت المصنفة تلك المصانع والوحدات الصناعية ومحطات معالجة النفايات والموانئ النفطية ومرافق تخزين المواد الكيميائية والبتروولية وغيرها من المنشآت التي قد تنتج عنها انبعاثات أو نفايات سائلة أو صلبة يمكن أن تصل إلى الوسط البحري وتؤثر على مكوناته البيولوجية والطبيعية. ولذلك لا يمكن إنشاء هذه المنشآت أو استغلالها أو توسيع نشاطها إلا بعد الحصول على ترخيص مسبق يحدد شروط الاستغلال والالتزامات البيئية الواجب احترامها.²

وتتجلى أهمية هذا الترخيص في كونه يفرض على صاحب المشروع تقديم ملف إداري وتقني يتضمن مختلف المعلومات المتعلقة بطبيعة النشاط المزمع ممارسته، وموقع المشروع، والمواد المستعملة، وكميات النفايات المحتمل إنتاجها، والتدابير المقترحة للحد من آثارها البيئية. وتقوم الإدارة المختصة بدراسة هذا الملف للتأكد من توافق المشروع مع قواعد حماية البيئة ومتطلبات التنمية المستدامة قبل إصدار القرار بالموافقة أو الرفض. وبهذه الكيفية يتحول الترخيص البيئي إلى وسيلة قانونية فعالة للحد من مخاطر التلوث البحري قبل وقوعها³، كما تعزز فعالية نظام الترخيص البيئي من خلال ارتباطه الوثيق بدراسة التأثير على البيئة، إذ تشترط التشريعات الجزائرية بالنسبة لفئة معينة من المشاريع تقديم دراسة مسبقة لتقييم الانعكاسات المحتملة للنشاط على البيئة البحرية والساحلية. وتسمح هذه الدراسة للسلطات المختصة بتحديد حجم المخاطر البيئية المتوقعة ومدى قدرة المشروع على احترام المعايير البيئية المعمول بها، وهو ما يضمن اتخاذ القرار الإداري على أسس علمية وتقنية دقيقة.⁴

وعلى مستوى البيئة البحرية والساحلية على وجه الخصوص، عزز القانون رقم 02-02 المؤرخ في 5 فبراير 2002 المتعلق بحماية الساحل وتنظيمه من فعالية نظام الترخيص من خلال فرض قيود قانونية على الأنشطة والمشاريع المقامة داخل الشريط الساحلي. فقد وضع المشرع جملة من الضوابط الخاصة التي تهدف إلى حماية النظم البيئية الساحلية الهشة من التدهور، ومنع مختلف أشكال التوسع

¹ المادة (03) من القانون رقم 10-03

² عبد الكريم عبدلاوي، حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2018، ص 96.

³ فريد مقاني، حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري، حوليات جامعة الجزائر، العدد 32، 2019، ص 144.

⁴ المرسوم التنفيذي رقم 07-145 المؤرخ في 19 ماي 2007 المحدد لمجال تطبيق ومحتوى وكيفية المصادقة على دراسة وموجز التأثير على البيئة.

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

العمراني أو الصناعي غير المنظم الذي قد يؤدي إلى الإضرار بالتنوع البيولوجي البحري أو تلويث المياه الساحلية.¹

ومن أبرز مظاهر هذه الحماية اشتراط الحصول على موافقات إدارية خاصة قبل إنجاز المشاريع داخل المناطق الساحلية الحساسة، مع مراعاة الطابع البيئي للموقع ومدى تأثير النشاط المزمع إنشاؤه على الموارد الطبيعية الساحلية، كما يمنع القانون إقامة بعض المنشآت أو التجهيزات التي من شأنها المساس بالتوازنات الإيكولوجية أو عرقلة الوصول الحر إلى الشواطئ أو تشويه المنظر الطبيعي للساحل، وهو ما يعكس حرص المشرع على تحقيق التوازن بين متطلبات التنمية الاقتصادية ومقتضيات حماية البيئة البحرية²، ولا يقتصر دور الترخيص البيئي على مجرد السماح بممارسة النشاط، بل يمتد إلى فرض مجموعة من الالتزامات المستمرة على المستغل طوال فترة نشاطه. فالترخيص غالباً ما يتضمن شروطاً تقنية وبيئية تتعلق بطرق معالجة النفايات الصناعية، وكيفية التخلص من المياه المستعملة، واحترام الحدود القصوى للملوثات، واتخاذ تدابير السلامة اللازمة لمواجهة الحوادث البحرية المحتملة، خاصة بالنسبة للأنشطة البترولية والصناعية القريبة من الساحل. وفي حالة الإخلال بهذه الشروط، يجوز للإدارة اتخاذ تدابير إدارية مختلفة تتراوح بين الإنذار والتوقيف المؤقت للنشاط وصولاً إلى سحب الترخيص نهائياً.³

وعليه، يتضح أن نظام الترخيص البيئي المسبق يمثل حجر الزاوية في السياسة الوقائية التي تبناها المشرع الجزائري لحماية البيئة البحرية، إذ يسمح بالكشف المبكر عن مصادر الخطر المحتملة، ويضمن إخضاع الأنشطة ذات التأثير البيئي لرقابة إدارية مسبقة ومستمرة، بما يسهم في الحد من مظاهر التلوث البحري وتحقيق الاستغلال المستدام للموارد البحرية والساحلية، تجسداً لمبادئ الوقاية والحماية والتنمية المستدامة التي يقوم عليها القانون البيئي المعاصر.⁴

ثانياً: الرقابة والتفتيش البيئي

تُعد الرقابة والتفتيش البيئي من أهم الآليات الوقائية التي اعتمدها المشرع الجزائري لضمان التطبيق الفعلي للقواعد القانونية المتعلقة بحماية البيئة البحرية، إذ لا تكفي النصوص القانونية وحدها لتحقيق الحماية المنشودة ما لم تُدعم بأجهزة رقابية قادرة على متابعة مدى التزام الأشخاص والمؤسسات بالواجبات البيئية المفروضة عليهم. ومن هذا المنطلق، منح المشرع للإدارة المختصة سلطات واسعة في

¹ القانون رقم 02-02 المؤرخ في 5 فبراير 2002 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه، الجريدة الرسمية، العدد 10، سنة 2002.

² سليمان بوقندورة ونظيرة عتيق، مرجع سابق، ص 211.

³ هدى عزاز، الإطار القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في الجزائر، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، المجلد 15، العدد 2، 2022، ص 148.

⁴ شيخ محمد زكرياء ونسيمة شيخ، التدابير القانونية لحماية الساحل الجزائري، المجلة العربية لعلوم السياحة والضيافة والآثار، المجلد 3، العدد 4، 2022، ص 49.

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

مجال الرقابة والتفتيش البيئي بهدف الكشف عن مصادر التلوث البحري ومراقبة الأنشطة التي قد تؤثر على الوسط البحري والساحلي، والتدخل في الوقت المناسب لمنع وقوع الأضرار البيئية أو الحد من آثارها.¹

وقد كرس القانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة نظاماً متكافئاً للرقابة البيئية، حيث نص على تأهيل فئات معينة من الأعوان والموظفين للقيام بمهام المراقبة والمعاينة والتفتيش، وتشمل هذه الفئات مفتشي البيئة والأعوان المؤهلين قانوناً وضباط الشرطة القضائية في حدود الاختصاصات المخولة لهم، وذلك بغرض التأكد من مدى احترام الأشخاص الطبيعيين والمعنويين للأحكام التشريعية والتنظيمية المتعلقة بحماية البيئة²، وتتمثل مهمة هؤلاء الأعوان في إجراء الزيارات الميدانية للمنشآت الصناعية والاقتصادية والموانئ والمنشآت البترولية الواقعة بالقرب من المناطق الساحلية أو المرتبطة بالنشاط البحري، والتحقق من مدى مطابقة نشاطها للمعايير البيئية المعمول بها. كما يملكون صلاحية الاطلاع على السجلات والوثائق الفنية المتعلقة بالنشاط، ومعاينة ظروف الاستغلال، والتأكد من فعالية أجهزة معالجة النفايات ومكافحة التلوث التي يفرضها القانون على مستغلي المنشآت المصنفة.³

ولضمان فعالية هذه الرقابة، منح المشرع للأعوان المؤهلين سلطة إجراء التحريات التقنية وأخذ العينات من المياه أو الرواسب أو المواد الملوثة المشتبه في تأثيرها على البيئة البحرية، وإرسالها إلى المخابر المختصة لتحليلها وتحديد مدى مطابقتها للمقاييس البيئية المقررة. وتُعد هذه الإجراءات ذات أهمية كبيرة، لأنها تسمح بالكشف العلمي الدقيق عن مصادر التلوث وتحديد المسؤوليات القانونية المترتبة عنها⁴، كما تمتد الرقابة البيئية إلى مراقبة مدى احترام المنشآت الصناعية والاقتصادية للحدود القصوى للانبعاثات والملوثات التي قد يتم طرحها في الوسط الطبيعي، وخاصة تلك التي يمكن أن تصل إلى المياه البحرية أو الساحلية، وفي هذا الإطار يلتزم مستغلو المنشآت باتخاذ جميع التدابير اللازمة لمنع تسرب المواد الكيميائية أو النفطية أو النفايات الصناعية إلى البحر، واحترام المقاييس التقنية المحددة بموجب التشريع والتنظيم البيئيين، ويترتب على مخالفة هذه الالتزامات إمكانية اتخاذ إجراءات إدارية أو جزائية ضد المخالفين وفقاً لما تقرره النصوص القانونية السارية.⁵

وتتجلى أهمية الرقابة البيئية البحرية بصورة أكبر في مواجهة حوادث التلوث البحري العرضية أو الاستثنائية، كتسرب المحروقات أو المواد الخطرة من السفن والمنشآت الساحلية. ففي مثل هذه الحالات

¹ عبد الكريم عبدلاوي، مرجع سابق، ص 102.

² المواد (21) وما بعدها من القانون رقم 10-03

³ فريد مقاني، مرجع سابق، ص 147.

⁴ خيرة العرابي، مرجع سابق، ص 61.

⁵ انظر المواد المتعلقة بمراقبة المفزات والانبعاثات الملوثة من القانون رقم 10-03 .

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

تمثل الرقابة المستمرة أداة أساسية للكشف السريع عن الخطر البيئي وتقييم حجمه واتخاذ التدابير الاستعجالية اللازمة للحد من انتشاره وتقليل آثاره على الأنظمة البيئية البحرية والثروة السمكية والصحة العامة.¹

والى جانب الرقابة المباشرة على المنشآت، تعتمد الإدارة الجزائرية كذلك على آليات الرصد البيئي والمراقبة الدورية لنوعية المياه البحرية والساحلية، من خلال برامج المتابعة البيئية التي تشرف عليها المصالح المختصة التابعة لوزارة البيئة بالتنسيق مع مختلف الهيئات العلمية والتقنية. وتهدف هذه العمليات إلى جمع البيانات المتعلقة بمستويات التلوث البحري وتحديد المناطق الأكثر تعرضاً للأخطار البيئية، بما يسمح بوضع سياسات وقائية أكثر فعالية في مجال حماية البيئة البحرية.²

وعليه، تشكل الرقابة والتفتيش البيئان دعامة أساسية للسياسة الوقائية التي انتهجها المشرع الجزائري في مجال حماية البيئة البحرية، فبفضل ما توفره من متابعة مستمرة للأنشطة الملوثة وكشف مبكر للمخاطر البيئية، تسهم هذه الآلية في ضمان احترام القواعد القانونية البيئية وتحقيق حماية فعالة ومستدامة للوسط البحري والساحلي من مختلف أشكال التلوث والتدهور البيئي.³

الفرع الثاني: آليات التخطيط والتقييم البيئي لحماية البيئة البحرية

لم يقتصر المشرع الجزائري على وسائل الضبط الإداري التقليدية، بل اعتمد كذلك آليات حديثة تقوم على التخطيط البيئي المسبق وتقييم الآثار المحتملة للمشاريع على البيئة البحرية، بما يسمح بإدماج الاعتبارات البيئية ضمن السياسات التنموية المختلفة وتحقيق التنمية المستدامة للمناطق الساحلية والبحرية.⁴

أولاً: دراسة التأثير على البيئة

تعتبر دراسة التأثير على البيئة من أبرز الآليات الوقائية الحديثة التي تبناها المشرع الجزائري في مجال حماية البيئة البحرية، نظراً لدورها الفعال في التنبؤ بالمخاطر البيئية المحتملة قبل الشروع في تنفيذ المشاريع والأنشطة المختلفة. وتقوم هذه الآلية على إجراء دراسة علمية وتقنية مسبقة تهدف إلى تحديد الآثار المباشرة وغير المباشرة التي قد تترتب عن المشروع على مختلف عناصر البيئة، بما فيها الوسط البحري والساحلي، واقتراح التدابير الكفيلة بتفادي هذه الآثار أو الحد منها إلى أدنى مستوى ممكن.⁵

¹ هدى عزاز، مرجع سابق، ص 150.

² سليمان بوقندورة ونظيرة عتيق، مرجع سابق، ص 214.

³ نادية بومدين، آليات الرقابة الإدارية في مجال حماية البيئة في التشريع الجزائري، مجلة الباحث للدراسات القانونية والسياسية، المجلد 7، العدد 1، 2022، ص 332.

⁴ شيخ محمد زكرياء ونسيمة شيخ، التدابير القانونية لحماية الساحل الجزائري، المجلة العربية لعلوم السياحة والضيافة والآثار، المجلد 3، العدد 4 (2022)، ص 39-54.

⁵ عبد الكريم عبدلاوي، مرجع سابق، ص 108.

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

وقد كرس المشرع الجزائري هذه الآلية بموجب القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، حيث أوجب إخضاع المشاريع والأشغال والمنشآت التي قد يكون لها تأثير على البيئة إلى دراسة مسبقة للتأثير البيئي قبل منح أي ترخيص إداري يسمح بإنجازها أو استغلالها. ويعكس هذا التوجه حرص المشرع على دمج الاعتبارات البيئية ضمن مختلف مراحل اتخاذ القرار الإداري، بما يضمن تحقيق التوازن بين متطلبات التنمية الاقتصادية وضرورات المحافظة على البيئة البحرية والساحلية.¹

ولم يكتف المشرع بالنص على مبدأ دراسة التأثير، بل قام بتنظيمها بموجب المرسوم التنفيذي رقم 07-145 المؤرخ في 19 ماي 2007 المحدد لمجال تطبيق ومحتوى وكيفية المصادقة على دراسة وموجز التأثير على البيئة، حيث حدد بدقة المشاريع الخاضعة لهذه الدراسة ومحتواها العلمي والتقني والإجراءات الواجب اتباعها للمصادقة عليها. وتبعاً لذلك، يتعين على صاحب المشروع إعداد ملف يتضمن وصفاً شاملاً للمشروع وموقعه وطبيعته ومختلف المراحل المرتبطة بإنجازه واستغلاله، إضافة إلى تحديد التأثيرات المحتملة على البيئة البحرية والتنوع البيولوجي والموارد الطبيعية الساحلية.²

وتكتسي دراسة التأثير على البيئة أهمية خاصة في مجال حماية البيئة البحرية بالنظر إلى حساسية النظم البيئية البحرية وصعوبة معالجة الأضرار التي قد تلحق بها بعد وقوعها. فالمشاريع الصناعية والمينائية والبتروولية والسياحية المقامة بالقرب من الساحل قد تكون مصدراً لمختلف أنواع التلوث البحري، سواء من خلال طرح النفايات الصناعية أو تسرب المواد الكيميائية أو المحروقات أو التأثير على الموائل الطبيعية للكائنات البحرية. ومن ثم تسمح دراسة التأثير بالكشف المسبق عن هذه الأخطار وتقييم حجمها ودرجة خطورتها قبل الترخيص بالمشروع.³

كما تساهم هذه الآلية في تعزيز شفافية القرار الإداري وترشيد عملية التخطيط البيئي، إذ توفر للسلطات المختصة قاعدة علمية وموضوعية تمكنها من تقييم مدى ملاءمة المشروع للموقع المقترح ومدى توافقه مع متطلبات حماية البيئة البحرية، وفي حال تبين أن المشروع قد يشكل تهديداً خطيراً للوسط البحري، يمكن للإدارة رفض الترخيص أو فرض شروط إضافية وتدابير وقائية ملزمة لضمان الحد من الآثار السلبية المحتملة.⁴

فضلاً عن ذلك، تجسد دراسة التأثير على البيئة التطبيق العملي لمبدأي الوقاية والحيلة اللذين يعدان من المبادئ الأساسية للقانون البيئي المعاصر، إذ تهدف إلى منع وقوع الضرر البيئي قبل حدوثه

¹ القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة

² المرسوم التنفيذي رقم 07-145 المؤرخ في 19 ماي 2007 المحدد لمجال تطبيق ومحتوى وكيفية المصادقة على دراسة وموجز التأثير على البيئة.

³ هدى عزاز، مرجع سابق، ص 151.

⁴ فريد مقاني، مرجع سابق، ص 149.

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

بدلاً من الاقتصار على معالجته بعد وقوعه، لذلك أصبحت هذه الدراسة من أهم الأدوات القانونية التي يعتمد عليها المشرع الجزائري لتحقيق التنمية المستدامة وضمان الاستغلال الرشيد للموارد البحرية لفائدة الأجيال الحالية والمستقبلية.¹

ثانياً: مخططات تهيئة الساحل وإدارة المناطق الساحلية

إلى جانب دراسة التأثير على البيئة، اعتمد المشرع الجزائري آلية التخطيط الساحلي باعتبارها من أهم الوسائل الوقائية الرامية إلى تحقيق الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية وحماية البيئة البحرية من مختلف أشكال التدهور والاستغلال غير العقلاني. ويستند هذا التوجه إلى قناعة مفادها أن حماية البيئة البحرية لا يمكن أن تتحقق من خلال التدابير الرقابية والعقابية فقط، بل تتطلب وضع مخططات استباقية تنظم استغلال الفضاءات الساحلية وتوجه مختلف الأنشطة الاقتصادية والعمرانية بما ينسجم مع متطلبات المحافظة على التوازنات البيئية.²

وفي هذا الإطار، أصدر المشرع الجزائري القانون رقم 02-02 المؤرخ في 5 فبراير 2002 المتعلق بحماية الساحل وتنظيمه، والذي وضع إطاراً قانونياً متكاملاً لتنظيم تهيئة المناطق الساحلية واستغلالها. ويهدف هذا القانون إلى حماية الساحل من مختلف مظاهر التدهور البيئي الناتجة عن التوسع العمراني غير المنظم، والتلوث الصناعي، والاستغلال المفرط للموارد الطبيعية، وذلك من خلال اعتماد مجموعة من أدوات التخطيط والتسيير المستدام للمناطق الساحلية.³

ومن أهم هذه الأدوات مخطط تهيئة الساحل الذي يُعد وثيقة استراتيجية تهدف إلى تحديد التوجهات العامة المتعلقة باستعمال الأراضي الساحلية وتوزيع الأنشطة الاقتصادية والعمرانية والسياحية داخلها وفق معايير بيئية دقيقة. ويسمح هذا المخطط بتحديد المناطق الواجب حمايتها نظراً لأهميتها البيئية أو الإيكولوجية، وكذا المناطق التي يمكن استغلالها في إطار التنمية الاقتصادية دون المساس بالتوازنات الطبيعية للوسط البحري والساحلي.⁴

كما يهدف مخطط تهيئة الساحل إلى ضمان الاستغلال العقلاني والمستدام للموارد البحرية والساحلية من خلال الحد من البناء العشوائي والتوسع العمراني غير المدروس الذي يشكل أحد أهم أسباب تدهور البيئة الساحلية في الجزائر. فالتوسع العمراني بالقرب من الشواطئ يؤدي في كثير من الأحيان إلى تدمير الموائل الطبيعية للكائنات البحرية، وتراجع المساحات الخضراء، وزيادة الضغوط البيئية على

¹ خيرة العرابي، مرجع سابق، ص 64.

² سليمان بوقندورة ونظيرة عتيق، مرجع سابق، ص 216.

³ القانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتنظيمه،

⁴ عبد القادر قادة، آليات التهيئة المستدامة للمناطق الساحلية في الجزائر، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، المجلد 8، العدد 1، 2022، ص 287.

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

المناطق الساحلية، الأمر الذي دفع المشرع إلى فرض قيود خاصة على عمليات البناء والاستغلال داخل الشريط الساحلي.¹

وتبرز أهمية التخطيط الساحلي كذلك في كونه يسمح بتنسيق مختلف السياسات القطاعية المرتبطة بالساحل، كالسياحة والصناعة والصيد البحري والنقل البحري والعمران، بما يضمن تحقيق التكامل بين متطلبات التنمية الاقتصادية والحماية البيئية. كما يساهم في الحد من النزاعات المتعلقة باستعمال المجال الساحلي من خلال تحديد الوظائف المخصصة لكل منطقة وتوضيح الأنشطة المسموح بها داخلها.²

وعليه، فإن مخططات تهيئة الساحل تمثل تجسيدا عمليا لمفهوم الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية ولأهداف التنمية المستدامة التي تبناها المشرع الجزائري، حيث تسهم في المحافظة على البيئة البحرية والساحلية وضمان استغلال مواردها بطريقة متوازنة تحقق مصالح الأجيال الحالية دون الإضرار بحقوق الأجيال القادمة في الاستفادة منها.³

المطلب الثاني: الآليات الردعية لحماية البيئة البحرية

تتمثل الآليات الردعية لحماية البيئة البحرية في مختلف الجزاءات المنصوص عليها قانونا وتنقسم هذه الجزاءات إلى جزاءات إدارية وهو ما سوف نتطرق إليه في الفرع الأول، وأخرى جزائية وهو موضوع الفرع الثاني.

الفرع الأول: العقوبات الإدارية المقررة للاعتداء على البيئة البحرية في القانون الجزائري

بمخالفاتها في البحر والوقف المؤقت هو عبارة عن تدبير تلجأ إليه الإدارة في حالة وقوع خطر بسبب مزاوله المشروعات الصناعية لنشاطها، والذي قد يؤدي إلى تلويث البيئة ككل والبيئة البحرية على وجه الخصوص والمساس بالصحة العمومية.

وهناك تطبيقات عديدة لعقوبة الإيقاف الإداري أو ردها المشرع الجزائري في قانون البيئة 10-03 السابق الذكر والذي ينص على أنه " إذا لم يمتثل مستغل المنشأة الغير واردة في قائمة المنشآت المصنفة للإعذار في الأجل المحدد يوقف سير المنشأة إلى حين تنفيذ الشروط المفروضة ".⁴ كما نص قانون المياه 12-05 على أنه : يجب على الإدارة المكلفة بالموارد المائية أن تتخذ كل التدابير التنفيذية لتوقيف تفريغ الإفرازات او رمي المواد الضارة عندما يهدد تلوث المياه الصحة العمومية، كما يجب عليها أن تأمر بتوقيف أشغال المنشأة المتسببة في ذلك إلى غاية زوال التلوث.

¹ شيخ محمد زكرياء ونسيمة شيخ، مرجع سابق، ص5.

² محمد لخضر بن دحمان، الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في التشريع الجزائري، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد 9، العدد 2، 2022، ص 119.

³ نادية بومدين، مرجع سابق، ص 343.

⁴ المادة (02/25) من قانون 10-03

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

ثانياً: سحب التراخيص

إن نظام الترخيص بعد 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 من نشاطه مطابقاً للمقاييس القانونية البيئية من الرخصة. فالمشرع إذا كان قد أقر حق 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.

أ- إذا كان استمرار المشروع يؤدي إلى خطر يدهم النظام العام في أحد عناصره، إما بالصحة العمومية أو الأمن العام أو السكينة العمومية.

ب- إذا لم يستوفي المشروع الشروط القانونية التي ألزم المشرع ضرورة توافرها.

ج- إذا توقف العمل بالمشروع لأكثر من مدة معينة يحددها القانون.

د- إذا صدر حكم قضائي يقضى بغلق المشروع وإزالته.¹

ثالثاً: الرسوم الجبائية

تُعد الغرامة الإدارية من أهم الجزاءات الإدارية المالية التي تلجأ إليها الإدارة في مجال حماية البيئة، حيث تتمثل في إلزام المخالف بدفع مبلغ مالي لفائدة الخزينة العمومية نتيجة ارتكابه مخالفة لأحكام التشريع والتنظيم البيئي، وذلك دون الحاجة إلى اللجوء مباشرة إلى المتابعة الجزائية أمام الجهات القضائية. وتستند هذه الآلية إلى فكرة تحقيق الردع السريع والفعال للمخالفات البيئية، مع تمكين الإدارة من التدخل الفوري للحد من الأضرار التي قد تلحق بالبيئة نتيجة استمرار السلوك المخالف.

وتتميز الغرامة الإدارية بأنها تحمل في جوهرها طابعاً وقائياً وإصلاحياً أكثر من كونها عقوبة بالمعنى الجنائي التقليدي، إذ تهدف إلى دفع المخالف إلى احترام القواعد البيئية وإزالة آثار المخالفة، فضلاً عن تحميله جزءاً من التكاليف الناتجة عن الأضرار التي تسبب فيها للبيئة. كما أنها تجسد تطبيق مبدأ "الملوث يدفع"، الذي يعد من المبادئ الأساسية في القانون البيئي الحديث، ومفاده أن الشخص المتسبب في التلوث يتحمل الأعباء المالية المترتبة على نشاطه الضار بالبيئة.

وتتخذ الغرامة الإدارية عدة صور، فقد تكون غرامة مالية مباشرة تتمثل في مبلغ نقدي تحدده الإدارة وفقاً لطبيعة المخالفة وخطورتها، وقد تأخذ شكل مصالحة إدارية بين الإدارة والمخالف، يتم بموجبها الاتفاق على دفع مبلغ معين مقابل وقف إجراءات المتابعة أو تسوية الوضعية المخالفة، وإن كانت هذه المصالحة تتم في إطار تنظيمي يجعل إرادة المخالف محدودة، الأمر الذي يقربها من عقود الإذعان. كما قد تتجسد الغرامة الإدارية في صورة زيادات أو أعباء مالية إضافية تفرضها الإدارة على المنشآت أو

¹ وناسة جدي، المرجع السابق. ص 112

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

الأشخاص المتسببين في التلوث، كزيادة الرسوم البيئية أو الضرائب المفروضة على الأنشطة الملوثة للبيئة.¹

1. 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، والتي شرعت الدولة في وضعها ابتداء من سنة 1992 بصفة تدريجية، وأهمها الرسم على النشاطات الملوثة الخطيرة على البيئة، كذا الرسم على الوقود، وتضاف إليها رسوم أخرى.

أ - **الرسم على النشاطات الملوثة أو الخطيرة على البيئة:** تم تأسيس هذا الرسم لأول مرة بموجب المادة 117 من قانون المالية لسنة 2000 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.²

ب - **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 بالخصائص. 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 للنشاطات الخطرة والماسة بهذه الأخيرة أو الصحة العامة أو الأمن العام والسكينة العامة.

2. مبدأ الملوث الدافع: والملاحظ في النصوص التشريعية الجزائرية 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.³

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

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، ص 77

² المرسوم التنفيذي 93-68 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 الأنشطة الملوثة. تتحدد أسعار هذا الرسم القانون المالية لسنة 2000

³ والذي نص عليه قانون حماية البيئة 03-10 في المادة 03 فقرة 07 وعرفه على انه 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.

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

على الأقل تقليص التلوث الناجم عن الصناعة والبحث عن التكنولوجيات الأقل تلويث، وذلك بقصد التحكم الأكثر في مصادر التلوث وتحسين مداخل الرسم على النشاط الملوثة. فمجالات مبدأ الملوثة الدافع هي مبدئيا يشمل مبدأ التعويض عن الأضرار المباشرة التي يتسبب فيها الملوثة للبيئة أو نفقات الوقاية بالنسبة للنشاطات الخطرة أو الخاصة.¹

الفرع الثاني: العقوبات الجزائية المقررة للاعتداء على البيئة البحرية في القانون الجزائري

العقوبات الجزائية المنصوص عليها القانون المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة تم تحديد الجرائم المتعلقة بحماية الماء والأوساط المائية في الفصل الرابع من القانون رقم 03-10، وهي كما يلي:

أولاً: جنحة صب أو غمر أو ترميد مواد من شأنها الأضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري

بينت أحكام المادة 88 من القانون رقم 03-10 أنه عندما تقتضي ضرورات التحقيق أو الإعلام وبالنظر إلى جسامة المخالفة يمكن لوكيل الجمهورية والقاضي الذي تحال عليه الدعوى الأمر بإيقاف السفينة أو الطائرة أو الآلية أو القاعدة العائمة التي استخدمت في ارتكاب إحدى المخالفات المتعلقة بكل عملية صب أو غمر أو ترميد داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري لمواد من شأنها الأضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية وكذا عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والتربية المائية والصيد البحري، وإفساد نوعية المياه البحرية من حيث استعمالها²

ويجوز للجهة القضائية المختصة أن تأمر في كل وقت برفع الإيقاف إذا ما تم دفع كفالة تحدد مبلغها وكيفيات تسديدها هذه الجهة القضائية³، ويؤول الاختصاص للمحكمة مكان وقوع المخالفة ويكون زيادة على ذلك إما للمحكمة التي تم التسجيل في إقليمها إذا تعلق الأمر بسفينة أو آلية أو قاعدة عائمة جزائرية وإما للمحكمة التي توجد المركبة في إقليمها إذا كانت هذه المركبة أجنبية أو غير مسجلة، وإما لمحكمة المكان حيث يتم الهبوط بعد التحليق الذي ارتكبت المخالفة أثناءه إذا تعلق الأمر بطائرة⁴

¹ بوغازي جهيد، البيئة البحرية من التلوث في القانون الجزائري، مذكرة شهادة الماستر، تخصص قانون البيئة والتنمية المستدامة، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، الجزائر، 2019-2020، ص 68.69

² حددت هذه المخالفات المادة (52) من القانون رقم 03-10، وبينت المادة (54) أنه لا تطبق أحكام المادة (53) حال القوة القاهرة الناجمة عن التقلبات الجوية أو عوامل أخرى، عندما تتعرض لخطر حياة البشر أو أمن السفينة أو الطائرة

³ المادة (88) من نفس القانون

⁴ المادة (89) من نفس القانون

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

ثانيا: جنحة الإشراف على عمليات الغمر أو الترميد في البحر على متن آليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري

فيما يخص رابطة السفن، فإنه يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة من مائة ألف دينار 100.000 دج إلى مليون دينار 1.000.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط كل ريان سفينة جزائرية أو قائد طائرة جزائرية أو كل شخص يشرف على عمليات الغمر أو الترميد في البحر على متن آليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري حال ارتكاب واحدة من المخالفات السابقة الذكر، وتضاعف العقوبة حالة العود¹

وفي حالة ارتكاب المخالفات بأمر من مالك أو مستغل السفينة أو الطائرة أو الآلية أو القاعدة العائمة، يعاقب هذا المالك أو المستغل بالعقوبات المنصوص عليها في المادة 90 من القانون رقم 03-10 السابقة الذكر على أن يضاعف الحد الأقصى لهذه العقوبات، وإذا لم يعط هذا المالك أو المستغل أمرا كتابيا لريان السفينة أو الشخص المشرف على عمليات الغمر أو قائد الطائرة أو الآلية العائمة أو القاعدة العائمة للامتثال لأحكام القانون المتعلق بحماية البحر يتابع بصفته شريكا في ارتكاب المخالفات المنصوص عليها، وعندما يكون المالك شخصا معنويا تلقى المسؤولية على عاتق الشخص أو الأشخاص الممثلين الشرعيين أو المسيرين الفعليين الذين يتولون الإشراف والإدارة أو كل شخص آخر مفوض من طرفهم²

ثالثا: جنحة مخالفة أحكام المعاهدة الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات والمبرمة في لندن في 12 ماي سنة 1954 وتعديلاتها

يعاقب بالحبس من سنة إلى خمس سنوات وبغرامة من مليون دينار 1.000.000 دج إلى عشرة ملايين دينار 10.000.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط كل ريان خاضع لإحكام المعاهدة الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات والمبرمة في لندن في 12 ماي سنة 1954 وتعديلاتها، والذي ارتكب مخالفة للإحكام المتعلقة بحضر صب المحروقات أو مزيجها في البحر، وتضاعف العقوبة حالة العود، ويعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة من مائة ألف دينار إلى مليون دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط كل ريان سفينة غير خاضعة لإحكام المعاهدة السابقة الذكر والذي يرتكب إحدى المخالفات المنصوص عليها في المادة 93 من القانون رقم 03-10، وتضاعف العقوبة حالة العود³

¹ المادة (90) من القانون 10-03

² المادة (92) من نفس القانون

³ المادة (93) والمادة (94) من نفس القانون

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

رابعاً: جنحة التسبب في حدوث حادث ملاحى أو لم يتحكم فيه أو لم يتفاداه:

يعاقب بغرامة مالية من مائة ألف دينار إلى مليون دينار كل ريان تسبب بسوء تصرفه أو رعونته أو غفلته أو إخلاله بالقوانين والأنظمة في وقوع حادث ملاحى أو لم يتحكم فيه أو لم يتفاداه، ونجم عنه تدفق مواد ملوثة للمياه الخاضعة للقضاء الجزائى، كما تطبق نفس العقوبات على صاحب السفينة أو مستغلها أو كل شخص آخر غير الريان، تسبب في تدفق مواد في الظروف السابقة الذكر، غير انه لا يعاقب على التدفق الذي بررته تدابير اقتضتها ضرورة تفادي خطر جسيم وعاجل يهدد امن السفن أو حياة البشر أو البيئة.¹

خامساً: جنحة عدم الإبلاغ عن حدوث حادث ملاحى أو لم يتحكم فيه أو لم يتفاداه:

يعاقب بغرامة من مائة ألف دينار إلى مليون دينار كل ريان سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة تعبر بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائى أو داخلها، لم يقم بالإبلاغ عن حادث ملاحى يقع في مركبه ومن شأنه أن يهدد بتلويث أو إفساد الوسط البحرى والمياه والسواحل الوطنية²

سادساً: جنحة صب محروقات أو مزيج من المحروقات في المياه الخاضعة للقضاء الجزائى

بغض النظر عن المتابعات القضائية في حالة إلحاق الضرر بشخص أو بالوسط البحرى أو بالمنشآت، يعاقب بالحبس من سنة إلى خمس سنوات وبغرام من مليوني دينار إلى عشرة ملايين دينار كل مخالف للإجراءات السابقة الذكر، ونجم عن ذلك صب محروقات أو مزيج من المحروقات في المياه الخاضعة للقضاء الجزائى³

¹ المادة (97) من القانون 10-03

² المادة (98) من نفس القانون

³ المادة (99) من نفس القانون

الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

خلاصة الفصل

يتضح من خلال هذا الفصل أن المشرع الجزائري أولى أهمية بالغة لحماية البيئة البحرية باعتبارها أحد المكونات الأساسية للبيئة الوطنية ومورداً استراتيجياً لتحقيق التنمية المستدامة، وقد تجسدت هذه الحماية من خلال إرساء إطار قانوني متكامل انطلق من النص الدستوري الذي كرس الحق في بيئة سليمة، ثم تدعم بجملة من القوانين الخاصة، على غرار القانون المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، والقانون البحري، وقانون حماية الساحل وتنميته، إضافة إلى التشريعات المنظمة لتسيير النفايات والأنشطة الساحلية، وقد سعت هذه المنظومة التشريعية إلى وضع قواعد قانونية تهدف إلى الوقاية من مختلف أشكال التلوث البحري والحد من آثاره، بما يضمن المحافظة على التوازنات البيئية والموارد البحرية للأجيال الحالية والمستقبلية.

كما أظهر الفصل أن الحماية القانونية للبيئة البحرية لا تقتصر على الجانب التشريعي فحسب، وإنما تركز كذلك على منظومة مؤسساتية متخصصة تضم العديد من الهيئات والأجهزة المكلفة بالرقابة والمتابعة والتدخل، مثل المرصد الوطني للبيئة والتنمية المستدامة، والمحافظة الوطنية للساحل، والوكالة الوطنية للنفايات، إلى جانب الأجهزة النوعية كجهاز "تل بحر" والمراكز الوطنية والجهوية للحراسة والإنقاذ في البحر والمجلس الأعلى للبحر، وتؤدي هذه المؤسسات دوراً محورياً في تنفيذ السياسات البيئية، ورصد مصادر التلوث، والتنسيق بين مختلف المتدخلين، واتخاذ التدابير الوقائية والاستعجالية اللازمة لمواجهة الأخطار التي تهدد الوسط البحري.

ومن جهة أخرى، بين الفصل أن المشرع الجزائري اعتمد مزيجاً من الآليات الوقائية والردعية لضمان فعالية الحماية القانونية للبيئة البحرية، حيث أخضع الأنشطة ذات التأثير البيئي لنظام الترخيص المسبق ودراسات التأثير البيئي وآليات التخطيط والرقابة الإدارية، كما أقر مجموعة من الجزاءات الإدارية والجزائية والمدنية لمواجهة المخالفات البيئية وردع مرتكبيها، غير أن فعالية هذه الآليات تبقى رهينة بتعزيز التنسيق بين الهيئات المختصة، وتوفير الإمكانيات البشرية والتقنية اللازمة، وتطوير آليات الرقابة والتطبيق العملي للنصوص القانونية، بما يضمن تحقيق حماية حقيقية وفعالة للبيئة البحرية في مواجهة التحديات المتزايدة المرتبطة بالتلوث والاستغلال غير الرشيد للموارد البحرية.

الخاتمة

في ختام هذه الدراسة المخصصة لموضوع الحماية الدولية والوطنية للبيئة البحرية، يتبين أن البيئة البحرية أصبحت تحتل مكانة محورية ضمن الاهتمامات القانونية والاقتصادية والبيئية المعاصرة، بالنظر إلى الدور الحيوي الذي تؤديه في تحقيق التنمية المستدامة والمحافظة على التوازنات الإيكولوجية العالمية، فالبيئة البحرية لم تعد مجرد فضاء طبيعي يخترن الموارد والثروات المختلفة، وإنما أصبحت تشكل عنصراً أساسياً في الأمن البيئي والغذائي والاقتصادي للدول، الأمر الذي جعل حمايتها مسؤولية جماعية تتقاسمها مختلف الأطراف الدولية والوطنية. وقد ساهم التطور الصناعي والتكنولوجي المتسارع وما صاحبه من توسع في الأنشطة الاقتصادية البحرية والبرية في زيادة الضغوط على النظم البيئية البحرية، وهو ما أدى إلى تنامي ظاهرة التلوث البحري وتعدد مصادرها، الأمر الذي استوجب وضع قواعد قانونية وآليات مؤسسية متخصصة لمواجهة هذه الأخطار والحد من آثارها.

وقد أظهرت الدراسة أن المجتمع الدولي أدرك مبكراً خطورة التهديدات التي تتعرض لها البيئة البحرية، فسعى إلى تطوير منظومة قانونية دولية متكاملة تركز على مجموعة من الاتفاقيات العالمية والإقليمية التي هدفت إلى الوقاية من التلوث البحري ومكافحته وضمان الاستغلال الرشيد للموارد البحرية، وقد شكلت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 حجر الزاوية في هذا المجال، باعتبارها الإطار القانوني الأشمل الذي نظم حقوق الدول والتزاماتها تجاه البيئة البحرية، كما عززت اتفاقيات أخرى، مثل اتفاقية ماربول واتفاقية لندن واتفاقية برشلونة واتفاقية جدة واتفاقية الكويت، مختلف جوانب الحماية القانونية للبيئة البحرية. وإلى جانب ذلك، لعبت المنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية دوراً بارزاً في تطوير قواعد القانون الدولي البيئي وتعزيز التعاون الدولي وتبادل الخبرات والمعلومات وتنسيق الجهود الرامية إلى حماية البحار والمحيطات من مختلف أشكال التلوث.

كما بينت الدراسة أن الجزائر، باعتبارها دولة ساحلية مطلة على البحر الأبيض المتوسط، حرصت على مواكبة التطورات الدولية في مجال حماية البيئة البحرية من خلال إدماج الالتزامات الدولية ضمن منظومتها القانونية الداخلية، وإقرار مجموعة من النصوص التشريعية والتنظيمية التي تهدف إلى الوقاية من التلوث البحري ومكافحته، ولم يقتصر الأمر على الجانب التشريعي فحسب، بل تم تدعيمه بإنشاء عدد من المؤسسات والأجهزة الإدارية والفنية المختصة بحماية البيئة ومراقبة الأنشطة ذات التأثير على الوسط البحري، فضلاً عن اعتماد آليات وقائية ورقابية وردعية تسعى إلى الحد من الأضرار البيئية وضمان احترام القواعد القانونية المتعلقة بحماية البيئة البحرية.

ومن خلال تحليل مختلف الجوانب القانونية والمؤسسية للموضوع، أمكن التوصل إلى جملة من النتائج المهمة، من أبرزها أن حماية البيئة البحرية أصبحت تمثل أحد المظاهر الأساسية لتطور القانون الدولي البيئي، وأن الاتفاقيات الدولية نجحت إلى حد كبير في إرساء مبادئ عامة وقواعد قانونية ملزمة للدول في مجال المحافظة على البيئة البحرية، كما تبين أن مبدأ الوقاية ومبدأ التعاون الدولي ومبدأ

الخاتمة

الملوث الدافع أصبحت تشكل ركائز أساسية في النظام القانوني لحماية البيئة البحرية. كذلك أظهرت الدراسة أن المشرع الجزائري تبنى منظومة قانونية متكاملة نسبياً تشمل آليات تشريعية ومؤسسية متنوعة لحماية البيئة البحرية، معتمداً على وسائل وقائية كدراسات التأثير على البيئة وأنظمة الترخيص والرقابة الإدارية، بالإضافة إلى جزاءات إدارية ومدنية وجزائية تهدف إلى ردع المخالفات البيئية وحماية الوسط البحري من مختلف صور الاعتداء.

ورغم ما تحقق من تطور على المستويين الدولي والوطني، فإن الدراسة كشفت في المقابل عن مجموعة من النقائص والتحديات التي ما تزال تحد من فعالية الحماية القانونية للبيئة البحرية. ويتمثل أهمها في وجود فجوة بين النصوص القانونية والتطبيق العملي، حيث لا تزال العديد من الاتفاقيات الدولية تواجه صعوبات على مستوى التنفيذ والرقابة والمتابعة. كما أن تعدد الجهات والمؤسسات المتدخلة في مجال حماية البيئة البحرية قد يؤدي أحياناً إلى تداخل الاختصاصات وضعف التنسيق بينها.

إضافة إلى ذلك، فإن محدودية الإمكانيات التقنية والبشرية والمالية المخصصة للرقابة البحرية تشكل عائقاً أمام الكشف المبكر عن حالات التلوث والتدخل السريع لمعالجتها. كما أن استمرار بعض الأنشطة الصناعية والملاحية المسببة للتلوث، وضعف الثقافة البيئية لدى بعض الفاعلين الاقتصاديين، يساهمان في زيادة المخاطر التي تهدد البيئة البحرية وتحد من فعالية الجهود المبذولة لحمايتها.

كما تبين أن التطور السريع للأنشطة الاقتصادية البحرية وظهور أنماط جديدة من التلوث، لاسيما التلوث الناجم عن النفايات البلاستيكية والمواد الكيميائية الخطرة والتسربات النفطية والتغيرات المناخية، يفرض مراجعة مستمرة للمنظومة القانونية والمؤسسية القائمة، بما يضمن مواكبة المستجدات البيئية والتكنولوجية وتعزيز فعالية التدابير الوقائية والردعية، وهو ما يؤكد أن حماية البيئة البحرية لا يمكن أن تتحقق من خلال التشريع وحده، وإنما تتطلب تضافر الجهود القانونية والمؤسسية والعلمية والتقنية، بالإضافة إلى إشراك مختلف الفاعلين من سلطات عامة ومؤسسات اقتصادية ومجتمع مدني وأفراد.

وبناءً على النتائج المتوصل إليها، يمكن تقديم جملة من الاقتراحات والتوصيات الآتية:

- العمل على تحديث التشريعات الوطنية بما ينسجم مع التطورات الحديثة للقانون الدولي البيئي والبحري.
- تدعيم أجهزة الرقابة البحرية بالموارد البشرية المؤهلة والتجهيزات التقنية الحديثة.
- تطوير أنظمة الرصد والإنذار المبكر للكشف عن مصادر التلوث البحري والتدخل السريع لمعالجتها.
- تعزيز التنسيق بين مختلف المؤسسات والهيئات المكلفة بحماية البيئة البحرية دولياً ووطنياً وتحديد اختصاصاتها بدقة.
- إنشاء قواعد بيانات وطنية متخصصة لرصد ومتابعة التلوث البحري وتقييم مخاطره البيئية.

الخاتمة

• تشجيع الاستثمار في التقنيات النظيفة والاقتصاد الأزرق المستدام بما يحقق التوازن بين التنمية الاقتصادية والحفاظ على البيئة.

وعليه فإن حماية البيئة البحرية لم تعد خيارًا تشريعيًا أو سياسيًا فحسب، وإنما أصبحت ضرورة حتمية تفرضها متطلبات التنمية المستدامة وحق الأجيال الحاضرة والمستقبلية في بيئة سليمة ومتوازنة، وهو ما يستوجب مواصلة تطوير الآليات القانونية والمؤسسية وتعزيز فعاليتها بما يضمن المحافظة على الثروات البحرية وحمايتها من مختلف الأخطار والتحديات المستقبلية.

المصادر
والمراجع

المصادر والمراجع

أولاً: المصادر

الاتفاقيات

1. الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحر بالزيت لعام 1954 ، وتعديلاتها.
2. اتفاقية المحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن 1982
3. اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

الديساتير

1. دستور الجزائر لعام 1976 الصادر بموجب الأمر رقم 76-97 في 22 نوفمبر 1976 المتضمن الدستور الجزائري المعدل بالقانون رقم 06/79 المؤرخ في يوليو 1979 المتضمن التعديل الدستوري، وكذا القانون رقم 80-01 المؤرخ في 12 يناير 1980 المتضمن التعديل الدستوري
2. دستور الجزائر لسنة 1989، الصادر بتاريخ 23 فيفري 1989.
3. دستور الجزائر 2020 الصادر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 20-442 المؤرخ في 15 جمادي الأولى عام 1442 الموافق لـ 30 ديسمبر سنة 2020 يتعلق بإصدار التعديل الدستوري المصادق عليه في استفتاء أول دوفمبر 2020، ج.ر. عدد 82 المؤرخة في 30/12/2020.

الآوامر والقوانين

1. أمر رقم 72-17 المؤرخ في 07 جوان 1972 المتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمحروقات الموقعة ببروكسل في 29 نوفمبر 1969.
2. أمر رقم 76-08 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 المعدل والمتمم بقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو سنة 1998 يتضمن القانون البحري، والمعمل والمهم أيضا بالقانون رقم 04-10 المؤرخ في 16 أوت 2010، ج.ر. رقم 47 لسنة 1198، وأيضا الجريدة الرسمية لسنة 2010 عدد 46
3. قانون رقم 83-03 مؤرخ في 22 ربيع الثاني 1403 الموافق لـ 05 فبراير 1983 يتعلق بحماية البيئة، ج.ر. عدد 06 لسنة 1983.
4. القانون رقم 85-05 المؤرخ في 16 فيفري 1985 والمتعلق بحماية الصحة وترقيتها المعدل والمتمم بالقانون رقم 08-13 مؤرخ في 20 يوليو سنة 2008، ج.ر. عدد 44 مؤرخة في 03 أوت 2008
5. القانون رقم 90-08 المؤرخ في 7 أبريل 1990 والمتعلق بالبلدية المعدل والمتمم بالقانون رقم 11 - 10 المؤرخ في 22 يونيو 2011 والأمر رقم 21-13 المؤرخ في 31 أوت 2021.
6. القانون رقم 90-09 المؤرخ في 7 أبريل 1990 والمتعلق بالولاية المعدل والمتمم بالقانون رقم 12-07- مؤرخ في الموافق 21 فيفري 2012 ج.ر. عدد 12 مؤرخة في 29 فيفري 2012
7. القانون رقم 01-19 المؤرخ في 19 ديسمبر 2001 يتعلق بتسيير النفايات إزالتها ومراقبتها، جريدة رسمية عدد 77 مؤرخة في 15 ديسمبر 2001-

المصادر والمراجع

8. القانون رقم 02-02 المؤرخ في 5 فبراير 2002 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه، الجريدة الرسمية، العدد 10، سنة 2002.
9. القانون رقم 02-03 المتعلق بتحديد القواعد العامة للاستعمال والاستغلال السياحيين للشواطئ المؤرخ في 17 فيفري 2003، ج ر عدد 11 لسنة 2003
10. القانون رقم 03-10 مؤرخ 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق ل 19 يوليو سنة 2003 يتعلق بحماية البيئة في إطار العمية المستدامة، رج عدد 43 لسنة 2003.
11. القانون رقم 04-07 المتعلق بالصيد البحري المؤرخ في 15/08/2004، ج.ر عدد 51.

المراسيم

1. مرسوم رقم 81-267 مؤرخ في 12 ذي الحجة عام 1401 الموافق ل 10 أكتوبر سنة 1981 يتعلق بصلاحيات رئيس المجلس الشعبي البلدي فيما يخص الطرق والنقاوة والطمأنينة العمومية.
2. المرسوم التنفيذي رقم 84-378 مؤرخ في 15 ديسمبر 1984 يتعلق بشروط النطاقة وإزالة ومعالجة النفايات الحضرية الصلبة، ج.ر عدد 00 مؤرخة في 16 ديسمبر 1984
3. المرسوم التنفيذي رقم 93-10 مؤرخ في 10 يوليو سنة 1993 ينظم النفايات الصناعية السائلة، ج ر رقم 46 لسنة 1993، مؤرخة في 14 يوليو 1993.
4. المرسوم التنفيذي رقم 93-161 مؤرخ في 10 يوليو سنة 1993 ينظم صب الزيوت والشحوم الربعية في الوسط الطبيعي، ج. ر رقم 46 لسنة 1993 مؤرخة في 14 يوليو 1993
5. المرسوم التنفيذي 93-68 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 الأشربة الملوثة. تتحدد أسعار هذا الرسم القانون المالية لسنة 2000
6. المرسوم الرئاسي رقم 95-90 المؤرخ في 30 سبتمبر 1995، ج.ر عدد 54 مؤرخة في 04 أكتوبر 1995.
7. المرسوم الرئاسي رقم 98 - 232 المؤرخ في 18 جويلية 1998 يتضمن إحداث مجلس أعلى للبحر ويحدد مهامه وتنظيمه وعمله، ج.ر عدد 52 مؤرخة في 19 جويلية 1998
8. المرسوم التنفيذي رقم 02 - 01 المتعلق بتحديد النظام العام للموانئ وأمنها المؤرخ في 06 جانفي 2002، ج ر عدد 01 لسنة 2002
9. مرسوم تنفيذي رقم 02 - 115 مؤرخ في 03 أبريل 2002 يتضمن إنشاء المرصد الوطني للبيئة والحماية المستدامة، ج ر رقم 22 مؤرخة في 03 أبريل 2002
10. مرسوم تنفيذي رقم 02 - 175 مؤرخ في 20 ماي 2002 يتضمن إنشاء الوكالة الوطنية للنفايات وعظيمها وعملها، ج ر رقم 37 مؤرخة في 26 أبريل 2002.

المصادر والمراجع

11. مرسوم تنفيذي رقم 04 - 113 مؤرخ في 13 أفريل 2002 يتضمن تنظيم المحافظة الوطنية للساحل وسيرها ومهامها، ج ر رقم 25 مؤرخة في 21 أفريل 2004.
12. المرسوم التنفيذي رقم 07-144 المؤرخ في 19 مايو 2007 يحدد قائمة المنشآت المصنفة لحماية البيئة، ج ر رقم 34 لسنة 2007
13. المرسوم التنفيذي رقم 07-145 المؤرخ في 19 ماي 2007 المحدد لمجال تطبيق ومحتوى وكيفيات المصادقة على دراسة وموجز التأثير على البيئة.
14. المرسوم التنفيذي رقم 14 - 264 مؤرخ في 22 سبتمبر 2014 يتعلق بعظيم مكافحة الطونات البحرية وإحداث مخططات إستراتيجية لذلك، ج.ر عدد 58 مؤرخة في 01 أكتوبر 2014

ثانيا: المراجع

الكتب العامة

1. إسماعيل نجم الدين زكنه، القانون الإداري البيئي، دراسة تحليلية مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012
2. خليل حسين، النظرية العامة والمنظمات العالمية، المجلد الأول، الطبعة لأول، دار المنهل اللبناني، بيروت، لبنان، 2010
3. دباح عيسى، موسوعة القانون الدولي أهم اتفاقيات والقرارات والبيانات والوثائق الدولية للقرن 20 في مجال القانون الدولي العام، المجلد 2، دار الشروق النشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2003
4. مولود ديدان مباحث في القانون الدستوري، دار بلقيس، الجزائر، 2010

الكتب المتخصصة

1. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، جامعة الملك سعود، الرياض، 1997
2. صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد لبحار لدراسة أحكام اتفاقية الأمم المتحدة البحار 1982، ط2، دار النهضة العربية القاهرة، 2000
3. عبد الصمد إسلام محمد، الحماية الدولية للبيئة من التلوث في ضوء الاتفاقيات الدولية وأحكام القانون الدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية القاهرة، 2016
4. علي سعيداني، حماية البيئة من التلوث بالمواد الاشعاعية والكيميائية في القانون الجزائري، دار الخلدونية الجزائر، الطبعة الأولى 2008
5. علي عدنان الفيل، المنهجية التشريعية في حماية البيئة - دراسة مقارنة - ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012
6. كاظم المقدادي، حماية البيئة البحرية، مركز الكتاب العالمي، الإمارات، 2016.

المصادر والمراجع

7. كمال حمدي، القانون البحري: السفينة اشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة، ط02، منشاء المعارف، مصر
8. محمد احمد علي كاسب، المسؤولية الدولية لحماية التنوع الأحيائي وبيئة الفضاء الخارجي من أضرار التلوث في إطار المعاهدات الدولية، ط01، المصرية للنشر والتوزيع، القاهرة، مصر، 2020
9. مصطفى احمد ابو الخير، الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار، ط01، دار ابتراك للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة، مصر، 2012

المقالات

1. أحمد لكحل، " مفهوم البيئة ومكانها في التشريعات الجزائرية"، مجلة الفكر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، العدد السابع، 2010
2. أعرا ب كميلة، المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، المجلد 05، العدد 01، 2018
3. بن الصغير شهرزاد، مدى تكريس الحماية القانونية للبيئة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، المجلد 05، العدد 02، 2018
4. بن تركية نصيرة، تكريس الدستور الجزائري للحق في البيئة في تعديل 2016 بموجب القانون 16-01، مجلة المعيار، العدد 18، سببيلت، الجزائر، جوان 2017
5. جمال مهدي، " الجهود الدولية في مجال حماية البيئة البحرية"، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، المجلد 07، العدد 01، جامعة الجزائر 01، الجزائر، 2023
6. خيرة العرابي، أسباب تلوث البيئة البحرية والساحلية في الجزائر والحماية القانونية لها، مجلة قانون النقل والأنشطة المينائية، المجلد 3، العدد 1، 2016
7. دوال زيادي لزرق عائشة، الحماية الدستورية للحق في البيئة على ضوء التعديل الدستوري الجزائري 2016، مجلة دفاتر السياسة والقانون، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، الجزائر، العدد 15 جوان 2016
8. زوزان ابراهيم محمد، الرابطة السببية وصعوبة إثباتها في الأضرار البيئية، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، المجلد 36، العدد 6، 2014
9. زياني عبد الحق، مجدوب نوال، "الإطار القانوني لجريمة تلويث البيئة البحرية وإشكاليات المسؤولية الجنائية"، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، المجلد 6، العدد 2، جامعة تلمسان، الجزائر، 2016
10. شيخ محمد زكرياء ونسيمة شيخ، التدابير القانونية لحماية الساحل الجزائري، المجلة العربية لعلوم السياحة والضيافة والآثار، المجلد 3، العدد 4، 2022
11. صوفي بن داود، منظمة السلام الأخضر كآلية دولية لحماية البيئة الطبيعية، القانون العقاري و البيئة، المجلد 14، العدد 01، 2026

المصادر والمراجع

12. عبد القادر قادة، آليات التهيئة المستدامة للمناطق الساحلية في الجزائر، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، المجلد 8، العدد 1، 2022
13. عبد الكريم جمال، "الحماية الدولية للبيئة من خلال تطور قواعد القانون الدولي للبيئة"، مجلة البحوث السياسية والإدارية، المجلد 06، العدد 10، جامعة الجلفة، الجزائر، 2017
14. عبداس الجعالي البخاري، "الإطار القانوني لحماية البيئة البحرية في الخليج اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث لعام 1978"، مجلة الدراسات الخليج والجزيرة العربية، المجلد 07، العدد 27، جامعة الكويت، 1982
15. عتيقة كواشي، "أثر التلوث البيئي على الأمن الإنساني في منطقة المتوسط: تلوث مياه البحر الأبيض المتوسط - نموذجاً"، مجلة الناقد للدراسات السياسية، المجلد 07، العدد 02، جامعة باتنة 01، الجزائر، 2023
16. علواني مبارك، "دور المنظمات الدولية المتخصصة والمنظمات غير الحكومية في حماية البيئة من التلوث"، مجلة الفكر، العدد 14، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2017
17. عمراني نادية، الجهود الدولية لمكافحة التلوث البحري، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، جامعة البليدة 02، الجزائر، المجلد 06، العدد 01، 2017
18. غاوي الرستماوي رضا، سرضيائي سيديا، "الاتفاقيات البيئية الخاصة لحماية البيئة البحرية في دول شرق الأوسط"، مجلات الأكاديمية العلمية العراقية، المجلد 73، العدد 03، الجامعة العراقية، جافني 2025
19. فاطمة عياشي، على بودفع، "النظام القانوني لحماية البيئة من التلوث النفطي حالة البحر الأبيض المتوسط"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 11، العدد 03، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، الجزائر، 2020
20. فريد مقاني، حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري، حوليات جامعة الجزائر، العدد 32، 2019
21. محمد لخضر بن دحمان، الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في التشريع الجزائري، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد 9، العدد 2، 2022
22. منصوري محمد، الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية بين القانون الدولي العام والتشريع الداخلي، مجلة العلوم القانونية و السياسية، المجلد 10، العدد 02، 2019.
23. نادية بومدين، آليات الرقابة الإدارية في مجال حماية البيئة في التشريع الجزائري، مجلة الباحث للدراسات القانونية والسياسية، المجلد 7، العدد 1، 2022.
24. نجم عبود مهدي، الآليات المتوفرة لحماية البيئة البحرية دولياً مع الإشارة إلى دور سلطنة عمان في حماية البيئة البحرية، كتاب أعمال المؤتمر الدولي : آليات حماية البيئة طرابلس - لبنان، 26-27 ديسمبر 2017.

المصادر والمراجع

25. هدى عزاز، الإطار القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في الجزائر، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، المجلد 15، العدد 2، 2022.
26. يابسي لمية، نوبس نبيل، "دور اتفاقية بازل في تنظيم حركة النفايات الخطرة"، مجلة الفكر القانوني والسياسي، المجلد 6، العدد 2، مخبر أفاق الحوكمة للتنمية المحلية المستدامة، المركز الجامعي سي الحواس، بركة، باتنة، الجزائر، 2022.

المذكرات

1. أسياخ العذبي، علي لونس، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة البحرية، مذكرة ماستر في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، الجزائر، 2018-2019.
2. أفودجيل ليدية، عبد المومن حياة، حماية البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث، مذكرة ماستر في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014-2015.
3. بلغازي يسرى، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ظل القانون الدولي العام، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في تخصص: قانون عام، المركز الجامعي - مغنية -، الجزائر، 2019-2020.
4. بوزيدي خالد، النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، مذكرة ماجستير في الحقوق، تخصص قانون عام معمق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2013-2014.
5. بوغازي جهيد، البيئة البحرية من التلوث في القانون الجزائري، مذكرة شهادة الماستر، تخصص قانون البيئة والتنمية المستدامة، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، الجزائر، 2019-2020.
6. بوقندورة سليمان، الحماية الجنائية للبيئة البحرية، أطروحة للحصول على شهادة دكتوراه "ل.م.د"، تخصص قانون جنائي، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، الجزائري، 2024-2025.
7. حلايمية مريم، الحماية الدولية للبيئة البحرية، مذكرة ماجستير في القانون تخصص : قانون، جامعة الإخوة منتوري - قسنطينة، الجزائر، 2012-2013.
8. حمدي وناسة، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع قانون الأعمال كلية الحقوق محمد خيضر، بسكرة 2008.
9. خيرة قاسمي وميمونة مكوar، الحماية الدولية للبيئة البحرية، مذكرة ماستر تخصص قانون دولي قسم القانون العام، معهد العلوم القانونية والإدارية، المركز الجامعي أحمد بن يحيى الونشريسي، تيسمسيلت، الجزائر، السنة الجامعية 2018 / 2019.
10. رشيد مسعودي، الرشادة البيئية، مذكرة ماجستير في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية سطيف 02 الجزائر، 2013/2012.

المصادر والمراجع

11. شراد صوفيا، قواعد المسؤولية الدولية في أحكام المحكمة الدولية لقانون البحار - (دراسة تطبيقية لمبدأ التعويض عن الضرر)، أطروحة دكتوراه علوم في الحقوق، تخصص قانون دولي، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2012-2013
12. عبد الكريم عبدلاوي، حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2018
13. عياشي فاطمة، حماية البيئة في البحر الأبيض المتوسط، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه الطور الثالث (ل.م.د) في الحقوق تخصص قانون البيئة والعمران، جامعة 20 أوت - 1955 سكيكدة، الجزائر، 2022-2023
14. قويدر شعشوع، دور المنظمات غير الحكومية في تطوير القانون الدولي البيئي، أطروحة دكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان، الجزائر، السنة الجامعية 2013 / 2014
15. لعوامر، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق: تخصص قانون دولي وحقوق الانسان، جامعة محمد خيضر بسكرة، الجزائر، 2018
16. ليديّة تركي، المحافظة على البيئة البحرية من التلوث الصادر من السفن، مذكرة ماجستير، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2017
17. 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
18. مسيود فيراس ضياء الدين، مخاتشة محمد رضا، الحماية الدولية للبيئة البحرية، مذكرة ماستر في القانون، جامعة 08 ماي 1945، قالمة، الجزائر، 2024-2025
19. منور فريده، حماية البيئة البحرية الجزائري، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01، 2019-2020
20. هشام بشير محمد الصادق، حماية البيئة في ضوء أحكام القانون الدولي الإنساني "دراسة نظرية مع التطبيق على حالي العراق ولبنان"، رسالة دكتوراه، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، 2010.
21. واعلى جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، سنة 2010 .

الفهرس

1	مقدمة
	الفصل الأول: الحماية الدولية للبيئة البحرية
5	المبحث الأول: الأطر القانونية الدولية لحماية البيئة البحرية
5	المطلب الأول: الاساس القانوني الدولي لحماية البيئة البحرية
6	الفرع الأول: اتفاقية لندن الخاصة بمنع تلوث البحار بالنفط
9	الفرع الثاني: الاتفاقية لمنع التلوث من السفن
11	الفرع الثالث: اتفاقيات جنيف لقانون البحار
12	الفرع الرابع: اتفاقية بازل وإستكهولم
15	المطلب الثاني: الاساس القانوني الاقليمي لحماية البيئة البحرية
15	الفرع الأول: اتفاقية برشلونة للبحر الأبيض المتوسط
17	الفرع الثاني: اتفاقية جدة للبحر الأحمر
18	الفرع الثالث: اتفاقية الكويت
20	المبحث الثاني: الآليات الدولية لحماية البيئة البحرية
20	المطلب الأول: دور المنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية في مجال البيئة البحرية
20	الفرع الأول: دور المنظمات الدولية الحكومية في مجال حماية البيئة البحرية
27	الفرع الثاني: المنظمات الدولية غيرا لحكومية في مجال البيئة البحرية
30	المطلب الثاني : المسؤولية الدولية عن جريمة تلويث البيئة البحرية
30	الفرع الأول: شروط قيام المسؤولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية
32	الفرع الثاني : أنواع المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية
35	خلاصة الفصل
	الفصل الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية
39	المبحث الأول: الإطار القانوني والمؤسساتي لحماية البيئة البحرية في الجزائر
39	المطلب الأول: الاطار القانوني الوطني لحماية البيئة البحرية
39	الفرع الأول: حماية البيئة البحرية في الدستور
42	الفرع الثاني: حماية البيئة البحرية في القوانين الخاصة
51	المطلب الثاني: الأجهزة والمؤسسات المكلفة بحماية البيئة البحرية
51	الفرع الأول: المؤسسات البيئية العامة
53	الفرع الثاني: المؤسسات البيئية النوعية الخاصة بحماية البيئة البحرية
56	المبحث الثاني: اليات حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري

الفهرس

56	المطلب الأول: الآليات الوقائية لحماية البيئة البحرية
56	الفرع الأول: آليات الضبط الإداري الوقائي لحماية البيئة البحرية
60	الفرع الثاني: آليات التخطيط والتقييم البيئي لحماية البيئة البحرية
63	المطلب الثاني: الآليات الردعية لحماية البيئة البحرية
64	الفرع الأول: العقوبات الإدارية المقررة للاعتداء على البيئة البحرية في القانون الجزائري ...
69	خلاصة الفصل
72	الخاتمة
78	ثانيا: المراجع
84	الفهرس
86	مخلص

تتناول هذه الدراسة موضوع الحماية الدولية والوطنية للبيئة البحرية باعتباره من أهم المواضيع القانونية المعاصرة المرتبطة بتحقيق التنمية المستدامة والمحافظة على الموارد الطبيعية البحرية. وقد هدفت الدراسة إلى بيان مختلف الآليات القانونية والمؤسسية التي اعتمدها المجتمع الدولي والدولة الجزائرية لمواجهة أخطار التلوث البحري وحماية البيئة البحرية من التدهور، كما تطرقت إلى أهم الاتفاقيات الدولية والإقليمية المنظمة لهذا المجال، وإلى دور المنظمات الدولية في تعزيز الحماية البيئية البحرية.

وتوصلت الدراسة إلى أن حماية البيئة البحرية أصبحت مسؤولية مشتركة بين المجتمع الدولي والدول الوطنية، وأن فعالية هذه الحماية تتوقف على مدى الالتزام بتطبيق القواعد القانونية وتطوير آليات الرقابة والوقاية والتعاون الدولي، كما أظهرت الدراسة أن الجزائر تبنت منظومة قانونية ومؤسسية هامة لحماية البيئة البحرية، غير أن فعالية هذه المنظومة تظل بحاجة إلى مزيد من الدعم والتطوير لمواجهة التحديات البيئية المتزايدة وتحقيق حماية مستدامة للوسط البحري.

الكلمات المفتاحية: البيئة البحرية – التلوث البحري – الحماية القانونية.

Abstract

This study addresses the topic of international and national protection of the marine environment, a crucial contemporary legal issue linked to achieving sustainable development and preserving marine natural resources. The study aims to outline the various legal and institutional mechanisms adopted by the international community and the Algerian state to combat marine pollution and protect the marine environment from degradation. It also examines the most important international and regional agreements regulating this field and the role of international organizations in promoting marine environmental protection.

The study concludes that protecting the marine environment has become a shared responsibility between the international community and national states, and that the effectiveness of this protection depends on the extent of commitment to implementing legal rules and developing monitoring, prevention, and international cooperation mechanisms. The study also demonstrates that Algeria has adopted a significant legal and institutional framework for marine environmental protection; however, the effectiveness of this framework still requires further support and development to address increasing environmental challenges and achieve sustainable protection of the marine environment.

Keywords: Marine environment – Marine pollution – Legal protection.