جامعة الشهيد حمه لخضر – الوادي
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

الحماية الوطنية للبيئة البحرية من أخطار التلوث

مذكرة تخرج تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في الحقوق
تخصص: قانون البيئة

إعداد الطالب:
حوامدي حسين

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الجامعة	الصفة
أ.د / حيزوم مرغني بدر الدين	جامعة الشهيد حمه لخضر – الوادي	رئيسا
أ / كمرشو الهاشمي	جامعة الشهيد حمه لخضر – الوادي	مشرفا ومقررا
أ / وكواك الشريف	جامعة الشهيد حمه لخضر – الوادي	مناقشا

السنة الجامعية: 2017/2016

ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي النَّاسِ لِيُذِيقَهُم

بَعْضَ الَّذِي عَمِلُوا لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ"

سورة الروم الآية 41

الإهداء

إهدي هذا العمل المتواضع والذي هو ثمرة لسنوات من العزيمة والإصرار إلى من هم أحق ان يشاركوني في اجر العمل وجزائه إلى من قال في حقهما تعالى "وقل ربي أرحمهما كما ربياني صغيرا".

الى روح أبي الطاهرة"معمر"رحمه الله.

الى أمي الغالية نبع الحنان والمحبة أطال الله في عمرها.

الى زوجتي سندي في الحياة وبناتي قرة عيني "قطر الندى" و"هبة الرحمان".

الى أخوتي وأخواتي وأولادهم كل واحد بأسمه.

الى أصدقائي في العمل والدراسة كل بأسمه وفقهم الله تعالى في العمل والدراسة.

الى كل الأساتذة وطاقم كلية الحقوق بجامعة الوادي.

شكر و تقدير

أتقدم بجزيل الشكر والتقدير إلى الأستاذ :كمرشو الهاشمي الذي أشرف على هذه المذكرة وعلى المساعدة والنصح رغم انشغالاته ومسؤوليته جزاه الله كل خير وجعله في ميزان حسناته وأدامه الله فخرا للعلم والمعرفة .

كما لا انسي أن أتقدم بالشكر والتقدير للأستاذ : زلاسي عادل على المساعدة والمجهود الذي بذله معي لإنجاز هذه المذكرة وكما أتوجه بالشكر الجزيل إلى أعضاء لجنة المناقشة التي قبلت مناقشة هذه المذكرة.

الى جميع زملائي في العمل كل باسمه خاصة اخي احمد الصالح.

والى جميع اساتذة كلية الحقوق والعلوم الانسانية على مدار سنوات التدريس والى جميع زملاء الدراسة.

ولكل من ساعدني ولو بفكرة في انجاز هذه المذكرة.

المقدمة

تعتبـر البيئـة البحريـة جـزء مـن النظـام البيئـي العـالمي تتكـون مـن البحـار والمحيطات والأنهار وما يتصل بها من روافد ،وما تحتويه من كائنات حية سواء نباتية أو حيوانية وتضم موارد أخرى مثل :المعادن بمختلف أنواعها ،وتعتمد هذه الكائنات كل منها على الأخر وتتفاعل مع بعضها في علاقة متزنة ،ويختل هذا التوازن عند الإخلال في المواصفات الفيزيائية والكيميائية للبيئة البحرية ،أو هي مساحات شاسعة تمثل كتل متصلة ببعضها سواء كان هذا الاتصال طبيعي أم صناعي حيث تشمل جميع مساحات المياه المالحة المتصلة ببعضها البعض و سطح البحر وأعماقه التربة والكائنات الحية وجميع أنواع الأحياء البحرية كالأسماك والقشريات

لذا نجد الاهتمام بالبيئة قد اتسع ليشمل البيئة بمختلف عناصرها لما فيها من انعكاسات و تأثيرات ضارة حول مصير الحياة على الكرة الأرضية ، فأصبحت حماية البيئة البحرية من المشاريع المهمة التي بدأت تهتم بها جميع الدول و انعقدت من اجلها العديد من المؤتمرات لها ، ،فأخذت قضية حماية البيئة البحرية حيزا كبيرا من الاهتمام الدولي و الوطني وهذا راجع لارتباطها الوثيق بحياة الإنسان ،مما جعل الحكومات و الشعوب تتوجه نحو توحيد العمل لبحث الإشكاليات المتعلقة بالبيئة البحرية و حثت الدول في العديد من المناسبات الدولية على ضرورة وضع أنظمة قانونية لحماية البيئة البحرية على مستوى الوطني و الدولي ،بدايتها مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة في استكهولم بالسويد عام 1972 ،ثم تلاه عقد مؤتمر الأمم المتحدة الثاني قمة الأرض،اقروا بتكثيف التنسيق الدولي لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث ،لهذا بدأت الدول والحكومات تفكر جديا في إيجاد قوانين وطنية تهدف إلى حماية البيئة البحرية واتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة للحد أو التقليل لتجنب مخاطر التلوث البحري وتأثيراته السلبية على الإنسان.

أن التلوث البحري فيعرف على انه إدخال مواد أو طاقة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة إلى البيئة البحرية نتيجة للأنشطة البشرية المختلفة ،مما يؤدي تأثيرات ضارة على صحة الإنسان و الكائنات والثروة البحرية الحية و إعاقة الأنشطة البحرية المختلفة بما فيها الصيد وان تلوث مياه البحر يمكن تعريفه على أنه التغير الذي يحدث في طبيعة المياه

،نتيجـة عوامـل فيزيائيـة أو كيمائيـة وبطـرق مباشـرة أو غيـر مباشـرة ،وبنـاءا علـى هـذا التعريـف يمكـن تقسيم التلـوث الـذي يلحـق بمياه البحـر إلـى التلـوث الفيزيـائي وهـو تغييـر طبيعـة المـاء كتغيـر درجـة حـرارة المـاء ،أو زيـادة نسـبة الملوحـة ،ويـؤدي ذلـك التغيـر إلـى تدمير أشكال الحياة البحرية وتفوق العديد من أنواع الأحياء البحرية والتلوث الكيميائي تنوع وتعدد أشكاله مثل التسريبات النفطية والتلوث بسبب مياه الصرف الصحي وصرف المصانع ،ولا يؤدي التلوث الكيميائي إلى تدمير أنواع الحياة البحرية فقط ،بل يمتد إلى التأثير المباشر على الإنسان ,حيث يصاب بالعديد من الأمراض نتيجة تعامله مع مياه ملوثة بشكل مباشر ،هناك العديد من الإجراءات التي يتم اتخاذها للحد من تلوث المياه لكنها غير كافية حتى الآن.

كما نرى أن لهذه الدراسة أهمية تنبثق من أهمية البيئة البحرية ذاتها لضرورة حمايتها من التلوث الذي تتعرض له ،وفي كيفية المحافظة عليها دون كبح التنمية الاقتصادية خاصة في المناطق التي تشهد تفاوت كبير بين دول الجنوب التي تعاني من مشاكل التنمية ،ودول الشمال التي تعرف تقدم صناعي فصعوبة التوفيق بين المصالح الاقتصادية للدول وبين المحافظة على البيئة البحرية وحمايتها يشكل خلفية للجدل المتكرر بشان تعزيز حماية البيئة البحرية ،لذا ينبغي أن لا يكون ذلك ذريعة ويشكل قصور عن العمل لحماية البيئة البحرية وإذ تعد حماية البيئة البحرية مسالة عصرية تعنى الإنسانية ككل، ،وعليه فان حمايتها هي مطلب عالمي .

وتهدف الدراسة إلى تسليط الضوء بضرورة حماية المناطق الساحلية خاصة من التلوث الذي يتعرض له البحر ،وفي كيفية المحافظة عليها في الوقت الذي تشهد فيه تفاوت في التنمية الاقتصادية بين دول الجنوب ودول الشمال فالأولى تعاني من مشاكل تنمية ،والأخرى التي تعرف تقدم اقتصادي وتكنولوجي كبير مما يشكل تهديد على البيئة البحرية.فتظهر أهمية البحث في الموضوع معالجة ظاهرة التلوث البحري دراسة مختلف المعوقات التي تقف وراء الحفاظ على بنية بحرية خالية من أضرار أو على الأقل التقليل من حجم المخاطر نتيجة التطور الصناعي والتجاري والتقدم الحضاري التي شهدته البشرية في السنوات الأخيرة التي أصبحت تهدد البشرية بالفناء ،لذا كان الهدف من

الدراسة هو محاولة لرصد وإدراك مشكلات محددة للبيئة البحرية ،وتحليل أسبابها وبيان مدى الحماية القانونية التي كفلتها مختلف الاتفاقيات وتقييم الطرق والوسائل الكفيلة بحل بعض المشكلات في إطار منظومة قانونية متكاملة ،وهذا يتطلب بطبيعة الحال إلى عرض لتشريعات البيئة البحرية وبيان الإجراءات المتبعة لتطبيقها.

كما يستمد موضوع حماية البيئة البحرية من اخطار التلوث إلى عدة اعتبارات تشكل مبررات اختيار موضوع التلوث البحري في إطار كل من التنظيمين الوطني والدولي ،ومن بين هاته الأسباب:

✓ الأسباب الذاتية :

– طبيعة التخصص العلمي الذي ادرس فيه " قانون البيئة " وصلته الوطيدة بموضوع الدراسة .

–المساهمة في إثراء المكتبات الجامعية و قبلها الثقافة الشخصية والرغبة في بحث هذا الموضوع ،والتطلع لإدراك المفاهيم مختلف المعلومات باعتبار أن هذا الموضوع يستدعي الضرورة دراسة ومحاولة لإيجاد حماية فعالة تقلل من التلوث البحري .

✓ الأسباب الموضوعية :

– تدهور البيئة البحرية الجزائرية و قلة الاهتمام بها .

– حيوية الموضوع وإمكانية دراسته من عدة جوانب وتميزه بتطورات وتحولات تجعل منه موضوع الساعة

–المساهمة في التنبيه على المخاطر التي تهدد البشرية بشكل علمي و موضوعي.

– توجيه البحوث القانونية نحو القضايا العصرية التي تشغل البشرية خاصة ،وأن البيئة البحرية هي تراث مشترك للإنسانية تستحق كل اهتمام و رعاية .

حيث اعتمدنا في دراسة الموضوع على المنهج التحليلي والوصفي لمقتضيات القانونية الواردة في التشريعات المتعلقة بحماية البيئة البحرية في ظل التشريعات المقارنة بالتشريعات الأجنبية والعربية وكذا الاتفاقيات الدولية ،بالاستعانة بالمنهج التحليلي المستخدم في مجال القانون وكذلك استخدام مناهج أخرى كالمناهج التاريخية من خلال استعراض مختلف القوانين والاتفاقيات التي عالجت موضوع التلوث البحري وحماية البيئة

البحرية ،و المنهج النقدي كلما دعت الضرورة وأن تلوث البيئة البحرية من المواضيع الهامة التي فرضت نفسها على المجتمع الدولي,لأن العصر الحديث اتسم بالاستعمالات الواسعة والمتزايدة للبحار والمحيطات وإقامة المنشآت المختلفة في البيئة البحرية وما يطرح منها أو يتسرب إلى البيئة البحرية من مواد سامة أو ضارة بقصد أو من غير قصد.

و لقد جلبت مشكلة تلوث البيئة البحرية الاهتمام العالمي, نظرًا للتهديد الكبير الذي أصبحت البحار والمحيطات عرضاً له, ونظرا للانشغال الكبير للدول بهذه الوضعية لجأت للبحث انفراديا وجماعيا عن آليات ناجعة من شأنها تكبح أو حتى تزيل التلوث البيئي وأن البيئة البحرية وما تحتويه من ثروات سمكية وموارد اقتصادية لها أهمية حيوية للإنسانية, مما يؤدي إلى ضرورة ضمان حمايتها وتحسينها وعدم الإضرار بمواردها.

وأن مشكلة عدم توقف آثار التلوث في حدود إقليم دولة واحدة قد أثار اهتمامات الدول ذلك أن امتداد هذه الآثار من دولة إلى أخرى حاملة معها الخطر المتمثل في مواد كيميائية وإشعاعية عضوية ضارة تثقل الحياة في البحار والمحيطات.
هو مما يجعل الجزائر من بين دول حوض المتوسط التي تقع تحت الأخطار الكبرى, ومن هنا نطرح الإشكالية التالية:

"**إلى أي مدى وفقت التشريعات الوطنية في تجسيد الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث** "؟

و للإجابة على إشكالية البحث والتساؤلات المترتبة عنها في البحث نعتمد الخطة التالية ، سنتناول النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من أخطار التلوث في ضل القانون الداخلي ،(الفصل الأول) وذلك من خلال مبحثين ، ماهية حماية البيئة البحرية في (المبحث الأول)، والأساس القانوني و الاتفاقي الدولي والوطني لحماية البيئة البحرية من أخطار التلوث(المبحث الثاني)،والمسؤولية الجنائية و المدنية عن الإخلال بقواعد حماية البيئة البحرية (الفصل الثاني)وذلك من خلال مبحثين، المسؤولية المدنية والإدارية الناجمة عن تلوث البيئة البحرية (المبحث الأول)، والمسؤولية الجنائية الناجمة عن تلوث البيئة البحرية (المبحث الثاني).

الفصل الأول:

النظام القانوني لحماية البيئة البحرية في ظل القانون الداخلي والدولي.

يعتبر موضوع حماية البيئة البحرية من الموضوعات المستجدة التي نالت اهتماًما كبيرًا، سواء على الصعيد الدولي أو الإقليمي أو الوطني، ويرجع ذلك للأهمية الخاصة التي تنفرد بها، عن كافة عناصر البيئة الأخرى، فهي عنصر من عناصر الثبات والتوازن في الكرة الأرضية، ونظرا للاستعمال الواسع والمتزايد للبحار والمحيطات في عصرنا هذا الذي زاد من عملية التلوث البحري، الذي أصبح يهدد بآثار مدمرة على الموارد الحية وغير الحية وعلى صحة الإنسان.

و من هنا جاءت أهمية تدخل القوانين الوطنية والدولية لحمايتها خاصة مع زيادة حجم التلوث الحاصل عليها سواء بطريقة عمديه أو غير عمديه، والذي يعد نمطا جديدا ومستحدثا من الإجرام البيئي الذي يتمتع بطبيعة خاصة ومتميزة في أركانه عن الإجرام التقليدي. وللوقوف على الطبيعة القانونية لهذه الجريمة، استدعت الدراسة إلى تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين ماهية البيئة البحرية ومصادر تلوثها(المبحث الاول) والأساس القانوني والإتفاقي الدولي والوطني لحماية البيئة البحرية من أخطار التلوث (المبحث الثاني)

المبحث الأول : ماهية البيئة البحرية ومصادر تلوثها

تتميز البيئة البحرية بصفات خاصة عن كافة عناصر البيئة الأخرى، سواء من حيث الأهمية أو من حيث نظامها البيئي المتكامل، لذلك وجب تدخل القوانين الوطنية والدولية لحمايتها من التلوث البحري الذي ظهر مع وجود الإنسان على وجه الأرض، وازداد مع ازدياد نشاطاته المختلفة، حيث أصبح يشكل تهديد على البيئة البحرية ومواردها المختلفة وأحد المشاكل التي تواجه الإنسان وتهدد صحته وسلامته، لذلك سيتم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين ماهية البيئة البحرية (المطلب الاول) ومفهوم التلوث البحري(المطلب الثاني).

المطلب الأول :ماهية البيئة البحرية

نظرا لما تتميز به البيئة البحرية من اهتمام حديث سواء في فقه القانون الدولي أو في التشريعات الداخلية، وذلك لما لها من أهمية خاصة تنفرد بها عن كافة نطاقات البيئة الإنسانية، ولدراسة ماهية البيئة البحرية لابد أن نتطرق إلى تعريفها وذكر أهميتها ونطاقها ويكون ذلك في ثلاثة فروع مفهوم البيئة البحرية (الفرع الأول)وأهمية البيئة البحرية (الفرع الثاني) ونطاق البيئة البحرية (الفرع الثالث).

الفرع الأول :مفهوم البيئة البحرية

قبل إن نتطرق إلي مفهوم البيئة البحرية لابد وأن نتطرق أولا لمفهوم البيئة بصفة عامة ثم مفهوم البيئة البحرية باعتبارها أحد العناصر التي تكون البيئة.

أولا :مفهوم البيئة

تعتبر كلمة البيئة من الكلمات التي تستخدم لأكثر من معنى وأكثر من مفهوم ، وكما يمكن القول أن مفهوم البيئة هو مفهوم متغير ومتحرك خارج نطاق التعريف الجغرافي أو الاجتماعي [1] ، لذلك سنقوم بتناول تعريف البيئة من خلال المفهوم اللغوي والمفهوم الاصطلاحي والمفهوم القانوني.

أ- البيئة لغة:

1-في اللغة العربية :يرجع الأصل اللغوي لكلمة البيئة في اللغة العربية إلى الجذر "بوأ"والذي اشتق منه الفعل الماضي" باء "كما يقال" بوأ "بمعنى الحلول والنزول والإقامة وورد مصطلح البيئة في القرآن الكريم في عدة مواضع نذكر منها:

و**قوله تعالى**{ :واذكروا إذ جعلكم خلفاء من بعد عاد وبوأكم في الأرض تتخذون من سهولها قصورا[2] }، أي جعل لكم الأرض بيئة تبنون عليها القصور.

2-البيئة اصطلاحا :لم يتفق الباحثين على تعريف موحد ودقيق لمصطلح البيئة لكن أغلب التعريفات تصب في نفس المفهوم حيث يعرفها البعض " البيئة مكونة من عنصر طبيعي يتمثل في الماء والهواء والتربة والبحار والمحيطات، كما تشمل على عنصر ثاني

[1] نعيمة عميمر، أهم مصطلحات القانون البيئي، الفصل الأول،محاضرات ملقاة على طلبة الماجستير فرع البيئة و العمران،مطبوعة وغير منشورة، 2013 ، ص2

[2] سورة الاعراف، الاية رقم74

يتمثل في العنصر الصناعي أو المستحدثات التي وضعها الإنسان لينظم حياته ويديرها من خلال نشاطه وعلاقته الاجتماعية، كما يدخل ضمن هذا العنصر الأدوات والوسائل التي ابتكرها الإنسان للسيطرة على الطبيعة. " ويرى البعض البيئة بأنها " الوسط الكوني الذي يحيط بالإنسان مشمول بالماء، الهواء والأرض، وبقدر ما يؤثر الإنسان فيها فإنه بدوره يتأثر بها[1] "

ثانيا–المفهوم القانوني للبيئة : سوف نستعرض فكرة المفهوم القانوني للبيئة من خلال تعريف المؤتمرات الدولية والتشريعات.

أ– مفهوم البيئة في المؤتمرات الدولية :لقد عرف الإعلان الصادر عن مؤتمر البيئة البشرية،الذي عقد في ستوكهولم عام 1972 بالسويد البيئة بأنها " مجموعة من النظم الطبيعية والاجتماعية والثقافية التي يعيش فيها الإنسان والكائنات الأخرى، والتي يستمدون منها زادهم ويؤدون فيها نشاطهم[2]."

ب– مفهوم البيئة في التشريعات المقارنة :إن المفهوم القانوني للبيئة يتنازعه اتجاهان أحدهما مضيق والآخر موسع ، فهناك من يأخذ بالمفهوم الضيق للبيئة فيحصرها في عناصرها الطبيعية، وهناك من يأخذ بالمفهوم الواسع للبيئة فيجعلها تشمل العناصر الطبيعية بالإضافة إلى العناصر المشيدة بفعل الإنسان.

ومن التشريعات التي أخذت بالمفهوم الضيق القانون الفرنسي الخاص بالمنشأة المصنفة من أجل حماية البيئة الصادر في 19 جوان 1976 الذي حصر تعريف البيئة في الطبيعة فقط دون أن تشمل العناصر الأخرى[3] ، والقانون الليبي التي تنص المادة 01/01 من القانون رقم 07 لسنة 1982 المتعلق بحماية البيئة على أن البيئة تعني المحيط الذي يعيش فيه الإنسان وجميع الكائنات الحية ويشمل الماء ،الهواء والتربة والغذاء[4].

[1] علي سعيدان، حماية البيئة من التلوث بالمواد الاشعاعية والكيميائية في القانون الجزائري،دار الخلدونية، الطبعة الاولى، 2008،ص06

[2] نورالدين حمشة ، الحماية الجنائية للبيئة، دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي و القامون الوضعي، مذكرة ماجيستار في الشريعة والقانون، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2005،ص20 .

[3] عادل ماهر الالفي ، الحماية الجنائية للبيئة ، الجامعة الجديدة للنشر ، 2009 ، ص11 .

[4] أحمد صادق الجهاني، موقف القانون الليبي من مشكلات البيئة، بحث مقدم للمؤتمر السادس للجمعية المصرية للقانون الجنائي المنعقد في من 25 إلى 28 أكتوبر 1993 ، دار النهضة العربية القاهرة ، ص229 .

أما التشريعات التي تأخذ بالمفهوم الواسع للبيئة نذكرمنها:

المشرع الجزائري :في القانون 10 – 03 المتعلق بحماية البيئة، حيث نصت المادة 04 على أن البيئة تتكون من الموارد الطبيعية اللاحيوية والحيوية كالهواء والجو والماء والأرض وباطن الأرض والنبات والحيوان بما في ذلك التراث الوراثي وأشكال التفاعل، و كذلك الأماكن والمناظر، والمعالم الطبيعية[1].

التشريعات الأجنبية :التي تأخذ بالمفهوم الموسع للبيئة نجد القانون الإنجليزي الصادر عام 1990المتعلق بحماية البيئة في المادة الأولى الفقرة الثانية والقانون اليوناني رقم 32 لسنة 1982 المتعلق بتنظيم الإقليم والبيئة وكذلك القانون الروماني رقم 09 لسنة 1973 المتعلق بحماية البيئة[2].

وأمام هذا الاختلاف في تعريف البيئة بين المفهوم الضيق والمفهوم الواسع فمن الأحسن الأخذ بالمفهوم الواسع، بسبب العناصر المستحدثة من قبل الإنسان والتي تشمل المنشآت الثابتة والغير الثابتة كالطرق والجسور والمطارات.

ثالثا – تعريف البيئة البحرية

يعتبر مصطلح البيئة البحرية أحد المصطلحات الحديثة نسبيا في فقه القانون الدولي، فقد درج هذا الفقه على استعمال مصطلح" البحر "للدلالة على تلك المساحات من الكرة الأرضية المغمورة بالماء المالح، المتصلة فيما بينها دون عوائق، حيث عرف البحر بأنه : "مسطحات المياه المالحة التي تجمعها وحدة واحدة متكاملة في الكرة الأرضية جمعاء ولها نظام هيدروغرافي واحد[3] " وبقي هذا المفهوم سائدا في فقه القانون الدولي إلى غاية انعقاد الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار في جنيف .ثم جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والتي انعقدت في جمايكا في عام 1982 والتي صاغت هذا المفهوم الحديث للبيئة البحرية ونظرت إليها كنظام بيئي من النظم البيئية. أما الفقه فلقد عرف البعض البيئة البحرية على أنها " مجموعة المساحات المغطاة بالمياه

[1] المادة 04 ، من القانون 03-10 المؤرخ في 19 جويلية 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 43، 2003 .

[2] عادل ماهر الألفي ، مرجع سابق ، ص117 – 118 .

[3] محمد سعيد عيد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها وفقا لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة، دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين العربية، دار الجامعة الجديدة، ط1، 2008، ص76 .

المالحة المتصلة ببعضها البعض اتصالا حرا[1] "، وعرفها البعض الآخر بأنها "كل مساحات المياه المالحة التي تمثل كتلة متصلة بعضها ببعض متلاحمة الأجزاء سواء كان هذا الاتصال طبيعيا أو صناعيا وما تشمل عليه هذه الكتلة من جميع أوجه الحياة[2] "، والمعيب في هذين التعريفين أنهما يشيران إلى " المساحات المغطاة بالمياه "أو" مساحات المياه المالحة "دون الإشارة إلى قاع البحار وأعماقه .وعليه يمكن استنتاج تعريف أشمل للبيئة البحرية :أنها " مسطحات الماء المالح المتصلة ببغضها البعض اتصالا حرا طبيعيا وقاعها وباطن تربتها وما تحتويه من كائنات حية حيوانية ونباتية وثروات طبيعية تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية وباعتبارها نظاما بيئيا متكاملا[3] ."

الفرع الثاني :أهمية البيئة البحرية

سنتطرق إلى أهمية البيئة البحرية وذلك لمعرفة مدى ضرورة توفير الحماية القانونية لها من أجل الحفاظ عليها وعلى مواردها، لما تلعبه من دور كبير في الحياة الإنسانية، وللبيئة البحرية أهمية كبيرة تتجلى في الأهمية الحيوية والاقتصادية والإستراتيجية، وهذا ما سيتم تناوله في هذا الفرع.

أولا – الأهمية الحيوية

بسبب الاتصال الحر والطبيعي بين البحار، وسرعة التفاعل والتأثير بين أجزائها وامتدادها لتحيط باليابسة، فإنها تؤثر عليها وعلى الجو في إطار نظام كوني متكامل يحقق التوازن المناخي في البيئة الإنسانية، وتغذي المساحات الشاسعة من الأرض بالأمطار[4].

ثانيا – الأهمية الاقتصادية

تكمن الأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية في عدة جوانب، حيث تعتبر البيئة البحرية مصدرا للغذاء لاحتوائها على كميات هائلة من الأحياء البحرية ذات القيمة الغذائية العالية كالأسماك وبعض النباتات البحرية كما تعتبر البيئة البحرية مصدرا هاما لاستخراج

[1] أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والإتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف الإسكندرية، ص23 .

[2] عبد الهادي محمد عشي، الإختصاص في حماية البيئة البحرية من التلوث، رسالة دكتوراه سنة 1989، كلية الحقوق جامعة الزقازيق،ص28 .

[3] صلاح هاشم محمد، المسؤولية الدولية عن المساس بالبيئة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة،1991،ص16 .

[4] عبد ه عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية و الداخلية، المكتب الجامعي الحديث،2006،ص24 .

الثروات المعدنية من باطن البحار والمحيطات، وتعتبر البيئة البحرية طريق للمواصلات، فمنذ القدم اهتم الإنسان بالبحر كطريق للمواصلات ، ولأجل ذلك قام بتشييد وبناء السفن والأساطيل البحرية وبها تم اكتشاف المدن والقارات و إن هذه الأهمية التي تكتسبها البيئة البحرية عن غيرها من عناصر البيئة الأخرى، سواء من الناحية الحيوية أو الاقتصادية يؤدي بالضرورة إلى زيادة حمايتها من احتمالات تلويثها نتيجة زيادة الإقبال على استغلالها بمختلف الأوجه، لذلك كان من الضروري حمايتها والحفاظ عليها بالوقوف في وجه كل صور المساس بسلامتها والتي تتزايد يوما بعد يوم ، ومن هنا كان من الضروري تدخل القانون لفرض هذه الحماية.

ثالثا – الأهمية الإستراتيجية

للبيئة البحرية أهمية إستراتيجية كبيرة نتيجة لما تحتوي على ممرات وطرق تستعمل للملاحة الدولية، مثل مضيق باب المندب ومضيق هرمز ومضيق تيران ومضيق جبل طارق وقناة السويس التي تربط بين المغرب والمشرق ،و تكون هذه الأهمية الإستراتيجية هي الباعث الدافع والعامل المحرك لظهور فكرة السيادة والسيطرة على الثروات الموجودة فيها[1]، مما أدى إلى انقسام المجتمع الدولي في الوقت الراهن إلى دول بحرية عظمى تمتلك الأساطيل البحرية الضخمة والأدوات والتقنيات المتطورة التي تمكنها من الغوص والبحث في أعماق البحار، ونجد أن الدول البحرية الكبرى تميل إلى التوسعة من نطاق أعالي البحار، على حساب البحر الإقليمي، على عكس الدول النامية بوجه عام التي تتجه إلى تأمين حدودها البحرية فقط .

الفرع الثالث : نطاق البيئة البحرية

قسمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار البيئة البحرية إلى ستة مناطق، والهدف من التحديد القانوني للمناطق هو بيان المسؤولية المترتبة على مخالفة الالتزامات الدولية لهذه المناطق، وتلها إعلان ستوكهولم للبيئة البشرية على ديباجة 26 مبدأ. سلطة الدولة عليها ومن ثم بيان سريان بعض القواعد القانونية الوطنية ، وهذه المناطق هي على التوالي:

[1] أحمد سكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه، 1995، معهد الحقوق والعلوم الإدارية بين عكنون، جامعة الجزائر، ص10 .

أولا- المياه الداخلية

يقصد بالمياه الداخلية أو الوطنية المياه التي توجد بأكملها داخل حدود إقليم الدولة، وتشمل الموانئ والمرافئ والمراسي ومياه البحار الداخلية المغلقة والشبه مغلقة مثل الخليج والمضايق والبحيرات والقنوات[1] ، وحكمها حكم اليابسة مع الأخذ بعين الاعتبار طبيعة هذه المياه فإنها تعتبر جزء من اليابسة يخضع لسلطة الدولة واختصاصاتها بنفس مفهوم إقليمها البري، ويبقى هذا طبعا ضمن إطار وأحكام ومبادئ القانون الدولي، بمعنى أن الدولة هنا لها صلاحيات تشمل مظاهر تتمثل في الإشراف على هذه المياه وفرض سلطتها على السفن الداخلة أو المغادرة، وفرض احترام وتطبيق قوانينها[2].

ثانيا- البحر الإقليمي

لقد عرفته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بأنه[3] :

- تمتد سيادة الدولة الداخلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلة أو مياهها الأرخبيلية إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي.
- تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاع وباطن أرضه .
- تمارس هذه السيادة على البحر الإقليمي بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي".

وطبقا للمادة 03 من نفس الاتفاقية" لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي لمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا مقاسه من خطوط الأساس المقدرة وفقا لهذه الاتفاقية " ويترتب على ذلك الاعتراف للدولة بحق السيادة على بحرها الإقليمي وحقها في المحافظة على ثرواته الطبيعية وأيضا حقها في وضع القواعد والإجراءات اللازمة لمنع تلوثه على ضوء الاتفاقيات الدولية النافذة،[4] ولها الحق الاعتراف للدولة بحق السيادة على بحرها الإقليمي فإنها تستطيع كقاعدة عامة مباشرة كافة مظاهر الاختصاص الإقليمي وإنشاء مناطق جمركية، والمحافظة على الثروة الطبيعية، ووضع القواعد والإجراءات اللازمة لمنع تلوثه.

[1] أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ض24 .
[2] أحمد سكندري، مرجع سابق، ص11 .
[3] المادة 02 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 .
[4] أحمد محمود الجمل، مرجع سابق،ص25.

ثالثا – المنطقة المتاخمة

ويطلق عليها المنطقة المجاورة أو المنطقة الملاصقة، وهي منطقة إضافية تمتد من نهاية البحر الإقليمي للدولة الشاطئية نحو البحر العالي إلى مسافة محدودة، لكي تتمكن هذه الدول من مباشرة جزء من حقوق الرقابة الضرورية لمنع التعدي عن أنظمتها الجمركية والمالية والصحية وكذلك تنظيم الهجرة التي قد ترتكب داخل إقليمها.[1]

كما تنص المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982على أن:

أ .للدولة الساحلية الحق في منطقة لبحرها الإقليمي تعرف بالمنطقة المتاخمة.

ب .المعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة الوطنية.

ج .لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة أبعد من 24 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي. ومن المسلم به أن مياه المنطقة المتاخمة تعتبر من أعالي البحار، فلا يجوز للدولة الساحلية وقف الملاحة فيها أو تعطيلها، وليس لها من الحق سوى ما قرره القانون الدولي وأكدته المادة 33 من الاتفاقية، وهو السيطرة اللازمة لمنع مخالفة قوانينها الجمركية والضريبية، والصحية أو المتعلقة بالهجرة في إقليمها أو بحرها الإقليمي والمعاقبة على أي مخالفة منت هذا النوع وذلك لحماية المنطقة من التلوث في ضوء الإلتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية . [2]

رابعا – المنطقة الاقتصادية

تعد المنطقة الاقتصادية الخالصة مظهر من مظاهر التجديد الحديث لقانون البحار، وقد جاءت هذه المنطقة بمثابة نوع من التوفيق بين المبالغة في الإدعاءات بفرض السيادة الإقليمية على مسافة مترامية من البحار والمحيطات، وبين تطلع عدد كبير من الدول النامية إلى الثروات الطبيعية في البحار المجاورة لها، والتي تعتبر مصدرا اقتصاديا جديدا يساهم في تنميتها الاقتصادية وتوفير المزيد من الغذاء لشعوبها[3] ، خاصة في ظل توجه معظم دول العالم لاستغلال الثروات الكامنة في البحار، وطبقا لأحكام المواد 55 و 57 من الاتفاقية السابقة التي حددت المنطقة الاقتصادية الخالصة بأنها المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي لمسافة لا تتجاوز مائتي ميل بحري مقاسه بخطوط الأساس التي يقاس

[1] أحمد سكندري، مرجع سابق، ص34 .
[2] أحمد محمد الجمل، مرجع سابق، ص26 .
[3] أحمد سكندري ، نفس المرجع،ص35 .

منها البحر الإقليمي وطبقا للمادة 56 من الاتفاقية، فإن للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة حقوق سيادية لغرض استكشاف أو استغلال الموارد الطبيعية.

خامسا – الجرف القاري

ويطلق عليه الامتداد القاري أيضا، وهو فكرة جغرافية جيولوجية وقانونية في آن واحد، فمن الناحية الجغرافية رقعة من الأرض مغطاة بالمياه تنحدر انحدارا خفيفا من خط الساحل باتجاه البحر حتى مسافة معينة ليست ثابتة في كل الأحوال، غالبا ما تكون من 135متر إلى 200 متر ثم تنكسر حافة هذا الإنحدار انكسارا شديدا نحو أعماق البحار، وتبلغ المياه التي تغطي الامتداد القاري للكرة الأرضية حوالي % 7.5 من مياه البحار ولكن مساحة الامتداد القاري العالمي تصل % 13 من مساحة اليابسة[1] .

سادسا – أعالي البحار

لقد عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في المادة 86 أعالي البحار بأنها" جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة والبحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، ولا تشملها المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية" ، والمبدأ الذي يحكم استعمال أعالي البحار هو مبدأ الحرية، وهذا ما نصت عليه سواء اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 ، أو اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، كما أنه لا يجوز لأي دولة إخضاع أي جزء منه لسيادتها الإقليمية[2] ، وبالتالي فأعالي البحار مفتوحة لجميع الدول الساحلية أو غير الساحلية بموجب شروط تبنتها الإتفاقية وقواعد القانون الدولي

المطلب الثاني :مفهوم التلوث البحري

يعد التلوث البحري أحد صور المساس بالبيئة البحرية وأكثرها شيوعا، ومصطلح التلوث يختلف عن مصطلحات أخرى، مثل الإضرار بالبيئة والاعتداء على البيئة وإفساد البيئة، لذلك سوف نقوم في هذا المطلب بتعريف التلوث البحري وبيان أنواعه، وتحديد مصادر من خلال ثلاثة فروع تعريف التلوث البحري (الفرع الأول) وأنواع التلوث البحري (الفرع الثاني) ومصادر تلويث البيئة البحرية(الفرع الثالث)

[1] محمد عمر المدني، المناطق البحرية السعودية في ضوء أحكام القانون الدولي للبحار، بدون دار نشر، ص58-59 .
[2] المادة 89 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

الفرع الأول :تعريف التلوث البحري

قبل تعريف التلوث البحري، لابد أن نتطرق إلى تحديد معنى التلوث اولا ثم توضيح مفهوم التلوث البحري ثانيا.

أولا :تعريف التلوث :

سوف نقوم بتعريف التلوث من خلال المفهوم اللغوي عن طريق معرفة معنى كلمة تلوث ومن ثم تعريف التلوث من خلال الفقهاء والمنظمات المتخصصة.

أ. **التلوث لغة:**

.في اللغة العربية :ورد في الصحاح(لوث)ثيابه بالطين(تلويثا)أي لطخها ولوث الماء كدره وكدره بمعنى غيره[1].

ثانيا :تعريف التلوث البحري:

سنقوم بتعريف التلوث البحري لدى الفقهاء والباحثين، ثم لدى الهيئات العلمية والمنظمات المتخصصة، ومن ثم تعريفه لدى بعض الاتفاقيات الدولة وبعض التشريعات.

أ. تعريف التلوث البحري لدى الفقهاء والباحثين:

عرفه الفقيه كلارك على أن كلمة تلوث تستخدم بشكل عام للدلالة على الضرر البيئي الحاصل نتيجة إلقاء الفضلات في البحر مما يترتب عليها تأثيرات ضارة كإلحاق الأذى بالموارد الحية وتعريض صحة الإنسان.[2]

وكما عرف التلوث البحري على أنه" : إدخال أي مواد أو طاقة بواسطة الإنسان في تلك البيئة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، مما ينتج عنه أثر ضار بالأحياء المائية أو يهدد صحة الإنسان أو يعيق الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وإفساد صلاحية الماء للاستعمال وحفظ مزاياه[3].

ب.تعريف التلوث البحري في المؤتمرات الدولية والاتفاقيات:

عرف مؤتمر البيئة في ستوكهولم تحديد لمعنى التلوث وذلك "بإدخال الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة لمواد أو طاقة في البيئة البحرية يكون لها أضرار كالأضرار التي تلحق بالموارد الحية أو تعرض صحة الإنسان للخطر أو تعوق الأنشطة البحرية بما فيها

[1] محمد بن أبي بكر بن عبد القادر الرازي، مختار الصحاح، الطبعة الأولى، دار الإيمان، دمشق، 1996-1997، ص537 .
[2] علي مراح، المسؤولية الدولية عن التلوث عبر الحدود، رسالة دكتوراه، في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2016، ص56 .
[3] أحمد سكندري، مرجع سابق، ص24 .

الصيد وإفساد خواص مياه البحر والإقلاع عن منافعه" [1]أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وهي آخر ما توصل إليه المجتمع الدولي في تنظيم وتقنين البيئة البحرية فقد عرفت التلوث البحري بأنه" إدخال الإنسان للبيئة البحرية بما في ذلك مصاب الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة مواد أو طاقة تنجم عنها أو يحتمل أن تنجم عنها آثار مؤذية، مثل الإضرار بالمواد الحية والحياة البحرية .وتعريض صحة البشرية للأخطار، وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الإستخدام المشروعة للبحار، والحط من نوعية وقابلية مياه البحر للإستعمال والإقلال من الترويح[2]."

ويتوافق هذا التعريف مع تعريف التلوث البحري المذكور في اتفاقية برشلونة الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لعام 1976 واتفاقية الكويت بشأن حماية البيئة البحرية للخليج العربي من التلوث لعام 1978 ، واتفاقية جدة بشأن الحفاظ على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن لعام1982 .[3]

ج.تعريف التلوث البحري في التشريعات المقارنة:

-في التشريع الجزائري : لقد عرف المشرع الجزائري التلوث البحري في القانون 03-10 في المادة 52 التي نصت على ما يلي " :مع مراعاة الأحكام التشريعية المعمول بها والمتعلقة بحماية البيئة البحرية، يمنع داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها:

- الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البئية البحرية ؛
- عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والتربية المائية والصيد البحري؛
- إفساد نوعية المياه البحرية من حيث استعمالها؛

الفرع الثاني :أنواع التلوث البحري

يمكن تقسيم أنواع التلوث البحري بحسب معايير مختلفة، وذلك إما استنادا إلى مصدره أو نطاقه الجغرافي أو آثاره على البيئة البحرية أو بالنظر إلى طبيعته.

أولا :أنواع التلوث البحري بالنظر إلى مصدره

ينقسم التلوث البحري استنادا إلى مصدره إلى تلوث طبيعي أو تلوث صناعي.

[1] عادل ماهر الألفي، مرجع سابق، ص155-156 .
[2] المادة 01 الفقرة 04 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1988.
[3] محمد سامر أنور عاشور، تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، بدون دار نشر، ص 41 .

1.التلوث الطبيعي :

هو التلوث الذي يكون مصدره بفعل الظواهر الطبيعية كثوران البراكين وتدفق كميات كبيرة من الحمم والرماد منها في البيئة البحرية، وهذا التلوث لا يكون بفعل الإنسان وهو قديم قدم البشرية،

2.التلوث الصناعي :

هو التلوث الذي ينتج عن فعل الإنسان وأنشطته المختلفة، والذي يرتب عليه مسؤولية قانونية لكل مخالف للنصوص القانونية وللمعايير واللوائح والضوابط التي تحافظ على البيئة البحرية.

ثانيا :أنواع التلوث بالنظر إلى نطاقه الجغرافي :

ينقسم التلوث بالنظر إلى نطاقه الجغرافي إلى:

1.التلوث المحلي

وهو التلوث الذي لا تتجاوز آثاره الحيز الإقليمي البحري لمكان صدوره، على الرغم من صعوبة تحقق ذلك في البيئة البحرية لأنها وحدة واحدة، ولا يمكن أن يستقر التلوث البحري في منطقة محددة.

2.التلوث العابر للحدود :

لقد عرفته منظمة التعاون والتنمية الإقتصادية بأنه " أي تلوث عمدي أو عفوي يكون مصدره العضوي خاضعا أو موجودا كليا أو جزئيا في منطقة تخضع للإختصاص الوطني لدولة وتكون آثاره في منطقة خاضعة لاختصاص وطني لدولة أخرى[1]"

ثالثا :أنواع التلوث بالنظر إلى آثاره :

يمكن تقسيم هذه الأنواع والتمييز بينها حسب درجة الخطورة والتأثير على النظام البيئي البحري إلى:

أ. التلوث المعقول :هو تلوث لا تخلوا منه أي بيئة بحرية في العالم ولا تصاحبه أي مشكلة بيئية خطيرة، وغالبا ما يكون هذا التلوث في حدود المعايير والقيم البيئية المعقولة ، كما أن هذا النوع من التلوث تستطيع البيئة البحرية أن تزيله ذاتيا[2].

[1] عادل ماهر الألفي، مرجع سابق، ص163 .

[2] رائف محمد لبيب، حماية البيئة في ضوء الشريع الإسلامية والقوانين الوضعية، بحث منشور في معهد الكويت للدراسات القضائية والقانونية السنة السابعة، العدد 15 جويلية 2005، ص15 .

ب. **التلوث الخطر** :يمثل مرحلة متقدمة تتعدى فيها كمية ونوعية الملوثات خط الأمان البيئي وتبدأ التأثير على عناصر البيئة البحرية كإغراق واحتراق ناقلات البترول[1].

ج. **التلوث المدمر** :وهو أخطر أنواع التلوث البحري، لأن الملوثات تتجاوز حد الخطر لتصل للحد القاتل أو المدمر الذي ينهار عنده النظام البيئي ويصبح غير قادر على العطاء ويدمر البيئة البحرية [2].

رابعا :أنواع التلوث بالنظر إلى طبيعته :يقسم التلوث البحري بالنظر إلى طبيعته أو بالنظر إلى نوع المادة الملوثة إلى عدة أنواع هي:

أ.**التلوث البيولوجي :**

يعتبر التلوث البيولوجي أو الحيوي من أقدم صور التلوث التي عرفها الإنسان، وينشأ هذا التلوث البحري نتيجة وجود كائنات حية مرئية وغير مرئية نباتية أو حيوانية كالبكتيريا والفطريات في الوسط البحري[3] ، الذي تنتشر فيه البكتيريا والفيروسات نتيجة تحلل المواد العضوية فيها خاصة جراء التخلص من مياه مجاري الصرف الصحي قبل معالجتها كيميائيا.

ب .التلوث الإشعاعي :

وهو إدخال عناصر مشعة غريبة في المكونات الفيزيائية والكيميائية لعنصر الماء، ويترتب عليه عدم صلاحية هذه الأخيرة للإستعمالات الطبيعية، وينجم عنه ضرر يمس بصحة الإنسان وبقية الكائنات الحية الأخرى[4] ، ويعد هذا النوع أخطر أنواع التلوث لأنه لا يرى ولا يسمع ولا يشم ولا يحس ويتسلل إلى الكائنات الحية في شكل أشعة تلحق الضرر بها، وتقضي على الأنظمة البيئية البحرية.

ج. التلوث الكيميائي :

وهو كل تسريب أو تفريغ أو انبعاث لمواد كيميائية صلبة أو سائلة أو غازية يتسبب فيها الإنسان بصورة عمدية أو عن طريق الخطأ، عند إدخالها على أي عنصر من عناصر البيئة البحرية فيحدث خلل يؤثر على مكوناتها ويؤدي إلى الإضرار بالكائنات الحية فيها[5]

[1] نعيمة عميمر مرجع سايق، ص18 .
[2] عادل ماهر الألفي، مرجع سابق، ص163 .
[3] نعيمة عميمة، نفس المرجع، ص13 .
[4] علي سعيدان، مرجع سابق، ص53 .
[5] علي سعيدان، مرجع سابق، ص64 .

، ويعد هذا النوع من التلوث الكيميائي للبيئة البحرية من أهم وأخطر أنواع التلوث ويرجع ذلك لازدياد المواد الكيميائية في عصرنا هذا وتنوعها،

د. التلوث النفطي :

يعد التلوث النفطي كذلك من أخطر أنواع التلوث البحري، لأن تسربه للبيئة البحرية بكميات كبيرة نتيجة حركة النقل الواسعة للأساطيل والسفن البحرية التي تستعمل في نقل البضائع والأفراد والمواد النفطية ومشتقاتها، بالإضافة إلى إلقاء كثير من الشوائب البترولية[1].

هـ. التلوث الحراري :

يحدث هذا التلوث نتيجة لاستخدام مياه البحر في تبريد المنشآت الصناعية المختلفة، مثل معامل إسالة الغاز ومصافي البترول والمحطات النووية وخاصة المحطات الكهربائية الحرارية التقليدية ، فترتفع درجة حرارة هذه المياه وقد تصل إلى ° 50 نتيجة التبادل الحراري بينها وبين الأجزاء الساخنة في المفاعلات النووية أو غيرها من المعامل، وعند صرف تلك المياه الساخنة التي تفوق درجة حرارتها درجة حرارة المجاري التي تصرف فيها تحدث تلك التغيرات الحرارية التي تسبب ضرر للبيئة[2].

الفرع الثالث :مصادر تلويث البيئة البحرية

تتعدد المصادر التي ينجم عنها تلويث البيئة البحرية، وذلك نتيجة لتعدد الأنشطة الإنسانية في البيئة، كما أن تعداد هذه المصادر يختلف من اتفاقية إلى أخرى، لذلك سيتم تصنيف مصادر التلويث البحري بالاعتداد للمصدر الأخير أو المباشر الذي تتلوث منه البيئة البحرية[3] ، وعليه يمكن تصنيف التلوث من مصادر أرضية، من مصادر بحرية والتلوث من الجو أو من خلاله.

أولا :التلوث من مصادر أرضية(برية) :

يعد تلوث البيئة البحرية من مصادر أرضية من أقدم أنواع مصادر التلوث البحري، ويرجع ذلك لاختيار الإنسان منذ القدم للبيئة البحرية كمكان لصرف مخلفاته فيها لاعتقاده

[1] كريمة بورحلي، التلوث البحري وتأثيره على البحار، دراسة ميدانية، لميناء الصيد يوديس، جيجل، مذكرة ماجيستار في علم الإجتماع تخصص بيئة، كلية العلوم الإنسانية والإجتماعية، جامعة منتوري قسنطينة، 2009-2010، 68-69 .

[2] أحمد سكندري، مرجع سابق، ص52 .

[3] أحمد سكندري، محاضرات في تلويث البيئة البحرية، مرجع سابق، ص21 .

أنها تتمتع بمساحات شاسعة لها القدرة على تنظيف نفسها بنفسها،[1] وتكون صوررهذا التلوث إما بشكل مباشر عن طريق صرف المخلفات في البيئة البحرية أو بشكل غير مباشرربصرفها في مصبات الأنهار والمحيطات والتي تجد طريقها في آخر المطاف إلى البيئة البحرية.

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

أ. الملوثات ذات المنشأ المنزلي :

وهي ناتجة من مخلفات أنشطة السكان في المنازل والمطاعم والفنادق وغيرها، وتنقسم هذه الملوثات بدورها إلى نوعين:

1. التلوث المرئي

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

2. **التلوث الجرثومي(المجهري)**

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

ب .الملوثات ذات المنشأ الصناعي:

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

1. التلوث الكيميائي.
2. التلوث الحراري.
3. التلوث الإشعاعي.

[1] محمد سامر أنور عاشور، مرجع سابق، ص22 .
[2] أحمد السكندري، مرجع سابق، ص44 .

وقد سبق التطرق إلى هذه الأنواع من قبل.

ثانيا :التلوث من مصادر بحرية :

إن الاهتمام الدولي بظاهرة تلوث البحار يرجع إلى بداية القرن العشرين، حيث انعقد مؤتمر في واشنطن سنة 1926 لوضع اتفاقية لمنع تصريف المواد البترولية ومشتقاتها في البحار، ولكن لم يكتب لهذه الاتفاقية النجاح بسبب عدم تصديق الدول عليها[1]. وكان الشغل الشاغل للمجتمع الدولي بعد ذلك كيفية تنظيم الجوانب المتعلقة بحماية البحار من التلوث، سواء التلوث الناجم من السفن أو التلوث من أنشطة استكشاف واستغلال قاع البحار، ويتضمن التلوث من مصادر بحرية نوعين من التلوث هما:

أ.**التلوث من الأنشطة في البحار :**

هو التلوث الذي يجد مصدره في أنشطة استغلال واستكشاف قاع البحار، من أجل الموارد الطبيعية الكامنة فيه، والتي يشكل البترول والغاز الطبيعي القسم الأكبر من تلك الموارد . كما أن التقدم التكنولوجي أدى إلى التوسع في عمليات الاستكشاف واستغلال حقول النفط البحرية، وإلى بناء المنشآت البحرية الثابتة والمتحركة بشكل متزايد، نتج عنه الانتشار الواسع لتلوث البيئة البحرية سواء بصورة عمديه أو عرضية .

ب.**السفن كمصدر للتلوث البحري :**

لقد أصبح من الواضح اليوم أن التجارة الدولية عبر البحر تحتل مركز الصدارة في المعاملات التجارية الدولية الحديثة، فقد أدت الزيادة الهائلة في تدفق السلع والمنتجات إلى نشاط تجاري مكثف، جعل الدول تبحث لها عن أسواق جديدة لتصريف فائض إنتاجها فيها، ومن ثم نقلها عبر البحر من موطن إنتاجها إلى أماكن استخدامها[2] ، مما أدى إلى الزيادة في عدد السفن التي تستعمل في نقل البضاعة بصفة عامة، والسفن التي تستعمل في نقل النفط بصفة خاصة ناقلات النفط وبما أن أكثر من نصف تجارة العالم المحمولة بحرا تتكون من النفط ومشتقاته، و بوصفها أكثر مصادر تلويث البيئة البحرية

[1] أحمد سكندري، مرجع سابق، ص30 .

[2] واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية السنة الجامعية 2010، ص01 .

سواء بصورة عمديه أو عرضية[1] ، وعليه سيتم تناول السفن من دون ناقلات النفط كمصدر للتلوث وإلى ناقلات النفط كمصدر للتلوث

1.التلوث من السفن دون ناقلات النفط :ويمكن أن يأتي من الأسباب التالية[2]:

- الزيوت المتأتية من قاع غرف الآلات؛
- المياه الملوثة بالمحروقات والمتأتية من عنابر الوقود والتي كانت مليئة بالنفط؛
- مخلفات المحروقات المتأتية من آلات الطبخ والتصفية والتدفئة والعوازل...إلخ؛
- تسرب ناتج من عيوب في هياكل السفن.
- الرمي الناتج بسبب إنقاذ أو حماية الحياة البشرية.

2 .التلوث الناتج من السفن ناقلات النفط :ويمكن أن يتأتى من الأسباب التالية[3] :

- التلوث الناتج عن تفريغ المستعمل لمياه الاتزان التي تحملها ناقلات النفط
- تفريغ غسيل خزانات النفط من السفن والناقلات عند إجراءات الصيانة اللازمة،

لذلك سعى المجتمع الدولي إلى حماية البيئة البحرية باعتبارها كنز للموارد الطبيعية وملكا للإنسانية من خلال العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي تستهدف الحد من ظاهرة التلوث البحري بالزيت ، لكن الملاحظ أنه من الرغم من كل هذه الإتفاقيات والمعاهدات إلا أنها عجزت أمام ضخامة وحجم الكوارث البحرية المؤدية إلى تسرب النفط، والدليل على ذلك أن هذه الحوادث ما تزال تحدث إلى غاية اليوم.

ثالثا :تلوث البيئة البحرية من الجو أو من خلاله :

يعرف علماء الطبيعة والكيمياء الهواء بأنه " الغلاف الجوي المحيط بالكرة الأرضية، والمكون من خليط من الغازات بخصائصه الطبيعية[4] ، كما يتكون الهواء من عدة غازات منها النتروجين، الأكسجين، غاز الأرجون، ثاني أكسيد الكربون وغازات وعليه يمكن اعتبار أن الجو قد يكون من المصادر التي قد تشكل مساس بالبيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة، وذلك نتيجة انتقال الملوثات الموجودة في الهواء إلى البيئة البحرية ويكون ذلك بالأشكال التالية:

[1] احمد سكندري ،محاضرات في تلويث البيئة البحرية ،مرجع سابق،ص34
[2] احمد سكندري،نفس المرجع،ص83
[3] جلال وفاء محمدين،الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت،دار الجامعة الجديدة للنشر،اسكندرية،2001،ص06
[4] محمد حسين عبد القوي،الحماية الجنائية للبيئة الهوائية ،بدون دار نشر،2002،ص04

أ.عن طريق الأمطار الحمضية :

تتكون الأمطار الحمضية من تفاعل الغازات المحتوية على الكبريت، وأهمها ثاني أكسيد الكبريت مع الأكسجين بوجود الأشعة فوق البنفسجية الصادرة عن الشمس، وينتج ثالث أكسيد الكبريت الذي يتحد بعد ذلك مع بخار الماء الموجود في الجو ليعطي حمض الكبريت ، الذي يبقى معلقا في الهواء وينزل مع مياه الأمطار مشكلا الأمطار الحمضية التي تصل إلى البيئة البحرية[1].

ب. الإسقاطات الإشعاعية الجوية :

إن التجارب النووية وخاصة التجارب التي تقوم بها الدول الصناعية الكبرى على أعماق مختلفة تحت سطح البحار والمحيطات ساهمت تاريخيا في زيادة تلوث المياه، بسبب الغبار الذري المشع الذي تحمله الرياح إلى المسطحات المائية[2] ، ولكون مياه البحار ذات خصائص فيزيولوجية مميزة، فإن هذا النوع من التلوث سيحول عشرات من العناصر المذابة في البيئة البحرية إلى عناصر مشعة لعديد من السنين، وتكمن الخطورة في اختراق الإشعاعات لأجسام الكائنات البحرية[3].

ج. الاحتباس الحراري

ظاهرة الاحتباس الحراري تعرف على أنها الارتفاع التدريجي في درجة حرارة الطبقة السفلى المكونة للغلاف الجوي القريبة من سطح الأرض، وسبب هذا الارتفاع هو زيادة انبعاث الغازات الدفيئة ، التي تقوم بامتصاص جزء من الأشعة تحت الحمراء التي تنبعث من سطح الأرض كانعكاس للأشعة الساقطة على سطح الأرض من الشمس، وتحتفظ بها في الغلاف الجوي مما يؤدي إلى ارتفاع درجة حرارة الأرض .ويرى العلماء أن زيادة انبعاث الغازات الدفيئة هو نتيجة لزيادة التلوث الجوي الناشئ عن ملوثات طبيعية (كالبراكين) ، وملوثات صناعية ناتجة عن نشاطات الإنسان من استخدام للطاقة(بترول، فحم وغاز طبيعي)، وعن الغازات السامة المنبعثة من المصانع، .ومن نتائج ارتفاع درجة حرارة الأرض ذوبان الجليد في القطبين ينتج عنه ارتفاع مستوى المياه في البحار، الذي قد يؤدي إلى اختفاء بعض الجزر البحرية، والمساس بالأنظمة البيئية البحرية، والإضرار

[1] عادل مشعان ربيع،مشاكل بيئية معاصرة،مكتبة المجتمع العربي،عمان،ط01،2008،ص153
[2] علي سعيدان،مرجع سابق،ص53
[3] كريمة بورحلي،مرجع سابق،ص80

بالكائنات الحية بها، كما تؤدي إلى الزلازل وهيجان البراكين التي تؤثر على الحياة في البيئة البحرية وتؤدي إلى فناء الحياة في هذه البحار [1].

المبحث الثاني

الأساس القانوني ألاتفاقي الدولي والوطني لحماية البيئة البحرية من أخطار التلوث

لقد أصبح الاهتمام الدولي بالبيئة البحرية من المبادئ الدولية والتلوث البحري أصبحت مشكلة تهم كل الدول والجماعات و الأفراد بمختلف مستوياتهم [2].ومن هذا المنطلق بدأ المجتمع الدولي يشعر بضرورة التعاون الدولي والابتعاد عن الأساليب الانفرادية للدول لكونها أصبحت غير قادرة على مواجهة مخاطر التلوث البحري بمفردها حيث تم إقرار مشروع اتفاقية دولية لمكافحة تلوث مياه البحر والمحيطات الناتج عن التلوث رغم أن المجتمع الدولي نبه إلى ضرورة مكافحة التلوث البحري عن طريق الجهود الدولية وسوف نقسم هذا المبحث الي مطلبين الأول نذكر فيه أهم الاتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية أما المطلب الثاني نذكر فيه التشريع الجزائري لحماية البيئة البحرية .

المطلب الأول : حماية البيئة البحرية من أخطار التلوث في الاتفاقيات الدولية

لقد كان القانون الدولي في الماضي، يكتفي بضرورة التزام الدول ببدل العناية عند ممارستها لاختصاصاتها الإقليمية، بعدم إلحاق أضرار بدول أخرى أو رعاياها، تاركاً للدول ذات السيادة حرية تحديد أساليب ممارستها لهذه الاختصاصات[3]، ولاختيار الظرف الأنسب للحفاظ على الالتزام، لكن ومنذ بداية السبعينات من القرن الماضي حصلت تطورات قانونية هامة، بحصول تفاعل بين قواعد القانون الدولي للبحار وقواعد القانون الدولي البيئي، أدت إلى تحسين مضمون التزامات الدول في ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث[4]، وبدأ القانون الدولي يهتم بمشاكل تلوث البيئة البحرية، وذلك عن طريق وضع مجموعة من القواعد من أجل حماية البيئة البحرية من جميع أنواع التلوث،

[1] كريمة بورحلي،نفس المرجع،ص93.

[2] د صلاح محمد محمود بدر الدين ، الإلتزام الدولي بحماية البيئة من التلوث ، على ضوء قواعد القانون الدولي للبيئة و قرارات و تويصيات المنظمات الدولية ، دار النهضة العربية ، طبعة 2006 ، مصر ص 95 .

[3] عبد الهادي محمد عشي ، الاختصاص في حماية البيئة البحرية من التلوث ، رسالة دكتوراه ، سنة 1989 جامعة الزقازيق كلية الحقوق مصر ص 216 .

[4] عبد الهادي محمد عشي ، نفس المرجع ص 217 .

ومختلف صوره وأشكاله، بالإضافة إلى تدعيم وتوسيع الالتزامات العامة بحماية البيئة البحرية.

الفرع الاول :حماية البيئة البحرية من التلوث في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982

أضحت الإنسانية مهددة في وجودها بذاته من خلال ما تفرزه أشكال التلوث البحري من سموم وتقضي على مصادر الحياة. هذا ما يزيد من حدة القلق ويستدعي إلى ضرورة إقرار التزامات أكثر صرامة على عاتق الدول لمواجهة هذا الجرم الذي يرتكب في حق الطبيعة والإنسانية معاً[1].

فالاتفاقيات الأربع التي أسفر عنها مؤتمر جنيف لعام 1958 في أواخر الستينات لم تعد قادرة على حل جميع مشاكل البحار وأمام هذا الوضع، أصدرت الأمم المتحدة في 17 ديسمبر عام 1970 قرارها رقم 2750 دعت فيه إلى عقد مؤتمر دولي لقانون البحار في عام 1973، وفي 16 نوفمبر 1973 أصدرت الجمعية العامة توصياتها رقم 2067 والتي بمقتضاها قررت عقد الدورة الأولى في نيويورك في الفترة من 3 إلى 14 ديسمبر عام 1973، وخلال هذه الدورة التي اقتصرت فقط على أعمال الإجراءات، تم تشكيل اللجان الرئيسية. وتعاقبت بعد ذلك دورات المؤتمر الإحدى عشر إلى أن تم التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

وقد جاءت هذه الاتفاقية كنظام قانوني شامل لكل المواضيع المتعلقة بالبحار[2]، وتضمنت 320 مادة وتسع ملاحق.و ان أهم الالتزامات التي أقرتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها ؟

يمكن تناول هذه الالتزامات، في نقطتين رئيسيين، على النحو التالي:

1,الالتزامات العامة لحماية البيئة والمحافظة عليها :

من خلال قراءة الأحكام الواردة في الجزء الثاني عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 المتعلق بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، وبالخصوص المادة

[1] أحمد محمود الجمل ، مرجع سابق ص 23 .

[2] د عبد الواحد محمد الغار ،الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث ، دراسة قانونية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 ، دار النهضة العربية ، طبعة 1985 ص 99 .

192 من هذاالجزء، نجد أن هناك التزاماً عاماً على عاتق الدول بحماية البيئة البحرية [1] , وقد نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على مجموعة من الالتزامات العامة لحماية البيئة البحرية من التلوث تلتزم بها الدول الأطراف، وتتمثل في إلتزامات تتعلق بتدابير معينة حيث نصت الإتفاقية على أن[2] : تتخذ الدول منفردة أو مشتركة حسب الاقتضاء جميع ما يلزم من التدابير المتماشية مع هذه الاتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه أياً كان مصدره، مستخدمة لهذا الغرض أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها والمتفقة مع قدراتها. كما تتخذ الدول جميع ما يلزم من التدابير لتضمن أن تجرى الأنشطة الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها[3]، بحيث لا تؤدي إلى إلحاق ضرر عن طريق التلوث بدول أخرى وبيئتها،كما ألزمت الاتفاقية الدول باعتماد قوانين وأنظمة لمنع وخفض تلوث البيئة البحرية، كما ألزمت الاتفاقية كل دولة تعلم بحالات تكون البيئة البحرية فيها معرضة لخطر ، عليها أن تخطر فوراً الدول الأخرى التي ترى أنها معرضة للتأثر بذلك الضرر، وكذلك المنظمات الدولية المتخصصة.

2.الالتزامات الخاصة بدول محددة ومعينة:

أقرت الاتفاقية الالتزامات على بعض الدول التي تتمتع بتأثير خاص على البيئة البحرية وحمايتها أو التسبب في تلوثها، وذلك راجع إلى قدرتها على الحماية أكثر من غيرها،ونقصد بذلك دولة العلم فرضت الاتفاقية على دولة العلم مجموعة من التزامات لحماية البيئة البحرية وتتمثل هذه الالتزامات فيما يلي[4] : تلتزم دولة العلم الدولة التي ترفع السفينة علمها باعتماد القوانين والأنظمة لحماية البيئة البحرية من التلوث وتلتزم دولة العلم أيضاً بالرقابة على سفنها لاحترام قواعد القانون الدولي، ما تلتزم دولة العلم بتأسيس المسؤولية عن التلوث، وتحريك هذه المسؤولية حال وقوع التلوث، ومنحت الاتفاقية للدولة الساحلية حقوقاً وألقت على عاتقها التزامات، بهدف حماية البيئة البحرية من التلوث، وتأسيس المسؤولية عنه حال وقوعه، وذلك كما يلي يجوز للدولة الساحلية عندما

[1] د صلاح محمد محمود بدر الدين ، مرجع سابق ص 97 .
[2] اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982
[3] واعلي جمال ،مرجع سابق ،ص156
[4] المادة 08 اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982

تكون السفينة موجودة طوعاً داخل إحدى موانئ دولة، أو في إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشواطئ، أن تقيم الدعوى فيما يتعلق بأي انتهاك لقوانينها وفقاً لهذه الاتفاقية من أجل منع التلوث[1], وفي مجال المسؤولية فإن الدولة الساحلية تستطيع أن ترفع دعوى ضد سفينة موجودة في أحد موانيها انتهكت قوانينها وأنظمتها الخاصة بمنع التلوث،و بالإضافة لحق رفع الدعوى حجز السفينة المخالفة التي سببت التلوث البيئي، وكذلك حق تفتيش السفينة تفتيشاً مادياً . ونجد كذلك في الاتفاقية تعبير "دولة الميناء" ويقصد على الدولة الساحلية عندما تكون هي صاحبة الميناء تلعب دوراً مساعداً في عملية منع التلوث البحري ويمكن أن نستنتج من اختصاصات وولاية دولة الميناء العديد من الايجابيات فيما يرتبط بمنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه فمن ناحية تسهيل إجراءات إقامة الدعوى ضد السفن المخالفة لقواعد وأنظمة منع التلوث البحري .

الفرع الثاني : اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث

وضعت اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث البنية الأساسية لوضع نظام قانوني دولي ضد التلوث في المنطقة فعلى الرغم من أن الاتفاقية هي نتاج خطة العمل من أجل المتوسط فإنها تندرج ضمن حركة دولية لمحاربة التلوث،فهناك على الصعيد الدولي مجموعة من السوابق ساعدت على وضع هذه الاتفاقية،بحيث سميت اتفاقية برشلونة أربعة اتفاقيات دولية ألهمت واضعيها وهي[2] :

-اتفاقية أوسلو المبرمة في 15 فبراير 1972 المتعمقة بمنع تلوث البحر الناجم عن الإلقاء النفايات من السفن والطائرات

- اتفاقية باريس المبرمة في جوان 1972 المتعمقة لمنع تلوث المناطق الساحلية من مصادر برية

- اتفاقية لندن المبرمة في 29 ديسمبر 1972 المتعمقة بمنع تلوث البحر الناجم عن إلقاء النفايات

[1] د عبد الواحد محمد الغار،المرجع السابق،ص 56

[2] ليلى بوعالي، حماية البحر الأبيض المتوسط ضد التلوث، نظام برشلونة، ص23 .

– اتفاقية هلسنكي المبرمة في 23 مارس 1974 المتعمقة بحماية البيئة البحرية في بحر البلطيق

تشترك هذه الصكوك الأربعة في عنصرين أساسيين، فمن جهة الوعي بقلة المجهودات الفردية من أجل حماية البيئة البحرية وقلة المجهودات المتماثلة بين الدولة المتجاورة في كثير من الأحيان أيضا، ومن جهة أخرى الإرادة المشتركة لمجموعة الدول لمجابهة هذا القصور وذلك بوضع نظام قانوني مشترك وإلزامي [1].

وتمثل اتفاقية برشلونة الإطار لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث،أول اتفاقية إقليمية تبرم في إطار برنامج البحار الإقليمية الذي أطلقه برنامج الأمم المتحدة للبيئة عام1974 كما تعتبر حدثا هاما، فهي وضعت لأول مرة إطار قانوني خاص لحماية البحر الأبيض المتوسط، وأصبحت نموذجا مرجعيا للاتفاقيات الدولية المتعمقة بحماية البيئة.ولتحقيق هذه الأهداف فإن الاتفاقية تفرض على الدول المتعاقدة الالتزام بتعاون يأخذ ثلاثة أشكال : التعاون العملي من أجل إقامة نظام لمرصد المستمر لملوثات وأثرها على البيئة البحرية، اجتماع الأطراف المتعاقدة كل سنتين، تتضمن إجراءات وتدابير ضرورية وأكثر فعالية بين الأطراف عن طريق الإكثار من إبرام الاتفاقيات وتشجيع انتشارها[2] .

أولا: إلتزامات الدول الأطراف :

توجد في الواقع آلية أساسية لاتفاقية والتي يتمثل هدفها الرئيسي في إنشاء هيكل دائم يتخذ على مستواه كل عمل فردي أو جماعي للأطراف المتعاقدة من أجل تحقيق الهدف النهائي للاتفاقية وبالتالي فهو تأكيد واضح على الطبيعة الإقليمية للاتفاقية والتزام الدول بالبحث عن أحسن وسائل لمكافحة التلوث ، فطبيعة ومدى هذا الالتزام يعرف بالكلمات التالية " الوقاية التخفيف،المكافحة "والتي نجدها في مواد مختلفة من الاتفاقية[3]

*** مكافحة التلوث :**

تعرض اتفاقية برشلونة مبدأ أساسي بمقتضاه تتخذ الأطراف المتعاقدة سواء منفردة أو مشتركة كافة التدابير المناسبة بغية وقاية البحر الأبيض المتوسط من التلوث والتخفيف

[1] ليلى بوعالي، نفس المرجع، ص24 .
[2] ليلى بوعالي، مرجع سابق، ص 25 .
[3] ليلى بوعالي، نفس المرجع، 27-28 .

من حدثه ومكافحته وحماية البيئة البحرية في المنطقة وتحسينها فمنطقة البحر الأبيض المتوسط محددة بالنطاق الجغرافي[1],ولنم يتم إدخال المياه الداخلية ضمن الاتفاقية وعلى الدول حماية البحر الأبيض المتوسط بموجب هذه الاتفاقية من التلوث البحري رغم أن الاتفاقية قليلة الجدوى والأهمية وغير قادرة على تحقيق الأهداف التي جاءت من أجلها له أثر سلبي خاصة وأن الشيء المهم الذي جاءت لأجله الاتفاقية هو مكافحة التلوث من مصادره المختلفة والمياه الداخلية للدول الساحلية تتعرض أكثر من غيرها من أجزاء البيئة البحرية للتلوث المستمر نتيجة لكثرة الأنشطة التي تحدث في الشواطئ من المصادر البرية للملوثات،وكذا كثرة عمليات شحن وتفريغ السفن في الموانئ والمرافئ التي تعد جزء من المياه الداخلية ونتيجة لذلك فإن الاتفاقية لم تكن موقفة في سبيل تحقيق أهدافها في حماية البيئة البحرية من التلوث لأن المياه الداخلية في ظل هذا الاستثناء ستظل في منأى عن الحماية المقررة في الاتفاقية لأنها ستستقبل الملوثات القادمة من المياه الداخمية بسبب الاتصال بين أجزاء البحر وبفعل التيارات المائية والهوائية[2] .

ثانيا: التعاون بين الدول في مكافحة التلوث:

ينظر إلى هذا التعاون الشامل من عدة مستويات فهو يهدف أولا إلى إقامة تعاون بين الأطراف المتعاقدة، يهدف أساسا إلى منع التلوث من خلال الرصد المستمر للتلوث أو تطوير التعاون العلمي والتكنولوجي .

أ – التعاون الوقائي:

تمر الوقاية من التلوث أنشاء نظام للمرصد المستمر لهذا التلوث وهذا الرصد هو نتيجة طبيعية لتطور التعاون بين الدول في المجال العلمي والتكنولوجي، الذي يسمح بتوفير البيانات والمعلومات اللازمة لفهم آثار الملوثات على البيئة البحرية، وأن الاتفاقية هي مجرد جزء من نظام واسع وهو خطة العمل من اجل البحر الأبيض المتوسط التي تستجيب على نحو شامل لمسائل الرصد المستمر وتنسيق البحوث العلمية[3].

1– الرصد المستمر:

خصصت المادة العاشرة من الاتفاقية إلى الرصد المستمر للتلوث فالتعاون الوثيق الذي

[1] محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام، دار النهضة، القاهرة، 1989، ص88 .
[2] محمد مصطفى يونس، المرجع السابق، ص89-90 .
[3] أحمد عبد الوهاب، عبد الجواد، تلوث البحر الأبيض المتوسط، دائرة المعارف، دار النشر العربية، القاهرة الطبعة الأولى، 429.

تسعى الأطراف المتعاقدة إلى تنظيمه مع إعداد برنامج تكميلي من أجل رصد التلوث في منطقة البحر الأبيض المتوسط ووضع نظام لها[1] .

2 – التعاون العلمي والتكنولوجي:

إن الرصد المستمر للتلوث في المناطق المعنية يتم تدعيمه بمعرفة جيدة للملوثات وتأثيرها على البيئة البحرية فهذا التعاون الدولي المنصوص عليه في نص الاتفاقية يشجع تبادل المعطيات و المعلومات في مجالي العلم والتكنولوجيا [2].

الفرع الثالث : اتفاقية بازل لحماية البيئة البحرية

لقد كان القانون الدولي في الماضي، يكتفي بضرورة التزام الدول ببدل العناية عند ممارستها لاختصاصاتها الإقليمية، بعدم إلحاق أضرار بدول أخرى أو رعاياها، تاركاً للدول ذات السيادة حرية تحديد أساليب ممارستها لهذه الاختصاصات، لكن ومنذ بداية السبعينات من القرن الماضي حصلت تطورات قانونية هامة، بحصول تفاعل بين قواعد القانون الدولي للبحار وقواعد القانون الدولي البيئي، أدت إلى تحسين مضمون التزامات الدول في ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث، وبدأ القانون الدولي يهتم بمشاكل تلوث البيئة البحرية، وذلك عن طريق وضع مجموعة من القواعد من أجل حماية البيئة البحرية من جميع أنواع التلوث، بإدخال مجموعة من الشروط عند صياغة التزامات الدول في هذا الميدان، وتحديد نوع التدابير التي يجب على الدول العمل على تطبيقها في أنظمتها القانونية الداخلية بهدف حماية البيئة البحرية من التلوث[3].

الاتفاقيات المبرمة لحماية البيئة البحرية تشكل "مدونة دولية"، الهدف منها تحديد التزامات ووضع القواعد والمعايير من أجل استباق التلوث البحري والحيلولة دون وقوعه، وذلك قبل حدوث التلوث بفترة كافية، عن طريق إرساء، واتخاذ القواعد والإجراءات المناسبة والكفيلة بتأمين القيام بالنشاطات المختلفة، و التأكد من أنها لا تشكل أية خطورة على البيئة البحرية، ويمكن أن توقف هذه القواعد بعض النشاطات والمشاريع القائمة، إذا تبث بأن لها تأثير سلبي مباشر أو غير مباشر على البيئة البحرية، في المدى القريب أو البعيد،. وكمثال على ذلك تم اعتماد تفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص

[1] أحمد عبد الوهاب، عبد الجواد، نفس المرجع، ص 430.
[2] المادة 11 الفقرة 01 ، من إتفاقية برشلونة، عام 1976.
[3] مصطفى معوض عبد التواب، جرائم البيئة من الناحيتين القانونية والفنية، منشأة المعارف الإسكندرية، 1986، ص429 .

منها عبر الحدود في عام1989 وبدأ نفاذها عام . 1992 وتعتبر اتفاقية بازل الاتفاق البيئي العالمي الأكثر شمولاً في مجال النفايات الخطرة والنفايات الأخرى .فبعضويتها البالغة 181 طرفاً حتى 18 جويلة2014 وتهدف اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة عبر الحدود والتخلص منها، او للحد من تحركات النفايات الخطرة بين الدول، وعلى وجه التحديد لمنع نقل النفايات الخطرة من البلدان المتقدمة إلى البلدان الأقل نموا. وتهدف الاتفاقية إلى حماية صحة البشر والبيئة من الآثار الضارة التي تنجم عن توليد النفايات الخطرة والنفايات الأخرى ونقلها وإدارتها عبر الحدود, لقد ارتفعت تكاليف التخلص من النفايات الخطرة بصورة كبيرة. في الوقت نفسه، زادت العولمة من عمليات الشحن العابرة للحدود والتي جعلت حركة النفايات أكثر يسرا، والعديد من البلدان الأقل نمواً كانت بحاجة للحصول على العملة الأجنبية. ونتيجة لذلك، ازداد الاتجار بالنفايات الخطرة، ولا سيما في أقل البلدان نمواً . واحدة من الحوادث التي أدت إلى إنشاء اتفاقية "بازل" هي حادثة التخلص من النفايات في البحر،حيث كانت إحدى السفن الأمريكية تحمل رماد محرقة من مدينة فيلادلفيا في الولايات المتحدة وقامت بإغراق نصف حمولتها على شاطئ في هايتي. وفي عام 1988،قامت 5 سفن من إيطالية بإفراغ 8000 برميل من النفايات الخطرة على شاطئ إحدى القري الصغيرة في نيجيريا حيث تم التصديق على هذه الاتفاقية في 22 مارس عام 1989 كرد فعل للإنتاج العالمي السنوي لمئات الملايين من أطنان النفايات الخطرة على صحة الإنسان والبيئة والحاجة الماسة للتدابير الدولية اللازمة للتعامل مع نقل هذه النفايات عبر الحدود ولضمان إدارتها والتخلص منها بطريقة سليمة بيئياً . أما مبادئ تنفيذ الاتفاقية فتشمل: يجب تقليل كمية النفايات الخطر المتولدة ويجب معاملتها والتخلص منها في نفس مكان تولدها بقدر الإمكان والتقليل من عمليات نقل النفايات الخطرة عبر الحدود إلى درجة تتناسب مع إدارتها بطريقة سليمة بيئيا. وكذلك يجب تقديم المساعدة للدول النامية والدول ذات الاقتصاد المتغير.

وفى ديسمبر عام 1999 تم التصديق على بروتوكول بازل الخاص بإمكانية التعويض عن الخسائر الناتجة عن نقل النفايات الخطرة عبر الحدود والتخلص منها. وهذا البروتوكول يتناول الخسائر التي قد تنتج خلال عمليات نقل النفايات الخطرة وغيرها عبر الحدود ويشمل ذلك الاتجار غير المشروع وطرق التخلص منها. ويشمل البروتوكول نظام

مسئولية صارم على من يقوم بالإبلاغ وضرورة عمل إجراءات للوقاية. ولم يتم وضع هذه النقاط في حيز النفاذ بعد.ومن الجدير بالذكر أنه تم تطوير بعض الاتفاقيات الإقليمية والدولية التي لها نفس الطبيعة لإكمال اتفاقية بازل. وهذه تشمل اتفاقية باماكو الخاصة بمنع الاستيراد في أفريقيا والتحكم في عمليات نقل النفايات الخطر عبر الحدود وإدارتها

المطلب الثاني : حماية البيئة البحرية من أخطار التلوث في التشريع الجزائري

تتعرض مياه البحر للتلوث بفعل العديد من نشاطات الإنسان . فقد أصبحت مياه البحررمستودعا لقاذورات، وضلت تمثل خطورة لا شك فيها بالنسبة لسكان السواحل والمصطافين ، فضلا عن سكان المناطق التي تعتمد على هذه المياه في الشرب بعد تقطيرها وتحليتها . ولقد بدأ المشرع الجزائري تدارك مشكلة حماية البيئة البحرية بالتدخل التشريعي وتكرست أساسا في الدستور الجزائري الجديد 2016 وهذا مانذكره في الفرع الأول أما الفرع الثاني نذكر القانون البحري الجزائري ،اما الفرع الثالث نذكر القوانين الخاصة منها قانون حماية البيئة ، تشريعات الصيد البحري تشريعات السياحة والتشريع المنظم لتسيير النفايات بكل أشكالها

الفرع الأول :حماية البيئة البحرية في ضل دستور الجزائر 2016

مع زيادة الوعي البيئي العالمي وبالأخص بعد انعقاد مؤتمر ستوكهولم عام 1972 أصبح حق العيش في بيئة سليمة يحظى باهتمام أكبر خاصة على المستوى الدولي مما انعكس ذلك على دساتير دول العالم التي تبنت مبادئ مؤتمر ستوكهولم في دساتيرها[1]، وعلى الرغم من أن الجزائر لم تشارك في مؤتمر ستوكهولم إلا أن هذا لم يمنعها من إقرار مواضيع البيئة في تشريعاتها الداخلية، غير أن غياب التنصيص الدستوري للحق في البيئة جعل من هذا الحق متعثرا بين التشريع والتطبيق إلى غاية التعديل الدستوري 2016 الذي حمل في طياته حماية صريحة ومباشرة لهذا الحق ومنحه بذلك قيمة عليا ملزمة من الدولة ومواطنيها, أن أهم الإيجابيات التي تحسب للمؤسس الدستوري في تعديله الدستوري الأخير توسيعه لدائرة الحقوق والحريات، وذلك بنصه على الحق في البيئة كأحد

[1] يوسف حاشي،في النظرية الدستورية للبيئة ،الطبعة الأولى ،دار ابن النديم للنشر والتوزيع.

الحقوق المهمة الواجب مراعاتها والحفاظ عليها، فلأول مرة ينص الدستور الجزائري صراحة على حقوق الأجيال القادمة ضمن الكتلة الدستورية[1].

إلا أن المتتبع للمشاورات والنقاشات التي سبقت التصحيح الدستوري يجد أن هناك أسباب ودوافع عديدة اجتمعت كانت وراء تكريس حق البيئة في التعديل الدستوري

أولا . موقف الجزائر من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية ذات العلاقة بموضوع البيئة :

لقد بدأت الحركة الدولية المهتمة بمجال البيئة في مؤتمر ستوكهولم عام 1972، إلا أن الجزائر لم تكن من الدول المنخرطة في هذا المؤتمر آنذاك؛ كونها كانت من الدول الحديثة الاستقلال فكان من الطبيعي أن لا تكون مسألة البيئة من ضمن أولوياتها لأنها كانت بحاجة إلى إعادة بناء وهيكلة على جميع المستويات[2]، وقد انضمت الجزائر إلى مصاف الدول المشاركة في المؤتمرات المتعلقة بحماية البيئة رسميا في مؤتمر ربو دي جانيرو سنة 1992 ، ومن هنا بدأت المشاركة الجزائرية في مجال البيئة على المستوى الدولي[3]، غير أن هذا لم يدفع بها أن تحذو حذو غيرها من الدول المشاركة في المؤتمرات ذات الصلة بموضوع البيئة، التي كانت تتجه مباشرة إلى تضمين هذا الحق في نصوصها الدستورية بعد مشاركتها في تلك المؤتمرات، إلا أنها كانت ملزمة بأن تصدر التشريعات والقوانين الموافقة لهذه المعاهدات التي صدقت عليها وهذا كأثر إلزامي على انضمامها إلى المعاهدات الدولية كون هذه الأخيرة لها مكانتها المعيارية الأسمى من التشريع في الهرم التدرجي للقوانين طبقا للمادة 150 من الدستور الجزائري[4] .

ثانيا .احتجاجات سكان الجنوب على استغلال الغاز الصخري :

بتاريخ 21 ماي 2014 سمحت الحكومة رسميا باستغلال الغاز الصخري كبديل للغاز الطبيعي. وذلك بسبب الأزمة الاقتصادية الخانقة التي ألقت بظلالها على الجزائر بفعل انخفاض أسعار النفط كون البترول هو الدعامة الأساسية والوحيدة إيرادات الخزينة العمومية في الجزائر. إلا أن انطلاق عمليات التنقيب في أواخر سنة 2014 رافقتها

[1] طاوسي فاطمة ،الحق في البيئة السليمة في التشريع الدولي والوطني،مذكرة ماجستير في الحقوق،جامعة قاصدي مرباح ورقلة،2014،ص59.

[2] داود عبد الرزاق الباز، الأساس الدستوري لحماية البيئة من التلوث، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2007، ص73 .

[3] طاوسي فاطمة ،مرجع سابق ص60.

[4] المادة 150 من الدستور الجزائري على مايلي (المعاهدات التي يصادق عليها رئيس الجمهورية حسب الشروط المنصوص عليها في الدستور تسمو على القانون)

العديد من الاحتجاجات المحلية بالمناطق المعنية بالتنقيب، ساهمت فيها منظمات المجتمع المدني ومنظمات ناشطة في مجال البيئة وحقوق الإنسان. عبرت في مجملها هذه الاحتجاجات عن مخاوفها من مخاطر استغلال الغاز الصخري والتي تتعدى تلوث المياه إلى تلوث الهواء[1] وخلال هذه الفترة التي تصاعدت فيها الاحتجاجات في ولايات الجنوب كانت البلاد تشهد مرحلة مشاورات تعديل الدستور ، وبغية امتصاص السلطة لغضب سكان الجنوب اقرو أن موضوع الحق في البيئة سيكون من المواضيع المدرجة في التعديل الدستوري.

ثالثا .غياب الحق في البيئة في الدساتير الجزائرية السابقة :

على الرغم من مرور أكثر مايزيد عن 40 عاما عن ميلاد القانون الدولي لحقوق البيئة منذ انعقاد مؤتمر ستوكهولم عام 1972 إذ نجد أن معظم الدول أخذت مقررات المؤتمر بعين الاعتبار في دساتيرها كيوغسلافيا السابقة بموجب التعديل الدستوري عام 1974، والبرتغال بموجب دستورها 1976، والبرازيل بموجب دستورها 1988، ورغم أن الجزائر كانت مسرحا للجرائم النووية في الصحراء الجزائرية "رقان" مابين 1960–1966 والتي خلفت إشعاعات نووية تسببت بمقتل 42 ألف جزائري وإصابة البيئة بأضرار كبيرة لازالت تشكل خطرا ليومنا هذا. إلا أننا إن تصفحنا دساتير الجمهورية الجزائرية نجد أنها خلت من أي تضمين صريح لحق المواطن الجزائري في العيش في بيئة سليمة[2].

_ في دستور 1963، الذي يعد أول دستور للجزائر كدولة ذات سيادة نجده قد تضمن الحقوق الأساسية

_ أما في دستور 1976 ثاني دستور للجزائر، جاء الفصل الرابع بـ 34 مادة المتضمن الحريات الأساسية وحقوق الإنسان والمواطن ليؤكد على مجمل الحقوق التي وردت في دستور 1963 وأن دستور 1976 جعل من حماية البيئة إحدى اختصاصات المجلس الشعبي الوطني في مجال التشريع .

[1] خالد بوجعدار، سعيدي سياف حنان، الغاز الصخري في الجزائر بين الحتمية الاقتصادية والمخاطر البيئية، كلية العلوم الإقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة سطيف01 ، ص14 ، مداخلة متاحة على الموقع : eco.univ .setif.dz/uploads/a108.pdf تاريخ التصفح 2017/04/03 على الساعة 10:00 .

[2] محمد المهدي بكراوي، إنصاف بن عمران، البعد القانوني للأثار الصحية والبيئية للتجارب النووية الفرنسية في الصحراء الجزائرية من منظور القانون الدولب الإنساني، مجلة دفاتر السياسة الخارجية، جامعة ورقلة، العدد 08، 2013، ص19 .

وتلته تعديلات 1996، 2002،2008 والتي لم تأت بأي جديد يذكر على مستوى البيئة إلا من خلال التأكيد على الحق في الرعاية الصحية، رغم أن الجزائر في ظل هذه الفترة كانت قد صادقت على العديد من المواثيق والاتفاقيات ذات الصلة بالبيئة البحرية.

رابعا .تدارك المشرع الجزائري للحق في البيئة السليمة في تعديل 2016 :

لم يرد ذكر "الحق في البيئة السليمة" في الدساتير الجزائرية السابقة إذ اكتفت الدولة بتنظيمه من خلال تشريعاتها الداخلية إلا أنه مع تزايد الإهتمام الدولي بالحق في البيئة من منظور علاقته الوثيقة بالتنمية المستدامة اتجهت دولة الجزائر من خلال دستور 2016 إلى تقنين حق المواطن في العيش في بيئة سليمة ليضفي عليها بذلك الشرعية الدستورية.

يعتبر الحق في البيئة السليمة من أهم القضايا الإيجابية التي تم استدراكها بموجب التعديل الدستوري الأخير، إذ لأول مرة ينص الدستور الجزائري في صلب مواده على حماية حقوق الأجيال القادمة، فالنص على حماية البيئة البحرية في صلب نصوص الدستور يوفر حصانة وحماية أوسع لهذا الحق، لما تتميز به القواعد الدستورية من سمو على باقي القوانين، وقيمة قانونية معتبرة في الدولة الحديثة[1]، ونتيجة لدسترة هذا الحق كان على المشرع أن ينص على بعض الضمانات التي من شأنها ترقية هذا الحق وذلك باستحداث هيئات تضم مختصين في مجال البيئة تشرف على عدم انتهاك هذا الحق، كما كان على المؤسس الدستوري أن يجعل موضوع البيئة من ضمن المسائل التي يتم التقنين فيها بقوانين عضوية، حيث تخضع للرقابة الدستورية كون موضوع البيئة من الحقوق المرتبطة بحقوق الأجيال الحاضرة والقادمة على السواء .

الفرع الثاني :حماية البيئة البحرية في القانون البحري الجزائري.

لقد برزت مشكلة التلوث البحري وتفاقم خطرها مع تقدم الصناعة وزيادة أساليب الراحة وارتفاع مستوى النمو الديمغرافي ولقد كانت الدول الصناعية الكبرى سباقة إلى اكتشاف المشكلة والوقوف على مخاطرها ومن ثم البحث عن الحلول المناسبة لمعالجتها، كما كانت سباقة في إحداث التلوث والإخلال بالتوازن البيئي .ومع تفاقم مشكلة التلوث أصبح لزاما على كل الدول، لاسيما تلك المطلة على البحر اتخاذ تدابير وقائية وردعية

[1] ليلى اليعقوبي، تطور حقوق الجيل الثالث في تونس، الحقوق البيئة نموذجا، مجلة الفقه والقانون، العدد 36، أكتوبر 2015 ، ص 114 .

حماية لسواحلها ومجالها البحري من هذا المنطلق تدخل المشرع الجزائري بمجموعة من النصوص القانونية الغرض منها حماية الساحل الجزائري وساكنته من مخاطر التلوث ، وعموما المياه البحرية الجزائرية ، تكرست من خلال عدة قوانين منها القانون البحري:

يعرف القانون البحري بمعناه الواسع على أنه " مجموع القواعد القانونية التي تحكم الملاحة البحرية، بالنظر إلى الأخطار البحرية التي تتعرض لها الملاحة والظروف التي تحيط بها " .[1]

لقد صدر القانون البحري الجزائري بموجب أمر رقم76- 80 الذي عدل وتمم بموجب قانون رقم[2]05-98 فقد تضمنت مواده عدة تدابير وأحكام خاصة بالتلوث البحري ، إذ وضع المشرع (نظاما خاصا بمسؤولية مالكي السفن عن الأضرار الحاصلة جراء التلوث بالوقود، حدد من خلاله آليات تعويض المتضررين إبتداءا من المادة 117 إلى غاية المادة. 149 و من هدا المنطلق جعل مسؤولية مالك السفينة من خلال المادة 117 مطلقة ، ولا يمكن إعفاء المتسبب في الحادث نفسه من التعويض إلا إذا أثبت بأن الضرر الحاصل نتج عن عامل خارجي لا دخل له فيه .أما إذا تعدد الملاك فيكونون مسؤولين على وجه التضامن عن كافة الأضرار تطبيقا لقواعد المسؤولية التضامنية .

ويتمثل العامل الخارجي لدفع مالك السفينة المسؤولية عنه في إثبات وقوع التلوث بفعل:

-عمل حربي أو التمرد أو حادث ذي طابع استثنائي لا يمكن تجنبه أو التغلب عليه.

-الغير الذي تعمد بعمله إحداث ضرر.

-الإهمال أو أي عمل آخر من السلطات المسئولة عن الصيانة ومكافحة النيران والمساعدات الملاحية الأخرى خلال ممارسة هذه المهمة.

فمن خلال ما تقدم يكون المشرع الجزائري قد حمل مالك السفينة مسؤولية التعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية بالوقود ، بعد استبعاد مسؤولية مالك البضاعة ، وهو بذلك قد تبنى قواعد الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام1969 ولبروتوكول عام1992 المعدل للاتفاقية لاسيما في مادته الرابعة . فلا يخف على أحد ما يترتب على حادث التلوث الزيتي من هدم للنظام البيئي القائم في

[1] د. كمال حمدي، القانون البحري: السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، الطبعة 02، منشأة المعارف، مصر، ص06 .

[2] أمر رقم 76-80 المؤرخ في 1976/10/23، المعدل والمتمم لقانون رقم 98-05، المؤرخ في 1998/07/25، المتضمن القانون البحري الجزائري رقم 47 لسنة 1998 .

البحر ، وهلاك للأحياء البحرية ، والمواد العضوية التي تفتات منها ، وما يصاحب ذلك من تهديد لصحة الأفراد والأضرار التي تصيب و الاقتصاد الوطني عموما.

ولقد تنبهت الدول إلى خطورة الحوادث الناجمة عن تسرب الزيت والوقود في البحر ، فعمد المجتمع الدولي إلى إبرام اتفاقية في بروكسل بتاريخ 1969 /11/29 معاهدة خاصة بالمسؤولية المدنية عن التلوث بالزيت ، وقد صادقت الجزائر على هذه المعاهدة بموجب الأمر الرئاسي رقم17-72 الصادر في 07 جوان 1972[1] وبالإضافة إلى نظام المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي الذي نظمه المشرع الجزائري في القانون البحري ، فقد عالج مسألة صب وغمر وحرق النفايات داخل البحر .ولقد تبنى المشرع الجزائري مبدأ المنع لكل صب أو غمر أو حرق لهذه النفايات داخل الوسط البحري من خلال المادة210 . غير أن هذا المبدأ جعل له بعض الاستثناءات أوردها في المادة 214، إذ اجاز (المشرع الجزائري طرح المواد الملوثة في البحر من قبل السفينة في ظروف استثنائية وعلى وجه الخصوص متى كان ذلك:

– لتأمين حماية أمن السفينة ذاتها أو أمن سفينة أخرى،

– لتجنيب الخسائر عن السفينة أو الحمولة ولإنقاذ الحياة البشرية في البحر.

ولقد جعل المشرع الجزائري في المادة 215 من القانون البحري كل إسالة أو غمر لمواد ملوثة في البحر خاضع لرخصة مسبقة ، بعد تكوين ملف يوضع تحت تصرف السلطات المختصة . ومن أجل ضمان الاحترام الكامل لهذه التدابير التشريعية ، فقد نص المشرع الجزائري في المادة 216 على أن كل مخالفة لأحكام هذه المواد تعرض المخالف لعقوبات [2]. ولقد تبنى المشرع الجزائري بعض قواعد القانون المدني بشأن المسؤولية المدنية في جبر الأضرار الناجمة عن التلوث الزيتي ، فقد جعل المسؤولية تضامنية في المادة 220 إذا تعدد ملاك السفن عن إحداث الضرر الواحد الذي لا يمكن تقسيمه بالإضافة إلى ذلك فقد تبنى المشرع الجزائري قواعد تحديد مسؤولية مالك السفينة في المادة221 عن الأضرار الناتجة عن تلوث مياه البحر بمبلغ معين وفقا للكيفيات المحددة في الاتفاقيات الدولية لتعويض الأضرار الناجمة عن التلوث الزيتي يمكن القول في

[1] أمر رقم 72-17 المؤرخ في 1972/06/07، المتضمن المنصادقة على الإتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمحروقات الموقعة ببروكسل في 1969/11/29 .

[2] فقد نص على بعض هذه العقوبات في المواد 479-02، 482-02،483-01، 492، من القانون البحري الجزائري.

الأخير بأن القانون البحري الجزائري قد وضع قواعد أساسية لتعويض ضحايا التلوث البحري . و مع ذلك نرى الأحكام الواردة في الأمر الرئاسي رقم" 72 17 بأن المشرع الجزائري قد صاغها بشيء من العمومية جعلت إجراءات مكافحة التلوث البحري بفعل الزيت غير كافية ، مما جعلها تقلص من فعالية هذا الأمر [1].وقد قام المشرع الجزائري بتدارك هذه النقائص بتعديل الكثير من أحكامه في قانون رقم 98-05 [2]وجعلها تتماشى مع الاتفاقيات الدولية والبروتوكولات المصادق عليها ، لاسيما بروتوكول عام 1992 الذي تبنى الكثير من أحكامه في التعديل الجديد ، ومع ذلك تبقى هذه التدابير غير كافية لضمان حماية أكبر.

الفرع الثالث : حماية البيئة البحرية في القوانين الخاصة

لقد اهتم المشرع الجزائري بحماية البيئة في مجموعة من القوانين الخاصة وذلك نظرا لتموقع الاستراتيجي للجزائر على ضفاف البحر الابيض المتوسط سوف نذكرها في نقاط .

أولا :حماية البيئة البحرية في التشريع المنظم للصيد البحري

عمل المشرع الجزائري على وضع نظام يطبق على الصيد البحري نص عليه من المرسوم التنفيذي رقم481 -03 إذ قد نص في المادتين 22 و 24 منه على كيفيات منح رخص الصيد البحري و تعليقيا أو سحبها وعلى ضرورة امتلاك ربان سفن الصيد البحري لهذه الرخص قبل مباشرة نشاط الصيد[3] وفي إطار عقلنه استغلال الموارد الصيدية فقد نص المشرع الجزائري من خلال المرسوم التنفيذي رقم[4]187-04 على منع الصيد البحري باستعمال العديد من الآلات .والوسائل المحظورة نص عمليا في المواد 02 و 04 والتي من شأنها الإضرار بالثروة السمكية ومن بينيا الجارفا ن الميكانيكية،الصليب الذي يستعمل في صيد المرجان،المتفجرات والأسلحة النارية وقد منع المشرع من خلال المرسوم التنفيذي رقم 188-04 تسويق منتجات الصيد البحري وتواجه اليوم دول حوض البحر الأبيض

[1] القانون رقم 98-05، المؤرخ في 1998/07/25، المتضمن القانون البحري الجزائري رقم 47 لسنة 1998 .

[2] محمد خلولة، الحماية القانونية للأوساط البحرية في القانون الجزائري وضرورة التعاون المغاربي، فرنسا رقم 01، 1995،ص06 .

[3] المرسوم التنفيذي رقم 03-481 المؤرخ في 2003/12/13، يحدد شروط ممارسة الصيد البحري وكيفياته، الجريدة الرسمية رقم 78 لسنة2003 .

[4] المرسوم التنفيذي رقم 04-187، المؤرخ في 2004/07/07، يحدد قائمة آلات الصيد البحري المحضور استيرادها وصنعها وحيازتها وبيعها، الجريدة الرسمية رقم 7-44 سنة 2004.

المتوسط مشاكل الاستغلال الكامل والمفرط لمخزوناتها السمكية إذ أصبحت تضر بالنظام البيئي البحري،لذا تدخلت أغلب هذه الدول لتنظيم نشاط الصيد البحري حماية منها للبيئة البحرية والى جانب ذلك فقد نظم المشرع الموريتاني الصيد البحري من خلال عدة مواد بداية من المادة 06 إلى غاية المادة 63 ،وقد أخضع ممارسة الأساطيل الأجنبية للصيد داخل المياه الإقليمية الموريتانية إلى رخصة مسبقة تمنح من قبل الوزير المكلف بالصيد البحري وعلى هذه السفن مسك دفاتر تتضمن معلومات ومعطيات حول السفينة الأجنبية وقد منح أمر رقم 81-144 من خلال المادة 27 استعمال أو نقل المواد المتفجرة أو غمر وصب المواد السامة لصيد الأسماك،أما المشرع الفرنسي فقد نظم أحكام الصيد البحري من خلال عدة نصوص قانونية أخرى.

ثانيا:حماية الأواسط البحرية في التشريع المنظم لتسيير النفايات

أصبحت النفايات والفضلات الناجمة عن العمليات الصناعية و الاستخدامات المنزلية بكميات متزايدة تمثل مشكلة كبيرة في مختلف الدول الساحلية إذ تقدر النفايات التي تبقى في البحار دون معالجة سنويا بملايين الأطنان،لذلك سارعت الدول الساحلية بوضع تشريعات من أجل الحد من تسربها إلى البحار[1] .

و قد اهتم المشرع الجزائري بجمع النفايات ومعالجتها قبل صبها في البحر أو على ضفاف السواحل، إذ نص على أنو يجب أن تتوفر المجمعات السكانية الواقعة على ضفاف السواحل على محطة لتصفية المياه القذرة لمعالجتها قبل صبها في البحر وفي إطار نفس التدابير فإن قانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثميه منع إقامة أي منشأة صناعية تضر بوضعية الشواطئ،لاسيما الأنشطة الصناعية الجديدة ما عدى الأنشطة الصناعية ذات الأهمية الوطنية والتي تنص عليها أدوات تهيئة الإقليم .

ثالثا : حماية البيئة البحرية في التشريع المنظم لحماية البيئة

ركزت الجزائر بعد الاستقلال كل جهودها على تحقيق تنمية اقتصادية معتمدة على التخطيط المركزي ، حيث كانت كل النشاطات مركزة في شمال البلاد أين توجد أكبر المدن وأكثر النشاطات الاقتصادية والمشاريع الصناعية[2] وأمام هذا الوضع لم تبن الجزائر

[1] ويناس يحيى، دليل المنتخب المحلي لحماية البيئة، دار الغرب للنشر والتوزيع، الجزائر 2009، ص39 .

[2] د، بوكعبان العربي، الأبعاد البيئية و الإنمائية، لنظام المنطقة الإقتصادية الخالصة، أطروحة دكتوراه دولة في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس، 2003-2004، ص412 .

إستراتيجية واضحة ومدروسة في مجال حماية البيئة عموما والبيئة البحرية خصوصا، بحيث لم تكن هناك أية هيئة تشرف على حماية البيئة إلا في سنة 1974 حين تم إنشاء المجلس الوطني للبيئة وظهرت الاهتمامات الأولى للجزائر بالظاهرة البيئية منذ السبعينات[1] ، إذ أنشأ أول ملتقى وطني حول البيئة في الجزائر في 05 ماي 1972 وأوصى الملتقى بضرورة تجهيز المصانع بمعدات لإزالة أخطار التلوث وتصفية المياه الصناعية قبل إلقائها في البحر ، وإلى حماية البحر من النفايات الصناعية المتزايدة . كما تطرق المشاركين في هذا الملتقى إلى خطر تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط، وقد خلص إلى تأكيد إرادة الجزائر في التعاون والتشاور مع بلدان البحر الأبيض المتوسط والعمل على حماية هذا الوسط البحري.

أكدت الجزائر مرة أخرى موقفها الداعم لحماية البيئة البحرية من خلال استضافتها للقمة الرابعة لدول عدم الانحياز، فتكرست داخليا الإرادة السياسية من خلال سن قانون 03-83 الذي يعتبر أول خطوة تشريعية في مجال حماية البيئة في الجزائر[2] .

وما يمكن ملاحظته أن المشرع الجزائري ومن خلال قانون 83-03 لتعديل مواد قانون 83 هو" قانون إطار "مبني على فكرة حق الجميع في بيئة سليمة يهدف إلى مبادئ أساسية تقوم عليها الحماية في إطار التنمية المستدامة القائمة على مبدأ الحيطة في التعامل مع الموارد الطبيعية ، من خلال تحسين شروط المعيشة والوقاية من كل أشكال التلوث ويستند قانون رقم 03-10 على عدة مبادئ مستمدة من الاتفاقيات الدولية[3] و الإعلانات العالمية المتعلقة بحماية البيئة و منها على الخصوص إعلان" ريو دي جانيرو "واتفاقية" كيوتو ..."و تتمثل هده المبادئ في:

1-مبدأ المحافظة على التنوع البيولوجي : الذي ينبغي بمقتضاه تجنب إلحاق الضرر بالتنوع البيولوجي.

2-مبدأ عدم إهدار الموارد الطبيعية : الذي ينبغي بمقتضاه تجنب إلحاق الضرر بالموارد الطبيعية كالماء والهواء والبحر واليابسة...

[1] وناس يحيى، تبلور التنمية المستدامة من خلال التجربة الجزائرية، مجلة العلوم القانونية والإدارية، كلية الحقوق جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، العدد رقم 01، لسنة 2003، ص32 .

[2] قانون برقم 83-03 المؤرخ في 1983/02/05، يتعلق بحماية البيئة، الجريدة الرسمية رقم 06 لسنة 1983.

[3] قانون 03-10 المؤرخ 2003/07/19، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية رقم 43 لسنة 2003.

3-مبدأ الاستبدال : الذي يمكن بمقتضاه استبدال عمل مضر بالبيئة بآخر يكون أقل خطرا عليها ، حتى ولو كانت تكلفته مرتفعة مقارنة بالنشاط المضر ، مدام مناسبا للبيئة.

4-مبدأ الإدماج :الذي بمقتضاه يجب دمج الترتيبات المتعلقة بحماية البيئة والتنمية المستدامة عند المخططات والبرامج القطاعية وتطبيقها.

5-مبدأ النشاط الوقائي وتصحيح الأضرار البيئية بالأولوية عند الضرر : ويكون ذلك باستعمال أحسن التقنيات المتوفرة وبتكلفة اقتصادية مقبولة، ويلزم كل شخص يمكن أن يلحق نشاطه ضررا كبيرا بالبيئة ، مراعاة مصالح الغير قبل التصرف.

6-مبدأ الحيطة : الذي يجب بمقتضاه ألا يكون عدم توفر التقنيات نظرا للمعارف العلمية والتقنية الحالية ، سببا في تأخير اتخاذ التدابير الفعلية لذلك بتكلفة اقتصادية مقبولة.

7-مبدأ الملوث الدافع : والذي يتحمل بمقتضاه كل شخص يتسبب نشاطه أو يمكن أن يتسبب في إلحاق الضرر بالبيئة ، نفقات كل تدابير الوقاية من التلوث والتقليص منه وإعادة الأماكن وبيئتها إلى حالتهما الأصلية.

8-مبدأ الإعلام والمشاركة :الذي يكون بمقتضاه كل شخص الحق في أن يكون على علم بحالة البيئة والمشاركة في الإجراءات المسبقة عند اتخاذ القرارات التي تضر بالبيئة[1]

[1] أنظر المادة (02) من قانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة والتنمية المستدامة ,الجريدة الرسمية ,20 يوليو 2003 ,العدد 44 ,ص9.

الفصل الثاني

المسؤولية الجنائية والمدنية على الإخلال بقواعد حماية البيئة البحرية

لقد بدأت البيئة البحرية بالفعل رغم نظامها البديع وخيراتها الكثيرة تعاني بما أصابها من جراء التلوث، وتعجز عن معالجته تلقائيا .ومع تلوثها أصبح الإنسان نفسه يعاني من المشاكل ويذوق من ألوان العذاب بما قدمت يداه .و قد دفعت البشرية ثمن هذا الاعتداء غاليا متمثلا في الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية.

وإن كانت المسؤولية المدنية تساهم في إصلاح الضرر الناجم عن تلوث الأوساط البحرية إلا إنها لا يمكن أن تحقق لوحدها ردعا كافيا ، لذلك يكون من المفيد أن نبين نصيب السياسة العقابية في الحد من الاعتداءات التي تمس بالأواسط البحرية من خلال البحث في الجزاءات الجنائية والإدارية وإن الحفاظ على بيئة بحرية نقية وخالية من التلوث.

المبحث الأول

المسؤولية المدنية و الإدارية الناجمة على الإخلال بقواعد حماية البيئة البحرية

على الرغم من أن التشريعات الصادرة بخصوص حماية البيئة البحرية بصفة أساسية إلى منع الإضرار بالبيئة البحرية وضرورة المحافظة عليها ، إلا أنها ومع كثرتها لم تبين للمضرورين كيفية مباشرة إجراءات الدعاوى المدنية[1] ، حيث أنها خلت في إطار النصوص الداخلية من أي نص قانوني عملي يبين كيفية المسائلة المدنية والسبيل إلى ذلك ، الذي يستوجب بيان القواعد الإجرائية لدعوى المسؤولية من خلال مناقشة الشروط المتعلقة بالأطراف من صفة و أهلية و مصلحة واختصاص ثم التأكد من مدى توافر الشروط الموضوعية المرتبطة بالفعل المنتج للضرر وتحديد المسؤول والرابطة السببية في في المطلب الأول والجزاءات المدنية والإدارية في المطلب الثاني.

[1] د. فرج صالح الهريج، جرائم تلويث البيئة، دراسة مقارنة الطبعة الأولة، المؤسسة الفنية للطباعة والنشر، مصر، 1998،ص98 .

المطلب الأول : الشروط الإجرائية والموضوعية لرفع دعوى المسؤولية في مجال البيئة البحرية

حتى تتمكن المحاكم النظر في دعوى التعويض المرفوعة من قبل المتضررين يجب أن يستجيب هذا النزاع إلى القواعد الإجرائية والموضوعية التي يحددها القانون قبل مباشرة أية خصومة لرفع دعوى المسؤولية في مجال حماية البيئة البحرية .

الفرع الأول :الشروط الإجرائية لرفع دعوى المسؤولية في مجال البيئة البحرية

أولا- الصفة في دعوى المسؤولية.

من بين المبادئ التي استقر عليها فقه المرافعات أن لا ترفع الدعوى إلا من طرف المتضرر ذي الصفة فإذا انعدمت الصفة فإن مصير الدعوى يكون الرفض ولا يمكن للجهات القضائية سواء كانت المحاكم أو المجالس الاستمرار في النظر والتصدي لها ، إذ لا يجوز طبقا لما أشارت إليه المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري لأحد أن يرفع دعوى أمام القضاء ما لم يكن حائزا لصفة التقاضي .فالصفة شرط لازم وضروري لقبول الدعوى والاستمرار فيها.

1 . المضرور وذوي الحقوق:

يعتبر المضرور المباشر صاحب الحق الأصيل في طلب التعويض عن الأضرار الماسة بشخصه أو ماله ، والمترتبة عن الحوادث البحرية بفعل مسببات التلوث البحري ، فإذا توافرت فيه أهلية التقاضي ووجدت مصلحة قانونية تبرر طلبه قبلت دعواه .ويعتبر حق المضرور في مباشرة دعوى التعويض مبدأ دستوري يجد سنده في المادة 32 من الدستور الجزائري الصادر سنة 1996[1] بل إن المواثيق الدولية لحقوق الإنسان ما فتئت أن تؤكد هذا الحق [2]ولقد حرصت الكثير من النصوص القانونية على حماية بعض الحالات التي لها علاقة مباشرة بالمتضرر مثل الصحة العامة والسلامة العامة والغذاء وحماية الثروة النباتية والحيوانية المتواجدة في البحر لأغراض اجتماعية واقتصادية [3] .

[1] المادة 32 من الدستور الجزائري 1996، على أنه (الدفاع الفردي أو عن طريق الجمعية عن الحقوق الأساسية وعن الحريات الفردية والجماعية مضمون) .

[2] المادة 06 من الإتفاقية الأوربية لحقوق الإنسان تنص على أنه (لكل شخص الحق في اللجوء إلى القضاء لينظر في دعواه بصفة علنية وعادلة في أجل معقول عن طرق هيئة قضائية مستقلة ومحايدة ينشئها القانون) .

[3] د، فرج صالح الهريج، مرجع سابق، ص68 .

2 . جمعيات حماية البيئة:

جمعيات حماية البيئة دون سواها من منظمات المجتمع المدني أعطها القانون الحق في مباشرة الدعوى المدنية و المشرع الجزائري بموجب قانون رقم 10-03 إذ اعترف في الفصل السادس من المادة 35 لجمعيات حماية البيئة في حق التقاضي أمام كل الجهات القضائية المختصة للدفاع عن كل مساس بالبيئة ، وقد اشترطت المادة38 بضرورة حصول الجمعيات على تفويض كتابي من شخصين طبيعيين على الأقل .وما من شك أن هذه الصيغة الجديدة للتقاضي ستكون أفيد للمتضررين، فهي توفر عليهم تكاليف التقاضي، ثم إن مبلغ التعويض يصرف إليهم ولا يذهب إلى الذمة المالية لجمعية حماية البيئة[1].

3 : الهيئات الممثلة للدولة.

غالبا ما تكون الدولة عن طريق الهيئات الممثلة لها أفضل من يراعي المصلحة العامة ويدافع عن أي ضرر يصيب البيئة البحرية وعلى هذا الأساس اتجهت العديد من الدول في السنوات الأخيرة إلى تمكين بعض الأشخاص المعنوية العامة من حق التقاضي[2].

أما في الجزائر وبالرجوع إلى مجموع القوانين الصادرة بشأن حماية البيئة البحرية فإن المشرع الجزائري لم ينص صراحة على حق الدولة أو أحد فروعها في اللجوء إلى القضاء المدني والمطالبة بجبر الأضرار التي أصابت أحد مكونات البيئة البحرية ومع ذلك فإن صفة النيابة العامة في تحريك ومباشرة الدعوى العمومية بحسبانها المحامي العام للمصالح الجوهرية للمجتمع، والمدافعة عن نظامه العام ثابتة متى أدى انتهاك مكونات البيئة البحرية إلى ارتكاب مخالفة أو جنحة أو جناية [3].

ثانيا : المصلحة في دعوى المسؤولية :

أوجب المشرع الجزائري في إجراءات التقاضي شروطا يجب توافرها في المصلحة كي تقبل الدعوى. و ضرورة وجود المصلحة مطلب تقليدي مستقر عليه وفقا للقاعدة التي تنص على أنه" حيث لا مصلحة لا دعوى ."وعلى ذلك فإن الحق في الإدعاء لا يمكن

[1] عبد الوهاب بوضرسة، الشروط العامة والخاصة لقبول الدعوى بين النظرية والتطبيق، دار هومة، الطبعة الثانية، 2006، الجزائر، ص141 .

[2] د. قادة شهيدة، المسؤولية المدنية للمنتج، دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة، مصر،2007،ص220.

[3] د. سعيد السيد قنديل، آليات التعويض الأضرار البيئة ، دراسة في ضوء الأنظمة القانونية والإتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2004، مصر،ص84 .

أن يمنح إلا للشخص الذي له مصلحة مشروعة من دعواه . ومما لاشك فيه فإن إثبات مشروعية المصلحة وثباتها يعترضه صعوبات فنية في مجال حماية البيئة البحرية أولا . وبجانب المشروعية فيجب أن يكون المصلحة قابلة للتقويم المادي وشخصية ثانيا.

أ: يجب أن تكون المصلحة مشروعة وثابتة

يجد هذا الشرط سنده في قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري ، إذ لا تقبل أي دعوى كما لا يقبل أي طلب أو دفع استنادا لأحكام هذا القانون أو أي قانون آخر لا يكون لصاحبه فيها مصلحة شخصية ومباشرة أي ثابتة يقرها القانون . ومن خلال قواعد التقاضي المعروفة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية فلا يمكن أن تتحقق شرعية المطالبة القضائية بحماية البيئة البحرية إلا إذا توافرت صفة ثبات المصلحة المشروعة في مضمون الإدعاء البيئي وإثبات مصلحته المشروعة في التقاضي[1].

ب : أن تكون المصلحة شخصية ومادية.

يربط قانون الإجراءات المدنية بين شرط المصلحة الشخصية والمادية والضرر المباشر كشرط من شروط قيام المسؤولية المدنية ومعنى ذلك أنه عندما يلحق بالمدعي ضررا مباشرا كان له بالتبعية مصلحة شخصية ومادية ، تعطيه الحق في ممارسة دعواه أمام القضاء، وتجعل من هذه الدعوى مقبولة عند توافر باقي شروطها .وبمعنى آخر فإن حق المطالبة بالتعويض لا يمكن أن يمنح إلا لشخص واحد هو الشخص المضرور مباشرة من الفعل المنشئ للضرر[2].

ثالثا- الاختصاص القضائي

يمثل الاختصاص القضائي عنصرا إجرائيا مهما يتعين الوقوف عليه، تتعلق به مصلحة القاضي والمتقاضي لازدواجية النظام القضائي في الجزائر [3].و حتى يتسنى للمحاكم النظر الاختصاص النوعي والمحلي للفصل في النزاع أولا، ولما كان موضوع النزاع البيئي البحري يمتاز بالتشعب فإنه غالبا ما تثار مسائل أولية عديدة يجب التفصيل فيها[4].

---

[1] ويناس يحيى، المرجع السابق، ص246 .

[2] د. أحمد الصدقي محمود، الوجيز في شرح قانون المرافعات، مطبعة الإسراء،2001،مصر،ص287.

[3] القانون العضوي رقم 98-01 الصادر في 1998/05/30 والمتعلق بإختصاصات مجلس الدولة وتنظيم عمله، الجريدة الرسمية رقم 37 لسنة 1998، وكذلك القانون العضوي رقم 98-02 الصادر في 1998/05/30 والمتعلق بالمحاكم الإدارية، الجريدة الرسمية رقم 37 سنة 1998 .

[4] عبد الوهاب بوضرسة، مرجع سابق، ص120.

أ : مدى ملائمة قواعد الاختصاص القضائي للمنازعات الناجمة عن التلوث البحري

نظرا لما تتميز به المنازعات الناجمة عن تلوث البيئة البحرية من تعقيد وتداخل نزاعه سواء أمام القضاء المدني أو الجزائي أو الإداري، مما قد يؤدي إلى تداخل القواعد الإجرائية لموضوع نزاع واحد، فنجد بعضها يتعلق بقواعد القانون العام مثل إلغاء التراخيص وبعضها يتعلق بقواعد القانون الخاص مثل حق الملكية أو التجارة و الصناعة[1], إن قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري يؤول الاختصاص إلى محكمة موطن المدعى عليه أو محكمة مكان وقوع الفعل الضار في حال المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناشئة من جناية أو جنحة أو مخالفة[2] ، أما الدعاوي المرفوعة ضد شركة في شكل منشأة ملوثة فيؤول الاختصاص إلى الجهة القضائية التي تقع في دائرة اختصاصها إحدى مؤسساتها[3] .

ب : المسائل الأولية.

يمارس الملوث البحري نشاطاته الملوثة في شكل منشأة مصنفة وفق لترتيبات واشتراطات وضعتها الإدارة ، دراسة مدى التأثير على البيئة البحرية، وفي حالة وقوع الضرر يلجأ المدعى عليه الملوث البحري إلى دفع دعوى المسؤولية على أنه مارس نشاطه الملوث وفق رخصة إدارية منحت له من طرف الإدارة ، وأن أمر جبر هذه الأضرار يخرج عن صلاحيات القضاء العادي , لان التعقيب على عمل الإدارة هو من صميم اختصاص القضاء الإداري فقط[4] . فإذا واجه القاضي المدني أو الجزائي الذي رفع إليه النزاع دفعا أوليا من طرف المدعى عليه بوقف الفصل في النزاع, إلى حين فحص القاضي الإداري في مدى مشروعية الرخصة التي يمارس بموجبها المدعى عليه نشاطه الملوث ، ومن ثم يحيل أطراف القضية إلى ما يرونه مناسبا تطبيقا لنص المادة 32 فقرة من قانون الإجراءات المدنية والإدارية [5].

[1] ويناس يحيى، مرجع سابق ، ص238 .

[2] د. محند إسعاد، القانون الدولي الخاص، القواعد العادية، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1989، ص37 .

[3] د. محمد البزار، حماية البيئة البحري، دراسة في القانون الدولي، منشأة المعارف، 2006، ص12 .

[4] د, أحمد محمود جمعة، إختصاص القضاء الإداري بالمنازعات الإدارية الفردية وتطبيقاتها في العمل، دار المعارف، مصر، 1988، ص218 ،

[5] أد تنص المادة رقم 32 الفقرة الرابعة من قانون الإجرؤاءات المدنية الإدارية (في حالة جدولة قضية أمام قسم غير القسم المعني فيها يحال الملف القسم المعني عن طريق أماتة الضبط، بعد إخطار رئيس المحكمة مسبقا) .

الفرع الثاني : الشروط الموضوعية لدعوى المسؤولية

إذا كانت الشروط الموضوعية التقليدية للمسؤولية المدنية تتمثل في الخطأ والضرر وعلاقة السببية ، فإن شروط المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري وإن لم تخرج عن تلك الشروط العامة إلا أنه قد تأخذ أشكالا أخرى بخصائص متميزة عن تلك المعروفة في القواعد العامة فإن كانت بعض الأفعال المسببة أو المنتجة للأضرار او الضرر وكذلك إثبات رابطة السببية المباشرة بين الفعل المنتج للضرر وبين الضرر الحاصل، مما يستدعي إيجاد آليات قانونية جديدة ليتسنى إثبات تلك الرابطة

أولا :الفعل المنتج للضرر

يعتبر فعل التلويث المولد للضرر الشرط الموضوعي الأول الذي ستقوم عليه دعوى المسؤولية المدنية وتتعدد الأفعال التي تشكل تعدي على عناصر البيئة البحرية ، فقد تتخذ هذه الأفعال شكل التصريف أو الإلقاء أو الإغراق أو التحريك لمواد غريبة ودخيلة على البيئة البحرية.[1] ونلاحظ بأن المواد التي يتم إدخالها في البيئة البحرية قد تؤدي بطريق مباشر أو غير مباشر إلى الإضرار بالأواسط البحرية والصحة العامة وبذلك يتمثل الفعل المنتج للضرر في ارتكاب عمل مخالف للقواعد القانونية الخاصة بحماية البيئة البحرية أولا وإسناد تلك الأفعال إلى شخص طبيعي أو معنوي سبب نشاطه الملوث هذه الأضرار ثانيا.

أ :ارتكاب عمل مخالف لقواعد حماية البيئة البحرية

بناءا على ما سبق يمكن تعريف الفعل المنتج للضرر على أنه " النشاط الإرادي أو غير الإرادي الصادر عن شخص طبيعي كان أو معنوي والمتمثل في إضافة أو إغراق أو إلقاء أو تحريك مواد ملوثة أيا كانت طبيعتها في الوسط البحري[2] يتحقق العمل المخالف لقواعد حماية البيئة البحرية بقيام الفاعل بإدخال مواد ملوثة مماثلة في الوسط البحري لم تكن موجودة فيه من قبل ، أو بفعل تسرب أو انبعاث مواد ملوثة مختلفة في تكوينها عن مكونات الوسط البحري[3] ، أو بإلقاء متعمد في الوسط البحري للمواد الملوثة أو الفضلات من السفن والطائرات أو التركيبات الصناعية أو غيرها من المنشآت الصناعية

[1] د. محمد أحمد المنشاوي، الحماية الجنائية للبيئة البحرية، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، مصر 2005، ص161 .
[2] د. محمد أحمد المنشاوي، نفس المرجع، ص161 .
[3] د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص204 .

ب :إسناد ذلك العمل إلي المسؤول عنه.

يتضح من خلال ما سبق أن الملوث البحري المسؤول عن إحداث التلوث البحري يقوم بعمل يخالف به قاعدة من قواعد حماية البيئة البحرية .ويكون هذا العمل تصرفا ضارا محرما، إذا كان الالتزام القانوني يفرض عليه الامتناع عن القيام بعمل ضار بالبحر وهو يقوم بعكسه[1]، وبذلك ينطوي الفعل المولد للمسؤولية على عنصرين ، عنصر شخصي بمقتضاه يقوم الملوث البحري بسلوك أو تصرفا إيجابيا أو سلبيا يؤثر على البيئة ، والثاني موضوعي بمقتضاه يقوم الملوث البحري بسلوك مخالف للالتزامات القانونية المفروضة لحماية البيئة البحرية [2].

ثانيا :الضرر

يعتبر الضرر من الشروط ، الجوهرية لقبول دعوى المسؤولية .فهو شرط ضروري ولازم لكي تكون الدعوى مقبولة ،وإن رفعت دعوى المسؤولية على خلاف ذلك كان مصيرها صدور حكم برفضها لعدم الإثبات أو التأسيس القانوني[3] ومن خلال العرض السابق للأفعال المنتجة للضرر يتبين بجلاء أن تلوث البيئة البحرية يتخذ أشكالا متعددة ومختلفة منها ما يؤثر تأثيرا مباشرا أو حالا ،ونتناول في هذا الفرع الضرر وذلك بتحديد طبيعة الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية أولا و إبراز خصائصها ثانيا، و من ثم تحديد الأضرار الواجب التعويض عنها ثالثا.

أ : طبيعة الأضرار الناجمة عن تلويث البيئة البحرية.

لما كان الضرر بصفة عامة هو الشرط الأساسي لدعوى المسؤولية المدنية التي تدور معه وجودا وعدما ، فلا يتصور وجودها في حالة عدمه حيث لا مسؤولية مدنية بدون ضرر ، ولا ضرر بدون المساس بمصلحة مشروعة يحميها القانون[4] ولاشك أن الأضرار المترتبة على تلوث البيئة البحرية تتنازعها تلك الأنواع المتعددة من الضرر، حيث تنقسم إلى أضرار من حيث الإصابة ، وأضرار من حيث نوعها.

[1] د. سلوى توفيق بكير، الحماية الجنائية للبيئة البحرية، وتطبيقاتها في المملكة العربية السعودية، 1997، ص15 .
[2] د. أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص80.
[3] الأستاذ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الحديث، المجلد الأول، دار النهضة العربية، ص646.
[4] د. نبيل إبراهيم سعد، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، دار الجامعة الجديدة 2004، ص440 .

1: تقسيم الأضرار من حيث الإصابة : وتقسم هذه الأضرار من حيث الإصابة إلى أضرار جسدية تصيب الإنسان في جسمه ، وأضرار أخرى تصيب الإنسان في ماله

*** الأضرار الجسدية** :هي تلك الأضرار التي تصيب الشخص جراء تعرضه لصور مختلفة من التلوث التي سبق أن تعرضنا لها ، وتنقسم إلى:

أضرار حالية :وهي الأضرار التي تتضح معالمها على الشخص فور تعرضه للتلوث.

أضرار متراخية :وهي الأضرار التي تتضح معالمها بعد فترة زمنية قد تطول.

الأضرار المالية :هي تلك الأضرار التي تصيب النشاط المالي للمتضرر [1]

2- تقسيم الأضرار من حيث نوعها :إن كان ما سبق تقسيما لأضرار التلوث البحري من حيث محلها ، فإن تلك الأضرار تنقسم من حيث نوعها إلى أضرار مادية و أدبية.

أ: الأضرار المادية هي تلك الأضرار التي تصيب الإنسان في نفسه قد يصاب بعجز جزئي أو كلي مما يؤثر على قدرته في العمل .فقد تجعله تلك الأضرار عبء على الدولة أو على عائلته[2] .

ب: الأضرار الأدبية :فإن المصاب تلحق به أضرار أدبية كثيرة منها الشعور بالألم النفسي نتيجة الإصابة ، ونظرة الإشفاق والعطف عليه وشعوره بالضعف والعجز عن ممارسة حياته بشكل طبيعي عير أنه وبالرجوع إلى أحكام القانون المدني الجزائري باعتباره الشريعة العامة لا نجد مادة تنص على تعويض الضرر الأدبي[3].

ج : خصائص أضرار التلوث البحري.

إذا كانت القاعدة في النظم القانونية المختلفة أنه لا مسؤولية بدون ضرر ، فإنه من المؤكد أنه لكي يكون الضرر قابلا للتعويض ضمن القواعد التقليدية للمسؤولية المدنية يجب أن يتسم بخصائص ثلاثة هي أن يكون مؤكدا ، ومباشرا وشخصيا . غير أنه يصعب القول هذه الخصائص عند الحديث عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري ، إذ انها تتميز ب:

[1] د. محمد إبراهيم عبد المجيد، تلوث البحر الأبيض المتوسط، الدار العربية للنشر و التوزيع، ط2000، مصر، ص281 .

[2] قادة شهيدة، مرجع سابق، ص87 .

[3] د. علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، 1984، الجزائر، ص242 .

1-طابعها المنتشر : أن أضرار التلوث البحري في الغالب تكون ناشئة من مصادر تلوث متعددة ، خاصة في المناطق التي يغلب عليها الطابع الصناعي . فالتلوث البحري الذي يمر عبر عدة ولايات ساحلية أو يعبر دولا ساحلية في كثير من الأحيان ما يحدث ضررا يصعب معه تحديد المتسبب في النشاط الضار.

2- طابعها المتأخر :فالضرر الذي يصيب البيئة البحرية في غالب الأحوال لا يتحقق دفعة واحدة، بل يتوزع على شهور وربما على سنوات حتى تظهر أعراضه[1]، مثل التلوث الإشعاعي أو الكيمياوي .

3 -طابعها المركب : وقد يحدث التلوث ضررا بالأواسط البحرية في معظم الأحيان باتخاذ بعض العناصر الملوثة الناتجة عن نشاط كل ملوث وتفاعلها مع بعضها البعض، إذ لم تكن لتكفي وحدها إحداث الضرر [2].

4-طابعها الغير مرئي : أن العناصر الملوثة هي في العادة جسيمات دقيقة وغي مرئية وتتطاير في الجو ويصعبتحديد مصدره وآثاره الفورية والمؤجلة وإثبات علاقة السببية بين الفعل المنتج للضرر والضرر الحاصل.

5 طابعها المستمر : إذ أن الضرر يمكن أن يستمرو فإن كافة ملوثات البيئة البحرية لا تحدث آثارها إلا إذا اتسمت بتلك الخاصية [3] , مثل تناول أطعمة بحرية ملوثة على فترات طويلة تتراكم خلالها تلك الملوثات والتي تظهر في الجسم بعد فترة طويلة.

6 -طابعها الدولي :فالأضرار التي تصيب البيئة البحرية ولا تعرف حدودا سياسية أو اقتصادية أو جغرافية .فالأنشطة الضارة تتم في دولة وتنتج آثارها الضارة في دولة أخرى .

7-طابعها الفني : حيث أن الأضرار البيئية هي أضرار لم يتمكن العلم في العديد من الحالات تحديد آثارها وهنا تثار صعوبة التحديد الدقيق لهوية المسؤول الذي قام بالنشاط الذي أحدث ضررا.[4]

[1] عبد السلام منصور عبد العزيز الشيوي، التعويض عن الأضرار البيئة في نطاق القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، مصر، 2001، ص57.

[2] واعلي جمال، المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث الصناعي في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجيستار في القانون الخاص الأساسي، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بالقايد، تلمسان، 2002، ص52.

[3] د. علي علي سليمان، مرجع سابق، ص224 .

[4] د. واعلي جمال، مرجع سابق، ص49.

ثالثا :رابطة السببية

السببية هي إسناد أي أمر من أمور الحياة إلى مصدره ، ويقتضي ذلك إسناد النتيجة الضارة إلى الفعل المضرور ونسبه إلى فاعل معين . ويعرف هذا الإسناد بالإسناد المزدوج[1] ولعلاقة السببية أهمية كبرى في مجال قيام دعوى المسؤولية المدنية فهي التي تحدد الفعل المنتج للضرر وسط الأفعال المتنوعة المحيطة بالحادث.

وبالإضافة إلى ذلك توجد أهمية أخرى علاوة على ما سبق ، فهي تستعمل في تحديد نطاق المسؤولية [2].ودراسة علاقة السببية في تحديد الأضرار الناجمة عن التلوث البحري يعتريها صعوبات أولا . لذا وجب تجاوز القواعد العامة والبحث عن وسائل حديثة لإثباتها ثانيا.

1 : الصعوبات المتعلقة بإثبات رابطة السببية.

من المؤكد بأن رابطة السببية بين نشاط معين والنتيجة المترتبة عليه لا تثير أية صعوبة وإنما قد تتراوح هذه الرابطة بين الوجود والعدم إذا ما تداخلت أسباب أخرى في إحداث تلك النتيجة[3] ،وهذا هو الإشكال الذي يثار بشأن تلوث البيئة البحرية فمن خلال الحديث عن شرط الضرر تبين لنا أن النتيجة الضارة المترتبة عن تلوث البيئة البحرية قد لا تظهر إلا بعد فترة زمنية قد تطول فالبحث عن رابطة السببية في خضم هذه الصعوبات سيصطدم بمجموعة متعددة من العوامل المختلفة أدت إلى احداث هذا الضرر يعتبر إثبات رابطة السببية من الأمور الصعبة في مجال المنازعات البيئية[4]

2 : الوسائل الحديثة في إثبات رابطة السببية.

الصعوباتالتي تم الإشارة إليها والتي ترجع إلى الطبيعة الخاصة للإضرار الناجمة عن التلوث البحري من حيث صعوبة التحديد الدقيق لهوية المسئول في ظل مجموع العوامل والمؤثرات التي تساهم في إحداثه ،ناد جانب من الفقه إلى ضرورة التخلي عن المفهوم الكلاسيكي لرابطة السببية وتبني مفهوما علميا جديدا يتلاءم وهذه الخصوصيات [5]، تزيد صرامة القواعد التقليدية في عدم احتواء الأضرار البيئية المحضة ذات الطابع الاحتمالي

[1] د. رؤوف عبيد، السببية الحنائية بين الفقه والقضاء، دراسة تحليلية، مطبعة الإستقلال الكبرى، 1987، مصر، ص03.
[2] د. أنور سلطان الموجز في النظرية العامة للإلتزام، مصادر الإلتزام، دار المطبوعات الجامعية، 1998، مصر، 350.
[3] وعلي جمال، مرجع سابق، ص51 .
[4] الدكتور سعد واصف، التأمين على المسؤولية في عقد النقل، رسالة دكتوراه جامعة القاهرة، 1985، مصر، ص251.
[5] محمد عبد الظاهر حسين، خطأ المضرور وأثره على المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، 2002، مصر ، ص25 .

الغير مباشر من صعوبة إثبات رابطة السببية، مما يستوجب البحث عن حل قانوني يجنب المتضررين رفض الدعاوي ، من خلال البحث عن منافذ ضمن أحكام القانون المدني أو خارجه .ويدفعنا هذا البحث إلي لتحديد المعيار الذي يتم من خلاله انتقاء العوامل التي يعتدها ، وهذا ما يعرف باسم السببية العلمية. تعرف رابطة السببية العلمية بأنها " : الاستناد إلى أقصى ما وصل إليه العلم في إثبات الصلة المادية بين فعل ما أو أكثر والنتيجة المترتبة عليه [1]. وعليه فإن الإسناد العلمي يقتضي إلحاق مصدر من مصادر التلوث البحري إلى ما سببه من ملوثات، ثم إسناد النتيجة الضارة إلى ذلك النوع من التلوث.[2]

المطلب الثاني الجزاءات الإدارية والمدنية المتخذة ضد ملوثي البيئة البحرية

تهدف السياسة البيئية إلى حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، ولا يتأتى ذلك إلا إذا تضمنت التشريعات التي تعنى بحماية البيئة البحرية بالجزاءات القانونية الرادعة، وتتجه أغلب التشريعات فيما يتعلق بجرائم تلويث البيئة، إلى توظيف مزيج من الجزاءات القانونية التي تتمثل في عقوبات جنائية وإدارية ومدنية،وعليه سيتم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين الجزاءات الإدارية الفرع الأول و الجزاءات المدنية الفرع الثاني.

الفرع الأول : الجزاءات الإدارية

تحتل الجزاءات الإدارية أهمية كبيرة في ردع الملوث البحري ، حيث أنها تلعب دورا وقائيا وردعيا هاما يسهم إلى جانب الجزاءات الجنائية والمدنية في توفير الحماية الفعالة والمطلوبة للبيئة البحرية . فهي إجراءات وتدابير ذات طبيعة خاصة تتخذها الإدارة بشكل عاجل وسريع لدرء مخاطر التلوث البحري .وبناءا على ذلك سنذكرها في نقطتين. نتحدث عن نظام الرخص وجزاء الإخلال به ثم نتناول دور الجباية والرسوم كجزاء إداري ومدى فعاليتها في حماية البحر.

أولا: نظام الرخص وجزاء الإخلال به.

تجدر الإشارة إلى أنه غالبا ما يمارس الملوث البحري نشاطه في شكل منشأة مصنفة ، من تم وجب عليه قبل مباشرة نشاطه الملوث أن يتحصل على رخصة إدارية ترخيص

[1] د. محمد شريف المطيري، مرجع سابق، ص218.

[2] محمد صافي يوسف، مبدأ الإحتياط لوقوع الأضرار البيئية، دراسة في إطار القانون الدولي للبيئة، دار النهضة العربية، مصر، 2007، ص 177 .

إداري أو تصريح إداري من قبل السلطة الإدارية المختصة وتهدف الإدارة بذلك إلى البحث عن الموازنة بين مقتضيات حماية البيئة البحرية والحرص على الإبقاء على حرية الممارسة الصناعية والتجارية كعمل استثماري تماشيا مع مضمون المادة 37 من الدستور الجزائري، وكذا الأمر رقم 01-03 المتعلق بتطوير الاستثمار.

نتحدث في هذا الفرع عن نظام الرخص ومدى فعاليته في حماية البحر من التلوث أما بتطرق إلى مسؤولية الملوث البحري اتجاه الإدارة عن إخلاله بنظام الرخص .

1: نظام الرخص ومدى فعاليته في حماية البحر من التلوث.

يعبر نظام الرخص أو الترخيص عن حالة قانونية تتعلق بمدى مشروعية نشاط الممارس من قبل الملوث البحري أو المرغوب في ممارسته، وهو من أكثر التقنيات والوسائل استعمالا وفعالية لتوجيه نشاط الملوث البحري ومراقبته, بحيث لا يمكن للنشاط الملوث أن يمارس إلا إذا سمحت بذلك الإدارة الوصية، باعتبارها الجهة المختصة في حماية المجتمع من المخاطر التي قد تنجم عن ممارسة النشاط الاستثماري الملوث[1] يتضح مما سلف أن الرخصة الإدارية هي وسيلة في يد الإدارة تمارس بواسطتها سلطة الضبط الإداري المخولة لها قانونا والمتمثلة في الرقابة السابقة واللاحقة على النشاط الاستثماري[2].

وتطبيقا لذلك فقد نص المشرع الجزائري في المادة 55 من قانون رقم03 المتعلق بحماية البيئة على انه يشترط في عمليات شحن أو تحميل المواد أو النفايات الموجهة للغمر في البحر الحصول على ترخيص يسلمه الوزير المكلف بالبيئة .كما نصت المادة 18 و 19 من نفس القانون على خضوع نشاط المنشآت التي يستغلها أو يملكها كل شخص طبيعي أو معنوي عمومي أو خاص ، والتي قد تتسبب بفعل نشاطها في أخطار على الصحة العمومية أو النظافة أو الأمن أو الأنظمة البيئية والموارد الطبيعية إلى رخصة مسبقة تسلم بحسب درجة خطورة النشاط الملوث من الوزير المكلف بالبيئة أو من الوالي أو من رئيس المجلس الشعبي البلدي ولقد سعى المشرع الجزائري في قانون رقم02 - 02المتعلق بحماية الساحل وتثمينه إلى وضع- أحكام خاصة متعلقة بحماية الساحل وتثمينه ، من خلال منع أي مساس بوضعيته وتثمينه وفقا لوجهته الطبيعية ، ومن تم يمنع أي نشاط

[1] د. عادل السعيد محمد أبو الخير، الضبط الإداري وحدوده، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر ، 195 ، ص223 .

[2] د. محمد الطيب عبد اللطيف، نظام الترخيص في القانون المصري- دراسة مقارنة- رسالة دكتراه دولة، كلية الحقوق، جامعة القاهرة،185،ص427 .

سياحي أو صناعي أو سكني إلا بعد الحصول على رخصة مسبقة وفقا لما ألت إليه المادة 18 و 19 وتطبيقا لذلك فقد منع المشرع الجزائري بموجب قانون –رقم03 02 كل استغلال سياحي للشواطئ دون حيازة حق الامتياز بذلك الذي هو عبارة عن رخصة مسبقة للاستغلال[1] ولحماية الثروة السمكية من الاستنزاف علق المشرع الجزائري ممارسة الصيد البحري على الحصول على رخصة للصيد البحري تسلمها السلطة المكلفة بالصيد البحري ، إذ جعل الفصل الثاني من – المرسوم التنفيذي رقم03 بعنوان نظام الترخيص أو رخصة الصيد البحري ، حدد فيها شروط وآليات منح الرخص والتصاريح وبين العقوبات التي يقررها القانون نتيجة الإخلال بالتدابير التي وضعت لذلك[2] .

ثانيا : مسؤولية الملوث البحري عن إخلاله بنظام الرخص.

إن إخلال الملوث البحري شخص طبيعي أو منشأة مصنفة بنظام الرخص من شأنه إن يعرضه إلى جزاءات إدارية خاصة توقعها السلطات الإدارية لخرقه نظام الرخص الذي أوجدته الجهات الإدارية بمقتضى القوانين واللوائح . ومن أهم الجزاءات المقررة في هذا الشأن الغرامات الإدارية ، وكذا الحرمان من بعض الحقوق والامتيازات مثل سحب الرخصة فقد تكون العقوبات الإدارية في بعض الأحيان أشد وقعا على المدان الملوث البحري من العقوبة السالبة للحرية، لذا تتجه السياسات العقابية الحديثة لبعض الدول نحو إحلال العقوبات الإدارية محل الجنائية . فقد تنبه الفقه الجنائي مؤخرا إلى أهمية دور الجزاء الإداري بجانب نظيره الجنائي وهذا لأسباب عدة ظهرت في الآونة الأخيرة، جعلت البحث عن بدائل للعقوبة الجنائية أمر حتمي للحد من العقاب[3] ويعتبر وقف أو إلغاء أو سحب التراخيص من أهم الجزاءات التي تدخل في صميم صلاحيات السلطات الإدارية المختصة ، ولعل أشد الجزاءات الإدارية على الملوث البحري التي يمكن توقيعها على مشروعه الاستثماري المتسبب في تلويث البيئة البحرية هو سحب وإلغاء هذه التراخيص،

[1] المادة 13 من قانون 03-02 المؤرخ في 2003/02/17 يحدد القواعد العامة للإستعمال و الإستغلال السياحيين للشواطئ، الجريدة الرسمية، العدد رقم 11، لسنة 2003.

[2] د. عبد الرحمان عزاوي، النظام القانوني للمنشآت المصنفة من أجل حماية البيئة(دراسة مقارنة في كل من القانون الجزائري والفرنسي والمصري) دار عالم الكتاب، الطبعة الأولى ، الجزائر، 2003، ص54 .

[3] .محمد سعد فودة، النظام القانوني للعقوبات الإدارية، دراسة مقارنة فقهية قضائية، دار النهضة العربية، مصر، 2007، ص36 .

ومن تم إنهاء المشروع الاستثماري[1] غالبا ما تلجأ الإدارة إلى سحب الرخصة في حالات محددة قانونا في التشريع البيئي الجزائري تتمثل غالبا في عدة نقاط :

–أنه إذا أصبح استمرار تشغيل المشروع الاستثماري يمثل خطرا داهما على الأمن العام أو الصحة العامة أو على التوازنات البيئية ، كأن يخالف قواعد تصريف النفايات أو قواعد الإغراق في البيئة البحرية .

– إنه إذا أصبح المشروع غير مستوف للاشتراطات الأساسية الواجب توافرها فيه ، وأغلبها تتعلق بحماية البيئة.

إذا تماطل صاحب المشروع في الامتثال للمقتضيات التقنية التي تفرضها الإدارة ويتميز جزاء سحب الترخيص أو إلغاءه بأنه يمكن الجمع بينه وبين الجزاءات الجنائية الأخرى كما أنه ينطوي على معنى التدبير الذي يحمي البيئة فضلا على أنه يمثل الجزاء المتناسب للتطبيق على الأشخاص المعنوية [2].

و بالإضافة إلى عقوبة سحب الرخص الإدارية توجد عقوبة الغرامة الإدارية التي هي عبارة عن مبلغ من المال تفرضه الإدارة على المخالف بدلا من متابعته جزائيا عن الفعل المجرم . وتعد الغرامة الإدارية من أكثر الجزاءات الإدارية استخداما في التشريعات الحديثة ، نظرا لسهولة تقريرها وسرعة تحصيلها ، وخلوها من الآثار الجانبية المترتبة عن بعض الجزاءات الإدارية الأخرى . تتخذ الغرامة الإدارية عادة عدة أشكال ، فقد تكون مبلغا من المال تفرضه الإدارة بسلطتها المنفردة على المخالف ، وقد تتخذ شكل مصالحة بين الإدارة والمخالف ، وقد تكون في شكل تعريفة ثابتة ومحددة عن كل سلوك خاطئ كما هو الشأن في مخالفات المرور ، وقد تتخذ أحيانا مضمون الغرامة دون تسميتها كما هو الشأن في حالة فرض زيادة في الرسوم والضرائب . ومن حيث مقدار الغرامة الإدارية فقد يحدد المشرع مقدارها ، وقد يترك للإدارة سلطة التقدير في تحديد مقدارها[3] يؤسس جانب من الفقه تأييده لفكرة الغرامة الإدارية على جملة من المعطيات، منها أن إدخال نظام الغرامات الإدارية يتفق مع الاتجاه القائل بإحلال العقوبات الإدارية محل العقوبات

[1] د. دايم بلقاسم، النظام العام الوضعي والشرعي وحماية البيئة، رسالة لنيل شهادة دكتوراه دولة في القانون العام ، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2007، ص2011 .

[2] د. محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق ، ص44 .

[3] غنام محمد غنام، القانون لإداري الجنائي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، ص45 .

الجنائية ، وأن ذلك من شأنه أن يخفف ضغط العمل على السلطات القضائية نتيجة لتزايد معدلات المتابعة الجنائية في مجال تلويث البيئة التي ينبغي على القضاء الفصل فيها. [1]

الفرع االثاني :الجزاءات المدنية

الجزاء المدني هو الأثر المترتب على مخالفة قاعدة قانونية تحمي مصلحة خاصة أو حقا خاصا، ويضم هذا الجزاء صورا مختلفة لإزالة المخالفة القانونية، تتراوح بين التنفيذ العيني والتنفيذ بمقابل التعويض والبطلان والفسخ[2] ،وللجزاء المدني أهمية كبيرة في حماية البيئة البحرية، حيث أخذت به بعض التشريعات البيئية من خلال النص في أحكامها على التعويض النقدي أو إلى إعادة الحال على ما كان عليه كتعويض عيني، باعتبارهما أهم الجزاءات في جرائم تلويث البيئة.

أولا –التعويض النقدي :

التعويض النقدي جزاء مدني يقصد به دفع مبلغ من المال لمن أصابه ضرر من الفعل المخالف للقانون، ويقوم على أساس الضرر الذي تحقق كنتيجة للجريمة[3] ، ويحكم به القاضي في حال استحالة إعادة الحال إلى ما كان عليه. ولقد نصت معظم التشريعات البيئية على مسؤولية الملوث عن التعويض، وحق المتضرر في الحصول على التعويض المناسب، غير أنها اختلفت في تنظيم أحكامه فهناك تشريعات تنص على نظام خاص بالمسؤولية المدنية في صلب أحكامها، بينما تكتفي تشريعات أخرى بإقرار مبدأ هذه المسؤولية وتحيل القواعد الواجبة إلى الأحكام العامة الواردة في القانون المدني، وبعض التشريعات قررت الأخذ بالتعويض عن الأضرار البيئية مع الإحالة إلى القواعد والأحكام العامة الواردة في القانون المدني اكتفت الكثير من التشريعات البيئية بالنص على مبدأ مسؤولية الملوث عن تعويض الأضرار الناجمة عن فعل التلويث الصادر عنه، دون أن تنص على أحكام خاصة تتولى تنظيم هذه المسؤولية، الأمر الذي يعني إخضاع هذه المسؤولية للأحكام الواردة في التقنين المدني [4] ، ومن بين هذه التشريعات:

[1] د، فرج صالح الهريج ، مرجع سابق، ص125 .
[2] محمد حسين الكندري، مرجع سابق، ص226 .
[3] ميرفت محمد البارودي، المسؤولية الجنائية عن الإستخدامات السلمية للطاقة النووية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1993، ص491
[4] عادل ماهر الألفي، مرجع سابق، ص529.

التشريع الجزائري : لم ينص المشرع الجزائري على أحكام خاصة بالمسؤولية المدنية للملوث مما يعني أنها تخضع للقواعد العامة في القانون المدني أو للأحكام – في قانون حماية البيئة رقم22 الواردة في الإتفاقيات الدولية للمسؤولية المدنية التي تعد الجزائر طرفا فيها .وفي هذا الشأن نصت المادة 98 من قانون حماية البيئة رقم22 72 على أنه" يكون كل مالك سفينة تحمل شحنة من – المحروقات، تسببت في تلوث نتج عن تسرب أو صب محروقات من هذه السفينة، مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن التلوث وفق الشروط والقيود المحددة بموجب الإتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بواسطة المحروقات."

ثانيا –إعادة الحال إلى ما كان عليه : ويقصد بإعادة الحال إلى ما كان عليه إزالة آثار الجريمة وإعادة الوضع إلى الحال التي كان عليها قبل وقوع الجريمة متى كان ذلك ممكنا[1]، ونظرا لأهمية هذا الجزاء المدني كأسلوب ردعي مناسب لإصلاح الأضرار الحاصلة، فقد نصت عليه التشريعات البيئية في مختلف بلدان العالم، إلا أنه يختلف الحكم بإعادة الحال إلى ما كان عليه في جرائم تلويث البيئة، عن الأحكام العامة المقررة في القانون المدني، حيث أنه لا يجوز أن يحكم به القاضي إلا بناءا على طلب الطرف المضرور وذلك طبقا للأحكام العامة للمسؤولية المدنية، وذلك خلافا للأمر في التشريعات البيئية التي يكون فيها الحكم بإعادة الحال إلى ما كان عليه أمرا وجوبيا، بمعنى أنه يجب على القاضي أن يحكم به دون أن يتوقف ذلك على طلب من الطرف المضرور، إلى جانب العقوبات الأصلية المقررة للجريمة والسبب في ذلك أن البيئة ملكية عامة للإنسانية جمعاء [2] ، وفي جميع الأحوال إذا لم يقم المحكوم عليه بإزالة آثار الجريمة وإعادة الحال إلى ما كان عليه في المدة المحددة قامت الجهة الإدارية المختصة بذلك على نفقة المخالف وتحرص الكثير من التشريعات البيئية على الأخذ بإعادة الحال إلى ما كان عليه كجزاء مدني في نصوصها ونذكر منها:**في التشريع الجزائري** :نصت المادة 720 فقرة 22من القانون رقم 72 المتعلق بحماية22 البيئة على أنه" يجوز للمحكمة الأمر بإرجاع الأماكن إلى حالتها الأصلية في أجل محدد."

[1] محمد موسخ، مرجع سابق ، ص305 .
[2] محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص450.

المبحث الثاني

المسؤولية الجنائية الناجمة عن تلويث البيئة البحرية

يلعب القانون الجنائي دورا جوهريا في مواجهة الاعتداء على البيئة البحرية، وذلك في إطار وظيفته التشريعية البالغة الأهمية في الدفاع عن أمن وسلامة المجتمع وصيانة مصالحه وقيمه الأساسية، لما يفرضه من جزاءات رادعة إذا ما خرقت أحكامه ، والتي عادة ما يكون لها تأثير فعال إزاء مرتكبي جرائم تلويث البيئة البحرية سوف نتناول هذا المبحث من خلال مطلبين ، نعالج في البداية الأركان جرائم تلويث البيئة البحرية المطلب الأول و الجزاءات المقررة لها المطلب الثاني .

المطلب الأول :أركان جرائم تلويث البيئة البحرية

يقصد بالأركان القانونية للجريمة الأركان العامة التي تتوافر في كل جريمة أيا كان نوعها وأيا كانت طبيعتها . ولا يختلف الأمر بالنسبة لجرائم البيئة عموما إلا فيما يتعلق بالطبيعة الخاصة والمتميزة لهذه الجرائم ، وعلى ذلك نقسم هذا المطلب إلى ثلاث فروع نخصص الفرع الأول الركن الشرعي ونخصص الفرع الثاني الركن المادي، ونخصص الفرع الثالث الركن المعنوي.

الفرع الأول :الركن الشرعي

يقصد بالركن الشرعي للجريمة نص التجريم الواجب تطبيقه على الفعل .ويتطلب دراسة هذا الركن البحث في مبدأ شرعية الجرائم و العقوبات ، باعتباره مبدءا دستوريا يحكم كل نصوص التجريم والعقاب في قوانين العقوبات الحديثة , وتتطلب دراسة الركن الشرعي البحث في المصادر المختلفة للتجريم في مجال تلويث البيئة البحرية وبناءا عليه نقسم هذه الفقرة إلى فكرتين نخصص أولهما لمبدأ شرعية الجرائم والعقوبات وتطبيقه في مجال جرائم تلويث البيئة البحرية، ونستعرض في ثانيهما مصادر التجريم الخاصة بجرائم تلويث البيئة البحرية.

أولا: مبدأ الشرعية الجنائية و جرائم تلويث البيئة البحرية:

يعبر عن مبدأ الشرعية الجنائية بالعبارة الشهيرة" لا جريمة ولا عقوبة إلا بقانون " و بمقتضى هذا المبدأ لا يجوز تجريم فعل لم ينص القانون الساري وقت وقوعه صراحة على تجريمه، كما لا يجوز توقيع عقوبة على مرتكب الجريمة خلاف لذلك.

ومن ناحية أن المشرع الجنائي غالبا ما يتجه عند تصديه للتجريم والعقاب لأفعال التلوث نحو تبني سياسات جنائية ذات مرونة عالية تتناسب مع الطبيعة الخاصة لهذه الجرائم[1] ،و تضمن ملاحقة مرتكبيها ومعاقبتهم ، وقد تبني المشرع لأساليب مختلفة عند تصديه للتجريم والعقاب بالنسبة لبعض الجرائم[2] ، منها أسلوب" النصوص على بياض وأسلوب "النصوص المفتوحة "أو" ذات الصيغ العامة. " يقصد بأسلوب" **النصوص على بياض** " أسلوب في الصياغة التشريعية لنصوص التجريم والعقاب، يعتمد فيها المشرع إلى النص على العقوبة ورسم الإطار العام للتجريم ليحيل إلى نصوص أخرى لتحديد مضمون الفعل الإجرامي وعناصره وبيان شروطه بطريقة تفصيلية واضحة[3] , ومن أمثلة أسلوب النصوص على بياض الذي تبناه المشرع بشأن تسيير النفايات – الجزائري بشأن جرائم تلويث البيئة عموما ما جاء به في قانون رقم19 –01 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه ومراقبتها وإزالتها ، وقانون رقم 02–02بشأن تسيير النفايات مثالا واضحا لقوانين الذي يكتفي فيها المشرع برسم الخطوط العامة التي يتعين على السلطات التنفيذية أن تضعها موضع التنفيذ عن طريق المراسيم والقرارات التي تصدرها في هذا الشأن .

أما أسلوب" **النصوص المفتوحة** "أو المرنة فإنه أسلوب يلجأ المشرعين إلى استخدامه خاصة عندما ينطوي الأمر على إساءات بالغة الخطورة . ويكفل هذا النمط من التجريم لأجهزة تنفيذ القانون حرية أكبر في تحديد الوقائع الإجرامية التي تمس بالمصلحة القانونية المشمولة بالحماية في نص التجريم .إلا أنه في المقابل يتعارض هذا الأسلوب مع متطلبات مبدأ الشرعية الجنائية الذي يتطلب الدقة والتحديد والوضوح عند صياغة نصوص التجريم .فبالرجوع مثلا لقانون رقم 02–02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه فإنه يمنع المساس بوضعية الساحل الطبيعية .

[1] د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص98 .
[2] الأستاذ بالوارث محمد، مذكرات في القانون الجزائي الجزائري ، القسم الخاص، دار هومة للطبع ، الجزائر 2003 ، ص 09 .
[3] د. محمود محمود مصطفى، الجرائم الاقتصادية في القانون المقارن، الجزء الأول، دار مطابع الشعب، مصر ، 1986، ص63 .

ثانيا –مصادر التجريم الخاصة بجرائم تلويث البيئة البحرية:

تحتل مصادر التجريم أهمية خاصة في جرائم تلويث البيئة البحرية نظرا للطبيعة الخاصة لنصوص التجريم ، إلى جانب الدور الكبير الذي تسهم به نصوص المعاهدات والاتفاقيات الدولية وتوصيات المنظمات الدولية في هذا المجال وفي هذا الشأن نميز بين ثلاثة مصادر في مجال تجريم الأفعال الملوثة للبيئة البحرية[1] ، يتمثل المصدر الأول في قوانين البيئة البحرية الخاصة المحتوية على جرائم وجزاءات جنائية ، المصدر الثاني وبمقتضاه يتم التجريم من خلال إصدار قانون عام لحماية البيئة يحتوي على جرائم وجزاءات جنائية ، أما المصدر الثالث فينحصر في إدراج جرائم البيئة البحرية في صلب قانون العقوبات. وتمثل قوانين العقوبات أصدق القوانين تعبيرا عن حماية المصالح والقيم الاجتماعية الأساسية والدفاع عنها .لذا صارت التشريعات الحديثة تدرج الجرائم الماسة بالبيئة باعتبارها قيم أساسية جديدة تقوم عليها المجتمعات المتحضرة[2] تماشيا مع الاتجاهات الحديثة في السياسة الجنائية[3] , وإن كانت أغلب القوانين العقابية مترددة بشأن إدراج جرائم التلوث البحري ضمن نصوصها،فإن بعض التشريعات حسمت الوضع بإدراج الجرائم البيئية في صلب المدونات العقابية،كما فعل المشرع الألماني، والإيطالي ويعتبر قانون العقوبات الجزائري المعدل والمتمم مثالا بارزا للقوانين التقليدية فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية، حيث جاء خاليا تقريبا من أي تجريم خاص عن التعدي على عناصر البيئة البحرية، وإن ظهرت بين مواده بعض النصوص الجنائية التي يمكن تفسيرها بأنها تنطوي على حماية للبيئة في العموم بطريقة غير مباشرة واتجهت الجزائر بداية من سنة1990 العديد من القوانين الهامة التي لا تخلوا في الغالب من التجريم والعقاب[4]، يعاقب بموجبها المشرع بعض السلوكيات الضارة بالبيئة وبما أن الجزائر صادقت على الاتفاقية الدولية حول الوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات ، فقد تضمن القانون البحري عدة مواد مستنبطة من هذه الاتفاقية، لاسيما التلوث الناجم عن الإغراق أو العمر والدفن لمواد في البحر من شأنها أن تؤثرعلى البيئة البحرية [5], فقد خصص له المشرع الجزائري حيزا هاما في قانون رقم03 10 المتعلق

[1] د. نور الدين هنداوي، الحماية الجنائية للبيئة، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، 2005، ص55 .
[2] د. محمد حسن الكندري، المسؤولية الجنائية عن التلوث البيئي، دار النهضة العربية، مصر، 2006، ص62.
[3] د. محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، طبعة 1996، مصر، ص54 .
[4] د. أحمد عوض بلال الجرائم المادية والمسؤولية الجنائية بدون خطأ دراسة مقارنة ، دار النهضة العربية، 1993، مصر،ص 25 .
[5] د. أحمد المهدي ، الحماية القانونية للبيئة دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، طبعة 2006، مصر، ص117.

بحماية البيئة بداية من المادة 55 منه أكد فيها على منع كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية.

الفرع الثاني: الركن المادي في جريمة تلويث البيئة البحرية

يمكن تعريف الركن المادي للجريمة بوجه عام بأنه الفعل الخارجي ذو طبيعة مادية ملموسة تدركه الحواس ، فهي مشروعة طالما لم تتجسد في شكل سلوك مادي ظاهر في العالم الخارجي[1] ، ولا ينسب السلوك الإجرامي إلا للإنسان ، والسلوك الإجرامي نوعان :إيجابي يتمثل في حركة وسلبي يتمثل في امتناع. كما أن الركن المادي يقوم على عناصر ثلاثة تتمثل في السلوك والنتيجة والعلاقة السببية .وبناءا على ما تقدم سيتم تقسيم هذا الفرع إلى ثلاثة نقاط السلوك الإجرامي في جرائم تلويث البيئة البحرية أولا و النتيجة الإجرامية في جرائم تلويث البيئة البحرية ثانيا و العلاقة السببية في جرائم تلويث البيئة البحرية ثالثا.

أولا –السلوك الإجرامي في جرائم تلويث البيئة البحرية:

يقصد بالسلوك الإجرامي كل حركة أو عدة حركات تصدر من الجاني ليتوصل بها إلى ارتكاب الجريمة ، أو ذلك السلوك المحظور الذي يصيب بالضرر أو يعرض للخطر قيمة جوهرية من قيم المجتمع[2] ، ويتسم السلوك الإجرامي في جرائم تلويث البيئة البحرية بخصائص تمييزه عن غيره من الجرائم الأخرى، وعليه سنتعرض أولا إلى ماهية السلوك الإجرامي وإلى صور السلوك الإجرامي ثانيا.

أ – **ماهية السلوك الإجرامي** :يتجسد السلوك الإجرامي في تلويث البيئة البحرية في فعل "التلويث "بوصفه الفعل الذي يؤدي إلى تحقيق نتيجة[3]، والمتمثل في إضافة مواد ملوثة أي كانت طبيعتها في الوسط البحري المحمي بنص تجريمي ويتميز السلوك الإجرامي في جرائم تلويث البيئة البحرية بطابع خاص يتمثل في العناصر الملوثة التي تتمثل في فعل التلويث والمواد الملوثة ومحل التلويث.

[1] د. أحمد فتحي سرور ، الوسيط في قانون العقوبات القسم العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1986، ص 270 .
[2] د. محمد نجيب حسني، شرح قانون العقوبات، القسم العام، النظرية العام للجريمة، النظرية العامة للعقوبة والتدبير الإحترازي ، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة السادسة ، 1989، ص46-47 .
[3] محمد حسن الكندري، مرجع سابق، ص62 .

1 .فعل التلويث في جرائم تلويث البيئة البحرية :يقصد بفعل تلويث المياه على ضوء ما نص عليه القانون الجزائري المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة بأنه إدخال أي مادة في الوسط المائي من شأنها أن تغير الخصائص الفيزيائية والكيميائية و البيولوجية للماء، وتتسبب في مخاطر على صحة الإنسان وتضر بالحيوانات والنباتات البرية والمائية، وتمس بجمال المواقع أو تعرقل أي استعمال طبيعي للمياه [1] .

وعليه فإن المشرع الجزائري في قانون البيئة يحصر فعل تلويث البيئة البحرية في القيام بإضافة أي مادة تأخذ أشكال الصب أو الغمر أو الترميد أو التسريب في البيئة البحرية.

ب .محل التلويث في جرائم تلويث البيئة البحرية :من خلال القراءة لقانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة نلاحظ أن المشرع الجزائري اعتمد على أسلوب تحديد الوسط البيئي محل الحماية الجنائية ، وبالتالي محل التجريم في جرائم تلويث البيئة البحرية هي المياه الخاضعة للقضاء الجزائري .

2-صور السلوك الإجرامي :السلوك الإجرامي نوعان إيجابي يتمثل في حركة وسلبي يتمثل في امتناع[2] ، وبناءا عليه يتخذ السلوك الإجرامي في جرائم تلويث البيئة البحرية إحدى الصورتين إما إيجابية أو سلبية.

أ .**السلوك الإيجابي** : يتحقق السلوك الإيجابي في جرائم تلويث البيئة البحرية بكل نشاط مادي خارجي ينهى عنه القانون من شأنه المساس بالبيئة البحرية.[3]

ب .السلوك السلبي : يتحقق السلوك السلبي في جرائم تلويث البيئة البحرية بالإمتناع عن القيام بعمل يفرضه القانون[4] ، وهي ما تسمى بجريمة تلويث البيئة البحرية السلبية.

ثانيا :النتيجة الإجرامية في جرائم تلويث البيئة البحرية

النتيجة الإجرامية هي الأثر المترتب على السلوك الإجرامي، والذي يقر المشرع العقاب الجنائي اتقاءا له، ويلاحظ في جريمة تلويث البيئة البحرية أن النتيجة قد يتراخى تحققها فتحدث في زمان ومكان مختلفين عن زمان ومكان ارتكاب السلوك الإجرامي [5].وعليه

[1] المادة 04، الفقرة الثامنة، من القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة
[2] د. عادل ماهر الألفي ، مرجع سابق ، ص260 .
[3] أحمد فتحي سرور ، مرجع سابق ، ص309 .
[4] محمد حسن الكندري، مرجع سابق ، ص 65 .
[5] نور الدين هنداوي، مرجع سابق ص 90 .

سوف نتناول النتيجة الإجرامية من خلال النتيجة الإجرامية الضارة و النتيجة الإجرامية الخطرة و النطاق المكاني و الزماني للنتيجة الإجرامية.

1 :النتيجة الإجرامية الضارة :يفترض في جريمة الضرر أن السلوك الإجرامي قد ترتب عليه عدوانا فعليا حالا على الحق الذي يحميه القانون[1]، ولقد حرص المشرع الجنائي في بعض جرائم البيئة البحرية على تحديد النتائج الضارة وشرط حصول نتيجة مادية كأثر للسلوك الإجرامي. وعليه يعد النص القانوني هو الأساس في تحديد النتيجة الإجرامية الضارة في جرائم تلويث البيئة البحرية .

أ- **مفهوم الضرر في جرائم تلويث البيئة البحرية** :يقصد بجرائم الضرر بوجه عام أن تكون النتيجة متميزة بتحقيق ضرر فعلي واقع على المصلحة التي يحميها القانون[2] في التشريع الجزائري لقد عرف المشرع الجزائري الضرر في جرائم تلويث البيئة البحرية بأنه "ذلك التغيير في الخصائص الفيزيائية والكيميائية أو البيولوجية للماء يتسبب في مخاطر على صحة الإنسان[3].

ب- الضرر كنتيجة إجرامية في جرائم تلويث البيئة البحرية :يشترط المشرع في بعض جرائم تلويث البيئة البحرية حصول نتيجة إجرامية معينة كأثر للسلوك الإجرامي حتى تقوم الجريمة وتتكامل أركانها ، وهذا ما يطلق عليه جرائم السلوك والنتيجة أو جرائم الضرر[4].

ومن الأمثلة التي يشترط فيها المشرع تحقق نتيجة إجرامية معينة كأثر السلوك الإجرامي

2-النتيجة الإجرامية الخطرة :في جريمة الخطر يمثل السلوك الإجرامي عدوانا محتملا على الحق أو المصلحة التي يحميها القانون في نص التجريم، لذلك إهتم المشرع الجنائي بتجريم الفعل بغض النظر عن تحقق أي نتيجة من ورائه، بمعنى أن التجريم وارد بمجرد تهديد مصلحة معينة بالخطر من جراء ارتكاب الفعل ، فلم يتطلب المشرع في هذه الجرائم وقوع نتيجة مادية ملموسة، وإنما اكتفى بكون الفعل يهدد بوقوع ضرر[5] .

---

[1] أحمد فتحي سرور، مرجع سابق ، ص205.

[2] محمد حسين عبد القوي، مرجع سابق ، ص 196 .

[3] محمد أحمد المنشاوي ، مرجع سابق، ص189 .

[4] محمد أحمد المنشاوي، نفس المرجع، ص190 .

[5] محمد لموسخ، الحماية الجنائية للبيئة دراسة مقارنة بين الشريعة الإسلامية والقانون الوضعي ، رسالة دكتوراه في القانون الجنائي ، جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2008-2009، ص 121 .

3 – النطاق المكاني و الزماني للنتيجة الإجرامية :تتميز النتيجة الإجرامية في جريمة تلويث البيئة البحرية بطبيعة خاصة من حيث تحديد مكان وزمان تحققها ففي كثير من الأحيان يتراخى تحقق النتيجة فتحدث في مكان وزمان يختلف عن مكان وزمان ارتكاب السلوك المادي[1].

.ا **النطاق المكاني للنتيجة** :أحد صور التلوث البحري أنه تلوث عابر للحدود أي أنه ينبعث مصدره من إحدى الدول أو من سفينة أو طائرة تحمل علم هذه الدولة، ويتسبب في تلويث وإحداث أضرار بالبيئة البحرية، داخل نطاق إقليم دولة أخرى[2] .

2.النطاق الزماني للنتيجة :قد يؤدي ارتكاب السلوك الإجرامي في جرائم تلويث البيئة البحرية إلى نتيجة إجرامية مباشرة تتحقق فورا أو بعد مدة زمنية قصيرة أو إلى نتيجة غير مباشرة يتراخى ظهورها بعد ارتكاب الفعل لفترة زمنية طويلة، قد تصل إلى الأجيال القادمة[3] ، نظرا للطبيعة الإستثنائية لهذا النوع من الجرائم.

ثالثا :العلاقة السببية في جرائم تلويث البيئة البحرية

لقيام الركن المادي للجريمة لا يكفي وقوع السلوك الإجرامي من الجاني وتحقق النتيجة الإجرامية، بل لابد أن تنسب النتيجة الضارة إلى السلوك الإجرامي، بمعنى أن تقوم علاقة سببية [4] تربط السلوك الإجرامي بالنتيجة، أما بالنسبة لجريمة تلويث البيئة البحرية فتتميز النتيجة الإجرامية فيها بطبيعة خاصة سواء من حيث مكان وزمان وقوعها أو تحققها، ففي أغلب الأحيان يتراخى تحققها فتحدث في زمان ومكان مختلف عن زمان ومكان ارتكاب السلوك الإجرامي[5] وكما أن البحث في العلاقة السببية في جرائم تلويث البيئة البحرية لا يثير صعوبة إذا كان فعل الجاني هو الوحيد الذي أدى إلى إحداث النتيجة الإجرامية التي تتحقق غالبا في الحال، لكن الصعوبة تثار في حالة بطئ وتراخي تحقق النتيجة لفترة من الزمن أو في مكان غير مكان ارتكاب السلوك الإجرامي ، الأمر الذي يسمح بتدخل عوامل وأسباب أخرى إلى جانب فعل الجاني في حدوث النتيجة الإجرامية، فهنا يطرح التساؤل عن قيام علاقة سببية بين السلوك الإجرامي للفاعل والنتيجة التي تحققت في

[1] نور الدين هنداوي، مرجع سابق ، ص99 .
[2] أحمد سكندري ، محاضرات في تلويث البيئة البحرية، مرجع سابق، ص20 .
[3] عادل ماهر الألفي، المرجع السابق، ص 293 .
[4] عمر خوري، دروس في قانون العقوبات القسم العام، جامة الجزائر 01 ، كلية الحقوق بن عكنون، 2012-2013 ، ص 41 .
[5] أحمد فتحي سرور، مرجع سابق، ص330.

جريمة تلويث البيئة البحرية كون فعل الجاني أحد العوامل التي ساهمت في حدوث هذه النتيجة، أو يجب أن تكون لهذا الفعل أهمية خاصة ؟

وللإجابة على هذا الإشكال انقسم الفقه إلى ثلاثة نظريات:

أولا –نظرية السبب الأقوى :يرى أنصار هذه النظرية أن العامل الذي يعد سببا للنتيجة هو أقوى العوامل التي ساهمت في إحداثها لأنه العامل الأكثر فعالية في إحداث تلك النتيجة،ولا يشترط أن يكون هذا العامل أقوى من العوامل الأخرى مجتمعة بل يكفي أن يكون أقوى من كل منها على حدى[1] ، ويعاب على هذه النظرية أنها تحصر العلاقة السببية في نطاق ضيق مما يؤدي إلى إفلات الجناة من العقاب لمجرد أنهم قاموا بدور أقل من دور العامل الأقوى[2] .

ثانيا –نظرية تعادل الأسباب :يذهب أنصار هذه النظرية بأن جميع العوامل التي ساهمت في إحداث النتيجة هي ومتساوية، وبالتالي يكون سلوك الجاني سببا للنتيجة الإجرامية متى كان هذا السلوك أحد العوامل التي ساهمت في إحداث هذه النتيجة[3] , ويعاب على هذه النظرية أيضا أنها لم تميز بين العوامل من حيث قوة تأثيرها في حدوث النتيجة[4].

ثالثا –نظرية السبب الملائم :يرى أنصار هذه النظرية أن سلوك الجاني يعد سببا ملائما، متى كانت العوامل التي تدخلت إلى جانبه في حدوث نتيجة مألوفة ومتوقعة، أما إذا كانت هذه العوامل شاذة وغير مألوفة فإن علاقة السببية بين السلوك والنتيجة تنقطع ومن ثَمَّ لا يسأل الجاني عن النتيجة التي حدثت [5] وأن نظرية السبب الملائم تعتبر أفضل النظريات السابقة وأقربها إلى الواقع، وعليه يمكن الأخذ بهذه النظرية في جرائم تلويث البيئة البحرية .

الفرع الثالث :الركن المعنوي

الركن المعنوي للجريمة قوامه علاقة نفسية تربط بين مادية الجريمة وشخصية الجاني وجوهر هذه العلاقة هو الإرادة [6] ، وعليه يمكن تعريف الركن المعنوي للجريمة بأنه تعبير

[1] علي عبد القهار القهوجي، شرح قانون العقوبات القسم العام دراسة مقارنة منشورات الحبلي 2008، بليروت ، ص86 .
[2] عمر خوري ، مرجع سابق، ص42 .
[3] علي عبد القادر قهوجي، مرجع سابق، ص 225 .
[4] نعيمة عميمر ، مرجع سابق، ص40 .
[5] عمر الخوري، مرجع سابق، ص 43 .
[6] ، أشرف توفيق شمس الدين ، مرجع سابق ، ص104 .

تعبير عن الإرادة التي تتعاصر مع ماديات الجريمة وتبعثها للوجود ، فهو يمثل القوة النفسية أو النية الداخلية التي يضمرها الجاني في نفسه والتي تساير إرادته لتحقيق الإعتداء المجرم، سواء قصد الجاني السلوك الإجرامي أو أخطأ دون تعمد إحداث الفعل الإجرامي. ، ولمعرفة طبيعة الركن المعنوي لجريمة تلويث البيئة البحرية يقتضي تقسيم هذا الفرع إلى نقطتين القصد الجنائي في جرائم تلويث البيئة البحرية أولا والخطأ الغير العمدي في جرائم تلويث البيئة البحرية ثانيا.

اولا :القصد الجنائي في جرائم تلويث البيئة البحرية

ينصرف مدلول القصد الجنائي إلى اتجاه إرادة الجاني إلى النشاط الإجرامي الذي باشره وإلى النتيجة المترتبة عليه، مع علمه بها وبكافة العناصر التي يشترطها القانون [1] ، ويعتبر القصد الجنائي أخطر صورتي الركن المعنوي لأن إرادة الجاني تنصرف إلى ارتكاب الفعل وتحقيق النتيجة معا[2], وبناءا على ذلك يمكن أن نعرف القصد الجنائي في جرائم تلويث البيئة البحرية بأنه أنصراف إرادة الجاني إلى ارتكاب جريمة تلويث البيئة البحرية مع العلم بأركانها، كما يتطلبها القانون." ولدراسة القصد الجنائي في جريمة تلويث البيئة البحرية بأكثر تفصيل يجب التطرق أولا إلى عناصره وثانيا إلى صوره.

-1عناصر القصد الجنائي في جرائم تلويث البيئة البحرية :حسب التعريف السابق نستخلص أنه لقيام القصد الجنائي لابد من توافر عنصرين هما:

أ العلم في جرائم تلويث البيئة البحرية :ويقصد به أن يكون الجاني محيطا بحقيقة الواقعة الإجرامية، سواء من حيث الوقائع أو من حيث القانون، لأنه بدون هذا العلم لا يمكن أن تقوم الإرادة [3]، ولهذا سيتم التطرق إلى العلم بالواقعة الإجرامية ومن ثم إلى العلم بالقانون في جرائم تلويث البيئة البحرية.

.العلم بالواقعة الإجرامية في جرائم تلويث البيئة البحرية :يتضمن القصد الجنائي في جرائم تلويث البيئة البحرية علم الجاني بالوقائع التي يحددها النموذج القانوني للجريمة، فالقصد الجنائي يقوم على وجود علاقة بين الوقائع التي يعلم بها الجاني ونصوص التجريم ، وأهم هذه الوقائع:

[1] أحمد فتحي سرور، مرجع سابق ، ص 348 .
[2] عمر الخوري، المرجع السابق ، ص 70،
[3] عبد الأحد جمال الدين، النظرية العامة للجريمة، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، 1996، ص332.

1 – **العلم بموضوع الحق المعتدي عليه** :إن علم الجاني بموضوع الحق المعتدى عليه في جريمة تلويث البيئة البحرية له أهمية خاصة نظرا لخصوصية المصالح محل الحماية فيها، ولذلك يجب أن يتوافر لدى الجاني في جرائم تلويث البيئة البحرية العلم بالشيء الذي يقع عليه فعله ويؤدي إلى تلويث البيئة البحرية[1] .

- **العلم بخطورة الفعل** :يتوافر القصد الجنائي في جريمة تلويث البيئة البحرية إذا علم الجاني بأن الفعل أو الإمتناع الذي يرتكبه من شأنه أن يسبب الإضرار الفعلي بالبيئة البحرية[2].
- **العلم بمكان ارتكاب الفعل** :الأصل هو تجريم المشرع للفعل دون اعتبار لمكان ارتكابه للجريمة، فلا يقرر الصفة الإجرامية للفعل إلا إذا ارتكب في مكان معين.
- **العلم بوسيلة ارتكاب الفعل(وسيلة السلوك الإجرامي)** لا يكتمل الركن المادي إلا إذا اقترف السلوك الإجرامي بهذه الوسيلة, كما ينتفي القصد الجنائي إذا اعتقد الجاني أن الوسيلة التي استخدمها في ارتكاب الفعل لا علاقة لها بما ورد في النص القانوني، ففي هذه الحالة يسأل على أساس الخطأ الغير عمدي متى توافرت شروطه .

ب .العلم بالقانون في جرائم تلويث البيئة البحرية :عملا بنص الدستور الجزائري بأنه " لا يعذر بجهل القانون[3] "، بمعنى أن العلم بالقانون مفترض في حق كل إنسان افتراض لا يقبل إثبات العكس، وبالتالي لا يجوز الإعتذار بالجهل أو الغلط فيه .

ثانيا –صور القصد الجنائي في جرائم تلويث البيئة البحرية :تخضع جرائم تلويث البيئة البحرية عموما للأحكام العامة في هذا الصدد، شأنها شأن الجرائم الأخرى[4] ، ويتخذ القصد الجنائي فيها الصور التالية:

1.**القصد العام والقصد الخاص** :القصد العام يعني توجيه الإرادة نحو ارتكاب الجريمة مع العلم بعناصرها القانونية بغض النظر عن الغاية التي يبغي الجاني تحقيقها[5] ، والقصد الجنائي العام يكون في الجنايات والجنح دون المخالفات، إلا إذا كان هناك نص صريح على ذلك.

[1] محمد حسين عبد القوي ، مرجع سابق، ص216 .
[2] محمد أحمد المنشاوي، نفس المرجع ص236 .
[3] المادة 60 من الدستور الجزائري لعام 1996 .
[4] محمد حسين عبد القوي، نفس المرجع، ص227.
[5] عادل ماهر الألفي، مرجع سابق، ص341 .

أما القصد الجنائي الخاص فهو نص المشرع على وجوب أن يقصد الجاني تحقيق غاية معينة بفعله[1].

2 .**القصد المحدد و القصد الغير محدد** :يتوقف التمييز بين القصد المحدد والقصد غير المحدد على النتيجة الإجرامية، فإذا كان موضوع تلك النتيجة محدد يكون القصد محددا، وإذا كان غير محدد فيكون القصد غير محدد [2].

3 .**القصد المباشر والقصد الاحتمالي (غير المباشر)** : القصد المباشر هو توجه إرادة الجاني بصورة حاسمة نحو إحداث نتيجة[3]. أما القصد الاحتمالي فهو توقع الجاني النتيجة الإجرامية كأثر ممكن للنشاط الإجرامي ثم قبولها والرغبة في وقوعها.[4]

ثانيا –الخطأ الغير العمدي في جرائم تلويث البيئة البحرية:

الخطأ غير العمدي هو صورة الركن المعنوي في الجرائم غير العمدية، والأصل في الجرائم أن تكون عمديه يتخذ ركنها المعنوي صورة القصد الجنائي، إلا أن هناك بعض الجرائم الغير العمدية يتخذ ركنها المعنوي صورة الخطأ غير ألعمدي[5].

ويمكن تعريف الخطأ غير العمدي بأنه إخلال الجاني عند سلوكه بواجبات اليقظة والحذر التي يفرضها القانون، مما يؤدي إلى حدوث نتيجة غير متوقعة في حين كان في استطاعته ومن واجبه أن يتوقعها أو أن يحول دون حدوثها[6].

وقد عبر المشرع الجزائري في قانون حماية البيئة عن الخطأ غير العمدي بصور مختلفة، فسماه إما بسوء التصرف أو الرعونة أو الغفلة أو الإخلال بالقوانين والأنظمة[7] ، وعليه سيتم التطرق الي صور الخطأ غير العمدي في جريمة تلويث البيئة البحرية .

–صور الخطأ غير العمدي في جريمة تلويث البيئة البحرية :يمكن تقسيم صور الخطأ غير العمدي في جريمة تلويث البيئة البحرية في ضوء ما جاء في قانون حماية البيئة في الجزائر رقم 03–10 إلى الرعونة وعدم الإحتياط والإهمال وعدم مراعاة القوانين والأنظمة.

[1] أشرف توفيق شمس الدين، مرجع سابق ، ص111 .
[2] علي عبد القادر القهوجي، مرجع سابق، ص416 .
[3] أحمد فتحي سرور ، مرجع سابق، ص355 .
[4] محمد نجيب حسني، مرجع سابق، ص618 .
[5] أحمد فتحي سرور، نفس المرجع ، ص372 .
[6] محمد نجيب حسني ، نفس المرجع، ص637 .
[7] المادة 97 من القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

1. الرعونة :الرعونة لغة تفيد الطيش والخفة وسوء التقدير، وهي تتمثل في إقدام شخص على عمل غير مقدر خطورته وغير مدرك ما يحتمل أن يترتب عليه من آثار .[1]

2 . الإهمال وعدم الإنتباه :ويقصد به أن يتخذ الجاني موقفا سلبيا، فلا يتخذ واجبات الحيطة والحذر التي كان من شأن اتخاذها والحيلولة دون وقوع النتيجة .[2]

3 . عدم الإحتياط :يقصد به الإقدام على أمر كان يجب الإمتناع عنه فهو خطأ ينطوي على نشاط إيجابي عكس الإهمال ويدل كذلك على عدم التبصر بعواقب الأمور.[3]

4 . عدم مراعاة القوانين والأنظمة : ويقصد بها عدم مطابقة سلوك الجاني للقواعد الآمرة التي تقررها السلطات المختلفة ويكفي مجر مخالفة إحدى هذه القواعد يتحقق الخطأ. [4]

المطلب الثاني : الجزاءات الجزائية والتدابير الاحترازية في جرائم تلويث البيئة البحرية

تهدف السياسة الوطنية البيئية لحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها ، و لا يأتي ذلك إلا إذا تضمنت التشريعات التي تعنى بحماية البيئة البحرية بالجزاءات القانونية الرادعة ، وتتجه أغلب التشريعات فيما يتعلق بجرائم تلويث البيئة ، إلى توظيف مزيج من الجزاءات القانونية التي تتمثل في عقوبات جنائية و إدارية و مدنية ، في نظام عقابي واحد يوفر أكبر قدر من الحماية الفعالة للبيئة .

الفرع الأول – الجزاءات الجزائية :

يعد ظهور الجزاء الجنائي في التشريعات التي تعن بحماية البيئة ، ظاهرة عامة كانت السبب في بروز دور القانون الجنائي البيئي ، فبدون هذا الجزاء لن يتحقق للقوانين الخاصة بحماية البيئة ، ويهدف الجزاء الجنائي في مجال حماية البيئة البحرية من جرائم و يأخذ إحدى صورتين في هذا النوع من الجرائم إما عقوبة جزائية أو تدبير إحترازي و عليه لدراسة صورتي الجزاء الجنائي في جرائم تلويث البيئة البحرية سيتم تقسيم هذا الفرع

[1] علي عبد القهار القهوجي، مرجع سابق، ص436.
[2] علي عبد القهار قهوجي، نفس المرجع، ص 433 .
[3] محمد حسين عبد القوي، مرجع سابق، ص236 .
[4] علي عبد القادر القهوجي ، نفس المرجع، ص436 .

إلى نقطتين العقوبات في جرائم تلويث البيئة البحرية أولا و التدابير الإحترازية في جرائم تلويث البيئة البحرية ثانيا.

أولا – العقوبات في جرائم تلويث البيئة البحرية :

تتنوع هذه العقوبات من عقوبات ماسة بالنفس إلى عقوبات سالبة للحرية و عقوبات مالية و تتمثل العقوبات الماسة بالنفس في الإعدام ، أما العقوبات السالبة للحرية فتأخذ إحدى الصور التالية الحبس أو السجن ، أما العقوبات المالية فتأخذ إحدى الصورتين الغرامة أو المصادرة ، و لأن أغلب التشريعات الجنائية تنص على هاته الأنواع من العقوبات فإن الأمر يتطلب تناولها من خلال الحديث أولا عن العقوبات السالبة للحرية و ثانيا العقوبات الماسة بالنفس و ثالثا العقوبات المالية .

أ- **العقوبات السالبة للحرية:** إن التشريع الجزائري يتبنى العقوبات السالبة للحرية في مجال تلويث البيئة البحرية وتتمثل هذه العقوبات إما بالحبس أو السجن و عليه سنتطرق لكل عقوبة على حدى.

1- **عقوبة السجن في جرائم تلويث البيئة البحرية :** عقوبة السجن تعني سلب حرية المحكوم لإعادة تأهيله و ردعه خلال فترة سجنه وتعد عقوبة السجن سواء المؤبد أو المؤقت من أشد العقوبات بعد عقوبة الإعدام في مواد الجنايات ،وقد حدد المشرع الجزائري عقوبة السجن المؤقت في نص المادة 05 من قانون العقوبات بخمسة سنوات حد أدنى و 20 سنة حد أقصى .

المشرع الجزائري فقد أناط الجرائم البيئية بعد عقوبات وهو ما جاءت به نص المادة 495 من قانون رقم 98-05 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري بالسجن من 05 سنوات إلى 10 سنوات وبغرامة مالية من 3,000,000 دج إلى 6,000,000 دج أو بإحدى العقوبتين كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل المحروقات أو مواد خطرة أخرى، تدخل المياه الإقليمية الجزائرية دون إخطار السلطات المختصة كما عاقب المشرع الجزائري بنفس العقوبة كل شريك ساهم أو سهل العمليات المذكورة في هذه المادة، كما نصت المادة 499 من نفس القانون على انه يعاقب بالسجن من 10 سنوات إلى 20 سنة وبغرامة مالية من 3,000,000 دج إلى 6,000,000 دج كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل مواد مشعة ومزودة بوسائل دفع نووي دخلت المياه

الإقليمية الجزائرية دون إخطار السلطات المختصة ، وفي حالة وقوع حادث لمثل هذه السفينة يعاقب ربانها بالسجن المؤبد.

2- عقوبة الحبس لجرائم تلويث البيئة البحرية

يعد الحبس هو العقوبة الأصلية في جرائم الجنح والمخالفات في قانون العقوبات الجزائري، ولقد استخدم المشرع الجنائي البيئي عقوبة الحبس استخدام موسع في جرائم تلويث البيئة البحرية[1]، كما فعل بصدد جرائم البيئة الأخرى بصفة عامة, وأن المشرع الجزائري أعد عقوبة الحبس العقوبة المقررة الوحيدة من بين العقوبات السالبة للحرية، في القانون رقم03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، وقد نص عليها المشرع الجزائري بشكل موسع في جرائم تلويث البيئة البحرية في هذا القانون ومن الأمثلة على ذلك.:

-جريمة الغمر أو الترميد في البحر على متن آليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري[2].

-جريمة عدم التبليغ عن كل حادث يقع داخل السفينة وينجم عنه صب للمحروقات أو مزيج من المحروقات في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري[3].

ثانيا -العقوبة الماسة بالنفس في جرائم تلويث البيئة البحرية(الإعدام) : عقوبة الإعدام هي قتل شخص بإجراء قضائي من أجل العقاب أو الردع العام، وتعد عقوبة الإعدام أشد العقوبات على الإطلاق، ومن التشريعات التي أخذت بعقوبة الإعدام في جرائم تلويث البيئة البحرية,التشريع الجزائري لقد عاقب المشرع الجزائري في نص المادة 500 من القانون رقم 98-05المعدل والمتمم للأمر رقم 76- 80 والمتضمن القانون البحري، بعقوبة الإعدام وذلك بقوله" يعاقب بالإعدام، كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية، ألقى عمدا نفايات مشعة في المياه التابعة للقضاء الوطني"

كما أن هذه العقوبات نادرة التطبيق في جرائم تلويث البيئة على العموم، حيث تفضل السلطات القضائية اللجوء عادة إلى تطبيق جزاءات جنائية أخرى كالعقوبات المالية

[1] محمد الموسخ ,مرجع سابق ,ص281

[2] المادة من قانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة

[3] المادة 93 و94 من نفس القانون

اعتقادا منها بأنها أكثر ملائمة لهذه الجرائم، خاصة في الحالات التي لا يؤدي فيها فعل التلويث إلى ضرر ملموس يصيب الإنسان.

ثالثا –العقوبات المالية في جرائم تلويث البيئة البحرية :العقوبات المالية هي التي تصيب الجاني في ذمته المالية دون المساس بجسمه أو حريته أو منزلته الاجتماعية[1] ، وتعد هذه العقوبات الأهم بالنسبة لجرائم تلويث البيئة البحرية، لأن معظم التشريعات البيئية تتجه نحو تغليب الجزاء المالي على غيره من الجزاءات الأخرى، وذلك مرده إلى أن ارتكاب هذه الجرائم في الغالب بدافع الربح ومن طرف الأشخاص المعنوية[2]، وتتمثل العقوبات المالية في جرائم تلويث البيئة البحرية في الغرامة والمصادرة.

أ–عقوبة الغرامة في جرائم تلويث البيئة البحرية :الغرامة هي إلزام المحكوم عليه بدفع مبلغ من المال في خزينة الدولة وتعد هذه العقوبة أصلية في المخالفات والجنح وتكميلية في الجنايات حسب قانون العقوبات في الجزائر. وللغرامة من الوجهة العقابية مزايا معينة في جرائم تلويث البيئة البحرية[3]، لأنها تحرم الجاني من الكسب غير المشروع ، وإنزال غرم به مقابل الضرر الذي أحدثه بالغير وقد تكون الغرامة نسبية يرتبط مقدارها بضرر الجريمة أو فائدتها، وأحيان ما تكون الغرامة يومية تأخذ شكل التهديد عن كل يوم تأخير في ضوء استمرار المخالفة وتصاعد الفائدة المترتبة عنها.

ووفقا لما تناوله المشرع البيئي في الجزائر سيتم دراسة الغرامة كعقوبة بسيطة، وكذلك الغرامة كعقوبة مشددة، ونعرض كل واحدة على حدى.

1 .**الغرامة كعقوبة بسيطة** :ويتمثل هذا النوع من الغرامات في الغرامات بمفردها أو الغرامات المقترنة بعقوبة سالبة للحرية وذلك كالآتي:

–**الغرامة بمفردها** :وردت عقوبة الغرامة بمفردها في التشريع الجزائري ولقد أقرها في قانون حماية البيئة رقم 03–10 على عقوبة الغرامة بمفردها في الكثير من مواده ومن بينها المادة 91 التي تنص على أنه " يجب على الأشخاص المذكرين في الماد 90 أعلاه تبليغ متصرفي الشؤون البحرية بعمليات الغمر أو الصب أو الترميد في أقرب الآجال تحت طائلة غرامة من خمسين ألف دينار 50.000 دج إلى مائتي ألف دينار

[1] محمد حسن الكندري ,مرجع سابق ,ص 209
[2] محمد احمد المنشاوي ,مرجع سابق ,389
[3] أحمد فتحي سرور ,مرجع سابق ,ص588

200.000 دج كما نصت المادة 97 من نفس القانون على أنه " يعاقب بغرامة من مائة ألف دينار 100.000 دج إلى مليون دينار 1.000.000 دج كل ربان تسبب بسوء تصرفه أو رعونته أو غفلته أو إخلاله بالقوانين والأنظمة، في وقوع حادث ملاحي .

- **الغرامة المقترنة بعقوبة سالبة للحرية** :وردت الغرامة مقترنة بعقوبات سالبة للحرية في التشريع الجزائري لقد أخذ المشرع الجزائري بفكرة الغرامة المقترنة بعقوبة سالبة للحرية مع ترك الأمر للقضاء بالحكم بالعقوبتين معا، أو بأي منهما في قانون حماية البيئة رقم03-10 حيث نصت المادة 90 منه على أنه" يعاقب بالحبس من ستة أشهر(6) إلى سنتين(02)وبغرامة من مئة ألف دينار (100.000 دج)إلى مليون دينار 1.000.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل ربان سفينة جزائرية أو قائد طائرة جزائرية، أو كل شخص يشرف على عمليات الغمر أو الترميد في البحر أضر بالبيئة البحرية وفي حالة العود تضاعف العقوبة.

ب .الغرامة كعقوبة مشددة :يحرص المشرع الجنائي على تشديد عقوبة الغرامة في مجال جرائم تلويث البيئة البحرية و أخذ المشرع الجزائري بتشديد عقوبة الغرامة في حالة العود وذلك في قانون حماية البيئة رقم 03-10 والذي نصت المادة 94 منه على أنه" يعاقب بالحبس من ستة أشهر (06) إلى سنتين (02) وبغرامة من مئة ألف دينار (100.000 دج)أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل ربان سفينة أفرغ النفايات في عرض البحر.

2- عقوبة المصادرة في جرائم تلويث البيئة البحرية :المصادرة هي إحدى العقوبات المالية، حيث يتم نقل ملكية الأموال والأشياء ذات الصلة بالجريمة من المحكوم عليه إلى الدولة بحكم قضائي[1]، وقد عرف المشرع الجزائري في قانون العقوبات المصادرة في المادة 15 منه على أنها الأيلولة النهائية إلى الدولة لمال أو مجموعة أموال معينة، أو ما يعادل قيمتها وتلعب المصادرة دورا هاما في جرائم تلويث البيئة البحرية، وغالبا ما ينص عليها المشرع كعقوبة تكميلية بجانب العقوبة الأصلية كالحبس أو الغرامة.

[1]علي عدنان الفيل , مرجع سابق ,ص117

أ .**المصادرة كعقوبة تكميلية في جرائم تلويث البيئة البحرية** :تعد عقوبة المصادرة من العقوبات المتداولة في مجال جرائم تلويث البيئة البحرية، فأحيانا ينص عليها المشرع الجنائي البيئي كعقوبة تكميلية وجوبية أو كعقوبة تكميلية جوازية.

1 –المصادرة كعقوبة تكميلية وجوبية :وردت عقوبة المصادرة كعقوبة تكميلية وجوبية في العديد من التشريعات البيئية في مجال جرائم تلويث البيئة البحرية واستخدم المشرع الجزائري المصادرة كعقوبة تكميلية وجوبية في القانون 01-11 المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، حيث نصت المادة 99 منه على أنه" يعاقب في حالة العود، الشخص أو الأشخاص الموجودين على متن سفينة الصيد البحري الحاملة للراية الأجنبية والذي ثبتت إدانتهم في ممارسة الصيد داخل المياه الخاضعة للقضاء الوطني، بغرامة من 6.000.000دج إلى 10.000.000 دج علاوة على مصادر السفينة التي ارتكبت بواسطتها المخالفة."

2- المصادرة عقوبة تكميلية جوازية :وردت عقوبة المصادرة كعقوبة تكميلية جوازية و استخدم المشرع الجزائري المصادرة كعقوبة تكميلية جوازية بشكل موسع، حيث نصت المادة 102 من قانون رقم 01-11 المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات على أنه "في كل الحالات يمكن للجهة القضائية المختصة بمصادرة الأشياء المحجوزة والآلات والوسائل المستعملة في ارتكاب المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون والعائدات المتحصلة منها."والملاحظ أن المشرع الجزائري قد تبنى تصورا جديدا لتوظيف عقوبة المصادرة، حيث أجاز للسلطة القضائية من خلال هذا القانون أن تصادر العائدات أو الأرباح المتحصل عليها من الفعل الغير مشروع، لأن أغلب جرائم تلويث البيئة البحرية ترتكب من أجل تحقيق أرباح ومنافع مالية غير مشروعة خاصة من الأشخاص المعنوية.

ب- المصادرة كتدبير وقائي في جرائم تلويث البيئة البحرية :تختلف المصادرة بوصفها تدبير وقائي عن المصادرة بوصفها عقوبة، حيث توقع الأولى على الشيء ذاته بغض النظر عن ملكية المتهم، لأن الغرض من المصادرة يتمثل في منع تداول الأشياء الخطرة لذاتها، حتى ولو لم تكن مملوكة للجاني، بعكس المصادرة بوصفها عقوبة[1]، فهي لا توقع إلا على الأشياء المملوكة للجاني و لقد تناول المشرع الجزائري المصادرة كتدبير وقائي

[1]محمد أحمد المنشاوي ,مرجع سابق ,ص408

احترازي في القانون رقم 03-09 الذي يتضمن قمع جرائم مخالفة أحكام اتفاقية حظر استحداث وإنتاج وتخزين واستعمال الأسلحة الكيميائية وتدمير تلك الأسلحة في المادة 20 منه التي تنص على أنه" يصادر محل الجريمة لإتلافه من قبل الدولة مع مراعاة التشريع المتعلق بحماية البيئة، ويتحمل الشخص المحكوم عليه مصاريف الإتلاف.

الفرع الثاني : التدابير الإحترازية :

يحرص المشرع الجزائري شأنه شأن التشريعات الحديثة على النص على قائمة من الجزاءات المتنوعة للعقاب في جرائم تلويث البيئة ، والتي يغلب عليها طابع التدبير أكثر من معنى العقوبة[1] وغالبا ما تكون هذه الجزاءات تبعية أو تكميلية ينطق بها القاضي إلى جانب العقوبات الأصلية المقررة للجريمة .

وتتمثل أهم التدابير الإحترازية المقررة في جرائم تلويث البيئة البحرية في تدابير غلق المنشاة الملوثة ، وتدابير المهنية ، وتدابير نشر الحكم الصادر بالإدانة.

1 - تدابير غلق المنشأة الملوثة:

يعد غلق المنشأة الوسيلة الوحيدة لمنع تكرار الجريمة ، إذ أن التطبيق العملي لعقوبة الغلق في كل من الجرائم الاقتصادية والجرائم البيئية قد أثبتت فاعليته في إزالة الاضطراب الذي أحدثته الجريمة ومنع تكرارها مستقبلا . والغلق في الحقيقة ليس عقوبة بالمعنى التقني بل هو تدبير إحترازي وقائي عيني محله خطر مزاولة النشاط الملوث . ولقد أخذ المشرع الجزائري بتدابير غلق المنشأة الملوثة وربطها في الغالب بعدم الحصول على الترخيص بالنسبة للمنشآت الملوثة التي تمارس نشاطا بدون ترخيص[2] ، أو بتجاوزها، ومن أمثلة ذلك ما نصت عليه المادة102 من قانون رقم 02/ 10النظم القانونية من لوائح وتنظيمات المتعلق بحماية البيئة ، والتي أجاز من خلالها المشرع الجزائري للمحكمة إلزام صاحب المنشأة الملوثة للبيئة البحرية بغلقها وعدم الانتفاع بنشاطها إلى حين الحصول على الترخيص ضمن الشروط المنصوص عليها في المادتين 19و 20 من نفس القانون .

[1] د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص544 .
[2] د. محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص420 .

2 - حظر ممارسة النشاط: ينصب هذا التدبير على حظر ممارسة النشاط المهني المحكوم عليه ، فيمنعه أو يقيده أو يحد من النشاط الملوث .ويعتبر تدبير الحظر من ممارسة النشاط من أهم التدابير المقررة في مواد تلويث البيئة البحرية ، ويتمثل غالبا في حرمان المحكوم عليه في مزاولة النشاط المسبب للتلوث ، عن طريق سحب أو وقف أو إلغاء الترخيص من الملوث البحري الذي يخوله ممارسة هذا النشاط[1]، ومن تطبيقات التدابير المهنية في التشريع الجزائري ما تنص عليه المادة 02/102 من قانون رقم 10/03 المتعلق بحماية البيئة من أنه يجوز للمحكمة أن تقضي بمنع استعمال المنشأة الملوثة إلى حين الحصول على الترخيص ضمن الشروط المنصوص عليها قانونا . كما تنص المادة 22-03 من المرسوم التنفيذي رقم 03-481 على حظر نشاط الصيد البحري على كل صاحب سفينة يثبت مخالفته للقوانين المنظمة للصيد البحري[2] وتنص المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 162-93 على أن يكون لمالكي الزيوت المستعملة تجهيزات عازلة للسوائل ، وإذا لم يمتثل مالك التجهيزات لهذه التدابير يتم حظر نشاطه مؤقتا إلى حين الاستجابة إلى الصفات التقنية الواجب توافرها في هذه التجهيزات [3].

3- تدابير نشر الحكم الصادر بالإدانة:

الأصل الذي يسود مبدأ النطق بالأحكام القضائية هو العلانية [4] ، غير أن التشريعات في بعض الحالات لا تكتف بالعلانية . وإنما يتطلب الأمر فوق ذلك نشر الحكم على نطاق واسع، نظرا لما يحققه ذلك من أثر فعال في مكافحة الجريمة ويصيب هذا الجزاء المحكوم عليه في اعتباره لدى المتعاملين معه والذي يعتمد عليهم في تنمية دخله، حيث يكون التشهير به أبلغ أثرا من العقوبات ومن خلال دراستنا للقوانين الخاصة بحماية البيئة البحرية[5] يبدوا لنا بأن المشرع الجزائري لم يأخذ بتدابير نشر الحكم الصادر بالإدانة في القوانين الخاصة بحماية البيئة .

[1] د. مصطفى منير، جرائم إستعمال السلطة الإقتصادية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، ص316 .

[2] المرسوم التنفيذي رقم 03-481 المؤرخ في 2003/12/13 ، يحدد شروط ممارسة الصيد البحري و كيفياتها ، الجريدة الرسمية رقم 78 سنة 2003 .

[3] مرسوم تنفيذي رقم 91-162 المؤرخ في 1993/07/10 ، يحدد شروط و كيفيات استرداد الزيوت المستعملة ومعالجتها، الجريدة الرسمية رقم 64 لسنة 1993 .

[4] المادة 355 من قانون الإجراءات الجزائية الجزائري على أن النطق بالأحكام القضائية قائم على أساس مبدأ العلنية .

[5] د مصطفى منير ، مرجع سابق ص 126

تتميز البيئة البحرية بأهمية خاصة تميزها عن كافة عناصر البيئة الأخرى ، ومبعث هذه الأهمية ما تتمتع به من طبيعة متميزة حيث تعد هي النموذج الأمثل للبيئة الإنسانية ، ومن هنا صارت البيئة البحرية مجالا عالميا ووطنيا للإهتمام العلمي والقانوني ، فتعددت الدراسات والبحوث التي حاولت إثارة الوعي بأهميتها و بمواردها وما تتعرض له من إستنزاف و إفساد مقصود ، خاصة وأن أضرارها تمتد زمانيا ومكانيا ، حيث أنها لا تقف عن مكان إرتكابها وإنما تتعداه لتشمل أماكن متعددة ودول متجاورة .

. وقد خلصت الدراسة إلى بعض النتائج والتوصيات نجملها كالآتي:

أولا -النتائج:

- ✓ .عدم وجود تعريف موحد للبيئة البحرية ويرجع ذلك إلى كونها أحد المصطلحات الحديثة نسبيا في فقه القانون الدولي، وقد تم التوصل إليه في الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار المنعقد في جنيف ونيويورك .
- ✓ حماية البيئة البحرية واجب شرعي أمرنا الله عز وجل به .ثانيا إن حماية البيئة البحرية يؤدي بالضرورة إلى حماية مصالح الإنسان الحيوية والمحافظة على استمرارية الحياة البشرية .
- ✓ نظرا لضعف الوعي في وجدان لأفراد والمؤسسات العامة وحتى بعض الحكومات .لذلك وجب ترسيخ مفهوم حماية البيئة لديهم عن طريق وسائل الإعلام ودور التعليم والعبادة.
- ✓ .خلو التشريعات العربية والكثير من التشريعات الأجنبية من النصوص القانونية التي تجرم أفعال التلويث التي تقع في أعالي البحار، رغم أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982
- ✓ .تعتبر الجزاءات القانونية في جرائم تلويث البيئة البحرية مزيج من الجزاءات(الإدارية، المدنية، الجنائية .)يضعها المشرع البيئي من أجل توفير الحماية الفعالة.
- ✓ وفي مجال الجزاءات القانونية فإن المشرع الجزائري تبنى عقوبة مصادرة العائدات والأرباح المتحصل عليها من وهي فكرة جد متطورة وفعالة لحماية البيئة البحرية، لأن أغلب جرائم التلويث تقع بسبب تحقيق أرباح ومنافع مالية غير مشروعة خاصة من الأشخاص المعنوية، كما أن الغرامات المالية التي يفرضها المشرع الجزائري على هته الطائفة من الجرائم تعد مرتفعة جدا، والملاحظ في شأن الجزاءات الإدارية أما فيما يخص الجزاءات

المدنية فنلاحظ تقصير المشرع الجزائري في النص على نظام خاص بالمسؤولية المدنية في القوانين التي تعنى بحماية البيئة البحرية لاسيما في قانون حماية البيئة..

- ✓ أدراك الدول خطورة ما وصلت اليه الاوضاع البيئة الراهنة أي البيئة البحرية وسعيها لعقد عدة مؤتمرات دولية وإقلمية سعيا منها لحماية البيئة البحرية .

وبعد عرضنا هذه النتائج خرجنا بعدة توصيات التي نراها حل للعديد من المشاكل التي تعترض البيئة البحرية ومجال حمايتها .

ثانيا –التوصيات:

- ✓ **1**–ضرورة النص في الدستور الجزائري والدساتير العربية، على حق الإنسان في العيش والحياة في بيئة سلمية وصحية خالية من كافة أشكال التلوث.
- ✓ تفعيل دائرة الأخلاق إلى جانب دائرة القانون في حماية البيئة، ويكون ذلك بوضع سياسة شاملة من أجل أن يستقر مفهوم حماية البيئة والمحافظة عليها، في ضمير المجتمع وفي وجدان الأفراد، وتستند هذه السياسة إلى القيم الأخلاقية والإجتماعية وتخاطب النفس البشرية وتغرس فيها هذا المفهوم، ولا يتأتى ذلك إلا بإدراج البرامج المتعلقة بحماية البيئة في المقررات التعليمية وفي كافة الأطوار، بالإضافة إلى تفعيل دور وسائل الإعلام في بث ثقافة بيئية في وسط المجتمع، وتفعيل دور العبادة باعتبار حماية البيئة واجب شرعي، وبدون ذلك سوف تعجز أفضل التشريعات البيئية وأحكامها في حماية البيئة وخاصة البيئة البحرية .
- ✓ إنشاء محكمة دولية يكون لها الإختصاص بالنظر في الجرائم البيئية البحرية، لاسيما وأن جريمة التلوث البحري لها طابع انتشاري يمس أكثر من دولة.
- ✓ ضرورة تفعيل عقوبة نشر الحكم الصادر بالإدانة عن طريق وسائل الإتصال المختلفة، لتصل إلى أكبر عدد من الجمهور، والنص عليها في التشريعات البيئية لأنها تحقق الردع العام وتأثر على سمعة الأشخاص المعنوية وتمس بمصالحهم.
- ✓ ضرورة أن ينص المشرع الجزائري في قانون حماية البيئة رقم 03-10 على الجزاءات الإدارية بشكل موسع وخاصة الغرامات الإدارية.

قائمة المصادر والمراجع

أولا- قائمة المصادر

أ- القرآن الكريم

ب- الدساتير:

1 - دستور 2016 الصادر بتاريخ 25 مارس 2016

2- دستور سنة 1996 المرسوم الصادر (96-438) بتاريخ 07-12-1996 (الجريدة الرسمية) العدد 76 بتاريخ 08-12-1996

ج-المعاهدات:

1- المعاهدة التي صادقت عليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 123/98، المؤرخ في 1998/04/18، ويتضمن المصادقة على البروتوكول لعام 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي، لعام 1969، الجريدة الرسمية رقم 25 سنة 1998.

د-القوانين:

1- قانون رقم 83-03 المؤرخ في 1983/02/05، يتعلق بحماية البيئة، الجريدة الرسمية رقم 06 لسنة 1983

2- القانون رقم 98-05، المؤرخ في 1998/07/25، المتضمن القانون البحري الجزائري رقم 47 لسنة 1998 .

3- قانون 03-10 المؤرخ 2003/07/19، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية رقم 43 لسنة 2003.

هـ- الأوامر والمراسيم:

1- الأوامر:

أمر رقم 72-17 المؤرخ في 1972/06/07، المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمحروقات الموقعة ببروكسل في 1969/11/29

أمر رقم 76-80 المؤرخ في 1976/10/23، المعدل والمتمم لقانون رقم 98-05، المؤرخ في 1998/07/25، المتضمن القانون البحري الجزائري رقم 47 لسنة 1998

2- المراسيم:

2-1 مرسوم تنفيذي رقم 91-162 المؤرخ في 1993/07/10 ، يحدد شروط و كيفيات استرداد الزيوت المستعملة ومعالجتها، الجريدة الرسمية رقم 64 لسنة 1993 .

2-2المرسوم التنفيذي رقم 03-481 المؤرخ في 2003/12/13 ، يحدد شروط ممارسة الصيد البحري و كيفياتها، الجريدة الرسمية رقم 78 سنة 2003 .

2 -3مرسوم تنفيذي رقم 91-162 المؤرخ في 1993/07/10 ، يحدد شروط و كيفيات استرداد الزيوت المستعملة ومعالجتها، الجريدة الرسمية رقم 64 لسنة 1993 .

2-4 المرسوم التنفيذي رقم 03-481 المؤرخ في 2003/12/13 ، يحدد شروط ممارسة الصيد البحري و كيفياتها ، الجريدة الرسمية رقم 78 سنة 2003 .

2-5 المرسوم التنفيذي رقم 04-187، المؤرخ في 2004/07/07، يحدد قائمة آلات الصيد البحري المحضور استيرادها وصنعها وحيازتها وبيعها، الجريدة الرسمية رقم 7-44 سنة 2004

ثانيا - المراجع

أ- الكتب:

1- ابتسام سعيد الملكاوي، جريمة تلويث البيئة، دراسة مقارنة، دار الثقافة، عمان، الأردن،الطبعة الأولى،.2008

2- أحمد فتحي سرور، الوسيط في قانون العقوبات، القسم العام، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1986.

3- أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية 1999.

4- جلال وفاء محمدين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية1989.

5- رائف محمد لبيب، الحماية الإجرائية للبيئة من المراقبة إلى المحاكمة، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2009.

6- صلاح هاشم محمد، المسؤولية الدولية عن المساس بالبيئة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة،. 1991

7- عادل ماهر الألفي، الحماية الجنائية للبيئة، دار الجامعة الجديدة للنشر،2009

8- عادل مشعان ربيع، مشاكل بيئية معاصرة، مكتبة المجتمع العربي، عمان، الطبعة الأولى،

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

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

11- محمد بن أبي بكر بن عبد القادر الرازي، مختار الصحاح، الطبعة الأولى، دار الإيمان،دمشق،. 1997 - 1996

12- محمد حسين عبد القوى، الحماية الجنائية للبيئة الهوائية، دار نشر الاسكندرية ،2002

13- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية و الطرق القانونية لحمايتها وفقا لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة، دراسة مقارنة مع القانون المصري و بعض القوانين العربية، دار الجامعة الجديدة، الطبعة الأولى، 2008

14- محمد سامر أنور عاشور، تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، دار نشر الاسكندرية الطبعة الاولى 2001.

15- محمد أحمد المنشاوي، الحماية الجنائية للبيئة البحرية ، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، 2005

16-محمد حسن الكندري، المسؤولية الجنائية عن التلوث البيئي، دار النهضة العربية، القاهرة،2000.

17- نور الدين هنداوي، الحماية الجنائية للبيئة، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة،1998.

ب- المقالات:

و**ناس يحيى**، تبلور التنمية المستدامة من خلال التجربة الجزائرية، مجلة العلوم القانونية والإدارية، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، العدد رقم 27 ، سنة 2003.

ج- الرسائل الجامعية:

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

2- عبد الهادي محمد عشي، الاختصاص في حماية البيئة البحرية من التلوث، رسالة دكتوراه، سنة 1989 ، كلية الحقوق، جامعة الزقازيق.

3- علي مراح، المسؤولية الدولية عن التلوث عبر الحدود، رسالة دكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، سنة. 2006

4- محمد لموسخ، الحماية الجنائية للبيئة، دراسة مقارنة بين الشريعة الإسلامية و القانون الوضعي، رسالة دكتوراة في القانون الجنائي، جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية الحقوق و العلوم السياسية،

5- مرفت محمد البارودي، المسؤولية الجنائية عن الإستخدامات السلمية للطاقة النووية، رسالة . دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 2003.

6- واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، كلية الحقوق و العلوم السياسية، .السنة الجامعية 2012-2013.

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

8- نور الدين حمشة، الحماية الجنائية للبيئة ، دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي و القانون الوضعي، مذكرة ماجيستير في الشريعة و القانون، جامعة الحاج لخضر، باتنة،. 2005

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

ج- المحاضرات:

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

2- نعيمة عميمر فعالية القانون الجنائي للبيئة، محاضرات ملقات على طلبة الماجيستير البيئة والعمران،،مطبوعة وغير منشورة، سنة 2013 ،

3- أحمد محمود جمعة ، اختصاص القضاء الإداري بالمنازعات الإدارية الفردية وتطبيقاتها في العمل ، منشأة المعارف ،طبعة 1988 مصر.

4- صالح محمد محمود بدر الدين ، الالتزام الدولي بحماية البيئة من التلوث" على ضوء قواعد القانون الدولي للبيئة وقرارات وتوصيات المنظمات الد ولية " ، دار النهضة العربية ، طبعة 2006، مصر .

5- صلاح محمد بدر الدين ، المسؤولية عن نقل النفايات الخطرة في القانون الدولي طبقا لأحكام اتفاقية بازل بسويسرا بشأن نقل النفايات الخطرة والاتفاقيات الإقليمية والممارسات الدولية في ضوء قواعد القانون الدولي للبيئة، دار النهضة العربية ، طبعة 2000 ، مصر.

6- صليحة علي صداقة ، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط ، منشورات جامعة قاريونس بنغازي ، الطبعة الأولى ، 1996 ، ليبيا.

7-عبد الوهاب بوضرسة، الشروط العامة والخاصة لقبول الدعوى بين النظرية والتطبيق، دار هومة،الطبعة الثانية ، طبعة 2006 ، الجزائر.

8- فرج صالح الهريش ، جرائم تلويث البيئة" دراسة مقارنة "المؤسسة الفنية للطباعة والنشر ، طبعة1998 ، مصر.

9- قادة شهيدة ، المسؤولية المدنية للمنتج– دراسة مقارنة –، دار الجامعة الجديدة ، طبعة 2007، مصر

10- كمال حمدي ، القانون البحري :السفينة – أشخاص الملاحة البحرية – استغلال السفينة، الطبعة الثانية، منشاة المعارف ، طبعة 2000 ، مصر.

11- محمد حسن الكندري ، المسؤولية الجنائية عن التلوث البيئي ، دار النهضة العربية ، الطبعة الأولى ، طبعة2006، مصر.

12- نور الدين هنداوي ، الحماية الجنائية للبيئة– دراسة مقارنة –دار النهضة العربية ، طبعة 2005، مصر

13- المستشار أحمد محمود الجمل ، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية ، منشأة المعارف ، طبعة 1998 ، مصر.

14- أحمد عبد الوهاب عبد الجواد ، تلوث البحر الأبيض المتوسط ، الدار العربية للنشر والتوزيع ، طبعة2000 ، مصر.

15- جلال وفاء محمدين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، طبعة 2001، مصر.

16- سلوى توفيق بكير ، الحماية الجنائية للبيئة البحرية وتطبيقاتها في المملكة العربية السعودية ، دار النهضة العربية ، طبعة 1997 ، مصر.

17- عبد الجليل عبد الوارث ، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية ، المكتب الجامعي الحديث ، طبعة 2006 ، مصر.

18- عبد المنعم محمد داود ، القانون الدولي للبحار ومشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف ، طبعة1999 ، مصر.

19- عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث–دراسة قانونية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة – 1982 ، دار النهضة العربية ، طبعة 1985 ، مصر

20- محمد أحمد منشاوى ، الحماية الجنائية للبيئة البحرية) دراسة مقارنة (، دار النهضة العربية ، طبعة 2005، مصر.

فهرس المحتويات

	الصفحة
المقدمـــــــة .	أ
الفصـل الأول :النظـام القـانوني لحمايـة البيئـة البحريـة فـي ضل القانون الداخلي والوطني .	**05**
المبحث الأول: ماهية البيئة البحرية ومصادر تلوثها .	**05**
الـمـطلب الأول : ماهية البيئة البحرية .	**06**
الفرع الأول : مفهوم البيئة البحرية .	**06**
الفرع الثاني: أهمية البيئة البحرية .	**09**
الفرع الثالث: نطاق البيئة البحرية .	**10**
الـمـطلب الثاني: مفهوم التلوث البحري .	**13**
الفرع الأول : تعريف التلوث البحري .	**14**
الفرع الثاني: أنواع التلوث البحري .	**15**
الفرع الثالث: مصادر تلويث البيئة البحرية.	**18**
المبحـث الثـاني :الأسـاس القـانوني و الإتفـاقي الـدولي والوطني لحماية البيئة البحرية من أخطار التلوث .	**23**
المطلب الأول :حمايـة البيئـة البحريـة مـن أخطـار التلـوث فـي الاتفاقيات الدولية.	**23**
الفرع الأول : حماية البيئة البحرية من التلوث في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون أعالي البحار 1982.	**24**
الفـرع الثـاني: حمايـة البيئـة البحريـة فـي اتفاقيـة برشـلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط .	**26**
الفرع الثالث: حماية البيئة البحرية اتفاقية بازل.	**29**
المطلب الثـاني : حمايـة البيئـة البحريـة مـن أخطـار التلـوث في التشريع الجزائري.	**31**
الفرع الأول : في دستور الجزائر 2016 .	**31**

الفرع الثاني : حماية البيئة البحرية في القانون البحري.	**34**
الفرع الثالث: حماية البيئة البحرية في القوانين الخاصة .	**37**
الفصل الثاني :المسؤولية الجنائية والمدنية عن الإخلال بقواعد حماية البيئة البحرية.	**41**
المبحث الأول : المسؤولية المدنية و الإدارية الناجمة عن الإخلال بقواعد حماية البيئة البحرية.	**41**
المطلب الأول :الشروط الجزائية و الموضوعية لرفع دعوى المسؤولية في مجال البيئة البحرية.	**42**
الفرع الأول : الشروط الجزائية لرفع دعوى المسؤولية في مجال البيئة البحرية.	**42**
الفرع الثاني :الشروط الموضوعية لرفع دعوى المسؤولية .	**46**
المطلب الثاني :الجزاءات الإدارية والمدنية المتخذة ضد ملوثي البيئة البحرية .	**51**
الفرع الأول : الجزاءات الإدارية .	**51**
الفرع الثاني : الجزاءات المدنية .	**55**
المبحث الثاني :المسؤولية الجنائية الناجمة عن تلوث البيئة البحرية.	**57**
المطلب الأول :أركان جريمة تلوث البيئة البحرية .	**57**
الفرع الأول :الركن الشرعي.	**57**
الفرع الثاني : الركن المادي.	**60**
الفرع الثالث : الركن المعنوي.	**64**
المطلب الثاني : الجزاءات الجزائية والتدابير الاحترازية في جرائم تلويث البيئة البحرية.	**68**
الفرع الأول : الجزاءات الجزائية .	**68**
الفرع الثاني : التدابير الإحترازية .	**74**
الخاتمة .	**76**
الفهرس المحتويات	**85**