

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية و الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة ابن خلدون - تيارت -

ملحقة السوقر



مذكرة لنيل شهادة الماستر

الشعبة: الحقوق

التخصص: بيئة و تنمية مستدامة

بعنوان:

حماية البيئة البحرية من التلوث في

التشريع الدولي والجزائري

تحت إشراف الأستاذ:

الدكتور: سنوسي علي

من إعداد الطالب:

* بلبروات محمد رضا

لجنة المناقشة:

الصفة	الرتبة	أعضاء اللجنة
رئيسا	أستاذ محاضر (أ)	بلفضل محمد
مشرفا مقررا	أستاذ محاضر (ب)	سنوسي علي
عضوا مناقشا	أستاذ محاضر (ب)	جاوي حورية

السنة الجامعية: 2018 - 2019

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قَالَ رَبِّ اجْعَلْ لِي صِدْقًا وَسِعْتِ الْاَرْضَ بِحَمْلِهَا
وَأَحْلَلْتَ عِقْدِيَ غُلَبًا فَنِيْلًا يَنْفِقُهَا وَقَوْلِي

شكر و تقدير

مصداقا لقوله تعالى " لئن شكرتم لأزيدنكم " صدق الله العظيم.
الحمد و الشكر و الثناء لله تعالى على ما وهبني من النعم، و أنار لنا
درب العلم و المعرفة و أعانني و وفقني على إتمام هذا العمل، فله الحمد و الثناء لجلال وجهه
وعظيم سلطانه.

و يقول النبي صلى الله عليه و سلم " من لم يشكر الناس لم يشكر الله "
و من هذا الحديث

يقتضي منا الاعتراف بالفضل، و أتوجه بتسجيل أعمق آيات الشكر و العرفان
و الامتنان إلى الأستاذ المشرف الدكتور "سنوسي علي" و الأستاذة الدكتورة "صافه خيرة"
الذان منحاني الكثير من وقتيهما و علمهما و جهدهما، وعلى ما قدماه لي من نصائح
و توجيهات طيلة مدة إعداد المذكرة

فأسأل الله العلي القدير أن يجازيهما خير جزاء.
كما أتوجه بالشكر الجزيل و الكبير إلى كل أساتذة التخصص كل باسمه
كما أتقدم بخالص الشكر إلى الأساتذة أعضاء لجنة المناقشة
الأستاذ الدكتور " بلفضل محمد " و الأستاذة الدكتورة " جاوي حورية ".
فجزاهم الله خير الجزاء و أثابهم على تعاونهم.

إهداء

❖ إلى روح والدي الطاهرة " خالد " رحمة الله عليه الذي وقف إلى جانبي، وأنار لي طريق العلم، وزرع في قلبي روح الأمل والمثابرة، فأسأل الله أن يتغمده برحمته الواسعة ويسكنه جوار الصديقين و الشهداء و الصالحين و حسن أولائك رفيقا. آمين يا رب العالمين.

❖ إلى نبع الحنان، إلى من سهرت من أجلي، وكان دعاؤها سر نجاحي، ونوراً ينير دربي أُمي الحنون "غنية " حفظها الله وجزاها عني خير الجزاء.

❖ إلى من تقاسمت معها أعباء الحياة وكانت سندي شريكة حياتي زوجتي التي لطالما ساندتني ومدت لي يد العون لإكمال هذا العمل ويرى النور.

❖ إلى قرة عيني ومهجة فؤادي وفلذة كبدي ابني جواد شفاه الله، و ابنتي مارية هدايات.

❖ إلى من أفخر بهم وأحملهم في قلبي نقشاً أزهياً إخوتي سيد أحمد، و أمين، و أخواتي ربيعة و سارة

❖ إلى كل الأساتذة و خاصة الأستاذ الدكتور " سنوسي علي " و الأستاذة الدكتورة " صافة خيرة " اللذان لم يبخلا علي بشيء وأسأل الله العلي القدير أن ينور طريقهما وأن يحقق مبتغاهما في هذه الحياة.

❖ إلى كل موظفي كلية الحقوق " ملحقة السوفر " و إلى الأخ سمير بمكتبة الحقوق على ما قدموه لي من دعم معنوي و مساعدتهم الفعالة في إتمام هذا البحث.

❖ إلى كل من علمني حرفاً.

❖ إلى كل مهتم وغيور على البيئة.

❖ إلى كل حامل لرسالة العلم.

محمد رضا...

قائمة المختصرات

ب.س : بدون سنة.

ب.ط : بدون طبعة.

ج.ر.ج.ج : جريدة رسمية للجمهورية الجزائرية.

ص : صفحة.

ط : طبعة.

ع : عدد.

ف : فقرة.

Liste des abréviations

OMI : Organisation Maritime Internationale.

UNESCO : United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization.

OMS : Organisation Mondiale de la Santé.

FAO : Food & Agriculture Organisation.

IAEA : International Atomic Energy Agency.

OMM : Organisation Météorologique Mondiale.

مقدمة

الإنسان والبيئة مرتبطان ببعضهما البعض، فالإنسان مصيره مرتبط بالكوكب الذي يعيش فيه، وهو من جهة أخرى يعيش ضمن محيط بيئي يؤثر ويتأثر به، ولهذا فهو مضطر إذا لم نقل مجبر على المحافظة على بيئة هذا الكوكب.

الأمر ليس بالسهل فنحن نعيش في عالم تتشابك فيه المشاكل ضمن تزايد سكاني يضر بالبيئة دون استطاعة الإنسان السيطرة عليها، فمن ثورة صناعية يعجز الإنسان عن توفير النقاء للبيئة بسببها، كما أن التقدم العلمي والتقني، أدباً إلى تدمير البيئة، دون قدرة الإنسان عن الحد من تقدمها، فيما يؤدي لا محالة إلى الإضرار بالبيئة حتى أصبحت كوباء ينتشر في -البحار والمحيطات تغطي ثلثي الكرة الأرضية، وتقوم بدور أساسي ببقاء الإنسان والحيوان والنبات، وهي مسخرة لخدمة الأرض و ما عليها مصداقاً لقوله جل شأنه " وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حَبِيَّةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَازِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ ﴿١٤﴾ " ¹

و من هنا أصبحت قضية البيئة وحمايتها والمحافظة عليها، من مختلف أنواع التلوث واحدة من أهم قضايا العصر، وبعدها رئيسياً من أبعاد التحديات التي تواجهها البلاد النامية خاصة في التخطيط للتنمية الشاملة، في ضوء التجارب التي خاضتها البلاد المتقدمة والمشاكل البيئية المعقدة التي تحاول أن تجد لها الحلول الممكنة، قبل أن تقضي تراكمات التلوث على إمكانية العلاج الناجح، ولم تعد إمكانات التنمية رغم أهميتها البالغة عذراً لتجاهل المحافظة على البيئة أو اتخاذ التدابير الفعالة لمكافحة التلوث في البيئة .

إن تدخل القانون في حماية البيئة لم يكن فعالاً إلا منذ عهد قريب، وذلك بظهور متخصصين قانونيين في مجال البيئة، لوضع آليات قانونية لحماية وإدارة البيئة، نتيجة الكوارث البيئية التي حدثت خلال القرن الماضي، ومنذ ذلك الحين تم وضع ترسانة قانونية هامة على المستوى الدولي والإقليمي والوطني، هذا التدخل القانوني لإنقاذ البيئة لم يكن خالي من الصعوبات، الأولى التي ظهرت هو تحديد مفهوم القانون البيئي، وهناك عدة نظريات تم تقديمها في هذا الموضوع، فالقانون البيئي يظهر للعديد من الباحثين كمفهوم

¹ سورة النحل الآية رقم 14

معقد بالنظر إلى علاقته الوثيقة بالعلوم والتكنولوجيا، ففهمه يتطلب حد أدنى من المعرفة العلمية وأي تفكير نقدي حول هذا الموضوع يتطلب نهجا متعدد التخصصات.

للبيئة دورا مهما في حياة الإنسان، وتسهم بنصيب وافر في المحافظة على التوازن البيولوجي للكرة الأرضية كما أنها تعد مصدر للطاقة، ومورد للمياه العذبة، ومصدر للعديد من الثروات المعدنية والنباتية المختلفة، وسبيلا للنقل والمواصلات، ومجالا حيويا للترفيه والسياحة وغيره، ويقتضي الواجب العام للدول حماية البيئة البحرية و المحافظة عليها ووضع عدد من القيود العامة على حق كل دولة في تسيير السفن التي ترفع عملها في ولاية الدولة على تلك السفن .

و تتسم البيئة البحرية بأهمية خاصة تميزها عن كافة عناصر البيئة الأخرى، ومبعث هذه الأهمية ما تتمتع به من طبيعة مميزة، حيث تعد النموذج الأمثل للبيئة الإنسانية، من هنا صارت البيئة البحرية مجالاً عالمياً ووطنياً للاهتمام العلمي بصفة عامة، والقانوني بصفة خاصة، فتعددت الدراسات والبحوث التي حاولت إثارة الوعي بأهمية مواردها نظراً لما تتعرض له من استنزاف وإفساد مقصود، خاصة وأن أضرارها تمتد زمنياً ومكانياً، حتى أنها لا تقف عند مكان ارتكابها، وإنما تتعداه لتشمل الهاجس والخطر الكبير الذي يهدد البيئة البحرية والعالم أجمع.

فتعتبر قضية تلويث البيئة البحرية من القضايا التي فرضت نفسها على المجتمع الدولي ذلك أن العصر الحديث اتسم بالاستعمالات الواسعة والمتزايدة للبحار والمحيطات، كما أن التوسع في عدد الوحدات البحرية وما يطرح منها أو بتسريب إلى البيئة البحرية من مواد سامة أو ضارة بقصد أو من غير قصد، من الحوادث البحرية التي لا يمكن تلافيها في كثير من الأحيان.

فإن موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث في ظل القانون الدولي و ضرورة الحفاظ عليها و كيفية مواجهة الآثار الناجمة عن التلوث البيئي من المواضيع التي تناولتها الاتفاقيات الدولية، فانعقدت المؤتمرات الدولية الخاصة بالبيئة كمؤتمر ستوكهولم لسنة 1972 ثم مؤتمر ريو بالبرازيل لسنة 1993 و كذا التشريعات الوطنية حيث عمدت إلى سن التشريعات اللازمة للمحافظة على البيئة و حمايتها إضافة إلى اهتمام فقهاء القانون حيث حظيت بالعديد من الدراسات المختلفة من كافة المهتمين بالدراسات القانونية.

و نظرا لطبيعة مشكلة تلوث البيئي البحري و خطورتها، إذا لا تقتصر على دولة مهنية أو بإقليم معين دون آخر، بل أصبحت توصف بالعالمية بفعل قابلية اتساع رقعة التلوث البحري و انتشار أثاره يشمل أقاليم دول عدة، فلا تمنعه و لا توقفه الحدود، الأمر الذي جعل من الظاهرة أكبر التحديات التي تواجه المجتمع الدولي في وقتنا الحاضر و القادم، مما يستدعي عندئذ اتخاذ ما بوسعه للحدّ منها و مكافحتها ما يضمن بقاء الإنسانية، إن المسألة أصبحت مسألة استمرار و بقاء أو مسألة تدمير و فناء.

ومن الموضوعات التي نالت اهتمام فقهاء القانون الدولي و علماء الطبيعة و حظيت بالتنظيم القانوني على مستوى التشريعات الدولية و الإقليمية و الوطنية، كما استعطفت المنظمات الدولية و الإقليمية و الجمعيات البيئية و محبي البيئة، هي ظاهرة تلوث البيئة البحرية، نظرا للأهمية البالغة للبحار و المحيطات و ما تزخر به من ثروات و موارد طبيعية حية و غير حية، التي تعتبر عصب التقدم و النمو و تحقيق الأمن الاقتصادي و الغذائي و الاجتماعي من جهة، و مساسها بنظامها البيئي و اختلال توازنه من جهة ثانية.

إن للبحار مكانة خاصة ودورا بارزا في حياة الإنسان من القد باعتبارها أهم طرق المواصلات بين مختلف الأقطار و الأمصار كما تعتبر البحار و المحيطات في الوقت الراهن مركز جذب كبير للجهود البشرية، لما تحتويه من احتياط ضخم من الموارد الطبيعية و المعدنية و الثروات المختلفة، كما تزايدت أهميتها بوصفها مصدرا بيد البشرية بموارد غذائية هائلة بما يضمن أمنها الغذائي.

و لما كان الماء أساس الحياة و استمرارها على الأرض إذ يقول الله عز وجل: " و جعلنا من الماء كل شيء حي أفلا يؤمنون " صدق الله العظيم. فإن الحياة أصبحت مرتبطة بالبيئة البحرية نظرا لأهميتها الحيوية و دورها في ضمان التوازن المناخي و انطلاقا من هذا الاعتبار، واتساع مساحتها لتصل إلى ثلاثة أرباع 3/4 مساحة الأرض، إذ تغطي البحار 71% من مساحة الكرة الأرضية.

و تعتبر مشاكل التلوث البحري من أهم المشاكل المستحدثة التي ظهرت مؤخرا والتي اتسع مجالها نظرا لانتشارها السريع و أثارها السلبية و المؤثرة على البيئة البحرية و حياة الإنسان على حد سواء.

إذ يتسع نطاق ارتكابها من وطنية إلى دولية، وعلى اثر ذلك عمدت بمختلف التشريعات إلى وضع مجموعة من التحديات في وجه التلوث البحري، ونظرا لأهمية البيئة البحرية سارع المجتمع الدولي إلى إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية و الإقليمية وسعت الدول إلى إرساء نصوص وقواعد هذه الاتفاقيات في التشريعات الداخلية تماشيا مع المصلحة الدولية العامة، التي تؤكد على ضرورة مواجهة التلوث البحري و الحفاظ على بيئته.

وللموضوع أهميتان: أهمية نظرية و أخرى عملية، فمن الناحية النظرية فانه بما أن موضوع حماية البيئة البحرية يتعلق بحماية الإنسان على كوكب الأرض، ولا يمكن للإنسان النمو في بيئة متدهورة، ومن ثم فإن البحوث و الدراسات بشأن البيئة البحرية تكتسب أهمية كبيرة، و طالما أن خطر التلوث قائم، فان الحاجة تصبح ماسة لاكتساب أفكار ومعلومات نظرية، و حقائق علمية لغرض استخدامها من أجل الوقاية و الحد نوعا ما من التلوث البحري فباكتساب هذه المعلومات النظرية يتم تطوير الوعي البيئي لدى المجتمع الدولي ومن ثم يتمكن من حماية البيئة البحرية، من أجل تحقيق التنمية المستدامة.

أما الأهمية العملية فإنها تنبع من كون أن البحار تمثل الجزء الأكبر من الكرة الأرضية و المخاطر التي تهدد البيئة البحرية و تهدد كل الكرة الأرضية، و بالتالي تهدد حياة البشرية فالوضع لم يعد شأنا داخليا، و إنما أصبح شأنا عالميا خاصة في ظل تزايد مصادر التلوث كما و كيفا في الآونة الأخيرة، كما أن تفعيل العلاقات بين الدول يعطي زحما لدى شعوب العالم للحفاظ على البيئة البحرية من التلوث.

فهذه الدراسة تحاول توضيح الجانب العلمي الذي تسعى المواثيق الدولية لإبرازه من خلال قواعد قانونية خاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث.

إن الأسباب التي جعلتنا نتناول موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث على المستويين الدولي و الوطني، و اختياره كدراسة بحثية كون أن التلوث أصبح ظاهرة متزايدة خاصة في العصر الحالي الذي واكبه التطور الصناعي و التقدم التكنولوجي، وما نتج عنه من مخاطر متنوعة و متعددة، بسبب سلوك الإنسان الخاطيء نتيجة لنشاطاته العشوائية التي يمارسها في حياته اليومية، ومن جهة أخرى رغم أهمية الموضوع و انعكاس آثار التلوث البحري سلبا على حياة البشرية، إلا أنه لم يحظى بالدراسة القانونية، و البحث الكافي، فهو

موضوع يحتاج إلى إجراء المزيد من الدراسات المعمقة والمستمرة، من أجل تبيان مخاطر التلوث البحري على المستويين العالمي و الإقليمي، و تنبيه المجتمع الدولي بخطورة الوضع و أهمية التصدي له وكذلك نشر الوعي البيئي لدى الشعوب.

و قد تواجه الباحث عدة صعوبات من بينها:

كون موضوع التلوث قديم و جديد، فهو قديم منذ وجود الإنسان على وجه الأرض و جديد بالنسبة لاهتمام المجتمع الدولي به حديثا، فيما يتعلق بقضايا البيئة و التلوث، والذي أدى إلى: ندرة المصادر حول الموضوع، وعدم توافر المراجع العربية، وافتقار مكتباتنا إليها خاصة الحديثة منها، ضف إلى ذلك ندرة الرسائل والأبحاث القانونية التي تتعلق بدراسة هذا الموضوع.

و سيتم التطرق في هذا البحث و نخصه للحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريعات البيئية الجزائرية، و الاتفاقيات الدولية المبرمة، والقوانين الدولية وما قرره في شأن حماية البيئة البحرية من التلوث.

ومن خلال ما سبق يمكن طرح الإشكالية التالية:

إلى أي مدى ساهمت التشريعات الدولية و الوطنية في حماية البيئة البحرية من التلوث ؟

و التي تنفرع عنها عدة تساؤلات و إشكالات فرعية أهمها:

- إلى أي مدى وصل التلوث البحري، و ما هي المخاطر الناجمة عنه ؟
 - كيف عالج المشرع الجزائري مشكل التلوث البحري، وما هي القوانين التي سنها في هذا المجال ؟

- و ما هي أهم الاتفاقيات الدولية المبرمة في مجال حماية البيئة البحرية ؟
 - و هل وفقت كل هذه الجهود لتوفير الحماية اللازمة لضمان سلامة و حماية البيئة البحرية من التلوث ؟

و بما أن موضوعنا موضوع قانوني، و نظرا لأهمية الدراسة التي تتطلب تحليل الأحكام المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الجزائرية و الدولية، وما استقرت عليه تشريعات بعض الدول، فان منهج الدراسة المستخدم يعتمد على الدراسة التحليلية لفهم مقتضيات القانونية الواردة في التشريعات المتعلقة بحماية البيئة البحرية، وبالاستعانة أيضا بالمنهج الوصفي من خلال استعراض الاتفاقيات التي عالجت هذا الموضوع.

لهذا تقتضي دراسة هذا الموضوع تقسيمه إلى فصلين: نتناول في الفصل الأول مفهوم البيئة البحرية، و يتفرع من هذا الفصل مبحثين، الأول يتناول تعريف البيئة البحرية و أهميتها أما المبحث الثاني فنستعرض فيه نطاق البيئة البحرية و مصادر تهديدها، على أن يتضمن كل مبحث لمطلبين.

أما في الفصل الثاني سنتطرق للجهود الدولية و الوطنية لحماية البيئة البحرية من التلوث، و سنقسمه إلى مبحثين، أولهما خاص بالجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث، في حين سنخصص المبحث الثاني للجهود الوطنية لحماية البيئة البحرية من التلوث على أن يتضمن كل مبحث لثلاثة مطالب، و سننهي الدراسة بخاتمة عامة توجز أهم النتائج المتوصل لها.

الفصل الأول

مفهوم البيئة البحرية

الفصل الأول: مفهوم البيئة البحرية

منذ بدء الخليقة والإنسان يعمل على حماية نفسه من جراء العوامل البيئية، و خاصة ما يحيط به من حيوانات ضارة وكائنات قد تضر به، وتغيرات في درجات الحرارة وظروف طبيعية قاسية من سيول وبراكين وزلازل وفيضانات، و الآن يحاول الإنسان حماية البيئة الطبيعية من غوائله عليها، مما قد ينتج من آثار جد ضارة بسبب أنشطته.

ومن المعروف أن للبيئة طاقة محدودة على استيعاب ما يطرأ عليها من تغيرات نتيجة نشاط الإنسان، فإذا تجاوز حدود طاقته أدى ذلك إلى خلل يصعب علاجه أو تعويض خسائره و الأمثلة على ذلك كثيرة⁽¹⁾، والواقع أن البيئة البحرية تمثل الخصائص الايكولوجية لبيئة فهي تتكون من مياه البحار والمحيطات، فقد استقر تعريف البحار قانونا في فقه القانون الدولي العام على أنه يمثل مجموع المساحات المغطاة بالمياه المالحة المتصلة ببعضها اتصالا حرا ناهيك على العناصر التي تدخل في تكوين البيئة البحرية، وتعطيها نوعا من الأهمية في أغلب المجالات، هذا ما سيتم التطرق إليه في هذا الفصل من خلال تقسيمه لمبحثين.

المبحث الأول: تعريف البيئة البحرية وأهميتها

البيئة البحرية أحد الاهتمامات الحديثة في القانون الدولي، لما تتميز به من سمات خاصة، ونظام بيئي متكامل يجعلها تلعب دورا مؤثرا في الحياة الإنسانية⁽²⁾، ولها مفهوم واسع وشامل مترامي الأطراف، ما يدفع للتصور في بعض الأحيان لارتباطها بكافة الدراسات والعلوم الأخرى سواء التجريبية منها أو الإنسانية، والكلام عن البيئة البحرية هو الكلام عن الحياة نفسها، لذلك تعد المحافظة عليها أسمى الأهداف الإنسانية إذ أنها تعني محافظة الإنسان على نفسه، ومنع أي عمل قد يؤدي إلى إحداث خلل في حياته، وهذا ما حثنا على البحث عن مفهوم البيئة البحرية على المستوى الداخلي، ومن هذا المنطلق نستعرض في هذا المبحث

¹ أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقات الإقليمية والمعاهدات الدولية، ب.ط، منشأة المعارف، الاسكندرية سنة 1998 ص1

² عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث الإسكندرية، سنة 2006، ص 19.

لمختلف تعريفات البيئة البحرية في المطلب الأول، ثم ننقل لأهمية البيئة البحرية في المطلب الثاني.

المطلب الأول: تعريف البيئة البحرية

حتى نصل لتعريف يتصف ببعض الشمولية للبيئة، لابد من النظر إلى الزاوية اللغوية وما ورد في بعض قواميس اللغة، وكذا ما جاء في المصحف الشريف باعتباره رمزا للفصاحة في الفرع الأول، وسنتطرق إلى بعض التعريفات العلمية وما جاءت به قوانين البيئة، بالإضافة لنظرة البيئة البحرية على الصعيد الدولي، و هذا ما سيتم تكريسه في الفرع الثاني.

الفرع الأول: التعريف اللغوي للبيئة البحرية

مصطلح البيئة في اللغة مشتق من الفعل الثلاثي (بوا)، كما ورد في القرآن الكريم قوله تعالى " وَالَّذِينَ آمَنُوا وَعَمِلُوا الصَّالِحَاتِ نُبْؤُنَهُمْ مِنَ الْجَنَّةِ عُزُفًا تَجْرِي مِنْ تَحْتِهَا الْأَنْهَارُ خَالِدِينَ فِيهَا ۚ نِعْمَ أَجْرُ الْعَامِلِينَ ﴿٥٨﴾¹. ومنه يقال تبوأ فلان المكان أي نزله وأقام فيه كقوله تعالى " وَالَّذِينَ تَبَوَّءُوا الدَّارَ وَالْإِيمَانَ " ²، أي نزلوا به وأقاموا فيه، ويشق الاسم من هذا الفعل بمعنى المقام أو المنزل، فالبيئة إذا هي المكان أو المنزل، الذي يعيش فيه هذا الكائن الحي وقد ينصرف هذا المعنى إلى الحالة التي يكون عليها الكائن الحي، فيقال بيئة طبيعية واجتماعية اقتصادية وسياسية...³ وقد ورد هذا المصطلح في معجم لاروس للدلالة على أنها مجموعة العناصر الطبيعية والاصطناعية التي تشكل إطار حياة الفرد .

فالبيئة تعني كل ما يتعلق بدراسة ظروف وعوامل السكن، والروابط بين الكائن الحي والسكن الذي يتواجد فيه. وقد أجمعت اللغات العالمية إلى انصراف اللفظ إلى الحال والظروف التي تكتنف ذلك المكان، سواء كانت اجتماعية أو طبيعية أو سياسية...، والتي تؤثر على حياة الكائن الحي ونموه وتكاثره، وقد عرفها اتفاق بلغراد الدولي 1956 الخاص (بالتربية البيئية) بأنها عبارة عن " العلاقة الأساسية القائمة بين العالم الطبيعي الفيزيائي، وبين العالم الاجتماعي

¹ سورة العنكبوت، الآية رقم 58

² سورة الحشر، الآية رقم 09

³ عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 19

السياسي الذي هو من صنع الإنسان"، و لا تفوت الإشارة إلى أسبقية القرآن الكريم في هذا الجانب، والذي عبر عنه بأشمل وأدق المعاني اللغوية التي توصل إليها العلماء المعاصرون فقد ورد هذا المعنى على غرار ذكره للأرض، باعتبارها وسطا محيطا بالكائن الحي، يؤثر ويتأثر في قوله تعالى "هُوَ الَّذِي جَعَلَ لَكُمُ الْأَرْضَ ذُلُولًا فَامْشُوا فِي مَنَاكِبِهَا وَكُلُوا مِن رِّزْقِهِ وَإِلَيْهِ النُّشُورُ ﴿١٥﴾" ¹، وتارة أخرى نجد قد صورها بأنها المستقر الأخير والنهائي لقوله تعالى "وَالَّذِينَ آمَنُوا وَعَمِلُوا الصَّالِحَاتِ لَنُبَوِّئَنَّهُم مِّنَ الْجَنَّةِ غُرَفًا تَجْرِي مِنْ تَحْتِهَا الْأَنْهَارُ خَالِدِينَ فِيهَا ۖ نِعْمَ أَجْرُ الْعَامِلِينَ ﴿٥٨﴾" ².

كما يعبر عن معنى البيئة من لا ينطق عن الهوى قوله صلى الله عليه وسلم "من كذب علي فليبوء مقعده من النار" ³.

بهذا يتضح أن المفاهيم والمعاني التي تجلت بوضوح في القرآن الكريم والسنة الشريفة الموصوفة بها البيئة تجتمع في معنى الوسط أو المحيط، الذي يعيش فيه الكائن الحي، مسخرة ومذللة من الخالق العظيم، وبما تحتويه من عناصر وأبنية لازمة لعيش ذلك الكائن الحي وراحته وهدوءه، سواء كانت تلك العناصر قد خلقها الله كالشمس و الهواء والماء، أو قد أوحى الله بها إلى العقل البشري، وهدهد لتحضيرها وتوفيرها، بموجب الخلافة الممنوحة له لاستعمار هذه الأرض، وإدارتها وفقا للربانية والقوانين الإلهية، طبيعية كانت أم اجتماعية واقتصادية.

إلى جانب كل هذا، يلاحظ المتدبر في القرآن الكريم، وجود عدد من الآيات القرآنية التي جاء بها المعنى اللغوي للبيئة، مثل قوله تعالى: "وَاذْكُرُوا إِذْ جَعَلْنَا خُلَفَاءَ مِن بَعْدِ عَادٍ وَبَوَّأْنَا فِي الْأَرْضِ تُخْدُونَ مِنْ سُهُولِهَا فُصُورًا وَتَنْحِتُونَ الْجِبَالَ بُيُوتًا ۖ فَادْكُرُوا آيَةَ اللَّهِ وَلَا تَعْتُوا فِي الْأَرْضِ مُفْسِدِينَ ﴿٧٤﴾" ⁴.

ففي دلالة هذه الآيات أن الله تعالى مكن للإنسان البيئة التي يسكنها ويستفيد مما أودعه الله فيها. هذا من الناحية اللغوية و المعاني التي وردت في بعض النصوص الشرعية.

¹ سورة الملك الآية رقم 14-15

² سورة العنكبوت الآية رقم 58

³ رواه البخاري و رواه مسلم في مقدمة صحيحه

⁴ سورة الأعراف الآية رقم 74

أما مفهوم البيئة البحرية في اللغة الإنجليزية "marine environment concept" تعني بأنها مسطحات من المياه التي تجمعها وحدة متكاملة في الكرة الأرضية جمعاء، ولها نظام هيدروغرافي واحد وتعني البيئة البحرية في اللغة الفرنسية "marine environnementale" وهي تعرف البحر بأنه مساحات المياه المالحة المتصلة ببعضها اتصالاً طبيعياً¹.

الفرع الثاني: التعريف الاصطلاحي للبيئة البحرية

البيئة البحرية هي كل مساحات المياه المالحة التي تمثل كتلة متصلة ببعضها ببعض متلاحمة الأجزاء سواء كان هذا الاتصال طبيعياً أو اصطناعياً، وما تشمل عليه هذه الكتلة من جميع أوجه الحياة البحرية². وقد جرى تعريف البحر بأنه "المسطحات الواسعة من المياه المالحة، و ما يسفل تلك المسطحات من يابسة" أو بأنه "مساحات المياه المالحة المتصلة ببعضها البعض اتصالاً طبيعياً"، فالدلالة القانونية للبحر تتصرف إلى سطح البحر و قاعه و باطن تربته، و تشتمل على المعاني الجغرافية و سبل الملاحة فيها.

و قد تم التوصل إلى مصطلح البيئة البحرية في الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار المنعقدة في جنيف بسويسرا ونيويورك 1978 م، والذي يتضمن في محتواه معنى الحياة البحرية (marine life)، وبما تعنيه من كافة صور الكائنات الحية الحيوانية و النباتية، التي تعيش في البحار، بالإضافة إلى مياه هذه البحار، وقيعانها وباطن تربتها، بما تحتويه من ثروات طبيعية.

الأمر الذي أكدته اتفاقية الأمم المتحدة للبحار ونظرت إليها أنها نظام بيئي (Ecosystème) أو مجموعة من النظم البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي الذي ينصرف إلى دراسة وحدة معنية في الزمان والمكان، وكذلك العلاقات بين تلك الكائنات بعضها ببعض وعلاقتها بالظروف المادية المحيطة بها، كما عرفت مبادئ مونتريال التوجيهية سنة 1985 بأنها " المنطقة البحرية التي تمتد في حالة مجاري المياه إلى حدود المياه العذبة

¹ نقلًا عن الموقع الإلكتروني، أطلع عليه بتاريخ <http://www.almaany.com/home.php?word=marine-1>

17.04.2019 على الساعة 19:30

² سعادي محمد، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية،

سنة 2010، ص 14

بما في ذلك تداخل أمواج المد، وممرات المياه المالحة" وغير أن هذا التعريف يشتمل على النطاق المكاني للبيئة دون أن يتناولها من منظور بيئي¹.

وعلى ضوء ذلك فالبيئة البحرية تعني "مسطحات الماء المتصلة ببعضها اتصالاً حراً طبيعياً وقاعها وباطن تربتها، وبما تحتويه من كائنات حية حيوانية، ونباتية، وثروات طبيعية تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية، وباعتبارها نظاماً بيئياً متكاملًا".

ويمكن القول أن مثل هذا التعريف هو أقرب للوضوح، لأنه يتفق مع ما ورد في القرآن الكريم من دلالة على البحر بأنه: الرقعة المائية الواسعة والتي سخرها الله سبحانه تجلت قدرته لمنفعة البشر بقوله "اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمْ الْبَحْرَ لِتَجْرِيَ الْفُلُكُ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ ﴿١٢﴾"²، فالتسخير والبحث والابتغاء من فضل الله، تتم وفق عوامل تؤثر وتتأثر بالإنسان في عرض البحر على نحو يتفق مع معاني البيئة البحرية .

ثانياً: التعريف القانوني للبيئة البحرية

المشرع الجزائري لم يعرف البيئة البحرية بحد ذاتها، كما أن قانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة،³ تكلم عن مكونات البيئة وحسب، ولم يعرف الموارد الطبيعية اللاحيوية كالهواء، والماء والأرض وباطن الأرض والنبات والحيوان، بما في ذلك التراث الوراثي، وأشكال هذه الموارد وكذا الأماكن والمناظر والمعالم الطبيعية، ويعتبر مصطلح البيئة البحرية أحد المصطلحات الحديثة نشأ في فقه القانون الدولي، فقد ظل المفهوم التقليدي سائداً حتى أعمال الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، التي عقدت في نيويورك وجينيف عام 1975 حيث استقر مصطلح البيئة والذي يتضمن في محتواه معنى الحياة البحرية⁴.

¹ عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 24

² سورة الجاثية الآية رقم 12

³ قانون رقم 03-10 مؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق ل 19 يوليو سنة 2003 المتعلق بحماية البيئة في

إطار التنمية المستدامة، ع:43 لسنة 2003

⁴ سعادي محمد، المرجع السابق ص 14

وإذا أردنا الحديث عن البيئة البحرية بشكل خاص يتوجب علينا النظر في مختلف التعريفات التي برزت على المستوى الدولي.

فقد جاء في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 أن البيئة البحرية هي نظام بيئي "écosystème" أو مجموعة من الأنظمة البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي الذي ينصرف إلى دراسة وحدة معينة في الزمان والمكان، بكل ما ينطوي عليه من كائنات حية في ظل الظروف المادية والمناخية، وكذلك العلاقة بين الكائنات الحية بعضها البعض وعلاقتها بالظروف المادية المحيطة بها.

ويعتبر مصطلح البيئة البحرية أحد المصطلحات الحديثة نسبياً في فقه القانون الدولي، فقد ظل المفهوم التقليدي للبحار سائداً حتى أعمال الدورة السابعة الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، التي عقدت في نيويورك و جنيف عام 1978، حيث استقر هذا المصطلح أي "البيئة البحرية" والذي يتضمن في محتواه معنى الحياة البحرية¹.

وتعرف البيئة البحرية أيضاً بأنها جزء من النظام البيئي العالمي، وتتكون من البحار والمحيطات والأنهار، وما يتصل بها من روافد، وما تحتويه من كائنات حية سواء كانت نباتية أو حيوانية، كما تضم موارد أخرى مثل المعادن، بمختلف أنواعها، وتعتمد هذه الكائنات كلا منها على آخر مع بعضها في علاقة متزنة، ويختل هذا التوازن عند الإخلال في المواصفات الفيزيائية والكيميائية للبيئة البحرية .

و يقصد بأنها المحيط المائي الضخم، وما تحتويه من أدوات تشمل الكائنات الحية التي تعيش فيه من الأسماك والأشجار والكائنات الحية الدقيقة والجزر والأنهار. فالنظام الفريد الذي يحكم البيئة البحرية هو نظام رباني، يتوجب المحافظة عليه من عبث العابثين وذلك بالتوعية الحيوية التي توضح للإنسان مدى ارتباطه بالبيئة، وتعلمه بأن حقوقه في البيئة يقابلها دائماً واجبات نحوها.

بينما أوردت مبادئ مونتريال التوجيهية لحماية البيئة البحرية من مصادر التلوث، تعريفاً للبيئة البحرية حيث جاء فيه "بأنها المنطقة البحرية التي تمتد في حالة مجاري المياه، إلى حدود المياه العذبة بما في ذلك مناطق تداخل أمواج المد وممرات المياه المالحة .

¹ أسامة عبد العزيز، مصادر تلوث البيئة البحرية، نقلا عن الموقع الإلكتروني، أطلع عليه يوم 20/04/2019 على الساعة

المطلب الثاني: أهمية البيئة البحرية

للبيئة البحرية أهمية كبيرة تظهر من خلال الدور الذي تلعبه في حياة البشرية، فلم تعد البحار مجرد طرق للنقل، بل إلى جانب هذا فهي تلعب دورا كبيرا في تحقيق التوازن المناخي في البيئة الإنسانية، وكذلك هي مصدر للأمطار على اليابسة، ومصدر للزراعة، وبالإضافة إلى كل هذا وهو الأهم، أنها أصبحت احتياطا مهما للمعادن وكل أنواع الغذاء على المدى البعيد، حيث بينت الاكتشافات المتعددة في قاع البحار، أن كمية المعادن، متواجدة بكثرة وبكميات هائلة، بحيث ستكون مورد الإنسان لمئات الآلاف من السنين، عندما تتضب المعادن من اليابسة¹.

لهاته الأسباب هبت الدول اتجاه البيئة لتتال من خيراتها، وبذلك انقسم العالم إلى دول عظمى بحرية، وأخرى لا تستطيع أن تبسط قدراتها الفنية على هذا القطاع الحيوي، وبذلك أصبحت للبيئة البحرية أهميات كثيرة، والمتمثلة في أهميتها الحيوية التي سنتطرق لها في الفرع الأول، و الأهمية الإستراتيجية في الفرع الثاني و الأهمية الاقتصادية في الفرع الثالث.

الفرع الأول: الأهمية الحيوية للبيئة البحرية

بسبب الاتصال الحر والطبيعي بين البحار وسرعة التفاعل، والتأثير بين أجزائها وامتدادها لتحيط باليابسة والجو، في إطار نظام كوني بالغ كامل بتحقيق التوازن المناخي في البيئة الإنسانية، وتغذية المساحات الشاسعة من الأرض بالأمطار، والحد من غاز ثنائي أكسيد الكربون بامتصاصه من الجو وذلك على النحو التالي :

1- دورها في تحقيق التوازن المناخي: ذلك لأن درجة حرارة البخار مرتفعة مما يجعل البخار بمثابة آلة حرارية تعمل على تنظيم درجة حرارة الأرض، إذ تمتص أكبر قدر من حرارة اليابسة على الكرة الأرضية دون أن تتأثر بدرجة حرارتها هي، وعندما تكون حرارة اليابسة منخفضة، فإن البحار و المحيطات تفقد قدرا من حرارتها لتدفئة اليابسة، بدون أي تأثير على حرارة البيئة البحرية بسبب حركة التيارات البحرية، ومن ثم فهي عامل توازن وتلطيف للمناخ على ظهر اليابسة .

¹ محمد عبد الله نعمان، الحماية الدولية للبيئة البحرية، دراسة قانونية خاصة عن البحر الأحمر، ب.ط، دار النهضة العربية، سنة 2004.

2- مصدرا للأمطار على اليابسة: ¹ وقد ورد في ذلك قوله تعالى " وَهُوَ الَّذِي أَرْسَلَ الرِّيحَ بُشْرًا بَيْنَ يَدَيْ رَحْمَتِهِ وَأَنْزَلْنَا مِنَ السَّمَاءِ مَاءً طَهُورًا ﴿٤٨﴾ " ². وقد ثبت علميا أن البحار والمحيطات عندما تتعرض لأشعة الشمس فإنها تتبخر، وبفعل عوامل التيارات والرياح ترتفع تلك الأبخرة إلى طبقات الجو، وبموامل الحرارة والضغط والرياح تتحول الأبخرة إلى سحب و من ثم يسقط منها المطر إذا شاء الله.

3- مصدر للتخلص من غاز ثاني أكسيد الكربون، ويرجع ذلك لوجود البلاנקونات، والتي تقوم بعملية التمثيل الكلورفيلي، والتي تتمثل في عملية امتصاص هذا الغاز، وهذه العملية التنفسية تنفصل ذرات الكربون لتتحول إلى مواد عضوية، وينطلق غاز الأوكسجين الذي يذوب في الماء وتتغذى به الكائنات الحية في البيئة البحرية .

4- الأهمية النفسية والطبية، فإن مما يجلب طيب النفس التخلص من الخطايا والطهارة من الذنوب، وللماء دور في ذلك، ومما يؤكد هذا المعنى في قوله تعالى " إِذْ يُغَشِّيكُمُ النُّعَاسَ أَمْنَةً مِنْهُ وَيُنزِّلُ عَلَيْكُمْ مِنَ السَّمَاءِ مَاءً لِيُطَهِّرَكُم بِهِ وَيُذْهِبَ عَنْكُم رِجْسَ الشَّيْطَانِ وَلِيَرْبِطَ عَلَى قُلُوبِكُمْ وَيُنَبِّتَ بِهِ الْأَقْدَامَ ﴿١١﴾ " ³ .

كما يدل على هذه الأهمية، ما جاء عنه صلى الله عليه وسلم: "وان الغضب من الشيطان، وان الشيطان خلق من النار، وإنما تطفأ النار بالماء، فإذا غضب أحدكم فليتوضأ" ⁴ وهذا يدل أن الوضوء واستعمال الماء أجلب للهدوء والراحة، وإزالة أسباب التوتر والاضطراب عن النفس.

¹ عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق ص25

² سورة الفرقان، الآية 48

³ سورة الأنفال، الآية رقم 11

⁴ أخرجه أبو داوود و أحمد و البغوي في شرح السنة النبوية.

الفرع الثاني: الأهمية الاقتصادية

تكمن هذه الأهمية في جوانب عديدة منها :

1- البيئة البحرية مصدر للزراعة وإحياء الأرض، ويظهر ذلك من قوله تعالى: " وَتَرَى الْأَرْضَ هَامِدَةً فَإِذَا أَنْزَلْنَا عَلَيْهَا الْمَاءَ اهْتَزَّتْ وَرَبَتْ وَأَنْبَتَتْ مِنْ كُلِّ زَوْجٍ بَهِيجٍ ﴿٥﴾ " ¹. إلى غيرها من الأدلة والآيات، وكما ظهر سابقا أن البحار مصدر للأمطار، فهي مصدر أساسي للزراعة وحياة الأرض.

2- مصدر للثروات المهمة: لقد أبانت الآيات القرآنية عن الثروات الموجودة بالماء في البحار و الأنهار، وسائر أماكن وجودها، وهي تنفع الإنسان ويحقق بها تطوره وتنميته، ومن أمثلة ذلك الأسماك بمختلف أنواعها - والتي يتخذها الإنسان طعاما له- واللؤلؤ والمرجان والثروات المعدنية، ومن تلك الآيات قوله تعالى " وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاجِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ ﴿١٤﴾ " ² وقوله تعالى " مَرَجَ الْبَحْرَيْنِ يَلْتَقِيَانِ ﴿١٩﴾ بَيْنَهُمَا بَرْزَخٌ لَا يَبْغِيَانِ ﴿٢٠﴾ فَبِأَيِّ آيَةٍ رُبُّكُمْ تَكْذِبَانِ ﴿٢١﴾ يَخْرُجُ مِنْهُمَا اللَّوْلُؤُ وَالْمَرْجَانُ ﴿٢٢﴾ " ³.

فضلا عما تزخر به من كميات هائلة من الثروات المعدنية والبترو، والتي تعادل بتفوق الموجود منها على اليابسة، كمناجم الفحم الموجودة في أعماق مياه بريطانيا واليابان والقصدير الموجود في مياه شواطئ تاييلاند وماليزيا، و كمية الماس الموجودة في مياه جنوب إفريقيا، وكذلك الكبريت في قاع خليج المكسيك،

3- البيئة البحرية كطريق للمواصلات: فمن القدم اهتم الإنسان بالبحر كطريق للمواصلات ولأجل ذلك، قام ببناء وتشيد السفن والأساطيل، و بها تم اكتشاف المدن والقارات، وقد ظلت الغلبة لهذا الطريق بالرغم من اكتشاف الطائرة وما تكتسبها من سرعة في النقل.

غير أن المواصلات البحرية تتم بأقل تكلفة، وتحقق نجاح أفضل في الأوزان المختلفة التي تعجز عن حملها الطائرات، والقرآن الكريم أكد هذه الأهمية بقوله تعالى " اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ

¹ سورة الحج الآية رقم 05

² سورة النحل الآية رقم 14

³ سورة الرحمن ، من الآية 19 إلى الآية 22

لَكُمْ الْبَحْرَ لَتَجْرِيَ الْفُلُكُ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلَتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ ﴿١٢﴾¹ وقوله تعالى
 أَلَمْ تَرَ أَنَّ الْفُلُكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِنِعْمَتِ اللَّهِ لِيُرِيَكُمْ مِنْ آيَاتِهِ إِنَّ فِي ذَلِكَ لآيَاتٍ لِكُلِّ صَبَّارٍ
 شَكُورٍ ﴿٣١﴾² وقوله تعالى "وَلَهُ الْجَوَارِ الْمُنشَآتُ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ" ﴿٢٤﴾³، وهناك آيات
 كثيرة في الجانب لا يتسع المقام لذكرها.

4- البيئة البحرية كمصدر للطاقة: يرجع ذلك لحركة المد والجزر، وكذا حركة الأمواج
 والاختلاف في درجات الحرارة بين مياه السطح الدافئة، ومياه المحيط العميقة الباردة، فكل هذه
 الوسائل تستخدم في توليد الطاقة.

الفرع الثالث: الأهمية الإستراتيجية

أظهرت الأهمية الاقتصادية والحيوية، دورا مهما للبحار من الناحية السياسية، فقد بدأت
 الدول تتجه نحوها لتتال منها أكبر قدر من الثروات الكامنة فيها، وقد أظهرت هذه الاتجاهات
 انقسام المجتمع الدولي إلى دول بحرية عظمى تمتلك الأساطيل البحرية الضخمة، والأدوات
 والتقنيات المتطورة، التي تمكنها من الغوص والبحث في أعماق البحار، ومن ثم الوصول إلى
 ما تهدف إليه من ثروات بصورة سريعة ومسيرة، دون مراعاة للفريق الآخر والمتمثل في الدول
 النامية والتي لا تقدر على بسط قدرتها الفنية على هذا القطاع الحيوي.

ومن ثم فهي ترى أن الدول المتقدمة ستستغل البحار استغلالا جائرا، وعلى النحو الذي
 يضر باقتصادها، وقد حاول كل فريق إقناع الآخر والمجتمع الدولي بصحة ما يراه في استغلال
 البحار، غير أن هذه الآراء المتباينة بدأت تتهاوى أمام التفكير بإيجاد نظام اقتصادي جديد
 يوفق بين الرؤى المختلفة، ومما يؤكد ارتباط أهمية البحار بالوضع الاستراتيجي، تلك الغفوة
 التي لحقت بالمجتمع الدولي حين جعلت الدول العظمى - في فترة الحرب الباردة - من البيئة
 البحرية ميدان للسباق في التسليح بمختلف أنواعه، وأصبحت البحار وقتئذ أكبر ترسانة عسكرية
 ترتبط بمبدأي الهجوم والدفاع⁴.

¹ سورة الجاثية، الآية رقم 12

² سورة لقمان، الآية رقم 31

³ سورة الرحمن، الآية رقم 24

⁴ سليم حداد التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، ب.ط، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر، سنة 1994
 ص29.

المبحث الثاني: نطاق البيئة البحرية و مصادر تهديدها

من الصعب حصر أو وضع جرد عام للعوامل التي تؤدي إلى التلوث، لأن تأثيراتها تختلف من عامل لآخر، و كذلك من حيث الوقت و المساحة، فقد تكون مادة في حالة سائلة أو صلبة أو غازية، إلا أن ما يمارسه الإنسان في حياته اليومية يمكن أن يعتبر من المصادر الأساسية لتلويث البيئة الأرضية و الجوية و البحرية، و هذه الأخيرة هي التي تتحمل مجمل النشاط الإنساني، لأن البيئات الأخرى و في نهاية مطافها ستصب في البحر.

و قبل التطرق للتلوث البحري و مصادره، سيتم تبيان نطاق البيئة البحرية في المطلب الأول، ثم نستعرض مفهوم التلوث البحري في المطلب الثاني، و نخصص المطلب الثالث لمصادر تهديد البيئة البحرية.

المطلب الأول: نطاق البيئة البحرية

اختلف الفقه في تسمية نطاق البيئة البحري، فالبعض يطلق عليه مدى سريان الالتزام الدولي من حيث النطاق الجغرافي، ويقصد هنا بالالتزام الواقع على عاتق الدول بحماية البحرية من خطر التلوث، بينما يطلق البعض الآخر تسمية امتداد سلطان الدولة الساحلية.

وأيا كانت التسمية فالقصد واضح، هو تحديد مدى سلطان الدولة على إقليمها، فالقانون الدولي قام على مبدأ حرية البحار والمحيطات، مع التسليم للدولة الساحلية ببعض الحقوق يمكن أن تمارسها من خلال السيادة على الجزء المجاور من إقليمها البري، من حيث المبدأ مع الأخذ بعين الاعتبار الطبيعة الخاصة لتلك الأجزاء من إقليم الدولة، التي تغمرها مياه البحار والمحيطات، وهو ما يضع بعض القيود على سيادة الدولة في تلك المناطق¹. ويلاحظ أن العرف كان المصدر الأساسي للقواعد المنظمة للبحار، إلا أنه بدأت حركة تقنين دولية نشطة في هذا النطاق، من بداية إبرام اتفاقية جنيف الأربعة للبحار لعام 1958 واتفاقية 1960

¹ حامد سلطان ، عائشة راتب ، صلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، ب.ط، دار النهضة العربية، سنة 1987

(البحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة، الصيد وحماية المصادر الحية، الجرف القاري وأعلى البحار)¹.

وعموماً ظل القانون الدولي للبحار يتطور حتى وصل إلى الحالة التي تنص عليها قانون البحار الجديد، الذي صدر بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الموقعة في جاميكا 10 جانفي 1982، والتي جاءت لمحاولة التوفيق بين حرية الملاحة وحقوق الدولة الساحلية، فميزت بين خمس مناطق، تختلف التزامات الدولة وحقوقها فيها بحسب الأوضاع القانونية التي تقرها الاتفاقية، وذلك بما لهذا التمييز من أهمية عند بحث نوع وطبيعة المسؤولية المرتبطة على مخالفة هذا الإلزام².

و تم اعتماد التقسيم على معيارين اثنين هما: نطاق البيئة البحرية حسب المعيار الجغرافي في الفرع الأول، و حسب المعيار الاقتصادي في الفرع الثاني.

الفرع الأول: نطاق البيئة البحرية على حسب المعيار الجغرافي

سيتم التطرق في هذا الفرع: للمياه الداخلية، و المياه الإقليمية، والمنطقة المجاورة أو المتاخمة.
أولاً: المياه الداخلية

يقصد بالمياه الداخلية أو الوطنية، المياه التي توجد بأكملها داخل حدود إقليم الدولة وتشمل الموانئ والمرافئ والمراسي ومياه البحار الداخلية، أي المغلقة وشبه المغلقة، مثل الخليج والمضايق والبحيرات والقنوات، تحددها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 " بأنها المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي"³ والمياه الداخلية تحكمها ذات القواعد التي تحكم الإقليم البري للدولة بمعنى أن الدولة تباشر عليها حقوقاً انفرادية وموانعة لا تشاركها فيها سلطة أو هيئة أخرى ولا يرد على ذلك أو استثناء⁴.

¹ عبد الله سعود، مفهوم السيادة البحرية، دراسة قانونية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتشريعات

ذات الصلة، أطروحة دكتوراه، معهد الحقوق، جامعة الجزائر دفعة 2001-2002 ص 39

² عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها من أخطار التلوث-دراسة قانونية في ضوء

اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1985، ص 18.

³ المادة 08 من اتفاقية الأمم المتحدة عام 1982.

⁴ إبراهيم محمد العناني، قانون البحار، بدون طبعة، دار الفكر العربي، القاهرة سنة 2006 ص 13

ثانياً: المياه الإقليمية

إن البحر الإقليمي فكرة قانونية سواء من وجهة نظر القانون الدولي أو وجهة نظر القانون الداخلي، أقرها الفقه و العمل الدولي، مع اعتبار أنها فكرة لها تأثيرها الضخم في إطار القانون الدولي و على مستوى العلاقات بين الدول.

والبحر الإقليمي هو مساحة من البحار مجاورة أو متاخمة لشواطئ الدولة، تمتد في وراء إقليمها البري ومياهها الداخلية بمعنى آخر، هو رقعة من البحار تنحصر بين المياه الداخلية والشاطئ من جهة وأعلى البحار من جهة أخرى، وهذه الرقعة أو هاته المساحة تخضع لسيادة الدولة الساحلية، استناداً لفكرة قديمة شاطئية لها مصالح حيوية، دفاعية، وصحية، و اجتماعية على المياه الملاصقة لسواحلها، وهي مسؤولة عن حمايتها في مواجهة أي أخطار يمكن أن تتعرض لها من البحر، ولن تتحقق لها هذه الحماية إلا إذا سيطرت سيطرة تامة على مسافة من تلك المياه¹.

وبذلك فإن كل دولة ساحلية تتمتع بالسيادة الكاملة والمطلقة على مياهها الإقليمية، والمياه الخاضعة لسيادة الدولة، هي على الخصوص المياه الداخلية والمياه الإقليمية، وتعتبر المياه الداخلية جزءاً من الإقليم اليابس للدولة، وهي تقع ما بين خط الأساس والإقليم البري للدولة وتمارس الدولة فيها سيادتها كاملة وشاملة، وبالتالي نفس الاختصاصات الممارسة على الإقليم البري، وعليه يمكن إخضاع السفن المتواجدة في المياه الداخلية للقوانين الوطنية، إلا إذا وجدت اتفاقية خاصة تفيد غير ذلك².

وقد نصت على هذه السيادة اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أنه "تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي و كذلك إلى قاعه و باطن أرضه"³ غير أنه مع الاعتراف بهذه السيادة فإن هناك مجموعة من القيود، والتي ترد على هذه السيادة كحق المرور البري للسفن الأجنبية، ومعاملتها معاملة خاصة.

¹ أحمد اسكندري، محاضرات في تلويث البيئة البحرية-الجزء الأول- جامعة الجزائر 1 كلية الحقوق - بن عكنون الجزائر ص33.

² محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، ب.ط، -الجزء الأول - ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون الجزائر، سنة 1994، ص 225.

³ المادة 02 الفقرة 02 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982.

ونشير هنا إلى مسألة كيفية تحديد عرض البحر الإقليمي، فإنه لم تكن توجد قبل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 قاعدة متفق عليها تحدد بدقة عرض البحر الإقليمي، حتى أن اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام 1958 رغم إقرارها للبحر الإقليمي، إلا أنها لم تفصل في كيفية حساب عرض البحر الإقليمي، مما أدى بالدول الساحلية إلى أن تحدد من ناحيتها مدى اتساع بحرها الإقليمي تبعا لظروفها ومصالحها. مما يثير العديد من الخلافات، إلى أن جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ووضعت قاعدة تحدد بدقة عرض البحر الإقليمي، فأزالت هذه الاتفاقية ما كان يثور قبل إقراره من خلاف حول تحديد البحر الإقليمي وجاء فيها على أنه: " لكل دولة الحق أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمساحة لا تتجاوز (12) ميلا بحريا مقيسة من خطوط الأساس¹ المقررة وفقا لهذه الاتفاقية " ².

كما حرصت الاتفاقية على تنظيم البحر الإقليمي تنظيما قانونيا، يجعل للدولة الساحلية على البحر الإقليمي والحيز الجوي فوقه وقاعه وباطنه، نفس مظاهر السيادة التي تمارسها الدولة على إقليمها البري، وبالتالي فإنها تستطيع-كقاعدة عامة- مباشرة كافة مظاهر الاختصاص الإقليمي عليه، ومن هذه المظاهر، حق القيام بتأمين هذا الجزء من البحر واستغلاله، واستثمار موارده وإقامة المنشآت عليه، ووضع النظام المناسب لتأمين وتنظيم الملاحة، وإنشاء مناطق جمركية والمحافظة على الثروة الطبيعية، ووضع القواعد والإجراءات اللازمة لمنع تلوثه على ضوء الالتزام الدولي، وما تقرره الاتفاقية من حق المرور البري للسفن جميع الدول³.

ثالثا: المنطقة المجاورة أو المتاخمة

إذ تنص المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أن:

1- " للدولة السياحية الحق في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تعرف بالمنطقة المتاخمة

¹ خط الأساس البحري هو خط يقاس ابتداءً من البحر الإقليمية لبلد ما وتعتبر المياه التي خلفه مياه إقليمية للدولة الساحلية. وخط الأساس عبارة عن خط مستقيم يصل بين رؤوس النقاط البارزة لشاطئ الدولة، بشرط أن لا يبعد عن الاتجاه العام للشاطئ وأن تكون المياه التي خلفه متصلة بما فيه الكفاية باليابسة تلك الدولة.

² حسب المادة 03 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982.

³ حسب المادة 21 من نفس الاتفاقية.

و للدولة الحق في أن تمارس السيطرة اللازم من أجل:

أ- منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو بالصحة داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي.

ب- و المعاقبة على أي خرق للقوانين و الأنظمة المذكورة أو المتعلقة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي.

2- لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من 24 ميلا بحريا من خطوط الأساس

التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي. "

إن فكرة المنطقة المتاخمة "التي تعني التسليم بممارسة بعض السلطات على جزء من البحر العالي يتاخم بحرهما الإقليمي"، ليست جديدة تماما بل تضرب بجذورها في تاريخ القانون الدولي الحديث، فلقد كان من المسلم به دائما أن لكل دولة ساحلية الحق في القيام على حماية بعض مصالحها الخاصة في نطاق يجاور حدود ما يعرف بالبحر الإقليمي. "

والمنطقة المتاخمة (المجاورة) هي منطقة إضافية تمتد من نهاية البحر الإقليمي للدولة الشاطئية، نحو البحر العالي إلى مسافة محدودة، لكي تتمكن مثل هذه الدول أن تباشر بعض حقوق الرقابة الضرورية لمنع الخروج عن نظمها الجمركية والمالية والصحية، وكذلك تنظيم الهجرة التي قد تتركب داخل إقليمها ومياهاها الداخلية، أو بحرهما الإقليمي، كذلك فإن المنطقة الملاصقة تعد جزءا لا يتجزأ من البحر العالي.

وسميت متاخمة لأنها تتاخم أو تلاصق البحر الإقليمي باتجاه البحر العالي، وقد نصت المادة 2/33 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام " 1982 فإنه يجب أن لا يتجاوز البحر الإقليمي، و المنطقة المتاخمة أكثر من مسافة 24 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس ابتداء منها عرض البحر الإقليمي لدولة الساحل.¹ وسبب إقرار هذه المنطقة المتاخمة ما أثبتته التجربة، من أن الدولة الساحلية لا تستطيع حماية مصالحها، إذ اقتصر شاطئها على البحر الإقليمي، خاصة أن بعض السفن كانت لا تقصد الرسو في الميناء، و إنما تغافل السلطات لتفرغ شحناتها أو تشحن بضائع مهربة، وهو ما يسمى "قوانين الذئاب البحرية"² .

¹ إبراهيم محمد العناني، المرجع السابق ص: 31، 32

² لقد كان المقصود بقوانين الذئاب البحرية، فرض الرقابة أو إنزال العقاب على السفن -الوطنية الأجنبية- التي لا تقصد ميناء الرسو بطرق طبيعي بل تترصص بالشاطئ من المسافة الخارجية عن نطاق البحر الإقليمي وتتصرف بطريقة مشبوهة .

لذلك أعطيت هذه السلطات لتقي نفسها من الأنشطة المخلة بأنظمتها الصحية والجمركية وشؤون الصيد¹.

وكما أشير له فإن المنطقة المتاخمة تعد جزءا من البحر العالي، وبالتالي لا تخضع لسيادة الدولة الساحلية الشاطئية، و أن الملاحة فيها مفتوحة ومكفولة لكل الدول، إذ أن سلطات الدولة الساحلية محدد بممارسة حقوق الرقابة فقط، دون أن يتغير الوضع القانوني للمنطقة المذكورة باعتبارها تدخل في نطاق البحر العالي².

وهذا الوضع القانوني تحدد بعد أن أثير النقاش والتساؤل منذ دورات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، حول جدوى بقاء المنطقة المجاورة مع إقرار المنطقة الاقتصادية الخالصة التي تعطي للدول الساحلية اختصاصا و ولاية معينة تصل إلى 200 ميلا بحريا من الحد الخارجي للبحر الإقليمي وتحديدها بالدقة 188 ميلا.

وقد كان الاتجاه العام للمناقشات يسير نحو إقرار الأخذ بمبدأ أن يكون عرض البحر الإقليمي (12) اثني عشر ميلا بحريا، وبالتالي لم تكن الحاجة للمنطقة المجاورة لأن الأخذ في باتفاقية جنيف عام 1958 قد اقتزن باشتراط عدم امتداده ابعده من (12) اثني عشر ميلا بحريا من خط الأساس على الساحل، ومع ذلك أصرت بعض الاقتراحات على أن يحتفظ لدولة الساحل بالاختصاصات التي كانت مقررة على المنطقة المجاورة لتباشر على المنطقة الاقتصادية، أو على جزء منها³.

و فعلا أخذت هذه الاقتراحات بعين الاعتبار في دورة كاراكاس عام 1974، حيث تبني المؤتمر هذه الفكرة وجاءت في الصياغة الأخيرة للاتفاقية في المادة 33 منها⁴.

¹ الجبلاني عبد السلام أرحومة، حماية البيئة بالقانون - دراسة مقارنة- للقانون الليبي دار الجماهيرية للنشر و التوزيع و الإعلان، ليبيا ص 140 و 141.

² محمد السعيد الدقاق، مصطفى سلامة حسين، القانون الدولي المعاصر، ب.ط، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية سنة 1997 ص 341.

³ إبراهيم محمد العناني، المرجع السابق ص 32.

⁴ تنص المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أنه " لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من 24 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي"

الفرع الثاني: نطاق البيئة البحرية على حسب المعيار الاقتصادي

سيتم التعرض في هذا الفرع: للمنطقة الاقتصادية الخالصة، الجرف القاري، و أعالي البحار

أولاً: المنطقة الاقتصادية الخالصة

طبقاً للمادة 05 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 فإن: " المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي و ملاصقة لها يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في هذا الجزء و بموجبه تخضع حقوق الدول الساحلية و ولايتها و حقوق الدولة الأخرى و حريتها للأحكام ذات الصلة بهذه الاتفاقية".

و طبقاً للمادة 52 من نفس الاتفاقية¹ فإن للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة حقوق سيادية لفرض استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية، على الوجه المنصوص في الأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية يتعلق بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها"

و تنص المادة 57 من الاتفاقية على أن: " لا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من (200) ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي".

كما نظمت المواد 55 إلى 58 من الاتفاقية النظام القانوني للمنطقة والتي يتعين التعرض عليها في:

01- حقوق الدول الساحلية :

يلاحظ أن طبيعة سيادة الدول الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة تظهر في كونها حقوق سيادية، و ولاية للدول الساحلية في المنطقة.

أ- حقوق سيادية على الموارد الطبيعية

حيث لها الحق في أن تمارس مجموعة من الاختصاصات لغرض استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية الحية و غير الحية² ، لقاع البحر و باطن أرضه و مياهه العلوية، مع العمل على صيانة هذه الموارد، وهي حقوق سيادية، و بذلك تنتفي فكرة السيادة على المنطقة قياساً على ما هو معمول به في البحر الإقليمي و المياه الداخلية، فالدولة الساحلية تمتلك حقوق سيادية في مجال استكشاف و استغلال ثروات المنطقة فقط، و لضمان مباشرة حقوقها على هذه

¹ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982.

² حسب المادة 56 من نفس الاتفاقية.

- الثروات قررت الاتفاقية للدولة الساحلية، الحق في إصدار الأنظمة اللازمة لتحديد كمية الصيد المسموح بها ووضع الضوابط والأسس التي تكفل حماية هذه الثروة من الاستنزاف¹.
- ب- ولاية على الوجه المنصوص عليه في الأحكام ذات صلة من هذه الاتفاقية فيما يتعلق:²
- 1- حق الدولة في إقامة الجزر الاصطناعية، والمنشآت واستخدامها وتنفرد الدول الساحلية بهذا الحق دون غيرها من الدول.
- 2- حق مباشر البحث العلمي البحري³، وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها إذ للدولة أن تمارس رقابة على الأبحاث التي تتم وأن تنظمها وأن تصدر التراخيص الخاصة بذلك.
- 3 - حماية البيئة والحفاظ عليها.⁴

02- حقوق دول غير الساحلية :

إن المادة 58 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، تتضمن الحقوق والواجبات تخص الدول الأخرى، وتتمثل هذه الحقوق في الحريات الخاصة بأعالي البحار فتتمتع كل دولة بحرية الملاحة و التحليق وإرساء الكابلات ووضع الأنابيب، يجب على هذه الدول لدى ممارستها لحقوقه، مراعاة حقوق الدول الساحلية على المنطقة الاقتصادية، ويلاحظ أن للدول الغير ساحلية (دول الغير) الحق في المشاركة على أساس منصف في استغلال جزء مناسب من فائض الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية الواقعة في نفس المنطقة، ويتم تحديد ذلك عن طريق إبرام اتفاقيات ثنائية أو إقليمية .

ويترتب على ما تقدم أن الموارد الحية لا تدخل في نطاق هذا الانتفاع المقرر للدول غير الساحلية، حيث أن حق استغلالها قاصر على الدول الساحلية المعنية.

¹ المادة 01 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. 1982.

² المادة 56 - ب من نفس الاتفاقية.

³ المادة 56- ب /2 من نفس الاتفاقية.

⁴ المادة 56 - ب/3 من نفس الاتفاقية.

03- التزامات الدول الساحلية: وهي تتضمن:

- 1- القيام بالإخطار عما يتم إنشاؤه من جزر صناعية أو منشآت ومبان، و وضع علامات للتحذير من وجودها و الأوجب إزالتها كاملة.
- 2- منح الموافقة على مشاريع البحث العلمي، التي تقوم بها الدول الأخرى والمنظمات الدولية بوضع القواعد و الإجراءات المناسبة مع الاحتفاظ بحقها في المشاركة في هذه المشاريع.
- 3- التعاون من أجل حظر الاستغلال المفرط للموارد الحية، أي صون الثروات الطبيعية الحية.
- 4- حفظ الموارد الحية وإدارتها إدارة رشيدة، وذلك في إطار العمل على تشجيع الانتفاع الأمثل بهذه الموارد.
- 5- الاتفاق على تعيين حدود المنطقة الاقتصادية، مع الدول الساحلية القابلة أو المجاورة بغية التوصل إلى حل منصف وفقا للمادة (38) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية.
- 6- الالتزام بالعمل على المحافظة على البيئة البحرية وصيانتها ضد التلوث¹.

04- التزامات الدول غير الساحلية :

- يقع على الدول غير الساحلية التزام بوجود إيلاء المراعاة الواجبة لحقوق الدولة الساحلية و واجباتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة وهذه الالتزامات هي:
- أ * مراعاة واحترام قوانين الدول الساحلية بخصوص ممارسة حق الصيد².
 - ب * التعاون من أجل إعادة ترحيل بعض الموارد الحية إلى دول الأصل³.
 - ج * الاتفاق على التدابير اللازمة لحفظ الأرصد في القطاع الملاصق للمنطقة الاقتصادية⁴.
 - د * التعاون مع الدول الساحلية بقصد الحفاظ على الموارد القابلة للارتحال بحفظها، والانتفاع بها على الوجه الأمثل في جميع أنحاء المنطقة الإقليمية⁵.
 - هـ * عدم أحقية الدول غير الساحلية المتقدمة في استغلال الموارد الحية إلا في المناطق

¹ صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، بدون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1983 ص 219 إلى ص 224.

² حسب المادة 62 الفقرة 04 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

³ حسب المادة 66 الفقرة 04 من نفس الاتفاقية.

⁴ حسب المادة 63 الفقرة 02 من نفس الاتفاقية.

⁵ حسب المادة 64 الفقرة 01 من نفس الاتفاقية.

الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية المتقدمة وفقا لترتيبات مناسبة.

و * عدم أحقية الدول فير الساحلية المتقدمة في نقل الحقوق الممنوحة لها دون موافقة صريحة من الدول الساحلية.

وعلى هذا الأساس يقع على عاتق الدول غير الساحلية التزام عام بحماية البحرية والحفاظ عليها¹.

ثانياً: الجرف القاري

إن تعريف الجرف القاري يعد من المسائل الصعبة، لأن عمق البحار و المحيطات يختلف من منطقة إلى أخرى، ودلت النتائج العلمية بأن الجرف القاري يعد أحد أجزاء البحار وهي منطقة ولو أنها تدخل في نطاق البحر العالي، فإن للدول السياحية حق مباشرة مجموعة من لحقوق عليها.

ويحسن التمييز بصدد الجرف القاري بين اتفاقية جنيف 1958 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، وذلك من أجل الإلمام بالتطور الذي لحق بالنظام القانوني لهذه المنطقة. والواقع أن الجرف القاري تبلور في إعلان الرئيس الأمريكي ترومان في 28 سبتمبر 1945، الخاص بالحقوق الخاصة للولايات المتحدة الأمريكية، في استغلال موارد قاع البحر وما تحته في الجرف القاري أمام شواطئها، وما أعلن من تصريحات متشابهة واهتمت محكمة العدل الدولية في قضايا بحر الشمال لعام 1969 بهذا التصريح².

01- الجرف القاري في ظل اتفاقية جنيف لعام 1985.

جاء في المادة الأولى من اتفاقية جنيف للجرف القاري التعريف التالي:

أ- المناطق المغمورة من قاع البحر و ما تحته من طبقات، وهي المتصلة بالشاطئ والموجودة خارج البحر الإقليمي إلى عمق 200 متر من سطح الماء، أو إلى ما يتعدى هذا الحد حيث يقبل عمق مياه السطح استغلال موارد المياه الطبيعية لهذه المناطق.

ب- المناطق المغمورة من قاع البحر وما تحته من الطبقات المتصلة بشواطئ الجزر.

¹ حسب المادة 192 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

² عبد الله سعود، المرجع السابق، ص 64

" كما عرف بأنه" : الطبقات الأرضية المغمورة بالمياه الممتدة من البحر الإقليمي حتى قاع البحر العام"¹، و كما عرف الأستاذ عبد المنعم محمد داود الجرف القاري على أنه :

"منطقة يابسة تمثل قاع وباطن أرض المساحات المغمورة، التي تمتد إلى ما وراء بحر الدولة الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البحري، حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، إذ لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة.

وفي هذا الصدد عرفت المادة الأولى من اتفاقية جينيف الجرف القاري الفقرة الثالثة منها الحافة القارية بأنها "... تشمل الامتداد الطبيعي المغمور من الكتلة البرية للدولة الساحلية وتتألف من قاع البحر وباطن الأرض للجرف والمنحدر، والارتفاع ولكنها لا تشمل القاع العميق للمحيط، بما فيه من ارتفاعات متطاولة ولا الأرض للجرف والمنحدر والارتفاع ولكنها لا تشمل القاع للمحيط من ارتفاعات متطاولة ولا باطن أرضه"².

02- الجرف القاري في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

لقد عرفت المادة 76 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 الجرف القاري بقولها: " يشمل الامتداد القاري لأي دولة ساحلية قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعية لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس التي منها عرض البحر الإقليمي إذ لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية إلى تلك المسافة".

فمن خلال استقرائنا لهذه المادة نستشف، أنها جاءت بمعيارين جديدين وهما :

أ- معيار الامتداد الطبيعية لليابسة حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، إلى ما وراء البحر الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي.

ب- وهذا يعني أن التعريف القانوني للجرف القاري يختلف تماما عن التعريف الجغرافي، بحيث أن التعريف الأول (أي القانوني) يشمل مناطق قاع البحر الواقعة خارج الحافة القارية، والتي

¹ محمد المجذوب، الوسيط في القانون الدولي، الدار الجامعية للطباعة والنشر بيروت سنة 1999، ص 387

² صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 272 و 273.

تقع في حدود 300 ميلا بحريا، في حين أن حالة وجود الحافة القارية خارج (200) مائتي ميلا بحريا في التعريف الجغرافي. يمنح للدولة الساحلية هدفين هما:

- هدف اقتصادي يكون بمقتضاه للدولة الساحلية حقوق سيادية في استكشاف و استغلال الثروات الطبيعية الحية منها وغير الحية.
- هدف لتحديد الحدود الخارجية للجرف القاري.

وما يؤكد استنتاجا هذا نجد في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أن " للدول الساحلية حقوق سيادية على الامتداد القاري أو استغلال وارده الطبيعية، فلا يجوز لأي دولة أخرى القيام بهدف الأنشطة دون موافقة صريحة من الدولة الساحلية"¹. على أن تلك الحقوق لا يجب أن تمس النظام القانوني للمياه إلى الامتداد القاري أو الحيز الجوي فوق تلك المياه.

كما يجب أن لا تتعدى ممارسة الدولة الساحلية على الامتداد القاري على الملاحة وغيرها من حقوق وحریات الدول الأخرى في الملاحة، وغيرها من حقوق وحریات، أو تسفر عن أي تدخل لا مبرر له في تلك الملاحة والحقوق والحریات².

ومع ذلك يحق للدولة السياحة وضع شروط على كيفية وضع الكابلات، وخطوط الأنابيب التي تضعها الدول الأخرى، ولكن دون أن تضع العراقيل في مجال صيانة هذه الكابلات أو الأنابيب.

كما يحق للدولة اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لمنع التلوث الناتج عن خطوط الأنابيب والسيطرة عليه، وذلك في ضوء الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، بطبيعة الحال يمتد هذا الحق ليشمل أي نشاط يمارس على الامتداد القاري ينجم عليه تلوث البيئة البحرية.

¹ المادة 77 الفقرة من اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982.

² محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، الإسكندرية، منشأة المعارف، سنة 1998، ص 162.

ثالثاً: بيئة أعالي البحار

لقد أورد القانون الدولي تعاريف متعددة لأعالي البحار تتشابه إلى حد كبير. بحيث أطلقت على البحار تسميات: البحار العامة، البحار المفتوحة، البحار الدولية، وقد عرفت أعالي البحار بأنها " كل جزء البحار والمحيطات التي لا تدخل في البحر الإقليمي أو في المياه الداخلية لدولة من الدول والتي يكون للدول الحق في استعمالها على قدم المساواة " وعرفها البعض كذلك بأنها "تلك المنطقة من البحر التي تبدأ في نهاية البحر الإقليمي" في مقابل الساحل، التي تمتد نحو أعلى البحر¹. ويعرفها الدكتور جمال ندا بأنها "تشمل كل جزء من المحيط يبعد عن خط معين ومسافة معينة من شواطئ الدول" أي الأجزاء التي تأتي بعد المياه الإقليمية للدولة.

وقد حددت اتفاقية جنيف لسنة 1958 بشأن أعالي البحار مدلول هذه الفكرة على أن تعبير أعالي البحار، يقصد به أجزاء البحر التي لا تدخل في البحر الإقليمي، أو في المياه الداخلية للدولة"².

ويرى الدكتور "محمد طلعت الغنيمي" إن هذه المادة تعرف أعالي البحار بالطريق الإستبعادي، أي استبعاد مناطق وأجزاء معينة من البحر، وما يتبقى بعد ذلك يكون من أعالي البحار.

وأياً ما كان الأمر فإن الحكم الذي تضمنته اتفاقية جنيف، قد جاء قاطعاً لكل خلاف يمكن أن يثور في شأن أعالي البحار، وما يعد من البحار، موصوفاً بهذا الوصف، وما لا يعد كذلك.

فمن ذلك أن المياه التي تعد مياهاً داخلية أو وطنية، لا تدخل في مفهوم اصطلاح أعالي البحار، حتى ولو كانت مياهاً مالحة، و كذلك الشأن بالنسبة لمياه البحار الإقليمية و المنطقة الاقتصادية الخالصة و المياه الأرخيبيلية، فإنها لا تدخل كذلك في مدلول فكرة لأعالي البحار. وقد ظهرت بعد اتفاقية جنيف لعام 1958 اتجاهات حديثة استهدفت وضع تنظيم دولي شامل لكافة موضوعات قانون البحار، بحيث يكون هذا التنظيم مواكبا لتطورات المعاصرة التي برزت بعد عقد الاتفاقية.

¹ محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 162.

² المادة 01 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958.

وقد ظهر ذلك بوجه خاص في القرار رقم 3029 الذي أصدرته الجمعية العامة للأمم المتحدة 18 ديسمبر 1973 في دورتها العادية 27، في شأن دراسة الموضوعات المتعلقة بقانون البحر، مستهدفة من ذلك التوصل إلى وضع اتفاقية عالمية تنظم كافة الجوانب المتعلقة بهذا الموضوع، وبعد أن استبان عدم ملائمة الأحكام التي تضمنتها اتفاقية جنيف الأربع لسنة 1958 للتطورات والمتغيرات الدولية الحديثة في هذا المجال .

وكان آخر تلك الاتجاهات وذلك الصراع الفكري، بخصوص تحديد الوضع القانوني للمجال البحري المسمى (أعالي البحار) ظهور اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 و التي نصت على أن المقصود بـ " أعالي البحار" هي " جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أولاً تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية" ¹ .

لقد أتت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بمجموعة من المبادئ التي تشكل في مجموعها النظام القانوني الذي يحكم قاع أعالي البحار، وباطن تربيته، فيما وراء حدود الولاية الإقليمية للدول الساحلية، حيث أن مبدأ حرية أعالي البحار والبحر العالي، قد أصبح مبدأ مسلماً به، بمعنى أن النظام القانوني لهذه المياه يحكمها مبدأ حرية أعالي البحار وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، فإنه: " لا يجوز لأي دولة أن تدعي إخضاع أي جزء من البحر العالي لسيادتها الإقليمية." ²، ويترتب على ذلك أن الدول المختلفة الساحلية منها وغير الساحلية، تتمتع بحريات معينة ومسموح بها بموجب القانون الدولي العام والبحث العلمي ³.

هذه الحريات وردت في المادة 87 من الاتفاقية، وهذا يعتبر تطور هام بالنسبة لاتفاقية جنيف لعام 1958:

أ- حرية الملاحة: تعتبر هذه الحرية من أقدم الحريات وأهمها المعترف بها لسفن كافة الدول سواء كانت من الدول الساحلية أو غير الساحلية، أو من الدول التي لا تقع على سواحل البحر.

¹ حسب المادة 86 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

² حسب المادة 89 من نفس الاتفاقية.

³ سعيد الدقاق، المرجع السابق، ص 337

بل ويمكن القول أنها الأساس في ممارسة الحريات الأخرى، ذلك الصيد أو مد الأسلاك والأنابيب البحرية لا يأتي إلا عن طريق استخدام السفن التي تجوب هذه البحار¹.

وقد وضعت اتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن أعالي البحار المبدأ العام في شأن ممارسة هذه الحرية، حينما نصت في مادتها الرابعة على ما يلي " لكل دولة -شاطئية كانت أو غير شاطئية- الحق في أن تسير سفنها في أعالي البحار ترفع علمها " كما نصت على ذلك على أن :

2- حرية الصيد: الصيد في أعالي البحار مباح ومكفول لجميع الدول كنتيجة لمبدأ هذه البحار² ، فالقاعدة العامة هي حرية الصيد في أعالي البحار، شريطة ألا تؤدي ممارسة الدول لهذه الحرية إلى التعدي على حقوق غيرها من الدول، وحرمان السفن التابعة لها من الصيد في هذه البحار، أو استخدام الوسائل التي قد تؤدي إلى انقراض الثروات الحية فيها.

3- حرية مد الأسلاك والأنابيب في جوف البحار العالية: (تحت سطح البحر) تستطيع أي دولة إلقاء أسلاك البرق والهاتف ومد خطوط الأنابيب في جوف البحر العالي. والملاحظة أن هذه الحرية معترف بها أمد القدم بعيد بموجب معاهدة باريس 14 فيفري 1884 وقررت فروض عقوبات معينة على إتلافها عمد أو بإهمال ثم أكدت معاهدة جنيف هذه الحرية وسارت معاهدة الأمم المتحدة ذات المنهج³.

حرية البحث العلمي⁴: نصت المادة 87 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على حرية البحث العلمي في أعالي البحار، لكنها حددتها بأحكام الجزء السادس من ذات الاتفاقية، وهو الجزء الخاص بالمتعلق بالجرف القاري التي تتمتع الدول الساحلية بشأنه بمجموعة الحقوق السالفة، والتي قد تحد من حرية البحث العلمي للدول الأخرى.

¹ المادة 04 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1958.

² المادة 02 من نفس الاتفاقية .

³ صوفيا شراد، المرجع السابق، ص39.

⁴ صلاح الدين عامر، المرجع السابق ص 799.

المطلب الثاني: مفهوم التلوث البحري

يعد التلوث البحري من أقدم المشاكل البيئية، حيث ظهر مع وجود الإنسان على وجه الأرض، وذلك بسبب ما يلقيه الإنسان فيه من القاذورات ومياه الصرف، مع ما يخلط به من مطهرات ومواد سامة، وما تلقيه السفن وما يتسرب منها من نפט ومشتقاته، وما يحصل فيه من كوارث البحر: مثلا من اصطدام السفن وما تلقيه المصانع من مياه الصرف في الأنهار، إن جميع ذلك له آثار سيئة على الكائنات الحية التي تعيش في البحر، حيث يؤثر ذلك على الكثير منها، و يتلوث الآخر فيصبح غذاء ضار بالإنسان.

فالتعريف اللغوي تشير إلى أن التلوث يعني خلط الشيء بما هو خارج عنه فيقال لوث الشيء بالشيء أي خلطه به، وقد جاء في لسان العرب لابن منظور في مادة لوث "أن كل ما خلطته و مرسته فقد لثته ولوثه ، كما تلوث الطين بالتبن و الجص بالرمل، ولوث ثيابه بالطين أي لطحها، ولوث الماء : كدره .

و نجد في القرآن الكريم قد اشتمل على المفهوم اللغوي لكلمة التلوث دون أن يرد ذلك اللفظ صريحا منها قوله تعالى "ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي النَّاسِ لِيُذِيقَهُمْ بَعْضَ الَّذِي عَمِلُوا لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ ﴿٤١﴾" ¹.

و كذلك قوله تعالى "ادْعُوا رَبِّكُمْ تَضَرُّعًا وَخُفْيَةً إِنَّهُ لَا يُحِبُّ الْمُعْتَدِينَ ﴿٥٥﴾ وَلَا تُفْسِدُوا فِي الْأَرْضِ بَعْدَ إِصْلَاحِهَا وَادْعُوهُ خَوْفًا وَطَمَعًا إِنَّ رَحْمَتَ اللَّهِ قَرِيبٌ مِّنَ الْمُحْسِنِينَ ﴿٥٦﴾" ²

فتلوث البيئة البحرية هو الإفساد فيها، ذلك لأن تلوث الماء بمواد غريبة عنه وضارة لا شك انه يحول لمواد فاسدة تضر بصحة الإنسان وحياته، ولكن ليس كل فساد للبيئة البحرية هو تلوث بحري، فالمعنى جاء واسعا يشمل التلوث والتدهور البيئي بما فيه البيئة البحرية، ومن ذلك الإفساد عن طريق القضاء على الكائنات البحرية المحظور صيدها، لإمكانية انقراضها. وفساد الشيء أن تجعله غير صالح، والمفسدة ضد المصلحة فيقال فسدت الأمور أي اضطربت وأدركها الخلل والتلف والفساد.

واصطلاحا يعد التلوث البحري من أهم الأخطار التي تهدد البيئة على وجه العموم وليس من السهل تعريفه حتى أن البعض يرى أن الحصول على تعريف شاملا و كاملا

¹ سورة الروم الآية رقم 41.

² سورة الأعراف الآية رقم 55 و 56.

و بالمعنى العلمي للتلوث يعد أمرا مستحيلا.

و بما أن العلماء اختلفوا في تعريف البيئة، فقد اختلفوا أيضا في تعريف التلوث، فظهرت لهم تعريفات عدة للتلوث وإن كانت متقاربة على أية حال.

فيقصد بالتلوث اصطلاحاً " وجود أي مادة أو طاقة في البيئة الطبيعية بغير كفييتها أو كمييتها، أو في غير مكانها أو زمانها بما من شأنه الإضرار بالكائنات الحية أو الإنسان في أمنه أو صحته أو راحته" ¹.

و يعرف أيضا على أنه " كل تغيير مباشر أو غير مباشر فيزيائي أو حراري أو بيولوجي أو أي نشاط إشعاعي، لخصائص كل جزء من أجزاء البيئة، بطريقة ينتج عنها مخاطر فعالة تؤثر على الصحة و الأمن و الرفاهية لكل الكائنات الحية " ².

و نجد من بين التعريفات كذلك، أنه يقصد به " أي تغيير فيزيائي أو كيميائي، مميز يؤدي الى تأثير ضار على الهواء أو الماء أو الأرض أو يضر بصحة الإنسان أو الكائنات الحية الأخرى " أو هو " كل تغيير كمي في مكونات البيئة الحية أو غير الحية، لا تقدر البيئة على استيعابه دون أن يختل توازنه " ³.

فنستنتج من هذه التعريفات أنه حتى نستطيع أن نعطي تعريفا للتلوث بوجه عام، ينبغي أن يشتمل على العناصر التالية:

أ- حدوث تغيير في البيئة أو الوسط الطبيعي، و هذا التغيير تبدأ معالمه بحدوث خلل في التوازن الطبيعي لعناصر و مكونات البيئة.

ب- أن يحدث هذا التغيير بفعل الإنسان، مثال ذلك: إلقاء المخلفات الضارة و إفراغ النفايات و إجراء التفجيرات النووية.

ج- حدوث أو احتمال إلحاق الضرر بالبيئة، فنتغير البيئة أيا كان مصدره، قد لا يستدعي الاهتمام إذا لم تكن له نتائج عكسية على النظم الايكولوجية، أو البيئية تتمثل في القضاء على المكونات و العناصر الطبيعية للبيئة، أو اللازمة لحياة الإنسان و سائر المخلوقات.

¹ ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، الدار العربية للنشر والتوزيع، الإسكندرية، سنة 2000، ص 41

² محمد حسين عبد القوي، الحماية الجنائية للبيئة الهوائية - دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 2002، ص 43.

³ الجيلاني عبد السلام أرحومة، المرجع السابق ص 33.

الفرع الأول: تعريف التلوث البيئي حسب الاتفاقيات الدولية

إن معظم الاتفاقيات الدولية سواء العالمية أو الإقليمية والخاصة بحماية البحار من مختلف أشكال التلوث تعرضت إلى تحديد مفهوم التلوث البحري، ومن أهمها :

أولاً: اتفاقية لندن لعام 1973 الخاصة بمنع التلوث من السفن :

لقد كان قبل هذه الاتفاقية عدة اتفاقيات تطرقت إلى تعريف التلوث البحري، ولكن كانت تلك التعريفات إشارات خفيفة وليست دقيقة، فلهذا ارتأينا أن نبدأ باتفاقية لندن لعام 1973 الخاصة بمنع تلوث السفن، لأن هذه الاتفاقية توسعت في تعريف المواد الضارة بالبيئة البحرية. فجاء تعريفها للتلوث بأنه : "أية مادة يمكن أن يفسر إدخالها إلى البحر، تعرض صحة الإنسان للخطر أو بالإضرار بالمواد الحية والحياة البحرية، وإتلاف المرافق الاستجمامية وعرقلة الاستخدامات المشروعة الأخرى للبحر، وهي تشمل أية مادة خاضعة للمراقبة بمقتضى الاتفاقية الحالية¹.

إذا نلاحظ أن اتفاقية لندن لعام 1973 حقيقة أعطت مفهوماً واسعاً للتلوث، وذلك أنه شمل على المواد التي تعرض صحة الإنسان للخطر، وكذلك أية مادة تضر بالمواد الحية والحياة البرية، وتعرقل الاستخدامات المشروعة للبحر، فكل هاته المواد (الضارة بالبيئة) تعد تلوثاً في مفهوم الاتفاقية.

ثانياً: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 :

بحسبان أن هذه الاتفاقية هي آخر ما توصل إليه المجتمع الدولي في تنظيم وتقنين البيئة البحرية، فقد تعرضت هذه الاتفاقية لتعريف التلوث البحري أو تلوث البيئة البحرية، حيث أنها خصصت جزئها (12) ل حماية البيئة البحرية، والحفاظ عليها محاولة من خلال ذلك أنواع التلوث البحري، والذي عرفته : " يعني تلوث البيئة البحرية إدخال الإنسان في البيئة البحرية بما ذلك مصاب الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، أو طاقة تنجم أو يحتمل أن تنجم عنها آثار مؤذية مثل الأضرار بالمواد الحية والحياة البحرية وتعرض الصحة البشرية للأخطار

¹ حسب المادة 02 ف 02 من اتفاقية لندن لعام 1973 الخاصة بمنع التلوث من السفن.

و إعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وغيرها، من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار والخط من نوعية قابلية البحر للاستثمار والإقلال من الترويج " ¹ .

وقبل التطرق إلى الاتفاقيات الإقليمية وما جاء فيها بخصوص تعريف التلوث البحري نشير إلى ما جاء في مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة الإنسانية الذي انعقد بمدينة ستوكهولم في الفترة ما بين 05 إلى 16 جوان 1972، فقد أعطى هذا المؤتمر تعريفاً للتلوث البحري وهو تعريف ليس ببعيد عن التعريفات السابقة، وجاء التعريف للتلوث كبير لها، لذلك ارتأينا أن ندخل تعريف المؤتمر مع التعريفات الواردة في الاتفاقيات وجاء التعريف للتلوث البحري من خلال ما أوردته مجموعة العمل للحكومات، ضمن مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة الإنسانية، حيث عرفته بأنه " إدخال الإنسان بطريق مباشر أو غير مباشر لمواد أو الطاقة البحرية يكون له آثار ضارة من منفعه " ² .

وهذا التعريف تبناه بعض الشراح بقوله كالأضرار التي تلحق بالمواد الحية، أو تعرض الصيد أو إفساد خواص مياه البحر من وجهة نظر استخدامه و الإقلال: أن تعبير التلوث البحري يشمل دون أن يقتصر بالضرورة على إدخال الإنسان مباشرة أو بطريقة غير مباشرة لمواد أو طاقة في البيئة البحرية، بما في ذلك في مصاب الأنهار على نحو يلحق الآثار الضارة بالموارد الحيوية أو المخاطر بالصحة الإنسانية، والحياة والملكية في البحر، والمناطق البحرية المغلقة وشبه المغلقة، والتأثير على استخدام ماء البحر وإضعاف خواصها بما ذلك استخدام الموانئ " ³ .

الفرع الثاني : تعريف التلوث في الاتفاقيات الإقليمية

على غرار التعريفات السابقة التي رأيناها بخصوص تعريف التلوث البحري في الاتفاقيات الدولية، سيتم استعراض التعريفات الواردة في الاتفاقيات الإقليمية، و كمثل اتفاقية برشلونة الخاصة بحماية البحر المتوسط لعام 1976 لأنها جاءت متطابقة تقريبا عند تعريفها للتلوث البحري وهذا ما سيتم التطرق له.

¹ المادة 01 ف 04 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

² أحمد محمود الجمل. المرجع السابق ، ص30.

³ أحمد محمود الجمل. المرجع نفسه ، ص30.

أ- اتفاقية برشلونة الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لعام 1976

تطرت هذه الاتفاقية البحرية إلى التلوث نصت على أنه: "يقصد بالتلوث قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مواد أية صنوف من الطاقة مما يسبب مؤذية كإلحاق الضرر بالمواد الحية أو أن تكون مصدر خطر على الصحة البشرية وعائق لأوجه النشاط البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وإفساد لنوعية مياه البحر المستخدمة، وإنقاصا لمدى التمتع بها" ¹.

كذلك فإن بروتوكولها الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لعام 1976، قد عرف التلوث البحري لكن بطريقة غير مباشرة و نص على ما يلي: "يقصد بعبارة (المصالح المرتبطة) بالنسبة لأغراض هذا البروتوكول تأثر مصالح أية دول ساحلية مباشرة أو تعرضها للخطر وتتعلق ضمن أمور أخرى:

أ- الأعمال الجارية في المياه الساحلية والموانئ أو مصبات الأنهار، بما في ذلك عمليات الصيد.

ب- الجاذبية التاريخية والسياحية للمنطقة قيد النظر، بما في ذلك الرياضة المائية والترفيه.

ج- الحالة الصحية لسكان المنطقة الساحلية.

د- المحتفظ على الموارد الحية².

الفرع الثالث: تعريف التلوث البحري في التشريع الجزائري

بعد الاطلاع على أهم الاتفاقيات الإقليمية التي عرفت التلوث البحري، سيتم التطرق في هذا الفرع إلى أهم النصوص القانونية الجزائرية في هذا المجال. ففي مجال تعريف التلوث البحري نجد أن المشرع الجزائري قد وضع العديد من النصوص القانونية أهمها:

¹ المادة 02 الفقرة أ من اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط لعام 1976.

² المادة 02 من بروتوكول برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط لعام 1976

أ - المادة 210 من الأمر 76-80¹ والتي تنص: "يعد تلوثا بموجب هذا الأمر، كل تلويث لوسط حاصل عن طريق تسرب مباشر للمواد أو الطاقة وتؤدي إلى آثار ضارة "

ب- المادة 48 من القانون 83-03² ، والتي تنص "مع مراعاة أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية التي أقرتها الجزائر، والمتعلقة بحماية البحر، يمنع أن تصب وتغمر وتحرق في البحر مختلف المواد من شأنها:

- الإضرار بالصحة العمومية وبالمواد البيولوجية

- عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والصيد البحري

- إفساد ماء البحر من حيث استعماله

- التقليل من القيمة الترفيهية للبحر

تحدد عند الاقتضاء قائمة هذا المواد بموجب نصوص تنظيمية "

كما نجد أن المشرع لما عدل القانون البحري عام 1998، لم يتأخر عن تعديل مادته 210 ليجعلها مطابقة للمادة 48 من لقانون 83-03 وعضها بالمادة 20 الواردة في القانون 05/98.

ج- القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة الذي ألغى أحكام القانون 83-03 المتعلقة بالبيئة السابق الذكر، هو الآخر نص على التلوث البحري، إلا أن هذا التعريف تعريف غير مباشر للتلوث البحري، وجاء تقريبا مطابقا لما جاء في القانون القديم 83-03 في المادة 48، حيث نص على أنه "مع مراعاة الأحكام التشريعية المعمول بها والمتعلقة بحماية البيئة البحرية، يمنع داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري، كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها:

- الإضرار بالصحة العمومية و الأنظمة البيئية البحرية.

- عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والترية المائية والصيد البحري.

- إفساد نوعية المياه البحرية من حيث استعمالها

- التقليل من القيمة الترفيهية الجمالية للبحر والمناطق الساحلية والمساس بقدرتها السياحية

¹ الأمر 80/76 المؤرخ في 23-10-1976 والمتضمن القانون البحري المعدل و المتمم بالقانون 05/98 المؤرخ في 25

يونيو 1998

² قانون 83/03 الصادر في 02-05-1983 المتعلق بالبيئة، المعدل و المتمم بالقانون 10/03

ويستنتج فيما يخص تعريف التلوث البحري في القانون الجزائري، أن المشرع من خلال قانوني 03-83 و 05-98 والقانون 10-03 قد استلهم في تعريفه للتلوث البحري، من أحكام بروتوكول برشلونة الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة¹، خاصة مادته 02 والتي حددت المصالح المرتبطة الواجب حمايتها من التلوث البحري، والتي نجد مشتركة بين القوانين الثلاثة والبروتوكول هي:

- الإضرار بالصحة العمومية،
- المحافظة على الموارد الحية،
- الإقلال من قيمة البحر الترفيهية والرياضية،
- المساس بعمليات الصيد.

المطلب الثالث: مصادر التلوث البحري :

للتلوث مصادر أرضية عن طريق قنوات الصرف الصحي ونفايات المصانع والمواد السامة، والملوثات الأخرى التي تصله عن طريق الأنهار والمجاري المائية، وإما عن طريق السفن ونشاطات الاستغلال البحري مثل استخراج المعادن والبتروول من باطن قاع البحر ويمكن تصنيف المصادر المهمة لتلوث البحر بصفة عامة، في شعبتين تلوث البحر من مصادر أرضية في الفرع الأول، و تلوث البحر من مصادر بحرية في الفرع الثاني، و تلوث البيئة البحرية من مصادر جوية في الفرع الثالث.

الفرع الأول: التلوث من مصادر أرضية (برية)

يعد تلوث البيئة البحرية من مصادر أرضية (برية)، من أقدم أنواع مصادر التلوث البحري، ويرجع ذلك لاختيار الإنسان منذ القدم للبيئة البحرية، كمكان لصرف مخلفاته فيها لاعتقاده أنها تتمتع بمساحات شاسعة، لها القدرة على تنظيف نفسها بنفسها، وتكون صور هذا التلوث إما بشكل مباشر عن طريق صرف المخلفات في البيئة البحرية، أو بشكل غير مباشر

¹ حسب المادة 20 من بروتوكول برشلونة عام 1976 الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط بالنفط

بصرفها في مصبات الأنهار والمحيطات، والتي تجد طريقها في آخر المطاف إلى البيئة البحرية.

كما أن التلوث البحري من مصادر أرضية يمثل حوالي 82% من الملوثات البيئية البحرية¹، ويشكل العبء الأكبر والأخطر على الإطلاق عليها، لذلك نجد أن الكثير من الاتفاقيات تطرقت إلى هذا النوع من التلوث، مثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في المادة 207 منها، وبرتوكول برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر وأنشطة برية، الذي يعرف هذا النوع من التلوث بأنه " التلوث الناجم عن تصريف في الأنهار والمنشآت الساحلية، أو مخارج المجاري أو الناجم عن مصادر أخرى واقعة في ترابها، سواء كان هذا المصدر من اليابسة أو من منشآت صناعية² .

وعرفت مبادئ مونتريال التوجيهية في 31 مايو 1982 المصادر البرية للتلوث البحري بأنها:

- 1- المصادر البلدية والصناعية أو الزراعية الثابتة والمتحركة على السواء، والمقامة على الأرض والتي يصب ما يفرغ منها في البيئة البحرية وعلى الأخص.
- أ- من الساحل بما في ذلك المتساقطات التي تصب في البيئة البحرية أو عن طريق التدفق.
- ب - عن طريق الأنهار أو القنوات أو غيرها من مجاري المياه تحت سطح الأرض.
- 2- مصادر تلوث البحار من الأنشطة المضطع بها في مرافق على الساحل، متحركة كانت أو ثابتة من داخل الحدود الوطنية.

كما نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، على أن تتخذ الدول جميع ما يلزم من التدابير للإقلال إلى أبعد مدى ممكن من إطلاق المواد السامة، أو الضارة أو المؤذية

¹ محمد سامر أنور عاشور، تلوث البحار من السفن و مسؤولية مالك السفينة، رسالة دكتوراه جامعة عين شمس، كلية الحقوق، سنة 2001.

² أحمد اسكندري، المرجع السابق، ص07

ولاسيما منها المواد الصامدة، من مصادر البر أو الجو أو خلاله أو عن طريق الإغراق¹.

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

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

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

ب- **التلوث الجرثومي (المجهري):** ويعتبر هذا النوع الأكثر خطراً لأنه لا يمكن مشاهدته بالعين المجردة، ولكن يمكن التنبؤ به، ونجد هذه الملوثات مصدرها في المياه المبتذلة في المنازل، والتي تحمل معها براز الإنسان والحيوان الممتلئ بالجراثيم، والتي تصل إلى البيئة البحرية بواسطة شبكة المجاري، بالمصب أو بطريقة غير مباشرة عن طريق الأنهار الساحلية².

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

أ- **التلوث الكيميائي:** ينقسم إلى نوعين: * المعادن: (الزئبق، الرصاص، المبيدات...إلخ) * المواد الكيميائية المركبة.

ب- **التلوث الحراري:** مع التقدم في صناعة المحولات الكهربائية، وكثرة استخدام محطات المولدات الكهربائية، تزايد التلوث الحراري، ويحصل هذا التلوث من التفاعلات البيولوجية والكيميائية، وقد ترتفع درجة الحرارة فوق الدرجة المحتملة للأسماك، ويحدث هذا التلوث بعدما تطرح في البحر المياه المستخدمة لتبريد المنشآت الصناعية المختلفة، أمثال معامل إسالة الغاز، ومصافي البترول، والمحطات النووية، وخاصة المحطات الكهربائية الحرارية التقليدية ج- **التلوث الإشعاعي:** هناك أنواع من مصادر الإشعاع:

¹ المادة 194، من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982

² أحمد سكندري، المرجع السابق، ص 12.

1- مصادر الإشعاع الطبيعي: كالأشعة الصادرة من الفضاء الخارجي (الأشعة الكونية)، أو من الأرض، أو من بعض المواد المشعة (الفسفور، والبوتاسيوم)، هذه المصادر لا دخل للإنسان في تكوينها.

2- مصادر الإشعاع الصناعية: كأشعة الأجهزة الطبيعية، والأشعة المستعملة في الزراعة والأشعة الناتجة عن التفجيرات الذرية، واستخدام الذرة في الأغراض السلمية، والأجهزة الصادرة من لوحات الأجسام المضيئة، وأجهزة التلفاز... وهذا النوع من الأشعة أربعة أنواع:
* أشعة ألفا، * أشعة بيتا، * أشعة كاما، * أشعة أكس¹.

إلا أن خطر تلوث مياه البحر بالمواد الإشعاعية له عدة مصادر يمكن أن نشير إلى عدد منها:

أ- التفجيرات في البحر، سواء كان ذلك بواسطة تجارب الأسلحة الذرية أو بسبب عطب ذري.
ب- الحوادث التي يمكن أن تقع أثناء نقل مواد مشعة، أو حوادث تقع لمحطات نووية أو لسفن نووية.

ج- الأنهار والإسقاطات الإشعاعية الجوية، وسبب هذا التلوث هو أن المصانع الذرية تطلق بعد عملية الإحراق لكمية من الفضلات في الأنهار مباشرة.

د- دفن الفضلات المشعة في الأرض بعدم اكتراث ودون عناية، مما يسهل تسربها بواسطة المياه الجوفية إلى البحر².

الفرع الثاني: التلوث من مصادر بحرية

إن الاهتمام الدولي بظاهرة تلوث البحار يرجع إلى بداية القرن العشرين، حيث انعقد مؤتمر في واشنطن سنة 1926 لوضع اتفاقية لمنع تصريف المواد البترولية ومشتقاتها في البحار، ولكن لم يكتب لهذه الاتفاقية النجاح بسبب عدم تصديق الدول عليها.

وكان الشغل الشاغل للمجتمع الدولي بعد ذلك كيفية تنظيم الجوانب المتعلقة بحماية البحار من التلوث، سواء التلوث الناجم من السفن، أو التلوث من أنشطة استكشاف واستغلال

¹ أحمد اسكندري، المرجع السابق، ص 24.

² أحمد اسكندري، المرجع نفسه، ص 25.

قاع البحار، حيث كانت أول اتفاقية ناجحة في هذا المجال¹، التي أبرمت بلندن في 12 مايو 1954، والتي صادقت عليها واحد وثلاثون دولة.

ويتضمن التلوث من مصادر بحرية نوعين من التلوث هما:

أولاً: التلوث من الأنشطة في البحار

هو التلوث الذي يجد مصدره في أنشطة استغلال و استكشاف قاع البحار، من أجل الموارد الطبيعية الكامنة فيه، والتي يشكل البترول والغاز الطبيعي القسم الأكبر من تلك الموارد. ما أن التقدم التكنولوجي أدى إلى التوسع في عمليات الاستكشاف، و استغلال حقول النفط البحرية، وإلى بناء المنشآت البحرية الثابتة والمتحركة بشكل متزايد، نتج عنه الانتشار الواسع لتلوث البيئة البحرية، وقد عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار هذا النوع من التلوث بأنه تصريف الفضلات أو الموارد الأخرى، الذي يصاحب التشغيل الاعتيادي للأرصفة، وغيرها من التركيبات الاصطناعية ومعداتها في البحر أو ينتج عنه ذلك، أو إيداع مواد ليس لغرض التخلص منها²، ومن حوادث تسرب النفط التي أثرت على البيئة البحرية في مناطق الحفر والمناطق المجاورة لها نذكر على سبيل المثال:

أنه في عام 1969 وأثناء عملية استخراج النفط من حقل بحري خارج المياه الإقليمية لولاية كاليفورنيا الأمريكية، حدث تصدع للبئر وأثناء إصلاحه انسكب النفط بكميات كبيرة بلغت في الإحدى عشر يوماً الأولى حوالي 15 ألف طن، وغطت مساحة 22 قدرها 90 كم مربع من سواحل كاليفورنيا، وأثرت على صلاحية مياه البحر للاستحمام، وقضت على الثروة السمكية³.

وفي عام 1983 اصطدمت إحدى الناقلات بالرصيف البحري لحقل النوروز الإيراني بالخليج العربي، فأدى إلى تدفق النفط بكميات كبيرة، بلغت حوالي مائة ألف طن، لوثت 02 كيلومتر مربع من مياه الخليج، وامتد تأثيرها بفعل التيارات البحرية، إلى مساحات كبيرة بحوالي 36 كيلومتر مربع، وآخر حادث انفجار أحد آبار النفط التابعة لشركة بترول يوم البريطانية في خليج المكسيك، واستمر تدفق النفط لأشهر، مما أدى للقضاء على الثروة السمكية في تلك المنطقة، إلى جانب تأثيره على السياحة والاستحمام في شواطئ الخليج.

¹ اتفاقية لندن المنعقدة في 12 مايو 1954 المتعلقة بمنع تلوث مياه البحر بالنفط ومشتقاته.

² المادة 27 فقرة 2 ب 7 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982

³ أحمد اسكندري، المرجع السابق ص 93

ويمكن حصر أربعة أنواع رئيسية من الأخطار التي تحدث إثر وقوع حوادث من المنشآت المقامة في البحار:

- أ- الأخطار الناجمة عن انفجارات في أنابيب الحفر وخطوط الأنابيب.
- ب- الأخطار التي قد تنجم عن الخزانات العائمة الموجودة تحت الماء.
- ج- الأخطار الناجمة عن احتمال تسرب النفط من الآبار عن طريق الأنابيب الموصلة إلى الشاطئ أو أثناء عمليات الشحن.
- د- تسرب النفط نتيجة لحوادث تصادم السفن، بسبب عدم كفاية إضاءة المنشآت المستعملة في أغراض كشف أو استغلال الموارد المعدنية.

ولا يقتصر تلوث البيئة البحرية من أنشطة استكشاف واستغلال قاع البحار على التلوث النفطي، بل يمتد إلى عمليات استخراج المعادن من قاع البحر، التي تستلزم الحصول على كميات كبيرة من الرمال، والصخور من القاع، ويعد أن تتم معالجتها للحصول على المعادن ويعاد إلقاؤها مرة أخرى إلى البحر فتلوث مياهه، ويحصل تغيير في تكوين القاع، والقضاء على خصائصه الطبيعية والكيميائية والبيولوجية، مما يؤدي إلى القضاء على مظاهر الحياة البحرية الذي ينجم عنه هجرة الأسماك، والإخلال بالتوازن البيئي في مناطق الحفر والتقيب¹.

ثانياً: 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 استخدامها²، 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 سواء بصورة عمديه أو عرضية، وعليه سيتم تناول السفن من دون ناقلات النفط كمصدر للتلوث وإلى ناقلات النفط كمصدر للتلوث.

¹ أحمد اسكندري، المرجع نفسه، ص 69.

² محمد عبد الله نعمان، المرجع السابق، ص 36

أولاً: التلوث من السفن دون ناقلات النفط:

ويمكن أن يأتي من الأسباب التالية:

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

ثانياً: التلوث الناتج من السفن ناقلات النفط :

ويمكن أن تأتي من الأسباب التالية:¹

- 1- التلوث الناتج عن تفريغ المستعمل لمياه الاتزان (الصابورة) التي تحملها ناقلات النفط عند مغادرتها ميناء التفريغ، متجهة إلى موانئ الشحن، بهدف حفظ توازنها حيث تتخلص الناقلات من تلك المياه المحملة ببقايا النفط في أعالي البحار عند اقترابها من ميناء الشحن.
- 2- تفريغ غسيل خزانات النفط من السفن والناقلات في موانئ صيانة السفن، و تقرير صلاحيتها للملاحة، أن يتم غسل الصهاريج قبل إجراء الصيانة اللازمة، وغالبا ما يتم صرف مياه الغسيل ، و هي ممزوجة بالنفط في مياه البحر، وعنها ينشأ التلوث، وهذا ما يتعارض مع جميع الاتفاقيات الدولية.
- 3- التلوث الناجم عن الكوارث البحرية القهرية للسفن وناقلات النفط، الذي يتم عادة نتيجة حوادث التصادم بين السفن وناقلات النفط، أو المواد الكيماوية بسبب عجز المساعدات الملاحية، وسوء الأحوال الجوية والمناخية، أو بسبب الإهمال وعدم الحيطه، ومن بين الحوادث التي شكلت حوادث بحرية خطيرة نذكر أشهرها:
 - حادثة السفينة توري كانيون التي وقعت في 18 مارس 1967 التي كانت سعة حمولتها أكثر من 120 ألف طن من الزيت الخام، وعند غرقها تسرب منها 60 ألف طن على

¹ أحمد اسكندري، المرجع السابق، ص 81 و 82

مقربة 16 ميلا من الجنوب الغربي للساحل الإنجليزي، الذي تضرر بصفة كبيرة، بالإضافة إلى وصول الزيت إلى الشواطئ الفرنسية والإنجليزية، نتيجة الرياح والأمواج العاتية، واستغرقت تنظيف وإزالة البقع الزيتية الناجمة عن الحادث عدة أشهر، وتكلف ذلك أكثر من ستة عشر مليون دولار في ذلك الوقت¹.

- حادث غرق الناقل (أموكو كاديز)، وتحطمها أمام السواحل الإنكليزية والفرنسية، وانتشار حمولتها من النفط في بحر الشمال، وهذا عام 1978 .
- في مارس من عام 1989 ، جنحت ناقلة النفط (أكسون فالدين) في مضيق الأمير وليام بالأسكا، وتسبب في ضرر جسيم لسواحل الولايات المتحدة الأمريكية، وبالبيئة البحرية، فقد تسرب 38 ألف طن من النفط في المحيط، وتلوث أكثر من ألف ميل من ساحل أسكا، ووفاة 26 ألف طائر بحري، علاوة على العديد من الأضرار الجسيمة الأخرى التي وقعت في المنطقة المحيطة بالكارثة، والتي تعد أغنى مناطق أمريكا الشمالية من حيث الثروة السمكية، وصناعة الصيد.
- في جويلية من عام 1995 وقع حادث للسفينة (أيرون بارون)، وأدت إلى تسرب حوالي 03 آلاف طن من النفط، لوثت أكثر من 15 كيلومتر من سواحل تاسمينا ووفاة عدد هائل من طيور البطريق.
- في عام 1976 ألفت السفينة الإنكليزية (توباز) بنفاياتها في منطقة شمال شرق الأطلسي، وقدرت تلك النفايات بحوالي 24500 طن، وذلك في منطقة نصف قطرها 35 ميل بحري.
- في أكتوبر من عام 1993 قامت السفينة الروسية بإفراغ 17 طن من النفايات النووية الخطرة في بحر اليابان، ودون وضعها في صناديق خاصة، مما أدى لارتفاع مستوى الإشعاع إلى درجة عالية، وكان لها آثار ضارة وبالغة على كافة الكائنات الحية.
- و في 24 جويلية من عام 1979 اصطدم مركب إيراني بناقله نפט نرويجية قرب السواحل الكويتية، أدى إلى تسرب 500 طن من النفط في مياه الخليج.

¹ محمد جلال وفاء البديري، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، سنة 2001، ص21

- وحادث الناقله (أروا) في كندا، في فبراير من عام 1970، والسفينة (إيزونا ستاندرد واريجون ستاندرد)، قرب ميناء سان فرانسيسكو في جانفي من عام 1971، والناقله (جليانه) خارج ميناء نيوجتا في اليابان في نوفمبر من عام 1971، وغرق السفينة (كايتلودي بلفر) قرب سواحل جنوب إفريقيا، وتدفق منها ما يقارب 255 ألف طن، هذا إلى جانب حادث ناقله النفط الألمانية (تار بنباك) في 21 جوان من عام 1979، هذا إلى جانب اشتعال النيران في السفينة الليبيرية في أرزيو بالجزائر، مما أدى إلى تدفق 70 ألف طن من النفط في البحر عام 1988.

الفرع الثالث: تلوث البيئة البحرية من مصادر جوية

يعرف علماء الطبيعة والكيمياء الهواء بأنه "الغلاف الجوي المحيط بالكرة الأرضية والمكون من خليط من الغازات بخصائصه الطبيعية¹، كما يتكون الهواء من عدة غازات منها النتروجين، الأكسجين، غاز الأرجون، ثاني أكسيد الكربون، وغازات أخرى مثل الهليوم والهيدروجين والميثان، وتوجد نسبة من بخار الماء تتراوح ما بين 7 إلى 2%.²

ويحدث التلوث الجوي بإدخال بصفة مباشرة أو غير مباشرة في الجو، أو في الفضاءات المغلقة، مواد من طبيعتها تشكل خطر على الصحة البشرية، أو التأثير على التغيرات المناخية أو إفقار طبقة الأوزون، أو الإضرار بالمواد البيولوجية والأنظمة البيئية، 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:

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

¹ أحمد اسكندري، المرجع السابق، ص92

² أحمد اسكندري، المرجع نفسه، ص92

أكسيد الكبريت الذي يتحد بعد ذلك مع بخار الماء الموجود في الجو ليعطي حمض الكبريت¹ الذي يبقى معلقاً في الهواء، وينزل مع مياه الأمطار مشكلاً الأمطار الحمضية، التي تصل إلى البيئة البحرية سواء بطريقة مباشرة، أو عن طريق الأنهار التي تعتبر أكثر عناصر البيئة تأثراً بالأمطار الحمضية، مما يترتب عليه اختفاء العديد من الكائنات الحية، كما أن معظم الأنهار يكون مصبها الأخير البيئة البحري.

وقد بينت الدراسات أن زيادة حموضة المياه عن الحد الطبيعي، تجعل الأسماك والأحياء البحرية الأخرى تبدأ بالاختفاء التدريجي، أو تصاب بنقص في النمو وخفض إنتاج البيض والإصابة بالأمراض المختلفة، ولا تتوقف تأثيرات الحموضة عن هذا الحد بل قد تشمل التنوع الإحيائي ككل، كما يؤدي زيادة الحموضة في المياه إلى ذوبان المعادن كالزنك والرصاص و الزئبق التي يعد بعضها على درجة عالية من السمية².

ب- الإسقاطات الإشعاعية الجوية:

إن التجارب النووية وخاصة التجارب التي تقوم بها الدول الصناعية الكبرى على أعماق مختلفة تحت سطح البحار والمحيطات، ساهمت تاريخياً في زيادة تلوث المياه، بسبب الغبار الذري المشع الذي تحمله الرياح إلى المسطحات المائية، ولكون مياه البحار ذات خصائص كيميولوجية و 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، ومن ثم وصولها إلى الإنسان، كما أن عنصري الراديوم واليورانيوم المنصب بسبب تشوهات وطفرة وراثية للأسماك، وبعض الأحياء المائية

¹ Wikipedia.thefree.Encyclopedia.prestige.oill.spil http://en.wikipedia.org/wiki/Prestige_oil_spill

أطلع على الموقع بتاريخ 2019/04/17 / 0271/20/

² أحمد اسكندري، المرجع السابق، ص92

الأخرى، كما يتسبب في انقراض أنواع وسيادة أنواع أخرى قد تكون ضارة¹.

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، وحرائق الغابات والملوثات العضوية)، وملوثات صناعية ناتجة عن نشاطات الإنسان من استخدام للطاقة (بترول، فحم وغاز طبيعي)، وعن الغازات السامة المنبعثة من المصانع، بالإضافة إلى قطع الأخشاب وإزالة الغابات².

ومن نتائج ارتفاع درجة حرارة الأرض، ذوبان الجليد في القطبين، و فوق الجبال الذي ينتج عنه ارتفاع مستوى المياه في البحار، الذي قد يؤدي إلى اختفاء بعض الجزر البحرية والمساس بالأنظمة البيئية البحرية، والإضرار بالكائنات الحية بها، كما تؤدي إلى الزلازل و هيجان البراكين التي تؤثر على الحياة في البيئة البحرية، وتؤدي إلى فناء الحياة في هذه البحار³.

إن تلوث البيئة البحرية من الجو أو من خلاله نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، التي حثت على ضرورة منع هذا النوع من التلوث أو خفضه أو السيطرة

¹ كريمة بورحلي، التلوث البحري و تأثيره على البحار - دراسة ميدانية لميناء الصيد بوديس - جيجل، مذكرة ماجستير في علم الاجتماع، سنة 2009-2010 ص 82

² تعرف الغازات الدفيئة بأنها غازات توجد في الغلاف الجوي تتميز بقدرتها على امتصاص الأشعة تحت الحمراء ومن أهم هذه الغازات الدفيئة غاز ثاني أكسيد الكربون و غاز الميثان و أكسيد النيترون والأوزون.

³ https://ar.wikipedia.org/wiki/الاحتباس_الحراري

ويكيبيديا حرة أطلع على الموقع بتاريخ 2019/04/21 على الساعة 19:25

عليه من خلال اعتماد الدول لقوانين وأنظمة تطبق على المجال الجوي الخاضع لسيادتها، مع مراعاة القواعد والمعايير الدولية في إجراءات السلامة الملاحية الجوية¹.
كما أن هناك جهود دولية على الصعيد العالمي، للحد من تفاقم ظاهرة الاحتباس الحراري، فقد تداعت الكثير من دول العالم للتوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ و التي تهدف إلى تثبيت تركيزات الغازات الدفيئة في الغلاف الجوي، عند مستوى يحول دون تدخل خطير من جانب الإنسان في النظام المناخي.

و خلاصة لما سبق، فيمكن القول أنه قد تم التوصل في هذا الفصل المعنون بمفهوم البيئة البحرية، بأن القانون الدولي للبحار قد وضع تعريفا شاملا و جامعا للبيئة البحرية و التلوث البحري، من حيث الإشارة إلى نطاقها القانوني، و ذلك نتيجة للأهمية الكبرى التي تكتسيها و استعراض المصادر التي تهددها.
و عليه قد أرسى المجتمع الدولي و من ثم السياسات الوطنية ترسانة من القوانين و الإجراءات من اجل حماية البيئة البحرية من خطر التلوث و قامت بجهود عدة كما سيأتي الحديث عنها في الفصل الثاني.

¹ المادة 212 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

الفصل الثاني

الجهود الدولية والوطنية

لحماية البيئة البحرية

تمهيد:

نظرا لكون مشكلة التلوث البحري قضية عالمية تتطلب تضافر كافة الجهود، سعى المجتمع الدولي إلى حماية البيئة البحرية، باعتبارها كنز للموارد الطبيعية، و ملكا للإنسانية من خلال العديد من الاتفاقيات و المعاهدات الدولية التي استهدفت الحد من ظاهرة التلوث البحري. باعتبار التلوث البحري دولي بطبيعته، و العناصر التي تعمل على تدويله ترجع إلى أن البحار كلها متصلة مع بعضها البعض، وأن العناصر الملوثة أغلبها متحركة كالسفن بحيث التيارات البحرية تقوم بحمل التلوث إلى أبعد المناطق، متجاهلة الحدود البحرية التي تكون خاضعة لسيادة أية دولة، لهذا كان من الضروري أن تتعاون الدول من أجل المحافظة على البيئة البحرية، و على ضوء هذا سنخصص الدراسة في هذا الفصل للجهود الدولية و الوطنية لحماية البيئة البحرية من التلوث، بحيث تم تقسيمه إلى مبحثين:

عليه سيتم الوقوف على الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث في المبحث الأول، ثم نتعرض للجهود و التشريعات الوطنية لحماية البيئة البحرية من التلوث في المبحث الثاني، على أن يتضمن كل مبحث لثلاث مطالب.

المبحث الأول: الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث.

لقد كان القانون الدولي في الماضي، يكتفي بضرورة التزام الدول ببذل العناية عند ممارستها لاختصاصاتها الإقليمية، بعدم إلحاق أضرار بدول أخرى أو رعاياها، تاركا للدول ذات السيادة حرية تحديد أساليب ممارستها لهذه الاختصاصات، و لاختيار الظرف الأنسب للحفاظ على الالتزام، لكن و منذ بداية السبعينات من القرن الماضي، حصلت تطورات قانونية هامة، بحصول تفاعل بين قواعد القانون الدولي للبحار و قواعد القانون الدولي البيئي، أدت إلى تحسين مضمون التزامات الدول في ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث، و بدأ القانون الدولي يهتم بمشاكل البيئة البحرية، وذلك عن طريق وضع مجموعة من القواعد من أجل حماية البيئة البحرية من جميع أنواع التلوث، و مختلف صوره و أشكاله، بالإضافة إلى تدعيم و توسيع الالتزامات العامة بحماية البيئة البحرية، و كذا وضع تحديد دقيق للالتزامات الملقاة على عاتق الدول، بإدخال مجموعة من الشروط عند صياغة التزامات الدول في هذا الميدان و تحديد نوع التدابير التي يجب على الدول العمل على تطبيقها في أنظمتها القانونية الداخلية بهدف حماية البيئة البحرية¹.

و لإظهار الفائدة من هذا التطور، الذي مس النظام القانوني الدولي في ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث، سيتم التعرض لأهم المؤتمرات الدولية لحماية البيئة البحرية في المطلب الأول، و من ثم التطرق لأهم المنظمات الدولية في المطلب الثاني، و في المطلب الثالث سيتم الوقوف على أهم الاتفاقيات الدولية المبرمة في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث.

¹ محمدي محمد الأمين. التلوث البيئي البحري على ضوء القانون الدولي. مقال منشور بمجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية. العدد التاسع، جامعة ابن خلدون بتيارت

المطلب الأول: أهم المؤتمرات الدولية لحماية البيئة البحرية

أسهمت المؤتمرات الدولية من خلال المبادئ و التوصيات الصادرة عنها في حماية البيئة البحرية بمختلف عناصرها، و من أهم هذه المؤتمرات ما نذكر:

الفرع الأول: مؤتمر واشنطن:

عقد هذا المؤتمر بناء على دعوة بريطانيا والولايات المتحدة في عام 1926، و كان أول خطوة على طريق الجهود الدولية لمكافحة ظاهرة التلوث البحري، وقد حضر هذا المؤتمر وفود تمثل كل من بلجيكا، كندا، الدانمرك، إسبانيا، و فرنسا، وإيطاليا، اليابان، النرويج، هولندا، البرتغال والسويد، وقد طرحت في هذا المؤتمر الجوانب الفنية لمشكلة التلوث، حيث تمت المناقشة حول أسباب التلوث البحري و مظاهره، بهدف التوصل إلى صياغة بعض المقترحات، التي يتضمنها اتفاق في الملاحة الدولية بزيوت البترول¹.

و في هذا المؤتمر تم التوصل إلى إقرار مشروع اتفاقية دولية، تضمنت الجوانب التفصيلية و الفنية لمكافحة تلوث مياه البحار و المحيطات بزيوت البترول، كما حددت المسؤولية في حالة الانتهاك لحكام الاتفاقية و التزاماتها، لكن الدول لم توقع ولم تصادق على هذه الاتفاقية، وعليه فلم تدخل حيز النفاذ إلا أنه رغم ذلك فان مؤتمر واشنطن لفت انتباه المجتمع الدولي إلى خطورة مشكلة تلوث البيئة البحرية، كما كان لمشروع الاتفاقية قيمة أدبية لدى ملاح السفن البريطانية حيث عمدوا إلى الالتزام اختياريًا ببعض نصوص المشروع، وخاصة اعتبار المنطقة التي تمتد إلى مسافة خمسين (50) ميلا بحري كمنطقة يمنع فيها إلقاء النفايات التي تحتوي على زيت البترول، وقد تبعهم في ذلك ملاك السفن التابعة للولايات المتحدة الأمريكية، وكذلك هولندا، و السويد، و النرويج، و بلجيكا، كما قامت اتحادات ملاك السفن في عدد من البلدان الأخرى بالدعوة على إتباع ذات النظام².

وكان مشروع واشنطن هو الركيزة الأساسية لكل الاتفاقات التي تلت ذلك، إلا انه لم ينعقد بسبب التوترات الدولية التي أدت إلى اندلاع الحرب العالمية الثانية، و بهذا انغمست الدول في

¹ أحمد محمود الجمل. المرجع السابق ص 04.

² أحمد محمود الجمل. المرجع نفسه. ص 05.

ويلات الحروب و مآسيها و أهملت مشروع حماية البيئة البحرية الذي طرحه مؤتمر واشنطن و الذي كان بمثابة النشأة الأولى للاتفاقيات الخاصة بحماية البيئة البحرية¹.

الفرع الثاني: مؤتمر لندن

بعدها أدركت الحكومة البريطانية خطورة مشكلة تلويث مياه البحار و المحيطات، دعت الدول البحرية الرئيسية لعقد مؤتمر في لندن عام 1954، و قد حضر مؤتمر لندن وفود تمثل 42 دولة، و الأمين العام للأمم المتحدة، و قد توصل هذا المؤتمر إلى إقرار اتفاقية دولية تهدف لمكافحة تلوث البحار بزيوت البترول، و وقعت عليها 20 دولة، و أصبحت نافذة اعتباراً من يوم 26 جويلية 1958، و قد ألحق بالوثيقة الختامية لمؤتمر لندن ثمان قرارات أصدرها المؤتمر تتعلق بالجوانب المختلفة لمشكلة التلوث، و قد انطوى القرار الثامن منها بوجه خاص على دعوة هيئة الأمم المتحدة، لجمع و تحليل و نشر المعلومات المتعلقة بالتلوث الناجم عن البترول².

و خلال مؤتمر عقد في لندن في أبريل عام 1962، تم تعديل اتفاقية لندن لعام 1954 بناء على دعوة المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية، و التي قامت بوضع تعليقات الحكومات على الاتفاقية وعلى قرارات لندن عام 1954، حيث تم إدخال بعض الإضافات و التعديلات على الاتفاقية.

و تعتبر هذه التعديلات نافذة ابتداء من 18 مايو 1967، ثم بعد ذلك تم تعديل اتفاقية لندن عامي 1969 و 1971 و هذا بناء على اقتراحات الجمعية العمومية للمنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية³.

وبهذا يكون مؤتمر لندن المؤتمر الأول، الذي كان له الدور الفعال في إرساء قواعد قانونية تعنتي بحماية البيئة البحرية.

¹ عباس إبراهيم دشتي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في قانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط الأردن 2009-2010، ص 42

² عباس إبراهيم دشتي، المرجع نفسه ص 42.

³ أحمد محمود الجمل، المرجع السابق ص 07

الفرع الثالث: مؤتمر بروكسل

إذا كانت المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية قد لعبت دور في إدخال التعديلات المتعاقبة على اتفاقية لندن 1954، فقد لعبت ذات الدور الهام بدعوتها للمؤتمر المنعقد في بروكسل، في الفترة الممتدة من 10 إلى 20 نوفمبر من عام 1969، حول الأضرار الناجمة عن تلوث مياه البحار في أعقاب كارثة الناقل البحرية الليبيرية توري كانيون. وما نتج عنها من تلوث بيئي للسواحل البريطانية و الفرنسية.

وقد حضر هذا المؤتمر 48 دولة، وقد أسفر مؤتمر بروكسل عن إقرار اتفاقيتين على جانب عظيم من الأهمية هما: الاتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في أحوال الحوادث التي يمكن أن تؤدي إلى التلوث بزيت البترول¹.

والاتفاقية الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بزيت البترول وذلك في 29 نوفمبر 1969، كما وافق مؤتمر بروكسل على قرار يدعو فيه المنظمة البحرية إلى عقد مؤتمر دولي لإعداد اتفاقية دولية خاصة بإنشاء صندوق دولي لتعويض الأضرار الناشئة عن تسرب النفط من السفن، وقد انعقد المؤتمر في الفترة الممتدة من 29 نوفمبر إلى 18 ديسمبر 1971 و أسفر عن توقيع هذه الاتفاقية .

الفرع الرابع: مؤتمر ستوكهولم

عقد هذا المؤتمر عام 1972 بتنظيم من الأمم المتحدة، و قد أثير في هذا المؤتمر مسألة تلوث البحار و المحيطات، و الأسباب وراء تلك الظاهرة و خاصة الكوارث الطبيعية و تسرب المواد البترولية².

وقد جاء هذا المؤتمر بدعوة الدول إلى الخطوات الممكنة لمكافحة تلوث البحار بالمواد التي من شأنها المساس بصحة الإنسان أو المواد الحية البحرية، و قد نص المبدأ السابع من مبادئ إعلان ستوكهولم، على ضرورة التزام الدول باتخاذ التدابير الفعالة لمنع تلوث البحار بالمواد التي تعرض لخطر لصحة الإنسان، و تلحق الضرر بالموارد الطبيعية، و بالأحياء المائية، أو تعرقل الاستعمالات المشروعة للبحار.

¹ أحمد محمود الجمل، المرجع السابق ص08

² أحمد محمود الجمل، المرجع نفسه ص08

الفرع الخامس: مؤتمر الأمم المتحدة

منذ أن طرحت فكرة وجوب العمل على استغلال الثروات المعدنية لقاع البحر والمحيطات، وما في باطنها بوصفها تراثا مشتركا للإنسانية، أعطى المجتمع الدولي لحماية البيئة البحرية المزيد من الاهتمام و العناية، و هذا منذ عام 1967، كما و أن التقدم نحو الاستغلال الفعلي لتلك الثروات، يؤدي إلى إبراز مصادر جديدة للتلوث، مما أثار المجتمع الدولي في إيجاد المزيد من إجراءات الوقاية، .كما أن هذه الفكرة قد أدت إلى إعادة النظر في قانون البحار بهدف إنمائه و تطويره، وهذا عن طريق إضافة الكثير من القواعد الجديدة ليوأكب تطور المجتمع الدولي المعاصر، و هذا فسح المجال للاهتمام بقضية البيئة البحرية وحمايتها¹.

المطلب الثاني: أهم المنظمات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث.

تدعم المنظمات الدولية حق الإنسان في بيئة نظيفة خالية من التلوث، دعما كبيرا باحترامها لحقوق الإنسان، و تشجيع الدول على التعاون الدولي في مجال حماية هذا الحق وقد قامت منظمة الأمم المتحدة و كافة المنظمات المتخصصة التابعة لها، بدور فعال في تطوير قواعد القانون الدولي للبيئة، من خلال إبرام العديد من الاتفاقيات بين الدول، و تجسيد هذه الحماية بشكل مباشر أو غير مباشر².

الفرع الأول: منظمة الأمم المتحدة.

تلعب منظمة الأمم المتحدة منذ نشأتها دور هاما في حماية البيئة الإنسانية من كافة أشكال الإضرار بحقوق الإنسان، و قد ساهمت المنظمة في إعداد الكثير من الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة، و من أهمها مؤتمر ستوكهولم عام 1972، كما أسهمت المنظمة أيضا في إصدار الميثاق العالمي للطبيعة، و الذي وافقت عليه الجمعية العامة للأمم المتحدة في 1982/10/28، والذي ينص على ضرورة التعاون فيما بين الدول و المنظمات و الأفراد

¹ عباس إبراهيم دشتي، المرجع السابق، ص 50

² خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية للاتفاقيات الدولية، دراسة مقارنة. بدون طبعة، دار الفكر الجامعي - الإسكندرية، سنة 2011 ص 261

و الهيئات غير الحكومية من أجل المحافظة على الطبيعة، من خلال أنشطة مشتركة، وحث الدول على عقد معاهدات دولية تستهدف حماية البيئة البحرية.

ومن أهم انجازات المنظمة، إنشاء برنامج الأمم المتحدة للبيئة كهيئة دولية مختصة بشؤون البيئة، و قد تضمنت مجموعة المبادئ التي أعدها برنامج الأمم المتحدة، ضرورة تبادل المعلومات و القيام بالدراسات من أجل مكافحة ظاهرة التلوث البحري¹.

الفرع الثاني: المنظمة البحرية الدولية (OMI)

تم إنشاء هذه المنظمة على اثر المؤتمر البحري الذي عقد في جنيف بتاريخ 06 مارس من عام 1948، ودخلت حيز النفاذ في 17 مارس من عام 1957، وهذا عندما صادقت عليها 21 دولة من بينها 7 دول تبلغ حمولة سفن كل منها مليون طن على الأقل، وهي تعتبر إحدى الوكالات المتخصصة التي ترتبط بالأمم المتحدة بمقتضى اتفاق ابرم بينهما، كما تتمتع المنظمة بالشخصية القانونية الدولية، بما يترتب على ذلك من آثار في نطاق علاقاتها الدولية². هذه المنظمة مكلفة بالمسائل الفنية بالملاحة البحرية و التجارة الدولية البحرية، هي من الوكالات المتخصصة، ثم إنشائها في 06 مارس 1984 ومن مهامها تحسين أمن الملاحة باعتماد القوانين المنفق عليها دوليا، وحماية مياه البحار، و المحيطات من التلوث بكل أشكاله وما يصل بذلك من مسائل قانونية، و لهذه المنظمة الفضل في إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية كتلك المتعلقة بمكافحة التلوث بالنفط عام 1954، كما أنشأت المنظمة سنة 1976 مركزا إقليميا للتدخل المستعجل لمكافحة التلوث البحري في حوض الأبيض المتوسط، يعمل على مساعدة دول المنطقة في التصدي لحالات التلوث الطارئة³.

الفرع الثالث: منظمة التربية و الثقافة و العلوم (UNESCO)

تم إنشاؤها في 04 نوفمبر 1946، و تعتبر من المنظمات المتخصصة التابعة لمنظمة الأمم المتحدة، حيث تم في ندوة " ستوكهولم " الاعتراف بموجب هذه المنظمة بالحاجة إلى

¹ خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص262

² أحمد أسكندري، المرجع سابق، ص56

³ واعي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية

الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010، ص122

التعليم البيئي، في ترسيخ ثقافة بيئية من أجل تكريس الوعي البيئي لدى المجتمع، حيث انطلقت هذه المنظمة في برامج التوعية منذ عام 1970 من خلال مشروعها في تطبيق برامج بيئية كالبرنامج الخاص بترشيد استخدام المياه العذبة و البرنامج الخاص بالكوارث الطبيعية¹. وقد شاركت منظمة (UNESCO) في إعداد بعض الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبيئة كاتفاق - رامسار - المتعلق بحماية المناطق الرطبة ذات الأهمية الدولية، التي تمت في 02 فبراير 1971، كما قامت منظمة (UNESCO) بالاشتراك مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة عام 1975 من أجل وضع برنامج دولي حول الثقافة البيئية، و يتم تنفيذ هذا البرنامج مع الوكالات الحكومية المتخصصة و المنظمات غير حكومية، و كذلك من بين الأعمال التي قامت بها المنظمة، هو إعداد خرائط لمشروعات صناعية داخل البحر وخارجه، ومن أجل تفادي الأضرار بالبيئة و حمايتها².

الفرع الرابع: المنظمة العالمية للصحة (OMS)

الصحة هي العمود الفقري أو الأساس المتين لحياة الأفراد، والذي بدون توافرها لا يمكن أن ينجح أي عمل وفي أي ميدان، وتشكل منظمة الصحة العالمية، إحدى الوكالات المتخصصة، والتي تلعب دورا بارزا في الحفاظ على الصحة العالمية من خلال تقارير دورية تسهر بها في دعم وتفعيل مجتمع جديد خال من الأمراض والأوبئة، وتقدم المساعدات الفنية والمادية للدول التي تعاني من الأمراض، للوصول إلى مجتمع صحي متناسب.

أنشأت المنظمة في 22 جويلية من عام 1946 وبدأت في مباشرة أعمالها في 06 افريل من عام 1948 بمدينة جنيف في سويسرا، وبموجب المادة الثانية من دستور المنظمة، فإنها تسعى لتحقيق أهدافها بالتعاون مع الوكالات المتخصصة في مجالات التغذية، والإسكان والصحة، والعمل، وتقديم خدمات في مجال الأبحاث والمشورة لجميع البلدان سواء في حالة الطوارئ أو في الأحوال الطبيعية لتحسين صحة الإنسان، وتقديم برامج ميدانية في سبيل تحسين الصحة والوقاية من الأمراض، وبصفة خاصة تحسين الصحة الأسرية والبيئية.

¹ واعلي جمال، المرجع السابق، ص 126.

² واعلي جمال، المرجع نفسه، ص 127.

و تتمتع المنظمة بالشخصية القانونية الدولية التي تمنحها الحق في إجراء اتفاقات مع كافة دول العالم، ولها دور بارز في القضاء على الكثير من الأمراض والأوبئة، و ينص دستور المنظمة على أن التمتع بأعلى مستوى ممكن من الصحة، هو أحد الحقوق الرئيسية لكل شخص بدون تمييز بسبب العرق، أو الدين، أو العقيدة السياسية، أو الوضع الاقتصادي والاجتماعي، ومنذ إنشاء منظمة الأمم المتحدة وهي تتعاون تعاوننا وثيقا مع منظمة الصحة العالمية في كافة الأمور المتصلة بالرعاية الصحية والبيئية¹.

كما اهتمت المنظمة بتقييم الآثار الصحية لعوامل التلوث والمخاطر البيئية الأخرى في الهواء والماء والتربة والغذاء، وبيئة العمل، ووضع المعايير البيئية، التي توضح الحدود القصوى التي لا يجب أن يتعرض لها الإنسان من الملوثات.

كما قامت المنظمة عام 1958 بنشر المستويات الدولية لمياه الشرب، وتم مراجعتها عام 1963 و 1971 وحتى يومنا هذا، تسعى لرفع وتحسين الطبيعة الفيزيائية والكيميائية للمياه. كما وضعت خمسة مؤشرات نوعية للملوثات الحيوية، والملوثات الإشعاعية والمواد السامة وبعض المواد الكيميائية التي يمكن أن تؤثر على صحة الإنسان، والخصائص المقبولة للمياه كما تحتوي هذه المستويات أيضا على المستويات الدنيا المقترحة، التي يمكن أن تأخذ بها الدول.

كما تقوم المنظمة بالتعاون مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة، بوضع برنامج لمعايير الصحة والبيئة، ويهدف هذا البرنامج إلى تقييم العلاقة بين التعرض للملوثات التي توجد في الهواء والمياه، أو الغذاء، أو في بيئة العمل وصحة الإنسان، وصياغة مستويات بالحدود المسموح بها في حالة التعرض لهذه الملوثات، ولقد انتهت المنظمة من وضع معايير أكثر من أربعة عشر (14) مركبا من بينها: الرصاص و الزئبق والد.د.ت، ويوضح التقرير الخاص بكل مركب الحدود المسموح بها لكل ملوث في بيئة الإنسان².

¹ خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 266.

² أحمد اسكندري، المرجع السابق، ص 63.

الفرع الخامس: منظمة الأمم المتحدة للأغذية و الزراعة (FAO)

تلعب المنظمة الخاصة بالأغذية و الزراعة دورا هاما في مراعاة سوء التغذية، و في الإعلان العالمي حول استئصال الجوع، و سوء التغذية سنة 1974، أوضحت ملامح هذا الإعلان ضرورة إيجاد حل دائم لمشكلة الغذاء، و بذل كل الجهود للقضاء على الفجوات المتسعة بين الدول المتقدمة و الدول النامية لإفشاء نظام اقتصادي عالمي، فمن حق كل شخص أن لا يتضرر من الجوع و سوء التغذية¹.

نشأت المنظمة في 16 أكتوبر 1945، وتعمل في مجال التغذية و الزراعة من أجل رفع مستوى المعيشة، و التغذية لسكان العالم، و العمل على زيادة الإنتاج الزراعي و الحفاظ على المصادر الطبيعية، ونشاطها يتصل بالبيئة، حيث كان لها الفضل في دق ناقوس خطر التلوث البيئي للبحر الأبيض المتوسط، بعد أن وصل إلى مستويات حرجة، وكان لها الفضل في وضع العديد من الاتفاقيات الدولية المرتبطة بحماية البيئة، كالاتفاقية المتعلقة باحترام سفن الصيد للأرصدة السمكية في أعالي البحار، و المحافظة عليها وحسن تسييرها، و المحررة في 29 نوفمبر 1993، كما شاركت في صياغة اتفاقية "برشلونة" لحماية منطقة البحر الأبيض المتوسط في عام 1976، و كذلك اتفاقية "روتterdam" عام 1998 التي جاءت تطبيقا لتوجيهات المنظمة المتعلقة بتبادل المعلومات حول الأضرار الناجمة عن التلوث بفعل المواد الكيماوية الخطيرة المنقولة بحرا².

الفرع السادس: المنظمة الدولية للأرصاد الجوية (OMM)

هي إحدى وكالات الأمم المتحدة المتخصصة، و تعتبر بمثابة المرجعية العلمية لمنظومة الأمم المتحدة، حيث أن الأحوال الجوية تؤثر على حياة الإنسان، وبالذات بالنسبة لموارده و استغلال هذه الموارد، ومعرفة الأحوال الجوية، تساعد على الاستفادة منها أو على الأقل محاولة التكيف معها، وبالتالي تجنب الأخطار في مجالات كثيرة مثل: الزراعة والملاحة الجوية و البحرية، و موارد المياه، و الأعاصير و الزوابع، والصحة و السياحة و الثروة الحيوانية وغيرها.

¹ خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 264 .

² واعلي جمال، المرجع السابق، ص 127

كما أن معرفة الأحوال الدولية تتعدى حدود الدول، لذلك ظهرت الرغبة لإنشاء منظمة دولية تختص بمسائل الأرصاد الجوية¹.

تم إنشاء هذه المنظمة بموجب اتفاقية واشنطن، والتي تمت في 11 أكتوبر 1947 ومن بين وظائف هذه المنظمة، وضع شبكة دولية لمراقبة و ملاحظة مستويات التلوث، ورصد الأوضاع الجوية و التنبؤ بها، وكشف الكوارث الطبيعية قبل وقوعها، و كذلك العمل على تشجيع التنسيق في مجال البحث العلمي في مجال البيئة، عن طريق مراقبة التلوث ودراسة مستوياته و تأثير ثقب الأوزون على النظام البيئي، و مشاكل الاحتباس الحراري و تأثيرها على مستوى البحار والمحيطات².

الفرع السابع: الوكالة الدولية للطاقة الذرية (IAEA)

تم إنشاء تلك المنظمة سنة 1956، و دخلت حيز الاتفاقية الخاصة بها التنفيذ في 1957، و مقرها مدينة فيينا بالنمسا، و تتبع الوكالة منظمة الأمم المتحدة بموجب الاتفاق المبرم بينهما في سنة 1957، و تنص المادة الثالثة من نظامها الأساسي على أن أحد وظائف هذه المنظمة، هو وضع الموافقة على مستويات الأمن لحماية الصحة و التقليل من المخاطر التي يتعرض لها الأشخاص و الأموال³.

كما تعمل هذه الوكالة على تكريس الاستعمال السلمي للطاقة الذرية من طرف الدول وكذلك حدود معايير السلامة أثناء استعمال هذه الطاقة و التقليل من مخاطرها، و تراقب مدى استجابة الدول في مجال الطاقة النووية للمقاييس الدولية، و تلزم الدولة صاحبة المشروع باحترام هذه المقاييس، و قد وضعت عام 1961 قانون ينظم نقل المواد الإشعاعية، كما اقترحت على الدول بعض التوجيهات الخاصة بمواجهة مخاطر التلوث الإشعاعي عند وقوع كوارث نووية⁴.

¹ أحمد اسكندري، المرجع السابق، ص 64

² واعلي جمال، المرجع السابق، ص 128

³ خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 269

⁴ واعلي جمال، المرجع نفسه، ص 133.

المطلب الثالث: أهم الاتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية.

لا شك أن الاتفاقيات الدولية تأتي على قمة المصادر الدولية التي تستسقي منها قواعد القانون الدولي لحماية البيئة، و يرجع ذلك إلى الطبيعة الدولية لكثير من مشكلات البيئة و التي تقضي الحاجة إلى ضرورة التعاون ولم الجهود المشتركة من أجل حل هذه المشكلات. و قد تعددت الاتفاقيات التي نصت على حماية البيئة البحرية، التي نصت عن مبدأ الحفاظ عليها، و مسؤولية الدول في حمايتها، و عدم الإخلال بعناصرها، و ضمان سلامتها.

الفرع الأول: حماية البيئة البحرية من التلوث في إطار الاتفاقيات الخاصة

لدعم العمليات الوقائية وهذا بين مختلف دول العالم، أبرمت عدة معاهدات عالمية، حيث تم وضع قواعد قانونية تعمل على حماية البيئة البحرية من التلوث من جميع المصادر المختلفة له، وذلك بالحيلولة دون انتشار التلوث إلى مناطق البيئة البحرية المجاورة لموقع الحادث، وعليه نتناول هذه القواعد حسب مصادر التلوث البحري حيث سيتم التطرق لحماية البيئة البحرية من المصادر الأرضية باعتبار هذه المصادر تأتي في المرتبة الأولى من حيث حجم التلوث في البيئة البحرية، ثم حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي و المواد النووية و بعد ذلك الحماية من التلوث بالإغراق.

أولاً: حماية البيئة البحرية من الملوثات ذات المصادر الأرضية

يشكل هذا النوع من الملوثات أخطر مصادر التلوث للبيئة البحرية، نظرا للارتباط الوثيق بينها و بين التنمية الاقتصادية، و لذلك ظهرت الصعوبة في إيجاد حماية مناسبة للبيئة البحرية منه، في ظل حرص الدول و تحقيق رفاهية الشعوب. و الواقع أنه من الأهمية بمكان الإشارة إلى اقتناع ممثلي الدول في مؤتمر البيئة الإنسانية المنعقد في ستوكهولم 1972 بضرورة إيجاد توازن حقيقي و عملي بين حماية البيئة بشكل عام - بما فيها البيئة البحرية - و التنمية الاقتصادية¹.

فيعتبر هذا النوع من التلوث من أقدم مصادر التلوث البحري، وأكبرها حجما من حيث المساهمة في تلويث البيئة البحرية، و تعد مياه الصرف الصحي من أكثر الملوثات الأرضية

¹ عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق ص 71

و أوسعها انتشارا بالإضافة إلى الملوثات الصناعية و الكيميائية، و التخلص من هذه النفايات الضارة أصبحت مشكلة بحد ذاتها، كما أن المواد الصلبة، و القمامة و المخلفات الناتجة عن النشاطات الاستهلاكية في المناطق الساحلية، وجميع الملوثات الأخرى ترمى مباشرة في البحر أو تصل إليه عن طريق الأنهار و الأمطار، مما يستدعي بذل جهود دولية و وطنية للقضاء على هذه الملوثات، و من أهم الاتفاقيات التي أبرمت لحماية البيئة البحرية من المصادر البرية نجد اتفاقية لندن المتعلقة بالوقاية من تلوث البحار الناتج عن تسرب الفضلات المحررة في 29 ديسمبر 1972 والتي تهدف إلى الوقاية من التلوث بسبب النفايات، و اتفاقية باريس المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث من المصادر البرية لعام 1974، وقد تعهدت أطراف اتفاقية باريس بموجب المادة الثالثة عشر (13) و العمل على إزالة و تخفيض التلوث من هذه المصادر¹.

بالإضافة إلى ذلك، هناك قواعد تضمها البرنامج العالمي من أجل حماية البيئة البحرية ضد التلوث القادم من البر، من خلال مؤتمر واشنطن الذي انعقد في 03 نوفمبر 1955 و الذي شاركت فيه أكثر من مئة (100) دولة.

ثانيا: حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي و المواد النووية

يعد التلوث النفطي و التلوث بالمواد النووية من أخطر الملوثات، نظرا لما ينتج عنها من أضرار تصيب البيئة البحرية، و تؤدي إلى هلاك الكائنات الحية بها، وقد أبرمت عدة اتفاقيات بشأن هذه الملوثات و تتمثل فيما يلي:

01- الاتفاقيات الخاصة بمنع التلوث النفطي

يؤثر التلوث النفطي على التوازن البيئي للبحار، و نظمها المختلفة، إذ يؤثر على الأسماك و الكائنات الحية الأخرى، و يؤثر على الشواطئ و المنشآت الترفيهية، و اقتصاديات المدن الساحلية². يأتي هذا التلوث في المرتبة الثانية من حيث حجمه في البيئة البحرية بعد التلوث من مصادر برية، و يعود ظهور مشكلة التلوث النفطي إلى النصف الثاني من القرن

¹ سعادي محمد، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، ب.ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، سنة 2010، ص 25 .

² عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 42

التاسع عشر عندما نقلت أول شحنة نفط من أمريكا إلى بريطانيا عام 1861، ثم بعد ذلك تم تدشين أول ناقلة نفط عام 1886 وهي ذات حمولة كلية تقدر ب 2.37 طن، وفي عام 1914 كانت نسبة الحمولة الكلية للسفن المسيرة بالبتترول حوالي 3.1 من مجموع الحمولات، حيث بعد ذلك تزايد هذا الرقم بسرعة¹.

لذلك تنبعت الدول وشعوب العالم، وأعطت اهتماما بمشكل التلوث النفطي، وقد تم فعلا تبلور هذا الاهتمام الدولي، حيث وضع المجتمع البحري ممثلا في المنظمة البحرية الدولية (OMI) اتفاقية منع تلوث البحار بالزيت في 12 ماي 1954 و التي تعد أول أهم الاتفاقيات الدولية التي عالجت مكافحة التلوث البحري وقد تم إبرامها في لندن.

وقد عدلت اتفاقية لندن في أعوام 1962 - 1969 - 1971 - 1973 و تتعلق هذه التعديلات بتصميم الناقلات للتقليل من الحوادث، و كذلك طرق تشغيلها للتقليل من الزيت في مياه الصابورة، تجهيز الموانئ التي يتداول فيها البترول بمعدات استقبال مياه الصابورة وغيرها من الأحكام التي تهدف إلى منع تلوث البحار الناشئ عن التفريغ للنفط من السفن و تنطبق أحكام هذه الاتفاقية و تعديلاتها على كافة السفن البحرية المسجلة في أية دولة طرف في الاتفاقية، و أيضا السفن غير المسجلة، والتي تحمل جنسية إحدى الدول الأعضاء². وقد أكدت على اتفاقية لندن 1954 فيما بعد لجنة القانون الدولي منذ عام 1958 في تقريرها، على واجب كل دولة في وضع تشريعات لمنع تلويث البحار بواسطة النفط المسكوب من السفن، أو الأنابيب أو ناتج عن استغلال قاع البحار و بواسطة المواد الإشعاعية³.

ولحماية أكثر من الحوادث الناتجة عن التلوث بالنفط، تم إبرام اتفاقية دولية متعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث بالنفط في بروكسل وذلك بتاريخ 19 نوفمبر 1969 عقب الناقلة الليبيرية " توري كانيون " عام 1967 أمام السواحل الجنوبية لانجلترا، وقد بدأ سريان هذه الاتفاقية بتاريخ 16 ماي 1975، تهدف إلى تمكين من اتخاذ الإجراءات و التدابير اللازمة في أعالي البحار في حالات وقوع كارثة بحرية تؤدي إلى تلوث الشواطئ و البحار بالنفط، وذلك بمنع التلوث أو التخفيض من حدة هذا التلوث، أو إزالة

¹ أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 103

² خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 111

³ سعادي محمد، المرجع السابق، ص 251

الأخطار المحدقة بسواحلها أو مصالحتها المتعلقة بالساحل، فاتفقت بروكسل لعام 1969 تعطي للدول حق التدخل في أعالي البحار في حالة وجود حادث أدى أو سيؤدي على التلوث بالنفط.¹ كما أبرمت أيضا في بروكسل بتاريخ 29 نوفمبر 1969 اتفاقية دولية خاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط، و تهدف هذه الاتفاقية إلى منح تعويض ملائم للأشخاص الذين يصيبهم ضرر ناجم عن تسرب الزيت أو تصريفه من السفن.²

أما الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط فقد أبرمت في بروكسل عام 1971، و تهدف هذه الاتفاقية إلى استخدام حصيلة هذا الصندوق لتغطية التكاليف الخاصة بتنظيف و إزالة التلوث البترولي و التعويض عنه، حيث يمنح التعويض لكل شخص أصيب بضرر ناجم عن التلوث البحري بالنفط، حيث لا تزيد التعويضات للحادثة الواحدة في هذه الاتفاقية عن 30 مليون دولار.³

ونظرا لكثرة حوادث السفن وما ينتج عنها من تسرب للنفط في البحار و المحيطات مما يؤدي إلى تلوثها، فقد تم إبرام اتفاقية لندن في 01 نوفمبر 1974 و المتعلقة بالوقاية من التلوث بسبب حوادث السفن كالتصادم أو الجنوح، كما أبرمت اتفاقية أخرى حول حماية البيئة البحرية و الوقاية و التعاون بسبب التلوث البحري بواسطة النفط، وهي اتفاقية لندن المحررة في 30 نوفمبر 1990⁴، و تهدف هذه الاتفاقية إلى حماية البيئة البحرية ووقايتها من التلوث النفطي، كما تؤدي أحكامها على ضرورة التعاون الدولي من أجل تحقيق ذلك.

أبرمت في هذا المجال اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار لعام 1958 و التي تهدف لحماية البيئة البحرية في مناطق أعالي البحار من التلوث بالنفط أو النفايات المشعة، و كذلك معاهدة بروكسل لعام 1963، و معاهدة فيينا لعام 1963 الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار النووية و اتفاقية موسكو لعام 1963 لحظر التجارب النووية في الجو، وفي الفضاء الخارجي تحت الماء و اتفاقية بروكسل الخاصة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية لعام 1971، والتي تناولت التلوث و آثاره الناجمة عن إلقاء الفضلات النووية في البحر

¹ سعادي محمد، المرجع السابق، ص 253.

² أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 104.

³ أحمد محمود الجمل، المرجع نفسه، ص 104.

⁴ سعادي محمد، المرجع نفسه، ص 256.

و كذلك اتفاقية لندن لسنة 1971 لحظر وضع الأسلحة النووية و أسلحة الدمار الشامل في قاع البحار و المحيطات و باطن تربتها، و اتفاقية نيويورك لعام 1976 لحظر تقنيات تغيير البيئة لأغراض حربية .

ثالثاً: حماية البيئة البحرية من التلوث بالإغراق .

الإغراق هو التخلص العمدي في البحر للنفايات أو المواد الأخرى من السفن و الطائرات و الأرصفة أو التركيبات في البحر¹ .

يعتبر التلوث بالإغراق من الأفعال المقصودة لتلويث البيئة البحرية، كما أن هذا النوع من الملوثات يعتبر أخطرها، لأن ما يتم إغراقه في البحار و المحيطات عبارة عن مواد سامة وضارة من الملوثات، لذلك تكاثفت الجهود الدولية من أجل منع هذا التلوث بكل الوسائل، حيث تم إبرام العديد من الاتفاقيات، التي تحدد للدول التزامات مدققة تقيد تصرفها بالنسبة للسفن الخاضعة لنظامها القانوني، بصياغتها لقواعد و معايير ذات طابع حظري و تقييدي و إجرائي من أجل الوقاية من التلوث الناجم عن الملاحة البحرية، و تحدد هذه القواعد شروط بناء السفن، وأماكن الصهاريج وأبعادها، والمعدات الواجب توفرها على متن السفينة، والشروط المتعلقة بكيفية مراقبة العمليات التي يحتمل أن تؤدي إلى تلويث البيئة البحرية أثناء تشغيل السفن.

فنظراً لخطورة هذا التلوث فقد حرص مؤتمر البيئة الإنسانية المنعقد في ستوكهولم 1972 في المبدأ الثالث و التوصية رقم 86 الفقرة ج - د منه، على تأكيد استعمال الدول لأحسن الوسائل بتقليل الإغراق للنفايات بواسطة السفن و الطائرات و المنشآت القائمة².

ومن أهم تلك الاتفاقيات نجد اتفاقية جنيف لعام 1958 الخاصة بأعالي البحار، و التي تلزم كل دولة باتخاذ الإجراءات اللازمة بمنع تلوث البحار عن طريق إغراق النفايات المشعة وكذلك اتفاقيتي أوصلو لعام 1972، و لندن لعام 1972 المتعلقة بمحاربة التلوث بالإغراق من السفن و الطائرات³.

¹ ورد هذا التعريف في المادة 1 الفقرة 5- أ (1-2) من اتفاقية الأمم المتحدة للبحار 1982.

² عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 61

³ سعادي محمد، المرجع السابق، ص 253

ومن أجل محاربة التلوث بواسطة السفن أبرمت اتفاقية ماريبول في 02 نوفمبر 1973 وتم تعديلها ببروتوكول 17 فبراير 1978، وقد جرى العمل بها في 02 أكتوبر 1983 والهدف منها هو المنع و التحكم في التلوث الملاحي من النفط والمواد السائلة الضارة والمجاري والقمامة، و قد حددت الاتفاقية في أحكامها شروط معنية للتحكم تخص مناطق معنية يلزم حمايتها بدرجة أكبر من مناطق البحر الأخرى، و تشمل هذه المناطق البحر الأبيض المتوسط و بحر البلطيق، و البحر الأسود، و خليج عدن، و منطقة انتاركتيكا، و بحار شمال غرب أوروبا و البحر الشمالي، و مناطق البحر الكاريبي، و تتم هذه الحماية عن طريق المنظمة البحرية الدولية (OMI) بتنسيق أنشطتها مع منظمات دولية أخرى في إطار برنامج الأمم المتحدة¹.

الفرع الثاني: حماية البيئة البحرية من التلوث في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

هذه الاتفاقية هي الأجدر من غيرها بوصفها بأنها عامة، نظرا لعموم الأحكام التي جاءت بها لحماية البيئة البحرية من التلوث من جميع مصادره، فقد نظمت هذه الاتفاقية حمايتها للبيئة البحرية بإيرادها جملة من الأحكام العامة التي تعد بمثابة المبادئ التوجيهية الملزمة لأطرافها². و تعد من أهم الاتفاقيات الدولية التي انعقدت لمعالجة قضايا البيئة البحرية و التي دعت إلى تكاتف الجهود الدولية لمواجهة مخاطر التلوث البحري، وهي أوسع اتفاقية من حيث الأعضاء، وقد تم صياغتها من خلال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث في دورته الحادية عشر³. فقد عالجت هذه الاتفاقية موضوعات قانون البحار، وكذلك أرسى المبادئ القانونية للالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث، ومكافحة مصادر تلوثها أيا كانت. و تتميز هذه الاتفاقية بأنها ليست مجرد إعادة صياغة للممارسات و القوانين و الأحكام السابقة و الواردة في الاتفاقيات السابقة، بل تعتبر أول قانون دولي شامل بشأن البحار

¹ خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، 278

² عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 97

³ انعقدت في مدينة بدولة جامايكا بتاريخ 10 ديسمبر 1982، ودخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994 .

و حمايتها بحث الدول على العمل الجماعي لمواجهة أخطار التلوث البحري، وهي من الاتفاقيات الأكثر فعالية في حماية البيئة البحرية.

وقد تضمنت الاتفاقية قواعد قانونية تبين فيها المنهجية التي اتبعتها من أجل حماية البيئة البحرية، و كذلك التدابير المتخذة للوقاية من التلوث البحري، و بالإضافة إلى أحكام قانونية تلزم من خلالها الدول بإتباعها للحفاظ على البيئة البحرية.

وتبعاً لذلك سنقوم في هذا الفرع بتوضيح الإستراتيجية التي اتبعتها الاتفاقية من أجل حماية البيئة البحرية، كما سنحدد الالتزامات الملقاة على عاتق الدول لحماية البيئة البحرية.

أولاً: إستراتيجية اتفاقية 1982 من أجل حماية البيئة البحرية

لقد وضعت هذه الاتفاقية منهجية أو إستراتيجية دولية هامة لتحقيق التنمية المستدامة و محاربة التلوث البحري بكافة أشكاله، ومن جميع مصادره، حيث ركزت الاتفاقية في إستراتيجيتها المتبعة على تدارك النقائص التي كانت تشوب الاتفاقية السابقة، وقد حددت الاتفاقية الأهداف المستقبلية المراد بلوغها، و هذا من خلال وضع معايير دولية تلتزم الدول بإتباعها، كالمعايير المتعلقة بتصميم وبناء السفن التي تقوم بنقل المواد التي من شأنها تلويث البيئة البحري¹.

و كذلك معايير دولية لمؤهلات العاملين عليها و تدريبهم²، و إحصاء السفن، و كيفية التعامل مع الأنواع المهددة بالانقراض و غيرها.

كما أوردت الاتفاقية في الفرع الخامس (5) المصادر المنشئة للتلوث البحري مثل التلوث من مصادر في البر الناتج عن الأنهار و مصباتها، وخطوط الأنابيب و مخارج التصريف³ و التلوث الناتج عن أنشطة تخص قاع البحار⁴، و التلوث الناشئ عن الأنشطة في المنطقة الاقتصادية الخالصة⁵، و التلوث عن طريق الإغراق⁶، وكذلك التلوث الناتج من السفن وما

¹ حسب المادة 219 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

² حسب المادة 202 من نفس الاتفاقية.

³ حسب المادة 207 من نفس الاتفاقية.

⁴ حسب المادة 208 من نفس الاتفاقية.

⁵ حسب المادة 209 من نفس الاتفاقية.

⁶ حسب المادة 210 من نفس الاتفاقية.

ينتج عنها من إضرار البيئة البحرية نتيجة للحوادث البحرية، بالإضافة إلى التلوث من الجو أو من خلاله¹، تهدف الاتفاقية من وراء تحديد مصادر التلوث البحري إلى إعطاء الدول معلومات حول الملوثات، طرق معرفتها للوصول إلى مصادرها الأصلية و ذلك من أجل مقاومتها و معالجتها في وقت مبكر.

ومن ضمن الإستراتيجيات التي اتبعتها الاتفاقية من أجل حماية البيئة البحرية، أنها قامت بتوزيع الاختصاص في تنفيذ أحكام الاتفاقيات الخاصة بحماية البيئة البحرية بين دولة العلم و دولة الميناء، و الدولة الساحلية طبقاً لما جاء في المواد من 213 إلى 222، وهذا من أجل منع المخالفين لتلك الأحكام من الإفلات من العقاب، ومن أجل ذلك وضعت إجراءات البوليس و القمع و التصليح في المواد 228-230-235، و قد أخرجت من هذه الإجراءات الخاصة بحماية السفن الحربية بنص المادة 226 من الاتفاقية².

وقد تركت الاتفاقية للدولة الساحلية سلطة تقدير حجم و كميات الثروات البحرية الحية التي تقرر استغلالها، و لكنها حثتها على مراعاة مدى قدرة الأنواع القادرة على التجدد والتكاثر و الاستمرار ومراعاة الترابط بين السلالات، وهذا الأمر يحتاج إلى دراسات علمية جادة قد لا يكون بإمكان كل الدول الساحلية القيام بها، لهذا حثت الاتفاقية هذه الدول على التعاون مع المنظمات الدولية، و الإقليمية لبلوغ الأهداف التي رسمتها الاتفاقية³، ومن ضمنها استغلال الموارد البحرية بصورة عقلانية لتحقيق التنمية المستدامة.

كما ألزمت الاتفاقية الدول بالتعاون الدولي و الإقليمي من خلال المواد 197-198-199-202-204-206 مع مساعدة الدول النامية بمواجهة التلوث البحري و المراقبة المستمرة لحمايتها، إضافة إلى الالتزامات الفردية أو الجماعية التي ألقته على عاتق الدول⁴.

¹ حسب المادة 211 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

² سعادي محمد، المرجع السابق، ص 256

³ حسب المادة 200 من نفس الاتفاقية.

⁴ سعادي محمد، المرجع نفسه، ص 255

ثانيا: التدابير المتخذة للوقاية من التلوث البحري في إطار اتفاقية 1982

تطرت الاتفاقية إلى التدابير التي تتخذها الدول لمنع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليها في مادتها 194، حيث أعطت للدول حق التدخل الفردي أو الجماعي بمواجهة بمخاطر التلوث، إذ نجد أن هذا الحق في التدخل قد تناولته اتفاقيات دولية سابقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 كاتفاقية بروكسل لعام 1969 المتعلقة بالتدخل في حالة الكوارث الناجمة عن التلوث البحري بالنفط، وكذا اتفاقية التدخل في أعالي البحار في حالات التلوث لعام 1973، و اتفاقية منع التلوث من السفن المحررة في سنة 1973، وكذلك اتفاقية لندن لعام 1954، و اتفاقية ماريبول لسنة 1978/73، و غيرها من الاتفاقيات الدولية¹. وتتمثل التدابير المتخذة من خلال حق التدخل الفردي أو الجماعي فيما يلي:

01- حق الدولة الساحلية في التدخل الفردي لمكافحة التلوث البحري

إذ يمكن للدولة الساحلية بموجب هذا الحق، إجراء الرقابة على سفن الملاحة البحرية لضبط مخالفات التلوث، وفي حالة مخالفة السفن لقواعد السلامة و الأمن فللدولة الساحلية سلطة منعها من الإبحار حتى تثبت بأن حالتها لن تسبب تهديد للبيئة البحرية، و يكون الاحتجاز بأسباب مبررة.

كما يحق للدولة الساحلية اتخاذ من التدابير التي تراها مناسبة لحفظ الثروات الحية الموجودة بمجالها البحري بهدف صوف أرصدها من مختلف الثروات البحرية الحية و غير الحية².

لأن حماية الثروة البحرية يعني حماية البيئة البحرية التي تضمن تلك الموارد، حيث أعطت المادة 61 من الاتفاقية للدول الساحلية حق التدخل عن طريق فرض القوانين و التنظيمات لعدم تعرض هذه الموارد إلى الاستغلال المفرط. وأمام الحوادث البحرية المتزايدة أجازت للدول الساحلية المهددة بالتلوث، أو المصابة به التدخل من أجل وضع تدابير وقائية تحول دون وقوعه، أو تدابير علاجية تكافح آثاره، و تقلل من حجم الأضرار التي يمكن أن تنشأ جراء انتشاره.

¹ واعي جمال، المرجع السابق، ص150

² حسب المادة 61 إلى المادة 67 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

02- حق الدول الساحلية في التدخل الجماعي لمكافحة التلوث البحري

دعت الاتفاقية إلى التدخل الجماعي لمواجهة مخاطر التلوث البحري لاعتبارها من الآليات الجماعية الأكثر فعالية في حماية البيئة البحرية، إذا تناولت التدابير المتخذة في إطار التدخل الجماعي لجميع مصادر التلوث البحري، وكل أشكال التصدي له خصوصا التدابير التي يراد بها الإقلال من التلوث البحري إلى أبعد مدى ممكن، كالتحكم في إطلاق المواد السامة أو الضارة، و معالجتها قبل صبها في الوسط البحري، و اتخاذ تدابير وقائية لمنع التلوث الناجم عن الحوادث البحرية، أو الناتج عن تدفق الزيوت و البترول من السفن، وتأمين سلامة العمليات في البحر، ومنع التصريف المعتمدة وغير المعتمدة¹.

وكذلك الوقاية من تلوث المنشآت و الأجهزة المستخدمة في استكشاف و استقبال الموارد الطبيعية لقاع البحار و باطن أرضه، وتنظيم تصميم تلك المنشآت و توفت الأمان و السلامة في بناءها، بالإضافة إلى اتخاذ التدابير الضرورية لحماية النظم الإيكولوجية النادرة أو السريعة التأثير، وحماية الثروة الحيوانية المهددة بالانقراض أو المعرضة للزوال، و تشجيع الدول على المصادقة و الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية التي تحمي الحيوانات البحرية المهددة بالانقراض² وقد أجازت الاتفاقية أيضا للدول الساحلية التدخل لاتخاذ التدابير اللازمة لمنع تلوث البحار.

ثالثا: التزامات الدول لحماية البيئة البحرية بمقتضى اتفاقية 1982

إن الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها³، حيث ألزمت الدولة عندما تعلم بحالات تكون البيئة البحرية فيها معرضة لخطر داهم و بوقوع ضرر بها، أو بحالات فيها تلك البيئة قد أصيبت بضرر بسبب التلوث، بإخطار الدول الأخرى فورا إذا رأت إنها معرضة للتأثر بذلك الضرر، وإخطار كذلك المنظمات الدولية المختصة، كما تلتزم الدول عند اتخاذها التدابير الرامية إلى منع تلوث البيئة البحرية، و خفضه و السيطرة عليه، بأن لا تنتقل الضرر أو الأخطار من منطقة إلى أخرى، أو تحول نوعا من التلوث إلى نوع آخر منه⁴.

¹ حسب المادة 149 الفقرة 3 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982

² حسب المادة 194 من نفس الاتفاقية.

³ حسب المادة 192 من نفس الاتفاقية.

⁴ حسب المادة 198 من نفس الاتفاقية.

وتلتزم الدول بأن تضمن إجراء الأنشطة الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها، بحيث لا تؤدي إلى إلحاق ضرر عن طريق التلوث بدولة أخرى و بيئتها، وأن لا تنتشر الناشئ عن أنشطة تقع تحت ولايتها أو رقابتها إلى خارج المناطق التي تمارس فيها حقوقا سيادية وفقا لهذه الاتفاقية. وعلى الدول الساحلية أن تعتمد قوانين و أنظمة لمنع التلوث و خفضه و السيطرة عليه بهدف الإقلال منه إلى أدنى حد من خطر وقوع الحوادث التي قد تسبب تلوث البيئة البحرية¹. وعند اتخاذ الدول لتدابير غير مشروعة أو تتجاوز التدابير المطلوبة، فهنا تكون مسؤولة عن الضرر أو الخسارة المنسوبة إليها و الناشئة عن تلك التدابير².

وتأكيدا لهذه الالتزامات الواقعة على عاتق الدول، فان الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها وفقا لقواعد القانون الدولي³، وعليها أن تكفل بأن يكون الرجوع إلى القضاء متاحا وفقا لنظمها القانونية من أجل الحصول على تعويض عن الضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية، الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون أو الاعتباريين الخاضعون لولايتها، كما ألزمت الدول بتنفيذ هذه الالتزامات المحددة بموجب الاتفاقيات الخاصة فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، سواء مع الدول يتماشى مع مبادئ و أهداف هذه الاتفاقية⁴.

كما ألزمتها أيضا بالتعاون سواء مع الدول الأخرى، أو مع المنظمات الدولية المختصة من أجل حماية البيئة البحرية، و عليه فأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية⁵، تعد تأكيداً لعلاقة تكامل بين هذه الاتفاقية الجديدة وبين ما سبقها من اتفاقيات دولية في مجال حماية البيئة البحرية.

¹ حسب المادة 211 من اتفاقية الأمم المتحدة للبحار 1982.

² حسب المادة 232 من نفس الاتفاقية.

³ حسب المادة 235 من نفس الاتفاقية.

⁴ حسب المادة 237 من نفس الاتفاقية.

⁵ حسب المادة 197 من نفس الاتفاقية.

المبحث الثاني: حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الداخلية

لقد اتجهت أنظار الدول منذ وقت غير بعيد إلى التصدي لأخطار التلوث الذي يهدد البيئة البحرية، ومنه بدأ اهتمام الحكومات بإصدار تشريعات وطنية لحماية البيئة البحرية من هذه المخاطر، وذلك بالعمل على منع انتشاره ومكافحته، و إلى عهد قريب لم تكن هناك تشريعات أو قوانين جزائرية تنظم تلك الحماية على وجه كامل وشامل، وبما يتفق مع الأضرار الجسيمة والآثار المدمرة التي يحدثها التلوث البحري.

لذلك كان لزاما على المشرع الجزائري التدخل بسرعة لوضع حماية قانونية للبيئة البحرية من التلوث، حتى يواكب مختلف التشريعات التي أصدرتها الدول المتقدمة في هذا المجال. لذا سيتم التطرق لحماية البيئة البحرية من التلوث بالمحروقات في القانون الجزائري في المطلب الأول، وكذا التعرض لحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر برية في المطلب الثاني، والوقوف على مختلف النصوص الداخلية المتعلقة بحماية البيئة البحرية في المطلب الثالث.

المطلب الأول: حماية البيئة البحرية من التلوث بالمحروقات في التشريعات الداخلية.

في هذا المطلب سيتم التطرق إلى التشريعات الداخلية لحماية البحر من التلوث بالمحروقات بحيث نتناول أولاً، التشريعات الوطنية الجزائرية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي، بعد ذلك يتم التطرق للتشريعات الوطنية الخاصة بالتلوث من السفن والطائرات.

الفرع الأول: تكريس حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي في القانون الجزائري:

سيتم التعرض في هذا الفرع للقانون البحري الجزائري و قانون حماية البيئة قبل و بعد التعديل، و مدى تناولهما لحماية البيئة البحرية من التلوث.

أولاً: حماية البيئة البحرية في ظل القانون البحري الجزائري رقم: 76-80:

وبداية ستكون اعتباراً من المادة (212) من القانون 76-80¹ والتي تنص: "على الرغم من الأحكام المتخذة تطبيقاً للاتفاقيات الدولية بشأن وقاية التلوث في البحار ومكافحته يمنع

¹ قانون 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 التضمن القانون البحري الصادر ب ج. ر.ج. العدد 29 بتاريخ 10 ابريل

1977 ، المعدل و المتمم بالقانون 04/10 المؤرخ في 15 غشت 2010

طرح أو إلقاء أو تغطيس المواد أو الطاقة الملوثة للوسط البحري وذلك في حدود الأملاك العمومية البحرية¹. ما نلاحظه بالنسبة لهاته المادة أنها تضع مبدأ منع التلوث بالبحري من خلال عبارة "الطاقة.." وذلك في حدود الأملاك العمومية البحرية، ويكون بذلك المشرع الجزائري قد وضع مبدأ عدم التلوّث البحري بالمحروقات، كما فعلت اتفاقية لندن لعام 1954 لكنّه تشدد أكثر عندما استعمل عبارة "...الأملاك العمومية البحرية" غير أنه وباستعمال عبارة "...على الرغم..." لا يخلو من الغرابة وأن المشرع باستعماله لعبارة: "...الأملاك العمومية البحرية" قد أظهر حرصاً أكبر مقارنة باتفاقية لندن لعام 1954.

"يجب على كل سفينة أن تطرح المواد الملوثة في تجهيزات الموانئ المخصصة لتلقي الفضلات أو الحثالات وبصورة عامة المواد الملوثة"².

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

إلا أن الجزائر وبخصوص هذه التجهيزات لموانئها، فقد أخطت على عاتقها هذه المسألة بشكل نسبي، حيث افترض المشرع الجزائري وجود هذه المنشآت والتجهيزات بشكل كاف ففرض على كل سفينة متجهة إلى السواحل أو الموانئ الجزائرية أن تفرغ هذه المخلفات الملوثة في هذه المنشآت أو التجهيزات، ويضيف الدكتور أن القانون البحري الجزائري متشدد أكثر في مجال التلوث العمدي وهذه ما تبرره أهمية المناطق البحرية والتي تشكل جزءاً من الأملاك العمومية الجزائرية وهو بذلك أكثر دقة من اتفاقية لندن لعام 1954 في هذا الشأن كما نصت المادة (214) على ما يلي: "خلافًا لما جاء في المادة (212) من هذا الأمر، يمكن طرح المواد الملوثة في البحر من قبل سفينة في الظروف الخاصة على وجه الخصوص: لتأمين حماية أمن السفينة ذاتها أو أمن سفينة أخرى، ولتجنب الخسائر على السفينة أو الحمولة ولإنقاذ الحياة البشرية في البحر.

¹ حددت الأملاك العمومية في دستور 28 نوفمبر 1996 المعدل بالقانون 16-01 المؤرخ في 06 مارس 2016، الملكية العامة هي ملك المجموعة الوطنية وتشمل... الثروات المعدنية الطبيعية و الحية في مختلف مناطق الأملاك الوطنية البحرية... و أملاك أخرى محددة في القانون

² المادة 213 من القانون 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل و المتمم بالقانون 10/04 المؤرخ في 15

ومع ذلك يجب إدراج الدواعي المسببة لطرح المواد الملوثة عرضا أو استثنائيا في دفتر السفينة مع بيان حوادث الملاحة البحرية "أما هذه المادة فقد أظهرت لنا الاستثناء على مبدأ منع تصريف المحروقات في الوسط البحري من خلال تحديدها للحالات التي يمكن فيها للسفينة أن تقوم بطرح المادة الملوثة والتي نجدها كذلك الواردة في اتفاقية لندن لعام 1954¹.

و « إلزام ربانية السفن بإدراج الدواعي المسببة لطرح المواد الملوثة عرضا واستثنائيا في دفتر السفينة مع بيان حوادث الملاحة البحرية »².

نستخلص من هذه المادة أن المشرع الجزائري قد ألزم طاقم السفن بتدوين مجموعة من العمليات كالشحن، النقل، التفريغ مياه الصابورة من الصهاريج، حيث تسجل فيه المادة التي أفرغت والتي يمكن أن تحدث تلوث والمكان الذي تم فيه التفريغ والساعة في دفتر السفينة. بينما نجد المادة (9) من اتفاقية لندن خصصت لمثل هذا العمليات دفترا للنفط أي دفترا خاص* هذا بالنسبة للقانون البحري الجزائري القديم رقم 80/76.

ثانيا: القانون البحري الجزائري الجديد:

تم تعديل القانون البحري السابق بموجب القانون رقم 10-04³، الذي يعدل و يتم القانون 98-05⁴، و الذي جاء فيه حسب المادة (21) التي تنص: "يستبدل الرقم 212 الوارد في المادة من الأمر 76-80 بالرقم 210 منه".

وهذا ما يؤكد ما سبق ذكره حيث ما يلاحظ أن المادة 214 من الأمر 80/76 خاصة بالاستثناءات على منع التصريف العمدي للمواد الملوثة في البحر والوارد في المادة (212) من نفس القانون، فكيف تمكن المشرع وهو بصدد تعديل أمر 1977 أن يستبدل المادة (212)

¹ المادة 05 الفقرة 01 من اتفاقية لندن 1954

² حسب المادة 05 الفقرة 05 من نفس الاتفاقية.

* يجب على كل سفينة أن تحمل دفتر السفينة تدون فيه مجموعة من المعلومات منها الحوادث المتعلقة بالملاحة والطارئة على متن السفينة، القرارات المتخذة بشأن السفينة، بسرعة السفينة... الخ.

³ القانون رقم 04/10 المؤرخ في 15 أوت 2010 يعدل و يتم الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري ج ر ج ج العدد 46 بتاريخ 18 غشت 2010.

⁴ قانون 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المتعلق بالقانون البحري الجزائري المعدل و المتمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 الذي يعدل و يتم الأمر 76-80

الواردة في نص المادة (214) بالمادة (210) مع أن هذه الأخيرة خاصة بتعريف التلوث، في حين أن المادة (212) تصنع صراحة مبدأ منع التصريف العمدي في البحر. وملاحظة ثانية على هذا القانون وبالنسبة لصيغته سواء تلك الموضوعية في 1976 أو في 2010، أنه يخلو من الإشارة إلى إلزام السفن الجزائرية من أن تزود بعازل يمنع تسرب النفط، كما أقرت ذلك اتفاقية لندن 1954.

ثالثا/ قانون البيئة رقم 83-03

بصفة عامة تناول هذا القانون¹ موضوع حماية البيئة ومن ضمنها البيئة البحرية، حيث تضمن موضوع التلوث البحري بالنفط الذي يكون أو يحدث نتيجة الحوادث البحرية وما يحدثه من أخطار حيث نصت على ما يلي : "يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطرة أو سامة أو ملوثة، عابرة بقرب المياه الإقليمية أو داخلها، أن يعلن عن كل حادث ملاحي يقع في مركبة ومن طبيعته أن يهدد بالتلويث أو بإفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية الجزائرية"².

و في المادة (8) من بروتوكول برشلونة³ الخاص بالتعاون على مكافحة التلوث في المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، نجدها تلزم الدول الأطراف على إصدار تعليمات إلى ربان السفن التي ترفع أعلامها، تطالبهم من خلالها بأخطار أحد الأطراف أو المركز الإقليمي بجميع الحوادث التي تسبب أو يحتمل أن تتسبب في تلويث مياه البحر بالنفط أو بمواد ضارة أخرى.

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

¹ قانون 83-03 المؤرخ في 05 فيفري 1983 المتعلق بحماية البيئة. ج ر ج العدد 6 بتاريخ 08 فبراير 1983

² المادة 54 من القانون نفسه .

³ بروتوكول برشلونة عام 1976 و الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن و الطائرات.

ولقد جاء المرسوم رقم 83-580 الصادرة في 22/10/83 المتضمن: "إلزام ربان السفن التي تحمل متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث في البحر" ونشير هنا أن هذا المرسوم يذكر المادة(54) من قانون 03.83 المتعلق بحماية سابقة الذكر ضمن تأشيراته.

رابعا: قانون البيئة رقم 10-03

لقد تطرق هذا القانون¹ كذلك لموضوع حماية البيئة البحرية من التلوث ويتضح ذلك من خلال المادة (57) منه والتي جاء فيها: "يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة، وتعبر بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائري أو داخلها أ، ييلع عن كل حادث ملاحي يقع في مركبة ومن شأنه أن يهدد بتلويث وإفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية".

من هذه المادة، يمكننا أن نبدي مجموعة من الملاحظات:

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

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

¹ قانون 10-03 المؤرخ في 19 جويلية 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة. ج ر ج ج العدد 43 لسنة

الفرع الثاني: تكريس حماية البيئة البحرية من السفن و الطائرات في القانون الجزائري
في هذا الفرع سيتم التطرق لحماية البيئة البحرية من السفن و الطائرات في ظل
المرسوم التنفيذي 580/83 و في ظل المرسوم 228/88 على النحو التالي:

أولاً: المرسوم التنفيذي 580/83

يتضمن هذا المرسوم¹: "إلزام ربان السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث ملاحى"
وهذا ما نص عليه كذلك قانون حماية البيئة المتعلق رقم 03-83 في مادته (54)²
وما نص عليه كذلك قانون حماية البيئة المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة رقم 03-10 في مادته (57): "يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة، وتعبر بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائري أو داخلها أن يبلغ عن كل حادث ملاحى يقع في مركبة ومن شأنه أن يهدد بتلويث أو إفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية"

وهذا كذلك ما هو منصوص عليه في المادة (08) من بروتوكول برشلونة الخاص بالتعاون على مكافحة التلوث في البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة. نجدها تلزم الدول الأطراف أو المركز الإقليمي بجميع الحوادث التي تسبب أو يحتمل أن تسبب في تلويث مياه البحر بالنفط أو بمواد ضارة أخرى.

¹ المرسوم التنفيذي رقم 83-580 المؤرخ في 22 أكتوبر 1983 المتضمن إلزام ربان السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث ملاحى.

² المادة (54) من قانون 03-83 المتعلق بحماية البيئة: " يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع مخرطة أو سامة أو ملوثة عابرة بقرب المياه الإقليمية أو داخلها أن يعلن عن كل حدث ملاحى يقع في مركبه ومن طبيعته أن يهدد بالتلوث أو بإفساد والوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية"

ثانيا: المرسوم الرئاسي 88-228.

يتضمن هذا المرسوم¹ شروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات التي من شأنها أن تلوث البحر وإجراءات ذلك وكيفياته.

"يجب أن تجري كل عملية من شأنها أن تلوث البحر في إطار أحكام القانوني رقم 83-03 المؤرخ في 05 فبراير 1983 المذكور أعلاه والأحكام الواردة في البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن غمر النفايات من السفن والطائرات الموقع عليها يوم 16 فبراير 1976 والمصادق عليها بالمرسوم رقم 81-02 المؤرخ في 17/01/1981 المذكور أعلاه"².

و عملا بالمادة 48 من القانون 83-03 المؤرخ في: 05/02/1983 المذكور أعلاه يمنع غمر النفايات على اختلاف أشكالها في الحالات الآتية: "إذا كانت النفايات تشتمل على مادة أو عدة مواد ورد حصرها في الملحق الأول بالبروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن عمليات إلقاء السفن والطائرات للنفايات في البحر، الموقع في برشلونة يوم 16 فبراير سنة 1976 إلا إذا كانت هذه المواد لا توجد هناك، إلا في حالات ملوثات شريطة ألا تكون قد أضيفت إليها عمدا قصد غمرها"

وفي المناطق البحرية التي تنطوي على فوائد خاصة من حيث الأمن، وفي المجالات الاقتصادية والبيئية و لا سيما ما ورد في ذكره في الجزء (ج) من الملحق 03 بالبروتوكول المذكور أعلاه". كذا في المياه الإقليمية إذا شحنت النفايات في ميناء أو مطار أجنبي.

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

من خلال تفحص هاته المواد يمكن إبداء مجموعة من الملاحظات:

¹ مرسوم رئاسي رقم 228/88 المؤرخ في 05 نوفمبر المتضمن شروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات التي من شأنها

أن تلوث البحر وإجراءات ذلك وكيفياته. 1988.

² حسب المادة (2) من المرسوم نفسه.

في الفقرة الأولى أن المشرع الجزائري، قد طبق ما جاء في بروتوكول برشلونة السابق الذكر، وذلك من خلال مادته (4).

و كذلك من خلال هذه الفقرة أن المشرع الجزائري، قد منع إغراق أية مادة من شأنها أن تحدث تلوثا للوسط البحري.

و في الفقرة الثانية إن المشرع الجزائري قام ليس فقط بمنع غمر النفايات المشتملة على مواد ورد ذكرها في الملحق الثالث بالبروتوكول.

منع غمر أية مادة في المناطق البحرية التي تتطوي على فوائد خاصة من حيث الأمن وفي المجالات الاقتصادية والبيئية، وهو ما ورد خصوصا في الجزء (ج) من الملحق الثالث من البروتوكول¹.

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

و في الفقرة الرابعة من نفس المادة ومن نفس المرسوم²، فقد قام المشرع الجزائري بتحديد مجموعة من النفايات ومنع غمرها في المناطق البحرية التي مسافتها أقل من 12 ميل عن السواحل وعلى عمق أقل من 2000 متر.

¹ ورد في الجزء (ج) من الملحق بالبروتوكول ما يلي:

"يشتمل العوامل التي يتعين أخذها بالاعتبار عند وضع المعايير التي تنظم إصدار تصاريح لإغراق المواد، مراعاة المادة (7) ما يلي: بصورة خاصة.

1- التأثيرات المحتملة على مناطق الترفيه مثل وجود مواد طاقية أو محتجزة وكذلك التعكير والروائح الكريهة والزبل، (والتي لها أهمية اقتصادية)

2- التأثيرات المحتملة على المياه البحرية وتربية الأسماك والمحار والأسماك والحصايد وعلى جني الأعشاب البحرية وتربيتها (والتي لها أهمية اقتصادية)

3- التأثيرات المحتملة على الاستخدامات الأخرى للبحر مثل: إفساد نوعية الماء للاستخدام الصناعي وتآكل الإجراء السفلي للمنشآت وإعاقة تشغيل السفن بسبب المواد الطافية وعرقلة الصيد والملاحة نتيجة إلقاء النفايات أو الأجسام الصلبة في قاع البحر وحماية المناطق ذات الأهمية الخاصة لأغراض العلم أو الحفظ.

توافر أساليب برية عملية بديلة لمعالجة المواد أو التخلص منها أو إزالتها أو معالجتها لجعلها أقل ضررا عند إغراقها فورا في البحر

² المرسوم رقم 88-228 المؤرخ في 1988/11/05.

وبعد هذه الملاحظات بخصوص المادة الثالثة من المرسوم 88-228، نرجع إلى القانون 03-10 المتعلق بحماية في إطار التنمية المستدامة والذي ينص:

" يجوز للوزير المكلف بالبيئة، بعد تحقيق عمومي، أن يقترح تنظيمات ويرخص بالصب أو بالغمر أو بالترميد في البحر، ضمن شروط تضمن بموجبها هذه العمليات انعدام الخطر وعدم الإضرار"¹.

و الملاحظ بأن هذه المادة جاءت مطابقة لما جاء في النص المادة (49) من قانون البيئة وبالتالي، فإن المشرع الجزائري أراد من خلالها أن يأخذ بمبدأ جواز غمر النفايات في الوسط البحري، لكنه حدد إطارا عاما لهذه العملية بوجوب القيام بها في حدود الاتفاقية الدولية التي نكلمها أي بروتوكول برشلونة.

كما نصت على هذا المادة (55) من قانون 03-10 السالف الذكر على: " يشترط في عمليات شحن أو تحميل كل المواد أو النفايات الموجهة للغمر في البحر الحصول على ترخيص يسلمه الوزير المكلف بالبيئة"

وعليه جاءت المادة (4) من المرسوم 88-228 ب: " يخضع غمر أية نفاية أخرى في جميع الحالات للحصول على رخصة كما هو منصوص عليه في المادتين 49 و 52 من القانون 83-03،² قد تمنح في شكل رخصة عامة أو في صورة رخصة خاصة"

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

ضف إلى ذلك " لا يمكن الترخيص بغمر النفايات الوارد تعدادها في الملحق الثاني بالبروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن العمليات إلقاء السفن والطائرات للنفايات في البحر المذكور أعلاه إلا عن طريق تسليم رخصة تمتد صلاحيتها على مدى عامين"³.

¹ المادة 53 من قانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

² قانون 83-03 المؤرخ في 05 فبراير 1983 المتضمن حماية البيئة.

³ المادة 06 من المرسوم الرئاسي 28-228

وهذا ما جاء في المادة 05 من بروتوكول برشلونة والتي نصت على ما يلي: " لإغراق النفايات أو المواد الأخرى المدرجة في الملحق الثاني من هذا البروتوكول لا بد من استصدار تصريح خاص مسبق لكل حالة على حدة من السلطات الوطنية المختصة"

كذلك نجد المادة 06 من بروتوكول برشلونة تنص على: "يتطلب إغراق كافة أنواع النفايات أو المواد الأخرى في منطقة البحر الأبيض المتوسط استصدار تصريح عام مسبق من السلطات الوطنية المختصة".

وهو تقريبا ما جاء ذكره في المادة 05 من المرسوم 88-288 وهذا معناه أن المشرع الجزائري قد طبق قاعدة قانونية دولية في قانونه الداخلي.

أما المادة 07 من المرسوم فقد جاء فيها عن الرخص: " لا تسلم الرخصتان المنصوص عليهما أعلاه إلا بناء على تقديم ملف لطلب الرخصة يكون محتواه مطابقا لأحكام كالتالي ورد ذكرها في الملحق الثالث من البروتوكول المذكور أعلاه".

وهنا أن المشرع الجزائري قد قام بتحديد العوامل التي تؤخذ بعين الاعتبار لإصدار التصاريح بالغمر.

المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية من مصادر أرضية في القانون الجزائري

لم يتطرق المشرع الجزائري إلى هذا النوع (التلوث البحري من مصادر أرضية). بشكل كاف، وجاءت نصوصه جد قليلة وخاصة عند مقارنتها بتلك الخاصة بالتلوث النفطي، وهذا سواء على مستوى نصوص القانون البحري رقم 76-80 أو القانون 10-04 وكذا قانون البيئة في إطار التنمية المستدامة رقم 03-10، وهذا ما سوف يتم نتطرق إليه كما يلي:

القرع الأول: القانون البحري الجزائري:

إن الأمر 76-80¹ قد تطرق إلى التلوث من مصادر برية وذلك في المادة (212) منه إلا أن نص هذه المادة جاء فيه نوع من الغموض وعدم الوضوح²، إذ نعتقد أنها تعني منع

¹ قانون 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976. المعدل و المتمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 المتعلق بالقانون البحري

² أحمد اسكندري، المرجع السابق، ص: 306

كل إفراغ، حيث جاء فيها: "على الرغم من الأحكام المتخذة تطبيقا للاتفاقيات الدولية بشأن وقاية التلوث في البحار ومكافحته، يمنع طرح أو إبقاء أو تغطية المواد أو الطاقة الملوثة للوسط البحري وذلك في حدود الأملاك العمومية البحرية"

وهذا ما قيل أن المشرع الجزائري تطرق إلى التلوث البحري من مصادر أرضية، ولكن بطريقة غير مباشرة، وذلك من خلال استعماله لعبارة: "يمنع طرح" لقد خصص القانون البحري الجزائري جزءا جد بسيط منه للتلوث من مصادر برية حتى أنه لم يذكر صراحة هذا النوع من التلوث، ما عدا ما جاءت به المادة 212 من الأمر 76-80 وبطريقة غير مباشرة: "أي طرح... لمواد أو طاقة ملوث"

وكنتيجة لما سبق نقول بأن المشرع الجزائري ومن خلال القانون البحري جاء بمادة واحدة و وحيدة تخص التلوث البحري من مصادر برية، وبطريقة غير مباشرة، وهذا ما يؤكد ما سبق قوله: أن المشرع لم يعط الاهتمام الكبير بهذا النوع من التلوث. كما نلاحظ بالنسبة للمادة 215 من نفس القانون على عكس ما ذكر في المادة 212، حيث نصت: "كل إسالة لمواد ملوثة في البحر والنتيجة من المنشآت الصناعية الأرضية أو البحرية أن تكون موضوع رخصة مسبقة."

وتمنح هذه الرخصة بموجب قرار مشترك صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية ووزير الصناعة والطاقة بعد دراسة ملف يحدد إنشاؤه فيما بعد¹.

و الملاحظ أن الإجراءات الموجودة في المادة -215- تذهب بخلاف مبدأ منع أي إفراغ الوارد في المادة -212- أي ربط أي إفراغ بالفرضيات التي يحتملها النمو الاقتصادي². ومن هنا يتضح لنا أن الجزائر تطبق مبدأ التراخيص المسبقة في تشريعاتها بالنسبة للوقاية على منع التلويث من المصادر البرية بوجه خاص، إلا أنه بعد التعديل الذي حدث على مستوى القانوني البحري الجزائري وبموجب القانون 10-04³ عدلت المادة السابقة كما يلي:

¹ المادة 215 من القانون 76-80

² أحمد اسكندري، المرجع السابق، ص 306

³ قانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 المتعلق بالقانون البحري، يعدل و يتم الأمر 76-80 المؤرخ في 1976/10/23 ج ج ج العدد 46 بتاريخ 18 غشت 2010.

" كل إسالة لمواد ملوثة في البحر يجب أن تكون موضوع رخصة مسبقة تمنح طبقاً للتشريع والتنظيم المعمول بهما. "

وما يمكن قوله شأن هذا التعديل أنه وفي 1976 وبعد أن قصر منح التراخيص لإسالة مواد ملوثة في البحر على تلك الواردة، من المنشآت الصناعية والأرضية والبحرية أي على التلوث من مصادر برية، عاد المشرع في 2010 ليجعل هذا الترخيص شاملاً لجميع أنواع التلوث البحري متى كان قانونياً طبعاً.

الفرع الثاني: قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة رقم 10-03

لقد تطرق هذا القانون إلى مسألة التلوث البحري من مصادر برية وذلك من خلال مادته 52 والتي نصت على ما يلي: "...يمنع داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائي، كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها: الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية. و كذا عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والتربية المائية والصيد البحري. و إفساد نوعية المياه البحرية من حيث استعمالها، ضف إلى ذلك التقليل من القيمة الترفيهية والجمالية للبحر والمناطق الساحلية والمساس بقدراتها السياحية.

ما يلاحظ على هذه المادة أن المشرع الجزائري لم يتطرق فقط للتلوث البحري من مصادر برية، بل نص على مجموعة من الملوثات التي تمس وتصيب البيئة البحرية، وجاءت من ضمن هذه الملوثات التلوث البحري من مصادر أرضية، وما نود أن نقوله: أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى التلوث البحري من مصادر برية بصورة صريحة و واضحة، فهو دائم جعل هذا النوع من الملوثات ضمناً من خلال نصوصه، وهذا على عكس ما نلاحظه على الاتفاقية الدولية¹.

أما بخصوص مبدأ التراخيص المسبقة، فلقد تطرق له قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة 10-03 جاء: " يجوز للوزير المكلف للبيئة، بعد تحقيق عمومي، أن يقترح تنظيمات ويرخص بالصب أو بالغمر أو بالترميز في البحر، ضمن شروط تضمن بموجبها هذه العمليات انعدام الحضر وعدم الإضرار"².

¹ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

² المادة 53 من قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

أما المادة 54 من نفس القانون: " لا تطبق أحكام المادة 53 أعلاه، في حالات القوة القاهرة الناجمة عن التقلبات الجوية أو عن كل العوامل الأخرى، وعندما تتعرض للخطر حياة البشر أو أمن السفينة أو الطائرة..."

كما جاء كذلك: " يشترط في عمليات شحن أو تحميل كل المواد أو النفايات الموجهة للغمر في البحر، الحصول على ترخيص يسلمه الوزير المكلف بالبيئة. تعادل تراخيص الشحن أو التحميل بمفهوم هذه المادة، تراخيص الغمر"¹.

يستنتج من خلال هذه المواد: أن المشرع الجزائري ومن خلال قانون البيئة 03-10 قد تعرض للحالات الاستثنائية والتي تسمح أو ترخص بها السلطات المختصة استثناء من الحظر، خاصة إذا تعلق الأمر بحالات الحظر التي تتعرض لها حياة البشر، أو أمن السفينة أو الطائرة، وهذا ما يتوافق مع ما جاء من خلال المادتين السابقتين 212 و 215 من القانون البحري.

فيمكن القول أخيرا أنه بالرغم من وجود اتفاقيات دولية واسعة التطبيق تضع مبدأ منع أي تلويث للبيئة البحرية من مصادر برية وحتى من مصادر أخرى، وموافقة أغلب دول العالم عليها، إلا أن وجود استثناءات عليه، أي إمكانية التصريف أي التلويث مع الحصول على رخصة من السلطات المختصة يحد ويقلل من فاعلية هذا المبدأ - الذي من المفروض - أن يشكل أساس متقفا عليه وواجب التطبيق من طرف جميع الدول بصفته المطلقة.

وبالتالي، فإن مدى تطبيق ونجاح الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر برية مرتبط أساسا بإرادة وقدرة الدول الأطراف، ما دام أن معظم إككامها جاءت بصيغة غير إلزامية، خاصة بالنسبة برتوكول أثينا لعام 1980.

¹ المادة 55 من القانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة

المطلب الثالث: حماية البيئة البحرية في مختلف النصوص الداخلية الأخرى

إضافة لما تم تناوله في المطلبين السابقين فيما يخص القانون البحري الجزائري و قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، سيتم التطرق في هذا المطلب إلى حماية البيئة البحرية في ظل النصوص الداخلية الأخرى: في التشريع المنظم للسياحة الفرع الأول، و في التشريع المنظم للصيد البحري الفرع الثاني، و في التشريع المنظم لتسيير النفايات الفرع الثالث

الفرع الأول: حماية البيئة البحرية في ظل التشريع المنظم للصيد البحري

يعتبر قطاع الصيد البحري والموارد الصيدية في مجمل دول العالم خاصة المتقدمة منه من القطاعات الهامة التي تساهم في فك إشكالية الأمن الغذائي، بل وأكثر من ذلك يعتبر الصيد البحري مجالا هاما لخلق الثروة، إذ أن الإنتاج العالمي ضمن هذا المجال يشهد عجزا كبيرا سواء في صورته الحالية أو المستقبلية. وبالإضافة إلى ذلك فإن قطاع الصيد البحري يضطلع بعدة أدوار لها الأثر الكبير على الاقتصاد الوطني للبلدان، ويتعلق الأمر بتمويل خزينة الدولة بالعملة الصعبة عن طريق تصدير منتجات الصيد البحري وتربية المائيات وتحقيق الأمن الغذائي¹.

تواجه الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط في مجال الصيد البحري والموارد الصيدية مشكلة الاستغلال المفرط، لذا فإن إدارتها تتركز في أغلب الأحيان على العمل من أجل إعادة تشكيل هذا المخزون وتخفيض طاقة الصيد. غير أن الكثير من الدول النامية تميل إلى التركيز على تنمية المصايد من حيث الموارد الجديدة والتكنولوجيات، فقد أصبحت الأسماك من السلع التي تتداول في التجارة على نطاق واسع، وقد نشطت تجارتها بفعل الظروف الاقتصادية السائدة والمتعلقة بالمنافع الصحية لاستهلاك الأغذية البحرية.

إن الجزائر التي أدارت ظهرها للبحر سنين طوال جعلت القطاع يعيش فوضى حقيقة واستغلال عشوائي، تدرك اليوم وأكثر من أي وقت مضى ضرورة تدارك وضعها بأن تولي وجهها شطره، خاصة وأنها تتمتع بواجهة بحرية كبيرة ومساحة بحرية شاسعة.

في البداية كانت إدارة هذا القطاع للديوان الوطني للصيد البحري و كان ذلك في 1963 إلى غاية 1968 وضعت تحت وصاية وزارة الفلاحة و الإصلاح الفلاحي، ثم أصبحت تحت

¹ واعلي جمال. المرجع السابق ص61

وصاية وزارة الدولة المكلفة بالنقل، و في سنة 1969 تم إنهاء مهام الديوان الوطني للصيد البحري، و أنشئ الديوان الجزائري للصيد البحري، و وضع تحت وصاية وزارة النقل، غير أنه و في سنة 1979 تم إنشاء كتابة الدولة للصيد البحري ليصبح في 1989 قطاع الصيد خاضعا لوصاية وزارة الري، ليتم من جديد إنشاء كتابة الدولة للصيد البحري لدى وزارة الفلاحة و الصيد البحري في جانفي 1996.

وفي سنة 1999 أسند القطاع لوزارة قائمة بذاتها بدأ تحت تسمية " وزارة الصيد البحري و الموارد الصيدية"، و قد صدرت عدة نصوص قانونية أهمها المرسوم التنفيذي رقم 123-2000¹. و تتمثل أهم هاته الصلاحيات في المحافظة على الثروات الصيدية و تسيير استغلالها و حماية الأنواع البحرية المهددة و المحافظة على الموارد المرجانية و مراقبتها و تحديد كيفية الاستفادة منها.

و صدر قانون 08-15 المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات²، و قد جاء للحد من المخالفات و الاحتمارات و وضع حد للنهب من الثروة الوطنية، بالإضافة إلى أنه نص على حماية التنوع البيولوجي كما أنه قد منع السفن الأجنبية من الصيد في المياه الخاضعة للقضاء الوطني، و وضع جهاز جديد يتمثل في إنشاء شرطة الصيد البحري، كما منع المشرع صيد المرجان و جعل جزاءات ردية لكل مخالف، طبقا للمرسوم التنفيذي 01-56 المتعلق بتوقيف صيد المرجان³.

كما حدد المشرع كفاءات منح رخص الصيد البحري في المرسوم التنفيذي رقم 03-481 في المادة 24 بالإضافة إلى أنه حدد حصص الصيد التي لا يجب تجاوزها⁴، كما أنه نص على الوسائل الممنوعة للصيد كالمفجرات⁵، و وضع المشرع من خلال القرار المؤرخ في 17 مارس سنة 2003، تواريخ إفتتاح موسم الصيد، على خلاف المشرع الجزائري فان المشرع

¹ المرسوم التنفيذي رقم 123-2000 المؤرخ في 10 يونيو سنة 2000 الذي يحدد صلاحيات وزير الصيد و الموارد المائية.

ج ر ج ج العدد 33 بتاريخ 11 يونيو 2000

² قانون 08-15 المؤرخ في 02 أبريل 2015 يعدل و يتم القانون رقم 01-11 المؤرخ في 03 يوليو سنة 2001 المتعلق

بالصيد البحري و تربية المائيات. ج ر ج ج العدد 18 بتاريخ 18 أبريل 2015.

³ المرسوم التنفيذي رقم 01-56 المؤرخ في 15 فبراير سنة 2001 المتضمن بتوقيف صيد المرجان

⁴ المادة 129 من المرسوم التنفيذي 03-481

⁵ المادة 02 و المادة 04 من المرسوم نفسه.

الفرنسي قد وفر حماية قانونية للنباتات البحرية وحدد كطريقة انتزاعها إضافة إلى أنه منع صيد الطيور ما لم تكن هناك رخصة صيد سارية المفعول وفي أوقات محددة.

الفرع الثاني: حماية البيئة البحرية في ظل التشريع المنظم للسياحة

لقد أدى استغلال الإنسان المفرط للنواحي الجمالية للطبيعة واستعمالها كبضاعة إلى زحف عمراني للمناطق الساحلية، نتج عنه اختلال لنظامها البيئي وتوازنها الإيكولوجي البديع. فلقد كانت السياحة ولازالت مورد رزق للكثير من العائلات، ومصدر ثراء لرجال المال والأعمال جعل الكل يقبل عليها . ويتميز حوض البحر المتوسط بطبيعة خلابة ومناظر سياحية جذابة جعلت دوله قبلة للسواح والمصطافين من الداخل والخارج. إذ أن مداخيل السياحة لبعض دول الحوض تعتبر موردا اقتصاديا هاما جعلت الاستثمار فيها مغريا ومنها فرنسا، إسبانيا، إيطاليا تركيا، تونس، المغرب، مصر...

تحتل الجزائر ضمن حوض البحر الأبيض المتوسط موقعا استراتيجيا هاما، جعلها من بين الدول السياحية المهمة في المنطقة تستقطب ملايين الزوار سنويا، غير أنه وفي السنوات الأخيرة و على خلفيات الأزمة الأمنية تقلصت مداخيل الجزائر من السياحة ووصلت إلى مستوياتها الدنيا، ولكن ومع الانفراج الأمني أصبح الاستثمار السياحي في الجزائر قبلة رجال المال والأعمال الجزائريين والأجانب، إذ دخلت شركات دولية كثيرة الجزائر بغرض الاستثمار في هذا القطاع الذي أصبح مغريا¹.

لقد أصبح اليوم من الواضح أن جوهر التنمية المستدامة يكمن في المحافظة على الموارد المتجددة فيها، وأن تكون معدلات استهلاكها ضمن حدود نموها الطبيعي، ولقد أدى الاستغلال المفرط للنواحي الجمالية للطبيعة واستعمالها كبضاعة إلى زحف عمراني للمناطق السياحية نتج عنه اختلال لنظامها البيئي وتوازنها الإيكولوجي البديع.

فقد أنجزت العديد من المنشآت السياحية بمحاذاة السواحل في غياب مخطط يراعي الاعتبارات البيئية، ومع ذلك فقد تدخل المشرع الجزائري في هذه المرحلة بطريقة محتشمة من خلال بعض النصوص، منها الأمر رقم 62-66 المتعلق بالمناطق والأماكن السياحية والقانون

¹ واعلي جمال، المرجع السابق ص 69

رقم 12-84¹، غير أن ذلك بقي غير كاف لحماية المناطق الساحلية. غير أنه وبعد إنشاء وزارة السياحة والصناعات التقليدية، أصبح القطاع مهيكلا ومنظما وفي هذا الإطار صدر القانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه²، الذي وضع حدا لعمليات البناء على الشريط الساحلي، إذ منع عمليات التوطين على مسافة تقل عن 03 كلم من الشريط الساحلي.

ومن أجل ترقية هذا القطاع صدر القانون رقم 03-01، المتعلق بالتنمية المستدامة للسياحة³، وقد ارتكز هذا القانون على ثلاثة مبادئ هي استغلال سياحي مستديم، استغلال سياحي مسؤول، استغلال سياحي اقتصادي.

وقد جعل القانون رقم 03-02 التزاما على عاتق صاحب الامتياز بالسير على نظافة الشاطئ والاهتمام بالطابع الإيكولوجي له، وهذا كله تحت طائلة العقوبات.

الفرع الثالث: حماية البيئة البحرية في ظل التشريع المنظم لتسيير النفايات

أصبحت النفايات و الفضلات الناجمة عن العمليات الصناعية و الاستخدامات المنزلية بكميات متزايدة، تمثل مشكلة كبيرة في مختلف الدول الساحلية، إذ تقدر النفايات التي تلقى في البحار دون معالجة سنويا بملايين الأطنان. وإذا كانت هذه النفايات والفضلات هي النقيض لموضوع حماية البيئة البحرية، فإن الدول الساحلية بادرت بوضع تشريعات من أجل الحد من تسربها إلى البحار.

وبغرض حماية الأحياء البيولوجية والمحافظة على الوسط البحري من مخاطر هذه النفايات، تدخل المشرع الجزائري بمجموعة من النصوص القانونية لحماية البحر لمنع صب أية نفايات مهما كانت طبيعتها، أو إلقاء أي مادة ملوثة في الوسط المائي.

وبالرغم من ذلك فإن الاهتمام التشريعي الحقيقي والفعلي لحماية البيئة البحرية من المخلفات الصناعية والمنزلية المقذوفة في البحر لم يتكسر إلا في بداية الثمانينات، إذ أنه كان من المستحيل قبل هذا التاريخ التفكير في حماية البيئة⁴.

¹ قانون رقم 12-84 المؤرخ في 23 يونيو سنة 1984 المتضمن النظام العام للنفايات.

² قانون 02-02 المؤرخ في 05 فبراير 2002 المتعلق بحماية الساحل و تثمينه ج ر ج العدد 15 بتاريخ 08 فبراير 2002

³ قانون 03-01 المؤرخ في 17 فبراير 2003 المتعلق بالتنمية المستدامة للساحل ج ر ج العدد 11 لسنة 2003

⁴ واعلي جمال، المرجع السابق، ص 78

و بشكل عام نقول أن الفترة الممتدة ما بين 1963 و 1992 عرف القطاع فيها فراغا تشريعيا، أثر ذلك سلبا على المحيط البحري. فقد كان أول نص قانوني عالج مشكلة النفايات هو المرسوم رقم 81-267¹، الذي جعل من رئيس المجلس الشعبي البلدي المشرف على السير لتنفيذ العمليات المتعلقة بالتطهير، من خلال إنشاء شبكات التطهير وصيانتها وضمان التصريف الصحي للمياه القذرة.

وقد حرص المشرع الجزائري من خلال القانون 03-83² على ضرورة إزالة النفايات وعدم رميها في البحر دون معالجة.

وقد جاء المرسوم رقم 84-378 بشروط للنظافة و معالجة النفايات الحضرية³، وهو الوضع نفسه الذي ذهب إليه المشرع الجزائري في القانون رقم 05-85 المتعلق بحماية الصحة وترقيتها⁴.

وابتداء من سنة 1990 جعل المشرع الجزائري البلدية الجهة المختصة بتسيير النفايات المنزلية من خلال القانون رقم 08-90 المتعلق بالبلدية⁵، لتصدر بعد ذلك عدة نصوص قانونية تهتم بحماية البيئة البحرية من النفايات الصناعية، و منها على سبيل المثال المرسوم التنفيذي رقم 160-93 الذي ينظم النفايات الصناعية، والذي يعتبر أول خطوة تشريعية لتنظيم تصريف النفايات الصناعية السائلة، المرسوم التنفيذي رقم 94-279⁶، الذي كان له الأثر الكبير في سياسة الدولة الوقائية، من خلال وضع مخططات إستراتيجية تدعى " مخططات تل - بحر" وهو الوضع نفسه الذي ذهب إليه المرسوم التنفيذي رقم 98-339⁷ المتعلق

¹ المرسوم 81-267 المؤرخ في 10 أكتوبر سنة 1981 المتعلق بصلاحيات رئيس المجلس الشعبي البلدي فيما يخص الطرق و النقاوة و الطمأنينة العمومية.

² قانون 83-03 المؤرخ في 05 فبراير 1983 المتعلق بحماية البيئة.

³ المرسوم رقم 84-378 المؤرخ في 15 ديسمبر سنة 1984 الذي يحدد شروط التنظيف و جمع النفايات الصلبة الحضرية و معالجتها .

⁴ قانون 85-05 المؤرخ في 16 فبراير 1985 المتضمن حماية الصحة و ترقيتها المعدل و المتمم.

⁵ قانون 90-08 المؤرخ في 07 افريل سنة 1990 المتعلق بالبلدية .

⁶ المرسوم التنفيذي رقم 94-279 المؤرخ في 17 سبتمبر 1994 المتضمن مكافحة تلوث البحر و إحداث مخططات استعجاله لذلك.

⁷ المرسوم التنفيذي رقم 98-339 المؤرخ في 03 نوفمبر 1998 المتعلق بضبط التنظيم الذي يطبق على المنشآت المصنفة و يحدد قائمتها.

بالمنشآت المصنفة، والذي من خلاله وضع المشرع الجزائري مدونة تتضمن قائمة المنشآت الصناعية التي ينطوي نشاطها على مخاطر و أضرار على البيئة البحرية.

ولقد أدرك المشرع خطورة النفايات الصناعية على البيئة، لما تحتويه من مواد ضارة وسامة، فسن القانون 01-19 المتعلق بتسيير النفايات¹، الذي حدد أنواعها، وبين خطورتها وأوجب ضرورة معالجتها قبل إلقائها في الوسط البحري الطبيعي، وتجدر الإشارة إلى أن آلة التشريع في هذا المجال لا زالت مستمرة.

¹ قانون 01-19 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 المتعلق بتسيير النفايات و إزالتها. ج ر ج العدد 77 بتاريخ 15 ديسمبر

خاتمة

خاتمة

في ختام الدراسة لا يسعنا إلا أن نشير إلى أن البيئة البحرية قد حظيت و صارت مجالاً عالمياً و وطنياً للاهتمام العلمي و القانوني، و ذلك لتميز البيئة البحرية عن كافة عناصر البيئة الأخرى. و قد تعددت الدراسات و البحوث التي حاولت إثارة الوعي بأهميتها و بمواردها خاصة و أن أضرارها تمتد زمانياً و مكانياً.

فلقد شكلت ظاهرة التلوث البحري تحدياً فعلياً للمجتمع الدولي، و خلقت لدى الدول الحاجة لمزيد من التعاون بل و التضامن لمواجهة هذا التحدي و حماية البيئة البحرية كمصلحة مشتركة، بل و أصبح ذلك مبرراً كافياً لإجماع الدول على ضرورة الالتزام بحماية تلك البيئة و فرض إجراءات فعالة لمنع و مكافحة تلويثها.

و كان من الضروري على المشرع الجزائري التدخل بترسانة من النصوص القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث الذي أحدثه الإنسان نتيجة عبثه بتلك البيئة، و استغلالها استغلالاً سيئاً.

و من هذا المنطلق تم تناول هذا الموضوع نظر لما لهذه البيئة من أهمية خاصة في تحقيق التوازن المناخي، فضلا عن أهميتها الاقتصادية باعتبارها مصدراً للمواد الغذائية و المواد الأولية اللازمة لأغراض الصناعة و الثروات المعدنية، بالإضافة إلى أنها مصدراً للطاقة و طريقاً هاماً للمواصلات و مجالاً واسعاً للسياحة.

و من خلال الدراسة يستنتج أن هناك تنوع في أسباب هذا التدهور يقع فيه على عاتق الدول مسؤوليات مشتركة في إحداثه وإن كانت متباينة، بحيث سببت بفعل أنشطتها الملوثة تدهوراً للموارد الطبيعية و أضراراً بمياه البحار و استنزافاً للثروات البحرية أثر بشكل سلبي على التوازن الإيكولوجي.

و كذلك تبين أن الجهود الوطنية المبذولة لم تحقق ما كان مرجواً منها، مما أدى إلى فشل هذا النظام خلال العشريات الثلاثة الماضية، مقابل ما تعرفه البيئة البحرية من تزايد في نسب ملوثات و تنوع مصادرها، على الرغم مما تعرفه السياسة الوطنية لحماية البيئة البحرية من تحولات جذرية الذي ترجم بإحداث وزارة خاصة بالبيئة و تهيئة الإقليم، و صدور العديد من النصوص القانونية التي حاولت إيجاد الإطار القانوني لهذا النظام.

وبالرغم أن الجزائر قد تعددت مبادراتها في المصادقة على العديد من الاتفاقيات و البروتوكولات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية، حيث بذل المشرع الجزائري جهود معتبرة من أجل تجسيد القواعد القانونية الدولية التي قبلتها الجزائر في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي، و التلوث الناجم عن السفن و الطائرات، بالنظر إلى المكانة التي يحتلها قطاع المحروقات و كذا قطاع النقل البحري في الجزائر و باعتبار أن لهذين التلوثيين الأثر البالغ على المصالح الاقتصادية و الإستراتيجية، أما بالنسبة للنصوص القانونية الدولية بحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر برية، فيلاحظ أن جهود المشرع الجزائري في مجال مكافحة هذا النوع من التلوث لا تزال ضئيلة عكس الأولى و تكمن هذه الضالة في قلة النصوص القانونية و ندرتها في القانون الداخلي.

و على الصعيد الدولي فقد أشارت الدراسة أيضا إلى الجهود الدولية المتخذة أو الرامية لحماية البيئة البحرية عن طريق الاتفاقيات والمعاهدات التي تتناشد من خلال مبادئها وتوصياتها الملزمة، إلى محاولة تفاعلية للمشاكل البيئية و الإنقاص أو الحد نوعا ما من مشكلة التلوث البحري بما لها من قوة ووسائل لحماية البيئة البحرية و تفعيل ذلك من قبل الهيئات و المنظمات المتخصصة التي تعمل دون هوادة في إنقاذ البيئة البحرية قبل الفوات و السهر على حمايتها.

و في هذا الإطار يمكن اقتراح جملة من الأفكار و التوصيات بغية تحسين الوضعية الحالية للجزائر، على المستويين الداخلي و الدولي في مجال حماية البيئة البحرية منها: قبل قبول أي اتفاقية دولية في مجال البيئة البحرية و الانضمام إليها ينبغي مراعاة توفر المعدات اللازمة لتصريف النفايات المختلفة لتفادي غمرها في البحر، و أيضا عند تبني المشرع لجملة الاتفاقيات الدولية الواردة في مجال حماية البيئة البحرية، فإن قواعدهما تدمج في القوانين الداخلية الوطنية لكن ينبغي إلحاق ذلك بأجهزة رقابة صارمة من صميم مهامها السهر على الالتزام الفعلي بتلك القواعد مع فرض آليات عقابية صارمة في حالة ارتكاب مخالفات، هذا من جهة، و من جهة أخرى ضرورة حماية البيئة البحرية من الأضرار الحالية و المستقبلية بكافة الطرق و الوسائل، مثلا كإدخال مناهج حماية البيئة البحرية ضمن المناهج الدراسية في المراحل التعليم المختلفة، و الربط بينها و بين البرامج التنموية، لبناء جيل بيئي، و إنشاء شبكات رصد وطنية تراقب حالة البيئة البحرية، و تعمل على تحليلها

و تقويمها بصورة مستمرة، و تعزيز إمكانيات حراس الشواطئ بمنحهم المزيد من الوسائل و الإطارات المؤهلة لتمكينهم من ضبط الملوثين المنتهكين للقوانين الداخلية و الاتفاقيات الدولية.

وكذا استعمال سياسة لترشيد استغلال موارد البيئة البحرية بشكل عقلاني دون إغراقها في أخطار التلوث، و كذا ضرورة التكثيف في نقل الرسائل العلمية الإعلامية التثقيفية لتوعية الأفراد، تحذر من عواقب تلوث البيئة البحرية، و العمل على تفعيل دور الجماعات المحلية فيما يخص التنظيم السياحي و استغلال الشواطئ و المحافظة عليها.

و العمل على تفعيل النصوص القانونية المنظمة لحماية البيئة البحرية من خلال وجود إدارة قوية و صارمة، و قضاء صارم و ردي في تطبيق القوانين المتعلقة بحمايتها.

و تعديل القوانين لتصبح أكثر مسايرة للمستجدات الوطنية و الدولية في موضوع البيئة البحرية. و الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية التي توفر أكثر حماية للبيئة البحرية بما يتناسب مع المصلحة الوطنية، و نشر الوعي البيئي في المجتمع الجزائري.

و خلاصة لما سبق:

يمكن القول أن ظاهرة التلوث هي قضية بقاء أو فناء.. و على العالم أن يختار بين طريقين: إما البقاء و العيش في سلام و أمن بيئي، و إما الدمار و الفناء...

و ختاماً أشكر الله العلي القدير الذي وفقني لإتمام هذه الرسالة، بالرغم مما واجهت فيها من صعوبات، كونها تمثل بداية مرحلة قادمة بإذن الله.

فان أصبت فمن الله، و إن جانببت الصواب فمن نفسي و من الشيطان، و ما أبرئ نفسي إن النفس لأمارة بالسوء...

و صل اللهم و سلم على سيدنا محمد و على آله و صحبه و سلم تسليماً كثيراً..

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر و المراجع:

• القرآن الكريم

1 - قائمة المصادر:

أولاً: القوانين:

1. قانون 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010. ج. ر.ج.ج العدد 29 بتاريخ 10 ابريل 1976.
2. قانون 83-03 المؤرخ في 05 فيفري 1983 المتعلق بحماية البيئة. ج ر ج ج العدد 6 بتاريخ 08 فبراير 1983.
3. قانون رقم 84-12 المؤرخ في 23 يونيو سنة 1984 المتضمن النظام العام للنفايات.
4. قانون 85-05 المؤرخ في 16 فبراير 1985 المتضمن حماية الصحة و ترقيتها المعدل و المتمم
5. قانون 90-08 المؤرخ في 07 افريل سنة 1990 المتعلق بالبلدية المعدل و المتمم بالقانون 11-10.
6. قانون 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المتعلق بالقانون البحري الجزائري المعدل و المتمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010
7. قانون رقم 01-11 المؤرخ في 03 يوليو سنة 2001 المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات.
8. قانون 01-19 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 المتعلق بتسيير النفايات و إزالتها. ج ر ج ج العدد 77 بتاريخ 15 ديسمبر 2001.

9. قانون 02-02 المؤرخ في 05 فبراير 2002 المتعلق بحماية الساحل و
تثمينه. ج ر ج العدد 15 بتاريخ 08 فبراير 2002.
10. قانون 01-03 المؤرخ في 17 فبراير 2003 المتعلق بالتنمية المستدامة
للساحل. ج ر ج ج العدد 11 لسنة 2003.
11. قانون رقم 10-03 مؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق ل 19
يوليو سنة 2003 يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة. ج ر ج
ج العدد 43 لسنة 2003.
12. قانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 أوت 2010 المتعلق بالقانون البحري،
يعدل و يتم الأمر 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 ج ر ج ج
العدد 46 بتاريخ 18 غشت 2010.
13. قانون 08-15 المؤرخ في 02 أبريل 2015 يعدل و يتم القانون رقم
01-11 المؤرخ في 03 يوليو سنة 2001 المتعلق بالصيد البحري وتربية
المائيات. ج ر ج ج العدد 18 بتاريخ 18 أبريل 2015

ثانيا: المراسيم

1. المرسوم الرئاسي رقم 228/88 المؤرخ في 05 نوفمبر 1988، المحدد شروط
قيام السفن و الطائرات بغمر النفايات التي من شأنها أن تلوث البحر و إجراءات
ذلك وكيفية. الجريدة الرسمية العدد 46 بتاريخ 09 نوفمبر 1988.
2. المرسوم التنفيذي رقم 83-580 المؤرخ في 22 أكتوبر 1983.
3. المرسوم 81-267 المؤرخ في 10 أكتوبر سنة 1981 المتعلق بصلاحيات رئيس
المجلس الشعبي البلدي فيما يخص الطرق و النقاوة و الطمأنينة العمومية. الجريدة
الرسمية العدد 41 بتاريخ 13 أكتوبر 1981.
4. المرسوم رقم 84-378 المؤرخ في 15 ديسمبر سنة 1984 الذي يحدد شروط
التنظيف و جمع النفايات الصلبة الحضرية و معالجتها.
5. المرسوم التنفيذي رقم 94-279 المؤرخ في 17 سبتمبر 1994 المتضمن مكافحة
تلوث البحر و إحداث مخططات استعجاليه لذلك. الجريدة الرسمية العدد 59
بتاريخ 21 سبتمبر 1994.

6. المرسوم التنفيذي رقم 98-339 المؤرخ في 03 نوفمبر 1998 المتعلق بضبط التنظيم الذي يطبق على المنشآت المصنفة و يحدد قائمتها. الجريدة الرسمية العدد 82 بتاريخ 04 نوفمبر 1998.
7. المرسوم التنفيذي رقم 2000-123 المؤرخ في 10 يونيو سنة 2000 الذي يحدد صلاحيات وزير الصيد و الموارد المائية. الجريدة الرسمية العدد 33 بتاريخ 11 يونيو سنة 2000. ج ر ج ج العدد 33 بتاريخ 11 يونيو 2000.
- المرسوم التنفيذي رقم 01-56 المؤرخ في 15 فبراير سنة 2001 المتضمن توقيف صيد المرجان

2- قائمة المراجع :

أولاً: الكتب المتخصصة

1. أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية و الاتفاقات الإقليمية و المعاهدات الدولية، بدون طبعة، منشأة المعارف، الاسكندرية، سنة 1998.
2. عبده عبد الجليل عبد الوارث. حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية و الداخلية، بدون طبعة، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، سنة 2006.
3. عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها من التلوث- دراسة مقارنة في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، بدون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1985.
4. محمد بن جلال و فاء البدري، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001.
5. محمد عبد الله نعمان، الحماية الدولية للبيئة البحرية، دراسة قانونية خاصة عن البحر الأحمر، دار النهضة العربية، بدون طبعة، سنة 2004.

ثانيا : الكتب العامة

1. إبراهيم محمد الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار، بدون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة سنة 1998.
2. إبراهيم محمد العناني، قانون البحار، دار الفكر العربي، القاهرة سنة 2006.
3. محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، - الجزء الأول - ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون الجزائر سنة 1994.
4. الجيلاني عبد السلام أرحومة، حماية البيئة بالقانون- دراسة مقارنة- للقانون الليبي دار الجماهيرية للنشر و التوزيع و الإعلان، ليبيا، سنة 2000.
5. حامد سلطان، عائشة راتب، صلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1987.
6. خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية الاتفاقيات الدولية، دراسة مقارنة. دار الفكر الجامعي - الإسكندرية - سنة 2011.
7. سعادي محمد، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، سنة 2010.
8. سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي ،المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر، سنة 1994
9. صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1983.
10. ماجد راغب الحلو- قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، الدار العربية للنشر والتوزيع الإسكندرية، سنة 2000.
11. محمد السعيد الدقاق، مصطفى سلامة حسين، القانون الدولي المعاصر، بدون طبعة، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية ، سنة 1997.
12. محمد المجذوب، الوسيط في القانون الدولي، الدار الجامعية للطباعة والنشر بيروت سنة 1999.

13. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، الإسكندرية ، منشأة المعارف ، 1998.
14. محمد حسين عبد القوي، الحماية الجنائية للبيئة الهوائية - بدون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 2002.

ثالثا : المقالات

1. أحمد اسكندري، محاضرات في تلويث البيئة البحرية- الجزء الأول- جامعة الجزائر كلية الحقوق - بن عكنون.
2. صافة خيرة، البيئة البحرية، مجلة البحوث العلمية، المجلد 05 العدد 02 كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة ابن خلدون تيارت، سنة 2018.
3. محمدي محمد الأمين. التلوث البيئي البحري على ضوء القانون الدولي، مجلة البحوث العلمية، العدد التاسع، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة ابن خلدون تيارت، سنة 2017.

رابعا : المذكرات و الرسائل الجامعية

1. أحمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر، سنة 1995.
2. واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث - دراسة مقارنة - رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم الإنسانية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، سنة 2009-2010.
3. صوفيا شراد، المحكمة الدولية لقانون البحار، بداية وآفاق، مذكرة ماجستير في القانون العام ، جامعة محمد خيضر ،بسكرة ، دفعة 2002-2003.
4. عبد الله سعود، مفهوم السيادة البحرية ، دراسة قانونية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة قانون البحار لعام 1982 و التشريعات ذات الصلة، أطروحة دكتوراه، معهد الحقوق، جامعة الجزائر دفعة 2001-2002
5. عباس إبراهيم دشتي. الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، مذكرة لنيل

شهادة ماجستير في قانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط الأردن
2010-2009.

6. كريمة بورحلي، التلوث البحري و تأثيره على البحار - دراسة ميدانية لميناء الصيد بوديس - جيجل، مذكرة ماجستير في علم الاجتماع، سنة 2010-2009
7. محمد سامر أنور عاشور، تلوث البحار من السفن و مسؤولية مالك السفينة، رسالة دكتوراه جامعة عين شمس، كلية الحقوق، سنة 2001.
8. واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث(دراسة مقارنة)، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية لحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010-2009.

خامسا: مواقع الانترنت

- 1 - <http://www.almaany.com/home.php?word=marine-1>
- 2 - <http://osamasaziz.wordpress.com/2012/07/31/4>
- 3 - [Wikipedia.thefree.Encyclopedia.prestige.oill.spil](http://en.wikipedia.org/wiki/Prestige_oil_spill)
- 4 - https://ar.wikipedia.org/wiki/الاحتباس_الحراري

الفهرس

فهرس الموضوعات

- قائمة المختصرات

- مقدمة

الفصل الأول:

مفهوم البيئة البحرية

- المبحث الأول: تعريف البيئة البحرية و أهميتها.....02
- المطلب الأول: تعريف البيئة البحرية.....02
- الفرع الأول: التعريف اللغوي للبيئة البحرية.....02
- الفرع الثاني: التعريف الاصطلاحي للبيئة البحرية.....05
- المطلب الثاني: أهمية البيئة البحرية.....08
- الفرع الأول: الأهمية الحيوية.....08
- الفرع الثاني: الأهمية الاقتصادية.....10
- الفرع الثالث: الأهمية الاستراتيجية.....11
- المبحث الثاني: نطاق البيئة البحرية و مصادر تهديدها.....12
- المطلب الأول: نطاق البيئة البحرية.....12
- الفرع الأول: نطاق البيئة البحرية على حسب المعيار الجغرافي.....13
- الفرع الثاني: نطاق البيئة البحرية على حسب المعيار الاقتصادي.....18
- المطلب الثاني: مفهوم التلوث البحري.....27
- الفرع الأول: تعريف التلوث البحري حسب الاتفاقيات الدولية.....29
- الفرع الثاني: تعريف التلوث البحري حسب الاتفاقيات الإقليمية.....31
- الفرع الثالث: تعريف التلوث البحري حسب التشريع الجزائري.....32
- المطلب الثالث: مصادر التلوث البحري.....34
- الفرع الأول: التلويث من مصادر أرضية.....34
- الفرع الثاني: التلويث من مصادر بحرية.....37
- الفرع الثالث: التلويث من مصادر جوية.....41

الفصل الثاني

الجهود الدولية و الوطنية لحماية البيئة البحرية من التلوث

- المبحث الأول: الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث 46
- المطلب الأول: أهم المؤتمرات الدولية في حماية البيئة البحرية..... 47
- الفرع الأول: مؤتمر واشنطن..... 47
- الفرع الثاني: مؤتمر لندن..... 48
- الفرع الثالث: مؤتمر بروكسل..... 49
- الفرع الرابع: مؤتمر ستوكهولم..... 49
- الفرع الخامس: مؤتمر الأمم المتحدة..... 50
- المطلب الثاني: أهم المنظمات الدولية لحماية البيئة البحرية..... 50
- الفرع الأول: منظمة الأمم المتحدة..... 50
- الفرع الثاني: المنظمة البحرية الدولية OMI..... 51
- الفرع الثالث: منظمة التربية و الثقافة و العلوم UNESCO..... 51
- الفرع الرابع: المنظمة العالمية للصحة OMS..... 52
- الفرع الخامس: منظمة الأمم المتحدة للأغذية و الزراعة FAO..... 54
- الفرع السادس: المنظمة الدولية للأرصاد الجوية OMM..... 54
- الفرع السابع: الوكالة الدولية للطاقة الذرية AIEA..... 55
- المطلب الثالث: أهم الاتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية..... 56
- الفرع الأول: حماية البيئة البحرية في إطار الاتفاقيات الخاصة..... 56
- الفرع الثاني: حماية البيئة البحرية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982..... 61
- المبحث الثاني: الجهود الوطنية لحماية البيئة البحرية..... 67
- المطلب الأول: حماية البيئة البحرية من التلوث بالمحروقات..... 67
- الفرع الأول: حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي..... 67
- الفرع الثاني: حماية البيئة البحرية من التلوث بالسفن و الطائرات..... 72
- المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر أرضية..... 76

76.....	الفرع الأول: حماية البيئة البحرية في ظل القانون البحري الجزائري.....
78.....	الفرع الثاني: حماية البيئة البحرية في ظل قانون البيئة الجزائري.....
80.....	المطلب الثالث: حماية البيئة البحرية في مختلف النصوص الداخلية الأخرى.....
80.....	الفرع الأول: حماية البيئة البحرية في التشريع المنظم للصيد البحري.....
82.....	الفرع الثاني: حماية البيئة البحرية في التشريع المنظم للسياحة.....
83.....	الفرع الثالث: حماية البيئة البحرية في التشريع المنظم لتسيير النفايات.....
86.....	خاتمة.....
89.....	قائمة المصادر و المراجع.....

الفهرس

ملخص

ملخص

يعد موضوع البيئة البحرية أحد الموضوعات المهمة، نظرا لحساسية مورد البحر و الذي يمثل واحد من أهم أجزاء البيئة التي يسعى المجتمع الدولي لحمايتها، و المحافظة عليها من التلوث، و هذا ما دفع المجتمع الدولي إلى الاستعجال لوضع حد و إيجاد حل لهذه الظاهرة الخطيرة و منع تفاقمها، و ظهر ذلك جليا من خلال الجهود الوطنية التي تتمثل في فرض قوانين و تشريعات داخلية لحماية البيئة البحرية من التدهور الحاصل على مستوى إقليم الدولة. و من خلال الجهود الدولية كالاتفاقيات و المؤتمرات و كذا المنظمات الدولية المبرمة التي ألقت التزاماتها القانونية و الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث و وضع اللبنات الأساسية لقواعد القانون الدولي للبيئة للسيطرة و القضاء على هذه الظاهرة.

Abstract

The issue of the marine environment is one of the important issues, given the sensitivity of the sea resource, which represents one of the most important parts of the environment that the international community seeks to protect and preserve from pollution. This has prompted the international community to put an end to this serious phenomenon and prevent Exacerbated by the national efforts to impose domestic laws and legislation to protect the marine environment from the deterioration of the state's territory. And through international efforts such as conventions and conferences, as well as the international organizations that have fulfilled their legal and international obligations to protect the marine environment from pollution and to lay the basic building blocks of international environmental law to control and eliminate this phenomenon.