

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة ابن خلدون - تيارت -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

ملحقة السوق



مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون (ل.م.د)

تخصص بيئة وتنمية مستدامة

البيئة والتنمية المستدامة في حماية البحر الأبيض المتوسط

إعداد الطالب:

منور محمد

إشراف الأستاذ:

أ.د. محمد بلفضل

الاسم واللقب	الرتبة	الصفة
محمد محمد أمين	أستاذ محاضر ب	رئيس
محمد بلفضل	أستاذ التعليم العالي	مشرفا ومقرا
سدار يعقوب مليكة	أستاذة مساعدة أ	عضو مناقش

السنة الجامعية

1441-1442 هـ / 2019-2020 م

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر وعرفان

الحمد لله وحده لا شريك له. اللهم صلي على سيدنا محمد

صلاة تخرجنا بها من

ظلمات الوهم وتكرمنا بها بنور الفهم وتوضح لنا بها ما أشكل

حتى يفهم أنك تعلم

ولا نعلم وأنت علام الغيوب .

أتقدم بجزيل الشكر والامتنان إلى كل من ساعدني في إعداد

هذا البحث

خاصة

المشرف الدكتور محمد بلفضل

الذي لم يبخل علينا بنصائحه وتوجيهاته

و إلى كل أساتذتي الذين درسوني دون استثناء

وإلى الطاقم الإداري وكل مستخدمي ملحقة السوق

إهداء

أهدي هذا العمل إلى

والدتي أطال الله في عمرها.

و إلى بناتي

وأتمنى أن يكون لهم حافزا في حياتهم العلمية والعملية

وإلى كل

من يسير في درب العلوم النافعة

محمد

فان الله الاختصاصات

قائمة المختصرات

(مدبول)	برنامج تقدير التلوث ومكافحته في إقليم البحر المتوسط
REMPEC	المركز الإقليمي للإستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري في البحر المتوسط
BP/RAC	مركز الأنشطة الإقليمية للخطة الزرقاء
PAC/RAC	مركز الأنشطة الإقليمية لبرنامج الأعمال ذات الأولوية
SPA/RAC	مركز الأنشطة الإقليمية للمناطق المتمتعة بحماية خاصة
CP/RAC	مركز الأنشطة الإقليمية للإنتاج الأنظف
H 2020	مبادرة أفق 2020
FE M	مرفق البيئة العالمية

مَدِينَةُ مَكَّةَ

تغطي البحار والمحيطات مانسبته 71% من المساحة الإجمالية لكوكب الأرض فهي تلعب دورا مهما في تحقيق توازنه البيولوجي و الإيكولوجي .و يتم ذلك من خلال تهيئة الأوضاع المناسبة للحياة ، بتفاعلها مع الغلاف الجوي وقشرة الأرض والغلاف الجوي ، فيما يعرف بالدورات الكيماوية . وإلحاق الضرر بالبحار والمحيطات عن طريق تلويثها يعد إخلالا بالتوازن البيولوجي والطبيعي للأرض، ويهدد البشرية فيها بالفناء وعلى الرغم من قدم ظاهرة تلوث البحار والمحيطات حيث كانت ولا تزال المستودع العام للنفايات التي خلفتها الحضارة للإنسانية. فقد ظلت ولفترة طويلة من الزمن محتفظة بنقاها الطبيعي و توازنها البيئي، وذلك بحكم اتساعها وقدرتها على تفتيت المواد التي تلقى فيها وإضعافها.

إلا أن تطور نشاط الإنسان سواء في البر أو البحر ، ومغالاته في إخضاعه للبحر واستغلال موارده تلبية لحاجيته المتزايدة وطلباته المتجددة أحدث اختلالا في هذا التوازن وغير من تركيبة مياهه ولقد بلغت هذه الانتهاكات أوجها بدخول الإنسان عصر الصناعة أو الاكتشافات التكنولوجية والوصول إلى أساليب علمية جديدة متطورة تمكن من خلالها من تسيير ناقلات النفط العملاقة و استغلال قاع البحر وباطن أرضه وكذلك اكتشاف الطاقة النووية واستخدامها لأغراض مختلفة. خاصة البحار والخلجان القريبة من البلدان التي ظهرت فيها الثورة الصناعية كالبحر الأبيض المتوسط والذي زيادة من وجود سواحله الشمالية بهذه البلدان فان خصائصه تجعله عرضة للتلوث ومن أهمها انه من أكبر البحار الشبه المغلقة في العالم ، إذ تبلغ مساحته 2.5 كلم مربع، وتمتد سواحله على مسافة تفوق 46000 كلم وهو يأخذ شكلا إستطاليا يبلغ طوله الأقصى من جبل طارق حتى بر الشام نحو 3700 كلم وعرضه نحو 14 كلم أما الوضع الجغرافي للبحر المتوسط فينفرد بخصائص متميزة تزيد من سرعة تأثر مياهه بالملوثات لأن البحر الأبيض المتوسط هو بحر شبه مغلق بـ منفيذين رئيسيين هما: مضيق جبل طارق وقناة السويس التي لا يتجاوز عرضها بضعة أمتار ويعني ذلك أنه في حالة تلوث المتوسط أن مياهه بحاجة إلى وقت طويل لتجدهه ويتطلب هذا التجدد وفقا للتقديرات العلمية ما يتراوح بين 80 و150 عاما وهذا من شأنه أن يؤدي إلى تركيز الملوثات وتراكمها.

أما عن حالة الملاحه فيعد البحر المتوسط من أكثر المناطق البحرية في العالم إكتظاظا بحركة الملاحه، حيث تشير بعض التقديرات إلى أن 30% من إجمالي حجم التجارة الدولية ينشأ إما من موانئ البحر المتوسط أو يتجه إليها. لكن رغم أن المنافع التي حققتها الثورة الصناعية صاحبها انحطاط بيئي عام سببه التصريف المباشر للنفايات والفضلات الصناعية كالأنهار والبحار وتردي نوعية الهواء. ومع ذلك تبقى البيئة البحرية هي المتضرر الأول و الأخير من الأنشطة البشرية ، حيث أن معظم الأنشطة الصناعية في الدول المطلة على البحر تقام على ضفاف السواحل ، وذلك للاستفادة

من مزايا هذا الجوار أهمها استغلال مياه البحر في عمليات التبريد، والقرب من موانئ للتصدير والإستراد وكذلك استخدام البحار كمستودع لصرف ودفن المخلفات الصناعية .

هذا التطور اقترن بمتغير آخر على قدر كبير من الأهمية وهو الانفجار السكاني، فالنمو السكاني الكبير أدى إلى تمركز نسبة كبيرة من السكان في المدن الساحلية، الشيء الذي أدى إلى الاعتماد على الثورة السمكية والموارد البحرية كمصدر أساسي للغذاء أثر بشكل سلبي على توازن الأوساط البحرية ، وأخل بنظامها البديع مسببا آثار مدمرة للحياة البحرية .

وبفعل الأحداث المتكررة بدأت تظهر مع بداية السبعينات من القرن الماضي إلى وجود مخاوف من تلوث البيئة البحرية من مواد النفط وكذلك الناتجة عن بداية ازدهار عهد الصناعة غير المسيطر عليها .

فكانت هذه المخاوف موضع اهتمام مؤتمر " استكهولم " المنعقد سنة 1972 تحت شعار " أرض واحدة . " وقد شكل هذا المؤتمر نقطة تحول هامة على صعيد الاهتمام بالمسائل البيئية جعلت المؤتمرين يتبنون إعلانا يتكون من 26 مبدأ يهتم حماية البيئة خصصت العديد منها للبيئة البحرية، وقد دعى المؤتمر إلى العمل على التنمية المستدامة بأسلوب لا يؤثر على ظروف البيئة للأجيال القادمة.

ولقد بدأت الدول والحكومات تفكر بداية من هذا المؤتمر جديا في إيجاد قوانين وطنية تهدف إلى حماية البيئة البحرية ، واتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة التي تجنبها مخاطر التلوث و تأثيراته الضارة للبيئة البحرية ، واتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة التي تجنبها مخاطر التلوث و تأثيراته الضارة.

فعلى الرغم من أهمية الجهود العالمية و الإقليمية في مجال مكافحة التلوث البحري والعمل على خفض مستوياته والسيطرة عليه ، فإنه لا يمكن استبعاد المجهودات الانفرادية للدول في وضع القوانين والخطط لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث.

فعلى مستوى الدول تعمل هذه الأخيرة على إصدار القوانين واتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة، وعلى مستواها يمكن أيضا تحديد الوسائل الفعالة وإنشاء المؤسسات التي تشرف على تنفيذها وتزويدها بالإمكانيات الضرورية وعرفت اهتماما كبيرا على مستوى الدول، حيث تمت بشأنه مناقشات ساخنة تداخلت فيها العوامل الجغرافية، الصحية، الاقتصادية والاجتماعية وأثرت بشكل واضح في التعجيل لوضع أنظمة وطنية لحماية البيئة البحرية و أنشأت على إثرها الوسائل والسبل المناسبة لمنع انتشار التلوث والسيطرة عليه وعقلنة الممارسات الاقتصادية للدول المطللة على البحر .

من هنا جاءت هذه الدراسة لمحاولة تسليط الضوء على الأحكام القانونية المهمة بحماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات البيئية الجزائرية، لبيان ما إذا كانت هذه الأخيرة تعكس حقا الأحكام والقواعد الواردة في الاتفاقيات الدولية و الإقليمية المتعلقة بحماية البيئة البحرية.

تكمن الأهمية الأخرى لهذه الدراسة في كونها تعالج موضوعا يبدو حديثا ولا يزال بكرة، ومن تم فإن الكثير من جوانبه تبدو غامضة ومجهولة.

فعلى الرغم من الاهتمام العلمي بمسألة التلوث البحري والذي وجد صداه على مستوى البحوث والدراسات العلمية ، إلا أن ذلك لم يوازيه استجابة سريعة ومشابهة على الصعيد القانوني لقلة الدراسات القانونية لا في الجزائر فحسب بل حتى في الدول العربية و الأجنبية . لذا نحاول قدر المستطاع من خلال هذه المذكرة دراسة هذه الظاهرة وأملنا في أن نوفق لتقديم بحث يفتح الباب لدراسات أخرى.

بما أن الدراسة تتطلب تحليل الأحكام المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الجزائرية على ضوء الاتفاقيات الدولية و الإقليمية وما استقرت عليه هذه التشريعات فإن منهج الدراسة المستخدم في هذا البحث يعتمد على الدراسة النقدية والتحليلية للمقتضيات القانونية الواردة في التشريعات المتعلقة بحماية البيئة البحرية في الجزائر مقارنة بالتشريعات الدولية و الإقليمية وكذا الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر وبالإستعانة أيضا بمنهج التحليل المستخدمة في مجال القانون وكذلك استخدام مناهج أخرى كالمنهج التاريخي من خلال استعراض مختلف القوانين والاتفاقيات التي عالجت موضوع حماية البيئة البحرية.

ومن الصعوبات التي تواجه الباحث، ذلك أن المعالجة القانونية لمشاكل البيئة البحرية تثير كغيرها من الظواهر الجديدة الكثير من الصعاب، وتبدو أولى هذه الصعاب في تحديد المصلحة محل الحماية نظرا لتحديد مفهوم البيئة البحرية ذاتها أما الصعوبة الثانية التي تواجه الباحث هي صعوبة تحديد مدلول التلوث نفسه وترجع هذه الصعوبة إلى طبيعة التلوث ذاته.

بل أن الشخص قد يجهل أحيانا صفته كمجني عليه لأن الجريمة لا تكون بالوضوح الكافي مثلما هو الحال في الجرائم التقليدية كالقتل أو السرقة حيث يمكن تحديد المجني والمجني عليه بدقة.و بالإضافة إلى ما تقدم فإن تحديد المسؤول عن فعل التلويث يمثل أيضا مشكلة بالغة التعقيد.

لكن هل يكفي وجود مجموعة من القوانين تتضمن أحكاما تفرض التزامات محددة للقول أن دولة ما خاصة إذا كانت من الدول الساحلية النامية كالجزائر ملتزمة بحماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث؟

أوما مدى تكريس أو إدماج المشرع الجزائري لأحكام الاتفاقيات الدولية والإقليمية واجبة التطبيق في الجزائر في مجال حماية البيئة البحرية في نصوصه القانونية الوطنية؟ والتي تطرح بدورها مجموعة من الأسئلة الفرعية:

ما هي أهم الاتفاقيات الدولية التي قبلتها الجزائر في مجال حماية البيئة البحرية؟ - ما مدى إدماج المشرع الجزائري لأحكام تلك الاتفاقيات الدولية في قانونه الداخلي؟

أو بعبارة أخرى: هل أنه التزم فعلا بالتزاماته الدولية عند وضعه لقانونه الداخلي في مجال حماية البيئة البحرية؟

ماذا يمكن اقتراح من أجل تحسين وسد ثغرات النظام القانوني الذي وضعه المشرع الجزائري من أجل حماية فعالة للبيئة البحرية ؟

هذاما سنحاول مناقشته من خلال تقسيم دراستنا إلى فصلين:

الفصل الأول:

نخصه للتشريع الدولي المتعلق بحماية البيئة البحرية من خلال اتفاقية الدولية حيث نتناول البيئة البحرية و أهميتها في المبحث الأول والتشريع الدولي في المبحث الثاني.

أما الفصل الثاني:

نخصه للتشريع الإقليمي المتعلق بحماية البيئة البحرية من خلال اتفاقية برشلونة و القانون الجزائري و الذي نقسمه إلى مبحثين الأول يتعلق باتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها والثاني يتمثل في جهود حماية البحر البيض المتوسط في التشريع الجزائري.

الفصل الأول

الإستراتيجية الدولية لحماية البيئة البحرية

يرجع تاريخ الجهود الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث إلى عام 1926 حينما عقد مؤتمر دولي في واشنطن حضرته 13 دولة بحرية لإقرار اتفاقية دولية خاصة بمعالجة تلوث المياه القابلة للملاحة بالنفط، إلا أن مشروع الاتفاقية الذي أقره المؤتمر لم يدخل حيز النفاذ ولم يعد النفط المصدر الوحيد للتلوث كما كان عليه الحال عام 1926 ، بل ازداد تعرض البحر لأنواع عديدة من الملوثات.

وتأتي هذه الملوثات من مصادر مختلف، فقد ينشأ التلوث من جراء أنشطة تجري في البر أو في قاع البحر، أو في الجو أو من خلاله أو التلوث من السفن أو كنتيجة لإغراق النفايات أو التخلص منها في البحر.

وكان للآثار السلبية التي خلفها هذه الملوثات أوفي البيئة البحرية أن كثفت الجهود

الدولية نحو السيطرة على التلوث ووضع حد له، فلقد عقدت العديد من المؤتمرات الدولية لتقرر عددا من الإتفاقيات الدولية في هذا المجال .

ومن جميع ما تقدم، تتجلى أهمية بحث موضوع الحماية الدولية للبيئة البحرية في الأهمية الإستثنائية التي يوليها المجتمع الدولي لهذا الموضوع في مسعاه للسيطرة على التلوث البحري الذي بات يهدد الحياة البحرية بالفناء.

من هنا بدأت الأصوات تتعالى ونواميس الخطر تدق، وشعر المجتمع الدولي بالخطر المحقق الذي يهدد تلك البيئة وأصبح الأمر مدعاة لتدخل التنظيم الدولي ليقوم الإعوجاج الذي أحدثه الإنسان نتيجة عبثه وإفساده بتلك البيئة وإستغلالها إستغلالا جائرا.

ومحاولة منا لاحاطة بالموضوع سنقسم هذا الفصل الى مبحثين والذي سنقسمه هو الآخر الى مطلبين الاول ماهية البيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة ثم في المطلب الثاني سنتناول فيه الحدود القانونية للبيئة البحرية اما المبحث الثاني سنخرج الى اهم الاتفاقيات والمعاهدات الدولية في هذا الشأن والذي نقسمه الى مطلبين الاول أهم الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر والتي لها صلة بحماية الوسط البحري من التلوث بالمحروقات والثاني أهم الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر والتي لها صلة بمنع التلوث من السفن و الطائرات.

المبحث الأول: ماهية البيئة البحرية

أن موضوع حماية البيئة بصفة عامة والبحرية علي الخصوص من مخاطر التلوث لها اهمية نظرية و عملية . فخطورة وحساسية الأضرار التي تتعرض لها البيئة البحرية بفعل التلوث البحري واتساع نطاقه، نتيجة التطور الصناعي والتجاري والتقدم الحضاري الذي شهدته البشرية في السنوات الأخيرة أصبحت تهدد البشرية بالفناء . فقد أضحى التلوث البحري يمثل اليوم ظاهرة خطيرة على حياة الإنسان، النبات و الحيوان . وبذلك باتت حماية البيئة البحرية قضية بالغة الأهمية للإنسانية كافة إلى درجة اضطرت المختصين في كل المجالات وخاصة فقهاء القانون بأن الدفاع عن البيئة والبيئة البحرية يمثل تحدي الأكثر أهمية في نهاية القرن العشرين.

ومنه فان تثمين دور البيئة عموما والبحرية خصوصا في حياة الإنسانية، ولكنها تمثل التعبير الحقيقي عن أهميتها وأثرها في حياة الإنسان ، ذلك أن استمرار الحياة على كوكب الأرض رهين بيئة بحرية سليمة ومتوازنة ونظيفة.

من هذا المنطلق فقد بات الاهتمام العالمي المكثف بموضوع حماية البيئة البحرية من التلوث جدي، إلى درجة أصبح على إثرها واحدا من أكثر القضايا أهمية وإلحاحا ، مما جعله يتصدر الاهتمامات الدولية القانونية والعلمية لهذا الموضوع باعتباره إحدى هواجس هذا القرن . وقد تجسدت الاهتمامات الدولية، في صور متعددة لعل من أهمها عقد المؤتمرات الدولية واستحداث اللجان المتخصصة بشؤون البيئة البحرية.

المطلب الأول: اهمية البيئة .

تعد البيئة البحرية أحد الإهتمامات الحديثة في القانون الدولي لما تتميز به من سمات خاصة ونظام بيئي متكامل يجعلها تلعب دورا مؤثر في الحياة الإنسانية⁽¹⁾ ونظرا للقيمة الاقتصادية التي تزخر بها هذه البيئة فإنها تبدو ذات أهمية حيوية وإقتصادية وإستراتيجية بارزة للإنسان مما يجعلها جديرة بالحماية والصون⁽²⁾.

ولكي نقف على تعريف البيئة البحرية لابد علينا أن نتعرض أولا لتعريف البيئة بصفة عامة باعتبار أن البيئة البحرية هي إحدى العناصر التي تتكون منها البيئة⁽³⁾، هذا من جهة، ومن جهة أخرى نجد أن لفظ كلمة البيئة قد إنتشر في الفترة

1- عبده عبد الجليل عبد الواهر ، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية و الداخلية ، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية 2006 ، ص 19

2- علي سعيدان ، حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية والكميائية في القانون الجزائري ، دار الخلدونية، الطبعة الأولى ، الجزائر 2008 ، ص 88 .

3- محمد أحمد منشاوي، الحماية الجنائية للبيئة البحرية ، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص 24.

الأخيرة بين العامة و الخاصة وقد ظهرت مصطلحات مثل البيئة الإجتماعية، البيئة الثقافية⁽¹⁾ ولذلك يتطلب الأمر إيضاحاً لتعريف البيئة أولاً ثم تعريف البيئة البحرية ثانياً فمصطلح البيئة يتخذ مفاهيم عديدة ذات صلة بجوانب الدراسة المراد تقديمها، فإذا كانت دراسة لغوية فهي تعتمد المفهوم اللغوي للمصطلح، وإذا كانت دراسة علمية فإنها تعتمد المفهوم العلمي للبيئة، وإذا كانت الدراسة قانونية فإنها تعتمد المفهوم القانوني للبيئة دون إهمال بقية المفاهيم الأخرى، وسنلخصها دون الغوص في تفاصيل تلك المفاهيم كما يلي:

وأورد معجم *Robert* البيئة بأنها: "جميع الظروف الطبيعية الفيزيائية، والكيميائية والبيولوجية، والثقافية والاجتماعية" التي تؤثر على الكائنات الحية والأنشطة الإنسانية⁽²⁾ كما يقصد بمصطلح البيئة من المنظور اللغوي، أنها كلمة مكونة من مقطعين يونانيين الأول *Oikos* ويعني مكان العيش، والثاني *Logus* وتعني دراسة، وقصد بها دراسة العلاقات المتبادلة بين الأحياء⁽³⁾، أما المجلس الدولي للغة الفرنسية فيعرف البيئة بأنها: "مجموعة العوامل الطبيعية والكيميائية والحيوية والعوامل الاجتماعية التي لها تأثير مباشر أو غير مباشر، حالاً أو مقبل على الكائنات الحية والأنشطة الإنسانية⁽⁴⁾ أم فما يخص اللغة الإنجليزية فكلمة *Environnement* تستخدم في اللغة الإنجليزية للدلالة على كل الشروط والظروف والمؤثرات المحيطة، والتي تؤثر على تطور حياة الكائن الحي أو مجموع الكائنات الحية.

وكذلك تستخدم للدلالة على الوسط أو المحيط، أو المكان الذي يحيط بالشخص ويؤثر في مشاعره وأخلاقه وأفكاره⁽⁵⁾.

يتضح من العرض السابق بأن المعنى اللغوي لكلمة "بيئة" يكاد يكون واحداً بين مختلف اللغات، فهو ينصرف إلى الوسط الذي يعيش فيه الكائن الحي بوجه عام، كما ينصرف إلى الظروف التي تحيط بذلك الوسط أيا كانت طبيعتها، ظروف طبيعية أو إجتماعية أو بيولوجية والتي تؤثر على حياة ذلك الكائن ونموه وتكاثره⁽⁶⁾، أما الإصطلاحاً فقد حذيت البيئة بتعاريف عديدة منها.

البيئة هي كل ما يحيط بالإنسان من مكونات حية مثل النباتات والحيوانات ومن مكونات غير حية مثل الصخور والمياه والهواء والطقس وغير ذلك وعرفها البعض الآخر بأنها: "الوسط المحيط بالإنسان، والذي يشمل كافة الجوانب المادية وغير المادية، البشرية منها وغير البشرية فالبيئة تعني كل ما هو

1 - علي سعيدان ، المرجع السابق ، ص 05 .
 2 - صالح محمد محمود بدر الدين، الإلتزام الدولي بحماية البيئة من التلوث (على ضوء قواعد القانون الدولي للبيئة وقرارات وتوصيات المنظمات الدولية)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص 17.
 3 - طارق إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص 104 .
 4 - أحمد لكلل، " مفهوم البيئة ومكانتها في التشريعات الجزائرية" ، مجلة الفكر، المدينة، العدد السابع، دون سنة النشر، ص 223 .
 5 - صباح العشاي، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، دار الخلدونية، الطبعة الأولى، 2010 ، ص 11 .
 6 - معمر رتيب محمد عبد الحافظ، لقانون الدولي للبيئة وظاهرة التلوث، دار النهضة، القاهرة، 2008، ص 15 .

خارج عن كيان الإنسان، وكل ما يحيط به من موجودات فالهواء الذي يتنفسه لإنسان، والماء الذي يشربه، والأرض التي يسكن عليها ويزرعها، وما يحيط به من كائنات حية أو من جماد هي عناصر البيئة التي يعيش فيها والتي تعتبر الإطار الذي يمارس فيه حياته ونشاطاته المختلفة⁽¹⁾. ويذهب البعض الآخر إلى أن البيئة هي مجموع العوامل الطبيعية والحيوية والعوامل الإجتماعية والثقافية والإقتصادية التي لها تأثير مباشر أو غير مباشر، حال أو مؤجل على الكائنات الحية والأ أنشطة الإنسانية⁽²⁾.

ويلاحظ أن كل ما قيل حول تعريف البيئة في الإصطلاح العلمي يدور حول محور الوسط الكوني الذي يحيط بالإنسان والمشمول بالماء والهواء والأرض، وبقدر ما يؤثر الإنسان فيها فإنه بدوره يتأثر بها⁽³⁾ ومن ثم تكون البيئة وفقا للمفاهيم المختلفة السابقة تحتوي على عنصرين أساسيين هما⁽⁴⁾. الأول : هو عنصر طبيعي يتمثل في مجموعة العناصر الطبيعية التي لا دخل للإنسان في وجودها، بل إنها حتى سابقة في وجودها على وجود الإنسان، ويشمل هذا العنصر الماء والهواء والتربة والبحار والمحيطات والنباتات والحيوانات وغيرها، كما يشمل الثروات الطبيعية المتجددة كالزراعة والمصائد والغابات، وغير المتجددة كالمعادن والبتروول.

أما العنصر الثاني⁽⁵⁾: فيتمثل في العنصر الصناعي أو المستحدث، ويشمل العوامل الإجتماعية، وهي مجموعة النظم الإجتماعية والسياسية والإقتصادية والثقافية، كما يشمل الأدوات والوسائل التي ابتكرها الإنسان للسيطرة على الطبيعة وكل ما أنشأه من مدن وطرق ومصانع ومطارات و مواصلات ، أي كافة أنشطة الإنسان في البيئة.

إنه لا يوجد تعريف شامل ودقيق للبيئة وهذا راجع لتعدد المفاهيم وإختلاف المتخصصين في مجال علوم البيئة وفروعها العلوم الإجتماعية والقانونية والسياسية والجغرافية وغيرها من العلوم الأخرى. ولهذا قيل أن مفهوم البيئة هو مفهوم متعدد الجوانب والإختصاصات، ويختلف مفهومه باختلاف المتخصصين، أو بعبارة أخرى يتعدد هذا المفهوم باختلاف رؤية الباحث في كل فرع من فروع العلوم المختلفة، إذ يعرف البيئة وفقا لرؤيته لها ومن زاوية تخصصه الدقيق.

فبعد التطور العلمي والصناعي الذي ساد العالم في الآونة الأخيرة وخاصة في أواخر القرن الماضي أصبح

1 - معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص 16 .
2 - محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 10 - 11 ، وأنظر أيضا: معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص 19 .
3 - علي سعيدان، المرجع السابق، ص 06 .
4 - رائف محمد لبيب، المرجع السابق، ص 22 .
5 - رائف محمد لبيب، المرجع نفسه، ص 22

للبيئة قيمة جديدة ضمن قيم المجتمع الذي سيستعد للحفاظ عليها وحمايتها من كل فعل يشكل إضراراً بها⁽¹⁾.

فقد اختلف الكثير من الفقهاء في وضع تعريف ومفهوم ملائم للبيئة من الناحية القانونية⁽²⁾ حيث يتجلى الأمر في أن كثير من محتويات المفهوم أو مضمونه ذات طابع علمي وفني، وهو أمر يفرض على رجل القانون محاولة المزج بين الأفكار القانونية والحقائق العلمية البحتة الخاصة بالبيئة من أجل تنظيم قواعد السلوك التي ينبغي السير عليها في التعامل مع البيئة بعناصرها المختلفة، ووضع الجزاء المترتب على إنتهاك قواعد السلوك تلك ومخالفتها⁽³⁾ وقد تعددت التعريفات في هذا الشأن، وورد تعريف البيئة في العديد من الإتفاقيات وفي كثير من المؤتمرات، كما أدرجت كافة الدول مفهوم البيئة في التشريعات البيئية التي أصدرتها، وإن اختلف هذا المفهوم من دولة لأخرى.

فقد عرف الإعلان الصادر عن مؤتمر البيئة البشرية الذي عقد في إستكهولم بالسويد عام 1972، البيئة بأنها: "كل شيء يحيط بالإنسان سواء كان طبيعياً أو بشرياً.

أما المؤتمر الدولي للتربية البيئية الذي عقد في مدينة تبليسي بجمهورية جورجيا السوفياتية خلال الفترة من 13 - 26 أكتوبر 1977 عرف البيئة بأنها : الإطار الذي يعيش فيه الإنسان ويحصل منه على مقومات حياته من غذاء وكساء ودواء ومأوى ويمارس فيه علاقاته مع إخوانه من البشر⁽⁴⁾.

أما في التشريعات الوطنية فنجد أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى تعريف البيئة خلاف الكثير من القوانين العربية⁽⁵⁾، فحسب قانون رقم 03 / 10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، وفي المادة الثانية نص على أهداف حماية البيئة⁽⁶⁾، أما المادة الرابعة منه فتكلمت عن مكونات البيئة حيث نصت على أنه: " تتكون البيئة من الموارد الطبيعية اللاحيوية والحيوية كالهواء والجو والماء والأرض وباطن الأرض والنباتات و الحيوانات بما في ذلك الأماكن والمناظر والمعالم الطبيعية"⁽⁷⁾.

أما المشرع المصري فقد عرف البيئة في الفقرة الأولى من المادة الأولى من القانون رقم 4 لسنة 1994 بأنها "المحيط الحيوي الذي يشمل الكائنات الحية وما يحتويه من مواد وما يحيط بها من هواء وماء وتربة وما يقيمه الإنسان من منشآت"⁽⁸⁾.

1 - نور الدين حمشة، أطروحة ماجستير في الشريعة والقانون بعنوان الحماية الجنائية للبيئة، دراسة مقارنة بين

الفقه الإسلامي والقانون الوضعي)، كلية العلوم الإنسانية، جامعة الحاج لخضر، باتنة 2005 - 2006، ص 22 .

2 - رائف محمد لبيب، المرجع السابق، ص 23 .

3 - داود عبد الرزاق الباز، الأساس الدستوري لحماية البيئة من التلوث (دراسة تحليلية في إطار المفهوم

القانوني للبيئة والتلوث)، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2007، ص 28 - 29 .

4 - أحمد مشيش، المفهوم القانوني للبيئة في ضوء أسلمة القانون المعاصر، دار الفكر الجامعي، 2001، ص 13.

5 - أحمد مشيش، المرجع السابق، ص 13.

6 - المادة 02 من القانون رقم 03 / 10 المؤرخ في 19 جويلية 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة

، جريدة رسمية عدد 43 و المؤرخة في 20 جويلية 2003 .

7 - علي سعيدان، المرجع السابق، ص 06 .

8 - أحمد لكحل، المرجع السابق، ص 225 .

أما المشرع الكويتي فقد عرف البيئة في الفقرة السادسة من المادة الأولى من القانون رقم 61 لسنة 1995 بإنشاء الهيئة العامة للبيئة بأنها "المحيط الحيوي الذي يشمل الكائنات الحية من إنسان وحيوان ونبات وكل ما يحيط بها من ماء وهواء وتربة وما يحتويه من مواد صلبة أو سائلة أو غازية أو إشعاعات طبيعية والمنشآت الثابتة أو المتحركة التي يقيمها الإنسان".

ويتضح لنا من إستقراء التعريفات السابقة للبيئة أن التشريعات التي جاءت بهذه التعريفات حرصت على تبني المفهوم الواسع للبيئة والذي يشتمل على العناصر الطبيعية والصناعية معاً، ولكن هناك عدة دول إتجهت إلى الاتجاه المضاد والذي يأخذ بالمفهوم الضيق للبيئة والمنصب فقط على العناصر الطبيعية.

ففي فرنسا نصت الفقرة الأولى من المادة مائة وعشرة من قانون البيئة رقم 2000 / 914 الصادر في 18 سبتمبر 2000 على أن " الفضاء والمصادر الطبيعية والمواقع السياحية ونوعية الهواء والمحيط الحيواني والنباتي والتنوع البيولوجي يعد كل هذا جزءاً من الملكية العامة للأمة" ويستفاد من النص السابق أن المشرع الفرنسي تبني المفهوم الضيق للبيئة وذلك حسبما جاء في القانون المذكور، لكونه لم يدرج العناصر الصناعية التي من صنع الإنسان في هذا المفهوم.

وكذلك الحال بالنسبة للمشرع الليبي الذي إقتصر في تعريفه للبيئة على العناصر الطبيعية فقط دون إدخال العناصر الصناعية معها، حيث نص في الفقرة الأولى من المادة الأولى من القانون رقم 7 لسنة 1982 بشأن حماية البيئة بأنها تعني "المحيط الذي يعيش فيه الإنسان وجميع الكائنات الحية ويشمل الهواء والماء والتربة والغذاء". وإزاء هذا الإختلاف والتباين في تحديد التعريف القانوني للبيئة واتجاه بعض المشرعون لتبني المفهوم الواسع و البعض الآخر لتبني المفهوم الضيق، يرى كثير من الاساتذة أنه من الأجدر الأخذ بالمفهوم الواسع لعدة إعتبارات ، أولها أن هناك فرق بين مفهوم البيئة ومفهوم الطبيعة لكون البيئة تضيف مظاهر جديدة وعناصر أخرى للطبيعة لم تكن من مكوناتها وهي من صنع الإنسان مثل المنشآت الحفرية، ثانيهما أن العناصر الصناعية والتي هي من صنع الإنسان تعد السبب الرئيسي في الإضرار بالعناصر الطبيعية التي هي من صنع المولى عز وجل، مما يستلزم الأمر ضرورة فرض الرقابة على العناصر الصناعية وإدراجها في مفهوم البيئة للحد من مخاطرها المفرطة، بدلا من الإعتماد فقط على التشريعات وعقوباتها المختلفة في حماية البيئة الطبيعية من أخطار البيئة الصناعية.

وأما تعريف البيئة البحرية سننتطرق إلى بيان مفهوم البيئة البحرية، وفي إطار إستكمال تعريف هذا المصطلح يقتضي ذلك الأمر التطرق إلى التعريف الآخر من المصطلح وهو البحر أيضا⁽¹⁾.

1 - عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2006 ، ص 22 .

إن تعبير البيئة البحرية ليس بجديد على اللغة العربية، فالبيئة البحرية لغة هي المنازل إلى الماء⁽¹⁾ والبحر لغة: هو الماء الكثير، مالحا كان، أو عذبا، وهو خلاف البر، وإنما سمي البحر بحرا، لسعته، وإنبساطه. وقد غلب إستعماله في الماء المالح⁽²⁾.

وقد ورد ما يؤكد ذلك في القرآن الكريم في سورة فاطر أن لفظ البحر يطلق على الماء المالح والعذب لقوله تعالى: "وما يستوي البحران هذا عذب فرات سائغ شرابه وهذا ملح أجاج". وهو نفس المعنى الذي أورده معجم الوسيط لتعريف البحر بأنه الماء الواسع الكثير ويغلب فيه الملح. وفي لسان العرب هو "الماء الكثير أجاجا". كان أم فرات. غير أن الغلبة لتقييد لفظ البحر على الماء المالح دون العذب⁽³⁾ وكل ما نسب إلى البحر فهو بحري. وبهذا المعنى فالبيئة البحرية لغة هي: (المنازل في المياه المالحة)⁽⁴⁾.

لقد جرى تعريف البحر الاصطلاحيا بأنه المسطحات الواسعة من المياه المالحة، وما يسفل تلك المسطحات من يابسة، أو بأنه مساحات المياه المالحة المتصلة ببعضها إتصالا حرا طبيعيا.

وعلى ذلك تعتبر ملوحة البحر هي المميز الرئيسي للبحر فكل مياه مالحة تعتبر بحرا جغرافيا، إلا أن هناك من المساحات المائية ما قد يعتبر بحرا في نظر الجغرافيين ولا يعتبر بحرا في نظر فقهاء القانون الدولي مثل البحر الميت لأنه لا يتصل بباقي المحيطات.

1 - محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 75 .
2 - عمر سعد الله، المطول في القانون الدولي للحدود (عالمية القانون الدولي للحدود)، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2010، ص 203 .
3 - عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 23 .
4 - محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 7

فالدلالة القانونية للبحر تنصرف إلى سطح الماء وقاعه وباطن تربته، وتشتمل على المعاني الجغرافية، وسبل الملاحة فيها⁽¹⁾

يعتبر مصطلح البيئة البحرية من المصطلحات الحديثة نسبياً في فقه القانون الدولي⁽²⁾ فقد درج هذا الفقه على إستعمال مصطلح البحر للدلالة على تلك المساحات من الكرة الأرضية المغمورة بالماء المالح، المتصلة فيما بينها دون عوائق، حيث عرف البحر بأنه (مسطحات المياه المالحة التي تجمعها وحدة واحدة متكاملة في الكرة الأرضية جمعاء، ولها نظام هيدروجرافي واحد.

وقد ظل هذا المفهوم التقليدي للبحار سائداً في فقه القانون الدولي، حتى كانت أعمال الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، والتي عقدت في جنيف ونيويورك عام 1978، حيث تم التوصل إلى مصطلح البيئة البحرية بما تعنيه من كافة صور الكائنات الحية و الحيوانية والنباتية التي تعيش في البحار، بالإضافة إلى مياه هذه البحار، وقيعانها وباطن تربتها، بما تحتويه من ثروات طبيعية⁽³⁾.

ثم جاءت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والتي أبرمت في عام 1982 فصاغت هذا المفهوم الحديث للبيئة البحرية، ليصبح علامة بارزة في الفكر القانوني الدولي.⁽⁴⁾ إذ نظرت هذه الإتفاقية إلى البيئة البحرية على أنها نظام بيئي أو مجموعة من الأنظمة البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي ينصرف إلى دراسة وحدة معينة في الزمان والمكان بكل ما تنطوي عليه من كائنات حية في ظل الظروف المادية والمناخية، وكذلك العلاقات بين تلك الكائنات ببعضها البعض وعلاقتها بالظروف المادية المحيطة بها.⁽⁵⁾

ورغم الوضوح الذي إتسم به هذا المفهوم البيئي للبحار، والذي عبرت عنه إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، فقد شاب القصور التعريف بالبيئة البحرية الذي أورده مبادئ مونتريال التوجيهية لحماية البيئة من التلوث من مصادر في البر إذ عرفت البيئة البحرية بأنها المنطقة البحرية التي تمتد في حالة مجاري المياه إلى حدود المياه العذبة، بما في ذلك مناطق تداخل أمواج المد وممرات المياه المالحة. غير أن هذا التعريف يشتمل على النطاق المكاني للبيئة دون أن يتناولها من منظور بيئي. وعلى ضوء ذلك فالبيئة البحرية تعني مسطحات الماء المالحة المتصلة ببعضها اتصالاً حراً طبيعياً والذي يشمل سطحها وقاعها وباطن تربتها، وبما تحتويه من كائنات حية حيوانية ونباتية، وثرورات طبيعية تشكل في

1 - عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 23

2 - محمد أحمد منشاوي، المرجع السابق، ص 29 .

3 - محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 76 .

4 - المرجع نفسه، ص 76 - 77 .

5 - بيطار وليد، القانون الدولي العام، المؤسسة الجامعية للدراسات، بيروت 2008 ، ص 933 .

مجملها عناصر الحياة البحرية، وباعتبارها نظاما بيئيا متكاملًا. وهذا التعريف قد يقترب من المفهوم القانوني للبيئة البحرية في قوانين بعض الدول العربية.

حيث يعرفها القانون المصري رقم 4 لسنة 1994 في شأن حماية البيئة المائية من التلوث في المادة الثامنة وأربعون "هي حماية شواطئ جمهورية مصر العربية وموانئها من مخاطر التلوث وحماية بيئة البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة ومواردها الطبيعية الحية وغير الحية، وحماية الموارد الطبيعية في المنطقة الاقتصادية والجرف القاري".

وأيضًا قانون دولة الإمارات العربية المتحدة رقم 24 لسنة 1999 في شأن حماية البيئة وتنميتها فقد فرق بين البيئة البحرية والبيئة المائية حيث عرف البيئة البحرية في المادة الأولى بأنها هي "المياه البحرية وما بها من ثروات طبيعية ونباتات وأسماك وكائنات بحرية أخرى، وما فوقها من هواء وما هو مقام فيها من منشآت أو مشروعات". أما البيئة المائية فهي: "البيئة البحرية والمياه الداخلية بما في ذلك المياه الجوفية ومياه الينابيع والوديان وما بها من ثروات طبيعية ونباتات وأسماك وكائنات حية أخرى وما فوقها من هواء وما هو مقام عليها من منشآت أو مشاريع ثابتة أو متحركة"⁽¹⁾.

وخلاف للمشرعين السابقين نجد أن المشرع الجزائري لم يرد لنا أي تعريف بشأن البيئة البحرية، وإنما إقتصر دوره إلى التطرق في المادة الثانية والرابعة من قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة 10 / 03 إلى أهداف حماية البيئة ومكوناتها⁽²⁾.

مما لا ريب فيه أن البيئة البحرية لم تحظ في وقت من الأوقات بقدر من الإهتمام مثل ما تحظى به الآن، فقد شهدت السنوات الأخيرة إهتماما كبيرا ونشاطا واسعا بموضوعات تلك البيئة سواء من الحكومات والجهات العلمية، وأ المحافل الدولية ورجال القانون، بل ورجال الأعمال بوصفها مجالا بكرا لإستثمار رؤوس الأموال⁽³⁾.

قال تعالى: "وَجَعَلْنَا مِنَ الْمَاءِ كُلَّ شَيْءٍ حَيٍّ"⁽⁴⁾ وتعتبر هذه الآية الكريمة من القرآن الكريم عن أهمية البيئة البحرية، إذ أن الماء هو العنصر الأساسي في تكوين كافة الكائنات الحية، مما يجعله لا غنى عنه لإستمرار الحياة على الأرض، فالأرض - كما قيل عنها بحق - هي (عالم مائي) حيث تشغل البحار حوالي 71 % من مساحته⁽⁵⁾.

بناء عليه سنعرض أهمية البيئة البحرية من الناحية الحيوية والإقتصادية و الإستراتيجية .
فالأهمية الحيوية للبيئة البحرية حسب ما تتميز به البيئة البحرية من إتصال أجزائها طبيعيا يتيح ذلك سرعة التفاعل والتأثير بين أرجائها، فضلا عن أن إنتشار البحار ومجاورتها لليابسة يجعل تأثيرها

1 - محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 78 - 79 .
2 - المادة 2 و 4 من القانون رقم 10 / 03 . المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة السالف الذكر
3 - محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 80 .
4 - سورة الانبياء الآية 30
5 - المرجع نفسه، ص 80.

على اليابسة وما حولها في إطار نظام كوني بالغ الدقة مما يحقق التوازن المناخي للبيئة والإنسان⁽¹⁾، وتغذية المساحات الشاسعة من الأرض بالأمطار، والحد من غاز ثاني أكسيد الكربون بإمتصاصه من الجو⁽²⁾، وذلك على النحو التالي:

1/ دور البيئة في تحقيق التوازن المناخي.

تتسم البحار والمحيطات بارتفاع حرارته النوعية⁽³⁾ مما يمكنها من أن تؤدي دورا في البيئة الإنسانية وهي خاصية تتيح للبحار أن تمتص قدرا كبيرا من كميات الحرارة التي تصل من الطاقة الشمسية دون أن يؤثر ذلك في حرارة البحار والمحيطات تتوزع توزيعا متجانسا، فالبحر يمتد ليتخلل أو يحيط باليابسة فيخفض حرارتها ويلطف مناخها⁽⁴⁾.

2/ دور البيئة البحرية كمصدر للأمطار على اليابسة .

قوله تعالى: " وهو الذي يرسل الرياح بشرا بين يدي رحمته حتى إذا أقلت سحابا ثقالا سقناه لبلد ميت فأنزلنا به الماء فأخرجنا به من كل الثمرات كذلك نخرج الموتى لعلكم تذكرون " ⁽⁵⁾، وقد ثبت علميا أن البحار و المحيطات عندما تتعرض لأشعة الشمس فإنها تتبخر، وبفعل عوامل التيارات والرياح ترتفع تلك الأبخرة إلى طبقات الجو، وبمعايير الحرارة والضغط والرياح تتحول الأبخرة إلى سحب، ومن ثم يسقط منها المطر إذا شاء الله.

3/ دور البيئة البحرية وقدرتها على إمتصاص غاز ثاني أكسيد الكربون .

تتميز البحار بقدرتها على إمتصاص غاز ثاني أكسيد الكربون من الجو، بواسطة عملية التمثيل للكرووفيل التي تقوم بها الهائمات النباتية العالقة في مياه البحار، والتي تتمثل في عملية إمتصاص هذا الغاز وفي هذه العملية التنفسية تنفصل ذرات الكربون لتتحول إلى مواد عضوية وينطلق غاز الأوكسجين الذي يذوب في الماء وتتنفس به الكائنات الحية في البيئة البحرية.

4/ دور البيئة البحرية كمورد للماء العذب.

حيث أنها مصدر هام للمياه العذبة عن طريق تحلية مياه البحر حيث تستغل كثير من الدول التي تعاني من مشاكل النقص في الموارد المائية العذبة مياه البحر كمصدر لتحلية الماء والحصول على احتياجاتها من الماء العذب. وذلك بتقطير الماء أو بتجميده أو كنتاج لعملية التحليل الغشائي والكهربائي لماء البحر لحل مشكلة كثير من الدول التي تعاني من نقص في مواردها من المياه العذبة.

اما الأهمية الإقتصادية للبيئة البحرية .

1 - حلايمية مريم، أحمد السروي، "أهمية البيئة البحرية ، المطبع عليه 25 / 05 / 2012 ص، 01 .

2 - عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 25

3 - الحرارة النوعية: هي كمية المياه اللازمة لرفع درجة حرارة جرام واحد من الماء

4 - أحمد السروي، المرجع السابق، ص 01 .

5 - الاعراف الاية 57

لقد ظلت هذه البحار لمدة طويلة لغزا غامضا، شغل حيزا كبيرا من تفكير الإنسان وجهده لكشف أسرارها وخبائها، رغم بقاء الإنسان لفترة طويلة وهو يعتبر البحر فحسب مصدرا للغذاء، وسبيلا للمواصلات، بينما ظلت ثروات البحار زمتا وهي خافية عن الإنسان إلى أن، أتاح له العلم كشف أغوارها، وسبل إستغلال ثرواتها، منذ ذلك الحين بدأت تظهر أهمية البيئة البحرية من الناحية الإقتصادية التي تنفرد بها عن غيرها من بيئات طبيعية أخرى، وسنلخصها في الآتي:

1/ دور البيئة البحرية كمصدر للغذاء.

تحتوي البحار والمحيطات على كميات هائلة من أنواع متباينة من الأحياء البحرية، ذات القيمة الغذائية العالية، أهمها الأسماك وفي ظل أزمة الغذاء العالمية، وندرة توافر البروتين الحيواني، وإفتقار معظم الدول للحبوب والحاصلات الزراعية التي تحتوي على الأحماض الأمينية، يزداد لجوء الإنسان للبيئة البحرية للحصول على تلك العناصر الغذائية الهامة⁽¹⁾.

حيث يوفر التنوع البيولوجي للعالم ضمانا إمكانية الحصول على إمدادات متصلة من الأغذية، ومن أنواع لا حصر لها من المواد الخام التي يستخدمها الإنسان في حياته اليومية ولبناء حاضره ومستقبله⁽²⁾ وهذا لإيمان المجتمع الدولي بأن البحار أصبحت معقل الرجاء الذي تتجه إليه البشرية لتجد فيها الثروة الغذائية والمعدنية وغيرها والتي عجزت اليابسة عن تقديرها⁽³⁾.

2/ دور البيئة البحرية كمصدر للثروات الهامة.

لا ترجع أهمية هذه البيئة البحرية إلى أنها مصدر للغذاء الإنساني فحسب بل إن ثلث كمية محصول الصيد السمكي، غالبا ما تستخدم كغذاء للحيوانات بعد تصنيفها، وإعدادها كدقيق سمكي، أو إستخدامه في صنع السماد⁽⁴⁾.

كما أن الثدييات البحرية تعتبر مصدرا مهما للزيوت التي تستخدم في صناعة الدهون، وبعض الفيتامينات وفي صناعة الأصباغ والصابون والأدوية، وكذلك مادة العنبر المستخدمة في صنع العطور، وهناك المحار الذي ينمو في البحار الدافئة ويستخرج منه اللؤلؤ⁽⁵⁾ فضلا عما تزخر به من كميات هائلة من الثروات المعدنية والبتترول والتي تعادل بتفوق الموجود منها على اليابسة، كمناجم الفحم لموجودة في أعماق مياه بريطانيا واليابان والقصدير الموجود في مياه شواطئ تايلاندا وماليزيا، وكمية الماس الموجودة في مياه جنوب إفريقيا، وكذلك الكبريت في قاع خليج المكسيك، والإستثمار المتزايد أثبت أن 16 % منه 1965 من إجمالي بتترول العالم من المحيطات، وفي سنة 1975 وسنة 1980 تضاعف الإنتاج البحري للبتترول.

1- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 82 .

2- سمير حامد الجمال، "المسؤولية المدنية عن الأضرار البيولوجية"، مجلة الشريعة والقانون، العدد الثاني والأربعون، 2010، ص 311.

3- محمد أحمد منشأوي، المرجع السابق، ص 127 .

4- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 82 .

5- أحمد السروي، المرجع السابق، ص 01 .

ولهذا تزايدت أهمية النفط في العالم منذ نهاية القرن الماضي حتى أصبح المحرك الأساسي لعجلة الصناعة وحركة النقل، والتنمية الاقتصادية بكافة جوانبها إذ تؤمن صناعة النفط والغاز الموجودين في عرض البحرفي الوقت الراهن حوالي 25 إلى 30 في المائة من إجمالي الإنتاج⁽¹⁾. وإذا كان النفط يعد أهم الثروات المعدنية في البيئة البحرية⁽²⁾، فهذه البيئة وافرة أيضا بكميات هائلة من المعادن التي تعتبر كمخزون عالمي في قاع البحار والمحيطات⁽³⁾ وكذلك للبيئة البحرية دور في الملاحة البحرية.

حيث أدرك الإنسان منذ القدم أهمية البحار كطريق عظيم الفائدة من طرق المواصلات، فمن أجل ذلك شيدت المراكب والسفن والناقلات البحرية والتي لعبت دورا هاما في الكشوفات الجغرافية. ورغم إختراع الطائرة وما وفرته من سرعة في النقل واقتصادها في الوقت، إلا أن الغلبة ظلت للبحر وناقلاته، بسبب قلة التكاليف وإمكانية نقل الحمولات الكبيرة، و الأوزان الثقيلة التي تعجز عن حملها الطائرات، وبنمو حركة التجارة الدولية تزداد يوما بعد يوم أهمية البحر كطريق للمواصلات. لهذا نقول أن تزايد هذه الأهمية للبيئة البحرية وإختلافها عن غيرها من البيئات الأخرى سواء من الناحية الحيوية أو الاقتصادية يؤدي إلى زيادة احتمالات تلويث هذه البيئة بمختلف الملوثات نتيجة الإقبال على إستغلالها بأوجه الإستغلال المختلفة، الأمر الذي يدلنا على مدى أهمية هذه البيئة لحياة الإنسان، ومدى حاجته إلى حمايتها والحفاظ عليها، والوقوف في وجه كل صور المساس بسلامة هذه البيئة التي تتزايد بها يوما بعد يوم⁽⁴⁾.

ومن ناحية الأهمية الإستراتيجية للبيئة البحرية.

فقد أظهرت الأهمية الاقتصادية والحيوية دورا مهما للبحار من الناحية السياسية، فقد بدأت الدول تتجه نحوها لتتال منها أكبر قدر من الثروات. ويمكن القول أن هذه الأهمية الإستراتيجية هي الباعث الدافع، والعامل المحرك لظهور فكرة السيادة والسيطرة على البحار بالمفهوم الحالي والتي بدأت منذ القرون الوسطى، وإن كانت في كل عصر تلبس ثوبا جديدا، وتتخفى بأقنعة وحجج تتلائم مع كل زمان وتبعا لهذا التطور اختلفت هذه الأهمية.

وقد أظهرت هذه الإهتمامات إنقسام المجتمع الدولي إلى دول بحرية تمتلك الأساطيل البحرية الضخمة والأدوات والتقنيات المتطورة التي تمكنها من الغوص و البحث في أعماق البحار، ومن ثم الوصول إلى ما تهدف إليه من تحقيق سياستها وأهدافها دون مراعات للفريق الآخر والمتمثل في الدول النامية والتي لا تقدر على بسط قدراتها الفنية على هذا القطاع الحيوي، ومن ثمة تعمل الدول المتقدمة على

1- تقرير الأمين العام عن المحيطات وقانون البحار، الدورة الخامسة والخمسون، الفقرات 137-138، الملحق A/55/61، ص 38.

2- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 82.

3- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 27.

4- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 82 - 83.

إستغلال البحار إستغلالا جائرا. لأن هذه الأهمية الإستراتيجية تتخذ موقفا متغيرا يتباين مع قوى الدول ومصالحها السياسية والإقتصادية متنوعا باختلاف التقسيمات القانونية لهذه البيئة. بينما نجد أن الدول البحرية الكبرى التي تملك أقوى الأساطيل البحرية تميل إلى التوسعة من نطاق أعالي البحار على حساب البحر الإقليمي، بتأييدها أضييق مساحة ممكنة للبحر الإقليمي لتضمن حرية الحركة لأساطيلها البحرية، فإنه على العكس من ذلك نجد أن الدول الصغرى خاصة النامية بوجه عام تعبر عن رغبتها الملحة في تأمين حدودها البحرية بالميل نحو توسعة بحارها الإقليمية والمحافظة على مصالحها الإقتصادية في إستغلال الموارد البحرية لسد حاجة شعوبها المتزايدة إلى الطعام وسواء كانت الدول الكبرى أو الدول الصغرى فإن كلا منها يسعى لتحقيق مصالحه وأهدافه على هدى من مخططات إستراتيجية قومية.

وقد برز هذا الوضع في كثير من المحافل القانونية مثل المؤتمر الثالث للبحار، وقد حاول كل فريق إقناع الآخر والمجتمع الدولي بصحة ما يراه في إستغلال البحار، غير أن هذه الآراء المتباينة بدأت تتهاوى أمام التفكير بإيجاد نظام إقتصادي جديد يوفق بين الرؤى المختلفة. ومما يؤكد إرتباط أهمية البحار بالوضع الإستراتيجي تلك الغفوة التي لحقت بالمجتمع الدولي حين جعلت الدول العظمى - في فترة الحرب الباردة - من البيئة البحرية ميدان للسباق في التسلح بمختلف أنواعه.

وإن تزايد هذه الأهمية الإستراتيجية يحتم علينا أن نحافظ على هذه البيئة البحرية الغنية بكل الثروات ضد التلويث الناجم عن هذا الإستغلال⁽¹⁾، لذلك يتضح من العرض السابق، أهمية البيئة البحرية بالنسبة للحياة الإنسانية، بوصفها موردا لا يبارى بالنسبة للبيئات الطبيعية الأخرى، سواء من حيث مدى الإمكانيات الهائلة، وأوجه الإستغلال النافعة التي يمكن أن تستغل فيها هذه الموارد، بوصفها غذاءا وشرابا ودواءا وميدانا للإتصال والنقل البحري، ومصدرا لأنواع مختلفة من الطاقات والمواد الخام المتنوعة التي يمكن أن تعوض الإنسان ما يعانيه من نقص للطعام والغذاء والطاقات المستغلة على الأرض.

1- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 86 .

المطلب الثاني: الحدود القانونية للبيئة البحرية.

يبدو تحديد البيئة البحرية مفيدا في بيان نطاق سريان بعض القواعد الوطنية والإتفاقية، حيث أن القواعد الوطنية لمكافحة التلوث البحري، والحفاظ على الموارد الطبيعية، تسري داخل نطاق إقليمي محدد من المساحة البحرية وكذلك الشأن في القواعد الإتفاقية.

وفقا لقواعد قانون البحار، يمكن التمييز بين خمسة أقسام لمساحة البيئة البحرية، فضلا عن المياه الداخلية لكل دولة⁽¹⁾ وهكذا نجد أن المناطق البحرية في القانون الدولي المعاصر يمكن جعلها في ثلاثة طوائف رئيسية، حسب درجة ممارسة الدولة لسيادتها عليها، مناطق خاضعة لسيادة الدولة، مناطق تتمتع الدولة فيها بحقوق سيادية، وأخيرا المناطق المعتبرة إرث مشترك للإنسانية وأعلى البحار، وهي المناطق الخارجة عن سيادة الدولة.

تعد المناطق الخاضعة لسيادة الدولة هي على الخصوص المياه الداخلية والمياه الإقليمية. إن أول مسطحات بحرية امتدت إليها سيادة الدولة هي تلك المياه القريبة من الساحل والتي أطلق عليها تسمية المياه الداخلية⁽²⁾، وتقع في الجانب المواجه لليابسة من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي، وقد إنطوت المادة الثامنة من إتفاقية قانون البحار على أقسام وأجزاء أخرى للمياه الداخلية تخضع للنظام المتبع فيها وهي: الخلجان والبحار المغلقة وشبه المغلقة والتي تقع في إقليم دولة واحدة، وكذا المرفئ والموانئ والمراسي، وهذا الجزء من البيئة البحرية -المياه الداخلية- تمارس الدولة فيها سيادتها كاملة. وبالتالي نفس الإختصاصات الممارسة على الإقليم الترابي، فهي تتولى بطرقها الخاصة تنظيم ولايتها ورقابتها الإدارية والتشريعية والقضائية.

ويترتب على ذلك أن الدولة الساحلية يمكنها وبمحض إختيارها منع السفن الأجنبية من دخول هذه المياه، أو أن تحتكر لنفسها ورعاياها الملاحة فيها ولا يقيد بها في ذلك سوى ما قد يرد في إتفاقية تكون قد ارتبطت بها⁽³⁾. وعلى إعتبار أن السفينة تشكل نظاما داخليا خاصا، فإن كل ما يتعلق بالقضايا التأديبية وما شابه ذلك من إختصاص سلطات السفينة والدولة صاحبة العلم أي علم السفينة. وتحتاج الدولة إلى رخصة قائد السفينة أو دولة العلم للتدخل وممارسة إختصاصها في حالة السفن الحربية⁽⁴⁾.

ام ماصطلح عليه البحر الإقليمي فهو إمتلاك الدولة لمياه إقليمية لأهداف أمنية كان هو الإتجاه السائد في بداية الأمر. لذلك لم يخضع تحديد عرضها لأي قياس في بادئ الأمر، بل ارتبط بإمكانية الدفاع عنها، حيث كانت الدولة الساحلية تبسط نفوذها على كل المناطق التي يمكن الدفاع عنها بواسطة المدافع، من

1- أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والإتفاقية)، جامعة الملك سعود، 1992، ص 82.

2- جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام المجال الوطني للدولة (البري - البحري - الجوي)، الجزء الثاني، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2009، ص 166.

3- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 166.

4- محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 22.

التحصينات الساحلية. ولذلك سميت هذه القاعدة بقاعدة "طلقة المدفع". وإعتبار أن المدفع كان مدها لا يتجاوز ثلاثة أميال، أصطلح أن البحر الإقليمي يمتد إلى ثلاثة أميال من خط الأساس لكن مصالح الدول في المياه الإقليمية تزايدت بسرعة، ولم تعد تتحدد بتلك المصالح الأمنية الدفاعية بل أصبح للمصالح الاقتصادية دور يتجاوز في أهميته الدور الأول للمياه الإقليمية بل المناطق البحرية المتتابعة خاصة وأن درجة النمو بين الدول أصبحت تزايد أكثر فأكثر، مما دفع تلك الأقل قدرة على الإستكشاف وإستغلال البحر وقاعه إلى المطالبة بإمتداد المياه الإقليمية إلى إثني عشر ميلا منذ مؤتمر قانون البحار لعام 1930⁽¹⁾.

واستمر هذا الزحف المستمر لتحديد مدى المياه الإقليمية، إلى أن جاءت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 لوضع حد للخلاف الذي كان قائما بشأن تحديد عرض البحر الإقليمي لمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا مقيسة من خطوط الأساس المقررة في إتفاقية قانون البحار⁽²⁾ و الثابت في فقه قانون البحار، أن البحر الإقليمي هو ذلك الجزء من البحر الملاصق لشاطئ الدولة ويمتد نحو البحر العالي لمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا تمارس الدولة عليها سيادتها.

فلها حق وضع نظم الملاحة فيه، والنظم الجمركية والصحية وإقامة المنشآت الخاصة بالملاحة وأعمال الإرشاد والمساعدة والإنقاذ البحري... كما أن لها حق إستغلال الموارد الطبيعية الموجودة في بحرها الإقليمي، بما لا يؤدي إلى إعاقة حق المرور البريء فيه⁽³⁾ لكل السفن الأجنبية عبر هذه المياه، وفي الحقيقة أن قاعدة حرية المرور البريء جاء نتيجة موازنة بين مصالح الدول الساحلية ومصالح الملاحة الدولية كاستثناء وحيد لسيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي⁽⁴⁾.

و هذا الحق السيادي يقابله التزام بالحفاظ على البيئة البحرية، فيمتنع على الدول الساحلية القيام بأنشطة تؤدي إلى تلويث تلك البيئة، والإخلال بتوازنها الإيكولوجي. كما أن عليها إتخاذ التدابير الملزمة لرصد ملوثاتها، ووضع المستويات والمعايير القصوى للتلوث بالتعاون مع المنظمات الدولية المختصة ومع الدول الأخرى منعا لإضرار بيئة بحرها الإقليمي، أو إمتدادات تأثير الملوثات إلى البيئات البحرية الأخرى⁽⁵⁾.

البيئة البحرية للمنطقة المتاخمة.

حسب أحكام قانون البحار الكلاسيكي كان إختصاص الدولة يتوقف في المياه الإقليمية لأنها كانت تحاذي مباشرة أعالي البحار، باستثناء حالات خاصة مثل حق المتابعة في أعالي البحار وممارسة الإختصاص الشبه إقليمي والشخصي. ولكن نتيجة التطور الذي شهده القطاع، زحف الإختصاص إلى

1- محمد بوسلطان ، المرجع السابق، ص 226 .

2- علي سعيدان، المرجع السابق، ص 88 .

3- أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 83 .

4- سهيلة قمودي، المرجع السابق، ص 245 .

5- أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 83 .

مناطق عدة تمارس الدولة فيها بعض إختصاصاتها من بينها المنطقة اللصيقة وتوسمت كذلك لإلتصاقها بالمياه الإقليمية أو محاذاتها لها، فهي تأتي مباشرة بعد هذه الأخيرة، ويظهر أن جيدال، الكاتب الفرنسي كان من أوائل منشئي نظرية المناطق اللصيقة في بداية الثلاثينات (1).

والمنطقة المتاخمة أو الملاصقة أو المجاورة هي ذلك الجزء الذي يبدأ من نهاية البحر الإقليمي تجاه البحر العالي لمسافة إثني عشر ميلا بحريا.

ووفقا لأحكام قانون البحار الجديد، فإن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لا يجوز أن تمتد مساحتهما معالي أبعد من 24 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها البحر الإقليمي (2).

وعليه بما ان الاتفاقية قد حددت عرض البحر الإقليمي بما لا يتجاوز 12 ميلا بحريا، فإن عرض المنطقة المتاخمة هو ما تبقى من الأربعة وعشرون ميلا. مما يجعل من الحد الخارجي للبحر الإقليمي، حدا داخليا للمنطقة المتاخمة (3) وسلطات الدولة الشاطئية على المنطقة المتاخمة أقل من تلك المقررة على بحرها الإقليمي من ناحية بالنظر إلى الهدف من تلك السلطات، وهو الوقاية من الأنشطة التي تشكل إخلالا بأنظمتها الصحية والجمركية وشؤون الصيد، ومن ناحية أخرى بالنظر إلى أن تلك المنطقة لا تعد أصلا إمتدادا للإقليم الوطني، فهي خارج منطقة البحر الإقليمي، وتعد أساسا جزءا من البحر العالي وعلى ذلك فإن الدولة الساحلية تتمتع في هذه المنطقة بسلطات وضع القوانين واللوائح الجمركية، والضريبية والصحية، والمتعلقة بالهجرة، وكذا معاقبة أي خرق للقانون الدولي (4).

ولما كانت تلك المنطقة والحفاظ عليها مسألة تدخل في سلطات الدولة الساحلية لذلك فمن حق تلك الدولة أن تضع القواعد والإجراءات اللازمة لحماية تلك المنطقة من التلوث في ضوء الإلتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية (5).

اما المناطق التي تمارس فيها الدولة حقوقا سيادية فإن نظام "الحقوق السيادية" في المنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القاري بصفة عامة يكفل ممارسة الدولة الساحلية لإختصاصها من أجل إستغلال ثرواتها وحماية مصالحها. كما أنه يضمن في المقابل الحماية والتمتع بالحقوق التي كانت لها قبل ظهور النظام الجديد (6).

فان البيئة البحرية للمنطقة الإقتصادية الخالصة فقد عرفت المادة 55 من إتفاقية قانون البحار المنطقة الإقتصادية الخالصة بأنها المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له وحددت المادة 57 من الإتفاقية عرض المنطقة الإقتصادية بما لا يتجاوز من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس

1 - محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 231 - 232 .
 2 - أنظر المادة 33 / 02 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.
 3 - جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص 355
 4 - عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 30 .
 5 - أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والإتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية 1998، ص 25 .
 6 - محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 247 .

منها عرض البحر الإقليمي.و تعد هذه المنطقة مظهرا من مظاهر التطور الحديث لقانون البحار، وقد جاءت بمثابة نوع من التوفيق بين المبالغة في الإدعاءات بفرض السيادة الإقليمية على مسافات مترامية من البحار والمحيطات، وبين تطلع عدد كبير من دول العالم الثالث إلى الثروات الطبيعية في البحار المجاورة لها عليها تقدم مصدرا إقتصاديا جديدا يمكن أن يسهم في تنميتها الإقتصادية وتوفير المزيد من الغذاء لشعوبها.

وهكذا فإن هذه المنطقة تتميز بأنها تمثل نطاق إضافي للدول الساحلية تمارس عليه حقوق ذات سيادة لغرض إستكشاف وإستغلال الموارد الطبيعية المائية الحية وغير الحية، النباتية وغير النباتية المحتمل وجودها في قاع البحر وفي باطن الماء بالإضافة إلى القيام بأنشطة في عمليات الإستكشاف والإستغلال والبحث العلمي والإقتصادي كإنتاج الطاقة من مياه التيارات المائية والرياح بل أنها منحت لجميع الدول الساحلية وغير الساحلية الحقوق المتعلقة بالملاحة والتحليق في الفضاء وزرع الكابلات والأسلاك والأنابيب المائية وغيرها من أوجه الإستخدامات المشروعة دوليا شريطة مراعاة الحقوق السيادية للدول الساحلية وأنظمتها وقوانينها⁽¹⁾، ولم تكتمل الإتفاقية بهذا القدر من التسامح بل ذهبت الى أبعد من ذلك عندما قالت بأنه يحق للدول غير الساحلية والبلدان المتضررة جغرافيا إلى السعي وراء الصيد وفقا " لأساس عادل" أي حق المشاركة المنصفة والعادلة في إستغلال الجزء الفائض من تلك الموارد في المناطق الخالصة للدول الساحلية في المنطقة إلا في حالة إعتداد الدولة الساحلية كليا على إستغلال تلك الموارد. وتضيف المادة 69 من الإتفاقية أنه يجب أن تؤخذ بعين الإعتبار الظروف الإقتصادية والجغرافية للدول المعنية ومن ثم فإن على أن تحدد شروط هذه المشاركة في إتفاقيات ثنائية⁽²⁾.

الدولة الساحلية لها أن تمارس حق الولاية فيما يتعلق بحماية المنطقة الإقتصادية الخالصة والمحافضة عليها من التلوث في ضوء الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهي ولاية يجب أن تفهم على أنها إلتزام باتخاذ التدابير الملائمة لصيانة البيئة البحرية بوجه عام⁽³⁾.

اما البيئة البحرية للجرف القاري فهي في واقع الأمر، قد تعددت المصطلحات المستخدمة من جانب فقهاء القانون الدولي في البلدان العربية على وجه الخصوص بخصوص إختيار التعبير العلمي الدقيق لمصطلح الرصيف القاري، فبعضهم يستخدم إصطلاح الإمتداد القاري، والبعض الآخر يستخدم مصطلح الإفريز القاري، وأي ما كان المصطلح المستعمل⁽⁴⁾، فإن الجرف القاري يشمل بالنسبة لكل دولة ساحلية، قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الإمتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مساحة

1 - المادتين 70 و 71 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982

2 - محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 238 - 239 .

3 - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 26 .

4 - علي سعيدان، المرجع السابق، ص 90 .

200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذ لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة⁽¹⁾، والمستقر عليه أن الحد الأقصى لإمتداد الجرف القاري لأي دولة ساحلية هي 350 ميلا بحريا يقاس من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.

إن الحقوق السيادية مقررة للدولة الساحلية خاصة، بمعنى أنه اذ لم تقم الدولة الساحلية باستكشاف الجرف القاري أو إستغلال موارده الطبيعية فلا يجوز لأحد أن يقوم بهذه الأنشطة دون موافقة صريحة من الدولة الساحلية باعتبار أن منطقة الجرف القاري هي محاولة أيضا لحفظ ثروات البحار من أن تكون مصدر صراع إضافي بين الشمال والجنوب.

ولكن هذه الحقوق المقررة للدولة الساحلية مقيدة في الجرف القاري بما هو مقرر من حقوق وحريات للدول الأخرى، فحقوق الدولة الساحلية لا تمس النظام القانوني للمياه العلوية أو الحيز الجوي فوق تلك المياه، ولا يجوز أن تسفر هذه الحقوق عن أي تدخل لا مبرر له على الملاحة البحرية، والحقوق والحريات المقررة للدول بموجب الإتفاقية .

وتوفيقا بين حقوق الدولة الساحلية، وحقوق الدول الأخرى فيما يتعلق بوضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، لا يجوز للدولة الساحلية أن تضع العراقيل أمام وضع أو صيانة هذه الكابلات والأنابيب.

ومع ذلك يظل من حق الدولة الساحلية تعيين مسارهذه الكابلات والخطوط، ولها أن تتخذ كافة الإحتياجات اللازمة لمنع التلوث الناتج عن هذه الكابلات والخطوط وخفضه والسيطرة عليه.

ويستفاد من ذلك أن حق الدولة الساحلية في حماية البيئة البحرية يمتد ليشمل أي نشاط يمارس على الجرف القاري يمكن أن ينجم عنه تلوث البيئة البحرية⁽²⁾ والسهر على صيانتها ومكافحة تلوثها⁽³⁾. وتأتي المنطقة الثالثة وهي المناطق الخارجة عن سيادة الدولة التي تعتبر من بين المناطق الخارجة عن سيادة الدول قاع البحار والمحيطات وأعالي البحار .

إعتبرت إتفاقية قانون البحار الجديدة كل ما يقع خارج الإختصاص الوطني لمجموع دول العالم، من قاع البحار والمحيطات وباطنها، إرثا مشتركا للإنسانية، وذلك تطبيقا للمبادئ الواردة لعام 1970 والذي جاء فيه على الخصوص: "تعلن الجمعية العامة أن:

1 - قاع البحار والمحيطات وباطنه، خارج الإختصاص الوطني الذي سيطلق عليه تعبير المنطقة بما في ذلك ثروات المنطقة، هي إرث مشترك للإنسانية.

1 - المادة 76 من إتفاقية قانون البحار 1982.

2 - محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 100 .

3 - أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 85 .

2 - لا يمكن تملك المنطقة بأي وسيلة كانت، سواء من قبل الدول أو الأشخاص الطبيعية والمعنوية، كما أنه لا يمكن لأي دولة أن تمارس سيادتها أو حقوقا سيادية على المنطقة..
كل النشاطات المتعلقة باستكشاف وإستغلال ثروات المنطقة والنشاطات الأخرى ، المرتبطة بها يحكمها التنظيم الدولي الذي سينشأ⁽¹⁾.

وينحصر مضمون فكرة التراث المشترك للإنسانية في أن موارد الطبيعة ذات الطابع العام أو المشترك، هي ملك مشترك لكل شعوب الإنسانية دون تفرقة ويجب أن تمارس تلك الشعوب حقوقها على تلك الموارد والثروات على قدم المساواة وفي الحدود التي تسمح بها إمكانياتها الفنية و المادية وبحيث لا يسوغ لوحدة أو جماعة إقليمية أو دولة أن تدعي السيادة أو السلطان على جزء منها، وتحرم غيرها من الإنتفاع به. ومفهوم الحماية لا ينسحب فقط على حماية العناصر لطبيعية لهذه المناطق، بل يشمل أيضا حماية الكائنات التي تعيش في هذه المناطق⁽²⁾.

وباعتبار أن البيئة البحرية هي تراث مشترك للإنسانية فإنه يقع عاتق على جميع الدول حماية هذه⁽³⁾ المنطقة من التلوث الناجم عن عمليات الإستكشاف والإستغلال للثروات الكامنة في قاع البحار والمحيطات المتجددة وغير المتجددة⁽⁴⁾. على إعتبار أن مبدأ التراث المشترك للإنسانية يمثل إستراتيجية جيدة للتنمية في العالم مؤداها أن الثروات الطبيعية ليست حقا خالصا للحاضر فحسب بل هي مشترك بين الحاضر والمستقبل وتحتمها ضرورات عالمية التنمية⁽⁵⁾.

اما أعالي البحار هي جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الإقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخيلية لدولة أرخيلية⁽⁶⁾. وبحسب المادة 87 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فإن أعالي البحار مفتوحة لسفن جميع الدول، بما في ذلك الدول الحبيسة. وهي حرية تمارس طبقا لقواعد القانون الدولي، وتشمل على الخصوص حرية الملاحة والطيران، وحرية مد الأنابيب والكوابل على قاع البحر. وإنشاء الأجهزة اللازمة لذلك، حرية الصيد،

وحرية البحث العلمي⁽⁷⁾، إلا أنه وفي المقابل إستوجب على جميع الدول ألا تأتي من الأنشطة ما يضر بالبيئة البحرية لأعالي البحار. وهذا إلترام عام ومشارك يقع على عاتق الجميع، باعتبار أن البيئة البحرية هي تراث مشترك للإنسانية، لأن القول بغير ذلك يعني أن مبدأ حرية أعالي البحار سيصير سببا في مأساة إنسانية.

- 1 - محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 253 - 258 .
- 2 - معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص 41 .
- 3 - أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 85 .
- 4 - عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 35 .
- 5 - معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق قانون البحار لعام 1982 ، ص 46 .
- 6 - المادة 86 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.
- 7 - محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 259 .

وقد تضمنت بعض الإتفاقيات الدولية نصوصا صريحة حول الإلتزام بالحفاظ على البيئة البحرية لأعالي البحار من التلوث .

وهكذا يتضح لنا من الإستعراض السابق للمناطق البحرية أن الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية يمتد نطاق سريانه ليشمل كافة المناطق البحرية لا فرق في ذلك بين المناطق التي تدخل في ولاية أو سيادة الدول الساحلية وتلك التي تخرج عن نطاق الولاية الإقليمية لأية دولة. وهاذ يعني أن الإلتزام يمتد ليشمل كافة عناصر البيئة البحرية لكل المناطق بدءا من سطح البحر والمجال الجوي أعلاه وإنتهاء إلى عمود الماء وقاع البحر خلف أعلى درجات الجزر وما يتبعه و يقوم عليه من أحياء.

المبحث الثاني: الإتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية.

من المتفق عليه أن المعاهدة أو الإتفاقية الدولية أصبحت تحتل مركز الصدارة في إطار مصادر القانون الدولي.

فعلى صعيد العلاقات الدولية تعتبر المعاهدات من أهم مصادر القانون الدولي، وأحسن الوسائل للارتباط القانوني فيما بين الشعوب بهدف التعاون والتقارب وتجاوز الخلافات، ومن جهة أخرى فان "معظم النزاعات الدولية تخص بطلان أو تفسير إتفاقيات دولية، كما أن المحتوى العملي للعلاقات الدولية تنظمه إتفاقيات دولية، وتجدر المنظمات الدولية المختلفة أساسها القانوني في معاهدات متعددة الأطراف"⁽¹⁾.

المعاهدات الدولية بوصفها أحد مصادر القانون الدولي تمتاز عن غيرها بالتدوين وبالتالي بدقة أكثر، بالإضافة إلى أنها تعبر عن الإرادة الصريحة لأطرافها، وهو ماجعل الكثير من الدول الضعيفة خاصة منها دول العالم الثالث تفضلها عن غيرها من المصادر، ومنه نلاحظ الارتقاء اللامتناهي للمعاهدات بمختلف أنواعها منذ النصف الثاني من القرن العشرين، حيث أصبح الإنسان لا يكاد يقوم بعمل إلا وكان خاضعا لنص تعاهدي أو إتفاقية دولية.

وفيما يخص الجزائر فان دستور 1996 وكذا الدساتير التي سبقته لا تضع تمييزا بين أنواع المعاهدات. ذلك انه ومهما كان مجالها، فان هناك طريقة واحدة للإلتزام بالمعاهدة تؤخذ بعين الاعتبار، ألا وهي المصادقة عليها من طرف رئيس الجمهورية.

و الجزائر كغيرها من دول العالم معرضة لجميع أشكال التلوث البحري، لكن تبقى المخلفات النفطية والمخلفات من السفن و الطائرات أخطرها بالنظر إلى الآثار السلبية المعتبرة التي تلحقها بالبيئة البحرية.

¹ - محمد بو سلطان. نفس المرجع. ص: 57.

المطلب الأول: أهم الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر الخاص بالتلوث البحري بالمحروقات.

نجد من أهم الاتفاقيات الدولية اتفاقية لندن 1954 والخاصة بمنع تلويث البحر بالنفط، حيث تعتبر اتفاقية لندن لعام 1954 لمنع تلويث البحر بالمحروقات بمثابة الركيزة الأساسية للجهود العالمية لمنع تلويث البيئة البحرية بالمحروقات⁽¹⁾.

إن الفضل في إقرار هذه الاتفاقية يرجع إلى بريطانيا التي دعت إلى عقد مؤتمر دولي عام 1953 وذلك من أجل وضع قواعد قانونية دولية في شكل اتفاقية يوقع عليها أكبر عدد من الدول، وتكون كفيلة بوقاية المحيط البحري من خطر التلوث النفطي.

وبالفعل انعقد هذا المؤتمر في 26-04-1954 بمشاركة عدد معتبر من الدول 32 دولة، مما سمح بوضع اتفاقية لندن لمنع تلويث البحر بالنفط.

ونظرا لأهمية الأحكام التي وضعتها هذه الاتفاقية، فإن العديد من الدول التي لم توقع عليها خلال المؤتمر، قد انضمت لاحقا إليها. ومن بينها الجزائر، التي لم تصادق على الاتفاقية إلا سنة 1963 أي على صيغتها المعدلة عام 1962، وكذا على الصيغة المعدلة الثانية لعام 1969، وبذلك تكون الجزائر قد أدركت أهمية هذه الاتفاقية كوسيلة لحماية وسطها البحري وبالتالي حماية مصالحها الاقتصادية في مجال النقل البحري للمحروقات، ودليل ذلك أنها التزمت بأحكام الاتفاقية بمجرد حصولها على استقلالها عام 1962.

وأهم ما جاءت به هذه الاتفاقية أن:

أ- السفن التي يكون اتساعها ≤ 500 طن، يمنع عليها الرمي في المناطق المحددة في الاتفاقية حسب نسب محددة.

ب- السفن الأخرى يطبق عليها نفس المبدأ إلى غاية مرور 03 سنوات وحتى يكون مبدأ منع تصريف المواد النفطية في البحر ممكن التطبيق واقعيًا، فإن الاتفاقية وضعت آليتين وهما:

أ- إلزام السفن بأن تكون مجهزة بما يلزم لمنع تسرب النفط.

ب- إلزام حكومات الدول المتعاقدة بتجهيز موانئها الأساسية بما يلزم لتفريغ بقايا النفط.

لكن، ما يميز هذه الاتفاقية رغم الهدف الذي رسمه لها واضعيها في 1954، أنها لا تنفي نهائيا تصريف المحروقات في البحر، وهذا ما نلمسه من خلال:

- المادة (3) والتي تسمح بالتفريغ لما تكون السفينة متجهة إلى ميناء غير مجهزة بإنشاءات لاستقبال المخلفات النفطية.

¹ - احمد اسكندر. احكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي، أطروحة الدكتوراة في القانون، معهد الحقوق العلوم الادارية، الجزائر، 1995.

- المادة (4) والتي تسمح بالتفريغ في المناطق المحظورة في حال اضطرار السفينة لضمان سلامتها أو لمنع الإضرار بها أو بالبضاعة التي تحملها أو في سبيل إنقاذ الأرواح فتضطر إلى التخفيف من وزنها بإفراغ أحواضها من المخلفات.

المادة (9) التي تلزم حكومات الدول المتعاقدة بوضع سجل للنفط يدون فيه عدد من العمليات والتي من شأنها أن تحدث تلوثا مثل: شحن النفط، أو نقله أو تفريغه وكذا تنظيف و تفريغ ماء الصابورة والصهاريج.

كما أنه على السلطات المختصة لكل دولة متعاقدة دخلت السفينة مياهها الإقليمية وفي أحد موانئها أن تفحص هذا السجل وكذلك الصابورة وتنظيف الأحواض والمستودعات وأعمال الرمي المتنوعة. وإذا ما لاحظت الدولة أن السفينة المتواجدة بإقليمها البحري قد خرقت الاتفاقية، عليها أن تحدد كتابة للدولة التي تتبعها السفينة المكان الذي ثبتت فيه المخالفة لأحكام الاتفاقية⁽¹⁾.

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

كما نجد أن اتفاقية 1954 قد حددت المساحة من البحر التي يمنع فيها الإغراق بأكثر من 50 ميلا بحريا تحسب من الساحل، كما يمكن الإقلال أو الزيادة منها إلى 100 ميل بحري كما اشترطت ألا يتعدى التفريغ 60 ل/ ميل بحري.

ونجد المادة 6 من الاتفاقية قد ألزمت الحكومات بأن توازي في فرضها للعقوبات على السفن المخالفة لنص الاتفاقية إذا ما تم التفريغ خارج أو داخل المياه الإقليمية، وقد يرجع عدم التمييز في هذه الحالة بين التفريغ الذي يتم خارج البحر الإقليمي وبين الذي يتم داخله- حسب رأينا- إلى سرعة انتشار المواد النفطية وبالتالي إلى عدم اختلاف طبيعة الضرر الذي يلحق بالدولة الساحلية في كلتا الحالتين.

ومن جهة أخرى، وتقريبا لمدى فعالية هذه الاتفاقية، يمكن أن نقول أن وجود أي استثناء على قاعدة أو مبدأ عام، يجعل هذا الأخير محدود الأثر، ذلك أن منح الاتفاقية ربان السفينة حق التفريغ لما تكون سفينته متجهة إلى ميناء غير مجهز بإنشاءات لاستقبال المخلفات النفطية، قد يجعل في كثير من الأحيان الربان يلجأ إلى التفريغ بصفة آلية متى علم أن ميناء وصوله غير مجهز بمثل هذه التجهيزات. وما يحد من فعالية الاتفاقية أيضا هو عدم تطبيقها على السفن الحربية أو السفن الأخرى التي تملكها أو تضطلع بتشغيلها دولة ما، وتستخدمها بصفة مؤقتة لأغراض حكومية غير تجارية فحسب.

¹ - احمد اسكندر. مرجع السابق، ص: 169.

وكخلاصة لما قلناه عن اتفاقية لندن لعام 1954، يمكن أن نقول انه أمام ضخامة أخطار التلوث البحري بالنفط والتي هي مرتبطة أساسا بالتطور الكبير للنقل البحري، فإن الاهتمام العالمي بالأضرار التي تلحقها هذه التلوثات يرجع أساسا إلى التفريغ العمدي وغير العمدي للمواد النفطية من طرف السفن. وبذلك تكون اتفاقية لندن لعام 1954 في مجال التلوث بالمحروقات الأداة الأولى للوقاية من هذا النوع من التلوث، ونظرا لأهميتها هذه، ورغبة من الدول في تحسينها وتطويرها لتحقيق الهدف المنشود منها، فلقد عدلت مرتين بعد عام 1954.

ثم اتفاقية برشلونة 1976 الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث⁽¹⁾. بحيث شكل البحر الأبيض المتوسط محل اهتمام منظمات خاصة وأخرى عامة. ومن بينها نذكر بداية برنامج الأمم المتحدة للبيئة، الذي ظهر عام 1972 على اثر مؤتمر استكهولم، والذي وضع برنامجا لإنقاذ البحر المتوسط.

إن النص النهائي لهذه الاتفاقية مرفق باتفاقية "إطار" cadre Traité وبملحق خاص بالتحكيم وبيروتوكولين: الأول متعلق بحماية البحر من التلوث الناجم عن عمليات الإغراق التي تقوم بها السفن والطائرات، والثاني خاص بمكافحة التلوث بالنفط وبمواد أخرى ضارة في الحالات الطارئة. إن اتفاقية برشلونة لعام 1976 تضع الركائز الأساسية لقانون يهتم بالمحافظة على البيئة البحرية في المتوسط. هذه الاتفاقية ذات الطابع الجهوي تكشف بوضوح عن الاتجاهات الكبرى لحماية البيئة البحرية آخذة بعين الاعتبار القواعد الدولية.

وباعتبار هذه الاتفاقية جاءت شاملة لجميع مظاهر التلوث البحري أي أنها لم تقتصر على شكل معين للتلوث مثل اتفاقية لندن 1954، فإننا نجد في مادتها 6 المعنونة بـ: "التلوث الناجم عن السفن" تنص على:

"تتخذ الأطراف المتعاقدة كافة التدابير التي تتوافق والقانون الدولي لوقاية منطقة البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن عمليات التصريف من السفن والتخفيف من حدة هذا التلوث ومكافحته كما تعمل على الإنجاز الفعال في هذه المنطقة للقواعد المعترف بها عموما على المستوى الدولي فيما يتعلق بتتبع هذا النوع من التلوث في المنطقة المذكورة."

كما نجد أن البروتوكول الملحق بالاتفاقية السابقة والخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة ينص في مادته 8 على ما يلي:

" يتعهد كل طرف من الأطراف بإصدار تعليمات إلى ربابنة السفن التي ترفع أعلامها و إلى قادة الطائرات المسجلة في أراضيها تطالبهم بإخطار أحد الأطراف أو المركز الإقليمي، بأسرع الطرق

¹ - المرسوم رقم 14-80: بتاريخ 29-01-1980 الجريدة الرسمية 05.

وأكثرها كفاية في الظروف السائدة ووفقا للملحق I لهذا البروتوكول بشأن جميع الحوادث التي تسبب أو يحتمل أن تتسبب في تلوث مياه البحر بالنفط أو بمواد ضارة أخرى.

كما تشير اتفاقية لندن 1973 والخاصة بمنع التلوث من السفن⁽¹⁾ التي تعد من أهم الاتفاقيات و اشمل الاتفاقيات التي أبرمت لحماية البيئة البحرية من التلوث الذي تحدثه السفن بكافة صورته وفي كافة مناطق البيئة البحرية، فضلا عن أنها تهدف إلى التقليل إلى أدنى حد ممكن من التلوث غير العمدي بأية مواد ضارة تنسكب من السفن⁽²⁾.

ولقد أرفقت هذه الاتفاقية بخمسة ملاحق هي:

الملحق I : المحدد للقواعد المتعلقة بمنع التلوث بالنفط.

الملحق II: المحدد لقواعد نقل المواد الضارة السائلة.

الملحق III: المحدد للشكل الخاص بتغليف المواد الضارة.

الملحق IV: المحدد لكيفية الوقاية من التلوث الناتج عن المياه الوسخة أو المستعملة للسفينة⁽³⁾.

الملحق V: المحدد لكيفية الوقاية من التلوث الناتج عن قممات السفن.

وما يمكن ملاحظته بالنسبة إلى هذه الاتفاقية في ملحقها I -والخاص بمنع التلوث بالنفط باعتباره يشكل موضوع اهتمامنا الحالي ونحن بصدد تحديد القواعد الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي- انه جاء بشكل مطابق تقريبا لما ورد في اتفاقية لندن لعام 1954.

حيث نجد هذا الملحق بدأ بتعريف النفط في قاعدته الاولى. كما التزمت الدول الأطراف بمنح شهادات دولية لمنع التلوث بالنفط، كما التزمت باتخاذ ما يلزم من الإجراءات لاستقبال مخلفات السفن النفطية.

كما وضع هذا الملحق استثناء لا يختلف عن ذلك الذي حددته اتفاقية لندن لعام 1954 والخاص بإمكانية تفريغ مياه الصابورة إذا اقتضت ذلك سلامة السفينة وأمنها، أو لإنقاذ الأرواح في البحر.

كما استثنى السفن غير التجارية المملوكة للحكومات من الالتزام بالمنع.

وقد حاول المشرع الجزائري إدماج القواعد الدولية السابقة في التشريعات الداخلية خاصة في القانون البحري الملغى وكذا الجديد كما أدرج حماية البيئة البحرية في قانون البيئة 03/83 الملغى

بالقانون 10/03. فبالنسبة إلى القانون البحري الجزائري الملغى صدر هذا القانون بموجب الأمر 76-80 في 23-10-1976 ولقد خصص فقرته الخامسة إلى: "نظام التلوث."

1 - المرسوم 108-88 بتاريخ 31-05-1988.

2 - احمد اسكندر. مرجع سابق. ص: 224.

3 - المرسوم 108-88 بتاريخ 31-05-1988.

المادة 212 والتي تنص على ما يلي: "على الرغم من الأحكام المتخذة تطبيقا للاتفاقيات الدولية بشأن وقاية التلوث في البحار ومكافحته يمنع طرح أو إبقاء أو تغطيس المواد أو الطاقة ملوثة للوسط البحري وذلك في حدود الأملاك العمومية البحرية"⁽¹⁾.

ومن جهة أخرى، نجد أن اتفاقية لندن قد حددت المناطق التي يحظر فيها التفريغ في البحر على امتداد 50 ميلا بحريا عن اليابسة، كما وسعت هذه المسافة إلى 100 ميل بحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط، الادريتيك والمحيط الأطلسي وهذا بموجب ملحقها (أ) في حين لا نجد ذلك التحديد في القانون البحري الجزائري.

ومن هنا يمكن أن نتساءل عن مدى تجسيد المشرع الجزائري لأحكام الاتفاقيات الدولية التي تصادق عليها الجزائر في مجال حماية البيئة البحرية على أرض الواقع؟

إن المادة 210 من القانون البحري تنص⁽²⁾ «مع مرعات احكام المعاهدات والتفاقات الدولية التي اقرتها الجزائر والمتعلقة بحماية البحر يمنع.....»، ويكون بذلك المشرع الجزائري قد وضع مبدأ عدم التلويث البحري بالمحروقات كما فعلت ذلك اتفاقية لندن لعام 1954 لكنه تشدد اكثر عندما استعمل عبارة ... « الأملاك العمومية البحرية» وإن بعض الفقه الجزائري يرى بشأن هذه المادة أن استعمال عبارة: "...على الرغم..." لا يخلو من الغرابة وإن المشرع الجزائري باستعماله لعبارة: "...الأملاك العمومية البحرية" قد اظهر حرسا اكبر مقارنة باتفاقية لندن لعام 1954 .

ومنه نلاحظ أن اتفاقية لندن قد خصصت لمثل العمليات السابقة دفترا للنفط أي دفترا خاصا، في حين نجد القانون الجزائري الزم بتدوينها في دفتر السفينة مع باقي المعلومات أي انه انتهج أسلوبا عاما بالنسبة إلى هذه النقطة.

وما يمكن ملاحظته أيضا على هذا القانون في صيغتيه سواء تلك الموضوعة في 1976 أو في 1998 وباعتبار الأول يعدل الثاني، أنه يخلوا من الإشارة إلى إلزام السفن الجزائرية من أن تزود بعازل يمنع تسرب النفط، كما أقرت ذلك اتفاقية لندن 1954.

ومن أهم القوانين الجزائرية التي اهتمت بمعالجة موضوع حماية البيئة بصفة عامة ومن ضمنها البيئة البحرية نجد ان المشرع الجزائري اصدر لاول مرة قانون خاص بالبيئة تمثل في قانون البيئة: 03/83⁽³⁾ الملغى حيث تنص مادته 54 على ما يلي:

"يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة عابرة بقرب المياه الإقليمية أو داخلها أن يعلن عن كل حادث ملاحى يقع في مركبه ومن طبيعته أن يهدد بالتلويث أو بإفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية الجزائرية"

1 - الدستور الجزائري و في مادته 17.

2 - المادة 20 القانون 05-98

3 - راجع القانون 03-83 الصادر في 05-02-1983 بالجريدة الرسمية رقم 06.

وبالرجوع إلى المادة 8 من بروتوكول برشلونة الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث في المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، نجدها تلزم الدول الأطراف على إصدار تعليمات إلى ربابنة السفن التي ترفع أعلامها، تطالبهم من خلالها بإخطار أحد الأطراف أو المركز الإقليمي بجميع الحوادث التي تسبب أو يحتمل أن تتسبب في تلويث مياه البحر بالنفط أو بمواد ضارة أخرى. وانطلاقاً من هاتين المادتين، نجد أن المشرع الجزائري قد وضع التزاماً على عاتق ربابنة سفنه بالإخطار بأي حادث من شأنه تلويث البحر. ويكون بذلك قد أدمج هذه القاعدة الدولية في قانونه الداخلي. وتواصل المادة 54 من قانون 83-03 في فقرتها 2 لتتنص:

"تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة بموجب مرسوم."

وبالفعل، وبالرجوع إلى المرسوم 83-580² الصادر في 22-10-1983 والمتضمن إلزام ربابنة السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث في البحر، نجد أن هذا النص هو تطبيق مباشر للمادة 54 من قانون 83-03، حتى أن هذا المرسوم يذكر المادة 54 ضمن تأشيراته.

ويكون بذلك المشرع الجزائري قد قام بواجب الإدماج الفعلي لقاعدة اتفاقية دولية ضمن قانونه الداخلي. وبعد عشرين سنة اصدار قانون جديد تمثل في قانون البيئة: 10-03⁽¹⁾ حيث ان هذا القانون رقم 03 - 10 المؤرخ في 19 / 07 / 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة. يظهر إهتمام المشرع الجزائري بحماية البيئة البحرية من خلال كل من المادة 52 و 90 من القانون رقم 03 - 10 المؤرخ في 19 / 07 / 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة. بحيث تنص المادة 52 من هذا القانون على مايلي :

" مع مراعاة الأحام التشريعية المعمول بها و المتعلقة بحماية البيئة البحرية ،يمنع داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري، كل صب ،أو غمر أو ترميد من شأنها :

- الإضرار بالصحة العمومية و الأنظمة البحرية .

- عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة و التربية المائية و الصيد البحري .

- إفساد نوعية المياه البحرية من حيث إستعمالها .

التقليل من القيمة الترفيهية و الجمالية للبحر و المناطق الساحلية و المساس بقدراتها لعل الغرض من المادة 52 من القانون 03 - 10 المؤرخ في 19 / 07 / 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة هو تحقيق نفس الغرض الذي تهدف إلى تحقيقه المادة 48 من القانون 83 - 03 المؤرخ في

¹ - القانون رقم 03 - 10 المؤرخ في 19 / 07 / 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة .

05 / 02 / 1983 م المتعلق بحماية البيئة¹ و هو هدف حظر كل الأنشطة التي من شأنها أن تضر بالنظام البيئي البحري. فهاتان المادتان التي سبق أن ذكرناهما إهتمتا بمجموعة من المجالات، أهمها: المجال الصحي المجال الترفيهي و السياحي و خاصة المظهر الجمالي للبيئة البحرية ... إلخ. أما المادة 90 من نفس القانون نصت على ما يلي:

" يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين و بغرامة مائة ألف دينار (100.000 د ج (إلى مليون دينار) 1.000.000 د ج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل ربان سفينة جزائرية، أو قائد طائرة جزائرية، أو كل شخص يشرف على عمليات الغمر أو الترميد في البحر على متن آليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، مرتكباً بذلك مخالفة لأحكام المادتين 52 و 53 أعلاه. وفي حالة العود تضاعف العقوبة.

هذه المادة حددت العقوبات التي تقابل كل فعل مخالف لنظام البيئة البحرية الجزائرية.

المطلب الثاني: الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر الخاصة بالتلوث من السفن و الطائرات. و بالنظر إلى أهمية الأضرار التي يحدثها التلوث البحري الناجم عن السفن و الطائرات، سنبدأ أولاً بتحديد أهم الاتفاقيات الدولية التي قبلتها الجزائر و الرامية إلى منع أو تخفيض من حدة هذا النوع من التلوث، لننتقل في مرحلة ثانية إلى محاولة تقييم الوضعية الراهنة للتشريع الجزائري في هذا المجال بالموازاة مع هذه الاتفاقيات.

في سنة 1973، و تحت إدارة المنظمة البحرية الدولية تم عقد مؤتمر بلندن كان الهدف منه تطوير القواعد الدولية الموجودة في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث الذي تحدثه السفن. والذي نتج عنه إتفاقية لندن لعام 1973 و الخاصة بمنع التلوث من السفن⁽¹⁾، بروتوكولها و ملاحقها الخمسة.

و أهم ما ميز أحكام هذه الإتفاقية أنها توسعت في العديد من النقاط:

فبالإضافة إلى توسعها في تعريف السفينة⁽²⁾، فنجدها قد وسعت من نطاق تطبيقها ذلك أنها لم تكتف بأن تطبق أحكامها على السفن الحاملة لعلم دولة طرف فيها، بل تعدته إلى السفن الحاملة لأعلام الدول الأخرى.

كما نجد المادة 05 في فقرتها 4 تحت الدول الأطراف على عدم معاملة سفن الدول الأطراف معاملة تفضيلية بالنسبة للدول الأخرى.

و بالرجوع إلى المادة الفقرة 3 منها نجدها تعرف التصريف في البيئة البحرية بأنه:

1 - المرسوم رقم 88-108 المؤرخ في 31-05-1988.
2 - إتفاقية لندن لعام 1973 و الخاصة بمنع التلوث من السفن في الصفحة 71.

"كل تدفق لمثل هذه المواد(1) أو أي إطلاق كان لمواد من السفن بما في ذلك إفلات هذه المواد أو التخلص منها، أو إراققتها أو تسربها أو ضخها أو انبعاثها أو إفراغها و لم يتوقف واضعي الاتفاقية هنا، بل استثنوا من نطاق التصريف كل من :

- إطلاق مواد ضارة ناشئة مباشرة عن استكشاف لموارد المعدنية في قاع البحر واستغلالها و ما يرتبط بها من عمليات تجهيزية بحرية.

- إطلاق مواد ضارة لأغراض البحث العلمي المشروع في مجال التخفيف من التلوث و مكافحته. و من أجل إنجاز هذه الاتفاقية وتحقيقها لغرضها المتمثل في حماية البيئة البحرية من التلوث الذي تحدثه السفن، فقد منحت أحكامها للدول الأطراف حق تفتيش السفن الأجنبية المتواجدة على إقليمها على ان يكون الغرض من هذا التفتيش هو التأكد من : صلاحية الشهادة التي تحملها السفينة و كذا مدى مطابقة محتواها للحالة الواقعية للسفينة.

وإذا تبين لمصالح التفتيش أن السفينة تشكل تهديدا على البيئة البحرية بالنظر إلى حالتها الواقعية، يمكن لها ان تمنعها من الإبحار إلى غاية التأكد من هذه الحالة أو نفيها.

أما بالنسبة للبروتوكولين، فنجد الأول يتعلق بالتصريح عن العلاقات و الأحداث التي تؤدي أو يمكن أن تؤدي إلى رمي المخلفات المؤذية و الضارة، أما الثاني فيتعلق بالتحكيم في مجال المنازعات الناشئة بين الأطراف. و من جهة أخرى فقد ألحقت بالاتفاقية خمسة ملاحق، هذا أهم ما جاء فيها:

- بالنسبة إلى الملحق الأول: فنجده يخص مع التلوث بالمحروقا

ت، و هو ملحق إلزامي تلتزم جميع الدول الموقعة على الاتفاقية بالتوقيع عليه و قبول أحكامه. فقد عرف النفط في قاعدته الأولى بأنه: "النفط في كل أشكاله بما في ذلك النفط الخام و نפט الوقود و الحماة و نفايات النفط و المنتجات المكررة، و كذلك المواد المدرجة في الملحق العام" كما قام هذا الملحق بتحديد مجموعة من الإجراءات لحماية المحيط البحري، ومنها:

1/ إخضاع فئة معينة من السفن أي إجراء فحص عليها لضمان صلاحيتها، و هي ناقلات النفط التي تزن 150 طن أو أكثر و كذا السفن الأخرى التي حمولتها الإجمالية 400 طن أو أكثر(2).

2 / منح شهادات دولية لمنع التلوث بالنفط لنفس الفئة من السفن و التي تتجه في رحلتها إلى دول أطراف في الاتفاقية(3)، و بالإضافة إلى ذلك، فقد وضع هذا الملحق مجموعة من الأحكام الهادفة إلى وضع شروط للتفريغ النفطي من طرف السفن و كذا التزامات على عاتق الدول الأطراف بشأن

1 - الاتفاقية في مادتها 2/2.

2 - القاعدة (4) من الملحق الأول.

3 - القاعدة (5) من الملحق الأول.

استقبال و معالجة المخلفات النفطية المتواجدة في موانئها خاصة فيما يتعلق بتنظيف صهاريج النفط في الموانئ.

و لقد تبعت اتفاقية لندن لعام 1973 و من خلال ملحقها الأول الأسلوب المتبع من طرف اتفاقية لندن لعام 1954 فيما يخص السماح بتفريغ مياه الصابورة في حالات استثنائية هي:

- إذا استلزمت ذلك المحافظة على سلامة السفينة.
 - من أجل إنقاذ أرواح في البحر.
 - إذا كان راجع إلى عطب في السفينة أو في معدتها.
 - إذا كانت السفينة حربية أو تابعة لحكومة لكنها لا تمارس أعمالا تجارية.
- بالنسبة إلى الملحق الثاني: فهو يتعلق بالمخلفات السائلة و الضارة المنقولة دون تنظيم داخل خزانات السفينة، و هو أيضا إلزامي فيما يتعلق بالتوقيع عليه.
- و لقد اخضع هذا الملحق المخلفات السائلة و الضارة المنقولة دون تنظيم داخل خزانات السفينة إلى نفس القواعد السارية على المواد النفطية.
- فنجده قد عرف المواد السائلة الضارة في قاعدته الأولى بأنها:

"أي مادة مشار إليها في التابع رقم 2 من هذا الملحق أو المصنفة مؤقتا في الفئة (أ،ب،ج،د) كما هو وارد في أحكام القاعدة الثالثة و الرابعة."

و انطلاقا مما سبق، نجد أن واضعي الملحق قد صنفوا المواد السائلة الضارة والتي تخضع لهذا الملحق، ذلك انهم قسموها إلى أربع فئات أ،ب،ج،د. (1) و اهتماما بالعمل على منع الأضرار التي يسببها نقل مثل هذه المواد بحرا، فقد اخضع هذا الملحق السفن الناقلة لهذه المواد إلى الفحص المقرر لناقلات النفط و الوارد في الملحق الأول (2).

كما ورد على هذا المنع استثناء يسمح للسفن الناقلة لهذه المواد الضارة بتصريفها في البحر متى تحققت حالة من حالات القوة القاهرة، وكذا بالنسبة للسفن الحربية و السفن المملوكة للحكومات و القائمة بأعمال غير تجارية (3) لكن، أي تصريف لهذه المواد نجده خاضعا لشرط يتمثل في وجوب أن يتم على مسافة 12 ميل بحري أو أكثر من اقرب ارض و على عمق يتجاوز 25 متر.

وبالإضافة إلى ذلك، فقد ألزم هذا الملحق، ربابنة السفن بمسك سجل للحمولة تدون فيه عمليات تحميل و تفريغ هذه المواد الضارة السائلة وكذا أي حادث غير عمدي لتسربها إلى البحر (4).

1 - المرسوم رقم 88-108

2 - القاعدة (10) من الملحق الثاني.

3 - القاعدة (6) من الملحق الثاني.

4 - القاعدة (9) من الملحق الثاني.

بالنسبة إلى الملحق الثالث: فهو خاص بالمخلفات الضارة والمنقولة كطرود أو صناديق أو بصهاريج متحركة. على عكس الملحقين الأول والثاني، فإن هذا الملحق لا يلزم الدول الموقعة على اتفاقية لندن بالتوقيع عليه وجوبا.

أما عن القاعدة الأولى منه فنجدها قد حددت طريقة تغليف هذه المواد من أجل التقليل إلى أقصى حد من الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية من جراء نقل هذه المواد. ذلك أن الملحق قد ألزم أن تكون الصناديق أو الطرود متينة بشكل يضمن عدم تسرب المواد الضارة منها، وأن تكون مرتبة لمنع سقوطها أو تدرجها داخل السفينة، كما ألزم أن تبين على هذه الصناديق والطرود طبيعة، تسمية ودرجة خطورة المادة المحتواة داخلها.

بالنسبة إلى الملحق الرابع: فهو خاص بقواعد منع التلوث بالمياه المستعملة داخل السفينة. وهو أيضا اختياري بالنسبة إلى التوقيع عليه.

ما يمكن ملاحظته هنا هو أن قواعد التخلص من مثل هذه المياه مشابهة إلى حد كبير إلى تلك الخاصة بالتخلص من مياه الصابورة الخاصة بناقلات النفط. ذلك أن تفريغ هذه المياه يخضع لمجموعة من الإجراءات منها:

1 - أن تكون السفينة مزودة بتجهيزات لتطهير وحفظ هذه المياه تكون مطابقة للمعايير التي تضعها دولة الميناء (1).

2 - أن يتم تفريغها في المعدات المخصصة لذلك والتي تتولى الدول الأطراف وضعها في موانئها.

3 - وقبل ذلك فإن السفينة التي تزيد حمولتها عن 200 طن تخضع وجوبا لمعاينة أولية، ومتى ظهرت للسلطات المعاينة صلاحية السفينة للنقل والتخلص من مثل هذه المياه،

فعلينا أن تسلم لها شهادة صلاحية (2)، وبنفس الطريقة، يسمح بالتصريف في حالات القوة القاهرة والضرورة.

4 - يمكن للسفينة أن تتخلص من المياه المستعملة أثناء سيرها متى كانت هذه الأخيرة مطهرة لكن يجب أن يتم ذلك على فترات وعلى مسافة 4 أميال على الأقل من السواحل، أما إذا كانت هذه المياه معالجة فيمكن للسفينة أن تتخلص منها في أي مكان.

أما بالنسبة إلى الملحق الخامس: هو أيضا اختياري وهو يضع بعد التنظيمات لمنع التلوث الناتج عن نفايات السفن.

نجد القاعدة الثالثة منه تمنع تصريف أو رمي جميع المخلفات ذات الطبيعة البلاستيكية والخيوط والحبال الاصطناعية.

1 - القاعدة (3) من الملحق الرابع.

2 - القاعدة (3) من الملحق الرابع.

لم يخرج هذا الملحق الأخير عن القاعدة المطبقة من طرف الاتفاقية وباقي والقائمة بأعمال غير الملاحق بشأن استثنائه للسفن الحربية والسفن المملوكة للحكومات تجارية من تطبيق أحكامه⁽¹⁾.

لكن ومع هذا فقد سمح هذا البروتوكول بالتخلص من بعض النفايات من طرف ميل بحري من أقرب ارض أو من منطقة أكثر من 25 السفن على أن يتم ذلك على بعد خاصة محمية. كما سمح هذا الملحق لسفن الصيد أن تغرق صيدها من اسماك طازجة أو مخلفات هذه الأسماك بكل حرية بعد معالجتها.

وبالإضافة لذلك يعتبر بروتوكول برشلونة لعام 1976 والخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات مرحعا في هذا الجانب أول ما يمكن ملاحظة بشأن هذا البروتوكول متعلقة بالدباجة والتي جاء فيها -ومن ضمن أمور أخرى- ما يلي:

"إن الأطراف المتعاقدة في هذا البروتوكول، بصفتها أطراف في اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث. وإذ تعنى الاتفاقية التي تم اعتمادها في لندن عام 1972 لوقاية البيئة البحرية من التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات والمواد الأخرى....."

من خلال ما سبق يبدو لنا واضحا أن واضعي هذا البروتوكول قد استندوا إلى أحكام اتفاقية 1972 أي أنه من المفروض أن كل دولة موقعة على البروتوكول هي في نفس الوقت طرف في الاتفاقية.

لكن السؤال المطروح هو:

- هل أن الجزائر لدى مصادقتها على بروتوكول برشلونة عام 1981 كانت قد صادقت على اتفاقية 1972 قبل ذلك؟

للإجابة على هذا السؤال، وبالرجوع إلى الجريدة الرسمية، يتضح لنا أن الجزائر لم تنظم إلى هذه الاتفاقية الأخيرة إلا في 1988 أي سبع سنوات بعد أن قبلت بأحكام بروتوكول برشلونة والذي كان يلزمها ضمنا بأحكام اتفاقية 1972 دون أن تقبل بها قانونيا.

ومن جهة أخرى، لقد سلك البروتوكول نفس الأسلوب الذي اتبعته اتفاقيتي أسلو ولندن بشأن حماية البيئة البحرية من إغراق النفايات، إذ ألحق بها ملاحق ورد فيها تعداد للمواد المحظور إغراقها في بيئة البحر الأبيض المتوسط⁽²⁾.

لقد عرف هذا البروتوكول الإغراق في مادته الثالثة فقرة 3 بأنه:

أ- أي التخلص متعمد من النفايات أو المواد الأخرى في البحر من السفن أو الطائرات،

ب- أي التخلص متعمد في البحر من السفن والطائرات.

كما أن الفقرة 4 من نفس المادة تنص على أن:

"الإغراق لا يشمل:

1 - القاعدة (4) من الملحق الخامس.

2 - أحمد اسكندر. مرجع سابق. ص 284

أ- التخلص في البحر من النفايات أو المواد الأخرى الناجمة عن التشغيل العادي للسفن والطائرات أو تتخلف عنه بخلاف النفايات أو المواد الأخرى التي تنقل في السفن أو الطائرات أو إليها أو التي يتم تشغيلها بغرض التخلص من مثل هذه المواد من هذه السفن أو الطائرات،

ب- إيداع المواد بهدف غير مجرد التخلص منها، شريطة ألا يتعارض ذلك وأهداف هذا البروتوكول. وبالرجوع إلى أحكام البروتوكول نجد:

1 / مادته 4 تمنع إغراق النفايات أو المواد الأخرى الواردة في الملحق الأول في منطقة البحر المتوسط.

2 / مادته 5 تبيح إغراق النفايات أو المواد الأخرى الواردة في الملحق الثاني بعد استصدار تصريح خاص مسبق لكل حالة منفردة من طرف السلطات المختصة(1).

3 / مادته (6) تسمح بإغراق جميع النفايات أو المواد الأخرى في منطقة المتوسط بعد استصدار تصريح عام مسبق من طرف السلطات المختصة(2).

لكن ومع هذا ، فإن مبدأ منع إغراق النفايات والمواد الأخرى ليس مطلقاً، فبعد أن سمح البروتوكول بالإغراق وبشروط خاصة كما وضحناه سابقاً، نجده أيضاً من خلال مادته 8 يبيح الإغراق متى توفرت حالة الظروف القاهرة الناتجة عن سوء الأحوال الجوية أو عن أي سبب آخر، تتعرض فيه حياة الإنسان أو أمن السفن أو الطائرات إلى الخطر.

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

1 - على السلطات المختصة لدى كل طرف من الأطراف أن تصدر التصاريح المنصوص عليها في المادتين (5) و(6) فيما يتعلق بالنفايات أو المواد الأخرى التي يزمع إغراقها:

أ/ مما يتم تحميلها في أراضيها

ب/ مما يتم تحميلها على سفينة أو طائرة مسجلة في أراضيها أو ترفع علمها، عندما يتم التحميل في أراضي دولة ليست طرف في هذا البروتوكول(3).

2- على كل طرف من الأطراف أن يطبق الإجراءات اللازمة لتنفيذ هذا البروتوكول بالنسبة إلى:

أ/ السفن والطائرات المسجلة في أراضيها أو التي تحمل علمه

ب/ السفن والطائرات التي يعتقد بأنها تقوم بعمليات الإغراق في مناطق تخضع لسيادته في هذا الشأن.

كما أن البروتوكول قد استثنى السفن والطائرات التي تملكها أو تستعملها دولة طرف بصورة مؤقتة في خدمات حكومية غير تجارية، من تطبيق أحكامه عليها مع منحه الدول الأطراف حق التأكد من أن

1 - المادة 10 فقرة 1 / أ من البروتوكول

2 - المادة 10 فقرة 1 / ب من البروتوكول

3 - الفقرة 2 من المادة 10 من البروتوكول.

مثل هذه السفن والطائرات تعمل على نحو يتماشى قدر الإمكان، من الناحية المعقولة والعملية مع البروتوكول⁽¹⁾.

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

وكذا بالنسبة إلى اتفاقية مونتي غوبي لقانون البحار لعام (2) 1989 نجدها تعرف الإغراق في مادتها الأولى فقرة (5) والتي تنص على ما يلي:
أ/ يعني الإغراق:

1 - أي تصريف متعمد في البحر للفضلات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية،

2 - أي إغراق متعمد من البحر للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية،

ب/ لا يشمل الإغراق ما يلي:

1- تصريف الفضلات أو المواد الأخرى الذي يصاحب التشغيل الاعتيادي للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غيرها من التركيبات الاصطناعية ومعداتنا في البحر، أو ينتج عنه، وذلك خلاف الفضلات أو المواد الأخرى التي تنقل بواسطة أو إلى السفن أو طائرات أو أرصفة أو تركيبات اصطناعية أخرى في البحر تشغل لغرض التخلص من مثل هذه المواد أو تنتج عن معالجة الفضلات أو المواد الأخرى على متن تلك السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو التركيبات،

2- إيداع مواد لغرض غير مجرد التخلص منها، بشرط ألا يتعارض هذا الإيداع مع مقاصد هذه الاتفاقية.

ومن خلال إطلاعنا على الجزء من الاتفاقية الخاص بالتلوث، نجد المادة (210) منها مخصصة للتلوث عن طريق الإغراق، والتي تنص على ما يلي:

1- "تضع الدول قوانين وأنظمة لمنع، خفض والسيطرة عن تلوث البيئة البحرية عن طريق الإغراق.

2- تتخذ ما هو ضروري من تدابير لمنع، خفض والسيطرة عليه.

3 - تضمن هذه القوانين والأنظمة والتدابير عدم الإغراق دون إذن من السلطات المختصة للدول.

1 - المادة 11 من البروتوكول.

2 - المرسوم رقم 96-53 المؤرخ في 24-01-1996 جريدة الرسمية رقم 06 المؤرخة في 24-01-1996.

4- تعمل الدول وخاصة في إطار المنظمات الدولية المختصة أو في إطار مؤتمر دبلوماسي على وضع قواعد ومعايير على الصعيدين العالمي والإقليمي لمنع هذا التلوث، خفضه والسيطرة عليه، وتعاد دراسة تلك القواعد من وقت لآخر.

5 - لا يتم الإغراق داخل البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري دون موافقة صريحة مسبقة من الدولة الساحلية التي لها الحق في الإذن بهذا الإغراق وتنظيمه ومراقبته بعد التشاور الواجب مع الدول الأخرى التي قد تتأثر تأثيراً سلباً بسبب موقعها الجغرافي.

6 - لا تكون القوانين والأنظمة الوطنية أقل فعالية في منع أو خفض أو السيطرة على هذا التلوث من القواعد والمعايير الدولية."

كما أننا نجد المادة (216) من نفس الاتفاقية قد خصصت إلى التنفيذ فيما يتعلق بالتلوث عن طريق الإغراق حيث نصت على ما يلي:

1 " يتم تنفيذ القوانين والأنظمة المعتمدة وفقاً لهذه الاتفاقية والقواعد والمعايير الدولية الموضوعة عن طريق منظمات دولية أو مؤتمر دبلوماسي من أجل منع، خفض والسيطرة على تلويث البيئة البحرية عن طريق الإغراق من طرف:

أ/ الدولة الساحلية لما يكون الإغراق داخل بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة أو جرفها القاري.

ب/ دولة العلم فيما يخص السفن الرافعة لعلمها أو السفن أو الطائرات المسجلة فيها.

ج/ أي دولة فيما يتعلق بأعمال تحميل الفضلات أو مواد أخرى داخل إقليمها أو في محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ."

وتظهر جهود المشرع الجزائري من أجل إدماج القواعد الدولية السابقة في تشريعاته الداخلية في القوانين التي، جاء لتجسد أهم القواعد الدولية السابقة في التشريع الداخلي.

أولاً: المرسوم الرئاسي رقم 83-83 المؤرخ في 22-10-1983:

بالرجوع إلى المادة (8) من بروتوكول برشلونة الخاص بالتعاون على مكافحة التلوث في المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، نجدها تلزم الدول الأطراف على إصدار تعليمات إلى ربان السفن التي ترفع أعلامها، تطالبهم من خلالها بإخطار أحد الأطراف أو المركز الإقليمي بجميع الحوادث التي تسبب أو يحتمل أن تتسبب في تلويث مياه البحر بالنفط أو بمواد ضارة أخرى ومن جهة أخرى نجد أن المادة (54) من قانون البيئة القديم تنص على ما يلي:

"يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة عابرة بقرب المياه الإقليمية أو داخلها أن يعلن عن كل حدث ملاحى يقع في مركبه ومن طبيعته أن يحدد كيفية التلويث أو بإفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية الجزائرية. تطبيق هذه المادة بموجب مرسوم."

وبالفعل نجد أن المشرع الجزائري وضع مرسوما في 22-10-1983 اي في نفس السنة التي شرع فيها قانون البيئة، وهذاتكملة للمادة 54 منه. وهذا المرسوم يتضمن إلزام ربانة السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث في البحر(1).

ثانيا: المرسوم الرئاسي رقم 88-228 المؤرخ في: 05-11-1988:

بالرجوع إلى الجريدة الرسمية، نجد أن المرسوم السابق ذكره جاء ليحدد شروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات التي من شأنها أن تلوث البحر وإجراءات ذلك وكيفية.

حيث نجد أن المادة(2) من هذا المرسوم تنص على ما يلي:

"يجب أن تجري كل عملية غمر من شأنها أن تلوث البحر في إطار أحكام القانون رقم 03-83 المؤرخ في 05 فبراير 1983 المذكور أعلاه والأحكام الواردة في البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن عمليات غمر النفايات من السفن والطائرات الموقع عليها يوم 16 فبراير 1976 والمصادق عليها بالمرسوم رقم 81-02 المؤرخ في 17-01-81 19 المذكور أعلاه"ومنه، ومن خلال المادة السابقة نلاحظ أن المشرع الجزائري قد أدمج اتفاقية برشلونة الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناتج عن عمليات غمر النفايات من السفن والطائرات في قانونه الداخلي، ذلك أنه عندما جعل كل عملية غمر مرهونة بضرورة تمامها في إطار أحكام البروتوكول المذكور من جهة، وفي إطار أحكام القانون 03-83 من جهة أخرى، يكون بذلك قد وضع نظاما قانونيا يحكم عمليات الغمر. وبالرجوع إلى المادة(49) من قانون البيئة نجدها تنص على ما يلي:

"يجوز للوزير المكلف بالبيئة بعد تحر عمومي أن يقترح أنظمة ويرخص بالصب والغمر أو الحرق في البحر وفقا لشروط تجعل عمليات الصب أو الحرق أو الغمر غير مؤذية وخالية من الأضرار"ومنه نجد أن القانون الجزائري قد أخذ بمبدأ جواز غمر النفايات في الوسط البحري. لكنه حدد إطارا عاما لهذه العملية بوجوب القيام بها في حدود الاتفاقية الدولية التي تحكمها أي بروتوكول برشلونة.

أما المادة(3) من نفس المرسوم، فنجدها تنص على ما يلي:

ثالثا مرسوم تنفيذي(2) مؤرخ في 21 شوال عام 1429 الموافق 21 أكتوبر سنة 2008، يتضمن إلزام ربانة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطيرة سامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر. طبقا لأحكام المادة 57 من القانون رقم 03 - 10 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق 19 يوليو سنة 2003 والمذكور أعلاه، يهدف هذا المرسوم إلى تحديد كيفية تنفيذ إلزام ربانة السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة، السامة أو الملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر.

1 - المرسوم السابق الجريدة الرسمية رقم 44 لسنة 1983.

2 - المرسوم التنفيذي 327/2008

" عملا بالمادة 48 من القانون 83-03 المؤرخ في 05-02-1983 الملغى المذكور أعلاه⁽¹⁾ يمنع غمر النفايات على اختلاف أشكالها في الحالات الآتية:

1 - 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 الإلقاء 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."

نلاحظ من خلال هذه المادة الأخيرة إن المشرع الجزائري قد طبق حرفيا ماورد في بروتوكول برشلونة، ذلك أن مادته الرابعة تنص على ما يلي:

"يحظر إغراق النفايات أو المواد الأخرى المدرجة في الملحق الأول بهذا البروتوكول في منطقة البحر الأبيض المتوسط"

حيث أن المشرع الجزائري في المادة (3) من المرسوم 228-88 قد منع إغراق أية مادة من شأنها ان تحدث تلوثا للوسط البحري (إن مفهوم التلوث البحري وارد في المادة (48) من القانون (83-03 و هي نفسها مواصفات المواد التي حددها الملحق الأول لبروتوكول برشلونة.

و تواصل المادة(3) من المرسوم من المرسوم 228-88 في فقرتها الثانية كما يلي:

2- في المناطق البحرية التي تنطوي على فوائد خاصة من حيث المن، و في المجالات الاقتصادية و البيئة و لا سيما ما ورد ذكره منها في الجزء (ج) من الملحق.

3- بالبروتوكول المذكور أعلاه"و يمكن أن نلاحظ من خلال الفقرة السابقة ان المشرع الجزائري لم يكتف بمنع غمر النفايات المشتملة على مواد حددها الملحق الثالث بالبروتوكول، بل أنه منع أيضا غمر أية مادة في المناطق البحرية التي تنطوي على فوائد خاصة من حيث الأمن، وفي المجالات الاقتصادية و البيئة، و بذلك يكون قد أعطى أهمية لاستخدامات البحر المتمثلة في الأمن، الاقتصاد والمحافظة على البيئة، وخاصة ما ورد في الجزء (ج) من الملحق الثالث بالبروتوكول و الذي ينص :

"تشمل العوامل التي يتعين أخذها بعين الاعتبار عند وضع المعايير التي تنظم إصدار تصاريح لإغراق المواد، مراعاة المادة_ (7)(2) ما يلي بصورة خاصة :

(ج) - اعتبارات و ظروف عامة:

1- التأثيرات المحتملة على مناطق الترفيه مثل وجود مواد طافية أو محتجزة و كذلك التعكير و الروائح الكريهة و الزبل، و (التي لها أهمية اقتصادية) .

2- التأثيرات المحتملة على الحياة البحرية و تربية الأسماك و المحار و الأسماك و

1 - المادة 48 من قانون البيئة السابق.

2 - المادة 7 الملحق الثالث من البروتوكول .

المصايد و على جني الأعشاب البحرية و تربيتها،(و التي لها أهمية اقتصادية).

3- التأثيرات المحتملة على الاستخدامات الأخرى للبحر مثل: إفساد نوعية الماء لاستخدام الصناعي و تآكل الأجزاء السفلى للمنشآت و إعاقة تشغيل السفن بسبب المواد الطافية و عرقلة الصيد و الملاحة نتيجة إلقاء النفايات أو الأجسام الصلبة في قاع البحر و حماية المناطق ذات الأهمية الخاصة لأغراض العلم أو الحفظ.

4- توافر أساليب برية عملية بديلة لمعالجة المواد أو التخلص منها أو إزالتها أو معالجتها لجعلها أقل ضررا عند إغراقها فوراً في البحر.

و تواصل المادة(3) من المرسوم³في فقرتها الثالثة:

3- " في المياه الإقليمية إذا شحنت النفايات في ميناء أو مطار أجنبي"

يتضح من خلال هذه الفقرة الأخيرة أن المشرع الجزائري متمسك بمبدأ حماية المناطق التي تدخل ضمن الإقليم الجزائري، و هذا يشكل مظهراً للسيادة الوطنية باعتبار أنه يمنع غمر أية نفاية شحنت على متن باخرة أو طائرة أجنبية، في المياه الإقليمية الجزائرية.

أما الفقرة الرابعة من المادة(3) من المرسوم، فتنص على ما يلي:

4- " فيما دون 12 ميلاً من أقرب أرض إليها و على عمق يقل عن 2000 متراً فيما يخص النفايات مثل الحاويات الحديدية البالية، و النفايات المعدنية أو ذات الحجم الكبير و السفن و الطائرات و الأرضيات العائمة و غير ذلك من المنشآت المقامة في البحر و كذلك حطام السفن و الطائرات"

في هذه الفقرة الأخيرة يتضح لنا أن المشرع الجزائري منع غمر مجموعة من النفايات في المناطق البحرية التي مسافتها أقل من 12 ميل عن السواحل و على عمق أقل من 2000 متر. و ما نلاحظه على هذه النفايات، انها ثقيلة و كبيرة الحجم مما يجعلها تعيق الملاحة البحرية من جهة و تؤثر على الحياة البحرية رغم طول أمد زوالها من جهة أخرى، و هذا ما جعل المشرع يمنع غمرها في المناطق القريبة من الساحل.

و بعد أن حدد المشرع النفايات التي يمنع غمرها في الوسط البحري الجزائري في المادة (3) من المرسوم رقم 228-88، نجده ينص في المادة (4) على ما يلي:

"يخضع غمر أية نفاية أخرى في جميع الحالات للحصول على رخصة كما هو منصوص عليه في المادتين 49 و 521 من القانون 83-03 المؤرخ في 05 فبراير 1983 المذكور أعلاه قد تمنح في شكل رخصة عامة او في صورة رخصة خاصة"

أما المادة(5) من نفس المرسوم فتنص على ما يلي:

"يخضع غمر النفايات الأخرى غير النفايات الوارد تعدادها في الملحق الأول وبالبروتوكول المذكور أعلاه لتسليم رخصة عامة دائمة الصلاحية"

2تنص المادة (52) من قانون البيئة على مايلي: "لا يجوز القيام بعمليات صب أو غمر أو حرق مواد و أشياء غير واردة في القائمة المنصوص عليها في المادة 48 إلا برخصة يسلّمها الوزير المكلف بالبيئة، و تقرر هذه الرخصة عند الحاجة بتعليمات تضبط العملية المزمع القيام بها"
أما المادة(6)من المرسوم فتنص على ما يلي:

"لا يمكن الترخيص بغمر الوارد تعدادها في الملحق الثاني بالبروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن عمليات إلقاء السفن و الطائرات للنفايات في البحر المذكور أعلاه عن طريق تسليم تمتد صلاحيتها على مدى عامين."
كما يواصل المشرع في المادة(7) من المرسوم حديثه عن الرخص، حيث تنص هذه الأخيرة على ما يلي:

"لا تسلم الرخصتان المنصوص عليهما أعلاه إلا بناء على تقديم ملف لطلب الرخصة يكون محتواه مطابقاً لأحكام كالتالي ورد ذكرها في الملحق الثالث من البروتوكول المذكور اعلاه"
ومن خلال هذه المادة الأخيرة نلاحظ أن المشرع الجزائري قد حدد العوامل التي تؤخذ بعين الاعتبار لإصدار التصاريح بالغمر.

وبالرجوع إلى بروتوكول برشلونة، نجد أن مادته(5) تتطابق مع ما جاءت به(6) من المرسوم 88-288(1).

ونفس الملاحظة يمكن إبدائها بشأن كل من المادتين(5) من المرسوم 88-228 والمادة(6) من البروتوكول(2).

أما المادة(9) من المرسوم 88-288 تنص على ما يلي:

"يمكن للوزير المكلف بالبيئة أن يضيف إلى الرخص أية أحكام أخرى يراها ضرورية وتخضع لها عمليات الغمر، وذلك بهدف تفادي أخطار التلوث أو المخاطر أو الأضرار أو أي شكل آخر من أشكال المساس بالوسط البحري أو الحد من تلك الأخطار، وطبقاً للمادتين 49 و 52 من القانون المتعلق بحماية البيئة المذكور أعلاه"

وهذا ما جاءت به المادة 53 من القانون 10/03

يجوز للوزير المكلف بحماية البيئة بعد تحقيق عمومي ان يقترح ويرخص بالصب او الغمر او الترميد في البحر ضمن شروط تضمن بموجبها هذه العمليات انعدام الخطر وعدم الاضرار
ام الشروط فجاءت في المادة 55 من نفس القانون(1).

1 - المادة 5 من البروتوكول .

2 - تنص المادة 6 من البروتوكول.

وهذا ما يتطابق مع بروتوكول برشلونة

وفي نهاية هذا الفصل رغم الدور الذي لعبه المجتمع الدولي لتقليل من حدة التلوث وحماية البيئة البحرية إلا ان لم يقتصر الإهتمام بصيانة البيئة البحرية وصيانتها من أخطار التلوث على الجهود العالمية الإتفاقية ، بل تعداها إلى الجهود الإقليمية، فقد قدرت بعض الدول التي ترتبط فيما بينها ببيئة بحرية وجغرافية واحدة، أنه من الضروري تعزيز القواعد الدولية النوعية والعامّة لحماية البيئة البحرية لقواعد أشد إنضباطا وصرامة لتحقيق حماية أكثر فعالية لمنطقتها البحرية وعلى ضوء ذلك فقد عقدت عدة إتفاقيات إقليمية لحماية البيئة البحرية وظهرت نصوص تشريعية وطنية

¹ - انظر المادة 55 من القانون 10/03

الفصل الثاني

الإستراتيجية الإقليمية والوطنية لحماية البيئة

لقد شككت ظاهرة التلوث البحري تحديا فعليا للمجتمع الدولي ، و خلقت لدى الدول الحاجة لمزيد من التعاون والتضامن لمواجهة هذا التحدي وحماية البيئة البحرية كمصلحة مشتركة لجميع أطراف المجتمع الدولي.

فالبحر لم يعد ينظر إليه على أنه طريق للنقل والتنقل فقط بل ينظر إليه أيضا باعتباره مخزنا هائلا للثروات والموارد الطبيعية، ومن جهة أخرى فإن تلوث البيئة البحرية يعني في الحقيقة تلوث الكرة الأرضية بأسرها.

فالبحار والمحيطات تمثل النسبة الغالبة منها، أي حوالي 71 % من مجموع ذلك السطح الكلي ولهذا الغرض عقدت العديد من المؤتمرات والاتفاقيات الدولية التي حاولت أن توفق بين ،لصلاحيات الممنوحة للدولة الساحلية في هذا المجال والمصالح المشتركة للدول الأخرى.

كما فرضت على جميع الدول الالتزام بالتعاون بعضها مع البعض الآخر ومع المنظمات الدولية المختصة فيما يتعلق بتطوري وتنفيذ القواعد والمعايير والإجراءات المتفق عليها دوليا بغية منع التلوث البحري وفق الأسس العالمية والإقليمية والوطنية لأن التلوث البحري ظاهرة مجتمعية تهم جميع الدول وأن القضاء عليه يتطلب تضافر كل المجتمع الدولي لمنع حصوله أو السيطرة عليه ووضع حد له.

ونظرا لخصوصية البحر الأبيض المتوسط باعتباره بحر شبه مغلق ويتميز بخصائص لا توجد في اغلبية البحار والمحيطات وجب القيام باستراتيجية تتناسب وهذه الخصوصية سواءا اقليمية او وطنية والاستفادة من المعاهدات والاتفاقيات الدولية من اجل محاصرة التلوث و التقليل من حدته وهذا ما سنتناوله في هذا الفصل والذي نقسمه الى مبحثين الاول حماية البيئة البحر الأبيض المتوسط من خلال اتفاقية برشلونة اما الثاني استراتيجية الوطنية لحماية بيئة البحر الأبيض المتوسط

المبحث الأول : الاستراتيجية الإقليمية لحماية بيئة البحر المتوسط

تنبهت الدول المطلّة على حوض المتوسط أهمية التعاون الإقليمي ودوره في خلق أفاق جديدة في مجال حماية البيئة البحرية و الحفاظ على مواردها ، لذا سعت هي الأخرى إلى التعاون فيما بينها بالحفاظ على نقاوة بيئة البحر المتوسط خاصة وان هذه الأخيرة تتصف بخصائص متميزة تجعل من التنظيم الإقليمي أمرا ملحا .

تكمن أهمية التنظيم في أن هناك مشاكل بيئية لا يستطيع الأسلوب الانفرادي أن يقدم لها حولا فاعلة على الصعيد الوطني ، كما أن هذه المشاكل ليست عالمية بطبيعتها بل تتميز بخصائص تجعل الحلول العالمية غير قادرة على استيعابها ، لذا يكون التعاون الإقليمي فيما بين الدول المحيطة بالمناطق البحرية التي تعاني من مشاكل خاصة أكثر الأساليب الفعالية في تقديم الحلول الناجحة لتلك المناطق واستيعاب خصوصياتها. هذا بالإضافة إلى أن التعاون الإقليمي في هذا المجال يتيح أفضل الفرص لإنماء العلاقات الاجتماعية فيما بين دول المنطقة . لهذا فقد أكد العديد من كتاب أهمية التنظيم الإقليمي بوصفه احد الأساليب الفعالة للسيطرة على التلوث في المناطق البحرية التي تعاني مشاكل بيئية خاصة. وجاء تأكيد أهميته في العديد من وثائق الدولية الخاصة بقانون البحار .

وبذلك يبدو أن هناك مبررات قوية تكمن وراء استحقاق التنظيم الإقليمي اهتماما خاصة في مجال السيطرة على التلوث البحري أكثر بكثير من أسلوب العالمي أو انفرادي ، لكن ذلك لا يعني إلغاء أسلوب التنظيم العالمي في هذا المجال ، بل يطرح الأسلوب العالمي معايير وقواعد الحد الأدنى تاركا للتنظيم الإقليمي مهمة طرح القواعد و المعايير التفصيلية التي تستجيب لخصوصيات وظروف المناطق البحرية ، وكذا تحديد العلاقة بين تلك المعايير و المعايير العالمية .

المطلب الأول : تحليل اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها.

في أوئل 1975 عقد اجتماع حكومي لحماية البحر المتوسط من تلوث برعاية برنامج الأمم المتحدة للبيئة وعدد من الوكالات المتخصصة المعنية مثل منظمة الأغذية و الزراعة و الصحة العالمية ، والمنظمة الدولية الاستشارية للملاحة البحرية ومنظمة الأرصاد الجوية ، وقد انتهى الاجتماع بإقرار خطة عمل لحماية البحر المتوسط من التلوث⁽¹⁾، واعتمدها 16 بلدا متوسطيا إلى جانب الجماعة الأوروبية وكانت هذه الخطة هي الولي التي يتم اعتمادها كبرنامج للبحار الإقليمية تحت مظلة الأمم المتحدة للبيئة ، ومع أن اهتمام خطة عمل البحر المتوسط انصبت في بادئ الأمر على مكافحة التلوث البحري ، فان مهمتها قد اتسعت شيئا فشيئا لتشمل تخطيط المناطق الساحلية وإرادتها بصورة متكاملة⁽²⁾.

1 - عيده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق ص 157.

2 - عباس هشام المرجع السابق، ص 292-293.

ولقد دعت منظمة الأمم المتحدة عن طريق برنامج الأمم المتحدة للتنمية إلى عقد مؤتمر دولي لمدينة برشلونة في 1976/02/02 وذلك لمناقشة وسائل حماية بيئة البحر المتوسط من التلوث ، ولقد عقد المؤتمر بالفعل و أسفر عن إبرام اتفاقية تهدف إلى تحقيق التعاون الدولي من اجل سياسة شاملة لحماية وتحسين البيئة البحرية في منطقة البحر المتوسط في 1976/02/16⁽¹⁾ وبدا نفاذها في 1978/02/16⁽²⁾ وفي عام 1995 اعتمدت الأطراف المتعاقدة خطة عمل لحماية البيئة البحرية و التنمية المستدامة للمناطق الساحلية في البحر المتوسط (المرحلة الثانية لخطة العمل البحر المتوسط) لتحل محل خطة البحر المتوسط لعام 1975 . وفي الوقت ذاته اعتمدت الأطراف المتعاقدة نسخة معدلة من اتفاقية برشلونة لعام 1976 التي غدا اسمها حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية للبحر المتوسط والتي اعتمدا ببرشلونة في 1995/06/10 وبدا نفاذها في 2004/07/09 .

تضمنت اتفاقية برشلونة أحكاما قانونية هامة في مجال حماية المتوسط تتمثل في :

- نطاق تطبيق القواعد الاتفاقية : عرضت الاتفاقية لنطاق سريان أحكامها سواء من الناحية الجغرافية أو من الناحية الشخصية أو من الناحية الموضوعية .

النطاق الجغرافي : وفقا لنص المادة الأولى من الاتفاقية تسري الأحكام التي ارتضاها الأطراف على منطقة البحر المتوسط وتشمل المياه البحرية للبحر المتوسط وتشمل المياه البحرية للبحر المتوسط ذاته ، وخلجاته وبحاره التي يحدها خط طول الذي يمر بمنارة رأس سبا رتل عند مدخل مضيق جبل طارق وشرق التخوم الجنوبية لمضيق الدردنيل ما بين منارتي مهمتجيك وكمكالي . ولا تشمل منطقة البحر المتوسط التي قصدها الاتفاقية المياه الداخلية للأطراف المتعاقدة⁽³⁾، ويذكران بحر مرمرة الذي يفصل بين البحر المتوسط والبحر الأسود قد استبعد من نطاق تنفيذ الاتفاقية بطلب من تركيا⁽⁴⁾.

ويتضح أن هذا الاستثناء سيكون له اثر سلبي على حماية البيئة البحرية لبحر متوسط بموجب هذه الاتفاقية لان هذا البحر سيكون عرضة للتلوث وفي ضل غياب قانوني بسبب الاستثناء قد يتحول إلى مكب للملوثات البحرية إلى بيئة البحر المتوسط. وعلاوة على ذلك فاستبعاد الأجزاء التي تعد مياه داخلية بموجب القانون الدولي للبحار من النطاق الجغرافي لبيئة البحر المتوسط سيكون له الأخر تأثير سلبي كبير خصوصا وان الشيء المهم الذي جاءت لأجله الاتفاقية هو مكافحة التلوث من مصادرها المختلفة ، والمياه الداخلية للدول الساحلية تتعرض أكثر من غيرها من أجزاء البيئة البحرية للتلوث المستمرة نتيجة لكثرة الأنشطة التي تحدث في الشواطئ ومن المصادر البرية للملوثات وكذا كثرة

1 - رياض صالح أبو العطا، المرجع السابق، ص 121-122.

2 - الدول الأطراف في هذه الاتفاقية: ألبانيا، الجزائر، ألبوسنا، كرواتيا، قبرص، اليونان، فرنسا، إيطاليا، لبنان، ليبيا، مالطا، إسرائيل، موناكو، المغرب، سربيا، سلوفينيا، إسبانيا، سوريا، تونس، تركيا، المجموعة الأوروبية.

3 - أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة جامعة الملك سعود، 1992، ص 158-159.

4 - عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 158 .

عمليات زيارة السفن ورسوها لأجل تحميل ونقل الموارد الملوثة للبيئة البحرية في الموانئ والمرافئ التي تعد جزء من المياه الداخلية⁽¹⁾.

ونتيجة لذلك يتبين لنا أن هذه الاتفاقية غير قادرة على تحقيق الأهداف التي جاءت من اجلها نتيجة الاستثناءات التي اقرتها. وحسنا فعل واضعوا البرتوكول الملحق بالاتفاقية المتعلق بالتلوث من مصادر ارضية 1977 عندما وضعوا إمكانية امتداد تطبيقه وسريانه إلى بعض المياه الداخلية في المادتين (2و4) ولكن هذا التطور لم يكتمل إذا لوحظ انه جاء مشروط بوجود مجاري مائية لأجل انطباق أحكامه على المياه الداخلية ، ولا سيما أن الاتفاقية في المادة (1/2) قد اختتمت ذلك الاستثناء بشرط عدم نص البرتوكول على خلاف ذلك وعلى الرغم من تعديل الاتفاقية في عام 1995 لكن هذا الاتفاق الجديد لا يحتوي في رأينا أية قواعد قانونية ملزمة لتشمل تطبيق الاتفاقية على المياه الداخلية لأنه تضمن عبارات إختيارية⁽²⁾.

و الواقع أن الاتفاقية وفي المادة (1/3) حاولت أن تقدم بدائل لتحقيق الحماية الكاملة للبحر المتوسط عندما أعطت الحق للأطراف الدخول في اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف بما في ذلك الاتفاقيات الإقليمية شريطة أن تتماشى هذه الاتفاقيات مع أحكامها وتتفق مع القانون الدولي.⁽³⁾ وفي صورة أخرى وخاصة في المادة (3/2) يعاب عليها إرجاع موضوع الحماية المقررة للبيئة البحرية من التلوث إلى الاتفاقيات العالمية ، عندما صرحت بعد تعرضها مع القانون الدولي للبحار ومطالب الراهنة والمستقبلية للدول الأطراف ، وكأنه تسلم الأمر للاتفاقيات العالمية والتي أصبحت غير قادرة على حماية البيئة البحرية من التلوث كما رأينا ذلك في الفصل الثاني. وفي رأينا انه كان من الأفضل أن تأتي الاتفاقية لتعالج النفاض التي طرأت على الاتفاقيات العالمية (العامة والنوعية) لا لتكرار العيوب والغموض.⁽⁴⁾

- النطاق الشخصي : وردت تحديد النطاق الشخصي بخصوص البروتوكول الملحق بالاتفاقية و المتعلق بالحماية البحر المتوسط من التلوث الناشئ عن الإغراق من السفن والطائرات ، فوفق للمادة (11) من هذا البروتوكول⁽⁵⁾ يؤكد بان الاتفاقية تسري على سفن والطائرات المسجلة في أراضي إحدى الدول الأطراف أو تحمل عمله ، وكذا السفن والطائرات التي تحمل النفايات أو للسيادة الدول الأطراف.

1- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 158 .
 2- المادة 2فقرة 1 على أنه " يجوز أن يمتد تطبيق الاتفاقية إلى المناطق الساحلية كما يعرفها كل طرف متعاقد داخل أراضيه".
 3- أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 159.
 4- عبده عبد الجليل عبد الوارث، لمرجع السابق، ص 159-160.
 5- أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 159-160.

على أن الفقرة الثانية من المادة المذكورة استثنت السفن والطائرات الموصوفة بالوصف السابق تلك التي تستخدم في خدمة الحكومة لإغراض غير تجارية وكذلك الحربية ، وأحالت الأمر غالى الدول الأطراف التي تتبعها السفن في توفير الضمانة التي تكفل احترام تلك السفن والطائرات لأحكام الاتفاقية.

وهنا كان يفترض أن لا تستبعد (1) مثل هذه السفن و الطائرات حتى لاتجعل الدول الأطراف منها وسيلة لتلويث البيئة البحرية. وليس هذا فحسب بل كان يفترض أن تضع الإتفاقية إجراءات وتدابير تحمي هذه البيئة البحرية من السفن والطائرات التي تخضع لسيادة دول أخرى ليست أطراف في الإتفاقية طالما وهي تمخر عباب البحر المتوسط بما لا يتنافى مع قواعد القانون الدولي للبحار.

- النطاق الموضوعي: إذا كنا قد أشرنا إلى وجود إتفاقيات نوعية تعالج مصادر محدودة من تلوث البيئة البحرية فإن الملاحظ أن إتفاقية برشلونة لاتدخل رغم طابعها الإقليمي في تلك الإتفاقيات النوعية هي أشبه بالإتفاقيات العامة حيث تغطي تقريبا مصادر التلوث البحري كافة (2) فقد ألزمت الإتفاقية الأطراف المتعاقدة بإتخاذ كافة التدابير المناسبة سواء منفردة أو مشتركة لوقاية منطقة البحر المتوسط من التلوث الناجم عن إلقاء الفضلات من السفن والطائرات (3) و التلوث الناتج عن أنشطة إستغلال قاع البحار، ومن التلوث من مصادر برية، وكذلك من التلوث الناجم عن نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود. (4)

ونحن نرى في هذا الصدد أنه كان يجب وضع معايير وتدابير إقليمية تلتزم بها الدول الأطراف في الإتفاقية كافة على حد سواء كي تستطيع الجهة المنفذة لها فرض رقابة فعالة على تلك البلدان في تنفيذ أحكام هذه الإتفاقية. لأن إعطاء الدول سلطة إتخاذ تدابير مكافحة التلوث سيقودنا ومما لا مجال فيه للشك إلى تدابير غير موحدة لأن الدول الأطراف تتمتع بإمكانيات كبيرة وصلاحيات واسعة تتخذها للتخفيف من حدة التلوث البحري وماكافحته .

وبالنسبة لمصدر التلوث بالإغراق فإنه قد تم تنظيمه في البروتوكول الملحق بالإتفاقية الذي يعالج هذا النوع من التلوث فقد بدأ البروتوكول بتعريف الإغراق في المادة (3 / 3) ومن ثمة أتت المادة (4) منه لتحديد المواد التي يحضر إغراقها بصورة مطلقة، (5) كما نصت المادة (5) على المواد التي يلزم لإغراقها تصريح خاص ومسبق، وأضافت المادة (6) أن إغراق جميع أنواع النفايات أو المواد الأخرى يتطلب إستصدار تصريح عام مسبق من السلطة المختصة. (6)

1- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص162.

2- أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص162.

3- المادتين 5 و6 من هذه الإتفاقية.

4- المادتين 8 و 11 من هذا الإتفاقية .

5- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص163.

6- أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص162.

ومن هنا يتضح لنا أن تلك المواد جاءت لتنظم عملية الإغراق وليست لمنعه فهي تمنع الإغراق لمواد وتشتت ترخيص الخاص لكل عملية يتم فيها إغراق للبعض الآخر، وتفسح المجال أمام التلويث بالإغراق لتلك المواد التي تحتاج تصريح عام وهذا التنظيم يقلل من أهمية حماية البيئة البحرية للبحر المتوسط وفقا لأحكام هذه الإتفاقية الإقليمية(1)

ومن ناحية التلوث بالنفط والمواد الضارة الأخرى فقد نصت المادة الأولى من البروتوكول الملحق بالإتفاقية والمتعلق بالتعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الأخرى في الحالات الطارئة، أن على الأطراف في البروتوكول أن تتعاون في إتخاذ الإجراءات اللازمة في حالات الخطر الشديد والوشيك التي تحيط بالبيئة البحرية، وساحل طرف واحد أو أكثر أو بمصالحها المرتبطة، بسبب وجود كميات كبيرة من النفط أو المواد الضارة الأخرى الناجمة عن أسباب عرضية، أو عن تراكم إفرزات ضئيلة أخذت تلوث البحر او تعرضه للتلوث ضمن منطقة البحر المتوسط.

- إلتزامات الدول الأطراف : فضلا عن التعهدات التي ذكرتها المادة الرابعة ومجملها إتخاذ الأطراف التدابير المناسبة كافة لوقاية البيئة البحرية من جميع أنواع التلوث في منطقة البحر المتوسط منفردة أو ضمن إطار الهيئات الدولية التي يعتبرها الأطراف من الإختصاص ذاته قررت الإتفاقية(2)

- بشأن حالات التلوث الطارئة، قضت الإتفاقية بضرورة التعاون بين الأطراف في الإتفاقيات في معالجة حالات التلوث الطارئة في منطقة البحر المتوسط، مهما كانت أسبابها وإخطار المنظمة الدولية المتخصصة بذلك التلوث.(3)

- وبشأن الرصد المستمر للتلوث ، قضت الإتفاقية بضرورة الرصد الدائم للتلوث وإحداثا أنظمة وبرامج لذلك الرصد الدائم والمستمر في منطقة البحر المتوسط.(4)

- تنفيذ أحكام الاتفاقية : يقع عبئ تنفيذ أحكام الإتفاقية على الأطراف بصفة أساسية وتتعهد الأطراف بأن تتعاون في وضع الإجراءات التي تكفل لها تتبع وتنفيذ أحكام الإتفاقية و البروتوكولات الملحقة بها.(5)

وفي هذا الجانب يظهر ضعف أثر الإتفاقية إذ يقاس النجاح في الإتفاقيات على مدى قدرتها في الوصول إلى إيجاد شخصية إعتبارية تدوب فيها سيادة الدول المتعاقدة، وتصبح تلك الشخصية بمثابة النائب عن جميع المتعاقدين في تنفيذ ما تم الإتفاق عليه بدون أي تقصير. كما أن الإتفاقية عندما أرجعت الأمر إلى الدول الأطراف في وضع الإجراءات التنفيذية ستتيح الفرصة لفتح الباب أمام

1 - عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 164 .

2 - أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 162 - 163 .

3 - أنظر المادة 9 من هذه الاتفاقية .

4 - أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 164

5 - أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 164 .

الفصل الثاني الإستراتيجية الاقليمية والوطنية لحماية البيئة البحرية

إختلاف كبير في كل مسألة تطرأ في تنفيذ أحكامها، ولن تتلاشى أو تنتهي مثل هذه الفرص إلا إذا أقيمت أبواب المناقشة في الإجراءات التنفيذية التفصيلية وأقيمت بهيئة تمنح الشخصية القانونية التي تؤهلها للتعبير عن إرادة الدول المتعاقدة وتحقيق مصالحها في حماية البيئة البحرية من التلوث للمنطقة المشمولة بحمايتها.

كما نظمت المادة (18) منها الإجراءات المتعلقة بإجتمع الدول الأطراف لأجل مناقشة وتقويم جوانب تنفيذ الإتفاقية، أما في الحالات الإستثنائية فيمكن عقد الإجتماعات حسب الظروف وكما دعت الحاجة إليها.

ويلعب المركز الإقليمي لحماية البحر المتوسط من التلوث بالبتترول دورا فاعلا في العون على تنفيذ أحكام الإتفاقية .

وفي سبيل تنفيذ أحكام الإتفاقية قررت :

من ناحية ضرورة التعاون العلمي والتكنولوجي، فتحت الإتفاقية في المادة(13) أمام الدول الأطراف فرصة التعاون في مجالات البحوث العلمية والتقنية في إكتشاف التلوث في البحر المتوسط لجميع مصادر التلوث وتبادل الوسائل والتقنيات التي يتم التوصل إليها في المجالات التقنية لأجل مكافحة التلوث في عمليات إخطار الدول بالتقارير وتبادل المعلومات عن حالات البيئة البحرية في الأجزاء الخاضعة لولايتها. وكل ذلك يسهل من عملية تقسيم حالة البيئة البحرية بصفة مستمرة ومن ثم توفير الأدوات القانونية المناسبة لمعالجة التلوث ومكافحته، مع إسناد الأولوية للإحتياجات الخاصة في البلدان النامية في إقليم البحر المتوسط.

هذا التعاون له أثر إيجابي لا مفر منه لكن سيقصر دورها على ضمان نجاح المعاملة بالمثل وتطور في العلاقات الإجتماعية بين الدول، فهذه النصوص سوف لن تكون لها أية أهمية في ظل غياب مثل هذه المبادئ التي تنظم العلاقات الدولية لأن تطبيقها يتوقف على حسن النية، لذلك سيتم حضر هذه النصوص في حالة سوء العلاقات بين الدول الأطراف.

ومن ناحية اخرى، إسناد مهمة السكرتارية والإشراف على تنفيذ الإتفاقية إلى برنامج الأمم المتحدة، فقد نصت المادة (17) من الإتفاقية على أن "يعين الأطراف المتعاقدة برنامج الأمم المتحدة للبيئة للإضطلاع بمسؤولية وظائف السكرتارية التي منها: الدعوة إلى اجتماعات الأطراف والمؤتمرات وإحاطة الأطراف بالإخطارات والتقارير وغيرها من المعلومات، والنظر في الاستفسارات والمعلومات الواردة من الأطراف والتشاور معها بشأن المسائل المتعلقة بالإتفاقية والبروتوكولات الملحق بها، وتأمين التنسيق الضروري مع الهيئات الدولية الأخرى التي تعتبرها الأطراف المتعاقدة مختصة، والقيام بوضع الترتيبات الإدارية من أجل مباشرة"وظائف السكرتارية على نحو فعال".

غير أن المتأمل في الوظائف المشمولة بالمادة السابقة يخرج بمفهوم يمكن وصفها بأنه وظائف إجرائية بشأن التنسيق بين الأطراف في تشكيل حلقة وصل بينها، أما فيما يتعلق بالجانب الموضوعي فهو متروك للدول، كما أشرنا سابقا - وهو بهذه الصورة يقلل من أهمية الإتفاقية⁽¹⁾.

كما يجوز إدخال تعديلات على الإتفاقية وبروتوكولاتها ويتم ذلك بأغلبية ثلاثة أرباع الأصوات ويتم الإبلاغ بقبول التعديلات كتابة إلى أمانة الإيداع وتصبح التعديلات نافذة في اليوم الثلاثين الذي يلي وصول الإخطار. وبالنسبة للإسحاب من الإتفاقية فقد أتيحت للدول الأطراف فرصة الإسحاب في أي وقت بعد إنقضاء ثلاثة سنوات من تاريخ نفاذ الإتفاقية بموجب تقديم إخطار كتابي وبعد مضي تسعين يوما من تاريخ تلقي أمانة الإيداع إخطار الإسحاب⁽²⁾. وهنا كان لابد من ضرورة تقييد هذا الحق على النحو الذي يجعل من إمكانية تنفيذه بعد التأكد من أن الدول التي تطلبه لم تكن قاصدة بذلك الهروب من تنفيذ التزامات بسبب إنتهاك أحكام الإتفاقية عند الإسحاب أو في المستقبل بتحقيق أفضل وأنجح حماية للبيئة البحرية من التلوث.

وهكذا يتضح أن جانب التنفيذ هو أضعف جزء في الجهود الدولية لأحكام الرقابة على التلوث البحري، إذ ترجع فعاليته بموجب الإتفاقية إلى عزم وصدق الدول المتعاقدة على عاتقها تنفيذ أحكام الإتفاقية في تشريعاتها الوطنية. وسيكون ذلك على جانب من الأهمية إذ ما وجدت سلطة تسهر على ضمان تنفيذ الدول الأطراف لتلك الأحكام، أما إنها هي التي تضع القاعدة ومن ثم تنفذها و تسهر على ضمانتها، فإنها ستجعل ذلك بما يتفق ومصالحها الذاتية لو كان على حساب حماية البيئة البحرية من التلوث.

خصوصا وأن المادة (16) من الإتفاقية قد أظهرت عدم التوصل إلى نظام قانوني مستقل فيما يتعلق بقواعد المسؤولية كضمانة لتنفيذ أحكامها بما يترتب من جزاءات مدنية وجنائية حيال الإنتهاكات التي قد تتعرض لها أحكام الإتفاقية. وهذا من شأنه أن يساهم في تقليل الحماية التي تهدف إلى تحقيقها هذه الإتفاقية. كما تجدر الإشارة إلى أن نص المادة(12) الذي أصبح المادة(16) في الإتفاقية المعدلة لعام 1995 قد عدل في موضعين، فقد حذفت الكلمات " بأقرب وقت ممكن" وفي رأينا حسنا تم ذلك فبعد عشرين عاما من اعتماد الإتفاقية فقدت الكلمات جدولها و إنتفت كذلك عبارة "الناتج عن خرق شروط هذه الإتفاقية والبروتوكولات المنطبقة" مما وسع كثيرا من نطاق هذه الإلتزامات الذي أضحي الآن دون عوائق قانونية.

وإذا نشأ خلاف أو نزاع بين الدول الأطراف في الإتفاقية، فيتم تسوية النزاعات بالتفاوض أو بأي وسيلة سلمية وإن عجزت عن ذلك يرفع الأمر بالإتفاق العام إلى التحكيم وفقا للأحكام المنصوص عليها في ملحق الإتفاقية.

1 - عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 167 .

2 - عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 167 .

الفصل الثاني الإستراتيجية الاقليمية والوطنية لحماية البيئة البحرية

وقد لحق اتفاقية برشلونة بروتوكولات ظهرت لأول مرة في مجال حماية البيئة و بالأخص حماية البحار الإقليمية وقد إستعملتها الدول لتفادي إبرام عدة إتفاقيات بالمحافظة على الإتفاقية الأصل في الإتفاقية الإطار وإدراج القواعد الأخرى غير المتفق عليها في بروتوكولات إختيارية يكون للدول حرية المصادقة عليها، وتعتبر إتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط أولى الإتفاقيات التي تبنت هذه الفكرة بنصها على أنه يجوز في الدولة الأطراف أن تعتمد في مؤتمر ديبلوماسي بروتوكولات إضافية لها.

ولقد تم إدخال تعديلات على إتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها حتى تتماشى مع التغيرات الجديدة في مجال القانون البيئي الدولي وخصوصا بعد مؤتمر ريوديجانيرو لعام 1992 ، ومع إتفاقية الأمم

المتحدة لقانون البحار لعام 1982. (1)

وفيما يلي سنستعرض لهذه البروتوكولات بإيجاز:

- البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ: تم إعماده في 25 جانفي 2002 ودخل حيز النفاذ 17 مارس 2004 ، وحل هذا البروتوكول محل بروتوكول بشأن التعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة المعتمد في 16 فيفري 1976 في برشلونة بإسبانيا والذي سرى مفعوله منذ 12 فيفري 1978. (2)

- بروتوكول منع التلوث والقضاء عليه في البحر المتوسط الناجم عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات أو ترميدها في البحر: تم اعتماده في 10 جوان 1995 في برشلونة ولم يدخل بعد حيز النفاذ، وحل هذا البروتوكول محل بروتوكول بشأن حماية البحر المتوسط من التلوث الناشئ عن الإغراق من السفن والطائرات المعتمد في 16 فيفري 1976 في برشلونة والذي سرى مفعوله في 12 فيفري 1978. (3)

- بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من مصادر وأنشطة برية: تم اعتماده في 07 مارس 1996 في سيراكوزا بإيطاليا، ودخل حيز النفاذ في 11 ماي 2008 وحل هذا البروتوكول و محل حماية البحر المتوسط من التلوث من مصادر برية ، والمعتمد في 17 ماي 1980 في برشلونة والذي سرى مفعوله منذ 17 جوان 1983 ويهدف إلى إزالة تلوث البحر المتوسط والحد منه والسيطرة عليه الناجم عن عمليات التصريف من الأنهار والمنشآت الساحلية أو من مخارج التصريف أو التلوث من مصادر برية أخرى داخل أراضيها. (4)

- بروتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي في البحر الأبيض المتوسط : المعتمد في 10 جونا 1995 في برشلونة ، ودخل حيز النفاذ في 12 ديسمبر 1999 وحل هذا البروتوكول محل

1 - إتفاقية ريوديجانيرو عام 1992، والتي تركز على حماية البيئة والتنمية المستدامة

2 - المادة 4 من هذا البروتوكول .

3 - المواد 3-5 من هذا البروتوكول .

4 - مصطفى سلامة حسين، مدوس فلاح الرشيدى، المرجع السابق، ص473.

بروتوكول بشأن المناطق المتمتعة بحماية خاصة في البحر المتوسط 03 أبريل 1982 في جنيف بسويسرا ودخل حيز النفاذ منذ 23 ماسر 1986 ، ويهدف هذا البروتوكول إلى حماية التنوع البيولوجي وأنواع الحيوانات والنباتات المهددة بالإنقراض بمنطقة المتوسط من خلال تحديد هذه المناطق وحسن إدارتها والتصرف فيها (1).

- بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن إستكشاف وإستغلال الرصف القاري وقاع البحر وترتبه التحتية: تم إعتماده في 14 أكتوبر 1994 في مدريد بإسبانيا ودخل حيز النفاذ في 24 ماسر 2011 ، والذي ينظم عمليات استكشاف وإستغلال الرصيف القاري وقاع البحر كما يعد القواعد التي يجب إتباعها للحصول على موافقة للقيام بهذه الأنشطة (2).

- بروتوكول بشأن حماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن نقل النفايات الخطيرة والتخلص منها عبر الحدود: والذي أعتد في 01 أكتوبر 1996 في ازير بتركيا ودخل حيز النفاذ في 19 جانفي 2008 ، ويمنع هذا البروتوكول التصدير أو الإستيراد أو العبور للنفايات الخطرة أو المشعة وكذلك المواد التالفة مثل المبيدات من دول الإتحاد الأوروبي إلى الدول الأخرى، وحضر الإتجار غير المشروع في تلك النفايات (3).

- بروتوكول بشأن الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في المتوسط: تم إعتماده في 21 جانفي 2008 في مدريد ودخل حيز النفاذ في 24 ماسر 2011 ، وأهم ما تضمنه هذا البروتوكول هو إتخاذ كافة التدابير المناسبة لحماية المناطق البحرية الهامة لصيانة المواد والمواقع الطبيعية في منطقة البحر المتوسط وحماية تراثها الثقافي في المنطقة (4).

وهكذا نصل إلى أن الإتفاقية المتعلقة بحماية البيئة البحرية للبحر المتوسط قد أتت بأحكام مختلفة على نحو ما تم شرحه سابقا - لحماية البيئة البحرية من التلوث وهي تحقق بذلك بصوة نسبية لأنه لوحظ عليها كثرة الإستثناءات والتقييد بصيغ العموم، وكذا الإحالة إلى القواعد العالمية في بعض أمورها، بالإضافة إلى ذلك فإن عدم وجود نظام خاص للمسؤولية على الرغم من إعادة النظر في إتفاقية برشلونة في عام 1995 لتقدم لنا مفاهيم جديدة للتنمية المستدامة وحماية البيئة إلا أنها حالت دون تحقيق وجود حماية فعالة، خاصة وأن أطراف الإتفاقية لم تسهر على تعيين هيئة مستقلة لمراقبة الدول الأعضاء على الوفاء بالتزاماتها، وقد تبعتها بالسلبيات البروتوكولات الملحقة بها على الرغم من أن الملاحق كانت مناط أمل لتحقيق حماية أفضل لبيئة المتوسط كونها تأتي بمناقشة موضوع ما بتفصيلات أكثر، ولكن ظهرت على خلاف ذلك فقد إكتنفها الغموض وعدم التحديد.

1 - المادتين 3 و 4 من هذا البروتوكول .

2 - المواد 3 - 6 والمادة 15 من هذا البروتوكول .

3 - الديباجة وكذلك المواد 3 و 5 و 3 و 4، من هذا البروتوكول

4 - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 93.

المطلب الثاني: جهود حماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث.

لقد تطور خطة عمل حماية البحر الأبيض المتوسط حيث كان من الضروري أن تتعاون البلدان المتوسطية والمجموعة الأوروبية التي تمثل الأطراف المتعاقدة لإتفاقية برشلونة على المساهمة في تحسين البيئة الساحلية والبحرية وتعزيز التنمية المستدامة في منطقة البحر المتوسط، ومن خلال التعاون في إطار خطة عمل المتوسط وهي البرنامج الوحيد للتعاون الفعال بين كل بلدان المتوسط تمكنت الأطراف المتعاقدة من توليد معارف تراكمية مرموقة وبناء قدرات مؤسسية وتقنية ضخمة لما يوفر لنا أسسا فعالة لإستراتيجية حماية البيئة البحرية و التنمية المستدامة للمناطق المستدامة في حوض المتوسط لذلك كان منظور البحر الأبيض المتوسط في عام 2020 في البداية توجب التذكير إلى أنه في عام 1975 ، وبعد ثلاث سنوات فحسب من إنعقاد مؤتمر إستكهولم الذي أنشأ برنامج الأمم المتحدة للبيئة، أعتد 16 بلدا متوسطيا إلى جانب المجموعة الأوروبية خطة عمل البحر المتوسط وكانت هذه الخطة هي الأولى التي يتم إعتماها كبرنامج للبحار الإقليمية تحت مظلة برنامج الأمم المتحدة للبيئة.(1)

وتعد خطة البحر المتوسط خاصة بحماية البيئة وبتنمية حوض البحر المتوسط، وتمثل إتفاقية برشلونة لعام 1976 الإطار القانوني لهذه الخطة بالإضافة إلى بروتوكولاتها السبعة - على نحو ما تم بيانه سابقا - والمتعلقة بجوانب خصوصية بحماية البيئة البحرية (2) وتمثلت الأهداف الرئيسية للخطة في مساعدة بلدان المتوسط على تقدير التلوث البحري ومكافحته، وصياغة سياسات بيئية وطنية، والنهوض بقدرات الحكومات على تحديد خيارات أفضل للأنماط البديلة ، وتحسين فرص تخصيص المواد. ومع أن الخطة صبت إهتمامها في البداية على مكافحة التلوث البحري، فقد برهنت التجربة على أن الإتجاهات الاقتصادية والاجتماعية المتضافرة مع ضعف التخطيط والإدارة في ميدان التنمية، هي السبب في معظم المشكلات البيئية، وبالتالي فقد تحولت وجهة تركيز الخطة تدريجيا لتشمل الخطط والإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية باعتبارها أدوات أساسية لإلتماس الحلول اللازمة. وبعد عشرين عام تم تصميم خطة عمل لحماية البيئة البحرية والتنمية المستدامة للمناطق الساحلية في البحر المتوسط(المرحلة الثانية لخطة عمل البحر المتوسط) بما يراعى إنجازات الخطة وأوجه قصورها، بالإضافة إلى ماتمخضت عنه آخر التطورات.

ورغم ذلك لم يؤدي تقادم العهد بهذه الخطة إلى التقليل من قيمتها بل على العكس فإنها اليوم بالنسبة لإقليم المتوسط مما كانت عليه وقت إنشائها فلقد أثبتت الخطة أنها الآلية المناسبة لترويج سياسات

1 - برنامج البحار الإقليمية عام 1974 وذلك في أعقاب مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية البشرية الذي أعتد في إستكهولم عام 1972 ، للبيئة أقيم برنامج للبحر المتوسط .

2 - ، مجلة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، العدد 34 ، تونس، 1998، ص 02.

البيئة و التنمية المستدامة في هذا الإقليم، وهكذا فإن الخطة توفر محفلا يتيح للبلدان المتقدمة والنامية في أوروبا وشمال إفريقيا وشرقي المتوسط لأن تتدارس معا المشكلات الإقليمية البيئية وأن تساعد بعضها البعض على تسويتها، وليس هناك من منظمة إقليمية أخرى تتمتع بهذا القدر من المصادقية والمكانة في صفوف البلدان المنشاطئة المتوسطية، ومن الواجب أن يركز دور الخطة المقبل في الإقليم على جوانب قوتها هذه. وتضم الخطة اليوم 21 بلدا من البلدان المطلة على البحر المتوسط بالإضافة إلى الجماعة الأوروبية، وعبر هذه الخطة تبدي هذه الأطراف عزمها على مواجهة التحديات المتعلقة بالتدهور البيئي للبحر المتوسط، ومناطقه الساحلية والداخلية، وربط الإدارة المستدامة للموارد بالتنمية بغية حماية إقليم المتوسط والمساهمة في النهوض بالأوضاع الحياتية فيه.

وما يزال الإقليم يعاني من مشكلات التلوث ويواجه تحديات جديدة في هذا الصدد، ذلك على الرغم من المبادرات السياسية المهمة المختلفة التي قامت بها البلدان المتوسطية في إطار عملية برشلونة⁽¹⁾. وبناء على ذلك يمكن إبراز التحديات المقبلة والأولويات الأساسية لخطة عمل البحر المتوسط في العقد القائم بما يلي:

- الحد على نطاق واسع من التلوث الناجم عن مصادر برية.
 - حماية الموائل البحرية والساحلية والأنواع المهددة.
 - تعزيز سلامة الأنشطة البحرية والنهوض بمراعاتها للبيئة البحرية المتوسطية.
 - تكثيف التخطيط المتكامل للمناطق الساحلية.
 - الحد من التلوث الزيتي والتدخل الفوري لمجابهته.
 - المضي قدما في ترويج التنمية المستدامة في الإقليم .
- وتشير التوقعات الإقتصادية إلى أن إقليم المتوسط في طريقه إلى أن يصبح نظاما إقتصاديا متقدما، مع إمكانية تدفق الإستثمارات الضخمة إليه في العقود المقبلة، ويحتاج ذلك إلى أوضاع مستقرة بحيث تمضي البلدان المتوسطية قدما نحو بلوغ حلمها المشترك المتمثل في تحقيق الخير العام وإرساء نهج نشط للتنمية المستدامة. لذلك تضطلع الأطراف المتعاقدة بمهمة تقدير إستراتيجيات خطة عمل البحر المتوسط وميزانيتها، وبرنامجها سعيا وراء تحقيق أهدافها، وذلك خلال إجتماعاتها الوزارية التي تعقد مرة كل عامين.
- وتعين هذه الأطراف جهات إتصال قطرية لإستعراض تقدم العمل وضمن تنفيذ التوصيات على المستوى الوطني، ويقوم مكتب متناوب مؤلف من ستة أعضاء بتوفير الإرشاد والمشورة لأمانة الخطة في الفترة الفاصلة بين كل إجتماعين من إجتماعات الأطراف المتعاقدة.

1 - مجلة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط ، المرجع السابق، ص03

ومنذ عام 1982 إتخذت الوحدة التنسيقية للخطة في أثينا مقرا لها، وذلك بالإستناد إلى إتفاقية البلد المضيف المبرمة بين اليونان وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة. وتوفر الحكومة اليونانية الدعم المالي واللوجستي للخطة وتمنح الأمانة وضعا دبلوماسيا، وتضطلع الوحدة التنسيقية بدور أمانة الخطة كما أنها تقوم بأدوار دبلوماسية وسياسية وإتصالية وتشرف على عناصر الخطة الرئيسية (مراكز الأنشطة الإقليمية)، إلى جانب تنظيمها للإجتماعات والبرامج الهامة.

وتتولى الأطراف المتعاقدة تمويل أنشطة الخطة أساسا عبر مساهماتها المقدمة إلى حساب الأمانة المتوسطي، وتشمل مصادر التمويل الأخرى لمساندة مشروعات وأنشطة محددة المساهمات الطوعية الواردة من الإتحاد الأوروبي، ووكالات الأمم المتحدة، ومرفق البيئة العالمي. وفي هذا السياق أنشأت خطة عمل البحر المتوسط برامج ومراكز ساعدت وساهمت كثيرا في حماية بيئة إقليم المتوسط نتناولها بشيء من الإيجاز كما يلي:

برنامج تقدير التلوث ومكافحته في إقليم البحر المتوسط (مدبول): أنشأ البرنامج المنسق لتقييم ومراقبة التلوث البحري والساحلي في منطقة البحر الأبيض المتوسط في عام 1975 من قبل أول إجتماع حكومي دولي للدول الساحلية في البحر المتوسط الذي عقده برنامج الأمم المتحدة للبيئة للنظر في وضع برنامج واسع ومعقد لحماية منطقة البحر المتوسط، وأصبح مدبول أول مكون لبرنامج تشغيلي لخطة عمل البحر المتوسط لتقييم التلوث من مصادر برية ومكافحته. ويشكل برنامج مدبول ركيزة أساسية من ركائز الخطة منذ إنطلاقها. وفي الحقيقة فإن إتفاقية برشلونة لعام 1976 التي ينظر إليها على أنها إتفاقية بحرية في المقام الأول، أوكلت إلى برنامج مدبول جانبا كبيرا من عمليات تنسيق الأنشطة المتعلقة بهدفها الرئيسي المتمثل في مساعدة البلدان على حماية البحر من التلوث، خاصة وأن بلدان الإقليم كانت قد أبدت عزمها على العمل على مكافحة التلوث وإمتلاك نظاما قانونيا لمساندة تدابيرها. غير أن القدرات والكفاءات المتاحة للكثير من هذه البلدان لم تكن كافية.

ويضطلع برنامج مدبول بالمسؤولية عن جهود المتابعة المتعلقة بتنفيذ بروتوكول المصادر البرية أي بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث من مصادر وأنشطة برية (لعام 1980 في صيغته المعدلة في عام 1996)، وبروتوكول الإلقاء و النفايات الخطيرة، ويساعد البرنامج البلدان المتوسطية على صياغة وتنفيذ برامج رصد التلوث، بما في ذلك تدابير مكافحة التلوث، وصياغة خطط العمل للقضاء على التلوث الناجم عن مصادر برية.

ومر برنامج مدبول بأربعة مراحل، بدأت مرحلته الأولى منذ عام (1975 - 1980) وإضطلع فيها بجمع البيانات عن حالة التلوث في البحر المتوسط فقد قام بمساندة عدد كبير من المشروعات الوطنية للبحث والرصد التي تهدف إلى تحديد التلوث البحري كيميا ونوعيا، وتنظيم برامج تدريبية واسعة النطاق، وتزويد المختبرات بالأدوات التحليلية وإنشاء برنامج للنهوض بنوعية البيانات وأدوات المختبرات، أما المرحلة الثانية من البرنامج فقد بدأت من سنة 1981 إلى سنة 1995 والتي ترافقت مع

توقيع بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث من مصادر برية ودخوله حيز التنفيذ، وتركزت على الحاجة إلى تنظيم برامج وطنية لرصد التلوث لمساعدة البلدان على الوفاء بالتزاماتها النابعة من البروتوكول المذكور، وأثناء هذه المرحلة تم إعداد برامج وطنية على أساس الأولويات الوطنية والمحلية، كما جرى تنفيذ عدد من عمليات التقدير المخصصة المتعلقة بالمواد التي دعا البروتوكول إلى حضر استخدامها أو تقييده بشدة⁽¹⁾.

في مطلع التسعينات ومع إقتراب المرحلة الثانية لبرنامج مدبول من نهايتها كان البرنامج قد أسهم في بلوغ بلدان الإقليم مستوى مقبولاً من الكفاءة والقدرة على رصد التلوث البحري حيث غدت أخيراً قادرة على الوفاء بمتطلبات البروتوكول أي البدء بالعملية الصعبة للحد من التلوث ولإستئصاله، بالإضافة إلى ذلك فإن مداولات قمة ريوديجانيرو غدت في ذلك الوقت نقطة مرجعية لأي مبادرة بيئية ومن ثم فقد أثرت على محتوى برنامج مدبول ونهجه.

وكان من الجلي بأن على الإقليم وبعد بضعة سنوات من التدريب والتحصير، وعمليات التقدير والبحث والرصد أن يركز على تحقيق نتائج ملموسة، أي أن يتمكن فعليا من الحد من التلوث ومكافحته، وعندها دخل البرنامج مرحلته الثالثة (1996 - 2005) المنصبة على مكافحة التلوث عبر نهج وأنشطة جديدة ومن خلال توفير عناصر محددة للبلدان لإستخدامها في جهودها لتحقيق التنمية المستدامة، وعلى ذلك تمثلت الوجهة المقبلة في التعجيل بوتيرة التكامل مع البرامج والمبادرات الأخرى، وإعلان مرحلة رابعة (2006 - 2013) كمنسقة جديدة لبرنامج مدبول تقر البلدان في إطارها بأن الحد من التلوث هو خطوة لا غنى عنها في جهودها المتكاملة نحو التنمية المستدامة، وبأن برنامج مدبول هو أدواتها الرئيسية لتحقيق ذلك⁽²⁾.

غير أن الإنجاز البارز على طريق الحد من التلوث تمثل في قيام برنامج مدبول بوضع عمل إستراتيجي لمكافحة التلوث الناجم عن المصادر البرية و إعتمدت الأطراف المتعاقدة هذا البرنامج في عام 1997، ما عن مرحلته التشغيلية فلم تنطلق إلا في عام 2000.

ويشكل البرنامج المذكور المرتكز اللازم لقيام البلدان المتوسطية بتنفيذ بروتوكول الأنشطة البرية على مدى العقد المقبل ويمثل البرنامج مبادرة عملية التوجه لتحديد الفئات المستهدفة ذات الأولوية من المواد والأنشطة التي ينبغي أن تزيلها البلدان المتوسطية أو تضبطها ضمن إطار زمني محدد (حتى عام 2025) لتنفيذ تدابير وأنشطة مخصصة للحد من التلوث.

وترتبط الأنشطة البرية التي يعنى بها برنامج العمل الإستراتيجي بالحد من التلوث البلدي والصناعي، وتذهب مساهمته المتصلة بالتخفيف من التلوث البلدي على توفير المساعدة التقنية مثل الخطوط التوجيهية لإنشاء مصانع المعالجة وبناء القدرات اللازمة لتشغيلها وصيانتها.

1 - مجلة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، المرجع السابق، ص 06.
2 - مجلة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، المرجع السابق، ص 07.

ومنذ عام 2003 عنى البرنامج بالتلوث الصناعي وذلك بإعداد السياسات و الأسس التقنية اللازمة لتحقيق خفض ملموس لهذا التلوث، وبعد إعتقاد برنامج العمل الإستراتيجي أقر مرفق البيئة العالمية المشروع المتوسطي للفترة 2001 - 2005 و ساهم بمبلغ 6 ملايين دولار لتنفيذ عدد من الأنشطة الميدانية، كما تقدمت جهات مانحة أخرى مثل الصندوق الفرنسي للبيئة العالمية بمساهماتها أيضا بحيث وصلت القيمة الإجمالية للميزانية إلى 16 مليون دولار، وكان الإسهام البارز للمشروع هو إعداد خطط العمل الوطنية للتصدي للتلوث البري⁽¹⁾.

ولقد أنجزت خطط العمل الوطنية في الفترة 2004 - 2005 ، وتعرض هذه الخطط سياسات وتدابير يمكن أن يعتمدها كل بلد للحد من التلوث بما يتماشى مع الأرقام المستهدفة لبرنامج العمل الإستراتيجي . وتتناول هذه الخطط القضايا البيئية الإجتماعية والإقتصادية، وأطر السياسات والتشريعات والبنى الأساسية الإدارية والمؤسسية في البلد المعني، كما تشمل هذه الخطط أيضا على آليات لتبادل المعلومات ونقل التقنية والمشاركة العامة والتمويل المستدام.

فبعد مداوات واسعة أقر الإجتماع الرابع عشر للأطراف المتعاقدة في بورتوروز بالأهمية العظمى لخطط العمل الوطنية وإعتمدها على أن تدمج في الخطط الإنمائية الوطنية. وقد إستفادت جهود إعداد خطط العمل الوطنية على خير وجه مما نفذه برنامج مديول من أنشطة تحضيرية شملت إصدار خطوط توجيهية ووثائق معنية بالسياسات والجوانب التقنية وإرساء برامج لبناء القدرات، وجمع معلومات عن الإنبعثات والإطلاقات. فقد تميزت جهود إعداد خطط العمل الوطنية على وجه الخصوص بالإنخراط الواسع لكل الجهات المعنية فيها. ففي كل بلد جلست السلطات الوطنية والمحلية والقطاع الصناعي والمنظمات غير الحكومية حول مائدة واحدة لمناقشة الأولويات والتدابير المحتملة، والفرص المتاحة للإستثمار مما جعل من هذه الخطط مبادرة واقعية، وأدى نجاح هذه الجهود إلى إقامة علاقة شراكة إستراتيجية جديدة لمرفق البيئة العالمية، تضم البنك الدولي وعددا كبيرا من المنظمات الدولية لمساندة تنفيذ خطط العمل الوطنية على المدى البعيد.

لذا فمن المنتظر أن تسفر لنا عملية تنفيذ خطط العمل الوطنية لما تتضمنه من آليات وسياسات تساهم إسهاما كبيرا في عملية الحد من التلوث وطريق محفز لتحقيق التنمية المستدامة خلال السنوات القادمة.

مراكز الأنشطة الإقليمية. تتمركز في ستة مدن متوسطة ويوفر كل منها خبراته البيئية والإنمائية لصالح المجتمع المتوسطي وذلك للإسهام في تنفيذ أنشطة الخطة نتناولها بإيجاز كما يلي:

المركز الإقليمي للإستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري في البحر المتوسط مالطا: أنشأ عام 1976 ويساعد هذا المركز الدول الساحلية المتوسطية على بناء قدراتها الوطنية في ميدان الحماية

1 - مجلة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط ، المرجع السابق العدد 55 ، 2006، ص14. ص 07 .

والتصدي للحوادث الكبرى للتلوث البحري. كما ييسر المركز التعاون بين البلدان في مكافحة التلوث العرضي الناجم عن طائفة من المواد الخطرة بما في ذلك النفط، ويدار المركز في ظل رعاية مشتركة من الخطة والمنظمة البحرية الدولية.

- مركز الأنشطة الإقليمية للخطة الزرقاء (BP/RAC) فرنسا: أنشأ في عام 1977 ويعتمد المركز نهجا منتظما وإستشرافيا إزاء قضايا البيئة والتنمية في المتوسط ويستخدم في ذلك أدوات المراقبة والتقييم كما يستخلص المؤشرات اللازمة، ويتقدم الخبراء بتصورات للتسوية بين المتطلبات البيئية وحقائق التنمية الإقتصادية بهدف مساعدة البلدان المتوسطية على إتخاذ القرارات في ضوء آفاق المستقبل.

- مركز الأنشطة الإقليمية لبرنامج الأعمال ذات الأولوية (PAC/RAC)، كرواتيا: أنشأ عام 1980 ويعنى هذا المركز بالإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية بغية التخفيف من حدة المشكلات الإنمائية في المناطق الساحلية ويوفر المركز المساعدة التقنية، وينسق برامج إدارة المناطق الساحلية التي تشتمل عادة على مشاركة العديد من الهيئات المحلية.

- مركز الأنشطة الإقليمية للمناطق المتمتعة بحماية خاصة (SPA/RAC)، تونس: أنشأ في عام 1985 ويصب المركز إهتمامه على التنوع البيولوجي ويسهم في حماية الأنواع المتوسطية وموائلها ونظمها الإيكولوجية، ويطور المركز خطط الإدارة وأدوات المعلومات للرصد، ويشجع حملات التوعية ونشر المعلومات بين الإختصاصيين والمنظمات الدولية المعنية بما في ذلك المنظمات غير الحكومية.

- مركز الأنشطة الإقليمية للإنتاج الأنظف (CP/RAC)، إسبانيا: أنشأ عام 1996 ويسعى هذا المركز للحد من النفايات الصناعية عند مصادرها في القطاع الصناعي المتوسطي ويعمل على نشر تقنيات مختبرة للإنتاج النظيف، ويتولى المركز كذلك تنظيم البرامج التدريبية، ويشجع على تبادل الخبرات وتيسير نقل التقنية ضمن الإقليم. وإلى جانب مراكز الأنشطة الإقليمية فإن أمانة برنامج حماية المواقع التاريخية الساحلية المتمركزة في فرنسا توفر التدريب على الأساليب المثلى لإدارة تلك المواقع.

اللجنة المتوسطية للتنمية المستدامة. تعمل هذه اللجنة كهيئة إستشارية للأطراف المتعاقدة، وتتميز هذه اللجنة المنشأة عام 1996 بهيكل فريد يضم مندوبين عن الأطراف المتعاقدة و 15 مندوبا عن السلطات المحلية وهيئات الأعمال والمنظمات غير الحكومية، ويشكل هؤلاء وعلى قدم المساواة فريق بحث معني بالسياسات الرامية إلى ترويج التنمية المستدامة في حوض المتوسط، خاصة وأن هذه الأخيرة تعتبر هدفا عالميا يرمي إلى الإستجابة لإحتياجات الأجيال الحالية دون الإخلال بقدرة الأجيال المقبلة على تلبية إحتياجاتها. كما وإضطلعت هذه اللجنة بمهمة تنسيق وإعداد الإستراتيجية المتوسطية للتنمية المستدامة التي إعتمدها الأطراف المتعاقدة عام 2005 .

وترمز اللجنة المتوسطية للتنمية المستدامة التي أنشأت عام 1996 أن تسد الثغرة القائمة بين الحاجة إلى التنمية المستدامة في المتوسط وتلبيتها على صعيد الواقع، وترمي اللجنة إلى تسليط الضوء على العقبات القائمة في وجه التكامل الواقعي بين البيئة والتنمية والعمل على تذليلها، وتوفر اللجنة إطاراً سليماً لتحديد إستراتيجية متوسطة لتحقيق التنمية المستدامة.

ومنذ إنشائها عينت اللجنة بأنواع مختلفة من القضايا التي شملت "القضايا المواضيعية" وتعني هذه الإستراتيجية بالمجالات السبعة ذات الأولوية المترابطة والتي تكون ضرورية لإحراز تقدم حقيقي للمتوسط (المياه، الطاقة، النقل، السياحة، الزراعة، التنمية الحضرية والتجارة)، إلى جانب "القضايا العامة" (إدارة المعرفة، بناء القدرات، التسيير، علاقات الشراكة، الإستراتيجيات المالية).

كما أسفرت معظم أنشطة اللجنة التي تنفذ عبر جماعات عمل متخصصة ومدعومة من عناصر خطة عمل المتوسط على دراسة القضايا المخصصة للتنمية المستدامة التي تهتم المتوسط، فقد تم إصدار ثماني مجموعات من توصيات اللجنة إعتدتها الأطراف المتعاقدة في إتفاقية برشلونة وذلك بشأن الموضوعات التالية: الإدارة الساحلية، وإدارة الطلب المائي والمؤشرات والسياحة، الإعلام و التوعية، الصناعة، و التنمية الحضرية، والتجارة. وتتصب الجهود حالياً على قضايا التعاون و التمويل والتسيير المحلي. فطريقة عمل اللجنة المتمثلة في إشراك مختلف الخبراء من البلدان والمجتمع المدني من خلال الدراسات ودورات وحلقات العمل و المنتديات قد أسهمت بدورها في تحسن وتوسيع المعارف والخبرات إزاء قضايا أساسية تتعلق بالتنمية المستدامة في المتوسط على المستويين الاقليمي والمحلي. وتهدف مبادرة أفق 2020 إلى إزالة التلوث من البحر المتوسط عن طريق التصدي لمايمثل حوالي 80 % من مصادر التلوث، ولأن التلوث لا يعرف الحدود فكل البلدان المحيطة بالبحر المتوسط معينة بهذه المسألة.

وقد ألزم الشركاء الأوروبيون أنفسهم خلال الذكرى العاشرة لقمة برشلونة التي عقدت في نوفمبر 2005 على "تبني جدول زمني لإزالة التلوث من البحر المتوسط بحلول عام 2020" مع تأمين الوسائل المالية و التقنية اللازمة لتنفيذه فيما أصبح يعرف "بمبادرة أفق 2020 او (H 2020)"، وقد تمت المصادقة على المبادرة خلال مؤتمر وزراء البيئة الذي عقد بالقاهرة في نوفمبر عام 2006 ، والتي أصبحت من المبادرات الرئيسية التي إعتدها "الإتحاد من أجل المتوسط" عند إنطلاقه في باريس عام 2008 وفي القاهرة إعتد الوزراء خارطة الطريق للفترة 2007 - 2013 والتي تركز على: (تحديد المشروعات الرامية لتقليل التلوث من أكثر المصادر تلويثاً، تحديد تدابير بناء القدرات لمساعدة دول الجوار في إنشاء إدارات بيئية وطنية قادرة على وضع القوانين البيئية وحمايتها، إستخدام ميزانية الأبحاث بالإتحاد الأوروبي لتطوير وتبادل المعرفة بشأن قضايا البيئة المتعلقة بالبحر المتوسط، وكذلك وضع مؤشرات لمراقبة مدى التقدم المحرز في مبادرة أفق 2000 .

وتعمل مبادرة أفق "2020" في البناء على المؤسسات والنتائج الحالية وملئ الفراغات حيث يمكنها أن تجلب قيمة مضافة، وتعمل داخل إطار مستندات سياسية البيئة الحالية والجاري تطويرها ومساندة تنفيذ التزامات الحد من التلوث المتعهد بها في إطار معاهدة برشلونة⁽¹⁾.

وبناء على ذلك فقد فرضت مجموعة التسيير لمبادرة أفق 2020 ثلاث مجموعات فرعية فنية لتحقيق أهداف "أفق 2020" وهي: الإستثمار في مجال الحد من التلوث، الرصد والمراجعة والبحث، وبناء القدرات التي تمول مشاريعها الآلية للجوار والشراكة.

ويؤمن كل القائمين على هذه المبادرة من الجمعيات البيئية بأنها تستطيع الوصول الدول لبر الأمان أو أن توقف على الأقل تزايد التدمير البيئي الذي يقع على هذه المنشآت في حال تولدت الإرادة لدى الجميع بضرورة وقف التلوث. ولتعميم الفائدة تعرض المبادرة العديد من قصص النجاح في الجزء الشمالي من البحر المتوسط مثل تجارب تدوير النفايات العضوية وإستخدامها في تصنيع السماد العضوي الرفيق للبيئة.

وعلى رغم تأكيدات العديد من علماء البيئة على أن الأوضاع في العالم وصلت نقطة اللاعودة من ناحية التلوث، والتي قد لا يجدي نفعا إعادتها إلى سابق عهدها إلا أن المبادرة تؤمن بقضية وقف التلوث عند حد معين وعدم التماذي به.

خلاصة القول وعلى ضوء كل ما سبق، نصل إلى أن جهود دول حوض البحر الأبيض المتوسط كان لها الدور الفعال في تحسين حماية بيئتها البحرية، وتجلى ذلك من خلال قدرتها على تكتلها مع بعضها البعض .

وإجمالاً نصل إلى أن اتفاقية برشلونة الإقليمية تشترك مع الإتفاقيات الدولية الأخرى الخاصة بالتلوث البحري لكن من العيوب الأساسية التي تكتنف إتفاقية برشلونة وقانون البحار والنظام الدولي بوجه عام، إستثناء المياه الوطنية من الخضوع لأحكام الإتفاقية، وعدم طرح القواعد والمعايير التفصيلية الخاصة بضبط التلوث وإكتف بالإحالة إلى الإتفاقيات العالمية، كما ان إتفاقية برشلونة لم تتضمن أية قواعد قانونية بشأن المسؤولية عن أضرار التلوث بالرغم من إعادة النظر فيها في عام 1995 ، وهو ما أدى إعمالنا لتطبيق القواعد العامة للمسؤولية الدولية في القانون الدولي كأساس لترتيبها، وفي هذه الدلالة تقليل من الحماية التي تهدف إلى تحقيقها هذه الإتفاقية خاصة وأن الدولة لا تتعدى مسؤوليتها كونها مسؤولية غير مباشرة، ناهيك عن الصعوبات التي تعترض تطبيق قواعد المسؤولية الدولية في مجال حماية البيئة البحرية.

1 - مذكرة مفوضية المجتمعات الأوروبية عن "الإعداد إستراتيجية البيئة من أجل حوض البحر المتوسط"، الصادرة في 05 / 09 / 2006 ، ببروكسل 2006 ، نهائياً، ص 07.

وعلى الرغم من بعض العيوب والثغرات التي تكتنف إتفاقية برشلونة إلا أنها إستطاعت ان تأتي بإطار عام وشامل للحفاظ على سلامة بيئة المتوسط البحرية من مصادر التلوث كافة خاصة من خلال الجهود التي بذلتها دوله وإن كانت هذه الأخيرة تخرج عن إمكانيات وتقنيات دوله الجنوبية.

بيئية لمواجهة التحديات المتعلقة بالتدهور البيئي لمنطقة البحر المتوسط ومناطقه الساحلية وتعزيز التنمية المستدامة فيه، والمساهمة أيضا في النهوض بالأوضاع الحياتية فيه. إلا أنه وبالرغم من كل هذه الجهود ما يزال البحر المتوسط يعاني من مشكلات التلوث ويواجه كل يوم تحديات جديدة في هذا الصدد، خاصة وأن حماية هذا البحر الداخلي لن تتحقق إلا في حالة ما إذا تحملت كافة البلدان المطلة عليه مسؤولياتها إتجاه حماية و إستعادة الأنظمة الإيكولوجية الخاصة به للحد الأقصى الممكن. كما أن الإحتياجات في الحماية البيئية تقع خارج إمكانيات العديد من بلدان البحر المتوسط نظر المتضمناتها المالية الضخمة، ولكن عن طريق التركيز على أسوأ المواقع وبأهم قطاعات التلوث وتنسيق الموارد وعن طريق العمل معا فقط يمكن تحسين الأمور، وهذا فعلا ما نأمل الوصول إليه لحماية تراثنا المشترك في حوض البحر الأبيض المتوسط.

المبحث الثاني: الإستراتيجية الوطنية لحماية بيئة البحر المتوسط.

يشكل التلوث البحري أكبر تحد للجزائر كغيرها من دول العالم لكن تبقى المخلفات النفطية والمخلفات الأرضية أخطرها بالنظر إلى الآثار السلبية المعتبرة التي تلحقها بالبيئة البحرية. وقبل أن نشرع في محاولة تحليل وتقييم الوضعية الراهنة بشأن إدماج الاتفاقيات الدولية في مجال حماية البحر في الجزائر التي اعترفت بها هذه الأخيرة قانونيا، لا يمكن لنا أن نتجاهل أو أن نتناسى مجموعة من النقاط الهامة والتي لها علاقة مباشرة بحماية البيئة البحرية من التلوث أيا كان مصدره، أي أنها مشتركة بين جميع أنواع التلوث البحري.

المطلب الأول : التزام الجزائر باتفاقية برشلونة .

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

اتفاقية برشلونة الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لعام 1976 (1).

والتي تطرقت هي الأخرى إلى تعريف التلوث البحري من خلال مادتها (2) فقرة (أ) والتي تنص على أنه: "يقصد بالتلوث قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مواد أو أية صنوف من الطاقة إلى البيئة البحرية مما يسبب آثارا مؤذية كإلحاق الضرر بالموارد الحية أو أن تكون مصدر خطر على الصحة البشرية وعائقا لأوجه النشاط البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وإفسادا لنوعية مياه البحر المستخدمة وإنقاصا لمدى التمتع بها".

بروتوكول برشلونة الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط و المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لعام 1976 (2):

والذي عرف بدوره التلوث البحري لكن بطريقة غير مباشرة إذ نجد مادته (2) تنص على: "يقصد بعبارة (المصالح المرتبطة) (3) بالنسبة لأغراض هذا البروتوكول تأثر مصالح أية دولة ساحلية مباشرة أو تعرضها للخطر، وتتعلق ضمن أمور أخرى بـ:

- (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 المناطق الساحلية،
- (د) المحافظة على الموارد الحية".

وبعد أن اطلعنا على أهم نصوص اتفاقية برشلونة التي عرفت التلوث البحري، سنتطرق الآن، إلى أهم النصوص القانونية الجزائرية في هذا المجال، لنحصل في الأخير على تقييم لمدى الإدماج من طرف المشرع الجزائري في هذا المجال.

في إطار تعريف التلوث البحري نجد أن المشرع الجزائري قد وضع العديد من النصوص القانونية، أهمها:

المادة 210 من الأمر 76-80 الملغى الصادر في 23-10-976 والمتضمن القانون البحري (4) والتي تنص:

1- المرسوم 14-80 الجريدة الرسمية 05.

2- المرسوم 81-03 الجريدة الرسمية. بتاريخ 17-01-1981

3 - المادة (1) من البروتوكول السابق

"يعد تلوثا بموجب هذا الأمر كل تلويث لوسط بحري حاصل عن طريق تسرب مباشر أو غير مباشر للمواد أو الطاقة و تؤدي إلى آثار ضارة."

المادة (48) من القانون 83-03 الملغى الصادر في 05-02-1983 والخاص بالبيئة⁽¹⁾ والتي تنص:
"مع مراعاة أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية التي أقرتها الجزائر والمتعلقة بحماية البحر، يمنع أن تصب وتغمر وتحرق في البحر مختلف المواد التي من شأنها:
-الإضرار بالصحة العمومية و بالموارد 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 هذه المواد بموجب نصوص تنظيمية."

اما في القانون رقم 03 - 10 المؤرخ في 19 / 07 / 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة يظهر إهتمام المشرع الجزائري بحماية البيئة البحرية من خلال كل من المادة 52 و90 من القانون رقم 10-03 المؤرخ في 19 / 07 / 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة .

بحيث تنص المادة 52 من هذا القانون على مايلي :

" مع رماعاة الأحام التشريعية المعمول بها و المتعلقة بحماية البيئة البحرية ،يمنع داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائي، كل صب ،أو غمر أو ترميد من شأنها :

- الإضرار بالصحة العمومية و الأنظمة البحرية .
- عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة و التربيية المائية و الصيد البحري.
- إفساد نوعية المياه البحرية من حيث إستعمالها .

- التقليل من القيمة الترفيهية و الجمالية للبحر و المناطق الساحلية و المساس بقدراتها الغرض من المادة المتعلقة 52 من القانون 03 - 10 المؤرخ في 19 / 07 / 2003 لمتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة هو تحقيق نفس الغرض الذي تهدف إلى تحقيقه المادة 48 من القانون 83 - 03 المؤرخ في 05 / 02 / 1983 م المتعلق بحماية البيئة ألا و هو هدف حظر كل الأنشطة التي من شأنها أن تضر بالنظام البيئي البحري فهاتان المادتان التي سبق أن ذكرناها إهتمتا بمجموعة من المجالات ،أهمها المجال الصحي المجال الترفيهي و السياحي و خاصة المظهر الجمالي للبيئة البحرية ... إلخ .
القانون رقم 03 - 10 المؤرخ في 19 / 07 / 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة .
أما المادة 90 من نفس القانون نصت على ما يلي :

4- الجريدة الرسمية رقم 29 بتاريخ 23-10-1976.

1 - الجريدة الرسمية رقم 06 بتاريخ 08-02-1983.

الإستراتيجية الاقليمية والوطنية لحماية البيئة البحرية الفصل الثاني

" يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين و بغرامة مائة ألف دينار) 100.000 دج (إلى مليون دينار) 1.000.000 دج (أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل ربان سفينة جزائرية، أو قائد طائرة جزائرية، أو كل شخص يشرف على عمليات الغمر أو الترميد في البحر على متن آليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، مرتكبا بذلك مخالفة لأحكام المادتين 52 و 53 أعلاه . وفي حالة العود تضاعف العقوبة .

كما نجد أن المشرع لما عدل القانون البحري عام 1998 لم يتأخر عن تعديل مادته (210) ليجعلها مطابقة للمادة (48) من القانون 83-03 السالفة الذكر⁽¹⁾.

من خلال كل ما سبق، يمكن لنا أن نبدي مجموعة من الملاحظات:

إن تعريف التلوث لبحري الوارد في اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث هونفسه تقريبا الوارد في اتفاقية قانون البحار لعام 1982، وذلك بالرغم من انه و في 1976 العام الذي أبرمت فيه اتفاقية برشلونة، كان النص النهائي لإتفاقية قانون البحار لم يوضع بعد أي أن الاتفاقية كانت لا تزال في مرحلة التفاوض، إلا أن أعمال اللجنة الثالثة والمتعلقة بوضع قواعد من شأنها حماية المحيط البحري من التلوث كانت تقرب إلى نهايتها في تلك الفترة، لذلك استلهم واضعوا اتفاقية برشلونة تعريفهم للتلوث البحري من النصوص التي أعدتها هذه اللجنة باعتبارها كانت شبه نهائية.

وباعتبار أن الأمر 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري هو أول مجهود قانوني بذله المشرع الجزائري من اجل محاولة وضع نظام قانوني خاص بالمناطق البحرية الوطنية، فنجد قد عرف التلوث البحري من خلال المادة (210) منه بطريقة أو بصيغة عامة ويرجع سبب ذلك حسب رأينا إلى غياب اتفاقية دولية شاملة تعرف التلوث البحري بصفة دقيقة وتجعل المشرع الجزائري يستلهم منها قوانينه، متى صادق عليها طبعا⁽²⁾.

لكن برجعنا إلى القانون 83-03 نلاحظ أن موقف المشرع الجزائري قد تحدد أكثر فيما يتعلق بتعريف التلوث البحري إذ انه ومن خلال مادته: (48) وكذلك القانون رقم 03 - 10 في المادة 52 - من جهة أشار إلى واجب مراعاة أحكام الاتفاقات والمعاهدات الدولية التي أقرتها الجزائر، ومنه اعترافه بمكانة وقيمة الاتفاقيات الدولية وخاصة تلك المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث بالنظر إلى خطورته.

ومن جهة أخرى عرف التلوث من خلال آثاره المختلفة متبعا في ذلك أسلوب كل من اتفاقية برشلونة واتفاقية قانون البحار لعام 1982، ذلك أن الجزائر كانت عند وضع هذا القانون في 1983 قد إنظمت إلى اتفاقية برشلونة عام 1980، لكنها لم تكن قد صادقت بعد على اتفاقية قانون البحار.

1 - المادة (20) المعدلة و المتممة للمادة (210) من الأمر 76-80 و الواردة في القانون 98-05 المؤرخ في 25-06-1998 المعدل و المتمم للقانون البحري الجزائري.

2 - البروتوكول السابق. - المادة 14

ومن هنا نلاحظ اختلاف في موقف المشرع الجزائري مقارنة بمثيله عام 1976، وبالتالي بداية ظهور وعي قانوني تدريجي لديه اتجاه الأدوات القانونية الدولية والمتمثلة في الاتفاقيات من جهة، وإدراكه أهمية خطر التلوث البحري من جهة أخرى، حتى أنه في 1983 لدى وضعه قانون البيئة استلهم من نصوص اتفاقية قانون البحار خاصة في مجال تعريف التلوث البحري، حتى وإن كان لم يصادق عليها إلا عام 1996.

وفي تعديل القانون البحري عام 1998 نلمس تغييرا إيجابيا أكثر فعالية في موقف المشرع: ذلك انه عدل المادة (210) من الأمر 80-76 وعوضها بالمادة (20) والتي عرف فيها التلوث البحري وجعلها مطابقة للمادة (48) من القانون 03-83 من جهة، لأن الجزائر كانت قد صادقت في ذلك الوقت أي عام 1998 على اتفاقية برشلونة في 1980، ومن جهة أخرى كانت قد صادقت على اتفاقية قانون البحار في 1996. وكملاحظة أخيرة فيما يخص تعريف التلوث البحري في القانون الجزائري، نجد أن المشرع من خلال القوانين 03-83 و 03-10 وكذلك الأمر 76-80 تالمعدل القانون البحري عام عام 1998 قد استلهم في تعريفه للتلوث البحري من أحكام بروتوكول برشلونة الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط و المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة⁽¹⁾ خاصة مادته (2) والتي حددت المصالح المرتبطة الواجب حمايتها من التلوث البحري، والتي نجدها مشتركة بين القوانين و بروتوكول وهي:

- الإضرار بالصحة العمومية،

- المحافظة على الموارد الحية،

- الإقلال من قيمة البحر الترفيهية والرياضية،

- المساس بعمليات الصيد.

كما أن الجزائر قامت بتأكيد موقفها هذا من خلال مصادقتها على مجموعة من الاتفاقيات الدولية تذهب في نفس الاتجاه، ويعد نظام دراسة مدى التأثير في التشريع الجزائري في هذا المجال باعتباره حديث من جهة، ومقتصر على مجال علم البيئة بمفهومه الواسع من جهة أخرى. وبالموازاة مع القواعد العرفية، ظهرت من خلال بعض التشريعات الوطنية إجراءات جد فعالة، تجد مصدرها في المبدأ 17 من إعلان "ريو"، والتي يتمثل مضمونها في تحضير دراسات التأثير على البيئة بشأن كل نشاط مستقبلي.

إن هذا الإجراء يجسد مبدأ هام في قانون البيئة: " واجب الأخذ بعين الاعتبار البيئة بمناسبة كل نشاط أو قرار عمومي أو خاص، والذي من شأنه أن يؤثر على البيئة قبل أن نتطرق إلى دراسة كيفية معالجة كل من اتفاقية برشلونة والقوانين الوطنية لدراسات مدى إن دراسات التأثير تقوم على الارتقاب

1 - المرسوم 03-81 في 17-01-1981 الجريدة الرسمية رقم 03.

و يمثل الهدف منها أو غير المباشرة للمشاريع على التوازن في التعرف وتقدير التأثيرات المباشرة والإيكولوجي.

ومن أجل ذلك، سيكون من واجب الدول أن تتخذ مجمل التدابير اللازمة من أجل الإطلاع المسبق على الآثار على البيئة وكذا إخطار الأطراف المعنية بنتائج التحقيقات، في إطار أخذ مصالح هذه الأخيرة بعين الاعتبار.

إن العديد من الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البحر من التلوث تعرضت إلى دراسات مدى التأثير كوسيلة لها مكانتها في مجال مكافحة التلوث البحري، حيث نجد اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث⁽¹⁾ التي تطرقت إلى هذا الموضوع من خلال مادتها(10) والمعنونة بـ: "الرصد الدائب للتلوث" والتي تنص على ما يلي:

1- "تسعى الأطراف المتعاقدة بالتعاون الوثيق مع الهيئات الدولية التي تعتبرها مختصة إلى إعداد برامج تكميلية أو مشتركة بما في ذلك برامج ثنائية أو متعددة الأطراف كلما كان ذلك مناسباً من أجل الرصد الدائب للتلوث في منطقة البحر الأبيض المتوسط. كما عليها أن تسعى إلى إحداث نظام للرصد الدائب للتلوث في هذه المنطقة.

2 - لهذا الغرض تسمي الأطراف المتعاقدة السلطات المختصة المسؤولة عن الرصد الدائب للتلوث في المناطق الخاضعة لسيادتها الوطنية، وأن تشترك ما أمكن ذلك عملياً في الترتيبات الدولية للرصد الدائب في المناطق الخارجة عن نطاق ولايتها الوطنية".

وكذا الملحق III من البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات، والمبرم في برشلونة في 1976 والذي ينص على ما يلي:

"تشمل العوامل التي يتعين أخذها بعين الاعتبار عند وضع المعايير التي تنظم إصدار تصاريح لإغراق المواد مراعاة لأحكام المادة(2) (7) ، ما يلي بصورة خاصة:

أ- خصائص المادة و تكوينها،

ب- خصائص مواقع الإغراق وطريقة الإلقاء،

ج- اعتبارات وظروف عامة:

(1) التأثيرات المحتملة على مناطق الترفيه مثل (وجود مواد طافية أو محتجزة وكذلك التعكير والروائح الكريهة و الزبل).

(2) التأثيرات المحتملة على الحياة البحرية وتربية الأسماك والمصايد وعلى جني الأعشاب البحرية وتربيتها.

¹ - الجريدة الرسمية رقم 05 لعام 1980.

² - المادة (1) من البروتوكول السابق

(3) التأثيرات المحتملة على الاستخدامات الأخرى للبحر) مثل: إفساد نوعية الماء للاستخدام الصناعي وتآكل الأجزاء السفلى للمنشآت وإعاقة تشغيل السفن بسبب المواد الطافية وعرقلة الصيد والملاحة نتيجة إلقاء النفايات والأجسام الصلبة في قاع البحر وحماية المناطق ذات الأهمية الخاصة لأغراض العلم أو الحفظ"

* كما نجد أيضا البروتوكول الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والذي أشار إلى دراسات مدى التأثير من خلال مادته (4) والتي تنص "على الأطراف، سواء منفردة أو من خلال التعاون الثنائي أو المتعدد الأطراف أن تقوم بتطوير وتطبيق نشاطات الرصد المستمر تشمل منطقة البحر الأبيض المتوسط وذلك بغية التوصل إلى معلومات دقيقة ما أمكن ذلك عن الحالات المنصوص عليها في المادة الأولى من هذا البروتوكول". (1)

ج/بروتوكول اثينا لعام 1980 والخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر ارضية: لم يتأخر هو الآخر عن الإشارة إلى دراسات مدى التأثير (2) إذ نجد مادته (8) تنص على ما يلي: "في إطار الأحكام وبرامج المراقبة المستمرة الواردة في الاتفاقية (3) وبالتعاون مع المنظمات الدولية المختصة متى اقتضى الأمر ذلك، على الأطراف أن تتخذ في اقرب وقت إجراءات مراقبة مستمرة تتمحور حول:

أ/ التقييم المستمر، ومتى كان ذلك ممكنا، لمستويات التلوث على طول سواحلها خاصة فيما يتعلق بالمواد أو المصادر المذكورة في الملحقين 1 و 2، وأن تقدم بصفة منتظمة معلومات في هذا الشأن، ب/ تقييم آثار الإجراءات المتخذة تطبيقا لهذا البروتوكول من اجل تخفيض تلوث الوسط البحري." ونجد أيضا أن الملحق III من بروتوكول اثينا يذهب في نفس الاتجاه إذ ينص: من اجل أن تمنح رخصة لتصريف النفايات تتضمن مواد واردة في الملحق II أو الفرع (ب) من الملحق I من هذا البروتوكول ستأخذ بعين الاعتبار - وحسب الحالات.

هـ- الأضرار المحتملة التي تلحق بالأنظمة البيئية البحرية وباستخدامات مياه البحر:

1/ الأضرار على صحة الإنسان بفعل الأضرار بسبب التلوث التي تلحق:

أ- الكائنات البحرية الغذائية.

ب- مياه السباحة.

ج- المظهر.

1 - المادة 7 من البروتوكول السابق .

2 - المرسوم 82-441 الصادر في 12-11-1982 الجريدة الرسمية 51.

3 - المادة 10 اتفاقية برشلونة لعام 1976 و الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.

الفصل الثاني الإستراتيجية الاقليمية والوطنية لحماية البيئة البحرية

2/ الآثار على الأنظمة البيئية البحرية خاصة الموارد البيولوجية، الأصناف المهددة بالخطر والكائنات المتأثرة.

3/ الآثار بالنسبة للاستخدامات الأخرى المشروعة للبحر.

وإذا ما أردنا الإطلاع على حالة التشريع الجزائري في هذا المجال نجدنا فقيرة نسبيا، ويعود سبب ذلك حسب رأينا إلى حداثة مفهوم دراسات مدى التأثير وطابعه التقني المرتبط مباشرة بعلم البيئة هذا من جهة، وإلى تكلفة مثل هذه الدراسات بالنسبة إلى الدولة من جهة أخرى.

لكن بالرغم من هذا نجد أن القانون 03-83 في بابه الخامس والخاص بـ: "دراسات مدى التأثير" قد تعرض إلى هذه المسألة من خلال مادته (130) والتي تنص:

"تعتبر دراسة مدى التأثير وسيلة أساسية للنهوض بحماية البيئة، إنها تهدف إلى معرفة وتقدير الانعكاسات المباشرة و / أو غير المباشرة للمشاريع على التوازن البيئي وكذا على إطار ونوعية معيشة السكان."

إن ما يميز هذه المادة: العمومية، ذلك أن المشرع اكتفى بتخصيص مادة واحدة فقط في قانون البيئة ليعرف ويحدد نطاق ووسائل دراسات مدى التأثير التي تهم طبعاً أكثر في الجوانب المتعلقة بها وهذا مجال الحماية من التلوث البحري، دون أن يتوسع بالرغم من أهميتها الكبرى.

إلا أن المشرع الجزائري لم يتوقف هنا، إذ نجده ومن خلال المرسوم التنفيذي رقم 90-78 المؤرخ في 27-02-1990 والخاص بدراسات مدى التأثير على البيئة، قد طبق ما ورد في المادة (131) من قانون البيئة والتي نصت في فقرتها الثالثة على ما يلي:

"ويحدد مرسوم يتخذ بناء على تقرير من الدائرة الوزارية المكلفة بالبيئة والوزارات المعنية، كميّات تطبيق هذه المادة"، وهذا هو فحوى نص المادة الأولى من المرسوم التنفيذي المذكور أعلاه والذي جاء فيه أن هذا المرسوم الأخير يتضمن شروط وأشكال تطبيق الباب الخامس من قانون 83-03 المؤرخ في 05-02-1983 والخاص بحماية البيئة.

وبالإضافة إلى هذا، يمكن أن نشير إلى المادة (8) من المرسوم 94-279 والمتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر وإحداث مخططات استعجالية لذلك (1) والتي تنص:

"تتولى لجنة تل البحر الوطنية على الخصوص ما يأتي: (من ضمن أمور أخرى)

- تكلف من يقوم بالدراسات في مجال الحركة البحرية والبيئة البحرية ومدى قابلية تلوث السواحل."
من خلال هذه المادة يظهر لنا أن المشرع الجزائري قد قبل فكرة دراسات مدى التأثير بدليل أنه أنشئ أجهزة تتولى القيام بها وهي تعمل من أجل مكافحة التلوث البحري.

1 - المرسوم التنفيذي 94-279 المؤرخ في 17 09 - 1994 و المتضمن مكافحة تلوث البحر و إحداث مخطط استعجالي لذلك الجريدة الرسمية 9 15 09-2 - 1994.

كما نجد أن القانون رقم 01-11 المؤرخ في -07-03-20011 قد أشار إلى دراسات مدى التأثير من خلال مادته (13) والتي تنص على ما يلي:

"تمارس عمليات قنص وتربية وتداول وتحويل وتوزيع وتسويق منتجات الصيد البحري وتربية المائيات في إطار الاستعمال المستديم للموارد البيولوجية، لا سيما من أجل تقييم المؤثرات البيئية المترتبة على نشاطات الإنسان المضرة بالموارد البيولوجية والوقاية منها." عرف المشرع الجزائري داسة مدى التأثير على البيئة تعريفا غائيا في المادة (02) من المرسوم لتنفيذ 07 145 المحدد مجال تطبيق ومحتوى وكيفيات المصادقة على دراسة وموجز التأثير عمى البيئة⁽¹⁾ الملغي والمعدل بالمرسوم التنفيذي 241/19" تهدف دراسة أو موجز التأثير على ا لبيئة إلى تحديد مدى ملائمة إدخال المشروع في بيئة مع تحديد وتقييم الآثار المباشرة أو غير المباشرة للمشروع والتحقق من التكفل بالتعميمات المتعمقة بحماية البيئة في إطار المشروع المعين." تم إدراج دراسة مدى التأثير على البيئة في القانون الجزائري كما أسلفنا في القانون 83-03 المتعلق بحماية البيئة،⁽²⁾ وذلك في الباب الخامس من المادة 130 إلى المادة 133. وكملاحظة أولية بالمقارنة مع التقنين الفرنسي لسنة 1976 يبدو القانون الجزائري سخيفا فالمشرع الفرنسي كان أكثر دقة من نظيره الجزائري.

فصت المادة 130 من التقنين المذكور على مايلي: تعتبر دراسة مدى التأثير وسيلة أساسية للنهوض بحماية البيئة، لأنها تهدف إلى معرفة وتقدير الانعكاسات المباشرة وأو غير المباشرة للمشاريع على التوازن البيئي، وكذا على إطار ونوعية معيشة السكان، وتضيف المادة 131 بأنه: يجب أن تنقيد أغال ومشاريع الاستصلاح التي تستلزم رخصة أو قرارا بالموافقة محددة بموجب هذا القانون، بالانشغالات المتعلقة بالبيئة. وتحيلنا هذه المادة في فقرتها الأخيرة إلى التنظيم.

لكن المشكل انه تأخر صدور التنظيم سبعة (07) سنوات⁽³⁾، وهو مايعتبر أمراغير مقبول تماما وعلى سبيل المقارنة فقط فإن النص التنظيمي الخاص بدراسة مدى التأثير في فرنسا صدر سنة ونصف بعد صدور القانون المتعلق بحماية الطبيعة وهو ماكان ينظر إليه على أنه تأخر فاضح⁽⁴⁾، رغم أن القانون الفرنسي كان واضحا، شاملا ودقيقا إلى حد ما، فما القول إذن على الوضعية في القانون الجزائري كون المواد كانت عامة نصت المادة 15 من القانون 03-10 تخضع، مسبقا وحسب الحالة، لدراسة الأثير أو لموجز التأثير على البيئة، مشاريع التنمية والهياكل والمنشآت الثابتة والمصانع والأعمال

1 - مرسوم تنفيذي 07 - 145 الملغي مؤرخ في 19 ماي 2007، يحدد مجال تطبيق وكيفيات المصادقة على دراسة

مدى التأثير وموجز التأثير على البيئة الجريدة الرسمية عدد 34 مؤرخ في 22 ماي 2007.

2 - قانون رقم 83-03، مؤرخ في 22 ربيع الثاني عام 1403 الموافق 5 فيفري سنة 1983، يتعلق بحماية البيئة، الجريدة الرسمية عدد 06 صادر في 8 فيفري 1983. ملغى.

3 - مرسوم تنفيذي 90-78 مؤرخ في 02 شعبان 1410 الموافق 27 فبراير سنة 1990، يتعلق بدراسات التأثير بالبيئة، الجريدة الرسمية عدد 10 صادر في 10 شعبان 1410 الموافق 07 مارس 1990. ملغى.

4 - بيار ميشال في الصفحة 43 الهامش 97.

الفنية الأخرى، وكل الأعمال وبرامج البناء والتهيئة، التي تؤثر بصفة مباشرة أو غير مباشرة فورا أو لاحقا، على البيئة، لاسيما على الأنواع والموارد والايوساط والفضاءات الطبيعية والتوازنات الإيكولوجية وكذلك على إطار ونوعية المعيشة .

تحدد كفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم. مع الإشارة إلى أن المادة 113 من نفس القانون قد ألغت أحكام القانون السابق لحماية البيئة 83-03، مع إبقاء النصوص التنظيمية الخاصة بها سارية المفعول لمدة أقصاها اربعة وعشرين(24) شهرا، مما يعني تطبيق النصوص التنظيمية القديمة وبالأخص 78-90 المتعلق بدراسات التأثير بالبيئة إلى غاية صدور النصوص التنظيمية التي نص عليها القانون 10-03.

المشكل أنه مرة أخرى، تأخر صدور النصوص التطبيقية أربعة(4)سنوات أي سنتين عن المدة القصوى التي نصت عليها المادة 113 المذكورة أعلاه، مما جعل الجزائر في فترة فراغ قانوني بعد نهاية فترة الاربع والعشرين(24) شهرا إلى غاية صدور المرسوم 07-145 الذي يحدد مجال تطبيق ومحتوى وكيفيات المصادقة على دراسة وموجز التأثير البيئة والذي بدروه نص في مادته الثانية والعشرين على أن المرسوم يدخل حيز بعد 06 () أشهر في نشره في الجريدة الرسمية حتى يتسنى إنهاء دراسات التأثير المعدة في ظل التنظيم القديم في حين ان هذا الاخير كان من المفروض أن يلغى بعد 24 شهرا من صدور القانون 10-03 .

حددّ المشرع الجزائري في الملحق المرفق بالرسوم 07-145 قائمة المشاريع الخاضعة لدراسة مدى التأثير أو موجز التأثير مع الاخذ بعين الاعتبار لقائمة الملحقة 07 - 144 المتعلقة بالمنشآت المصنفة الخاضعة لدراسة الخطروالتي تستوجب رخصة زوارية أو رخصة مف الوالي نجدا خاضعة في نفس الوقت لدراسة مدى التأثير على البيئة.

تجدر الإشارة إلى ان قانون المناجم 130 (4) قد أوجب في المادة مائة وتسعة وأربعون (149) على طالب سند منجمي إرفاق طلبه بدراسة مدى تأثير.

كما نص المشرع على نظام التراخيص في قواعد اتفاقية برشلونة لعام 1976 الملزمة للجزائر .

وسنتطرق فيه إلى موضوع منح التراخيص في إطار: بروتوكول أثينا لعام 1980:

جرت أحكام هذا البروتوكول على تصنيف المواد الملوثة في قائمتين مرفقتين، ولقد جاءت أحكام منع التلوث متوافقة مع درجة خطورة المواد الملوثة، إذ تضمنت التزام الأطراف بالقضاء على التلوث من مصادر برية الناتج عن الملوثات الواردة وبالمرفق I من هذا البروتوكول(2). كما تلتزم الدول الأطراف

1- قانون رقم 01-10 مؤرخ في 11 ربيع الثاني 1422 الموافق 3 يوليو 2001 ، يتضمن قانون المناجم الجديدة الرسمية عدد 35 صادر في 12 ربيع الثاني 1422 الموافق 4 يوليو 2001.

2- المادة 5 من البروتوكول السابق.

بأن تخفض بصرامة من التلوث من مصادر برية الحاصل في منطقة البروتوكول بسبب المواد أو المضار المحددة بالمرفق II لهذا البروتوكول.

ولذلك فقد حظر البروتوكول تصريف مثل هذه المواد إلا بموجب ترخيص مسبق من جانب السلطات الوطنية المختصة و هذا بموجب المادتين (5) و (6) منه⁽¹⁾. وذلك مع الأخذ بعين الاعتبار أحكام المرفق الثالث لهذا البروتوكول، والذي يتناول العوامل المختلفة التي يجب مراعاتها قبل منح التراخيص، ومنها:

1- خصائص وتركيب النفايات مثل: نوع وأهمية النفايات، وشكل النفاية والكمية الإجمالية سنويا الخاضعة للإلقاء وطريقة التصريف والخصائص الطبيعية والكيميائية والكيميائية الحيوية للنفايات.

2- خصائص مكونات النفايات من حيث ضررها مثل: الصمود في البيئة البحرية، السمية وغيرها من الآثار الضارة، التراكم في المواد البيولوجية أو الرواسب، التحول الكيميائي الحيوي الذي ينتج مركبات ضارة، الآثار غير الملائمة على نسبة وتوازن الأوكسجين...

3- خصائص مكان التصريف والبيئة البحرية المستقلة مثال: الخصائص الهيدروغرافية والجوية والبيولوجية والطبوغرافية للمنطقة الساحلية، موقع ونوعية التصريف، خصائص الانتشار، خصائص المياه المستقبلية نظرا للظروف الطبيعية والكيميائية والبيولوجية الحيوية والإيكولوجية في منطقة التصريف، قدرة البيئة البحرية المستقبلية على امتصاص النفايات الملقاة دون تأثير غير ملائم.

و لهذا الغرض، تضع بصفة فردية أو جماعية حسب الحالات البرامج و التدابير اللازمة. أي تصريف مرهون بالحصول من طرف السلطات الوطنية المختصة على رخصة تأخذ بعين الاعتبار.

4 - اختيار طرق تخفيض وتصريف النفايات بالنسبة للمصارف الصناعية، وكذلك بالنسبة للمياه المنزلية المستعملة مثل: عمليات المعالجة البديلة، طرق إعادة الاستعمال و الإزالة، بدائل الإنزال أرضا.

5 - احتمالات الأضرار بالتوازن البيئي واستعمالات ماء البحر مثل: التأثير على الصحة البشرية بسبب انعكاسات التلوث على الكائنات البحرية الصالحة للأكل، مياه السباحة، النواحي الجمالية، التأثير على التوازن البيئي وخاصة الموارد الحية، والتأثير على الاستعمالات المشروعة للبحر⁽²⁾.

مدى إدماج المشرع الجزائري للقواعد اتفاقية برشلونة لعام 1976 المتعلقة بمبدأ منح التراخيص في قانونه الداخلي وبعد أن تعرفنا على أهم قواعد اتفاقية برشلونة 1976 في مجال حماية البيئة البحرية المتعلقة بمبدأ منح التراخيص والتي تطبق في الجزائر اثر التزام هذه الأخيرة بأحكامها بموجب قبولها للاتفاقيات التي تحويها، سنحاول أن نطلع على النصوص الوطنية في نفس المجال لنتمكن من مقارنتها بالقواعد القانونية الدولية.

اعتماد المشرع الجزائري إدماجا عاما للقواعد السابقة في قانونه الداخلي.

1 - المادة 6 من البروتوكول السابق

2 - المرفق الثالث للبروتوكول.

وستتطرق هنا إلى كل من:

أ/ القانون البحري:

* المادة(215)من الأمر80-76 الملغى والتي تنص: "كل إسالة لمواد ملوثة في البحر والنااتجة من

المنشآت الصناعية الأرضية أو البحرية يجب أن تكون موضوع رخصة مسبقة.

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

وعند مقارنتنا لهذه المادة الأخيرة بالمادة(212)من نفس القانون، قد يبدو لنا للوهلة الأولى أنهما متناقضتان: ذلك أن المادة (212) تضع مبدأ عدم التصريف في البحر، بينما تأتي المادة(215)لتسمح بالتصريف لكن شرط الحصول على رخصة مسبقة، لكن في الحقيقة، لا يوجد تناقض ما دام أن ضرورة تحقيق التنمية الاقتصادية تبرر ذلك.

و بالرجوع إلى هذه الفكرة الأخيرة، نجد أنها كانت محل اهتمام الدول المجتمعة خلال انعقاد مؤتمر أثينا الرامي إلى وضع الاتفاقية الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر أرضية و ذلك سواء من خلال مقدمة البروتوكول أو من خلال البعض من مواد.

وبموجب القانون05-98 عدلت المادة السابقة كما يلي:

كل إسالة لمواد ملوثة في البحر يجب أن تكون موضوع رخصة مسبقة تمنح طبقا للتشريع و التنظيم الممول بهما" و ما يمكن قوله بشأن هذا التعديل، انه و في 1976 و بعد أن قصر منح التراخيص لإسالة مواد ملوثة في البحر على تلك الواردة من المنشآت الصناعية الأرضية و البحرية أي على التلوث من مصادر برية، عاد المشرع في1998ليجعل هذا الترخيص شاملا لجميع أنواع التلوث البحري متى كان قانونيا طبعاً.

ب/قانون البيئة:

المادة(49)من القانون83-03و التي تنص:

"يجوز للوزير المكلف بالبيئة بعد تحري عمومي ان يقترح أنظمة و يرخص بالصيد و الغمر أو الحرق في البحر، وفقا لشروط تجعل عمليات الصب أو الحرق أو الغمر غير مؤذية و خالية من الأضرار" كما تنص المادة(52)من نفس القانون على انه:

لا يجوز القيام بعمليات صب أو غمر أو حرق مواد و أشياء غير واردة في القائمة المنصوص عليها في المادة 48 إلا برخصة يسلمها الوزير المكلف بالبيئة، و نقرن هذه الرخصة عند الحاجة بتعليمات تظبط العملية لمزمع القيام بها".

ما يمكن قوله في مجال هذا النوع من التلوث البحري، أنه عند مقارنة أحكام قانون البيئة الجزائري و بروتوكول اثينا يمكن أن نقول انه في مجال التلوث البحري من مصادر في البر، أن المشرع الجزائري قد اخذ بنظام التراخيص الخاصة بتصريف المواد الملوثة في البحر من البر، ذلك انه انظم

إلى البروتوكول في 11-12-1982، و وضع قانون البيئة في 1983، و بذلك حصل إدماج لقاعدة اتفاقية دولية في القانون الوطني.

و من جهة أخرى فقد يكون المشرع الجزائري قداكد ذلك من خلال المادة 55 من قانون البيئة الجديد. و كملاحظة أخيرة في هذا المجال، يمكن أن نقول أنه بالرغم من وجود اتفاقيات دولية واسعة التطبيق تضع مبدأ منع أي تلوث للبيئة البحرية من مصادر برية و حتى من مصادر أخرى، و موافقة أغلب دول العالم عليها، إلا أن وجود استثناءات عليه-أي إمكانية التصريف أي التلويث مع الحصول على رخصة من السلطات المختصة- يخدم فاعلية هذا المبدأ الذي -من المفروض- أن يشكل أساسا متفقا عليه و واجب التطبيق من طرف جميع الدول بصفته المطلقة.

وما يمكن أن نستنتجه في الأخير، أن مدى نجاح الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر برية مرتبط أساسا برغبة وإرادة الدول الأطراف، ما دام أن معظم أحكامها جاءت بصيغة غير إلزامية، خاصة بالنسبة لبروتوكول أثينا لعام 1980.

وفي هذا الإطار يراى بعض الفقهاء ما يلي:

"...ومن جهة أخرى، يتضح لنا أن بعض القواعد الاتفاقية مفتقرة للالتزامات محددة وملزمة، تاركة بذلك منتهى الحرية للدول المتقدمة الحائزة على الوسائل التكنولوجية القوية، من أجل تفعيل الاتفاقات المبرمة"

"...في هذا الإطار يمكن القول بأن انضمام الجزائر إلى الاتفاقيات الدولية (والمقصود هنا بالاتفاقيات الدولية تلك الخاصة بحماية البيئة البحرية من ضمن اتفاقيات أخرى) ينتج عنه طرح عدة تساؤلات بشأن تفعيل البعض من أحكامها، والذي أصبح يطرح إشكالية بالنسبة للدول النامية التي تخشى -وعن حق- أن تكون عاجزة عن استغلال مواردها الخاصة طبقا لسياستها البيئية. فعلا إن نقل التكنولوجيا وكذا الإعانات للاستثمار الواردة ضمن الاتفاقيات الدولية لم يتم تجسيدها، ما عدا في بعض الحالات أين تم ذلك تحت ضغط الشروط التي تضعها الدول المصنعة على الدول النامية.

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

إضافة إلى توظيف مبدأ الحيطة حيث تضمنت إتفاقية برشلونة مجموعة من الإلتزامات التي تقع على عاتق الأطراف المتعاقدة و هذه الإلتزامات تكمن أساسا في التدابير و الإجراءات الوقائية من أجل مكافحة التلوث و القضاء عليه بمختلف مصادره، فهذه الإجراءات تأخذ صور تدابير الإحتياط التي نصت عليها صراحة هذه الإتفاقية من اجل حماية البحر الابيض المتوسط في المادة الرابعة منها كما

يلي " : من بين الإلتزامات العامة للأطراف أن تتخذ تدابير إحتياطية فعالة بالمقارنة مع التكلفة التي ترمي إلى الوقاية من تدهور البيئة"⁽¹⁾.

فمن خلال نص هذه المادة نستخلص أن الدول الأطراف تطبق مبدأ الحيطة من أجل حماية البيئة و للنهوض بالتنمية المستدامة للبحر الابيض المتوسط .

إذن هذه الإتفاقية تعتبر إطار قانوني لخطة عمل لحماية البحر الابيض المتوسط من التلوث .
نجدها نصت على مايلي : " إلتزام الدول الأطراف بإتخاذ التدابير المناسبة وفقا لأحكام هذه الإتفاقية و البروتوكولات المعمول بها سواء منفردة أو مشتركة بغية وقاية منطقة البحر الأبيض المتوسط من التلوث و التخفيف من حدته و مكافحته و حماية البيئة في المنطقة و تحسينها " .

كما تتعهد الأطراف المتعاقدة بتعزيز التدابير المتعلقة بحماية البيئة البحرية من جميع أنواع التلوث الناتج عن تصريف النفايات من السفن و الطائرات .

ونصت هذه الإتفاقية أيضا على إلتزامات عامة من أجل مواجهة التلوث الناتج عن السفن وقضت بأن تتخذ الأطراف المتعاقدة جميع التدابير التي تتلاءم مع القانون الدولي لوقاية منطقة البحر المتوسط من هذا التلوث الناجم عن التصريف من السفن و التخفيف من حدة هذا التلوث.

أما فيما يخص الرقابة المستمرة للتلوث فقد نصت هذه الإتفاقية على أنه تسعى الأطراف المتعاقدة بالتعاون الوثيق مع الهيئات الدولية التي تعتبر مختصة إلى إعداد برامج تكميلية أو مشتركة ، بما في ذلك برامج ثنائية أو متعددة الأطراف كلما كان ذلك مناسبا من أجل رصد التلوث في منطقة البحر المتوسط ، كما عليها أن تسعى إلى إحداث نظام للرصد المستمر في هذه المنطقة ، و تسمية السلطات المختصة المسؤولة عن الرصد المستمر للتلوث في المناطق المحمية الخاضعة لسيادتها الوطنية⁽²⁾ نلاحظ أن هذه الإتفاقية جاءت شاملة لجميع مصادر التلوث البحري هذا بالضبط يعني أن عمومية نص الإتفاقية من حيث المصادر فتح المجال لإلحاق الإتفاقية ب 6 بروتوكولات وكذلك شرعت الجزائر قوانين تتماشى و الإلتزامات الجزائرية الدولية الملقاة عليها بموجب تصديقها على الاتفاقيات الدولية التي تعني بالبيئة⁽³⁾، وتجسد تلك التشريعات الآليات القانونية التي تسمح بتطبيق المبادئ والأسس التي اتفقت عليها الدول .

فالقانون 10\03 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق 19 جويلية سنة 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة،⁽⁴⁾ هو الإطار القانوني الذي يحدد السياسة العامة والمبادئ

1 - سامية قايدى ، التنمية المستدامة : التوفيق بين التنمية و البيئة ، أطروحة الماجستير في القانون الدولي الحقوق ، لإنسان ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ، 2001 ، ص ، 71 .

2 - إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث .

3 - المادة 132 من الدستور الجزائري الجريدة الرسمية رقم 76 المؤرخة في 8 ديسمبر 1996 المعدل بالقانون رقم 02-03 المؤرخ في 10 أبريل 2002 ، الجريدة الرسمية رقم 25 المؤرخة في 14 أبريل 2002 ، المعدل بالقانون رقم 08-19 المؤرخ في 15 نوفمبر 2008 الجريدة الرسمية رقم 63 المؤرخة في 16 نوفمبر 2008 .

4 - القانون 10\03 متعلق بحماية البيئة والتنمية المستدامة ، الجريدة الرسمية رقم 43 المؤرخة في 20 جمادى الأولى سنة 1424 الموافق ل 20 جويلية 2003 .

التي تنتهجها الدولة لحماية البيئة، ومواجهة كل التحديات التي ترهن واقعها في الجزائر، مفعلة بذلك بنود الاتفاقيات الدولية باعتبار القاعدة العامة المكرسة في الدستور الجزائري المتمثلة في سمو الاتفاقيات الدولية على القانون الداخلي وفق ماتقرره المادة 132.

تشير الفقرة السادسة من المادة الثالثة الواردة في باب الأحكام العامة للقانون 10\03، بصيغة صريحة ومباشرة إلى مبدأ الحيطة، باعتباره والمبادئ الأخرى، المبادئ القانونية العامة التي يؤسس عليها القانون 10\03.

كرس المشرع الجزائري مبدأ الحيطة في القانون رقم 03 - 10 يتعلق بحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة، حيث راعى عند إعمال المبدأ اتخاذ التدابير الاحتياطية تكون فعاليته متناسب مع هذه التدابير، مع دراسة حجم الأضرار المتوقعة و التكاليف الاقتصادية المعقولة.

كما منح المشرع الجزائري الحق للجمعيات التي تنشط في مجال حماية البيئة، أن تتأسس كطرف مدني بخصوص الوقائع التي تلحق ضرر مباشر أو غير مباشر بالمصالح الجماعية التي تهدف إلى الدفاع عنها يمكن لكل جمعية تشكلت بصفة قانونية تنوي بموجب قانونها الأساسي أن تعمل من أجل تهيئة إطار الحياة وحماية المحيط، أن تطالب بالحقوق المعترف بها كطرف مدني فما يتعلق بالمخالفات والاحكام. "التشريع الساري المفعول في مجال حماية المحيط.

وقد ادرج المشرع مبدأ المحافظة علي الموارد البيولوجية حيث ان البروتوكول الخاص بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة بالبحر المتوسط لعام 1982 يتضمن هذا البروتوكول ملحق باتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط وقد أبرم في جنيف في 03-04-1982 .

فأما مادته الأولى فتدعو إلى إنشاء مناطق تتمتع بحماية خاصة تشمل المناطق البحرية وبيئتها، وتطالب الدول الأطراف باتخاذ كافة التدابير اللازمة لصيانة الموارد والمواقع الطبيعية في منطقة البحر الأبيض المتوسط وحماية تراثها الثقافي في المنطقة.

أما الهدف من إنشاء مثل هذه المناطق: فيتمثل أساسا في حماية المواقع ذات القيمة البيولوجية والإيكولوجية والأهمية الخاصة من الناحية العلمية أو الجمالية أو التاريخية أو الأثرية أو الثقافية أو التربوية، وهذا ما جاءت به المادة الثالثة من البروتوكول.

أما المادة 7 منه فتتص على أن الدول الأطراف تتخذ وفقا لقواعد القانون الدولي التدابير اللازمة لوضع نظام لتخطيط وإدارة هذه المناطق المحمية، وكذا حظر إلقاء أو تفريغ النفايات أو أي مواد يمكن أن تضر بالمنطقة وكذا تنظيم مرور السفن وكل توقف أو رسو في المنطقة، وتنظيم وحظر إبادة النباتات أو إدخال أنواع دخيلة، وتنظيم استكشاف واستغلال قاع البحر أو باطن أرضه، أو تغيير شكل تضاريس قعر البحر في هذه المنطقة المحمية.

الفصل الثاني الإستراتيجية الإقليمية والوطنية لحماية البيئة البحرية

إن انتهاك أي من الالتزامات الواردة في هذا البروتوكول يترتب عليه نشوء المسؤولية الدولية على عاتق الدولة الطرف في هذا البروتوكول والتي ينسب إليها الانتهاك وفقا للقواعد العامة للمسؤولية في القانون الدولي⁽¹⁾.

لقد تطرقت هذه الاتفاقية إلى موضوع حماية الموارد البيولوجية من خلال:

ديباحتها: والتي جاء فيها ما يلي:

"إن الأطراف المتعاقدة، وإذ تعترف بما يترتب على التلوث من تهديد للبيئة البحرية وتوازن العلاقة بينهما وبين كائناتها الحية ومواردها ولنواحي استخدامها المشروعة." من خلال ما سبق يتضح لنا وعي الدول المتوسطة بأهمية الحفاظ على الموارد الحية وغير الحية التي يزرع بها البحر المتوسط.

وفي مادتها (2) والتي جاءت لتعرف التلوث كما يلي:

"يقصد بالتلوث قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة أم غير مباشرة بإدخال أية مواد أو أية صنوف من الطاقة إلى البيئة البحرية مما يسبب أثارا مؤذية كالحاق الضرر بالموارد الحية".....

أما بالنسبة إلى الجزائر فقد صادقت عليه في 05-01-1985، بموجب المرسوم رقم 85-01 الصادر في 05-01-1985 يظهر ذلك صراحة المرسمين بالتنفيذين 03/12 و235/12

المادة الأولى: تطبيقا لأحكام المادة 41 لقانون 10\03 متعلق بحماية البيئة والتنمية المستدامة المذكور أعلاه ودون الإخلال بالتشريعات بالانواع الحيوانية المهدد بالنقراضو الاصناف المحمية بموجب التشريعات الأخرى والاتفاقيات الدولية المصادق عليها قانونا يهدف هذا المرسوم إلى تحديد قائمة أصناف الحيوانات غير الأليفة المحمية وطبيعة ومدة إجراءات الحظر التي تطبق عليها وكذا أجزاء الإقليم وفترات تطبيقها أثناء السنة.

أما بروتوكول برشلونة الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات:

لقد جاء بالملحق الأول بهذا البروتوكول ما يلي:

(أ) تدرج المواد التالية لأغراض لمادة 4 من البروتوكول⁽²⁾:

1- المركبات الهالوجينية العضوية والمركبات التي قد تكون مثل هذه المواد في البيئة البحرية باستثناء المركبات غير السامة أو التي تتحول بسرعة في البحر إلى مواد غير ضارة من الناحية البيولوجية شريطة ألا تحيل الكائنات البحرية الصالحة للأكل إلى كائنات غير مستساغة.

1 - أحمد اسكندر. مرجع سابق: ص 290.

2 - المادة 4 من البروتوكول السابق.

2- المركبات السيليكونية العضوية والمركبا التي قد تكون مثل هذه المواد في البيئة البحرية باستثناء المركبات غير السامة أو التي تتحول بسرعة في البحر إلى مواد غير ضارة من الناحية البيولوجية شريطة ألا تحيل الكائنات البحرية الصالحة للأكل إلى كائنات غير مستساغة،.....

3- المواد المنتجة لأغراض الحروب البيولوجية والكيميائية مهما كان شكلها (سواء صلبة أو سائلة أو شبه سائلة أو غازية أو في حالتها الحية) بخلاف المواد التي تؤول في البحر إلى مواد غير ضارة بفعل التغييرات الطبيعية أو الكيميائية أو البيولوجية شريطة ألا يؤدي إلى إحالة الكائنات البحرية الصالحة للأكل إلى كائنات غير مستساغة."

نلاحظ من خلال هذه الفقرات الثلاث أن واضعي هذا البروتوكول قد أقرروا مبدأ في المادة الرابعة، والذي بمقتضاه يحظر إغراق النفايات أو المواد الأخرى المدرجة في الملحق الأول من هذا البروتوكول، والتي تتمثل في - المركبات الهالوجينية العضوية - المركبات السيليكونية العضوية.

إلا انه ثمة استثناء على هذا المنع، أي إمكانية إغراق مثل هذه المواد لكن بشروط هي:

أن تكون غير سامة، أن تتحول بسرعة في البحر إلى مواد غير ضارة من الناحية البيولوجية وكذا ضرورة عدم قدرتها على تحويل الكائنات البحرية (الموارد البيولوجية) الصالحة للأكل إلى كائنات غير مستساغة.

ومن هنا يتضح لنا اهتمام الدول المتوسطة بضرورة حماية الموارد البيولوجية في المنطقة باعتبارها ثروة اقتصادية هامة.

أما الملحق الثاني بنفس البروتوكول فجاء فيه ما يلي:

"لأغراض المادة (1) تدرج النفايات والمواد الأخرى التي يتطلب إغراقها عناية خاصة:

1 - المواد الكيميائية العضوية المخلفة التي لم يشر إليها في الملحق الأول مما يحتمل أن تأتي بآثار ضارة على الكائنات البحرية أو على الحيوانات البحرية الصالحة للأكل.

2- المواد التي يجوز رغم طبيعتها غير السامة أن تصبح ضارة نتيجة للكميات التي تغرق منها أو يحتمل أن تحد من الاستمتاع بالبحر بصورة خطيرة أو تعرض الحياة البشرية أو الكائنات البحرية للخطر أو تعرقل الملاحة"

أما الملحق الثالث فنص على ما يلي:

"تشمل العوامل التي يتعين أخذها بالاعتبار عند وضع المعايير التي تنظم إصدار تصاريح لإغراق المواد مراعاة لأحكام المادة 7 ما يلي، بصورة خاصة:

- اعتبارات وظروف خاصة:

1 - المادة 5 من البروتوكول السابق.

-التأثيرات المحتملة على الحياة البحرية وتربية الأسماك والمحار والأسماك والمصايد وعلى جني الأعشاب البحرية وتربيتها.

بروتوكول برشلونة الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة(1):

لقد كررت الدول المجتمعة ببرشلونة موقفها السابق، وذلك من خلال ديباجة هذا البروتوكول والتي جاء فيها ما يلي:

"إن الأطراف المتعاقدة... إذا تدرك بأن التلوث الخطير لمياه البحر في منطقة البحر الأبيض المتوسط الناجم عن النفط والمواد الضارة الأخرى، ينطوي على خطر بالنسبة للدول الساحلية والنظام الإيكولوجي البحري"

أما مادته الأولى فتتص على ما يلي:

"على الأطراف المتعاقدة في هذا البروتوكول أن تتعاون في اتخاذ الإجراءات اللازمة في حالات الخطر الشديد والوشيك التي تحيط بالبيئة البحرية وبساحل طرف واحد أو أكثر من الأطراف أو بمصالحها المرتبطة بسبب وجود كميات كبيرة من النفط"...

وتواصل المادة(2) في هذا السياق قائلة:

"يقصد بعبارة "المصالح المرتبطة" بالنسبة لأغراض هذا البروتوكول تأثير مصالح أي دولة ساحلية مباشرة أو تعرضها للخطر وتتعلق ضمن أمور أخرى بـ:

-المحافظة على الموارد الحية"

المطلب الثاني:توظيف اتفاقية برشلونة في تشريع حماية البيئة البحرية.

لقد اتجهت أنظار الدول منذ وقت غير بعيد إلى التصدي لأخطار التلوث الذي يهدد البيئة البحرية، وومنه 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 و الآثار المدمرة التي يحدثها التلوث البحري ، سوى ما أصدره المشرع الجزائري من أحكام محدودة في أمر رقم72-17.(2) 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 من أهمها إتفاقية ريوديجانيرو المتعلقة بحماية البيئة والمنعقدة من 3 إلى 14 جوان 1992 وذلك بموجب الأمر رقم 95/03 المؤرخ في 21 جانفي

1 - المرسوم رقم 81-02 المؤرخ في 17-01-1981

2 - أمر رقم 72-17 مؤرخ في 25 ربيع الثاني عام 1392 الموافق ل07 يونيو سنة 1972 يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها ببروكسل في 29 نوفمبر 1969، الجريدة الرسمية رقم 53 سنة 1972.

الفصل الثاني الإستراتيجية الاقليمية والوطنية لحماية البيئة البحرية

1995 إذ كرست هذه الإتفاقية الإعلان الذي تم إعتماده في ندوة ستوكهولم وحاولت ضمان إستمراريته ونصت على الإعتراف بسيادة الدول على مصادرها الطبيعية طبقا لميثاق الأمم المتحدة ومبادئ القانون الدولي العام وعلى أن ممارسة الحق في التنمية يخضع لمقتضيات التنمية المستدامة. كما صادقت الجزائر على:

- إنضمام الجزائر إلى إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة ببرشلونة في 16/02/1972 بموجب مرسوم 14/80 بتاريخ 26 جانفي 1980.

- مصادقة الجزائر بروتوكول خاص بالتعاون على مكافحة تلوث مياه البحر المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والموقع في برشلونة يوم 16 فيفري 1976 بموجب مرسوم 03/81 بتاريخ 17 يناير 1981.

- مصادقة الجزائر على البروتوكول الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات والموقع في برشلونة يوم 16 فيفري 1976 بموجب المرسوم 02/81 بتاريخ 17 يناير 1981.

- إنضمام الجزائر إلى البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية المبرم في 17 ماي 1982 بأثينا بموجب مرسوم 441/82 ممضي في 11/12/1982. فكان قانون رقم 83-03⁽¹⁾ خطورة تشريعية مهمة تضمن بعض المواد المتعلقة بحماية البحر من التلوث، تلتها تدابير تشريعية أخرى .

سنحاول ذكرها في مطلبين الاول يخص حماية بيئة البحر الابيض المتوسط في التشريع البحري والثاني نتناول فيه حماية بيئة البحر الابيض المتوسط في التشريع البيئي وقانون النفايات.

الفرع الاول: حماية بيئة البحر الابيض المتوسط في التشريع البحري.

تتعرض مياه البحر للتلوث بفعل العديد من نشاطات الإنسان. من نشاطات الإنسان. فقد أصبحت مياه البحر مستودعا لفضلاته وضلت تمثل خطورة لاشك فيها بالنسبة لسكان السواحل والمصطافين ، فضلا عن سكان المناطق التي تعتمد على هذه المياه في شرب بعد تقطيرها وتحليلتها ولقد بدأ المشرع الجزائري تداركه مشكلة حماية البيئة البحرية بالتدخل التشريعي وتكرست أساسا في القانون البحري الجزائري، قانون حماية البيئة، تشريعات الصيد البحري تشريعات السياحة والتشريع المنظم لتسيير النفايات بكل أشكالها غير أن التساؤل الذي يبقى مطروحا هل وظف المشرع الجزائري من خلال هذه الترسانة القانونية في إيجاد حماية فعالة للبيئة البحرية وتجنبها مخاطر التلوث في اطار اتفاقية برشلونة؟

¹ - قانون رقم 83-03 الملغى.

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

من هذا المنطلق تدخل المشرع الجزائري بمجموعة من النصوص القانونية الغرض منها حماية الساحل الجزائري وساكنته من مخاطر التلوث عموما و تكرست هذه الحماية من خلال عدة قوانين منها

ومن أهمها القانون البحري الذي يعرف بمعناه الواسع على أنه " مجموع القواعد القانونية التي تحكم الملاحة البحرية، بالنظر إلى الأخطار البحرية التي تتعرض لها الملاحة والظروف التي تحيط بها "(1).

لقد صدر القانون البحري الجزائري بموجب امر 6-80 الذي عدل وتم بموجب قانون رقم 98-50.(2) فقد تضمنت مواده عدة تدابير وأحكام خاصة بالتلوث البحري ، إذ وضع المشرع نظاما خاصا بمسؤولية مالكي السفن عن الأضرار الحاصلة جراء التلوث بالوقود ، حدد من خلاله آليات تعويض المتضررين ابتداء من المادة 117 إلى غاية المادة 149 . ومن هذا المنطلق جعل مسؤولية مالك السفينة من خلال المادة 117 مطلقة، ولا يمكن إعفاء المتسبب في الحادث نفسه من التعويض إلا إذا أثبت بأن الضرر الحاصل نتج عن عامل خارجي لا دخل له فيه . أما إذا تعدد الملاك فيكونون مسؤولين على وجه التضامن عن كافة الأضرار تطبيقا لقواعد المسؤولية التضامنية . ويتمثل العامل الخارجي المقبول لدفع مالك السفينة المسؤولية عنه في إثبات وقوع التلوث بفعل:

- عمل حربي ، أو التمرد أو حادث ذي طابع استثنائي لا يمكن تجنبه أو التغلب عليه.
- الإهمال أو أي عمل آخر من السلطات المسؤولة عن الصيانة ومكافحة النيران والمساعدات الملاحية الأخرى خلال ممارسة هذه المهمة.

1 - كمال حمدي، القانون البحري ، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية ، استغلال السفينة، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، مصر ص 01.

2 - أمر رقم 76-80 مؤرخ في شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر سنة 1976 المعدل والمتمم بقانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول 1419 الموافق ل 25 يونيو سنة 1998 يتضمن القانون البحري ، الجريدة الرسمية رقم 47 لسنة 1998.

فمن خلال ما تقدم يكون المشرع الجزائري قد حمل مالك السفينة مسؤولية التعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية بالوقود ، بعد استبعاد مسؤولية مالك البضاعة ، وهو بذلك قد تبنى قواعد بروتوكول عام 1992⁽¹⁾ المعدل للاتفاقية لا سيما في مادته الرابعة⁽²⁾.

فلا يخف على أحد ما يترتب على حادث التلوث من هدم للنظام البيئي القائم في البحر ، وهلاك للأحياء البحرية، والمواد العضوية التي تقتات منها ، وما يصاحب ذلك من تهديد لصحة الأفراد و الأضرار التي تصيب الاقتصاد الوطني عموما .

فقد عالج مسألة صب وغمر و حرق النفايات داخل البحر. ولقد تبنى المشرع الجزائري مبدأ المنع لكل صب أو غمر أو حرق لهذه النفايات داخل الوسط البحري من خلال المادة 210. غير أن هذا المبدأ جعل له بعض الاستثناءات أوردها في المادة 214 ، إذ اجاز المشرع الجزائري طرح المواد الملوثة في البحر من قبل السفينة في ظروف استثنائية وعلى وجه الخصوص متى كان ذلك :

- لتأمين حماية أمن السفينة ذاتها أو أمن سفينة أخرى،

- لتجنب الخسائر عن السفينة أو الحمولة،

- ولإنقاذ الحياة البشرية في البحر.

ولقد جعل المشرع الجزائري في المادة 215 من القانون البحري كل إسالة أو غمر لمواد ملوثة في البحر خاضع لرخصة مسبقة ، بعد تكوين ملف يوضع تحت تصرف السلطات المختصة. ومن أجل ضمان الاحترام الكامل لهذه التدابير التشريعية ، فقد نص المشرع الجزائري في المادة 216 على أن كل مخالفة لأحكام هذه المواد تعرض المخالف لعقوبات⁽³⁾. ولقد تبنى المشرع الجزائري بعض قواعد القانون المدني بشأن المسؤولية المدنية في جبر الأضرار الناجمة عن التلوث الزيتي، فقد جعل المسؤولية تضامنية في المادة 220 إذا تعدد ملاك السفن عن إحداث الضرر الواحد الذي لا يمكن تقسيمه⁽⁴⁾.

بالإضافة الى ذلك فقد تبنى المشرع الجزائري قواعد تحديد مسؤولية مالك السفينة في المادة 221 عن الأضرار الناتجة عن تلوث مياه البحر بمبلغ معين وفقا للكيفيات المحددة في الاتفاقيات الدولية لتعويض الأضرار الناجمة عن التلوث الزيتي⁽⁵⁾.

يمكن القول في الأخير بأن القانون البحري الجزائري قد وضع قواعد أساسية لتعويض ضحايا التلوث البحري و مع ذلك فإننا نوافق رأي الفقه بشأن التدابير الواردة في أحكام الأمر الرئاسي رقم 17-

1 - المرسوم رقم 98-123 المؤرخ في 21 ذي الحجة عام 1418 الموافق ل 18 أبريل سنة 1998 .

2 - المادة 01/04 من بروتوكول عام 1992

3 - القانون البحري في المواد 482/479، 2/02، 1/483، 492.

4 - بروتوكول عام 1992 المعدل للاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969 في مادته الخامسة

5 - المادة 06 فقرة 01 من البروتوكول عام 9921

72 التي يرى فيها " بأن المشرع الجزائري قد صاغها بشيء من العمومية ، جعلت إجراءات مكافحة التلوث البحري بفعل الزيت غير كافية مما جعلها تقلص من فعالية هذا الأمر " .

وقد قام المشرع الجزائري بتدارك هذه النقائص بتعديل الكثير من أحكامه في قانون رقم 50/98 (1) و جعلها تتماشى مع الاتفاقيات الدولية والبروتوكولات المصادق عليها لاسيما بروتوكول عام 1992 الذي تبنى الكثير من أحكامه في التعديل الجديد ومع ذلك تبقى هذه التدابير غير كافية لضمان حماية أكبر .

كما يعتبر قانون الصيد البحري مجالا هاما للتشجيع في هذا المجال وكذلك 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 الأثر الكبير على الاقتصاد الوطني للبلدان ، ويتعلق الأمر بتمويل خزانة الدولة 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 حقيقية 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 .

لاشك أن قطاع الصيد وتربية المائيات في الجزائر يعرف في السنوات الأخيرة عناية معتبرة، حيث تم إنشاء وزارة خاصة لإدارة شؤونه، وذلك بالنظر إلى الأهمية التي يكتسبها . فهو قطاع اقتصادي حيوي يمتلك قدرات مهمة يمكنها المساهمة بفعالية في توازن البيئة البحرية والحد من التلوث الذي يهدد البحر وعلى العموم فإن المسار التشريعي للقطاع قد عرف مرحلتين أساسيتين(2):

المرحلة الأولى : قطاع تابع وتصورات غير مستقرة (1963-1999) .

منذ السنوات الأولى من الاستقلال اكتسبت السواحل الجزائرية ثروة اقتصادية معتبرة بالرغم من وجود هذه الثروة السمكية الهائلة ، إلا أن نسبة الاستهلاك الفردي للسماك ظل في هذه الفترة منخفض مقارنة مع المعدل الأدنى المحدد من طرف المنظمة العالمية للصحة. كما أن معدل استغلال المساحة البحرية الخاضعة للقضاء الوطني لم تتجاوز 02,2 مليون هكتار من مجمل المساحة المقدرة ب 09,5 مليون هكتار الشيء الذي يدفعنا للقول أن استغلال الموارد الصيدية في هذه الفترة كان تحت المعدل الأدنى.

1 - قانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول ل 1419 الموافق ل 25 يونيو سنة 1998 يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية رقم 47 لسنة 1998

2 - قطاع الصيد البحري في الجزائر، الحاضر والمستقبل، تقرير سنوي صادر عن وزارة الصيد البحري والموارد الصيدية ، مطبعة النعمان ، الجزائر ، 2002 ، ص 37 .

خلاصة هذه المرحلة يمكن وصفها بأن قطاع الصيد البحري فيها لم يكن منظما ويظهر ذلك من خلال عدم الاستقرار الإداري لهيكله . فقد أوكلت إدارة القطاع في البداية إلى الديوان الوطني للصيد البحري(O.N.P) الذي أنشأ في جويلية من سنة 1963 ووضع تحت وصاية وزارة الفلاحة و الإصلاح الفلاحي إلى غاية 1968 ثم أصبح تحت وصاية وزارة الدولة المكلفة بالنقل وفي سنة 1969 ثم إنهاء مهام الديوان الوطني للصيد البحري وإنشاء الديوان الجزائري للصيد البحري الذي وضع تحت وصاية وزارة النقل . غير أنه وفي 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 والصيد البحري في جانفي 1996.

ونتيجة لعدم الاستقرار الإداري لقطاع الصيد في هذه المرحلة انعكس ذلك على استغلال الموارد الصيدية ، التي كانت تستغل بطريقة فوضوية بعيدة عن متطلبات حماية البيئة البحرية ، مما أدى إلى تدهور الثروة والوسط البحري . إذ أنه كانت تمارس وسائل صيد ممنوعة وفي مختلف أشهر السنة بدون احترام لدورة حياة الموارد الصيدية الشيء الذي ساهم في تهديم النظام البيئي البحري ونتيجة لذلك غيرت الدولة من سياستها اتجاه قطاع الصيد البحري ليدخل بذلك مرحلة ثانية جديدة في التنظيم المرحلة الثانية : استقلالية القطاع والرهان الكبير (1999 ، إلى يومنا هذا) .

بعد معاناة القطاع من جراء عدم استقرار المؤسسات ووضعه تحت وصايات متعددة . من وزارة الفلاحة إلى وزارة النقل فوزارة الري ، وفي ظل مرحلة اقتصادية جديدة تقتضي ضرورة توجيه الموارد إلى خلق الثروة . أسند القطاع إلى وزارة قائمة بذاتها تحت تسمية " وزارة الصيد البحري والموارد الصيدية "وذلك ابتداء من ديسمبر 1999 حيث منح القطاع استقلالية تامة .

فقد تدخل المشرع الجزائري ووضع مجموعة من الإجراءات والتدابير لتنظيم القطاع وطريقة استغلاله إذ أنه وفي قلة التنظيم الذي كان سائدا في المرحلة السابقة فإن الكثير من أساطيل الصيد الأجنبية كانت تقوم بالصيد في المساحة البحرية الخاضعة للسيادة الجزائرية ، مما زاد من الاستغلال العشوائي والاستغلال الغير مشروع باستعمال أساليب محرمة ووسائل صيد ممنوعة وبكميات تجاوزت الحدود المسموح بها وقد أدى ذلك إلى استنزاف هذه الخيرات لاسيما لبعض أنواع الأسماك وللمرجان الجزائري الأحمر . كان القانون رقم 11-01 بمثابة المرجعية القانونية لكل نشاطات القطاع⁽¹⁾ فهو ذو طابع تنظيمي جاء للحد من الفوضى التي كانت سائدة على كل المستويات (المهنة، الإدارة الاستغلال) ردعي لكل المخلفات و الخروقات والاحتكار ، وكذا وضع حد من النهب للثروة الوطنية .

وقد دعى قانون رقم 11-01 إلى استغلال أحسن لمخزوننا من الموارد الصيدية فهو ذو طابع تنظيمي جاء للحد من الفوضى التي كانت سائدة على كل المستويات (المهنة، الإدارة ، الاستغلال) و ردعي لكل

1- قانون رقم 11-01 مؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1422 الموافق ل 03 يوليو سنة 2001 ، يتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات ، الجريدة الرسمية رقم 36 لسنة 2001 .

المخلفات و الخروقات والاحتكار وكذا وضع حد من النهب للثروة الوطنية وقد دعا قانون رقم 01-11 إلى استغلال أحسن لمخزوننا من الموارد الصيدية مع ضمان المحافظة عليها وعلى تجديدها ومنع الاستغلال المفرط وتجنب انعكاساته.(1) وقد نص القانون كذلك على حماية التنوع البيولوجي عن طريق الرقابة وحماية المخزون من خلال الاستغلال الرشيد للثروة.(2) وقد منع القانون الجديد السفن الأجنبية من الصيد في المياه الخاضعة للقضاء الوطني إذ وضع في هذا الصدد أحكام خاصة تطبق على السفن الأجنبية أهمها أن تحصل السفن الأجنبية على رخص صيد يمنحها الوزير المكلف بالصيد.(3) وضع القانون رقم 01-11 جهازا جديدا للمراقبة يتمثل في إنشاء شرطة للصيد البحري تعزيزا للمراقبة التي تمارسها السلطات المؤهلة قانونا.(4) واستكمالاً للمنظومة التشريعية أصدر المشرع مرسوم تنفيذي رقم 01-56 ينظم شروط المحافظة على المرجان البحري وطريقة استغلاله بحيث منع المشرع صيد المرجان وجعل جزاءات ردعية لكل مخالف.(5)

وقد عمل المشرع الجزائري على وضع نظام يطبق على الصيد البحري نص عليه من خلال المرسوم التنفيذي رقم 03-481 إذ قد نص في المادتين 22 و 24 منه على كيفية منح رخص الصيد البحري وتعليقها أو سحبها وعلى ضرورة امتلاك ربان سفن الصيد البحري لهذه الرخص قبل مباشرة نشاط الصيد.(6) كما حدد المشرع الجزائري من خلال المادتين 29 و 31 من المرسوم التنفيذي رقم 03 - 481 حصص الصيد البحري التي لا يحوز تجاوزها بغرض المحافظة على المخزون السمكي .

غير أن ما يلاحظ على قانون رقم 01-11 أنه أحال في تطبيق الكثير من مواد إلى التنظيمات التي تحدد طريقة التطبيق، غير أن ذلك لم يتم لحد اليوم الشيء الذي ينقص من فعالية النص القانون. وفي إطار عقلنة استغلال الموارد الصيدية فقد نص المشرع الجزائري من خلال المرسوم رقم 04-718(7) التنفيذي على منع الصيد البحري باستعمال العديد من الآلات والوسائل المحظورة، نص عليها في المواد 02 و 04 والتي من شأنها الإضرار بالثروة السمكية ومن بينها: الجرافات الميكانيكية، الصليب (الذي يستعمل في صيد المرجان)، المتفجرات والأسلحة النارية، الشباك المعقودة المنحرفة التي يفوق طولها 025كلم، أو تلك التي تقل أصغر فتحة من عيونها الممدودة 24 ميليمتر.

1 - المادة 13 من قانون رقم 01-11 السابق .

2 - المادة 16 من قانون رقم 01-11 السابق.

3 - المادة 22 من قانون رقم 01-11 السابق.

4 - المادة 23 من قانون رقم 01-11 السابق .

5 - المرسوم التنفيذي رقم 01-56 المؤرخ في 15 فبراير سنة 2000 يتعلق بصيد المرجان .

6 - المرسوم التنفيذي رقم 03-481 مؤرخ في 19 شوال عام 1424 ، الموافق ل 13 ديسمبر سنة 2003 يحدد شروط

ممارسة الصيد البحري وكيفية، الجريدة الرسمية رقم 78 لسنة 2003 .

7 - المرسوم التنفيذي رقم 04-187 المؤرخ 19 جمادي الأولى عام 1425 الموافق ل 07 يوليو سنة 2004 يحدد قائمة

آلات الصيد البحري المحظور استرادها وصنعها وحيازتها وبيعها الجريدة الرسمية رقم 44 لسنة 2004 .

وقد منع المشرع من خلال المرسوم التنفيذي رقم 04-188⁽¹⁾ قنص أو تسويق منتجات الصيد البحري التي لم تبلغ الأحجام الدنيا القانونية وهاذ تطبيقا للمادة 53 من قانون رقم 11-01 التي منعت القنص ، نقل منتجات الصيد التي لم تصل الحجم التجاري المحدد حماية منه لدورة حياتها..⁽²⁾

وضع المشرع الجزائري من خلال القرار المؤرخ في 17 مارس سنة 2003 تواريخ افتتاح موسم الصيد ، وجعل له مواعيد محددة للصيد وذلك بترك فترات للراحة والتكاثر ويكون على مرحلتين.⁽³⁾ وتبدأ المرحلة الأولى بالنسبة لسفن صيد الأسماك السطحية بواسطة حبال السنار التي تفوق طولها 24 متر من أول يناير إلى 31 ماي من كل سنة ، وتبدأ المرحلة الثانية من فاتح أوت إلى 31 ديسمبر . كما أنه حدد خطوط مرجعية بين من خلالها المناطق التي يتم من خلالها الصيد البحري على طول الشريط الساحلي الجزائري من حدود الغربية إلى الحدود الشرقية.⁽⁴⁾

و مما لاشك فيه أن المنتج السمكي أصبح يحضى حاليا باهتمام عالمي كبير، جعل الجزائر باعتبارها بلدا ساحليا تتبنى سياسة تنموية اقتصادية تجعل الموارد السمكية ثروة وطنية مستدامة . فقد فرضت هذه المعطيات على المشرع الجزائري وضع إطار قانوني يرشد ويعقلن استغلال هذه الموارد للوصول إلى استغلال أمثل لذلك فقد تكون السنوات المقبلة كفيلة للإجابة على مدى فعالية هذا الإطار القانوني الذي أوجده .

وتواجه اليوم دول حوض البحر الأبيض المتوسط مشاكل الاستغلال الكامل والمفرط لمخزوناتها السمكية إذ أصبحت تضر بالنظام البيئي البحري ، لذا تدخلت أغلب هذه الدول لتنظيم نشاط الصيد البحري حماية منها للبيئة البحرية .

كما تظهر الحماية في القانون المنظم للسياحة حيث أدى استغلال الإنسان المفرط للنواحي الجمالية للطبيعة واستعمالها كبضاعة الى زحف عمران للمناطق الساحلية ، نتج عنه اختلال لنظامها البيئي وتوازنها الإيكولوجي البديع . فلقد كانت السياحة ولازالت مورد رزق للكثير من العائلات ، ومصدر ثراء لرجال المال و الاعمال جعل الكل يقبل عليها . ويتميز حوض البحر المتوسط بطبيعة خلابة ومناظر سياحية جذابة جعلت دوله قبلة للسواح والمصطافيين من الداخل و الخارج .

1 - المرسوم لتنفيذي رقم 04-188 مؤرخ في 07 يوليو سنة 2004 يحدد كفيات قنص الفحول والبرقات و البلاعيط و الدعاميص ونقلها وتسويقها ، الجريدة الرسمية رقم 44 لسنة 2004 .

2 - المادة 11 وما يليها من المرسوم التنفيذي رقم 04-188 السابق.

3 - قرار مؤرخ في 1 محرم عام 1424 الموافق ل 17 مارس سنة 2003 يتضمن تواريخ افتتاح موسم صيد الأسماك كثيرة الترحال التجاري و إغلاقه في المياه التي تخضع للفضاء الوطني ، الجريدة الرسمية رقم 20 لسنة 2003 .

4 - قرار مؤرخ في 24 جمادى الأولى عام 1425 الموافق ل 12 يوليو سنة 2004 يحدد الخطوط المرجعية التي تحدد مناطق الصيد البحري انطلاقا منها .

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 وعلى خلفيات الأزمة الأمنية تقلصت مداخيل الجزائر من السياحة ووصلت الى مستوياتها الدنيا . ولكن ومع الانفراج الأممي أصبح الاستثمار السياحي في الجزائر قبلة رجال المال والأعمال الجزائريين والأجانب إذ دخلت شركات دولية كثيرة الجزائر بغرض الاستثمار في هذا القطاع الذي أصبح مغريا .

يعد هذا التوجه الجديد سابقة في تاريخ القطاع حيث عانى هذا الأخير في ما مضى من التهميش وعدم الاستقرار . ونظرا لعدم وضوح تصور خاص في بنية الاقتصاد الوطني لم يسمح ذلك بتطويره وأدى إلى تقليص النشاط فيه ، بحيث أصبحت ظروف ممارسته تتسم بالغموض وعدم التنظيم . وعلى العموم فإن ما يمكن تسجيله بهذا الصدد أن المسار التشريعي للقطاع قد عرف مرحلتين أساسيتين:

المرحلة الأولى : سياسة سياحية غير ثابتة (1963-2001) .

على عكس ما كان منتظرا من الجزائر التي استعادت استقلالها وخرجت منهكة القوى ، قليلة الموارد، كان ينبغي عليها التوجه الى المجالات غير المكلفة اقتصاديا مثل السياحة والاستفادة منها في ظل هشاشة البنية الاقتصادية التي ميزت عشرية ما بعد الاستقلال . في غياب مخطط منسجم يراعي أوضاع البيئة البحرية في شغل أراضي الشريط الساحلي⁽¹⁾ ومع ذلك فقد تدخل المشرع الجزائري وبطريقة محتشمة خلال هذه المرحلة بسن بعض القوانين والتشريعات منها أمر رقم 66-62 المتعلق بالمناطق والأماكن السياحية ، حدد من خلاله المواقع السياحية وبعض التدابير المتخذة لحمايتها⁽²⁾ وكذلك قانون رقم 84-12 الذي خصص جزءا من مواده لوضع إطار قانوني لحماية الشريط الغابي الساحلي⁽³⁾ إذ ان السواحل الجزائرية كثيرا ما تمتد عليها آلاف الهكتارات من الغابات تحتوي على أشجار كثيرة تنمو على السواحل منها الصنوبر الساحلي، العرعار، الكالتوس...⁽⁴⁾

مع دخول الجزائر اقتصاد السوق وتحرير الاقتصاد الوطني ، ظهرت إدارة تشريعية في وضع حد للفوضى التي كان يتخبط فيها القطاع. فكان قانون⁽⁵⁾ رقم 90-30 أول خطوة تشريعية في هذا المجال

1 - قانون رقم 02-02 يتعلق بحماية الساحل وتنظيمه.

2- الأمر رقم 66-62 المؤرخ في 04 ذي الحجة عام 1385 الموافق ل 26 مارس سنة 1966 و المتعلق بالمناطق والأماكن السياحية .

3 - قانون رقم 84-12 المؤرخ في 23 جوان 1984 المتضمن النظام العام للغابات المعدل والمتمم بقانون رقم 91-21 المؤرخ في 02 ديسمبر 1991.

4 - نصر الدين هنوتي، الوسائل القانونية والمؤسسية لحماية الغابات في الجزائر ، الديوان الوطني للأشغال التربوية ، الجزائر طبعة 2001 ، ص 10 وما يليها .

5 - قانون رقم 90-30 مؤرخ في 14 جمادى الأولى عام 1411 الموافق أول ديسمبر 1990 يتضمن قانون الأملاك الوطنية الجريدة الرسمية رقم 52 لسنة 1990 .

اعتبر بأن شواطئ البحر، قعر البحر الاقليمي وباطنه، المياه البحرية الداخلية، طرح البحر ومحاصره... من ضمن الأملاك الوطنية العمومية التي لايجوز التصرف فيها أو تملكها بل وأكثر من ذلك ذلك

وضع القانون أجهزة رقابة تتولى مراقبة الاستعمال الحسن لهته الاملاك.(1)

وقد سن المشرع الجزائري بعد هذه المرحلة بعض القوانين منها قانون رقم 99-01 حدد من خلاله المعايير التي تحكم نشاط وكالات السياحة والأسفار وخصص فيه حيزا للسياحة البحرية وجعل لها شروطا وضوابط(2). غير أنه ومع ذلك تبقى هذه المرحلة تفتقد إلى قانون توجيهي يضبط النشاط السياحي الشيء الذي أثر سلبا على البيئة البحرية وجعل استغلالها من قبل المتعاملين في هذا القطاع يحدث بها أضرار معتبرة.

المرحلة الثانية : نحو نظام مستديم للاستغلال السياحي (2002 إلى يومنا هذا).

بعد إنشاء وزارة السياحة والصناعات التقليدية باشرت هذه الأخيرة نشاطها على أسس منهجية وعملية ، من أجل معرفة الوضعية الحقيقية للقطاع وظروف ممارسة النشاط والهيكل القاعدية التابعة له ، ومن تم تسطير الأهداف وتحديد الأولويات . فمن خلال التشخيص الميداني للقطاع استطاعت الوزارة رسم إستراتيجية لتطوير القطاع آخذة بعين الاعتبار المعطيات البيئية في تحقيق تنمية دائمة للسياحة.(3)

و في هذا الإطار صدر قانون رقم 02-02 يتعلق بحماية الساحل وتثمينه،(4) إذ أنه كإجراء أولي وضع حد لعمليات البناء و التعمير التي كانت تقام على الشريط الساحلي بمنع أي بناء أو توطين جديد(5). وقد وسع القانون من مفهوم الساحل المشمول بالحماية وجعله يشمل(6):

- جميع الجزر والجزيرات والجرف القاري وكذا الشريط الترابي بعرض أقله 800 م على طول البحر يضم:
- سفوح الروابي والجبال المرئية من البحر ، وغير المفصولة عن الشاطئ بسهل ساحلي،
- السهول الساحلية التي يقل طولها عن 03 كلم ابتداء من أعلى نقطة تصل إليها مياه البحر،
- كامل المناطق الرطبة وشواطئها التي يقع جزء منها في الساحل ابتداء من أعلى نقطة تصل إليها مياه البحر.
- المواقع التي تضم مناظر طبيعية ، أو تحمل طابعا ثقافيا أو تاريخيا.

1 - المادة 15 من قانون رقم 90-30 السابق .
 2 - قانون رقم 99-01 المؤرخ في 18 ذي الحجة عام 1419 الموافق ل 04 أبريل سنة 1999 الذي يحدد القواعد التي تحكم نشاط وكالة السياحة والأسفار .
 3 - نصر الدين هنوتي، المرجع السابق.
 4 - قانون رقم 02-02 مؤرخ في 22 ذي القعدة عام 1421 الموافق ل 05 فبراير سنة 2002 يتعلق بحماية الساحل وتثمينه ، الجريدة الرسمية رقم 10 لسنة 2002 .
 5 - المادة 04 من قانون رقم 02-02 السابق .
 6 - 07 من قانون رقم 02-02 السابق .

وقد منع القانون رقم 02-02 التوسع الطولي للمحيط العمراني للمجمعات السكنية الموجودة على الشريط الساحلي على مسافة تزيد عن 03 كلم من الشريط الساحلي، إذ أوجد القانون لذلك هيئة عمومية تسمى المحافظة الوطنية للساحل ، تكلف بالسهر على السياسة الوطنية لحماية الساحل وتثمينه(1).

وكذا وضع مخطط لتهيئة و تسيير المنطقة الساحلية في البلديات المجاورة للبحر(2).

وقد لجأ القانون لفكرة الغرامة كوسيلة للعقاب من خلال فرض غرامات مالية ضخمة على المخالف لأحكامه ضمانا لتنفيذه قد تصل في بعض الأحيان إلى مليون دينار جزائري .

ومن أجل تدارك النقائص التي كانت تسود قطاع السياحة وترقيته بإنشاء فضاءات سياحية جديدة تأخذ بعين الاعتبار الأبعاد البيئية والتي يمكن من خلالها تعزيز مكانتها في بنية الاقتصاد الوطني صدر قانون رقم 10-03 يتعلق بالتنمية المستدامة للسياحة(3)، وقد جعله المشرع الجزائري يركز على عدة المبادئ في الغالب من احكام الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا الشأن(4).

وباعتبار أن أكبر مداخيل السياحة وأكثر المشاريع طلاب تلك التي تقام على الشواطئ ، فقد وضع المشروع الجزائري قانون رقم 02-03 حدد فيه القواعد العامة للاستعمال والاستغلال السياحيين للشواطئ(5) إذ أنه نص على إلزام أصحاب امتياز بضمن الاحترام الصارم لمتطلبات البيئة من حيث المحافظة على نوعية مياه البحر ومقتضيات النظافة واستغلال المسؤول للموارد السياحية . وتطبيقا لذلك فقد نصت المادة 12 من قانون رقم 02-03 على منع رمي النفايات المنزلية في الشواطئ وبمحدداتها على أن يتم الاستغلال السياحي للشواطئ طبقا للمواصفات القانونية لذا جعلت المادة 1 على عاتق صاحب الامتياز الالتزام بالسهر على نظافة الشاطئ او الحظيرة كما يمنع على صاحب الامتياز من خلال المادة 32 من نزع او استخراج الرمل او الحصى و الحجارة .

صدر قانون رقم 03-03 الذي حدد فيه المشروع الجزائري المواقع السياحية وآليات حمايتها وحفاظ على طابعها السياحي(6). بحيث علق المشروع من خلال المادة 10 شغل او استغلال المناطق الساحلية على الاحترام الصارم لقواعد التهيئة و التعمير تماشيا مع مواصفات مخطط التهيئة السياحية(7).

- 1 - مرسوم تنفيذي رقم 04-113 مؤرخ في 23 صفر عام 1425 الموافق ل 13 أبريل سنة 2004 يتضمن تنظيم المحافظة الوطنية للساحل وسيرها ومهامها ، الجريدة الرسمية رقم 25 لسنة 2004 .
- 2 - المادة 22 من قانون رقم 02-02 بان يوفر محطات لتصفية المياه القذرة قبل طرحها في البحر متى تعلق الأمر بالمجمعات السكنية الواقعة على منطقة الساحل ، و التي يفوق عدد سكانها 100.000 نسمة .
- 3 - قانون رقم 03-01 مؤرخ في 16 ذي الحجة عام 1423 الموافق ل 17 فبراير سنة 2003 يتعلق بالتنمية المستدامة للسياحة الجريدة الرسمية رقم 11 لسنة 2003 .
- 4 - قانون رقم 03-01 وبين الأحكام العامة التي نص عليها قانون رقم 02-02 والتي منع من خلال مادته 12 التوسع العمراني وعمليات التوطين والبناء في الشريط الساحلي ، إذ أنه لا سياحة ساحلية بدون مشاريع سياحية ومباني ساحلية تستقطب السواح.
- 5 - قانون رقم 03-02 مؤرخ في 16 ذي الحجة عام 1423 الموافق ل 17 فبراير سنة 2003 يحدد القواعد العامة للاستعمال والاستغلال السياحيين للشواطئ ، الجريدة الرسمية رقم 11 لسنة 2003 .
- 6 - قانون رقم 03-03 مؤرخ في 16 ذي الحجة عام 1423 الموافق ل 17 فبراير سنة 2003 يتعلق بمناطق التوسع و المواقع السياحية ، الجريدة الرسمية رقم 11 لسنة 2003 .
- 7 - المادة 10 من قانون رقم 03-03 السابق.

تنفيذا لهذه القوانين عمدت السلطات المحلية في الولايات والبلديات على تكريس سياسة القطاع على أرض الواقع من خلال منع كل النشاطات التي ستم بالطابع الإيكولوجي والسياحي للمناطق الساحلية. والجزائر التي همشت هذا القطاع سنين طويلة ، تدرك اليوم وأكثر من أي وقت مضى ضرورة معالجة الانعكاسات البيئية الناجمة عن الاستغلال العشوائي و المفرط للقطاع.

ويعود ذلك في نظرنا إلى الفراغ القانوني والقصور التشريعي الذي كان سائدا قبل اليوم . لذا فالجزائر اليوم مضطرة إلى التوفيق بين طرفي المعادلة الصعبة : التنمية السياحية المستدامة في ظل إستراتيجية بيئية تراعي خصوصيات البيئة البحرية.

وتزداد أهمية قطاع السياحة لدول حوض البحر الأبيض المتوسط بالنظر إلى حجم الثروة السياحية والطبيعية المتاحة ، والإمكانات المادية والبشرية المسخرة لاستغلالها في كل بلد . فقطاع السياحة على غرار بعض القطاعات التي تعتمد في جزأ كبير من نشاطاتها على الموارد الطبيعية يؤدي أدوار اقتصادية واجتماعية بارزة لاسيما في توفير الثروة وخلق مناصب الشغل ، خاصة الدول ذات السواحل البحرية .

الفرع الثاني: حماية بيئة البحر الابيض المتوسط في التشريع البيئي وقانون النفايات

حماية بيئة البحر الابيض المتوسط في القانون البيئي.

لقد أفرز التقدم العلمي والتكنولوجي في مجال التصنيع ، ظهور آثار وخيمة على الحياة الطبيعية والإطار المعيشي للكائنات الموجودة في ظلها ، أحدثت كوارث إيكولوجية أنشأت إختلالات بالنظام البيئة الشيء الذي ولد وعيا بالظاهرة البيئية لدى الحكومات والدول ومنها الجزائر.

ركزت الجزائر بعد الاستقلال كل جهودها على تحقيق تنمية اقتصادية معتمدة على التخطيط المركزي حيث كانت كل النشاطات مركزة في شمال البلاد أين توجد أكبر المدن وأكثر النشاطات الاقتصادية والمشاريع الصناعية⁽¹⁾ وأمام هذا الوضع لم تبني الجزائر استراتيجية واضحة ومدروسة في مجال حماية البيئة عموما والبيئة البحرية خصوصا ، بحيث لم تكن هناك أية هيئة تشرف على حماية البيئة إلا في سنة 1974 حين تم إنشاء المجلس الوطني للبيئة⁽²⁾

ظهرت الاهتمامات الأولى للجزائر بالظاهرة البيئية منذ السبعينات⁽³⁾ إذ أنشأ أول ملتقى وطني حول البيئة في الجزائر في 05 ماي 1972 ودام أربعة أيام ، وقد أشارت لجنة الملتقى في أعمالها الى ضرورة حماية الأراضي والغابات والسهوب وإقامة حظائر وطنية ، بحرية قوبرية ، بالإضافة الى

1 - بوكعبان العربي ، الأبعاد البيئية والانمائية لنظام المنطقة الاقتصادية الخالصة ، أطروحة دكتوراه دولة في القانون العام ، كلية الحقوق ، جامعة جيلالي اليابس ، سيدي بلعباس 2003-2004 ، ص 412 وما يليها .

2 - مؤتمر ستوكهولم " للبيئة الإنسانية سنة 1972 .

3 - وناس يحي، تبلور التنمية المستدامة من خلال التجربة الجزائرية ، مجلة العلوم القانونية والإدارية ، الحقوق ، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان ، العدد رقم 01 لسنة 2003 ، ص 32 .

ضرورة مراقبة استعمال مواد الصحة النباتية غير قابلة للتحلل . وأوصى الملتقى بضرورة تجهيز المصانع بمعدات لإزالة أخطار التلوث وتصفية المياه الصناعية قبل إلقائها في البحر ، و الى حماية البحر من النفايات الصناعية المتزايدة. كما تطرق المشاركون في هذا الملتقى الى خطر تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط ، وقد خلص الى تأكيد إرادة في الجزائر في التعاون والتشاور مع بلدان البحر الأبيض المتوسط والعمل على حماية هذا الوسط البحري. أكدت الجزائر مرة أخرى وقفها الداعم لحماية البيئة البحرية من خلال استضافتها للقمة الرابعة لدول عدم الانحياز، فتكرست داخليا الارادة السياسية من خلال سن قانون 83-03 الذي يعتبر أول خطوة تشريعية في مجال حماية البيئة في الجزائر. وقد تضمن ستة أبواب ، خصص أحكام الفصل الثالث من الباب الثالث الى حماية البحر بمجموع سبعة مواد . بالإضافة الى إحالته لعدة نصوص تطبيقية صدرت بعد ذلك في شكل مراسيم تنفيذية .

وقد تضمنت هذه المواد بشكل أساسي قواعد منع صب و غمر و أ حرق أية مواد في البحر تطبيقا للمعاهدات والاتفاقيات الدولية و الإقليمية التي أقرتها الجزائر غير أنها استثنيت بعض الحالات التي يرخص فيها الوزير المكلف بالبيئة بذلك استنادا لنص المادة 49 .

بالإضافة إلى ذلك فقد عالجت المادة 53 وما يليها الحوادث التي تقع بفعل السفن والطائرات المحملة بمواد ضارة أو المحروقات والتدابير اللازم اتخاذ من طرف الزبائن وقد نص المشرع الجزائري على العقوبات كجزاء لخرق الأحكام المتعلقة بحماية البحر في الباب الثالث ابتداء من المادة 63 وما يليها . و جعل العقوبة تتراوح ما بين الغرامة وتلك السالبة للحرية بالنظر إلى درجة خطورة الجريمة المرتكبة.(1)

يعتبر قانون رقم 83-03 محاولة هامة من المشرع الجزائري لإدخال أول مرة الاعتبار البيئي في خطط التنمية . حيث أصبحت حماية البيئة مطلبا أساسيا لحماية الموارد الطبيعية وبقاء كل أشكال التلوث والمضار ومكافحته قصد تحسين إطار المعيشة ونوعيتها.(2)

وما يمكن ملاحظته أن المشرع الجزائري ومن خلال قانون 83-03 عالج بعض مظاهر تلوث البحر ، غير أنه أغفل الكثير من القواعد والأحكام التي كان من المفروض أن ينص عليها ، حيث فضل أن يعالجها إما في نصوص أخرى مستقلة(3) أو أعفلها تماما ، كظاهرة قذف المياه القذرة والمستعملة في البحر دون معالجة التي نص عليها لاحقا في مراسيم مستقلة ، مشكلة تطهير الموانئ وما ينجم عنها من نفايات ، ظاهرة تعرية السواحل بفعل سرقة الرمال والحجارة . ومن هنا فإن فعالية هذا القانون لم تكن كافية ، إذ أنه يحيل على الكثير من النصوص التنظيمية عاما في أحكامه إذ عالج كل مجالات

1 - المادة 230/01 من اتفاقية 1982 لقانون البحار متى كانت المخالفة قد تمت خارج البحر الإقليمي .

2 - المادة 01 من قانون رقم 83-03 السابق .

3 - راجع في ذلك مرسوم تنفيذي رقم 93-160 مؤرخ في 20 محرم عام 1414 الموافق ل 10 يوليو سنة 1993 ينظم النفايات الصناعية السائلة.

البيئة، شاملا لكل الملوثات ومصادر التلوث. فكان في تطبيق أحكامه عملية صعبة لاشتراك عدة قطاعات وزارية في ذلك . خاصة في غياب التنسيق الجاد الذي غالبا ما كان منعما.

زيادة على ذلك فإن قانون رقم 83-03 الملغى ترك الكثير من القضايا مبهمة ، لم يعالجها وترك بعضها إلى التنظيمات التي لم تترى النور أبدا مما قلل من فعاليته القانونية وجدية التدابير المتخذة ومع ذلك فإننا نرى بأن المشرع الجزائري حاول من خلال قانون رقم 83-03 الملغى تبني سياسة وقائية لتفادي وقوع التلوث فكانت تحتاج إلى توظيف أموال كبيرة وهياكل مادية وبشرية متخصصة وهو الأمر الذي غاب في الكثير من الأحيان مما جعل هته السياسة الوقائية في أغلب الأحوال بتأثير جد محدود.

وإلى جانب هذا لم يكن هناك تنسيق حقيقي بين مختلف الشركاء الفاعلين في مجال حماية البيئة، بالإضافة إلى غياب جهاز دائم ومستقر يشرف على حماية البيئة ويوحد الجهود . ونتيجة لكل هذا وجدت الجزائر نفسها تنفق ما يزيد عن 03,5 مليار د ولار سنويا لمعالجة ظاهرة التلوث ، أي ما يمثل 07,5 من الناتج الداخلي الخام⁽¹⁾.

وبالنظر إلى الواقع البيئي الخطير الذي أصبحت تعيشه الجزائر فقد تدخل المشرع الجزائري مرة أخرى لتعديل مواد قانون 83-03 فصدر قانون رقم 10-03 وخصص الفرع الثاني من الفصل الثالث لحماية البحر⁽²⁾.

ووكذلك قانون رقم 10-03 هو الآخر " قانون إطار " مبني على فكرة حق الجميع في بيئة سليمة ومحيط نظيف وصحي . فجاء يهدف إلى مبادئ أساسية تقوم عليها الحماية في إطار التنمية المستدامة القائمة على مبدأ الحيطة في التعامل مع الموارد الطبيعية ، من خلال تحسين شروط المعيشة والوقاية من كل أشكال التلوث و الأضرار التي يمكن أن تلحق بالبيئة . كما حث القانون على ترشيد الاستعمال العقلاني للموارد الطبيعية المتوفرة بحرا وبراً ، والعمل على توظيف تكنولوجيا أكثر نقاء . ويستند قانون رقم 10-03 على مجموعة من المبادئ حددتها المادة 03 استمدها المشرع من الاتفاقيات الدولية و الإعلانات العالمية المتعلقة بحماية البيئة و منها على الخصوص " واتفاقية برشلونة" إعلان ريبو دي جانيرو " واتفاقية" كيوتو " ... و تتمثل هذه المبادئ في :

- 1 مبدأ المحافظة على التنوع البيولوجي: الذي ينبغي بمقتضاه تجنب إلحاق الضرر بالتنوع البيولوجي .
- 2 - مبدأ عدم إهدار الموارد الطبيعية : الذي ينبغي بمقتضاه تجنب إلحاق الضرر بالموارد الطبيعية كالماء والهواء والبحر واليابسة ...

1 - مداخلة السيد شريف رحمانى وزير التهيئة العمرانية والبيئة أمام مجلس الأمة بمناسبة مناقشة مشروع القانون المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية لمداولات مجلس الأمة ، العدد رقم 09 لسنة 2003 .
2 - قانون رقم 10-03 مؤرخ 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق ل 19 يوليو سنة 2003 يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ، الجريدة الرسمية رقم 43 لسنة 2003 .

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

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

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

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

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

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

ووعيا من المشرع الجزائري بأهمية الثقافة البيئية في مجال الوقاية حث على إنشاء نظام للإعلام البيئي ، وخصص له الفصل الأول من الباب الثاني ، ابتداء من المادة 06 سماه النظام الشامل للإعلام البيئي . إذ أصبح من حق كل شخص طبيعي كان أو معنوي الاضطلاع على المعلومات البيئية باعتبار ذلك من أدوات تسيير البيئة¹، على خلاف الوضع الذي كان سائدا في ظل قانون رقم 83-03 الذي لم ينص من خلاله المشرع الجزائري على ضرورة تحسين الوعي البيئي للمواطن الذي هو أداة الحماية.

فقد دعى في ظل قانون رقم 10-03 إلى إنشاء نظام للإعلام البيئي يتضمن شبكات جمع المعلومات البيئية ، ضمن شروط وإجراءات خاصة⁽¹⁾ كما يتضمن هذا النظام من جهة أخرى المعطيات البيئية العامة ، العلمية ، التقنية ، الإحصائية ، المالية ومن جهة أخرى المعلومات المختلفة المتعلقة بالجوانب البيئة الداخلية والدولية،وهذا كله وعيا من المشرع الجزائري على انه من بين عوائق فشل السياسة الوقائية في ظل القانون رقم 83-03 نقص المعطيات البيئية وانعدام المعلومات الواضحة والشاملة لحال البيئة،مع العلم أن المعلومات والمعطيات هي أساس كل تخطيط ناجح وقاعدة لكل عمل جيد .

¹ - المادة 15 من قانون رقم 10-03 السابق .

9 - وموجز التأثير: المرسوم التنفيذي رقم 07 - 145 مؤرخ في 19 مايو 2007 يحدد مجال تطبيق ومحتوى وكيفيات المصادقة على دراسة وموجز التأثير على البيئة ، الجريدة الرسمية رقم 34 لسنة 2007 والمعدل والمتممب المرسوم التنفيذي 19-241.

أبقى قانون رقم 03-10 على نظام تقييم الأثار البيئية ودراسات تأثير المشاريع على البيئة بمختلف مكوناتها مائة كانت أو برية(1) وقد اشترط بأن تكون هذه الدراسة مسبقة ومعقدة اطلق عليها اسم التحقيق العمومي في النصوص التطبيقية لاسيما المرسوم التنفيذي رقم 07-145 ملغى (2) واشترط بان تنجز على كل الأعمال وبرامج البناء والتهيئة العمرانية التي تؤثر بصفة مباشرة أو غيرها مباشرة فوري أو لاحقا على البيئة وبشكل البحرية والمسطحات المائية . و يجب أن تتم هذه الدراسات من قبل مكاتب دراسات ومكاتب استشارات معتمدة من طرف الوزارة المكلفة بالبيئة و السياحة ، على أن يتحمل صاحب المشروع نفقات ذلك .

ويجب أن تتضمن دراسة التأثير على الأقل المعطيات التالية :

- عرض مفصل عن النشاط المزمع القيام به وصف للموقع وبيئته اللذان قد يتأثران من النشاط المزمع القيام به.

- وصف التأثير المحتمل على البيئة و على صحة الإنسان بفعل النشاط المزمع القيام به والحلل و البيئية المقترحة لذلك .

- عرض عن تدابير التحقيق التي تسمح بالحد منه أو بإزالته وإذا أمكن بتعويض الأثار المضرة بالبيئة والصحة والجدير بالذكر أن قانون رقم 03-10 أشار إلى إمكانية إنشاء مجالات محمية كالمحميات الطبيعية، والمناطق الأرضية والبحرية المحمية ، بحيث حدد المشرع الجزائري تدابير حماية خاصة لكل نوع من المجالات المحمية . ويمكن عند الضرورة حظر داخل المجال المحمي كل عمل من شأنه أن يضر بالتنوع الطبيعي و يشوه منظر المحمية و مظهرها الطبيعي(3)، ويشمل هذا الحظر بالخصوص عمليات البناء والتوطين ، الصيد البحري والصيد ، الأنشطة الصناعية و المنجمية ، الصب والتفريغ في المجال البحري ...

غير أنه فيما يخص حماية البحر فإن المشرع الجزائري لم يأت بالتعديلات والإضافات التي كانت ناقصة في القانون رقم 03-83 . إذ أنه اكتفى بإعادة نقل مواد قانون رقم 03-83 دون إضافة إجراءات مهمة فيما يخص الوقاية من مخاطر التلوث البحري ، باستثناء تشديد العقوبات عن تلك التي كانت

1 - المادة 15 من قانون رقم 03-10 السابق .

2 - المرسوم التنفيذي رقم 07 - 145 مؤرخ في 19 ماي 2007 يحدد مجال تطبيق ومحتوى 2007 وكيفيات المصادقة على دراسة وموجز التأثير على البيئة الجريدة الرسمية رقم 34 لسنة 2007. المعدل

3 - المواد 29 وما يليها من قانون 03-10 السابق .

موجودة في قانون رقم 83-03 الملغى. فقد رفع مبلغ الغرامات في القانون الجديد مقارنة بغرامات قانون رقم 83-03⁽¹⁾

وعلى خلاف قانون رقم 83-03 الملغى الذي حدد مجال تطبيقه بحدود البحر الإقليمي فإن القانون الجديد جعل من كل المياه الخاضعة للقانون الجزائري مجالا لتطبيقه في إشارة منه إلى حماية المناطق البحرية الأخرى⁽²⁾. ومن جهة أخرى فقد جاء القانون الجديد بنص يعاقب كل من رمى أو أفرغ تسربا في المياه السطحية أو الجوفية أو مياه البحر الخاضعة للقضاء الجزائري بصفة مباشرة أو يرغب مباشرة، ويتسبب مفعولها في الإضرار ولو مؤقتا بصحة الإنسان أو النبات أو الحيوان أن أو يؤدي ذلك إلى تقليص استعمال مناطق السياحة إذ وضع كعقوبة لذلك الحبس و غرامة قدرها 500.000.000 دج لكل مخالف بحيث أن القانون القديم لم يحتوي على نص مماثل⁽³⁾. وقد اهتم قانون رقم 10-03 بكل مصادر التلوث البحري سواء الناجم عن النفايات الصلبة أو عن مصادر برية، جوية عن طريق الطائرات، باعتبارها مصادر تلوث تنقص من القيمة الترفيهية و الجمالية للبحر وسواحله وثروته عموما.

ومع أن القانون رقم 10-03 يمثل قفزة نوعية في حماية البيئة، إذ أنه نص على اخذ المعطيات البيئية في السياسات التنموية شأنه شأن قانون رقم 83-03 الملغى، إلا أن الإشكال الحقيقي في عدم جدوى هذه الحماية لا يكمن في النصوص فقط بل في عدم وجود إرادة سياسية حقيقية تضع فعلا هذه الترسنة القانونية من النصوص حيز التنفيذ.

و رغم أن القانون رقم 10-03 حديث النشأة جاء ببعض التدابير الجديدة، إلا أنه عمليا أثار عدة صعوبات في تطبيقه بالنظر إلى النقائص والتناقضات الواردة فيه. فقد أشارت على سبيل المثال المادة 113 منه إلى إلغاء أحكام قانون رقم 83-03 الملغى، غير أن نصوص هذا الأخير التطبيقية لازالت سارية المفعول إذ مدد العمل بها إلى غاية نشر النصوص التطبيقية الخاصة بقانون البيئة رقم 10-03، على أن لا يتجاوز ذلك مدة أربعة وعشرون (24) شهرا من تاريخ نشر القانون الجديد.

الشيء الذي يجعل المراسيم التطبيقية المتخذة في ظل قانون رقم 83-03 ملغاة ابتداء من 21 يوليو سنة 2005 تاريخ انتهاء السنتين المحددتين في المادة 113 المذكورة أعلاه.

أما في قانون النفايات فقد ظهر نظر للخطورة التي أصبحت النفايات والفضلات الناجمة عن العمليات الصناعية والإستخدامات المنزلية 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.

1 - المواد 97-94-93-91 من قانون رقم 10-03 السابق.

2 - المادة 53 وما يليها من قانون رقم 83-03 والمادة 56 وما يليها من قانون رقم 10-03 السابق

3 - المادة 100/01 من قانون رقم 10-03 السابق.

وبغرض حماية الأحياء البيولوجية والمحافظة على الوسط البحري من مخاطر هذه النفايات تدخل المشروع الجزائري بمجموعة من النصوص القانونية لحماية البحر لمنع صب أية نفايات مهما كانت طبيعتها ، أو إلقاء أي مادة ملوثة في الوسط المائي(1). وبالرغم من ذلك فإن الاهتمام التشريعي الحقيقي و الفعلي لحماية البيئة البحرية من المخلفات الصناعية والمنزلية المقذوفة في البحر لم يتكسر إلا بداية الثمانينات ، إذ أنه كان من المستحيل قبل هذا التاريخ التفكير في حماية البيئة بصفة عامة(2). وبناء على ما تقدم ذكره فإن الحماية التشريعية للأواسط البحرية من مخاطر النفايات عرفت مرحلتين أساسيتين :

المرحلة الأولى : فراغ تشريعي وتصورات غير مستقرة (1963-1992) .

للنفايات بشكل عام آثار سلبية عديدة سواء على الوسط البحري ، أو على الإنسان ومحيطه . وبتتبع تطور حجم النفايات والمواد الملوثة المقذوفة في البحر سنويا نقف على حجم المشكلة وتعاضمها وأثرها السلبي على المحيط ، الاقتصاد الوطني ، وعلى الإنسان وبيئته عموما . والجزائر التي تعد بلد ذو واجهة بحرية مهمة مثله مثل كل الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط لم تسلم من ظاهرة التمرکز السكاني على ضفاف السواحل . فكان نتيجة ذلك بقايا حضرية ، صناعية و كيميائية تقدر بملايين الأطنان ترمى في البحر مباشرة ، أثرت بشكل سلبي على توازن الإيكولوجي لهذه السواحل . ورغم ذلك فإن المشروع الجزائري لم يتفطن إلى خطورة المشكلة البيئية الناجمة عن النفايات إلا في بداية الثمانينات بعد الانفجار السكاني الذي شاهده المدن الساحلية فكان أول نص قانوني عالج فيه مشكلة النفايات هو مرسوم رقم 81-267 الذي جعل من مهام رئيس المجلس الشعبي البلدي السهر على تنفيذ العمليات المتعلقة بالتنظيف من خلال إنشاء شبكات التطهير وصيانتها وضمان التصريف الصحي للمياه القذرة .

كما يسهر على الالتزام باتخاذ كل الإجراءات التي تخص النقاوة وحفظ الصحة العمومية(3).

غير أن قانون رقم 83-03 ملغى يبقى النص الأول الذي عالج فيه موضوع النفايات بشكل واضح فقد خصص الفصل الثاني منه لتنظيم موضوع النفايات ابتداء من المادة 89 منه عرفت المادة 89 النفايات على أنها " كل ما تختلفه عملية إنتاج أو تحويل أو استعمال أو كل مادة أو منتج أو بصفة أعم كل شيء منقول بهمل أو تخل عنه صاحبه.

1- و يناس يحي، دليل المنتخب المحلي لحماية البيئة ، دار الغرب للنشر والتوزيع ، الجزائر، 2003 ، ص 39.

2- بن ناصر بن يوسف ، المرجع السابق.

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

وقد حرص المشروع الجزائري في القانون رقم 83-03 على الحث إلى اتخاذ التدابير الكفيلة لإزالة النفايات ، وعدم رميها في الوسط الطبيعي دون معالجة فرتب عقوبات مدنية وجزائية على كل من أخل بأحكام هذا القانون⁽¹⁾. وما يلاحظ على التعريف الذي جاءت به المادة 89 بأنه امتاز بعمومية الطرح لمفهوم النفايات، بحيث حصرت المادة النفايات في الأشياء المنقولة المهملة أو المواجهة للإهمال، المتمثلة في بقايا العمليات الإنتاجية و التحويلية أو فضلات الاستعمال أو الاستهلاك المباشر . ومن ثم يكون المشروع الجزائري قد أهمل في ظل هذا القانون جوانب أخرى هامة للنفايات سواء أكانت منقولة أو غير منقولة ، كالنفايات السائلة بمختلف أنواعها . وبتدارك هذه المآخذ يمكن تعريف النفايات بصفة عامة على أنها " فضلات أو مهملات صلبة أو سائلة أو غازية خطرة قابلة للمعالجة بالاستفادة منها أو بإزالتها"⁽²⁾.

مع مطلع الثمانينات سن المشرع الجزائري مرسوما جديدا رقم 84-378 متعلق بشروط النظافة وإزالة ومعالجة النفايات الحضرية الصلبة، وضع من خلاله شروطا للنظافة العامة يتعين على السلطات والمواطنين مراعتها حتى لا تؤثر تلك النفايات سلبا على الوسط البحري وبالتالي على صحة الإنسان ، الحيوان والنبات ، وأن تخضع هذه النفايات إلى نظام خاصا لمعالجتها بالنظر لخطورتها.

ولقد تدخل المشرع الجزائري بوضع المرسوم رقم 84-378 على اعتبار أن مياه المجاري والمياه المستعملة أصبحت تشكل مصدرا هاما لتلوث البحار ، إذ أنها وفي غالب الأحوال ترمى النفايات الصناعية والمنزلية مباشرة في البحار دون معالجة سابقة لها.

لذي فقد جعل مرسوم رقم 84-378 البلدية الجهة المختصة والصناعية ومخلفات المذابح من أجل الحيلولة دون وقوع الحوادث وانتشار الأمراض⁽³⁾.

وفي نفس السياق تضمن قانون رقم 85-05 الإشارة إلى موضوع الوقاية من مخاطر النفايات المنزلية عندما ألزم جميع أجهزة الدولة بما فيها الجمعيات المحلية، بتطبيق تدابير النظافة والنقاوة ومحاربة الأمراض الوبائية ومكافحة تلوث البيئة والمحيط عموما⁽⁴⁾.

ولقد جعل المشرع الجزائري أيضا في القانون رقم 90-08 من البلدية الجهة المختصة بتسيير النفايات المنزلية. إذ اعتبر مسألة تسيير النفايات الحضرية من قبيل الاختصاصات المشتركة بين رئيس المجلس الشعبي البلدي وهيئة المجلس الشعبي البلدي ، فنص على ذلك في المواد 69 و 75 و 107 من نفس القانون . وقد أشار كذلك المشرع في القانون رقم 90-09 المتعلق بالولاية إلى عملية

1 - القانون رقم 83-03 الملغى .

2 - مصطفى معوان ، معالجة النفايات المنزلية والتنمية المستدامة في الجزائر : تشريعات وواقع ، مجلة العلوم القانونية والإدارية ، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان ، العدد رقم 01 ، سنة 2003 ، ص 90 وما يليها ، ص 81 .

3 - المادة 03 من المرسوم رقم 84-378 السابق .

4 - المادتين 29 و 42 قانون رقم 85-05 المؤرخ في 07 جمادى الثانية عام 1406 الموافق ل 16 فبراير سنة 1985 والمتعلق بحماية الصحة وترقيتها، المعدل والمتمم.

التنسيق التي يبادر بها المجلس الشعبي الولائي مع المجلس الشعبي البلدي في مجال الأعمال الوقائية من الأوبئة من خلال المادة 78 التي أكدت على التنسيق والتشاور الدائم بينهما. يبقى التلوث البحري بفعل النفايات في هذه المرحلة أشد خطورة في أبعاده المؤثرة ، وذلك بسبب تزايد حجمه واتساع نطاقه الجغرافي يوما بعد يوم . ولقد كان للإقلاع الاقتصادي كخيار استراتيجي تبنته الجزائر عقب الاستقلال في مقدمة الأسباب المؤدية إلى ما يمكن أن نسميه " بانقطاع التوازن البيئي " الذي كان قائما بين الإنسان ومحيطه .

فمع بداية السبعينات ظهرت مشكلة تلوث السواحل الجزائرية بفعل النفايات وازداد مستوياته، بالنظر إلى اتساع الأنشطة الصناعية ، خصوصا حول تجمعات المدن الساحلية. فبغرض السعي الدائم من طرف الدولة في الارتفاع بمستوى معيشة المواطنين، والبحث عن وسائل الراحة والرفاهية ، كانت تلجأ إلى توسيع شبكة التصنيع ، ومقابل ذلك كانت تلقى كل يوم آلاف الأطنان من الغازات والنفايات في البحر دون معالجة مع ذلك يبدو بأن مشاريع التنمية الاقتصادية والاجتماعية التي أنجزت في هذه المرحلة كانت تنجز بشكل سلبي بعيدة على التوازنات الإيكولوجية . وسلطات ضبط الإداري التي كانت تمارسها الجماعات المحلية آنذاك لم تكن في مستوى الآمال الموجودة منها ، في ظل تراكم كبير ومقلق للنفايات أدى إلى تشويه المحيط البحري، نظرا لارتباط موضوع حماية البيئة البحرية بقطاعات عديدة ، فإن ذلك أدى إلى تشعب وتداخل الصلاحيات في غياب نصوص قانونية تحدد بوضوح تام اختصاص كل جهة ، وتضع الإطار التنظيمي لكل قطاع ونطاق تدخله. ورغم قلة النصوص التي تضمنت موضوع حماية البيئة البحرية في ظل هذه المرحلة إلا أننا نجد لها مشتتة في قوانين وتنظيمات متفرقة مما يصعب تتبعها والربط بينهما. ولعل وضع وزارة لحماية البيئة سبب ذو تأثير كبير في فقدان ذلك الانسجام.

المرحلة الثانية: غزارة تشريعية وتداخل في الصلاحيات (1993 إلى يومنا هذا).

لقد فرض الوضع الكارثي الذي باتت تعاني منه سواحلنا الجزائرية التفكير في إيجاد حلول مناسبة لمعالجة الوضع. وفي هذا الإطار تدخل المشرع الجزائري بوضع مجموعة من النصوص القانونية حاول من خلالها الحد من ظاهرة تلوث البحار.

يعتبر المرسوم التنفيذي رقم 93-160 أول خطوة تشريعية لتنظيف تصريف الصناعية السائلة وصبها في الوسط الطبيعي مباشرة أو بطريقة غير مباشرة.⁽¹⁾ فاختص المشرع كل عملية صب في الوسط

1 - مرسوم تنفيذي رقم 93-160 مؤرخ في 20 محرم عام 1414 الموافق ل 10 يوليو سنة 1993 ينظم النفايات الصناعية السائلة الجريفة الرسمية رقم 46 لسنة 1993 .

الطبيعي أو قذف أو إيداع إلى استصدار رخصة إدارية مسبقة تحدد فيها الشروط التقنية التي يخضع لها التصريف⁽¹⁾.

ولقد أكد المرسوم 93-160 على منع صرف النفايات الصناعية في البحر دون ترخيص من الوزير المكلف بحماية البيئة ، يسلمها بعد أخذ رأي الوزير المكلف بالري بعد تكوين ملف إداري يعد لهذا الغرض⁽²⁾.

وقد نصت المادة 08 على مشتملات ملف طلب رخص التصريف، الذي يرسل في ثلاث نسخ إلى الوزير المكلف بالبيئة بواسطة الوالي المختص إقليميا.

أسند المرسوم التنفيذي رقم 93-160 لمدير البيئة المختص إقليميا عملية مراقبة المواصفات الفيزيائية والكيميائية والبيولوجية للمواد والمخلفات الصناعية المرخص لها بالتصريف. إذ يمكن وبناء على اقتراح مدير البيئة أن تعدل أو تسحب الرخصة في حالة ما إذا أخل الشخص المرخص بالتزاماته اتجاه الإدارة .

كما يمكن لمدير البيئة ومساعديه وفي إطار عملية المراقبة الدخول حتما إلى التجهيزات الخاصة بالتصريف، وتحليل العينات ، وأخذ القياسات بكل حرية وقت ما يشاءون . غير أن ما يعاب على المرسوم التنفيذي رقم 93-160 أن المشرع الجزائري لم يلزم صاحب التصريف باتخاذ وسائل التطهير والتصفية قبل صب نفاياته في الوسط الطبيعي الشيء الذي يبقى معه خطر التلوث قائما على البيئة والمحيط الحيوي.

ومع ذلك فإن السواحل الجزائرية لم تسلم من التلوث خاصة بالمخلفات الصناعية السائلة المنبعثة من بعض المناطق الصناعية ذات الأخطار الكبرى كمنطقة سكيكدة، أرزيو ، عنابه...⁽³⁾

وفي إطار التصدي لحالات التلوث الناتجة عن صب الزيوت والشحوم الزيتية في الوسط الطبيعي بالنظر إلى خطورتها على البيئة البحرية صدر مرسوم تنفيذي رقم 93-161 نظم من خلالها المشرع الجزائري صب الزيوت والشحوم الزيتية في الوسط الطبيعي . فقد نص على منع كل عملية صب ، وعلى الخصوص بعض الأصناف في الوسط الطبيعي سواء بالتدفق المباشر أو غير المباشر وهي :

زيوت المحركات أو الضاغطات والزيوت الأساسية للمحركات ، الزيوت المستعملة كمادة أولية لصناعة مضافات للشحوم الزيتية ، زيوت التشحيم ، فازلين وزيوته ، الزيوت ، العازلة زيوت العنافات ، زيوت تشحيم الأسطوانات والمواصل⁽⁴⁾.

1 - المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 93-160 السابق .

2 - المادة 06 من المرسوم التنفيذي رقم 93-160 السابق .

3 - القانون 02-02 السابق.

4 - المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 161-93 مؤرخ في محرم عام 1414 الموافق ل 10 يوليو سنة 1993 ينظم صب الزيوت والشحوم الزيتية في الوسط الطبيعي ، الجريدة الرسمية رقم 46 لسنة 1993 .

ويطبق الخطر المنصوص عليه على تفرغ هذه الزيوت والشحوم في شبكات التطهر ولو كانت بمحطات للتصفية(1).

المنع في التطبيق من خلال ارتفاع مستويات تلوث السواحل الجزائرية ، علما أن صب طنا واحد من هذه الشحوم والزيوت في البحر يلوث ما قيمته 1200 هكتار من المسطح البحري بمواد قادرة على قتل الحيوانات والنباتات(2).

لتدرك تدهور الوضع البيئي الذي أصبح الوسط البحري الجزائري يعاني منه ، بدلت في الجزائر هذه الفترة جهودا مكثفة لمعالجة التلوث لاسيما على المستوى التشريعي ، إذ كان ميلاد المرسوم التنفيذي رقم 94-279 الأثر الكبير في سياسة الدولة الوقائية(3). فقد أحدثت بموجب ذلك مخططات إستعجالية تدعى " مخططات تل البحر " ، وضع من خلالها المشروع الجزائري القواعد التنظيمية للوقاية والرصد والمراقبة والمحاربة التلوث البحري . فقد خصص الفصل الأول من المرسوم التنفيذي السالف الذكر إلى مسألة تنظيم مكافحة تلوث البحر ، بوضع لجنة وطنية تحت الإشراف المباشر للوزير المكلف بالبيئة . زيادة على ذلك أنشأت مخططات جهوية من خلال إنشاء لجان جهوية ثلاثة في المدن الساحلية الثلاثة الكبرى وهران، الجزائر ، جيجل ، وأخيرا لجان ولائية تشكل على مستوى ولايات الشريط الساحلي سميت وفقا للمادة 20 " الولايات البحرية . "

تطبق هذه المخططات الإستعجالية على كل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الوطني ، كما يمكن تنفيذها في المياه الدولية إذا كان من شأن التلوث أن يهدد الإقليم البحري الوطني . وتتنحصر مهام "لجنة تل البحر " الوطنية في إطار المخطط الإستعجالي الوطني لمكافحة التلوث في عدة نشاطات تتمثل على وجه الخصوص فيما يأتي(4):

- تنسيق على الصعيد الوطني أعمال مختلف الوزارات والهيئات في مجال إعداد وتنظيم مكافحة تلوث البحر
- تقترح أي إجراء تقني وتنظيمي في مجال إعادة تنظيم مكافحة تلوث البحر
- تتخذ أي رأي ضروري لتحسين قدرات تدخل الهيئات المكلفة بمكافحة تلوث البحر و تعزيزها
- تقترح توزيع وسائل مكافحة و تحدد أولويات التدخل،
- تقرر مدى ملائمة اللجوء إلى المنافسة الدولية،
- تدرس عروض المساعدة الأجنبية،

1 - مرسوم تنفيذي رقم 94-279 مؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1415 الموافق ل 17 سبتمبر سنة 1994 يتضمن مكافحة تلوث البحر وإحداث محطات إستعجالية.
 2 - المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 94-279 السابق.
 3 - مرسوم تنفيذي رقم 94-279 مؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1415 الموافق ل 17 سبتمبر سنة 1994 يتضمن مكافحة تلوث البحر وإحداث محطات إستعجالية.
 4 - المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 94-279 السابق.

- تعد مخططات تدخل وتشتمل على جرد الوسائل المدنية والعسكرية لمواجهة خطر التلوث أو مكافحته
- تكلف من يقوم بالدراسات في مجال الحركة البحرية والبيئة البحرية ومدى قابلية تلوث السواحل
- تسهر على تكوين المستخدمين اللازمين لمكافحة تلوث البحر،
- تقترح توزيع الوسائل و تحديد أولويات التدخل آخذه في الحسبان المناطق المقصودة على أنها قابلة للتلوث أو حساسة أو متعرضة له تعرضا خطيرا،
- تسهر على توجيه الوسائل البشرية والمادية إلى المناطق المنكوبة،
- تفتني التجهيزات الإستعجالية عند الحاجة،
- تسهر على تمويل النفقات التي تقوم بها وعلى تحصيلها،
- تتابع سي عمليات مكافحة من انطلاق المخطط إلى غاية اختتامه رسميا،تقد الأضرار التي يحدثها التلوث،
- تبادر بتمارين تمثيلية في مخطط تل البحر وتنفيذها،
- تقدم لرئيس الحكومة تقريرا سنويا عن مدى تحضيرات مخططات تل البحر المختلفة،
- تعد خريطة وطنية للمناطق القابلة للتلوث أو المعرضة للأخطار بحددة.
- بغرض متابعة تنفيذ المخطط الاستعجالي الوطني زودت اللجنة الوطنية بكتابة دائمة تقوم بالأعمال الإدارية التقنية للجنة .
- وتجتمع اللجنة الوطنية في دورات عادية مرتين في السنة بناءعن استدعاء من رئيسها²،غير إنها قد تجتمع في دورات غير عادية إما بطلب رئيسها أو بطلب ثلث أعضائها أو كلما دعت ضرورة مستعجلة لذلك.
- وقد أسند المرسوم التنفيذي94-279" للجنة تل البحر الجمهورية " مهامها مشابهة لمهام اللجنة الوطنية تنفذ على المستوى الجمهوري . وقد حددت ثلاثة لجان جهوية في كل من مدينة وهران ، الجزائر، جيجل وضع على رأس هذه اللجان الجمهورية قادة الواجهات البحرية المعينة من قيادة القوات البحرية التي تتصرف في إطار المهام الموضوعة بها بتفويض من رئيس الحكومة .وشأنها شأن اللجنة الوطنية تتكون اللجان الجمهورية الثلاث من ممثلي الوزارات المكونة للجنة الوطنية ، وبرنامج عمل مماثل لبرنامج اللجنة الوطنية ينفذ على مستوى المخطط الجمهوري للاستعجالي .
- ولتعميم الوقاية والتدخل لمواجهة المخاطر التلوث البحري أنشأت أيضا على مستوى الولايات البحرية " لجان تل الولاية " تتولى تسيير المخططات الإستعجالية الولاية وضعت تحت إشراف السادة الولاية على أن تتم جميع عمليات مكافحة في البحر تحت قيادة المصلحة الوطنية لحراس الحدود.
- تنطلق المخططات الاستعجالية لمكافحة متى وقع حادث بحري أو بري أو جوي يتسبب أو قد يتسبب في إفراغ كثير في البحر من المحروقات أو المنتوجات أو أية مادة أخرى قد تكون خطرا جسيما أو

تلحق أضرار بالوسط البحري أو بأعماقه أو سواحلها وبالمصالح المرتبطة بذلك. وبغرض المواجهة تقوم المصلحة الوطنية لحراس الحدود بإعلام الوالي المختص إقليميا والمصالح المعنية بمكافحة التلوث برا وبحرا بالإضافة إلى إخطار رئيس لجنة تل البحر الوطنية. وعند الاختتام الرسمي لمخططات تل البحر تعد اللجنة المعنية تقريرا ختاميا يتضمن ما يأتي:

- تقدير الخسائر المستحدثة،

- تقدير التكلفة الإجمالية للعمليات،

- تحليل نقدي لتنفيذ المخططات ،

-توفير البيانات عن إجراءات تعويض الضحايا وتحصيل النفقاتالتي بذلتها كل هيئةاستعملت وسائلها .

يبقى إن نشير إلى إن المرسوم التنفيذي رقم 94-279 هو أحد النصوص التطبيقية لقانون رقم 83-03 الذي ألغي بموجب المادة 113 من قانون رقم 03-10 الشيء الذي يثير التساؤل حول مدى صلاحية العمل به، خاصة في غياب النصوص التنظيمية والتطبيقية لقانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة الجديد .

إن ممارسة الأنشطة الصناعية والتجارية أصبحت من الحريات المنصوص عليها في الدستور والتنظيمات . غير أن حماية البيئة والمحيط من مظاهر الإضرار والتدمير التي تحدثها المنشآت الصناعية يحتم على السلطة التنفيذية إقامة توازن بين هذين المطلبين. هذه الحماية التي أصبحت من الوظائف الجديدة لنشاط الإدارة في الدولة الحديثة⁽¹⁾ وتطبيقا لذلك سن المشرع الجزائري المرسوم التنفيذي رقم 07-144 ، إذ وضع بموجب مدونة تتضمن قائمة المنشآت المصنفة التي تنطوي نشاطاتها على مصادر الإضرار بالبيئة .لذلك اشترط في نشاطها الحصول على ترخيص من الإدارة،⁽²⁾ بل فرض على مالكي هذه المنشآت الصناعية والتجارية التي غالبا ما تكون قرب السواحل ضرورة تقديم دراسة دقيقة حول تأثير المشروع الصناعي على البيئة ، وتقييم الانعكاسات والأضرار التي يمكن أن يلحقها المشروع بالبيئة البحرية والجوار والصحة العامة.

فالاهتمام بالبيئة بصفة عامة والبحرية بصفة خاصة أصبح يشكل بموجب المرسوم التنفيذي رقم 07 – 144 انشغالات يدخل في إطار الصالح العام ، بل أكثر من ذلك فقد أصبح التفكير المسبق في الانشغالات البيئية من أولويات النشاط الإداري ،تمارسه وتشترف عليه مختلف الهيئات الإدارية. فتقديم دراسة مدى التأثير على البيئة بالنسبة للمنشآت المصنفة الخاضعة للترخيص الإداري المسبق

1 - عبد الرحمان عزاري ، النظام القانون للمنشآت المصنفة من أجل حماية البيئة ، منشورات عالم الكتب ، الطبعة الأولى 2003 ، ص 05 .

2 - المرسوم التنفيذي رقم 07-144 المؤرخ في 19 مايو 2007 يحدد قائمة المنشآت المصنفة لحماية البيئة، الجريدة الرسمية رقم 34 لسنة 2007 .

بات أمروجوبي بموجب المادة 07 من المرسوم التنفيذي رقم 07 - 145 تدل على أنها قاعدة أمره(1)، ليتبع ذلك بإجراءات قانونية نص عليها المشروع تحت طائلة العقوبات متى أغفلت وغيبت من مستغل المنشأة الملوثة .

ولقد أدرك المشروع الجزائري خطورة النفايات الصناعية وغير الصناعية على البيئة عموما بالنظر إلى ما تحتوي عليه من مواد بيولوجية وكيميائية ضارة يصعب تحليلها أو التخلص منها ، فكان ميلاد قانون رقم 01-19 بمثابة الخطوة التشريعية الحقيقية في مجال مكافحة النفايات ومراقبتها وإزالتها. ولقد ارتكز هذا القانون على مبادئ أساسية هامة نص عليها المشرع الجزائري في المادة 02 تتمثل أساسا في(2):

- الوقاية والتقليل من إنتاج النفايات والأضرار الناجمة عنها،
 - تنظيم فرز النفايات وجمعها ونقلها ومعالجتها،
 - تثمين النفايات بإعادة استعمالها ، أو برسلتها وجعل منها مواد قابلة للاستعمال مرة أخرى ، أو توظيفها للحصول على طاقة،
 - إعلام و تحسيس المواطنين بالأخطار الناجمة عن النفايات وآثارها على الصحة والبيئة ، وكذلك التدابير المتخذة للوقاية من هذه الأخطار والحد منها أو تعويضها .
- ضبط المشروع الجزائري في المادة 03 من نفس القانون مفهوم النفايات وأنواعها . فاعتبر النفايات وفقا اذ القانون على أنها : " كل البقايا الناتجة عن عمليات الإنتاج أو التحويل أو الاستعمال و بصفة أعم كل مادة أو منتج وكل منقول يقوم المالك أو الحائز بالتخلص منه أو قصد التخلص منه ، أو يلزم بالتخلص منه أو بإزالته.

فقد حدد المشروع الجزائري النفايات وأعطى لها مفهوما واضحا واضعا بذلك حدا للتعريف المتعددة . فإذا كانت هذه التعاريف المتعددة تلتقي في بعض الجوانب ، كثيرا ما تختلف في جوانب أخرى على أساس أنه ما يعتبر نفاية عند البعض قد يكون لدى البعض الآخر قابلا للاستهلاك أو الاستخدام.

على خلاف النصوص القانونية السابقة فقد بين المشروع الجزائري في القانون رقم 01-19 خصائص النفايات وأنواعها ، لاختيار أنسب طريقة لمعالجتها وتفاذي آثارها السلبية .

إذ أن لكل نوع من النفايات مميزات خاصة مرتبطة بطبيعتها وتركيباتها ونوعها .

وعلى نفس التقسيم الذي اعتمد عليه المشرع الجزائري في تحديد أنواع النفايات ذهب إليه المشرع الفرنسي واعتبر أخطر النفايات تلك الناجمة عن تسرب النفط من المنشأة البترولية أو من السفن

1 - مرسوم تنفيذي رقم 07 - 145 مؤرخ في 19 مايو سنة 2007 يحدد مجال تطبيق محتوى وكيفية المصادقة على دراسة وموجز التأثير على البيئة.

2 - قانون رقم 01-19 مؤرخ في 27 رمضان عام 1422 الموافق ل 12 ديسمبر سنة 2001 يتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها و إزالتها، الجريدة الرسمية رقم 77 لسنة 2001 .

بمناسبة الرحلة البحرية ، لاسيما بعد الكوارث البحرية التي وقعت في عرض الحرب بفعل نقل البترول وما نجم عنها من هدم للتوازن الإيكولوجي للبحر .

وفي الاخير قد أصبح من الثابت اليوم أن التلوث ليس الضرر الوحيد الذي يهدد البيئة البحرية إذ إن استغلال الثروات الطبيعية الموجودة فيها بكيفية مفرطة وغير مدروسة هو مشكل آخر يعاني منه البحرومن هذا المنطلق أصبحت قضية حماية البيئة البحرية وتحقيق التنمية المستدامة أمرا من الصعب الجمع فيه بينهما وانطلاقا من كون أن الجزائر دولة ساحلية تطل على بحر شبه مغلق ، يتأثر أكثر من غيره من البحار المفتوحة بفعل التلوث ، وضع المشروع الجزائري منظومة قانونية غزيرة تجلت من خلال كثرة النصوص القانونية حاول من خلالها تكريس هذه الحماية .

ومع ذلك لازالت السواحل الجزائرية تواجه مشاكل بيئية خطيرة ناتجة عن عوامل عدة . فالتجمعات السكنية المقامة على السواحل وما تلفظه من ملوثات عضوية وبكتريولوجية زادت من تعميق المشكلة ، بالإضافة إلى الصناعة وما ينجم عنها من تلوث كيميائية وإشعاعية . وتمثل الاثار المضرة للملاحة البحرية أيضا عاملا هاما في قتل الإحياء البحرية والحياة عموما .

وعليه كان عليها بداية خلق إطار مؤسسات وتشريع قبل تبني أية سياسة بيئية ناجحة فكان قانون رقم 83-03 المؤرخ في 05 فبراير 1983 من أهم النصوص القانونية التي حاولت إيجاد هذا الإطار بغرض تنفيذ سياسة وطنية لحماية البيئة عموما ، من خلال حماية كل الأواسط بما فيها الوسط البحري وقد كان قانون رقم 83-03 من النصوص القانونية المهمة في التأسيس لتشريع بيئي حاول المشروع الجزائري وضعه بالرغم أنه كان في مجمله "قانون إطار " يحيل كثيرا إلى النصوص التنظيمية ، الشيء الذي قلل من فعاليته لكن هذه نصوص كقانون البيئة 10-03 وقانون النفايات والقانون البحري وغيرها الى جانب النصوص التنظيمية الاخرى التي تتوافق والاتفاقيات والمعاهدات الدولية والاقليمية خاصة توظيف اتفاقية برشلونة في تشريع حماية البيئة مما ذلل الكثير من الصعوبات لان معالجة مشكل تلوث مياه البحر الابيض المتوسط ليس بالهين وبمجرد سن قوانين تنتهي المشكلة لهذا فان التطور القانوني والوقائي خاصة يجب ان يقلل من حدة التلوث .

حاله خال

مما تقدم فإن المشرع الجزائري حرص على إضفاء حماية قانونية على البيئة البحرية بكافة أبعادها ، وصحيح أن المشرع الجزائري لم يصل إلى هذه الدرجة من الحماية إلا منذ سنوات قليلة و عذره في ذلك ينبع من أن الاهتمام العالمي بحماية البيئة لم يبرز إلا منذ سنوات معدودة .

وللإنصاف نقول أن الجذور التاريخية لحماية البيئة البحرية في النظام القانوني الجزائري تمتد إلى سنوات السبعينات حينما صادق المشرع الجزائري على الاتفاقية الدولية خاصة اتفاقية برشلونة 1976 والتي نصت على ممارسات وصور تضر بالبحر انطوت على البنود الأولى للحماية القانونية للبيئة البحرية، تلتها نصوص داخلية كرست هذا الاتجاه ولو ات الحبر الاساس كان قبل ذلك كاتفاقية لندن 1954 وبركسل 1969.

ولن نخالف الحقيقة إذا قلنا أن النصوص القانونية الحالية في النظام القانوني الجزائري جيدة مقارنة بسابقتها وتحقق حماية قانونية رفيعة المستوى إن طبقت بالفعل على اعتبار أن السلطات الجزائرية اليوم وبعد التدهور الذي عرفته سواحلنا ومن خلالها البيئة البحرية فإنها أصبحت تأخذ في كل سياسة تنموية المعطيات البيئية موضع الجد، مراعية في ذلك الالتزامات الدولية الداعية إلى بذل كل الدول مجهودات أكبر، وعلى جميع المستويات من أجل حماية البيئة البحرية .

فقد أصبحت في الوقت الحالي حماية البيئة البحرية من جملة القضايا الدولية ذات الاهتمام المشترك ، بالنظر إلى الطبيعة الخاصة للبحر وانتقال الآثار المدمرة للتلوث إلى كل الدول البحرية .

لذا أولى المجتمع الدولي عناية خاصة لمشكلة تلوث البحار من خلال عقد المؤتمرات وإبرم الاتفاقيات الدولية والإقليمية، لتكون اتفاقية " برشلونة " لسنة 1976 أول اتفاقية خاصة بحماية البحر الابيض المتوسط.

أما على المستوى الداخلي فقد تبنى المشرع الجزائري منظومة قانونية تهدف إلى التصدي لظاهرة تلوث البحر الابيض المتوسط ، حاول من خالها الحد من مستوياته ، وقد مست هذه النصوص القانونية كل مصادر التلوث .

غير أن الدارس للتقارير الرسمية والإحصائيات صادرة عن الجهات المتخصصة في مجال مكافحة تلوث البحر الابيض المتوسط يتبين له بأن تأثيرها في الواقع العملي كان محدودا وهذا ما اكده- تقرير حول حالة و مستقبل البيئة في الجزائر الصادر من وزارة تهيئة الاقليم والبيئة سنة 2000.

فالنصوص القانونية الموجودة بالرغم من غزارتها لم تحقق الغرض الذي جاءت لأجله بالشكل المطلوب بحيث أن تلوث البحار لازال متواصلا وربما بدرجات أكبر ومستويات أعلى عما كان عليه الوضع في السابق.

وإذا حاولنا معرفة أسباب فشل هذه المنظومة القانونية في تحقيق الغرض الذي وضعت من أجله ، فإن المشكلة بحسب رأينا تكمن أصلا في عدم وجود إرادة حقيقية تضع الآليات اللازمة لتفعيل النصوص القانونية وتترجها على أرض الواقع من جهة ومن جهة اخرى فان الجزائر عاشت في

العشريات الثلاثة الاخيرة عدم الاستقرار في جميع الجوانب وليس البيئي فقط فلا يكف تغيير القوانين أو سنها من أجل القضاء على مستويات التلوث البحري المتزايدة ، بل يجب تكاتف جهود كل الفاعلين معا سواء سلطات عمومية، متعاملين اقتصاديين ، خواص، النشاط في مجال حماية البيئة، والعمل سويا لاحترام البيئة البحرية والقضاء على مستويات التلوث البحري في انسجام و تضافر للجهود غير أنه ومع ذلك فإن اهتمام الجزائر بحماية الوسط البحري أصبح في الوقت الحالي مبدأ هام تقوم عليه السياسة التشريعية في مجال حماية البيئة، إعمالا للنظرة الحديثة القائمة على فكرة التكامل بين البيئة والتنمية المستدامة وحق الاجيال القادمة ، من خلال استغلال الثروات الحيوانية والنباتية و المعدنية الموجودة في البحر. ولعل أكبر استدلال على هذا الطرح هو ما ورد في قانون رقم 10-03 خاصة الفرع الثاني من الفصل الثالث من الباب الثالث الذي خصصه المشرع الجزائري لحماية البحر إضافة إلى ما ورد في القانون رقم 02-02 وقوانين أخرى والتي تؤكد هذا الطرح .

إن التشريعات البيئية الحالية و الأنظمة الصادرة في مجال مكافحة تلوث مياه البحر منحت اعتبارا لمسألة السيطرة على التلوث والتخفيف من مخاطره بهذا القدر أو ذلك، إلا أن السمات العامة لهته التشريعات تظهر بأنها لا تحقق من الفعالية بما فيه الكفاية حتى تضمن بها السيطرة على حوادث التلوث و الحيلولة دون حصولها .

ولمواجهة مخاطر التلوث المتعددة والمتزايدة لابد على المشرع الجزائري أن يضع عبارات واضحة ومفصلة، وأن يقلل من الإحالة إلى التنظيمات و التي في كثير من الأحيان لا يتوافق صدورها مع سريان النص القانوني بل وقد لا ترى النور أصلا- و على سبيل المثال لا الحصر المواد 05 ، 10 ، 14 ... من قانون رقم 01-19. والموارد ا 14 ، 17 ، 18 ... من قانون رقم 02-02 والموارد 15 ، 16 ، 23 ، 27 ، 32 ، 33 ... من قانون رقم 10-03 .

كما ان عدم وجود تشريع موحد شامل وكامل في شأن حماية البيئة عامة و البيئة البحرية خاصة و قلة الإمكانيات المادية والبشرية المؤهلة يصعب تحقيق الأهداف المرجوة منها .

لذلك يبدوا لنا أنه كان على المشرع الجزائري أن يجمع كل هذه النصوص في مدونة واحدة يطلق عليها اسم قانون حماية البيئة البحرية وكذا تكوين اليد العاملة المؤهلة فنيا و تقنيا .

وفي الاخير إن مفاتيح حماية البيئة البحرية في العالم ثلاث هي :التشريعات البيئية ، و التربية البيئية ، و الإدارة البيئية السليمة بالاضافة الي دور الاعلام البيئي أخيرا والجمعيات الناشط في هذا المجال.

المصادر والمراجع

القرآن الكريم

أولاً: الكتب.

الكتب العامة

- 1- بيطار وليد، القانون الدولي العام، المؤسسة الجامعية للدراسات، بيروت 2008.
- 2- جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام المجال الوطني للدولة (البري - البحري - الجوي)، الجزء الثاني، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2009 .
- 3- عمر سعد الله، المطول في القانون الدولي للحدود (عالمية القانون الدولي للحدود)، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2010.
- 4- محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الرابعة الجزائر 2008.

الكتب المتخصصة

1. أحمد السروي، "أهمية البيئة البحرية.
2. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والإتفاقية)، جامعة الملك سعود 1992 .
3. أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث(في ضوء التشريعات الوطنية والإتفاقات الإقليمية والمعاهدات الدولية)، منشأة المعارف، الإسكندرية 1998.
4. أحمد مشيش، المفهوم القانوني للبيئة في ضوء أسلمة القانون المعاصر، دار الفكر الجامعي، 2001.
5. حمد لكحل، " مفهوم البيئة ومكانتها في التشريعات الجزائرية" ، مجلة الفكر، المدينة، العدد السابع، دون سنة النشر.
6. داود عبد الرزاق الباز، الأساس الدستوري لحماية البيئة من التلوث دراسة تحليلية في إطار المفهوم القانوني للبيئة والتلوث، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية 2007.
7. رائف محمد لبيب ، الحماية الإجرائية للبيئة من المراقبة إلى المحاكمة (دراسة مقارنة) ، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى ، القاهرة 2009.
8. سمير حامد الجمال، الحماية القانونية للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.
9. صالح محمد محمود بدر الدين، الإلتزام الدولي بحماية البيئة من التلوث (على ضوء قواعد القانون الدولي للبيئة وقرارات وتوصيات المنظمات الدولية)، دار النهضة العربية، القاهرة 2006 .
- طارق إبر اهيم الدسوقي عطية، الأمن البيئي (النظام القانوني لحماية البيئة) ، دار الجامعة الجديدة ، 2009 .
10. صباح العشاوي، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، دار الخلدونية، الطبعة الأولى 2010 ،

11. عبد الرحمان عزاوي ، النظام القانون للمنشآت المصنفة من أجل حماية البيئة (دراسة مقارنة في كل من القانون الجزائري والفرنسي والمصري) ، منشورات عالم الكتب ، الطبعة الأولى 2003.
12. عبده عبد الجليل عبد الواهر ، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية و الداخلية ، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية 2006 .
13. علي سعيدان ، حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية والكميائية في القانون الجزائري ، دار الخلدونية ، الطبعة الأولى ، الجزائر 2008.
14. كمال حمدي، القانون البحري ، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية ، استغلال السفينة، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، مصر.
15. محمد زايد، طوق النجاة لإنقاذ البيئة من التلوث .
16. محمد سعيد عبد الله الحميدي ، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها وفقا لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة (دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين العربية) ، دار ا ، لجامعة الجديدة ، الطبعة الأولى، الأزارطية 2008.
17. مصطفى معوان ، معالجة النفايات المنزلية والتنمية المستدامة في الجزائر، تشريعات وواقع ، مجلة العلوم القانونية والإدارية ، كلية الحقوق جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان ، العدد رقم 01 ، سنة 2003 ، ص 90 وما يليها .
18. معمر رتيب محمد عبد الحافظ ، القانون الدولي للبيئة وظاهرة التلوث (خطوة للأمام لحماية البيئة الدولية من التلوث)، دار النهضة العربية ، القاهرة 2007 .
19. نصر الدين هنوتي، الوسائل القانونية والمؤسسية لحماية الغابات في الجزائر ، الديوان الوطني للأشغال التربوية ، الجزائر طبعة 2001 وما يليها .
20. وناس يحي، تبلور التنمية المستدامة من خلال التجربة الجزائرية ، مجلة العلوم القانونية والإدارية ، الحقوق ، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان ، العدد رقم 01 لسنة 2003.

ثانياً: الرسائل.

1. احمد اسكندر. احكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي , أطروحة دكتوراه في القانون, معهد الحقوق العلوم الادارية 'الجزائر, 1995

2. بوكعبان العربي ، الأبعاد البيئية والانمائية لنظام المنطقة الاقتصادية الخالصة ، أطروحة دكتوراه دولة في القانون العام ، كلية الحقوق ، جامعة جيلالي اليابس ، سيدي بلعباس 2003-2004 .
3. زيتوني زهور ، الجزائر ومدى إدماج الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية في قانونها الداخلي ، أطروحة ماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية ، كلية الحقوق والعلوم الإدارية ، بن عكنون ، الجزائر ، 2002-2003.
4. سامية قايدي ، التنمية المستدامة : التوفيق بين التنمية و البيئة ، مذكرة ماجستير في القانون الدولي الحقوق ، لإنسان ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ، 2001 .
5. مريم حلايم ، الحماية القانونية لبيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث ، في ضوء اتفاقية برشلونة لعام 1976 وبروتوكولاتها وفقا للتعديلات ، أطروحة ماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية ، كلية الحقوق قسنطينة.
6. واعلي جمال ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث (دراسة مقارنة) ، أطروحة الدكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة ابي بكر بلقايد ، تلمسان 2009-2010.
7. وناسة جدي ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري أطروحة ماجستير في قانون الأعمال ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة محمد خيضر بسكرة ، 2007-2008.

ثالثا: المعاهدات والاتفاقيات الدولية

1. اتفاقية لندن 1954.
2. اتفاقية فيينا للمعاهدات لعام 1963
3. اتفاقية مونتي غوبي لقانون البحار لعام 1982
4. اتفاقية لندن 1973 والخاصة بمنع التلوث من السفن .
5. اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط لعام 1976.
6. اتفاقية مار بول لعام 1973\1978.
7. اتفاقية ريو دي جارينو 1992.
8. برنامج البحار الإقليمية عام 1974.
9. بروتوكول برشلونة.
10. مؤتمر إستكهولم 1972.

رابعا: التشريع

- الدستور
- 1. المادة 17 من دستور الجزائر لعام 1996
- النصوص الوطنية

1. أمر رقم 72-17 مؤرخ في 25 ربيع الثاني عام 1392 الموافق ل07 يونيو سنة 1972 يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها بيروكسل في 29 نوفمبر 1969، الجريدة الرسمية رقم 53 سنة 1972.
- 2. القانون 76-80 المعدل و المتمم للقانون البحري الجزائري رقم 05-98 المؤرخ في أول ربيع الأول 1419 الموافق ل25 يونيو سنة 1998 يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية رقم 47 لسنة 1998
- 3. القانون 83-03 الملغى الصادر في 05-02-1983 بالجريدة الرسمية رقم 06.
- 4. القانون رقم 84-12 المؤرخ في 23 جوان 1984 المتضمن النظام العام للغابات المعدل والمتمم بقانون رقم 91-21 المؤرخ في 02 ديسمبر 1991
- 5. القانون رقم 90-08 المؤرخ في 12 رمضان عام 1410 الموافق ل 7 أبريل 1990 والمتعلق بالبلدية
- 6. القانون رقم 90-09 المؤرخ في 12 رمضان عام 1410 الموافق ل 7 أبريل 1990 والمتعلق الولاية.
- 7. القانون رقم 90-30 مؤرخ في 14 جمادى الأولى عام 1411 الموافق أول ديسمبر 1990 يتضمن قانون الأملاك الوطنية الجريدة الرسمية رقم 52 لسنة 1990
- 8. القانون رقم 99-01 المؤرخ في 18 ذي الحجة عام 1419 الموافق ل 04 أبريل سنة 1999 الذي يحدد القواعد التي تحكم نشاط وكالة السياحة والأسفار .
- 9. القانون رقم 01-11 مؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1422 الموافق ل 03 يوليو سنة 2001 ، يتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات ، الجريدة الرسمية رقم 36 لسنة 2001 .
- 10. القانون رقم 01-11 مؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1422 الموافق ل 03 يوليو سنة 2001 ، يتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات ، الجريدة الرسمية رقم 36 لسنة 2001 .
- 11. القانون رقم 01-03 مؤرخ في 16 ذي الحجة عام 1423 الموافق ل 17 فبراير سنة 2003 يتعلق بالتنمية المستدامة للسياحة الجريدة الرسمية رقم 11 لسنة 2003 .
- 12. القانون رقم 01-10 مؤرخ في 11 ربيع الثاني 1422 الموافق 3 يوليو 2001 ، يتضمن قانون المناجم الجريدة الرسمية عدد 35 صادر في 12 ربيع الثاني 1422 الموافق 4 يوليو 2001.
- 13. القانون رقم 02-02 مؤرخ في 22 ذي القعدة عام 1421 الموافق ل 05 فبراير سنة 2002 يتعلق بحماية الساحل وتثمينه ، الجريدة الرسمية رقم 10 لسنة 2002

- 14. القانون رقم 02-03 مؤرخ في 16 ذي الحجة عام 1423 الموافق ل 17 فبراير سنة 2003 يحدد القواعد العامة للاستعمال والإستغلال السياحيين للشواطئ ، الجريدة الرسمية رقم 11 لسنة 2003 .
- 15. القانون رقم 03-03 مؤرخ في 16 ذي الحجة عام 1423 الموافق ل 17 فبراير سنة 2003 يتعلق بمناطق التوسع و المواقع السياحية ، الجريدة الرسمية رقم 11 لسنة 2003 .
- المراسيم
 - . المرسوم 344-63 في 11-09-1963
 - 2. المرسوم رقم 80-14: بتاريخ 29-01-1980 الجريدة الرسمية 05.
 - 3. المرسوم رقم 81-02 المؤرخ في 17-01-1981 المتضمن مصادقة الجزائر على بروتوكول برشلونة الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة
 - 4. المرسوم رقم 88-228 المؤرخ في 15-11-1988 و المتضمن شروط قيام السفن و الطائرات بغمر النفايات التي من شأنها أن تلوث البحر و إجراءات ذلك كيميائه
 - 5. مرسوم تنفيذي 90-78 مؤرخ في 02 شعبان 1410 الموافق 27 فبراير سنة 1990، يتعلق بدراسات التأثير بالبيئة، الجريدة الرسمية عدد 10 صادر في 10 شعبان 1410 الموافق 07 مارس 1990. (ملغى).
 - 6. مرسوم تنفيذي رقم 93-160 مؤرخ في 20 محرم عام 1414 الموافق ل 10 يوليو سنة 1993 ينظم النفايات الصناعية السائلة.
 - 7. المرسوم التنفيذي 94-279 المؤرخ في 17 09 - 1994 و المتضمن مكافحة تلوث البحر و إحداث مخطط استعجالي لذلك الجريدة الرسمية 9 ل 5 2-09 - 1994.
 - 8. المرسوم رقم 96-53 المؤرخ في 22-01-1996 الجريدة الرسمية رقم 06 المؤرخة في 24-01-1996
 - 9. مرسوم رقم 98-123 المؤرخ في 21 ذي الحجة عام 1418 الموافق ل 18 أبريل سنة 1998 ، يتضمن المصادقة على البروتوكول عام 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969 ، الجريدة الرسمية رقم 25 لسنة 1998 .
 - 10. المرسوم التنفيذي رقم 01-56 المؤرخ في 15 فبراير سنة 2001 يتعلق بصيد المرجان .
 - 11. المرسوم التنفيذي رقم 03-481 مؤرخ في 19 شوال عام 1424 ، الموافق ل 13 ديسمبر سنة 2003 يحدد شروط ممارسة الصيد البحري وكيميائه ، الجريدة الرسمية رقم 78 لسنة 2003 .

- 12. المرسوم التنفيذي رقم 04-187 المؤرخ 19 جمادي الأولى عام 1425 الموافق ل 07 يوليو سنة 2004 يحدد قائمة آلات الصيد البحري المحظور استيرادها وصنعها وحيازتها وبيعها الجريدة الرسمية رقم 44 لسنة 2004 .
- 13. المرسوم لتنفيذي رقم 04-188 مؤرخ في 07 يوليو سنة 2004 يحدد كفاءات قنص الفحول والبرقات و البلاعيط و الدعاميص ونقلها وتسويقها ، الجريدة الرسمية رقم 44 لسنة 2004
- 14. مرسوم تنفيذي 07 - 145 مؤرخ في 19 ماي 2007 ، • يحدد مجال تطبيق وكفاءات المصادقة علي دراسة مدى التأثير وموجز التأثير علي البيئة الجريدة الرسمية عدد 34 مؤرخ في 22 ماي 2007 المعدل بالمرسوم التنفيذي 19-241.

فجرى الموضوعات

الصفحة	الموضوعات
	شكر وتقدير
	إهداء
	قائمة المختصرات
1	مقدمة
	الفصل الاول: الاستراتيجية الدولية لحماية البيئة البحرية
6	المبحث الأول: ماهية البيئة البحرية
6	المطلب الأول: أهمية البيئة البحرية
18	المطلب الثاني: الحدود القانونية للبيئة البحرية
24	<u>المبحث الثاني: الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية.</u>
25	المطلب الأول: أهم الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر والخاصة بحماية الوسط البحري من التلوث بالمحروقات.
31	المطلب الثاني: أهم الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر والخاصة بمنع التلوث من السفن و الطائرات.
	الفصل الثاني: الاستراتيجية الاقليمية والوطنية لحماية البيئة البحرية
46	المبحث الأول: حماية البيئة البحر الأبيض المتوسط من خلال اتفاقية برشلونة
46	المطلب الأول : تحليل اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها.
55	المطلب الثاني: جهود حماية البحر المتوسط من التلوث.
63	المبحث الثاني: استراتيجية الوطنية لحماية بيئة البحر المتوسط
64	المطلب الاول : التزام الجزائر باتفاقية برشلونة
80	المطلب الثاني:توظيف اتفاقية برشلونة في تشريع حماية البيئة
81	الفرع الأول: حماية بيئة البحر الابيض المتوسط في التشريع البحري
91	الفرع الثاني: حماية بيئة البحر الابيض المتوسط في التشريع البيئي وقانون النفايات
107	الخاتمة
110	قائمة المراجع
117	فهرس الموضوعات

ملخص:

Resume:

ان الجزائر 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 التلوثين الأثر البالغ على المصالح الاقتصادية و الاستراتيجية.

أما بالنسبة للنصوص القانونية الدولية بحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر برية، لقد وجدنا من خلال دراستنا أن جهود المشرع الجزائري في مجال مكافحة هذا النوع من التلوث قد جاءت عكس الأولى (التلوث النفطي و التلوث من السفن و الطائرات) أي أن جهود لاتزال ضئيلة في هذا المجال، وتكمن هذه في قلة النصوص القانونية و ندرتها في القانون الداخلي، كما أن الإدارة و ما تتمتع من صلاحيات السلطة العامة و سلطات الضبط الإداري تلعب دورا أساسيا ووقائيا في ما يخص حماية البيئة البحرية.

L'Algérie a pris de nombreuses initiatives en ratifiant de nombreuses conventions et protocoles internationaux pour la protection du milieu marin. Le législateur algérien a fait des efforts considérables pour incarner les règles juridiques internationales acceptées par l'Algérie dans le domaine de la protection du milieu marin contre la pollution par les hydrocarbures et la pollution par les navires et Aéronefs, compte tenu de la position occupée par le secteur des hydrocarbures et le secteur du transport maritime en Algérie, et considérant que ces deux pollutions ont un impact significatif sur les intérêts économiques et stratégiques. Quant aux textes juridiques internationaux de protection du milieu marin contre les pollutions d'origine terrestre, nous avons constaté à travers notre étude que les efforts du législateur algérien dans le domaine de la lutte contre ce type de pollution sont venus à l'opposé du premier (pollution par les hydrocarbures et pollution par les navires et aéronefs), ce qui signifie que les efforts Ce domaine, et cela réside dans le manque de textes juridiques et leur rareté dans le droit interne, et l'administration et les pouvoirs de l'autorité publique et des autorités de contrôle administratif jouent un rôle fondamental et préventif en matière de protection du milieu marin.

بمتتبع موضوع المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، نجد بأنه لا يزال يشوبه الغموض وعدم التحديد و من ذلك عدم الضبط الدقيق للمصطلحات كالتلوث مثلا إذ لم يتم التوصل لتعريف محدد لحد الآن يمكن أن تنظم بشأنه قواعد هذه المسؤولية، او حتى نحدد المسؤول في ضوئه ، كما يجب على الدولة الجزائرية أن تأخذ بعين الاعتبار التكلفة الباهظة للعديد من الآليات المعتمدة من أجل الحد من التلوث البحري و التي تؤثر كثيرا على الجزائر باعتبارها دولة نامية ، و كنقطة أخيرة و هامة جدا و هي توعية الأفراد بضرورة حماية البيئة ككل وليست البحرية فقط، حيث أن وجود تشريعات بيئية وإدارة منظمة و قضاء صارم غير كافي وحده للوقوف أمام أخطارا التي تلحق بالبيئة إذا لم يتم تحسيس الأفراد و توعيتهم و تدعيم دور الجمعيات في مجال حماية البيئة.

En traçant la question de la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution marine, nous constatons qu'elle est encore assombrie par l'ambiguïté et le manque de spécificité, y compris le manque de contrôle précis de termes tels que la pollution, par exemple, puisqu'une définition spécifique n'a pas encore été atteinte dans laquelle les règles de cette responsabilité peuvent être réglementées, voire nous définissons le responsable à la lumière de celle-ci. L'Etat algérien doit prendre en compte le coût élevé de nombreux mécanismes adoptés afin de réduire la pollution marine, qui affecte fortement l'Algérie en tant que pays en développement, et comme dernier point très important, qui est d'éduquer les individus sur la nécessité de protéger l'environnement dans son ensemble et pas seulement le milieu marin, comme L'existence d'une législation environnementale, d'une administration organisée et d'une justice stricte ne suffit pas à elle seule pour faire face aux dangers qui polluent l'environnement si les individus ne sont pas sensibilisés et éduqués, et le rôle des associations dans le domaine de la protection de l'environnement est renforcé.