

الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث*

د. قماري نضرة بن ددوش

عزيرة حنان

طالبة دكتوراه

جامعة. مستغانم

إن قضية إنقاذ البيئة البحرية تشكل أقصى تحديات الإنسان في القرن الجديد ، فهو الذي صنع بيده مشكلة تلويث البيئة وهو وحده الذي عليه إنقاذها ، وفي سبيل تحقيق هذا الهدف و بالرغم من أن البيئة ليست شخص طبيعي أو معنوي أو شيء مادي يمكن لمسه ، اهتمت دول العالم بوضع نظام قانوني لحمايتها باعتبارها قيمة أساسية من قيم المجتمع ، و في هذا الصدد أبرمت العديد من الاتفاقيات الدولية الثنائية و الجماعية لحماية البيئة البحرية من التلوث ، رغم ما نتج عن هذه الاتفاقيات من مبادئ و توصيات إلا أنها لا ترقى إلى مرتبة الالتزام القانوني الكامل و مع ذلك القيمة الحقيقية لما أسفرت عنه هذه الاتفاقيات في صحوة الضمير العالمي الذي بدأ يحس و يتجاوب مع نواقيس الخطر التي تنذر بتدمير البيئة البحرية ، فلوحظت حركة قانونية نشيطة تعمل على وضع نظام قانوني شامل لحماية البيئة البحرية من التلوث ، فتمت معالجة هذا الموضوع بالتعرف على البيئة البحرية و التلوث البحري ثم سبل حمايتها على المستويين الدولي و الوطني .

L'affaire de sautage de l'environnement maritime compose des défis énormes de l'homme dans ce nouveau siècle , c'est lui qui est la cause de la pollution de l'environnement maritime , et c'est lui qui doit le sauver pour atteindre ce but et malgré l'environnement n'est pas une personne physique ou morale ou une chose matériel qui peut le toucher , les pays du monde s'intéressent d'établir un système juridique pour le protéger , car elle est considérée comme une valeur principale parmi les valeurs de la société et dans ce cadre ils ont été accorder plusieurs conventions internationales pour protéger l'environnement maritime de la pollution , malgré les principes et les consignes qui ont résulter de cette convention , mais malheureusement elle ne se promettre pas au niveau des obligations juridiques entier

* رمز المقال: 17 / 17 / 2016 / دن.ع.ح.م

تاريخ إيداع المقال لدى أمانة المجلة: 2016/10/05

تاريخ إيداع المقال للتحكيم: 2016/10/12

تاريخ رد المقال من قبل التحكيم: 2016/10/19

تاريخ قبول المقال للنشر: 2016/12/20

, mais elle nous à donné une valeur réelle et nous à établie une sereine morale internationale qui abuter de sensibiliser et réagir avec l'alarme de danger qui avertie de la destruction de l' environnement maritime ,on observe un mouvement juridique actif qui travaille pour poser un système juridique et pour protéger l'environnement maritime de la pollution, il a effectué un traitement de ce problème pour la connaissance de l'environnement et la pollution maritime , et après les divers méthodes au niveau national et international .

مقدمة :

الحماية القانونية للبيئة تعتبر من بين المواضيع التي تحتل الصدارة في البحوث المتعلقة بالبيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة ، فبالرغم من أن التقدم العلمي والتكنولوجي له إيجابيات على الإنسانية ككل إلا أنه بالمقابل له آثار وخيمة على البيئة لذا أصبح من الضروري حماية البيئة والحفاظ عليها من التلوث لأن البيئة هي مستقبلنا المشترك و الحفاظ عليها يعد قضية مصير ، فرغم تأخر اهتمام دول العالم عامة و الجزائر خاصة بقضايا البيئة لأسباب اقتصادية و سياسية إلا أنه لم يفت الأوان بعد و يمكن جبر الأضرار نسبيا باتخاذ تدابير ردعية ووقائية للحفاظ على البيئة ، و المشرع الجزائري لم يكن تفكيره كتفكير باقي دول العالم الثالث التي تعتبر الحديث عن التلوث البيئي و الجريمة البيئية ترفا فكريا ومكافئته من الكماليات الغير اللازمة والتي تعتبر التلوث ثمنا للتقدم الصناعي السريع ، بل بالعكس حماية البيئة سبب للتنمية وليست عائقا لها .

حظيت البيئة عامة و البيئة البحرية خاصة باهتمام المجتمع الدولي ، وكان أول من جلب الانتباه لوجود مشكلة تتطلب تدابير للمكافحة على المستوى الدولي التلوث البحري بالنفط ، وتعتبر اتفاقية لندن المبرمة في 12/05/1954 المتعلقة بمنع التلوث البحري بالنفط أول خطوة محتشمة نحو هذا الطريق ، و بعدها تلتها عدة اتفاقيات للمحافظة على البيئة البحرية أقرها الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982 ، كما أن المؤسسات الدولية على رأسها الأمم المتحدة لعبت دورا هاما من خلال مؤتمراتها ، وكان أول مؤتمر للبيئة في ستوكهولم سنة 1972 ، الذي يعتبر بداية للقانون الدولي للبيئة حيث حدد ما ينبغي عمله لحماية هذه الأخيرة ووضع المعالم الأولى في هذا المجال¹ .

1 محسن عبد الحميد أفكرين ، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحضرها القانون الدولي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1999 ، ص 94

أما فيما يخص القانون الوطني فلم يظهر الوعي البيئي في الجزائر مستقلة إلا في بداية السبعينات و ذلك بإنشاء أول هيئة لحماية البيئة و هي المجلس الوطني للبيئة سنة 1974 ، وفي سنة 1983 تم إعداد الإطار القانوني للبيئة بصدور القانون 03/83 المتعلق بحماية البيئة ، أما البيئة البحرية فقد تجسد اهتمام المشرع بها من خلال مصادقته على الاتفاقيات الدولية الصادرة بهذا الخصوص ، وكذلك من خلال تجريم بعض الاعتداءات على البيئة البحرية سواء في قانون العقوبات أو القانون البحري أو قانون المياه أو قانون حماية الساحل و تسمينه .

و في هذا الصدد تطرح فكرة الأمن البيئي البحري نفسها و بقوة ، و عليه نطرح الإشكال التالي: هل استطاع النظام القانوني الدولي والوطني تحقيق الحماية اللازمة والفعالة لبيئة البحرية؟

للإجابة على هذه الإشكالية قسمت الموضوع إلى قسمين :

أولا : ماهية البيئة البحرية و التلوث البحري

1- تعريف البيئة البحرية

2- تعريف التلوث البحري و مصادره

ثانيا : الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث

1- على المستوى الدولي

2- على المستوى الوطني

أولا : ماهية البيئة البحرية و التلوث البحري

تجب الإشارة إلى أن الاهتمام بالبيئة عامة و البيئة البحرية خاصة أصبح من المواضيع المطروحة للنقاش و الدراسة على المستويين الدولي و الوطني ، فقد تم عقد ندوات و مؤتمرات عديدة لمعالجة المشكلات البيئية المتزايدة في العالم كما تأسست أحزاب سياسية في الدول الصناعية تسمى " الأحزاب الخضراء " تدافع عن البيئة و تهاجم كل من له صلة بالتلوث بكل أنواعه باعتباره أكبر خطر يهدد البيئة .

1- تعريف البيئة :

أ - تعريف البيئة بصفة عامة: فيما يخص علم البيئة هو مصطلح إغريقي مكون من كلمتين "LOGOS" بمعنى المنزل و "IOKOS" بمعنى العلم ، فعلم البيئة هو العلم الذي يهتم بدراسة الكائن

في منزله حيث يتأثر الكائن الحي بمجموعة من العوامل الحية و البيولوجية و الغير الحية الكيميائية و الفيزيائية¹ .

أما فيما يخص التعريف القانوني فإن القانون المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة لم يعطي تعريفا للبيئة و إنما اكتفى بتحديد مكونات البيئة و أهداف حمايتها² .

ب - تعريف البيئة البحرية : بالرجوع إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 نجدها لا تعطي تعريفا للبيئة البحرية أما اكتفت بتحديد نطاق البيئة البحرية و هي " المياه الداخلية و المياه الأرخيلية ، البحر الإقليمي و المنطقة المجاورة و المناخمة أو الملاصقة و المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الاستثنائية و الامتداد القاري ، هذه المناطق تشكل الإقليم البحري للدولة ، وهناك مناطق لا تخضع لسيادة أي دولة و هي أعالي البحار أو البحر العالي و المنطقة"³ .

2 - تعريف التلوث البحري :

أ تعريف التلوث بصفة عامة : يعرف التلوث بصفة عامة بأنه إضافة الإنسان لمواد أو طاقة إلى البيئة بكميات يمكن أن تؤدي إلى إحداث نتائج ضارة ينجم عنها إلحاق الأذى بالمواد الحية أو ب صحة الإنسان أو تعجل بذلك أو تعوق الاستخدامات المشروعة للبيئة أو تقلل من إمكانياتها⁴ .

ب - تعريف التلوث البحري : أما التلوث البحري فقد وضعت له عدة تعريفات أهمها التعريف الذي جاء به " GEASAMP" les aspects scientifiques de la pollution marine . و هم مجموعة من الخبراء عهدت إليهم بعض الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة 5 سنة 1972 بدراسة المظاهر العلمية لحماية البيئة البحرية من التلوث و الذي عرفه بأنه " إدخال الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة مواد أو طاقة إلى البيئة البحرية ، بما فيها مصبات الأنهار ، عندما تنجم عنها بعض الآثار الظاهرة كإلحاق الأذى بالمواد الحية و الإضرار بصحة

1 Prieur Michel , droit de l' environnement , presse Dalloz , 2ème édition , paris , 1991 , p 02 .

2 أنظر المادتين 02 و 03 من القانون رقم 10/03 المؤرخ في 2003/07/20 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ، جريدة رسمية عدد 43 لسنة 2003 .

للمزيد أنظر : عبد الكريم عوض خليفة ، القانون الدولي للبحار ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، ط 2013 . 3

4 عبد السلام علي عبد السلام ، الالتزامات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث ، مذكرة ماجستير ، قسم القانون ، أكاديمية الدراسات العليا ، طرابلس ، 2008 ، ص 20 .

من بين هذه الوكالات المتخصصة ، المنظمة البحرية الدولية ، اللجنة الدولية للمحيطات . 5

الإنسان أو إعاقة أوجه النشاط البحري بما فيها الصيد و التي يمكن أن تقلل من درجة نقاء مياه البحر و صلاحيتها لبعض الاستخدامات¹ .

و قد خصص الجزء الثاني عشر من قانون البحار لعام 1982 لحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها من التلوث ، و قد جاء تقريبا بنفس التعريف سابق الذكر² .

ج - مصادر التلوث البحري : وضع الأستاذ ALEXANDERE KISS تصنيف تقني لمختلف ملوثات البيئة البحرية ، هذا التصنيف يستند إلى :

1 - حسب مصدر التلوث : هناك تلوث من مصادر بحرية و التي يكون سببها غالبا السفن ، و هناك تلوث من مصادر أرضية التي يكون سببها الأنهار و المجاري المائية و هناك تلوث من الجو .

2 - حسب طبيعة الملوثات : هناك ملوثات كيميائية و إشعاعية و حرارية و ميكانيكية .

3 - حسب حمولة السفينة و الفضلات : و هنا التلوث إما يكون عمدي أو عرضي³ .
و من أسباب التلوث أيضا :

- حوادث تصادم السفن و جنوحها خاصة إذا كانت حاملة لمواد خطيرة .

- حركة مرور الناقلات النفطية و عمليات التنظيف التي تتم أثناء المرور .

1 Calmari .d , NAVE ,H (éds),base scientifique du contrôle de pollution , revue de la pollution dans l'environnement aquatique africain , 25 ,Rome , FAO, 1994 , http// www FAO . ORG / docrep .le 23/06/2009 " l'introduction directe ou indirecte par l'homme ,des substances au d'énergie dans le milieu marine (y . compris les estuaires) lorsque' elle a des affects nuisibles tels que dommage aux ressources biologiques risque pour la sante de l'homme , entrave aux activités maritime , y compris la pêche , altération de la qualité de l'aux de mer du point de vue utilisation et dégradation de valeurs d'agrément " .

2 نفس التعريف ورد في اتفاقية حماية البيئة البحرية في منطقة بحر البلطيق لعام 1974 في المادة 02 منها ، اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث المبرمة ببرشلونة عام 1976 في مادتها 02/أ ، اتفاقية الكويت الإقليمية بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث المبرمة عام 1978 في المادة 01/أ منها ، اتفاقية حماية البيئة البحرية في الأطلسي شمال - شرق OSPAR المبرمة في باريس سنة 1992 في المادة 04/01 منها .

3 A . CH KISS . droit international de l'environnement, études international, paris, bedonne, 1990 , p 173 ,174.

- عمليات الاستئثار و الاستكشاف و الإنتاج البحري للبتروال أدت إلى عمليات حفر في البحار¹.

ثانيا : الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث

على الرغم من أن البيئة ليست شخص طبيعي أو معنوي أو شيء مادي يمكن لمسه ، ومع ذلك اهتمت دول العالم بوضع نظام قانوني لحمايتها باعتبارها قيمة أساسية من قيم المجتمع ، و فيما يلي سنتطرق إلى جهود كل من المجتمع الدولي و القانون الوطني في حماية البيئة .

1 - على المستوى الدولي : فيما يلي سنبرز أهم الاتفاقيات المبرمة لحماية البيئة البحرية من التلوث - اتفاقية لندن المبرمة في 12/05/1954 وتم تعديلها أكثر من مرة في 1962 - 1969 - 1971 ، و التعديل الأخير سنة 1973 والتي عرفت باتفاقية ماربول الملحقة بالبروتوكول سنة 1978 ؛ - اتفاقيات جنيف الأربع الشهيرة المبرمة سنة 1958 و المتضمنة مجموعة من القواعد الدولية المنظمة لحقوق و واجبات الدول في البحار².

- اتفاقية بروكسل سنة 1969 المتعلقة بإمكانية التدخل في أعالي البحار في حالات الكوارث البحرية التي تؤدي إلى التلوث بالبتروال الصادرة عن المؤتمر الدولي للتلوث في لندن عام 1973 - الاتفاقية منع التلوث البحري الناتج عن الإغراق التي أبرمت في لندن سنة 1982 ؛ - اتفاقية برشلونة المبرمة في 16/02/1976 لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث ؛ - اتفاقية الكويت لسنة 1978 الخاصة بحماية البيئة البحرية للخليج من التلوث ؛ - اتفاقية جدة لسنة 1982 لحماية بيئة البحر الأحمر و خليج عدن المبرمة في إطار جامعة الدول العربية ؛

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الموقعة في 10/02/1982 بجايكا ، التي جاءت كتنظيم قانوني شامل دقيق و موحد لكافة الجوانب المتعلقة بالبحار،وقد تضمنت الاتفاقية تنظيما قانونيا دوليا متكاملًا لموضوع حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث³

رغم ما تمخض عن هذه الاتفاقيات من مبادئ و توصيات ، لا ترقى إلى مرتبة الالتزام القانوني الكامل إلا أن القيمة الحقيقية لما أسفرت عنه هذه الاتفاقيات في صحوة الضمير العالمي

1 محمد توفيق سعودي ، التلوث البحري و مدى مسؤولية صاحب السفينة عنه ، دار الأمين ، القاهرة ، الطبعة الأولى 2002 ، ص 23 ، 24 .

3-مدحت حافظ إبراهيم ، شرح قانون التجارة البحرية الجديد ، مكتبة غريب ، مصر ، الطبعة الأولى ، 1991 ، ص 385 .

5-مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 386 .

الذي بدأ يحس و يتجاوب مع نواقيس الخطر التي تنذر بتدمير البيئة البحرية ، فلوحظت حركة قانونية نشيطة تعمل على وضع نظام قانوني شامل لحماية البيئة البحرية من التلوث¹ .
2 - على المستوى الوطني

تجب الإشارة إلى أن المشرع الجزائري في ما يخص حماية البيئة البحرية يتماشى مع الأنظمة القانونية الدولية في هذا المجال المجسدة في الاتفاقيات والبروتوكولات التابعة لها² .

أ - المسؤولية الجزائية المترتبة على الاعتداء على البيئة البحرية :

أقر المشرع حماية البيئة البحرية في كل من القانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة القانون البحري وقانون العقوبات و قانون الصيد البحري و قانون المياه و قانون حماية الساحل و تمينه ، إلا أننا في هذه الدراسة سنقتصر على سرد الأحكام القانونية المتعلقة بحماية البيئة البحرية الواردة في القانون 10/03 و القانون البحري و قانون العقوبات .

المادة 52 من القانون 10/03 تنص على : " يمنع داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري :

- كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها الإضرار بالصحة العمومية و الأنظمة البيئية البحرية

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

- إفساد نوعية المياه البحرية من حيث استعمالها ،

- التقليل من القيمة الترفيهية و الجمالية للبحر و المناطق الساحلية و المساس بقدراتها السياحية "

و قد رصد المشرع عقوبات على مرتكبي جريمة التلوث البحري تصل إلى الإعدام ، و سنتطرق

لبعض الجرائم المنصوص عليها في القانون البحري³ .

6-مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع نفسه ، ص 387 .

2 أنظر : - الأمر 17/72 المؤرخ في 04/08/1972 المتعلق بمصادقة الجزائر على الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية الناجمة عن التلوث البترولي ، المنعقدة في بروكسل ، ج ر 53 سنة 1972 ، - المرسوم 02/81 المؤرخ في 17/01/1981 المتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات ، الموقع في برشلونة في 16/02/1976 ، - المرسوم 03/81 المؤرخ في 17 يناير 1981 المتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط و المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والموقع في برشلونة يوم 16/02/1976 .

3 الأمر 80/76 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن القانون البحري ، ج ر 29 لسنة 1977 المعدل و المدمج بالقانون رقم 98 /05 المؤرخ في 25/06/2005 .

- يعاقب القانون البحري الربان الذي يبحر بالسفينة و هي في حالة سيئة للملاحة بالحبس من ثلاثة أشهر 03 إلى سنتين 02 وبغرامة مالية من 100000 دج إلى 600000 دج إذا كان هذا الفعل يشكل خطرا على البيئة البحرية¹.

- كما يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى خمس 05 سنوات و بغرامة مالية من 20000 دج إلى 200000 دج أو بإحداها كل من تسبب في مساس بالبيئة البحرية نتيجة تصادم أو جنوح أو اصطدام².

- و يعاقب بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر و بغرامة من 200000 دج إلى 500000 دج كل شخص يعلم بوجود ضرر يصيب البيئة البحرية و لم يخاطر السلطات البحرية الجزائرية المختصة بذلك³.

- كما نص المشرع على عقوبة الإعدام رغم الجدل الكبير الدائر حول هذه العقوبة إلا أننا يمكننا القول بأنها تعكس خطورة الأفعال المرتكبة بحيث لا يرجى إعادة تأهيل الشخص المقترف لها ، فالمشرع الجزائري لا يزال يحتفظ بهذه العقوبة لمواجهة بعض الجرائم الخطيرة ، كجريمة إلقاء نفايات مشعة في المياه التابعة للقضاء الوطني حيث يعاقب بالإعدام كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية قام بهذا الفعل⁴.

كذلك نص عليها المشرع الجزائري في قانون العقوبات حيث يعاقب بالإعدام كل فعل إرهابي أو تخريبي غرضه الاعتداء على المحيط أو إدخال مادة أو تسريبها في الجو أو في باطن الأرض أو إلقاءها في المياه بما فيها الإقليمية والتي من شأنها جعل صحة الإنسان أو الحيوان أو البيئة الطبيعية في خطر⁵.

تجب الإشارة إلى أنه هناك هيئات مركزية مكلفة بحماية البيئة عامة و البيئة البحرية خاصة وهي : الوكالة الوطنية للنفايات⁶.

3 المادة 02/497 من القانون البحري الجزائري .

4 المادة 483 من نفس القانون .

5 المادة 492 من نفس القانون .

6 المادة 500 من القانون البحري الجزائري .

7 أنظر المادتين 87 مكرر /05 و المادة 87 مكرر 01 .

1 المرسوم التنفيذي 175/02 المؤرخ في 20/05/2002 المتضمن إنشاء الوكالة الوطنية للنفايات و تنظيمها و عملها .

و المحافظة الوطنية للساحل¹، و هناك هيئات محلية ممثلة في مفتشية البيئة²، و لجنة تل البحر³.

و كتندير وقائي للحفاظ على سلامة البيئة البحري تفرض الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري من السفن " ماربول " على ناقلات البترول التي تزيد حمولتها عن 150 طن و أي سفن أخرى تزيد حمولتها عن 400 طن تحمل جنسية دولة طرف في الاتفاقية بأن تحمل شهادة دولية لمنع التلوث الزيتي⁴، هو ما نلاحظه من خلال المادة 426 و ما يليها من القانون البحري التي تفرض الحصول على شهادة سلامة السفن .

ب - المسؤولية المدنية :

تؤسس المسؤولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي في الغالب على أساس الخطأ التقصيري⁵، فمسؤولية مالك السفينة عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت ليست مسؤولية موضوعية على نحو ما ذهب إليه البعض⁶، و لا يعتبر مالك السفينة مسئولاً عن التلوث إذا ما اثبت أنه نتيجة أعمال عدوانية أو حرب أو قوة قاهرة⁷.

وفقاً لأحكام المادة 117 من القانون البحري الجزائري يعتبر مالك السفينة الناقلة للوقود مسئولاً عن الضرر الناتج جراء التلوث الحاصل من الوقود، و عندما يحصل الضرر نتيجة الوقود المتسرب من عدة سفن يصبح مالكو تلك السفن مسئولين على وجه التضامن⁸. أما فيما يخص تحديد نطاق مسؤولية مالك السفينة فإن هذا الأخير له الحق في تحديد مسؤوليته بمبلغ يحسب في كل حالة حسب النظام المخصص لهذا الغرض⁹، و للحصول على

2 القانون 02/02 المؤرخ في 2002/02/25 المتعلق بحماية الساحل و تمينه، ج ر عدد 10 لسنة 2002 .

3 استحدثت بموجب المرسوم التنفيذي 60/96 المؤرخ في 1996/01/27، ج ر عدد 07 المؤرخة في 1996/01/28 .

4 استحدثت بموجب القرار المؤرخ في 2002/02/06 .

5 عيسى بن حيدر، أحكام التحقيق في الحوادث البحرية، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى 2013، ص 378 .

5 نادر محمد إبراهيم، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، طبعة 2005، ص 30 .

7 مصطفى كمال طه، القانون البحري، منشأة دار المعارف، الإسكندرية، ط 2004، ص 211 .

8 محمود شحات، القانون البحري الجزائري، دار الهدى، الجزائر، طبعة 2010، ص 99 .

9 أنظر المادة 120 من القانون البحري الجزائري .

10 أنظر المادة 121 من نفس القانون .

هذا التحديد ألزمت المادة 123 من ق ب مالك السفينة بأن يخصص مالا يفوق حدود مسؤوليته لدى المحكمة المختصة التي ترفع أمامها دعوى تعويض الأضرار الناتجة عن التلوث¹.
أوجب القانون البحري على مالك السفينة التي تنقل أكثر من 2000 طن من الوقود بدون ترتيب كحمولة ، بإنشاء تأمين أو كفالة مالية مثل ضمان مصرفي أو شهادة صادرة عن الصندوق الدولي للتعويض بمبلغ يحدد وفقا لحدود المسؤولية لتغطية مسؤوليته عن ضرر التلوث ، المثبتة بشهادة تتضمن الإقرار بوجود تأمين أو ضمان مالي².
تجب الإشارة إلى السفن التي تملكها الجمهورية الجزائرية مغفأة من الضمان المالي ، و دعاوى التعويض³.

و أخيرا نتطرق إلى دعاوى التعويض ، فالمطالبة بالتعويض عن ضرر التلوث يجب أن يتماشى مع أحكام المعاهدة و لا ترفع الدعاوى ضد العاملين أو وكلاء مالك السفينة⁴.
المطالبة بالتعويض عن الضرر يمكن رفعها مباشرة ضد المؤمن أو ضد أي شخص آخر قدم ضمنا ماليا عن ضرر التلوث تحت مسؤولية المالك ، و في هذه الحالة يجوز للمدعي عليه صرف النظر عن خطأ المالك الفعلي أو المستتر سواء حصل خطأ شخص أو لم يحصل أن يتمسك بحدود المسؤولية المنصوص عليها في المادة 220 المذكورة أعلاه و أن يستفيد المدعي عليه من الدفع التي يخول للمالك نفسه الحق في استعمالها ما عدا الدفع الخاصة بالإفلاس أو تصفية أموال المالك ، و إلى جانب ذلك يجوز للمدعي في جميع الأحوال إلزام المالك بالانضمام إلى الدعوى .

و مدة انقضاء دعوى التعويض الناشئة عن أفعال التلوث بالزيت على نحو ما تقرره المادة 141 من القانون البحري هو ثلاث 03 سنوات اعتبارا من تاريخ وقوع الحادث المسبب للضرر ، أو ست 06 سنوات تحسب ابتداء من تاريخ وقوع الحادث المنشئ للضرر ، و عندما يقع الحادث على مراحل مختلفة تسري مدة ست سنوات اعتبارا من المرحلة الأولى و المدة الأولى أي 03 سنوات ، تبدأ من تاريخ حدوث الضرر ، و إذا تأخر ظهور الضرر أو تأخر معرفة المسئول عنه أو حصل وقف أو انقطاع للمدة الأولى ، بحيث استطلت عن الحد المقرر فإن

11 محمود شحاط ، المرجع السابق ، ص 100 .

12 محمود شحاط ، نفس المرجع ، ص 100 .

13 أنظر المادة 136 من القانون البحري الجزائري .

14 كمال حمدي ، القانون البحري منشأة دار المعارف ، الإسكندرية ، طبعة 2003 ، ص 216 .

المدة الثانية أي ست 06 سنوات هي التي تسري ابتداء من يوم وقوع الحادث الذي سبب الضرر¹.

الخاتمة :

و في الأخير تجب الإشارة إلى أن قضية إنقاذ البيئة البحرية تشكل أقصى تحديات الإنسان في القرن الجديد ، فهو الذي صنع بيده مشكلة تلويث البيئة وهو وحده الذي عليه إنقاذها ، لذا يتطلب العصر القادم ثقافة جديدة يطلق عليها ثقافة البقاء Culture of Permanence ، وقوامها أن يفني الجيل الحالي للبشرية باحتياجاته دون إضاعة الفرصة على الأجيال القادمة ، ولكي يستمر بقاء الجنس البشري في هذه الأرض يتطلب الأمر مراجعة والتزام بتغيير موقف الإنسان من الطبيعة وعلاقته معها ، علما أن تكون دعوة للعودة إلى قداسة الطبيعة وتقوية الرابطة العاطفية بينها وبين البشر جميعا ، وتوصلنا من خلال هذه الدراسة لبعض النتائج :

- البيئة البحرية محل اهتمام المجتمع الدولي و الوطني على حد سواء .
- كثرة الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا المجال بالرغم من أنها ليست ملزمة لكل الدول بل لدول الأطراف فقط .
- اهتمام المشرع الجزائري بالبيئة البحرية واضح من خلال النصوص القانونية الواردة في التشريع الجزائري ، إلا انه يؤخذ عليها أنها متفرقة بين القانون البحري و قانون العقوبات و قانون البيئة
- القانون وحده لا يكفي لحماية البيئة بالشكل المطلوب و إنما يتطلب الأمر رقابة تنفيذ هذه القوانين .
- يصعب تحقيق حماية قانونية للبيئة البحرية لأنها تنقسم إلى مياه داخلية و مياه إقليمية والبحر العالي كما سبق ذكره وهي ليست كلها خاضعة للسيادة الوطنية.
- و بالمقابل لهذه النتائج تقدم بعض التوصيات:
- التحسيس و التوعية بأهمية الحفاظ على البيئة البحرية على مستوى مراكز تكوين البحارة.
- اهتمام المجتمع المدني بقضايا البيئة و الحفاظ عليها لأنه هو المتسبب في تلويث البيئة و بالتالي يجب عليه حمايتها.

محمود شحاط ، المرجع السابق ، ص 100 . 1

- فرض جزاءات أشد على مرتكب جريمة التلوث في حق البيئة البحرية .
- الاهتمام أكثر بالبيئة البحرية و وضع نظام قانوني خاص بمجايها.
- إدراك أهمية سلامة البيئة البحرية و دورها في تنمية الاقتصاد الوطني .
- تجاوز الخلافات السياسية من قبل الحكومات للتصدي للتهديد المشترك للبيئة البحرية .
- توعية و تثقيف الجمهور بانتفاضة الرأي العام بعد التغطية الإعلامية للاكتشافات التي قام بها الأخصائيون في هذا المجال .
- تخصيص الدولة ميزانية خاصة لحماية البيئة عامة و البيئة البحرية خاصة .
- تعزيز الدراسات و القيام ببرامج البحث العلمي و تشجيع تبادل المعلومات و البيانات المكتسبة عن تلوث البيئة البحرية والسعي إلى المشاركة في البرامج الإقليمية و العالمية لاكتساب المعرفة اللازمة لتفسير طبيعة التلوث و مدى مساره و أخطاره ووسائل علاجه .

قائمة المراجع :

أولا : الكتب

أ - الكتب باللغة العربية

- مدحت حافظ إبراهيم ، شرح قانون التجارة البحرية الجديد ، مكتبة غريب ، مصر ، الطبعة الأولى ، 1991 .
- محسن عبد الحميد أفكرين ، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحضرها القانون الدولي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1999 .
- محمد توفيق سعودي ، التلوث البحري و مدى مسؤولية صاحب السفينة عنه ، دار الأمين ، القاهرة ، الطبعة الأولى 2002 .
- كمال حمدي ، القانون البحري منشأة دار المعارف ، الإسكندرية ، طبعة 2003 .
- مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، منشأة دار المعارف ، الإسكندرية ، ط 2004 .
- نادر محمد إبراهيم ، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، طبعة 2005 .
- محمود شحات ، القانون البحري الجزائري ، دار الهدى ، الجزائر ، طبعة 2010 .
- عبد الكريم عوض خليفة ، القانون الدولي للبحار ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، ط 2013 .
- عيسى بن حيدر ، أحكام التحقيق في الحوادث البحرية ، دار النهضة العربية ، الطبعة الأولى 2013 .

ب - الكتب باللغة الفرنسية

- A . CH KISS . droit international de l'environnement , études international , paris , bedonne, 1990 .

- Prieur Michel , droit de l' environnement , presse Dalloz , 2éme édition , paris , 1991 .

ثانيا : المذكرات

- عبد السلام علي عبد السلام ، الالتزامات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث ، مذكرة ماجستير ، قسم القانون ، أكاديمية الدراسات العليا ، طرابلس ، 2008.

ثالثا : المجلات

.Calinari .d , NAVE ,H (éds),base scientifique du contrôle de pollution , revue de la pollution dans l'environnement aquatique africain , 25 ,Rome , FAO, 1994 , http//www FAO . ORG / docrep .le 23/06/2009.

رابعا : القوانين والأوامر والمراسم

أ - القوانين

- القانون 02/02 المؤرخ في 2002/02/25 المتعلق بحماية الساحل و تمينه ، ج ر عدد 10 لسنة 2002 .
- القانون رقم 10/03 المؤرخ في 2003/07/20 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ، جريدة رسمية عدد 43 لسنة 2003 .

ب - الأوامر

9 - الأمر 17/72 المؤرخ في 1972/08/04 المتعلق بمصادقة الجزائر على الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية الناجمة عن التلوث البترولي ، المنعقدة في بروكسل ، ج ر 53 سنة 1972 .
- الأمر 80/76 المؤرخ في 1976/10/23 المتضمن القانون البحري ، ج ر 29 لسنة 1977 المعدل و المتمم بالقانون رقم 05 /98 المؤرخ في 2005/06/25 .

ج - المراسم

- المرسوم 02/81 المؤرخ في 1981/01/17 المتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن و الطائرات ، الموقع في برشلونة في 1976/02/16 .
- المرسوم 03/81 المؤرخ في 1981 /01/17 المتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط و المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة و الموقع في برشلونة يوم 1976/02/16 .
- المرسوم التنفيذي 60/96 المؤرخ في 1996/01/27 ، ج ر عدد 07 المؤرخة في 1996/01/28 .
- المرسوم التنفيذي 175/02 المؤرخ في 2002/05/20 المتضمن إنشاء الوكالة الوطنية للنفايات و تنظيفها و عملها .