

الشراكة المينائية البيئية: معالجة مياه الصابورة نموذجاً

PORTS ENVIRONMENTAL PARTNERSHIP CASE STUDY: CONTROL AND MANAGEMENT OF WATER BALLAST

غريبي عطاء الله
أستاذ محاضر (أ)
كلية الحقوق والعلوم السياسية
جامعة عمار ثليجي - الأغواط - الجزائر
Atadroit03@gmail.com

تاريخ الإرسال : 2019/11/03 تاريخ القبول : 2019/12/19 تاريخ النشر : 2019/12/31

ملخص :

ترتكز الرؤية المتعلقة بتطوير قطاع الموانئ على تحسين الأداء وتعزيز القدرة التنافسية في إطار تطبيق استراتيجية التنمية الوطنية والانخراط الإيجابي في الاقتصاد العالمي.

يهدف هذا المقال إلى البحث في أحد نشاطات الشراكة المينائية ، من خلال التطرق إلى إمكانية الاستثمار في مجال حماية بيئة الموانئ ، ولفتت العناية إلى اتفاقية ضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن لسنة 2004 (BWM Convention) ، والتي دخلت حيز التنفيذ سنة 2017، مع إبراز الشراكة في نشاط إدارة وضبط مياه الصابورة، علماً بأن المشرع الجزائري لم يصنف ضمن أنواع عقد الامتياز المينائي هذا النوع من الاستثمار رغم أهميته وضرورته.

كلمات مفتاحية : عقد الامتياز المينائي؛ الشراكة المينائية؛ تلوث الموانئ؛ الاستثمار البيئي؛ مياه الصابورة؛ (BWM Convention).

**Titre : Partenariat portuaire environnemental; cas d'étude:
Contrôle et gestion de l'eau de ballast**

Résumé:

Dans le cadre de l'application de la stratégie nationale de développement et l'intégration effective dans l'économie mondiale, le développement du secteur portuaire repose en particulier sur l'amélioration de ses performances afin de le rendre compétitif à l'échelle internationale.

L'objectif du présent article est d'analyser l'une des activités portuaires à savoir le partenariat portuaire. On envisage également la possibilité de l'investissement dans la protection de l'environnement du port. On discute ensuite la convention internationale de 2004 relative au contrôle et de gestion des eaux de ballast et les sédiments des navires (BWM), cette convention n'est entrée en vigueur qu'en 2017.

Au même titre, on met en évidence l'importance du partenariat dans la gestion et le contrôle des eaux de ballast en sachant que le législateur algérien ne parle pas dans les différents contrats de concession portuaire de cette activité malgré son importance.

Mots-clés : *Contrat de concession portuaire, partenariat portuaire, pollution portuaire, investissement environnemental, contrôle et gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires, convention BWM.*

Abstract :

In order to render the Algerian ports internationally competitive, enhancement of their performance is highly recommended so that they could contribute to the national economy which is one of the purposes of the development strategy.

In this paper we deal with one of the main port activities the partnership especially that related to the port environment. The international convention for the control and management of ships' ballast water and sediments (BWM) is discussed. However this convention has been entered in force recently (2017) even it had been adopted since 2004.

We also provide evidence of the partnership importance in control and management of ballast water though the Algerian law does not include this kind of activity in different concession contracts related to ports management.

Key words : *Port concession contract, port partnership, environment investment, control and management of ballast water and sediment, BWM convention.*

مقدمة

ترتبط فعالية الموانئ بجدارة أساليب التسيير والتنظيم والإدارة بالإضافة إلى كفاءة العنصر البشري وتطور الإمكانيات والوسائل التقنية ، حيث تعتمد توجهات الاستثمار الحديثة على إشراك جهات الاختصاص والخبرة في تسيير واستغلال المرفق المينائي وتمويل مشاريع هذا المرفق ، من خلال إبرام عقود امتياز لمدة معينة بين القطاعين العام والخاص .

وبما أن التلوث الواقع على مستوى الموانئ يمس بالمراكز القانونية لكافة أطراف المجتمع المينائي ويؤثر سلباً على الاقتصاد الوطني ، بل وعلى الحق الإنساني في بيئة سليمة ، فإن تكاتف جهود المؤسسات المينائية والخواص من أجل مكافحة تلوث بيئة الملك العمومي المينائي أكثر من ضرورة ، لا لأجل تحقيق أهداف اقتصادية فحسب وإنما للمحافظة على الموارد البحرية والنظام الإيكولوجي ككل .

يبرز المقال التالي إمكانية الاستثمار بين القطاعين العام والخاص في مجال الوقاية من ومكافحة تلوث الموانئ ؛ مع لفت العناية إلى نشاط إدارة وضبط مياه الصابورة كنموذج لأحد النشاطات التي يمكن أن تنصب عليها الشراكة المينائية ، علماً بأن المشرع الجزائري لم يصنف ضمن أنواع عقد الامتياز المينائي هذا النوع من الاستثمار رغم أهميته وضرورته .

أولاً : الالتزام البيئي للميناء

أصبح الالتزام بحماية البيئة التزاماً عاماً وشارعاً يندرج في جل الأطر القانونية بما في ذلك حماية البيئة في المناطق المعتبرة كموانئ ، حيث تكفل أي دولة بحرية مهمة الوقاية من ومكافحة التلوث البيئي الحاصل أو المتوقع أن يحصل في موانئها الوطنية ، من خلال إعداد الإطار القانوني وتسخير الوسائل المادية والبشرية التابعة لها أو المشتركة مع القطاع الخاص لمنع وتقليل تلوث الموانئ ، حيث تواجه الموانئ ملوثات عديدة ؛ بفعل ما يتم فيها من نشاطات استغلال بحري ومينائي وتماس موقعها الجغرافي مع التجمعات السكانية.

01- ثراء الإطار القانوني

لم يقصر المشرع الجزائري في تبني الالتزام القانوني بحماية البيئة المينائية ، فصادق على جل الاتفاقيات والمواثيق الدولية ذات العلاقة ، حيث عكست هذه الصكوك الاهتمام التشريعي بمخاطر التلوث البيئي التي تحدث على مستوى الموانئ ، لا باعتبارها تدرج في نطاق المياه الداخلية ومن ثم تمارس عليها الدولة اختصاصها الأصيل أو الذاتي وفق قوانينها

الوطنية دون حاجة إلى سند قانوني خارجي ، وإنما بالنظر إلى الآثار الخطيرة والمنتقلة للتلوث البحري والطابع الدولي للمعاملات البحرية .

وفي هذا الصدد نجد عدة اتفاقيات دولية مصادق عليها من الجزائر تبنت الالتزام القانوني بحماية البيئة بالموانئ ، نذكر منها على سبيل المثال : الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982 ، واتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث لسنة 1976 وبروتوكولاتها ، بالإضافة إلى بعض اتفاقيات ومواثيق التعاون المغاربية والعربية والقارية¹ .

كما تجلى الالتزام القانوني بحماية البيئة بالموانئ في التشريع الداخلي سواء في القانون البحري أو التنظيمات ذات العلاقة ، كالتشريعات المتعلقة بحماية البيئة والساحل والأماك العمومية المينائية ومخططات مكافحة التلوث البحري والوقاية منه ، بالإضافة إلى التنظيم الموجه للتجهيز البحري² .

02 - ثقل مسؤوليات السلطة المينائية

تتحمل السلطة المينائية مسؤولية مباشرة عن الوقاية من ومكافحة التهديدات البيئية في الموانئ ، وخاصة الممتدة إلى الأماك العمومية المينائية الاصطناعية ، حيث تعد كل سلطة مينائية مخططات طوارئ خاصة بالميناء الواقع في نطاق اختصاصها ، كما عليها أن

¹ - المواد 218 ، 219 ، 235 من اتفاقية قانون البحار ، المادتين 4 ، 11 من بروتوكول مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة الملحق باتفاقية برشلونة (مصادق عليها بالمرسوم رقم 14/80 مؤرخ في 26 يناير 1980 ، الجريدة الرسمية صادرة بتاريخ 29 يناير 1980 ، العدد 5) ، و اتفاقية رأس لأنوف بليبيا (1991) للتعاون البحري المغاربي ، (مصادق عليها بمرسوم رئاسي 379/91 مؤرخ في 12 أكتوبر 1991 ، ، الجريدة الرسمية مؤرخة في 23 أكتوبر 1991 ، العدد 51 ، ص 2005) ، والميثاق المغاربي لحماية البيئة المعتمد بتونس سنة 1992 في إطار معاهدة إنشاء اتحاد المغرب العربي ، كما برز البعد البيئي المقضي في سياسة الجوار الأوروبي والمشاريع التنموية الأوروبية والأورومتوسطية ، أنظر على سبيل المثال : برنامج آفاق 2020 لمعالجة مصادر التلوث وإدارة المياه http://ec.europa.eu/environment/enlarg/med/horizon_2020_en.htm) ، الإدارة البيئة لبلدان الجوار المتوسطي <http://ec.europa.eu/environment/enlarg/med/index.htm> .

² - منها على سبيل المثال : الأمر 80/76 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 ، المعدل والمتمم بالقانون 05/98 مؤرخ في 25 جوان 1998 ، يتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم ، والقانون 10/03 مؤرخ في 19 يوليو 2003 ، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ، والقانون 02/02 مؤرخ في 02/02/2002 ، يتعلق بحماية الساحل وتأمينه ، ومرسوم تنفيذي 264/14 مؤرخ في 2014/09/22 ، يتعلق بتنظيم مكافحة التلوثات البحرية وإحداث مخططات استعجالية لذلك ، مرسوم تنفيذي 199/99 مؤرخ في 18 أوت 1999 ، يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية ، ومرسوم تنفيذي 01/02 مؤرخ في 06 جانفي 2002 ، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها ، والمرسوم التنفيذي 327/08 مؤرخ في 2008/10/21 ، يتضمن إلزام ربابنة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطيرة سامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر .

تتصدى عن طريق وحداتها الخاصة لحالات التهديد البيئي ويمكنها إذا تطلب الأمر أن تستعين بمصالح الحماية المدنية ومستخدمي الملاحة والمناولة والمؤسسات الناشطة في الميناء³.

وفي هذا الصدد نصت المادة 108 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02 ، المؤرخ في 06 جانفي سنة 2002 ، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها ، على أنه : " تكون الوقاية من الكوارث التي تقع في حدود الميناء أو التي قد تنشر فيه وتنظيم مكافحتها وكذا تنسيق عمليات المكافحة من اختصاص السلطة المينائية باستثناء تلك التي تقودها المصالح المختصة الأخرى التابعة للدولة .

وتبقى فرق الإنقاذ التابعة للسلطة المينائية والحماية المدنية والمؤسسات العمومية والخاصة ومستخدمي الملاحة والمناولة معبئين لتقديم المساعدة بوسائل المكافحة والتدخل ، تحت مسؤولية رؤسائهم المباشرين."

ومن أهم مسؤوليات السلطة المينائية المتعلقة بالوقاية من ومكافحة التهديدات البيئية في الموانئ ما يلي :

أ - فرض احترام قواعد المحافظة على الأماك العمومية المينائية ، والأمر بأي إجراء من شأنه حمايتها وحماية بيئتها ، مثل تقنين وضبط استعمال النار ، التعامل مع المواد الخطرة ، إعداد خطة الطوارئ ...

ب - إبلاغ الجهات الوصية بحالات الخطر والنقائص الملاحظة على الوسائل المينائية واتخاذ الإجراءات التي تتطلبها الأوضاع حسب الحالات .

³ - المواد 210 إلى 221 قانون بحري ، المادتين 3 ، 5 من المرسوم التنفيذي 264/14 ، يتعلق بتنظيم مكافحة التلوثات البحرية وإحداث مخططات استعجالية لذلك ، والمواد 54 إلى 63 و المواد 98 إلى 110 ، و128 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها .

ج - تزويد المتعاملين مع الميناء بالمعلومات المتعلقة بمكافحة التلوث وعناوين مصالح
المكافحة بالميناء

د - توفير وسائل مكافحة التلوث وتعيين الكفاءات المؤهلة لذلك

هـ - الاهتمام بنظافة أعماق ومساحات الماء مثل : معالجة بقايا نفايات وحطام السفن ،
وكذا القيام بأعمال التطهير ، والقضاء على القواضم ...

و - إلزام المستغلين ومجهزي السفن بالمحافظة على المحيط البيئي المينائي ، وإصلاح
الأضرار المرتبطة بنشاطاتهم ، مع إمكانية التدخل لمنع انتشار التلوث ، والاستعانة بالجهات
المختصة كمصالح الحماية المدنية

ثانيا : تصور نشاط الشراكة البيئية كعقد استغلال مينائي

لم ينظم المشرع الجزائري الشراكة المينائية في المجال البيئي وإنما تطرق للشراكة في
بعض عقود الاستغلال التجارية المحضة ، وأظهر اهتمامه بالالتزام البيئي في فرض إدراجه
ضمن عقود الامتياز المينائية ، غير أن ذلك يثقل كاهل الموائى بمسؤوليات إضافية لمهمتها
المزدوجة (تجارية وعامة) ويضعف الاهتمام بالالتزام البيئي بجعله عنصرا ثانويا ، بينما
نرى أنه يمكن صبه في عقد امتياز مستقل ، كما هو شأن الاستثمار في مجال مياه الصابورة
ورواسب السفن على سبيل المثال .

01 - سكوت التشريع المينائي عن الاستثمار البيئي

نصت المادة 904 من القانون البحري على أسلوبين لاستثمار الملك العام المينائي ،
تتمثلان في طريقة منح الامتياز على أجهزة عمومية ، وطريقة الترخيص باستعمال
تجهيزات خاصة مع الالتزام بنأدية خدمة عامة ، وقد تم تجسيد هذين الأسلوبين في كل من
المرسوم التنفيذي 139/06 مؤرخ في 15 أفريل 2006 ، المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي
363/08 مؤرخ في 08 نوفمبر 2008 ، يحددان شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر
السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموائى ، وكذا في المرسوم التنفيذي 305/15 مؤرخ
في 06 ديسمبر 2015 ، يتضمن الموافقة على دفتر الشروط والاتفاقية النموذجيين المطبقين

في منح حق الامتيازات على البنى التحتية ذات الطابع التجاري الموجهة لمهام الخدمة العمومية⁴.

بالرغم من أن تعديل القانون البحري سنة 1998 أعقب منهج الدولة في تبني الانفتاح الاقتصادي على القطاع الخاص ، فإن المادة 892 قانون بحري خولت السلطة المينائية ممارسة نشاطات قيادة السفن والإرشاد ، وحصرت النشاطات التجارية المينائية التي يجوز إسنادها للقطاع الخاص سواء بالكلية أو بالشراكة في نشاطات المناولة والتشوين والقطر ، بينما كان يفترض أن يحصر النشاط التجاري للسلطة في مجالات معينة وعلى سبيل الاستثناء ، وأن يتاح الاستغلال المينائي للقطاع الخاص كأصل عام وفي أنماط أخرى من الاستثمار ، مثل تبريد البضائع وتموين السفن (*shipchandling*) والاستثمار البيئي ...

ومن جهة أخرى بقيت الإدارة في الموانئ الوطنية تحتكر النشاطات التجارية المسموح بخصصتها باستثناء مبادرة بعض الموانئ بإبرام عقود امتياز نهائي الحاويات مع شركات دولية متخصصة ، حيث يمكن إدراج هذه العقود تحت نشاطي المناولة والتشوين ، وهنا نعتقد أن بعض المشاكل العملية ساهمت في الانغلاق على الشراكة المينائية ، مثل اعتراض نقابات العمل المينائي على خصخصة قطاعاتها خوفاً من الآثار الاقتصادية لذلك وعدم التنصيب الفعلي لأجهزة السلطة المينائية منذ صدور قانونها النموذجي في المرسوم التنفيذي رقم 199/99 المؤرخ في 18 أوت 1999 ، وإقرارها في نفس التاريخ بالمراسيم التنفيذية أرقام 200/99 ، 201/99 ، 202/99 المتضمنة على التوالي إنشاء السلطة المينائية لكل من الشرق والوسط والغرب⁵.

⁴ - الجريدة الرسمية الصادرة في 16 أبريل 2006 ، العدد 24 ، ص 18 ، الجريدة الرسمية الصادرة في 10 نوفمبر 2008 ، العدد 64 ، ص 19 ، الجريدة الرسمية الصادرة في 09 ديسمبر 2015 ، العدد 66 ، ص 03.

⁵ - الجريدة الرسمية الصادرة في 22 أوت 1999 ، العدد 57 ، ص 6 ، ص 13 ، 14.

وعليه فلا يوجد لحد الآن إطار قانوني ينظم مجالات الشراكة المينائية بما في ذلك الاستثمار البيئي ، رغم أهميته وفائدته الاقتصادية وربط إنجاز أي استثمار باحترام التشريعات المتعلقة بالبيئة⁶ ، وفي هذا السياق أوكل المشرع للسلطة المينائية مهمة السهر على احترام القواعد البيئية ضمن نطاق اختصاصها ، وتضمينها كشرط في عقود استغلال المرفق المينائي ، بالإضافة إلى مشاركة غيرها من السلطات في دراسة الأثر البيئي بمناسبة إعداد مشاريع إنجاز المنشآت المينائية وتجهيزها ، وأخذ تلك العوامل بعين الاعتبار عند القيام بالأشغال المتعلقة بالبنيات المينائية أو تكليف جهات أخرى بذلك⁷ .

وكخلاصة لهذه الجزئية ؛ نرى بأن احتكار السلطات المينائية للمهام التجارية إضافة إلى مهامها العامة يؤدي بها إلى إهمال بعضها على حساب البعض الآخر ، فبمقارنة وضعنا بوضع كل من مصر والمغرب وتونس على سبيل المثال نلاحظ بأنها تسبقنا في التنظيم القانوني لمجال الاستثمار البحري⁸ .

02 - الاستثمار في مجال إدارة وتسيير مياه الصابورة كنموذج

استدعت دولية المعاملات البحرية وخطورة عملياتها على البيئة البحرية بعث الجهود التوحيدية لمكافحة تلوث المحيط المينائي ، والتي تشمل من بين عدة أمور ضبط وإدارة مياه الصابورة ، كما حاول المشرع الجزائري تدارك هذه الجهود بتضمين بعض أحكامها في التشريع الداخلي.

⁶ - المادة 3 من القانون 09/16 مؤرخ في 03 أوت 2016 ، يتعلق بترقية الاستثمار ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 03 أوت 2016 ، العدد 46 .

⁷ - المادة 6 من المرسوم التنفيذي 199/99 ، مرجع سابق .

⁸ - للمقارنة أنظر : القانون المصري (مثلا قرار رئيس مجلس الوزراء رقم 1247 لسنة 2004 الصادر طبقا للقانون رقم 8 لسنة 1997 المؤرخ في 11 ماي 1997 ، حيث وضع المشرع المصري مجالات الاستثمار البحري والمينائي) ، القانون المغربي (مرسوم 2.07.203 مؤرخ في 19 سبتمبر 2008 يخص تطبيق بعض المواد من القانون 15.02 يتعلق بالموانئ وبإحداث الوكالة الوطنية للموانئ وشركة استغلال الموانئ) ، القانون التونسي (عدد 47 لسنة 2002 مؤرخ في 14 ماي 2002 المكمل للقانون عدد 25 لسنة 1999 مؤرخ في 18 مارس 1999 المتعلق باستغلال وإشغال الملك العمومي المينائي) .

أ) نفاذ الأساس القانوني الدولي (اتفاقية BWM/2004) :

تعتبر اتفاقية منع تلوث مياه البحر بالزيت لسنة 1954 ، من أولى الاتفاقيات التي حثت أعضائها على إنشاء مستقبلات الملوثات بالموانئ ، لتتبعها بعد ذلك اتفاقية MARPOL73/78 (الملحقين الأول والثاني)⁹ ، كما تبنت نفس الموقف اتفاقية برشلونة 1976 وذلك في بروتوكولها المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ¹⁰.

وتعتبر الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن (BWM Convention) أول اتفاقية تخصصت في موضوع مياه الصابورة والرواسب ، حيث أبرمت في 13 فبراير سنة 2004 وحازت النفاذ ابتداء من 03 سبتمبر 2017 ، وقد ركزت أحكامها على واجب الدول الأعضاء في التعاون وإنفاذ الاتفاقية بغرض السيطرة على مخاطر مياه الصابورة ورواسب السفن ، وتطوير إدارة هذا النوع من الملوثات من خلال الالتزام بوضع أنظمة للتطبيق على السفن والرقابة عليها لضمان انصياعها للاتفاقية ، وتوفير محطات لاستقبال ومعالجة و/أو التزود بمياه الصابورة وتفريغ رواسب السفن على مستوى الموانئ ، وإتاحة المعلومات الخاصة بهذه المرافق ونظامها للمتعاملين المينائيين وكذا للمنظمة البحرية الدولية¹¹.

⁹ - تطرقت اتفاقية (MARPOL) في الملحقين الأول والثاني (إجباريان) إلى تجهيز السفن بوسائل معالجة الرواسب ومياه الصابورة ، وكيفيات تفريغ ملوثات السفن غير المجهزة بهذه الوسائل في المستقبلات الخاصة بها على مستوى الموانئ ، بعد أن حثت هذه على تشييد محطات المعالجة ، وللمزيد أنظر : مدحت حافظ إبراهيم ، شرح قانون التجارة البحرية الجديد ، مكتبة غريب ، طبعة سنة 1991 ، مصر ، ص385 إلى 390 ، وأيضاً : إرشادات مجموعة البنك الدولي (IFC) بشأن البيئة والصحة والسلامة الخاصة بالموانئ والمرافئ والمحطات ، مؤرخة في 30 أبريل 2007 ، ص7 (<http://www.ifc.org/ifcext/sustainability.nsf/Content/EnvironmentalGuidelines>) ، وتوجيه الاتحاد الأوربي : رقم 1999/13/EC بشأن المركبات العضوية المتطايرة ، والدليل الشامل للمنظمة البحرية الدولية حول منشآت الاستقبال في الميناء لعام 1999 ، مدونة المنظمة الدولية للعمل OIT بشأن ممارسات الصحة والسلامة في الموانئ لسنة 2005 (152-C ورقم 160-R) ، أضواء على التعديلات المدخلة على الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن MARPOL 73/78 ، دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، الإسكندرية ، مصر ، عدد يونيو 2011 ، ص 2 إلى ص 5 .

¹⁰ - حثت الدول الأطراف على اتخاذ كل ما من شأنه ضمان توفير مرافق استقبال مبنائية تلبى احتياجات السفن ، وتشغيلها بكفاءة وتزويد السفن بالأحكام القانونية ذات العلاقة المطلوبة في التشريعين الدولي والداخلي ، أنظر المادة 14 من بروتوكول اتفاقية برشلونة 1976 المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ .

¹¹ - بحيث لا ينبغي أن تغفل المعلومات إبراز مواقع محطات مياه الصابورة وكيفيات الاستفادة من خدماتها والمقابل المادي المطبق بشأنها وترتيبات الطوارئ وحالات الإفراغ الاضطراري ، المواد من 2 إلى 14 من اتفاقية 2004 .

أ) ضرورة تحديث الأساس التشريعي الداخلي

اهتم القانون البحري بمكافحة و/أو التصدي للتلوث الناجم عن التعامل غير المطابق للمواصفات مع مياه صابورات ورواسب السفن ، حيث صنف منشآت إزالة الصابورة ضمن البنيات الفوقية المندرجة بدورها في الأماك العمومية المينائية ، وكلف السلطة المينائية بالمحافظة عليها وضمان استغلالها على الوجه المخصصة له مقابل الاستفادة من حقوق الاستغلال ، ونص على عقوبات توقع على المخالفين¹² .

وقد أوجب المشرع إدراج الشرط البيئي في عقود الامتياز المينائية ، كما قنن الأحكام الخاصة بمعالجة مخاطر بقايا مستهلكات ونفايات السفن كمياه الصابورة وزيوت المحركات والرواسب... ، وإلزامية صرفها في المنشآت المقررة لذلك بعد ترخيص السلطة المينائية وأخذ كافة الاحتياطات لتفادي التلوث¹³ .

لم تصادق الجزائر على اتفاقية (BWM Convention) بخلاف المغرب على سبيل المثال¹⁴ ، وهذا لا يعني إعفائها من أحكام الاتفاقية ، لأن هذه الأخيرة تقضي بأن تطبق على السفن التي تعمل تحت سلطة الدول الأعضاء ولو كانت تحمل أعلام دول ليست أطرافا في الاتفاقية ، ونصت على عدم معاملة سفن الدول غير الأطراف معاملة تعفيها أو تخفف عنها من أحكام الصابورة¹⁵ ، كما أن بعض مقتضيات الاتفاقية متضمنة في الاتفاقيات البيئية كاتفاقيتي MARPOL73/78 وبرشلونة 1976 مثلما ذكرنا سابقا ، والتي تجيز اتخاذ التدابير المنع من الإبحار وتدابير أخرى بشأن السفن المخالفة لمتطلباتها .

¹² - المواد 894 إلى 949 قانون بحري .

¹³ - المادة 213 قانون بحري ، والمواد 58 ، 59 ، 128 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، مؤرخ في 06 يناير 2002 ، و المادة 6 وما بعدها من المرسوم التنفيذي 199/99 مؤرخ في 18 أوت 1999 .

¹⁴ - صادق المشرع المغربي على الاتفاقية أعلاه بالقانون 12.12 الصادر بموجب الظهير الشريف رقم 13.22 المؤرخ في 13 مارس 2013 ، الجريدة الرسمية المغربية المؤرخة في 04 أبريل 2013 ، العدد 6140 ، ص 3014 .

¹⁵ - المادتين 3 و 4 من أحكام الاتفاقية .

من الناحية الواقعية لا يوجد في الموانئ الجزائرية محطات لاستقبال ومعالجة رواسب وصابورات السفن بالمواصفات العالمية وإنما توجد في الموانئ النفطية محطات لتجميع النفايات السائلة للسفن ، وهو ما يؤثر على المحيط المينائي والثروات والموارد البحرية ، ومن ثم نقترح اللجوء إلى الشراكة مع القطاع الخاص في هذا المجال خاصة وأن الجزائر ستلزم لا محالة بأحكام اتفاقية (BWM Convention) لسنة 2004 كما أن مثل هذا النوع من الشراكة سيدعم الاقتصاد الوطني وتعزز من تنافسية الموانئ الجزائرية .

خاتمة :

من المهم أن تكفل المؤسسات المينائية حماية بيئة الملك العمومي المينائي ، وأن يدرج شرط الالتزام البيئي في عقود الاستغلال ومخططات التسيير ، حيث نثمن إقرار المشرع للالتزام البيئي وجعله جزء من عدة مسؤوليات تجارية وعامة ، والتي تتكفل بتجسيدها بشكل رئيسي السلطة المينائية ، غير أننا نؤكد على ضرورة أن تتاح أمام هذه السلطات إمكانية الشراكة البيئية للتخفيف من ثقل المسؤوليات الملقاة على عاتقها وتعزيز تنافسياتها العالمية وتدعيم الاقتصاد الوطني .

وفي هذا الصدد نقترح التأطير القانوني المتميز لعقود الاستغلال المينائية وحصر المجالات التي تختص بها السلطة المينائية مقابل ترك المجال مفتوحاً لعقود الشراكة لأجل احتواء أي أشكال جديدة منها ، حيث سيسمح ذلك من إبرام عقود امتياز متخصصة باستثمار معين ، مثلاً لحماية المحيط المينائي أو لإنشاء وإدارة محطات معالجة واستبدال مياه الصابورة ورواسب السفن وهكذا

قائمة المصادر والمراجع

- 01** - مدحت حافظ إبراهيم ، شرح قانون التجارة البحرية الجديد ، مكتبة غريب (القاهرة) ، طبعة سنة 1991 ، مصر
- 02** - الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982 (صادقت عليها الجزائر بالمرسوم الرئاسي 53/96 مؤرخ في 22 يناير 1996 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ : 24 يناير 1996 ، العدد 6)
- 03** - اتفاقية الدولية لمكافحة التلوث الناجم عن السفن 78/73 (*MARPOL*) (صادقت عليها الجزائر بالمرسوم 108/88 مؤرخ في 31 ماي 1988 ، الجريدة الرسمية الصادرة في 01 يونيو 1988 ، العدد 22)
- 04** - الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن (*BWM Convention*) (مبرمة سنة 2004 وأصبحت نافذة ابتداء من سنة 2017 ، لم تصادق عليها الجزائر)
- 05** - بروتوكول اتفاقية برشلونة 1976 المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ ، (صادقت عليه الجزائر بالمرسوم رقم 14/80 مؤرخ في 26 يناير 1980 ، الجريدة الرسمية صادرة بتاريخ 29 يناير 1980 ، العدد 5)
- 06** - الأمر 80/76 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 ، المعدل والمتمم بالقانون 05/98 مؤرخ في 25 جوان 1998 ، يتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم
- 07** - القانون 09/16 مؤرخ في 03 أوت 2016 ، يتعلق بترقية الاستثمار ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 03 أوت 2016 ، العدد 46 .
- 08** - المرسوم التنفيذي 139/06 ، مؤرخ في 15 أبريل 2006 ، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ ، الجريدة الرسمية الصادرة في 16 أبريل سنة 2006 ، العدد 24 ، المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم

363/08 مؤرخ في 08 نوفمبر سنة 2008 ، الجريدة الرسمية الصادرة في 10 نوفمبر 2008 ، العدد 64 .

09 - مرسوم تنفيذي 305/15 مؤرخ في 06 ديسمبر 2015 ، يتضمن الموافقة على دفتر الشروط والاتفاقية النموذجيين المطبقين في منح حق الامتيازات على البنى التحتية ذات الطابع التجاري الموجهة لمهام الخدمة العمومية ، الجريدة الرسمية الصادرة في 09 ديسمبر 2015 ، العدد 66 .

10 - مرسوم تنفيذي 01/02 مؤرخ في 06 جانفي 2002 ، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 06 جانفي 2002 ، العدد 01 .

11 - مرسوم تنفيذي 199/99 مؤرخ في 18 أوت 1999 ، يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية ، الجريدة الرسمية المؤرخة في 22 أوت سنة 1999 ، العدد 57

12 - مراجع ومصادر أخرى محملة من الأنترنت

أ - المنظمة البحرية الدولية (www.imo.org)

ب - إرشادات مجموعة البنك الدولي (IFC) بشأن البيئة والصحة والسلامة الخاصة بالموانئ والمرافئ والمحطات ، وثيقة مؤرخة في 30 أفريل سنة 2007 ، متاحة على الموقع

التالي : <http://www.ifc.org/ifcext/sustainability.nsf/Content/EnvironmentalGuidelines>

ج - أضواء على التعديلات المدخلة على الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن *MARPOL* 73/78 ، دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم

والتكنولوجيا والنقل البحري ، الإسكندرية ، مصر ، عدد يونيو 2011.

للإحالة لهذا المقال :

غريبي عطاء الله : " الشراكة المينائية البيئية: معالجة مياه الصابورة نموذجاً " ، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 06، العدد 01، السنة 2019 ، ص ص (56-69).