

مدى تكريس الحماية القانونية للبيئة البحرية ؟

بن الصغير شهرزاد¹⁰⁰

مقدمة

لقد تنبأت التشريعات الدولية والداخلية على حدّ سواء إلى مسألة تلوث البيئة البحرية، بحيث جعلتها من بين أولوياتها، بحيث بادرت إلى وضع قواعد وإجراءات لمنع أو للحدّ من تلوث البيئة البحرية، والعمل على توفير قدر من الحماية القانونية، فالتطور التكنولوجي أثر على عملية النقل بمختلف أنواعه، مما استوجب التفكير في وضع آليات قانونية لحماية البيئة بصفة عامة والبحرية بصفة خاصة، فعملية حماية البيئة البحرية مهمة ليست بسيطة، فهناك العديد من العقبات التي تقف حاجزا أمام حماية البيئة البحرية . في ضوء هذه المعطيات لنا أن نتساءل؛ **عن مدى جدية النهج الذي سلكه المشرع الجزائري في حماية البيئة البحرية؟**

اعتمدنا في سبيلنا لإجابة عن الإشكالية التي تثيرها هذه الدراسة على الوصف كلما كان ذلك ضرورياً للتحليل، فالمنهج قائم على مزاجية المنهجين الوصفي والتحليلي من أجل الوصول إلى القصد من هذه الدراسة، ولتحقيق هذه الغاية اعتمدنا إلى جانب المنهجين الوصفي والتحليلي. ولقد قسمت هذه الدراسة إلى مبحثين؛ يرتبط المبحث الأول بعرض الحماية الدولية للبيئة البحرية، أما المبحث الثاني فهو مخصصة لعرض أهم الإشكاليات التي تثيرها حماية البيئة البحرية في ظل القانون الجزائري وكذا بعض الحلول المقترحة.

وفي ضوء هذا التقسيم نحاول الوصول إلى الغاية والهدف من هذه الدراسة بالتطرق إلى مدى نجاح التشريعات سواء الدولية والداخلية في كريس حماية فعالة للبيئة البحرية. وننهي البحث بخاتمة تتضمن مجموعة من النتائج التي نرى ضرورتها وأهميتها.

المبحث الأول: حماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث

إنّ الحديث عن الحماية الدولية لحماية البيئة البحرية لن يتأتى إلا من خلال توطئة تتضمن بداية تقديم تعريف للبيئة البحري مع الإشارة إلى مختلف التحدّيات التي تعرفها البيئة البحرية(المطلب الأول)، ثم ننتقل إلى التطور التاريخي للحماية الدولية للبيئة البحرية(المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم البيئة البحرية إنّ الحديث عن البيئة البحرية والحماية القانونية لن يتأتى إلا من خلال التطرق إلى تعريف البيئة البحرية (الفرع الأول)، إلى جانب التطرق إلى التحدّيات التي تعرفها البيئة البحرية والمتمثلة في التلوث(الفرع الثاني).

100 -أستاذة مساعدة أ كلية الحقوق و العلوم السياسية - جامعة عبد الرحمان ميرة - بجاية.

الفرع الأول: تعريف البيئة البحرية

لقد اختلف الفقه في تعريف البيئة باختلاف الزاوية التي ينظر إليها، فلقد عرّفها البعض بأنها كل ما يحيط بالإنسان من ظروف ومتغيرات¹⁰¹، في حين عرّفها البعض بأنها الحيز الذي يباشر أو يمارس فيه الإنسان مختلف أنشطة حياته¹⁰²، وعرّفها الإعلان الصادر عن مؤتمر البيئة البشرية في ستوكهولم عام 1972 البيئة¹⁰³ بأنها (مجموعة من النظم الطبيعية والاجتماعية والثقافية التي يعيش فيها الإنسان والكائنات الأخرى، والتي يستمدون منها زادهم ويؤدون فيها نشاطهم) .

أما عن البيئة البحرية، فالملاحظ أن اتفاقية مونتي قوياي قد عرفت في مادتها الأولى المقصود بتلوث البيئة البحرية إلا أنها لم تعط تعريفاً للبيئة البحرية¹⁰⁴، ويبقى مفهوم البيئة البحرية غير محدد المعالم، رغم محاولة اللجنة التقنية والقانونية للسلطة الدولية لأعماق البحار إعطاء تعريف له في مشروع قانون التعدين مفاده "تشمل البيئة البحرية العناصر، الظروف والعوامل الفيزيائية، الكيميائية، الجيولوجيا، البيولوجية والجيئية، المتفاعلة مع بعضها البعض والتي تحدّد إنتاجية، حالة، ظروف ونوعية النظام الإيكولوجي البحري، مياه البحار والمحيطات والمجال الجوي الذي يعلو هذه المياه، فضلا عن قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها".

وعليه، نخلص إلى أن البيئة البحرية يقصد بها مجموع العناصر المكونة للوسط البحري سواء كانت حية أو غير حية، المتفاعلة فيما بينها، كما تشمل مياه البحار والمحيطات وباطن أرضها والغلاف الجوي الذي يعلوها.

الفرع الثاني: التعريف بتلوث البيئة البحرية

لقد عرّفت منظمة التعاون والتنمية OCDE تلوث البيئة بأنه¹⁰⁵ (إن التلوث هو قيام الإنسان مباشرة أو بطريق غير مباشر بإضافة مواد أو طاقة إلى البيئة بصورة يترتب عليها آثار ضارة يمكن أن تعرض الإنسان للخطر أو تمس بالمواد البيولوجية أو الأنظمة البيئية على نحو يؤدي إلى التأثير على أوجه الاستخدام المشروع للبيئة).

101 - أنظر في ذلك: عامر محمد الدميري، الحماية الجنائية للبيئة في التشريعات الأردنية، رسالة للحصول على درجة الماجستير في القانون العام، جامعة الشرق الأوسط، 2010.

102 - خالد الظاهر، قانون حماية البيئة في الأردن، (دراسة مقارنة)، عمان، 1999، ص 10.

103 - أنظر في ذلك: الفتني منير، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة الجزائر 1، 2013-2014، ص 11.

104 - أنظر في ذلك: قرماش كاتية، دور المحاكم الدولية في حماية البيئة البحرية وتحقيق التنمية المستدامة على ضوء اتفاقية مومنتي قوياي، مجلة جيل حقوق الإنسان، العدد 15، العام الرابع، لبنان، 2017، ص 191.

105 - أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، بدون سنة نشر، ص 2.

كما وقامت الوكالة المتخصصة المرتبطة بالأمم المتحدة بتقديم تعريف لتلوث البيئة البحرية¹⁰⁶ ومفاده وجود حالة التلوث عند قيام الإنسان مباشرة أو بطريق غير مباشر بإضافة مواد أو طاقة إلى البيئة البحرية بما فيها مصبات الأنهار، والتي

تنجم عنها بعض الآثار الضارة كالحاق الأذى بالمواد الحية أو الإضرار بصحة الإنسان أو إعاقة أوجه النشاط البحري بما فيها الصيد، والتي يمكن أن تقلل من درجة نقاء المياه وصلاحياتها لبعض الاستخدامات.

كما ولعبت المنظمة البحرية الدولية دوراً مهماً في حماية البيئة البحرية، فهي تهتم بالتلوث البحري الناجم عن ناقلات النفط، وتعتبر هذه المنظمة بمثابة السكرتارية التنفيذية لمعظم الاتفاقيات الدولية لمنع تلوث البيئة البحرية¹⁰⁷، فالجزء الأكبر من نشاط هذه المنظمة ينحصر في مجال حماية البيئة البحرية ومعالجة مشاكل التلوث البحري.

وتهدف المنظمة إلى تبني المعايير العلمية لدى الدول بشأن السلامة البحرية، بالإضافة إلى منع ومراقبة التلوث البحري بسبب السفن وبيان الجوانب القانونية بشأنها، كما تعمل المنظمة على تشجيع الحكومات على التعاون من أجل تنفيذ المعايير المقبولة دولياً في مجال مكافحة التلوث البحري في الحالات الطارئة، إلى جانب تقديم المساعدات للدول النامية، وقد أدت مبادراتها إلى إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية¹⁰⁸.

والقضاء على مشكلة تلوث البيئة البحرية يستلزم إيجاد تعاون دولي مشترك، فالمشكلة صارت تفوق قدرات الدولة الواحدة أياً كانت إمكاناتها الفعلية. وهذا ما يدفعنا إلى التطرق إلى التطور التاريخي لمواجهة التلوث البحري على الصعيد الدولي:

المطلب الثاني: التطور التاريخي لمواجهة التلوث البحري على الصعيد الدولي

إن الحماية الدولية للبيئة الدولية لم تظهر دفعة واحدة، بل مرت بعدة مراحل بدءاً بمؤتمر واشنطن 1926 (الفرع الأول)، مروراً باتفاقية لندن 1954 وتعديلاتها 1926 و 1969 و 1971 (الفرع الثاني)، إلى جانب مؤتمر بروكسل 1969 (الفرع الثالث).

106 - أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 3.

107 - سه نكه رداود محمد، التنظيم القانوني الدولي لحماية البيئة من التلوث دراسة قانونية تحليلية، دار الكتب القانونية- دار شتات للنشر والبرمجيات، مصر-الإمارات، 2012، ص 166.

108 - مثل الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار الناتجة عن التلوث بزيوت، المنعقدة في بروكسل 1969، والاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي التعويض عن الضرر الناتج عن التلوث بالنفط، المنعقدة في بروكسل 1971، والاتفاقية الدولية لمنع التلوث الذي تتسبب به السفن المنعقدة في لندن 1973، ... الخ أنظر في ذلك سه نكه رداود محمد، مرجع سابق، ص 167.

الفرع الأول: مؤتمر واشنطن 1926 لقد كان مؤتمر واشنطن 1926 كأول خطوة لمواجهة التلوث البحري، وفي هذا المؤتمر طرحت الجوانب الفنية لمشكلة التلوث، حيث جرى تبادل وجهات النظر حول طبيعة مشكلة تلوث مياه البحار والمحيطات وأسبابها ومظاهرها المختلفة، بهدف التوصل إلى صياغة بعض المقترحات التي يتضمنها اتفاق دولي يكفل مواجهة مشكلة تلوث مياه البحار والمحيطات المستخدمة في الملاحة الدولية بزييت البترول.

وقد تم التوصل إلى إقرار مشروع اتفاقية دولية انطوت على جوانب تفصيلية وفنية تتعلق بمكافحة تلوث مياه البحار والمحيطات بزييت البترول وحددت المسؤولية في حالة الانتهاك، ولكن الدول لم توقع ولم تصادق على هذه الاتفاقية.

ومن ثم فإنها لم تدخل حيز النفاذ، وعلى الرغم من ذلك فإن مؤتمر واشنطن أدى إلى لفت الانتباه إلى خطورة مشكلة تلوث البيئة البحرية.

الفرع الثاني: اتفاقية لندن 1954 وتعديلاتها 1926 و 1969 و 1971

لقد وقعت تلك الاتفاقية من طرف عشرين دولة، وأصبحت نافذة اعتباراً من 1958، وقد أشارت نصوص تلك الاتفاقية إلى قيام الحكومة البريطانية لتولي الاختصاصات والمهام الموكلة إلى المكتب المشار إليها فيها، حيث تقوم المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية قانوناً بمباشرة نشاطها بعد التصديق على وثيقة إنشائها. كما ألحق بالوثيقة الختامية لمؤتمر لندن ثمان قرارات أصدرها المؤتمر تتعلق بالجوانب المختلفة لمشكلة التلوث. وانطوى القرار الثامن منها بوجه خاص على دعوة هيئة الأمم المتحدة لجمع وتحليل ونشر المعلومات المتعلقة بالتلوث الناجم عن البترول .

وقد تم تنقيح اتفاقية لندن لعام 1954 خلال مؤتمر عقد في لندن في 1962، بناء على دعوة المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية، والتي قامت بوضع تعليقات الحكومات على الاتفاقية وعلى قرارات مؤتمر لندن 1954، وقد أسفر ذلك على إدخال بعض التعديلات والإضافات على اتفاقية لندن 1954، بحيث تعتبر التعديلات نافذة اعتباراً من 1967.

كما تلتها تعديلات أخرى بناء على اقتراحات الجمعية العمومية للمنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية عامي 1969 و 1971.

الفرع الثالث: مؤتمر بروكسل 1969

إذا كانت المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية قد لعبت دوراً رئيسياً في إدخال بعض التعديلات على اتفاقية لندن 1954، فقد لعبت ذات الدور المهم بدعوتها لمؤتمر بروكسل 1969 حول الأضرار الناجمة عن تلوث مياه البحار في أعقاب كارثة التلوث البيئي للسواحل البريطانية من جراء غرق السفينة توري كانيون¹⁰⁹.

109 - أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 7.

وقد ساهمت تلك الاتفاقية بشكل فعال في العمل على صياغة قواعد قانونية دولية تتعلق بمكافحة التلوث البيئي البحري، وقد أسفر المؤتمر عن إقرار اتفاقيتين مهمتين وهما: الاتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في أحوال الحوادث التي يمكن أن تؤدي إلى التلوث بزيوت البترول، والاتفاقية الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بزيوت البترول. إلى جانب العديد من الاتفاقيات الدولية¹¹⁰، كاتفاقية منع التلوث من السفن لعام 1973، ومؤتمر سنكهولم لعام 1972 واتفاقية مونتي قوباي لعام 1982.

المبحث الثاني: إشكالية الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الجزائري

إن القانون البحري الجزائري تضمن مجموعة من النصوص القانونية التي تركز حماية قانونية للبيئة البحرية، سواء تعلق الأمر بالحماية المكترسة في القانون البحري أو قانون حماية البيئة في ظل التنمية المستدامة (المطلب الأول)، إلا أن الحماية القانونية للبيئة البحرية تبقى ناقصة نظراً لوجود بعض العقبات التي تحول دون فعاليتها (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مظاهر الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الجزائري

لقد اهتم المشرع الجزائري بحماية البيئة البحرية في كل من القانون البحري (الفرع الأول)، وقانون حماية البيئة (الفرع الثاني)، إلى جانب بعض النصوص التنظيمية (الفرع الثالث).

الفرع الأول: حماية البيئة البحرية في ظل القانون البحري

لقد تطرق المشرع الجزائري إلى مسألة حماية البيئة البحرية في القانون البحري، سواء تعلق الأمر بالحماية المكترسة في ظل الأمر 76-80 (أولاً)، إلا أن المشرع الجزائري لم يقف عند هذا الحد، بل ساير التطورات، وبالتالي تكريس الحماية في ظل التعديلات التي عرفها القانون البحري الجزائري (ثانياً).

أولاً: حماية البيئة البحرية في ظل في الأمر 76-80

تنص المادة 212 من ق ب ج على أنه: "على الرغم من الأحكام المتخذة تطبيقاً للاتفاقيات الدولية بشأن وقاية التلوث في البحار ومكافحته يمنع طرح أو إلقاء أو تغطية المواد أو الطاقة الملوثة للوسط البحري وذلك في حدود الأملاك العمومية البحرية"

يتضح من خلال النص السالف الذكر أن المشرع الجزائري قد وضع مبدأ عدم التلويث مهما كان مصدر هذا التلويث سواء أكانت مواد أو طاقة، بحيث يقصد بالطاقة المحروقات، كما فعلت اتفاقية لندن لعام 1954، لكنه شدد أكثر عندما استعمل عبارة "الأملاك العمومية البحرية" وهذا ما أظهر حرصاً شديداً من المشرع الجزائري.

110 - انظر في ذلك أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 9-10.

كما ونصت المادة 213 من ق ب ج على أنه: "يجب على كل سفينة أن تطرح المواد الملوثة في تجهيزات الموانئ المخصصة لتلقي الفضلات والحتالات وبصورة عامة المواد الملوثة"¹¹¹ يتضح من خلال نص المادة أنها ألزمت السفن على طرح كل المواد الملوثة في تجهيزات الموانئ المخصصة لذلك، وبذلك يكون موقف المشرع الجزائري مطابقاً لما تضمنته المادة 8 من اتفاقية لندن لعام 1954.

فالمشرع الجزائري افترض وجود هذه التجهيزات والمنشآت في موانئها، فالمشرع الجزائري متشدّد أكثر في مجال التلوث العمدي وهذا ما تبرره أهمية المناطق البحرية والتي تشكل جزء من الأملاك العمومية الجزائرية، وهو بذلك أكثر دقة من اتفاقية لندن 1954، كما ونصت الفقرة الأولى من المادة 214 ق ب ج على أنه: "خلافًا لما جاء في المادة 212 من هذا الأمر، يمكن طرح المواد الملوثة في البحر من قبل سفينة في الظروف الخاصة على وجه الخصوص:
-لتأمين حماية أمن السفينة ذاتها أو أمن سفينة أخرى.
-لتجنب الخسائر على السفينة أو الحمولة.
-لإنقاذ الحياة البشرية في البحر.

ومع ذلك يجب إدراج الدواعي المسببة لطرح المواد الملوثة عرضاً أو استثنائياً في دفتر السفينة مع بيان حوادث الملاحة البحرية"

فالنص السالف الذكر، يظهر بعض الحالات الاستثنائية على مبدأ منع تصريف المواد والطاقة في الوسط البحري، حيث يظهر هذا الاستثناء من خلال تحديدها للحالات التي يمكن فيها للسفينة أن تقوم بطرح المواد الملوثة، وهو نفس ما هو مكرس في المادة 5 من اتفاقية لندن لعام 1954. كما وألزمت الفقرة الثانية من المادة 214 ق ب ج ربابنة السفن بإدراج الدواعي المسببة لطرح المواد الملوثة عرضاً واستثنائياً في دفتر السفينة مع بيان حوادث الملاحة البحرية، ربابنة السفن ملزمين بتدوين كل ما يتعلّق بالشحن والنقل والتفريغ لمواد مسببة للتلوث.

ثانياً: حماية البيئة البحرية في ظل تعديلات القانون البحري (بعد 1998)

لقد تمّ تعديل القانون البحري بموجب القانون رقم 98-05، بحيث نجد المادة 21 منه تنص على ما يلي: "يستبدل الرقم 212 الوارد في المادة 214 من الأمر 76-80 بالرقم 210 منه" وهذا ما يؤكد على أن المادة 214 من الأمر 76-80 خاصة بالاستثناءات على منع التصرف العمدي للمواد الملوثة في البحر، وانتساءل عن كيفية استبدال المشرع 212 بالمادة 210 مع أن

111 - أنظر في ذلك : وناسة جدي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في القانون، جامعة محمد خيضر ، بسكرة، 2007-2008، ص 93.

المادة 210 من ق ب ج تتعلق بتعريف التلوث البحري بصفة عامة، في حين أن المادة 212 ق ب ج هي التي تضع صراحة مبدأ منع التصرف العمدي في البحر. كما أنّ القانون البحري الجزائري؛ سواء قبل أو بعد التعديل يخلوا من أية إشارة إلى إمكانية إلزام السفن الجزائرية من أن تزود بعازل يمنع تسرب المواد وخاصة الملوثة كما أقرت اتفاقية لندن لعام 1954.

الفرع الثاني: حماية البيئة البحرية وفقاً لقانون حماية البيئة

إنّ قانون حماية البيئة هو الآخر تطرق إلى الحماية القانونية للبيئة البحرية، سواء تعلّق الأمر بقانون البيئة رقم 83-03 (أولاً)، وكذا القانون رقم 03-10 (ثانياً). أولاً: حماية البيئة البحرية في

ظل قانون البيئة رقم 83-03

تناول هذا القانون موضوع الحماية القانونية للبيئة بصفة عامة، والبيئة البحرية بصفة خاصة وهذا ما يتّضح من خلال نص المادة 54 منه والتي تنص على أنه: "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 يهدّد بالتلويث أو بإفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية الجزائرية"

وهو نفس ما ذهبت إليه المادة 8 من بروتوكول برشلونة الخاص بالتعاون على مكافحة التلوث في المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، نجدها تلزم الدّول الأطراف على إصدار تعليمات إلى ربابنة السفن التي ترفع أعلامها، تطالبهم من خلالها بأخطار أحد الأطراف أو المركز الإقليمي بجميع الحوادث التي تسبب أو يحتمل أن تتسبب في تلوّث مياه البحر بالنفط أو بمواد ضارة أخرى.

من خلال ما سبق، يمكن القول بأنّ الجزائر أدركت حقيقة مشكل تلوث البيئة البحرية، وذلك من خلال التأكيد والحرص الكبيرين على ضرورة تحديد المعلومات عن هوية السفينة وتاريخ الحادث وموقعه وكذلك المعلومات المفصلة عن نوعية المواد وكميتها.

ثانياً: حماية البيئة البحرية في ظل قانون البيئة رقم 03-10

لقد تطرق القانون 03-10 إلى موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث ويتضح ذلك من خلال نص المادة 57 منه والتي تنص على أنه: "يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة، وتعبّر بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائري أو داخلها، أن يبلغ عن كل حادث ملاحى يقع في مركبه ومن شأنه أن يعدد بتلويث أو افساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية"

يتّضح من خلال النص السابق أن المادة 57 جاءت مطابقة تقريبا لنص المادة 54 من قانون البيئة 83-03 القديم، وكذا المادة 8 من بروتوكول برشلونة، وهذا ما يدل على اهتمام المشرع الجزائري بحماية البيئة البحرية من التلوث.

كما أن المادة 53 من القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة تنص على أنه: "يجوز للوزير المكلف بالبيئة، بعد تحقيق عمومي، أن يقترح تنظيمات ويرخص بالصب أو بالغمر أو بالترديد في البحري، ضمن شروط تتضمن بموجبها هذه العمليات انعدام الخطر وعدم الإضرار"

وبهذا يكون المشرع الجزائري قد قرّر مبدأ جواز غمر النفايات في الوسط البحري، ولكن وفق إطار عام لهذه العملية وفي حدود الاتفاقيات الدولية التي تحكمها إي بروتوكول برشلونة.

الفرع الثالث: حماية البيئة البحرية في ظل النصوص التنظيمية

لقد تطرّق المشرع الجزائري في بعض النصوص التنظيمية إلى الحماية القانونية للبيئة البحرية وذلك إلى جانب الحماية المكرّسة في كل من القانون البحري وقانون حماية البيئة في بعض النصوص التنظيمية.

أولا: حماية البيئة البحرية في ظل المرسوم 83-580 المؤرخ في 1983/10/22

يتضمن هذا المرسوم إلزامية رابنة السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث ملاحى.

ثانيا: حماية البيئة البحرية في ظل المرسوم رقم 88-228 المؤرخ في 1988/11/05

يتضمن المرسوم 88-222 شروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات التي من شأنها أن تلوث البحر وإجراءات ذلك وكيفية، بحيث اشترطت¹¹² أن تجري كل عملية من شأنها أن تلوث البحر في إطار أحكام قانوني رقم 83-03 والأحكام الواردة في البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن عمليات غمر النفايات من السفن والطائرات الموقع عليه في 16 فبراير 1976 والمصادق عليه بالمرسوم رقم 81-02 المؤرخ في 1981/01/17.

كما وأكدت المادة الثالثة من المرسوم 88-228 على منع غمر النفايات على اختلاف أشكالها في الحالات التالية:

- إذا كانت النفايات تشتمل على مادة أو عدة مواد ورد حصرها في الملحق الأول بالبروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن عمليات إلقاء السفن والطائرات للنفايات في البحر، الموقع في برشلونة يوم 16 فبراير 1976 إلا إذا كانت هذه المواد لا توجد هناك إلا في حالات ملوثات شريطة ألا تكون قد أضيفت إليها عمدا قصد غمرها.

112 - المادة 2 من المرسوم رقم 88-228 المؤرخ في 1988/11/05

-في المناطق البحرية التي تتطوي على فوائد خاصة من حيث الأمن، وفي المجالات الاقتصادية والبيئية ولاسيما ما ورد ذكره في الجزء (ج) من الملحق 3 بالبروتوكول المذكور أعلاه.
-في المياه الإقليمية إذا اشحت النفايات في ميناء أو مطار أجنبي.
-فيما دون 12 ميلا من أقرب أرض إليها وعلى عمق يقل عن 2000 مترا فيما يخص النفايات مثل الحاويات الحديدية البالية والنفايات المعدنية أو ذات الحجم الكبير والسفن والطائرات والأرضيات العائمة وغير ذلك من المنشآت المقامة في البحر وكذلك حطام السفن والطائرات .

المطلب الثاني: معوقات حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري

رغم الحماية القانونية التي عرفتها البيئة البحرية، إلا أنها تبقى ناقصة وغي فعالة وذلك لغياب تشريع موحد في مجال حماية البيئة البحرية(الفرع الأول)، إلى جانب عجز ونقص الإمكانيات المادية والبشرية(الفرع الثاني).

الفرع الأول: غياب تشريع موحد في مجال حماية البيئة البحرية

إن غياب تشريع موحد وشامل في مجال حماية البيئة البحرية، من شأنه أن يخلق صعوبة تحقيق الأهداف المرجوة، رغم وجود ترسانة من النصوص القانونية المتنوعة، أضف إلى ذلك أن أغلب النصوص القانونية تحيلونا إلى النصوص التنظيمية والتي لم يتم إصدارها، فكان لزاماً على المشرع الجزائري أن يجمعها في مجموعة واحدة ويطلق عليها اسم قانون حماية البيئة البحرية، بدلاً من النصوص المتناثرة هنا وهناك¹¹³.

الفرع الثاني: نقص الإمكانيات المادية والبشرية

يحتاج التطبيق العملي لنصوص القانونية المتعلقة بحماية البيئة البحرية إلى توفير الكثير من الإمكانيات المادية، نظراً لأن المشرع الجزائري ربط قيام العديد من الجرائم والمخالفات بكثير من العناصر الفنية والتقنية، والتي غالباً ما تكون مفقودة، الأمر الذي سيؤدي إلى صعوبة التطبيق الفعلي لهذه النصوص، نهيك عن العناصر البشرية غير المؤهلة فنياً وتقنياً.

الخاتمة:

ذهبت هذه الدراسة إلى واحدة من القضايا التي لا تقل أهمية عن مختلف الإشكالات التي تعترى فعالية الحماية القانونية للبيئة البحرية، بحيث لامست هذه الدراسة مظاهر الحماية الدولية والمتمثلة في مجموعة من الاتفاقيات الدولية، إلى جانب الحماية الداخلية والمتمثلة في القانون الجزائري، والتي ظهرت من خلال كل من القانون البحري وقانون حماية البيئة وبعض النصوص التنظيمية، إلا أن الحماية القانونية هذه تبقى ناقصة وتعترىها بعض النقصان .

¹¹³ - وعلي جمال، التلوث البحري العابر للحدود والآليات القانونية الكفيلة لمحاربه (دراسة في القانون الجزائري)، أشغال الملتقى الدولي حول النظام القانوني لحماية البيئة في ظل القانون الدولي والتشريع الجزائري، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، يومي 09 و10 ديسمبر 2013، ص 15.

فالواقع العملي أثبت نقص فعالية هذه الأخيرة؛ خاصة إذا تعلق الأمر بتحديد مكان وزمان انعقاد العقد، نهيك عن الصعوبات التي تواجهها في حالة تجزئة سند الشحن الإلكتروني الذي يحتوي على العديد من البيانات. وعليه، فكان لزاماً البحث والإشارة عن وإلى بعض الحلول التي تتماشى وطبيعة هذه المستندات.

قائمة المراجع

أولاً: الكتب

- 1 - خالد الظاهر، قانون حماية البيئة في الأردن، (دراسة مقارنة)، عمان، 1999.
- 2 - أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقات الإقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، بدون سنة نشر.
- 3- سه نكه رداود محمد، التنظيم القانوني الدولي لحماية البيئة من التلوث دراسة قانونية تحليلية، دار الكتب القانونية- دار شتات للنشر والبرمجيات، مصر-الإمارات، 2012.

ثانياً: المقالات

- قرماش كاتية، دور المحاكم الدولية في حماية في حماية البيئة البحرية وتحقيق التنمية المستدامة على ضوء اتفاقية مومنتي قوياي، مجلة جيل حقوق الإنسان، العدد 15، العام الرابع، لبنان، 2017.

ثالثاً: الرسائل الجامعية

- عامر محمد الدميري، الحماية الجنائية للبيئة في التشريعات الأردنية، رسالة للحصول على درجة الماجستير في القانون العام، جامعة الشرق الأوسط، 10، 2010.
- الفتتي منير، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة الجزائر 1، 2013-2014.
- وناسة جدي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في القانون، جامعة محمد خيضر ، بسكرة، 2007-2008.

رابعاً: المداخلات

- وعلي جمال، التلوث البحري العابر للحدود والآليات القانونية الكفيلة لمحاربه (دراسة في القانون الجزائري)، أشغال الملتقى الدولي حول النظام القانوني لحماية البيئة في ظل القانون الدولي والتشريع الجزائري، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، يومي 09 و10 ديسمبر 2013.