

تنسيق التشريعات بين الأنظمة الدولية والجزائرية لحماية البيئة البحرية Coordinating Legislation Between International and Algerian Systems to Protect the Marine Environment.

تاريخ القبول: 2024/05/10

تاريخ الإرسال: 2024/03/28

التحدي يشكل خطراً على البيئة والعالم بأسره، مما يستدعي اتخاذ إجراءات عاجلة وتبني تشريعات قوية على المستوى الدولي والوطني. تهدف هذه الدراسة إلى استعراض السياسات والتشريعات القانونية المتعلقة بحماية البيئة البحرية، سواء كانت تدابير وقائية أو إصلاحية، على المستويين الدولي والوطني، بهدف الحد من آثار التلوث والحفاظ على البيئة البحرية للأجيال الحالية والمستقبلية.

الكلمات المفتاحية: البيئة؛ القانون؛ الآليات القانونية؛ التشريع الجزائري.

Abstract:

Pollution of the marine environment represents a major challenge facing the international community, as a result of the unregulated exploitation of marine resources and the accumulation of waste and harmful materials. This challenge poses a threat to the environment and the entire world, which requires urgent action and the adoption of strong legislation at the international and national levels.

شتوي حسين*
المركز الجامعي تيبازة
University Center of Tipaza
مخبر المؤسسات الدستورية والنظم السياسية
Chetoui.hocine@cu-tipaza.dz

حمداني هجيرة
المركز الجامعي تيبازة
University Center of Tipaza
مخبر المؤسسات الدستورية والنظم السياسية
Hamdani.hadjira@cu-tipaza.dz

ملخص:

تلوث البيئة البحرية يمثل تحدياً كبيراً يواجه المجتمع الدولي، نتيجة للاستغلال غير المنظم لموارد البحار وتراكم النفايات والمواد الضارة. هذا
This study aims to review policies and legal legislation related to the protection of the marine environment, whether preventive or remedial measures, at the international and national levels, with the aim of reducing the effects of pollution and preserving the marine environment for current and future generations.

Keywords: environment; law; legal mechanisms; Algerian legislation.

* - المؤلف المراسل.

مقدمة:

تعتبر البيئة البحرية مصدرًا هامًا للثروة ووسيلة نقل بارزة، وتلعب دورًا حيويًا في استدامة النمو الاقتصادي والتنمية الغذائية. ومع ذلك، يستغل البحار بشكل غير مدروس من قبل الدول المتقدمة، مما يؤثر سلبيًا على البيئة البحرية وثرواتها، ويؤثر على القطاعات السياحية والصحية. لذا، تعمل الدول بجد لتحديد تلك التحديات والحد منها من خلال وضع قوانين تهدف إلى حماية البيئة البحرية، وهذا يشمل اهتمام الجزائر بحماية بيئتها البحرية من خلال التشريعات والتنظيمات المناسبة. تهدف هذه الدراسة إلى استعراض الجهود المبذولة على المستويين الدولي والوطني لحماية البيئة البحرية، وتقييم فعالية هذه الجهود في مكافحة التلوث البحري. ومن ثم، نناقش التحديات التي تواجه هذه الجهود في القانون الدولي والتشريع الجزائري، تسعى الدول بجد لتحديد التحديات التي تواجه البيئة البحرية والحد منها من خلال وضع قوانين تهدف إلى حمايتها، مما يتضمن اهتمام الجزائر بتطوير التشريعات والتنظيمات الملائمة لحفظ بيئتها البحرية.

تهدف هذه الدراسة أيضًا إلى تقييم مدى فعالية الجهود المبذولة دوليًا ووطنياً في حماية البيئة البحرية.

فانطلاقاً مما سبق ذكره ولمعرفة الجهود المبذولة لحماية البيئة البحرية في القانون الدولي والتشريع الجزائري نطرح الإشكالية التالية: **ماهي الآليات القانونية الدولية والوطنية المكرسة لحماية البيئة البحرية؟**

للإجابة على هذه الإشكالية قسمنا هذه الدراسة إلى محورين؛ نخصص المحور الأول لدراسة الآليات القانونية الوقائية لحماية البيئة البحرية، والمحور الثاني لدراسة الآليات العلاجية لحماية البيئة البحرية.



المحور الأول: الآليات القانونية الوقائية لحماية البيئة البحرية

حماية البيئة البحرية يحظى باهتمام دولي كبير، من خلال إبرامها لعدة اتفاقيات دولية وإقليمية (أولا)، كما اعتمدت الجزائر جملة من الآليات الوقائية لحماية البيئة البحرية، بإصدار الكثير من النصوص التشريعية والتنظيمية التي احتوت على أحكام تنص على ضرورة حماية البيئة البحرية (ثانيا).

أولا: الآليات الوقائية الدولية لحماية البيئة البحرية:

تمثلت الجهود المبذولة على المستوى الدولي، في إبرام اتفاقيات دولية تختص بنوع معين من الملوثات واتفاقيات عامة (1)، كما لم يقتصر الاهتمام بحماية البيئة البحرية على الجهود العالمية بل تجسدت في إبرام اتفاقيات إقليمية (2).

1- في إطار الاتفاقيات النوعية: تعد الاتفاقيات الدولية من المصادر الأساسية التي يستسقي منها القواعد القانونية الدولية لحماية البيئة، حيث تعددت الاتفاقيات التي عالجت موضوع التلوث البحري موازاة مع تعدد مصادر التلوث، ومن أهم هذه الاتفاقيات نذكر:

أ- اتفاقية لندن لمنع تلوث البحر بالبترول عام 1954: تعد أول اتفاقية متعددة الأطراف لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي، حيث دعت الحكومة البريطانية لعقد هذه الاتفاقية بعد أن أدركت مدى فداحة تلوث مياه البحر والمحيطات، أبرمت في 12 مايو 1954، وتم التوقيع عليها من قبل عشرين (20) دولة، وبدأ سريانها في 29 يوليو 1958، كما عدلت في سنة 1962 وسنة 1969 ثم سنة 1971 وذلك على اقتراحات من المنظمة البحرية الدولية.⁽¹⁾

تهدف هذه الاتفاقية والتعديلات المتلاحقة لها إلى مكافحة التلوث البحري بزيوت البترول، انطلاقا من تحديد مناطق معينة بخطر التصريف العمدي للزيت ومخلفاته فيها، وقد أصبح عدد الدول المنظمة إليها ما يقارب السبعين (70)، وهذا ما يعكس أهميتها في حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي.⁽²⁾



ب- اتفاقية جنيف لقانون البحار عام 1958: في عام 1958 تم عقد مؤتمر في جنيف لمناقشة قانون البحار، وتم التوصل إلى توافق بين الأطراف المشاركة على إقرار أربع اتفاقيات دولية في 29 أبريل 1958، هذه الاتفاقيات تضع أسسًا لمنع تلوث البحار، من خلال غمر النفايات الخطيرة، وتشدد على أهمية التعاون مع المنظمات الدولية والالتزام بالقوانين واللوائح الدولية لمنع التلوث بصورة شاملة.

فإن هذه الاتفاقيات تلتزم الدول بتعزيز الوعي بأهمية الحفاظ على البيئة البحرية، وتشجيع الأبحاث والابتكارات في مجالات الحفاظ على البحار والمحيطات، وتعزيز التعاون الدولي في تبادل المعرفة والتكنولوجيا لتحقيق أهداف الحفاظ على البيئة⁽³⁾.

ج- اتفاقية أوسلو بشأن منع التلوث البحري بالإغراق من السفن والطائرات عام 1972: تم توقيع اتفاقية جديدة في مدينة أوسلو بالنرويج في الفترة من 9 إلى 12 أكتوبر 1971، خلال مؤتمر خاص بمكافحة التلوث البحري. هذه الاتفاقية، التي دخلت حيز التنفيذ في 7 أبريل 1972، تهدف بشكل رئيسي إلى حماية البيئة البحرية من التأثيرات الضارة للتلوث، سواء كانت ناتجة عن إلقاء الفضلات من السفن أو الطائرات في البحار.

تتميز هذه الاتفاقية بشموليتها، حيث تنظر إلى جميع أنواع الفضلات الضارة، بغض النظر عن طبيعتها أو خطورتها. وقد حظرت الاتفاقية بشكل صارم تصريف أو إلقاء الفضلات في البحار دون الحصول على موافقة مسبقة من السلطات المختصة. كما وضعت معايير صارمة لتحديد مواقع إلقاء الفضلات، محددة بأن يتم ذلك على بعد 150 ميلاً بحرياً من السواحل، وعلى عمق يتجاوز الـ 2000 متر.

تعتبر هذه الاتفاقية خطوة هامة نحو تحقيق الاستدامة البيئية للمحيطات والبحار، وتعزز التعاون الدولي في مكافحة التلوث البحري والحفاظ على التنوع البيولوجي البحري⁽⁴⁾.



د- اتفاقية لندن عام 1973: في مؤتمر دولي عُقد في لندن عام 1973 تحت رعاية الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية (IMCO)، إذ تمت مناقشة مشكلة التلوث البحري ناجمة عن إغراق النفايات ومواد أخرى. ونتج عن هذا المؤتمر اتفاقية لندن لمنع التلوث البحري الناجم عن السفن، التي بدأت سريانها في عام 1973، وتم تعديلها مرتين في عامي 1978 و1980⁽⁵⁾، تُعتبر هذه الاتفاقية من أبرز الاتفاقيات الدولية التي تهدف إلى حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن في جميع أنحاء المحيطات. هدفها الرئيسي هو تقليل التلوث الناجم عن إلقاء مواد ضارة من السفن إلى أدنى مستوياتها الممكنة، وذلك بهدف الحفاظ على صحة وسلامة البيئة البحرية⁽⁶⁾.

ه- في إطار اتفاقية موتني غوباي 1982: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 "UNCLOS" تعتبر من أهم الاتفاقيات التي وضعت لمعالجة قضايا البيئة البحرية، وتُعتبر هذه الاتفاقية القانون النافذ والمنظم لجميع جوانب الحياة البحرية الدولية⁽⁷⁾، خلال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث في دورته الحادية عشرة، الذي عُقد في جايبكا في 10 نوفمبر 1982، تم صياغة هذه الاتفاقية التي دخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994⁽⁸⁾.

تم اتباع استراتيجية دولية هامة لتحقيق التنمية المستدامة، ومكافحة التلوث بكافة أشكاله ومصادره. واستندت هذه الاستراتيجية على تدارك النقص التي تشوب الاتفاقيات السابقة، مع تحديد الأهداف المستقبلية المراد بلوغها وفقاً لما جاء في المادة 202 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

تستند هذه الاتفاقية بحماية البيئة البحرية من التلوث بين دولة العلم ودول السواحل، وتطلب من الدول التعاون والتنسيق لمواجهة التحديات البيئية، كما ألزمت الاتفاقية الدول بالتعاون الدولي والإقليمي وفقاً للمواد 197-198 و199-206

و202، مع مساعدة الدول النامية في مواجهة التلوث البحري والمراقبة المستمرة للحمايتها⁽⁹⁾.

2- حماية البيئة البحرية في إطار الاتفاقيات الإقليمية: لم يقتصر الاهتمام بالبيئة البحرية وحمايتها من التلوث على الجهود العالمية في إبرام معاهدات دولية متعددة الأطراف فحسب، بل امتدت إلى المستوى الإقليمي بعقد اتفاقيات إقليمية لحماية البيئة البحرية من التلوث ونخص بالذكر:

أ- في إطار اتفاقية برشلونة لعام 1976 لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث: أبرمت هذه الاتفاقية سنة 1976 على إثر انعقاد مؤتمر المفوضين للدول الساحلية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط لحماية البحر الأبيض المتوسط في برشلونة، ودخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ في 16 فبراير 1976، وصادقت عليها 12 دولة متوسطة بما فيها الجزائر بموجب المرسوم رقم 80-14، كما صادقت الدول على البروتوكولات الخمس الملحقة بهذه الاتفاقية، والتي تضمنت التعديلات الصادرة في 1976، 1980، 1982، 2002، ثم تم تعديل الاتفاقية في 10 يونيو 1998 التي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 04-141⁽¹⁰⁾، ونصت على وجوب التعاون بين الأطراف من أجل اتخاذ كل التدابير الضرورية والمناسبة لمنع تلوث البحر الأبيض المتوسط، أيا كان سببه أو مصدره، ووضع البرامج اللازمة لرصد التلوث في منطقة البحر الأبيض المتوسط، وبذلك شكلت هذه الاتفاقية نظاماً قائماً بذاته⁽¹¹⁾.

ب- في إطار اتفاقية الكويت لعام 1982: جاءت هذه الاتفاقية نتيجة للمؤتمر الإقليمي المنعقد في الكويت في الفترة ما بين 15 و24 أبريل 1978، وقد وضعت هذه الاتفاقية تعريفاً محدداً للتلوث البحري، وتعني هذه الاتفاقية دراسة مشكلة حماية وتنمية البيئة البحرية والمناطق الساحلية في الخليج العربي وإيجاد حلول لها بالتعاون مع الدول الأخرى⁽¹²⁾.



ج- في إطار اتفاقية جدة لعام 1982: تم إقرار هذه الاتفاقية والبروتوكولات الملحقه بها، من خلال المؤتمر الإقليمي بجدة للمفوضين، وانعقد هذا المؤتمر بهدف المحافظة على البيئة البحرية والمناطق الساحلية في البحر الأحمر وخليج عدن في الفترة الممتدة من 15 إلى 17 فبراير 1982، وقد أولت هذه الاتفاقية عناية خاصة لحماية بيئة البحر وخليج عدن من التلوث بالبتروول بحكم أنه من أكثر أنواع التلوث انتشارا فيها⁽¹³⁾.

ثانيا- الآليات الوقائية الوطنية لحماية البيئة البحرية: من الآليات الوقائية الوطنية لحماية البيئة البحرية سنت تشريعات لتوفير الإطار القانوني الملائم للحفاظ على مقومات البيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة، وآلية التخطيط البيئي الذي يتحاشى من خلاله المخاطر والمشاكل قبل حدوثها (1) كما تتخذ إجراءات توعوية واحتياطية للتقليل من الحوادث الملاحية (2).

1- الآلية التشريعية لحماية البيئة البحرية وآلية التخطيط البيئي: من الآليات الوقائية لحماية البيئة البحرية توفير الإطار القانوني الملائم للحفاظ على مقومات البيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة (أ)، وتفادي المخاطر والمشاكل قبل حدوثها من خلال التخطيط البيئي (ب).

أ- الآلية التشريعية: الجزائر من الدول التي أولت اهتماما بالغا لحماية البيئة البحرية، من مختلف الملوثات بإصدار مجموعة من النصوص القانونية، التي تستهدف بموجب أحكامها حماية الساحل الجزائري من مخاطر التلوث، والمتمثلة في:

▪ **قانون البيئة:** تم إقرار القانون الأول المتعلق بحماية البيئة في الجزائر عام 1983⁽¹⁴⁾، وهو الخطوة الأولى في التشريع البيئي في البلاد، يتألف هذا القانون من عدة أبواب، ومن بينها الباب الذي يتعلق بحماية البحر، ينص هذا الباب على عدة أحكام من بينها منع صب أو غمر أو حرق أية مواد في البحر، تجسيدياً للالتزامات الدولية والإقليمية التي اتخذتها الجزائر⁽¹⁵⁾.

نظرًا للفعالية المحدودة لهذا القانون ونقائصه، فقد شهد عدة تعديلات من بينها تعديل عام 2003. هذا التعديل أدخل بعض التحسينات والتعديلات على أحكام القانون السابق، خصص جزءًا كاملًا لحماية البحر في إطار التنمية المستدامة⁽¹⁶⁾، استندت هذه التعديلات إلى مبادئ مشتقة من الاتفاقيات الدولية والإعلانات العالمية المتعلقة بحماية البيئة، منها إعلان ريو دي جانيرو واتفاقية كيوتو⁽¹⁷⁾.

في سياق حماية البحر، يحظر التعديل الجديد كل صب أو غمر أو ترم⁽¹⁸⁾ لأي مواد ضارة في المياه البحرية، ما لم يكن هناك خطر يهدد حياة البشر أو أمن السفينة أو الطائرة⁽¹⁹⁾، كما يلزم القانون ربان السفن التي تحمل بضائع خطيرة بالإبلاغ عن أي حادث قرب المياه الإقليمية الجزائرية⁽²⁰⁾، مع تشديد الرقابة على تأثير المشاريع على البيئة وإنشاء أنظمة قانونية للمؤسسات المصنفة والمجالات المحمية. تتمثل أهمية هذا القانون في تأسيس إطار قانوني لحماية البيئة البحرية في البلاد، مما يعزز التزام الجزائر بالمعايير الدولية للحفاظ على البيئة والموارد البحرية. كما يساهم هذا القانون في تعزيز الشراكة مع المجتمع الدولي في مجال حماية البيئة البحرية والمحيطات⁽²¹⁾.

بفضل الجهود المستمرة للتحسين وتطوير التشريعات البيئية في الجزائر، يتمكن البلد من مواجهة التحديات البيئية الحديثة، وتحقيق التنمية المستدامة في قطاع البيئة البحرية⁽²²⁾.

▪ **القانون البحري:** وفي سياق التطورات القانونية، صدرت بموجب الأمر الجمهوري رقم 08-76 المعدل بموجب القانون رقم 98-05⁽²³⁾، للمشرع الجزائري قانون بحري جديد يهدف إلى تنظيم الشؤون المتعلقة بالنقل البحري وحماية البيئة البحرية. يتضمن هذا القانون عددًا من البنود التي تنص على مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار البيئية الناتجة عن تلوث البحر بالوقود الذي تخرجه السفينة، ويحدد القانون



طبيعة هذه المسؤولية وشروطها، بما يتفق مع الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، مثل اتفاقية الأمم المتحدة بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969 وبروتوكولها المعدل لعام 1992، إضافة إلى تنظيم التصرف في النفايات البحرية بما يتماشى مع المعايير الدولية والقوانين البحرية الدولية.

وتجدر الإشارة إلى أن القانون البحري الجديد ينص أيضًا على تبني مبدأ المسؤولية التضامنية في حالة وجود عدة أطراف مالكة للسفينة، حيث يتحمل كل منها مسؤوليته القانونية كاملة عن الأضرار البيئية المتسببة فيها السفينة، دون إعفاء أحد من المسؤولية. وتأتي هذه الخطوة ضمن إطار الجهود الدولية للحفاظ على البيئة البحرية وتقديم التعويضات اللازمة في حالة وقوع أضرار بيئية نتيجة للنشاطات البحرية⁽²⁴⁾.

▪ **القوانين الخاصة بحماية البيئة في مجالات مختلفة:** لم يتوان المشرع الجزائري عن إصدار منظومة قانونية تتضمن أحكامًا وتدابير خاصة لحماية البيئة البحرية، من مخاطر التلوث في مختلف المجالات ذات صلة، والتي شكلت حماية لا يستهان بها للبيئة البحرية نخص بالذكر:

- **في مجال تسيير النفايات:** تركز الاهتمام التشريعي لحماية البيئة البحرية من صب النفايات فيه مع بداية الثمانينات بصدور المرسوم رقم 81-267، الذي عالج مشكلة النفايات واتخذ كل الإجراءات لحفظ الصحة العمومية

ثم تلاه المرسوم رقم 84-378، المتعلق بشروط النظافة وإزالة ومعالجة النفايات الحضرية الصلبة⁽²⁵⁾، ثم القانون رقم 85-05 المتضمن⁽²⁶⁾، وبالنظر إلى الوضع الكارثي الذي آلت إليه السواحل الجزائرية بسبب تراكم النفايات، تدخل المشرع الجزائري لمعالجة هذا الوضع بإصداره جملة من النصوص التشريعية والتنظيمية منها القانون رقم 01-19 المتعلق بتسيير النفايات وإزالتها⁽²⁷⁾، الذي أبرز المشرع الجزائري

من خلاله كفاءات تسيير النفايات وإزالتها وفقا لشروط المطابقة لمعايير البيئة، كما جرم هذا القانون إيداع النفايات الخاصة أو رميها أو طمرها في غير الأماكن المخصصة لها⁽²⁸⁾.

- **في مجال السياحة:** يعد القانون رقم 90-30 المتضمن قانون الأملاك الوطنية⁽²⁹⁾، أول خطوة تشريعية في هذا المجال وتم إنشاء وزارة السياحة سنة 1995 كهيئة مشرفة على هذا القطاع، تم تسمية وزارة السياحة والصناعات التقليدية في عام 1999، وبدأت في أداء مهامها وفقاً لأسس علمية ومنهجية محددة.

ومن أجل تدارك النقائص التي كانت تسود القطاع وترقيته، تم إنشاء فضاءات سياحية جديدة ذات أبعاد بيئية لتعزيز بيئة الاقتصاد الوطني، أصدر المشرع الجزائري القانون رقم 01-03 المتعلق بالتنمية المستدامة للسياحة، والذي يهدف إلى دعم الاقتصاد الوطني وتعزيز قطاع السياحة بأسس مستدامة.

فيما يتعلق بالشواطئ، أصدر المشرع الجزائري القانون رقم 02-03 الذي يحدد القواعد العامة للاستعمال والاستغلال السياحي للشواطئ⁽³⁰⁾، حيث ألزم المشرع الجزائري بموجب هذا القانون صاحب الامتياز الشاطئي بضمان الاحترام الصارم لمتطلبات البيئة من حيث نوعية مياه البحر ومقتضيات النظافة واستعمال واستغلال المسؤول للموارد السياحية، وحرصا من المشرع الجزائري على ضمان الاستعمال العقلاني والرشيد للفضاءات والموارد السياحية لتحقيق التنمية المستدامة أصدر القانون رقم 03-03، المتعلق بمناطق التوسع والمناطق السياحية⁽³¹⁾، الذي حدد بموجبه المواقع السياحية وآليات حمايتها والحفاظ على طابعها السياحي⁽³²⁾.

ب- آلية التخطيط البيئي: تستوجب على السلطات العامة في الدولة اتخاذ جميع الإجراءات والتدابير التي تعتمد على تطوير المعرفة والمعلوماتية والخبرة، مع مراعاة أهمية التخطيط الدقيق الذي يقوم على كفاءة وخبرة الأفراد المشاركين فيه. هذا



التخطيط يجب أن يكون ناتجا عن دراسات واسعة النطاق تمهيدا لإعداد الخطط بشكل متناسق وفعال⁽³³⁾.

2- إجراءات توعوية واحتياطية للتقليل من الحوادث الملاحية: الإحساس بالمسؤولية اتجاه البيئة يستدعي تربية وتوعية بيئية والمساهمة والمشاركة في حمايتها ومواجهة حالات التلوث المرتبطة بها (أ)، كما يتم اتخاذ إجراءات احتياطية للتقليل من الحوادث الملاحية (ب).

أ- إجراءات التوعية البيئية: وأهم هذه الإجراءات اعتماد الآلية التشاركية (1)، آلية التربية والتوعية البيئية (2)، رصد ومراقبة ملوثات البيئة البحرية (3).
- اعتماد الآلية التشاركية: بهدف تعزيز التفاعل والمشاركة في الجهود البيئية، يهدف التشريع إلى تعزيز دور المجتمع المدني في تنظيم وتنفيذ الأنشطة البيئية، مثل حملات تنظيف الشواطئ التي تُنظمها مبادرات منظمات المجتمع المدني⁽³⁴⁾، وتتطلب هذه العمليات توفير معلومات بيئية كافية، مع الاعتراف بحق الجمهور في الحصول على هذه المعلومات، والذي تم تأكيده في المبدأ العاشر من إعلان ريو دي جانيرو لعام 1992. ويعكف التشريع الجزائري، كما نص عليه القانون رقم 03-10 في المادة 07⁽³⁵⁾، على تعزيز هذا الحق وتوفير البنية التحتية اللازمة لتحقيقه.

- آلية التربية والتوعية البيئية: فالواجبات الدولية لتفادي الاضرار البيئية تتطلب بذل جهودات أكبر في جميع القطاعات سواء كانت عامة أو خاصة مما يعزز مصلحة جميع أفراد المجتمع الدولي في الحفاظ عليها⁽³⁶⁾، إن حوادث التلوث البحري تستدعي تبني قواعد عاجلة للتصدي للأضرار التي يمكن أن تلحق بالنظام البيئي، حيث يتوقف نجاح جهود مكافحة التلوث على السرعة في اتخاذ التدابير الوقائية استعداداً لحدوث حالات طارئة والتي ينبغي على الدول تفعيلها⁽³⁷⁾.

- رصد ومراقبة ملوثات البيئة البحرية: من خلال إقامة النظم الخاصة برصد مصادر التلوث ومراقبتها وإنشاء الأجهزة وبرامج التدريب التي تدعم تلك النظم⁽³⁸⁾، وهو واجب قانوني منبثق عن الالتزام بحفظ البيئة البحرية وحمايتها، لأنه لا يمكن للدول التحول إلى أساليب وطرق معالجة أسباب وآثار التلوث مالم يتوفر لديها المعرفة الكافية عن حالة البحار وأسباب تدهور البيئة، مع الإشارة إلى أنه لم يتم الإعلان عن هذا الواجب بطريقة واضحة، إذ نجد عدد قليل من الاتفاقيات الدولية التي نصت عليه، نذكر منها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في مادتها 204 على أنه: "على الدول أن تبذل كل ما بوسعها من جهد وإمكاناتها... للمراقبة والقياس، والتحليل والتقييم،....، وتراقب باستمرار....، إذ كانت هذه الوسيلة تهدد بتلوث البيئة البحرية"⁽³⁹⁾.

ب- إجراءات احتياطية للتقليل من الحوادث الملاحية: تفادياً للتكاليف المالية العالية والآثار البيئية الضارة لعمليات التدخل العلاجي لمواجهة حالات التلوث بالزيت وغيرها من المواد الملوثة، اتخذت الدول إجراءات احتياطية للحد من الحوادث البحرية وتقليل التصرفات الملوثة للبيئة البحرية؛ من بين هذه التدابير الوقائية:

- إنشاء ممرات دولية لفصل مسار السفن المارة قرب سواحلها، وفقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية ذات الصلة يهدف ذلك إلى فصل حركة الملاحة وتقليل احتمالات التصادم بين السفن في مساراتها القادمة والمغادرة.

- تحديد مناطق للاحتماء مخصصة لمراكب في حالة القوة القاهرة أو عند حصول عطب فيها تفادياً للمخاطر المناخية أو الملاحية التي يمكن أن تتسبب في غرقها أو الإضرار بها وبمحمولتها.⁽⁴⁰⁾



- تطبيق الإجراءات الدولية والإقليمية المعمول بها في مجال تفتيش السفن الوافدة للموانئ للتأكد من سلامتها وقابليتها للملاحة الآمنة، إذ يحق للدولة الساحلية في إطار مواجهة مخاطر التلوث البحري تفتيش السفن الناقلة للمواد المضرة بالبحر والأشياء الموجودة فيها، كما يحق لها مطاردتها واحتجازها في حالة مخالفتها لقواعد السلامة ومنعها من الإبحار حتى تثبت بأن حالتها لن تسبب تهديداً للبيئة البحرية وهو ما أكدت عليه اتفاقية لندن لسنة 1954 على حق الدول الساحلية في تفتيش السفن⁽⁴¹⁾، وكذا المادة 219 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، أشارت إلى التدابير الإدارية اللازمة لمنع السفينة موضوع التفتيش من الإبحار والأسباب المبررة للاحتجاز، كما أشارت المادة 23 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 الخاصة بالجرف العقاري إلى جواز تتبع ومطاردة السفينة المطلوب تفتيشها للامتثال لدعوى التفتيش.

- إنشاء نظام ساحلي لمراقبة السفن العابرة باستخدام شبكة الرصد عن بعد أو بتعيين وحدات للحراسة الساحلية، بهدف الكشف المبكر عن الحوادث البحرية أو المخاطر البيئية المحتملة.

- تنفيذ مجموعة من التجهيزات المبنائية وفقاً لشروط الاتفاقيات الدولية المعنية، لتجميع ومعالجة النفايات الزيتية وغيرها.

- اعتماد معايير ومستويات لتلوث البيئة البحرية، وذلك من خلال تحديد المعايير المحددة لصحة البيئة البحرية المتوازنة، وتحديد المعايير المحددة لنوعية الملوثات والمخلفات التي يسمح بتصريفها في البيئة البحرية، مما يعني تحديد الحدود الفنية المسموح بها والتي لا يجوز تجاوزها⁽⁴²⁾.

المحور الثاني: الآليات العلاجية لحماية البيئة البحرية

وتتمثل في بعض القواعد الاستعجالية التي يجب على الدول مراعاتها في مواجهة حوادث التلوث البحري إذ أن نجاح مكافحة التلوث البحري يتوقف على السرعة



في اتخاذ تدابير قبلية تحسبا لحدوث حالات طارئة (أولا)، كما تتخذ الدول إجراءات بعدية والمتمثلة في العقوبات لردع المتسببين في إحداث الضرر بالبيئة البحرية (ثانيا).

أولا- الآليات العلاجية القبلية لحماية البيئة البحرية:

إن نجاح مكافحة التلوث البحري يتوقف على السرعة في اتخاذ تدابير علاجية قبلية، تحسبا لحدوث حالات طارئة وتجريب تلك التدابير وضمان الانسجام بين مختلف عناصرها (1)، واعتماد خطط الطوارئ لمكافحة التلوث البحري (2).

1- في حالات التلوث البحري المفاجئ: لضمان نجاح جهود مكافحة التلوث البحري، يجب اتخاذ تدابير قبلية بسرعة. يتعين على الدول بناء قدراتها البشرية في مجالات مكافحة التلوث البحري، بما في ذلك التلوث بالزيت، عبر تنظيم دورات تدريبية وورش عمل لتأهيل الكوادر المتخصصة. كما ينبغي لها التعاون مع المراكز الإقليمية المختصة والالتزام بالاتفاقيات الإقليمية المبرمة في هذا الصدد. ويجب أيضاً تنظيم تمارين عملية لضمان كفاءة الأداء، إلى جانب جمع البيانات وتوجيه الموارد بشكل مناسب وتعزيز البحث العلمي في هذا المجال.

بالإضافة إلى ذلك، ينبغي تعزيز التوعية البيئية وتشجيع المشاركة المجتمعية في جهود مكافحة التلوث البحري، وذلك من خلال البرامج التثقيفية والحملات الإعلامية الموجهة للجمهور. كما يتعين على الدول اتخاذ إجراءات قانونية صارمة لتطبيق القوانين واللوائح المتعلقة بحماية البيئة البحرية، وتحميل المسؤولية للجهات المخالفة هذه الخطوات المتكاملة تسهم في خلق بيئة بحرية نظيفة وصحية للمستقبل.

2- اعتماد خطط الطوارئ لمكافحة التلوث البحري: بناءً على أهمية نظم مراقبة ورصد ملوثات البيئة البحرية كوسيلة وقائية، فإن القوانين والاتفاقيات الدولية تحرص على توفير إطار قانوني لها وتشجيع الدول على تطبيقه. ومن بين التدابير الفعالة للوقاية من تلوث البيئة البحرية، تقوم الدول بإقامة نظم خاصة لرصد مصادر التلوث ومراقبتها، بالإضافة إلى إنشاء أجهزة وبرامج تدريبية تعزز تلك النظم.



ويعكس التركيز على إنشاء نظم مقاييس ومستويات لتلوث البيئة البحرية الأهمية الكبيرة للرصد والتحكم في مستويات التلوث، حيث يتم تحديد المعايير الفنية للحد الأقصى المسموح به للتلوث، مما يسهم في الحفاظ على صحة وسلامة البيئة البحرية. تُعتبر تلك المعايير الحد الأقصى المسموح به للتلوث، وتُعبّر عن صفات البيئة البحرية المتوازنة التي يجب المحافظة عليها، بالإضافة إلى تحديد نوعية الملوثات في النفايات والمخلفات التي يجب التحكم في تصريفها في البيئة البحرية.

ثانيا- الآليات العلاجية البعدية لحماية البيئة البحرية:

والمتمثلة في اعتماد نظم الإعلام المتبادل بين الدول المعنية، وتقييم الوضع بتنسيق عمليات مكافحة التلوث البحري، وتمويلها (1)، كما تتخذ الدول إجراءات رديعة كجزء على كل متسبب في تلويث البيئة البحرية (2).

1- اعتماد نظم الإعلام المتبادل بين الدول المعنية: حيث يجب على كل دولة أن تعلن دون تأخير كل الدول التي يحتمل إصابتها بكل موقف خطير أي واجب نشر المعلومات، أثناء المواقف الحرجة وإذاعتها، وقد تم إقرار هذا الواجب دوليا إذ نصت عليه العديد من النصوص الدولية الملزمة وغير الملزمة منها ما نصت عليه المادة 198 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، والمادة 10 من اتفاقية باريس لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر برية سنة 1974، وكذا مؤتمر ستوكهولم حول البيئة سنة 1972 وإعلان ريو دي جانيرو لسنة 1992، اتفاقية مجلس أوروبا حول المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية⁽⁴³⁾، والمادة 07 من بروتوكول قرطاجنة سنة 1983 الخاص بالتعاون لمكافحة انسكاب النفط في إقليم الكاريبي الفقرة بـ منها: "أن تذييع المعلومات الخاصة بالحادث في خلال أقصر الآجال الممكنة وذلك إلى الأطراف الأخرى"⁽⁴⁴⁾.

2- الآليات الجزائية لمكافحة تلوث البيئة البحرية: والمتمثلة في تسليط عقوبات على مرتكبي جرائم تلويث البيئة البحرية، وتكون على نوعين:



أ- عقوبات مالية: تتمثل العقوبات المالية في العقوبات التي تصيب المجرم في ذمته المالية، وهي متنوعة منها الغرامة؛ وهي مبلغ من المال يلتزم المحكوم عليه بدفعة إلى خزانة الدولة. وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 88 من القانون رقم 01-11 المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات⁽⁴⁵⁾، بما في ذلك الغرامات، وهي مبالغ مالية يتوجب على المدان دفعها لخزانة الدولة، وينص على ذلك المشرع الجزائري في المادة 88 من القانون رقم 01-11 المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات⁽⁴⁶⁾، وتشمل بالإضافة إلى الغرامات أيضًا الجباية، وهي المبالغ المالية التي يتعين على المحكوم عليه دفعها كتعويض للضرر الناتج عن جريمته⁽⁴⁷⁾.

ب- عقوبات سالبة للحرية: قد قام المشرع الجزائري باستخدام عقوبة الحبس بشكل واسع في مواجهة جرائم تلوث البيئة البحرية، على غرار ما فعل فيما يتعلق بالجرائم البيئية الأخرى. ومن بين الجرائم التي وسع فيها المشرع الجزائري نطاق العقوبات لتشمل الحبس، جريمة استخدام الآلات المحظورة في الصيد البحري، حيث يتم معاقبة المرتكبين بالسجن لمدة تتراوح بين ثلاث سنوات وست سنوات. بالإضافة إلى ذلك، فإن المشرع الجزائري اتخذ إجراءات صارمة لتطبيق القوانين البيئية وتحقيق الردع القانوني، من خلال تشديد العقوبات على جرائم التلوث البحري وجرائم البيئة الأخرى. وتأتي هذه الإجراءات في إطار الالتزام بحماية البيئة البحرية والحفاظ على الموارد الطبيعية البحرية للأجيال الحالية والمستقبلية⁽⁴⁸⁾.

خاتمة:

رغم الجهود الدولية المبذولة لحماية البيئة البحرية ومكافحة التلوث، إلا أن النظام القانوني الحالي لا يوفر الحماية الكافية بسبب عدم توافق الدول على رؤية موحدة لمعالجة مشاكل التلوث البحري. يستمر التلوث بسبب استمرار التصرفات غير المسؤولة من الدول النووية والصناعية التي لا تلتزم بالتشريعات الدولية.



في السياق الجزائري، على الرغم من وضع نظام قانوني شامل لحماية البيئة البحرية، إلا أن النتائج لم تكن كافية. يعود ذلك لضعف تطبيق القوانين والسياسات العقابية، وعدم الإرادة السياسية الجادة لمحاسبة المخالفين. تزداد معاناة السواحل الجزائرية بسبب استمرار التلوث بمستويات مرتفعة، مما يجعل الحاجة لإصلاحات في النظام القانوني والسياسات البيئية أمرًا ضروريًا.

لمعالجة ظاهرة التلوث البحري تقدم جملة من الاقتراحات، والمتمثلة في:

- التشجيع على القيام بالبحوث والدراسات المتعلقة بالتلوث البحري خاصة المتعلقة بتقنيات مكافحته.
 - إيلاء عناية خاصة بتكوين الكفاءات من خلال تنظيم دورات تكوينية متخصصة.
 - تبادل التجارب والخبرات في مجالات الوقاية والاستعداد للمواجهة في حالة التلوث الطارئ.
 - وضع آليات للتواصل الفوري فيما بينهم في حالة حدوث التلوث الطارئ تستدعي الإنذار.
 - تنسيق جهود رصد ومراقبة مصادر التلوث.
 - إذا كان المجتمع الدولي يسعى بجدية لحماية البيئة البحرية من التلوث، فعليه إعادة النظر في محتوى الالتزامات التي يتعين على الدول الالتزام بها لمنع التلوث البحري والسيطرة عليه.
- وعلى المشرع الجزائري:
- القيام بسن قوانين في مجال حماية البيئة البحرية تشدد العقوبات على مرتكبي الجرائم ضد البيئة البحرية.
 - تفعيل النصوص القانونية ومعالجة أوجه القصور فيها.

- العمل على توفير الإمكانيات العملية المتطورة والبشرية المؤهلة لحماية البيئة البحرية.
- السعي إلى وضع تشريع موحد يخص حماية البيئة البحرية كما هو الحال بالنسبة لبقية الفروع القانونية.
- وسائل الإعلام يجب أن تلتزم بدورها في نشر الوعي البيئي، حيث يلعب هذا الوعي دورًا فعالًا في تنفيذ الإجراءات الخاصة بحماية البيئة البحرية، نظرًا لقدرته على تحقيق نتائج ملموسة في هذا الصدد.

الهوامش والمراجع:

- (1)- عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، 2006، ص 44.
- (2)- اسلام محمد عبد الصمد، الحماية الدولية للبيئة من التلوث في ضوء الاتفاقيات الدولية وأحكام القانون الدولي، دار الجامعة الجديدة، ص 108.
- (3)- محمد منصور، الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية بين القانون الدولي والتشريع الداخلي، مجلة العلوم القانونية والسياسية، مجلد 10، عدد 02، جامعة باتنة 01، 2019، ص 839.
- (4)- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص ص 62-64.
- (5)- إسلام عبد الحميد عبد الصمد، المرجع السابق، ص 119.
- (6)- محمد منصور، المرجع السابق، ص 839.
- (7)- أمجد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث، في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، دون سنة النشر، ص 10.
- (8)- إسلام محمد عبد الصمد، المرجع السابق، ص 121.
- (9)- السيد مصطفى أبو الخير، الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار، إيتراك للطباعة والنشر والتوزيع، 2012، ص 55.
- (10)- المرسوم رئاسي رقم 04-141 مؤرخ في 28 أبريل سنة 2004 يتضمن التصديق على تعديلات اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المعتمدة ببرشلونة يوم 10 يونيو سنة 1995، ج.ر.ج. عدد 26، صادر في 2004.
- (11)- أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص ص 88-92.
- (12)- محمد منصور، المرجع السابق، ص 840.
- (13)- أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص ص 94-97.



- (14)- القانون رقم 83-03، مؤرخ في 5 فبراير 1983، يتعلق بحماية البيئة، ج.رج.ج. عدد 06، صادر في 08 فبراير 1983 (معدل ومتمم)
- (15)- المادة 53 من القانون رقم 83-03، المرجع السابق.
- (16)- القانون رقم 10-03، مؤرخ في 19 يوليو 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج.رج.ج. عدد 43، الصادر في 2003.
- (17)- مقاني فريد، حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري، حوليات جامعة الجزائر 1، عدد 33، 2018، ص 161
- (18)- المادة 52 من القانون رقم 10-03، المرجع السابق.
- (19)- المرجع نفسه.
- (20)- المرجع نفسه.
- (21)- الأمر رقم 76-08 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج.رج.ج. عدد 47، صادر في 1976، معدل ومتمم بالقانون رقم 98-05، مؤرخ في 1998، ج.رج.ج. عدد صادر في 1998
- (22)- أحمد حمدها، أحمد برادي، الحماية القانونية للبيئة المائية في التشريع الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، مجلد 09، عدد 01، المركز الجامعي تلمسان، 2020، ص ص 482 - 483.
- (23)- القانون رقم 85-05، مؤرخ في 1985، يتضمن، ج.رج.ج. عدد صادر في 1985.
- (24)- القانون رقم 01-19، مؤرخ في 12 ديسمبر 2001، يتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، ج.رج.ج. عدد 7، صادر في 2001.
- (25)- القانون رقم 90-30، مؤرخ في 01 ديسمبر 1990، يتضمن قانون الأملاك الوطنية، ج.رج.ج. عدد 52، صادر في 1990
- (26)- القانون رقم 02-02، مؤرخ في 05 فبراير 2002، يتعلق بحماية السواحل وتبنيته، ج.رج.ج. عدد 10، صادر في 2002
- (27)- القانون رقم 03-01، مؤرخ في 17 فبراير 2003، يتعلق بالتنمية المستدامة للسياحة، ج.رج.ج. عدد 11، صادر في 2003.
- (28)- القانون رقم 03-02، مؤرخ في 17 فبراير 2003، يحدد القواعد العامة للاستعمال والاستغلال السياحيين للشواطئ، ج.رج.ج. عدد 11، صادر في 2003.
- (29)- القانون رقم 03-03، مؤرخ في 17 فبراير 2003، يتعلق بمناطق التوسع والمناطق السياحية، ج.رج.ج. عدد 11، صادر في 2003.
- (30)- مقاني فريد، المرجع السابق، ص ص 163-164
- (31)- وناس يحي، الآليات القانونية لحماية البيئة في الجزائر، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2007، ص ص 138-139.
- (32)- المنطقة العربية للتنمية الزراعية، المرجع السابق، ص 31.
- (33)- المادة 07 من القانون رقم 10-03، المرجع السابق.
- (34)- وناس يحي، المرجع السابق، ص 55.



- (35)- محمد منصوري، المرجع السابق، ص 841.
- (36)- محمد منصوري، المرجع السابق، ص 842.
- (37)- السيد مصطفى أحمد أبو الخير، المرجع السابق، ص 115.
- (38)- المنظمة العربية للتنمية الزراعية، المرجع السابق، ص 33.
- (39)- أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 107.
- (40)- المنظمة العربية للتنمية الزراعية، المرجع السابق، ص 34.
- (41)- الأمم المتحدة، دليل البحر المتوسط للتعاون والمساعدة المتبادلة في التصدي لحالات التلوث البحري، منشورات برنامج الأمم المتحدة للبيئة، أثينا، 2017، ص 41.
- (42)- المرجع نفسه .
- (43)- انظر المادة 28 من القانون رقم 11-01، المتعلق بالصيد البحري، المرجع السابق.
- (44)- السيد مصطفى أحمد أبو الخير، المرجع السابق، ص 200.
- (45)- أحمد محمود الجملة، المرجع السابق، ص 109.
- (46)- مقاتي فريد، المرجع السابق، ص 190-195.
- (47)- عابد سامر، المرجع السابق، ص 123.
- (48)- السيد مصطفى أبو الخير، المرجع السابق، ص 205.

