



جامعة محمد الصديق بن يحيى - جيجل -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

عنوان المذكرة

الإطار القانوني لمكافحة التلوث

مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون

تخصص قانون مهني بحري و ميناى

تحت إشراف:

إعداد الطالبة:

الأستاذ الأكاديمي: د/ هاشمي حسن

شيبوط يسرى

والأستاذ الميداني: شكيرد برهان الدين

أعضاء لجنة المناقشة:

اللقب والاسم	الدرجة العلمية	الجامعة الأصلية	الصفة
د/مشطر ليلي	أستاذ محاضر-ب-	جامعة جيجل	رئيسا
د/هاشمي حسن	أستاذ محاضر-أ-	جامعة جيجل	مشرفا
برزيق خالد	أستاذ مساعد-أ-	جامعة جيجل	مناقشا

السنة الجامعية: 2021-2022 م.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

"ظهر الفساد في البر و البحر بما كسبت أيدي الناس ليذيقهم بعض الذي عملوا
لعلهم يرجعون"

صدق الله العظيم

سورة الروم

الآية 41

شكر و عرفان

بسم الله الرحمن الرحيم

"وقال رب أوزعني أن أشكر نعمتك التي أنعمت علي وعلى والدي وأن أعمل صالحا ترضاه وأدخلني برحمتك في عبادك الصالحين"

سورة النمل - الآية 19-

بداية أشكر الله عز وجل الذي من علي من فضله وتوفيقه على إنجاز هذا العمل المتواضع.

وأقدم بجزيل الشكر إلى الأستاذ المشرف الأكاديمي **حسن هاشمي** والمشرف الميداني ضابط بميناء جن جن شكيرد برهان الدين اللذان بذلا جهدهما في الإشراف على هذا العمل ولم يبخلوا علي بتوجيهاتهم وتوصياتهم.

وإلى كل من سعى إلى تعليمي من الأساتذة، كما أتقدم بخالص الشكر إلى الأساتذة أعضاء اللجنة باسمهم الخاص.

وأتوجه بالشكر الكبير إلى كل من مد يد العون والمساعدة من قريب أو من بعيد

كما لا أنسى كل من كان محفزا لي عائلتي وجميع أحبتي.

جزاكم الله خير الجزاء.

إهداء

إلى من قال فيهما المولى عز وجل: "ووصينا الإنسان بوالديه إحسانا" والديا اللذان
سهرتا وتعبتا من أجل تربيته وتعليمه حفظهما الله وألبسهما تاج الصحة، إلى أخي وإخوتي
الأعزاء، إلى جدي أطال الله في عمره وأدامه بركة لنا، إلى كل عائلتي وأحبتي، وإلى كل من
قدم لي يد المساعدة ومن تضرع لله طالبا لي التوفيق والنجاح.
إلى هؤلاء جميعا أهدي هذا العمل المتواضع.

قائمة المختصرات:

ط: طبعة

د ط: دون طبعة

د س: دون سنة

ص: صفحة

/: الفقرة

مقدمة:

إن موضوع البيئة البحرية يعتبر من بين أهم المواضيع الحديثة في القانون الدولي بصفة عامة والقانون الداخلي بصفة خاصة.

إذ تلعب البحار دورا بارزا وهاما في حياة الإنسان منذ القدم، حيث تعتبر من أهم طرق المواصلات بين مختلف بلدان العالم، وقد بين الله تعالى في كتابه الكريم أهميتها وذلك في قوله تعالى: (وهو الذي سخر البحر لتأكلوا منه لحما طريا وتستخرجوا منه حلية تلبسونها وترى الفلك مواخر فيه ولتبتغوا من فضله و لعلمك تشكرون)¹.

ففي ظل التطور التكنولوجي الحاصل زادت أهمية النظر في مشكلة التلوث البحري - الذي تم تعريفه في العديد من الاتفاقيات الدولية والتي كلها تنصب في معنى واحد وهو قيام الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مواد أو أية مصادر للطاقة إلى البيئة البحرية، تترتب عليها أو يمكن أن تترتب عليها آثار ضارة، كإلحاق الضرر بالموارد الحية وتعرض صحة الإنسان للخطر، وإعاقة الأنشطة البحرية المشروعة كالصيد² - هذه الأهمية تظهر عند المجتمع الدولي خاصة، عند وضعه لاتفاقيات وبروتوكولات وآليات، محاولة منه التصدي لهذا الخطر، كما نجد المشرع الجزائري بمصادقته على هاته الاتفاقيات والبروتوكولات قد تظن هو الآخر لهذه المشكلة وذلك من خلال سنه لمجموعة من التشريعات التي عالج من خلالها كيفية التصدي للتلوث البحري .

وتكمن أهمية موضوع الإطار القانوني لمكافحة التلوث البحري في كون أنه من المواضيع التي اهتم بها العالم ككل، خاصة في الآونة الأخيرة بسبب التطور التكنولوجي

الآية 14، من سورة النحل.¹

² بوكعبان العربي، الوافي في القانون البحري، د ط، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر، 2020، ص281.

الحاصل وكثرة استعمال البحار الذي ساعد على رفع اقتصاديات الدول، ما أثر بشكل سلبي على البيئة البحرية، حيث أنه من خلال دراسة هذا الموضوع يتبين لي كيفية معالجة القانون الدولي والتشريع الجزائري لظاهرة التلوث البحري وما إن كانت الجهود المبذولة والتعاون بين الدول قد ساهم في خفض التلوث ومعرفة مدى تطبيق وفعالية القواعد القانونية الموضوعة في الموانئ.

وإنه من بين الأسباب التي دفعتني إلى اختيار هذا الموضوع تتمثل في كون أنه من أهم المواضيع المناقشة على الصعيدين الدولي والداخلي في هذا العصر، ضف إلى ذلك أنه لم يحظى بالدراسات القانونية الكافية، إذ لا بد من تعزيزه بدراسات معمقة من أجل تبيان مخاطر التلوث البحري وأهمية التصدي له مع تنبيه المجتمع الدولي لخطورة الوضع، ونشر الوعي البيئي بين الأفراد.

ويكمن الهدف من دراسة هذا الموضوع، في التأكيد على خطورة التلوث البحري وتحديد القواعد القانونية التي عالجت والآليات التي تعمل على خفضه إلى أقصى حد على الصعيدين الدولي والداخلي.

كما أسعى للوصول إلى نتائج وتوصيات لتوعية المجتمع الدولي والدول ككل بإعطاء أهمية خاصة لهذا النوع من التلوث بمختلف مصادره.

عند إنجازي لهذا الموضوع إطلعت على بعض الدراسات السابقة المشابهة له التي ساهمت في إثرائه والتي أذكر منها: حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية بين القانون الدولي العام والتشريع الداخلي. إلا أن هذا الموضوع محل الدراسة يعتبر أشمل وأوسع منهم كون أنه تضمن مكافحة التلوث البحري في كل من القانون الدولي والتشريع الداخلي، إضافة إلى الآليات القانونية التي تعمل على مكافحة التلوث البحري، كما اعتمدت على بعض الاتفاقيات الدولية الخاصة بمكافحة التلوث البحري والتشريعات الجزائرية التي عالجت موضوع البيئة البحرية.

غير أنه خلال إنجازي لهذه المذكرة واجهت عدة صعوبات والتي تتمثل فيما يلي:

- حادثة هذا الموضوع الذي يعتبر جديد بالنسبة لاهتمام المجتمع الدولي و الدول ككل أدى ذلك إلى نقص الدراسات القانونية فيه.

-وكون أن تخصص قانون وبحري ومينائي جديد في الجامعة ونحن أول دفعة فإن المكتبة تفتقر للمراجع المتخصصة خاصة الكتب.

-كما واجهت مشكلة ضيق الوقت كون أن هذا الموضوع يحتاج إلى دقة وتركيز أكثر.

رغم ذلك فقد تم هذا العمل بفضل الله، وتوصيات الأستاذ المشرف.

من خلال ما سبق يمكن طرح الإشكالية التالية:

هل يمكن للقوانين الدولية والتشريعات الداخلية أن تحقق الإطار القانوني الأنسب لمكافحة التلوث البحري ؟

تتفرع عن هاته الإشكالية الرئيسية عدة تساؤلات تتمثل فيما يلي:

-هل تمكن القانون الدولي والتشريع الداخلي من توفير الحماية القانونية الشاملة لخطر التلوث؟

-وما هي الآليات القانونية المعتمدة لمكافحة التلوث البحري على الصعيدين الدولي والداخلي؟

- و إلى أي مدى يمكن أن يساهم التعاون الدولي على مكافحة التلوث البحري ؟

-ومامدى فعالية القواعد القانونية في خفض التلوث البحري في الموانئ؟

ولقصد دراسة ومعالجة هذا الموضوع قمت بتقسيم هذا البحث إلى فصلين كما يلي:

تناولت في الفصل الأول مكافحة التلوث البحري في القانون الدولي. والذي تضمن

مبحثين:

المبحث الأول عالجت فيه الاتفاقيات الدولية لمكافحة التلوث البحري

والمبحث الثاني آليات مكافحة التلوث البحري في القانون الدولي.

وتناولت في الفصل الثاني مكافحة التلوث البحري في التشريع الجزائري. هو الآخر

تضمن مبحثين:

المبحث الأول والذي عالجت فيه التشريعات الجزائرية الخاصة بمكافحة التلوث البحري

والمبحث الثاني آليات مكافحة التلوث البحري في التشريع الجزائري.

وللإجابة على هذه الإشكالية فقد اتبعت المنهج الوصفي التحليلي كون أن دراسة

موضوع الإطار القانوني لمكافحة التلوث البحري هي دراسة قانونية تتطلب وصف وتحليل

النصوص القانونية الواردة في الاتفاقيات الدولية والتشريعات الجزائرية التي تناولت مكافحة

التلوث البحري من مختلف مصادره.

الفصل الأول: مكافحة التلوث البحري في القانون الدولي

تعتبر البيئة البحرية من الاهتمامات الحديثة على الصعيد الدولي تتطلب تضافر كافة الجهود، فقد سعى المجتمع الدولي إلى مكافحة التلوث البحري بمختلف مصادره .

ويعتبر الهدف الأساسي والرئيسي لهاته الاتفاقيات هو تحديد المجال الوقائي قبل وقوع التلوث أو ينتقل إلى البيئة البحرية وذلك بسن مجموعة من القواعد القانونية والمعايير المناسبة تبين التزامات الدول الأطراف والإجراءات لمواجهة التلوث البحري وخفضه إلى أقصى حد.

وبسبب عدم فعالية الأحكام الوقائية أحيانا، وأن هذا التلوث لا يقتصر في آثاره فقط إلى الدولة مصدرة التلوث، فقد أدى ذلك بحكم التزامات الدول على ضرورة تبني آليات قانونية ردعية لمكافحة هذا التلوث.

وتبعاً لذلك فقد قسمت هذا الفصل إلى مبحثين خصص المبحث الأول للاتفاقيات الدولية لمكافحة التلوث البحري والمبحث الثاني عالجت فيه آليات مكافحة التلوث البحري في القانون الدولي.

المبحث الأول: الاتفاقيات الدولية لمكافحة التلوث البحري

إن من أبرز الضمانات لمكافحة التلوث البحري و حماية البيئة البحرية الاتفاقيات الدولية حيث تم عقد العديد من الاتفاقيات في هذا المجال هدفها يصبو في تحقيق التعاون الدولي للعمل بطريقة متناسقة لحماية ودعم البيئة البحرية، ومن بين هذه الاتفاقيات أجد اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لعام 1976، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، اتفاقية لندن لمنع تلوث البحر بالبترول 1954، اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن لعام 1973-1978، والتي يمكن تصنيفها إلى اتفاقيات عامة

واتفاقيات خاصة وسأقوم بدراستها على سبيل المثال لأنه توجد العديد من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بمكافحة التلوث البحري لا يمكن حصرها، وسأعالجها في مطلبين كما يلي:

المطلب الأول بعنوان الاتفاقيات الدولية العامة لمكافحة التلوث البحري.

والمطلب الثاني بعنوان الاتفاقيات الدولية الخاصة لمكافحة التلوث البحري.

المطلب الأول: الاتفاقيات الدولية العامة لمكافحة التلوث البحري

أبرمت اتفاقيات دولية عامة عديدة تتضمن موضوع مكافحة التلوث البحري، ويقصد بالاتفاقيات الدولية العامة الاتفاقيات التي تكون إجراءاتها عامة تعالج مشكلة التلوث البحري بمختلف مصادره، أي لا تختص بمكافحة نوع معين من التلوث، وهي كثيرة أذكر منها اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط لعام 1976¹، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982² واللذان سأتناولهما في فرعين كمايلي:

الفرع الأول: اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث

أصبح البحر الأبيض المتوسط يواجه صعوبات ومخاطر على البيئة البحرية في ظل نشاط الموانئ وكثرة المعاملات الاقتصادية، وما يجدر الإشارة إليه أن مياه البحر الأبيض المتوسط تتجدد إلا مرة واحدة كل ثمانين سنة³، ولتفادي مخاطر التلوث على منطقة البحر الأبيض المتوسط تم إبرام هذه الاتفاقية في الفترة الممتدة بين 28 جانفي و4 فيفري 1975.

¹ اتفاقية حماية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، المعتمدة من قبل مؤتمر المفوضين للدول الساحلية، دون رقم الوثيقة، 1976، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم 108-88، المؤرخ في 31 ماي 1988 ج ر عدد 22، المؤرخ في 1988.

² اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المعتمدة من قبل المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار، دون رقم الوثيقة، 1982، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 96-23، المؤرخ في 22 سبتمبر 1996، ج ر عدد 6، المؤرخة في 14 سبتمبر 1996.

³ عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار و المشكلات البحرية العربية، ط1، منشأة المعارف، مصر، 1999، ص 337.

أيد مجلس برنامج الأمم المتحدة للبيئة النهج الإقليمي لمكافحة التلوث البحري في عدة مناسبات قبل أن يبدأ برنامج الأمم المتحدة للبيئة عمله¹.

ويطل على البحر الأبيض المتوسط مجموعة من الدول يبلغ عددها 17 دولة²، وقد تم اعتماد هذه الاتفاقية في 16 فيفري 1976 من قبل مؤتمر المفوضين للدول الساحلية في منطقة البحر الأبيض المتوسط لحمايته في برشلونة، ودخلت حيز التنفيذ عام 1978، وتم تعديلها بتاريخ 10 جوان 1995، وأعيد تسميتها باسم اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر الأبيض المتوسط³.

ويعود السبب الأساسي الذي أدى بالدول إلى إبرام هذه الاتفاقية هو ارتفاع معدل التلوث بسبب نشاط الموانئ والمعاملات التجارية، بالإضافة إلى التلوث الذي يعود سببه إلى حركة الناقلات التي تتسرب منها مواد خطيرة وسامة تؤثر على الكائنات الحية التي تعيش في منطقة البحر الأبيض المتوسط⁴.

وتعتبر هذه الاتفاقية من أهم الاتفاقيات كون أنها غطت بشكل واسع كل مصادر التلوث البحري، سواء التلوث الناتج من المصادر الأرضية وهي البرية، أو الناتجة عن السفن أو

¹أفوجيل ليدية، عبد المومن حياة، حماية البيئة البحرية من مختلف أنواع التلوث، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تخصص قانون البيئة، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014-2015، ص38.

²الجمال أحمد محمود، حماية البيئة البحرية من التلوث، ط1، منشأة المعارف، مصر، 2007، ص87.

³ preamble , convention for the protection of the marine environment and the coastalregion of the mediterranean and itsprotocols, 1976.

⁴دشتي عباس إبراهيم، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، رسالة مكملة للحصول على درجة الماجستير في القانون، دون تخصص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2010، ص01.

من النشاطات في قاع البحر أو التلوث الناتج عن الإغراق¹.

وعلى مر السنين، اعتمدت الأطراف المتعاقدة سبعة بروتوكولات تنفيذية لهذه الاتفاقية تتناول تدابير محددة ومتطلبات تقنية ومعايير ومواصفات للتخفيف والحد من التلوث البحري من مصادر برية وبحرية مختلفة ومحاولة القضاء عليه، والحماية من التلوث الناتج عن رمي النفايات من السفن والطائرات، حماية التنوع البيولوجي والساحلي والنظم الإيكولوجية، وكذا مكافحة التلوث من النفط والموارد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة². وسيتم التطرق إلى الأحكام التي تضمنتها هاته الاتفاقية، ومدى تطبيقها ميدانيا كما يلي:

أولاً: أحكام اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث

تحتوي اتفاقية برشلونة على قواعد قانونية تهدف من خلالها إلى تقليص أسباب التلوث البحري بكافة مصادره، كما تحدد المبادئ العامة التي تقوم عليها مكافحة التلوث في البحر الأبيض المتوسط وتشمل هذه الاتفاقية الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط.

وتعتبر هذه الاتفاقية الإطار القانوني لخطة عمل حماية البحر الأبيض المتوسط بوالتي تدخل ضمن اتفاقيات البحار الإقليمية، حيث دعت هذه الاتفاقية الدول المنضمة إليها إلى مكافحة كل أنواع التلوث من مختلف مصادره التي تؤثر على المياه والموارد الطبيعية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط، وقد شددت هذه الاتفاقية على الدول المنضمة إليها بدل كل الجهود

¹ الحميدي محمد سعيد عبد الله ، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلويث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها، ط1، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2008، ص500.

² preamble , convention for the protection of the marine environment and the coastalregion of the mediterranean and itsprotocols, The previous reference.

من أجل خفض التلوث البحري والسيطرة عليه¹ ويعتبر وضع الدول المتعاقدة لوسائل وبرامج تعزيز التعاون من أجل تحسين وضع البيئة البحرية ومكافحة التلوث البحري لتحقيق خطة العمل في البحر الأبيض المتوسط الإقليمية التي وضعها برنامج الأمم المتحدة للبيئة وذلك لضمان التنفيذ الصارم لهذه الاتفاقية، والهدف من هذه الاتفاقية هو التقليل من التلوث في منطقة البحر الأبيض المتوسط وحماية البيئة البحرية، والمساهمة في التنمية المستدامة².

ومن أجل التنفيذ الصارم لهذه الاتفاقية، وضمان نجاعة الإجراءات الموضوعية لمكافحة التلوث البحري، وضعت هذه الاتفاقية التزامات تفرضها على الدول المتعاقدة، ضف إلى ذلك تعزيز الاتفاقية ببروتوكولات ملحقة بها كلما دعت الضرورة الى ذلك.

1- الالتزامات التي تفرضها الاتفاقية :

لقد احتوت هذه الاتفاقية على جملة من الالتزامات تقع على الدول المتعاقدة متمثلة في أحكام وتدابير وإجراءات وقائية لمكافحة التلوث و القضاء عليه بمختلف مصادره³.

¹واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، دون تخصص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر تلمسان، 2009-2010، ص109.

²يقصد التنمية المستدامة هي التنمية التي تلبي احتياجات الحاضر دون المساس بقدرة الأجيال القادمة على تلبية احتياجاتها الخاصة.

³عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، د ط، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2006، ص160.

⁴ Article 4 of the, convention for the protection of the marine environment and the coastalregion of the mediterranean and itsprotocols, The previous reference.

"The cotracting parties shallindividually or jointlytake all appropriate measures in accordance with the provisions of this convention and those protocols in force to which they are party to prevent , abate, combat and to the fullest possible extenteli minate pollution of the mediterranean sea Area and to protect and enhance the marine environment in that Area so as to contribute to wards its sustainable developmet"

وهذا ما أكدته المادة 4 من الاتفاقية حيث جاءت بمجموعة من الالتزامات العامة⁴ أي أن الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية تتخذ جميع التدابير اللازمة سواء منفردة أو مجتمعة لمنع تلوث منطقة البحر الأبيض المتوسط والتخفيف من حدته، وتعزيز البيئة البحرية في تلك المنطقة للمساهمة في التنمية المستدامة .

كما تتخذ الدول المتعاقدة جميع الإجراءات والتدابير اللازمة لمنع تلوث منطقة البحر الأبيض المتوسط من جميع أنواع التلوث الناتج عن تصريف النفايات من السفن والطائرات أو الحريق في البحر .

وبالنسبة للتلوث من السفن فقد أضافت الاتفاقية في مادتها السادسة أنه باتخاذ الأطراف المتعاقدة بما يتفق مع القانون الدولي التدابير والإجراءات للقضاء على التلوث الناجم عن تصريفات السفن، وعلى الدول ضمان التنفيذ الفعال في منطقة البحر الأبيض المتوسط¹.

وبخصوص التلوث الناتج عن استغلال واستكشاف الجرف القاري والبحر وتوابعه تتخذ الدول الأطراف التدابير اللازمة لمنع التلوث الناتج عن استغلال واستكشاف قاع البحر في منطقة البحر المتوسط².

¹مخباط يعقوب عائشة، (حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث)، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، العدد 03، المجلد 58، الجزائر، 2021، ص 173.

²Article 6 of the, convention for the protection of the marine environment and the coastal region of the mediterranean and its protocols, The previous reference.

"The contracting Parties shall take all measures in conformity with international law to prevent ,abate , combat and to the fullest possible extent eliminate pollution of the Mediterranean sea Area caused by discharges from ships and to ensure the effective implementation in that Area of the rules which are generally recognized at the control of this type of pollution."

والتلوث من مصادر برية فقد تناولته كذلك الاتفاقية في مادتها الثامنة، بأن الأطراف المتعاقدة تتخذ كافة التدابير لمنع التلوث الناجم عن التصريف من الأنهار والمنشآت الساحلية أو الناتجة عن مصادر واقعة في حدود أراضيها البرية، والعمل على التخفيف من حدته ومكافحته، والتخلص من المواد السامة المعرضة للتراكم البيولوجي عن المصادر البرية¹.

وسوف أتطرق إلى ما أضافته البروتوكولات الملحقة بالاتفاقية كما يلي :

2- البروتوكولات الملحقة بالاتفاقية :

صدر سبعة بروتوكولات ألحقت بالاتفاقية، ويختص كل واحد بمعالجة مصدر معين من مصادر التلوث البحري، وقد صادقت عليهم أغلب دول البحر الأبيض المتوسط وتتمثل فيمايلي:

أ- البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط عن طريق الإغراق من السفن و الطائرات :

تم اعتماد هذا البروتوكول في يوم 16 فيفري 1976 أي في يوم إبرام الاتفاقية، ودخل حيز التنفيذ في 12 فيفري 1978. وقد تم تعديل هذا البروتوكول في 10 جوان 1995 ليصبح اسمه بروتوكول خاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات والترميذ في البحر، ولم يدخل هذا البروتوكول المعدل حيز التنفيذ².

¹Articles 7 and 8, convention for the protection of the marine environment and the coastal region of the mediterranean and its protocols, The previous reference.

²preamble, protocol for the prevention and elimination of pollution of the mediterranean sea by dumping from ships and aircraft or incineration at sea, 1976.

إن نطاق تطبيق هذا البروتوكول هو منطقة البحر الأبيض المتوسط وهذا حسب نص المادة 1 من الاتفاقية¹، وأما من ناحية تحديد الأشخاص الذين يخضعون لأحكام هذا البروتوكول فقد حددت المادة 3 الفقرة 1 من هذا البروتوكول السفن والطائرات التي تسري عليها، وعرفتها بأنها المراكب التي تسير فوق الماء وتحتة والتي تعني الغواصات، والطائرات مهما كان نوعها، وكذلك المراكب التي تسير فوق الوسائد الهوائية والمراكب الغائمة سواء أكانت ذاتية الحركة أم لا، وكذلك الأرصفة والمنشآت البحرية ومعدات².

وقد أضافت المادة 11 من نفس البروتوكول بأن الاتفاقية تسري على السفن والطائرات المسجلة في أراضي إحدى الدول الأطراف أو تحمل علمها، وكذلك السفن والطائرات التي تحمل النفايات أو مواد أخرى في أراضيها بهدف إغراقها، وهذا بالنظر لسيادة الدول الأطراف، وقد تم استبعاد السفن والطائرات التي تستخدم في خدمة الحكومة ولأغراض غير تجارية وكذلك الحربية وهو النظام المطبق من طرف الاتفاقيات الدولية بشكل عام سواء أكانت عامة أو خاصة³.

¹Article 1, convention for the protection of the marine environment and the coastal region of the mediterranean and its protocols, The previous reference.

²Article 3, protocol for the prevention and elimination of pollution of the mediterranean sea by dumping from ships and aircraft or incineration at sea, The previous reference.

³ Article 11, convention for the protection of the marine environment and the coastal region of the mediterranean and its protocols, The previous reference.

"Each Party shall apply the measures required to implement this protocol to all :

a- ships and aircraft registered in its territory or flying its flag

b- ships and aircraft loading in its territory wastes or other; after which are to be dumped ; ships and aircraft be liable to be engaged in dumping; ships and aircraft be liable to be engaged in dumping in areas under its jurisdiction in this matter."

إلا أنه كان من المفروض أن يضع البروتوكول إجراءات وتدابير تحمي البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن والطائرات الحكومية، التي تخضع لسيادة دول أخرى وليست طرف في الاتفاقية طالما أنها تبحر في البحر الأبيض المتوسط، وبما لا يتعارض مع أحكام القانون الدولي للبحار¹.

كما عالج البروتوكول مصدر التلوث بالإغراق فقد عرفه في مادته 3 الفقرة 3 بأنه أي تخلص متعمد من النفايات أو المواد الأخرى في البحر من السفن والطائرات، وأي تصريف في البحر من السفن والطائرات، وقد حددت المادة 4 منه المواد التي يحظر إغراقها بصورة قطعية ومن أهم هذه المواد نجد النفايات المشعة النفط الخام و مشتقاته، مواد بلاستيك ...

كما نصت المادة 5 منه على المواد التي يكون إغراقها وفق تصريح خاص مسبق من قبل السلطات المختصة حتى تقوم بدراسة لتقييم آثار تلك المواد على البيئة، ومن أهم هذه المواد نجد: الرصاص، المواد الكيماوية العضوية، النحاس ...

وقد أضافت المادة 6 من نفس البروتوكول دائماً المواد التي يمكن إغراقها بموجب تصريح عام من السلطات المختصة التي تراعي خصائص المادة المراد إغراقها وطريقة إلقائها وغيرها².

وما يمكن ملاحظته من خلال هاته المواد أن هذا البروتوكول لم يمنع الإغراق بصفة مطلقة وإنما نضمه فقط بمنح التراخيص، هذا ما يجعل أحكامه معيبة تطبيق غير صارم لأنه بهذه الطريقة لا يمكن مكافحة التلوث بالإغراق في هذه المنطقة.

¹عبد عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، د ط، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2006، ص162.

²Articles 3,4,5 and 6, convention for the protection of the marine environment and the coastal region of the mediterranean and its protocols, The previous reference.

ب- البروتوكول الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط من النفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة :

تم اعتماد هذا البروتوكول كذلك في إبرام الاتفاقية أي في 16 فيفري 1976 ودخل حيز النفاذ في 1978 والأطراف الموقعة في هذا البروتوكول هي نفسها المتعاقدة مع الاتفاقية، يتضمن 23 مادة، جاء لتنفيذ المادتين 6 و 9 من الاتفاقية¹ وبسبب كثرة الحوادث التي أدت إلى تسرب النفط في منطقة البحر الأبيض المتوسط².

إذ يعترف هذا البروتوكول في ديباجته على وجوب التعاون بين الأطراف المتعاقدة سواء ثنائية أو جماعية من أجل إعداد الخطط المتعلقة بالطوارئ في مجال مكافحة هذا النوع من التلوث.

ولقد تضمنت المادة 1 من البروتوكول الالتزامات المتعلقة بالتعاون بين الدول المتعاقدة من أجل الحد من التلوث بالنفط و المواد الأخرى، والتي من بينها إتخاذ الدول المتعاقدة كافة التدابير في حالات الخطر الشديد أو الوشيك التي تحيط بالبيئة البحرية أو بالساحل طرف واحد أو عدة أطراف أو بمصالحها المرتبطة³ بسبب وجود كميات كبيرة من النفط والمواد الضارة الأخرى⁴.

¹preamble, protocol concerning cooperation in preventing pollution from ships and in cases of emergency, combating pollution of the mediterranean sea, 1976.

²من بين الحوادث المشهورة بالتسرب النفطي نجد حادثة "أموكاديز"، وحادثة الناقل "تانيو" اللتان سيتم التطرق لهما لاحقاً.

³وقد حددت المادة 2 من هذا البروتوكول المصالح المرتبطة بأنها مصالح دولة ساحلية متضررة أو مهددة بخطر التلوث.

⁴الجمال أحمد محمود، المرجع السابق، ص 91.

وقد أكدت المادة 3 من نفس البروتوكول على الالتزام بإعداد وتطوير الخطط المتعلقة بالطوارئ نفسه على الالتزام بإعداد وتطوير الخطط المتعلقة بالطوارئ وبأساليب مكافحة تلوث البحر عن النفط أو بغيره من المواد الضارة.

كما تقوم الدول المتعاقدة كذلك حسب المادة 4 من البروتوكول بتطوير نشاطات للرصد المستمر تشمل منطقة البحر المتوسط وذلك من أجل التوصل إلى معلومات دقيقة عن الحالات التي يمكن أن تحدث¹.

وقد نصت المادة 25 من البروتوكول نفسه أنه يتعهد كل طرف بتزويد الأطراف الأخرى بالمعلومات المتعلقة ب:

- المنظمة الوطنية المختصة أو السلطات المسؤولة عن مكافحة تلوث البحر بالنفط وبالمواد الضارة الأخرى.

- السلطات الوطنية المختصة المسؤولة عن تلقي التقارير الخاصة بتلوث البحر بالنفط وبالمواد الأخرى، ومعالجة المسائل المتعلقة بإجراءات المعونة المتبادلة بين الأطراف.

- الأساليب الجديدة التي تؤدي إلى تقادي تلوث البحر بالنفط وبالمواد الضارة الأخرى، والتدابير الجديدة لمكافحة التلوث وإحداث برامج البحوث المتصلة بذلك².

ج- البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناتج عن مصادر برية:

تم اعتماد هذا البروتوكول في 17 ماي 1980 و دخل حيز التنفيذ في 17 جوان 1983، تم تعديل البروتوكول بموجب بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث من

¹Articles 3 and 4, , protocol concerning cooperation in preventing pollution from ships and in cases of emergency, combating pollution of the mediterraneansea, The previous reference.

²Article 25, protocol concerning cooperation in preventing pollution fromships and in cases of emergency, combating pollution of the mediterraneansea, The previous reference.

المصادر والأنشطة البرية في 7 مارس 1996 ودخل حيز التنفيذ في 11 ماي 2006، يتضمن 16 مادة و 3 ملاحق، جاء لينفذ المادة 5/4، و المادتين 8 و 21 من الاتفاقية، وقد جاء في ديباجة هذا البروتوكول أن الضغوطات البيئية الناتجة عن الأنشطة البشرية في منطقة البحر الأبيض المتوسط في تزايد، خاصة في ميدان التصنيع و العمران، كذلك الزيادة الموسمية في سكان المناطق الساحلية. وبالنظر كذلك إلى الخطر الذي يهدد البيئة البحرية والموارد الحية وصحة الإنسان من مصادر برية والمشاكل الخطيرة الناتجة من المياه الساحلية ومصبات الأنهار في البحر المتوسط¹، أدى هذا وجوباً على الدول المتعاقدة الالتزام باتخاذ الإجراءات اللازمة للقضاء على التلوث الناشئ من مصادر برية في منطقة البحر الأبيض المتوسط، والتعاون لخفضه ووضع برامج لمساعدة البلدان النامية المتعاقدة على الاتفاقية، لاسيما في ميادين العلم والتربية والتكنولوجيا².

وما يمكن ملاحظته من خلال هذه المادة هو امتداد التعاون حتى إلى الدول غير

الأطراف، لضمان التطبيق الصارم لأحكامه، لتحقيق خفض التلوث من الأنشطة البرية.

د - البروتوكول المتعلق بالمناطق المحمية بشكل خاص والتنوع البيولوجي في البحر

الأبيض المتوسط

أبرم في 10 جوان 1995 ودخل حيز التنفيذ في 12 ديسمبر 1999، ليحل محل البروتوكول المتعلق بالمناطق المتمتعة بحماية خاص في البحر الأبيض المتوسط المتعمد في 3 أبريل 1982، تم اعتماد مرفقان للبروتوكول في 24 نوفمبر 1996 ودخلت حيز التنفيذ في 12 ديسمبر 1999، وتم تعديل المرفق الثاني آخر مرة في 20 ديسمبر 2017 ودخلت

¹ preamble, protocol for the protection of the Mediterranean sea against pollution from land-based sources and activities, 1980.

² صباغ مروان يوسف ، البيئة وحقوق الإنسان، ط 1، كميبيو ونشر للدراسات والإعلام والنشر والتوزيع ، عمان، 1992، ص9

التعديلات حيز التنفيذ في 14 سبتمبر 2018، وتم تعديل المرفق الثالث آخر مرة في 6 ديسمبر 2013 والتعديلات دخلت حيز التنفيذ في 16 افريل 2015، يتضمن 32 مادة و3 مرافق. جاء في ديباجة البروتوكول أنه بالتشديد على أهمية الحماية يكون خاصة من خلال إنشاء مناطق محمية بشكل خاص. ونجد هذا البروتوكول يهدف إلى حماية التنوع البيولوجي، كذلك حماية الأنواع المهددة بالانقراض والمحافظة عليها، ويكون ذلك بمراعاة الصوك التي اعتمدها مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية، وكذا اتخاذ الإجراءات اللازمة لصيانة الموارد الطبيعية في البحر المتوسط وحماية التراث الثقافي¹.

هـ-بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناتج عن استكشاف واستغلال الجرف القاري و قاع البحر و تربته التحتية

تم اعتماد هذا البروتوكول بتاريخ 14 أكتوبر 1994، يتضمن 32 مادة و ثمانية مرافق، جاء هذا البروتوكول لتنظيم عمليات استكشاف واستغلال الجرف القاري وقاع البحر وتربية التحية، وذلك بوضع قواعد وإجراءات تتبعها الدول الأطراف من أجل الحصول على موافقه للقيام بهاته الأنشطة².

و-بروتوكول بشأن منع تلوث منطقة البحر الأبيض المتوسط من خلال نقل النفايات الخطيرة والتخلص منها عبر الحدود:

تم اعتماد بروتوكول النفايات الخطيرة والتخلص منها عبر الحدود بتاريخ 1 أكتوبر 1996، يتضمن 17 مادة و 4 مرافق.

¹preamble, protocol concerning specially protected areas and biological diversity in the mediterranean, 1995.

²preamble, protocol for the protection of the protection of the mediterranean sea against pollution resulting from exploration and exploitation of the continental shelf and the seabed and its subsoil, 1994.

وبالنظر إلى خطورة المواد الضارة المتمثلة في المواد المشعة والنفايات الخطيرة فقد جاء هذا البروتوكول يمنع أي تصدير أو حتى مرور هاته المواد المشعة والنفايات الخطيرة من الاتحاد الأوروبي إلى الدول الأخرى¹.

ز- البروتوكول بشأن الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في البحر الأبيض المتوسط :

تم اعتماد هذا البروتوكول بتاريخ 21 جانفي 2008 يتضمن 40 مادة وقد جاء تكملة لبروتوكولات الاتفاقية، ولتنفيذ الالتزامات المنصوص عليها في الفقرتين 3 و5 من المادة 4 من الاتفاقية، ويمثل هذا البروتوكول معلما حاسما في تاريخ خطة عمل البحر الأبيض المتوسط كما جاء في أهداف الإدارة المتكاملة ومبادئها العامة وعناصرها وأدواتها².

ثانيا: تطبيق أحكام اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث ميدانيا

قبل دخول أي سفينة إلى الميناء لا بد من حصولها على تصريح بالدخول يحدد هوية السفينة إذ يتضمن جملة من المعلومات الخاصة بالسفينة (الاسم، النوع، الطول، سنة بنائها...) تاريخ وصولها إلى الميناء³...

ويظهر تطبيق الالتزامات التي تفرضها هذه الإتفاقية على الدول الأطراف ميدانيا من خلال الإجراءات والتدابير المتخذة من قبل ضباط القيادة المينائية من أجل منع تلوث البيئة

¹preamble, protocol on the prevention of pollution of the mediterranean sea by transboundary movements of hazardouswastes and their disposal,1996.

²preamble, protocol on integratedcoastal zone management in the mediterranean, 2008.

³ انظر الملحق 02، الذي يتضمن وثيقة تصريح لدخول السفينة التي تحدد هوية السفينة.

البحرية من مختلف المصادر، والتي من بينها التلوث الناجم عن السفن في ما يخص مثلا تصريفات مياه السفن سواء كانت مياه الصابورة¹ أو مياه الصرف الصحي² أو غيرهما .

حيث عند رسو السفينة في الميناء يصعد ضابط الميناء إلى متن هاته السفينة ينظر إلى كيفية تصريف هاته المياه وكميتها وما إن خالفت القواعد القانونية للصرف كقيام الربان بصرف تلك المياه في أماكن غير مخصصة لذلك أي في حالة صرفها قبل الوصول إلى الميناء وعدم تسجيل العملية، ويراقب السجل الخاص بتصريف مياه الصابورة المخصص بتلك السفينة .

ومراقبة الوثائق التشغيلية للسفينة ما إن كانت خطة إدارة مياه الصابورة ضمن الوثائق، هذه الخطة التي تساهم في التقليل من نقل العضويات المائية و الكائنات الممرضة...

عند تصريف أو تحميل هاته المياه تدون بعض المعلومات في سجل خاص يسمى سجل مياه الصابورة من اسم السفينة، رقمها، وزنها، تواريخ العمليات ومواقعها (الميناء وخط الطول وخط العرض في حالة التصريف) وملوحة مياه الصابورة، إجمالي سعة مياه الصابورة... وكمثال على ذلك ما قام به الضابط المسؤول في السفينة "DESRTHOPE" عند مرورها على سواحل إيطاليا وتحميلها لمياه الصابورة وصولاً إلى جزيرة مالطا التي تم فيها التحميل كذلك، فقد سجلوا كعمليات مياه الصابورة التي قام بها الربان في تلك السفينة مع توقيع الموظف المسؤول عن العملية، بحيث يمكن الرجوع إلى جهاز الرادار في الميناء لتحديد ومعرفة أماكن تفريغ السفينة على الخريطة³ من خلال كتابة المعلومات الموجودة في

¹مياه الصابورة هي مياه الإتران غير النظيفة التي يمكن وضعها عند تفريغ البضائع لتوفير استقرار واتزان السفينة.

²مياه الصرف الصحي هي مخلفات سائلة تشمل فضلات السفينة.

³انظر الملحق 03، الذي يتضمن صورة من جهاز الرادار تحدد بعض أماكن تفريغ السفينة لمياه الصابورة.

السجل، مع إتاحة هذا السجل¹ والشهادة الدولية لإدارة مياه الصابورة لضباط الميناء عند رسو السفينة في الميناء²، كما يمكن لضباط الميناء بطلب عينة من تلك المياه.

ويعمل ضباط الميناء كذلك على تزويد معلومات عن أماكن التصريف الآمنة بيئياً لمياه الصابورة والرسوم المطبقة بشأنها وغيرهما.

الفرع الثاني: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

تعتبر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار اتفاقية واسعة وشاملة مقارنة بالاتفاقيات الدولية الأخرى التي تعالج مواضيع البيئة البحرية³ كون أنها جاءت شاملة في قواعدها لمكافحة التلوث من مختلف مصادر.

اشتهرت هذه الاتفاقية باسم اتفاقية مونتي قوبي، افتتحت نتيجة جهود دولية عديدة قامت بها الأمم المتحدة بدأت عام 1967 وكان آخرها المؤتمر الثالث لقانون البحار الذي بدأ في ديسمبر 1973، واستمر حتى سبتمبر 1982 لإعداد مشروع الاتفاقية، وكانت مدينة مونتي قوبي في جامايكا قد شهدت في 10 ديسمبر 1982 التوقيع على الاتفاقية من طرف مجموعة من الدول، بالإضافة إلى مجلس الأمم المتحدة لنامبيا وجزر كوك، ودخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994⁴.

وتتكون الاتفاقية من 320 مادة، تنقسم إلى 17 جزء، و9 مرافق كل مرفق يتناول موضوع معين ويتضمن مجموعة من المواد⁵.

انظر الملحق 05، الذي يتضمن سجل عمليات مياه الصابورة.¹
انظر الملحق 04، الذي يتضمن الشهادة الدولية لإدارة مياه الصابورة.²
³محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 484.

⁴الفتلاوي سهيل حسين، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، د ط، الأردن، 2009، ص 45.

⁵عصاف لعمامري، الأحكام التوفيقية لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة دكتوراة في القانون، دون تخصص، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014، ص 5.

أولاً: أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

إن ما يميز هذه الاتفاقية أنها جاءت من أجل توفير الحماية الشاملة للبيئة وتقوم على مبدأ الإلتزام العام بحماية البيئة البحرية، نتجت عن هذا المبدأ آثار قانونية حددت اختصاصات الدول بين دولة العلم والدولة الساحلية ودولة الميناء، كما عالجت هذه الاتفاقية كل القواعد المتعلقة بقانون البحار، هذه القواعد تقوم على أساس التعاون بين الدول لمواجهة التلوث البحري، ويعود سبب إبرام هذه الاتفاقية إلى وجود جدل فقهي حول ما إذا كان استغلال الثروات البحرية خاضع لقيود معينة أم لا¹.

وتعتبر هذه الاتفاقية من أهم الاتفاقيات الدولية التي تعالج مواضيع البيئة البحرية، إذ جاءت بمجموعة من القواعد القانونية التي تحمي البيئة البحرية من التلوث، وينحصر الدور الرئيسي لها في إطار الإلتزام العام بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من مخاطر التلوث، ومن أجل تكريس هذا الدور شددت هذه الاتفاقية بدل كل الجهود من أجل مكافحة التلوث البحري.

1- الإلتزامات التي تفرضها الاتفاقية:

وضعت الاتفاقية إلتزامات عامة لحماية البيئة البحرية من التلوث والحفاظ عليها، تلتزم بتنفيذها الدول الأطراف كل على حدة².

حيث أجد أن المادة 192 من الاتفاقية تنص على أن: "الدول ملزمة بحماية البيئة

¹ سماح بلوط، (الإلتزام العام لحماية البيئة البحرية من التلوث في إطار اتفاقية قانون البحار 1982)، مجلة العلوم الإنسانية، العدد 02، المجلد 31، الجزائر، جوان 2020، ص 281.

² الفار عبد الواحد محمد، الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها من أخطار التلوث: دراسة قانونية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، د ط، دار النهضة العربية، مصر، 1985، ص 13.

البحرية والحفاظ عليها"¹، كما أكدت على أن إلتزامات الدول تكمن في حماية وصون البيئة البحرية²، إذ أنه إلى جانب هذا الإلتزام العام خصصت الاتفاقية مجموعة من المواد من 192 إلى 237 لحماية البيئة البحرية من التلوث والحفاظ عليها من الاستغلال المفرط³. حيث ألزمت الاتفاقية الدول الساحلية على حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وقد أكدت على حق الدول في استغلال مواردها الطبيعية وفقا لسياستها البيئية الوطنية دون المساس بمبدأ الحماية والمحافظة عليها وذلك باستغلالها بطريقة عقلانية⁴.

كما نجد أن المادة 197 نصت على تعاون الدول سواء على أساس عالمي أو إقليمي على وضع وصياغة قواعد ومعايير دولية، وممارسات وإجراءات تتماشى مع هذه الإتفاقية لحماية البيئة البحرية⁵.

كما ألزمت الإتفاقية الدول عند اتخاذها للتدابير التي تهدف إلى منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه بعدم نقل الضرر أو الأخطار من منطقة إلى أخرى أو تحويل نوع من التلوث إلى نوع آخر عند محاولة سحبه، سواء بصورة مباشرة أو غير مباشرة، وأن تجري عملية رصد مخاطر التلوث وآثاره وذلك بقياس وملاحظة وتقييم وتحليل مخاطر التلوث وآثاره، مع نشر هذه التقارير إلى المنظمات الدولية المختصة، وأن تجري تقييما للآثار المحتملة للأنشطة⁶.

¹المادة 192، من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المرجع السابق.

²محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، ط 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2008، ص 275.

³الجمال أحمد محمود، المرجع السابق، ص 104.

⁴سماعين فاطمة الزهراء، (دور منظمة الأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية في حماية البحر من التلوث بالنفط الصادر من المنصات البحرية النفطية)، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، العدد2، المجلد4، الجزائر، 2017، ص 47.

⁵نعيمه فضيلة، (التدابير الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث في أعالي البحار)، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، العدد1، المجلد12، الجزائر، 2021، ص 463.

⁶الحميدي محمد سعيد عبد الله، المرجع السابق، ص 486.

وقد ميزت هاته الاتفاقية بين خمس مناطق تختلف حقوق والتزامات الدولة فيها حسب ما تقرره الاتفاقية، وهي: المياه الداخلية، المنطقة الإقليمية، المنطقة المتاخمة، المنطقة الاقتصادية الخالصة، أعالي البحار¹، حيث تقل الحقوق السيادية للدولة الساحلية كلما ابتعدنا من خط الأساس الذي يبدأ منه قياس هاته المناطق.

2- الالتزامات المتعلقة بالتعاون الدولي والإقليمي

هناك عدة وسائل معتمدة من قبل الدول الأطراف نصت عليها الاتفاقية من أجل تنفيذ الالتزامات المتعلقة بحماية البيئة البحرية ومكافحة التلوث من مصدره، حيث تضمنت الاتفاقية أحكاما في شأن التعاون العالمي والإقليمي من أجل توحيد قواعد ومعايير التعامل مع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، مع إخطار الدولة عندما تعلم بضرر وشيك أو فعلي الدول التي ترى أنها معرضة لذلك الخطر والمنظمات الدولية المختصة، كما تتعاون هاته الدول المتأثرة والمنظمات الدولية المختصة، على خفض الضرر ومنعه، ومحاولة القضاء على هذا التلوث، وتتعاون على وضع خطط طوارئ ضد هذا التلوث².

كما تلتزم الدول الأطراف سواء مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة بإجراء الدراسات وبرامج البحث العلمي وتبادل المعلومات والبيانات، والتعاون على وضع معايير علمية مناسبة لصياغة وإعداد قواعد وضوابط، وتقديم المساعدات العلمية والتقنية للدول النامية، من أجل حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه³.

¹الفار عبد الواحد محمد، المرجع السابق، ص 18.

²المواد 197، 198، 199 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المرجع السابق.

³المواد 200، 201، 202، من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المرجع السابق.

كما يجب على الدول وضع نظام رصد ملوثات البيئة البحرية وقياس وتقييم وتحليل المخاطر، لأن تعاون الدول من أجل الوقاية من التلوث البحري لا يكفي¹.

ويسمح نظام الرصد بتوفير المعلومات اللازمة لفهم آثار الملوثات على البيئة البحرية وإنشاء هذا النظام كان نتيجة لتطوير التعاون بين الدول في المجال العلمي من أجل الوقاية من التلوث البحري².

3- القواعد الواجب اتباعها من قبل دول معينة:

فرضت الاتفاقية على دول معينة وفي حالات محددة التزامات لمكافحة التلوث البحري ويتعلق الأمر بدولة العلم، دولة الميناء والدولة الساحلية .

أ- دولة العلم :

كان القانون الدولي للبحار التقليدي يعطي للسفن أو الطائرات التي تحمل العلم اختصاصا مطلقا عليها عند تواجدها في أعالي البحار، ما عدا حق التتبع، تجارة الرقيق والقرصنة، وقد أضافت الاتفاقية كذلك حالة التدخل في الحوادث البحرية³، وتجري دولة العلم تحقيقا فور حدوث المخالفة أو اكتشاف التلوث، وتوقيع العقاب على كل ما ترتكبه السفن وفقا لقوانين دولة العلم⁴ .

¹ سلامة أحمد عبد الكريم، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والإتفاقية، ط 1، جامعة الملك العود، السعودية، 1997، ص 141.

²يوبكر فاطمة، نظام برشلونة لحماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولاي الطاهر، سعيدة، 2009-2010، ص 97

³المادة 02/221، من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المرجع السابق.

⁴المادة 217، من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المرجع السابق.

ب- دولة الميناء:

يكون التنفيذ من قبل دولة الميناء¹ بالقيام بإجراءات التحقيق وإقامة الدعوى للسفن الموجودة طوعاً داخل أحد موانئها، أو في إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، عند قيام إحدى السفن بانتهاكها للقواعد والمعايير الدولية الموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام².

كما يجوز لدولة الميناء أن تتخذ الإجراءات اللازمة لمنع أي سفينة انتهكت القواعد والمعايير الدولية الخاصة بصلاحية السفن للإبحار من أن تبحر وألا تسمح لها بالتحرك إلا لأقرب حوض مناسب لإصلاح السفن، ولا تواصل إبحارها إلا بعد زوال سبب الانتهاك³.

ج- الدولة الساحلية:

عندما تكون سفينة موجودة في محطات دولة ساحلية أو أحد موانئها فإنه يجوز للدولة الساحلية أن تقيم دعوى عند انتهاك قوانينها أو أنظمتها المعتمدة من أجل منع التلوث وخفضه كما أنه يجوز للدولة الساحلية تفتيش السفينة تفتيشاً مادياً يتعلق بالمخالفة في حال وجود دليل واضح بأن تلك السفينة قد انتهكت وهي مبحرة في المنطقة الإقليمية، ويجوز للدولة الساحلية أن تقيم دعوى وفقاً لقوانينها بحجز السفينة، نفس الأمر في المنطقة الاقتصادية إذا ثبت أن السفينة قد انتهكت القوانين والأنظمة في هذه المنطقة فإنه يجوز للدولة الساحلية أن تطلب من تلك السفينة تقديم معلومات شاملة عن هويتها وميناء تسجيلها، وميناء زيارتها الأخيرة وغير ذلك من المعلومات التي تكون مطلوبة لتقرير ما إذا كان الانتهاك قد وقع، كذلك إذا ارتكبت السفينة وهي مبحرة في المنطقة الإقليمية أو

¹ يمكن أن ينطبق تعبير دولة الميناء على الدولة الساحلية عندما تكون هي صاحبة السيادة.

² المادة 218، من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المرجع السابق.

³ عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 145.

الاقتصادية الخالصة انتهاكا للقواعد القانونية كتصريف يسبب تلوثا هاما أو يهدد بحدوث تلوث هام للبيئة البحرية بالإضافة لرفع الدعوى، حجز السفينة التي تسببت في التلوث البحري، وكذلك حق تفتيش السفينة تفتيش مادي¹.

إلا أنه ما على الدولة الساحلية سوى أن تفرض على السفينة المنتهكة عقوبات نقدية، استثناء في حالات التلوث المتعمد والخطير في المنطقة الإقليمية².

ثانيا: تطبيق أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ميدانيا

عملت هذه الاتفاقية منذ دخولها حيز التنفيذ على خفض التلوث بجميع أنواعه من خلال التدابير والوسائل لتنفيذ الإلتزامات التي فرضتها على الدول ويظهر ذلك ميدانيا وحسب قول ضباط الميناء الذين يعملون في هذا المجال، إذ أنه في حالة علم دولة ما بضرر وشيك أو فعلي فإنها تقوم بإخطار الدولة التي ترى أنها معرضة لذلك الخطر تطبيقا لمبدأ التعاون الدولي وحسب المواد 197، 198، 199 من اتفاقية الأمم المتحدة، ومثال ذلك حسب تصريح ضابط بالميناء حادثة غرق السفينة "إكسيلو" التي تحمل علم غينيا الاستوائية قرب سواحل قابس التونسية، حيث قامت دولة تونس بإخطار دولة الجزائر بذلك كون أن لها حدود مع ولاية عنابة يمكن وصول التلوث لها، وقد اتخذت الجزائر الإجراءات اللازمة لمنع وصول الضرر.

كما أنه في حالة وجود مخالفة لأحكام الاتفاقية من قبل إحدى السفن الراسية في الميناء وتسببت في تلوث معين، تقوم قيادة الميناء المتمثلة في ضباطها بتفتيش السفينة تفتيشا ماديا يتعلق بالمخالفة، مع تحرير محضر مخالفة يوجه إلى الهيئات المختصة وهي حراس السواحل، المحكمة المختصة إقليميا ومديرية البيئة .

¹المادة 220، من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المرجع السابق.

²العيناني إبراهيم محمد، القانون الدولي للبحار، د ط، دار الفكر العربي، مصر، 1984، ص 276.

وفي حال ثبوت ووجود دليل قاطع بأن تلك السفينة قد قامت بالمخالفة (مثلا تسرب الوقود منها دون اتخاذ الإجراءات اللازمة من قبل الريان من إخطارات وغيرها وحاول إنكار المخالفة) فإن المحكمة تقوم ممثلة برئيسها بتحرير أمر بحجز تلك السفينة، ويطبق هذا الأمر من طرف حراس السواحل وذلك بالتنسيق مع قيادة الميناء.

المطلب الثاني: الاتفاقيات الدولية الخاصة لمكافحة التلوث البحري

أبرمت اتفاقيات دولية عديدة خاصة بموضوع مكافحة التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، ويقصد بهذه الاتفاقيات الخاصة تلك الاتفاقيات التي تعالج التلوث من مصدر معين، وهي كثيرة نذكر منها : اتفاقية لندن لمنع تلوث البحر بالبترول لعام 1954¹، اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن (ماربول) 1973-1978². واللتان سأتناولهما في فرعين كما يلي :

الفرع الأول : اتفاقية لندن لمنع تلوث البحر بالبترول

إنه بسبب تزايد حوادث التلوث بالبترول³، وفداحة مشكلة تلوث مياه البحار والمحيطات أدى ذلك إلى وضع قواعد قانونية دولية في شكل اتفاقيات دولية كثيرة والتي من

¹اتفاقية لندن لمنع تلوث البحر بالبترول، المعتمدة من قبل المؤتمر الدولي التابع للأمم المتحدة، 54 orpol ماي، 1954، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم 344-63، المؤرخ في 23 سبتمبر 1963، ج ر عدد 66، المؤرخة سنة 1966.

²اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن، المعتمدة في المؤتمر الدولي من قبل المنظمة البحرية الدولية، دون رقم الوثيقة، 1973-1978، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم 108-88، المؤرخ في 31 ماي 1988، ج ر عدد 22، المؤرخة في 01 جويلية 1988.

³من بين حوادث التلوث بالبترول المشهورة المنجد حادثة غرق الناقل "Cadiz Amoco" لعام 1978، والسفينة الليبيرية توري كانيون "canyontorry"

بينها هذه الاتفاقية ، فهي كفيلة بمكافحة التلوث النفطي¹

أولاً: أحكام اتفاقية لندن لمنع تلوث البحر بالبترول

تعتبر هذه الاتفاقية الركيزة الأساسية للجهود التي بذلت على المستوى العالمي لمنع تلوث البيئة البحرية بالبترول² .

حيث تهدف هاته الاتفاقية إلى مواجهة الآثار المدمرة الناتجة عن إلقاء وتصريف زيت البترول من السفن إما بصورة اختيارية عمدية أو بسبب حوادث في البيئة البحرية ومصائد الأسماك والمناطق السيادية³ .

فبعد مناقشات المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة لعام 1950 حول تزايد حالات التلوث البحري من البترول، الذي يشكل مصدر أساسي من جراء التفريغ في أعالي البحار أو غرق السفن المحملة بالنفط أو اصطدامها ببعضها أو جنوح السفن أو تسرب الزيت بسبب عطب في السفينة⁴، انعقد في لندن مؤتمر دولي في الفترة بين 26 أبريل و12 ماي، من أجل معالجة هذا النوع من التلوث إذ حضر هذا المؤتمر 31 دولة نتج عنه إبرام هذه الاتفاقية الدولية بتاريخ 12 ماي 1954، ودخلت حيز التنفيذ في 26 جويلية 1958⁵ .

¹ بوغازي جهيد، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الجزائري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون البيئة والتنمية المستدامة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2019-2020، ص 45.

² اسكندري أحمد، محاضرات في تلويث البيئة البحرية المفهوم والمصادر، كلية الحقوق بن عكنون ، جامعة الجزائر، 2013، ص 69، متاحة على الموقع: <https://www.elmizaine.com>

³ مخلوف عمر، المحاضرة الرابعة في الحماية الاتفاقية الدولية للبيئة، كلية الحقوق، جامعة سطيف 2، دس، تم الإطلاع عليه يوم 09-04-2022، على الساعة 13:16، متاحة على الموقع: <https://cte.univ-setife2.dz>.

⁴ العيشاوي عبد الله العزيز ، محاضرات في المسؤولية الدولية، ط 2، دار هومة، الجزائر، 2009، ص 99.

⁵ حداد سليم، التنظيم القانوني للبحار، ط 1، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، 1994، ص 89.

وقد عدلت في أعوام 1962، 1969، 1971، وهذا لمسايرة التطور الحاصل¹، وآخر تعديل كان عام 1973².

وحسب المادة 2 من الاتفاقية فإنها تطبق على السفن المسجلة في كافة الدول الأطراف والسفن غير المسجلة التي تحمل جنسية أحد الأعضاء، وقد تم تحديد حجم الصهاريج بالنسبة لناقلات البترول من أجل إنقاص حجم البترول وبالتالي انخفاض الحجم المحتمل تسربه، واستبعدت كذلك السفن ذات الحمولة القائمة الأقل من 500 طن وسفن المساعدات³ كذلك فقد وضعت هاته الاتفاقية قواعد موضوعية تتعلق بتفريغ البترول في البحر وشروطه، وأن كل من يخالف أحكامها تعتبر جريمة يعاقب عليها قانون دولة الإقليم الذي حدث فيه التفريغ⁴.

وتلعب هذه الاتفاقية دورا هاما في مكافحة التلوث البحري خاصة من البترول، نظرا لازدياد حركة السفن، وذلك من خلال فرض التزامات على الدول الأطراف، وفرض عقوبات على كل من يخل بأحكام هاته الاتفاقية .

1- الالتزامات التي تفرضها الاتفاقية:

وقد تضمنت الاتفاقية أحكام مفروضة على الدول الأطراف، ومن بين أهم هاته الأحكام مايلي :

¹بن عيادي فتيحة، الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، مذكرة لنيل شهادة الماستر، دون تخصص، كلية الحقوق، جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، 2017-2018، ص 4.

²حداد سليم، المرجع السابق، ص 89.

³دشتي عباس إبراهيم ، المرجع السابق، ص 47.

⁴مغزي حب الله خالد، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، مذكرة ماستر، تخصص قانون دولي عام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2019-2020، ص 21.

-السفن التي يكون اتساعها أكبر أو يساوي 500 طن، يمنع عليها الرمي في المناطق المحددة في الاتفاقية حسب نسب محددة .

-السفن الأخرى يطبق عليها نفس المبدأ الى غاية مرور 3 سنوات .

-إلزام السفن بأن تكون مجهزة بما يلزم لمنع تسرب النفط¹ .

وما يعيب هذه الاتفاقية أنها استثنت من خلال المادتين 3 و4 تفريغ النفط لما تكون السفينة متجهة إلى ميناء غير مجهز بإنشاءات لاستقبال المخلفات النفطية، كذلك التفريغ في المناطق الممنوعة عند اضطرار السفينة للتخفيف من وزنها من أجل منع الأضرار بها وبالبحر التي تحملها أو لإنقاذ الأرواح.

كما ألزمت المادة 9 حكومات الدول الأطراف بوضع سجل للنفط يدون فيه عدد من العمليات والتي من شأنها أن تحدث تلوث كسفن النفط أو نقله أو تفريغه، وكذلك تفريغ مياه الصابورة والصهاريج.

على أن يتم فحص هذا السجل من قبل السلطات المختصة عند دخول السفينة إلى المياه الإقليمية للدول المتعاقدة، وفحص كذلك الصابورة، وتنظيف الأحواض والمستودعات وأعمال الرمي، وفي حال ما إذا لاحظت الدولة ان السفينة المتواجدة في منطقتها الإقليمية قد انتهكت أو تعدت على أحكام الاتفاقية، فلا بد على السلطات المختصة أن تخطر كتابة الدولة التي ترفع علمها تلك السفينة² .

¹مخباط يعقوب عائشة، المرجع السابق، ص 171.

²جدي وناسة، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2007-2008، ص 79.

2-العقوبات المترتبة عن مخالفة أحكام الاتفاقية :

تفرض الاتفاقية عقوبات على المخالفين لأحكامها من أجل ضمان التطبيق الصارم لقواعدها، ومثال ذلك ما نصت عليه المادة 6 من الاتفاقية من عقوبات على المخالفين لأحكام هذه الاتفاقية وقد ألزمت الحكومات في ذلك أي أن توازي في فرضها لعقوبات على السفن إذا ما تم التفريغ خارج أو داخل البحر الإقليمي، وقد يرجع عدم التمييز في هذه الحالة بين التفريغ الذي يتم خارج الإقليم وبين الذي يتم داخله إلى سرعة انتشار المواد النفطية وبالتالي إلى عدم اختلاف طبيعة الضرر الذي يلحق بالدولة الساحلية في كلتا الحالتين¹.

وحسب المادة 9 السالفة الذكر، فإن السفن والناقلات التابعة للدول الأطراف مجبرة بمسك دفتر سجل الزيت، مع توقيع الموظف على كل صفحة من السجل عن كل عملية يقوم بها².

وما يلاحظ من خلال هذه الاتفاقية أنها جاءت بالتزامات ردية فرضتها على الدول الأطراف مع معاقبة من يخالف أحكامها³.

ثانيا: أهم الحوادث عن تلوث البحر بالبتترول

لم تعرف مياه الجزائر حوادث بحرية هامة في مجال التلوث النفطي إلا أنها ليست في معزل كون أن أغلب صادراتها تكمن في تسويق البترول، ومع ذلك فإنه عشرة الآلاف سنويا من المحروقات يتسرب إلى الدولة الجزائرية⁴ كون أن التلوث البحري يمتد إلى الدول المجاورة.

¹جدي وناسة، نفس المرجع، ص 79.

انظر الملحق 06، الذي يتضمن الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي.²
³المادة 9، من اتفاقية لندن لمنع تلوث البحر بالبتترول، المرجع السابق.

⁴واعلي جمال، المرجع السابق، ص 21.

وبالنسبة لدول العالم فهي لم تسلم من هاته المشكلة فنجد من بين أهم الحوادث التي شهدتها العالم وتأثر بها بشكل سلبي ما يلي:

1-حادثة السفينة توري كانيون " canyon torry " :

في عام 1967 وقع أول تسرب نفطي في التاريخ قرب ساحل كورنوال في بريطانيا، والتي كانت قادمة من ميناء الأحمدى بالكويت متجهة إلى بلاد الغال، إذ تحطمت الناقل البريطانية توري كانيون مما تسبب في تسرب نحو 36 مليون جالون من النفط¹، ويعود سبب هذا الحادث إلى إنفجار الغاز بقاعة الآلات نتيجة تسربه ، وبسبب ذلك تلوثت حوالي 250 كلم من السواحل البريطانية وحوالي 100 كلم من السواحل الفرنسية، إذ خلفت أضرار كبيرة للأحياء البحرية وقد كلفت محاولات إزالة الأضرار الحاصلة أي الطبقات الزيتية من السواحل البريطانية والفرنسية مجهودات بشرية، تقنية ومالية كبيرة تقدر بحوالي 03 ملايين جنيه إسترليني بالنسبة لبريطانيا و42 مليون فرنك بالنسبة لفرنسا².

2-حادثة الناقل أموكاديز " Amoco Cadiz " :

في السادس عشر من شهر مارس عام 1978 ،كانت الناقل تنقل كمية كبيرة من النفط من إيران متجهة نحو هولندا ،و بالقرب من سواحل دولة فرنسا حدثت حادثة تسرب النفط، حيث تسرب ما يقارب من السبعون مليون جالون من البترول، ونتج عن ذلك تلويث ما يقارب ثلاثين كيلو متر تقريبا، وأشارت التقارير إلى أن السبب الرئيسي وراء هذه الحادثة هو

¹الغيمة فضيلة، (التدابير الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث في أعالي البحار)، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، العدد 01، المجلد 12، الجزائر، 2021، ص 459.

²واعلي جمال، المرجع السابق، ص 21.

الرياح حيث فقد الربان السيطرة عليها مما أدى إلى تغيير دفة السفينة فتسبب في احتراقها ثم انقسامها إلى شطرين فانسكبت براميل البترول ووقعت الكارثة¹.

وما يجدر الإشارة إليه أن هذه الاتفاقية صارت لا تقاوم النمو الكبير لنسبة نقل البترول وزيادة حجم الناقلات والمواد الخطيرة التي تنقل في البحر، والتلوثات الحاصلة من مختلف المصادر مما أدى إلى إبرام اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن عام 1973 التي جاءت شاملة، فهي تعالج جميع مصادر التلوث الناجم عن السفن.

الفرع الثاني: اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن (ماربول)

تعتبر هذه الاتفاقية من أهم الاتفاقيات التي أبرمت من أجل مكافحة التلوث البحري الذي مصدره السفن وفي جميع المناطق البحرية، فبسبب تطور مفهوم حماية البيئة البحرية وعناية اتفاقية لندن لعام 1954 المذكورة سابقاً، واتفاقية بروكسل لعام 1969 الخاصة بمكافحة التلوث النفطي، أدى إلى إبرام هاته الاتفاقية التي تعد شاملة فهي عالجت مجموعة من التلوثات الناتجة عن السفن، إذ تهدف إلى منع التلوث بأي مادة تتسكب من السفن، من التلوث النفطي الناتج عن حركة السفن و الحوادث، كذلك التلوث الناجم عن المواد الكيماوية والضارة و مياه المجاري والنفايات...

فبعد أن تبين أن أحكام اتفاقيتي لندن غير كافية بعد تقاوم خطر التلوث حلت محلهم هاته الاتفاقية² في المؤتمر الدولي بلندن بشأن التلوث البحري الذي عقدته المنظمة البحرية الدولية OMI" في الفترة من 8 أكتوبر إلى 2 نوفمبر 1973، حيث تم اعتماد هذه الاتفاقية

¹محمد، أكبر 5 من حوادث التسرب النفطي في العالم وأثرها البيئي المدمر، نوفمبر 2019، تم الإطلاع عليه يوم 2022-05-22، على الساعة 17:05، متاح على الموقع : <https://damasoil.com>.

²البراهيمي سفيان، (فعالية المبادئ العامة التي تحكم استغلال البحر الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في حماية البيئة البحرية من التلوث)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد1، المجلد6، الجزائر، أكتوبر 2019، ص148.

بتاريخ 2 نوفمبر 1973، لكن الاتفاقية لم تدخل حيز التنفيذ في الفترة المحددة، و إنما تم عقد مؤتمر آخر من قبل المنظمة البحرية الدولية في عام 1978، حول سلامة الناقلات ومنع التلوث، حيث تم فيه إسناد إجراءات تتعلق بتصميم الناقلات وعملياتها في بروتوكول خاص في 17 فيفري 1978، و هذا بسبب الحوادث التي حدثت للناقلات في الفترة 1976¹-1977، ودخلت هاته الاتفاقية حيز التنفيذ في 2 جانفي 1983². وتضم الاتفاقية ستة ملاحق، وحسب قول ضباط الميناء المختصين في مجال البيئة البحرية فإن هناك ملحق سابع قيد الدراسة .

وتعتبر الاتفاقية وبروتوكليها الأول والثاني إلزامان ونافذان المفعول تلقائيا للبلد الذي يصادق على الاتفاقية، وبالنسبة لباقي البروتوكولات فيصادق عليها من طرف كل دولة على حدة، ويتم تنفيذ أحكام الاتفاقية من خلال القوانين الوطنية للدول المصادقة³ .

وتسري الاتفاقية على سفن الدول سواء كانت طرفا في الاتفاقية أم لا والهدف من ذلك إلزام الدول غير الأطراف على الانضمام إليها⁴ .

أولا: الالتزامات التي تفرضها اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن

حددت هذه الاتفاقية للدول الخاضعة لنظامها القانوني التزامات بصياغتها للقواعد والمعايير ذات طابع حضري وتقييدي وإجرائي من أجل الوقاية من التلوث الناجم عن

¹ في عام 1976 ألفت السفينة الإنكليزية توباز بنفاياتها في منطقة شرق الأطلسي، وقدرت تلك النفايات بـ 24500 طن في منطقة نصف قطرها 35 ميل بحري.

² علواني مبارك، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة البحرية: دراسة مقارنة، أطروحة دكتورة، تخصص قانون العلاقات الدولية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2016-2017، ص 67.

³ نور خالد إبراهيم، (الحماية الدولية لمنطقة أعالي البحار من التلوث النووي)، عدد خاص لبحوث التدريسيين مع طلبة الدراسات العليا، المجلد 36، الجزائر، 2021، ص 257.

⁴ اسكندري أحمد، المرجع السابق، ص 73.

الملاحة البحرية¹، وكما ذكرت سابقا فإن هاته الاتفاقية جاءت شاملة فقد غطت كامل جوانب التلوث الناتج عن السفن، و تهدف إلى تحقيق خطر كامل على التلوث المتعمد للبيئة البحرية من النفط والمواد الضارة الأخرى² وتقليل التصريف العرضي الذي يحدث من السفن للتخلص من هذه المواد³، كما قد تضمنت الاتفاقية ومرفقاتها، مجموعة لمصطلحات معنية⁴.

وقد نصت الاتفاقية على الالتزامات العامة بموجبها، حيث تتعهد الدول الأطراف في الاتفاقية بتنفيذ أحكام هذه الاتفاقية وملحقاتها الملزمة لمنع تلوث البيئة البحرية الناتج عن تصريف المواد الضارة أو النفايات المحتوية على هذه المواد بالمخالفة للاتفاقية⁵.

ومن حيث نطاق تطبيقها فقد حددت هذه الاتفاقية في مادتها 3 أنها تسري على السفن التي تحمل أعلام الدول الأطراف، والسفن التي لا يحق لها أن ترفع علم طرف ما لكنها تعمل تحت سلطته، أي السفن التي يتم تشغيلها لحساب سلطة الدول الأطراف، وقد استثنت هذه المادة في فقرتها الثالثة السفن الحربية أو سفن الإمداد الحربية أو السفن الأخرى التي تملكها دولة ما أو تتولى تشغيلها ما دامت هذه الدولة لا تستخدمها إلا لأغراض حكومية غير تجارية، كما أضافت نفس الفقرة في محاولتها للتقليل من خطورة هذه الاستثناءات بإلزام الدول على ضمانه أن تجري عمليات تشغيل مثل هذه السفن بمطابقتها لأحكام هذه الاتفاقية إلا أن هذا لا يمنع من إحداث تلويث للبيئة البحرية⁶.

¹محمدي محمد الأمين، (التلوث البيئي البحري على ضوء القانون الدولي)، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، العدد9، الجزائر، جوان 2017، ص 435.

²ويقصد بالمواد الضارة الأخرى المواد المشعة النووية.

³نور خالد إبراهيم، المرجع السابق، ص 256.

⁴عمراني نادية، (الجهود الدولية لمكافحة التلوث البحري)، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، العدد 11، الجزائر، 2017، ص 131.

⁵المادة 1، من اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن، المرجع السابق.

⁶عبد عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 53.

وقد ألزمت الاتفاقية الأطراف بالتعهد بإعطاء الفعالية اللازمة لأحكام هذه الاتفاقية ومرافقتها من أجل منع تلوث البيئة البحرية نتيجة إغراق المواد الضارة أو تدفق السوائل المحتوية على هذه المواد بالمخالفة لأحكامها¹، كما يجب على دولة علم السفينة عند تلقيها لمعلومات أو أدلة بأن سفينة ما تابعة لها قامت بانتهاك أحكام هذه الاتفاقية أن تخطر فوراً الدولة الطرف التي قدمت لها المعلومات أو الأدلة، والمنظمة البحرية بما اتخذته من إجراءات².

وفيما يخص التقارير عن الأحداث التي تتسبب بتسرب مواد ضارة فقد ألزمت الاتفاقية عند وقوع أي حادث يجب تقديم تقرير عنه من دون تأخير وبقدر الإمكان وعلى الدول الأطراف في الاتفاقية اتخاذ جميع الترتيبات اللازمة لموظف مختص أو جهة مختصة لتلقي وفحص جميع تقارير الحوادث، كذلك إخطار المنظمة بجميع تفاصيل هذه الترتيبات من أجل تعميمها على جميع الأطراف الأخرى والدول الأعضاء في المنظمة، كما يجب على كل طرف عند تلقيه للتقرير نقله من دون تأخير إلى إدارة السفينة المعنية، وأي دولة قد تتأثر بالحوادث، ويتعهد كل طرف بإصدار تعليمات لسفنه وطائراته وإلى الإدارات المختصة الأخرى للإبلاغ عن أي حادث يتم تناوّه في البروتوكول الأول³.

وحسب المادتين 5 و 6 فقد وضعت الاتفاقية من خلالهم قواعد لتفتيش السفن من قبل السلطات المخولة بذلك في الدول الأطراف⁴، والمادة 12 في فقرتها الأولى نصت على إلزام الدول الأطراف بإجراء تحقيق في أي حادث يقع من سفنها تخضع لأحكام الاتفاقية إذا نتج

¹ الحميدي محمد سعيد عبد الله، المرجع السابق، ص 480.

² المادة 03/04، من اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن، المرجع السابق.

³ المادة 08، من اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن، المرجع السابق.

⁴ الحميدي محمد سعيد عبد الله، المرجع السابق، ص 481.

عن هذا الحادث تأثير ضار خطير على البيئة البحرية نفسها، بغض النظر عما إذا كان هذا الضرر قد حدث إلى دولة طرف في الاتفاقية أم لا¹.

ثانياً: مرافق اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن

وهي كما يلي:

1- المرفق الأول: لوائح منع التلوث بالزيوت

دخل حيز التنفيذ في 02 أكتوبر 1983، والذي جاء بمنع التلوث بالزيوت²، حيث ألزم الدول الأطراف باتخاذ مايلزمها من شروط لحماية البيئة البحرية، كأن تخضع السفن مثلاً لفحص على هيكلها ومعداتنا ومدة صلاحياتها لضمان سلامتها للإبحار وأن تخضع للفحص كل خمس سنوات، وتمنع دولة علم السفينة شهادة صلاحية السفينة للإبحار وما يستثنى من ذلك أن الاتفاقية سمحت للسفينة بتفريغ مياه الصابورة إذا لزم ذلك³.

2- المرفق الثاني: لوائح منع التلوث بمواد سائلة ضارة سائلة

دخل هو الآخر حيز التنفيذ في 02 أكتوبر 1983، والذي جاء فيه الأحكام الخاصة بمنع التلوث بمواد سائلة ضارة سائلة، وقد تبني هذا الملحق تعريفاً للمواد السائلة والمواد السائلة الضارة⁴، كما ألزم الدول الأطراف بإخضاع قواعد نقل المواد الضارة إلى نفس القواعد الخاصة بنقل النفط ومكافحة التلوث البحري⁵.

¹ المادة 01/12، اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن، المرجع السابق.

² مغزي حب الله خالد، المرجع السابق، ص 24.

³ اسكندري أحمد، المرجع السابق، ص 73.

⁴ اسكندري أحمد، نفس المرجع، ص 74.

⁵ نور خالد إبراهيم، المرجع السابق، ص 256.

3- المرفق الثالث: لوائح منع التلوث بالمواد المؤذية المعبأة المنقولة بحرا

دخل حيز التنفيذ في 01 جويلية 1992، والذي جاء بلوائح لمنع التلوث بالمواد المؤذية المعبأة المنقولة بحرا، حيث حدد الشكل الواجب لتغليف المواد الضارة بشكل يخفف ويخفض من التلوث، واشترط أن تكون تلك الصناديق متينة ومقفلة جيدا وقابلة للصدمات وأنه لا بد من التخلص من النفايات في تلك الصناديق وللحفاظ على البيئة البحرية وكائناتها وعلى الطبيعة البيولوجية للمياه¹.

4- المرفق الرابع: لوائح منع التلوث بقاذورات مجاري السفن

دخل حيز التنفيذ في 27 سبتمبر 2003²، والذي جاء فيه لوائح منع التلوث بقاذورات مجاري السفن، والذي يحدد كيفية الوقاية من التلوث الناجم عن المياه المستعملة للسفينة، وقد ألزمت السفن الخاضعة لأحكام هذا البروتوكول أن تكون مزودة بتجهيزات لمعالجة المياه المستعملة والمتسخة وإفراغها في المنشآت المعدة لذلك في ميناء الدولة، وإذا كانت المياه نظيفة فيجوز للسفن تصريفها أثناء إبحارها لكن بشروط وعلى أربعة ميل من السواحل على الأقل³.

5- المرفق الخامس: لوائح منع التلوث بقمامة السفن دخل حيز التنفيذ في 31 ديسمبر

1988، والذي يختص بمنع التلوث الناجم عن قمامة السفن، فقد حدد هذا الملحق الإجراءات والتدابير للحماية من التلوث الناتج من نفايات السفن⁴.

¹ مغزي حب الله خالد، المرجع السابق، ص 24.

² مغزي حب الله خالد، نفس المرجع، ص 24.

³ اسكندري أحمد، المرجع السابق، ص 74.

⁴ مغزي حب الله خالد، المرجع السابق، ص 24.

6- المرفق السادس: لوائح منع تلوث الهواء من السفن

دخل حيز التنفيذ في 19 ماي 2005، والذي يختص بمنع تلوث الهواء من السفن، والذي جاء بإجراءات وتدابير جديدة لمنع تلوث الهواء من السفن¹ الناتج عن الكبريت والانبعاثات الضارة الأخرى مثل أكاسيد النيتروجين.

وما يمكن ملاحظته عن مدى تطبيق ونجاح الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث في مكافحة التلوث البحري مرتبط بقدره الدول الأطراف، بسبب أن أغلب أحكامها جاءت بصيغة غير إلزامية.

ثالثاً: تطبيق اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن (ماربول) ميدانياً

في إطار اتفاقية ماربول والبروتوكولات الملحقة بها ومن خلال الإلتزامات التي تفرضها فإنه حسب قول ضباط قيادة الميناء فإنهم يعملون على مراقبة السفن الراسية في الميناء، من كمية النفايات داخلها والأماكن التي أقيمت فيها السفينة نفاياتها ونوعيتها، حيث توجد بعض النفايات يمنع إلقائها كالأدوية غير الصالحة للاستعمال-بالنظر إلى كمية الضرر الذي يمكن أن تسببه للبيئة البحرية- إلا بطلب ترخيص من الجهات المختصة (في هذا المثال الجهة المختصة هو الطبيب العامل في الميناء) ويكون ذلك من خلال معاينة شهادة النفايات للسفينة والتي تسمى شهادة إيصال تسليم النفايات والمسجلة فيها جميع المعلومات، من اسم وعلم السفينة ونوعها، تاريخ ووقت التفريغ الكمية ونوع النفايات المراد إلقائها².

ومايجدر الإشارة له أن أي سفينة تريد إلقاء نفاياتها لا بد من إرسال طلب لإزالة القمامة يحتوي على اسم السفينة وعلمها، تاريخ التفريغ، عند مراجعة ضابط الميناء لهذا الطلب³.

¹ من ديباجة، اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن، المرجع السابق.

انظر الملحق 07، الذي يتضمن شهادة إيصال تسليم النفايات².

³ انظر الملحق 08، الذي يتضمن طلب إزالة النفايات.

كما يراقب ضباط الميناء كمية الزيوت المستهلكة من قبل السفينة عند رسوها داخل الميناء بغرض معرفة ما إن تسرب الزيت منها وهي مبحرة، لاتخاذ التدابير اللازمة لخفض هذا النوع من التلوث لما له من خطر كبير على البيئة البحرية، مع مراقبة الشهادة الدولية لمنع التلوث بالزيت الذي يحتوي على معلومات تخص السفينة من: اسمها، ميناء تسجيلها، رقمها، كما يتضمن فترة صلاحية هاته الشهادة تكون محددة من طرف الإدارة والتي لا تتعدى خمس سنوات، هاته الشهادة مرفقة بالمصادقة على المعايير السنوية وذلك عند إجراء معاينة للسفينة¹.

كما يعمل ضباط الميناء في إطار الاتفاقية دائما على معاينة المواد الضارة المنقولة على متن السفينة وما إذا كانت مغلقة بالشكل الواجب وطريقة وضعها في السفينة وما إن كانت الصناديق متينة ومقفلت جيدا وقابلة لمواجهة أخطار البحر، ومعاينة الشهادات التي تحتوي على نوع البضاعة الضارة المنقولة وكميتها والميناء الذي يتم التفريغ فيه...مع معاينة صنف هذه المواد²، والتي تكوم مقسمة إلى تسع فئات وذلك حسب المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة المنقولة بحرا .

ويعمل كذلك ضباط الميناء بمراقبة الأعمال المخصصة بالطلاع الخارجي للسفينة حيث أن هاته العملية تكون بطلب قائد السفينة من القيادة المينائية الإذن بالطلاع أثناء إقامة السفينة برصيف الميناء، والطلاع يشمل فقط بعض العلامات في السفينة كالاسم و تحديد عمق السفينة مثلا³، وأن ضباط القيادة المينائية هم من يحددو نوعية الطلاء الواجب استعماله والكمية وما الجزء الذي يمكن طلاؤه في السفينة، بسبب ما ينتج عن بعض الأنواع من الطلاءات من تسميم للكائنات البحرية الحيوانية والنباتية أو إحداثها لخلل في جينات

انظر الملحق 06، الذي يتضمن الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي.¹

² انظر الملحق 09، الذي يتضمن معاينة صنف المواد الضارة.

انظر الملحق 10، الذي يتضمن طلب إذن لطلاع أجزاء معينة في السفينة.³

بعض الكائنات الحية وصفاتها الوراثية مما يؤدي إلى فقدان التوازن في النظام البيئي البحري وغيرها من المشاكل البيئية.

وعلا بالمرفق السادس للاتفاقية المتعلق بمنع تلوث الهواء من السفن فإن ضباط القيادة المينائية عند رسو سفينة ما في الميناء يقومون بمعاينة الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء والذي يتضمن بيانات تخص السفينة كأى شهادة، من: اسم، ميناء التسجيل، الحمولة الإجمالية، كما تحتوي على معلومات تخص الشهادة كمدة صلاحيتها، مكان إصدارها...، وتتضمن هذه الشهادة على المصادقة على المعاينات السنوية وذلك عند إجراء معاينة للسفينة¹.

وما يمكن ملاحظته أن قواعد هاته الاتفاقيات المتعلقة بمكافحة التلوث البحري جاءت متناسقة ومكاملة لبعضها البعض تحتوي على التزامات وتدابير تفرضها على الدول الأطراف من أجل تحقيق الهدف الذي تصبو له والمتمثل في خفض التلوث إلى أقصى حد ممكن من مختلف مصادره.

المبحث الثاني: الآليات القانونية والجزاءات المطبقة لمكافحة التلوث البحري في

القانون الدولي

إن تفاقم مشاكل التلوث البحري بسبب التطور التكنولوجي الحديث وكثرة استعمال البحار في المجال التجاري خاصة وما ينتج عنه من تصادمات وغيرها، مع اعتباره مخزنا هائلا للثروات والموارد الطبيعية، أصبح لزاما على المجتمع الدولي حماية هذه البيئة البحرية والحفاظ عليها، إذ تعتبر الآثار الناتجة عنه كافية لتوعية وتنبيه المجتمع الدولي على ضرورة

انظر الملحق 11، الذي يتضمن الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء¹.

تبنى آليات قانونية دولية لمكافحة هذا التلوث فهو لا يقتصر في آثاره على الدولة مصدرة التلوث وإنما يمتد إلى مياه دول أخرى، ولمواجهة هذا الخطر فقد تكاثفت جهود الدول بحكم التزاماتها في ظل الاتفاقيات والبروتوكولات التي عالجت البعض منها في المبحث الأول، بالنص على الحق في بيئة سليمة غير ملوثة، بالإضافة إلى ذلك المنظمات الدولية التي هي محور الدراسة في هذا المبحث، والتي تسعى إلى التعاون الدولي من أجل حماية البيئة البحرية، من خلال تعزيز الدراسات والقيام ببرامج البحث العلمي وتبادل المعلومات في مجال البيئة البحرية، وهذا ما سيتم تناوله في المطلب الأول تحت عنوان الهيئات الدولية الخاصة بمكافحة التلوث البحري، أما إذا قام أي شخص من أشخاص القانون الدولي بخرق إلتزام دولي أو قاعدة قانونية دولية يترتب على حدوثه قيام المسؤولية الدولية، وهذا ما سيتم تناوله في المطلب الثاني تحت عنوان المسؤولية الدولية عن التلوث البحري.

المطلب الأول: الهيئات الدولية الخاصة بمكافحة التلوث البحري

تتمثل هذه الهيئات الدولية في المنظمات الحكومية وغير الحكومية، إذ تتعاون مع الدول من أجل وضع معايير علمية مناسبة لسن قواعد لمنع هذا التلوث وخفضه إلى أقصى حد مع محاولة السيطرة عليه، ولهذه الهيئات دور أساسي في تطوير وحماية البيئة البحرية ويعتبر هذا الدور دور رقابي يتمثل في ملاحظة وتقييم مخاطر وآثار تلوث البيئة البحرية وتلقي التقارير من الدول الأطراف حول ما تم التوصل إليه من نتائج، مع مراقبة تنفيذ وتطبيق القوانين من قبل الدول الأطراف، هذا ما سيتم تناوله في فرعين كما يلي:

الفرع الأول بعنوان المنظمات الدولية الحكومية لمكافحة التلوث البحري

والفرع الثاني بعنوان المنظمات الدولية غير الحكومية لمكافحة التلوث البحري

الفرع الأول: المنظمات الدولية الحكومية لمكافحة التلوث البحري

في ظل تزايد مشاكل البيئة البحرية نظمت المنظمات الدولية الحكومية جهود دولية من خلال تبني أحكام وتنظيمات من أجل الحفاظ على البيئة البحرية، والقضاء أو التقليل من التلوث، وتنشأ هذه المنظمات من طرف الدول باتفاقية دولية فيما بينهم.

وقد تعددت المنظمات الدولية الحكومية الناشطة في مجال البيئة البحرية يظهر ذلك من خلال أهدافها ومهامها الموكلة لها بموجب نظامها أوقانونها الأساسي إضافة إلى دورها الميداني في مكافحة التلوث البحري .

إن من بين المنظمات الدولية الحكومية الناشطة في مجال مكافحة التلوث البحري نجد ما يلي:

أولاً: دور وأهداف المنظمة البحرية الدولية IMO في مكافحة التلوث البحري

تعد المنظمة البحرية الدولية من أهم الوكالات الخاصة التابعة للأمم المتحدة والتي كانت تسمى المنظمة البحرية الاستشارية الدولية (OMCI) وهي المسؤولة عن منع التلوث الناجم عن السفن¹، وتأسست في 06 مارس 1948 ودخلت حيز التنفيذ في عام 1959، شعارها "سلامة النقل البحري و فعاليتها في محيطات نظيفة"²

وتلعب المنظمة البحرية (OMI) دوراً هاماً في مكافحة التلوث البحري حيث تقوم هذه المنظمة بوضع القواعد الدولية لمكافحة التلوث البحري عن طريق القرارات التي تصدرها المنظمة، أو من خلال البروتوكولات والملاحق التي تلحق بالاتفاقيات الدولية بعد الموافقة عليها من الدول الأعضاء³، وتعمل على تشجيع الدول على التعاون من أجل تنفيذ المعايير

¹ هاشمي حسن، محاضرات في المنظمات الدولية للبحار، كلية الحقوق، جامعة جيجل، 2022، تم الإطلاع عليه يوم 01-06-2022، على الساعة 15:25، متاحة على الموقع: <https://fdsp.univjijel.d-z>

² عياشي فاطمة، بودفع علي، (دور المنظمات الدولية المتخصصة في حماية البيئة البحرية من التلوث)، مجلة الاجتهاد القضائي، العدد 02، المجلد 13، الجزائر، أكتوبر 2021، ص 1288.

³ قايدي سامية، (الحماية القانونية للبيئة)، مجلة إدارة، العدد 40، الجزائر، 2010، ص 65.

الدولية المتفق عليها في مجال مكافحة التلوث البحري في الحالات الطارئة، والعمل على تقديم المساعدات للدول النامية. حيث تقوم لجنة البيئة البحرية التابعة لهذه المنظمة بالدور الرقابي للتلوث البحري الناجم عن السفن وبيان الجوانب القانونية بشأنها، والعمل على وضع الاتفاقيات المتعلقة بالتلوث البحري موضع التنفيذ¹.

وتعتبر المنظمة البحرية الدولية أول هيئة دولية متخصصة بالمسائل البحرية ويمكن عرض أهدافها كما يلي:

-مكافحة التلوث البحري.

-وضع آلية للتعاون الدولي فيما يخص السلامة البحرية وحماية الأرواح في البحار والمحيطات.

-وضع نظام متكامل لتعويض الأشخاص الذين يتكبون خسائر مالية بسبب التلوث البحري.

-تأسيس نظام دولي لنداءات الاستغاثة وعمليات البحث والإنقاذ.

-عمل إحصائيات عن الحوادث البحرية وكيفية تقويمها وتغاديها.

-إعداد اتفاقيات الملاحة البحرية²

وتعد هذه المنظمة بمثابة الأمانة التنفيذية لأغلب الاتفاقيات الدولية المتعلقة بمكافحة التلوث البحري، منها اتفاقية لندن لمنع تلوث البحر بالبترول لعام 1954، اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن (1973-1978) التي تم التطرق لهما سابقاً، كما أنشأت مركز إقليمياً، بشأن التدخل المستعجل لمكافحة التلوث البحري في البحر الأبيض المتوسط، الذي يعمل

¹حمدادي محمد، (دور المنظمات الدولية في حماية البيئة البحرية والحفاظ على التنوع البحري)، جامعة الدكتور مولاي الطاهر، العدد 01، سعيدة، 2015، ص186.

²عياشي فاطمة، بودفع علي، المرجع السابق، ص1289.

على مساعدة دول هذه المنطقة في التصدي لحالات التلوث الطارئة¹. وتعمل كذلك على عقد المؤتمرات الدولية في شؤون الملاحة البحرية، ومن بين اللجان الأساسية التي تضعها المنظمة، لجنة حماية البيئة البحرية²، والتي تختص بالنظر في أية مسائل تقع في نطاق المنطقة وتتعلق بمنع التلوث البحري الناجم عن السفن³.

ثانياً: دور وأهداف السلطة الدولية لقاع البحر في مكافحة التلوث البحري

السلطة الدولية لقاع البحار هي منظمة دولية ذات شخصية قانونية⁴، أنشأت بمقتضى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وفقاً للمادة 308 منها .

ودخلت حيز التنفيذ في نوفمبر 1994⁵.

ويتمثل اختصاصها في تنظيم الأنشطة في منطقة قاع البحر وتحت وخارج نطاق الولايات الإقليمية للدول ورقابتها وإدارة مواردها.

وقد نصت الاتفاقية على أن للسلطة دوراً رقابياً في مجال حماية البيئة البحرية والحفاظ على مواردها وسلامة التنوع البيولوجي البحري⁶، وتتمثل أهدافها فيما يلي:

- مكافحة و منع التلوث أو الحد منه والسيطرة عليه وعلى كل الأخطار التي تهدد البيئة البحرية بما فيها الساحل .

¹ زرقان وليد، القانون الدولي للبيئة، محاضرات أقيمت على طلبة السنة الأولى ماستر مهني، تخصص قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الأمين دباغين، سطيف 2، 2016-2017، ص 64.

² عبد اللاوي عبد الكريم، حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون إداري معمق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2016-2017، ص 154.

³ اسكندري أحمد، المرجع السابق، ص 56.

⁴ حمداوي محمد، المرجع السابق، ص 187.

⁵ زيداني موسى، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص النظام القانوني لحماية البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الطاهر مولاي، سعيدة، 2015-2016، ص 33.

⁶ عبد اللاوي عبد الكريم، المرجع السابق، ص 155.

- العمل على تحقيق التوازن البيئي الإحيائي وحماية أنظمة البيئة البحرية المختلفة¹.
- توجيه عناية خاصة إلى ضرورة الحماية من الآثار الضارة مثل التجريف والحفر والتخلص من فضلات وإقامة وتشغيل أو صيانة المنشآت وخطوط أنابيب وغيرها من الأجهزة المتصلة بهذه الأنشطة.
- حماية وحفظ الموارد الطبيعية للبيئة البحرية ومنع وقوع ضرر بالثروة النباتية والحيوانية فيها².
- مراقبة ممارسة السلطة كجهاز لأنشطة الاستكشافات والاستغلال في منطقة قيعان البحار والمحيطات خارج الولايات الإقليمية، أن تراقب احترام الدول وتنفيذ ما يقع على عاتقها من التزامات وقف أحكام الاتفاقية وقواعد القانون الدولي المنطبقة.
- حث الدول لوضع قواعد ومعايير دولية وإجراءات لتحقيق حماية المنطقة³ بشكل خاص والبيئة البحرية بشكل عام⁴.

الفرع الثاني: المنظمات الدولية غير الحكومية لمكافحة التلوث البحري

المنظمات الدولية غير الحكومية هي تنظيمات تنشأ بإرادة أفراد أو هيئات غير حكومية دون اتفاق بين الحكومات والدول، وهي منظمات لها أهداف تخدم المصلحة العامة للمجتمع⁵، حيث أنه بسبب ما وصلت إليه البيئة البحرية من تدهور، أدى بالمنظمات الدولية

¹ حمداوي محمد، المرجع السابق، ص 187.

² عياشي فاطمة، بودفع علي، المرجع السابق، ص 1289.

³ يقصد بالمنطقة حسب نص المادة 1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982: قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية.

⁴ عبد اللاوي عبد الكريم، المرجع السابق، ص 155.

⁵ دربال محمد، دور القانون الدولي في حماية البيئة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراة في العلوم، تخصص قانون وصحة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي ليايس 19 مارس 1962، سيدي بلعباس، 2018-2019، ص 282.

غير الحكومية إلى وضع آليات ووسائل متنوعة، من أجل تحقيق الهدف الرئيسي والأساسي لها والمتمثل في مكافحة التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، وقد تزايد عدد المنظمات غير الحكومية الناشطة في مجال البيئة البحرية، كلا منها تعمل بموجب نظمها ولها دور فعال ميدانيا في مجال البيئة البحرية .

ومن بين المنظمات غير الحكومية الناشطة في مجال البيئة البحرية نجد ما يلي:

أولاً: دور وأهداف منظمة السلام الأخضر الدولية (Greenpeace)¹ في مكافحة التلوث

البحري

وهي منظمة بيئية عالمية غير حكومية مقرها أمستردام بهولند²، ويعود أساس ظهور هذه المنظمة إلى المجابهة التي قامت بتاريخ 10 جويلية 1985، بين السلطات الفرنسية وأنصار البيئة الذين أصروا و طالبوا من الحكومة الفرنسية وغير الفرنسية بوقف التجارب النووية والكف عنها، بالنظر لما تخلفه من أضرار مادية ومعنوية للإنسان والبيئة³، وقد أدت المجابهة إلى غرق السفينة "RainBow" بتاريخ 10 جوان 1985 التي كانت ترسو على رصيف ميناء "ويثيما" في أوكسلاندا بنيوزيلاندا، حيث كانت هذه السفينة تستعد للذهاب للإحتجاج ضد التجارب النووية الفرنسية في جزيرة موروروا المرجانية جنوب المحيط الهادي،

¹من بين الجهود التي بذلتها المنظمة :

-في عام 1983 هبط فريق من أعضاء المنظمة في سيبيريا من أجل لفت النظر على نطاق عالمي إلى أعمال صيد الحيتان العشوائية في تلك المنطقة.

كذلك في نفس العام أي في 1983، حاول بعض أعضاء المنظمة منع تصدير 24 طن من المواد النووية في ميناء شيربورغ في فرنسا إلى اليابان وتم تصدير هذه المواد حيث تمت معالجتها لغرض إعادة استعمالها في المفاعلات النووية اليابانية، وذلك تحت رقابة المنظمة لهذه الشحنة بعد مغادرتها في الميناء الفرنسي. انظر: عبد اللاوي عبد الكريم، المرجع السابق، ص 160.

² منظمة السلام الأخضر-ويكيبيديا، تم الإطلاع عليه يوم 16-04-2022، على الساعة 13:11، متاحة على الموقع <https://qr.m.wikipedia.org>

³حمداوي محمد، المرجع السابق، ص 189.

حيث انفجر لغمان فيها تسببوا في غرقها، بعد التحقيقات تبين أن بعض رجال الاستخبارات الفرنسية هم من زرعوا لغمين في السفينة، قدمت فرنسا بعد وقت من الغرق إعتذارا رسميا عن التفجير ودفع تعويض مالي يقدر بسبعة ملايين دولار لإرضاء دولة نيوزيلاندا، وهو مبلغ يتجاوز مقدار الضرر الناجم، وتردد بعد ذلك اسم منظمة السلام الأخضر الدولية كمدافع عن البيئة البحرية¹.

وتتمثل أهداف هذه المنظمة في مجال مكافحة التلوث البحري في:

- العمل على وقف تلويث البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث ، سواء برا أو جوا، أو من عملية النقل البحري لمختلف الموارد الملوثة الضارة والخطيرة كالنفط ومشتقاته أو المواد الكيماوية.

- حماية الموارد البحرية خصوصا الحيتان المعرضة للإبادة والإنقراض في مناطق عديدة بسبب الصيد العشوائي والاستغلال المفرط .

- وضع حد للأسلحة النووية ووقف تجاربها في مختلف مناطق البحار والمحيطات².

ثانيا: دور وأهداف الاتحاد العالمي لحماية الطبيعة UICN³ في مكافحة التلوث البحري

أنشأ الاتحاد العالمي لحماية الطبيعة عام 1948 بفونتن بلو بفرنسا، بمبادرة من الحكومة الفرنسية، ويتميز منذ نشأته بالاستقلالية المالية والإدارية عن الجهاز الحكومي

¹بشرى مرعي، 36 عاما على إغراق سفينة غرينيبس "راينبورايور"، جويلية 2021، تم الإطلاع عليه يوم 16-04-2022، على الساعة 14:20، متاحة على الموقع: <https://www.greempeqce.org>

²حمداي محمد، المرجع السابق، ص 189.

³كان يسمى هذا الاتحاد بالاتحاد الدولي للمحافظة على الطبيعة و مواردها . انظر: عياشي فاطمة، بودفع علي، المرجع السابق، ص 1291.

الفرنسي، ويضم في عضويته أكثر من 450 عضو من الحكومات والمنظمات غير الحكومية في أكثر من 100 دولة، وتضم لجانبها أكثر من 800 خبير في مجالات البيئة من الأنواع المهددة بالإنقراض والمناطق المحمية¹، يعمل الاتحاد على تقدير حالة وتطوير الموارد البحرية الحية المتجددة، يسعى كذلك إلى تشجيع وضع مقاييس لحفظ هذه الثروات البحرية من الاستغلال العشوائي واستقرار الأرصد البحري، كما يسعى إلى التعبئة الدولية حول المشاكل البيئية التي تتعرض لها الأوساط البيئية الحية، وذلك بإشعار الدول الأعضاء ومختلف الشبكات الدولية التي تعمل بالتنسيق معها حول خطورة استنفاد الموارد الحية بفعل التلوث².

ويقوم الإتحاد أيضا بدور استشاري للدول ولمختلف المؤسسات الدولية في المسائل المرتبطة بحماية الأوساط الطبيعية، وقد قام الإتحاد منذ عام 1980 بطبع قائمة أطلق عليها "القائمة الحمراء" والتي احتوت على كل الأحياء الطبيعية البحرية المعرضة لمخاطر الإنقراض، وفي هذا الصدد لعب هذا الاتحاد دور رئيسي وأساسي في صياغة العديد من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمحافظة على الطبيعة والثروات الطبيعية، كما يعود الفضل لهذا الإتحاد في تحرير أول ميثاق عالمي حول الطبيعة الذي تم اعتماده في أكتوبر لعام 1982 من طرف الجمعية العامة للأمم المتحدة³.

ما يستنتج أن دور هاته المنظمات سواء كانت حكومية أو غير حكومية يتلخص في ضمان أمن النطاق البحري والحفاظ عليه واتخاذ جميع التدابير والإجراءات اللازمة لمنع

¹شعشوع قويدر، دور المنظمات غير الحكومية في تطوير القانون الدولي البيئي، رسالة دكتوراه، دون تخصص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2013-2014، ص 331.

²عياشي فاطمة، بودفع علي، المرجع السابق، ص 1291.

³واعلي جمال، المرجع السابق، ص 135.

حدوث الأضرار للبيئة البحرية، ويظهر هذا الدور ميدانيا من خلال اتباع الموانئ لجملة من الإجراءات والتدابير التي ساهمت بشكل كبير في تحقيق أهداف المنظمات.

وفي إطار التنظيم وحسب قول ضابط بالميناء نجد تجسيد الميناء للدور الوقائي لمكافحة التلوث من خلال المراقبة الدورية من طرف قيادة الميناء للبحر، و معاينة المياه الخارجة من السفن (مياه الصابورة، مياه الصرف الصحي) مع مراقبة الشهادات الخاصة بإلقاء القمامة، وشهادات مياه الصابورة و الصرف الصحي، و سجل زيت السفينة...

وفي ما يخص الدور الردعي فنجد أن هناك هيئات تتدخل في الميناء في حال وقوع تلوث للبيئة البحرية والمتمثلة في ضباط القيادة المينائية بالإخطار في حالة الشك للمحطة البحرية الرئيسية المتمثلة في حراس السواحل، كما يمكن لمديرية البيئة أن تتدخل...

المطلب الثاني: تطبيق المسؤولية الدولية في التلوث البحري

تعتبر المسؤولية الدولية وسيلة قانونية تعمل بموجبها الدولة بإصلاح الضرر الناتج عن ارتكابها لفعل غير مشروع وفقا للقانون¹. حيث تقوم هذه المسؤولية بمجرد أن تصاب

البيئة بالتلوث من مختلف مصادره²، كما أنها توجد في جميع الأنظمة القانونية كون أنها تضمن الحقوق وتكرس الواجبات، فهي تلعب دورا هاما في مكافحة تلوث البيئة البحرية إذ تساهم في إصلاح الضرر الناتج عن التلوث وضمان التعويض الكافي من أجل تحقيق الحماية الفعالة للبيئة البحرية³.

¹ وافي حاجة، الحماية الدولية للبيئة في إطار التنمية المستدامة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم، تخصص الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2018-2019، ص 198.

² أعراب كميلية، (المسؤولية لدولية عن تلوث البيئة البحرية)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 07، الجزائر، 2018، ص 104

³ سليمان مراد، حماية البيئة البحرية في إطار التنمية المستدامة بين الآليات الدولية والقانون الجزائري، مذكرة للحصول على شهادة الماجستير في القانون، تخصص هيئات عمومية وحكومية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2015-2016، ص 106.

وحسب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، فإنه يقع على الدول واجب الحفاظ على البيئة البحرية، ويتم تطبيق المسؤولية على هاته الدول التي تخالف هذا الواجب الدولي المتعلق بحماية البيئة البحرية¹، وهذا من خلال توقيع الجزاء المدني والجنائي، وهذا ما سأتناوله في فرعين كما يلي:

الفرع الأول : توقيع الجزاء المدني

الجزاء المدني هو الأثر المترتب عن ارتكاب أخطار أو أعمال غير مشروعة مخالفة لقواعد قانونية دولية، وذلك بتعويض من لحقه الضرر². وينقسم التعويض إلى: تعويض عيني وتعويض نقدي.

أولاً/ التعويض العيني:

ويقصد بالتعويض بوجه عام الإصلاح لا المحو النهائي للضرر، ويعتبر التعويض العيني صورة من صور، وهو إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر، وقد أضاف الأنشطة غير المشروعة المحدثة للضرر³.

1- إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر البيئي:

يقصد بإعادة الحال إلى ما كان عليه بالنسبة للوسط البيئي وضع المكان الذي أصابه التلوث في الحالة التي كان عليها قبل صدور الأفعال الملوثة للبيئة⁴، وما يجدر التنويه له

¹هاشمي حسن، الإشعاعات النووية وحقوق الإنسان (حق الإنسان في الحياة وسلامة الجسد والحق في بيئة نظيفة)، مجلة العلوم القانونية و السياسية، العدد06، جانفي2013، ص179.

²عبدلي نزار، (المسؤولية المترتبة عن عدم حماية البيئة البحرية في الجزائر)، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، العدد09، جوان 2017، ص 401.

³هداج رضا، (التعويض كآلية من آليات جبر الضرر البيئي)، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، العدد04، ديسمبر 2018، ص 181

⁴بوخالفة فيصل، (أنماط ووسائل التعويض عن الضرر البيئي)، مجلة القانون العقاري والبيئة، العدد13، المجلد07، الجزائر، جوان 2019، ص 23.

أن الحكم بوقف مصدر الضرر يكون في غالب الأحيان مصحوبا بإعادة الحال إلى ما كان عليه، وما يؤكد هذا ما أوصى به الكتاب الأخضر الخاص بالتوجيهات الأوروبية في مجال الأنشطة البيئية ب: "إعادة الحال إلى ما كان عليه كتعويض عيني يمثل العلاج البيئي الوحيد الأكثر ملاءمة"¹.

وإعادة الحال إلى ما كان عليه يتخذ شكلين :

إما بالتدخل المباشر لإصلاح وترميم الوسط البيئي الذي أصابه التلوث بتنظيفه أو إعادة إنشاء شروط معيشية مناسبة للعناصر الطبيعية التي تعرض وسطها الأصلي للتدهور² وتماشيا مع ما ترمي له من الحفاظ على البيئة وتعويض الوسائل التي تهدف لإعادة البيئة إلى ما كانت عليها قبل حدوث الضرر الذي هو التلوث³.

ويعتبر هذا التعويض العيني كعلاج للوسط البحري الذي أصابه التلوث، وقد نصت في ذلك المادة 2 من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن ممارسة الأنشطة الخطيرة بالنسبة للبيئة على وسائل إعادة الحال إلى ما كان عليه⁴ قبل حدوث الضرر، وأنه في حالة عدم التنفيذ المسؤول لالتزامه، يجوز للإدارة أن تحل محله

بن عيادي فتيحة، المرجع السابق، ص 1.51

²عقبي يمينة، دور القاضى المدني فى تقدير التعويض عن الأضرار البيئية: مقارنة بين المفهوم التقليدى والحديث للمسؤولية، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، العدد 02، المجلد 04، الجزائر، 2019، ص 44.

³بن عيادي فتيحة، المرجع السابق، ص 51.

⁴تعتبر من وسائل إعادة الحال إلى ما كان عليه حسب المادة 08/02 من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية عن تلويث البيئة البحرية كل وسيلة معقولة يكون الغرض منها إعادة تهيئة أو إصلاح المكونات البيئية المضرورة وكذلك الوسائل التي يكون قصدها إنشاء حالة من التعاون إذا كان ذلك معقولا و ممكنا بالنسبة للعناصر المكونة للبيئة، انظر: بن عيادي فتيحة، المرجع السابق، ص 52.

وعلى نفقته في تنفيذ هذا الالتزام، كما يجوز الحكم عليه بغرامة تهديدية عن عدم التنفيذ في الموعد لحمله على التنفيذ¹.

2- وقف الأنشطة غير المشروعة المحدثة للضرر (التلوث):

إن وقف الأنشطة الضارة بالبيئة كصورة من صور التعويض تعتبر وقائية فيما يخص المصالح المتضررة، لأنها لا تمحو الأضرار الحاصلة بسبب هذا النشاط، حيث أن الضرر في هذه الحالة لا يعوض وإنما يمنع وقوع أضرار في المستقبل². وكمثال على ذلك كأن تقوم سفينة بنقل مواد ضارة في حاويات عادية ثم تتسرب منها فتحدث ضرر كبير، بعد هذه الحادثة تصبح إلزاما على السفن بأخذ الاحتياطات اللازمة عند نقل مثل هذا النوع من المواد من طريقة التغليف وتستيف الحاويات على السفينة.

وقد جاء في الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية أنه يمكن وقف النشاط الملوث للبيئة في حالة ما إذا لم يكن هناك ضرر لاحق بالبيئة، وفي حالة تحقق الأضرار بسبب النشاط الملوث يجب اتباع إجراءات لمنع انتشار الضرر باتخاذ وسائل الحماية عند وقوع فعل الضرر مباشرة³.

غير أن التعويض العيني لا يمكن أن يتحقق دائما، أن ما يعوضه هو التعويض النقدي.

ثانيا/التعويض النقدي:

في حال عدم تحقق التعويض العيني، فما على القاضي سوى الحكم بالتعويض النقدي الذي يؤدي إلى تحقق جبر الضرر الذي لحق بالمضرور ويقدر بحسب الضرر المباشر في

¹ بن عيادي فتيحة، المرجع السابق، ص 51.

رضا هدا، المرجع السابق، ص 183.²

³ بن عيادي فتيحة، المرجع السابق، ص 52.

مجال التلوث البيئي حيث يتم التعويض عن الضرر سواء كان ماديا أو معنويا¹.

حيث يعتبر هذا التعويض هو التعويض الملائم والمناسب مع الضرر² الناتج عن التلوث البحري كاصطدام ناقلات النفط في مياه البحر فتؤدي إلى القضاء على الكائنات الحية حيث يصعب في هذه الحالة إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع التلوث³، أو أن تكلفة نفقات إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر تتجاوز قيمة الأموال المضرورة قبل التلوث.

ومن أمثلة التعويض النقدي، ما قضت به محكمة فرنسية على شركة توتال الفرنسية العملاقة للنفط بدفع تعويضات بقيمة 200 مليون يورو لأطراف مدنية وإلى الدولة الفرنسية كذلك⁴.

كذلك حادثة جنوح الناقلة "امكوكاديز" سنة 1978 على السواحل الفرنسية حيث قدر التعويض بمبلغ باهض⁵.

ومن أجل توفير التعويض الكافي عن أضرار التلوث البحري فقد تم اعتماد قواعد دولية موحدة فقد أبرمت العديد من الاتفاقيات منها اتفاقية بروكسل المتعلقة بمسؤولية مشغلي السفن

¹الناصر أحمد خالد، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط 1، الأردن، 2010، ص 143.

²يقصد بالضرر البيئي التلوث أو ذلك العمل الضار الناتج عن التلوث والذي يتسبب فيه الإنسان للبيئة ويصيب مختلف مجالاتها كالماء والهواء والطبيعة. انظر: عباس عبد القادر، النظام القانوني للضرر البيئي، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، المجلد 06، العدد 03، سبتمبر 2021، ص 869.

³أعراب كميلية، المرجع السابق، ص 109.

⁴أحمد خالد الناصر، المرجع السابق، ص 143.

⁵صلاح محمد سليمان، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، ط 1، دار الفكر الجامعي، مصر، 2007، ص 3.

لعام 1963، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي لعام 1969 وبروتوكول 1984 المعدل لها¹.

حيث أن اتفاقية بروكسل المتعلقة بمسؤولية مشغلي السفن لعام 1963 التي تناولت المسؤولية المطلقة عن الحوادث الناتجة عن الوقود النووي أو الفضلات المشعة المتخلفة عن السفن، نصت في ذلك في مادتها 2 في فقرتها الثانية على أنه كل مشغل السفينة يتحمل المسؤولية المطلقة عن أية أضرار نووية بإثبات وقوع هذه الأضرار عن حادثة نووية والتي تشمل الوقود النووي لهذه السفينة أو المنتجات والفضلات المشعة الناتجة عن هذه السفينة² فقد حددت الاتفاقية حد أقصى للتعويض عن الحادث النووي الواحد بمبلغ 1500 مليون فرنك³.

كذلك الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي لعام 1969 التي تم اعتمادها لضمان التعويض الكافي للمضررين عن حوادث التلوث النفطي، والتي تستهدف توحيد قواعد المسؤولية عن آثار التلوث النفطي، فقد حددت المبلغ الأقصى للتعويض عن أي حادثة بمبلغ لا يفوق 2000 فرنك لكل طن حمولة السفينة، كما حددت المادة 01/05 من نفس الاتفاقية إجمالي التعويضات في الحادث الواحد ألا يفوق 210 مليون فرنك⁴.

¹عمراني نادية، (المسؤولية الجنائية عن تلوث البيئة الطبيعية - البيئة البحرية نموذجاً-)، مجلة الإجتهد للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد 03، المجلد 09، الجزائر، 2020، ص 138.

²زرقان وليد، (نظرية المخاطر كأساس لمسؤولية الدولة عن أنشطتها النووية السلمية بين النظرية والممارسة الدولية)، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، العدد 06، الجزائر، جوان 2016، ص 423.

³زيداني موسى، المرجع السابق، ص 89.

⁴زيداني موسى، نفس المرجع، ص 89.

وفيما يخص بروتوكول 1984 المعدل للاتفاقية، فنجد أنه عدل مبلغ التعويض فقد حدده بثلاثة ملايين لكل سفينة لا تتجاوز حمولتها خمسة آلاف طن، أما السفن التي تتجاوز حمولتها خمسة آلاف طن فإن مبلغ التعويض يقدر بثلاثة ملايين يضاف إليها مبلغ 420 وحدة من وحدة السحب، وبالنسبة للسفن البترولية التي تزيد حمولتها عن خمسون ألف طن فيقدر مبلغ التعويض بـ 45 مليون من وحدة السحب الخاصة¹.

ما يمكن ملاحظته أن تقدير تعويض الضرر البيئي يقوم على أساس حجم الضرر الحاصل.

وقد حددت اتفاقية بروكسل بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي كيفية الحصول على التعويض عن هذه الأضرار²، كما نصت المادة 2/235 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أنه: "تكفل الدول أن يكون الرجوع إلى القضاء متاحا وفقا لنظمها القانونية، من أجل الحصول السريع على تعويض كاف أو على أية ترضية أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون أو الاعتباريون الخاضعون لولايتها"³

أي أن الرجوع إلى القضاء هي الطريقة التي حددها القانون الدولي للحصول على تعويض الضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية.

¹ زيداني موسى، المرجع السابق، ص 89-90.

² المادة 08/07، من اتفاقية بروكسل بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي، المعتمدة في مؤتمر بروكسل من قبل المنظمة البحرية الدولية، 1969، صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر 72-72، المؤرخ في 07 جوان 1972، ج ر عدد 53، المؤرخة سنة 1972.

³ المادة 02/235 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المرجع السابق.

الفرع الثاني: توقيع الجزاء الجنائي

إن فكرة توقيع الجزاء الجنائي يلعب دورا هاما في مكافحة التلوث البحري، حيث أن اتفاقية بروكسل لعام 1969 جاءت بأحكام التعويض على تلوث البحار حيث أنها قد اقتصرت على المسؤولية المدنية فقط كما ذكرت سابقا، في حين نجد أن اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 قد تطرقت إلى المسؤولية الجنائية فقد أعطت للدول الساحلية سلطة المتابعة الجنائية للجرائم والمخلفات البيئية¹.

كما منحت أيضا اتفاقية لندن لمنع التلوث بالنفط لعام 1954 في مادتها 01/03 الحق لدولة العلم بصورة رئيسية تنفيذ نصوصها وكذلك الدولة الساحلية ضمن مياهها الداخلية وبحرها الإقليمي، وذلك باتخاذ الإجراءات القضائية والإدارية للمعاقبة².

حيث أنه من حق كل دولة ساحلية ممارسة سيادتها على مياهها الداخلية ومجالها الإقليمي، فهي تحدد المراسم البحرية التي يجب على السفن البحرية اتباعها، مع تنظيم الملاحة والتجارة داخلها وتتابع الجرائم البيئية وتوقع العقوبات على من يخالف قوانينها البيئية، غير أن هذا الحق وفي ممارسة هاته الولاية القضائية يقل كلما ابتعدنا من البحر الإقليمي لينتقل إلى دولة العلم.

ويهدف الجزاء الجنائي إلى حماية المجتمع ممن أخل بأمنه واستقراره بارتكابه عملا إجراميا عرفه القانون ووضع له العقاب المناسب، حيث أن المسؤولية تنشأ عن إخلال بالتزام، ويكون الإضرار غير مشروع في حدود القواعد القانونية³.

¹بن عيسى حياة، (الحماية الجنائية للبيئة البحرية)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد07، الجزائر، 2018، ص

²أعراب كميلا، المرجع السابق، ص 110.

³لقمش محمد أمين، (أساس المسؤولية الدولية الناجمة عن التلوث البيئي)، مجلة البحوث في الحقوق والعلوم السياسية، العدد06، الجزائر، مارس 2017، ص 200.

وتتنوع العقوبات الجزائية في مجال مكافحة التلوث البحري فقد تكون عقوبات أصلية أو تكميلية، سواء في التشريع الجزائري أو في التشريعات المقارنة. فنجد مثلا في العقوبات الأصلية أن المشرع المصري نص على عقوبة الحبس كالمشرع الجزائري والفرنسي إذ نص عليها في تجريم أفعال كثيرة منها جريمة تصريف أو إلقاء النفايات، نفس الأمر بالنسبة لعقوبة السجن التي تم استخدامها من طرف عدة مشرعين ومن بينهم الجزائري والمصري والفرنسي وكمثال على ذلك فنجد المشرع المصري قد جعل في قانون 1994 عقوبة السجن مقررة لجميع الجرائم المنصوص عليها في القانون المذكور¹.

أولا: العقوبات الأصلية في جرائم تلويث البيئة البحرية

تعتبر العقوبات الأصلية الجزاء الأساسي للجريمة، وهي متنوعة فمنها عقوبات تمس الحق في الحرية، وعقوبات تمس الحق في الحياة وأخرى تمس الذمة المالية².

1- عقوبات سالبة للحرية :

تعتبر العقوبات السالبة للحرية عقوبات ماسة بالحرية، تبنتها أغلب التشريعات الجنائية في مجال تلويث البيئة البحرية، وتتمثل هذه العقوبات إما الحبس الذي يعد العقوبة الأصلية الماسة بالحرية في جرائم الجرح، أو عقوبة السجن سواء مؤقت أو مؤبد والتي تعد من أشد أنواع العقوبات بعد عقوبة الجنايات .

¹ واعي جمال، المرجع السابق، ص 333
² مغزي حب الله خالد، المرجع السابق، ص 43.

2- العقوبات المالية :

تعد العقوبات المالية من العقوبات التي تمس بالذمة المالية في الملكية المالية¹، وتعتبر هذه العقوبات من أبرز العقوبات في الجرائم الماسة بالبيئة البحرية، وقد اتجهت أغلب التشريعات إلى هذا النوع من الجزاء بخصوص جرائم تلويث البيئة البحرية، وما يترتب عليها إنقاص الذمة المالية للمحكوم عليه تحت ما يسمى بغرامة التلويث².

وفيما يتعلق بعقوبة الإعدام التي تعتبر من العقوبات التي تمس الحق في الحياة فإن البروتوكول الاختياري الثاني للعهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية قد أزم الدول الأطراف فيه بإلغاء هاته العقوبة وذلك تعزيزا للكرامة الإنسانية و لتطوير حقوق الإنسان³.

ثانيا: العقوبات التكميلية في جرائم تلويث البيئة البحرية

العقوبات التكميلية هي عقوبات مكملة للعقوبات الأصلية ولها دور فعال في مواجهة الجنوح البيئي⁴، فهي تأخذ صفة التبعية ويحكم بها إلى جانب العقوبات المقررة، وكتدبير عقابي أحيانا، وهي تحقق هدفا وقائيا خاصة إذا كان نشاط الجاني يشكل خطورة عالية، أو

¹بن سماعيل محمد، (العقوبات المالية و دورها في إعادة تأهيل المحكوم عليه-دراسة مقارنة بين الشريعة الإسلامية والقانون الجنائي-)، مجلة البحوث العلمية والدراسات الإسلامية، العدد 01، المجلد 11، جانفي 2019، ص 75.

²مقاني فريد، (مكافحة الجرائم البيئية في التشريع الجزائري والقوانين المقارنة)، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية و السياسية، العدد 04، المجلد 58، سبتمبر 2021، ص 163.

³ديباجة، البروتوكول الاختياري الثاني للعهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية و السياسية و الهادف إلى إلغاء عقوبة الإعدام، المعتمد من قبل الجمعية العامة للأمم المتحدة في نيويورك، في 15 ديسمبر 1989.

⁴النحوي سليمان، لحرش أيوب التومي، (الحماية الجنائية للبيئة الطبيعية في التشريع الجزائري)، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية و الاقتصادية، العدد 02، المجلد 09، الجزائر، 2020، ص 77.

أنه تعود على انتهاك التدابير ومخالفة الأحكام التي تنظم البيئة¹، ومن أهم هذه العقوبات نجد غلق المنشأة، حظر مزاولة النشاط و نشر الحكم الصادر بالإدانة .

1 - غلق المنشأة :

يعتبر غلق المنشأة أو وقفها جزاء عيني يتمثل في منع المنشأة من مزاولة نشاطها في مكان ارتكاب الجريمة، وغلق المنشأة يعني عدم ممارسة المنشأة لنشاطها الذي كان سببا في ارتكاب الجريمة أو تخصيصها لنشاط آخر²، وتعمل هذه العقوبة على منع تكرار الجريمة مستقبلا.

2- حظر مزاولة النشاط :

هو تدبير احترازي يقصد به عدم القيام بمزاولة بعض النشاطات المهنية عندما ترتكب الجريمة البيئية أثر ممارسة أو بمناسبة ممارسة هذه النشاطات وعندما يخشى من ارتكاب جريمة بيئية جديدة³، وتعتبر هذه العقوبة مهمة في مجال البيئة البحرية كون أنه يمنع تكرار الجريمة مستقبلا.

3 - نشر الحكم الصادر بالإدانة :

تعد عقوبة نشر الحكم عقوبة تكميلية جوازية، تتمثل في الإعلان عن الجريمة البيئية ومرتكبها، بالتشهير بسمعته ومكانته، وهي عقوبة مناسبة لمرتكبي المخالفات البيئية التي تتضمن المساس بسمعة الشخص ، وتتم عن طريق نشر الحكم الصادر بالإدانة، وتتمثل

¹حاج علي مداح، كوثر بوحزمة، (المسؤولية الجزائرية للمؤسسات المصنفة من الجرائم البيئية-دراسة مقارنة-)، مجلة المستقبل للدراسات القانونية، العدد01، المجلد03، الجزائر، جوان 2019، ص 185.

²عمراني نادية، المرجع السابق، ص 133.

³حاج علي مداح، كوثر بوحزمة، المرجع السابق، ص ص 186.

أهمية النشر في كون أنه يضع قدرا كبيرا من الردع، وتضمن امتثال الجهات المعنية لأحكام التشريعات البيئية وقواعدها، والالتزام بها¹.

إلا أنه من الصعب تحديد وتطبيق المسؤولية على الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية، بالنظر لكون التلوث البحري تلوث عابر للحدود وأن الأضرار الناتجة عنه ذات طبيعة خاصة تختلف عن طبيعة الأضرار الأخرى، حيث أن تطبيق المسؤولية تواجه معوقات مما تجعل المسؤول عن الضرر يفلت من الجزاء، بسبب صعوبة تحديد فاعل التلوث، وصعوبة تحديد الأضرار الناتجة، وكذلك صعوبة إثبات الصلة المادية بين الفعل الضار والنتيجة المترتبة عنه والمتمثلة في الضرر².

¹الفيل علي عدنان، (دراسة مقارنة للتشريعات العربية الجزائرية في مكافحة التلوث البيئي)، مجلة الزرقاء للبحوث والدراسات الإنسانية، العدد 02، المجلد 09، العراق، 2009، ص 118-119.

²زيداني موسى، المرجع السابق، ص 95.

وكخلاصة لهذا الفصل أستنتج بأن أعضاء المجتمع الدولي قد ساهم في إقرار قواعد حماية البيئة البحرية ويظهر ذلك من خلال التعاون والتضامن بين الدول الذي يعتبر من أفضل الوسائل لحل مشكلات حماية البيئة وسن مجموعة قواعد قانون البحار المصاغة في عدة اتفاقيات العامة التي تشمل جميع أنواع التلوث والخاصة بنوع معين من التلوث، وقد جاءت بهدف موحد وهو الحد من أخطار التلوث في سبيل توفير الحماية الشاملة للبيئة البحرية بصفة خاصة .

إلا أن هاته القواعد لا تكفي لوحدها للحد من هذا الخطر ما حتم على الدول تبني مجموعة من الآليات منها ما هي وقائية ومنها ما هي ردعية، وهي الهيئات الدولية و المتمثلة في المنظمات الحكومية و غير الحكومية، والتي من خلالها تتعاون الدول على وضع معايير علمية مناسبة لخفض التلوث إلى أقصى حد ممكن، وعند حصول الضرر من طرف دولة ما، فإن هذه الأخيرة هي من تتحمل مسؤولية إصابة البيئة البحرية بالتلوث وذلك بالتعويض بمقدار حجم الضرر الذي تسببت فيه، مع توقيع عقوبة جزائية عليها لتكون عبرة للدول الأخرى.

الفصل الثاني: مكافحة التلوث البحري في التشريع الجزائري

في ظل مواكبة الدولة الجزائرية للدول المتقدمة صناعيا واقتصاديا، عرفت تدهورا كبيرا في مجال البيئة البحرية.

ومن أجل حماية البيئة البحرية وجب على الجزائر إصدار تشريعات وقوانين، ويظهر ذلك من خلال سن قواعد قانونية تلائم طبيعة البيئة المراد حمايتها، ومعاينة مرتكبي الجرائم البيئية، بتدعيمها بجزاءات تتنوع حسب درجة الخطورة، تطبق في حال مخالفة القواعد القانونية المنصوص عليها في مختلف القوانين والتشريعات المتعلقة بحماية البيئة، و أنشأت كذلك العديد من الأجهزة والمؤسسات المعنية بمكافحة التلوث، لتوفير أقصى درجات الحماية الممكنة واللازمة لمواجهة مشكلات التلوث البحري .

وتبعاً لذلك فقد قسمت هذا الفصل إلى مبحثين خصصت المبحث الأول إلى التشريعات الجزائرية في مكافحة التلوث البحري والمبحث الثاني عالجت فيه آليات مكافحة التلوث البحري في التشريع الجزائري.

المبحث الأول : التشريعات الجزائرية الخاصة بمكافحة التلوث البحري

بعد أن قامت الجزائر بالمصادقة على العديد من الاتفاقيات والبروتوكولات المتعلقة بمكافحة التلوث من مختلف مصادره، التي تم التطرق لهما سابقا في الفصل الأول، كان لزاما عليها أن تقوم بتحسين منظومتها القانونية وفقا للالتزامات الدولية وما تضمنت عليه تلك الاتفاقيات الدولية فيما يتعلق مكافحة التلوث، وهذا ما ظهر من خلال اهتمام المشرع الجزائري بموضوع حماية البيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة حيث نجد أنه قام بمجهودات تظهر من خلال سنه لتشريعات وقواعد قانونية خصيصا من أجل ردع المخالفين من جهة، والحفاظ على البيئة البحرية من جهة أخرى.

ولدراسة هذه المجهودات التي قام بها المشرع الجزائري في مختلف تشريعاته قمت بتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين المطلب الأول تطرقت فيه إلى أحكام التشريعات الجزائرية الخاصة بمكافحة التلوث البحري والمطلب الثاني تناولت فيه لجنة تل البحر الذي يعتبر مخططا استعجاليا وقد تبناه المشرع سنة 2014 بهدف تنظيم مكافحة التلوث البحري.

المطلب الأول : أحكام التشريعات الجزائرية الخاصة بمكافحة التلوث البحري

لقد نص المشرع الجزائري كغيره من المشرعين في مختلف الدول على مصادر التلوث التي تهدد البيئة البحرية، وذلك تماشيا مع أحكام وقواعد الاتفاقيات والبروتوكولات التي صادقت عليها الجزائر، فقد نص على قواعد قانونية خاصة بمكافحة التلوث البحري من مصادر برية، قواعد قانونية خاصة بمكافحة التلوث البحري الناجم عن السفن والطائرات، وقواعد خاصة بمكافحة التلوث البحري بالنفط وغيرهم من مصاد التلوث.

وسأعالج في الفرع الأول القوانين الجزائرية الخاصة بمكافحة التلوث البحري من مصادر برية، والفرع الثاني النصوص التنظيمية الخاصة بمكافحة التلوث البحري بالمحروقات .

الفرع الأول : التشريعات الجزائرية الخاصة بمكافحة التلوث البحري من مصادر برية

يظهر اهتمام المشرع الجزائري بموضوع مكافحة التلوث من مصادر أرضية أو كما تسمى مصادر برية من خلال مجموعة من النصوص القانونية التي وضعها والتي من بينها نجد القانون البحري و قانون البيئة واللذان سأتناول أحكامهما كما يلي :

أولا : القانون البحري الجزائري

صدر هذا القانون بموجب الأمر رقم 76-80 والمعدل بالقانون رقم 98-05، وآخر تعديل له كان سنة 2010 بالقانون رقم 10-04، والذي تضمن أحكاما عديدة، حيث حدد في بعض المواد مفهوم التلوث البحري، والإجراءات المتخذة ضد مالكي السفن أو ربانها

المتورطين في المخالفات المنصوص عليها في أحكام القانون البحري وكذا الجزاءات المترتبة عنها.

ومن بين الأحكام التي جاء بها القانون البحري رقم 76-80 نجد في مادته 212 التي تنص على أنه: "على الرغم من الأحكام المتخذة تطبيقا للاتفاقيات الدولية بشأن وقاية التلوث في البحار و مكافحته يمنع الطرح أو إلقاء أو تغطيس المواد أو الطاقة الملوثة للوسط البحري وذلك في حدود الأملاك العمومية"¹

ما يمكن ملاحظته من خلال هذه المادة أن المشرع لم يتطرق بشكل كاف إلى هذا النوع من التلوث، فنجد أنه تطرق إلى التلوث من مصادر أرضية بطريقة غير مباشرة إذ أنه لم ينص صراحة على منع تلويث البيئة البحرية من مصادر برية، وإنما يفهم من خلال استعماله لبعض المصطلحات تدل على ذلك فنجد مثلا "يمنع الطرح أو الإلقاء...أو الطاقة الملوثة"².

الأمر نفسه جاء في التعديل لسنة 2010 حيث نصت المادة 210 على أنه: "مع مراعاة أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية التي أقرتها الجزائر والمتعلقة بحماية البحر، يمنع أن تصب أو تغمر وتحرق في البحر مختلف المواد التي من شأنها:

-الإضرار بالصحة العمومية و بالموارد البيولوجية

-عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والصيد البحري

-إفساد ماء البحر من حيث استعماله

¹المادة 212، من القانون رقم 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، معدل ومتمم، ج ر 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977.

²جدي وناسة، المرجع السابق، ص 99.

-التقليل من القيمة الترفيهية للبحر

تحدد عند الإقتضاء قائمة هذه المواد بموجب نصوص تنظيمية¹

و ما يمكن ملاحظته أن المشرع حتى بعد التعديل لم يعط اهتماما كبيرا لهذا النوع من التلوث المتمثل في تلوث البحار من مصادر برية، بالرغم من أنها تمثل نسبة عالية من ملوثات البيئة البحرية، فأصبح البحر يستقبل العديد من الملوثات من البركاتخلص من النفايات والمخلفات المختلفة الناتجة عن الأنشطة الإنسانية بصرفها في الأنهار ثم تصل إلى البحار، و نفايات الأنشطة المختلفة الزراعية و الصناعية ومخلفات الصرف الصحي، كما يصل التلوث من البر من مصافي تكرير النفط الواقعة على السواحل و ما يتسرب منها أثناء القيام بعمليات الشحن و التفريغ للمواد البترولية ، وما ينتج عن المصانع خاصة القريبة إلى البحار... كل هذا يؤثر على الأحياء البحرية بهاته الملوثات خاصة الثروة السمكية والتي تعتبر مصدرا غذائيا رئيسيا للعديد من الدول.وقد نصت المادة 215 من القانون 76-80 على أن : " كل إسالة لمواد ملوثة في البحر و الناتجة من المنشآت الصناعية الأرضية أو البحرية يجب أن تكون موضوع رخصة مسبقة.

وتمنح هذه الرخصة بموجب قرار مشترك صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية ووزير الصناعة والطاقة بعد دراسة ملف يحدد إنشاؤه فيما بعد"².

من خلال هذه المادة يتضح لنا أن المشرع جاء بنصه على منع كل إسالة للمواد الملوثة والناتجة من التلوثات الأرضية في البحر، وقد أخضعها لرخصة تكون بموجب قرار من

¹المادة 210، من القانون رقم 10-04، المؤرخ في 15 أوت 2010، المتضمن القانون البحري، ج ر 46 المؤرخة في 18 أوت 2010.

²المادة 215، من القانون 76-80، المرجع السابق.

الوزير المكلف بالبحرية التجارية ووزير الصناعة والطاقة، تمنح هاته الرخصة عند معاينة تلك الملوثات وهل خضعت للتصفية ودراسة مدى تأثيرها على الوسط البحري، لكن هذا ينقص من فاعلية تحقيق الهدف الذي يصبو له القانون المتمثل في مكافحة البيئة البحرية من التلوث، لأنه من المستحيل أن تكون التصفية مئة بالمئة.

ضف إلى ذلك أن الإجراءات الموجودة في هذه المادة تذهب بخلاف مبدأ منع أي إفراغ الوارد في المادة 212، أي ربط أي إفراغ بالفرضيات التي يحتملها النمو الاقتصادي¹.

ومن هنا يتضح لنا أن المشرع الجزائري طبق مبدأ التراخيص المسبقة في تشريعاته بالنسبة للوقاية على منع التلوث من المصادر الأرضية بوجه خاص².

غير أنه بعد تعديل القانون البحري في عام 2010 أصبحت المادة 215 تنص على ما يلي:

"كل إسالة لمواد ملوثة في البحر يجب أن تكون موضوع رخصة مسبقة تمنح طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما"³

وما يمكن ملاحظته بشأن هذا التعديل أنه في قانون 1976 وبعد أن قصر منح التراخيص لإسالة مواد ملوثة في البحر على تلك الواردة، من المنشآت الصناعية الأرضية والبحرية أي التلوث من مصادر أرضية، ففي عام 2010 جعل هذه التراخيص شاملة لجميع أنواع التلوث البحري متى كان قانونيا⁴.

¹ جدي وناسة، المرجع السابق، ص 99.

² بوغازي جهيد، المرجع السابق، ص 62.

³ المادة 215، من القانون 10-04، المرجع السابق.

⁴ بوغازي جهيد، المرجع السابق، ص 62.

ثانيا: قانون البيئة والتنمية المستدامة

إن قانون حماية البيئة هو الآخر تطرق إلى الحماية القانونية للبيئة البحرية، سواء في القانون 03-83 أو بعد تعديله سنة 2010 أي القانون 10-03 ، والذي نص فيه المشرع الجزائري على القواعد والإجراءات القانونية التي من شأنها أن تفعل حماية البحر من أخطار التلوث مهما كان مصدره.

ويهدف هذا القانون أساسا إلى:

- تحديد المبادئ الأساسية وقواعد تسيير البيئة.

- الوقاية من كل أشكال التلوث والأضرار الملحقة بالبيئة، وذلك بضمان الحفاظ على مكوناتها.

- ترقية الاستعمال الايكولوجي العقلاني للموارد الطبيعية المتوفرة¹.

كما أتى بجملة من المبادئ العامة والمتمثلة في:

- مبدأ المحافظة على التنوع البيولوجي .

- مبدأ عدم تدهور الموارد الطبيعية .

- مبدأ الاستبدال وهو مبدأ يقوم على استبدال عمل مضر بالبيئة باخر يكون أقل خطر عليها.

- مبدأ النشاط الوقائي.

¹بن عيادي فتيحة، المرجع السابق، ص 31.

-مبدأ الحيطة.

-مبدأ الملوث الدافع و الذي يتحمل بمقتضاه كل شخص تسبب في إلحاق الضرر بالبيئة، نفقات كل تدبير وقائي من التلوث والتقليل منه و إعادة الحال إلى ما كان عليه.

-مبدأ الإعلام والمشاركة، حيث يحق لكل شخص بمقتضاه أن يكون على علم بحالة البيئة، والمشاركة في الإجراءات المسبقة عند اتخاذ القرارات المضرة بالبيئة¹.

فبالرجوع إلى القانون رقم 83-03 نجد أنه خصص أحكام الفصل الثالث من الباب الثالث إلى حماية البيئة البحرية ، مع إحالته إلى نصوص تطبيقية وتنظيمية عندما يتطلب الأمر ذلك، حيث منع المشرع الجزائري من خلال المادة 53 وما يليها كل صب أو غمر أو حرق أية مواد في البحر تطبيقا للمعاهدات والاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر، كما رتب عقوبات على كل مخالف للقواعد حسب المادة 63 وما بعدها².

إذ نجد أن المادة 66 من القانون المذكور مثلا حددت عقوبات كل نشاط يضر بالبيئة البحرية من خلال نصها على أنه: " يعاقب بغرامة مالية من 50000 إلى 500000 دج وبالحبس من 6 أشهر إلى سنتين أو بإحدى العقوبتين فقط، وفي حالة العود بضعف هاتين العقوبتين، كل ربان سفينة جزائرية أو كل شخص يتولى قيادة عمليات الغمر أو الحرق في البحر انطلاقا من اليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة كانت أو متحركة وخاضعة للقوانين الجزائرية مرتكبا بذلك مخالفة لأحكام المادتين 48 و 49 من هذا القانون"³

¹ناصر مراد، (إشكالية التلوث البيئي في الجزائر)، مجلة الاقتصاد والإحصاء التطبيقي، العدد 01، الجزائر، جوان 2009، ص 170.

²مقاني فريد، (مكافحة الجرائم البيئية في التشريع الجزائري و القوانين المقارنة)، المرجع السابق، ص 161.

³المادة 66، من القانون 83-03، المؤرخ في 8 فيفري 1983، يتعلق بحماية البيئة، ج ر العدد 06، (ملغى).

حيث أنه من أجل الحصول على بيئة بحرية نظيفة جاءت مجموعة من المواد من أجل ردع المخالفين لأحكام هذا القانون، وفي حالة تكرار المخالفة نجد أن المشرع قد شدد في العقوبة إلى ضعف ما كانت عليه.

وقد أدخل المشرع الجزائري من خلال هذا القانون لأول مرة الاعتبارات البيئية في مخططات التنمية، من خلال تأكيده على دراسة مدى تأثير المشاريع الاقتصادية على البيئة¹.

وما يجدر الإشارة إليه أن هذا القانون عدل سنة 2003 بموجب القانون 03-10 الذي يعتبر بحق قانون إطار .

حيث نجد أن المادة 52 منه تنص على أن : "مع مراعاة الأحكام التشريعية المعمول بها و المتعلقة بحماية البيئة البحرية ، يمنع داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري، كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها :

-الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية

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

-إفساد نوعية المياه البحرية من حيث استعمالها

-التقليل من القيمة الترفيهية و الجمالية للبحر و المناطق الساحلية و المساس

بقدراتها السياحية"².

¹ منصورى محمد ،(الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية بين القانون الدولى العام و التشريع الداخلى)، مجلة العلوم القانونية و السياسية، العدد 02، المجلد 10، الجزائر، سبتمبر 2019، ص 841.

²المادة 52 ، من القانون 03-10، المؤرخ في 19 جويلية 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج ر 43، المؤرخة في 20 جويلية 2003.

ما يمكن ملاحظته من خلال هذه المادة أن المشرع لم يتناول فقط التلوث البحري من مصادر برية، وإنما نص على مجموعة من الملوثات التي تمس وتصيب البيئة البحرية، والتي جاءت من بين هذه الملوثات التلوث البحري من مصادر برية، حيث أن المشرع لم يتطرق إلى التلوث البحري من مصادر برية بصورة واضحة وصريحة، إذ جعل هذا النوع من التلوث بصورة ضمنية، عكس ماجاءت به الاتفاقيات الدولية المتعلقة بمكافحة ابلتلوث البحري المصادق عليها من قبل الجزائر¹، و التي تم التطرق لها في الفصل الأول.

أما في ما يخص مبدأ الترخيص فإنه يجوز للوزير المكلف بالبيئة بعد تحقيق عمومي ويثبت انعدام الخطر أن يقترح تنظيمات ويرخص بالصب والغمر والترميد في البحر ضمن شروط تضمن بموجبها هذه العمليات انعدام الخطر و عدم الإضرار².

حيث نصت المادة 53 من القانون 10-03 على أن: "يجوز للوزير المكلف بالبحرية، بعد تحقيق عمومي، أن يقترح تنظيمات ويرخص بالصب أو بالغمر أو بالترميد في البحر، ضمن شروط تضمن بموجبها هذه العمليات انعدام الحظر وعدم الإضرار"³

كما تطرق المشرع إلى الحالات الاستثنائية التي تسمح أو ترخص بها السلطات المختصة، والتي تتمثل بحالات الحظر التي تتعرض لها حياة البشر أو أمن السفينة أو الطائرة.

¹ جدي وناسة، المرجع السابق، ص 100.

² العرابي خيرة، (أسباب تلوث البيئة البحرية والساحلية في الجزائر والحماية القانونية لها)، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، العدد 01، المجلد 03، الجزائر، 2016، ص 61.

المادة 53، من القانون 10-03، المرجع السابق³.

هذا ما أكدته المادة 54 من القانون السالف الذكر بنصها على أنه : "لا تطبق أحكام المادة 53 أعلاه، في حالات القوة القاهرة الناجمة عن التقلبات الجوية أو في كل العوامل الأخرى، وعندما تتعرض للخطر حياة البشر أو أمن السفينة أو الطائرة"¹

وقد أضافت المادة 55 من نفس القانون أنه: "يشترط في عمليات الشحن أو تحميل كل المواد أو النفايات الموجهة للغمر في البحر، الحصول على ترخيص يسلمه الوزير المكلف بالبيئة .

تعادل تراخيص الشحن أو التحميل بمفهوم هذه المادة، تراخيص الغمر"²

وما يمكن ملاحظته في هذا المجال، أنه بالرغم من وجود اتفاقيات دولية شاملة وواسعة التطبيق تضع مبدأ أي تلويث للبيئة البحرية من مصادر برية أو من أي مصادر أخرى، وانضمام أغلب دول العالم إليها، إلا أنه توجد استثناءات عليه إذ نجد أنه يمكن التصريف في البحر وذلك بالحصول على رخصة من السلطات المختصة ما يقلل من فاعلية هذا المبدأ الذي من المفروض أن يكون واجب التطبيق من طرف جميع الدول و أن يشكل أساس متفق عليه³.

وقد نصت المادة 90 وما بعدها على عقوبات الإخلال بقواعد هذا القانون حيث أنه في المادة 90 نجد أنه يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى سنتين وبغرامة من 100000 دج إلى 1000000 دج أو إحدى هاتين العقوبتين فقط، كل ربان سفينة جزائرية أو قائد طائرة جزائرية، أو كل شخص يشرف على عمليات الغمر أو الترميد في البحر على متن قواعد

¹المادة 54، من القانون 10-03، المرجع السابق.

المادة 55، نفس المرجع.²

بوغازي جهيد، المرجع السابق، ص 63.³

عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، وفي حالة تكرار المخالفة تضاعف العقوبة وقد جاءت المادة كما يلي: "يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة من مائة ألف دينار إلى مليون دينار أو بإحدى العقوبات فقط، كل ربان سفينة جزائرية، أو كل شخص يشرف على عمليات الغمر أو الترميد في البحر على متن اليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، مرتكبا بذلك مخالفة لأحكام المادتين 52 و 53 أعلاه.

وفي حالة العود تضاعف العقوبة¹

كما أضافت المادة 97 من نفس القانون أنه يعاقب كل ربان تسبب بسوء تصرفه أو رعونته أو غفلته أو إخلال بالقوانين و الأنظمة في وقوع حادث ملاحى أو لم يتحكم فيه أو لم يتقاده ونجم عنه تدفق مواد تلوث المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، بغرامة من 100000 دج إلى 1000000 دج².

كما تعاقب المادة 100 كذلك من نفس القانون بالحبس وبغرامة مالية كل من رمى أو

أفرغ أو ترك تسربا في المياه السطحية أو الجوفية أو في مياه البحر الخاضعة للقضاء الجزائري بصفة مباشرة أو غير مباشرة لمادة أو مواد يتسبب مفعولها أو تفاعلها في الأضرار ولو مؤقتا بصحة الإنسان أو النبات أو الحيوان أو يؤدي ذلك إلى تقليص استعمال المناطق السياحية والتي جاء نصها كما يلي: " يعاقب بالحبس لمدة سنتين و بغرامة قدرها

خمسائة ألف دينار 500000 دج كل من رمى أو أفرغ أو ترك تسربا في المياه السطحية أو الجوفية، أو في مياه البحر الخاضعة للقضاء الجزائري، بصفة مباشرة أو

¹المادة 90، من القانون 10-03، المرجع السابق.

²المادة 97، نفس المرجع.

غير مباشرة، لمادة أو مواد يتسبب مفعولها أو تفاعلها في الإضرار ولو مؤقتا بصحة الإنسان أو النبات أو الحيوان، يؤدي ذلك إلى تقليص استعمال مناطق السباحة...¹.

إن ما يمكن استنتاجه فيما يخص حماية البيئة البحرية، أن المشرع الجزائري لم يأت بالتعديلات و الإضافات التي كانت ناقصة في القانون 83-03 ، حيث اكتفى بإعادة نقل مواد هذا القانون دون إضافة إجراءات مهمة فيما يتعلق بالوقاية من مخاطر التلوث البحري، باستثناء تشديد العقوبات عن تلك التي كانت موجودة من قبل ، فقد رفع مبلغ الغرامات في القانون 03-10 مقارنة بالقانون 83-03.²

إن ما يجدر التنويه له أن تطبيق الإجراءات الخاصة بمكافحة التلوث من مصادر برية في الميناء ليس من اختصاص ضباط القيادة المينائية فهم مختصون فقط في معاينة التلوثات الناجمة عن السفن، وإنما يعود الإختصاص إلى مراكز خاصة بالتصفية تتمثل فيالديوان الوطني للتطهير "ONA".

وتطبيقا للقواعد القانونية لخفض التلوث إلى أقصى حد ممكن فإنهم يقومون بمقاومة كل أنواع التلوث المائي الناجم عن النفايات و المخلفات المختلفة التي تنتج عن الأنشطة الإنسانية التي يتم صرفها في الأنهار ثم تصل إلى البحر، وكذا نفايات الأنشطة المختلفة الزراعية والصناعية و مخلفات الصرف الصحي، وكذلك الناتجة عن مصافي تكرير النفط الواقعة على السواحل و ما يتسرب منها، وما ينتج عن المصانع القريبة من البحار ... وذلك عن طريق تصفية المياه التي تصب في البحار بواسطة مراكز خاصة لذلك، وبالنسبة للتلوث الناجم عن مخلفات المصانع من الإنبعاثات الخطيرة التي تصل إلى مياه البحار و من المياه

المادة 100، من القانون 10-03، المرجع السابق.¹

²مقاني فريد، المرجع السابق، ص 162.

الناجمة عن المصانع التي تقع على شواطئ البحار أو القريبة منها التي يتم إلقاءها فيها، فالمصانع كذلك في إطار إلتزاماتهمهم يحتون على مراكز خاصة بالتصفية.

الفرع الثاني: التشريعات الجزائرية الخاصة بمكافحة التلوث البحري بالمرحوقات

لقد تعرضت المياه البحرية الجزائرية لمجموعة من الحوادث وهي أغلبها تسربات غير عمدية وقعت في الموانئ الجزائرية، أذكر منها:

-حادثة السفينة "JUANALAVALLEJA" في ميناء أرزيو يوم 18 ديسمبر 1980.

-حادثة السفينة "LILIANA" في ميناء سكيكدة يوم 27 نوفمبر 1982.

-حادثة السفينة "LISIA" في ميناء عنابة يوم 29 ديسمبر 1983.¹

كما أنها مهددة من جراء تسرب النفط على طول شريطها الساحلي نتيجة نقل مائة مليون طن من البترول سنويا.²

ف نجد أن المشرع الجزائري قد تطرق إلى هذا النوع من التلوث من خلال القانون البحري 76-80 والقانون البيئي 03-10، واللذان سأتناولهما كما يلي:

أولاً: القانون البحري الجزائري

خصص القانون البحري الجزائري الفقرة الخامسة منه إلى نظام التلوث، فنجده قد عرف كل من الوقود والتلوث البحري في المادة 147 والتي جاء فيها:

¹سماعين فاطمة، (الوسائل القانونية لمنع تلوث البيئة البحرية بالمرحوقات ومكافحته)، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، العدد 01، المجلد 02، الجزائر، 2015، ص 139.

² انظر الملحق 01، الذي يتضمن وثيقة تبينة أخطار التلوث في السواحل الجزائرية جراء التسربات النفطية.

ج- "الوقود" يعني كل وقود ثابت بما في ذلك النفط الخام و زيت المحركات و زيت الديزل الثقيل و زيت التشحيم و زيت السمك عندما ينقل على متن السفينة كحمولة أو في عابرها.

و التلوث البحري في الفقرة د بنصها:

د- "ضرر التلوث" يعني كل خسارة أو ضرر خارج السفينة الناقلة للوقود و الحاصل من التلوث الناتج عن تسرب أو طرح هذه الوقود أينما حصل هذا التسرب أو الطرح و يشمل تكاليف التدبير الخاصة بالوقاية وكل خسارة أو ضرر مسبب من هذه التدابير¹.

وقد تعرض كذلك إلى مسؤولية مالكي السفن عن الأضرار الحاصلة من جراء التلوث بالوقود، وهذا ما نص عليه من الباب الأول الفصل الثاني القسم الخامس تحت عنوان مسؤولية مالكي السفن عن الأضرار الحاصلة من جراء التلوث بالوقود من المادة 117 إلى المادة 149 من القانون البحري².

ف نجد المادة 117 مثلا نصت : "يعتبر مالك السفينة التي ينقل فيها الوقود بدون تنظيم كحمولة، مسؤولا عن كل ضرر ناتج من جراء التلوث الحاصل من تسرب و طرح الوقود من سفينته، ما عدا الحالات المبينة في المادتين 118 و 119 ..."³

أي أن مالك السفينة يتحمل مسؤولية حدوث تلوث بالوقود عند تهاونه في تنظيم الحمولة، إلا أنه لا يعد مسؤولا في حالة إثباته أن التلوث ناتج عن:

¹ المادة 147، من القانون 04-10، المرجع السابق.

² سماعيل فاطمة، (الوسائل القانونية لمنع تلوث البيئة البحرية بالمحروقات ومكافحته)، المرجع السابق، ص 134.

³ المادة 117، من القانون 04-10، المرجع السابق.

- عمل حربي والأعمال العدوانية والحرب الأهلية والعصيان أو التمرد أو حادث ذو طابع استثنائي لا يمكن تجنبه والتغلب عليه، أو أن الغير هو من تعمد بعمله إحداث الضرر، أن أنه الإهمال أو أي عمل آخر من السلطات المسؤولة عن صيانة ومكافحة النيران والمساعدات الملاحية الأخرى خلال ممارسة هذه المهمة.

كما يعفى من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر الحاصل من جراء التلوث نتج كله أو جزء منه إما بفعل الشخص الذي أحدثه عن تعمد لإحداث ضرر وإما من جراء إهمال هذا الشخص، حيث يكون الإعفاء من كامل المسؤولية أو جزء منها تجاه الشخص المذكور¹.

وقد نصت المادة 212 منه على أن: "على الرغم من الأحكام المتخذة تطبيقاً للاتفاقيات الدولية بشأن وقاية التلوث في البحار ومكافحته يمنع طرح أو إلقاء أو تغطيس المواد أو الطاقة الملوثة للوسط البحري وذلك في حدود الأملاك العمومية البحرية"²

ما يلاحظ من خلال هاته المادة أنها تطرقت لمنع التلوث بالنفط للبيئة البحرية وهذا يظهر من خلال كلمة الطاقة في حدود الأملاك العمومية البحرية، وبهذا فقد منع المشرع التلوث بالنفط، كما فعلت اتفاقية لندن لعام 1954. غير أن المشرع الجزائري أكثر تشديداً عند تحديده للأملاك العمومية البحرية، فنجد أنه أكبر حرصاً مقارنة باتفاقية لندن لعام 1954³.

ونصت المادة 213 من نفس القانون على أنه: "يجب على كل سفينة أن تطرح المواد الملوثة في تجهيزات الموانئ المخصصة لتلقي الفضلات أو الحثالات وبصورة عامة

¹المادتين 118 و 119 ، من القانون 10-04 ، المرجع السابق.

المادة 212، نفس المرجع².

³جدي وناسة، المرجع السابق، ص 93.

المواد الملوثة¹

حيث أن هذه المادة ألزمت السفن على طرح المواد الملوثة في تجهيزات الموانئ المخصصة لتلقي الفضلات والحثالات وبصورة عامة المواد الملوثة، وهذا ما يطابق ما جاءت به اتفاقية لندن لمنع التلوث بالبترول لعام 1954²، فالموانئ في إطار التزامهم بالقواعد القانونية نجد أنهم قد خصصوا أماكن معينة لتلقي النفايات و المواد الملوثة فيها.

إذ أن الجزائر بخصوص هذه التجهيزات لموانئها، أخذت على عاتقها هذه المسألة بشكل نسبي، حيث افترض المشرع الجزائري وجود هذه المنشآت والتجهيزات بشكل كاف يفرض على كل سفينة متجهة إلى السواحل أو الموانئ الجزائرية أن تفرغ هذه المخلفات الملوثة في هذه المنشآت أو التجهيزات³.

وحسب الدكتور أحمد لعرابة فإن المشرع الجزائري كان متشدد أكثر فيما يخص التلوث العمدي وما يبرر ذلك أهمية المناطق البحرية التي تشكل جزء من الأملاك العمومية الجزائرية، وهو بذلك أكثر دقة في هذا المجال من اتفاقية لندن لعام 1954⁴.

وقد استنتى المشرع الجزائري على مبدأ التصريف منع تصريف المحروقات في الوسط البحري، بتحديد الحالات التي يمكن فيها للسفينة أن تطرح المادة الملوثة، حيث نصت في ذلك المادة 214 من القانون البحري على أنه: " خلافا لما جاء في المادة 212 من هذا

¹المادة 213، من القانون 10-04، المرجع السابق.

² جدي وناسة، المرجع السابق، ص 93.

جدي وناسة، نفس المرجع، ص 93.

³يوغازي جهيد، المرجع السابق، ص 60.

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 عرضا أو استثنائيا في دفتر السفينة مع بيان حوادث الملاحة البحرية¹

إذ يمكن للسفينة من إلقاء أي مادة حتى وإن كانت ملوثة للحفاظ على توازن السفينة أو حماية سفينة أخرى أو إنقاذ أرواح، إلا أنه لا بد من تسجيل كل شيء في دفتر السفينة فيما يخص المواد الملقاة في البحر والسبب الذي أدى إلى الإلقاء ومكان الإلقاء، وذلك لاتخاذ الإجراءات اللازمة للإحاطة بذلك التلوث ومنع انتشاره خاصة إذا كانت قريبة من دولة ساحلية.

وهذا حسب الفقرة الثانية من المادة 214 التي ألزمت ربانة السفن بإدراج الدواعي المسببة لطرح المواد الملوثة عرضا واستثنائيا في دفتر السفينة مع بيان حوادث الملاحة البحري، فربانية السفن ملزمين بتدوين كل ما يتعلق بالشحن والنقل والتفريغ لمواد مسببة للتلوث².

وعند التعديل الأخير لهذا القانون بالقانون 10-04 نجد أن المشرع لم يضيف شيئا جديدا فهو افتقر مثلا إلى قاعدة إلزام السفن الجزائرية بتزويدها بعازل يمنع تسرب النفط كما

¹المادة 214، من القانون 10-04، المرجع السابق.

²ين الصغير شهرزاد، (مدى تكريس الحماية القانونية للبيئة البحرية؟)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 08، الجزائر، 2018، ص 48.

جاء في اتفاقية لندن لمنع التلوث بالنفط، حيث استبدل أرقام بعض المواد كاستبداله للمادة 212 بالمادة 210.

ثانيا: قانون البيئة في إطار التنمية المستدامة

نص هذا القانون على حماية البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث بما في ذلك مكافحة التلوث النفطي، إذ نجد أنه جاءت في نص المادة 54 من القانون رقم 83-03 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 ملاحي يقع في مركبه ومن طبيعته أن يهدد بالتلويث أو بإفساد الوسط البحري و المياه و السواحل الوطنية الجزائرية"¹

ما يلاحظ أن ما جاء في هذه المادة هو نفسه ما جاء به البروتوكول الثاني لاتفاقية برشلونة الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط من النفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة في مادته الثامنة، حيث أنها تطالب الدول الأطراف على إصدار التعليمات إلى ربانية السفن التي ترفع أعلامها بإخطار أحد الأطراف أو المركز الإقليمي بجميع الحوادث التي تسبب أو يحتمل أن تتسبب في تلويث مياه البحر بالنفط أو بمواد ضارة أخرى²مع تسجيل ذلك في دفتر السفينة والذي سيتم مراقبته من قبل ضباط الميناء عند رسو السفينة.

وقد تناول القانون المعدل سنة 2003 رقم 03-10 كذلك موضوع التلوث بالنفط وهذا ما يتبين من خلال المادة 57 التي تنص على أنه: " يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة ، وتعبر بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائريأو

¹المادة 54، من القانون 83-03، المرجع السابق.

²Article08 , protocol concerning cooperation in preventing pollution from ships and in cases of emergency, combating pollution of the mediterranean sea, The previous reference.

داخلها، أن يبلغ عن كل حادث ملاحى يقع في مركبه ومن شأنه أن يهدد بتلويث أو إفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية¹

كما يتحمل المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التلوث وفق الشروط والقيود المحددة بموجب الاتفاقية الدولية كل مالك سفينة تحمل شحنة من المحروقات وتسبب في تلوث نتج عن تسرب أو صب محروقات من هذه السفينة² وهذا حسب المادة 58 من نفس القانون وقد جاء نصها كما يلي: "يكون كل مالك سفينة تحمل شحنة من المحروقات، تسببت في تلوث نتج عن تسرب أو صب محروقات من هذه السفينة، مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن التلوث وفق الشروط و القيود المحددة بموجب الاتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بواسطة المحروقات"³.

مايلاحظ أن ماجاءت به هذه المادة هو نفسه ما تضمنته المادة 54 من القانون 83-03 وما تضمنه بروتوكول برشلونة المتعلق بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط من النفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة في المادة 8 السابقين الذكر، وأن المشرع قد أعطى اهتماما كبيرا لهذا النوع من التلوث بسبب خطورته على البيئة البحرية وصحة الإنسان.

كما نجد أن المشرع الجزائري قد وضع مرسومين من أجل مكافحة التلوث الناجم عن السفن والطائرات ويتعلق الأمر بالمرسوم 83-580 المؤرخ في 22-10-1983 والذي يتضمن إلزام ربانية السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث ملاحى⁴، إذ يقوم الربان بتدوين ذلك الحادث، ويقوم ضابط

المادة 57، من القانون 10-03، المرجع السابق.¹

²بن عيادي فتيحة، المرجع السابق، ص 33.

³المادة 58، من القانون رقم 10-03، المرجع السابق.

⁴ جدي وناسة، المرجع السابق، ص 95،96.

الميناء عند رسو السفينة بالميناء بمراقبة الشهادة الخاصة بالمواد الخطيرة، وفحص تلك البضائع وهل أنه أخطأ في طريقة وضع تلك المواد وتستيفهاو أدى إلى تلويث للبيئة البحرية، والمرسوم 228-88 المؤرخ في 05-11-1988 والذي يتضمن شروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات التي من شأنها أن تلوث البحر و إجراءات ذلك وكيفياته¹.

وما يجدر الإشارة إليه أن الأحكام التي جاء بها المشرع الجزائري هي نفسها الأحكام التي التي نصت عليها الاتفاقيات الدولية المتعلقة بمكافحة التلوث البحري وهذا أمر منطقي لأن الجزائر مصادقة على تلك الاتفاقيات فتضع منظومتها القانونية بما يتلاءم مع أحكام الاتفاقيات، وبالتالي فإن الإجراءات المطبقة في الميناء التي جاءت في التشريعات الجزائرية هي نفسها التي تم التطرق لها سابقا في الفصل الأول.

وإنه من أجل ضمان أكثر حماية للبيئة البحرية من خطر التلوث فقد وضعت الجزائر مخططا استعجاليا من خلال المرسوم 14-264 يسمى بتل بحر.

المطلب الثاني: لجنة تل البحر

في إطار الاستراتيجيات الوطنية والدولية في مجال مكافحة التلوث البحري خاصة الناجم عن الحوادث البحرية للسفن الناقلة للمحروقات، وطبقا لأحكام القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، تم إعداد مخططات وطنية، جهوية وولائية لمكافحة التلوث البحري وذلك بموجب المرسوم التنفيذي رقم 14-264 المؤرخ في 22 سبتمبر 2014 المتعلق بتنظيم مكافحة التلوث البحري وذلك بإحداث مخططات استعجالية، والذي يطبق

¹ جدي وناسة، المرجع السابق، ص 96.

على مجموع الفضاءات البحرية والساحل وكل فضاء بحري تمارس فيه الدولة الجزائرية سيادتها.

ينشأ على مستوى كل ولاية ذات واجهة بحرية مخطط تل البحر الولائي الذي يهدف إلى تنظيم عملية مكافحة تلوث البحر¹.

الفرع الأول : مجال تطبيق لجنة تل البحر وتنصيبها:

تم تنصيب هذه اللجنة "تل بحر" لإعطاء القاعدة القانونية لمكافحة التلوث وتنفيذ تدابير مكافحته وتنسيق العمل القطاعي المشترك في هذا المجال، ونجد من بين أهداف هذه اللجنة إعداد مخطط تل البحر الوطني والسهر على تنفيذه مع التخطيط لتدريبات ميدانية وتقييم الأضرار الناتجة عن التلوث البحري.

وحسب المرسوم 14-264 فإن مجال تطبيق هذه اللجنة وتنفيذ مخططاتها يكون كما يلي:

أولاً: مجال تطبيق لجنة تل بحر

يشمل مجال تطبيق هذه اللجنة مجموع الفضاءات البحرية والساحل وكل فضاء بحري تمارس فيه دولة الجزائر سيادتها²، حيث أنه من حق كل دولة ساحلية ممارسة سيادتها على مجالها البحري إذ تتدرج السيادة كلما ابتعدنا من الشاطئ ووفقاً للمناطق البحرية، ففي المنطقة الداخلية تمارس الدولة الساحلية السيادة فيها على نحو كامل، نفس الشيء بالنسبة لمنطقة البحر الإقليمي فالسيادة فيها تامة سوى ما تم تقييده في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون

¹محاربة التلوث البحري "تل بحر"، وزارة البيئة، تم الإطلاع عليه يوم 27-04-2022، على الساعة 10:17، متاح على الموقع: <https://www.me.gov.dz>

²المادة 02، من المرسوم التنفيذي رقم 14-264، المؤرخ في 22 سبتمبر 2014، المتعلق بتنظيم مكافحة التلوثات البحرية و إحدات مخططات استعجالية لذلك .

البحار فيما يتعلق بحق المرور البريء، ثم تتدرج السيادة بنسب أقل من السيادة التامة في المنطقتين البحريتين المتاخمة و الاقتصادي الخالصة، إلى أن تتعدم في منطقة أعالي البحار أو كما يسمى البحر الحر إذ لا يجوز لأي دولة أن تخضع أي جزء من منطقة أعالي البحار لسيادتها الإقليمية، وإنما تتمتع الدول الساحلية وغير الساحلية بحريات فيها.

ثانيا: تنظيم مكافحة تلوث البحر

يكون تنظيم مكافحة تلوث البحر كما يلي :

1-لجان مكافحة تلوث البحر:

وتتمثل هاته اللجان فيما يلي:

أ- لجان ولائية تل البحر:

تنشأ هذه اللجان في كل ولاية ذات واجهة بحرية، يرأسها الوالي المختص إقليميا، وتشمل:

-قائد المجموعة الإقليمية لكل من:حراس الشواطئ، الدرك الوطني

-رئيس أمن الولاية

-مدير الحماية المدنية للولاية

-المدير الولائي المكلف بكل من :الطاقة، النقل، الأشغال العمومية، البيئة، الصحة،

الصيد البحري والموارد الصيدية

-رئيس المركز الفرعي لعمليات المراقبة والإنقاذ البحري

-المديرين العاميين لمؤسسات الموانئ المعنية

-ممثلا واحدا عن المحافظة الوطنية للساحل.

ويعين أعضاء هذه اللجنة بموجب قرار من الوالي وترسل نسخة من القرار إلى الأمانة الدائمة تل البحر، ويتولى هذه الأخيرة مدير البيئة للولاية المعنية¹.

ب- لجان جهوية تل البحر:

تنشأ ثلاث لجان جهوية تتوافق مع الوجيهات البحرية الثلاث :

-الواجهة الغربية والتي تشمل ولايات تلمسان، عين تموشنت، وهران، معسكر ومستغانم.

-الواجهة الوسطى وتشمل ولايات الشلف ، تيبازة، الجزائر، بومرداس، تيزي وزو.

-الواجهة الشرقية تشمل ولايات بجاية، جيجل ، سكيكدة، عنابة والطارف.

ويرأس هذه اللجنة قائد الواجهة البحرية المعنية، والتي تتكون من:

ممثل واحد عن الوزير المكلف بكل من: الداخلية و الجماعات المحلية، الطاقة، النقل،

الأشغال العمومية، البيئة، الصحة، تكنولوجيات الإعلام والاتصال، الصيد البحري

والموارد الصيدية.

-رئيس المركز الجهوي للمراقبة والإنقاذ المعني

-ممثل واحد عن المديرية العامة لكل من: الأمن الوطني على المستوى الجهوي،

الحماية المدنية.

-قائد المجموعة للواجهة البحرية لحراسة الشواطئ المعنية

¹ المواد 03، 04، 05 و 07، من المرسوم التنفيذي 14-264، المرجع السابق.

-ممثل واحد عن كل من: القيادة الجهوية للدرك الوطني المعنية، المحافظة الوطنية للساحل.

-المفتش الجهوي للبيئة المعنية.

يعين أعضاء هذه اللجنة بموجب قرار من الوزير المكلف بالبيئة بناء على اقتراح من السلطات التي ينتمون إليها وترسل نسخة من القرار إلى الأمانة الدائمة تل البحر، ومن يتولى هاته الأخيرة قائد مجموعة الواجهة البحرية لحراسة السواحل¹.

ج-لجان وطنية تل البحر:

يرأس اللجنة الوطنية تل بحر الوزير المكلف بالبيئة أو ممثله، وتتكون من الأعضاء الآتية:

-ثلاثة ممثلين عن الوزير المكلف بكل من: الدفاع الوطني، الطاقة، البيئة

-ممثلين عن الوزير المكلف بكل من: المالية، النقل، الأشغال العمومية

-ممثل واحد عن الوزير المكلف بكل من : الشؤون الخارجية، الموارد المائية، الثقافة، التضامن الوطني، الصحة، تكنولوجيات الإعلام والاتصال، السياحة، الصيد البحري والموارد الصيدي.

ويعين أعضاء هذه اللجنة بموجب قرار من الوزير المكلف بالبيئة، بناء على اقتراح من السلطات التي ينتمون إليها، ويتولى أمانة اللجنة الأمين الوطني تل بحر، كما يمكن لهذه اللجنة أن تضع لجان فرعية تقنية خاصة حسب مجالات تدخلها².

وتتمثل المهام الرئيسية للجنة تل بحر في:

¹المواد 03، 08، 09 و11، من المرسوم التنفيذي 14-264، المرجع السابق.

²المادتين 12 و 14، نفس المرجع.

-تحضير عمليات مكافحة على مختلف الجوانب (تشريعية، تنظيمية، تقنية، الوسائل

البشرية والمادية وتحديد المناطق الهشة والأكثر خطورة)

-إنجاز تمرينات المناورة لمختلف المخططات تل بحر (وطني، جهوي، ولائي)

-تقييم الخسائر الناتجة عن التلوث

-عرض تقرير سنوي لحالة تحضير مختلف مخططات تل بحر من طرف اللجنة

الوطنية على الوزير الأول¹.

وتتم المصادقة على مخططات تل بحر حسب المادة 30 من المرسوم 14-264 من

قبل:

-اللجنة الجهوية تل بحر فيما يخص مخطط تل بحر الولائي.

-اللجنة الوطنية تل بحر فيما يخص مخططات تل بحر الجهوية.

-بموجب مرسوم تنفيذي فيما يخص مخطط تل بحر الوطني².

2-الأمانة الدائمة تل بحر:

تنشأ لدى الوزير المكلف بالبيئة، وتكلف على الخصوص بما يلي:

-نشر كل المعلومات التي من شأنها تدعيم تنظيم تل بحر على لجان تل بحر.

-التنسيق بين مختلف لجان تل بحر.

-وضع وتحين المواصفات النوعية والكمية للوسائل الوطنية لمكافحة تلوث البحر

بالتنسيق مع لجان تل بحر.

¹محاربة التلوث البحري "تل بحر"، وزارة البيئة، تم الإطلاع عليه يوم 27-04-2022، على الساعة 10:17،

متاح على الموقع : <https://www.me.gov.dz>

²المادة 30، من المرسوم التنفيذي 14-264،المرجع السابق.

-إنشاء بنك معلومات يرتبط بمجال نشاطها.

ويسير هذه الأمانة الأمين الوطني تل بحر برتبة مدير مركزي، يعين بموجب مرسوم بناء على اقتراح الوزير المكلف بالبيئة، وتتهى مهامه بنفس الطريقة.

تحدد تشكيلتها وسيرها بموجب قرار من الوزير المكلف بالبيئة¹

الفرع الثاني: مخططات تل بحر وتنفيذها

تنشأ مخططات تدخل استعجالية على مستوى الولايات ذات واجهة بحرية وعلى مستوى الواجهات البحرية الجهوية وعلى المستوى الوطني وذلك من أجل تنفيذ مكافحة تلوث البحر. والهدف من هذا الخطط وتنفيذه يكون كما يلي:

أولاً: هدف مخططات تل البحر

تهدف مخططات تل بحر إلى إنشاء ترتيب لتحضير مكافحة تلوث البحر، وذلك من خلال:

-تنفيذ التدابير الخاصة المطلوبة بمواجهة الحوادث

-إعلام وتحسيس المواطنين والفاعلين المعنيين ي تهدد الصحة.

-تشكيل إطار للتشاور والتفكير والمتابعة

-تنظيم وسائل مكافحة وتحديد أولويات التدخل مع الأخذ بعين الاعتبار طبيعة

المناطق وتعرضها لمخاطر التلوث

-تحديد كفيات التنسيق بين القطاعات

¹المواد 19، 20، 21، من المرسوم التنفيذي 14-264، المرجع السابق.

-تحليل الأخطار وإعطاء إجابة ملائمة لكل سيناريو

وتتمحور مخططات تل بحر حول خمسة جوانب طبقا لمخططات نموذجية وتتمثل في :
الجانب التنظيمي، جانب المتابعة البيئية، الجانب العملياتي وكيفيات التدخل، الجانب المالي، الملاحق¹، تم تحديد هاته الجوانب في المواد 25،26،27،28،29 من المرسوم التنفيذي 14-264.

ثانيا: تنفيذ مخططات تل بحر

فيما يخص مخطط تل بحر الولائي فإن السلطة المؤهلة بتفعيل واختتام هذا المخطط رئيس اللجنة الولائية تل بحر الولائي الذي يعلم رئيس اللجنة الجمهورية تل بحر المعنية والأمين

الوطني تل بحر، ويتم تفعيله واختتامه بموجب قرار من الوالي².

وفي ما يتعلق بمخطط تل بحر الجهوي فإن السلطة المؤهلة بتفعيل واختتام هذا المخطط رئيس اللجنة الجهوية تل بحر المعنية الذي يعلم رئيس اللجنة الوطنية تل بحر، ويتم تفعيله واختتامه بموجب مقرر صادر عن قائد الواجهة البحرية المعنية يخطط تل بحر الجهوي.

وبالنسبة بمخطط تل بحر الوطني فتتمثل السلطة المؤهلة في رئيس اللجنة الوطنية تل بحر أو ممثله الذي يعلم الوزير الأول، ويتم تفعيله واختتامه بموجب قرار صادر عن الوزير المكلف بالبيئة، وتبلغ هاته القرارات إلى كل الهيئات المعنية³.

¹المادتين 23 و 24، من المرسوم التنفيذي 14-264، المرجع السابق.

² المادة 01/32، نفس المرجع.

³المادة 02-01/32، نفس المرجع.

في الأخير تعد لجنة تل بحر المعنية تقريراً نهائياً بعد اختتام مخططات تل بحر وترسله إلى الأمانة الدائمة تل بحر¹.

المبحث الثاني: الجزاءات القانونية المطبقة لمكافحة التلوث البحري في التشريع

الجزائري

بالنظر إلى المشكلة الأساسية التي تتعرض لها البحار، أدى ذلك إلى تدخل الدول من خلال تشريعاتهم الوطنية بوضع قواعد قانونية وآليات ردعية ووقائية لمكافحة هذا الخطر المتمثل في التلوث البحري من مختلف مصادره، وقد انعكست هذه الجهود على المستوى الوطني الجزائري حيث تظهر من خلال التعبير على الاهتمام بالمشاكل البيئية من خلال سن قواعد قانونية، إذ نجد المشرع الجزائري قد شرع مجموعة من النصوص القانونية لتحقيق الغرض المتمثل في حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من الأضرار الناجمة عن التلوث. ولدراسة البعض من هاته الآليات التي جاء بها المشرع الجزائري وساهمت بمكافحة التلوث البحري، قمت بتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين:

المطلب الأول بعنوان الجزاءات الإدارية لمكافحة التلوث البحري.

والمطلب الثاني بعنوان المسؤولية القانونية الجزائرية عن التلوث البحري.

المطلب الأول: الجزاءات الإدارية لمكافحة التلوث البحري

الجزاءات الإدارية لمكافحة التلوث البحري هي عقوبات ردعية توقعها السلطة الإدارية المختصة بقرارات إدارية قابلة للطعن أمام الجهات القضائية المختصة، ضد من قام بتلويث

¹المادة 36، نفس المرجع.

البيئة البحرية ولم يحترم التدابير الإحترازية والوقائية المنصوص عليها في التشريعات البيئية¹، إن من بين هذه الجزاءات الإدارية مايلي:

الفرع الأول: الإخطار ووقف النشاط

إن الإخطار و وقف النشاط تعد من الإجراءات التمهيدية التي تقوم بهما الإدارة، حيث يعتبر نظام الإخطار أخف جزاء توقعه الإدارة على من يخالف التشريعات البيئية، وترسل الإدارة إخطارات بصفة متكررة قبل تطبيق جزاءات أخرى كوقف النشاط²، هذا الأخير هو جزاء عيني يتمثل في منع المنشأة من ممارسة نشاطها في المكان الذي ارتكبت فيه النشاط المخالف³.

أولاً: الإخطار

إن الإخطار أو ما يسمى بالإعذار الكتابي هو تمهيد لاتخاذ الجزاء الإداري، حيث يشكل وسيلة هامة تحفظ للأفراد حقوقهم، بحيث يوجد بعض الجزاءات لا يمكن إقرارها مباشرة بل يجب التقديم لها عن طريق إجراء الإخطار⁴.

إذ يعتبر مجرد تنبيه من قبل الإدارة المعنية بعد إجراء تحقيق من طرف المصالح المختصة، من أجل تصحيح الاختلالات بسبب خرق الأحكام والشروط التي من شأنها أن

¹العربي مداح، قعموسي هواري، بن علي محمد، (الجزاءات الإدارية والمالية لحماية البيئة في التشريع الجزائري)، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، العدد 01، المجلد 11، الجزائر، 2021، ص 177.

²العربي مداح، قعموسي هواري، بن علي محمد، المرجع السابق، ص 178.

³غراف ياسين، (الجزاءات الإدارية ومدى نجاعتها في حماية البيئة البحرية من المواد الخطيرة)، مجلة القانون العقاري والبيئة، العدد 02، المجلد 08، الجزائر، 2020، ص 112.

⁴غراف ياسين، نفس المرجع، ص 110.

تضر بالبيئة البحرية، إذ يتضمن هذا الإخطار بيانا لجسامة المخالفة المرتكبة والجزاء الذي يمكن أن يترتب عليها في حالة عدم الإمتثال وكذلك تحديد المدة الزمنية الكافية لإزالة الأخطار و الأضرار المثبتة¹.

وأن من بين تطبيقات هذا الأسلوب في مجال مكافحة التلوث البحري ما جاء في القانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة في المادة 25 في فقرتها الأولى التي تنص على أنه: "عندما تنجم عن استغلال منشأة غير واردة في قائمة المنشآت المصنفة، أخطار أو أضرار تمس بالمصالح المذكورة في المادة 18 أعلاه، وبناء على تقرير من مصالح البيئة يعذر الوالي المستغل ويحدد له أجل لاتخاذ التدابير الضرورية لإزالة الأخطار و الأضرار المثبتة..."²

كذلك المادة 36 منه إذ تنص على أنه: "في حال وقوع عطب أو حادث في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، لكل سفينة أو طائرة أو آلية أو قاعدة عائمة تنقل أو تحمل مواد سامة ضارة أو خطيرة أو محروقات من شأنها أن تشكل خطرا كبيرا لا يمكن دفعه، ومن طبيعته إلحاق الضرر بالساحل والمنافع المرتبطة به، يعذر صاحب السفينة أو الطائرة أو الآلية أو القاعدة العائمة باتخاذ التدابير اللازمة لوضع حد لهذه الأخطار"³.

إذا لم يحقق الإخطار نتائج فإن الإدارة تتجه إلى وقف النشاط المخالف.

ثانيا: وقف النشاط

¹المادة 25، من القانون 10-03، المرجع السابق.

²العربي مداح، قعموسي هواري، بن علي محمد، المرجع السابق، ص 178.

³المادة 36، من القانون 10-03، المرجع السابق.

إن مصطلح الوقف عبارة عن إجراء يتخذ بمقتضى قرار إداري، على من خالف القوانين والأنظمة، ويكون الوقف كلياً أو جزئياً، ويؤدي إلى وقف النشاط مؤقتاً لمدة محددة¹، ويكمن الهدف من هذا الأسلوب دفع المستغل إلى تصليح الأضرار التي ألحقها بالبيئة البحرية، تلجأ إليه الإدارة في حالة عدم جدوى الإخطارات التي قامت بها لردع المخالفين لقواعد البيئة البحرية، إذ يضع حداً نهائياً للأنشطة الخطرة على البيئة البحرية ويمنع ممارستها مستقبلاً².

وإن من بين التطبيقات لهذا الأسلوب التي أوردها المشرع الجزائري في النصوص القانونية نجد القانون 03-10 في مادته 25 والتي جاء فيها: "... إذا لم يمثل المستغل في الأجل المحدد يوقف سير المنشأة إلى حين تنفيذ الشروط المفروضة مع اتخاذ التدابير المؤقتة الضرورية بما فيها التي تضمن دفع مستحقات المستخدمين مهما كان نوعها"³

كذلك ما جاء في نص المادة 48 من القانون 05-12 المتعلق بالمياه على أنه: "يجب على الإدارة المكلفة بالموارد المائية أن تتخذ كل التدابير التنفيذية لتوقيف تفريغ الإفرزات أو رمي المواد الضارة عندما يهدد تلوث المياه الصحة العمومية، كما يجب عليها كذلك أن تأمر بتوقيف أشغال المنشأة المتسببة في ذلك إلى غاية زوال التلوث"⁴.

الفرع الثاني: سحب التراخيص

يقصد بهذا الإجراء الإداري حرمان المخالف لأحكام القوانين والتنظيمات المعنية بحماية البيئة البحرية في حال إتيانه لسلوك من شأنه إحداث ضرر للبيئة، وذلك عن طريق

¹ غراف ياسين، المرجع السابق، ص 112.

² العربي مداح، قعموسي هوارى، بن علي محمد، المرجع السابق، ص 180.

³ المادة 25، من القانون 03-10، المرجع السابق.

⁴ المادة 48، من القانون 05-12، المؤرخ في 4 أوت 2005، المتعلق بالمياه، ج ر عدد 60، سنة 2005.

إصدار قرارات إدارية من شأنها مراجعة التراخيص الممنوحة لمزاولة أنشطة مختلفة¹. ويعتبر سحب الترخيص من أخطر الجزاءات الإدارية في مجال حماية البيئة، إذ أنه يؤدي إلى حظر النشاط نهائياً وتجريد المستغل من رخصة مزاولته².

وقد تم تحديد الحالات من قبل التي يمكن للإدارة فيها سحب التراخيص وتتمثل في:

- إذا كان استمرار المشروع يؤدي إلى خطر داهم يهدد النظام العام في أحد عناصره، من صحة عمومية أو أمن عام أو سكينه عامة.

- إذا لم يستوفى المشروع الشروط القانونية التي أزم المشرع ضرورة توافرها .

- إذا توقف العمل بالمشروع لأكثر من مدة معينة حددها القانون .

- إذا صدر حكم قضائي يقضي بخلق المشروع و إزالته³

الفرع الثالث: الرسوم الجبائية

الرسوم الجبائية أو ما تعرف بالغرمة الإدارية يقصد بها الجزاءات التي يجوز للإدارة فرضها، وذلك بتوقيع غرامات مالية نقدية منصوص عليها قانوناً يتم فرضها على المخالف للقانون البيئي المرتكب لفعل الإعتداء على البيئة بالتلوث⁴.

أولاً: مبدأ الملوث الدافع

¹ الشريف باديس، (الجزاءات غير الجنائية المقررة لمكافحة جرائم تلويث البيئة)، مجلة العلوم القانونية والإجتماعية، العدد 09، الجزائر، 2018، ص 609.

² العربي مداح، قعموسي هواري، بن علي محمد، المرجع السابق، ص 182.

³ مقاني فريد، (حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري)، حوليات جامعة الجزائر 1، العدد 33، الجزائر، ديسمبر 2019، ص 166.

⁴ غراف ياسين، المرجع السابق، ص 116.

ما يلاحظ أن في نصوص التشريع الجزائري لم يرد نظام الغرامات الإدارية ، وقد استبدل المشرع الجزائري نظام الغرامات الإدارية بنظام الجباية البيئية عن طريق إقرار الملوث الدافع وقد عرفه المشرع من خلال المادة 07/03 من القانون 03-10 أن: "تحمل كل شخص يتسبب نشاطه أو يمكن أن يتسبب في إلحاق الضرر بالبيئة ، نفقات كل تدابير الوقاية من التلوث والتقليص منه وإعادة الأماكن إلى حالتها الأصلية"¹.

ويهدف المشرع الجزائري من خلال تبنيه هذا الإجراء هو وضع عبء التكلفة الاجتماعية للتلوث على من تسبب فيه، ومنه الضغط على الملوث للإمتناع عن تلويث البيئة أو تقليص التلوث الناتج عن نشاطه الصناعي والبحث عن التكنولوجيات الأقل تلويثا².

ثانيا: الجباية البيئية

الجباية البيئية هي عبارة عن مجموعة الإجراءات الجبائية التي تهدف إلى تعويض والحد

من الآثار الضارة اللاحقة بالبيئة من جراء التلوث³.

ويعتبر التحول الذي شهدته السياسة البيئية في الجزائر، جراء التغير الجوهري للظروف على المستوى السياسي والتشريعي بظهور قوانين جديدة تتعلق بمكافحة التلوث البيئي، شرعت الجزائر في وضع مجموعة من الرسوم، الهدف منها تحميل المسؤولية التلوث على أصحاب الأنشطة الملوثة وإشراكهم في تمويل التكاليف التي تستدعيها عملية الحفاظ على البيئة، هذه الرسوم تشكل الجباية البيئية⁴.

¹بوغازي جهيد، المرجع السابق، ص 68.

²مقاني فريد، (حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري)، المرجع السابق، ص 166.

³برحماني محفوظ، (الجباية البيئية)، مجلة البحوث و الدراسات القانونية والسياسية، العدد 07، الجزائر، 2015، ص 399.

⁴بوغازي جهيد، المرجع السابق، ص 67.

وذكر المشرع في القانون 03-10 المبادئ التي يقوم عليها قانون البيئة، والمبدأ الذي يطبق في الجباية البيئية هو مبدأ الملوث الدافع¹ الذي تطرقت له في الأعلى.

المطلب الثاني: المسؤولية القانونية عن التلوث البحري في القانون الجزائري

تعتبر المسؤولية القانونية وسيلة تعمل على حل النزاعات بين المتخاصمين، ونجدها كذلك في موضوع البيئة البحرية حيث تقوم هذه المسؤولية بمجرد أن تصاب البيئة بالتلوث من مختلف مصادره، فهي تضمن الحقوق وتكرس الواجبات، إذ تلعب دورا هاما وبارزا في مكافحة تلوث البيئة البحرية كما تساهم في إصلاح الأضرار الناتجة عن التلوث وضمان التعويض الكافي من أجل تحقيق الحماية الفعالة للبيئة البحري، و يتم تطبيق هذه المسؤولية بالرجوع إلى القضاء.

حيث يتم تطبيقها على كل من يخالف القواعد التي وضعها المشرع الجزائري المتعلقة بالبيئة البحرية وتلويثها، وهذا من خلال توقيع الجزاء المدني والجنائي، وهذا ما سأتناوله في فرعين كما يلي:

الفرع الأول : المسؤولية المدنية عن تلويث البيئة البحرية في التشريع الجزائري

تعرف المسؤولية المدنية أنها مساءلة الشخص مدنيا عن فعل ارتكبه ألحق به ضررا بالغير وذلك بإلزامه بإصلاح هذا الضرر²، فهي المسؤولية القانونية التي بموجبها يجب على من ارتكب تصرفا غير مشروع أن يقوم بإصلاح الضرر المرتكب³، حيث أنها تلعب دورا مهما في توفير الحماية للبيئة، إذ نجد أنها تحقق الردع والإصلاح في ذات الوقت.

¹برحماني محفوظ، المرجع السابق، ص 402.

²الناصر أحمد خالد، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، ط 1، الأردن، 2010، ص 40.

³شوقي سمير، (الضرر البيئي البحري على ضوء القانون الجزائري و الدولي)، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية السياسية و الاقتصادية، العدد 01، المجلد 57، الجزائر، 2020، ص 251.

فهدف هذه المسؤولية وقائي، كون أنها تقتصر على تعويض الضرر الحاصل¹. وذلك من خلال التعويض العيني والنقدي واللذان سأتناولهما كما يلي:

أولاً: التعويض العيني عن الضرر البيئي البحري

يلعب التعويض العيني دوراً هاماً من خلال إسهامه في إصلاح الأضرار²، وقد نصت المادة 164 من القانون المدني على هذا النوع من التعويض حيث يجبر المدين على تنفيذ التزامه عينياً متى كان ذلك ممكناً والتي جاء فيها: "يجبر المدين بعد إعداره طبقاً للمادتين 180 و181 على تنفيذ التزامه تنفيذاً عينياً متى كان ذلك ممكناً"³، ويبقى هو الأفضل إذ تعرف الممارسة بحماية البيئة في الوقت الحالي تطبيق أساليب إصلاح عينية عديدة منها: وقف النشاط الملوث، إعادة الحال إلى ما كان عليه... وغيرهم⁴ وهما ما سأتناولهما كما يلي:

1: إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر

يعتبر نظام إعادة الحال إلى ما كان عليه مناسباً للوسط البيئي الذي لحقه الضرر فهي وسيلة إصلاح البيئة البحرية أو أحد عناصرها، ويلعب دوراً مهماً في المسؤولية المدنية عن

¹ بلقنيشي حبيب، حاج شعيب فاطمة الزهراء، (المسؤولية المدنية الناجمة عن تلوث البيئة)، مجلة الفقه القانوني والسياسي، العدد 01، المجلد 01، الجزائر، 2019، ص 182.

² شوقي سمير، المرجع السابق، ص 251.

³ المادة 164، من القانون رقم 75-58، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، معدل ومتمم، ج ر 75، المؤرخة في 30 سبتمبر 1975.

⁴ شوقي سمير، المرجع السابق، ص 251.

الأضرار البيئية¹، وقد تم تكريس هذا النظام من خلال المادة 3 من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة السالف الذكر، وهذا في إطار تحديد المبادئ التي يستند عليها هذا القانون كمبدأ عدم تدهور الموارد الطبيعية والذي يتعين بمقتضاه تجنب إلحاق الضرر بالموارد الطبيعية كالماء والهواء، ضف إلى ذلك مبدأ الاستبدال الذي يهدف إلى استبدال نشاط مضر بالبيئة باخر أقل منه ضررا على البيئة، كذلك مبدأ النشاط الوقائي وتصحيح الأضرار البيئية بالأولوية عند المصدر وذلك باستعمال أحسن التقنيات المتوفرة وبتكلفة اقتصادية مناسبة، ويهدف إلى وضع المكان الذي أصابه الضرر في الحالة التي كان عليها قبل حدوث الأفعال الملوثة، أو في حالة قريبة نها بقدر الإمكان، ومن جهة يتعين ألا تزيد قيمة تكلفة إعادة الحال إلى ماكان عليه عن القيمة الفعلية للمكان المطلوب إزالة التلوث عنه وإعادة حالته إلى ماكان عليه قبل حدوث التلوث².

كما جاء في نفس القانون أنه في حالة رمي أو إفراغ أو ترك تسربا في المياه السطحية أو الجوفية إما في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري بصفة مباشرة أو غير مباشرة، لمادة أو مواد يتسبب مفعولها أو تفاعلها في الإضرار ولو مؤقتا بصحة الإنسان أو النبات أو الحيوان، أن يؤدي إلى تقليص استعمال مناطق السباحة، يمكن للقاضي أن يفرض على المحكوم عليه إصلاح الوسط المائي من الضرر وقد نصت في ذلك المادة 100 في فقرتها الثالثة والتي جاءت كما يلي: "...يمكن المحكمة كذلك أن تفرض على المحكوم عليه إصلاح الوسط المائي..."³.

¹بن قو أمال، (التعويض العيني عن الضرر البيئي)، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، العدد 07، الجزائر، 2016، ص118.

بوخالفة فيصل، المرجع السابق، ص 23.

المادة 100، من القانون 03-10، المرجع السابق³.

كما اعتبر المشرع هذا النظام مرتبط بالعقوبة الجزائية وهذا ما نجده مثلا في المادة 102 من نفس القانون التي جاء فيها: "يعاقب بالحبس لمدة سنة واحدة و بغرامة قدرها خمسمائة ألف دينار 500000 دج كل من استغل منشأة دون الحصول على الترخيص ... كما يجوز للمحكمة الأمر بإرجاع الأماكن إلى حالتها الأصلية في أجل تحدده"¹ حيث أنه يمكن للمحكمة أن تحكم بإعادة الحال إلى ما كان عليه عندما ترى أن ذلك ممكن².

2- وقف النشاط الملوث:

إن وقف النشاط الملوث صورة من صور التعويض حيث يعتبر وقائي بالنسبة للمستقبل وليس محو الضرر الحادث بسبب هذا النشاط، وإنما يمنع وقوع أضرار جديدة في المستقبل³، ولا يعد تعويضا عن الأضرار التي أصابت الأشخاص بل يتم تقديرها بعيدا عن التزامه بوقف النشاط الملوث ويمكن للقاضي أن يحكم بالطلبين معا وفق النشاط وتعويض الضرر عن التلوث، إلا أن وقف هذا النشاط قد يصطدم ببعض العقوبات والتحفيز من قبل القضاة عندما يكون المشروع أحد المنشآت التي تم تصفيفها كمنشأة خطيرة وتخضع للقانون الخاص بهذه المنشأة وأحكامه حيث أنه عندما يطبق القاضي مبدأ الفصل بين السلطات لا يكون من حق القاضي المدني أن يأمر بشيء هو من اختصاص القضاء الإداري حيث أن المنشآت تخضع خضوعا كاملا للقانون الإداري فيما يخص أحكام الفتح والإغلاق، وكل هذا

¹ المادة 102، نفس المرجع.

² خروبي محمد، الآليات القانونية لحماية البيئة في الجزائر، مذكرة مكملة لاستكمال متطلبات ماستر أكاديمي، تخصص قانون إداري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، 2012-2013، ص 40.

³ بلقنيتشي حبيب، فاطمة الزهراء حاج شعيب، المرجع السابق، ص 188.

يكون من اختصاص الإدارة الوصية، غير أنه يمكن للقاضي أن يأمر بوقف النشاط مؤقتا في حالة مخالفة الترخيص الصادر من الجهة الإدارية¹.

بيد أن هذا النوع من التعويض لا يكون متاحا بصفة مستمرة فقد لا يكون هناك محل للحكم بتعويض عيني وبالتالي يكون على القاضي الحكم بالتعويض النقدي.

ثانيا: التعويض النقدي عن الضرر البيئي البحري

إن التعويض عن الأضرار البيئية يعد من المسائل الدقيقة للغاية، خاصة وأن الأصل في القانون المدني هو التعويض النقدي، و أنه من الصعب إعادة الحال إلى ما كان عليه وبالتالي الحكم بالتعويض النقدي².

ويعرف التعويض النقدي أنه مبلغ من النقود يدفعه المدعى عليه-المسؤول عن الضرر البيئي للمضرور - أي المدعي بالضرر البيئي كتعويض له عما أصابه من ضرر³. ولتحقيق الهدف من هذا التعويض المتمثل في محاولة وضع المضرور في مركز معادل لما كان عليه من قبل حدوث الضرر⁴ يستوجب تناسبه مع حجم الضرر البيئي، ويتعداه إلى تحقيق التناسب الكفيل بمعالجة التلوث المستقبلي الناتج بسبب لا مبالاة الملوث⁵.

¹ بن عيادي فتيحة، المرجع السابق، ص 52.

² بيبية سميرة، نايت رابح سعديّة، المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في القانون العام، تخصص القانون الدولي و العلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، 2015-2016، ص 49.

³ عزوعة فاطمة، (دور القضاء في حماية البيئة البحرية)، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد 05، الجزائر، مارس 2017، ص 34.

هداج رضا، المرجع السابق، ص 184.

بوخالفة فيصل، المرجع السابق، ص 27.

وباستقراء ما جاء به المشرع البيئي نجد المادة 90 من القانون 03-10 تنص على مسؤولية ربان السفينة في حالة إلحاق أضرار بالبيئة البحرية الجزائرية عن طريق الغمر أو الترميز في البحر على متن اليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري كذلك مسؤولية مالك أو مستغل السفينة يتحمل المسؤولية بالنظر إلى كونه شريكا في إحداث الضرر ومخالفة الأحكام المتعلقة بالبيئة البحرية ، كما جاءت المادة 95 من نفس القانون بتطبيق أحكام الباب الثالث للفصل الثالث للفرع الثاني المتعلق بحماية البحر على السفن الأجنبية التي ترتكب مخالفات في منطقة تابعة للقضاء الجزائري، وبالرجوع إلى أحكام القانون البحري نجد أنه نظم مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار الناتجة عن التلوث البحري الذي تتسبب فيه السفينة، لا يمكن إعفاء صاحب السفينة أو تجهزها أو شاحنها من المسؤولية فهي مسؤولية مطلقة¹.

ومسألة تقدير هذا التعويض تبقى للسلطة التقديرية للقاضي وفقا للوسائل التالية:

1-التقدير الموحد للضرر البيئي:

يتضمن التقدير الموحد للضرر البيئي تقييما يراعي التكاليف المطلوبة لإعادة الحال إلى ما كان عليه، والتي من الصعب تحديدها بشكل دقيق خاصة في حالة الأضرار البيئية المحضة².

حيث يقوم تقديره على أساس تكاليف الإحلال للثروة الطبيعية التي تلوثت، غير أنه يصعب تقدير قيمة استعمال هذه الثروات وفي هذا الصدد نجد اختلاف مجموعة من الآراء حيث أن هناك من أسسها على أساس قيمة استعمال هذه الثروات والعناصر الطبيعية، وهناك من أسسها على أساس الاستعمال الفعلي لهذه الثروات في المستقبل، وهناك من

¹ زعزوعة فاطمة، المرجع السابق، ص 35.

² بوخالفة فيصل، المرجع السابق، ص 27.

أسسها على أساس العناصر الموجودة المستقلة في تقدير قيمتها الطبيعية من مجرد وجودا فقط ويمكن تقديرها من خلال ما يمكن تقديرها من خلال ما يمكن أن يدفعه الأفراد من مبالغ نقدية¹.

ويسمح التقدير الموحد للضرر البيئي بإعطاء تقدير نقدي لثروات طبيعية ليس لها من حيث الأصل قيم تجارية، حيث أن هذه الطريقة تعد وسيلة فعالة لإعطاء قيمة لهذه الثروات وتجنب فقدها، وقد تعرض هذا التقدير للنقد حيث أنه لم يأخذ في الحسبان الحالة المعروضة عليها بالنسبة للعناصر والثروات الطبيعية، إذ لا بد أن تقدر على أساس الوظائف البيئية وهي معطيات يصعب تقديرها نقدا²، كذلك هذا التقدير تجاهل ردود أفعال العناصر الطبيعية المكونة للبيئة هذا ما أدى إلى استحداث التقدير الجزافي³.

2-التقدير الجزافي للضرر البيئي :

يقوم التقدير الجزافي على أساس إعداد جداول قانونية تحدد قيمة مشتركة للعناصر الطبيعية ويتم حسابها من خلال معطيات علمية يقوم بها المختصون في مجال البيئة⁴، إذا فالتقدير الجزافي للضرر البيئي يتعلق بالعناصر والثروات التي لها قيمة البضائع التجارية كي يمكن حسابها، إذ أنه لا يمكن ترك ضرر بيئي دون تعويض، وبهذا فإنه يدين المتسبب في الضرر في جميع الحالات، غير أنه يصعب عند تقدير الضرر البيئي إثبات الحالة التي كانت عليها العناصر الطبيعية قبل حدوث الضرر⁵.

¹هداج رضا، المرجع السابق، ص 184.

²بوخالفة فيصل، المرجع السابق، ص 27.

³هداج رضا، المرجع السابق، ص 184.

⁴بوخالفة فيصل، المرجع السابق، ص 28.

⁵هداج رضا، المرجع السابق، ص 185.

وما يمكن ملاحظته من خلال هذين التقديرين أنه لا يمكن تطبيق تقدير لوحدها دون الآخر وإنما تطبيق نظام الجداول من قبل خبراء مختصين في مجال البيئة مع توسيع سلطة القاضي عند تقديره للتعويض.

الفرع الثاني : المسؤولية الجزائية عن تلويث البيئة البحرية

تهدف السياسة البيئية إلى حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، وذلك من خلال تدعيم القوانين المتعلقة بالبيئة البحرية بالعقوبات القانونية، إذ تعتبر المسؤولية الجزائية السبيل الوحيد لقمع وردع كل من قام بتلويث البيئة البحرية¹، فبعض هذه العقوبات تكون أصلية و أخرى تكميلية وهما ما سأتناولهما كما يلي:

أولاً: العقوبات الأصلية

العقوبات الأصلية هي العقوبات الأساسية في الجريمة وتكفي بذلك في أغلب الأحوال لتحقيق الأهداف المرجوة من العقوبة ، والعقوبات الأصلية متنوعة وتختلف فيما بينها من حيث الطبيعة ومن حيث الأحكام التي تخضع لها، فنجد عقوبات تمس النفس وهي الإعدام، وعقوبات تمس الحرية وتتمثل في السجن والحبس، وعقوبات ماسة بالذمة المالية وهي العقوبات المالية².

1- عقوبة الإعدام:

لقد نص المشرع الجزائري على معاقبة كل ربان سفينة بالإعدام يلقي عمدا نفايات مشعة لما لها من أخطار كبيرة على البيئة البحرية هاته المواد التي لا بد من التخلص منها بطريقة

¹مجدوب نوال، (الإطار القانوني لجريمة تلويث البيئة البحرية و إشكاليات المسؤولية الجنائية)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 06، الجزائر، نوفمبر 2017، ص 232.

² مقراني ريمة، (الحماية الجزائية للبيئة البحرية في التشريع الجزائري)، مجلة العلوم القانونية والسياسية، العدد 01، المجلد 10، الجزائر، أبريل 2019، ص 1639.

آمنة¹، وهذا حسب نص المادة 500 التي جاء نصها كما يلي: " يعاقب بالإعدام ، كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية ألقى عمدا نفايات مشعة في المياه التابعة للقضاء الوطني"².

كما نجد في المادة 87 مكرر أن المشرع قد اعتبر الإعتداء على المحيط أو إدخال أي مادة أو تسريبها في الجو أو في باطن الأرض أو في المياه الإقليمية فعلا إرهابيا عقوبته الإعدام حيث جاء نص المادة كما يلي :

"يعتبر فعلا إرهابيا أو تخريبا ، في مفهوم هذا الأمر، كل فعل يستهدف أمن الدولة و الوحدة الوطنية والسلامة الترابية واستقرار المؤسسات وسيورها العادي عن طريق أي عمل غرضه ما يأتي:

...5/الإعتداء على المحيط أو إدخال مادة أو تسريبها في الجو أو في باطن الأرض أو إلقاءها عليها أو في المياه الإقليمية من شأنها جعل صحة الإنسان أو الحيوان أو البيئة الطبيعية في خطر..."³

كما أضافت المادة 87 مكرر 1 أنه يعاقب بالإعدام عندما تكون العقوبة المنصوص عليها في القانون السجن المؤبد⁴.

¹النحوي سليمان، لحرش أيوب التومي، (الحماية الجنائية للبيئة الطبيعية في التشريع الجزائري)، مجلة الإجتهد للدراسات القانونية و الإقتصادية، العدد 02، المجلد 09، الجزائر، 2020، ص 76.

²المادة 500، من القانون رقم 10-04، المرجع السابق.

³المادة 87 مكرر، من الأمر رقم 66-156، المؤرخ في 08 جوان 1966، يتضمن قانون العقوبات، معدل ومتمم، ج ر عدد 49، المؤرخة في 11 جوان 1966.

⁴المادة 87 مكرر 01، من القانون 66-156، المرجع السابق.

ما يمكن ملاحظته أن عقوبة الإعدام من العقوبات النادرة في التشريعات البيئية الجزائرية وذلك بالنظر لخطورتها، وكون أنها تسلب من الإنسان حقه في الحياة .

2-العقوبات السالبة للحرية:

تتمثل العقوبات السالبة للحرية في السجن بالنسبة للأفعال التي تعتبر جنائية، والحبس بالنسبة للأفعال التي تأخذ وصف جنحة، وتكون مدة العقوبة حسب جسامة الضرر المرتكب.

أ-السجن:

يمكن أن يكون السجن مؤبد أو محدد المدة وذلك حسب جسامة الضرر الذي لحق بالبيئة البحرية. إذ نجد المادة 495 في فقرتها الثانية من القانون البحري تنص على أنه: " وفي حالة وقوع حادث يؤثر على البيئة، يعاقب الريان بالسجن من خمس 5 إلى عشر 10 سنوات ... " والمادة 499 من نفس القانون تنص على أنه: "يعاقب بالسجن من عشر 10 سنوات إلى عشرين 20 سنة ...، كل ريان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل موادا مشعة أو مزودة بوسائل دفع نووي دخلت المياه الإقليمية الجزائرية، دون إخطار السلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها وموقعها وطريق و سرعة السفينة وكذا طبيعة و أهمية الحمولة... "

وأضافت الفقرة الثانية من نفس المادة أنه: " وفي حالة وقوع حادث لمثل هذه السفينة، يعاقب ريانها بالسجن المؤبد"¹

كما نجد عدة قوانين تنص على هذه العقوبة كالقانون رقم 01-19 والذينص في مادته 66 مثلا على عقوبة السجن بالنسبة لمن استورد النفايات الخطرة أو صدرها أو عمل على

المادتين 02/495 و 499، من القانون 04-10، المرجع السابق.¹

عبورها حيث جاء فيها أنه: " يعاقب بالسجن من خمس 05 إلى ثماني 08 سنوات وبغرامة مالية من مليون دينار إلى خمسة ملايين دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل مناستورد النفايات الخاصة الخطرة أو صدرها أو عمل على عبورها مخالفاً بذلك أحكام هذا القانون..."¹

ب- الحبس:

إن أغلب الجرائم البيئية في التشريعات المتعلقة بحماية البيئة البحرية عاقب عليها المشرع بعقوبة الحبس التي تعتبر عقوبة ردعية سالبة للحرية ومن بينها نجد نص المادة 495 من القانون البحري في الفقرة الأولى التي جاء فيها: "يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين ... كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل حمولة محروقات، أو مواد خطيرة أخرى تدخل المياه الإقليمية الجزائرية، دون إخطار السلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها، وموقعها والطريق المتبع وسرعتها وكذا طبيعة وأهمية الحمولة"²

وبالرجوع كذلك للقانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة والتنمية المستدامة في المادة 88 وما بعدها في الفصل الرابع تحت عنوان العقوبات المتعلقة بحماية الماء و الأوساط المائية فإن معظم عقوباتها تتمثل في الحبس، فنجد المادة 90 تنص على أنه يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين كل ربان سفينة جزائرية أو كل شخص يشرف على عمليات الغمر والترديد في البحر على متن اليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، وكذا المادة 99 التي نصت هي الأخرى على عقوبة الحبس من

¹المادة 66، من القانون رقم 01-19، المؤرخ في 12 ديسمبر 2001، يتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها و إزالتها، ج ر العدد 77.

²المادة 495، من القانون 10-04، المرجع السابق.

سنة إلى خمس سنوات كل من أُلحق الضرر بالوسط البحري، وكذا المادة 100 من نفس القانون التي جاءت فيها عقوبة الحبس لكل من يقوم برمي أو إفراغ في المياه السطحية أو الجوفية مما يسبب إضرارا للمياه الخاضعة للقضاء الجزائري وغيرهم من المواد¹.

كذلك نجد قانون المياه ينص على عقوبة الحبس القانون رقم 05-12 في المادة 169 منه أنه يعاقب بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر كل من يعرقل التدفق الحر للمياه السطحية في مجاري الوديان المؤدي إلى المساس باستقرار الحواف والمنشآت العمومية².

3-العقوبات المالية:

يترتب على هذه العقوبة إنقاص الذمة المالية لمرتكب الفعل الضار بالبيئة لفائدة المصلحة العامة، حيث تتمثل هذه العقوبة في الغرامة، ويمكن أن تكون عقوبة منفردة أو مقترنة بعقوبتي السجن أو الحبس.

ف نجد القانون 03-10 مثلا في المادة 91 تنص على أن: "... يجب على الأشخاص المذكورين في المادة 90 تبليغ متصرفي الشؤون البحرية بعمليات الغمر والترميد أو الصب في أقرب الاجال ، وذلك تحت طائلة غرامة من 150000 إلى 200000 دج"، هذا ونجد كذلك في المادة 97 فيما يتعلق بجريمة تدفق مواد ملوثة بسبب إهمال الريان بعقوبة غرامة تقدر بين 100000 و 1000000 دج³.

بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص 38¹.

²المادة 169، من القانون رقم 05-12، المؤرخ في 04 أوت 2005، المتعلق بالمياه، معدل و متمم، ج ر العدد 60.

³المادتين 91، 97، من القانون رقم 03-10، المرجع السابق.

وبالنسبة للقانون البحري فنجد المادة 496 منه بفقراتها الثلاثة تنص على أنه: "يعاقب بغرامة مالية من 100000 دج إلى 600000 دج، كل ربان يخالف قواعد نقل المواد الخطيرة كما هي محددة في المادة 1/801 أدناه".

يعاقب بغرامة مالية من 10000 دج إلى 100000 دج، كل شخص يحمل أو يركب أو ينزل في الحصن المينائي موادا خطيرة دون أن يلصق مسبقا العلامات والرموز القانونية على تغليف هذه المواد.

وفي حالة وقوع حادث ، يعاقب المذنب بالحبس...وبغرامة مالية من 50000 دج إلى 500000 دج¹

إلى جانب العقوبات المالية يمكن للقضاء الحكم بعقوبات تكميلية على الشخص المعنوي، وهذا حسب المادة 09 من قانون العقوبات، غير أن التشريعات المتعلقة بالبيئة البحرية ركزت على بعض العقوبات التكميلية، وهذا لا يمنعنا من الرجوع إلى القواعد العامة المتعلقة بالجزاء المطبقة على الشخص المعنوي²، ونذكر منها ما يلي:

ثانيا: العقوبات التكميلية

العقوبات التكميلية هي ذلك الجزء الثانوي للجريمة الذي يستهدف الجزء الكامل لها، وهي مرتبطة بالجريمة دون عقوبتها الأصلية ولا توقع إلا إذا نطق بها القاضي وحدد نوعها، وقد تكون هذه العقوبات وجوبية يجب على المحكمة أن تحكم بها أو تكون جوازية ، عندها ترجع للسلطة التقديرية للقاضي³.

¹المادة 496، من القانون رقم 10-04، المرجع السابق.

²سايح خيرة شيماء، بلخير هند، (دور التشريع الجزائري في مكافحة جرائم البيئة البحرية)، مجلة دفاتر السياسة و القانون، العدد 02، المجلد 13، الجزائر، 2021، ص 121.

مقراني ريمة، المرجع السابق، ص 1641.³

وقد نصت المادة التاسعة من قانون العقوبات على العقوبات التكميلية على سبيل الحصر ومن بين هذه العقوبات نجد:

1-المصادرة :

تعتبر المصادرة عقوبة من العقوبات التكميلية وقد تكون وجوبية أو جوازية أو كتدبير احترازي¹، وهي إجراء لا يطبق في الجرح و المخالفات الخاصة بالمجال البيئي البحري إلا بوجود نص قانوني، ويلعب دور مهم في مواجهة الجنوح الماسة بالبيئة البحرية، وهو نزع الملكية جبرا من صاحبه وإضافته إلى ملك الدولة ، حيث أجاز قانون العقوبات للمحكمة عند الحكم بالإدانة في جنائية أو جنحة أن تحكم بمصادرة الأشياء المضبوطة التي استعملت في ارتكاب جريمة ، وبالنسبة لأنواعها فإن :

أ-المصادرة الوجوبية:تختص بالأشياء المتحصلة أو المكتسبة والتي تستعمل في تنفيذ جنائية.

ب-المصادرة الجوازية: تختص بالأشياء المتحصلة أو المكتسبة أو المستعملة في جنحة أو مخالفة حكمت بها المحكمة في حالة وجود نص قانوني صريح²

ومن أمثلة المصادرة مصادرة الأجهزة و الآلات وجميع الوسائل المتسببة في التلوث البحري.

ومايلاحظ أن المشرع الجزائري قد تبنى إجراء المصادرة الجوازية خاصة في أغلب الجرائم البيئية، وهذا ما نجده في المادة 82 من القانون رقم 01-11 المتعلق بالصيد البحري، والمادة 170 من القانون 05-12 المتعلق بالمياه³

¹سايب خيرة شيماء، بلخير هند، المرجع السابق، ص 121.

وناسة جدي، المرجع السابق، ص 144.

زعزوعة فاطمة، المرجع السابق، ص 40.

حيث نصت على أنه: " يعاقب بالحبس من من ستة أشهر إلى ثلاث سنوات وبغرامة من خمسين ألف دينار على مليون دينار، كل من يخالف أحكام المادة 32 من هذا القانون.

يمكن مصادرة التجهيزات و المعدات التي استعملت في ارتكاب هذه المخالفة...¹

2-نشر الحكم الصادر بالإدانة:

يعتبر نشر الحكم تدبير تكميلي يوقع على الجاني إلى جانب عقوبته الأصلية ،حيث أن الأصل أن النطق بالحكم القضائي هو العلانية حتى ولو كانت الجلسة سرية ، والحكمة من هذه القاعدة هي تحقيق الردع، إذ يحقق في جرائم البيئة قدرا كبيرا من الردع كون أنه يصيب المحكوم عليه في اعتباره لدى المتعاملين معه ويؤدي إلى فقدانهم الثقة فيه وعدم التعامل معه مما يؤدي إلى تقليل حجم مكاسبه المالية في المستقبل.²

وقد أخذ المشرع بهذا التدبير ويظهر ذلك في قانون العقوبات 04-15 من خلال المادة 18 مكرر التي اعتبرت هذا الحكم عقوبة أصلية تطبق على الشخص المعنوي في مواد الجنايات و الجرح، ويطبق هذا النص العام كذلك على الجرائم البيئية كون أنه لا يوجد نص خاص في هذا الموضوع على الجرائم البيئية³

3-حل الشخص الاعتباري:

والذي يقصد به منع كل مؤسسة تتمتع بالشخصية المعنوية من الاستمرار في ممارسة نشاطها ، إلا أن هذا الإجراء يتضمن تدبير اخر بالرغم من أن القانون الجزائري لم يتطرق إلى ذكره في أي مادة، وهو غلق المنشأة الذي يستدعي حل الشخص الاعتباري ومنعه من

المادة 170، من القانون 05-12، المرجع السابق.¹

زعزوعة فاطمة، المرجع السابق ، ص 61.²

³ليل زينب، (البيئة البحرية في المتوسط واقع وتحديات)، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، العدد 01، المجلد

15، الجزائر، 2022، ص2154.

القيام بأي نشاط يمس سلامة البيئة، كما أن هذا التدبير يحقق ردع الجاني على تلويث البيئة البحرية¹

وكخلاصة لهذا الفصل ألاحظ بأن المشرع الجزائري قد بذل جهود معتبرة من أجل تجسيد القواعد القانونية الموجودة في الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر في مجال مكافحة التلوث البحري النفطي والتلوث الناجم عن السفن و الطائرات وذلك بالنظر إلى المكانة التي يحتلها قطاع المحروقات وقطاع النقل في الجزائر، كون أن التلوث من هذين المصدرين يؤثر على المصالح الاقتصادية في البلاد ، وعلى العكس ما نراه بالنسبة للتلوث الناتج من مصادر برية فإن جهود المشرع في هذا المجال لا تزال ضئيلة وذلك بالنظر لقلة أجهزة التصفية وعدم النص صراحة على هذا النوع من التلوث، و نجد أنه استحدث لجنة سنة 2014 من خلال المرسوم التنفيذي 14-265 تعمل على تنظيم ومكافحة التلوث البحري وذلك بإحداث مخططات استعجالية تسمى "تل بحر".

وقد اعتبر تلويث البيئة البحرية جريمة كغيرها من الجرائم فنجد أنه نص على مجموعة من التشريعات وذلك بمعاقبة المخالفين للقواعد القانونية المنصوص عليها، وارتكابهم لهذا النوع من الجرائم وذلك حسب حجم الضرر الحاصل.

جدي وناسة، المرجع السابق، ص 145.¹

الخاتمة:

وفي ختام هذا البحث أؤكد على أن موضوع مكافحة التلوث البحري موضوع حيوي وله أهمية كبيرة على الصعيدين الدولي والداخلي، وبالغ الدقة، أولاه القانون الدولي اهتماما خاصا، خاصة في الآونة الأخيرة عند تقطن المجتمع الدولي لهذا المشكل الذي بات يهدد العالم، فتحقيق التعاون الدولي من خلال الاتفاقيات الدولية التي جاءت بأحكام وتوصيات تركز من خلالها على الجانب الوقائي ساهم في خفض التلوث البحري إضافة إلى الآليات التي عملت هي الأخرى على إنقاظه، وقد تبعت الجزائر المجتمع الدولي في ذلك عند قيامها بالمصادقة على العديد من هذه الاتفاقيات والبروتوكولات المتعلقة بمكافحة التلوث البحري من مختلف مصادره، ما حتم عليها تحسين منظومتها القانونية وفقا لالتزاماتها الدولية وما تضمنته تلك الاتفاقيات المنظمة إليها فيما يتعلق بموضوع مكافحة التلوث البحري، كون هذا الأخير من المواضيع التي يكون فيها الإرتباط وثيقا بين القانون الدولي والقانون الداخلي، وما يجدر الإشارة إليه أن هاته القواعد القانونية تطبق في الموانئ من قبل ضباط القيادة المينائية مع تدخل بعض المصالح المختصة في حالة حدوث التلوث باتباع مجموعة من الإجراءات، ما ساهم في التقليل من هذا الخطر.

إلا أن هذا لا يمنع من وجود نقائص في هذا المجال خاصة و أنه من المواضيع حديثة الدراسة القانونية، والتي أوجزها في مجموعة من **النتائج** وهي كما يلي:

-انعدام أجهزة متخصصة بحماية البيئة البحرية التي يمكن لها أن تطور و تحسن حمايتها و الحفاظ عليها سواء في القانون الدولي أو التشريع الداخلي.

-التشريعات الداخلية والاتفاقيات الدولية، والآليات المتعلقة بمكافحة التلوث البحري، تبقى غير مجدية بصفة مطلقة في ظل غياب الوعي البيئي رغم أنه من المبادئ المكرسة في القانون الدولي.

- بالرغم من أن القضاء هو من يحدد المسؤولية في هذه الجرائم و المتابعة الجزائية من خلال تسليطه للعقوبات المقررة قانونا، إلا أنه لا يوجد قاض مختص ومؤهل في المجال البيئي البحري.

- وبالنسبة للتشريع الجزائري، فنجد في كل تشريع مجموعة من المواد الخاصة بمكافحة التلوث البحري، حيث أن المنظومة القانونية تقتصر إلى قانون خاص بالبيئة البحرية.

بعد إبراز أهم النتائج تم التوصل إلى بعض التوصيات والمتمثلة في:

- تعزيز تعاون دولي أكثر لمكافحة التلوث البحري، بسبب أن هذا الموضوع يتطلب تضامنا جهود أكبر كون أنه بالغ الدقة والأهمية.

- التطبيق الصارم للقواعد القانونية الدولية أو الداخلية، لكل من تسول له نفسه إلحاق الضرر للبيئة البحرية.

- وضع أجهزة وهيئات متخصصة للنظر في المنازعات الخاصة بالبيئة البحرية.

- تكوين الإدارات في مجال التلوث البحري من أجل تطبيق التشريعات والقواعد القانونية بصرامة.

- زيادة الوعي لدى الإنسان عن مخاطر الإضرار بالبيئة البحرية على الصعيدين الدولي والداخلي.

- نشر مبدأ الوعي البيئي بين الناس، من خلال إضافة موضوع البيئة البحرية كمادة علمية في المسار الدراسي خاصة الطور الابتدائي لنشر ثقافة البيئة البحرية بين الأفراد، وشرح أهمية الحفاظ على المياه من التلوث، وكذلك الآثار السلبية التي قد تحدث عند تلوث مياه البحار على الإنسان وعلى الثروة السمكية التي تعتبر مصدر غذائي هام.

- تكوين قضاة متخصصين في مجال مكافحة التلوث البحري.

-وضع قانون وطني جزائري خاص بمكافحة التلوث البحري.

-تشديد التطبيق الصارم للقواعد القانونية في الموانئ خاصة فيما يتعلق بتطبيق المسؤولية عند حدوث الضرر.

الملاحق

الملحق 01: وثيقة تبين أخطار التلوث في السواحل الجزائرية جراء التسربات النفطية

"يثير نقل مائة مليون طن من البترول سنويا عبر سواحل الجزائر، قلقا متزايدا من تلوث محتمل جراء تسرب لأي من المواد النفطية بما يهدد أمن شريط ساحلي جزائري يمتد على طول 1200 كيلومتر، ولا يزال هاجس التسربات على مستوى حوض البحر الأبيض المتوسط، يثير قدرا من الريبة والخوف، باعتبار أن المنطقة شهدت أكثر من خمس مائة حادث تسرب نفطي منذ عام 1977 بكل ما أفرزه ذلك من إنعكاسات بيئية و صحية و اقتصادية.

ويحذر الخبراء جوزي مورا و فريديريك و ويلسون جولي، من كون ناقلات النفط أضحت لاتمثل تهديدا حقيقيا للأمن البيئي و الصحي على مستوى البحيرة الوسطية، و استند هؤلاء إلى دراسة حديثة ركزت أن شبح التلوث يلاحق الضفة المتوسطية التي تستوعب لوحدها 30 بالمائة من التجارة البحرية العالمية و 22 بالمائة فقط من مجموع البحار عبر العالم وذلك اعتبارا لكون الجزائر تشكل حلقة رئيسية في المنطقة، خصوصا مع اتكاء اقتصادها الوطني على 98 بالمائة من الأنشطة النفطية، يحظى موضوع التلوث البحري بعناية خاصة من لدن السلطات الجزائرية، بالنظر إلى خطورة الأمر، وبحكم تميز الجزائر كبلد يمتلك واجهة بحرية يتجاوز طولها 1200 كيلو متر..."

نشر بواسطة أسامة أ في السلام اليوم يوم 01-10-2012، تم الإطلاع عليه يوم 24-05-2022، على الساعة 14:30، متاحة على الموقع الإلكتروني:

www.djazairress.com/essalam/15835

الملحق 02: وثيقة تصريح لدخول السفينة تحتوي على تحديد هوية السفينة

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DES TRANSPORTS

DECLARATION D'ENTREE - INWARD DECLARATION

La déclaration d'entrée, dûment remplie par le Capitaine, doit être remise au pilote à l'arrivée du navire.
The following inward declaration, duly filled up by the master, must be remitted to Pilot upon arrival.

A IDENTIFICATION DU NAVIRE
VESSEL IDENTIFICATION

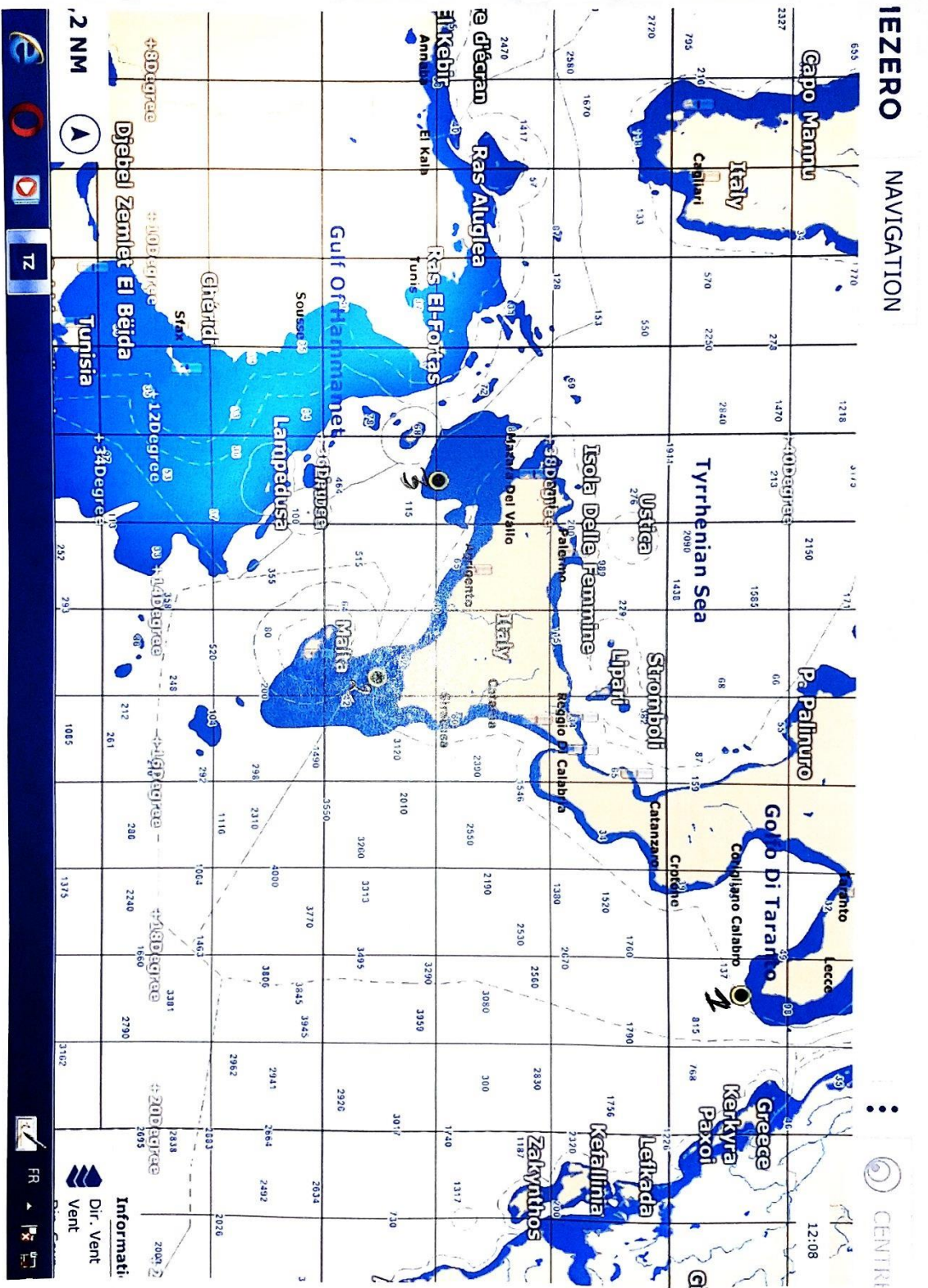
Date d'arrivée sur rade (Date of arrival on road)..... ENTRÉE DIRECTE
 Nom du navire (Ship's name)..... ATLANTIC GENEVA
 Type de navire (Ship type)..... CONTAINER Nationalité (flag)..... LIBERIA
 Jauge brute (G.R.T.)..... 9940 Jauge nette (N.R.T.)..... 5020
 Longueur H.T. (Length O.A.)..... 147,87 mètres Largeur (Breadth)..... 23,25 Mètres
 Tirant d'eau (Draft) AV..... mètres AR..... mètres maxi Été..... 0,8,106 Mètres
 (fore) (Aft) (maxi Summerdraft)
 Propriétaire (Owner)..... FIVE SILVER S - A
 Exploitant (Managing Owner).....
 Cansignataire (Agent)..... CMA CGM
 Cie assurance (insurance Cy).....
 Police N° (Poli Club).....
 Société de classification (Classification Society)..... B.V.
 Année de construction (Year Built)..... 2007
 Ligne régulière Tramping Croisière
 (Regular line) (Tramping) (Shiip cruising)
 Le navire entre sur lest Charge
 The vessel arrives on ballast (loaded)
 Provenance (Where from)..... Bordeaux (ESPAGNE)
 Destination (Bound For)..... Bejaïa
 Marchandise à décharger (Cargo to be unloaded).....

Divers General cargo	Conteneurs Containers	Vrac solide Dry bulk	Vrac liquide Liquide bulk	Total Tonnes Total weight (M.T.)
				<u>1720 Tcs</u>

Equipage (Crew Nr.)..... 17Passagers (passenger Nr.)..... M.C.

Déplier S.V.P. (Please unfold)

الملحق 03: صورة من جهاز الرادار تحدد بعض أماكن تفريغ السفينة لمياه الصابورة



الملحق 04: الشهادة الدولية لإدارة مياه الصابورة



Certificate No.: 11210286-4754009-458

/31a

INTERNATIONAL BALLAST WATER MANAGEMENT CERTIFICATE

ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE CONTROL AND MANAGEMENT OF SHIPS' BALLAST WATER AND SEDIMENTS
(HEREINAFTER REFERRED TO AS "THE CONVENTION")
UNDER THE AUTHORITY OF THE GOVERNMENT OF

Republic of the Marshall Islands

(name of state)

by American Bureau of Shipping

Particulars of ship:

Name of Ship		Distinctive Number or Letters	Port of Registry
DESERT HOPE		4411	Majuro
Gross Tonnage	IMO Number ¹	Date of Construction	Ballast Water Capacity (in cubic metres)
33631	9543756	13 May 2011	30128.7 (incl. CH3)

Details of Ballast Water Management Method(s) Used:

Method of Ballast Water Management used Ballast Water Exchange and Ballast Water Management SystemDate installed (if applicable) 28 May 2021Name of manufacturer (if applicable) ERMA FIRST ESK ENGINEERING SOLUTIONS SA

The principal Ballast Water Management method(s) employed on this ship is/are:

- in accordance with regulation D-1
- in accordance with regulation D-2 (describe): Filtration and Electrolytic Disinfection
- the ship is subject to regulation D-4

THIS IS TO CERTIFY:

- That the ship has been surveyed in accordance with regulation E-1 of the Annex to the Convention; and,
- That the survey shows that Ballast Water Management on the ship complies with the Annex to the Convention.

This certificate is valid until 07 August 2022 subject to surveys in accordance with regulation E-1 of the Annex to the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based: 08 August 2017

Issued at Jiangyin, China on 28 May 2021
(Place of issue) (Date of issue)



Electronically Signed By
Fang, Wen-De, CN Nantong Port (MLO)
(Surveyor, American Bureau of Shipping)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

¹ IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A 600(15)

المعاينة السنوية:

Certificate No.: 11210286-4754009-458

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by Regulation E-1 of the Annex to the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Annual Survey:

Signed:

Place:

Date:

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)***REQUIRED SURVEY CARRIED OUT PREVIOUSLY**Annual / ~~Intermediate~~² Survey:

Signed:

Place:

Date:

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)***REQUIRED SURVEY CARRIED OUT PREVIOUSLY**~~Annual~~ / Intermediate² Survey:

Signed:


Place:

Date:

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)***REQUIRED SURVEY CARRIED OUT PREVIOUSLY**

Annual Survey:

Signed:



Fang, Wen-De
(Surveyor, American Bureau of Shipping)

Place:

Jiangyin, China

Date:

28 May 2021

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)² Delete as appropriate.

Certificate No.: 11210286-4754009-458

ANNUAL/INTERMEDIATE SURVEY IN ACCORDANCE WITH REGULATION E-5.8.3

THIS IS TO CERTIFY that, at the annual / intermediate² survey in accordance with regulation E-5.8.3 of the Annex to the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Signed: _____
(Surveyor, American Bureau of Shipping)

Place: _____

Date: _____
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID
FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE REGULATION E-5.3 APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this certificate shall, in accordance with Regulation E-5.3 of the Annex to the Convention, be accepted as valid until _____

Signed: _____
(Surveyor, American Bureau of Shipping)

Place: _____

Date: _____
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN
COMPLETED AND REGULATION E-5.4 APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this certificate shall, in accordance with Regulation E-5.4 of the Annex to the Convention, be accepted as valid until _____

Signed: _____
(Surveyor, American Bureau of Shipping)

Place: _____

Date: _____
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)



² Delete as appropriate

Certificate No.: 11210286-4754009-458

ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION E-5.5 OR E.5.6 APPLIES

This certificate shall, in accordance with Regulation E-5.5 or E.-5.6 ² of the Annex to the Convention, be accepted as valid until _____.

Signed: _____
(Surveyor, American Bureau of Shipping)

Place: _____

Date: _____

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE WHERE REGULATION E-5.8 APPLIES

In accordance with Regulation E-5.8 of the Annex to the Convention, the new anniversary date is _____.

Signed: _____
(Surveyor, American Bureau of Shipping)

Place: _____

Date: _____

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with Regulation E-5.8 of the Annex to the Convention, the new anniversary date is _____.

Signed: _____
(Surveyor, American Bureau of Shipping)

Place: _____

Date: _____

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)



² Delete as appropriate

الملحق 05: سجل عمليات مياه الصابورة

BALLAST WATER RECORD BOOKINTERNATIONAL CONVENTION FOR THE CONTROL AND MANAGEMENT
OF SHIPS' BALLAST WATER AND SEDIMENTS

BMW Convention 2004, Appendix II,

ORDER CODE: E001-124

Period From: 05 MAR 2024 To:

Name of Ship: DESERT HOPE

IMO number: 9543756

Gross tonnage: 33,631

Flag: MARSHALL ISLANDS

Total Ballast Water capacity (in cubic metres) 30,128.7³The ship is provided with a Ballast Water Management plan **Regulation B-2 Ballast Water Record Book**

- 1 Each ship shall have on board a Ballast Water record book that may be an electronic record system, or that may be integrated into another record book or system and, which shall at least contain the information specified in Appendix II.
- 2 Ballast Water record book entries shall be maintained on board the ship for a minimum period of two years after the last entry has been made and thereafter in the Company's control for a minimum period of three years.
- 3 In the event of the discharge of Ballast Water pursuant to regulations A-3, A-4 or B-3.6 or in the event of other accidental or exceptional discharge of Ballast Water not otherwise exempted by this Convention, an entry shall be made in the Ballast Water record book describing the circumstances of, and the reason for, the discharge.
- 4 The Ballast Water record book shall be kept readily available for inspection at all reasonable times and, in the case of an unmanned ship under tow, may be kept on the towing ship.
- 5 Each operation concerning Ballast Water shall be fully recorded without delay in the Ballast Water record book. Each entry shall be signed by the officer in charge of the operation concerned and each completed page shall be signed by the master. The entries in the Ballast Water record book shall be in a working language of the ship. If that language is not English, French or Spanish the entries shall contain a translation into one of those languages. When entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, these shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
- 6 Officers duly authorized by a Party may inspect the Ballast Water record book on board any ship to which this regulation applies while the ship is in its port or offshore terminal, and may make a copy of any entry, and require the master to certify that the copy is a true copy. Any copy so certified shall be admissible in any judicial proceeding as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Ballast Water record book and the taking of a certified copy shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

Stationery P. MANTARAKIS & CO - 86 Filonos Str. - Piraeus 18536 HELLAS







Tel: +30-210 4294254, 210 4293334 - FAX: +30-210 4294229

email: info@mantarakis.gr - Web: http://www.mantarakis.gr

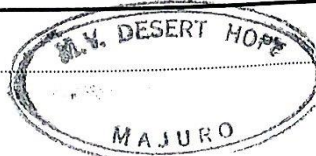
RECORD OF BALLAST WATER OPERATIONS

Name of Ship: M.V. DESERT HOPE

Distinctive number or letters: ✓ 7 WLD-7 / 0543750

Date	Item (number)	Record of operations / Signature of Officers in charge
09/05/22	3.1.1	09 MAY 2022 / 2300H / DURRES, ALBANIA
	3.1.2	2542.40 m ³
	3.1.3	C/O EUSEL GARCIA 
11/05/22	3.3.1	11 MAY '22 / 0800H / φ = 39° 36' S, λ = 018° 24' E 
	3.3.2	2812.7 m ³ / 23.5 m ³
	3.3.3	YES
	3.3.4	C/O EUSEL GARCIA 
11/05/22	3.1.1	11 MAY '22 / 1122H / φ = 38° 56' 4" N, λ = 017° 59' 7" E
	3.1.2	2812.7 m ³
	3.1.3	C/O EUSEL GARCIA 
11/05/22	3.3.1	11 MAY '22 / 1136H / φ = 38° 54' 8" N, λ = 017° 58' 7" E
	3.3.2	5448 m ³ / 51.2 m ³
	3.3.3	YES
	3.3.4	C/O EUSEL GARCIA 
11/05/22	3.1.1	11 MAY '22 / 2236H / φ = 37° 06' 5" N, λ = 015° 59' 6" E
	3.1.2	6399.2 m ³
	3.1.3	C/O EUSEL GARCIA 
11/05/22	3.3.1	11 MAY '22 / 2250H / φ = 37° 06' 5" N, λ = 015° 59' 3" E






Signature of Master



RECORD OF BALLAST WATER OPERATIONS

Name of Ship: MV. DESERT HOPE

Distinctive number or letters: ✓ 71027 / 9543 750


Date	Item (number)	Record of operations / Signature of Officers in charge
	3.3.2	3935.1 m ³ / 7.9 m ³
	3.3.3	YES
	3.3.4	C/O EOSEL GARCIA 
12/05/22	3.1.1	12 MAY '22 / 0330H / 4-36-27.9N, λ = 014-49.2E ✕
	3.1.2	3935.1 m ³
	3.1.3	C/O EOSEL GARCIA 
12/05/22	3.3.1	12 MAY '22 / 0340H / 4-36-25.3N, λ = 014-44.7E (2)
	3.3.2	4740.4 m ³ / 27.7 m ³
	3.3.3	YES
	3.3.4	C/O EOSEL GARCIA 
12/05/22	3.1.1	12 MAY '22 / 1301H / 4-37-00.9N, λ 012-29.5E (2)
	3.1.2	3789.2 m ³
	3.1.3	C/O EOSEL GARCIA 
14/05/22	3.3.1	14 MAY '22 / 0345H / 21°N 11°W, ALGERIA
	3.3.2	4927.7 m ³ / 7.4 m ³
	3.3.3	YES
	3.3.4	C/O EOSEL GARCIA 

Signature of Master

RECORD OF BALLAST WATER OPERATIONS

Name of Ship: MS. PORTAL MARE

Distinctive number or letters: VF 0007 / 454 3150

Date	Item (number)	Record of operations / Signature of Officers in charge
10/05/22	3.3.1	19 MAY '22 / 0950 / MEDINA, ALBERTA
	3.3.2	10076.4 m ³ / 102.4 m ³
	3.3.3	No
	3.3.4	C/O EDSEL GARCIA 

Signature of Master

الملحق 06: الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي



Certificate No.: 11210286-3366846-001

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

(This Certificate shall be supplemented by a Record of Construction and Equipment)

Issued under the Provisions of the
International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,
as modified by the Protocol of 1978 relating thereto and as amended,
(hereinafter referred to as "the Convention")
under the authority of the Government of

Republic of the Marshall Islands
(name of state)

by American Bureau of Shipping

Particulars of Ship

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry
DESERT HOPE	4411	Majuro
Gross Tonnage ¹ a) According to footnote ² b) According to footnote ³	Maximum Deadweight of Ship (metric tons) ⁴	IMO Number
33631	N/A	9543756

Type of Ship¹:

Oil Tanker

~~Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under Regulation 2(2) of Annex I of the Convention~~

Ship other than any of the above

THIS IS TO CERTIFY:

- That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 6 of Annex I of the Convention;
- That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of the Convention.

This Certificate is valid only when Supplement A issued at New Orleans, Louisiana, USA
on 22 July 2016 is attached.

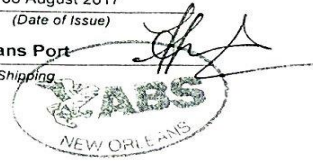
This certificate is valid until 07 August 2022 ⁵ subject to surveys in accordance with Regulation 6 of Annex I of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based: 08 August 2017

Issued at New Orleans, Louisiana, USA on 08 August 2017
(Place of Issue of Certificate) (Date of Issue)



Peter, Francis, New Orleans Port
Surveyor, American Bureau of Shipping



- Delete as appropriate
- The above gross tonnage has been determined in accordance with the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.
- The above gross tonnage has been determined by the authorities of the Administration in accordance with the national tonnage rules which were in force prior to the coming into force for existing ships of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.
- For oil tankers.
- Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 10.1 of Annex I of the Convention. The day and the month of date corresponds to the anniversary date as defined in regulation 1.27 of Annex I of the Convention, unless amended in accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention.

المعاينات السنوية:

Certificate No.: 11210286-3366846-001

ANNUAL / INTERMEDIATE SURVEY IN ACCORDANCE WITH REGULATION 10.8.3

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual / intermediate¹ survey in accordance with Regulation 10.8.3 of Annex I of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Signed: _____
(Surveyor, American Bureau of Shipping)

Place: _____

Date: _____

ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE REGULATION 10.3 APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with Regulation 10.3 of Annex I of the Convention, be accepted as valid until _____

Signed: _____
(Surveyor, American Bureau of Shipping)

Place: _____

Date: _____

ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND REGULATION 10.4 APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with Regulation 10.4 of Annex I of the Convention, be accepted as valid until _____

Signed: _____
(Surveyor, American Bureau of Shipping)

Place: _____

Date: _____

ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION 10.5 OR 10.6¹ APPLIES

This Certificate shall, in accordance with regulation 10.5 /10.6¹ of Annex I of the Convention, be accepted as valid until _____

Signed: _____
(Surveyor, American Bureau of Shipping)

Place: _____

Date: _____

¹ Delete as appropriate

Certificate No.: 11210286-3366846-001

**ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE
WHERE REGULATION 10.8 APPLIES**

In accordance with Regulation 10.8 of Annex I of the Convention, the new anniversary date is _____

Signed: _____
(Surveyor, American Bureau of Shipping)

Place: _____

Date: _____

In accordance with Regulation 10.8 of Annex I of the Convention, the new anniversary date is _____

Signed: _____
(Surveyor, American Bureau of Shipping)

Place: _____

Date: _____



الملحق 07: شهادة إيصال تسليم النفايات

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
REPUBLICUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
وزارة
مجمع الميناءات
المؤسسة الوطنية للميناءات - ش.ذ.ا
Port of Djén Djén
Djén Djén
Harbour Officer's on Duty

MINISTRE DES TRANSPORTS
GROUPE SERVICES PORTUAIRES «SERPORT - spa»
ENTREPRISE PORTUAIRE DE DJEN DJEN - spa

ش.ذ.ا
ش.ذ.ا

WASTE DELIVERY RECEIPT CERTIFICATE

Date 25/05/2022PORT FACILITY DJEN-DJEN Port

Installation portuaire

Name of ship JULIETA Flag LITUANIE IMO Number 9115913
Nom du navire Pavillon Numéro OMI

Type of ship Bulk Carrier Car Carrier /Ro-Ro Container ship
Type de navire Other cargo ship Oil/chemical Tanker other

Date and time of discharge 24/05/2022 At /
Date et heure de déchargement

Amount and type of waste received

Quantité et type de déchet reçu

Waste Categories	Quantity (m³)
A- Plastics	0.05
B- Food Waste	0.01
C- Domestic wastes (e.g. paper products, rags, glass, metal, bottles, crocker....etc.	0.1
D- Cooking oil	NIL
E- Incinerator ashes	NIL
F- Operational Waste	NIL
G- Animal carcass (es)	NIL
H- Fishing gear	NIL
I- E-Waste	NIL
Total Quantity	0.16 m³



Ship stamp and signature

m/y "JULIETA"
KLAMPEDA LITHUANIA
IMO 9115913, GRT 2050/NRT 1185

ش.ذ.ا رأسمالها الإجمالي 4 000 000 000 دج
NIS : 0982 1805 0056 139 | R.C : 00 B 00442292
العنوان: ص.ب 87 الأشواط الطاهر 18002 - جيجل
Tél. +213 34 54 21 64 - +213 30 47 84 10 Fax. +213 34 54 21 60

SPA au capital social de 4 000 000 000 Dinars
NIF : 0000 1804 422 9262 | Article : 1805 0 133 850
Adresse.BP N°87 Achouat Taher 18002 -Jijel
contact@djendjen-port.com www.djendjen-port.com



الملحق 08: طلب إزالة النفايات



SARL GASS / GENERAL ALGERIAN SHIPPING SERVICES

PORT AGENT - SHIP BROKER & MARITIME CONSULTANT

SARL AU CAPITAL DE 5.511.000 DA

Siège Social : 04 Clos des Orangers, villa n° 4, Vieux Kouba, Alger

RC N° : 16/00-0993392B13 NIF : 001316099339226A.I : 16188454052 NIS : 001316090144456 Agrt N° : 13/0157

Jijel le, 24/05/2022

À Monsieur : Le Directeur de la CAPITAINERIE

Objet : Demande enlèvement détritius MV JULIETA (GARBAGE).

BON DE COMMANDE

MONSIEUR : SERVICE CAPITAINERIE / EXPLOITATION

SERVICE : ENLÈVEMENT DÉTRITUS (GARBAGE).

Nom du navire : JULIETA
 Pavillon: LITHUANIA
 QUAÏ : G.CARGO
 Quantité : /
 Début des OPS : 24/05/2022

Comptant sur étroite et habituelle coopération, Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

CAPITAINERIE



*Service fait
 le 24/05/2022*

SARL GASS



Address: 10 Avenue Emir AEK - centre Ville - Jijel.

Phone nbr: + 213 34 44 71 17 Fax nbr: + 213 34 49 64 56 Cell Phone: +213 770 92 34 55
 Mail to: djendjen@gass-dz.com; Web site: www.gass-dz.com

الملحق 09: معاينة صنف المواد الضارة

TRAN SIT مدينى Jangraous

IMDG ON BOARD												
M/V ATLANTIC GENEVA												
VOYAGE № 1VYXS1MA												
28.04.2022												
ESBRC												
№№	Position	Net Weight (kg)	POL	POD	Serial	PACKING GROUP	IMO	EMS	UN №	DESCRIPTION		
1	110082	24.000	ESBCN	DZBJA	APZU3712435	2	2	F-A-S-Q	2014	HYDROGEN PEROXIDE		
2	110382	25.600	ESBCN	DZBJA	APZU3870860	1	8	F-A-S-Q	2031	NITRIC ACID		
3	110482	25.6	ESBCN	DZBJA	APZU3523107	1	8	F-A-S-Q	2031	NITRIC ACID		
4	110782	26.6	ESBCN	DZBJA	CAIU3247629	1	8	F-A-S-Q	2031	NITRIC ACID		
5	130602	23.9	ESBCN	DZBJA	CMAU1296268	8	8	F-E-S-C	1779	FORMIC ACID with more than 85% acid		
6	130882	19.7	ESBCN	DZBJA	ECMU2223361	8	8	F-E-S-C	2789	ACETIC ACID		
7	150182	28.3	ESBCN	DZSKI	CMAU0438619	8	8	F-A-S-B	1830	SULPHURIC ACID		
8	150384	26.4	ESBCN	DZSKI	APZU3787183	8	8	F-A-S-B	1830	SULPHURIC ACID		
9	150582	27.9	ESBCN	DZSKI	TCLU7433227	8	8	F-A-S-B	1830	SULPHURIC ACID		
10	150682	26.7	ESBCN	DZSKI	TGBU2181583	8	8	F-A-S-B	1830	SULPHURIC ACID		
11	150782	27.2	ESBCN	DZSKI	APZU3824076	8	8	F-A-S-B	1830	SULPHURIC ACID		
12	150882	26.7	ESBCN	DZSKI	ECMU1665883	8	8	F-A-S-B	1830	SULPHURIC ACID		
13	170182	26.6	ESBCN	DZSKI	GF5U1398589	8	8	F-A-S-B	1830	SULPHURIC ACID		
14	170382	28.1	ESBCN	DZSKI	CMAU1359849	8	8	F-A-S-B	1830	SULPHURIC ACID		
15	170582	27.4	ESBCN	DZSKI	APZU3635935	8	8	F-A-S-B	1830	SULPHURIC ACID		
16	170682	26.8	ESBCN	DZSKI	FCIU6240061	8	8	F-A-S-B	1830	SULPHURIC ACID		
17	170782	27	ESBCN	DZSKI	TGHU3961550	8	8	F-A-S-B	1830	SULPHURIC ACID		
18	170882	26.6	ESBCN	DZSKI	CMAU3016448	8	8	F-A-S-B	1830	SULPHURIC ACID		
19	200482	29	FRMRS	DZBJA	DF5U4095570	3	3	F-E-S-D	1210	PRINTING INK		
20	210282	15.1	FRMRS	DZBJA	BHCU3140329	1	3	F-E-S-D	1210	PRINTING INK		
21	210882	26.9	ESBCN	DZBJA	APZU3387696	2	8	F-A-S-Q	2031	NITRIC ACID		
22	330580	25.9	ESBCN	DZSKI	FCIU4155823	1	8	F-A-S-B	1830	SULPHURIC ACID		
23												
24												
TOTAL WEIGHT:		568.000										

IMO	Gross Weight (kg)	Net Weight (kg)
2.1		0.000
2.2		0.000
6.1		0
3		4.4000
5.1		240000.000
8		284000
9		0
TOTAL:		568000

ATLANTIC GENEVA
 28.04.2022
 ESBRC

TOTAL ON BOARD

568000.000

**D SECURITE DES EQUIPEMENTS
SAFETY INSTALLATIONS ABOARD**

**EN BON ETAT MARCHÉ
IN GOOD WORKING ORDER**

**DEFICIENCES
DEFICIENCIES**

Machines principales et auxiliaires Main and auxiliary engines	()	()
Appareil à gouverner principal Main steering gear	()	()
Appareil à gouverner auxiliaire Auxiliary steering gear	()	()
Appareils de mouillage Anchor gear	()	()
Système d'extinction et collecteur incendie Fixed fire extinguishing system	()	()
Installation radar Radar installation	()	()
Gyros compas Gyros compass	()	()
VHF VHF	()	()
Aération et portes de tambour machine	()	()
Détection d'incendie.....	()	()
Fermeture rapide à distance de Tanks et caisses à combustibles	()	()
Moto-pompe d'incendie	()	()
Enumérer les autres avaries ou incidents à signaler..... Detailed if any other deficiencies or incidents to be reported		

**PETROLIER ET PETROLIER - MINERALIER
OIL TANKER SHIP AND O.B.O. SHIP**

**ARRIVANT SANS CARGAISON D'HYDROCARBURE
ARRIVING WITHOUT OIL CARGO**

Le navire est dégazé () non dégazé () inerte ()
The vessel is free gas () not free gas () inerted ()

Date du dernier déchargement d'hydrocarbure.....
Last oil unloading date

Date du dernier certificat de dégazage.....
Date of last free gas certificate

Quantité de résidus restant à bord..... Tonnes
Slops quantity stored on board M/T

Soutes Tonnes
Bunkers M.T

Origine. origin			
Date. date			
Quantité. quantity			
Point éclair. flash point			

DO 62.7
LO 2433 L.7
FO 23387
RW 55

Date... 29/04/2022
Le capitaine / The master: [Signature]
Nom / Name: [Signature]
Timbre du Navire / Ship's stamp

**B MARCHANDISE DANGEREUSE A BORD
DANGEROUS CARGO ON BOARD**

Classe IMDG IMDG Class	Poids en tonnes Weigh in M/T		Classe IMDG IMDG class	Poids en Tonnes Weigh in M/T	
	A decharger To be unloaded	En transit In transit		A decharger To be unloaded	En transit In transit
1	1		5	1	
	2			2	
	3		6	1	
	4			2	
	5				
2	1		7		
	2				
3	1	5.7	8		
	2				
	3				
4	1		9		
	2				
	3				

**C CERTIFICATS DE SECURITE
SAFETY CERTIFICATES**

**Date d'expiration de validité
Cancelling date**

- Certificat de sécurité de construction "1".....
- Safety construction certificate
- Certificat de matériel d'armement "1".....
- Safety equipment certificate
- Certificat de sécurité radiotélégraphique "1".....
- Safety radiotelegraphy certificate
- Certificat de sécurité radiotéléphonique "1".....
- Safety radiotelephony certificate
- Certificat de franc bord "2".....
- Load line certificate
- Certificat de sécurité des navires à passagers "1".....
- Safety passengers ship certificate
- Certificat d'assurance ou de garantie contre les risques de pollution "3".....
- Oil liability certificate
- Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées "4".....
- International certification of pollution prevention by spoiled waters
- Registre des appareils de lavage.....
- Certificat de pesée des Bouteilles CO2.....

Handwritten signature and a large diagonal line crossing out the list of certificates.

"1" Convention SOLAS
 "2" Convention sur les lignes de charge (bb66)
 "3" Convention BRUXELLES 29 11 1969 (GLC 69)
 Si cargaison supérieure à 2000 T d'hydrocarbure en vrac
 (if more than 2000 T Oil in bulk)
 "4" Convention MARPOL 1973/78

الملحق 10: طلب إذن لطلاء أجزاء معينة في السفينة

MV=Gulf Sky=

Port: Djen-Djen (Algeria)
Date: 25.12.2021

To: Harbour Master of port Djen-Djen

Request for Permission

Dear Sir,

Please arrange your permission for painting/painting renewing draft marks of the Vessel during its staying alongside of the present berth of port Djen-Djen (25.12.2021).

Yours Faithfully,



authurised



Master of the MV=Gulf Sky=
Captain Andriy Sukhorukov

الملحق 11: الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء



Certificate No.: 11210206-4754009-244

INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of
the Protocol of 1997, as amended,
to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from
Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 related thereto
(hereinafter referred to as "the Convention")
under the authority of the Government of:

Republic of the Marshall Islands

(name of state)

by American Bureau of Shipping

Particulars of Ship

Name of Ship		Distinctive Number or Letters	
DESERT HOPE		4411	
IMO Number ¹	Port of Registry	Gross Tonnage	
9543756	Majuro	33631	

THIS IS TO CERTIFY:

- That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention; and
- That the survey shows that the equipment, systems fittings, arrangements and materials fully comply with the applicable requirements of Annex VI of the Convention.

This Certificate is valid only when Supplement IAPPC-VI 2008 issued at Jiangyin, China
on 28 May 2021 is attached

This certificate is valid until 27 May 2026 ² subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based: 28 May 2021

Issued at Jiangyin, China on 28 May 2021
(Place of Issue of Certificate) (Date of Issue)



Electronically Signed By
Fang Wen-De, CN Nantong Port (MLO)
Surveyor, American Bureau of Shipping

¹ In accordance with IMO ship identification number scheme, adopted by the Organization by resolution A 800/15)

² Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 9.1 of Annex VI of the Convention. The day and month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 2.3 of Annex VI of the Convention, unless amended in accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention

المصادقة على المعاينات السنوية:

Certificate No.: 11210286-4754009-244

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by Regulation 5 of Annex VI of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Annual Survey:

Signed:

Ruff Nirajon Vhatrail

(Surveyor, American Bureau of Shipping)

Place:

New Orleans

Date:

17 March 2022

Annual / Intermediate³ Survey:

Signed:

(Surveyor, American Bureau of Shipping)

Place:

Date:

Annual / Intermediate³ Survey:

Signed:

(Surveyor, American Bureau of Shipping)

Place:

Date:

Annual Survey:

Signed:

(Surveyor, American Bureau of Shipping)

Place:

Date:



³ Delete as appropriate

Certificate No : 11210288-4754009-244

ANNUAL / INTERMEDIATE SURVEY IN ACCORDANCE WITH REGULATION 9.8.3

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual / intermediate³ survey in accordance with Regulation 9.8.3 of Annex VI of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Signed: _____
 (Surveyor, American Bureau of Shipping)
 Place: _____
 Date: _____

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN 5 YEARS
 WHERE REGULATION 9.3 APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with Regulation 9.3 of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until _____

Signed: _____
 (Surveyor, American Bureau of Shipping)
 Place: _____
 Date: _____

**ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED
 AND REGULATION 9.4 APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with Regulation 9.4 of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until _____

Signed: _____
 (Surveyor, American Bureau of Shipping)
 Place: _____
 Date: _____

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF
 SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION 9.5 OR 9.6³ APPLIES**

This Certificate shall, in accordance with regulation 9.5 / 9.6³ of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until _____

Signed: _____
 (Surveyor, American Bureau of Shipping)
 Place: _____
 Date: _____



³ Decide as appropriate

Certificate No. 11210286-4754009-244

**ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE
WHERE REGULATION 9.8 APPLIES**

In accordance with Regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is _____

Signed: _____
(Surveyor, American Bureau of Shipping)
Place: _____
Date: _____

In accordance with Regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is _____

Signed: _____
(Surveyor, American Bureau of Shipping)
Place: _____
Date: _____



قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: المصادر

-القران الكريم:

الآية 14، من سورة النحل.

ثانياً:المراجع

1/الكتب:

1-الجمال أحمد محمود، حماية البيئة البحرية من التلوث، ط1، منشأة المعارف، مصر، 2007.

2-الحاج حمود محمد، القانون الدولي للبحار، ط 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2008.

3-الحميدي محمد سعيد عبد الله، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلويث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها، ط1، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2008 .

4-العشاوي عبد الله العزيز، محاضرات في المسؤولية الدولية، ط 2، دار هومة، الجزائر، 2009.

5-العيناني إبراهيم محمد، القانون الدولي للبحار، د ط، دار الفكر العربي، مصر، 1984.

6-الفار عبد الواحد محمد، الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث: دراسة قانونية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، د ط، دار النهضة العربية، مصر، 1985.

- 7- الفتلاوي سهيل حسين، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، د ط، الأردن، 2009.
- 8-الناصرأحمد خالد، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط 1، الأردن، 2010.
- 9-بوكعبان العربي، الوافي في القانون البحري، د ط، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2020.
- 10-حداد سليم، التنظيم القانوني للبحار، ط 1، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، 1994.
- 11-سلامة أحمد عبد الكريم، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والإتفاقية، ط 1، جامعة الملك العود، السعودية، 1997.
- 12-صباغ مروان يوسف، البيئة وحقوق الإنسان، ط 1، كمبيو ونشر للدراسات والإعلام والنشر والتوزيع ، عمان، 1992.
- 13-صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، ط 1، دار الفكر الجامعي، مصر، 2007.
- 14-عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، ط 1، منشأة المعارف، مصر، 1999.
- 15-عبدعبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، د ط، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2006.

2/ الرسائل الجامعية:

أ-رسائل الدكتوراة:

1-دربال محمد، دور القانون الدولي في حماية البيئة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراة في العلوم، تخصص قانون وصحة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي ليايس 19 مارس 1962، سيدي بلعباس، 2018-2019.

2-شعشوع قويدر، دور المنظمات غير الحكومية في تطوير القانون الدولي البيئي، رسالة دكتوراة، تخصص قانون عام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2013-2014.

3-عصاد لعمامري، الأحكام التوفيقية لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة دكتوراة في القانون، دون تخصص، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014.

4-علواني مبارك، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة البحرية: دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراة، تخصص قانون العلاقات الدولية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2016-2017.

5-واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، رسالة لنيل شهادة الدكتوراة في القانون الخاص، دون تخصص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر تلمسان، 2009-2010.

6-وافي حاجة، الحماية الدولية للبيئة في إطار التنمية المستدامة، أطروح مقدمة لنيل شهادة دكتوراة علوم، تخصص حقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2018-2019.

ب-مذكرات الماجستير:

1-بوبكر فاطمة، نظام برشلونة لحماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولاي الطاهر، سعيدة، 2009-2010.

2-سليمانى مراد، حماية البيئة البحرية في إطار التنمية المستدامة بين الاليات الدولية والقانون الجزائري، مذكرة للحصول على شهادة الماجستير في القانون، تخصص هيئات عمومية وحكومية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2015-2016.

3-دشتي عباس إبراهيم ، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، رسالة مكملة للحصول على درجة الماجستير في القانون، دون تخصص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2010.

4-عبد اللاوي عبد الكريم، حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون إداري معمق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2016-2017.

5-جدي وناسة ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2007-2008.

ج-مذكرات الماستر:

1-أقوجيل ليديّة، عبد المومن حياة، حماية البيئة البحرية من مختلف أنواع التلوث، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014-2015.

2-بن عيادي فتيحة، الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، مذكرة لنيل شهادة الماستر، دون تخصص، كلية الحقوق، جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، 2017-2018.

- 3-بوغازي جهيد، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الجزائري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون البيئة والتنمية المستدامة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2019-2020.
- 4-بيبة سميرة، نايت رابح سعدية، المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في القانون العام، تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، 2015-2016.
- 5-خروبي محمد، الآليات القانونية لحماية البيئة في الجزائر، مذكرة مكملة لاستكمال متطلبات ماستر أكاديمي، تخصص قانون إداري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، 2012-2013.
- 6-زرقان وليد، القانون الدولي للبيئة، محاضرات أقيمت على طلبة السنة الأولى ماستر مهني، تخصص قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الأمين دباغين، سطيف 2، 2016-2017.
- 7-زيداني موسى، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص النظام القانوني لحماية البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الطاهر مولاي، سعيدة، 2015-2016.
- 8-مغزي حب الله خالد، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، مذكرة ماستر، تخصص قانون دولي عام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2019-2020.

3/المقالات:

- 1-البراهيمي سفيان، (فعالية المبادئ العامة التي تحكم استغلال البحر الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في حماية البيئة البحرية من التلوث)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد1، المجلد6، الجزائر، أكتوبر 2019.
- 2-العرايبي خيرة، (أسباب تلوث البيئة البحرية والساحلية في الجزائر والحماية القانونية لها)، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، العدد 01، المجلد 03، الجزائر، 2016.
- 3-العربي مداح، قعموسي هوارى، بن علي محمد، (الجزاءات الإدارية والمالية لحماية البيئة في التشريع الجزائري)، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، العدد 01، المجلد 11، الجزائر، 2021 .
- 4-الفيل علي عدنان، (دراسة مقارنة للتشريعات العربية الجزائرية في مكافحة التلوث البيئي)، مجلة الزرقاء للبحوث والدراسات الإنسانية، العدد 02، المجلد 09، العراق، 2009.
- 5-النحوي سليمان، لحرش أيوب التومي، (الحماية الجنائية للبيئة الطبيعية في التشريع الجزائري)، مجلة الإجتهد للدراسات القانونية والإقتصادية، العدد 02، المجلد 09، الجزائر، 2020.
- 6-أعراب كميلا، (المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 07، الجزائر، 2018.
- 7-باديس الشريف، (الجزاءات غير الجنائية المقررة لمكافحة جرائم تلوث البيئة)، مجلة العلوم القانونية والإجتماعية، العدد 09، الجزائر، 2018.
- 8-برحماني محفوظ، (الحماية البيئية)، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، العدد 07، الجزائر، 2015.
- 9-بلقنيشي حبيب، فاطمة الزهراء حاج شعيب، (المسؤولية المدنية الناجمة عن تلوث البيئة)، مجلة الفقه القانوني والسياسي، العدد 01، المجلد 01، الجزائر، 2019.

- 10- بليل زينب، (البيئة البحرية في المتوسط واقع وتحديات)، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، العدد 01، المجلد 15، الجزائر، 2022.
- 11- بن الصغير شهرزاد، (مدى تكريس الحماية القانونية للبيئة البحرية؟)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 08، الجزائر، 2018.
- 12- بن سماعيل محمد، (العقوبات المالية و دورها في إعادة تأهيل المحكوم عليه- دراسة مقارنة بين الشريعة الإسلامية والقانون الجنائي-)، مجلة البحوث العلمية والدراسات الإسلامية ، العدد 01، المجلد 11، الجزائر، جانفي 2019.
- 13- بن عيسى حياة، (الحماية الجنائية للبيئة البحرية)، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد 07، الجزائر، 2018.
- 14- بن قو أمال، (التعويض العيني عن الضرر البيئي)، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، العدد 07، الجزائر، 2016.
- 15- بوخالفة فيصل، (أنماط ووسائل التعويض عن الضرر البيئي)، مجلة القانون العقاري و البيئة، العدد 13، المجلد 07، الجزائر، جوان 2019.
- 16- حاج علي مداح، كوثر بوحزمة، (المسؤولية الجزائية للمؤسسات المصنفة من الجرائم البيئية -دراسة مقارنة-)، مجلة المستقبل للدراسات القانونية، العدد 01، المجلد 03، الجزائر، جوان 2019.
- 17- حمداوي محمد، (دور المنظمات الدولية في حماية البيئة البحرية والحفاظ على التنوع البحري)، جامعة الدكتور مولاي الطاهر، العدد 02، الجزائر، 2015.
- 18- زرقان وليد، (نظرية المخاطر كأساس لمسؤولية الدولة عن أنشطتها النووية السلمية بين النظرية والممارسة الدولية)، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، العدد 06، الجزائر، جوان 2016.

- 19- زعزوعة فاطمة، (دور القضاء في حماية البيئة البحرية)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 05، الجزائر، مارس 2017.
- 20- سايح خيرة شيماء، بلخير هند، (دور التشريع الجزائري في مكافحة جرائم البيئة البحرية)، دفاتر السياسة والقانون، العدد 02، المجلد 13، الجزائر، 2021.
- 21- سماح بلوط، (الالتزام العام لحماية البيئة البحرية من التلوث في إطار اتفاقية قانون البحار 1982)، مجلة العلوم الإنسانية، العدد 02، المجلد 31، الجزائر، جوان 2020.
- 22- سماح بلوط، ريمة مقراني، (الالتزام العام لحماية البيئة البحرية من التلوث في إطار الحماية الجزائرية للبيئة البحرية في التشريع الجزائري)، مجلة العلوم القانونية والسياسية، العدد 01، المجلد 10، الجزائر، أبريل 2019.
- 23- سماعيل فاطمة الزهراء، (الوسائل القانونية لمنع تلوث البيئة البحرية بالمحروقات ومكافحته)، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، العدد 01، المجلد 02، الجزائر، 2015.
- 24- سماعيل فاطمة الزهراء، (دور منظمة الأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية في حماية البحر من التلوث بالنفط الصادر من المنصات البحرية النفطية)، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، العدد 2، المجلد 4، الجزائر، 2017.
- 25- شوقي سمير، (الضرر البيئي البحري على ضوء القانون الجزائري والدولي)، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية السياسية و الاقتصادية، العدد 01، المجلد 57، الجزائر، 2020.
- 26- عباس عبد القادر، (النظام القانوني للضرر البيئي)، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، العدد 03، المجلد 06، الجزائر، سبتمبر 2021.

- 27- عبدلي نزار، (المسؤولية المترتبة عن عدم حماية البيئة البحرية في الجزائر)، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، العدد09، الجزائر، جوان 2017.
- 28- عقبي يمينة، (دور القاضي المدني في تقدير التعويض عن الأضرار البيئية: مقارنة بين المفهوم التقليدي والحديث للمسؤولية)، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، العدد02، المجلد 04، الجزائر، 2019.
- 29- عمراني نادية، (الجهود الدولية لمكافحة التلوث البحري)، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، العدد 131، الجزائر، 2017.
- 30- عمراني نادية، (المسؤولية الجنائية عن تلويث البيئة الطبيعية -البيئة البحرية نموذجاً-)، مجلة الإجتهد للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد03، المجلد 09، الجزائر، 2020.
- 31- عياشي فاطمة، بودفع علي، (دور المنظمات الدولية المتخصصة في حماية البيئة البحرية من التلوث)، مجلة الاجتهاد القضائي، العدد02، المجلد13، الجزائر، أكتوبر 2021.
- 32- غراف ياسين، (الجزاء الإدارية ومدى نجاعتها في حماية البيئة البحرية من المواد الخطيرة)، مجلة القانون العقاري والبيئة، العدد02، المجلد08، الجزائر، 2020.
- 33- قايدي سامية، (الحماية القانونية للبيئة)، مجلة إدارة، العدد 40، 2010.
- 34- لقمش محمد أمين، (أساس المسؤولية الدولية الناجمة عن التلوث البيئي)، مجلة البحوث في الحقوق والعلوم السياسية، العدد06، الجزائر، مارس 2017.
- 35- مجدوب نوال، (الإطار القانوني لجريمة تلويث البيئة البحرية وإشكاليات المسؤولية الجنائية)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 06، الجزائر، نوفمبر 2017.

- 36- محمدي محمد الأمين، (التلوث البيئي البحري على ضوء القانون الدولي)، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، العدد9، الجزائر، جوان 2017.
- 37- مخابط يعقوب عائشة، (حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث)، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، العدد 03، المجلد 58، الجزائر، 2021.
- 38- مقاني فريد، (مكافحة الجرائم البيئية في التشريع الجزائري والقوانين المقارنة)، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 58، العدد 04، سبتمبر 2021.
- 39- مقاني فريد، (حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري)، حوليات جامعة الجزائر 1، العدد 33، الجزائر، ديسمبر 2019.
- 40- منصور محمد، (الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية بين القانون الدولي العام والتشريع الداخلي)، مجلة العلوم القانونية والسياسية، العدد 02، المجلد 10، الجزائر، سبتمبر 2019.
- 41- ناصر مراد، (إشكالية التلوث البيئي في الجزائر)، مجلة الاقتصاد والإحصاء التطبيقي، العدد 01، الجزائر، جوان 2009.
- 42- نعيمة فضيلة، (التدابير الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث في أعالي البحار)، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، العدد1، المجلد12، الجزائر، 2021.
- 43- نور خالد إبراهيم، محمود خليل جعفر، (الحماية الدولية لمنطقة أعالي البحار من التلوث النووي)، عدد خاص لبحوث التدريسيين مع طلبة الدراسات العليا، المجلد36، العدد01، بغداد، 2021 .
- 44- هاشمي حسن، (الإشعاعات النووية وحقوق الإنسان حق الإنسان في الحياة وسلامة الجسد والحق في بيئة نظيفة)، مجلة العلوم القانونية والسياسية، العدد06، الجزائر،

جانفي 2013.

45-هداج رضا، (التعويض كآلية من آليات جبر الضرر البيئي)، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، العدد 04، الجزائر، 2018 .

4/النصوص القانونية:

أ-الاتفاقيات الدولية:

1-اتفاقية لندن لمنع تلوث البحر بالبترول، المعتمدة من قبل المؤتمر الدولي التابع للأمم المتحدة، 54 orlpol ماي، 1954، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم 63-344، المؤرخ في 23 سبتمبر 1963، ج ر عدد 66، المؤرخة سنة 1963.

2-اتفاقية بروكسل بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي، المعتمدة في مؤتمر بروكسل من قبل المنظمة البحرية الدولية، دون رقم الوثيقة، 1969، صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر 72-17، المؤرخ في 07 جوان 1972، ج ر عدد 53، المؤرخة سنة 1972.

3-اتفاقية لندن المتعلقة بالوقاية من التلوث الناجم عن السفن، المعتمدة في المؤتمر الدولي من قبل المنظمة البحرية الدولية، دون رقم الوثيقة، 1973-1978، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم 88-108، المؤرخ في 31 ماي 1988، ج ر عدد 22، المؤرخة في 01 جويلية 1988.

4-اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط، المعتمدة من قبل مؤتمر المفوضين للدول الساحلية، دون رقم الوثيقة، 1976، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم 88-108، المؤرخ في 31 ماي 1988، ج ر عدد 22، المؤرخة في 1988.

- 5-اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المعتمدة من قبل المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار، دون رقم الوثيقة، 1982، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 96-23، المؤرخ في 22 سبتمبر 1996، ج ر عدد 6، المؤرخة في 14 سبتمبر 1996.
- 6-البروتوكول الإختياري الثاني للعهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية والهادف إلى إلغاء عقوبة الإعدام، الذي اعتمده الجمعية العامة للأمم المتحدة في نيويورك، في 15 ديسمبر 1989.

ب-القوانين:

ب-1-النصوص التشريعية:

- 1-أمر رقم 66-156، المؤرخ في 08 جوان 1966، يتضمن قانون العقوبات، معدل ومتمم، ج ر عدد 49، المؤرخة في 11 جوان 1966.
- 2- قانون رقم 75-58، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، معدل ومتمم، ج ر عدد 75، المؤرخة في 30 سبتمبر 1975
- 3-قانون رقم 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، معدل ومتمم، ج ر 29، المؤرخة في 10 أبريل 1977.
- 4-قانون رقم 83-03، المؤرخ في 8 فيفري 1983، يتعلق بحماية البيئة، ج ر 06،(ملغى).
- 5-قانون رقم 01-19، المؤرخ في 12 ديسمبر 2001، يتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها و إزالتها، ج ر عدد 77.
- 6-قانون 03-10، المؤرخ في 19 جويلية 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج ر عدد 43، المؤرخة في 20 جويلية 2003.

7-قانون 05-12، المؤرخ في 4 أوت 2005، المتعلق بالمياه، معدل ومتمم، ج ر عدد 60، المؤرخة سنة 2005.

8-قانون رقم 10-04، المؤرخ في 15 أوت 2010، المتضمن القانون البحري، ج ر 46 المؤرخة في 18 أوت 2010.

ب-2-المراسيم التنفيذية:

-مرسوم تنفيذي رقم 14-264، المؤرخ في 22 سبتمبر 2014، المتعلق بتنظيم مكافحة التلوثات البحرية و إحداث مخططات استعجالية لذلك.

7/المواقع الإلكترونية:

1-مخلاف عمر، المحاضرة الرابعة في الحماية الاتفاقية للبيئة، كلية الحقوق، جامعة سطيف 2، د س، تم الإطلاع عليه يوم 09-04-2022، على الساعة 13:16، متاحة على الموقع:

<https://cte.univ-setife2.dz>

2-منظمة السلام الأخضر-ويكيبيديا، تم الإطلاع عليه يوم 16-04-2022، على الساعة 11:13، متاحة على الموقع:

<https://qr.m.wikipedia.org>

3-مرعى بشرى، 36 عاما على إغراق سفينة غرينيس "راينبوواريور"، جويلية 2021، تم الإطلاع عليه يوم 16-04-2022، على الساعة 14:20، على الموقع :

<https://www.greempeqce.org>

4-محمد، أكبر 5 من حوادث التسرب النفطي في العالم وأثرها البيئي المدمر، نوفمبر 2019، تم الإطلاع عليه يوم 22-05-2022، على الساعة 17:05، متاح على الموقع:

<https://damasoil.com>

5-أسامة أ، السلام اليوم، يوم 01-10-2012، تم الإطلاع عليه يوم 24 -05-2022، على الساعة 14:30، متاحة على الموقع:

www.djazairress.com/essalam/15835

6- اسكندري أحمد، محاضرات في تلويث البيئة البحرية المفهوم والمصادر، كلية الحقوق بن عكنون ، جامعة الجزائر، 2013، تم الإطلاع عليه يوم 31-05-2022، على الساعة 15:20، متاحة على الموقع :

<https://www.elmizaine.com>

7-هاشمي حسن، محاضرات في المنظمات الدولية للبحار، كلية الحقوق، جامعة جيجل، 2022، تم الإطلاع عليه يوم 01-06-2022، على الساعة 15:25، متاحة على الموقع:

<https://fdsp.univ-jjel.dz>

ثانيا:المراجع باللغة الأجنبية

1-convention for the protection of the marine environment and the coastalregion of the mediterranean and itsprotocols, 1976.

2-protocol for the prevention and elimination of pollution of the mediterranean sea by dumping from ships and aircraft or incineration atsea, 1976.

3-protocol concerning cooperation in preventing pollution from ships and in cases of emergency, combating pollution of the mediterranean sea, 1976.

4-protocol for the protection of the mediterranean sea against pollution from land-based sources and activities, 1980.

5-protocol for the protection of the protection of the mediterranean sea against pollution resulting from exploration and exploitation of the continental shelf and the seabed and its subsoil, 1994.

6-protocol concerning specially protected areas and biological diversity in the mediterranean, 1995.

7-Protocol on the prevention of pollution of the mediterranean sea by transboundary movement of hazardous wastes and their disposal, 1996.

8-protocol on integrated coastal zone management in the mediterranean, 2008.

فهرس المحتويات:

مقدمة.....	ص1
الفصل الأول: مكافحة التلوث البحري في القانون الدولي.....	ص5
المبحث الأول: الاتفاقيات الدولية لمكافحة التلوث البحري.....	ص5
المطلب الأول: الاتفاقيات الدولية العامة لمكافحة التلوث البحري.....	ص6
الفرع الأول: اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث	ص6
أولاً: أحكام اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.....	ص8
ثانياً: تطبيق أحكام اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث	
ميدانيا.....	ص19
الفرع الثاني: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.....	ص20
أولاً: أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.....	ص21
ثانياً: تطبيق أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.....	ص26
المطلب الثاني: الاتفاقيات الدولية الخاصة لمكافحة التلوث البحري.....	ص27
الفرع الأول: اتفاقية لندن لمنع التلوث بالبترول.....	ص28
أولاً: أحكام اتفاقية لندن لمنع التلوث بالبترول.....	ص28
ثانياً: تطبيق أحكام اتفاقية لندن لمنع التلوث بالبترول.....	ص32
الفرع الثاني: اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن (ماربول).....	ص33
أولاً: الالتزامات التي تفرضها اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن.....	ص35

ثانيا: مرافق اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن.....	ص37
ثالثا: تطبيق اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن ميدانيا.....	ص40
المبحث الثاني: الآليات القانونية والجزاءات المطبقة لمكافحة التلوث البحري في القانون الدولي.....	ص42
المطلب الأول: الهيئات الدولية الخاصة بمكافحة التلوث البحري.....	ص43
2الفرع الأول: المنظمات الدولية الحكومية لمكافحة التلوث البحري.....	ص43
أولا: دور و أهداف المنظمة البحرية الدولية في مكافحة التلوث البحري.....	ص44
ثانيا: دور و أهداف السلطة الدولية لقاع البحر في مكافحة التلوث البحري.....	ص46
الفرع الثاني: المنظمات الدولية غير الحكومية لمكافحة التلوث البحري.....	ص47
أولا: دور و أهداف منظمة السلام الأخضر في مكافحة التلوث البحري.....	ص48
ثانيا: دور وأهداف الاتحاد العالمي لحماية الطبيعة في مكافحة التلوث البحري..	ص49
المطلب الثاني: تطبيق المسؤولية الدولية على التلوث البحري.....	ص51
الفرع الأول: توقيع الجزاء المدني.....	ص52
أولا: التعويض العيني.....	ص52
ثانيا: التعويض النقدي.....	ص54
الفرع الثاني: توقيع الجزاء الجنائي.....	ص57
أولا: العقوبات الأصلية في جرائم تلويث البيئة البحرية.....	ص60
ثانيا: العقوبات التكميلية في جرائم البيئة البحرية.....	ص62

63	خلاصة الفصل الأول.....
63	الفصل الثاني: مكافحة التلوث البحري في التشريع الجزائري.....
64	المبحث الأول: التشريعات الجزائرية الخاصة بمكافحة التلوث البحري.....
64	المطلب الأول: أحكام التشريعات الجزائرية الخاصة بمكافحة التلوث البحري....
	الفرع الأول: القوانين الجزائرية الخاصة بمكافحة التلوث البحري من مصادر
64	برية.....
68	أولاً: القانون البحري الجزائري.....
75	ثانياً: قانون البيئة و التنمية المستدامة.....
75	الفرع الثاني: التشريعات الجزائرية الخاصة بمكافحة التلوث بالمحروقات.....
80	أولاً: القانون البحري الجزائري.....
82	ثانياً: قانون البيئة والتنمية المستدامة.....
83	المطلب الثاني: لجنة تل البحر.....
83	الفرع الأول: تنصيب لجنة تل البحر.....
84	أولاً: مجال تطبيق لجنة تل بحر.....
88	ثانياً: تنظيم مكافحة تلوث البحر.....
88	الفرع الثاني: مخططات تل بحر وتنفيذها.....
89	أولاً: هدف مخططات تل بحر.....
90	ثانياً: تنفيذ مخططات تل بحر.....

المبحث الثاني: الجزاءات القانونية المطبقة لمكافحة التلوث البحري التشريع الجزائري.....ص90	90
المطلب الأول: الجزاءات الإدارية لمكافحة التلوث البحري.....ص90	90
الفرع الأول: الإخطار ووقف النشاط.....ص91	91
أولاً: الإخطار.....ص92	92
ثانياً: وقف النشاط.....ص93	93
الفرع الثاني: سحب التراخيص.....ص94	94
الفرع الثالث: الرسوم الجبائية.....ص94	94
أولاً: مبدأ الملوث الدافع.....ص95	95
ثانياً: الحماية البيئية.....ص95	95
المطلب الثاني: المسؤولية القانونية عن التلوث البحري في التشريع الجزائري.....ص96	96
الفرع الأول: المسؤولية المدنية عن تلويث البيئة البحرية في التشريع الجزائري...ص96	96
أولاً: التعويض العيني عن الضرر البيئي البحري.....ص99	99
ثانياً: التعويض النقدي عن الضرر البيئي البحري.....ص102	102
الفرع الثاني: المسؤولية الجزائية عن تلوث البيئة البحرية.....ص102	102
أولاً: العقوبات الأصلية.....ص107	107
ثانياً: العقوبات التكميلية.....ص111	111
خلاصة الفصل الثاني.....ص112	112

الخاتمة.....ص115

الملاحق.....ص133

قائمة المراجع.....ص153

الملخص:

على إثر التطورات الأخيرة وكثرة استعمال البحار نتج عنه تلوث للبيئة البحرية الذي لا يقتصر في آثاره على الدولة مصدرة التلوث، ولمواجهة هذا الخطر وضعت الدول حلولاً موحدة تتلخص في مجموعة من القواعد القانونية التي تهدف أساساً إلى الحد من التلوث بشتى أنواعه وحماية البيئة البحرية والمساهمة في تمتيتها المستدامة.

حيث أن دراسة هذا الموضوع المتمثل في الإطار القانوني لمكافحة التلوث البحري يتطلب الإحاطة بمختلف الحلول الموضوعية في القانون الدولي والتشريع الجزائري من القواعد والآليات القانونية بهدف الحد من خطر التلوث، حيث من أجل تحقيق هذا الهدف تم إقرار العديد من الاتفاقيات التي تعمل على مكافحة التلوث فمنها العامة التي أحكامها شاملة لجميع أنواع التلوث، والخاصة بنوع معين من التلوث، إذ أن هاته الاتفاقيات فرضت التزامات على جميع الدول الأطراف وذلك بالتعاون والتضامن فيما بينهم ومع الهيئات الدولية من أجل خفض التلوث إلى أقصى حد وفق الأسس الدولية والداخلية، وبالنسبة للتشريع الجزائري فقد سن المشرع عدة قوانين مع تطبيق المسؤولية في حالة قيام الضرر من أجل إصلاحه وضمان التعويض الكافي لتحقيق الحماية الفعالة للبيئة البحرية.

Summary :

As a result of recent developments and the sea pollution of the marine environment has resulted in its effects are not limited to the pollution-exporting country, and to confront this danger, countries have developed unified solutions that are summarized in a set of legal rules that mainly aim to reduce pollution of all kinds, protect the environment and contribute to its sustainable development.

As the study of this topic represented in the legal framework for combating marine pollution requires an understanding of the various solutions established in international law and Algerian legislation of legal rules and mechanisms in order to reduce the risk of pollution. The provisions of which are comprehensive for all types of pollution, and specific to a particular type of pollution, as these agreements imposed obligations on all parties to the conflict and solidarity among themselves and with international bodies in order to reduce pollution to the maximum extent in accordance with international and internal foundations. Several laws are legislated with the application of liability in the event of damage in order to repair it and ensure adequate compensation to achieve effective protection of the marine environment.

"وآخر دعوانهم أن الحمد لله رب العالمين"