

جهود المشرع الجزائري في الوقاية من مخاطر تلوث البيئة البحرية

The efforts of the Algerian legislator in preventing the risks of pollution of the marine environment

Les efforts du législateur algérien dans la prévention des risques de pollution du milieu marin

برياني سمية

ماستر حقوق تخصص دولة ومؤسسات عمومية

مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية

إطار بالمدرسة الوطنية العليا للبحرية بوسماعيل - الجزائر

soumya95sousou@gmail.com

تاريخ النشر : 31/12/2024

تاريخ القبول : 25/04/2024

تاريخ الإرسال : 18/08/2023

ملخص :

نظرا لأهمية البيئة البحرية في حد ذاتها فإن موضوع حماية البيئة البحرية واحد من بين أهم الموضوعات التي ظهرت مؤخرا وبقوة على الساحة القانونية ، و التي أضحت تمثل اقتصاديات العالم، كونها تعد من أفضل الطرق وأيسرها، و نظرا لهذه الأهمية ولكون مشكلة التلوث البحري قضية عالمية تتطلب تضافر كافة الجهود، ظل المشرع الجزائري يسعى لجهود رامية لحماية البيئة البحرية من التلوث ، على غرار تلك الجهود التي سعت إليها الاتفاقيات الدولية وغيرها إلى إبرام اتفاقية عامة لحماية البيئة البحرية من جميع مصادر التلوث والمتجسدة في اتفاقية الأمم المتحدة وقد انعكست كل تلك الجهود على المستوى الوطني وهذا بسن المشرع الجزائري قواعد قانونية وقائية وردعية ترمي لحماية البيئة البحرية من الأضرار الناجمة عن التلوث الذي أحدثه الإنسان نتيجة عبثه بتلك البيئة واستغلالها استغلالا سيئا.

الكلمات المفتاحية:

حماية البيئة البحرية، التلوث البحري، التشريع الجزائري، الإجراءات الوقائية والردعية ، المنطقة

المتاخمة ، المياه الإقليمية ، المياه الداخلية ، المنطقة المجاورة .

Abstract :

Given the importance of the marine environment in itself, the issue of protecting the marine environment is one of the most important issues that have recently emerged and strongly on the legal scene, Which has become the world's economy, as it is one of the best and easiest ways, and given this importance and the fact that the problem of marine pollution is a global issue that requires concerted efforts of all, the Algerian legislator sought efforts to protect the marine environment from pollution, similar to those efforts sought by international conventions And others to the conclusion of a general agreement to protect the marine environment from all sources of pollution embodied in the United Nations Convention. All these efforts were reflected at the national level, and this was enacted by the Algerian legislator, preventive and deterrent legal rules aimed at protecting the marine environment from the damage caused by pollution caused by man as a result of his tampering with that environment and its exploitation badly exploited.

Keywords : *protecting the marine environment – marine pollution - Algerian legislation - preventive and deterrent legal rules- contigious zone -*

مقدمة:

إنّ البيئة البحرية قد حظيت و صارت مجالا عالميا و وطنيا للاهتمام العلمي و القانوني، و ذلك لتميز البيئة البحرية عن كافة عناصر البيئة الأخرى. و قد تعددت الدراسات و البحوث التي حاولت إثارة الوعي بأهميتها و بمواردها خاصة و أن أضرارها تمتد زمنيا و مكانيا وقد ذكر في القرآن الكريم لقول الله تعالى في محكم تنزيله بعد باسم الله الرحمن الرحيم(وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ جَلِيَّةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلَکَ مَوَاجِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ

وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ) ما هذا إلا تذكير ، بمن أهم نعم الله علينا بأهمية البحار وضرورة المحافظة عليها ، ونظرا لانتقال المجتمعات من المجتمع الزراعي إلى المجتمع الصناعي في القرن 19 كان على الإنسان أن يخضع الطبيعة لرغباته مما أثارا عواقب سلبية وخيمة على الحياة الطبيعية، بحيث تعتبر ظاهرة التلوث البحري من المشكلات الهامة التي أصبحت تواجه المجتمع الدولي بأسره، وبالتالي من هنا جاءت القناعة بضرورة مراجعة هذه الأساليب التي أصبحت تهدد حياة الإنسان في حد ذاتها، وظهرت مسألة حماية البيئة يحمل قيمة فردية واجتماعية لرفاهية الإنسان، لما في ذلك من انعكاسات وتأثيرات ضارة على البيئة البحرية نفسها والتأثيرات التي يخلفها التلوث البحري على البيئة البحرية من الأضرار الصحية التي تصيب الإنسان وثروة السمكية وغيرها ..، ومع كل المنافع التي حققها نشاط الإنسان على البحر تبقى البيئة البحرية هي المتضرر الأول و الأخير من الأنشطة البشرية ، ومع بروز ظاهرة تلوث البحار والمحيطات تنبه المشرع الجزائري للمشكلة وجعلها من بين اهتماماته باعتبارها عنصر جوهري أساسي لاستمرار الحياة البشرية فكانت من منبر هذا البحث جديا في إيجاد قوانين وطنية تهدف لحماية البيئة البحرية، فإن موضوع البيئة يعد موضوعاً متشعباً لا يمكن اعتباره موضوعاً مستوفياً لجميع الجوانب كما لا يمكن تجسيد مفهومه بمعزل عن جملة الجوانب المتعلقة به، نظرا لطبيعة المشاكل المطروحة في هذا السياق من جهة و من جهة أخرى بالنظر إلى طبيعة الدراسة التي تتناول هذا الموضوع ، فحينما نحدد مفهوم البيئة هناك مصطلحات أخرى تقترب منها في الفهم كمصطلح الطبيعة ، التلوث و التنمية المستدامة ، و تظهر أهمية ذلك لاسيما فيما يخص وصف الضرر البيئي من جهة، و من جهة أخرى فإن الإجراءات القانونية التي تضمنها قانون البيئة لها علاقة وثيقة بهذه المفاهيم باتخاذ إجراءات ومجموعة من التدابير اللازمة لتجنب مسببات هذه المخاطر وتأثيراتها المضرّة ، فالمشرع الجزائري سن جهود في هذا السياق من إجراءات قانونية وقائية وردعية ترمي لحماية البيئة البحرية من الأضرار الناجمة عن التلوث الذي أحدثه الإنسان نتيجة عبثه بتلك البيئة واستغلالها استغلالا سيئاً ومن هنا نطرح الإشكال الآتي:

فيما تتمثل جهود المشرع الجزائري في الوقاية من مخاطر تلوث البيئة البحرية ؟

كما أن الأسباب التي جعلتنا نتناول موضوع جهود المشرع الجزائري في الوقاية من مخاطر تلوث البيئة البحرية على المستوى الوطني، و اختياره كدراسة بحثية كون أن التلوث أصبح ظاهرة متزايدة خاصة في العصر الحالي الذي واكبه التطور الصناعي و التقدم التكنولوجي، وما نتج عنه من مخاطر متنوعة و متعددة، بسبب سلوك الإنسان الخاطئ نتيجة لنشاطاته العشوائية التي يمارسها في حياته اليومية، ومن جهة أخرى رغم أهمية الموضوع و انعكاس أثار التلوث البحري سلبا على حياة البشرية، و بما أن موضوعنا موضوع قانوني، و نظرا لأهمية الدراسة التي تتطلب تحليل الأحكام المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث في

التشريعات الجزائرية ، وما استقرت عليه تشريعات المشرع الجزائري، فإن منهج الدراسة المستخدم يعتمد على الدراسة التحليلية لفهم مقتضيات القانونية الواردة في التشريعات المتعلقة بحماية البيئة البحرية.

وللإجابة على هذه الإشكالية المطروحة كان لابد من تقسيم الموضوع إلى ثلاثة مباحث في المبحث الأول ماهية البيئة البحرية و نطاقها ، في المبحث الثاني تطرقنا إلى مفهوم التلوث البحري و مصادر ومسببات تلوث البيئة أما المبحث الثالث كان عبارة عن إجابة عن الإشكالية المطروحة فكان تحت عنوان جهود المشرع الجزائري في الوقاية من مخاطر تلوث البيئة البحرية .

المبحث الأول: ماهية البيئة البحرية و نطاقها

المطلب الأول : تعريف البيئة البحرية :

جاء في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م بأن البيئة البحرية Marine environment concept هي “نظام بيئي Ecosystem أو مجموعة من الأنظمة البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي الذي ينصرف إلى دراسة وحدة معينة في الزمان والمكان بكل ما ينطوي عليه من كائنات حية في ظل الظروف المادية والمناخية .

فالبيئة البحرية هي جزء من النظام البيئي العالمي، وتتكون من البحار والمحيطات والأنهار وما يتصل بها من روافد، وما تحتويه من كائنات حية سواء كانت نباتية أو حيوانية، كما تضم موارد أخرى مثل المعادن بمختلف أنواعها، وتعتمد هذه الكائنات كلا منها على الآخر وتتفاعل مع بعضها في علاقة متزنة، ويختل هذا التوازن عند الإخلال في المواصفات الفيزيائية والكيميائية للبيئة البحرية.

فلمشرع الجزائري لم يعرف البيئة البحرية بحد ذاتها، كما أن قانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، تكلم عن مكونات البيئة وحسب , ولم يعرف الموارد الطبيعية اللاحوية كالهواء، والماء والأرض وباطن الأرض والنبات والحيوان، بما في ذلك التراث الوراثي، وأشكال هذه الموارد وكذا الأماكن والمناظر والمعالم الطبيعية، ويعتبر مصطلح البيئة البحرية أحد المصطلحات الحديثة نشأ في فقه القانون الدولي، فقد ظل المفهوم التقليدي سائدا حتى أعمال الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، التي عقدت في نيويورك وجينيف عام 1975 حيث استقر مصطلح البيئة والذي يتضمن في محتواه معنى الحياة البحرية .

المطلب الثاني: نطاق البيئة البحرية

اختلف الفقه في تسمية نطاق البيئة البحري، فالبعض يطلق عليه تسمية امتداد سلطان الدولة الساحلية بينما البعض الآخر يطلق عليه مدى سريان الالتزام الدولي من حيث النطاق الجغرافي، ويقصد هنا بالالتزام الواقع على عاتق الدول بحماية البيئة البحرية من خطر التلوث، وأياً كانت التسمية فالقصد واضح، هو تحديد مدى سلطنة الدولة على إقليمها، فالقانون الدولي قام على مبدأ حرية البحار والمحيطات، مع التسليم للدولة الساحلية ببعض الحقوق يمكن أن تمارسها من خلال السيادة على الجزء المجاور من إقليمها البري، من حيث المبدأ مع الأخذ بعين الاعتبار الطبيعة الخاصة لتلك الأجزاء من إقليم الدولة، التي تغمرها مياه البحار والمحيطات، وهو ما يضع بعض القيود على سيادة الدولة في تلك المناطق كما أن العرف كان المصدر الأساسي للقواعد المنظمة للبحار، إلا أنه بدأت حركة تقنين دولية نشاطه في هذا النطاق، من بداية إبرام اتفاقية جنيف الرابعة للبحار لعام 1958 واتفاقية 1960 وعموما ظل القانون الدولي للبحار يتطور حتى وصل إلى الحالة التي نص عليها قانون البحار الجديد، الذي صدر بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الموقعة في جاميكا 10 جانفي 1982، والتي جاءت لمحاولة التوفيق بين حرية الملاحة وحقوق الدولة الساحلية، فميزت بين خمس مناطق، تختلف التزامات الدولة وحقوقها فيها بحسب الأوضاع القانونية التي تقرها الاتفاقية، بحيث تم اعتماد التقسيم على معيارين اثنين هما: نطاق البيئة البحرية حسب المعيار الجغرافي و المعيار الاقتصادي سنعرض عن النطاق الجغرافي للمياه الداخلية، و المياه الإقليمية، والمنطقة المجاورة. أو المتاخمة ثم نعرض عن المعيار الاقتصادي .

● **أولاً: المياه الداخلية** يقصد بالمياه المغلقة وشبه المغلقة أي الداخلية أو الوطنية، المياه التي توجد بأكملها داخل حدود إقليم الدولة وتشمل الموانئ والمرافئ والمراسي ومياه البحار الداخلية، أي ، مثل الخليج والمضايق والبحيرات والقنوات، والتي تحددها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 " .

● **ثانياً : المياه الإقليمية** هي رقعة من البحار تنحصر بين المياه الداخلية والشاطئ من جهة وأعلى البحار من جهة أخرى، وهذه الرقعة أو هاته المساحة تخضع لسيادة الدولة الساحلية، استناداً لفكرة قديمة شاطئية لها مصالح حيوية، دفاعية، وصحية، واجتماعية على المياه الملاصقة لسواحلها، وهي مسؤولة عن حمايتها في مواجهة أي أخطار يمكن أن تتعرض لها من البحر، ولن تتحقق لها هذه الحماية إلا إذا سيطرت سيطرة تامة على مسافة من تلك المياه فإن كل دولة ساحلية تتمتع بالسيادة الكاملة والمطلقة على مياهها الإقليمية، والمياه الخاضعة لسيادة الدولة، هي على الخصوص المياه الداخلية والمياه الإقليمية، وتعتبر المياه الداخلية جزءاً من الإقليم اليابس للدولة،

وهي تقع ما بين خط الأساس والإقليم البري للدولة وتمارس الدولة فيها سيادتها كاملة وشاملة، وبالتالي نفس الاختصاصات الممارسة على الإقليم البري، وعليه يمكن إخضاع السفن المتواجدة في المياه الداخلية للقوانين الوطنية، وقد نصت على هذه السيادة اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أنه " تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي و كذلك إلى قاعه و باطن أرضه " غير أنه مع الاعتراف بهذه السيادة فإن هناك مجموعة من القيود، والتي ترد على هذه السيادة كحق المرور البري للسفن الأجنبية، ومعاملتها معاملة خاصة.

● **ثالثا: المنطقة المجاورة أو المتاخمة** هي منطقة إضافية تمتد من نهاية البحر الإقليمي للدولة الشاطئية، نحو البحر العالي إلى مسافة محدودة، لكي تتمكن مثل هذه الدول أن تباشر بعض حقوق الرقابة الضرورية لمنع الخروج عن نظمها الجمركية والمالية والصحية، وكذلك تنظيم الهجرة التي قد تتركب داخل إقليمها ومياهها الداخلية، أو بحرها الإقليمي، كذلك فإن المنطقة الملاصقة تعد جزء لا يتجزأ من البحر العالي . وسميت متاخمة لأنها تتاخم أو تلاصق البحر الإقليمي باتجاه البحر العالي، وقد نصت المادة 33 الفقرة 2 منه من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فإنه يجب أن لا يتجاوز البحر الإقليمي،.

● **رابعا: المنطقة المتاخمة** أكثر من مسافة 21 ميل بحريا من خطوط الأساس التي يقاس ابتداء منها عرض البحر الإقليمي لدولة الساحل وسبب إقرار هذه المنطقة المتاخمة ما أثبتته التجربة، من أن الدولة الساحلية لا تستطيع حماية مصالحها، إذ اقتصر شاطئها على البحر الإقليمي، خاصة أن بعض السفن كانت لا تقصد الرسو في الميناء، و إنما تغافل السلطات لتفرغ شحنتها أو تشحن بضائع مهربة، وهو ما يسمى "قوانين الذئاب البحرية"، أما حسب المعيار الاقتصادي لدينا المنطقة الاقتصادية الخالصة طبقا للمادة 09 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 فإن: " المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي و ملاصقة لها يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في هذا الجزء و بموجبه تخضع حقوق الدول الساحلية ا و حقوق الدولة الأخرى و حريتها للأحكام ذات الصلة بهذه الاتفاقية . " و طبقا للمادة 92 من نفس الاتفاقية فإن للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة حقوق سيادية لفرض استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية، على الوجه المنصوص في الأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية يتعلق بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها " و تنص كما نظمت المواد 91 إلى 99 من الاتفاقية النظام القانوني للمنطقة والتي يتعين التعرض عليها في- حقوق الدول الساحلية : يلاحظ أن طبيعة سيادة الدول الساحلية على

المنطقة الاقتصادية الخالصة تظهر في كونها حقوق سيادية، و والية للدول الساحلية في المنطقة .

المبحث الثاني : مفهوم التلوث البحري ومسبباته

المطلب الأول : التعريف بالتلوث البحري

لغة : تلوث البيئة البحرية هو الإفساد فيها، ذلك لأن تلوث الماء بمواد غريبة عنه وضارة لا شك انه يحوله لمواد فاسدة تضر بصحة الإنسان وحياته، ولكن ليس كل فساد للبيئة البحرية هو تلوث بحري، فالمعنى جاء واسعا يشمل التلوث والتدهور البيئي بما فيه البيئة البحرية، ومن ذلك الإفساد عن طريق القضاء على الكائنات البحرية المحظور صيدها، لإمكانية انقراضها وفساد الشيء أن تجعله غير صالح، والمفسدة ضد المصلحة فيقال فسدت الأمور أي اضطربت وأدركها الخلل والتلف والفساد .

اصطلاحا : يعد التلوث البحري من أهم الأخطار التي تهدد البيئة على وجه العموم وليس من السهل تعريفه حتى أن البعض يرى أن الحصول على تعريف شاملا و كاملا و بالمعنى العلمي للتلوث يعد أمرا مستحيلاو بما أن العلماء اختلفوا في تعريف البيئة، فقد اختلفوا أيضا في تعريف التلوث، فظهرت لهم تعريفات عدة للتلوث حتى و إن كانت متقاربة على أية حال فإن معظم الاتفاقيات الدولية سواء العالمية أو الإقليمية والخاصة بحماية البحار من مختلف أشكال التلوث تعرضت إلى تحديد مفهوم التلوث البحري، ومن أهمها:

● اتفاقية لندن لعام 1973 الخاصة بمنع التلوث من السفن، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 .

● اتفاقية برشلونة الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لعام 1976 ، ففي مجال تعريف التلوث البحري نجد أن المشرع الجزائري قد وضع العديد من النصوص القانونية أهمها :

● المادة 48 من القانون 83-03 ، والتي تنص "مع مراعاة أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية التي أقرتها الجزائر، والمتعلقة بحماية البحر، يمنع أن تصب وتغمر وتحرق في البحر مختلف المواد المضرة بالصحة العمومية "

● المادة 210 من الأمر 76-80 والتي تنص : " يعد تلوثا بموجب هذا الأمر، كل تلويث لوسط حاصل عن طريق تسرب مباشر للمواد أو الطاقة وتؤدي إلى أثار ضارة "

كما نجد أن المشرع لما عدل القانون البحري عام 1998 ، لم يتأخر عن تعديل مادته

210 لجعلها مطابقة للمادة 48 من لقانون 83-03 وعوضها بالمادة 20 الواردة في القانون 98-05 ويستنتج فيما يخص تعريف التلوث البحري في القانون الجزائري، أن المشرع من خلال قانوني 83-03 و98-05 والقانون 03-10 قد استلهم في تعريفه للتلوث البحري، من أحكام بروتوكول برشلونة الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، خاصة مادته 02 والتي حددت المصالح المرتبطة الواجب حمايتها من التلوث البحري، والتي نجد مشتركة بين القوانين الثلاثة والبروتوكول هي :

الإضرار بالصحة العمومية، المحافظة على الموارد الحية، ، الإقلال من قيمة البحر الترفيهية والرياضية، ن المساس بعمليات الصيد.

المطلب الثاني : مصادر ومسببات تلوث البيئة البحرية

تتعدد مصادر التلوث في البيئة البحرية وتختلف باختلاف السبب أو المصدر في وجودها داخل البيئة البحرية، فيمكن أن يكون مصدر بري أو من البحر أو من الجو وفي دراستنا هذه سنركز على تلوث البيئة البحرية بشتى أنواعها :

أولاً: التلوث الناجم عن مصادر أرضية:

عرفت مبادئ مونتريال التوجيهية لحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر برية تلك المصادر بأنها:

المصادر البلدية الصناعية، أو الزراعية الثابتة والمتحركة على السواء ، والمقامة على الأرض والتي يصب ما يفرغ منها في البيئة البحرية وعلى الأخص:

1: من الساحل :

أ – من الساحل ، بما في ذلك المتساقط التي تصب في البيئة البحرية أو عن طريق التدفق.

ب- عن طريق الأنهار أو القنوات أو غيرها من مجاري المياه تحت سطح الأرض ، بما في ذلك مجارى المياه تحت سطح الأرض.

ج - عن طريق الجو.

2: من الأنشطة :

مصادر تلوث البحار من الأنشطة المضطلع بها في مرافق على الساحل ، متحركة كانت أو ثابتة، من داخل الحدود الوطنية ومن الطبيعي إن كان التطور الصناعي والتجاري من أهم الأسباب التي أحدثت خللاً في النظام البيئي الطبيعي للأرض بسبب الاستثمار المفرط للثروات

الطبيعية ، وجعلها كأساس للنمو والتطور وما رافق ذلك من تطور تجاري ، وقد ازدادت مخاطر التلوث الصناعي بالدرجة التي وصفت بالتدهور والرغبة في الكسب المادي مهما كان أثر ذلك على حياة وصحة البشر، فقد شهد العالم في منتصف هذا القرن نمواً سريعاً في عدد السكان وترتب على ذلك ازدياد الملوثات وبقياء الاستخدام الصناعي والتجاري والمنزلي والتي أصبحت تشكل أخطاراً جسيمة على الإنسان والبيئة.

وتعد الأنشطة الإنسانية التي تسبب التلوث في البيئة البحرية من مصادر برية ناتجة من مصادر عدة أهمها : المخلفات العضوية لسكان المدن الساحلية والتي تصرف في مياه البحر ، وكذلك المخلفات الكيميائية الناتجة من الأنشطة الصناعية المقامة على سواحل البحر وبعضها سام وله تأثير على الصحة العامة والثروة السمكية البحرية ، ولا يمكن أن نغفل المخلفات الأدمية والصناعية والزراعية التي تصرف في الأنهار والمصارف حتى تصل لتصب في البحار.

كما تتلوث البيئة البحرية أيضاً بالنفط الذي يصل إليها من مصافي تكرير البترول المقامة على الشواطئ والسواحل وما يمكن أن ينسكب منها أثناء تغذية أو تفريغ الناقلات أو من نهايات أنابيب نقل النفط من مناطق إنتاجه.

ثانياً: التلوث الناجم من أنشطة استغلال قاع البحار

وبعد ذلك التلوث الذي يتمثل في استغلال حقوق النفط البحرية أهم مصدر لوقوع حادث التسريب الناتج من مناطق الحفر واستخراج النفط من حقل بحري ، كما يتمثل أيضاً في عمليات استخراج المعادن من قاع البحر فهي تستلزم الحصول على كمية كبيرة من الصخور والرمال من القاع التي يعاد إلقاؤها في البحر مرة أخرى لتغير من تكوين القاع وتقضي على ما به من مظاهر الحياة البحرية وتؤدي إلى هجرة الأسماك وتخل بالتوازن البيئي.

ثالثاً : التلوث الناجم عن إغراق وتصريف النفايات في البحر

وتتعرض المادة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 إلى تعريف الإغراق ، وذلك على النحو الآتي:

تعريف الإغراق في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار:

1 - أي تصريف متعمد في البحر للفضلات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية.

2 - أي إغراق متعمد في البحر للسفن أو الطائرات، الأرصفة أو غير ذلك من

التركيبات الاصطناعية.

ومن هنا يمكن القول أن الإغراق في تعريف هذه الاتفاقية هو " التصرفات العمدية التي تؤدي إلى تلويث عمدي بالبيئة البحرية دون التعرض إلى غير العمدي منها الذي ينجم عرضاً عن الأنشطة الاعتيادية في البيئة البحرية ، وينتهج المشرع المصري ذات التعريف .

التلوث الناجم عن السفن :

ويظهر هذا النوع من التلوث من خلال ازدياد حركة النقل من خلال السفن التي صارت تبدو من خلال الثورة العلمية والتكنولوجية كمنشآت عملاقة تخوض البحار وتستعين في سيرها بالنفط أو غيره من وسائل الطاقة التي تؤثر على البيئة البحرية وتلوثها وقد ينجم عنها ما يسمى بالكوارث البحرية الناتجة عن تصادم أو جنوح السفن وما يترتب عليه من انسكابات نفطية هائلة ، كما ينتج عنها أيضاً إفراغ مياه الاتزان وغسيل صهاريج الناقلات .

التلوث الناجم من الجو :

وهو ما يصل للبيئة البحرية من خلال الغلاف الجوي الملوث كالتلوث الناتج من الأمطار الحمضية ، والتلوث الحاصل من خلال تجارب التفجيرات النووية ، وتساقط إشعاعات هذه التفجيرات في الجو لتؤثر على البيئة البحرية بفعل تيارات الهواء.

المبحث الثالث : جهود المشرع الجزائري في الوقاية من مخاطر تلوث البيئة البحرية

المطلب الأول : جهود المشرع الجزائري لحماية البيئة البحرية من التلوث بالمحروقات و السفن و الطائرات في التشريعات الداخلية

إن تدهور الأوساط البيئية في الجزائر على غرار باقي دول العالم بلغ درجة كبيرة من الخطورة، مما استدعى إلى التدخل العاجل و السريع في سن تشريعات فعالة للحد من هذه الاعتداءات و الانتهاكات وذلك لحماية البيئة البحرية والجزائر كغيرها من دول العالم معرضة لجميع أشكال التلوث البحري بالنظر إلى لنتائج السلبية المعتبرة التي تلحقها بالبيئة البحرية و لهذا سعت إلى وضع قوانين و آليات تكفل بحماية البيئة البحرية من خلال وضع المشرع الجزائري إجراءات و آليات في شكل تشريعات وطنية تهتم بمكافحة التلوث وحماية البيئة البحرية كما أن الجزائر تعددت مبادراتها في المصادقة على العديد من الاتفاقيات و البروتوكولات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية، حيث بذل المشرع الجزائري جهود معتبرة من أجل تجسيد القواعد

القانونية الدولية التي قبلتها الجزائر في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث بحيث كرس
المشرع الجزائري حماية خاصة للبيئة البحرية من خلال التشريعات الوطنية

و في هذا المطلب سنتناول التشريعات الوطنية الجزائرية التي تتعلق بحماية البحر من
التلوث الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث نذكر أهمها :

أ- التشريعات الوطنية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث من المحروقات :

-المرسوم رقم 76-80 والذي صدر بموجب الأمر 76-80 في 23 أكتوبر 1976
بالجريدة الرسمية رقم 29 لسنة 1977 والذي خصصت الفقرة الخامسة منه على نظام التلوث، و
من خلال ذكر المادة 212 من نفس القانون والتي من خلالها نجد أن هذه المادة تضع مبدأ منع
التلوث بالنفط من خلال عبارة الطاقة في حدود الأملاك العمومية البحرية وكان بذلك قد وضع
المشرع الجزائري مبدأ عدم تلوث البحري بالمحروقات ، وخلافا لهذه المادة جاءت المادة 214
التي تنص على وجه الخصوص على إمكانية طرح المواد الملوثة في البحر من قبل السفينة في
ظروف استثنائية من غايتها تأمين امن السفينة ذاتها أو أخرى أو لإنقاذ الحياة البشرية أو تأمين
امن السفينة .

أما المادة 213 منه فإنها ألزمت السفن على طرح المواد الملوثة في تجهيزات الموانئ
المخصصة لتلقي الفضلات أو الحالات بصورة عامة المواد الملوثة وذلك مطابقة للمادة 08 من
اتفاقية لندن لسنة 1973 وعليه فالمشرع الجزائري شدد وفرض على كل سفينة متجهة لسواحلها
أو موانئها على أن تفرغ مخلفاتها الملوثة في تجهيزات و منشآت هي فرضتها، كما اعتمد
مجموعة من التدابير الخاصة بالتلوث البحري وكذلك بالنظر إلى الأخطار البحرية التي تتعرض
لها الملاحة والظروف التي تحيط بها لقد صدر القانون البحري الجزائري بموجب أمر رقم 76-
80 الذي عدل وتم بموجب قانون رقم 98-05 فقد تضمنت مواد عدة تدابير وأحكام خاصة
بالتلوث البحري ، إذ وضع المشرع نظاما خاصا بمسؤولية مالكي السفن عن الأضرار الحاصلة
جاء التلوث بالوقود.

- كما حدد ابتداءا من المادة 117 إلى غاية المادة 149 من القانون البحري الجزائري
من خلاله آليات تعويض المتضررين و هذا المنطلق جعل مسؤولية مالك السفينة من خلال المادة
117 مطلقة ، ولا يمكن إعفاء المتسبب في الحادث نفسه من التعويض إلا إذا أثبت بأن الضرر
الحاصل نتج عن عامل خارجي لا دخل له فيه أما إذا تعدد الملاك فيكونون مسؤولين على وجه
التضامن عن كافة الأضرار تطبيقا لقواعد المسؤولية التضامنية ويتمثل العامل الخارجي المقبول
لدفع مالك السفينة المسؤولية عنه في إثبات وقوع التلوث بفعل عمل حربي ، أو التمرد أو حادث
ذي طابع استثنائي لا يمكن تجنبه أو التغلب عليه الغير الذي تعمد بعمله إحداث ضرر الإهمال

أو أي عمل آخر من السلطات المسؤولة عن الصيانة ومكافحة النيران والمساعدات الملاحية الأخرى خلال ممارسة هذه المهمة فمن خلال ما تقدم يكون المشرع الجزائري قد حمل مالك السفينة مسؤولية التعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية بالوقود ، بعد استبعاد مسؤولية مالك البضاعة .

- كما قد تبنى قواعد الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969 ولبروتوكول عام 1992 المعدل للاتفاقية لاسيما في مادته الرابعة وبالإضافة إلى نظام المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي الذي نظمته المشرع الجزائري في القانون البحري .

- في المادة 215 من نفس القانون جعل المشرع الجزائري كل إسالة أو غمر لمواد ملوثة في البحر خاضع لرخصة مسبقة ، بعد تكوين ملف يوضع تحت تصرف السلطات المختصة ومن أجل ضمان الاحترام الكامل لهذه التدابير التشريعية ، و نص المشرع الجزائري في المادة 216 فرضت على جميع الدول الالتزام بالتعاون بعضها مع البعض الآخر ومع المنظمات الدولية المختصة فيما يتعلق بتطوير وتنفيذ القواعد والمعايير والإجراءات المتفق عليها دوليا بغية منع التلوث البحري وفق الأسس العالمية والإقليمية والوطنية لأن التلوث البحري ظاهرة مجتمعية تهم جميع الدول وأن القضاء عليه يتطلب تضافر كل المجتمع الدولي لمنع حصوله أو لسيطرة عليه ووضع حد له.

- عملت الجزائر في إطار حمايتها للبيئة البحرية من التلوث على المصادقة على الكثير من المعاهدات والاتفاقيات المتعلقة بالبيئة البحرية وبذلت جهود معتبرة من اجل تجسيدها على ارض الواقع كنصوص وقواعد قانونية دولية ملزمة لكل من يصادق عليها خاصة في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط والتلوث الناجم عن السفن والطائرات بالنظر إلى مكانة المحروقات والبتترول في اقتصاد الجزائر، وكذلك لدورها في قطاع النقل البحري في البحر الأبيض المتوسط، وأيضا كرس المشرع الجزائري الحماية القانونية للبيئة البحرية من خلال التشريعات الداخلية والتي جاء فيها حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي وحمايتها من مصادر برية للتلوث والذي تطرق إليه قانون رقم 01-10 لحماية البيئة وذلك في إطار التنمية المستدامة وأيضا كآلية لحماية البيئة البحرية من التلوث منح المشرع الجزائري للإدارة والقضاء السلطة والأداة القانونية اللازمة لتكريس هذه الحماية من خلال مجموعة من الجزاءات والتدابير التي تطبق على كل من يخالف ويمس بالبيئة البحرية والتي تقسم إلى جزاءات إدارية وجزاءات وعقوبات جنائية تصدر من الجهات القضائية .

ب- التشريعات الوطنية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من تلوث نفايات السفن و الطائرات:

أولاً: المرسوم التنفيذي 580/83 يتضمن هذا المرسوم :

إلزام ربان السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث ملاحى وهذا ما نص عليه كذلك قانون حماية البيئة المتعلق رقم 03-83 في مادته 54 وما نص عليه كذلك قانون حماية البيئة المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة رقم 03-410 في مادته 57 إذ يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة، وتعتبر بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائى أو داخلها أن يبلغ عن كل حادث ملاحى يقع في مركبة ومن شأنه أن يهدد بتلويث أو إفساد الوسط البحرى والمياه والسواحل الوطنية وهذا كذلك ما هو منصوص عليه في المادة 08 من بروتوكول برشلونة الخاص بالتعاون على مكافحة التلوث في البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة إذ نجدها تلزم الدول الأطراف أو المركز الإقليمى بجميع الحوادث التي تسبب أو يحتمل أن تسبب في تلويث مياه البحر بالنفط أو بمواد ضارة أخرى.

المرسوم الرئاسي 88-228 يتضمن هذا المرسوم شروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات التي من شأنها أن تلوث البحر و إجراءات ذلك و وظيفاته .

و عملاً بالمادة 48 من القانون 83-03 المؤرخ ي 1983/02/25 المذكور أعلاه يمنع غمر النفايات على اختلاف أشكالها في الحالات الآتية: "إذا كانت النفايات تشتمل على مادة أو عدة مواد ورد حصرها في الملحق الأول بالبروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن عمليات إلقاء السفن والطائرات للنفايات في البحر، الموقع في برشلونة يوم 16 فبراير سنة 1976 إلا إذا كانت هذه المواد التي توجد هناك، إلا في حالات ملوثات شريطة ألا تكون قد أضيفت إليها عمدا قصد غمرها"

و فيما دون 12 ميل من أقرب أرض إليها وعلى عمق يقل عن 2000 متراً فيما يخص النفايات مثل الحاويات الحديدية البالية والنفايات المعدنية، أو ذات الحجم الكبير والسفن والطائرات والأرضيات العائمة، وغير ذلك من المنشآت المقامة في البحر وكذلك حطام السفن والطائرات من خلال تفحص هاته المواد في الفقرة الأولى أن المشرع الجزائى، قد طبق ما جاء في بروتوكول برشلونة السابق الذكر، وذلك من خلال مادته رقم 04 وكذلك من خلال الفقرة الثانية و الثالثة والرابعة فإن المشرع الجزائى متمسك بمبدأ حماية المناطق التي تدخل ضمن الإقليم الجزائى، حيث قام بمنع غمر أية نفاية شحنت على متن باخرة أو طائرة أجنبية، في المياه الإقليمية الجزائرية .

ج - جهود المشرع الجزائري لحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر أرضية :

قيل أن المشرع الجزائري تطرق إلى التلوث البحري من مصادر أرضية، ولكن بطريقة غير مباشرة، وذلك من خلال استعماله لعبارة: " يمنع طرح " لقد خصص القانون البحري الجزائري جزءا جد بسيط منه للتلوث من مصادر برية حتى أنه لم يذكر صراحة هذا النوع من التلوث، ما عدا ما جاءت به المادة 212 من الأمر 76-80 وبطريقة غير مباشرة " :أي طرح لمواد أو طاقة ملوث وكنتيجة لما سبق نقول بأن المشرع الجزائري ومن خلال القانون البحري جاء بمادة واحدة و وحيدة تخص التلوث البحري من مصادر برية، وبطريقة غير مباشرة، وهذا ما يؤكد ما سبق قوله: أن المشرع لم يعط الاهتمام الكبير بهذا النوع من التلوث كما نلاحظ بالنسبة للمادة 215 من نفس القانون على عكس ما ذكر في المادة 212 ،حيث نصت " :كل إسالة لمواد ملوثة في البحر والنااتجة من المنشآت الصناعية الأرضية أو البحرية 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 ومن هنا يتضح لنا أن الجزائر تطبق مبدأ التراخيص المسبقة في تشريعاتها بالنسبة للوقاية على منع التلوث من المصادر البرية بوجه خاص، إلا أنه بعد التعديل الذي حدث على مستوى القانوني البحري الجزائري وبموجب القانون 04-10 حيث عدلت المادة السابقة كما يلي:

"كل إسالة لمواد ملوثة في البحر يجب أن تكون موضوع رخصة مسبقة تمنح طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما ".وما يمكن قوله شأن هذا التعديل أنه وفي 1976 وبعد أن قصر منح التراخيص لإسالة مواد ملوثة في البحر على تلك الواردة، من المنشآت الصناعية والأرضية والبحرية أي على التلوث من مصادر برية، عاد المشرع في 2010 لجعل هذا الترخيص شامل لجميع أنواع التلوث البحري متى كان قانونيا طبعا.

المطلب الثاني : : الهيئات ودور القضاء في حماية البيئة البحرية في الجزائر

أ- الهيئات :

إن الجزائر وأمام حوادث التلوث التي وصلت إليها سواحلها منها من المواد النفطية التي تنقلها يوميا مئات البواخر، وكذا الموانئ التي تعرف نشاطا مكثفا، على غرار المياه المستعملة التي تصب مباشرة في البحر، لم تقف مكتوفة الأيدي ضمن حماية البيئة، فقد عملت على إنشاء عدة مؤسسات مهمتها حماية البيئة البحرية وتنقسم إلى هيئات مركزية و أخرى محلية تعمل جميعها تحت إشراف وزارة تهيئة الإقليم والبيئة.

الفرع الأول: الهيئات المركزية:

وزارة تهيئة الإقليم والبيئة: منذ إنشاء أول هيئة تميزت الهيئة المركزية المتعلقة بمسألة البيئة بالبيئة في الجزائر بمسار فريد من نوعه

والمتمثلة في المجلس الوطني للبيئة لسنة 1974 إلى غاية إحداث المديرية العامة للبيئة في سنة 1996 وإقامة كتابة الدولة المكلفة بالبيئة في 1977 و منذ حل المجلس الوطني للبيئة سنة 1981 مرت البيئة بعدة قطاعات، حيث ضم الاختصاصات البيئة

بوزارات أخرى منذ 2001 نجد على أرس الهيكل الإداري المنظم للبيئة وزارة تهيئة الإقليم والبيئة التي تعتبر السلطة الوصية على القطاع عن طريق تسييره بالرقابة السلمية التي تفرضها على مختلف المديريات الولائية للبيئة وذلك لضمان تطبيق الأهداف المنصوص عليها في التشريع البيئي و إلى جانب وزارة تهيئة الإقليم والبيئة، نجد وزارات أخرى تمارس مهامها ببيئة محضة في قطاع معين ومن ضمن هذه المهام ما يمس بمجال حماية البيئة البحرية، ومن بين هذه الوزارات وزارة السياحة ، المحافظة الوطنية للساحل .

الفرع الثاني: الهيئات المحلية:

فيما يخص موضوعنا التلوث البحري فلقد استحدث بموجب آخر تعديل للمرسوم تنفيذي 279-94 الملحق بالقرار المؤرخ في 06-02-2022 لجنة البيئة الولائية ، أصبح الوالي يترأس هذه اللجنة المختصة إقليميا وتتشكل هذه اللجنة من مديري المؤسسات العمومية على مستوى الولاية ومنهم قائد الدرك ومفتش البيئة ومدير الصيد البحري وتجتمع هذه اللجنة كلما دعت الضرورة ذلك، ولها العديد من الاختصاصات في إطار المحافظة على البيئة البحرية وترقيتها، حيث تقوم بإعداد مخطط يقدم للوالي وفق التنظيم وتتخذ التدابير الضرورية لمحاربة التلوث والكشف عن كل أعمال التلوث البحري و تقديم تقرير سداسي للجنة البحر الجهوية عند تحضير مخطط البحر الولائي وتسجل مداولات اللجنة في سجل خاص ونلاحظ أن لجنة البحر الولائية تنسق مع مصالح البيئة للولاية.

كما أنه قد تم إحداث مفتشية البيئة في الولاية حسب المرسوم التنفيذي 60-96 المؤرخ في 27-11-1996 المتضمن إحداث مفتشية البيئة على مستوى الولاية ، وتهتم هذه المفتشيات أساسا بمراقبة القوانين المتعلقة بحماية البيئة وذلك باقتراح التدابير للوقاية من تدهور البيئة ومكافحة أسباب التلوث والتصحر وتنمية وصيانة الثروات وتنفيذ برامج حماية البيئة وتسليم التراخيص المنصوص عليها قانونا على المستوى المحلي.

باستقراء أحكام قانون البلدية لسنة 1990 نص المشرع على مجموعة من

الاختصاصات تتعلق بدور البلدية في حماية البيئة والمحافظة عليها من بينها:

*مكافحة التلوث بجميع أنواعه وحماية البيئة بكل الوسائل المعدة لذلك.

*توسيع وصيانة المساحات الخضراء وتحسين إطار الحياة .

*المحافظة على النظام العام وسلامة الأشخاص والأماكن .

* المحافظة على حسن النظام في جميع الأماكن العمومية التي يجري فيها تجمع الأشخاص .

كما تقوم في إطار إقليمها بإنشاء مساحات خضراء التي تعد مأمن من التلوث البيئي، كما أن لها دور أساسي في مراقبة المياه الصالحة للشرب ولها سلطة غلق المنشآت المنافية للمقاييس العلمية، ويعد قانون 01 - 11 الخاص بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها هو الذي وضع الإطار العام للتعامل مع الفضلات والنفايات بطريقة تتلائم مع البيئة وألزم البلدية بضرورة الإعلام و تحسيس المواطن بمخاطر النفايات كما يجب على المواطن أن يساعد في مجال النفايات وذلك باحترام النظام الموضوع من طرف البلدية في هذا المجال.

الفرع الثالث: دور الجمعيات في حماية البيئة البحرية:

يعتبر قانون 03 - 10 المتضمن حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة من أهم القوانين المكرسة لدور الجمعية في حماية البيئة، إذ نص على دور الجمعية في إبداء الرأي والمشاركة في جميع الأنشطة المتعلقة بحماية البيئة وتحسين الإطار المعيشي كما نص في مادته 14 على حق الجمعيات في رفع الدعاوى أمام الجهات القضائية المختصة عن كل مساس بالبيئة، وذلك حتى في الحالات التي لا تعني الأشخاص المنتسبين لها بانتظام على عكس ما جاء في القانون القديم قانون 83- 03 السابق الذكر والذي أشرنا من خلال أنه لم يكن للجمعيات في ظلله الدور المرجو منها في مجال حماية البيئة، كما أن القضاء من جهته لم يعترف للجمعيات بهذا الدور.

ب - القضاء :

الفرع الأول : دور القضاء المدني :

الجزاء المدني هو الأثر المترتب على مخالفة قاعدة قانونية تحمي مصلحة خاصة أو حقا خاصا ويضم هذا الجزء صوراً مختلفة لإزالة المخالفات القانونية تتراوح بين التنفيذ العيني والتنفيذ بمقابل "البطلان ، التعويض، الفسخ" عن الأضرار التي تمس البيئة وللجزاء المدني أهمية كبيرة في حماية البيئة البحرية، مما يجعله يختلف عن الضرر المنصوص عنه في القواعد العامة، وهنا تبدو مهمة القضاء صعبة من حيث كيفية تطبيق القواعد العامة للمسؤولية المدنية عن

الضرر الذي يصيب البيئة البحرية.

الفرع الثاني : دور القضاء الجزائي :

يعتبر التلوث البحري جريمة يعاقب عليها القانون مثله مثل باقي الجرائم، حيث يتمثل الجزء الجنائي في توقيع العقوبة على كل شخص الحق بالبيئة البحرية ما يخالف ما نص عليه القانون في إطار حماية هذه البيئة، وبالتالي فإن جريمة التلوث البحري تقف مع باقي الجرائم في ضرورة توافر أركانها المتمثلة في الركن الشرعي، الركن المادي، الركن المعنوي، وكما أنه بالنظر إلى طبيعة هذه الجريمة فلقد خولت القوانين الخاصة لبعض الجهات والهيئات سلطة معاينة الانتهاكات التي تحدث على مستوى المجال البحري الجزائري وكذا متابعة هذه الانتهاكات والجرائم أما بالنسبة للعقوبات المقررة على هذه الجرائم فإننا نجد متفرقة بين عدة قوانين و يكون ذلك من خلال ثلاث، نبدأ أولاً بالركن الشرعي ، وثانياً الركن المادي وثالثاً الركن المعنوي في جريمة على تلويث البيئة البحرية ومن خلال على الشكل الآتي:

✓ الركن الشرعي:

وهو مبدأ شرعية الجريمة والعقوبة، الذي يقتضي أن يكون النص الجنائي المجرم للاعتداء على المجال البحري بصورة واضحة ودقيقة، بحيث تسهل مهمة القاضي الجزائي في استيعابه بسرعة نوع الجريمة و العقوبة المقررة لها، الأمر الذي سيضمن تحقيق فعالية أكبر أثناء تطبيقه إلا أننا نجد هذا الأمر مستبعدا في التشريع الجنائي البيئي بصفة عامة والبحري على وجه الخصوص نتيجة كثرة التشريعات في هذا المجال، ورغم هذا الثراء في التشريع فإنه يقابله فقر في التطبيق والذي يرجع أساسا إلى قلة التكوين العلمي والقانوني المتخصص أعوان الرقابة، إلى جانب الطابع التقني الغالب على القانون البيئي في حد ذاته وهذا ما ينعكس على البيئة البحرية، كما أن إشكالية التطبيق الزمني والمكاني للنصوص الخاصة بمجال البيئة البحرية تبرزه بشكل واضح، إن هذه الصعوبات هي في حقيقة الأمر انعكاس لخصوصية البيئة البحرية ومشاكلها.

✓ الركن المادي:

يعد في جريمة التلوث البحري وغيرها من الجرائم البيئية من أهم الأركان التي تتميز بضعف ركنها المعنوي فطبيعة النصوص القانونية المتعلقة بالبيئة خصوصا البحرية موضوع الدراسة تجعل مجرد الامتناع عن تنفيذ أحكامها جريمة قائمة في حد ذاتها على أنها جرائم بحرية بالامتناع أو جرائم سلبية أو قد تكون أحيانا عبارة عن جرائم بيئية بالنتيجة وهذا هو المجال الخصب لجرائم التلوث البحري و الاعتداء على الثروات البحرية.

الركن المعنوي :

الجريمة كي تستكمل بنائها القانوني البد من توافر العمد أو الخطأ غير العمدي في

السلوك الإنساني حتى يمكن القول بأن صاحبه محال وجرائم تلويث أو إفساد البيئة البحرية شأنها شأن الجرائم الأخرى قد يتخذ الركن المعنوي فيها صورة قصد الجنائي و به تكون الجريمة عمدية أو صورة الخطأ غير العمدية و به تكون الجريمة غير عمدية ، ولكن بالرغم من هذا فإن الركن المعنوي بصرف النظر عن حقيقة وجوده و الذي لا يزال يعاني بعضا من الالتباس في استخلاص عناصره وتحديد ذاتيته وبصفة خاصة في الجرائم البيئية، فإنه يبقى أحد الأركان الأساسية في تكوين الجريمة ومن ثم ترتيب المسؤولية الجنائية على مرتكب هذه الأخيرة.

خاتمة

ومن خلال ما سبق نقول بأن الجزائر حقيقة قد أدركت الخطر الكبير لمشكل التلوث النفطي وأعطت الأهمية الكبيرة، ويظهر هذا من خلال التأكيد والحرص الكبيرين بحيث دفع الأمر ذلك ببذل المشرع الجزائري جهود معتبرة من أجل تجسيد وتشييعه لمجموعة قواعد قانونية داخلية ودولية من خلال إبرام اتفاقيات دولية التي قبلتها الجزائر في مجال حماية البيئة البحرية القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث الذي أحدثه الإنسان نتيجة عبثه بتلك البيئة، و استغلالها استغلال سيئا في الجزائر و باعتبار أن لهذا التلوث الأثر البالغ على المصالح الاقتصادية و الإستراتيجية، أما بالنسبة للنصوص القانونية الدولية بحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر برية، فيلاحظ أن جهود المشرع الجزائري في مجال مكافحة هذا النوع من التلوث لا تزال ضئيلة عكس الأولى و تكمن هذه الضالة في قلة النصوص القانونية و ندرتها في القانون الداخلي ومن خلال هذه الدراسة و في هذا الإطار يمكن اقتراح جملة من الأفكار و التوصيات بغية تحسين الوضعية الحالية للجزائر، لدينا مجموعة من الاقتراحات التي قد يكون من شأنها أن تحسن الوضعية الحالية للجزائر على المستويين الداخلي والدولي في مجال حماية البيئة البحرية:

- من خلال إدماج المشرع الجزائري للأحكام الواردة بالاتفاقيات الدولية تلك القواعد في القوانين الوطنية، و خاصة تلك القواعد الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث ضرورة إلحاق هذا التكريس بجهاز للرقابة من مهامه التكفل بالالتزام الفعلي لأية قاعدة قانونية وطنية و يكون مدعما بآليات عقابية صارمة في حالة ارتكاب مخالفات.

- إلزامية وجود إدارة قوية صارمة مع قضاء صارم وردعي في تطبيق القوانين المتعلقة بحماية البيئة البحرية و ذلك بتوفير قضاة مؤهلين و متخصصين للنظر في القضايا التي تخص البيئة البحرية على المستوى المحلي في تطبيق التشريعات الخاصة بالبيئة البحرية برغم من توافرها خاصة على المستوى المركزي إلا أنها تبقى ناقصة على المستوى المحلي حيث أسندت مهمة حماية البيئة البحرية من التلوث على المستوى المحلي للولاية والبلدية ولم تنشأ لذلك هيئة خاصة مستقلة بل أصبحت الجمعيات تلعب دورا كبيرا على المستوى المحلي في حماية البيئة البحرية .

-إنشاء مراكز لمكافحة التلوث البحري واحتوائه مثل التلوث النفطي، أو وحدات معالجة المخلفات الصناعية، مع ترسيخ الاتجاهات والسلوكيات البيئية الصحيحة لمكافحة التلوث البحري لدي المسؤولين، وصانعي القرار، والمواطنين جميعا، لتصحيح علاقة الإنسان مع بيئته.

المصادر والمراجع :

- 1- محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، - الجزء الأول - ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون الجزائر سنة 1994 .
- 2- صافة خير ة، البيئة البحرية، مجلة البحوث العلمية، المجلد 05 العدد 02 كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة ابن خلدون تيارت، سنة 2018 .
- 3- محمدي محمد الأمين. التلوث البيئي البحري على ضوء القانون الدولي، مجلة البحوث العلمية، العدد التاسع، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة ابن خلدون تيارت، سنة 2018.
- 4- قانون 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 .ج. ر.ج.ج العدد 29 بتاريخ 10 ابريل 1976 .
- 5- قانون 83-03 المؤرخ في 25 فيفري 1983 المتعلق بحماية البيئة. ج ر ج ج العدد 6 بتاريخ 08 فبراير 1983.
- 6- قانون 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المتعلق بالقانون البحري الجزائري المعدل و المتمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 .
- 7- المرسوم الرئاسي 88-228 المؤرخ في 05 نوفمبر 1988، المحدد شروط قيام السفن و الطائرات بغمر النفايات التي من شأنها أن تلوث البحر و إجراءات ذلك وكيفية. الجريدة الرسمية العدد 46 بتاريخ 09 نوفمبر 1988.
- 8- المرسوم التنفيذي رقم 83/580 المؤرخ في 22 أكتوبر 1983.