

القواعد القانونية لحماية البحر من تهديد التلوث

Legal bases to protect the sea from the threat of pollution

معزوزة زروال

جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان

maazouza.zeroual@univ-tlemcen.dz

بوعبدالله مطهري *

جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان

bouabdellah.metahri@univ-tlemcen.dz

تاريخ إرسال المقال: 2023 /04 /30 تاريخ قبول المقال: 2023 /08 /14 تاريخ نشر المقال: 2023 /09 /15

الملخص:

يلعب البحر دور هام في حياة الانسان فهو أداة للتوازن البيولوجي للأرض ومصدر للغذاء والطاقة والعديد من الثروات الأخرى ومجال للنقل وغيرها، والعديد من مظاهر التدخل البشري سواء المباشرة والغير مباشرة أو العمدية والغير عمدية أصبح يخلق تهديدا كبيرا على أمن وسلامة هذا المجال الحيوي وأصبح تهديد التلوث بأنواعه ليس محلي أو إقليمي بل دولي لأن مياه البحر لا تتوقف عند بلد معين بل هي كل متصل لذلك خصه المشرع الوطني، والدولي بحماية قانونية وفرض عقوبات على المتسببين في هذا التلوث.

الكلمات المفتاحية: القواعد القانونية، الحماية، البيئة البحرية، المحروقات، التلوث.

Abstract:

The sea plays an important role in human life, as it is a tool for the biological balance of the earth, a source of food, energy and many other resources, a field for transportation and others, and many manifestations of human interference, whether direct or indirect or intentional or unintentional, have become a major threat to the security and safety of this sea. The vital field has become the threat of pollution of all kinds, not local or regional, but international, because sea water does not stop at a specific country, but is a connected whole, so the national and international legislators singled it out for legal protection and imposing penalties on those responsible for this pollution..

Keywords: The legal rules, protection, marine environment, hydrocarbons, pollution.

مقدمة:

تعتبر البيئة البحرية قاعدة استراتيجية حيوية ذات أهمية معتبرة حيث تلعب دورا مهما في التطور الاقتصادي سواء من خلال مجال الصيد البحري وتربية المائيات، أو في مجال النقل البحري وكذا والسياحة حيث تعتمد 80 بالمائة من التجارة العالمية على النقل البحري¹.

ومع التطور التكنولوجي والعلمي وعملية التنقيب عن الثروات المختلفة الذي زاد من حجم التدخل البشري على المحيط البحري، حيث أصبح هاجس التلوث يحيط به بشتى صورته ، زد على ذلك الأخطاء البشرية التي تؤدي الى الكوارث الوخيمة على غرار حوادث ناقلات البترول و المواد الخطرة علما أنه تم تقدير كمية النفط التي تختلط بمياه البحار من جراء تشغيل السفن بحوالي مليون طن سنويا² ، وقدر برنامج الأمم المتحدة للبيئة كمية التلوث في البحر المتوسط كمثل ب 650 مليون طن من مياه الصرف الصحي منها ما بين 30 الى 40 مليون طن نفايات صلبة تدخل الى البيئة البحرية للبحر الأبيض المتوسط سنويا و 129 ألف طن من الزيت المعدني و 60 ألف طن من الزئبق و 3800 طن من الرصاص و 36 ألف طن من الفوسفات تضح في البحر كل سنة³ ، وهذا ما أظهر تهديدا جديدا على أمن وسلامة البيئة البحرية.

ومن المعلوم أن مشكلة تلوث البيئة البحرية هي مشكلة دولية لان مياه البحار والمحيطات لا تتوقف عند بلد معين بل متصلة فيما بينها، ونشير الى أنه من جراء تهديد التلوث البحري أضحت العديد من الكائنات الحية في مصف الانقراض على غرار الثروة السمكية، بالإضافة الى العديد من الخسائر الأخرى لذلك سعى التشريعين الدولي والوطني دوما لتحسين البيئة البحرية الى أقصى حد من هذا الخطر.

اذن الإشكالية المطروحة هي ما مدى إسهام النظام القانوني الدولي والوطني في حماية البيئة البحرية من التلوث الماس بسلامتها وأمنها وهل هناك توافق تشريعي بين مصلحة استعمال مصادر الطاقة والثروة كحتمية وضرورة إنسانية ومصلحة المحافظة على بيئة بحرية نظيفة؟

¹ تقرير مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD عن جريدة الغد الأردنية ليوم 2015/10/15 الرابط alghad.com.

² أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة ومكافحة التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة، س 2002 ص 221.

³ [Http // www.explorecrete.com/nature/mediteranean.html](http://www.explorecrete.com/nature/mediteranean.html).□

القواعد القانونية لحماية البحر من تهديد التلوث

واعتمدت في دراستي هذه على المنهج الوصفى والتحليلي والمقارن للنصوص الدولية والوطنية وقمت بتقسيم هذه الورقة البحثية الى مبحثين تطرقت في الأول للإطار المفاهيمي للتلوث البحري والثاني خصصته للتدخل الدولي والوطني لحماية البيئة البحرية.

المبحث الأول: الإطار المفاهيمي للتلوث البحري

على إثر الاستخدام المتزايد والكثيف للبحر كوسيلة أساسية للنقل برزت وتبلورت الأهمية الكبيرة لهذا الفضاء الطبيعي، إضافة الى كونه يحتوي على ثروات هائلة سواء حية أو غير حية، وأظهر تدخل الانسان صورة سلبية وتهديد لهذه البيئة الطبيعية مما ألزم المجتمع الدولي ايلائها أهمية تشريعية خاصة. وقبل الخوض في الحماية الدولية والوطنية للبيئة البحرية والمسؤولية المترتبة على انتهاكها يجدر بنا أولاً التعرف على التلوث البحري نفسه في المطلب الأول، لتتطرق بعد ذلك الى مظاهره ومصادره في المطلب الثاني.

المطلب الأول: تعريف التلوث البحري

بالنظر الى الأهمية الكبيرة التي يختص بها التلوث البحري وجب الإحاطة به بالوقوف عند مفهومه اللغوي والاصطلاحي، وطرح أهم التعريفات التي نسبت إليه في فرع أول وكذا تحديد مفهومه القانوني بغية تكييفه ضمن فرع ثاني.

الفرع الأول: مفهوم التلوث البحري في اللغة والاصطلاح

يعني التلوث لغتا التلطيخ، يقال تلوث الطين بالتبين والحصى بالرمل، ولوث ثيابه بالطين أي لطيها ولوث الماء أي كدره، وتلوث الماء أو الهواء ونحوه يعني خالطته مواد غريبة⁴. وجاء مفهوم التلوث في المعجم الوسيط أنه تلوث التربة أو الماء أو الهواء بمعنى خالطته مواد غريبة وضارة.

وهناك من يرى أن للتلوث في اللغة العربية معنيان

⁴ابن منظور، لسان العرب، الطبعة الثانية، دار صادر، بيروت، س 1994، ص409.

القواعد القانونية لحماية البحر من تهديد التلوث

-المعنى الأول الاختلاط وهو اختلاط أي شيء غريب عن مكونات المادة بالمادة مما يؤثر عليها ويفسدها فيقال لوث الشيء بالشيء أي خلطه به.

-المعنى الثاني التلطيخ فيقال لوث الثوب بالطين إذا لطخه به، ولوث الماء أي كدره 5.

وفي اللغة الفرنسية جاء في قاموس robert في فعل polluer بمعنى يلطيخ ويوسخ وجعل الشيء غير نقي وسليم أو عكره، ونفس المعنى في اللغة الإنجليزية فيها يلوث pollute و contamination يجعل الشيء غير نقي، أو غير صالح للاستعمال.

إذا ما يمكن قوله فيما يخص المعنى اللغوي للتلوث أن جميع المفاهيم تشترك في اعتباره تلطيخ وخلط الشيء أو المكان بأشياء أو مواد تغير طبيعته ومكوناته وخصائصه مما يؤثر على وظيفته الطبيعية.

أما اصطلاحاً، فالتلوث يطلق على أي زيادة أو نقصان غير مرغوب فيهما في المكونات الأساسية للعناصر الطبيعية كالهواء والماء أو غيرهما ويكون هذا التغيير خارج مجال التذبذبات الطبيعية لأي من هذه المكونات الأمر الذي يؤدي إلى تأثير مباشر أو غير مباشر على النظام البيئي.

ويعرف أيضاً بأنه أي تغيير كمي، أو نوعي في الصفات الكيماوية أو الفيزيائية أو الحيوية لعناصر البيئة وهي الماء الهواء التربة والفضاء مما يعرض الحياة للخطر ويهدد سلامة الكائنات الحية سواء بطريقة مباشرة، أو غير مباشرة 6.

الفرع الثاني: المفهوم القانوني للتلوث البحري

أولاً: في التشريع الدولي

يعتبر تلوث المياه من أقدم المشاكل التي تواجه البيئة، ويعرف بأنه تغيير في المكونات الأساسية للماء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بسبب نشاط الإنسان بحيث تصبح المياه أقل صلاحية للاستعمالات الطبيعية المخصصة للشرب أو الزراعة أو الاستخدامات الأخرى 7.

⁵ نصر الدين هنوني، الحماية الراشدة للساحل في القانون الجزائري، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، س 2013، الجزائر ص287.

⁶ حميد مجيد البياتي، المعجم الجامع لعلوم البيئة والموارد الطبيعية، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، عمان، ط1، س 2008 ص418.

⁷ علي سعيدان، حماية البيئة من التلوث بالمواد الاشعاعية والكيماوية في القانون الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر س 2012 ص52.

القواعد القانونية لحماية البحر من تهديد التلوث

تعد معاهدة واشنطن 1926 أول محاولة دولية لتقنين منع التلوث في البحار، مع أنها لم يكتب لها الدخول حيز النفاذ بسبب استحالة توحيد وجهات النظر للدول المجتمعة إلا أنها أبرزت الأهمية الكبيرة لهذه المشكلة و تلتها اتفاقية 1935 للجنة خبراء القانون الدولي المتطور في تاريخ عصبة الأمم المتحدة و هي الأخرى لم يكتب لها النفاذ الى غاية ابرام اتفاقية منع تلويث البحر بالزيت في لندن بتاريخ 12 ماي 1954 والتي دخلت حيز التنفيذ في 26 جويلية 1956 و التي شكلت قراراتها الثمانية مبادئ جوهرية في مسار الحماية الدولية للبيئة لا سيما التلوث الناجم عن السفن⁸.

و هناك العديد من التشريعات الأخرى سواء الداخلية أو الدولية أولت أهمية كبيرة لخطر التلوث بأنواعه، لكن القليل منها من تعرض لتعريف التلوث البحري حيث تم التركيز أكثر على المواد المسببة للتلوث و مصادرها و اليات التصدي لها ، فاتفاقية جنيف لسنة 1958 الخاصة بأعالي البحار نصت في مادتها 24 على أن تضع الدول الأنظمة الخاصة بمنع تلويث البحار من جراء تدفق الزيت من السفن نتيجة استكشاف و استغلال قاع البحار و ما تحت القاع و المادة 25 التي تلزم الدول على اتخاذ الإجراءات لمنع التلوث البحري من جراء القاء النفايات المشعة و أن تتعاون مع المنظمات الدولية المختصة لمنع تلوث البحار أو الفضاء الجوي فوقها الناتج عن تسرب المواد المشعة أو أية مواد أخرى ضارة.

وخلال مؤتمر ستوكهولم 1972 الخاص بالبيئة الإنسانية الذي عقد تحت اشراف الأمم المتحدة الذي توج بإعلان ستوكهولم حيث تم التأكيد على ضرورة التخلص من المواد السامة، بحيث لا تؤدي الى إلحاق الضرر الشديد بالمواد الطبيعية والكائنات الحية وتشجيع الكفاح المشروع لكل الشعوب ضد التلوث⁹ وتجدر الإشارة الى أن الإعلان لم يعطي تعريفا للتلوث انما يستنبط بطريقة غير مباشرة من خلال المبدأ السادس منه.

وفي سنة 1976 تم التوقيع على اتفاقية برشلونة الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث والتي تم المصادقة عليها من طرف الجزائر¹⁰ والتي تضمنت تعريفا لتلوث البحر من أنه قيام الانسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مواد أو أصناف من الطاقة الى البيئة البحرية مما يسبب اثارا

⁸د. سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي، ط1، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان س 1994، ص89.

⁹المبدأ 2 و 6 من اعلان ستوكهولم 5،6 يونيو 1972.

¹⁰المرسوم رقم 81-02 المؤرخ في 17 جانفي 1981 المتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات ج ر رقم 03 بتاريخ 20 يناير 1981.

القواعد القانونية لحماية البحر من تهديد التلوث

مؤذية كإلحاق الضرر بالمواد الحية، أو أن تكون مصدر خطر على الصحة البشرية وعائقا لأوجه النشاط البحرية بما في ذلك صيد الأسماك، وافساد لنوعية مياه البحر المستخدمة وانقاصا لمدى التمتع بها.

واتفاقية قانون البحار لسنة 1982 عرفت هي الأخرى التلوث البحري في المادة الأولى فقرة رابعة بأنه ادخال الانسان في البيئة البحرية بما في ذلك مصاب الأنهار بصورة مباشرة، أو غير مباشرة مواد أو طاقة تتجم عنها، أو يحتمل أن تتجم عنها اثار مؤذية مثل الاضرار بالمواد الحية، والحياة البحرية وتعرض الصحة البشرية للأخطار، وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك، وغيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار، والخط من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال، والاقبال من الترويج.

نلاحظ هذا التعريف الأخير أدرج مصب الأنهار في حكم البحار، والملاحظ أن جل هذه التعريفات اهتمت بالتلوث البحري وأغفلت جوانب البيئة الأخرى (البرية والجوية)، وتتفق تلك التعريفات كلها في كون الانسان هو السبب الرئيسي في التلوث.

والتلوث البحري حسب الملتقى التقني لمنظمة الزراعة، والفلاحة FAO هو ادخال الإنسان في البيئة البحرية لمواد قد تسبب آثارا ضارة مثل الأضرار التي تلحق بالموارد البيولوجية، والأخطار على صحة الإنسان والعوائق أمام الأنشطة البحرية بما في ذلك تدهور مصايد الأسماك في جودة مياه البحر لاستخدامها وتقليل الإمكانيات في مجال الترفيه¹¹.

وعرفت منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية OCDE بأن التلوث هو ادخال الانسان مباشرة أو غير مباشرة لمواد أو طاقة في البيئة، والتي ترتب اثارا ضارة يمكن أن تعرض بالخطر صحة الانسان أو تضر بالمواد البيولوجية أو الأنظمة البيئية أو تؤثر على وسائل المتعة أو ترعج الاستخدامات المشروعة للبيئة.

ثانيا: في التشريع الجزائري

عرف المشرع الجزائري التلوث بأنه كل تغيير مباشر أو غير مباشر للبيئة يتسبب فيه كل فعل يحدث أو قد يحدث وضعية مضرة بالصحة وسلامة الانسان والنبات والحيوان والهواء والجو والماء والأرض والممتلكات الجماعية والفردية¹² وعرف نفس القانون تلوث المياه بأنه ادخال أية مادة في الوسط المائي

¹¹ JEAN-PAUL PANCRAICIO, Droit de la Mer, Dalloz, 1ere Edition, Année 2010 P 392.

¹² أنظر المادة 4 فقرة 8 من القانون رقم 10/03 المؤرخ في 19 يوليو 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ج ر رقم 43 بتاريخ 20 يوليو 2003.

القواعد القانونية لحماية البحر من تهديد التلوث

من شأنها أن تغير الخصائص الفيزيائية والكيميائية والبيولوجية للماء، وتتسبب في مخاطر على صحة الإنسان وتضر بالحيوانات والنباتات البرية والمائية وتمس بجمال المواقع أو تعرقل أي استعمال طبيعي آخر للمياه.

ما يلاحظ في تعريف المشرع الجزائري أنه جاء شاملا إلا أنه نظر وركز على الإنسان باعتباره الضحية خلافا للتعريفات الواردة في الاتفاقيات السالفة الذكر، ولكن في نفس القانون الداخلي في الباب المتعلق بالنظام العقابي الخاص بالمساس بأمن وسلامة البيئة ومكوناتها نستشف بصيغة غير مباشرة اعتبار المشرع أن الإنسان مسبب رئيسي للتلوث.

ونصت المادة 147 من القانون البحري الجزائري 13 على عدة تعريفات لتطبيق المسؤولية عن الأضرار الناتجة من التلوث بالوقود ، وفيما يخص ضرر التلوث نصت على أنه يعني كل خسارة أو ضرر خارج السفينة الناقلة للوقود والحاصل من التلوث الناتج عن تسرب أو طرح هذا الوقود أينما حصل هذا التسرب أو الطرح، ويشمل تكاليف التدابير الخاصة بالوقاية وكل خسارة أو ضرر مسبب من هذه التدابير.

ثالثا: في الفقه

تم تعريف التلوث البحري فقها على أنه تغيير في التوازن الطبيعي للبحر يؤدي الى تعريض صحة الإنسان للخطر، والاضرار بالثروات البيولوجية والنباتات والحيوانات البحرية والحد من المتع البحرية أو قد يؤدي الى إعاقة كل الاستخدامات الشرعية الأخرى للبحر 14 وتم تعريفه أيضا أنه تغيير التوازن الطبيعي للبحر الذي من شأنه تعريض صحة الإنسان للخطر والاضرار بالموارد البيولوجية والحيوانات والنباتات البحرية المساس بالمتع والتعسير في كل الاستعمالات المشروعة للبحر 15.

ويقصد بتلوث المياه إحداث إتلاف أو إفساد في نوعية المياه مما يؤدي الى تدهور نظامها الايكولوجي بصورة أو بأخرى لدرجة تؤدي الى خلق نتائج مؤذية من استخدام المياه 16.

¹³ القانون رقم 8-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 ج ر 47 في 27 يونيو 1998 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المنضمين القانون البحري.

¹⁴ تعريف الأستاذ صالح وهبي، أنظر، د نصر الدين هنوني، المرجع السابق، ص292.

¹⁵ PASCALE HILBERER-ROUZIC, lutte contre la pollution marine d'origine tellurique en droit international et en droit communautaire , juris .Classeur, environnement fascicule, n 646 éd 1997, P 3.

¹⁶ معمري محمد، الحماية القانونية للبيئة في قطاع المحروقات وفقا للقانون الجزائري، دار هومة، الجزائر، س2018، ص56

القواعد القانونية لحماية البحر من تهديد التلوث

ما نستنتج من التعريفات السابقة أنه وبالرغم من احاطتها بجوانب تلوث البيئة البحرية، إلا أنها تبقى غير ثابتة ومستقرة ولا تعكس الصورة الحقيقية لهذه الظاهرة الخطيرة وتقييمها بدقة هذا من جهة، ولأن مصادر ومسببات التلوث تبقى تتصف بالمرونة انصياعا للتطورات الصناعية والتكنولوجية والطبيعية وغيرها.

المطلب الثاني: مظاهر ومصادر التلوث البحري

من الملاحظ أن كل العناصر التي سبق لنا التعرض إليها في التعاريف السابقة للتلوث البحري والمسببة لهذه الظاهرة الخطيرة أنها كلها تتوفر في البيئة البحرية، ويعد الإنسان الملوث الأساسي لهذه البيئة الحساسة كما تجدر الإشارة إلى أن مظاهر التلوث البحري عديدة ومتشعبة وتتميز بالمرونة لتطورها عبر الأزمنة وارتباطها بالمصادر، وسوف نتعرض لبعض مظاهر هذا التلوث في فرع أول لننتقل بعد ذلك إلى حصر بعض المصادر لهذه الظاهرة الخطيرة ضمن فرع ثاني.

الفرع الأول: مظاهر التلوث البحري

تختلف وتتعدد مظاهر التلوث البحري حسب وجهة النظر لكل باحث، ولا يمكن حصرها كلها في هذا المقام وارتئينا أن نقسمها من حيث المكان أو الرقعة إلى تلوث داخلي وآخر عابر لحدود الدولة المتأثرة ومن حيث القصد أو الإرادة إلى تلوث ارادي وآخر غير ارادي أو عرضي.

أولاً: التلوث الداخلي

وهو ذلك التلوث الذي يقع أو يظهر داخل إقليم الدولة الواحدة دون أن تمتد آثاره إلى دولة أخرى وينشأ عنه ضرر لبيئتها البحرية، وقد تكون أسبابه و مصادره التدخل البشري كما قد تكون القوة القاهرة مصدرا له كالفيضانات و البراكين و الزلازل إلى غير ذلك و هذا النوع هو في الأصل من اختصاص الدولة المتأثرة به ولها مطلق الحرية في التصرف في معالجته ، ولكن هناك استثناء وهو التدخل الدولي بالمساعدة الفنية و المالية للخبراء و الدوليين لاسيما للدول الفقيرة ، وذلك لإمكانية و مخافة انتقاله للدول الأخرى عبر السفن التجارية القادمة من الدولة المتضررة و التي تخضع غالبا للمراقبة التقنية في هذا المجال.

القواعد القانونية لحماية البحر من تهديد التلوث

وتجدر الإشارة الى أن هذا المظهر من التلوث قد يمس المناطق البحرية التي لا تخضع لسيادة الدولة المتضررة كأعالي البحار، والمنطقة الاقتصادية الحرة، وغيرها من مناطق الملك العام للدول وهذا ما يبرر ويكرس التدخل الدولي أيضا.

ثانيا: التلوث العابر للحدود

على خلاف التلوث الداخلي فهذا النوع كما عرفته لجنة القانون الدولي الخامسة سنة 1984 في أعمال دورتها السادسة والثلاثين بنيويورك أنه ذلك التلوث الذي ينشأ داخل إقليم إحدى الدول، أو تحت رقابتها ويسبب أضرارا داخل إقليم دولة أخرى أو تحت رقابتها، اذن نستنتج أن هذا النوع من التلوث يظهر أولا في دولة معينة بأي سبب من أسباب التلوث كان وينتقل عن طريق البحر الى الدولة، أو الدول المجاورة وبالتالي انتقال الضرر البيئي حيث تكون النتائج وخيمة يصعب التحكم فيها، ويخضع بصفة مطلقة للتدخل والتشريع الدولي.

ثالثا: التلوث العمدي

ففي هذا النوع من التلوث للبيئة البحرية يكون احداثه عن طريق العمد من طرف الانسان بصفة مباشرة أو غير مباشرة مما يلحق ضررا بيئيا عن طريق أعمال و ممارسات من المعلوم مسبقا أو من المفترض أنها تؤدي الى ذلك الضرر البيئي دون تسجيل أي تدخل من الدولة المتأثرة لوقفه مع علمها أنه يمكن أن يجتاز ذلك التلوث حدودها البحرية، وخير مثال عن ذلك هو ما قامت به القوات العراقية خلال احتلالها للكويت بإلقاء مئات الأطنان من النفط في مياه الخليج العربي التي تعتبر أكبر عملية تلوث اذ يعتبر حجمها أكبر من حجم البقعة التي غطت الاسكا بحوالي 25 مرة¹⁷.

رابعا: التلوث الغير عمدي

هو ذلك التلوث الذي يمس البيئة البحرية بتدخل عامل الانسان ولكن بصفة غير ارادية أو عمدية بمعنى غياب القصد من إنشاء وإيقاع ضرر التلوث البيئي مثل حالات التلوث الناجم عن حادث التصادم البحري القهري الذي يعد من بين أكثر الحوادث وقوعا وتهديدا للملاحة البحرية، والذي يسبب تسرب حمولات السفن بالبحر لاسيما تلك المتعلقة بالمواد البترولية والزيتية والذي يستدعي التدخل العاجل والمباشر لإيقافه.

¹⁷ الكندري عبد الله رمضان، البيئة والتنمية المستدامة، مكتبة المهند، الكويت، ط01، ص267.

الفرع الثاني: مصادر التلوث البحري

تتعدد وتتنوع مصادر وأسباب تلويث البيئة البحرية ويستحيل حصرها من خلال هذا المقال، ولكن تعتبر المواد البترولية والزيوتية والاشعاعات النووية أكثرها تأثيرا وأخطرها على الإطلاق من حيث سرعة الانتشار وضخامة الخسائر لا سيما خلال عملية نقل تلك المواد أو عند تصادم السفن الحاملة لها، وسوف نتعرض فيما يلي للبعض منها وذلك بتقسيمها إلى مصادر بحرية وأخرى برية.

أولاً: مصادر بحرية

تعتبر الملاحة البحرية كمساهم في نقل ما يزيد عن 66 بالمائة من مجموع الإنتاج العالمي للنفط يتسرب منها ما يقارب مليون طن سنوياً في مياه البحار والمحيطات، بالإضافة إلى تسريب ما يقارب 3 ملايين طن من النفط إلى البحر بسبب المصانع الخاصة بتكريره¹⁸.

وتعد المواد البترولية من أخطر الملوثات للبيئة البحرية لضخامة الخسائر وتدمير لنظام البيئة البحرية من خلال اختلاط النفط بماء البحر، إذ يغطي الطن الواحد من البترول مساحة من الماء تقدر بـ 12 كيلومتراً مربعاً وأن القطرة الواحدة منه تشكل دائرة قطرها 30 سنتيمتر على سطح الماء¹⁹، بالتالي تعتبر المواد النفطية والزيوتية التحدي الأكبر الذي تواجهه البشرية من أجل ضمان بيئة نظيفة وطبيعية لاسيما بعد تسجيل العديد من الحوادث.

وتلوث البيئة البحرية بالمواد البترولية والزيوتية يتبلور ويتخذ عدة مظاهر، أهمها ذلك الذي يحدث من المنصات البحرية المتخصصة في عملية التنقيب مثل الانفجار الذي وقع في منصة DEEP WATER HORIZON المستأجرة من طرف شركة british pétroleum في 22 أبريل 2010 في خليج المكسيك على بعد 70 كيلومتراً من ساحل لويزيانا والذي أسفر عن مقتل 11 شخصاً، وتسريب نفطي يقدر بـ 4.9 مليون برميل الذي للأسف يعد من أضخم الكوارث في تاريخ التلوث البيئي²⁰.

والصورة الثانية تتمثل فيما تخلفه عملية نقل تلك المواد النفطية لا سيما عن طريق الانابيب أو بواسطة الناقلات المخصصة لتلك العملية أو في حالة الحوادث التي تتعرض لها تلك السفن أو الناقلات بتأثير

¹⁸ علي سعيدان، المرجع السابق، ص94

¹⁹ نصر الدين هنوني، المرجع السابق، ص306

²⁰ Wikipédia. Deep water horizon.

القواعد القانونية لحماية البحر من تهديد التلوث

التصادم البحري الذي صنف من طرف الخبراء والباحثين من أكبر التهديدات البحرية منذ القدم إلى يومنا أو التسربات النفطية الناجمة عن غرق ناقلات البترول.

و بالرغم من التطور التكنولوجي الذي مس الملاحة البحرية لكن بقي هذا التهديد قائم، و يمكن للتلوث البحري أيضا أن يطرأ بفعل صيانة السفن و تخلصها من الزيوت و الشحوم المستعملة و الغير صالحة و الذي عرفته الفقرة الثالثة من المادة الثانية من اتفاقية مربول لسنة 1973 (على أن التصريف هو القاء المواد الضارة أو النفايات السائلة من السفينة مهما كان سبب ذلك) و عرفت معاهدة أسلو الإغراق على أنه (هو التصريف عن قصد للمواد من السفن، أو الطائرات إلى البحر و ذلك عن طريق الألقاء العرضي أو بسبب التشغيل العادي للسفن، والطائرات و أجهزتها أو وضع مواد لغرض آخر غير مجرد التصرف فيها إذا لم يخالف هدفا من أهداف الاتفاقية)²¹ أيضا عملية تخلص السفن و الناقلات من مياه الاتزان الضرورية من أجل محافظتها على توازنها خلال الرحلة البحرية عندما تقوم بتفريغها من أجل ملئ خزاناتها بالمواد النفطية التي في الغالب تحمل بقايا المواد البترولية و الزيتية أو المواد الضارة التي تؤثر على طبيعة ماء البحر.

أيضا عملية تصفية مياه البحر من أجل الاستعمال والاستغلال البشري، حيث وبفضل التطور، والتنمية وازدياد الحاجة للمورد المائي برزت فكرة استغلال مياه البحر بتحليتها عن طريق محطات التصفية، والتي تلقي بعدة مواد كيميائية في البحر إثر عملية التصفية ما يمس بأمن وسلامة الثروة السمكية والنباتية البحرية²² بحيث من خلال عملية تحلية ماء البحر تقوم محطات التحلية بإلقاء الملح المركز، والماء الساخن وكذا مواد كيميائية أخرى في البحر²³ ما يسبب ما يعرف بالتلوث الحراري، وإنقاص من نسبة الأكسجين الموجود في الماء وتغيير للخواص الفيزيائية والكيميائية لماء البحر، وهو ما يتعارض مع الحفاظ على البيئة البحرية الطبيعية، إذن فكل هذه المظاهر وأخرى لا يتسع المجال لحصرها في هذا المقال وعلى اختلافها كلها تؤثر بالسلب على البيئة البحرية بصفة عامة.

²¹المادة 19 من معاهدة أسلو المبرمة في 05 فيفري 1972 المتعلقة بمنع تلوث البيئة البحرية بإغراق مواد من السفن والطائرات.

²²يوجد حوالي 21 محطة تصفية لمياه البحر بالجزائر موزعة عبر 14 ولاية ساحلية، ويكيديا، Stations De Dessalement Algérie.

²³ M.BESSENASSE ET M. BELKACEM FILALI, impact du dessalement sur l'environnement en Algérie revue Agrobiologia ,2014, n 6 ,75-81, p75.

ثانيا: مصادر برية

يعتبر التلوث البحري الذي يأتي بفعل الانسان من البر أحد أخطر الأنواع و الذي ظهر مند القدم حيث كان مرسخا في اعتقاد الدول أن البحر مقبرة و مستودع للتخلص و دفن العديد من النفايات لاسيما مخلفات الصناعة الكيماوية، و ذلك كأحسن و أضمن وسيلة حيث كان يسود الاعتقاد أن البحر ينظف نفسه بنفسه و لكن لحسن الحظ تلاشت هذه الفكرة بعد بروز الآثار السلبية و الوخيمة المخلة بالتوازن البيئي البحري التي خلفتها هذه النفايات على البيئة البحرية و قضاءها على العديد من صور الحياة البحرية و بالرغم من أنه نقص هذا التصرف بفعل التدخل الدولي و الوطني عن طريق الحماية التشريعية للبيئة البحرية إلا أنه لا يزال قائما بسبب يستدعي تكاتف الجهود على المستويين الوطني و الدولي من أجل الحد منه أكثر لاسيما مع وجود تحدي التزايد السكاني.

و لقد عرفت المادة الأولى من بروتوكول حماية البحر المتوسط التلوث الذي يصدر من البر على أنه (التلوث الناجم عن التصريف في الأنهار، و المنشآت الساحلية، أو مخارج المجاري، أو الناجم عن مصادر أخرى واقعة في ترابها)²⁴ و بالنظر الى خطورة المصادر البرية الملوثة للبيئة البحرية بالمواد الكيماوية أكد مؤتمر ستوكهولم لسنة 1982 جميع الدول على حماية البيئة البحرية من هذا النوع و ذلك بالحد بالانقاص من عملية تفرغ و صرف النفايات الكيماوية في البحر طبقا للمبدأ الثالث منه ، فبالرغم من أن الإغراق يتم غالبا في منطقة أعالي البحار إلا أنه ينفي استناد الدول الى حرية استعمال هذه المنطقة و يقيد هذا الحق القانوني لما له من أثر سلبي على البيئة البحرية العالمية، بالتالي يأخذ هذا النوع هو الآخر عدة مظاهر نذكر منها على سبيل المثال تسريب مياه الصرف الصحي نحو البحر و القاء بقايا المواد الصناعية و الكيماوية بالمجاري و الأدوية و الأنهار التي تصب و تتوجه نحو البحر و في هذا النوع تتحقق فيه صفة العمد من طرف الانسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة.

عرف قانون البحار الإغراق أنه أي تصريف متعمد أو إغراق في البحر للفضلات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية²⁵، بالتالي اشترطت القاعدة أن يكون الفعل متعمدا، وتم تعريف الإغراق في المادة الثانية فقرة ثالثة من اتفاقية MARPOL²⁶ على أنه

²⁴صادقت عليه الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 82-441 المؤرخ في 11/12/1982، ج ر رقم 51 بتاريخ 11/12/1982.

²⁵المادة 5/1/1 أ، ب من قانون البحار الموقع في مونتيفو باي، جامايكا في 10 ديسمبر 1982.

²⁶الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن 1973، 1978، 1982.

القواعد القانونية لحماية البحر من تهديد التلوث

(أي إلقاء من سفينة أيا كان سببه بما في ذلك أي تسرب أو طرح أو إراقة أو رشح أو ضخ أو قذف أو تفريغ لهذه المواد). إذن نستشف ضمنا من نص التعريف أنه يدرج فعل الإلقاء الإرادي بالغير إرادي عكس تعريف قانون البحار الذي اشترط صراحة أن يكون التصريف أو الإغراق متعمدا.

المبحث الثاني: الحماية الدولية والوطنية للبيئة البحرية والمسؤولية المترتبة على انتهاكها

أصبح من المسلم به في العصر الحديث أن جميع التدخلات التي تنتج عن الإنسان و التي لها أثر سلبي على البيئة البحرية توخمت عنها اثار مدمرة و خطيرة على الحياة البشرية مما دفع المجتمع الدولي في السعي نحو وضع نصوص قانونية على المستويين الدولي و الداخلي من أجل الحد من هذه الظاهرة المستفحلة التي أصبحت تهدد البشر جميعا و إنشاء أطر دولية للتعاون الدولي لمحاربة الظاهرة، و سوف نتعرض في هذا المبحث الى الحماية الدولية و الوطنية للبيئة البحرية في مطلب أول لننتقل الى المسؤولية المترتبة على الإخلال بواجب الحماية لهذه البيئة الحساسة في مطلب ثاني.

المطلب الأول: الحماية الدولية والوطنية للبيئة البحرية

لا يمكن إنكار المساعي التشريعية على المستويات الدولية، أو الإقليمية، والوطنية التي اجتمعت كلها في هدف واحد يكمن في المحافظة على البيئة البحرية، وتأمينها، وتجنبها من كل التصرفات المخلة بنظافتها وسلامتها، وسوف نتعرض في هذا المطلب الى الحماية الدولية في فرع أول، لننتقل بعدها للحماية الوطنية للبيئة البحرية.

الفرع الأول: الحماية الدولية للبيئة البحرية

اتفق أعضاء المجتمع الدولي وتوحدت اراءهم حول الطابع الاستعجالي والملح والضروري لتكاتف الجهود والعمل الموحد سواء عالميا أو إقليميا لمواجهة هذا التحدي الكبير الذي يمس بأمن وسلامة البيئة البحرية مما فسح المجال للقانون الدولي العام من خلال الاتفاقيات والمعاهدات الدولية المختلفة والتي تهتم بحماية البيئة بصفة عامة والبحرية على الخصوص.

فلعبت منظمة الأمم المتحدة دورا محوريا في صياغة تلك النصوص الدولية، حيث خصصت الفصل الثاني عشر لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار UNCLOS لسنة 1982²⁷ التي تضمنت أحكام عامة من المادة 192 الى المادة 237 تلزم الدول الأطراف على اعتماد قوانينها الداخلية لنصوص تهدف الى حماية

²⁷تمت المصادقة عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96/53 المؤرخ في 1996/01/22، ج ر رقم 06 بتاريخ

1996/01/24.

القواعد القانونية لحماية البحر من تهديد التلوث

البيئة البحرية من التلوث و العمل على الحد منه و السيطرة عليه فنجد المادة 192 تنص على أنه على الدول الأطراف الالتزام بالحفاظ على المحيط البحري و من أجل ذلك لا بد عليها اعتماد الإجراءات الضرورية من أجل الإعلام و الحد و التحكم في تلوث البيئة البحرية مهما كانت المصادر (المادة 149) و تنص المادة 195 على أنه عند تبني هذه الإجراءات تتصرف الدول بطريقة لا تتقل الضرر أو الخطر من منطقة إلى أخرى ولا تستبدل نوعاً من التلوث بآخر.

وفيما يخص التعاون الدولي والإقليمي تضيف المادة 197 أنه على الدول الأعضاء تبني قواعد وإجراءات للحماية والحفاظ على البيئة مع مراعاة الخصائص الإقليمية وتنص المادة 198 على أنه كل دولة لها معلومات حول حالات للبيئة البحرية التي تكون في خطر من خسائر التلوث أو تعرضت لتلك الخسائر إعلامها فوراً الدول الأخرى المهددة وكل المنظمات الدولية المؤهلة.

وفيما يخص المسؤولية المدنية يتعين على الدول التعاون في تطبيق قانون المسؤولية الدولية لتقييم وتعويض الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية (المادة 235).

وفيما يخص التزامات الدول فعلى الدولة الساحلية التي تتمتع بصلاحيات واسعة فيمكن لها في بحرها الإقليمي أن تعتمد قوانين وأنظمة لمكافحة تلوث البيئة البحرية من قبل السفن الأجنبية بما في ذلك السفن التي تمارس حق المرور البريء الذي يمكنها اعتماده في منطقتها الاقتصادية الخالصة معايير لمكافحة التلوث من السفن ورفع دعوى لأي جريمة تتعلق بمكافحة التلوث من السفن إذا ارتكبت في بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة (المادة 220)، فإذا كانت الدولة لها أسباب جادة بأن السفينة الأجنبية التي تقوم بالملاحة في مجالها البحري قد انتهكت قوانينها وأنظمتها يمكن لها القيام بتفتيشها، ورفع دعوة والأمر باحتجازها²⁸.

أما دولة الميناء، فيمكن لها فتح تحقيق، ورفع دعوة لكل إلقاء تم في مياهها الداخلية لبحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة من طرف سفينة ارتكبت مخالفة (المادة 218) كما تمنح طلبات التحقيق من دولة العلم، أو أي دولة أخرى.

الدول عندما تثبت أن سفينة في أحد موانئها قد انتهكت القواعد الدولية المتعلقة بصلاحيات السفن للإبحار والمخاطر التي تلحق الضرر بالبيئة يمكن أن تمنعها من الإبحار (المادة 219).

²⁸ ARNAUD MONTAS, droit maritime, Vuibert droit ,3^e édition, 2021, p264

القواعد القانونية لحماية البحر من تهديد التلوث

وفيما يخص دولة العلم تلتزم الدول فيما يخص السفن التي ترفع علمها بالامتثال للمعايير المعمول بها من أجل مكافحة تلوث البيئة البحرية، وتتخذ التدابير المناسبة لمنع السفن من الإبحار حتى تمتثل للقواعد المعمول بها وتتأكد من اقتناء هذه السفن للشهادات المطلوبة وتفتيشها بشكل دوري، كما يجب أن تكون العقوبات شديدة بما يكفي للحد من الانتهاكات في أي مكان (المادة 217).

معاهدة MARPOL

بعد حادثة غرق ناقلة النفط الأمريكية Torrey canyon و المستغلة من طرف شركة ليبيرية في السواحل البريطانية (iles Scilly et Manche) في 18 مارس سنة 1967، حيث تسرب ما يقارب 120.000 طن من البترول الخام و عدة حوادث أخرى برزت من خلالها شدة خطورة هذه الظاهرة البيئية، وأيضا في ظل قصور الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري بالزيت OILPOL لسنة 1954، تم اعتماد اتفاقية دولية للوقاية من التلوث الصادر عن السفن MARPOL بلندن في 02 نوفمبر 1973 تحت رعاية، و إشراف المنظمة البحرية العالمية، و أيضا البروتوكول المعدل لها بتاريخ 17 فيفري 1978 الذي أصبح ساري المفعول في 02 أكتوبر 1983، و يشكل هذا النص في اليوم الحاضر الوسيلة القانونية الأساسية لحماية البيئة البحرية من التلوث.

والهدف الأساسي من اتفاقية MARPOL 78/73 هو التبليغ عن كل أوجه الإلقاء الغير شرعي للملوثات وكل العمليات سواء الارادية أو الغير إرادية الصادرة عن السفن وجميع الحوادث، كما تفرض الاتفاقية حمل السفن لشهادات السلامة صالحة لمدة خمس سنوات تمنح بعد تفتيش السفينة، والتي تدل على مطابقتها للاتفاقية، وجميع السفن المخالفة لابد من تدخل سلطة دولة العلم لمنعها طبقا لقانونها الداخلي ولها أيضا أن تطلب من كل الدول الأعضاء أو الأطراف لإجراء تحقيق على مستوى أحد سفنها.

وبينت الاتفاقية في ملاحقها الفنية الخمسة المواد الملوثة والتي يمنع إلقاءها في البحر، وتضمن الملحق الأول التلوث بالمحروقات وهو إلزامي مع الملحق الثاني الذي يخص التلوث بالمواد السائلة الضارة المنقولة وهي حوالي 250 مادة معينة يُصرح بتصريف بقاياها فقط في مرافق الاستقبال المجهزة لهذا الغرض وفي حدود درجة معينة من التركيز²⁹ و الملحق الثالث يتضمن التلوث بالمواد الضارة المنقولة بالبحر في الطرد أو الحاوية أو الخزان و يحتوي هذا الملحق على الضرورات التي تتعلق بتطوير معايير التعبئة والتغليف ووضع العلامات والتوثيق والتستيف والقيود الكمية والإخطارات المتعلقة بمنع التلوث

²⁹ ARNAUD MONTAS, même référence, p266.

القواعد القانونية لحماية البحر من تهديد التلوث

بالمواد الضارة أما الملحق الرابع فيتعلق بمنع التلوث بمياه الصرف الصحي الناتج من السفن، أما الخامس فيخص التلوث بالقمامة المختلفة مصادرها كالبلاستيك و يحدد كيف يمكن تصريفها و المسافة المطلوبة لذلك.

كما خضعت أيضا الى تنقيح آخر في نوفمبر 1997 بمؤتمر لندن حيث أضيف إليها ملحق سادس يتضمن تلوث الغلاف الجوي الصادر من السفن، بالتالي أصبحت أشمل مرجع ونص دولي يعالج التلوث الصادر من السفن.

وهناك عدة نصوص دولية أخرى لا يمكن حصرها في هذا المقام لكن لا بأس أن نتعرض بإيجاز للبعض منها كاتفاقية بروكسيل 29 نوفمبر 1969 المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة الحوادث المسببة أو التي يمكن أن تسبب تلوث بالمحروقات، حيث تسمح الاتفاقية للدول الأطراف بعد وقوع حادث بحري وطبقا للمادة 221 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، باتخاذ التدابير اللازمة والمتناسبة في أعالي البحار لمنع أو التخفيف أو القضاء على الأخطار الجسيمة والوشيقة التي تتعرض لها سواحلها بسبب التلوث أو التهديد بالتلوث باستثناء حالات الطوارئ حيث لا يتم هذا التدخل إلا بعد التشاور مع الدول الأخرى المعنية لا سيما دولة العلم، وفي عام 1973 مدد بروتوكول هذه الاتفاقية لتشمل مواد أخرى غير البترولية مثل المنتجات الكيميائية.

أيضا اتفاقية لندن بتاريخ 30 نوفمبر 1990 بشأن التأهب والاستجابة للتلوث النفطي والتعاون OPRC³⁰ تنظم هذه الاتفاقية التعاون الدولي للتعامل مع حالات الطوارئ التي تؤدي إلى تهديدات خطيرة بالتلوث وهي تلزم الدول الموقعة بإنشاء آليات متناسبة بشكل فردي أو في إطار تعاون ثنائي أو متعدد الأطراف لمكافحة انسكاب البترول، وتفرض وضع خطط الطوارئ التي يجب أن تمتثل لها السفن، وتم إكمال الاتفاقية ببروتوكول 15 مارس 2000 بشأن التحضير والمكافحة والتعاون في حوادث التلوث بالمواد الضارة والتي يحتمل أن تكون خطرة. OPRC-HNS.

تجدر أيضا الإشارة الى اتفاقية لندن بتاريخ 13 فيفري 2004 لمراقبة وإدارة مياه صابورة السفن ورواسبها BWM³¹، والتي دخلت حيز التنفيذ في 08 سبتمبر 2017 حيث تحدد هذه الاتفاقية التحكم في مياه الصابورة المستخدمة لموازنة السفن و تتعهد الدول الأطراف بمكافحة الآثار الضارة لمياه الصابورة ورواسب السفن من خلال تدابير المراقبة والإدارة و يجب أن يكون لديها سجل، وكذلك خطة لإدارة هذه

³⁰ Oil POLLUTION PREPAREDNESS, RESPONSE, AND COOPERATION.

³¹ BALLAST WATER MANAGEMENT.

القواعد القانونية لحماية البحر من تهديد التلوث

المياه والتي يجب أن تمتثل لها قواعد الاتفاقية والموافقة عليها من قبل دولة العلم على مستوى الموانئ والمحطات حيث يتم تنظيف وإصلاح صهاريج الصابورة عن طريق إنشاء وتوفير المرافق الضرورية لاستقبال تلك الرواسب³²

وهناك عدة اتفاقيات إقليمية نذكر منها اتفاقية OSPAR 3³³ المخصصة لحماية البيئة البحرية في شمال شرق المحيط الأطلسي في 22 سبتمبر 1992 عن طريق تحديد سبل التعاون الدولي لحماية البيئة البحرية لشمال شرق المحيط الأطلسي، تضم 15 دولة والاتحاد الأوروبي، والتي حلت محل اتفاقيتي أسلو، وباريس وأيضاً تقابلها اتفاقية HELCOM في 12 أبريل 1992 من طرف دول ساحل البلطيق.

و في إطار الأجهزة الدولية المساعدة في مواجهة تحدي التلوث البحري تم إنشاء الصناديق الدولية لتعويض خسائر التلوث البحري بالمحروقات FIPOL ضمن اتفاقية CLC الموقعة في لندن في 19 نوفمبر 1992 التي تحدد شروط المسؤولية المدنية في حالة حدوث ضرر ناتج عن التلوث بالمواد البترولية واتفاقية إنشاء صندوق عام 1992 تلك الصناديق التي تعتبر أحد عناصر نظام المسؤولية عن أضرار التلوث النفطي الناجم عن الناقلات، و الذي تأسس أول مرة بعد غرق الناقلة Torrey canyon عام 1967.

و هي على التوالي صندوق عام 1971 الذي توقف عن العمل بتاريخ 24 مايو 2002، و لم يعد من الممكن استخدامه للتعويض عن الأضرار التي تقع بعد تاريخ توقفه عن النشاط، و الثاني ما يسمى بصندوق عام 1992 لأنه تم إنشاؤه على أساس الاتفاقية المذكورة أعلاه، و تم إنشاؤه بصفة فعلية في عام 1996 و أخيراً ما يسمى بالصندوق التكميلي الذي تم إنشاؤه في عام 2005 بعد حطام السفن Ericka Et Prestig.

يتمتع كل صندوق بشخصية قانونية، ويتم تشكيله في شكل منظمة دولية والغرض منها على وجه التحديد إدارة الوقف الذي يحوزه الصندوق ودراسة قبول وصحة دعاوى التعويض المقدمة إليه من قبل الأفراد أو الشركات أو السلطات العامة بما في ذلك الدول الذين يدعون أنهم كانوا ضحايا للضرر، وكونها منظمات دولية فإن الصناديق لها دولها الأعضاء والتي ليست بالضرورة متطابقة ولديهم مجلس مداولات ولجنة تنفيذية مستقلين، ولديهم أمانة مشتركة مقرها لندن يتم تمويلها من خلال مساهمة تُفرض على كل

³² JEAN-PAUL PANCRAIO même référence, p408.

³³ ABBREVIATION OSLO-PARIS.

القواعد القانونية لحماية البحر من تهديد التلوث

عملية نقل للمحروقات عن طريق البحر و المستفيدين من الشحنات، أي شركات النفط هم من يدفعون هذه المساهمة³⁴.

يعمل النظام على مستويين من التعويض من ناحية على المستوى الأول وقبل أي تدخل من قبل الصندوق فإن شركات النفط هي التي تتحمل مسؤولية التعويض عن الأضرار وللمطالبة بالتعويض يجب أن يكون الضرر قابلاً للقياس الكمي ويتم إثباته بالأدلة، كما يجب أيضاً إدراجه في قائمة الأضرار القابلة للتعويض الأضرار التي لحقت بالممتلكات وتكلفة عمليات التنظيف في البحر والساحل وتكلفة استعادة سلامة البيئة والأضرار الاقتصادية كفوات الربح والكسب وعمل التجار ومهنيو البحر.

الفرع الثاني: الحماية الوطنية للبيئة البحرية

نصت المادة 21 من دستور 2020 على أنه تسهر الدولة على ...، ضمان بيئة سليمة من أجل حماية الأشخاص و تحقيق رفاههم و ضمان توعية متواصلة بالمخاطر البيئية و حماية البيئة بأبعادها البرية و البحرية و الجوية و اتخاذ كل التدابير الملائمة لمعاقبة الملوّثين و أضافت المادة 30 و المتعلقة بمهام الجيش الوطني الشعبي على أن هذا الأخير يطلع بالدفاع عن وحدة البلاد و سلامتها الترابية وحماية مجالها البري و الجوي و البحري و يتولى الدفاع عن المصالح الحيوية و الاستراتيجية للبلاد طبقاً لأحكام الدستور و في الفصل الأول من الباب الثاني نجد المادة 64 حيث تقضي بأنه للمواطن الحق في بيئة سليمة في إطار التنمية المستدامة و في الفقرة 19 من المادة 139 و المتعلقة بمجالات و اختصاصات البرلمان التشريعية حيث تنص الفقرة على أنه يشرع فيما يخص القواعد العامة المتعلقة بالبيئة و إطار المعيشة و التهيئة العمرانية، كما نلاحظ أنه فيما يخص الهيئات الاستشارية تم إنشاء المجلس الوطني الاقتصادي و الاجتماعي و البيئي الذي يعتبر إطار للحوار و التشاور و الاقتراح و الاستشراف و التحليل في المجالات الاقتصادية و الاجتماعية و البيئية طبقاً للمادة 209، أيضاً نجد مبدأ قانوني عام في ديباجة الدستور في الفقرة 17 عبارة (كما يضل الشعب منشغلاً بتدهور البيئة و النتائج السلبية للتغير المناخي و حريصاً على ضمان حماية الوسط الطبيعي و الاستعمال العقلاني للموارد الطبيعية و كذا المحافظة عليها لصالح الأجيال القادمة) بالتالي و من خلال هذه القواعد الدستورية نلاحظ أن المشرع الجزائري حرص على حماية البيئة البحرية عن طريق تخصيص نصوص ضمن أعلى نظام قانوني و أسمى التشريعات المكتوبة.

³⁴ Jean-paul pancraccio, même référence, p408.

القواعد القانونية لحماية البحر من تهديد التلوث

ومن خلال القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003³⁵ المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة والذي يهدف للوقاية من كل أشكال التلوث والأضرار الملحقة بالبيئة وإصلاح الأوساط المتضررة حيث خص المشرع الفرع الثاني من الفصل الثالث من الباب الثالث لحماية البحر (المواد من 52 الى 58) فطبقا للمادة 52 يمنع داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائي كل صب أو غمر أو ترميد للمواد المضرة للبيئة البحرية، كما أنشأ هذا القانون بعض المبادئ أهمها مبدأ عدم تدهور الموارد الطبيعية ومبدأ النشاط الوقائي وتصحيح الاضرار البيئية عند المصدر ومبدأ الملوث الدافع³⁶ كما أعطى القانون للأشخاص والجمعيات المعتمدة قانونا و المتخصصة في حماية البيئة الحق في المساهمة مع الهيئات العمومية فيما يخص حماية البيئة طبقا للمادة 35، و التبليغ عن أية مخالفة، وحق رفع دعوى قضائية أمام الجهات القضائية المختصة عن كل مساس للبيئة (المادة 36) و حق المضور في طلب التعويض من الضرر الذي أصابه³⁷، كما أدرجت المادة 31 منه المناظر الأرضية و البحرية ضمن المجالات المحمية و أدرجت المادة 39 الماء و الأوساط المائية ضمن مجالات مقتضيات الحماية البيئية، و عالج القانون أحكام و إجراءات الحماية من المادة 48 الى 51، و فيما يخص النظام العقابي و الاختصاص القضائي في الفصل الرابع من الباب السادس فيمكن لوكيل الجمهورية أو القاضي الذي تحال عليه الدعوى الأمر بإيقاف السفينة أو الطائرة أو الآلية أو القاعدة العائمة التي تسببت في الاضرار بالبيئة البحرية، و تراوحت العقوبات بالحبس من ستة أشهر الى خمسة سنوات، و بغرامة من 50 000 دج الى 10 000 000 دج حسب نوعية المخالفة، و فيما يخص الاختصاص القضائي فجعله المشرع من خلال هذا القانون من اختصاص محكمة مكان وقوع المخالفة و المحكمة الذي تم التسجيل في إقليمها بالنسبة للسفن و الآليات و القواعد العائمة الجزائرية، و المحكمة التي توجد المركبة في إقليمها في حالة المركبات الأجنبية و الغير مسجلة.

كما كرس المشرع حماية قانونية للساحل من خلال القانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل³⁸ فقد أورد أحكام وقواعد قانونية من شأنها حماية البيئة البحرية من خلال مراقبة النفايات الحضرية والصناعية والزراعية التي تهدد أمن وسلامة مياه البحر وألزم على إنشاء محطات من أجل تصفية المياه الملوثة والقدرة في المجمعات السكانية، والمدن الساحلية التي يفوق عدد السكان فيها مئة ألف نسمة طبقا للمادة

³⁵ عدد الجريدة الرسمية 43 لسنة 2003.

³⁶ المادة 3 من القانون رقم 03-10 نفس المرجع.

³⁷ المواد 36، 37، 38 من نفس القانون.

³⁸ القانون رقم 02-02 المؤرخ في 05 فبراير 2002 المتعلق بحماية الساحل وتنظيمه، ج 10 لسنة 2002.

القواعد القانونية لحماية البحر من تهديد التلوث

22 منه كما أعطى الحق للسلطات الإدارية المختصة أن تطلب من القضاء أن يأمر بالتدخل من أجل تجنب أو تخفيف أو تدارك أي خطر أو ضرر ترتب على مخالفة أحكام هذا القانون (المادة 44).

و نذكر أيضا القانون رقم 05-07 مؤرخ في 28 أبريل سنة 2005 المتعلق بالحروقات المعدل و المتمم بالأمر رقم 06 - 10 المؤرخ في 29 يوليو 2006 نجد فقرته الثانية من مادته الثالثة تلزم استغلال المواد البترولية باحترام قواعد حماية البيئة كما تلزم المادة 18 كل شخص ناشط في إطار هذا القانون أن يعد مخطط لدراسة التأثير البيئي، ووصف لتدابير الوقاية من المخاطر البيئية تحت مراقبة سلطة ضبط المحروقات كأحد الوكالتين التي ينشئها هذا القانون، و أيضا نص المادة 45 التي توجب على المتعاقد الاستجابة للمقاييس و المعايير المنصوص عليها في التنظيم في مجال حماية البيئة.

أما فيما يخص القانون البحري الجزائري 39 فقد منع كل صب أو تدفق لكل مادة أو طاقة ملوثة للوسط البحري الذي يخضع لملك الدولة طبقا للمادة 210 ، كما فرض القانون على السفن طرح المواد الملوثة في التجهيزات المخصصة لذلك على مستوى الموانئ طبقا لأحكام المادة 213 ، كما أجاز نفس القانون استثنائيا طرح تلك المواد في البحر في الظروف الخاصة كتأمين حماية أمن السفينة أو سفينة أخرى تجنباً للخسائر كالحمولة أو إنقاذ الحياة البشرية و أخضع تلك العملية لرخصة مسبقة (المواد 214 إلى 216)، و بالنسبة للمسؤولية المترتبة عن عملية تلوث البيئة البحرية ألقاها القانون على عاتق مالك السفينة أو مجهزها و عن تسديد المصاريف الناتجة عن تدابير الوقاية المتعلقة بتجنب تلك الاضرار أو الحد منها 40 و ترتيب المسؤولية التضامنية في حالة تعدد السفن المسببة للتلوث طبقا للمادة 220.

المطلب الثاني: المسؤولية المترتبة على انتهاك البيئة البحرية

تتفق جل الدول وتعترف بالنصوص القانونية الدولية التي تحمي البيئة البحرية من خطر التلوث لكن دون ترسيم مدى تلك النصوص، ومن خلال هذا المطلب سوف نتعرض للمسؤولية المترتبة عن التلوث البحري على صعيد القانون الدولي لننتقل بعد ذلك لدراستها على الصعيد الوطني.

³⁹الامر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 (ج ر 29) المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 (ج ر 47) والقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 (ج ر 46).

⁴⁰المادة 19 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الأول: على الصعيد الدولي

ترتكز المسؤولية عن التلوث البحري في القانون الدولي مهما كان سببه ونوعه على أساس أن مسبب التلوث سواء كان شخص طبيعي أو معنوي يتحمل مسؤولية التعويض عن الاضرار الناجمة عن التلوث، و بفضل الصعوبة في تحديد الملوث في العديد من الحالات برزت فكرة تركيز المسؤولية من خلال توجيهها تلقائياً إلى شخص محدد سلفاً مثل الناقل أو مالك السفينة أو المستغل أو المشغل إلى غير ذلك، وهذا يعني مسؤولية موضوعية فلا يشترط لقيام مسؤولية شخص ما و المحدد سلفاً إثبات خطئه قبل تحميله المسؤولية و إنما تثبت مسؤوليته على أساس موضوعي، بحيث لا يمكن إعفاءه من المسؤولية إلا بإثبات القوة القاهرة أو الحرب أو ظرف إستثنائي لا يمكن تجنبه، و لكن في بعض الحالات لا يمكن توجيه المسؤولية لشخص واحد لتعدد المتسببين و المساهمين في التلوث.

نصت المادة الثالثة من اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 بأن مالك السفينة وقت وقوع الحادث هو المسؤول عن أي ضرر بالتلوث تسببه السفينة بفعل ذلك الحادث، ولا يمكنه التخلص منها إلا بإثبات أن الضرر وقع بفعل حربي، أو تمرد، أو ظرف استثنائي لا يمكن تفاديه أو مقاومته أو كان بسبب طرف آخر أو حكومة أو سلطة أخرى مكلفة بصيانة الانوار ومساعدات الملاحة، و ذلك ما تبنته أيضاً الاتفاقية الدولية الخاصة بالنقل البحري للمواد الخطرة و الضارة HNS لسنة 1996⁴¹ و هذا ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 118، و بالرغم من أن اتفاقية 1969 تبنت المسؤولية الموضوعية بتوجيهها إلى مالك السفينة إلا أنها جعلتها محدودة بحد أقصى قدره 2000 فرنك ذهبي عن كل طن من حمولة السفينة و عن كل حادثة بشرط ألا يزيد المبلغ في أي حال على 210 مليون فرنك حوالي 14 مليون دولار أمريكي حسب المادة الخامسة من الاتفاقية إذن نقول أنه و خلافاً للقواعد العامة للمسؤولية خولت الاتفاقية لمالك السفينة الحق في تحديد مسؤوليته إرتكازاً على عدة مبررات أهمها استحالة تعويضه لكامل قيمة الاضرار الناجمة عن التلوث البحري، كما ألزمت ملاك السفن المسجلة في إحدى الدول المتعاقدة والتي تحمل أكثر من ألفين 2000 طن من زيت سائب كبضاعة بعقد تأمين أو تقديم ضمان مالي آخر كضمان بنك أو شهادة مقدمة من مؤسسة دولية للتعويض بمبلغ يعادل حدود مسؤوليته لتغطية مسؤوليته من ضرر التلوث و يقتضي مضمون المادة السابعة فقرة ثانية من نفس المعاهدة بأن تباشر الدول المتعاقدة نوعاً من الرقابة على احترام وتنفيذ هذا الالتزام إذ تقوم دولة العلم بتسليم السفينة شهادة تفيد أن التأمين أو الضمان المالي نافذ المفعول وفقاً لأحكامها، ويجوز للمضمرين من التلوث بموجب المادة السابعة فقرة ثامنة من

⁴¹ Hazardous And Noxious Substances Convention.

القواعد القانونية لحماية البحر من تهديد التلوث

المعاهدة أن يطرقوا باب الدعوى المباشرة ضد المؤمن أو الشخص الآخر الذي قدم ضماناً مالياً لمسؤولية المالك عن ضرر التلوث و للمؤمن أو الضامن في هذه الحالة الحق في تحديد مسؤوليته بذات المبالغ المنصوص عليها بالنسبة لمالك السفينة للدول المتعاقدة بالتأمين الإلزامي أو تقديم الضمان المالي للمسؤولية المحتملة من خلال المادة السابعة فقرة أولى، و أدخلت عدة تعديلات على هذه الاتفاقية أهمها بروتوكول 1992 الذي رفع من قيمة التعويض الذي تبين في جل الحالات أنه لا يغطي حقيقة الاضرار الناجمة عن التلوث البحري، و على هذا الأساس برزت فكرة إنشاء الصناديق الدولية للتعويض السالفة الذكر بالرغم من هذه الصناديق هي الأخرى قد تكون في العديد من الحالات غير كافية لتعويض و تغطية كل الاضرار و المتضررين، و بعد ذلك و بخصوص حادثة غرق السفينة Ericka حمل جزء من المسؤولية لمستأجر السفينة بسبب خطأه بعدم الحيطرة، و في سنة 2001 أبرمت الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن في لندن تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية تكملة لسابقتها، و تفصيلاً أكثر للمصطلحات على غرار المالك الذي توسعت في مفهومه و ضمنت معه المستأجر حيث جاءت بمفهوم واسع للمسئول عن التلوث فلم تقتصر على مالك السفينة المسجل فقط بل امتد نطاق الاتفاقية إلى من لا يمتلك السفينة وإن كان له دور في إدارة الرحلة كالمستأجر والمشغل والقائم على إدارة السفينة، وهذا يعني أن الاتفاقية لم تتبنى مبدأ تركيز المسؤولية الذي يقضي بمسؤولية مالك السفينة المسجل دون غيره من مستأجر أو مستغل للسفينة وانما تركت إمكانية الرجوع على المستغل والمستأجر والقائم بالإدارة عند إفسار المالك ويكون تملك السفن إما عن طريق الشراء أو عن طريق البناء أو تملكها عن طريق الشيوع ، فمالك السفينة إما أن يكون شخصاً طبيعياً واحداً سواء كان عن طريق البيع أو البناء أو يكون مالك السفينة مجموعة من الأشخاص.

الفرع الثانى: على الصعيد الوطنى

طبقاً لأحكام المادة 117 من التقنين البحري الجزائري فإن مالك السفينة التي تنقل الوقود بدون تنظيم مسؤولاً عن كل ضرر ناتج من جراء التلوث الحاصل من تسرب أو طرح الوقود من سفينته، إذن نرى توجه المشرع الوطنى وجهة التشريع الدولى بتركيز المسؤولية وتحميلها على عاتق مالك السفينة لضرر التلوث بالوقود إلا إذا أثبت بأنه نتج عن عمل حربى، أو عمل عدوانى، و الحرب الاهلية و العصيان أو التمرد أو حادث ذي طابع استثنائى لا يمكن تجنبه أو التغلب عليه، أيضاً إذا أثبت بأن الغير تعمد في إحداث الضرر أو إهمال أو أي عمل آخر من السلطات المسؤولة عن صيانة و مكافحة النيران و

القواعد القانونية لحماية البحر من تهديد التلوث

المساعدات الملاحية الأخرى خلال ممارسة هذه المهمة أو إذا أثبت المالك بأن الضرر من التلوث نتج كله أو جزء منه إما بفعل الشخص الذي أحدثه بتعمد لإحداث الضرر، وإما من جراء إهمال هذا الشخص 42. و عندما يحدث التسرب أو الطرح من عدة سفن و ينتج عن ذلك ضررا فان مالكو جميع تلك السفن مسؤولون على وجه التضامن عن مجموع الاضرار التي لا يمكن تجزئتها بصفة معقولة طبقا لنص المادة 120 و فيما يخص نطاق تحديد مسؤولية مالك لسفينة التي تنقل الوقود عن ضرر التلوث، فقد أعطت المادة 121 من القانون البحري الجزائري الحق لمالك السفينة في تحديد مسؤوليته بمبلغ يحسب في كل حالة حسب النظام المخصص لهذا الغرض بموجب الاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الشأن، و التي تكون الجزائر طرفا فيها و من أجل الحصول على هذا التحديد ألزمت المادة 123 مالك السفينة أن يخصص مالا يفوق حد مسؤوليته لدى المحكمة المختصة التي ترفع أمامها دعوى تعويض الاضرار الناتجة عن التلوث، و يمكن تخصيص هذا المال إما عن طريق إيداع المبلغ و إما بتقديم كفالة بنكية تعتبر كافية من قبل المحكمة المختصة، و يتم توزيع هذا الاعتماد المالي بين الدائنين بنسب الديون المقبولة 43 على أن يتحصل المالك حقوقا معادلة لحقوق الدائنين الآخرين بقدر ما تكون معقولة بسبب التضحيات التي يتحملها و التي يقوم بها بمحض إرادته لتجنب التلوث، أو الحد منه إذا كان التلوث نتيجة خطأ شخصي وقع من المالك فلا يمكن له طلب تحديد المسؤولية طبقا لنص المادة 122.

كما وجب على مالك السفينة التي تنقل أكثر من 2000 طن من الوقود بدون ترتيب كحمولة إنشاء تأمين أو كفالة مالية مثل الضمان المصرفي أو شهادة صادرة عن الصندوق الدولي للتعويض بمبلغ يحدد طبقا لحدود المسؤولية المنصوص عليها في المادة 121 السالفة الذكر من أجل تغطية مسؤوليته 44 و طبقا لنص المادة 131 تقوم السلطات الجزائرية المختصة بتسليم كل سفينة شهادة تتضمن الإقرار بوجود تأمين أو ضمان مالي ساري المفعول حسب النموذج الذي يحدده الوزير المكلف بالبحرية التجارية، و أعف القانون البحري الجزائري السفن المملوكة للدولة الجزائرية من التأمين أو الكفالة المالية أو الضمان المصرفي أو الشهادة الصادرة عن الصندوق الدولي للتعويض، كما تم إعفاءها من دعاوى التعويض التي يمكن أن ترفع ضدها من ضرر التلوث، لكن عندما تكون السفينة المملوكة للدولة الجزائرية

⁴² المواد 118، 119 من القانون البحري الجزائري.

⁴³ المادة 124 من نفس القانون.

⁴⁴ المادة 130 من القانون البحري الجزائري.

القواعد القانونية لحماية البحر من تهديد التلوث

الناقلة للوقود تزيد حمولتها عن 2000 طن لا بد من حصولها على شهادة تبين أن السفينة ملك للدولة، و مسؤوليتها مغطاة طبقا لنص المادة 121.

الخاتمة:

في الختام ومن خلال تحليلنا للقواعد القانونية الدولية والوطنية لحماية البيئة البحرية من تهديد التلوث برزت لنا الأهمية الكبيرة التي أولتها تلك التشريعات من أجل الحد من هذه الظاهرة الخطيرة والمستفحلة والمهددة لمصالح و ثروات المجتمع الدولي بصفة عامة كما تبين لنا إيلاء المشرع الوطني أهمية معتبرة للاتفاقيات الدولية من خلال المصادقة و الالتزام على مجموعة منها و تبنيها في القوانين و التنظيمات الداخلية و مراجعة المنظومة القانونية الداخلية من أجل التخفيف من حدة هذا الخطر المحدق بالبيئة البحرية.

ونلاحظ التطور التصاعدي لقواعد حماية هذا المجال الهام في الحياة البشرية بالرغم من بقاء هذا التهديد البيئي البحري قائما، والذي يوجب تكاثف الجهود أكثر، فلاحظنا تضمين، وتكريس المشرع الجزائري لقواعد حماية البيئة في مختلف النصوص، والقوانين الداخلية على غرار أسمى التشريعات المكتوبة، وهو الدستور وقانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، بالإضافة الى القانون المتعلق بحماية الساحل وكذا قانون المحروقات، وغيرهم من النصوص التي لا يتسع المجال لحصرها في هذا المقام.

ومن بين الاقتراحات المتواضعة التي نراها:

- ضرورة إنشاء نظام عقابي دولي و وطني صارم، وكذا نظام تعويضي وذلك بسن أقصى العقوبات على المخالفين لقواعد حماية البيئة البحرية من أجل ردع هذه الظاهرة وتجريم التصرفات التي تمس بهذا المحيط البيئي الهام لا سيما عند توفر أركان الجريمة.

- كما نقترح إنشاء أجهزة إقليمية واسعة الاختصاص في حماية البيئة البحرية.

- كما نقترح في المجال الداخلي وضع تقنين خاص بحماية البيئة البحرية من التلوث وذلك من خلال تجميع كل النصوص القانونية حتى يكون هناك تطور للقواعد القانونية، ورفع للفراغات التشريعية.

- كما نقترح في مجال التعليم، والتكوين إدراج مادة تتعلق بحماية البيئة البحرية في الاطوار الدراسية والتكوين المهني، وتشجيع الاستثمار والمستثمرين في هذا المجال الهام.



القواعد القانونية لحماية البحر من تهديد التلوث

-كما نقترح أيضا إعادة النظر والتحكم أكثر في مخلفات محطات تصفية مياه البحر علما أنها في تزايد مستمر نظرا لنقص الثروة المائية وحتمية اللجوء الى هذه الآلية، فلا بد من العمل على عدم إلقاء المواد الكيماوية وجميع المواد الضارة الى البحر وتخصيص طرق تقنية أخرى تركز حماية البيئة البحرية.