

ظاهرة الإخلال بالتوازن الايكولوجي للبيئة البحرية وأثره على الأمن الحياتي للدول الساحلية - دراسة في ضوء المواثيق الدولية والتشريع الجزائري -

**The phenomenon of disturbing the ecological balance of the marine
environment and its impact on the life security of coastal states
- Study in light of international conventions and Algerian legislation -**

سنوسي علي، كلية الحقوق والعلوم السياسية - جامعة بن خلدون - تيارت (الجزائر)
Ali.snouci@univ-tiaret.dz

تاريخ إرسال المقال: 2020/07/27 تاريخ قبول المقال: 2020/08/07 تاريخ نشر المقال: 2020/11/04

الملخص:

أصبحت حماية البيئة البحرية من أهم موضوعات القانون الدولي العام، وتحظى باهتمام دولي واسع، حيث عقدت العديد من الاتفاقيات الدولية من أجل حماية البيئة البحرية، وبعد تنبه المجتمع الدولي الى ما يسببه التلوث البيئي من كوارث على البشرية، حاول العمل على الحد من تلوث البيئة عبر العديد من المعاهدات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية، تم بموجبها تأكيد العمل المشترك بين جميع الدول لحماية الكائنات البحرية، وحماية التربة والمناظر الطبيعية في البحار، والحد من الانسكابات والنفائات والأخطار الصناعية التي تلقيها السفن والمصانع في البحار.

إن هذه الورقة البحثية تسلط الضوء على ظاهرة الإخلال بالتوازن الايكولوجي للبيئة البحرية بين مقتضيات الموازنة بين المصلحة الدولية باعتبارها تراثا إنسانيا مشتركا من جهة و حماية المصالح الوطنية للدولة. في ضوء المواثيق الدولية والتشريع الجزائري -

كلمات مفتاحية: حماية البيئة البحرية، تلوث البيئة، التشريعات الوطنية، الكائنات البحرية، الأخطار الصناعية.

Abstract :

Environmental protection is one of the topics of modern international law, and many international conventions have been held for the protection of the marine environment. The international community is alerting to the effects of environmental pollution on human beings. The countries has worked hard for reducing the pollution of the environment through several international treaties. The treaties emphasized the joint work of all States to protect animals at sea, protect the soil and landscape at sea, to limit spills, waste and industrial and

nuclear hazards which ships through at sea.

This paper highlights mechanisms for protecting the marine environment through international conventions and the role of international organizations in protecting the marine environment. The research also discusses the role of Algeria in the protection of the marine environment at the international and national levels.

Keywords: Environmental protection; marine environment; international community; national levels; landscape at sea

المقدمة:

تؤدي البيئة البحرية دوراً مهماً في حياة الإنسان، وتسهم بنصيب وافر في المحافظة على التوازن البيولوجي للكرة الأرضية، كما أنها تعد مصدر للطاقة، ومورداً للمياه والعديد من الثروات المعدنية والنباتية المختلفة، ومورداً سياحياً مهماً ويقتضي الواجب العام للدول حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها ووضع عدد من القيود العامة على حق كل دولة في تسيير السفن التي ترفع علمها وفي ولاية الدولة على تلك السفن، حيث من المعلوم أن للسفن آثار سلبية على البيئة البحرية¹ وقد عرف منذ زمن طويل مدى تهديد السفن الكبيرة للبيئة البحرية من خلال الحوادث والأضرار المادية التي تكون شديدة حتى على الأحياء البحرية، وعلى ينقرر أن حماية البيئة البحرية تقتضي المحافظة عليها من أخطار التلوث الذي قد يؤدي بحياة الأحياء البحرية التي تعيش في البحار، وتعد من أهم مصادر الغذاء لبعض الشعوب في الكرة الأرضية. وتجدر الإشارة أن الكثير من الاتفاقيات الدولية والإقليمية قد تناولت حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، كان أهمها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. فالمادة 217 من الاتفاقية تحدد بالتفصيل ما يجب أن تقوم به دول العالم ليس فقط لضمان قيام سفنها باحترام قواعد السلوك المقررة لتجنب تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، وإنما أيضاً لضمان جعل "تصميم وبناء المعدات" هذه السفن و "تكوين طواقمها" مطابقاً، في جميع الأوقات، إلى القواعد المتعلقة بذلك، ومعلوم أن هذه القواعد هي قواعد دولية تلتزم كل الدول بوضعها.

من هذا المنطلق جاء اهتمام الدول ببيئتها البحرية، فقامت بسن العديد من التشريعات والقوانين واللوائح للمحافظة عليها، وحمايتها وصونها من أية تأثيرات سلبية ناجمة من الأنشطة الملاحية والتجارية. ومنه تظهر أهمية هذا البحث من خلال الأهتمام الدولي المتزايد بحماية البيئة البحرية، وقد ألفت المادة 192 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التزاماً عاماً على جميع الدول بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، مما استوجب على جميع الدول ساحلية وغير ساحلية العمل الحثيث من أجل إيجاد بيئة بحرية نظيفة ومستدامة. حيث ننطلق من إشكالية مفادها أن البيئة البحرية تتعرض في عصرنا

¹: والحياة البرية من خلال التسربات الخطيرة للنفط أو التصريف المتعمد للنفايات والمخلفات الكيماوية.

الحديث لمختلف أنواع التلوث، فكان لا بد من وجود حماية قانونية لتلك البيئة، وإلى أي مدى نجحت هذه المنظمات الدولية في هذا المجال، وما أهم إسهامات الدول من خلال التشريعات التي سنتها الخاصة بحماية بيئتها البحرية.

وبناء على هذا إرتأينا تأسيس هذا البحث على الإشكال التالي: ما هو الضابط القانوني للتوفيق بين مكونات المجتمع الدولي في حالة تصادم المصالح الدولية مع المصالح الوطنية للدول بسبب الإخلال بالتوازن الإيكولوجي للبيئة البحرية؟ وهل تقدم المصلحة الدولية أم الوطنية؟ وما سبل حلحلة مثل هكذا نزاعات؟

ومنه يمكن تحديد الأهداف الرئيسة لهذا البحث بدءا من تسلط الضوء على آليات حماية البيئة البحرية من خلال الاتفاقيات الدولية، ودور المنظمات الدولية في حماية التوازن الإيكولوجي البحري، وصيانة المصالح العامة للمجتمع الدولي وعدم الإعتداء على المصالح الخاصة للدول الساحلية في نفس الوقت، فضلا عن بيان دور الجزائر في حماية البيئة البحرية على المستوى الدولي والوطني.

ولتفصيل نقاط هذا البحث آثرنا اتباع كلا من المنجيين التحليلي والمقارن، إذ يسمح الأول بعرض وتحليل أهم النصوص القانونية والاتفاقيات المنظمة لهذه الحالات، كما يسمح الثاني بمقارنة أهم التشريعات الدولية والداخلية لإيجاد الحلول الكفيلة بمعالجة كل ما من شأنه إثارة النزاعات أو تعارض المصالح بسبب الإشكال المطروح سلفا.

المبحث الأول: الآليات المتوفرة لحماية البيئة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

إن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار هذا التقنين العالمي الشامل دل على الإدراك الواعي لمدى الخطورة التي يمكن أن تتجم عن تلويث البيئة البحرية، ومدى الحاجة إلى تعاون كل دول العالم لتحمل عبء مكافحة هذا التلوث ووضع الرقابة الفعالة للوقاية منه. وهو إدراك سيفيد البشرية إذا وضعت الالتزامات المنصوص عليها في الاتفاقية موضع التنفيذ الجدي.

ومن خلال قراءة الأحكام الواردة في الجزء الثاني عشر من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 المتعلقة بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، وبالخصوص المادة 192 من هذا الجزء، نجد أن هناك التزاماً عاماً على عاتق الدول بحماية البيئة البحرية. هذا التأكيد القانوني الواضح، يعد نتاج للتأثيرات الإيجابية التي تركتها مجموعة من قواعد الإتفاقية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث¹.

¹: أنس، المرزوقي، 2010، حماية البيئة البحرية من التلوث، قراءة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الحوار المتمدن، العدد 5325، منشور على الموقع <http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=536343>

"ظاهرة الإخلال بالتوازن الأيكولوجي للبيئة البحرية وأثره على أمن الدول الساحلية
دارسة في ضوء المواثيق الدولية والتشريع الجزائري"-

المطلب الأول: الحفاظ على البيئة البحرية في المناطق البحرية التي وردت في الاتفاقية.

أعطت المادة 21 من اتفاقية 1982، للدولة الساحلية الحق في وضع القوانين وإصدار اللوائح التي تراها ضرورية لممارسة السفن الأجنبية لحق المرور البريء من خلال بحرها الإقليمي¹، وتتناول هذه القوانين وتلك الأنظمة، سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري، و حماية وسائل تيسير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق أو المنشآت، وحماية الكابلات وخطوط الأنابيب، وحفظ الموارد البحرية، والحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها، ومنع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية وغيرها من القوانين والأنظمة². ويجوز للدولة الساحلية أن تفرض ممرات بحرية محددة على الناقلات والسفن التي تعمل بالطاقة النووية وتلك التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية، وأن تقصر مرورها على تلك الممرات.

ونجد أن من أهم الحقوق التي أعطتها الاتفاقية للدول الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، حماية البيئة البحرية وصيانتها³. فيكون للدولة الساحلية الولاية الكاملة للقيام بكل التدابير التي تراها ضرورية لحماية بيئتها البحرية وصيانتها، إذ يكون لها إصدار القوانين والأنظمة اللازمة لمنع تلوث البيئة البحرية لمنطقتها الاقتصادية الذي يجد مصدره في السفن، وكذلك حفظه والسيطرة عليه، كذلك اعتماد نظم خاصة لطرق المرور تسعى من خلالها لتقليل خطر وقوع الحوادث التي قد تسبب تلوث البيئة البحرية. حيث يجب على الدولة الساحلية أن تلتزم المحافظة على البيئة البحرية في منطقتها الاقتصادية الخالصة، لاسيما حمايتها من التلوث والحد منه⁴، وقد وضعت اتفاقية الأمم المتحدة التزاماً على الدول الغير هذه المنطقة، فيجب عليها الالتزام بحماية البيئة البحرية من التلوث، وأن تعمل على حمايتها والحفاظ عليها. كما ألفت الاتفاقية واجباً على رعايا الدول الأخرى يتمثل في احترام القوانين واللوائح التي تسنها الدولة الساحلية التي تهدف إلى حماية البيئة والثروة السمكية والحفاظ على الأنواع النادرة⁵.

¹: فاروق، الأعرجي، 2014، مباحث في القانون الدولي للبحار، بيروت، لبنان، منشورات زين الحقوقية، "المياه الإقليمية هو الحزام البحري المسمى بالبحر الإقليمي وهو ذلك الجزء البحري الملاصق للدولة الساحلية. والذي تمارس عليه تلك الدولة سيادتها"

²: المادة (21) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

³: المنطقة الاقتصادية الخالصة: منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له، ولا تمتد أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي. خالد نشأت الجابري، القانون الدولي العام، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2015، ص 688.

⁴: رياض، صالح أبو العطاء، 2016، القانون الدولي العام، الإمارات العربية المتحدة، مكتبة الجامعة، الشارقة، ص 354.

⁵: عدنان، الدوري و عبد الأمير، العكيلي، 1995، القانون الدولي العام، ليبيا، طرابلس، الجامعة المفتوحة، ص 319.

" ظاهرة الإخلال بالتوازن الأيكولوجي للبيئة البحرية وأثره على أمن الدول الساحلية
دارسة في ضوء المواثيق الدولية والتشريع الجزائري-"

وفيما يخص المحافظة على البيئة البحرية في أعالي البحار¹ التي يمكن استنتاجها من خلال بعض الحريات التي نصت عليها الاتفاقية، فحرية البحث العلمي التي أعطت الإتفاقية لكل دولة الحق بأن تقوم بإجراء الأبحاث والتجارب العلمية في أعالي البحار بشرط مراعاة الأحكام الواردة في الاتفاقية وأحكام المسؤولية الناجمة عن الأضرار المترتبة على إجراء هذه الأبحاث تجاه الغير أو للبيئة البحرية بشكل عام.² أما فيما يخص حرية الصيد فيحق لكل دولة مطلة أو غير مطلة على البحر، أن يكون لرعاياها الحق في الصيد في أعالي البحار دون المساس بمصالح الدول الساحلية، ودون الإخلال بالقواعد المتمثلة في المحافظة على الموارد الحية واحترام الالتزامات الاتفاقية للدولة المعنية³.

كما فرضت الاتفاقية على السفينة عند ممارستها لحرية الملاحة في أعالي البحار الالتزام بالتنظيمات الدولية الموضوعة بموجب اتفاقات دولية خاصة بتجنب المصادمات في البحار وتأمين سلامة السفن وصيانة الموارد الحية والثروات في البحار وكذلك الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث. إن غياب السيادة على أعالي البحار لا يعني عدم وجود قواعد لحماية البيئة البحرية فيه، وقد أناطت هذه القواعد مهمة الحماية لجميع الدول. وسمحت الاتفاقية لجميع الدول بالتدخل غير المباشر لتأمين هذه الحماية. فقد أعطت الفقرة الأولى من المادة 218 لدولة الميناء، أي الدولة التي توجد في مينائها السفينة، الحق بالقيام بالتحقيق مع تلك السفينة عند توفر الأدلة، وإقامة الدعوى ضدها، عند الشك بقيامها بأي تصريف للفضلات أو المواد الملوثة في أعالي البحار، انتهاكاً للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام⁴.

وبالنظر إلى المادة (43) من اتفاقية البحار لعام 1982 نجدها قد ألقت التزاماً على عاتق كل من الدول المطلة على المضيق⁵ والدول المستخدمة له بأن تتعاون على إقامة وصيانة ما يلزم في المضيق من وسائل تيسير الملاحة وما يلزم من ضمان السلامة أو غير ذلك من التحسينات الضرورية لمعاونة الملاحة الدولية، وأن يشمل هذا التعاون كذلك العمل على منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه⁶.

¹: أعالي البحار هي جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية. المادة (76) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، نقلا عن: عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار، منشأة المعارف، الإسكندرية 1999، ص103.

²: حسني، موسى محمد رضوان، 2013، القانون الدولي للبحار، مصر، المنصورة، دار الفكر والقانون، ص95.

³: محمد، سعادي، 2010، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، مصر، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة، ص 221- 222.

⁴: المادة (201) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 2011، ص435.

⁵: المضيق قناة مائية تصل مسطحين مائيين كبيرين ببعضهما ومن ثم فإنها تقع بين مساحتين كبيرتين من اليابسة، نقلا عن محمد طلعت الغنيمي، ومحمد سعيد الدقاق، القانون الدولي العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2009 ص394.

⁶: المادة (43) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

"ظاهرة الإخلال بالتوازن الأيكولوجي للبيئة البحرية وأثره على أمن الدول الساحلية
دارسة في ضوء المواثيق الدولية والتشريع الجزائري-"

ومن أهم المبادئ والقواعد التي تحكم المنطقة (منطقة التراث الإنساني المشترك)¹ هي حماية البيئة البحرية، فقد ألزمت الاتفاقية الدول أن تتخذ التدابير اللازمة وفقاً لاتفاقية قانون البحار لعام 1982، فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة لضمان الحماية الفعالة للبيئة البحرية من الآثار الضارة التي قد تنشأ عن هذه الأنشطة. وتحقيقاً لهذه الغاية، تعتمد السلطة قواعد وأنظمة وإجراءات مناسبة تهدف بين أمور أخرى إلى منع التلوث والأخطار الأخرى التي تهدد البيئة البحرية، بما فيها الساحل وحفظها والسيطرة عليها، وكذلك منع الإخلال بالتوازن الأيكولوجي للبيئة البحرية². وحماية وحفظ الموارد الطبيعية للمنطقة ومنع وقوع ضرر بالثروة النباتية والحيوانية في البيئة البحرية³.

المطلب الثاني: التعاون الدولي والإقليمي لحماية البيئة البحرية وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة.

من المعلوم أن المشاكل المتعلقة بتلوث البيئة البحرية لا يمكن حلها على نحو فعال من خلال جهود الدول الساحلية فقط. وأياً كانت أسباب التلوث البحري، فإن العواقب غالباً ما تمتد إلى أبعد من الولاية القضائية لدولة من الدول، ونظراً لأن معظم عمليات التصريف تحدث في المياه الضحلة بالقرب من الموانئ، كان من المتصور أن نظاماً لولاية دولة الميناء على دخول السفن سيسمح للدول الساحلية بممارسة قدر كبير من السيطرة على أنشطة التلوث المحلية والإقليمية⁴.

وبناءً على ذلك قررت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ضرورة التعاون العالمي والإقليمي من أجل حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، والمعروف أنه لا يمكن لدولة بعينها القيام بهذا الالتزام وهو حماية البيئة البحرية من التلوث بكافة أنواعه أو حتى محاولة خفضه أو السيطرة عليه، ولكن بابرزها لمبدأ التعاون العالمي فهو مؤثر على الاهتمام الصريح بالبيئة البحرية، لذلك نصت المادة 197 على أن "تتعاون الدول على أساس عالمي، وحسب الاقتضاء على أساس إقليمي مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، على صياغة ووضع قواعد ومعايير دولية، وممارسات وإجراءات دولية موصى بها، وتتماشى مع هذه الاتفاقية لحماية البيئة والحفاظ عليها، مع مراعاة الخصائص الإقليمية المميزة"⁵

أيضا لم تكتف الاتفاقية بهذا الأمر بل أتجهت إلى: لكي أن يكون هناك تعاون صحيح، يجب أن تكون الدولة على علم بأي خطر يهدد البيئة البحرية، وأن يكون هذا الخطر وشيك الوقوع وهذا ما أكدت عليها المادة 198⁶، وفي مثل هذه الحالات تتعاون الدول الواقعة في المنطقة المتأثرة وأيضاً المنظمات

1: إبراهيم، أحمد خليفة، 2015، القانون الدولي العام، مصر الإسكندرية، دار المطبوعات الجامعية، ص 493-494.
2: التوازن الأيكولوجي: تفاعل ما تحتوي أي منطقة طبيعية من كائنات حية ومواد غير حية مع بعضها البعض ومع الظروف البيئية <http://www.startimes.com/?t=30262166>
3: المادة (145) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
4: James B. Morell , *The Law of the Sea: An Historical Analysis of the 1982 Treaty and Its Rejection by the United States*, *McFarland, Jefferson, NC, 1992, p. 200.*
5: المادة (197) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
6: المادة (198) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

"ظاهرة الإخلال بالتوازن الأيكولوجي للبيئة البحرية وأثره على أمن الدول الساحلية
دارسة في ضوء المواثيق الدولية والتشريع الجزائري-"

الدولية المختصة قدر المستطاع في القضاء على آثار التلوث، وكذلك منع الضرر أو خفضه إلى الحد الأدنى، وعلى الدول العمل على وضع وتعزيز خطط طوارئ لمواجهة حوادث التلوث في البيئة البحرية¹. إن مقتضيات الموازنة بين مصلحة الملاحة الدولية وبين المحافظة على البيئة البحرية من جهة، ومقتضيات حماية مصالح الدولة الساحلية من جهة أخرى أدت إلى وجود ولاية تنافسية بين دولة الساحل ودولة علم السفينة تخضع إلى مجموعة من القواعد القانونية المعقدة، ويمكن التمييز في هذا الصدد بين ثلاثة أنواع من إجراءات الضبط، الأول الإجراءات الجزئية، أي الإجراءات المتخذة في حالة مخالفة قواعد السلوك التي تمنع التلوث المباشر للبحر مثل إغراق وإلقاء النفايات، والثاني الإجراءات الاحتياطية، وتشمل بشكل أساسي كل إجراء يرفض السماح للسفينة باستعمال المياه للملاحة خوفاً على تلك المياه من التلوث، والثالث إجراءات الحماية الذاتية، التي قد تتجم عن سلوك غير مشروع، ومن المعلوم أنه لا يوجد فاصل دقيق بين هذه الإجراءات كما أن اتفاقية 1982 لم تميز بينها².

كما تجدر الإشارة أنه تختلف سلطات الدولة الساحلية على السفن الأجنبية فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية بحسب مكان وقوع الفعل، فالمادة 220 من الاتفاقية تميز بين البحر الإقليمي وبين المنطقة الاقتصادية الخالصة، وعندما يتعلق الأمر بالخرق المرتكب في البحر الإقليمي، فإنه يمكن للدولة الساحلية اتخاذ كل الإجراءات العقابية، بما في ذلك حجز السفينة، أما في المنطقة الاقتصادية الخالصة، فإن خرق القواعد الدولية أو القواعد الوطنية التي تهدف إلى تطبيق تلك القواعد الدولية يمكن أن يحرك تطبيق تلك القواعد العقابية³.

المبحث الثاني: الآليات المستحدثة لحماية البيئة البحرية دولياً.

تعد حماية البيئة البحرية جزءاً لا يتجزأ من الحماية الدولية للبيئة بشكل عام، لذلك عملت الأمم المتحدة من خلال برنامج الأمم المتحدة للبيئة على عقد الاتفاقيات الدولية الخاصة بالبيئة البحرية، وكانت اتفاقية برشلونة المعقودة في العام 1976 الخاصة بحماية البيئة البحرية للبحر المتوسط من أهم الاتفاقيات الدولية التي رعتها الأمم المتحدة، وكان الهدف منها هو حماية البحر من التلوث وقد تبعتها اتفاقيات ومؤتمرات أخرى كان الهدف منها إيجاد آلية دولية مشتركة من أجل حماية البيئة البحرية في البحار والمحيطات⁴.

¹: المادة (199) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. و سيد ابراهيم، الدسوقي، 2011، الوسيط في القانون

الدولي العام، قانون البحار، مصر، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 266-267.

²: محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 477.

³: المادة (220) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. و: محمد الحاج حمود، المرجع نفسه، ص 478.

⁴: زياد عبد الوهاب، النعيمي، 2013، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة، مجلة دراسات اقليمية، السنة، العدد 32، جامعة الموصل، 2013، ص 315-3016.

"ظاهرة الإخلال بالتوازن الأيكولوجي للبيئة البحرية وأثره على أمن الدول الساحلية
 دراسة في ضوء المواثيق الدولية والتشريع الجزائري-"

المطلب الأول :آليات حماية البيئة البحرية على المستوى الدولي.

تتبع المجتمع الدولي على ما تسببه تلوث البحار من الكوارث للبشرية، وعمل على الحد من تلوث البيئة عبر العديد من المعاهدات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية، المعقودة بين الدول، تم بموجبها تأكيد العمل المشترك بين جميع الدول، لحماية الموارد الحيوانية والبحرية، أو البرية. وحيث شكلت المنظمات الدولية العالمية منها والاقليمية العامة والمتخصصة الآلية والإطار التنظيمي لتوحيد الجهود الدولية في مجال حماية البيئة والتنسيق بينها، وكان لمنظمة الأمم المتحدة فضل السبق في هذا الخصوص، فكما هو معلوم كان من بين التوصيات الرئيسية التي انتهى بها مؤتمر استوكهولم 1972 حول البيئة (المؤتمر الذي حضره ممثلون عن جميع أعضاء الأمم المتحدة)، انتهت إلى وجوب إنشاء جهاز دولي يكون تابعا لهذه المنظمة الدولية ويعنى بالشؤون البيئية، وقد وافقت الجمعية العامة للأمم المتحدة على قبول هذه التوصيات وبادرت في ديسمبر من العام ذاته الى إنشاء جهاز خاص لهذا الغرض أطلق عليه (برنامج الامم المتحدة للبيئة .(*PNUE*) حيث أسهمت وظائف هذا الجهاز في العمل من أجل ترقية التعاون الدولي في مجال البيئة، وتقديم التوصيات المناسبة في هذا الشأن، ومتابعة الوضع البيئي الدولي، وتنمية ونشر المعارف البيئية للتنسيق بين الجهود الوطنية والدولية في مجال البيئة، وتمويل البرامج البيئية، وتقديم المساعدات اللازمة في إطار الأمم المتحدة، وإلى جانب هذا الجهاز المذكور أنشأت لجان فرعية أخرى عديدة تعنى بالموضوع ذاته في إطار المجلس الاقتصادي والاجتماعي. وقامت بعض المنظمات الدولية المتخصصة بدورها بتوفير آليات خاصة بقضايا البيئة ويصدق ذلك بشكل ملحوظ على المنظمات الآتية : (اليونسكو للأغذية والزراعة)، (المنظمة البحرية الدولية) (*IMO*) ، و(منظمة العمل الدولية)، ويقوم المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة بمهمة التنسيق بين أنشطة هذه المنظمات والأجهزة النوعية التي تنشئها تلافيا للازدواج الذي يمكن أن يحدث بينها.

كما تعد المنظمة البحرية الدولي (*IMO*) ، المنظمة الدولية الرئيسية التي تضع القواعد والمعايير البحرية. وبما أن اختصاص الولاية الساحلية على السفن العابرة عبر منطقتها الاقتصادية الخالصة يقتصر على إنفاذ القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً والمصممة لحماية البيئة البحرية أو الحفاظ عليها. وقد وضعت المنظمة البحرية الدولية قواعد تسمح للدول الساحلية بفرض تدابير وقائية تقيد حرية الملاحة في المناطق البحرية الحساسة بيئياً، وإذا رأت دولة ساحلية أن المعايير الدولية غير كافية لحماية منطقة محددة بوضوح داخل منطقتها الاقتصادية الخالصة يجوز لها أن تطلب من المنظمة البحرية الدولية الإذن باعتماد تدابير إلزامية خاصة لمنع تلوث السفن داخل المنطقة، ويمكن لهذه التدابير إذا وافقت عليها المنظمة البحرية الدولية، أن تتجاوز المعايير الدولية.

"ظاهرة الإخلال بالتوازن الأيكولوجي للبيئة البحرية وأثره على أمن الدول الساحلية
دارسة في ضوء المواثيق الدولية والتشريع الجزائري"-

يجري الآن في المنظمة البحرية (IMO) التشديد على المخاطر المحتملة من أنشطة النقل البحري الدولي من خلال قسم يتضمن تفاصيل البيانات المطلوب تقديمها، ويشمل ذلك: خصائص حركة السفن في المنطقة (العوامل التشغيلية وأنواع السفن وخصائص الحركة والمواد الضارة التي تنقل)؛ والعوامل الطبيعية (الهيدروغرافية والأرصاء الجوية والأوقيانوغرافية). وتتضمن الدلائل الإرشادية أيضا الطلب بتقديم معلومات عن أدلة الضرر الناجم عن أنشطة النقل البحري الدولي أو الإصطدامات أو الإنسكابات في المنطقة وعواقبها، والظروف المتوقعة التي قد تحدث فيها أضرار جسيمة، والضغط من مصادر بيئية أخرى، والتدابير المعمول بها بالفعل أو المتوقع فعلها.

يمكن أن تشكل هذه الاحتياجات من البيانات مشاكل بالنسبة للبلدان ذات القدرات التقنية المحدودة أو القدرات المالية، وتعترف المنظمة البحرية الدولية بذلك، فقد نصت المبادئ التوجيهية على ما يلي: "ينبغي للمنظمة البحرية الدولية، لدى تقييمها طلبات تعيين اتفاقات السلامة البحرية وتدابير الحماية المرتبطة بها، أن تراعي الموارد التقنية والمالية المتاحة للحكومات النامية والبلدان التي تمر اقتصاداتها بمرحلة انتقالية"¹، وقد قامت المنظمة الدولية البحرية (IMO) بإنشاء المناطق البحرية الشديدة الحساسية (PSSA) لتوفير حماية أفضل للبيئة البحرية، وإعادة ضبط التوازن بين حرية الملاحة ومصالح الدولة الساحلية، واعتمدت تدابير وقائية جديدة مهمة ويمكن تنفيذها في أي وقت، وتلتزم الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية بضمان أن تكون السفن التي ترفع علمها مطابقة لتدابير الحماية الممنوحة من قبل الوكالة البحرية الدولية، ولاحقاً تطور نظام المناطق البحرية شديدة الحساسية ليصل إلى مرحلة القانون العرفي الدولي، والخطوة التالية هي تطبيق نظام (PSSA) ليشمل "المناطق ذات الأهمية الأيكولوجية أو الاجتماعية - الاقتصادية أو العلمية" في أعالي البحار خارج الولاية الوطنية².

كما يجب الإشارة أنه على مستوى المنظمات الدولية الإقليمية، تُعد المنظمات التابعة لدول الاتحاد الأوروبي رائدة في مجال حماية البيئة وتوفير الإطار التنظيمي المناسب لذلك، ومن أهم الأجهزة واللجان والمؤتمرات التي أنشأتها دول الاتحاد وخولتها سلطات واختصاصات واسعة: اللجنة الفرعية الخاصة بتلوث الهواء، واللجنة الخاصة بتلوث المياه، ولجنة التخطيط الشامل للأقاليم، واللجنة الخاصة بالآثار والمواقع الطبيعية المميزة، المؤتمر للمحافظة على الطبيعة، المؤتمر الوزاري (الأوروبي) بشأن البيئة، اللجنة الخاصة بالتنسيق لمشاكل البيئة، اللجنة الخاصة بالبيئة والصحة. وأخيراً يمكن القول أنه بالرغم من النمو المزدوج

¹ :Van Dyke, Jon M., Broder, Sherry P., *Particularly Sensitive Sea Areas-Protecting the Marine Environment in the Territorial Seas and Exclusive Economic Zones*, Denver Journal of International Law and Policy, Vol.40 No. 1-3 Winter 2011.

² :نقلا عن موقع المنظمة البحرية الدولية IMO على الشبكة الدولية:

<http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PSSAs/Pages/Default.aspx>

للقانون الدولي البيئي على المستوى الكمي والنوعي، إلا أنه مازال يعاني من صعوبات تتعلق بتطبيقه، فهو في الغالب يأخذ شكل توصيات غير ملزمة للدول.

المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية العربية.

انضمت الدول العربية إلى العديد من الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية، كما سعت هذه الدول إلى حماية بيئتها البحرية من خلال اتفاقيات ثنائية أو جماعية على المستوى الإقليمي ومن خلال المنظمات الإقليمية.

أولاً: مكافحة التلوث في البحار العربية.

تطل الدول العربية على البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر وبحر العرب والخليج العربي، وتأتي أهمية مكافحة التلوث في البحار العربية من الطبيعة الهشة لتلك البحار وسرعة تأثرها بعوامل التلوث، ويمكن القول أن تلك البحار تكاد تكون شبه مغلقة، ولا تتجدد مياهها إلا بشكل بطيء، وتكثر الملوحة فيها، فضلاً عن قلة الأعماق مقارنة مع غيرها، الأمر الذي يؤدي إلى سرعة تلوث مياه تلك البحار.

ولأن البحار العربية تعد مصدراً مهماً من مصادر الثروة الغذائية، وكونها نقطة الوصل بين الشرق والغرب، وتمثل أهمية خاصة لنقل النفط العربي إلى الدولة المستهلكة، مما يوجب المحافظة على البيئة في تلك البحار، وتظهر ضرورة مكافحة التلوث في البحار العربية على المستوى الوطني والإقليمي والدولي، ففي حالة حدوث تلوث جسيم لأحد البحار التي تطل عليها الدول العربية فإن أي منها لن تستطيع إتمام إجراءات المكافحة بصفة منفردة وذلك لعدم توفر الإمكانيات المادية أو التقنية لذلك، الأمر الذي يدفع إلى ضرورة التكاتف الإقليمي والدولي في هذا الشأن. لذلك سعت الدول العربية إلى المبادرة بالتصديق على الاتفاقيات الخاصة بمنع التلوث في البحار ومنها، الاتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار لمنع التلوث لعام 1969، والاتفاقية الخاصة بالمسؤولية المدنية الناتجة عن أضرار الزيوت لعام 1969، والاتفاقية الخاصة بإلقاء فضلات السفن لعام 1972، والاتفاقية الخاصة بالمحافظة على البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن لعام 1973، واتفاقية المحافظة على البيئة من التلوث في البحر المتوسط لعام 1976، واتفاقية المحافظة على البيئة في الخليج العربي لعام 1978، والاتفاقية الخاصة بالمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن من التلوث لعام 1982¹، وبروتوكول حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج من مصادر في البر لعام 1990، والاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في مجال التلوث الزيتي لعام 1990م، واتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود لعام 1994،

¹: عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 337-339.

" ظاهرة الإخلال بالتوازن الأيكولوجي للبيئة البحرية وأثره على أمن الدول الساحلية
دارسة في ضوء المواثيق الدولية والتشريع الجزائري-"

والتصديق على المقرّر رقم 1/3 المعتمد بمؤتمر الأطراف لإتفاقية بازل للتحكم في نقل النفايات والتخلص
منها عبر الحدود لعام 2002¹.

ثانياً: المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية.

يعمل برنامج الأمم المتحدة للبيئة من خلال برنامج البحار الإقليمية على حماية المحيطات
والبحار، وتعزيز الاستخدام السليم للموارد البحرية، وتعدّ الإتفاقيات الخاصة بالبحار الإقليمية وخطط عملها
الإطار القانوني الوحيد في العالم لحماية المحيطات والبحار على المستوى الإقليمي، كما أنشأ برنامج الأمم
المتحدة للبيئة برنامجاً للعمل العالمي لحماية البيئة البحرية من الأنشطة البرية².

كما اهتم البرنامج بالبحار الإقليمية في العالم وقسمها الى مناطق بحرية خاصة تحت إشراف جميع
الدول المطلة عليها، بهدف حمايتها من التلوث بجميع مصادره، من هنا بدأ التفكير في إنشاء منظمة
متخصصة تتعلق بالدول العربية الساحلية، خاصة الدول المصدرة للنفط، نظراً لما تعانيه هذه المنطقة
الحساسة من تلوث بالنفط، على اعتبار أنها تصدر إلى العالم ثلثي احتياجاته النفطية، فضلاً عن ازدياد
الحركة الملاحية فيها وازدياد عدد مصانع البتروكيماويات والأنشطة الترفيهية على شواطئ جميع دولها.
فعمدت اجتماعات فنية وقانونية عدة مع المنظمات الدولية ذات العلاقة، تم بعدها الاتفاق بين تلك الدول
على توقيع «اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث» يوم 24/ 04/ 1978،
كما تم اعتماد خطة عمل الكويت لحماية المنطقة البحرية التي تتكون من الخليج العربي وبحر عُمان وبحر
العرب، ومتابعة التطورات البيئية لدول المنطقة. وتم لاحقاً التوقيع على البروتوكول الخاص بالتعاون
الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة.

وفي 01/ 07/ 1979، دخلت الاتفاقية دور النفاذ، وتم إنشاء مركز المساعدة المتبادلة للطوارئ
البحرية (MEMAC) للتنسيق بين الدول الأعضاء في المنظمة لمكافحة حوادث التسرب النفطي، ومنذ هذا
التاريخ بدأ العمل على تنفيذ خطة الكويت تحت إشراف برنامج الأمم المتحدة للبيئة حتى العام 1982. وفي

¹: أهم الإتفاقيات والمعاهدات التي صدقت عليها الدولة الجزائرية وصدرت بها مرسوم رئاسية خاصة منشورة على موقع
وزارة الخارجية على الرابط <https://www.mofa.gov.om/?p=428>

وعلى مستوى دول الخليج العربي، فمنذ قيام مجلس التعاون لدول الخليج العربية في عام 1981، كانت مسألة السياسات
البيئية في دول المجلس تأخذ حيزاً لا بأس به في اهتمامات المسؤولين في الأمانة العامة للمجلس. وتوجت تلك الاهتمامات
والجهود بظهور إدارة البيئة في قطاع شؤون الانسان والبيئة كأحد الأجهزة المختصة بالأمانة العامة، وقامت هذه الإدارة
بجهود لا بأس بها من أجل حماية البيئة البحرية في المنطقة.

²: المحيطات وقانون البحار، ينظر: موقع الأمم المتحدة على الشبكة الدولية، 2018:

<http://www.un.org/ar/sections/issues-depth/oceans-and-law-sea/index.html>

" ظاهرة الإخلال بالتوازن الأيكولوجي للبيئة البحرية وأثره على أمن الدول الساحلية
دارسة في ضوء المواثيق الدولية والتشريع الجزائري-"

1982/01/01، تم الإعلان عن إنشاء المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية (ROPME) ، واختيرت
دولة الكويت مقراً دائماً لها¹

بعد ذلك واصلت المنظمة أنشطتها الخاصة بحماية منطقتها البحرية من التلوث، ووقعت الدول
الأعضاء على ثلاثة بروتوكولات أخرى، هي، البروتوكول الخاص بالتلوث البحري الناجم عن استكشاف
واستغلال الجرف القاري، عام 1989، وبروتوكول حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن مصادر في
البر، عام 1990، وبروتوكول التحكم في النقل البحري للنفايات الخطرة والنفايات الأخرى عبر الحدود
والتخلص منها، عام 1998²

وتهدف المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية إلى تنسيق الجهود بين الدول الأعضاء للمحافظة
على سلامة نوعية المياه البحرية في المنطقة، والمحافظة على النظم البيئية والأحياء المائية التي تعيش
فيها، والحد من التلوث الناتج عن مختلف الأنشطة التنموية في الدول المحيطة بالمنطقة، كما تطالب
المنظمة الدول الأعضاء ببذل قصارى جهدها لحماية البيئة البحرية، ومنع أي مسببات لهذا التلوث.
وما زالت المنظمة تقوم بدوراً أساسياً في توحيد جهود الدول الأعضاء في حماية هذه المنطقة البحرية
ومتابعة الإجراءات التي تقوم بها كل دولة في هذا المجال³.

المبحث الثالث: دور الجزائر في حماية البيئة البحرية داخلياً ودولياً.

تسعى الدولة الجزائرية منذ بزوغ سنوات عديدة إلى المحافظة على البيئة البحرية من الأضرار
المحدقة بها جراء السفن العابرة في المناطق البحرية الإقليمية الجزائرية التي تُعد بوابة البحر الأبيض
المتوسط نحو إفريقيا، الأمر الذي حدى بالحكومة إلى سن ترسانة من القوانين والأنظمة التي تنظم حركة
الملاحة البحرية وتضمن سلامة بيئتها، وفي هذا الإطار قامت الجزائر بالتوقيع على العديد من الاتفاقيات
الدولية التي من شأنها الحفاظ على سلامة البحار من التلوث.

المطلب الأول: دور الدولة في حماية البيئة على المستوى الوطني.

أن الجزائر تعددت مبادراتها في المصادقة على العديد من الاتفاقيات و البروتوكولات الدولية
الخاصة بحماية البيئة البحرية، حيث بذل المشرع الجزائري جهوداً معتبرة من أجل تجسيد القواعد القانونية

¹: مجلة البيئة والتنمية، العدد 169، أبريل 2018، منشور على الموقع:
[http://www.afedmag.com/web/ala3dadAISabiaSections-
etails.aspx?id=111&issue=5&type=4&cat](http://www.afedmag.com/web/ala3dadAISabiaSections-details.aspx?id=111&issue=5&type=4&cat)

²: المرجع نفسه.

³: موقع المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية <http://ropme.org/home.clx> :
وينظر أيضاً، مجلة البيئة والتنمية، العدد 169، نيسان/أبريل 2012، منشور على الموقع:

[http://www.afedmag.com/web/ala3dadAISabiaSections-
etails.aspx?id=111&issue=5&type=4&cat](http://www.afedmag.com/web/ala3dadAISabiaSections-etails.aspx?id=111&issue=5&type=4&cat)

"ظاهرة الإخلال بالتوازن الأيكولوجي للبيئة البحرية وأثره على أمن الدول الساحلية
دارسة في ضوء المواثيق الدولية والتشريع الجزائري-"

الدولية التي قبلتها الجزائر في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي و التلوث الناجم عن السفن و الطائرات بالنظر إلى المكانة التي يحتلها قطاع المحروقات و كذا قطاع النقل البحري في الجزائر و باعتبار أن لهذين التلوثين الأثر البالغ على المصالح الإقتصادية و الاستراتيجية. أما بالنسبة للنصوص القانونية الدولية بحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر برية وبهذا تميزت مواقف الجزائر بمبادرات رائدة في مجال العمل البيئي الملازم للتنمية الإقتصادية والاجتماعية المتسارعة، وبتجاوب كبير مع الصحة البيئية العالمية على الصعيدين الإقليمي والعالمي، وترجمت المرتكزات التشريعية منذ مطلع السبعينيات من القرن العشرين من البناء والتنمية، مدى حرص الجزائر على توفير كل مقومات النجاح لتحقيق أهداف التنمية و ضمان حق كافة الأجيال في الاستفادة من الموارد الطبيعية المتنوعة بطريقة متوازنة وعادلة، حيث انطلقت الخطط التنموية في الجزائر منذ عام 1976م ووضعت المبادئ الأولية لربط التنمية بضرورة المحافظة على البيئة، كما تضمنت الرؤية المستقبلية للاقتصاد الجزائري التي تمثل إستراتيجية التنمية إلى عام (2020) المرتكزات الأساسية للحفاظ على الموارد الطبيعية غير المتجددة.

وهنا نجد أن كل النصوص القانونية والتشريعات ذات الصلة بحماية البيئة ومكافحة التلوث ضرورة توفير أكبر قدر من الرعاية الصحية والاجتماعية للمواطنين وحماية ثروات الوطن الطبيعية وموارده الإقتصادية والحفاظ على تراثه التاريخي والحضاري وتجنب أية أضرار نتيجة الأنشطة والمشاريع المختلفة التي تنفذ بكافة مناطق الجزائر وتم إصدار العديد من التشريعات واللوائح التي شملت جوانب العمل البيئي وصون وحماية الموارد الطبيعية يتم تطويرها باستمرار وفق المستجدات وتماشياً مع مقتضيات التنمية.

فقد صدر القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة¹، والقانون البحري الجزائري الصادر بموجب الأمر رقم 776-80 بتاريخ 23-10-1976 الذي يحتوي على العديد من النصوص القانونية الخاصة بحماية البيئة البحرية، والتي جاءت تقريبا مطابقة لما احتوته اتفاقية بروكسل لعام 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمحروقات² بإنشاء وكالة وطنية لحماية البيئة ومكافحة التلوث، ليكون بمثابة السلطة الرسمية والمركزية لحماية البيئة ومكافحة التلوث بكافة أنواعه ومصادره في الجزائر. والأهم من كل ذلك هو انشاء وزارة البيئة والطاقات المتجددة ، لتكون الجزائر بذلك من بين أولى الدول المبادرة في ذلك الوقت التي تشكل هيئة مركزية للبيئة على مستوى وزارة. وقامت الجزائر باعتماد الخطة الوطنية للطوارئ البحرية في العام 1985، لتتجز الجزائر بذلك التزامها القانوني تجاه اتفاقية الكويت وبروتوكلها المكمل³.

¹: خاصة المواد من 90 إلى 97.

²: يراجع الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23-10-1976 ، ج ر ج ج رقم 29 ، بتاريخ 10-04-1977.

³: تم اقرار الاتفاقية والبروتوكول بعد المؤتمر الاقليمي للمفاوضين لحماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية والذي عقد في دولة الكويت في الفترة من 15-23 أبريل 1978.

" ظاهرة الإخلال بالتوازن الأيكولوجي للبيئة البحرية وأثره على أمن الدول الساحلية
دارسة في ضوء المواثيق الدولية والتشريع الجزائري-"

واتخذت الدولة الجزائرية عددا من الإجراءات المهمة لحماية البيئة البحرية من التلوث وذلك بسن القوانين والأنظمة البيئية التي تنظم حركة الملاحة البحرية وتضمن سلامة البيئة البحرية للدولة، وتم وضع آلية مناسبة لمراقبة ناقلات النفط في البيئة البحرية الجزائرية وفقا للخطة الوطنية لمكافحة التلوث بحيث تشمل إجراءات الاستجابة لمواجهة حوادث تسرب النفط والمواد البترولية في حالة وقوعها داخل المنطقة البحرية الخاصة بالجزائر والتي تشرف عليها وزارة البيئة و الطاقات المتجددة بالتعاون مع الجهات الأخرى المعنية وتقوم وزارة البيئة و الطاقات المتجددة بدور كبير في حماية البيئة بشكل عام وحماية البيئة البحرية بشكل خاص. وتعد الوكالة الوطنية لرعاية تلوث البيئة البحرية من أهم المديريات في الوزارة، إذ تتولى الرقابة على كل من يشارك بتلوث البيئة البحرية من خلال المتابعة وفرض اجراءات عقابية محددة في قانون حماية البيئة ومكافحة التلوث. ومن الدوائر المهمة التابعة للوزارة، دائرة حماية البيئة البحرية ويكون مجال اختصاصها أعماق البحار والحفاظ عليها من التلوث، ويتبع الوزارة غواصين يقومون بالتفتيش عن أي إنتهاك للأحياء البحرية في السواحل الوطنية، كما تشرف على العديد من المحميات البحرية في مختلف المناطق البحرية المحاذية للسواحل الوطنية.

وتتبع الوزارة فرق تفتيش تقوم بزيارة المواقع المختلفة بشكل مستمر وذلك للكشف عن أي تلوث في البيئة البحرية، كما تتلقى الوزارة بلاغات من إدارة الميناء أو خفر السواحل أو الأفراد عن أي تلوث بحري، ثم تقوم فرق التفتيش التابعة للوزارة بالتأكد من صحة هذه البلاغات واتخاذ الاجراءات اللازمة حيالها. ويحمل المفتشين البيئيين التابعين للوزارة صفة الضبط الإداري في مجال البيئة، وتعطي القوانين لحامل هذه الصفة الحق في إيقاع المخالفات على أي شخص أو سفينة أو اي جهة تقوم بتلوث البيئة البحرية. وحظر قانون حماية البيئة ومكافحة التلوث اغراق المخلفات أو أي مواد أخرى مهما كان نوعها او شكلها أو حالتها في البيئة البحرية) وأكدت المادة 93 من القانون على حظر تصريف الزيت أو المزيج الزيتي أو أي ملوثات بيئية في المياه الداخلية أو المياه الاقليمية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة وأوقع القانون عقوبات مالية وجزائية على كل مخالف لأحكام القانون والمتسبب في تلوث البيئة البحرية¹.

وبعد هذا صدرت العديد من التشريعات والقوانين البيئية الأخرى من مراسيم وقرارات وزارية ولوائح لتنظيم العمل والحد من الممارسات الخاطئة وإجراء البحوث والدراسات وإعداد الخطط الكفيلة بحماية البيئة البحرية. ودعماً لهذا التوجه التزمت الجزائر بأغلب الاتفاقيات المنبثقة عن مؤتمر ريو للبيئة والتنمية في

¹: مثلا المادة 93 التي تنص على: " يعاقب بالحبس من سنة واحدة إلى خمس سنوات وبغرامة من مليون دينار (1.000.000 دج) إلى عشرة ملايين دينار(10.000.000دج) أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط كل ربان خاضع لإحكام المعاهدة الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمرحوقات المبرمة بلندن في 12/05/1954 وتعديلاتها، الذي ارتكب مخالفة للأحكام المتعلقة بحظر صب المرحوقات أو مزيجها في البحر"

العام 1992 التي تهدف للتعجيل بالتنمية المستدامة. ومن أهم تلك القوانين واللوائح، قانون حماية البيئة ومكافحة التلوث .

المطلب الثاني: دور الجزائر في حماية البيئة البحرية دولياً.

سعت الجزائر منذ عقود إلى مشاركة المجتمع الدولي المخاوف الحالية والمستقبلية جراء تلوث المحيطات والبحار، حيث تتميز الجزائر بسواحلها البحرية الطويلة والتي تمتد إلى أكثر من ألف كلم، مما جعلها من أكثر البلدان تأثراً بالتلوث الذي يصيب البحار التي تطل عليها.

وبناءً على ذلك فقد انضمت الجزائر إلى العديد من الاتفاقيات الخاصة بحماية البيئة البحرية، ومن أهمها اتفاقية 1957 الدولية التي تحدد مسؤولية ملاك السفن البحرية ببروكسل¹، وكذا اتفاقية 1969 الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط²، واتفاقية 1973 الخاصة بمنع التلوث من السفن، وأخيراً اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 التي تمنع التلوث البحري من السفن بمختلف أشكاله³. ولتجسيد هذه الاتفاقية قامت وزارة البيئة بالمشاركة مع المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية بوضع وتنفيذ الخطط الإقليمية لمشروع مرافق الاستقبال والذي يلزم جميع السفن العابرة للمياه الإقليمية للجزائر عدم تفريغ مياه التوازن في عرض البحر، وفي حالة ضبط أي مخالف سوف يتم اتخاذ الإجراءات القانونية حيالها، وتسعى الجزائر جاهدة لإنشاء مرافق استقبال مياه التوازن في الموانئ ذات الحركة الاقتصادية الكبيرة .

ونظراً للحركة الملاحية النشطة في البحر الأبيض المتوسط، سعت الحكومة إلى تطبيق القوانين والأدوات الدولية وذلك للمحافظة على البيئة البحرية ومصادرها الطبيعية من أجل إلزام جميع السفن بالتقيد بالضوابط البيئية. ومن ضمن هذه الأدوات الأداة الدولية المعروفة بتصنيف المنطقة الحدودية الواقعة من مرسى بن مهدي إلى منطقة القالة كمنطقة مشمولة بالحماية القانونية البيئية. ولما تمتاز به الجزائر من موقع إستراتيجي كمدخل للضفة الشرقية للبحر الأبيض المتوسط وتصدير كميات كبيرة من النفط وما تتعرض له تلك الناقلات من حوادث وما ينتج عنها من أضرار بالغة بالبيئة البحرية، فقد تم وضع خطة لمكافحة حوادث التلوث النفطي تشمل إجراءات الاستجابة لمواجهة حوادث تسرب النفط والمواد الكيماوية حال وقوعها داخل نطاق المنطقة المحمية.

¹: المرسوم رقم 174-64 المؤرخ في 08-06-1964 المتضمن إنضمام الجزائر لهذه الإتفاقية، ج ر ج رقم 56 بتاريخ 10-07-1964.

²: ج ر ج رقم 56 بتاريخ 10-07-1964 المتضمنة انضمام الجزائر لهذه الإتفاقية .
حيث نصت المادة 03 /ف1 من اتفاقية لندن لسنة 1969 على مايلي: " يكون مالك السفينة عند وقوع حادث أو في حالة يشمل على سلسلة متوالية من الأحداث عند وقوع الحادث الأول مسؤولاً عن كل ضرر يسببه التلوث الناتج من تسرب أو لفظ المحروقات من سفينة على إثر حادث"

³ :Emmanuel de ponta vice, la réparation des dommages causés par la pollution des mers droit de la mer institut des hautes études international de paris éditeur A. pedone 1976, 408

"ظاهرة الإخلال بالتوازن الأيكولوجي للبيئة البحرية وأثره على أمن الدول الساحلية
دارسة في ضوء المواثيق الدولية والتشريع الجزائري"-

من أهم الاتفاقيات المنضمة إليها الحكومة الجزائرية التي تعنى بشؤون البيئة البحرية والمحافظة عليها: إتفاقية منع التلوث البحري الناتج عن إغراق مخلفات السفن، الاتفاقية الدولية لعام 1969 بشأن التدخل في أعالي البحار في حالات الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي وبروتوكولها لعام 1973، الاتفاقية الدولية لعام 1971 بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي¹، التصديق على البروتوكول الخاص بالتلوث البحري الناجم عن استكشاف واستغلال الجرف القاري لعام 1989، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، والموافقة على إنضمام الجزائر إلى بروتوكول حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج من مصادر في البر لعام 1990، إتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود لعام 1994، والتصديق على المقرر رقم 1/3 المعتمد بمؤتمر الأطراف لإتفاقية بازل للتحكم في نقل النفايات والتخلص منها عبر الحدود لعام 2002، وإنضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية للإستعداد والتصدي والتعاون في مجال التلوث الزيتي لعام 1990 م .

وتأتي مشاركة الجزائر في أعمال "مؤتمر المحيط" بنيويورك بحضور كافة دول العالم، في إطار دعمها المتواصل للجهود الدولية لمواجهة أخطار البيئة البحرية، والخروج بقرارات والتزامات من الدول لحماية المحيطات والبحار والحفاظ على الحياة البحرية تماشيًا مع الهدف (14) من أهداف التنمية المستدامة التي أقرت في الأمم المتحدة في عام 2015. وتضمن المؤتمر العديد من الفعاليات الجانبية التي تناقش أهم التحديات والأخطار التي تواجهها البيئة البحرية عالمياً وكيفية مواجهتها وإيجاد الحلول المناسبة لها².

الخاتمة:

لقد استنتجنا من خلال دراستنا أن جهود المشرع الجزائري في مجال مكافحة هذا النوع من التلوث (التلوث النفطي و التلوث من السفن و الطائرات) بذل جهودا لا تزال ضئيلة في هذا المجال، و تكمن هذه الضآلة في قلة النصوص القانونية و ندرتها في القانون الداخلي، كما أن الإدارة و ما تتمتع من صلاحيات السلطة العامة و سلطات الضبط الإداري تلعب دورا أساسيا ووقائيا فيما يخص حماية البيئة البحرية، و بتتبع موضوع المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، نجد بأنه لا يزال يشوبه الغموض وعدم التحديد و من ذلك عدم الضبط الدقيق للمصطلحات كالتلوث مثلا إذ لم يتم التوصل لتعريف محدد لحد الآن يمكن أن تنظم بشأنه قواعد هذه المسؤولية، او حتى نحدد المسؤول في ضوئه، و في هذا الشأن نجد أن المشرع الجزائري لم يشير إليها في القانون المدني أو القوانين الأخرى و هذا ما أدى بنا إلى مشكلة في

¹: صادقت الجزائر على هذه الإتفاقية في 13-05-1974، الأمر رقم 74-55، الصادر في 13-05-1974 المتضمن المصادقة على هذه الإتفاقية.

²: عقد مؤتمر المحيط في مقر الأمم المتحدة في نيويورك في الفترة من 5-9 يونيو 2017، ينظر موقع المؤتمر على الرابط التالي: <http://www.un.org/ar/conf/ocean/about.shtml> :

" ظاهرة الإخلال بالتوازن الأيكولوجي للبيئة البحرية وأثره على أمن الدول الساحلية
دارسة في ضوء المواثيق الدولية والتشريع الجزائري-"

تحديد أساسا لهذه المسؤولية. و في هذا الإطار إعتنقنا المسؤولية الموضوعية في مجال الجرائم الماسة بالنطاق البحري و بالدرجة الأولى في جرائم التلوث النفطي أي المحروقات بصفة عامة، كما أن هذه المسؤولية مركزة على أشخاص فقط محددين على سبيل الحصر (المستثمرين بالخصوص) بما يتيح للمضور معرفة المطالب بالتعويض بسهولة بالإضافة إلى سرعة التعويض، و التعويض الأنسب في مثل هذه الحال هو التعويض النقدي لأن التعويض العيني يصعب في مثل جرائم التلوث البحري، أما بالنسبة للحماية الجزائية التي تهدف إلى تحقيق الردع فقد وجدنا أنه نظرا لنقص تأهيل القضاة و ضعف الإدارة في هذا المجال وتعدد القوانين الخاصة و المتعلقة بالبيئة بصفة عامة و بالبيئة البحرية بصفة خاصة جعل مهمة القضاء صعبة في الوقوف أمام الجرائم التي تلحق بالبيئة البحرية و لأجل ضرورة تفعيل التشريعات الخاصة بحماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري،

وعلى هذا لدينا مجموعة من الاقتراحات التي قد يكون من شأنها أن تحسن الوضعية الحالية للجزائر على المستويين الداخلي والدولي في مجال حماية البيئة البحرية:

وحيث جاءت محتويات البحث للمساهمة في توضيح آليات حماية البيئة البحرية من التلوث، نظرا لما لهذه البيئة من أهمية خاصة في تحقيق التوازن المناخي، فضلا عن الأهمية الاقتصادية لهذه البيئة باعتبارها مصدرا للمواد الغذائية والمواد الأولية اللازمة لأغراض الصناعة والثروات المعدنية، وأنها مصدرا للطاقة وطريقا هاما للمواصلات ومجالا للسياحة¹.

وتبين لنا من خلال هذه الدراسة الدور الهام الذي قامت به الدولة الجزائرية في حماية البيئة البحرية الساحلية والإقليمية والدولية، حيث انضمت إلى العديد من الاتفاقيات الدولية التي تناولت حماية البيئة البحرية، في إطار دعمها المتواصل للجهود الدولية لمواجهة أخطار البيئة البحرية. وقامت الجزائر عقود باتخاذ خطوات مهمة في مجال حماية البيئة، سبقت بها العديد من الدول ، ويعتبر صدور قانون حماية البيئة ومكافحة التلوث، وانشاء وزارة البيئة من أهم الاجراءات العملية المتقدمة التي اتخذتها الدولة للحفاظ على بيئتها بشكل عام والبيئة البحرية بشكل خاص.

وننتهي في هذه الدراسة الى القول أن الآليات المتوفرة لحماية البيئة البحرية على المستوى الدولي مازلت دون المستوى المطلوب نتيجة تفاوت دول العالم في إمكانياتها الاقتصادية التقنية، وضعف التنسيق بين

¹: وأوضحت هذه الدراسة آليات حماية البيئة البحرية من خلال الاتفاقيات الدولية أو الإقليمية والقواعد القانونية الوطنية، إذ تضمنت اجراءات وقائية تتم قبل وقوع تلوث البيئة البحرية، واجراءات علاجية بعد تلوث البيئة البحرية بأحدى مسببات التلوث. كما أكدت هذه الدراسة على دور المنظمات الدولية في حماية البيئة البحرية، وخصوصاً منظمة الأمم المتحدة من خلال برنامج الأمم المتحدة للبيئة، والمنظمة الدولية البحرية (IMO) وكانت لهذه المنظمات دور فعال في الحفاظ على البيئة البحرية وحمايتها من جميع أنواع التلوث.

" ظاهرة الإخلال بالتوازن الأيكولوجي للبيئة البحرية وأثره على أمن الدول الساحلية
دارسة في ضوء المواثيق الدولية والتشريع الجزائري-"

الدول خصوصاً على المستوى الإقليمي، وتفاوت القوة الإلزامية للقواعد القانونية الداخلية الخاصة بالبيئة بين دولة وأخرى.

وعلى هذا يمكن التأكيد على جملة من التوصيات نردها مختصرة كمايلي.

- 1- ضرورة توحيد القواعد القانونية الملزمة والخاصة بحماية البيئة البحرية ومكافحة تلوثها على مستوى الدول ، وهو أمر ضروري وملح مع التأكيد على أن الشكل والصيغة القانونية لتلك القواعد أمر غير مهم.
- 2- نناشد أجهزة الإعلام على المستوى الوطني والعالمي أن تتبنى قضية الحفاظ على البيئة والعمل على إثراء الوعي البيئي، وحث كافة الأفراد والمؤسسات على ضرورة المحافظة على البيئة البحرية من التلوث.
- 3- نؤكد على أهمية بناء قدرات البلدان النامية بحيث يتسنى لها الاستفادة من حفظ المحيطات والبحار ومواردها واستخدامها على نحو مستدام.
- 4- بضرورة التعاون في بحوث حماية البيئة البحرية تنفيذاً لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وما جاء في الوثائق الختامية لمؤتمرات القمة الرئيسية المعنية بحماية البيئة البحرية والتنمية المستدامة.
- مراعاة بعض الاعتبارات عند قبوله بأية اتفاقية دولية في مجال حماية البيئة البحرية مثال ذلك ، توفير بعض الأجهزة و المعدات اللازمة لتصريف النفايات المختلفة لتقادي غمرها في البحر .
- كما يجب على الدولة الجزائرية أن تأخذ بعين الاعتبار التكلفة الباهظة للعديد من الآليات المعتمدة من أجل الحد من التلوث البحري و التي تؤثر كثيرا على الجزائر باعتبارها دولة نامية.
- تكريس المشرع الجزائري للأحكام الواردة بالاتفاقيات الدولية التي قبلتها الجزائر بشأن الحماية الخاصة بالبيئة البحرية، من خلال إدماج تلك القواعد في القوانين الوطنية، و خاصة تلك القواعد الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث من المصدر البري مع إلحاق هذا التكريس بجهاز للرقابة من مهامه التكفل بالالتزام الفعلي لأية قاعدة قانونية وطنية و يكون مدعما بآليات عقابية صارمة في حالة ارتكاب مخالفات
- وجود إدارة قوية صارمة في تطبيق التشريعات الخاصة بالبيئة البحرية.
- قضاء صارم وردعي في تطبيق القوانين المتعلقة بحماية البيئة البحرية و ذلك بتوفير قضاة مؤهلين و متخصصين للنظر في القضايا التي تخص البيئة البحرية بصورتها المدنية و الجزائية، وأن تأخذ هذه القضايا طابع الاستعجال للتمكن من ضبط الأضرار التي تمس المجال البحري.
- و كمنقطة أخيرة و هامة جدا و هي توعية الأفراد بضرورة حماية البيئة ككل و ليست البحرية فقط، حيث أن وجود تشريعات بيئية و إدارة منظمة و قضاء صارم غير كافي وحده للوقوف أمام أخطارا لتي تلحق بالبيئة إذا لم يتم تحسيس الأفراد و توعيتهم و تدعيم دور الجمعيات في مجال حماية البيئة.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الاتفاقيات والبروتوكولات.

- 1) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982
- 2) الاتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار لمنع التلوث لعام 1969
- 3) الاتفاقية الخاصة بالمسؤولية المدنية الناتجة عن أضرار الزيوت لعام 1969
- 4) الاتفاقية الخاصة بإلقاء فضلات السفن لعام 1972
- 5) الاتفاقية الخاصة بالمحافظة على البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن لعام 1973
- 6) اتفاقية المحافظة على البيئة من التلوث في البحر المتوسط لعام 1976
- 7) اتفاقية المحافظة على البيئة في الخليج العربي لعام 1978
- 8) الاتفاقية الخاصة بالمحافظة على بيئة البحر الأبيض المتوسط لعام 1982
- 9) بروتوكول حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج من مصادر في البر لعام 1990
- 10) والاتفاقية الدولية للإستعداد والتصدي والتعاون في مجال التلوث الزيتي لعام 1990
- 11) إتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود لعام 1994
- 12) اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث لعام 1978

ثانياً: القوانين والمراسيم

- 1) الأمر رقم 55-74 ، الصادر في 13-05-1974 .
- 2) ج ر ج ج رقم 56 بتاريخ 10-07-1964.
- 3) المرسوم رقم 64-174 المؤرخ في 08-06-1964 المتضمن إنظام الجزائر لهذه الإتفاقية ، ج ر ج ج رقم 56 بتاريخ 10-07-1964.

ثالثاً : المصادر باللغة العربية

- 1) ابراهيم أحمد خليفة، القانون الدولي العام، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2015.
- 2) حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، دار الفكر والقانون، المنصورة، 2013.
- 3) خالد نشأت الجابري، القانون الدولي العام، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2015.
- 4) رياض صالح أبو العطا، القانون الدولي العام، مكتبة الجامعة، الشارقة 2016
- 5) سيد ابراهيم الدسوقي، الوسيط في القانون الدولي العام، قانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة 2011
- 6) عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار، منشأة المعارف، الاسكندرية 1999

- 7) عدنان الدوري و عبد الأمير العكيلي، القانون الدولي العام، الجامعة المفتوحة، طرابلس
- 8) فاروق الأعرجي، مباحث في القانون الدولي للبحار، منشورات زين الحقوقية، بيروت 2014.
- 9) محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 2011.
- 10) محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2010.
- 11) محمد طلعت الغنيمي، ومحمد سعيد الدقاق، القانون الدولي العام، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2009.
- 12) أنس المرزوقي، حماية البيئة البحرية من التلوث، قراءة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الحوار المتمدن، العدد 5325، أكتوبر.
- 13) زياد عبد الوهاب النعيمي، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة، مجلة دراسات اقليمية، السنة ، العدد 32، جامعة الموصل.
- 14) يوسف زين العابدين محمد زينل، تشريعات حماية البيئة البحرية في دول مجلس التعاون الخليجي، شؤون اجتماعية، المجلد 9، العدد 34، الامارات 1992.

رابعاً: المصادر باللغة الأجنبية.

- 1) *Emmanuel de ponta vice, la réparation des dommages causés par la pollution des mers droit de la mer institut des hautes études international de paris éditeur A. pedone 1976, 408*
- 2) *James B. Morell, The Law of the Sea: An Historical Analysis of the 1982 Treaty and Its Rejection by the United States, McFarland, Jefferson, NC, 1992.*
- 3) *Van Dyke, Jon M., Broder, Sherry P., Particularly Sensitive Sea Areas- Protecting the Marine Environment in the Territorial Seas and Exclusive Economic Zones, Denver Journal of International Law and Policy, Vol.40 No. 1-3 Winter 2011.*
- 4)