

تاريخ القبول: 2023/04/25

تاريخ الاستلام: 2022/09/16

تلوث الموانئ والآليات القانونية لمكافحته

Port pollution and legal mechanisms to combat it

د. دالغ سعيد

كلية الحقوق

جامعة الجزائر-1

Dalaasaid2019@gmail.com

ملخص:

أمام تعاظم الطلب على خدمات الموانئ البحرية، وتحولها من مجرد محطات برية لاستقبال السفن إلى صناعة عالمية معقدة ومتشابكة ومنتجة في نفس الوقت، ظهرت في الأفق تحديات باتت تواجه هذه المرافق الحيوية، أبرزها حماية البيئة من ظاهرة التلوث في الوسط المينائي. هذه الظاهرة التي تنجم عن إدخال الإنسان لمواد أو قيامه بأعمال، من شأنها أن تؤثر بشكل سلبي على التوازن البيئي في الميناء، وقد تطلت الأحواض المائية والسطوح الترابية، كما قد تمتد لطبقات الجو، وتختلف مصادرها باختلاف المتدخلين في نشاط هذا المرفق.

سعيًا لتحقيق مفهوم الاستدامة في الانتفاع بالموانئ البحرية، القائم على تحقيق المكاسب الاقتصادية والاجتماعية دون المساس بالتوازن البيئي، تم سن مجموعة من النصوص القانونية على المستوى الدولي جاءت في شكل اتفاقيات دولية ركزت على محاربة ظاهرة التلوث البحري بما فيها تلوث الموانئ البحرية، ونصوص قانونية جاء بها المشرع الجزائري تضمنت استراتيجيات وخطط لمكافحة ظاهرة التلوث التي تعرفها الموانئ الجزائرية.

كلمات مفتاحية: الموانئ، السفن، التلوث، السلطة المينائية، حماية البيئة.

Abstract:

Faced with the growing demand for port services, and its transformation from just land station to receive ships into a complex, intertwined and productive industry at the same time, challenges arose in the face of these facilities, most notably the protection of the environment from pollution. This phenomenon results from the introduction of materials by man and his work, which would negatively affect the ecological balance in the port.

It may extend to water basins and land surfaces, as well as to the layers of the atmosphere, the sources of pollution differ according to the different stakeholders in the port activities. In pursuit of the concept of sustainability in the use of ports, which is based on achieving economic and social gains without compromising the environmental balance, a set of international treaty have been enacted to combat the phenomenon of marine pollution, including port pollution, and rules brought by the Algerian legislator included strategies and plans to combat the pollution phenomenon known to Algerian ports.

Keywords: Ports, ships, pollution, port authority, environment.

مقدمة:

يعد الميناء منفذاً من المنافذ الشرعية لأي دولة ساحلية، و حلقة من حلقات منظومة النقل البحري، إذ لا يمكن الحديث عن أي نشاط بحري إلا و يتم ربطه بالميناء المخصص لهذا النشاط، فوجد الموانئ التجارية التي تعد القلب النابض للاقتصادات الوطنية و الدولية نظراً لما تقدمه من خدمات للسفن لتسهيل تدفق مختلف السلع و البضائع من و إلى الدول، و نجد موانئ الصيد التي تعنى باستقبال الثروة السمكية و تموين المستهلك الداخلي و الخارجي بهذا المنتج، بالإضافة لموانئ النزهة المخصصة لمحبي ركوب البحر و اكتشافه، و كذا الموانئ العسكرية التي تخضع في تنظيمها لقوانين خاصة.

إلا أن الموانئ بحكم حركيتها ونشاطها الاقتصادي المتزايد، قد تكون عرضة للكثير من المشاكل والحوادث. وتعد ظاهرة التلوث بمختلف أنواعها أحد أقوى هذه الحوادث وأخطرها على الإطلاق في وقتنا الراهن، نظراً للآثار السلبية التي تخلفها على مردودية هذا المرفق الحيوي والتقليل من درجة الانتفاع به. والموانئ البحرية الجزائرية على غرار الموانئ الدولية لم تسلم من ظاهرة التلوث، فهي تعاني من تردي وضعيتها البيئية نتيجة لعدة عوامل ومعطيات. أمام هذا الوضع كان لزاماً التدخل على المستوى الدولي والداخلي لسن تشريعات هدفها الحد من ظاهرة التلوث الموانئ ومكافحة آثارها.

سنحاول في هذه الورقة التركيز على البحث في الإشكالية المتعلقة: **بمفهوم التلوث المينائي و السبل القانونية الكفيلة بمكافحته؟**. تحقيقاً لمناقشة هاته الإشكالية، قسمنا هذه الدراسة إلى قسمين، قسم أول خصصناه للبحث في مفهوم ظاهرة تلوث الموانئ مع التركيز على أهم مصادره، أما القسم الثاني فخصصناه لإلقاء الضوء على النصوص القانونية التي عنيت بمحاربة ظاهرة التلوث مع التركيز على تلك التي جاء بها المشرع الجزائري للتصدي ظاهرة التلوث على مستوى الموانئ الجزائرية. معتمدين في ذلك على المنهج الوصفي والمنهج التحليلي، فالمنهج الوصفي استخدمناه للتعرف على ظاهرة تلوث الموانئ و مصادرها، أما المنهج التحليلي فتطبيقه كان لتحليل النصوص التشريعية و التوصل إلى الحلول التي جاءت بها هاته التشريعات لمعالجة ظاهرة التلوث المينائي.

المبحث الأول: مفهوم ظاهرة تلوث الموانئ

سنخصص هذا العنصر لتعريف ظاهرة تلوث الموانئ، لنعرج بعد ذلك لدراسة أهم مصادر هذه الظاهرة.

المطلب الأول: تعريف ظاهرة تلوث الموانئ

الميناء هو نقطة من ساحل البحر، مهيأة و مجهزة لاستقبال السفن و إيوائها و تأمين جميع عمليات التجارة البحرية و الصيد البحري و النزهة¹.

لا يوجد تعريف محدد لظاهرة تلوث الموانئ، غير أنه يمكن استنتاج تعريف له من التعريفات التي تخص التلوث البحري، على اعتبار أن هذا الأخير يتقاطع مع التلوث المينائي في عدة نقاط.

لقد عرفت المادة الأولى الفقرة 4 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982² التلوث البحري على أنه: "إدخال الإنسان في البيئة البحرية، بما في ذلك مصاب الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تنجم عنها أو يحتتمل أن تنجم عنها آثار مؤدية، مثل الإضرار بالمواد الحية و الحياة البحرية، و تعريض الصحة البشرية للأخطار، و إعاقاة الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك و غيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار، و الحط من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال، و الإقلال من الترويح".

يتوافق هذا التعريف مع تعريف التلوث البحري المذكور في اتفاقية برشلونة الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لعام 1976³ و اتفاقيات أخرى.

و بالرجوع للنصوص القانونية الجزائرية نجد أن المشرع في القانون البحري الجزائري تطرق لظاهرة التلوث البحري من خلال ذكر أسبابها في المادة 210⁴، التي نصت على أنه: "...يمنع ان تصب و تغمر و تحرق في البحر مختلف المواد التي من شأنها: - الإضرار بالصحة العمومية و بالموارد البيولوجية، - عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة و الصيد البحري، - إفساد ماء البحر من حيث استعماله، - التقليل من القيمة الترفيهية للبحر".

بإسقاط هاته التعريفات التي تخص التلوث البحري على التلوث المينائي، و بعد الرجوع إلى تعريف الميناء البحري، يمكن القول أن التلوث المينائي هو ظاهرة تنتج عن إدخال الإنسان مواد، أو قيامه بأعمال من شأنها أن تؤثر على الوسط المينائي بشكل سلبي، فقد يطال هذا التلوث الأحواض المائية، و السطوح الترابية، كما قد يمتد لطبقات الجو.

المطلب الثاني: مصادر تلوث الموانئ

تنقسم مصادر التلوث في الموانئ البحرية أساسا إلى تلك الناجمة عن عمل السلطة المينائية، وأخرى ناتجة عن عمل باقي المتدخلين في النشاطات المينائية.

الفرع الأول: مصادر التلوث الناتجة عن أعمال السلطة المينائية

السلطة المينائية هي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي و تجاري، تتمتع بالشخصية المعنوية و الاستقلال المالي⁵، يناط بها تطوير الممتلكات العمومية المينائية و تسييرها و استغلالها و صيانتها⁶.

إلا أن نشاط هاته الهيئة قد يترتب عنه تلوث الموانئ البحرية، فمياه الصرف الصحي الصادرة عن منشآت الميناء التي تصب مباشرة في الأحواض المائية، تؤدي إلى تلوث هذه الأحواض بالبكتيريا والمواد السامة مما يؤدي إلى القضاء على التنوع البيولوجي فيها. كما أن تراكم النفايات الصلبة في المساحات المخصصة لتصليح وبناء السفن، وعدم قيام السلطة المينائية برفع هذه المخلفات يفضي إلى تفاقم الظاهرة والإضرار بالمحيط المينائي.

تعد خدمة التزويد بالوقود أحد المهام الرئيسية المنوطة بالموانئ البحرية، غير أن هذه العملية الحساسة لا تخلو من المخاطر في حال عدم اتباع الاحتياطات الخاصة باسترجاع الوقود الضائع وإعادته للخزانات، وغياب أنظمة مخصصة لذلك حتما سيؤدي إلى تسرب هذه المواد واختلاطها بمياه الميناء مما يسبب تلوثا للأسطح الترابية للميناء وكذا الأحواض المائية، وقد لا يتوقف الأمر عند هذا الحد، فقد يمتد التلوث إلى عرض البحر.

تهدف عمليات الجرف (le dragage) إلى صيانة مداخل الموانئ و الحفاظ على عمق المياه فيها، حتى يتسنى للسفن التي تملك غاطسا معيناً الدخول و التحرك في هذه الموانئ بشكل آمن، لذا كانت هذه العملية محل اهتمام بالغ من طرف السلطات المينائية من خلال تخصيص ميزانية ضخمة للقيام بها دوريا ، فقد خصصت السلطة المينائية لميناء نيويورك ما بين سنة 1999 و 2004 لتحقيق عمق 45 قدم أي 13,70 متر ما يقارب 733 مليون دولار⁷.

يظهر الأثر السلبي لهذه العملية في درجة تعكير مياه هاته الموانئ، و تلويثها بالرواسب المرفوعة من القعر و جرفها إلى عرض البحر مما يؤدي إلى الإضرار بالتنوع البيولوجي في الموانئ و عرض البحر على حد سواء. هذا بالإضافة للمواد المستعملة في عملية الجرف التي بدورها قد تكون سببا من أسباب تلوث مداخل هاته الموانئ⁸.

علاوة على ذلك، فإن أعمال المناولة المينائية التي تقوم بها السلطات المينائية هي الأخرى قد تشكل مصدرا لظاهرة تلوث الموانئ، فشن وتفرغ بضائع الصب الصلبة (en vrac sec) كالحبوب و الفحم يؤدي إلى تطاير الغبار في الهواء مما يؤثر سلبا على بعض النشاطات المجاورة كتخزين المنتجات و صحة السكان المحليين. و لا يختلف الأمر بالنسبة لشحن و تفرغ البضائع السائلة كالنفط و باقي المنتجات، فالقيام بماته العمليات دون مراعاة الاجراءات المعمول قد يؤدي إلى انسكاب هاته المواد على السطوح الترابية و الأحواض المائية و حدوث اضرار بالغة الخطورة⁹.

الفرع الثاني: مصادر التلوث الناتجة عن السفن

السفينة في مفهوم القانون البحري الجزائري هي كل عمارة بحرية أو آلية عائمة مخصصة للملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى¹⁰، و السفن بشكل عام تحتاج في سبيل تحقيق صلاحيتها الملاحية و التجارية إلى مجموعة من الوسائل و الإمكانيات للقيام بنشاطها. هذا النشاط قد ينجم عنه في الكثير من الأحيان تلوث المحيط المينائي، وتختلف طبيعة الملوثات باختلاف مصادرها فقد تكون ملوثات صلبة وقد تكون سائلة أو غازية.

الملوثات الصلبة تظهر في شكل نفايات و قاذورات صلبة ترميها السفن مباشرة في الأحواض المائية للميناء، كما قد تترك في المساحات البرية لهذه الموانئ بعد القيام بعمليات المناولة المينائية و التخزين، و قد صرحت مصادر رسمية أن الموانئ الجزائرية تستخرج سنويا الأطنان من النفايات الصلبة من الموانئ، و يحصي الاتحاد الأوروبي كذلك حوالي مليون طن سنويا من النفايات الصلبة التي تقوم السفن البحرية برميها في الموانئ الأوروبية، و تكلف الحزينة ملايين الدولارات.

أما الملوثات السائلة فهي متنوعة و متعددة و إن كان أخطرها المحروقات من نفط و غاز الميثان، التي تزايد عليهما الطلب بشكل رهيب في الآونة الأخيرة إلى حد ظهور موانئ متخصصة في شحن و استقبال هذا النوع من البضائع (ميناء أرزيو، ميناء سكيكدة)، فعدم احترام الاحتياطات اللازمة في شحن هذه البضائع و تفرغها قد يكون سببا في حدوث كوارث إيكولوجية قد تمتد من الميناء إلى عرض البحر، و أغلب التسريبات تأتي من أنابيب النفط الخام التي يتم ربطها بالناقلات عند القيام بعملية التحميل، أو تكون نتاج حوادث تقع على مستوى الميناء كالتصادم أو وجود خلل في نظام التخزين لهذه المواد على مستوى السفن. و من الأمثلة عن حوادث التلوث بالمحروقات التي مست الموانئ الجزائرية نذكر حادثة السفينة JUANA LAVALLEJA في 1980/12/18 في ميناء أرزيو، حادثة السفينة OUED GUETRINI في ميناء الجزائر بتاريخ 1986/12/18 و التي كانت سببا في تسريب مادة الزيت، و التي أدت إلى تعطيل محطة إنتاج الكهرباء و تدخل فيها الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث، و كذا غرف السفينة الطوغولية التي خلقت كارثة بيئية امتدت على طول عشر كيلومترات¹¹.

مياه الصابورة (Ballastage)، أو مياه إعادة التوازن كما يطلق عليها، هي مياه تملأ بها صهاريج الناقلات بعد إفراغ حمولتها في ميناء التفرغ للمحافظة على توازنها أثناء رحلتها إلى موانئ الشحن، حيث تقوم الناقلات بتعويض الحمولة المفرغة بتعبئة خزاناتها بمياه البحر بما

يعادل 30% إلى 50% من سعة الناقل. و يعد تفريغ مياه الصابورة من أخطر الأنشطة التي تؤثر على التوازن البيئي في الميناء و عرض البحر نظرا لما تحتويه من مواد ملوثة تكون في الغالب مشتقات نفطية تؤثر على الحياة البحرية و يمكن أن تنتقل إلى الانسان و الإضرار بصحته، إضافة لذلك فإن مياه الصابورة غالبا ما تحوي كائنات حية قد تتعرض للهلاك، أو تنقل إلى مياه أخرى للتكاثر إذا توفرت لها الظروف المناسبة و بالتالي تؤدي إلى اختلال التوازن الإيكولوجي في المناطق المستقبلية¹².

تعد السفن البحرية ووسائل الشحن و التفريغ الموجودة على مستوى الميناء المسؤولة عن تلوث طبقات الجو في مناطق الميناء و المناطق المجاورة لها، و ذلك بسبب كمية الغازات التي تطرحها هذه السفن و الآليات في الجو، في ظل عدم توفر السفن و وسائل الشحن و التفريغ على أجهزة لتصفية الغازات المنبعثة، هاته الانبعاثات غالبا ما تكون السبب في حدوث تغير مناخي في المدن المينائية، مما أدى بالكثير الدول إلى وضع خطط و استراتيجيات لاحتواء هذا الوضع و كانت البداية بتأهيل آلات الشحن و التفريغ و إدخال التكنولوجيا على السفن لجعلها أكثر صداقة للبيئة¹³.

التلوث بالضجيج أو ما يطلق عليه التلوث السمعي، هو الآخر نوع من أنواع التلوث ينتج عن الأصوات التي تصدرها السفن البحرية و آلات الشحن و التفريغ ووسائل النقل المستعملة في الميناء، و التي يؤدي إلى إزعاج سكان المجمعات السكنية المجاورة للموانئ، يضاف إليها ظاهرة ازدحام حركة المرور في المدن المينائية، و الناتج أساسا عن دخول و خروج وسائل النقل الثقيلة الوزن¹⁴.

المبحث الثاني: الآليات القانونية لمكافحة ظاهرة تلوث الموانئ

نظرا للأبعاد الخطيرة لظاهرة تلوث الموانئ وارتباطها بفكرة التنمية المستدامة، عكفت الدول على سن أطر قانونية جاءت في شكل اتفاقيات دولية، و قوانين داخلية، الهدف منها تقويض ومكافحة هاته الظاهرة تارة عن طريق وضع حلول وقائية و تارة أخرى عن طريق نصوص ردعية.

المطلب الأول: الاتفاقيات الدولية

هناك الكثير من الاتفاقيات الدولية التي عنت بمكافحة ظاهرة تلوث الموانئ، فنجد اتفاقية جنيف لسنة 1923 المتعلقة بالنظام الدولي للموانئ البحرية .

أما اتفاقية لندن بشأن منع التلوث البحري بإغراق النفايات والمواد الأخرى لعام 1972، و بموجب الفقرة الثانية من المادة 6، فقد جعلت من صلاحية دولة الميناء تفتيش السفن الأجنبية الراسية في موانئها أو في أحد محطاتها البحرية و التحقق من شهادات الإبحار، حيث أنه اذا ثبت ارتكابها لانتهاكات للقواعد الدولية لمنع التلوث كتصريفها لمواد ملوثة إلى الميناء أو البحر، أصبح حق المتابعة و العقاب من اختصاص دولة العلم.

بالإضافة لعدد الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر، و التي تعنى بمكافحة التلوث البحري كاتفاقية الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر لسنة 1973 و بروتوكول 1978 أو ما يطلق عليها اتفاقية ماربول (MARPOL)¹⁵. و تتضمن هذه الاتفاقية خمسة ملاحق تحدد فيها القواعد المتعلقة بالوقاية من تصريف النفايات لاسيما التلوث الناجم عن البترول، تلوث الناجم عن المواد السائلة المشحونة بلا ترتيب، التلوث الناجم عن المواد السائلة المحمولة في صهاريج متحركة... والتلوث الناجم عن المياه القدرة المتسربة من السفن.

كما فرضت هذه الاتفاقية على السفن تجهيز صهاريجها بمياكل مزدوجة تقي التسربات المحتملة، واشترطت أيضا على ناقلات النفط أن تقذف مخلفاته إلا على بعد 93 كلم من السواحل.

وكذا الاتفاقية الدولية المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة ببرشلونة في 16 فيفري 1976، و بروتوكولاتها الخمسة¹⁶.

المطلب الثاني: القانون الجزائري

عالج المشرع الجزائري ظاهرة تلوث الموانئ في عدة قوانين.

الفرع الأول: القوانين المتعلقة بالبيئة البحرية

1- القانون البحري الجزائري:

نصت المادة 911 الفقرة الثانية من القانون البحري على أنه من مهام سلطة الميناء السهر على نظافة وصحة مساحات الماء و السطوح الترابية و المغازات، و كذا الوقاية من الكوارث و تنظيم مكافحة الحريق و التلوث و تفادي انتشارهما، كما أكدت على ضرورة توفير السلطة المينائية لكل الوسائل لمحاربة الكوارث و التلوث.

أما المادة 941 من نفس القانون، فقد جاءت لتحديد العقوبات الجزائية لجرائم الإضرار بالبيئة في الموانئ، فنصت على توقيع غرامة مالية من 1000 دينار جزائري إلى 5000 دج لكل من يلقي أوساخ أو نفايات صلبة أو مواد رسوبية تجارية أو صناعية على السطوح الترابية، و سواء كانت هاته النفايات ملقاة في الموانئ أو الأماكن الملحقة بها. و رفعت من قيمة هذه الغرامة في حال إلقاء هذه المواد في مياه الموانئ مباشرة و جعلتها تتراوح ما بين 5000 دج و 25000 دج. أما إلقاء المواد الكيميائية والنفايات السامة أو أي مواد أخرى تفسد مياه الميناء، فقد شددت المادة 941 من العقوبة المسلطة على مرتكبي هذا الفعل و جعلتها الحبس من سنة إلى 5 سنوات و غرامة مالية من 5000 دج إلى 40000 دج.

في حين جاءت المادة 949 من القانون البحري لتوقيع الجزاء على ربان السفن الذين يقومون بطرح ماء الصابورة في مياه الموانئ والأحواض والرحب، حيث جعلت الغرامة المالية تبدأ من 20000 دج إلى 45000 دج، ونفس الأمر بالنسبة للربان الذي يقومون بهذه العملية في الليل دون رخصة من ضباط الميناء.

هذا بالإضافة للمادة 946 التي جاءت على وجه العموم للمعاقبة على المخالفات المخلة بقواعد حماية البيئة والمرتكبة في حدود الأملاك المينائية.

2- المرسوم التنفيذي رقم 99-199 المتضمن القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية:

لقد ألزمت المادة 6 الفقرة أ- السلطة المينائية بالتشاور مع باقي الجهات المعنية في إطار مهامها المتمثلة في تطوير وصيانة الموانئ دراسة الآثار البيئية اثناء تجسيد هاته المشاريع. فخطط التطوير والتجديد والصيانة يجب أن توضع جنبا إلى جنب مع خطط الحفاظ على البيئة في الموانئ والمدن المتاخمة لها، ودراسة التأثيرات البيئية الرئيسية و الثانوية التي يمكن أن تحدث جراء هاته الاعمال، و تدخل في خانة هاته الأعمال أعمال توسعة الموانئ و تجديد تجهيزاتها، و القيام بعملية الجرف للحفاظ على عمقها... إلخ، فالإضرار بالبيئة و إعادتها إلى طبيعتها كما كانت يكاد يكون مستحيلا و هذا بشهادة علماء البيئة.

أما المادة 6 الفقرة -ج- فقد تحدثت بشكل عام على ضرورة احترام القواعد العامة المتعلقة بالمحافظة على كل مكونات الميناء من مساحات مائية ومنشآت وحمايتها من التلوث، و باقي الكوارث الأخرى.

3- المرسوم التنفيذي رقم 02- 01 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها¹⁷:

فقد جاء بمجموعة من التدابير من أجل مكافحة ظاهرة التلوث على مستوى الموانئ .
حيث نصت المادة 26 على إلزام قائد السفينة بعد الانتهاء من عملية الشحن أو التفريغ، القيام بتنظيف الجزء من المنطقة المستعملة أو المنطقة المجاورة. وفي حال عدم خضوع ربان السفينة لهذه التعليمات فإن المصالح المختصة التابعة للسلطة المينائية تقوم بعملية التنظيف على نفقة صاحب العملية، دون المساس بإجراءات المتابعة المقدرة لمخالفة قواعد شرطة المحافظة والاستغلال.
أما المادة 56 فقد جاءت للتأكيد على ضرورة المحافظة على مياه الأحواض وعمقها، وذلك بمنع رمي المياه التي تحتوي على مواد ملوثة من محروقات ومواد كيميائية ومواد سامة، وبصفة عامة كل المواد المضرة بالبيئة البحرية في الميناء. ومن جهة أخرى منعت على السفن إلقاء ردمومها وقاذوراتها في مياه الميناء أو على سطوحه الترابية.

أما المادة 57 فقد جعلت مسؤولية إشعار السلطة المينائية بأي رمي أو إسالة لمواد أو نفايات على عاتق مرتكب الفعل، والزمته بإصلاح كل الأضرار الناجمة عن هذا الفعل على نفقته الخاصة، و في حال عجزه عن ذلك تباشر السلطة المينائية في الأشغال تلقائيا على نفقة مرتكب المخالفة، دون المساس بالعقوبات و المتابعات التي تباشر ضده.

اتقاء لشرب مياه الصابورة و ما تحمله من ملوثات، نص المشرع الجزائري في المادة 58 من هذا المرسوم على عدم الترخيص لعمليات تفريغ مياه الصابورة إلا بعد تحقق السلطة المينائية بنفسها أو بمساعدة خبير معين من طرفها من نظافة هاته المياه، و الحصول على ترخيص من السلطة المينائية، و في الحالة المعاكسة يجب أن تفرغ في أماكن مخصصة لذلك بعد الحصول كذلك على الترخيص من السلطة المينائية، و في نفس السياق، سعيًا من السلطة المينائية للحفاظ على طبقات الجو من التلوث في الموانئ و المدن المحيطة بها نصت نفس المادة على ضرورة تفريغ غاز السفن في منشآت موجهة لذلك تحت رقابة السلطة المينائية و بترخيص منها .

علاوة على ذلك، فإن المادة 59 أكدت على ضرورة قيام السفن قبل خروجها بصرف الزيوت المستهلكة ومياه الأنبار والمياه المستعملة لغسل الصهاريج التي كانت تحتوي المحروقات وكل القاذورات في الأماكن المخصصة لهذا الغرض، كما نصت على إمكانية تدخل السلطة المينائية لاتخاذ احتياطات خاصة بعمليات تنظيف الصابورة لتفادي التسربات في مساحات الماء.
بالإضافة إلى مواد أخرى كلها عנית بالمحافظة بالبيئة البحرية.

الفرع الثاني: القوانين العامة المتعلقة بحماية البيئة

من أهم هاته القوانين نجد المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

- القانون رقم 03- 10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة¹⁸:

بالرجوع لنص المادة الثالثة من هذا القانون، يتضح لنا جليا أن المشرع الجزائري أسس هذا القانون على مبادئ عامة هي في الغالب مبادئ عالمية أرسنها الاتفاقيات الدولية الواردة بشأن حماية البيئة، فمبدأ المحافظة على التنوع البيولوجي الذي ينبغي بمقتضاه على كل

نشاط تجنب إلحاق أي ضرر معتبر بالتنوع البيولوجي، ومبدأ عدم تدهور الموارد الطبيعية التي ينبغي بمقتضاه تجنب إلحاق الضرر بالموارد الطبيعية كالماء والهواء والأرض وباطنها... إلخ، تعطي انطبعا على أن المشرع الجزائري نص بطريقة غير مباشرة على هذا النوع من الأضرار. و قد نصت المادة 52 على منع كل عملية صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها الإضرار بالأنظمة البيئية وعرقلة النشاطات البحرية، وكذا لإفساد نوعية المياه البحرية والتقليل من قيمتها، وألزمّت المادة 53 الحصول على ترخيص من وزير البيئة إذا تعلق الأمر بعمليات الغمر أو الصب أو الترميد التي لا تشكل إضرارا بالبيئة البحرية.

لم يقف الأمر عند هذا الحد فقد ألزمت المادة 56 من ذات القانون كل سفينة أو طائرة أو قاعدة عائمة تنقل أو تحمل مواد ضارة أو خطيرة أو محروقات وتعرضت لعطب أو حادث في المياه الإقليمية للجزائر من شأنه أن يشكل خطورة على الأملاك البحرية، أن تعذر السلطات المختصة صاحب هاته السفينة أو الطائرة من أجل اتخاذ التدابير الضرورية لتلافي وقوع هذا الضرر، وفي لم يأتي هذا الاعذار بالنتيجة المرجوة، أمكن للسلطة المختصة تنفيذ التدابير اللازمة على نفقة المالك.

تقريبا نفس الإجراء ذهبت إليه المادة 57، بنصها على ضرورة أن يقوم ربان السفينة التي تحمل مواد ملوثة خطيرة وتقر قرب السواحل الجزائرية أن يقوم بالتبليغ عن أي حادث تتعرض له سفينته ويهدد بتلويث أو إفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية.

حماية من التلوث السمعي أو بالضجيج خص هذا القانون فصلا كاملا عنوانه بمقتضيات الحماية من الأضرار السمعية، وباعتبار الميناء أحد المنشآت العمومية ذات الطابع التجاري والصناعي التي تصدر الكثير من الضوضاء و الضجيج، فقد نصت المادة 72 و 73 على الحماية البيئة من انبعاث الأصوات والدبدبات التي ينجم عنها أضرارا سمعية.

وفي حال تسبب صخب الأنشطة بما فيما الموانئ البحرية في الأخطار والاضطرابات السمعية وجب الحصول على ترخيص، بعد انجاز دراسة التأثير واستشارة الجمهور طبقا لشروط محددة، على أن تحدد قائمة النشاطات التي تخضع للترخيص وكيفيات منحه للتنظيم المعمول به، وهذا طبقا لنص المادة 74.

أما الفصل الرابع من المادة 88 إلى 100 فقد خصص للجانب الإجرائي والعقوبات المسلطة على مرتكبي الأفعال الماسة بالماء والأوساط المائية، فعل مستوى الجانب الإجرائي نصت المادة 88 على صلاحيات وكيل الجمهورية والقاضي التي تحال عليه الدعوى، أن يقوم بإيقاف السفينة التي استخدمت في ارتكاب أفعال الصب أو الغمر أو الترميد دون الحصول على ترخيص من السلطات المختصة، في حين جاءت المادة 89 لضبط قواعد اختصاص المحاكم في حال وجود مخالفات من هذا النوع. أما العقوبات المقررة فنذكر على سبيل المثال لا الحصر ما ورد في المادة 90، حيث نصت على عقوبة الحبس من 6 أشهر إلى سنتين و بغرامة من 100 ألف دج إلى 100000 دج، على كل ربان سفينة أوكّل شخص يشرف على عمليات الغمر أو الترميد في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري مخالفا للمادة 52 و المادة 53 من نفس القانون.

الخاتمة:

من خلال هذه الدراسة توصلنا إلى عدة نتائج، أهمها أن ظاهرة تلوث الموانئ هي ظاهرة عالمية مسبباتها متعددة وتكاد تتشابه بين مختلف موانئ العالم، وإن كان هناك اختلاف فإنه يظهر في درجة وشدة هاته الظاهرة حسب طبيعة ونشاط كل ميناء، فهناك تلوث ناتج عن

نشاطات السلطة المينائية، وآخر سببه إفرازات السفن من نفايات ومخلفات ناتجة عن نشاطها العادي أو ظروف قهرية كحوادث التصادم على مستوى الموانئ البحرية، بالإضافة لأسباب أخرى متعددة.

على الصعيد الدولي، وفي إطار مساعي التعاون بين الدول في سبيل مكافحة هذه الآفة، تم سن مجموعة من الاتفاقيات الدولية تعنى بمكافحة مختلف أنواع التلوث البحري بما فيه ذلك الحاصل على مستوى الموانئ. أما المشرع الجزائري فبدوره تبنى هذا التوجه من خلال المصادقة على أغلبية هاته الاتفاقيات من جهة، ومن جهة أخرى سن قوانين داخلية تضمنت استراتيجيات وخطط لمكافحة ظاهرة التلوث التي تعرفها الموانئ الجزائرية.

غير أن هاته النصوص الداخلية رغم تعددها وتنوعها، لم تصل بعد إلى تحقيق النتائج المرجوة، يظهر ذلك من خلال الوضعية البيئية التي لا زالت تعرفها الموانئ الجزائرية، وهذا بالاستناد إلى الواقع وتصريحات المسؤولين على القطاعات المختلفة المتدخلة في عمل الموانئ. لذا في رأينا، أن مكافحة ظاهرة تلوث الموانئ الجزائرية يتطلب المزيد من الصرامة والحزم في تطبيق القوانين، مع ضرورة تكثيف الجهود وإشراك كل الهيئات المعنية بالمحافظة على البيئة في القرارات المتعلقة بتسيير الموانئ بما فيها السلطات المحلية، وكذا جمعيات المجتمع المدني الناشطة في ميدان المحافظة على البيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة، هذا كله من أجل إعادة الصحة للموانئ الجزائرية التي تكتسي بالإضافة إلى البعد الاقتصادي بعدا سياحيا وتاريخيا.

الهوامش:

¹ المادة 888 من القانون رقم 98-05 المتضمن القانون البحري، المؤرخ في 25 جوان 1998، الجريدة الرسمية العدد 47 المؤرخة في 27 جوان 1998.
² اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 10 ديسمبر 1982، دخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر 1994، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996، الجريدة الرسمية العدد 6، المؤرخة في 24 جانفي 1996.

³ عرفت المادة الثانية الفقرة- أ من اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث ببرشلونة في 16 فبراير سنة 1976، التي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 80-14 المؤرخ في 26 يناير 1980، الجريدة الرسمية العدد 5، المؤرخة في 29 يناير 1980، التلوث البحري بأنه: "قيام الإنسان، سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مواد أو أية صنوف من الطاقة إلى البيئة البحرية، مما يسبب آثارا مؤدية كالحاق الضرر بالموارد الحية، أو أن تكون مصدر خطر على الصحة البشرية و عائقا للنشاطات البحرية بما في ذلك صيد الأسماك و إفساد لنوعية مياه البحر المستخدمة و إنقاصا لمدى التمتع بها".

⁴ تجدر الإشارة إلى ان المادة 210 الواردة في الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري قبل تعديلها بالقانون رقم 98-05 لسنة 1998 كانت تعرف التلوث على أنه: "يعد تلوثا بموجب هذا الأمر، كل تلويث لوسط بحري حاصل عن طريق تسرب مباشر او غير مباشر للمواد أو الطاقة وتؤدي إلى آثار ضارة".
⁵ المادة الثانية من المرسوم التنفيذي رقم 99-199 المحدد للقانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، المؤرخ في 18 أوت 1999، الجريدة الرسمية العدد 57، المؤرخة في 22 أوت 1999.

⁶ المادة 6 من المرسوم 99-199.

⁷ Jacques MARCADON, les ports de commerce, l'environnement et la gestion intégrée du littoral, Bulletin de l'Association de géographes français, 76e année, 1999-2 (. pp. 204-211), p206.

⁸ Julie COURIAUT, les pratiques environnementales des villes portuaires et des ports de l'océan indien, observatoire villes ports océan indien-Etude n°2, février 2011, P12.

⁹ Kamel HADDOUM, la pollution dans les ports de commerce algériens, Revue droit des transports et des activités portuaires, Volume II/N°01, année 2015 (PP 21-45), p26, site : <https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/164/2/1/126672>, date de consultation : 01/09/2022, Heure 10:00.
¹⁰ المادة 13 من القانون رقم 05-98.

¹¹ سماعين فاطمة، الوسائل القانونية لمنع تلوث البيئة البحرية بالمخروقات ومكافحته، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 2، العدد 1، جامعة وهران، سنة 2015، ص 139، منشور في الموقع: <https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/164/2/1/126668>، تاريخ الاطلاع: 2022/09/01، الساعة 10:00.
¹² روان دياب، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث بالسفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة الجزائر 1، السنة الجامعية 2014-2015، ص 17.

¹³ jacques MARCADON, op.cit, p207.

¹⁴ ارشادات بشأن البيئة و الصحة و السلامة الخاصة بالموانئ و المرافئ و المحطات، -30 أبريل 2007، ص 10، منشور على الموقع:

<https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/9a662921-a3de-4678-8a99-9dd1393b2ed/0000199659ARar052%2BPorts%2BHarbors%2Band%2BTerminals.pdf?MOD=AJPERES&CVID=nUx2A7d>، تاريخ الاطلاع: 2022/09/01، الساعة 10:00.

¹⁵ صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 88-108 المتضمن الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر و حول بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها، المؤرخ في 31 ماي 1988، الجريدة الرسمية العدد 22، المؤرخة في 01 جوان 1988.

¹⁶ صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 80-14 المؤرخ في 26 يناير 1980، الجريدة الرسمية العدد 5، المؤرخة في 29 يناير 1980.

¹⁷ المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها، المؤرخ في 6 يناير 2002، الجريدة الرسمية العدد 1، المؤرخة في 6 يناير 2002.

¹⁸ القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، المؤرخ في 19 جويلية 2003، الجريدة الرسمية العدد 43، المؤرخة في 20 جويلية 2003.