مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية
Available online at https://www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/65

رت م د: 1112-685x
رت م د إ: 2588-2236

المجلد: 18 / العدد: 01 / جـوان 2025
ص ص: 225 ـ 245

الحمايـة الاتفاقيـة للبيئـة البحريـة من التلـوث بالمحروقـات وفقـا للتشريـع الجزائـري

Conventional protection of the marine environment from hydrocarbure pollution in accordance with Algerian legislation

محمـــد معمـــري*
جامعـــة لونيـــسي عـــلي
البليـــدة 02 / الجزائـــر
M.maameri@univ-blida2.dz

تاريخ الارسال: 2024/02/24 تاريخ القبول: 2025/04/10 تاريخ النشر: 2025/06/30

الملخص:

انضمت الجزائر إلى العديد من الاتفاقيات الدولية المتضمنة حماية البيئة بمختلف مكوناتها، فبالنظر إلى الخطر الذي يهدد البيئة نتيجة الأنشطة الصناعية المتعلقة بقطاع المحروقات، لاسيما ما تعلق منها بنشاط النقل البحري للمحروقات فقد كان لها نصيب من القواعد القانونية الاتفاقية التي تهدف إلى حماية البيئة البحرية في هذا الإطار؛ حيث تهدف هذه الورقة البحثية على تسليط الضوء حول كيفية تطبيق المشرع الجزائري لمختلف الالتزامات الواردة في الاتفاقيات الدولية التي تم الانضمام لها ضمن نصوصه التشريعية الداخلية، بما يشكل وفاء بالالتزامات الدولية للجزائر المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث بمختلف أشكاله بصورة عامة، وحمايتها من التلوث الناجم عن الأنشطة المرتبطة بقطاع المحروقات بصورة خاصة في جانب النقل البحري للمحروقات.

الكلمـات المفتاحيـة: النقل البحري للمحروقـات، التلـوث، المحروقـات، حمايـة البيئـة.

Abstract:

Algeria has acceded to a number of international conventions that protect the environment in its various components. In view of the threat posed to the environment by industrial activities relating to the hydrocarbons sector , particularly those relating to the maritime transport of hydrocarbons.

* **المؤلف المرسل.**

This research paper is intended to highlight how Algeria's legislature applies the various obligations contained in the international conventions to which it is a party in its domestic legislation in order to comply with Algeria's international obligations to protect the marine environment from pollution in all its forms and to protect it from pollution resulting from activities related to the hydrocarbons sector, particularly in relation to the maritime transport of hydrocarbons.
Key words: Maritime transportation of hydrocarbons, Pollution, Hydrocarbons, Environmental protection.

مقدمـة:

تشكل القواعد الدولية الرامية إلى حماية البيئة البحرية من التلوث أحد المصادر الأساسية لتأسيس نصوص داخلية للدول الأعضاء المنظمين للاتفاقيات الدولية الرامية إلى حماية البيئة بصورة عامة؛ وحماية البيئة من الأنشطة المرتبطة بقطاع المحروقات، بصورة خاصة، فحال انضمام الدولة إلى الاتفاقية الدولية فإنها تكتسبها قوة القانون الوطني، بل وأهم منه في بعض الأحيان، ففي الدستور الجزائري تسموا المعاهدات التي يصادق عليها رئيس الجمهورية حسب الشروط المنصوص عليها في الدستور، على القانون[1]، ويلتزم القاضي الوطني بتطبيق المعاهدات المصادق عليها من طرف الجزائر[2].

إن النتائج المترتبة عن التلوث الذي يهدد البيئة تشكل ظاهرة عابرة للحدود، لاتخاذها بعدا عالميا، فمن أجل مواجهة خطر التلوث ومكافحته، برز الاهتمام العالمي المكثف لحماية البيئة، عبر المؤتمرات الدولية والإقليمية المتعلقة بالبيئة، حيث نتج عنها إبرام المعاهدات والاتفاقيات الدولية العديدة؛ وبالنظر لما يشكله قطاع المحروقات باعتباره أهم القطاعات الاقتصادية، والعمود الفقري لاقتصاديات العديد من الدول، سواء اكانت منتجة للنفط أو مستهلكة له حيث انعكس ذلك على تزايد الطلب العالمي على النفط؛ وارتفاع صادراته وعمليات شحنه عبر خطوط الشحن لاسيما منها البحرية، وهو ما بات يهدد سلامة البيئة البحرية أثناء عمليات نقل المحروقات عبر الناقلات البحرية، والتي قد يصادفها حوادث بحرية، كالتصادم البحري، أو تسرب حمولاتها في المياه البحرية؛ كما تشكل الأخطار الصناعية التي تحدث في منصات البحث والتنقيب واستغلال المحروقات في

البحر، تهديد لسلامة البيئة البحرية؛ حيث باتت خطورة التلوث البحري، خاصة عن طريق التلوث الزيتي الناتج عن المحروقات، تقتضي ضرورة وضع قواعد دولية، ووطنية قصد التصدي لحوادث التسرب الزيتي، بتأسيس الضوابط المرتبطة بالتدخل والاستعجال لكف

الضرر عن البيئة البحرية، وتحديد المسؤولية القائمة عن أضرار التلوث الزيتي؛ وعليه فإن الإشكالية المطروحة من خلال هذه الورقة البحثية تتمثل فيما يلي: ما هي الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة من التلوث الناتج عن المحروقات المصادق عليها من طرف الجزائر؟ وكيف أدمج المشرع أحكام هذه الاتفاقيات في التشريع الجزائري؟

وللإجابة على هذه الإشكالية تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على مختلف الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط (المحروقات) التي انضمت إليها الجزائر؛ ثم البحث في كيفية إدماج المشرع لمختلف الالتزامات المحددة في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة من التلوث بالمحروقات ضمن النصوص التشريعية الداخلية، حيث تم الاعتماد على المنهج الوصفي والمنهج التحليلي في الدراسات القانونية من أجل عرض مختلف الاتفاقيات الدولية المرتبطة بحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط ، والبحث في كيفية اعتماد مختلف الالتزامات الواردة في مختلف الاتفاقيات الدولية ضمن المنظومة الداخلية حيث تم تقسيم الدراسة على شقين تبعا لذلك.

1. الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث

لقد دفعت النتائج الوخيمة للتلوث، إلى تزايد الاهتمام العالمي بالبيئة بالنظر إلى تهديد صحة وحياة الإنسان، وجميع الكائنات الحية؛ حيث شهد اتساع الطلب العلمي لمصادر الطاقة إلى توسع الأنشطة المرتبطة بالصناعة البترولية بصورة خاصة؛ بما يشكل تهديدا للتوازن البيئي نتيجة ما خلفته هذه الأنشطة من تدهور ومشاكل بيئية[3]، وباعتبار أن الكرة الأرضية تعد بمثابة البيئة لبني البشر ومختلف الكائنات الحية الموجودة فيها، بما تحتويه من ماء، وهواء، وتربة، إضافة إلى مختلف المنشآت التي أقامها الإنسان لإشباع حاجاته[4]، فإن مكونات البيئة باتت مهددة بأنشطة الإنسان الصناعية الوخيمة، لاسيما منها ما تعلق بالمحروقات والعمليات المرتبطة بهذه الأنشطة، كعمليات الشحن والنقل البحري، التي تهدد مختلف مكونات البيئة بصفة عامة، والبيئة البحرية بصورة خاصة محيث تظافرت الجهود الدولية تبعا لذلك من اجل وضع النصوص الاتفاقية سواء على المستوى الإقليمي أو الدولي من أجل الحد من المخاطر الناجمة عن أنشطة قطاع المحروقات على البيئة وفي هذا الجانب

فإن الجزائر انضمت على عديد الاتفاقيات من أجل حماية البيئة البحرية من المحروقات والتي تظهر فيما يلي:

1.1. اتفاقية لندن حول مكافحة تلوث مياه البحر بالمحروقات

تعد اتفاقية لندن إحدى أهم الاتفاقيات الدولية الرامية إلى حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط، حيث أسست قيام المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي.

لقد انضمت الجزائر بعد الاستقلال إلى اتفاقية لندن المنعقدة في 12 ماي 1954 حول مكافحة تلوث مياه البحر بالمحروقات [5]، بتحفظ [6]، حيث تضمنت أهداف هذه الاتفاقية، حماية البحر والخط الساحلي من التلوث بالنفط، بمنع إلقاء أو تصريف النفط، سواء أكان نفطا خاما أو نفطا ثقيلا أو أية زيوت تشحيم، حيث تسري هذه القاعدة على السفن التي تسجل في إقليم أي دولة تعد طرفا في الاتفاقية[7]؛ وقد عقد سنة 1962 مؤتمر لاحق من أجل تعديل اتفاقية لندن لعام 1954 حول منع تلوث البحر بالنفط، حيث تضمن التعديل توسيع المناطق المحظور فيها تصريف النفط، وحضر تصريف المزيج الزيتي في أي

مكان في البحر من طرف ناقلات النفط، كما شهدت الاتفاقية تعديلا سنة1971، حيث ألزمت من خلاله ناقلات النفط بضرورة التحديد الدقيق لكمية النفط المتسرب حال الجنوح أو التصادم، وأوجبت على كل ربان سفينة أو ناقلة تطبق عليها أحكام هذه الاتفاقية وجوب مسك سجل للزيوت التي ينقلها، والذي يسمح لكل دولة طرف في هذه الاتفاقية بالاطلاع عليه أثناء وجود ناقلة النفط في ميناء البلد المتعاقد في الاتفاقية.[8]

2.1. بروتوكول المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي

صادقت الجزائر سنة 1998[9]على البروتوكول المتضمن تعديل الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969 المعد بلندن، حيث تم إبرام البروتوكول الدولي المتعلق بالمسؤولية المدنية القائمة عن أضرار التلوث بالزيت في بروكسل سنة 1969، والتي حل محل اتفاقية لندن ودخل حيز التنفيذ في سنة 1980[10].

أكد البروتوكول على أهمية المحافظة على قدرة النظام الدولي للمسؤولية والتعويض بشأن التلوث الزيتي على الاستمرار، وتطبيقه في حالة التلوث الواقع في إقليم دولة متعاقدة بما في ذلك بحرها الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة [11]؛ ووفقا لأحكام المادة 12 منه فإن الدولة الطرف فيه، والتي ليست طرفا في اتفاقية المسؤولية لعام 1969، تكون ملزمة

بأحكام اتفاقية المسؤولية لعام 1969 في صيغتها المنقحة بهذا البروتوكول فيما يتعلق بالدول الأطراف الأخرى [12]؛ وقد أسس البروتوكول مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث الذي تتسبب فيه السفينة نتيجة الحادث، حيث ترفع الدعاوى الرامية إلى التعويض عن أضرار التلوث وفقا لأحكام الاتفاقية ضد مالك السفينة، كما أسس كذلك مسؤولية الأجراء أو وكلاء المالك، أو أعضاء الطاقم حال وقوع الحادث، نتيجة فعل أو تقصير من جانبهم، أو إذا ارتكب بقصد إحداث هذا الضرر، أو نتيجة إهمال وعلى وعي باحتمال حدوث الضرر. [13]

3.1. الاتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات

انضمت الجزائر سنة 1974 بموجب الأمر 74- 55[14] إلى اتفاقية بروكسل المنعقدة في 19 ديسمبر 1971، من أجل استحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث الناجم بسبب النفط أو التلوث الزيتي، كما صادقت الجزائر سنة 1992[15] على بروتوكول تعديل هذه الاتفاقية؛ وقد تم بموجب هذه الاتفاقية إنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث، من أجل توفير اعتماد مالي للتعويض عن أضرار التلوث ضمن مدى تطبيق اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1992؛ وتكون الدولة الطرف في هذا البروتوكول والتي ليست طرفا في اتفاقية الصندوق لعام 1971 ملزمة بأحكام هذه الاتفاقية في صيغتها المعدلة بهذا البروتوكول وفقا لأحكما المادة 28 فقرة 6 من التعديل؛ ويتم تمويل الصندوق من مساهمات الدول الأطراف سنويا[16]، حيث يدفع الصندوق تعويضا لأي شخص يعاني من أضرار التلوث وذلك إذا عجز هذا الشخص عن الحصول على تعويض كامل وكاف عن الأضرار بمقتضى شروط اتفاقية المسؤولية لعام 1969، واتفاقية الصندوق لعام 1971، واتفاقية المسؤولية لعام 1992. [17]

4.1. الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار حال وقوع حادث تلوث زيتي

انضمت الجزائر سنة 2011[18] إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبيب تلوث زيتي، والمعدة في بروكسل في 29 نوفمبر 1969، وكذا بروتوكولها المبرم في لندن في 2 نوفمبر 1973، وقد أبرمت هذه الاتفاقية من أجل

تأكيد ضرورة حماية مصالح الشعوب من عواقب التلوث الناجم عن الحوادث البحرية في البحار والسواحل.[19]

لقد وضعت المادة الثالثة من الاتفاقية، التدابير الواجب مراعاتها حال ممارسة دولة ما حقها في اتخاذ إجراءات للتدخل عند وقوع تلوث زيتي[20]، من خلال تأسيس نظام للتشاور والتبليغ والتنسيق بين الدولة المباشرة لإجراءات التدخل مع الدول الأخرى المتأثرة بالحادثة البحرية، لاسيما دولة أو دول العلم؛ ويتم تبليغ الإجراءات المقترحة إلى أي شخص طبيعي أو اعتباري تعرفهم الدولة أو أخطرت بهم أثناء التنسيق المحدث، والذين قد تتأثر مصالحهم بالإجراءات المراد تفعيلها. ويمكن الاستعانة بخبراء مستقلين يختارون من القائمة المحتفظ بها من المنظمة.[21]

5.1. الاتفاقيـة الدوليـة للاستعـداد والتصـدي والتعـاون في ميدان التلـوث الزيتي

انضمت الجزائر إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي لسنة 1990 والمحررة بلندن يوم 30 نوفمبر سنة 1990 بموجب المرسوم الرئاسي 04-326،[22] وقد أبرمت هذه الاتفاقية نتيجة إدراك الأطراف لخطر التلوث الزيتي الناتج عن السفن والوحدات البحرية، والموانئ ومرافق مناولة الزيت. وقد أكدت هذه الاتفاقية على أهمية الاستعداد الفعال لمكافحة حوادث التلوث الزيتي والدور الهام الذي يضطلع به قطاع النفط والنقل البحري في هذا الصدد.[23]

وبالرجوع إلى المادة 2 من هذه الاتفاقية نجد جملة من التعريفات لمجموع المصطلحات المعتمدة في الاتفاقية، ومن بينها مصطلح **"الزيت"** والذي عرفته بأنه "النفط في كل أشكاله، بما في ذلك الزيت الخام، زيت الوقود، والحمأة، والحثالة الزيتية والمنتجات المكررة". وكذا تعريف "حادث التلوث الزيتي" بأنه" كل حادث وسلسلة من الأحداث ذات المنشأ الواحد والذي يسفر أو قد يسفر عن تصريف للزيت ويشكل خطرا على البيئة البحرية أو الشريط الساحلي، أو المصالح ذات الصلة لدولة أو أكثر، ويتطلب عملا طارئا أو استجابة فورية أخرى". ولتفادي الاختلاف حول المفهوم القانوني للسفينة فقد عرفت بأنها" كل مركب من أي نوع كان يعمل في البيئة البحرية ويشمل القوارب الزلاقة والمركبات ذات الوسائد الهوائية والغواصات والطافيات من أي طراز". وفيما يتعلق بمصطلح بـ"الوحدات البحرية" فيقصد بها كل المنشآت البحرية الثابتة أو العائمة التي تقوم بعمليات استكشاف للغاز أو النفط أو استغلاله أو

إنتاجه أو في تحميل أو تفريغ الزيت. وجعلت الاتفاقية من الموانئ البحرية ومرافق مناولة الزيت كل مرفق يشكل تهديدا بوقوع حادث تلوث زيتي وتشمل ضمن ما تشمل الموانئ البحرية النفطية، وخطوط الأنابيب، والمرافق الأخرى لمناولة الزيت. وقد حثت الاتفاقية كل طرف على ضرورة إنشاء نظام وطني للتصدي بصورة فورية وفعالة لحوادث التلوث الزيتي، حيث يجب أن يحتوي هذا النظام كحد أدنى على تعيين السلطة، أو السلطات الوطنية المختصة المسؤولية عن الاستعداد والتصدي للتلوث الزيتي، وبيان نقطة أو نقاط الاتصال المسؤولة عن استقبال وبث التقارير عن التلوث، إضافة إلى وضع خطة وطنية للاستعداد والتصدي تشمل العلاقة التنظيمية لمختلف الهيئات المعنية سواء العامة منها أو الخاصة، مع مراعاة الخطوط التوجيهية الموضوعة من قبل المنظمة[24]. واعتمدت الاتفاقية آليات الوقاية من التلوث الزيتي، وبذلك فقد ألزمت كل طرف أن يطلب من السفن الحاملة لعلمه، أن تحمل على متنها خطط طوارئ للتلوث الزيتي[25]، وألزمت الربابنة أو الأشخاص المسؤولين عن السفن، أو عن الوحدات البحرية "المنشآت النفطية"

الخاضعة لولايتها، رفع تقرير عن أي حادث أو تصريف للزيت أو وجود الزيت على متن سفنهم أو وحداتهم البحرية يشتمل على تصريف فعلي أو محتمل للزيت [26].

ووفقا للمادة 6 فقرة 2 من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي لسنة 1990، فإن على كل طرف أن يقوم ضمن طاقته بصورة فردية أو عبر التعاون بإنشاء مستوى أدنى من المعدات مسبقة التخزين بما يتناسب مع المخاطر المماثلة، وبرامج استخدامها، ووضع برنامج لتمارين التصدي للتلوث الزيتي وتدريب العاملين، عبر تكريس خطط تفصيلية وطاقات انتشال للتصدي لحوادث التلوث الزيتي مع قطاعات النفط والنقل البحري وسلطات الموانئ والهيئات المعنية الأخرى.

6.1. اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث والبروتوكولات التابعة لها

تشكل اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث إحدى أهم الإتفاقيات الإقليمية المتعلقة بالدول المطلة على حوض البحر الأبيض المتوسط والهادفة إلى التنسيق وضبط الإجراءات المتعلقة بالتدخل حال التلوث النفطي في البحر، والوقوف في وجه أشكال

التلوث من مختلف المصادر المهدد للبيئة البحرية، حيث تم انعقاد عدة بروتوكلات تبعا لها تشكل توسيعا لمضمونها بما يجعلها من أهم الاتفاقيات الرامية لحماية البيئة البحرية.

1.6.1.اتفاقيـة حمايـة البحر الأبيض المتوسط من التلوث

انضمت الجزائر إلى اتفاقية برشلونة المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث[27]، والتي انعقدت في 16 فيفري 1976، حيث تم إبرام هذه الاتفاقية نتيجة وعى الأطراف المتعاقدة بالمسؤوليات الملقاة على عاتقها لتأمين مصلحة الأجيال الحاضرة والمقبلة باعترافها بما يترتب عن التلوث[28] من تهديد للبيئة البحرية ولتوازن العلاقة بينها وبين الكائنات الحية ولمواردها ولنواحي استخدامها المشروعة، كما حددت الاتفاقية مجال

التطبيق من الناحية الجغرافية بمنطقة البحر الأبيض المتوسط بخلجانه وبحاره مع اعتبار أن المياه الداخلية للأطراف المتعاقدة لا تشمل منطقة البحر الأبيض المتوسط[29].

تتعهد الأطراف المعنية بموجب هذه الاتفاقية سواء منفردة أو مشتركة باتخاذ كافة التدابير المناسبة بغية وقاية منطقة البحر الأبيض المتوسط من التلوث والتخفيف من حدته ومكافحة وحماية البيئة في المنطقة وتحسينها، كما تتعهد باتخاذ الإجراءات الضرورية لمعالجة حالات التلوث الطارئة في المنطقة مهما كانت أسبابها والحد من التلف الناجم عن ذلك أو إزالته [30]. وما يلاحظ في هذا الصدد أن هذه الاتفاقية قد وسعت من مجال التعاون في مكافحة أي نوع من أنواع التلوث المهدد لمنطقة البحر الأبيض المتوسط، وذلك في الحالات الطارئة، والتي يمكن أن تنجر النشاطات المتعلقة بالمحروقات. ولقد فتحت الاتفاقية السابقة الذكر، المجال أمام عقد بروتوكولات إضافية من أجل توسيع مجالات حماية البيئة البحرية في منطقة البحر الأبيض المتوسط[31]، وقد تم تعديل هذه الاتفاقية في 10 جوان 1995 ببرشلونة[32]، وكان أول تعديل متعلق بعنوان الاتفاقية، والذي تم إعادة صياغته إلى "اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط"[33]، كما مكن تعديل هذه الاتفاقية من تمديد مجال تطبيقها على المناطق الساحلية[34]. ولعل أبرز ما جاء في هذا التعديل، هو إقراره لمقتضيات حماية البيئة من أجل تفعيل التنمية المستدامة، وذلك بمنع التلوث في منطقة البحر المتوسط، والتخفيف منه، ومكافحته، والقضاء عليه إلى أقصى حد ممكن، من أجل حماية البيئة البحرية/ وصيانتها من أجل المساهمة في التنمية المستدامة.[35]

2.6.1. بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث بسبب رمي النفايات من السفن والطائرات

صادقت الجزائر على البروتوكول[36] الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات[37]، الذي تم توقيعه في برشلونة يوم 16 فبراير سنة 1976، وهو امتداد للاتفاقية المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، وقد بين البروتوكول المقصود من "النفايات أو المواد الأخرى" بأنها" جميع المواد مهما كان نوعها أو وصفها أو شكلها"، واعتبر أن كل **"إغراق"** هو "كل تخلص متعمد من النفايات أو المواد الأخرى في البحر من السفن أو الطائرات"[38].

وبالرجوع إلى المادة الرابعة من هذا البروتوكول، نجد أنها حضرت إغراق النفايات والمواد الأخرى المدرجة في الملحق الأول من البروتوكول والذي نجد فيه من خلال الفقرة السادسة حضر إغراق النفط والمواد الهيدروكربونية المشتقة من النفط، وأي خليط يشتمل على أي منها مما يتم حمله بهدف إغراقه في البحر.

2. تطبيقات الالتزامات الدولية الرامية لحماية البيئة من التلوث بالمحروقات ضمن النصوص الداخلية

فسح بروتوكول التعاون لمنع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ، المجال لحق الأطراف في اعتماد إجراءات محلية أشد صرامة أو إجراءات أخرى بما يتماشى مع القوانين الدولية بشأن المسائل التي يعالجها هذا البروتوكول[39].

وفي جانب تفعيل حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن عمليات نقل المحروقات بواسطة السفن في المنظومة القانونية الجزائرية، فقد تضمن القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة[40]، حماية جزائية موضوعية لمختلف عناصر البيئة المختلفة، من هواء وتربة وماء وحيوانات ونباتات إلى غيرها من عناصر البيئة الأخرى؛ حيث تم تجريم بعض الأفعال الماسة بالبيئة البحرية، وفي الجانب التنظيمي فقد تم اعتماد المرسوم التنفيذي رقم 08-327[41] المتعلق بإلزام ربابنة السفن بالإخطار عن أي حادث في البحر، وفيما يلي سنتطرق إلى العقوبات الجزائية المنصوص عليها القانون رقم 03-10المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ثم بيان التنظيم المتعلق بإلزام ربابنة السفن بالأخطار عن أي حادث في البحر، وتحديد المؤسسات المرصودة من أجل التصدي والتدخل لأي حادث متعلق بالتلوث البحري بالمحروقات.

1.2. العقوبـات الجزائيـة المنصوص عليها القانـون المتعلق بحمايـة البيئـة في إطـار التنميـة المستدامـة

تم تحديد الجرائم المتعلقة بحماية الماء والأوساط المائية في الفصل الرابع من القانون رقم 03-10، وهي كما يلي:

1.1.2.جنحة صب أو غمر أو ترميد مواد من شأنها الأضرار بالصحة العمومية والأنظمـة البيئيـة البحريـة داخـل الميـاه البحريـة الخاضعـة للقضاء الجزائري

بينت أحكام المادة 88 من القانون رقم 03-10 أنه عندما تقتضي ضرورات التحقيق أو الإعلام وبالنظر إلى جسامة المخالفة يمكن لوكيل الجمهورية والقاضي الذي تحال عليه الدعوى الأمر بإيقاف السفينة أو الطائرة أو الآلية أو القاعدة العائمة التي استخدمت في ارتكاب إحدى المخالفات المتعلقة بكل عملية صب أو غمر أو ترميد داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري لمواد من شانها الأضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية وكذا عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والتربية المائية والصيد البحري، وإفساد نوعية المياه البحرية من حيث استعمالها[42]، ويجوز للجهة القضائية المختصة أن تأمر في كل وقت برفع الإيقاف إذا ما تم دفع كفالة تحدد مبلغها وكيفيات تسديدها هذه الجهة القضائية[43]، ويؤول الاختصاص للمحكمة مكان وقوع المخالفة ويكون زيادة على ذلك إما للمحكمة التي تم التسجيل في إقليمها إذا تعلق الأمر بسفينة أو آلية أو قاعدة عائمة جزائرية وإما للمحكمة التي توجد المركبة في إقليمها إذا كانت هذه المركبة أجنبية أو غير مسجلة، وإما لمحكمة المكان حيث يتم الهبوط بعد التحليق الذي ارتكبت المخالفة أثناءه إذا تعلق الأمر بطائرة[44].

2.1.2.جنحـة الإشراف على عمليـات الغمر أو الترميـد في البحـر على متن آليات جزائريـة أو قواعـد عائمـة ثابتـة أو متحركـة في الميـاه الخاضعـة للقضـاء الجزائـري

فيما يخص ربابنة السفن، فإنه يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة من مائة ألف دينار (100.000 دج) إلى مليون دينار (1.000.000دج) أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط كل ربان سفينة جزائرية أو قائد طائرة جزائرية أو كل شخص يشرف على عمليات الغمر

أو الترميد في البحر على متن آليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري حال ارتكاب واحدة من المخالفات السابقة الذكر، وتضاعف العقوبة حالة العود[45]. وفي حالة ارتكاب المخالفات بأمر من مالك أو مستغل السفينة أو الطائرة أو الآلية أو القاعدة العائمة، يعاقب هذا المالك أو المستغل بالعقوبات المنصوص عليها في المادة 90 من القانون رقم 03-10 السابقة الذكر على أن يضاعف الحد الأقصى لهذه العقوبات، وإذا لم يعط هذا المالك أو المستغل أمرا كتابيا لربان السفينة أو الشخص المشرف على عمليات الغمر أو قائد الطائرة أو الآلية العائمة أو القاعدة العائمة للامتثال لأحكام القانون المتعلق بحماية البحر يتابع بصفته شريكا في ارتكاب المخالفات المنصوص عليها، وعندما يكون المالك شخصا معنويا تلقى المسؤولية على عاتق الشخص أو الأشخاص الممثلين الشرعيين او المسيرين الفعليين الذين يتولون الإشراف والإدارة أو كل شخص أخر مفوض من طرفهم[46].

3.1.2. جنحة مخالفة أحكام المعاهدة الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات والمبرمة في لندن في 12 ماي سنة 1954 وتعديلاتها

يعاقب بالحبس من سنة إلى خمس سنوات وبغرامة من مليون دينار (1.000.000دج) إلى عشرة ملايين دينار (10.000.000دج) أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط كل ربان خاضع لإحكام المعاهدة الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات والمبرمة في لندن في 12 ماي سنة 1954 وتعديلاتها، والذي ارتكب مخالفة للإحكام المتعلقة بحضر صب المحروقات أو مزيجها في البحر، وتضاعف العقوبة حالة العود، ويعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة من مائة ألف دينار إلى مليون دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط كل ربان سفينة غير خاضعة لإحكام المعاهدة السابقة الذكر والذي يرتكب إحدى المخالفات المنصوص عليها في المادة 93 من القانون رقم 03-10، وتضاعف العقوبة حالة العود[47].

4.1.2. جنحة التسبب في حدوث حادث ملاحي أو لم يتحكم فيه أو لم يتفاداه:

يعاقب بغرامة مالية من مائة ألف دينار إلى مليون دينار كل ربان تسبب بسوء تصرفه أو رعونته أو غفلته أو إخلاله بالقوانين والأنظمة في وقوع حادث ملاحي أو لم يتحكم فيه أو لم يتفاداه، ونجم عنه تدفق مواد ملوثة للمياه الخاضعة للقضاء الجزائري، كما تطبق نفس العقوبات على صاحب السفينة أو مستغلها أو كل شخص أخر غير الربان، تسبب في تدفق

مواد في الظروف السابقة الذكر، غير انه لا يعاقب على التدفق الذي بررته تدابير اقتضتها ضرورة تفادي خطر جسيم وعاجل يهدد امن السفن أو حياة البشر أو البيئة[48].

5.1.2.جنحة عدم الإبلاغ عن حدوث حادث ملاحي أو لم يتحكم فيه أو لم يتفاداه:

يعاقب بغرامة من مائة ألف دينار إلى مليون دينار كل ربان سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة تعبر بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائري أو داخلها، لم يقم بالإبلاغ عن حادث ملاحي يقع في مركبه ومن شأنه أن يهدد بتلويث أو إفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية [49].

6.1.2.جنحة صب محروقات أو مزيج من المحروقات في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري

بغض النظر عن المتابعات القضائية في حالة إلحاق الضرر بشخص أو بالوسط البحري أو بالمنشآت، يعاقب بالحبس من سنة إلى خمس سنوات وبغرام من مليوني دينار إلى عشرة ملايين دينار كل مخالف للإجراءات السابقة الذكر، ونجم عن ذلك صب محروقات أو مزيج من المحروقات في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري[50].

2.2. المؤسسات المرصودة من أجل التصدي والتدخل لأي حادث

بالعودة إلى بروتوكول التعاون لمنع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ والذي صادقت عليه الجزائر سنة 2005 المحرر في فاليتا (مالطا) يوم 25 جانفي 2002، حيث دعا البروتوكول الأطراف إلى التعهد بتزويد الأطراف الأخرى بالهيئة المختصة أو السلطات الوطنية المسؤولة عن مكافحة تلوث البحر بالزيت والمواد الخطرة الضارة، وكذا السلطات الوطنية المختصة المسؤولة عن تلقي التقارير عن تلوث البحر بالزيت والمواد الضارة الأخرى، وكذا السلطات الوطنية المخولة بالعمل نيابة عن الدولة فيما يتعلق بتدابير المساعدة والتعاون المتبادلين بين الأطراف، والمنظمة أو السلطات لوطنية المسؤولة عن تنفيذ الاتفاقية الدولية المعنية واللوائح المطبقة الأخرى ذات الصلة.

كما تتعهد الأطراف بتحديد ما وضعته من لوائح إلى جانب تحديد الطرق الحديثة وما استحدث من تكنولوجيا في الرصد وتطوير البرامج لتفادي التلوث الزيت حيث يبرز عمليا استحداث السلطة الوطنية لمكافحة تلوث البحر ولجان مكافحة تلوث البحر الولائية والجهوية في الجزائر.

1.2.2. اللجنة الوطنية لمكافحة تلوث البحر

استحدثت اللجنة الوطنية لمكافحة تلوث البحر والتي أطلق عليها اسم "اللجنة الوطنية تل بحر" بموجب المرسوم التنفيذي رقم 14-264، المتعلق بتنظيم مكافحة المتلوثات البحرية، وإحداث مخططات استعجالي لذلك، ويترأس اللجنة الوزير المكلف بالبيئة أو ممثله وكذا ممثلين عن مجموعة من القطاعات الوزارية، ويعين أعضاء اللجنة بموجب قرار من الوزير المكلف بالبيئة بناء على اقتراح من السلطات التي ينتمون إليها. وبينت المادة 13 من المرسوم السالف الذكر أن اللجنة الوطنية تل بحر تكلف بتنسيق أعمال مختلف الدوائر الوزارية، والهيئات في مجال تحضير مكافحة تلوث البحر، والقيام بذلك على المستوى الوطني عبر إعداد برنامج سنوي لمختلف النشاطات، ومتابعة انجازها وإعداد مخطط تل بحر وطني، والسهر على تنفيذه، كما تقوم بتخطيطات وتدريبات افتراضية لتنفيذ مخطط تل بحر الوطني بالتشاور مع اللجان المعنية ومتابعة سير عمليات مكافحة حوادث التلوث في البحر ابتداء من تفعيل مخطط تل بحر الوطني إلى غاية إختتامه[51]. وقد تم إنشاء أمانة دائمة تل بحر لدى الوزير المكلف بالبيئة تكلف بإعداد اجتماعات اللجنة الوطنية تل بحر ونشر كل المعلومات التي من شأنها تدعيم تنظيمها على مستوى الجان، والتنسيق بين مختلف لجان تل بحر ووضع وتحيين المواصفات النوعية، والكمية للوسائل الوطنية لمكافحة تلوث البحر، وإنشاء بنك معلومات يرتبط بمجال نشاطها، حيث يتم تسييرها من طرف أمين وطني برتبة مدير مركزي يعين باقتراح من الوزير المكلف بالبيئة، كما تحدد تشكيلتها بقرار من الوزير المكلف بالبيئة[52].

2.2.2. لجان مكافحة تلوث البحر الولائية والجهوية

أنشأت بموجب المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 14-264، المتعلق بتنظيم مكافحة التلوث البحري وإحداث مخططات استعجاليه لذلك، لجان ولائية وجهوية تدعى" لجان تل بحر" من أجل تنظيم مكافحة تلوث البحر، وتم استحداث في كل ولاية ذات واجهة بحرية " لجنة ولائية تل بحر" يعينها ويرأسها الوالي المختص إقليميا، وتكلف اللجنة الولائية تل بحر بإعداد وتنفيذ مخطط تل بحر الولائي، وتحديد التدابير الواجب اتخاذها للوقاية من التسربات عند توقع حادث خطير، والقيام بتخطيط وتقدير تدريبات و/أو تمرينات افتراضية للمخطط الولائي، بالتنسيق مع اللجنة الجهوية المعنية والأمانة الدائمة تل بحر، كما تسهر على متابعة سير عمليات المكافحة ابتداء من تفعيل المخطط وحتى نهايته، وتسهر على إمداد

المناطق المنكوبة بالوسائل البشرية والمادية، وتعد بذلك تقريرا تقييمي للتدريبات والتدخلات في حالة تلوث بحري عرضي وإرساله إلى اللجنة الجهوية تل بحر وكذا الأمانة الدائمة تل بحر[53]. كما تنشأ ثلاث لجان جهوية تل بحر تتوافق مع الواجهات البحرية الثلاث الوسطى والشرقية والغربية، ويتم تعيين أعضائهم بموجب قرار من الوزير المكلف بالبيئة بعد اقتراح من السلطات التي ينتمون إليه،ا حيث ترسل نسخة من القرار إلى الأمانة العامة الدائمة تل بحر[54]. وأسند للجنة الجهوية تل بحر مهمة إعداد المخطط الجهوي تل بحر، والسهر على تنفيذه وتحديد التدابير التي يمكن اتخاذها للوقاية من التسربات عند توقع حدوث أي خطر، كما تسهر على القيام بتخطيط تدريبات و/أو تمرينات افتراضية لمخطط تل بحر الجهوي بالتنسيق مع اللجنة الوطنية تل بحر والأمانة الدائمة تل بحر، وتعد اللجنة الجهوية تقريرا تقييمي للتدريبات، والتدخلات حالة حدوث تلوث بحري عرضي، يرسل إلى اللجنة الوطنية تل بحر والأمانة العامة لها، وتتولى أمانة اللجنة الجهوية تل بحر قائد مجموعة الواجهة البحرية لحراسة الشواطئ[55].

الخاتمـــة:

تضمن هذه الورقة البحثية بيان مختلف الاتفاقيات التي انضمت اليها الجزائر والتي عالجت حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن عمليات نقل المحروقات؛ والتي تم من خلالها اعتماد التزامات دولية تتضمن تأسيس نظام للتعويض على الحوادث الناجمة عن اضرار التلوث الزيتي من خلال اعتماد صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث الناجم بسبب النفط أو التلوث الزيتي؛ كما تم اعتماد إجراءات تضمن الاستعداد الفعال لمكافحة حوادث التلوث الزيتي عبر تنظيم عمليات لنقل البحري للمواد النفطية سواء على المستوى الدولي او الإقليمي بالنسبة لدول البحر الأبيض المتوسط؛ كما تم بيان كيفية تطبيق مختلف الاحكام الاتفاقية ضمن المنظومة القانونية الداخلية من خلال تجريم الأفعال الماسة بالبيئة البحرية، علاوة على اعتماد جانب تنظيمي يتضمن الإخطار عن أي حادث في البحر من طرف ربابنة السفن واستحداث سلطة كفيلة بتنظيم عمليات الدخل معالجة حالات التلوث الناجمة عن الحوادث التي تنشأ بمناسبة عمليات نقل المحروقات في المياه البحرية.

النتائج والتوصيات:

لقد تم الوصول من خلال هذه الورقة البحثية على مجموعة من النتائج والتوصيات والتي تتمثل فيما يلي:

- انضمت الجزائر إلى اتفاقية لندن المنعقدة في 12 ماي 1954 حول مكافحة تلوث مياه البحر بالمحروقات والتي أسست قيام المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي.
- صادقت الجزائر سنة 1998 على بروتوكول المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث الزيتي المتضمن تعديل الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969 المعد بلندن.
- انضمت الجزائر سنة 1974 إلى اتفاقية بروكسل المنعقدة في 19 ديسمبر 1971، من أجل استحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث الناجم بسبب النفط أو التلوث الزيتي، وصادقت أيضا على سنة 1992على بروتوكول تعديل هذه الاتفاقية؛ حيث تم بموجب هذه الاتفاقية إنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث، من أجل توفير اعتماد مالي للتعويض عن أضرار التلوث ضمن مدى تطبيق اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1992.
- انضمت الجزائر سنة 2011 إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبيب تلوث زيتي، والمعدة في بروكسل في 29 نوفمبر 1969، وكذا بروتوكولها المبرم في لندن في 2 نوفمبر 1973، وقد أبرمت هذه الاتفاقية من أجل تأكيد ضرورة حماية مصالح الشعوب من عواقب التلوث الناجم عن الحوادث البحرية في البحار والسواحل.
- انضمت الجزائر إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالاستعداد والتصدي والتعاون حول التلوث الزيتي لسنة 1990 والمحررة بلندن يوم 30 نوفمبر سنة 1990 حيث اكدت الاتفاقية على أهمية الاستعداد الفعال لمكافحة حوادث التلوث الزيتي والدور الهام الذي يضطلع به قطاع النفط والنقل البحري في هذا الصدد.
- انضمت الجزائر إلى اتفاقية برشلونة المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، في 16 فيفري 1976، مؤكدة على الوقوف في وجه التلوث نتيجة تهديده للبيئة البحرية ولتوازن العلاقة بينها وبين الكائنات الحية ولمواردها، حيث حددت الاتفاقية

مجال التطبيق من الناحية الجغرافية بمنطقة البحر الأبيض المتوسط بخلجانه وبحاره مع اعتبار أن المياه الداخلية للأطراف المتعاقدة لا تشمل منطقة البحر الأبيض المتوسط.

- من الناحية العملية والتطبيقية نجد أن الاتفقيات التي انضمت اليها الجزائر قد انعكست بالإيجاب على مضمون النصوص الداخلية فقد تضمن المنظومة القانونية الجزائرية في جانب تفعيل حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن عمليات نقل المحروقات بواسطة السفن تأسيس القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة حماية جزائية موضوعية لمختلف عناصر البيئة المختلفة، من هواء وتربة وماء وحيوانات ونباتات إلى غيرها من عناصر البيئة الأخرى؛ حيث تم تجريم بعض الأفعال الماسة بالبيئة البحرية، وفي الجانب التنظيمي فقد تم اعتماد المرسوم التنفيذي رقم 08-327 المتعلق بإلزام ربابنة السفن بالإخطار عن أي حادث في البحر.

قائمـــة المصـادر والمراجـــع:

I. الكتب:

[1] إسماعيل نجم الدين زنكنه، القانون الإداري البيئي، دراسة تحليلية مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، محمود جاسم نجم الراشدي، ضمانات تنفيذ اتفاقيات حماية البيئة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014.

[2] محمود جاسم نجم الراشدي، ضمانات تنفيذ اتفاقيات حماية البيئة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014.

II. المجـلات:

[1] أحمد لكحل، "مفهوم البيئة ومكانها في التشريعات الجزائرية"، مجلة الفكر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، العدد السابع، 2010.

[2] يوسف محمد عطاري،" القانون الدولي وتلوث البيئة البحرية بالنفط "، مجلة دراسات في الشريعة والقانون، كلية الشريعة والقانون، الجامعة الأردنية، الأردن، المجلد 33، الالعدد01، 2006.

III. النصوص القانونيـــة:

[3] دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية (تعديل 2020)، الصادر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 20-442، مؤرخ في 30 ديسمبر 2020، يتعلق بإصدار التعديل الدستوري المصادق عليه في استفتاء أول نوفمبر 2020 في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، ج.ر.ج.ج.، عدد 82، صادر في 30 ديسمبر 2020.

[4] أمر رقم 74-55، مؤرخ في 13 مايو 1974، يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث بسبب المحروقات والمعدة ببروكسل في 18 ديسمبر سنة 1971، ج.ر.ج.ج. عدد45، صادر في 04 جوان 1974.

[5] مرسوم رقم 80-14، مؤرخ في 26 جانفي 1980، متضمن انضمام الجزائر إلى اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة ببرشلونة في 16 فبراير سنة 1976، ج. ر. ج. ج. العدد5، الصادر في 29 يناير 1980.

[6] مرسوم رقم 81-02، مؤرخ في 17 جانفي 1981، يتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات، والموقع في برشلونة يوم 16 فبراير سنة 1976، ج. ر. ج. ج. العدد3، الصادر في 20 جانفي 1981.

[7] مر سوم رئاسي رقم 98-12، المؤرخ في 18 أفريل 1998، المتضمن المصادقة على بروتوكول عام 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969، ج. ر. ج. ج. عدد25، صادر في 26 أفريل 1998.

[8] مرسوم رئاسي رقم 98-124، مؤرخ في 16 أفريل 1998، يتضمن المصادقة على بروتوكول عام 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1971، ج.ر.ج.ج. العدد25، الصادر في 26 أفريل 1998.

[9] مرسوم رئاسي رقم 04-326، مؤرخ في 10 أكتوبر 2004، المتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي لسنة 1990، المحررة بلندن يوم 30 نوفمبر سنة 1990، ج. ر. ج. ج. العدد65، الصادر في 13 أكتوبر 2004.

[10] مرسوم رئاسي رقم 11-246، مؤرخ في 10 جويلية 2011، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبيب تلوث زيتي، المعتمدة ببروكسل في29 نوفمبر سنة 1969 وبروتوكولها المبرم بلندن في2 نوفمبر سنة 1973، ج. ر. ج. ج. عدد45، الصادر في 14 أوت 2011.

[11] قانون رقم 03-10، مؤرخ في 19جويلية 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج.ر.ج.ج.، عدد 43، صادر في 20 جويلية 2003.

[12] مرسوم رئاسي رقم 04-141، مؤرخ في 28 أفريل 2004، يتضمن التصديق على تعديلات اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث، ببرشلونة يوم 10 يونيو سنة 1995، ج.ر.ج.ج. العدد28، الصادر في 05 مايو 2004.

[13] مرسوم تنفيذي رقم 08-327، مؤرخ في 21 أكتوبر 2008، يتضمن إلزام ربابنة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطيرة سامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر، ج.ر.ج.ج. العدد61، الصادر في 2 نوفمبر 2008.

[14] Décret N°. 63-344, du 11 septembre 1963, Portant Adhésion De La République Algérienne Démocratique Et Populaire A La Convention Internationale Pour La Prévention De La Pollution Des Eaux De La Mer Par Les Hydrocarbures , J.O.R.AD.P. N°. 66, du 14 septembre 1963

الهـــوامش:

(1) أنظر المادة 154 من دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية (تعديل 2020)، الصادر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 20-442، مؤرخ في 30 ديسمبر 2020، يتعلق بإصدار التعديل الدستوري المصادق عليه في استفتاء أول نوفمبر 2020 في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، ج.ر.ج.ج.، عدد 82، صادر في 30 ديسمبر 2020.

(2) أنظر المادة 171 من الدستور الجزائري (تعديل 2020)، المرجع السابق.

(3) أحمد لكحل، "مفهوم البيئة ومكانها في التشريعات الجزائرية"، مجلة الفكر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، العدد السابع، 2010، ص.228.

(4) إسماعيل نجم الدين زنكنه، القانون الإداري البيئي، دراسة تحليلية مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012، ص29.

(5) Décret N°. 63-344, du 11 septembre 1963, Portant Adhésion De La République Algérienne Démocratique Et Populaire A La Convention Internationale Pour La Prévention De La Pollution Des Eaux De La Mer Par Les Hydrocarbures , J.O.R.AD.P. N°. 66, du 14 septembre 1963.

(6) جاء التحفظ حول مضمون المادة 40 من الاتفاقية فيما يخص تسوية النزاعات المتعلقة بالاتفاقية.

Voir Article 1er. Du Décret N° 63-344 « La République Algérienne Démocratique et Populaire ne se considère par comme liée par l'article 40 de la dite convention et déclare qu'un différend ne peut être soumis a l'arbitrage qu'avec l'accord de toutes les parties ».

(7) محمود جاسم نجم الراشدي، ضمانات تنفيذ اتفاقيات حماية البيئة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014، ص.17.

(8) يوسف محمد عطاري،" القانون الدولي وتلوث البيئة البحرية بالنفط "، مجلة دراسات في الشريعة والقانون، كلية الشريعة والقانون، الجامعة الأردنية، الأردن، المجلد 33، الالعدد01، 2006، ص73.

(9) مرسوم رئاسي رقم 98-12، المؤرخ في 18 أفريل 1998، المتضمن المصادقة على بروتوكول عام 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969، ج. ر. ج. ج. عدد25، صادر في 26 أفريل 1998.

(10) محمود جاسم نجم الراشدي، مرجع سابق، ص. 18.

(11) أنظر: المادة 3 من المرسوم الرئاسي رقم 98-123، مرجع سابق.

(12) المادة 12 فقرة 5 من المرسوم الرئاسي رقم 98-123، مرجع سابق.

(13) المادة 4 فقرة 1و2 من المرسوم الرئاسي رقم 98-123، مرجع سابق.

[14] أمر رقم 74-55، مؤرخ في 13 مايو 1974، يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث بسبب المحروقات والمعدة ببروكسل في 18 ديسمبر سنة 1971، ج.ر.ج.ج. عدد45، صادر في 04 جوان 1974.

[15] مرسوم رئاسي رقم 98-124، مؤرخ في 16 أفريل 1998، يتضمن المصادقة على بروتوكول عام 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1971، ج.ر.ج.ج. العدد25، الصادر في 26 أفريل 1998.

[16] المادة 3 من المرسوم الرئاسي رقم 98-124، المرجع نفسه. وقد بينت المادة 27 فقرة 1 من هذا البروتوكول، أن الأطراف تفسر اتفاقية الصندوق لعام 1971 وهذا البروتوكول على أنهما صك واحد. أنظر: المادة 28 فقرة 1 من المرسوم الرئاسي رقم 98-124، مرجع سابق.

[17] المادة 36 مكررفقرة (ب) من المرسوم الرئاسي رقم 98-124، مرجع سابق.

[18] مرسوم رئاسي رقم 11-246، مؤرخ في 10 جويلية 2011، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبيب تلوث زيتي، المعتمدة ببروكسل في29 نوفمبر سنة 1969 وبروتوكولها المبرم بلندن في2 نوفمبر سنة 1973، ج. ر. ج. ج. عدد45، الصادر في 14 أوت 2011.

[19] بينت المادة 2 فقرة 3 من المرسوم الرئاسي رقم 11-246، تعريف الحادثة البحرية والتي اعتبرتها اصطدام السفن أو جنوحها أو أي حادث من حوادث الملاحة أو أي حدث على متن السفينة أو خارجها مما يسفر على خسارة مادية للسفينة أو لحمولتها أو عن خطر وشيك بذلك.

[20] أنظر: المادة 3 من المرسوم الرئاسي رقم 11-246، مرجع سابق.

[21] أنظر: المادة 5 فقرة أ من المرسوم الرئاسي رقم 11-246، مرجع سابق.

[22] مرسوم رئاسي رقم 04-326، مؤرخ في 10 أكتوبر 2004، المتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي لسنة 1990، المحررة بلندن يوم 30 نوفمبر سنة 1990، ج. ر. ج. ج. العدد65، الصادر في 13 أكتوبر 2004.

[23] أنظر ديباجة الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي لسنة 1990.

[24] أنظر المادة 6 فقرة 1 من المرسوم الرئاسي رقم 04-326، مرجع سابق.

[25] أنظر المادة 3 فقرة 1 من المرسوم الرئاسي رقم 04-326، مرجع سابق.

[26] أنظر المادة 4 فقرة1 أ، ب من المرسوم الرئاسي رقم 04-326، مرجع سابق.

[27] مرسوم رقم 80-14، مؤرخ في 26 جانفي 1980، متضمن انضمام الجزائر إلى اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة ببرشلونة في 16 فبراير سنة 1976، ج. ر. ج. ج. العدد5، الصادر في 29 يناير 1980.

[28] بينت المادة 2 من المرسوم رقم 80-14، أن التلوث هو كل عمل يقوم به الإنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية صنوف من الطاقة إلى البيئة البحرية مما يسبب أثارا مؤذية كإلحاق الضرر بالموارد الحية وأن تكون مصدر خطر على الصحة البشرية.

[29] المادة الأولى فقرة1 و2 من المرسوم رقم 80-14، مرجع سابق.

[30] أنظر المادة 4 والمادة 9 من المرسوم رقم 80-14، مرجع سابق.

[31] أنظر المادة 10 من المرسوم رقم 80-14، مرجع سابق.

[32] مرسوم رئاسي رقم 04-141، مؤرخ في 28 أفريل 2004، يتضمن التصديق على تعديلات اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث، ببرشلونة يوم 10 يونيو سنة 1995، ج.ر.ج.ج. العدد28، الصادر في 05 مايو 2004.

[33] راجع ديباجة تعديل اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث، ببرشلونة يوم 10 يونيو سنة 1995، الفقرة أ.

[34] المادة الأولى من المرسوم الرئاسي رقم 04-141، المرجع السابق.

[35] المادة 4 فقرة 1 من المرسوم الرئاسي رقم 04-141، مرجع سابق.

[36] مرسوم رقم 81-02، مؤرخ في 17 جانفي 1981، يتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات، والموقع في برشلونة يوم 16 فبراير سنة 1976، ج. ر. ج. ج. العدد3، الصادر في 20 جانفي 1981.

[37] بينت المادة 2 فقرة 1 من المرسوم رقم 81-02، أن المقصود بالسفن والطائرات هي كل المراكب التي تسير فوق الماء وتحته والطائرات مهما كان نوعها، حيث يضم هذا التعبير المراكب التي تسير فوق الوسائد الهوائية والمراكب العائمة سواء كانت ذاتية الحركة أو لا وكذلك الأرصفة البحرية والمنشئات البحرية ومعداتها، وما يلاحظ بخصوص هذا الوصف اعتبار المنشئات البحرية بصورة عامة محل مخاطبة من هذه الاتفاقية والتي قد تظهر في شكل منشئات بحرية متعلقة بمختلف النشاطات المتعلقة بالمحروقات.

[38] أنظر المادة 2 فقرة 2 من المرسوم رقم 81-02، مرجع سابق.

[39] أنظر المادة 20 من المرسوم الرئاسي رقم 05-71، مرجع سابق.

[40] قانون رقم 03-10، مؤرخ في 19جويلية 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج.ر.ج.ج.، عدد 43، صادر في 20 جويلية 2003.

[41] مرسوم تنفيذي رقم 08-327، مؤرخ في 21 أكتوبر 2008، يتضمن إلزام ربابنة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطيرة سامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر، ج.ر.ج.ج. العدد61، الصادر في 2 نوفمبر 2008.

[42] حددت هذه المخالفات المادة 52 من القانون رقم 03-10، وبينت المادة 54 أنه لا تطبق أحكام المادة 53 حال القوة القاهرة الناجمة عن التقلبات الجوية أو عوامل أخرى، عندما تتعرض للخطر حياة البشر أو أمن السفينة أو الطائرة.

[43] المادة 88 من القانون رقم 03-10، مرجع سابق.

[44] أنظر المادة 89 من القانون رقم 03-10، مرجع سابق.

[45] المادة 90 من القانون رقم 03-10، مرجع سابق.

[46] المادة 92 من القانون رقم 03-10، مرجع سابق.

[47] المادة 93 والمادة 94 من القانون رقم 03-10، مرجع سابق.

[48] المادة 97 من القانون رقم 03-10، مرجع سابق.

[49] المادة 98 من القانون رقم 03-10، مرجع سابق.

[50] المادة 99 من القانون رقم 03-10، مرجع سابق.

[51] بينت المادة 13 من المرسوم التنفيذي رقم 14-264، مرجع سابق. أن اللجنة الوطنية لمكافحة تلوث البحر تسهر على تقرير مدى ملائمة اللجوء إلى التعاون الدولي في إطار الاتفاقيات الدولية والجهوية، والعمل على تقييم الأضرار الناجمة عن التلوث، وتدرس كل مسألة تتعلق بالتعويض المترتبة على تلوث البحر واتخاذ أي تدبير من شأنه تدعيم تل بحر لاسيما باقتناء الوسائل الضرورية للتدخل وتكوين المستخدمين. وتقوم بتقديم تقرير سنوي للوزير الأول حول وضعية تحضير مختلف مخططات تل بحر وحول أنشطة اللجان.

(52) المادة 19 و20 من المرسوم التنفيذي رقم 14-264، مرجع سابق.

(53) المادة 6 من المرسوم التنفيذي رقم 14-264، مرجع سابق.

(54) المادة 8 والمادة 9 من المرسوم التنفيذي رقم 14-264، مرجع سابق.

(55) المادة 10 من المرسوم التنفيذي رقم 14-264، مرجع سابق.