

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة أبي بكر بلقايد
- تلمسان -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)

رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص

تحت إشراف

الأستاذ الدكتور محمد كحلولة

من إعداد الطالب:

واعلي جمال

لجنة المناقشة

- | | | | |
|---------|-------------------|----------------------|----------------|
| رئيسا . | جامعة تلمسان | أستاذ التعليم العالي | - بن عمار محمد |
| مقررا. | جامعة تلمسان | أستاذ التعليم العالي | - محمد كحلولة |
| مناقشا. | جامعة سيدي بلعباس | أستاذ التعليم العالي | - رداق أحمد |
| مناقشا. | جامعة بجاية | أستاذ محاضر | - خراجي مصطفى |

السنة الجامعية: 2009 - 2010

مقدمة

تغطي البحار والمحيطات نسبة 71 % من المساحة الإجمالية لكوكب الأرض ، فهي تلعب دورا مهما في تحقيق توازنه البيولوجي والإيكولوجي .و يتم ذلك من خلال تهيئة الأوضاع المناسبة لحياة الإنسان ، بتفاعلها مع الغلاف الجوي وقشرة الأرض والغلاف الحيوي ، فيما يعرف بالدورات الكيماوية . وإلحاق الضرر بالبحار والمحيطات عن طريق تلويثها يعد إخلالا بالتوازن البيولوجي والطبيعي للأرض، ويهدد البشرية فيها بالفناء .

وعلى الرغم من قدم ظاهرة تلوث البحار والمحيطات حيث كانت ولا تزال المستودع العام للنفايات التي خلفتها الحضارة الإنسانية ، فقد ظلت ولفترة طويلة من الزمن محتفظة بنقائها الطبيعي وتوازنها البيئي، وذلك بحكم اتساعها وقدرتها على تفتيت المواد التي تلقى بها وإضعافها . إلا أن تطور نشاط الإنسان سواء في البر أو في البحر ، ومغالاته في إخضاعه للبحر واستغلال موارده تلبية لحاجيته المتزايدة وطلباته المتجددة أحدث اختلالا في هذا التوازن وغير من تركيبة مياهه.

ولقد بلغت هذه الانتهاكات أوجها بدخول الإنسان عصر الصناعة والاكتشافات التكنولوجية، والوصول إلى أساليب علمية جديدة متطورة تمكن من خلالها من تسيير ناقلات النفط العملاقة، واستغلال قاع البحر وباطن أرضه ، وكذلك اكتشاف الطاقة النووية واستخدامها في الأغراض المختلفة .

إن المنافع التي حققتها الثورة الصناعية صاحبها انحطاط بيئي عام سببه التصريف المباشر للنفايات والفضلات الصناعية في الأنهار والبحار وتردي نوعية الهواء . ومع ذلك تبقى البيئة البحرية هي المتضرر الأول والأخير من الأنشطة البشرية ، حيث أن معظم الأنشطة الصناعية في الدول المطلة على البحر تقام على ضفاف السواحل ، وذلك للاستفادة من مزايا هذا الجوار أهمها استغلال مياه البحر في عمليات التبريد ، والقرب من موانئ التصدير والإستيراد وكذلك استخدام البحار كمستودع لصرف ودفن المخلفات الصناعية .

هذا التطور اقترن بمتغير آخر على قدر كبير من الأهمية وهو الانفجار السكاني ، فالنمو السكاني الكبير أدى إلى تركز نسبة كبيرة من السكان في المدن الساحلية ، الشيء الذي أدى إلى الاعتماد

على الثورة السمكية والموارد البحرية كمصدر أساسي للغذاء ، أثر بشكل سلبي على توازن الأوساط البحرية ، وأخل بنظامها البديع مسببا آثار مدمرة للحياة البحرية .

لاستفحال ظاهرة تلوث البحار والمحيطات تنبه المجتمع الدولي للمشكلة وجعلها من بين اهتماماته الكبرى باعتبارها عنصرا أساسيا لاستمرار الحياة الإنسانية لما تتوفر عليه من إمكانيات ضخمة في مجال الموارد الطبيعية الحية وغير الحية ، وما تحتويه قيعانها وباطن أرضها من ثروات معدنية هائلة ونفط. لذا بادر المجتمع الدولي بإعداد واعتماد القواعد والنظم التي تحكم التلوث البحري على المستويات العالمية والإقليمية والوطنية ، والعمل على توفير الحماية الضرورية للبيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث . كما جذبت ظاهرة التلوث البحري اهتمام العديد من المهتمين كفقهاء القانون وعلماء الطبيعة والجيولوجيا .

وبالنظر إلى تعالي أصوات المنظمات غير الحكومية المهتمة بحماية البيئة البحرية وحث الدول في مناسبات دولية كثيرة على ضرورة وضع أنظمة قانونية لحماية البيئة البحرية على المستوى الوطني والدولي، انعقدت العديد من الاتفاقيات الدولية بداية من سنة 1926 عملت على وضع خطط وتصورات للسيطرة على التلوث البحري لاسيما ذلك الناجم عن تسرب النفط. ولقد اقترن إنشاء منظمة الأمم المتحدة في عام 1945 بإنشاء العديد من المنظمات والوكالات المتخصصة المهتمة بحماية البيئة البحرية، خاصة مع توالي الحوادث البحرية بفعل إزدیاد التصدمات البحرية .

بفعل الأحداث المتكررة بدأت تظهر مع بداية السبعينات من القرن الماضي إلى الوجود مخاوف من تلوث البيئة البحرية من مواد أخرى غير النفط ، والناجمة عن بداية ازدهار عهد الصناعة غير المسيطر عليها . فكانت هذه المخاوف موضع اهتمام مؤتمر "استكهولم" المنعقد سنة 1972 تحت شعار "أرض واحدة" . وقد شكل هذا المؤتمر نقطة تحول هامة على صعيد الاهتمام بالمسائل البيئية، جعلت المؤتمرين يتبنون إعلانا يتكون من 26 مبدأ يهتم بحماية البيئة خصصت العديد منها للبيئة البحرية . وقد دعى المؤتمر إلى العمل على التنمية المستدامة بأسلوب لا يؤثر على ظروف البيئة للأجيال القادمة ، وتكثيف التنسيق الدولي لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث . ولقد بدأت الدول والحكومات تفكر بداية من هذا المؤتمر جديا في إيجاد قوانين وطنية تهدف إلى حماية

البيئة البحرية ، واتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة التي تجنبها مخاطر التلوث و تأثيراته المضرة⁽¹⁾ .
فعلى الرغم من أهمية الجهود العالمية والإقليمية في مجال مكافحة التلوث البحري والعمل خفض مستوياته والسيطرة عليه ، فإنه لا يمكن استبعاد الجهود الانفرادية للدول في وضع القوانين والخطط لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث. فعلى مستوى الدول تعمل هذه الأخيرة على إصدار القوانين واتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة ، وعلى مستواها يمكن أيضا تحديد الوسائل الفعالة وإنشاء المؤسسات التي تشرف على تنفيذها وتزويدها بالإمكانات الضرورية .

ولقد كان موضوع حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من أخطار التلوث من المواضيع التي عرفت اهتماما كبيرا على مستوى الدول، وتمت بشأنه مناقشات ساخنة تداخلت فيه العوامل الجغرافية ، الصحية ، الاقتصادية والاجتماعية. أثرت بشكل واضح في التعجيل لوضع أنظمة وطنية لحماية البيئة البحرية أنشأت على إثرها الوسائل والسبل المناسبة لمنع انتشار التلوث والسيطرة عليه وعقلنة الممارسات الاقتصادية للدول المطلية على البحر .

ومن هنا جاءت هذه الدراسة لمحاولة تسليط الضوء على الأحكام القانونية المهتمة بحماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات البيئية الجزائرية، لبيان ما إذا كانت هذه الأخيرة تعكس حقا الأحكام والقواعد الواردة في الاتفاقيات الدولية والإقليمية المتعلقة بحماية البيئة البحرية. ومن هذا المنطلق فإن البحث في هذا الموضوع له أهمية كبيرة بالنسبة لدولة بحرية مثل الجزائر تطل على البحر الأبيض المتوسط بساحل طوله 1200 ميل بحري، وهو منطقة خاصة⁽²⁾ ومن البحار شبه المغلقة⁽³⁾ .

-
- 1- وبهذا الخصوص يقول الفقيه (Johnston. D.M) أنه : "عادة ما يكون التصديق على الاتفاقيات دون معنى من الناحية العملية ، وفي غياب أي جهود مهمة أو ضرورية لتنفيذ أحكامها من خلال إجراءات وتدابير فاعلة على المستوى الوطني". أنظر حسين فرج عطية ، الأحكام الخاصة بحماية البيئة البحرية في القانون الليبي والاتفاقيات الدولية الخاصة بالتلوث البحري ، أطروحة لنيل دكتوراه دولة في العلوم القانونية ، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية بالدار البيضاء ، جامعة الحسن الثاني ، عين الشق ، المغرب ، 2002 ، ص 07.
 - 2- المنطقة الخاصة هي كل منطقة بحرية يتم الاعتراف بها لأسباب فنية معروفة تتعلق بظروفها الإيكولوجية والطابع الخاص للملاحة فيها ، الأمر الذي يستدعي تبني قواعد خاصة لمنع التلوث بها . وقد تم تحديد هذه المناطق في اتفاقية ماربول 1978/73 لمنع التلوث من السفن ، ومن بينها منطقة البحر الأبيض المتوسط . أنظر حسين فرج عطية ، المرجع السابق ، ص 10 .
 - 3- لقد حددت المادة 122 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بأنه : "الأغراض هذه الاتفاقية يعني البحر المغلق وشبه المغلق خليجا أو حوضا أو مجرا تحيط به دولتان أو أكثر ويتصل ببحر آخر أو بالمحيط بواسطة منفذ ضيق أو يتألف كليا أو أساسا من البحار الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر " .

وبما أن الجزائر تعتبر من الدول المنتجة للنفط بكميات كبيرة، وترتاد موانئها المنتشرة على طول الساحل أعداد هائلة من السفن التجارية وناقلات النفط الضخمة التي تساهم وبشكل كبير في

تلويث المياه القريبة من الشاطئ ، بالإضافة إلى سلسلة المصانع المقامة على السواحل والتي ترمي في الغالب بنفاياتها في البحر دون معالجة ، إضافة إلى التمرکز السكاني الذي تعرفه الولايات الساحلية وتأثيراته الضارة على البيئة البحرية ، فإن موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث يبدو بأنه لم يحظ بالدراسة القانونية والبحث الكافي ، الأمر الذي يحتاج إلى إجراء المزيد من الدراسات المعمقة والمستمرة لبيان مخاطر التلوث البحري على جميع المستويات عالميا ، إقليميا ووطنيا ، لتنبه الشعوب والحكومات بخطورة الموضوع وأهمية التصدي له، ومن ثم تمكينها من اتخاذ ما يلزم من إجراءات وتدابير قانونية للمحافظة على البيئة البحرية ومكوناتها .

لموضوع حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث أهمية نظرية وعملية . فخطورة وحساسية الأضرار التي تتعرض لها البيئة البحرية بفعل التلوث البحري واتساع نطاقه ، نتيجة التطور الصناعي والتجاري والتقدم الحضاري الذي شهدته البشرية في السنوات الأخيرة أصبحت تهدد البشرية بالفناء . فقد أضحى التلوث البحري يمثل اليوم ظاهرة خطيرة على حياة الإنسان، النبات والحيوان. وبذلك باتت حماية البيئة البحرية قضية بالغة الأهمية للإنسانية كافة إلى درجة جعل السيدة (Catherine, La Lumiere) السكرتيرة العامة للمجموعة الأوروبية تؤكد بأن الدفاع عن البيئة البحرية يمثل تحدي الأكثر أهمية في نهاية القرن العشرين⁽¹⁾ . ولقد وصف الأستاذ (M. Despax) الكفاح ضد العوامل المؤدية إلى الإضرار بالبيئة بما فيها البيئة البحرية بأنه مشكلة القرن العشرين " le problème du " xx^{eme} siècle . وفي نفس السياق عبر السيد (R. Poujade) عن أهمية البيئة وضرورة حمايتها والأبعاد المختلفة المرتبطة بها بقوله⁽²⁾ " ... أن حماية البيئة البحرية يعبر عن فكرة هامة ورائدة، وهي واحدة من تلك الأفكار نادرة التكرار ، لا توجد بكثرة في كل قرن، والتي تدفع المجتمع إلى التساؤل حول أسباب وجوده وحياته ، وحول القيم التي ينبغي حمايتها

1- " la défense de l'environnement marine devient le défi le plus important de la fin du xx^{eme} siècle" d'après caroline London, environnement communautaire : l'heure des choix , la semaine juridique, 1997,N^o 3512, p 223 .

2- السيد (Robert Poujade) هو أول وزير فرنسي للبيئة عين بموجب تعديل وزاري محدود تم في 1971/01/07 .

وحول قدرته على التحديث والتجديد لمواجهة أعباء الحياة⁽¹⁾ . ولا تعتبر هذه الأقوال مغالاة في تبيين دور البيئة عموما والبحرية خصوصا في حياة الإنسانية، ولكنها تمثل التعبير الحقيقي عن أهميتها

وأثرها في حياة الإنسان ، ذلك أن استمرار الحياة على كوكب الأرض رهين بيئة بحرية سليمة ومتوازنة ونظيفة . من هذا المنطلق فقد بات الاهتمام العالمي المكتف بموضوع حماية البيئة البحرية من التلوث جدّي، إلى درجة أصبح على إثرها واحدا من أكثر القضايا أهمية وإلحاحا، مما جعله يتصدر الاهتمامات الدولية القانونية والعلمية لهذا الموضوع باعتباره إحدى هواجس هذا القرن. وقد تجسدت الاهتمامات الدولية، في صور متعددة لعل من أهمها عقد المؤتمرات الدولية واستحداث اللجان المتخصصة بشؤون البيئة البحرية⁽²⁾. أما على المستوى الداخلي استحدثت الكثير من الدول أو هيئات عليا لحماية البيئة البحرية تعتنى بحماية البحر ، وإنشاء المعاهد والمراكز البحثية المتخصصة في هذا المجال ، وإصدار المجلات والدوريات العلمية المتخصصة⁽³⁾. كما تشكلت في العديد من الدول جمعيات غير حكومية غرضها الأساسي الدفاع عن البيئة وحمايتها من التلوث تخصصت بعضها في الدفاع عن البيئة البحرية ، بل أن الأمر تطور في بعض الدول إلى حد تشكيل أحزاب سياسية للبيئة والمشاركة في الانتخابات العامة على أساس برامج خاصة لحماية البيئة والدفاع عنها.

تكمن الأهمية الأخرى لهذه الدراسة في كونها تعالج موضوعا يبدو حديثا ولا يزال بكرة ، ومن تم فإن الكثير من جوانبه تبدو غامضة ومجهولة . فعلى الرغم من الاهتمام العلمي بمسألة التلوث البحري والذي وجد صداه على مستوى البحوث والدراسات العلمية ، إلا أن ذلك لم يُوازيه استجابة سريعة ومشابهة على الصعيد القانوني ، لقلة الدراسات القانونية لا في الجزائر فحسب ، بل حتى في الدول العربية والأجنبية . لذا نحاول قدر المستطاع من خلال هذه الرسالة دراسة هذا

1- Dejeant-Pons. M, les programmes des mers régionales: le plan d'action pour la méditerranée, in droit de l'environnement, Economica, paris, 1988, p 83 .

2- فعلى المستوى الدولي أنشأت عدة لجان منها اللجنة الدولية للتعاون العلمي في المتوسط (C.I.E.S.M) ، اللجنة الدولية لحماية سمك التونة في الأطلسي (C.I.C.T.A) ... أنظر Selma Sassi, la mise en œuvre par l'Algérie de la convention de montego bay sur le droit de la mer , thèse de doctorat en droit public, Université de Lyon, France, 2009 , P 331 .

3- فمند نهاية السبعينات حدث تدفق هائل فيما يتعلق بالمعاهدات المهتمة بشؤون البيئة تجاوزت إلى يومنا هذا الثلاثمائة معاهدة دولية خصص جزأ مهم منها لحماية البيئة البحرية ، يضاف إليها حوالي تسعمائة معاهدة ثنائية في نفس المجال ، أنظر Michel Prieur, droit de l'environnement , édition Dalloz, 3^{eme} édition, 1996, France, P20 .

الموضوع مستعنيين في ذلك بالدراسات السابقة التي تناولت الموضوع نفسه وأملنا في أن نوفق لتقديم بحث يفتح الباب لدراسات أخرى .

وبما أن الدراسة تتطلب تحليل الأحكام المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الجزائرية على ضوء الاتفاقيات الدولية والإقليمية وما استقرت عليه تشريعات بعض الدول العربية والأجنبية خاصة مصر وفرنسا ، فإن منهج الدراسة المستخدم في هذا البحث يعتمد على الدراسة النقدية والتحليلية للمقتضيات القانونية الواردة في التشريعات المتعلقة بحماية البيئة البحرية في الجزائر مقارنة بالتشريعات الأجنبية والعربية وكذا الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر⁽¹⁾ ، وبالاستعانة أيضا بمنهج التحليل المستخدمة في مجال القانون ، وكذلك استخدام مناهج أخرى كالمنهج التاريخي من خلال استعراض مختلف القوانين والاتفاقيات التي عاجلت موضوع حماية البيئة البحرية ، والمنهج الإحصائي وذلك كلما دعت الضرورة المنهجية إلى ذلك، بذكر بعض الإحصائيات المتعلقة بالبيئة البحرية من حيث المساحة وعدد الساكنة المحيطة بها ، حجم الثروات البحرية ، المواد الملوثة الملقاة بها ونسب التلوث ...

والجدير بالذكر أن الخوض في موضوع على هذه الدرجة من الأهمية والحدثة لا يخلو بطبيعة الحال من صعوبات تواجه الباحث فيه ، ذلك أن المعالجة القانونية لمشاكل البيئة البحرية تثير كغيرها من الظواهر الجديدة الكثير من الصعاب ، وتبدو أولى هذه الصعاب في تحديد المصلحة محل الحماية نظرا لتحديد مفهوم البيئة البحرية ذاتها⁽²⁾ .

1- الجدير بالذكر أن الجزائر عضو في المنظمة البحرية الدولية (IMO) وقد أبدت اهتماما مبكرا بمسألة حماية البيئة البحرية حين صادقت على اتفاقية لندن لمنع التلوث البحري بالزيت لسنة 1954 ، ثم بعد ذلك صادقت على مجموعة من الاتفاقيات أهمها اتفاقية لندن لسنة 1972 ، اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 ، اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها .

2- من بين التعاريف البارزة للبيئة البحرية ما جاء به الدكتور عبد الهادي محمد عشري في رسالته على أنها : "كل مساحات المياه المالحة التي تمثل كتلة متصلة ببعضها ببعض ، متلازمة الأجزاء سواء كان هذا الاتصال طبيعيا أو صناعيا ، وما تشمل عليه هذه الكتلة من جميع أوجه الحياة البحرية " . أنظر د. عبد الهادي محمد عشري ، الاختصاص في حماية البيئة البحرية من التلوث ، رسالة دكتوراه ، السنة الجامعية 1989 ، كلية الحقوق ، جامعة القاهرة ، 1989 ، ص 28 .

ولذلك نجد أن مفهوم البيئة البحرية الذي افترضناه وفقا لهذه الدراسة يشمل ما يلي :

- جميع مساحات المياه المالحة المتصلة ببعضها البعض اتصالا طبيعيا كان أو صناعيا ،
- سطح البحر وأعماقه ، ويقصد بها التربة التي تستقر تحت مياه البحر والأحياء الموجودة بها ،
- جميع الأحياء البحرية كالأسماك البحرية والقشريات والنباتات وغيرها ،
- جميع البحار المغلقة وشبه مغلقة .

أما الصعوبة الثانية التي تواجه الباحث هي صعوبة تحديد مدلول التلوث نفسه، وترجع هذه الصعوبة إلى طبيعة التلوث ذاته. بل أن الشخص قد يجهل أحيانا صفته كمجني عليه، لأن الجريمة

لا تكون بالوضوح الكافي مثلما هو الحال في الجرائم التقليدية كالقتل أو السرقة حيث يمكن تحديد الجاني والجاني عليه بدقة.

وبالإضافة إلى ما تقدم فإن تحديد المسؤول عن فعل التلويث يمثل أيضا مشكلة بالغة التعقيد ، وذلك لأن تلويث البيئة البحرية أيا ما كان لا يتم عادة بفعل واحد ، وإنما يتم غالبا باشتراك عدة مصادر متنوعة ومتعددة لا يربط بينها رابط ، وهكذا لا يمكن تحديد سبب التلويث بصفة قطعية ، الأمر الذي يصعب من تحديد المسؤول .

وعلى هذا الأساس فإن هذه الدراسة تتعلق بمفاهيم جديدة كالضرر البيئي أو الإيكولوجي ، الجرائم الماسة بالبيئة البحرية ، الحماية البيئية ... والتي تتصف بخصائص مميزة تختلف عن المفاهيم المألوفة لهذه المصطلحات. فقد أصبحت مثلا تحتل جرائم تلويث البيئة البحرية مكانة متقدمة جدا من حيث الأهمية والخطورة متجاوزة الجرائم التقليدية، إذ أن التعدي على البيئة البحرية أفرز أنماطا جديدة من الجرائم لم تكن معروفة من قبل ، هي وليدة العصر ، تنطوي على خطورة بالغة تمس الإنسان والمجتمع، أضرارها ممتدة في الزمان في المكان وتصيب قطاعا واسعا من البشر وأعدادها هائلة من الكائنات الحية والنظام البيئي فصارت تثير قلقا وحيرة للدول وحكومتها ، دفعت بها إلى لفت الانتباه لضرورة حماية البيئة البحرية من التلوث، وإلى خطورة تلويثها، وإلى الأضرار البليغة التي تحدث بفعل التلويث ، وتسهم في التمهيد لبناء سياسة وقائية وردعية رشيدة في هذا المجال .

ولتجسيد هذا النظام الوقائي والردعي في نفس الوقت سنحاول البحث في مجموع القواعد والنصوص والمبادئ التي استقرت عليها القوانين الجزائرية والمراسيم المختلفة والمتعددة، ومحاولة لتحليلها وتنسيقها وتقييمها ومقارنتها مع بعض التشريعات العربية والأجنبية ، وسد ما يعترتها من نقص وجلاء ما يشوبها من غموض .

ولكن إزاء كل ذلك هل يكفي وجود مجموعة من القوانين تتضمن أحكاما تفرض التزامات محددة، للقول أن دولة ما - خاصة إذا كانت من الدول النامية كالجزائر- ملتزمة بحماية البيئة البحرية من التلوث؟ وهل القوانين المهمة بحماية البيئة البحرية في الجزائر قد تم وضعها بطريقة ملائمة بحيث تضمن تنفيذها؟ وهل الآليات والتدابير التي أوجدتها القوانين جاءت جامعة مانعة لكل التفاصيل المتعلقة بحماية البيئة البحرية؟

هذا ما سنحاول مناقشته من خلال تقسيم دراستنا إلى بابين رئيسيين، نخصص الباب الأول للجانب الوقائي وتتناول فيه إبراز مصادر ومسببات التلوث البحري، ومن ثم طرق الوقاية منه. أما

الباب الثاني فسندخصه إلى جانب المسؤولية من خلال البحث في الآليات القانونية التي أوجدتها التشريعات لإلزام الملوث البحري بتحمل الملوث البحري آثار الأضرار التي خلفها النشاط الملوث ومساءلته عنها طبقاً للقانون .

السبب الأول النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من أخطار التلوث : الجانب الوقائي

لقد برز على الساحة الوطني و الدولي مشكل التلوث البحري مند القرن العشرين لتتعالى أصوات المدافعين على البيئة البحرية وتدق ناقوس الخطر. فالمعروف أن للبيئة البحرية طاقة محددة على إستعاب ما يطرأ عليها من تغيرات نتيجة نشاط الإنسان المتزايد وإلقاء مختلف المخلفات في البحار، مما يؤثر تأثيراً ضاراً على مياهها.

ولقد انتشرت ظاهرة تلوث البحار وأصبحت من المشاكل الخطيرة التي تولدت عنها آثار ضارة على البيئة البحرية نفسها ولمصالح المتعاملين بها ، فكانت الجهود مركزة على إيجاد نظام وقائي لحمايتها من مخاطر التلوث و الحج من الاضرار الناجمة عنه (الفصل الأول) .

غير أن فعالية هذا النظام لا تؤدي الهدف المرجو منها إلا إذا تزامن وجوده مع تنظيم إداري فعال يعتمد على التخطيط والتنسيق كأسلوب حديث لحماية البيئة البحرية (الفصل الثاني) .

الفصل الأول :

مصادر التلوث البحري وطرق

الوقاية منه .

لم تعد ظاهرة تلوث البحار بالمشكلة البسيطة التي يمكن أن ندير ظهورنا لها ، بل أصبحت مخاطرها تواجه المجتمع الدولي بأسره ، لما في ذلك من انعكاسات وتأثيرات ضارة هي في تزايد مستمر .

ولم تشعر الدول بخطورة المشكلة إلا بتزايد الحوادث البحرية ، فكان حادث الناقله البحرية "Torrey canyon" بمثابة دق لناقوس الخطر ولفت الأنظار حولها. ومع ذلك فإن محاربة ظاهرة التلوث البحري والحد منه يقتضي التعرف على مسبباته ومصادره (المبحث الأول)، ومن تم التصدي له وإزالته بعد وضع نظام قانوني قادر على توفير الحماية القانونية اللازمة (المبحث الثاني).

المبحث الأول:

مصادر التلوث ومسبباته.

من الواضح أن المشرع الجزائري ذهب في تعداده لمصادر التلوث البحري سواء في القانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة أو القوانين الخاصة الأخرى ، بأن المواد الملوثة للبيئة البحرية هي أية مواد يترتب على تصريفها في البحر بطريقة إرادية أو غير إرادية تغير في خصائصه ، على نحو تضر بالموارد الطبيعية أو المياه البحرية أو تضر بجمالية المناطق الساحلية ، ومصالح المتعاملين بها.

ويندرج تحت هذه المواد عدة مصادر ، إذ اعتمد المشرع الجزائري في تحديد المواد الملوثة على أسلوب مرن يستوعب كل الملوثات التي من شأنها الإضرار بالبيئة البحرية ، منها تلك التي تحدث تغيرات خطيرة على مكونات البيئة البحرية و تضر بنظامها الايكولوجي(المطلب الأول) ، ومنها ما تحدث تغيرات في البحر ولكل بدرجة أقل (المطلب الثاني) .

المطلب الأول: مصادر التلوث الأساسية .

تعتبر الجزائر من بين الدول الساحلية المهمة المطلة على حوض البحر الأبيض المتوسط بمسافة تتجاوز 1200 كلم . ونظرا لكون أن مياه البحر الأبيض المتوسط تتجدد مرة كل ثمانين سنة بمياه المحيطات عن طريق مضيق جبل طارق ، فإنه يعد بحر بطيء النمو، سريع التلف⁽¹⁾ . وإذا تدهورت فيه الحياة فإنها ستكون سببا في تلوث سواحل البلدان المطلة عليه ، إذ أن ذلك سيؤدي إلى زوال وانقراض الكائنات الحيوانية ، النباتية ، البكتريولوجية والعضوية التي لا حصر لها . فالبحر إذن مصدر ووسط للحياة ، وهو بذلك يشكل مجموعة من الأنظمة البيئية المتناسقة فيما بينها وفي أغلب الأحيان يكون الإنسان أحد عناصرها وأشكالها .

ولخطورة الأمر فإن 80 % من مجموع الأوساط البحرية الملوثة تكون على ضفاف السواحل ، غير أن أهم مصادر التلوث تلك التي تكون بفعل الملاحة البحرية (الفرع الأول) ، و تلك الناجمة عن استخدام النفط (الفرع الثاني) ، بالإضافة الى التلوث بفعل الصيد البحري المفرط (الفرع الثالث) وأخيرا التلوث بفعل النشاط النووي (الفرع الرابع) .

الفرع الأول : التلوث بفعل نشاط الملاحة البحرية

يتميز حوض البحر الأبيض المتوسط بمحورين بحريين لهما أهمية اقتصادية وتجارية كبيرة يتم عبرهما القيام بأغلب نشاط الملاحة البحرية. أحدهما شمال جنوب يربط ما بين فرنسا وشمال إفريقيا، والثاني شرق غرب يربط ما بين مضيق جبل طارق وقناة السويس ، الشيء الذي جعل حركة الملاحة البحرية به مرتفعة . إذ أنه يعرف عبور معدل حوالي 2000 باخرة سنويا في مياهه، و إن هذا العدد مرشح للارتفاع لاسيما مع ازدهار حركة النقل⁽²⁾.

1- Mohamed Kahloula, la protection juridique du milieu marin en droit algérien et la nécessité d' une coopération inter maghrébine, revue Algerienne des sciences juridiques, Economique et politique, Alger, 1995, n^o1 p 05 .

2- Michel Voulckel , aspects juridiques de la protection du milieu marin en droit public interne, rapport sur la protection du milieu marin - aspects juridiques - association campus maré , édition l' harmattan , France , p38 .

وقد احتل البحر المتوسط الذي يمتد على طوله الساحل الجزائري بموجب هذا النشاط البحري المكثف المرتبة السادسة عالميا في نشاط التجارة العالمية⁽¹⁾ . و على هذا الأساس فإن

الملاحة البحرية هي إذن كل ملاحه تجري في البحر والموانئ والخلجان والأنهار المتصلة مباشرة بالبحر الأبيض المتوسط. وتنقسم الملاحة البحرية إلى ثلاثة أنواع ملاحه تجارية ، وملاحه النزهة وملاحه الصيد البحري⁽²⁾ .

وتعتبر السفينة الأداة الرئيسية التي تتم بموجبها عملية الملاحة البحرية، و بناءً على ذلك خصص القانون البحري الجزائري الفصل الثاني منه للسفينة⁽³⁾ . وقد عرفت المادة الثالثة عشر منه السفينة

1- La pollution en méditerranée: un réel sujet d'inquiétude , rapport fait et présenté par la commission des affaires étrangères sur les projets de loi adoptés par la SENAT, assemblée nationale , magazine édité par l' assemblée française , n⁰ 2762 , du 20/12/2000 , p 05 .

2- ويشتمل كل نوع على مستويات أخرى تم تحديدها بموجب المرسوم التنفيذي رقم 02-143 مؤرخ في 3 صفر عام 1423 الموافق ل 16 أفريل سنة 2002 يحدد الشهادات وشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها ، ج. ر رقم 29 لسنة 2002 هي :

أ- الملاحة التجارية : وهي على ثلاثة مستويات .

- ملاحه قرب السواحل : وهي تلك الملاحه التي تمارس داخل المياه الإقليمية والمراسي والموانئ .
- الملاحه المحدودة : وهي تلك الملاحه التي تمارس من جهة في كامل حوض البحر المتوسط وكافة البحار الملحقة به حتى قناة السويس ومن جهة أخرى في المنطقة الواقعة على المحيط الأطلسي وبحر الشمال المنحصرة في النقاط الآتية : 15 درجة شمالا و 18 درجة غربا و 54 درجة شمالا و 14 درجة غربا و 60 درجة شمالا و 10 درجات غربا ويستثنى من ذلك بحر البلطيق .
- الملاحه غير المحدودة : هي تلك الملاحه التي تمارس في كل مناطق الملاحه .

ب- ملاحه النزهة : وتشتمل على ثلاثة أصناف او مستويات.

- الصنف الأول : الملاحه التي تتم على الأقل من خمسة أميال على الساحل أو من جزيرة يمكن النزول بها .
- الصنف الثاني : الملاحه في حوض البحر الأبيض المتوسط .
- الصنف الثالث : الملاحه في كل المناطق .

ج- ملاحه الصيد البحري : وهي كذلك على ثلاثة مستويات .

- ملاحه الصيد البحري المدعوه من الصنف الثالث : هي الملاحه التي تتم على الأقل من 20 ميلا من السواحل الوطنية .
- ملاحه الصيد البحري المدعوه من الصنف الثاني : هي الملاحه التي تتم خارج حدود ملاحه الصيد البحري المدعوه من الصنف الثالث في حوض البحر الأبيض المتوسط وفي البحار الملحقة به ، وفي المحيط الأطلسي في المنطقة المحددة شمالا بالخط الموازي 40 درجة وجنوبا بالخط الموازي لنوا قشظ وغربا بالهاجرة 20 درجة .
- ملاحه الصيد البحري المدعوه من الصنف الأول : هي الملاحه التي تتم بعيدا عن حدود ملاحه الصيد البحري المدعوه من الصنف الثاني .

3- Mohamed Benamar, la responsabilité des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en droit algérien, revue africaine de droit international et comparé, juin 1997, tome 09 n⁰ 02 , P 409 .

على أنها كل عمارة بحرية أوآلية عائمة على المياه تقوم بالملاحة البحرية إما بذاتها أو بعد جرّها⁽¹⁾ .

ساهم البحر عبر مختلف العصور في تبادل السلع و المنتجات بين الشعوب ، ففي ظلّه نشأت التجارة وازدهرت ، ونمت الملاحة وتطورت . وقد سهل حوض البحر الأبيض المتوسط المبادلات التجارية بداخله وخارجه ، إذ أن المبادلات التجارية عبر البحر المتوسط بين الدول العربية المطلّة عليه ودول المجموعة الأوروبية في تزايد مستمر⁽²⁾ . ومع ذلك يبقى لهذا النشاط التجاري البحري آثار سلبية على البيئة ، إذ أنه وفي كثير من الأحيان ما تغيب المعطيات البيئية وسط هذه المبادلات البحرية (أولا) . و يبقى النفط باعتباره سلعة تنقل عبر البحر يمثل تهديدا حقيقيا للبيئة البحرية من ان يحدث آثار مدمرة كبيرة للتوازن البيئي (ثانيا) .

أولا : التلوث الناجم عن التجارة البحرية

لقد أصبحت أكبر حالات التلوث حجما وأخطرها تلك الناجمة عن الملاحة البحرية . فلقد أصبح من الواضح اليوم أن التجارة الدولية عبر البحر تحتل مركز الصدارة في المعاملات التجارية الدولية الحديثة ، وأنها المحور الرئيسي الذي تدور عليه العلاقات الدولية . فقد أدت الزيادة الهائلة في تدفق السلع والمنتجات إلى نشاط تجاري مكثف ، جعل الدول تبحث لها عن أسواق جديدة لتصريف فائض الإنتاج فيها ، ومن ثم نقلها عبر البحر من موطن إنتاجها إلى أماكن

1- إذ نصت المادة 13 من أمر رقم 76-80 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل23 أكتوبر سنة 1976 المعدل والمتمم بقانون رقم 05-98 المؤرخ في أول ربيع الأول الموافق ل25 يونيو 1998 المتضمن القانون البحري على أنه : " تعتبر السفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية ، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة بمثل هذه الملاحة "

ووفق النص السالف الذكر فإن المشرع الجزائري قد خالف المشرع المصري الذي يشترط لاعتبار المنشأة العائمة (سفينة) ضرورة أن تعمل أو تخصص للعمل في الملاحة البحرية، وأن يكون ذلك على وجه الاعتياد. فقيام المنشأة (le bâtiment) أو تخصيصها للقيام بالملاحة البحرية هو الذي يميز السفينة (le navire) عن المركب (le bateau) بحيث يخصص هذا الأخير للملاحة النهرية أو الداخلية . وبذلك يكون المشرع الجزائري قد تبنى في تعريفه للسفينة ما ذهب إليه المادة 02 من الفقرة 03 للاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في مجال التلوث الزيتي لسنة 1990 المحرر بلندن والتي عرفت السفينة بأنها : " هي مركب من أي نوع كان يعمل في البيئة البحرية ويشمل القوارب ، الزلافة والمركبات ذات الوسائد الهوائية والغواصات والطايفيات من طراز " . و قد ميزت الاتفاقية بين السفينة والوحدة البحرية التي عرفتتها بأنها : " أي منشآت أو إنشاءات بحرية ثابتة أو عائمة تقوم بعمليات استكشاف الغاز أو النفط أو استغلاله أو إنتاجه أو لتحميله أو تفريغ الزيت " . ومن هذا المنطلق فإن المشرع الجزائري قد وسع من مفهوم السفينة عكس المشرع المصري الذي ضيق مفهومها . لمزيد من الشرح والتفصيل راجع د. كمال حمدي ، القانون البحري " السفينة " أشخاص الملاحة ، استغلال السفينة ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1997 ، ص 31 وما يليها .

2- صليحة علي صداقة ، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط ، منشورات جامعة قارونس بنغازي ، ليبيا ، الطبعة الأولى ، 1996 ، ص 28 وما يليها .

استخدامها⁽¹⁾ . ويبقى البحر الابيض المتوسط طريق عبور ومواصلات هام ، إذ أن 20 % من النقل العالمي للبترول يتم عبر ممرات مياهه، وأن حوالي ألفي ناقلة تجارية وبتروولية تعبر سنويا مياهه قاصدة مختلف الدول⁽²⁾ .

كان البحر و لا يزال سببا في تطور التجارة الدولية ، غير أنه وبالرغم من منافعه المتعددة فإن النشاط الإنساني أصبح يشكل خطرا على الأواسط البحرية ، إذ أدى في بعض الأحيان إلى زوال الأحياء البحرية من بعض المناطق نتيجة الحوادث التي تقع دوريا في مياهه . وتفيد التقارير إلى أن أخطر حالات التلوث تلك الناجمة عن التصادم البحري بين السفن بفعل الملاحة البحرية وكذلك الجنوح البحري⁽³⁾ . فبالرغم من أن الجزائر لا تعتبر من البلدان مجهزة للسفن وليس من البلدان الشاحنة رغم أن السفن التي تحمل علم الجزائر في تزايد ، وبالرغم من أن حركة شحن بعض المنتجات في الآونة الأخيرة قد اتسعت وبالأخص في مجال المحروقات⁽⁴⁾ ، إلا أنها تبقى وبصورة رئيسية بلد مستورد مباشرة تدخل مجالاته البحرية يوميا ملايين الأطنان من السلع ومئات السفن البحرية الأجنبية والوطنية⁽⁵⁾ . وفي هذا المجال تلعب الموانئ الجزائرية دورا كبيرا في عملية الشحن ، التفريغ ونقل البضائع .

وما يزيد من مضاعفة خطورة انتشار وازدياد نسب التلوث هي قابلية مياه البحر لاستعاب النفايات ، وتحويلها إلى مواد ضارة . إذ أنه وفور تسربها من السفن أثناء الرحلة البحرية تبدأ في الانتشار الفوري والامتداد . و قد تساعد العوامل الجوية مثل درجة الحرارة ، سرعة الرياح ، اتجاه الموج ، سرعة واتجاه التيارات البحرية في انتشارها ، ليؤدي ذلك كله إلى تغيرات طبيعية وكيميائية

-
- 1- د. حمزة حداد ، قانون التجارة الدولي ، الدار المتحدة للنشر ، الأردن ، بدون سنة نشر ، ص07 وما يليها .
 - 2- Laurent Lucchini, le dispositif juridique international mis en place dans la méditerranée pour lutter contre la pollution marine , rapport sur la protection du milieu marin , aspect juridiques , association campus Maré , édition l'harmattan , France , p 66 .
 - 3- guide d'information sur l'état de l'environnement, ministere de l'environnement, France , 1990, P 05 .
 - 4- إذ أنه ومن خلال برنامج دعم النمو الاقتصادي فقد أبرمت الحكومة الجزائرية بواسطة شركة سونطراك عدة بروتوكولات شراكة مع عدة شركات دولية لاستخراج واستغلال وتسويق النفط الجزائري عبر مياه البحر .
 - 5- L'Algérie n'est pas un pays d'armateurs , l'Algérie n'est pas non plus un pays de chargeurs , l'Algérie surtout , un pay de destinataires directe on interposés. . .

في نوعية المياه . فتبدأ خواصه في التغيير وبذلك تحدث اختلالات في التوازنات الطبيعية للأوساط البحرية ، بالإضافة إلى اختفاء بعض مكوناتها أو التأثير على خواصها (1) .

نظرا للمخاطر المتعددة والمتزايدة بفعل الملوثات الناجمة عن الملاحة البحرية أضحى من الثابت اليوم وبشكل متفق عليه دوليا بأن حماية البحار أصبحت أكثر من ضرورة ، كون أن البحار تمثل نسبة 71% من مساحة الكرة الأرضية . وقد أسس هذا الاهتمام انطبعا لدى المجتمع الدولي بأن حماية البحار والمحافظة عليها يجب أن تكون أحد انشغالاته الهامة، وأن النشاط التجاري عبر البحر لا يجب أن يؤدي إلى الإضرار بالأوساط البحرية(2) . وقد انعكست هذه الإرادة الدولية من خلال عقد العديد من المؤتمرات والاتفاقيات الدولية بالخصوص في مطلع هذا القرن .

وبما أن السواحل البحرية الجزائرية تطل على البحر الأبيض المتوسط ، فإنه من المفيد الإشارة إلى أن هذا البحر يتربع على مسطح مائي مساحته تقدر بحوالي ثلاثة ملايين كلم² و متوسط أعماقه تصل إلى حوالي خمسة آلاف متر، كما أن مياهه لا تتجدد إلا مرة واحدة كل ثمانون سنة مما يؤثر على إنتاجيته من العناصر البيولوجية ، ومن تم يعتبر بحر ضعيف الإنتاج (3) . فمياهه متوسطة الملوحة بالإضافة إلى قلة أعماقه . لذا يجب حمايته من مخلفات التجارة البحرية بشكل صارم ، لاسيما وأنه موردا هاما لبعض دول المغرب العربي في إنتاج الثروة الغذائية. ومن ثم بادرت الجزائر إلى المصادقة على العديد من الاتفاقيات الدولية والإقليمية الخاصة بمكافحة التلوث البحري نذكر منها على سبيل المثال:

- اتفاقية "لندن" حول اتقاء تلوث مياه البحر من جراء نقل المحروقات (4) .
- اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، المبرمة ببرشلونة في 16 فبراير سنة 1976(5) .

1- د. أحمد عبد الكريم سلامة ، قانون حماية البيئة ، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية ، جامعة الملك سعود للنشر العلمي والمطابع ، المملكة العربية السعودية ، 1996 ، ص72 وما يليها .

2- Jeu Marc Lavieille , conventions de protection de l'environnement , presses universitaire de limoges , France , 1999 , p 97 .

3- د. عبد المنعم محمد داود ، القانون الدولي للبحار ومشكلات البحرية العربية ، منشأة المعارف ، الإسكندرية 1999 ، ص 337 .

4- والمصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 63-344 المؤرخ في 11 سبتمبر 1963 والمتعلق بالانضمام إلى اتفاقية لندن حول اتقاء تلوث مياه البحر جراء المحروقات .

5- والمصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 80-14 المؤرخ في 08 ربيع الأول عام 1400 الموافق ل 26 يناير 1980 و المتضمن انضمام الجزائر إلى اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث ، المبرمة في 16 فبراير 1976 .

- اتفاقية "مونتري غو باي" لقانون البحار لعام 1982⁽¹⁾.
 - اتفاقية "بون" بشأن المحافظة على سلامة الطيور المهاجرة⁽²⁾
 - البروتوكولات الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، ومنها الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات الموقع "بيرشلونة" يوم 16 فبراير 1976⁽³⁾.
 - بروتوكول عام 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969⁽⁴⁾.
 - اتفاقية حدود المسؤولية عن المتطلبات البحرية المبرمة "بلندن" سنة 1976⁽⁵⁾.
 - الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي لسنة 1990 المحرر "بلندن"⁽⁶⁾.
 - البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ المحررة في "مالطا" سنة 2002⁽⁷⁾.
- أما بالنسبة للتشريع الجزائري الداخلي فقد شمله في هذا المجال في البداية قانون رقم 62-157 المؤرخ في 31 ديسمبر 1962 والقاضي بسريان التشريع الفرنسي إلى إشعار جديد إلا ما

-
- 1- مرسوم رئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996 المتضمن المصادقة على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار .
 - 2- مرسوم رئاسي رقم 05-108 المؤرخ في 20 صفر 1426 الموافق ل 31 مارس 2005 المتضمن المصادقة على الإتفاقية المتعلقة بالمحافظة على الطيور المهاجرة المبرمة في بون بتاريخ 23 جوان 1979 ، ج.ر عدد رقم 25 لسنة 2005 .
 - 3- والمصادق عليه بمقتضى المرسوم رقم 81-02 المؤرخ في 11 ربيع الأول 1401 الموافق ل 17 يناير سنة 1981 و المتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن و الطائرات الموقع ببرشلونة يوم 16 فبراير سنة 1976 .
 - 4- والمصادق عليها بمقتضى مرسوم رئاسي رقم 98-123 المؤرخ في 21 ذي الحجة عام 1418 الموافق ل 18 أبريل 1998 يتضمن المصادقة على بروتوكول عام 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969 ، ج ر رقم 25 لسنة 1998 .
 - 5- والمصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 04-127 مؤرخ في 19 صفر عام 1425 الموافق ل 19 أبريل سنة 2004 المتضمن التصديق على اتفاقية حدود المسؤولية عن المتطلبات البحرية المبرمة بلندن يوم 19 نوفمبر 1976، ج . ر رقم 26 لسنة 2004.
 - 6- والمصادق عليها بموجب مرسوم رئاسي رقم 04-326 مؤرخ في 25 شعبان عام 1425 الموافق ل 10 أكتوبر 2004 يتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي لسنة 1990 ، ج . ر رقم 65 لسنة 2004 .
 - 7- مصادق عليها بموجب مرسوم رئاسي رقم 05-71 مؤرخ في 4 محرم 1426 الموافق ل 13 فبراير 2005 يتضمن التصديق على البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ المحرر في مالطا يوم 25 يناير 2002 ، ج . ر رقم 12 لسنة 2005 .

تعارض والسيادة الوطنية ، وبذلك تم تمديد سريان القانون البحري الفرنسي ، غير انه و مع الزمن أصبح لا يتماشى والواقع البحري الجزائري ، ليتم توقيف العمل به في تاريخ 23 أكتوبر 1976 تطبيقا للأمر رقم 76-80⁽¹⁾ ، تلتها عدة نصوص قانونية أخرى إلى يومنا هذا .

ثانيا : التلوث الناجم عن النقل البحري للنفط

يعد النفط وإلى يومنا هذا أفضل مصادر الطاقة وأكثرها استعمالا، الشيء الذي جعل منه سوقا دوليا يأتي في مقدمة المنتجات العالمية الأكثر تداولاً ، إذ أن كمية النفط المنقولة عبر البحر تكاد تصل إلى 66 % من مجموع الناتج النفطي في العالم منها نسبة 35% تمر عبر البحر الأبيض المتوسط⁽²⁾ . ومع ذلك تبقى مخاطر نقله وسوء استخدامه تمثل تهديدا حقيقيا على البيئة البحرية ، بحيث أنه يستطيع أن ينتشر إلى مسافات تقاس بالكيلومترات خلال دقائق معدودة⁽³⁾ .

ولقد أصبحت في الوقت الحالي ظاهرة تلوث البحار بالنفط من المشكلات الهامة والخطرة ، لما في ذلك من انعكاسات وتأثيرات ضارة على البيئة البحرية نفسها ، وعلى مصالح المتعاملين فيها⁽⁴⁾ . وعلى سبيل المثال تمثل نسبة التلوث الناتجة عن مخلفات ناقلات النفط بفعل الحوادث والتفريغ 20 % من مجموع المواد الملوثة للبحر الأبيض المتوسط ، أي ما يقارب ثمانو مائة الف طن سنويا من النفط، مما يعني مقدار ربع مقذوفات العالم⁽⁵⁾ . وتتنوع التأثيرات الضارة التي يخلفها التلوث بالنفط على البيئة البحرية ، فهي تصيب الثروة السمكية ، الأحياء المائية ، كما أنها تخلف أضرارا صحية كتلك التي تصيب الإنسان ، وكذلك أضرار اقتصادية كتلك التي تلحق بالصيادين

1- أمر رقم 76-80 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976 المعدل والمنتم بقانون رقم 98-05 المؤرخ في فاتح من ربيع الأول 1419 الموافق ل 25 يونيو يتضمن القانون البحري ، ج . ر رقم 47 لسنة 1998 .

2- Nouara Ait Aissi , transfert des déchets dangereux en méditerranée et protection de l'environnement , thèse de doctorat en droit , université de paris 10, Nanterre , 1997 , p 01 .

3- وقد عرفت المادة 02 فقرة 02 من الاتفاقية الدولية للاستعداد والتعاون في مجال التلوث الزيتي لسنة 1990 المحررة بلندن النفط الذي يرادف كلمة الزيت بأنه " هو النفط في كل أشكاله بما في ذلك الزيت الخام ، وزيت الوقود ، والحماة ، والخثالة الزيتية والمنتجات المكررة " . وفي نفس السياق عرفت نفس المادة حادث التلوث الزيتي بأنه " حدث أو سلسلة أحداث ذات منشأ واحد ، يسفر أو قد يسفر عن تصريف الزيت ويشكل أو قد يشكل خطرا على البيئة البحرية أو الشريط الساحلي ، أو مصالح ذات الصلة لدولة أو أكثر ، ويتطلب عملا طارئا أو استجابة فورية أخرى " .

4- د. جلال وفاء محمد ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 2002 ، ص 03 وما يليها .

5- La pollution en méditerranée : un réel sujet d'inquiétudes , op. , cit. , p 06 .

وأصحاب الفنادق السياحية⁽¹⁾ ... ويكمن خطر هذه التسربات في منع طبقة النفط المتسربة الإبقاء على ذلك التبادل البحري الجوي اللازم لاستمرار الحياة البحرية⁽²⁾ .

ولا يخفى على أحد ما يترتب من آثار ضارة على وقوع حادث لناقلة النفط أو ما ينجم عن إلقاء السفن لمخلفاتها في عرض البحر ، إذ تمتد أخطار التلوث إلى كثير من الدول باعتبارها تشترك في البحار والمحيطات. فالتلوث الناجم عن النفط لا يعرف الحدود السياسية ولا الحدود الجغرافية أو الجمركية، لأن التيارات البحرية تنقل الملوثات البترولية من مكان لآخر. وعلى سبيل المثال قد يؤدي تسرب واحد طن من النفط إلى تلوث مسطح مائي بمساحة ألف و مئتي هكتار⁽³⁾. لذا تأتي أهمية مكافحة التلوث في البحر الأبيض المتوسط ، بالنظر إلى طبيعته الخاصة ، وسرعة تأثيره بالعوامل الملوثة . إذ تسجل الإحصائيات وقوع حوالي ستون حادثة سنويا داخل مياهه ، منها واحد وعشرون حادث ناتج عن ناقلات المواد الكيميائية⁽⁴⁾ .

كما أن للمنشآت الصناعية البترولية المقامة على عرض السواحل في الجزائر أوفي دول حوض البحر الأبيض المتوسط الأثر كبير في تلويثها . فكثيرا ما تلجأ الدول إلى إقامة مصانع تكرير البترول بجانب السواحل والموانئ ، ت سهيلا لنقله وشحنه ومن تم تصديره . وتبعاً لذلك تقذف المنشآت الصناعية البترولية أثناء نشاطها العادي يوميا الأطنان من المخلفات والرواسب في البحر

1- فقد برزت على الساحة الدولية ومنذ بداية القرن الحالي مشكل تسرب النفط ومشتقاته والأخطار التي يسببها للبحر ، خاصة وأنه مصدر رئيسي للطاقة يحتاج المتعاملين به لنقله من موطن استخراجيه إلى أماكن استهلاكه وقد أثبتت الدراسات العلمية أن حوالي مليوني طن من النفط تقذف سنويا في البحار محدثة تلوثا بحريا كبيرا ، هي موزعة بالنسب التالية :

- نسبة 10 % تقذف في البحر نتيجة غرق البواخر والناقلات .
 - نسبة 35 % تقذف في البحر نتيجة تنظيف خزانات ناقلات النفط .
 - نسبة 7,5 % تقذف في البحر نتيجة الأبحاث والتنقيب الجاري في البحار .
 - نسبة 2,5 % تقذف في البحر نتيجة استعمال الزيوت المحروقة .
 - نسبة 45 % تقذف في البحر من الصناعات النفطية الكيميائية ومصافي النفط المقامة على السواحل .
- لمزيد من الشرح والتفصيل راجع د. إبراهيم سليمان عيسى، تلوث البيئة أهم قضايا العصر " المشكلة و الحل " دار كتاب الحديث ، لبنان ، 1998، ص46 ، وكذلك د. عباس هاشم الساعدي ، حماية البيئة البحرية من التلوث ومشكلة التلوث في الخليج العربي ، دراسة مقارنة ، المكتب القانونية لدار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 2002 ، ص13 وما يليها .
- 2- د. زيدان هندي عبد الحميد ومحمد إبراهيم عبد المجيد ، الملوثات الكيميائية والبيئة ، دار العربية للنشر والتوزيع ، لبنان ، 1996 ، ص278 وما يليها .

3- Ch. Alexandre Kiss et Jean Pierre Beurier, droit international de l'environnement, 2em édition , édition pedone , 2000 , France , p 153 .

4- Selma Sassi , , op. , cit. , P 23 .

مباشرة في أغلب الأحوال دون معالجتها .

ولقد سعى المجتمع الدولي إلى حماية البيئة البحرية من مخاطر النفط من خلال إبرام عدة اتفاقيات دولية، حاولت من خلالها الدول الحد من ظاهرة التلوث البحري نظرا لحجم الكوارث التي وقعت بفعل تسرب النفط . ولقد كانت حادثة الناقل (Torrey Canyon) بمثابة ناقوس الخطر الذي نبه العالم لحجم وأبعاد مشكلة التلوث البحري بالنفط ، ولتلك الحسائر المتعددة الناجمة عن تسرب النفط .

وبالرغم من أن الجزائر لم تعرف سواحلها ومياهها حوادث بحرية هامة ، إلا أنها ليست في معزل عنها ، لاسيما وأن حوالي 80 % من صادراتها تكمن في تسويق المحروقات (1) . و مع ذلك يشير تقرير وزارة بيئة وهيئة الإقليم لسنة 2001 أن عشرة آلاف طن من المحروقات تتسرب إلى المياه البحرية الجزائرية سنويا(2) .

وعلى عكس ذلك تماما فإنه وعلى المستوى الدولي عرف قطاع النقل البحري بالنفط ولازال حوادث هامة نتجت عنها خسائر معتبرة تضررت على إثرها الحياة البحرية بصفة عامة ، واثرت على سلامة الاحياء البحرية المتواجدة فيها و نظامها الايكولوجي البديع الذي حباها الله به ، آخرها حادث الناقلتان البحريتين (Erika) و (Prestige) .

1- إذ أن حجم النفط المتسرب على السواحل الجزائرية يقدر سنويا ب1200,00 طن ، وأن التسربات الناتجة عن عملية شحن البترول من الموانئ البترولية الجزائرية الأربعة يقدر ب10000 طن سنويا. نقلا عن Rapport national sur la protection de l'environnement et de développement , ministère de l'intérieur ,algerie, juin 1992 .
2 - ص . ح ، الاجتماع الثالث حول حسن التصرف البيئي : الوضع البيئي في الجزائر ينذر بالخطر ، الخبر ، يومية وطنية ، الاثنين 10 سبتمبر 2001 ، العدد 3266 .

ولقد أوضحت الدراسات المنجزة أن كل هذه الحوادث كانت لها آثار مدمرة على الأواسط البحرية⁽¹⁾. ويمثل النفط 40 % من مجموع المبادلات التجارية التي تتم عبر البحر . ومن الثابت أن النفط يتميز بعدة خصائص تجعله سريع الانتشار بعد تدفقه، رغم قوة جاذبيته إلى الأسفل⁽²⁾ . ويقدر البعض أن متوسط كمية النفط التي تخلط بمياه البحار سنويا من تشغيل السفن بحوالي مليون طن سنويا ، ومن خلال التفريغ من مصادر برية بحوالي ثلاثة ملايين طن تهدد النظام الطبيعي للبحر و تهدم نظامه الايكولوجي⁽³⁾ .

وللتلوث النفطي تأثيرات بيئية جد خطيرة يمكن تلخيص بعضها فيما يلي :

- التأثير على الأحياء البحرية : (Les Organismes planctonique)

تعيش الطافيات المائية كالعوالق النباتية على بعد سنتمترات من سطح البحر ، ويفترض أن تتعرض هذه الكائنات الحية إلى مخاطر ، نظرا لأنها تواجه تركيزا عاليا من الزيوت البترولية والتي تعتبر مركبات سامة لها تؤدي إلى نقص نموها وتعطيل تكاثرها . وطالما أن تلك العوالق النباتية تشكل المصدر الأساسي لدورة الحياة في البحر، فإن تضررها بفعل المركبات السامة يؤدي إلى

1- من بين حالات التلوث البحري بفعل النفط نجد بعض الحالات جد خطيرة منها :

-حادث الناقل (توري كانيو) ذات الجنسية الليبيرية الذي وقع في 18 مارس 1967 ، تسرب من خلاله ما يقارب 119.300,00 طن من البترول بالقرب من السواحل الإنجليزية . إذ أنها كانت قادمة من ميناء الأحدي بالكويت متجهة إلى بلاد الغال . و يعود سبب الحادث إلى انفجار الغاز بقاعة الآلات نتيجة تسريه ، و نتيجة لذلك تلوث حوالي 250 كلم من السواحل البريطانية و حوالي 100 كلم من السواحل الفرنسية ، مخلقة أضرار كبيرة للأحياء البحرية لا سيما المهدة بالزوال (les mollusques) و وفاة حوالي 100.000,00 طائر من نوع (guillemots et des Ragondins) . وقد كلفت محاولات إزالة الطبقات الزيتية العائمة على السواحل البريطانية والفرنسية مجهودات بشرية ، تقنية ومالية كبيرة قدرت ب 03 ملايين جنيه إسترليني بالنسبة لبريطانيا و 42 مليون فرنك بالنسبة إلى فرنسا .

- حادث الناقل (أموكو كاديز) والتي كانت تنقل ما يعادل 228.000,00 طن من الخام الخفيف من إيران باتجاه هولندا ، غير أنه بتاريخ 16 مارس 1978 ونتيجة التعطل المفاجيء لنظام المراقبة الهيدروليكي ، فقد ربان الناقل السيطرة عليها ليبدأ الخام الخفيف في التسرب متجها نحو السواحل ملوثا حوالي 400 كلم من الأحياء البحرية التي تعيش على السواحل .

- حادث ناقل (تانيو) الذي صادف يوم 07 مارس 1980 ذات الجنسية الملبغاشية . ويعود الحادث لسوء الأحوال الجوية ، وبسبب قدمها لم تقاوم فانقسمت إلى جزأين . بالإضافة إلى سوء توزيع الشحنة وتجاوزها الحدود المسموح بها . ونتيجة لذلك تلوث حوالي 200 كلم من السواحل الفرنسية ، وقد كلفت إعادة تأهيل هته السواحل حوالي 250 مليون فرنك .

- حادث ناقل (إكسون فالداز) ذات الجنسية الأمريكية والتي بتاريخ 24 مارس 1989 وهي تنقل حوالي 172.000,00 طن من خام ألسكا إلى كاليفورنيا إرتطمت بجبل جليدي أدى إلى تدفق الخام في منطقة تعتبر إستراتيجية للصيد البحري .

2- Caroline London , de l'Erika au prestige : quelles réponses communautaires? , droit de l'environnement , revue mensuelle d'actualité juridique , France , n°106 , mars 2003 , p 43.

3 - إذ أنه وعلى سبيل المثال فإن لترا واحدا من زيوت محركات البواخر بعد إنتشاره في عرض البحر من شأنه أن يلوث مساحة تساوي مساحة ميدان كرة القدم .

إلحاق أضرار جسيمة بدورة الغداء.

- التأثير على الطيور البحرية:

أكدت الدراسات الميدانية أن للنفط دور أساسي في الانخفاض المتزايد للطيور البحرية ، ويمكن القول أن مئات الآلاف من الطيور البحرية تتعرض للزيوت البترولية سنويا⁽¹⁾ . لذا نجد أن الطيور البحرية مثل طائر النورس يتعرض للإصابة والهلاك بمعدلات عالية⁽²⁾ . فهذه الطيور تقضي معظم وقتها على سطح الماء ، فهي تسبح أكثر مما تطير. والقضاء عليها سيفقد المناطق الساحلية توازنها البيئي ، لأنها تعمل على افتراس الأحياء البحرية الزائدة⁽³⁾.

- التأثير على الثروة السمكية :

للأسماك قيمة غذائية كبيرة، ومن هنا تكمن أهميتها التجارية باعتبارها مصدر دخل معتبر للكثير من الدول الساحلية. وفي البحار المفتوحة يمكن للأسماك تجنب المناطق الملوثة ونادرا ما تموت، غير أنه وفي البحار المغلقة أو شبه المغلقة (كالبحر الأبيض المتوسط) فهي معرضة للتلوث مباشرة. والجدير بالذكر أن أثر التلوث بالنفط يظهر على مصايد الأسماك بعد ثلاثة أو أربعة سنوات من حدوثه ، في صورة انخفاض في المخزون السمكي بالمنطقة الملوثة من جراء تأثيره على الغذاء وبويضات ويرقات الأسماك ، بحيث أن الأسماك اليافعة تهجر مكان التلوث مما يفقد الصيادين مصدرا هاما لرزقهم .

- الإضرار بالصحة العامة :

سجلت بعض الحالات المرضية ظهور أمراض خطيرة، قد تصل إلى الموت أحيانا عند ابتلاع الأطفال لمادة الكيروسين سواء مع الماء أو الغذاء، كونها تفرز خارج الجسم ببطء. وقد يتعرض مستهلكي الأسماك إلى نسبة كبيرة للإصابة بداء السرطان ، وقد ينتج عن تعرض جسم الإنسان لجرعات كبيرة لإحدى مكونات النفط إلى تغيرات في التركيب الوراثي في الخلايا الجسمية ، قد تؤدي إلى بعض التشوهات . ونتيجة لقدرة النفط على الإخلال بالتوازن البيئي والوسط

1- Caroline London, op. , cit, P 45.

2- فتلوث الطائر بسائل زيت البترول يفقده القدرة على مقاومة الماء ، حيث يندفع الزيت بين ريش الطائر، مما يؤدي إلى إزاحة الهواء المحصور بين الريش والزعج . وقد يسبب الزيت لهذا الطائر أيضا بعض حالات الفشل الكلوي والكبدية ، وخفض القدرة على وضع البيض . وأكثر أنواع الطيور حساسية للزيوت البترولية طائر (auks) وهو طائر قصير العنق والجناحين ، من طيور بحر الشمال ، وبعض أنواع البط البحري أنظر . Caroline London, op. , cit, P 45 .

3- د. عباس هاشم الساعدي ، المرجع السابق ، ص 08 .

البحري الطبيعي ، فقد عمدت بعض الدول إلى منع مرور الناقلات والسفن التي تحمل بعض المواد الخطرة⁽¹⁾ ، ومنها القرار الثنائي المشترك بين فرنسا وإيطاليا المتخذ من طرفهما سنة 1993⁽²⁾ .
فقد منعتا بموجبه فرنسا وإيطاليا مرور السفن و الناقلات التي تحمل مواد خطرة في مضيق (بونفسي) الواقع بين جزيرتي كورسيكا الفرنسية وسردينيا الإيطالية والذي يبلغ عرضه 12 كلم⁽³⁾ .
وبغرض الحد من هذه الخطورة عمدت الدول إلى اتخاذ بعض الإجراءات الوقائية بالإضافة إلى تلك المتخذة في إطار الاتفاقيات الدولية ، ارتكزت في بداية الأمر على أمن السفن ، ومراقبة قدرتها على الإبحار ، كما تم تشديد معايير بناء ناقلات النفط ، كالحد من حجم الحمولة وبشروط تقنية جد عالية ، واشترط إلزامية تجهيزها بغلاف مزدوج (double coque) ، وإعادة تكوين ورسكلة البحارة والريان . لهذا الغرض أنشأت الجامعة البحرية العالمية بالسويد سنة 1983 و عملت من خلال انشاء العديد من الدورات التكوينية ، بالإضافة إلى تكثيف وتشديد وسائل الرقابة والمراقبة التقنية للسفن⁽⁴⁾ .

وفي الأخير يكمن الإشكال الحقيقي في تحديد المسؤولية عن التلوث الناجم عن الملاحة البحرية في تحديد المسؤولين ، وفي مدى إمكانية التعرف على المالكين الحقيقيين للسفن الملوثة . إذ أن 60 % من هذه السفن هي ملك لأصحابها من الدول الغنية، إلا أنهم ولتسهيلات جمركية وضريبية تمنح لها جنسيات الدول الفقيرة ، لتوجه لها أصابع الاتهام عند حصول أية كارثة .

الفرع الثاني : التلوث بفعل المخلفات المقذوفة في البحر دون معالجة .

لقد أحدثت الثورة الصناعية انقلابا هاما في حياة الإنسان وتطورا كبيرا في وسائل العيش والراحة . ونتيجة لذلك تزايدت إنتاجية المصانع وتوسعت الأنشطة الصناعية فارتفع معدل

1- صليحة علي صداقة ، المرجع السابق ، ص 67.

2-Laurent Lucchini , op. , cit. , p 66 .

3 - ويتضمن القرار المشترك ما يلي :

- منع الناقلات والسفن التجارية الفرنسية والإيطالية التي تحمل كميات من النفط تزيد عن 500 طن اعتبارا من تاريخ 1993/02/15 المرور بالمضيق .

- يشمل المنع السفن وناقلات الدول الأخرى ، وذلك بعد إتمام إجراءات التبليغ لدى المنظمة البحرية الدولية (غير أن هته المنظمة كان لها رأي آخر فيما يخص حمولة النفط على أن تتجاوز 500 طن) .

4- د. محمد بوسلطان ، التلوث البحري بالبتروول ، مجلة العلوم القانونية والإدارية ، كلية الحقوق ، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان ، العدد رقم 01 لسنة 2003 ، ص 17 وما يليها .

الإنبعاثات ، وتجاوزت المخلفات الصناعية المقذوفة الحدود المسموح بها . ومع توسع العمران وتمركز السكان في المدن الساحلية زادت نسب التلوث بفعل الأنشطة الصناعية الملوثة (أولا) ومع ذلك تبقى النفايات المنزلية وتلك القمامة المقذوفة في البحار دون معالجة عاملا أساسيا في تلويث السواحل والبحر بصفة عامة (ثانيا) .

أولا : التلوث الناجم عن المخلفات الصناعية

دلت الفحوصات والاختبارات التي أجريت على مياه البحر الأبيض المتوسط على ارتفاع معدلات التلوث بفعل الأنشطة الصناعية ، على إثر تغير تركيبات مياه البحر نتيجة تغير حالاتها بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بفعل نشاط الإنسان الصناعي ، بحيث تصبح مياه البحر أقل صلاحية للاستعمالات الطبيعية المخصصة لها . وقد أشارت منظمة (Green Peace) بأن ما يزيد عن 210276 طن من المخلفات الصناعية تقذف سنويا في مياه البحر المتوسط، من طرف دول حوض البحر الأبيض المتوسط منها 85 % غير معالجة⁽¹⁾.

إن تفاقم المشاكل البيئية في الجزائر يعود في الأساس إلى انتهاج وإلى وقت قريب سياسات تنموية غلبت على الخصوص المعطيات الاقتصادية على الأبعاد البيئية⁽²⁾. فالجزائر تعيش اليوم أزمة بيئية حادة مرتبطة في الأساس بمضاعفات التلوث الصناعي، فرغم أن الصناعة الجزائرية تعرف اليوم تنمية ملحوظة من حيث تنوعها وحجمها، إلا أنه وفي أغلب الأحوال كانت تسير بعيدة عن الاهتمامات البيئية. والسؤال الجوهرى الذي كان دائما يطرح هو: كيف يمكن التوفيق بين التنمية الاقتصادية والانشغالات المرتبطة بحماية البيئة ؟

فقد كانت المشاريع الصناعية قبل سنة 1983 تنجز بدون دراسة مدى تأثيرها على البيئة. وكان المتعاملين الاقتصاديين في أغلب الأحوال يفضلون المواقع السهلة لإنجاز مشاريعهم ، القريبة من مخزون اليد العاملة ، المجاورة للمناطق الحضرية⁽³⁾ ، الشيء الذي أدى إلى إحداث آثار

1- Mohamed Kahloula , la protection juridique du milieu marin en droit algérien et la nécessité d'une coopération inter maghrébine , revue juridique environnement , France , n^o1, 1995 , p 06 .

2- د. محمد علي بوغازي ، من أجل بيئة سليمة ، مجلة الجزائر البيئية ، العدد رقم 03 ، سنة 2000 ، ص 06 .

3- Les zones urbaines et les activités industrielles, rapport sur l'état et l'avenir de l'environnement, ministère de l'aménagement de territoire et de l'environnement, 2000 , p 61 .

مضرة بالبيئة والصحة العامة⁽¹⁾ . إذ تقع أهم المنشآت الصناعية الملوثة قرب السواحل .

وبما أن الجزائر تقع في الضفة الجنوبية للبحر المتوسط فإن الضفة الشمالية له تضم أيضا دولا صناعية هي المتسبب الرئيسي في تلوث البحر الأبيض المتوسط ، إذ أن معدل تلوث السواحل الفرنسية أو الإيطالية أو الإسبانية أكبر وأشد مما سواها⁽²⁾ . وتتضاعف سنويا كمية هذه الملوثات التي تقذف في عرض البحر دون معالجة .

أما الساحل الجزائري فيعتبر من بين السواحل الأكثر تمركزا للسكان ضمن بلدان حوض البحر الأبيض المتوسط. بحيث أن ثلثي سكان الجزائر يعيشون في المناطق الساحلية، في حين أن مساحة المناطق الساحلية لا تتجاوز 04 % من مساحة الجزائر الإجمالية . وأن أهم المشاريع الصناعية توجد بالشريط الساحلي ، الذي يحتوي على أكبر وأهم منطقتين صناعيتين (أرزيو وسكيكدة) ، وعلى العشرات من الموانئ المهمة ، سواء موانئ بترولية أو موانئ للملاحة البحرية، إضافة إلى المركبات صناعية الساحلية⁽³⁾ . وكل هذه المنشآت الصناعية تقذف وفي أغلب الأحوال نفاياتها دون معالجة في البحر .

وتجدر الإشارة إلى أن أهم الصناعات التي تؤثر في تلوث مياه البحر ، وتحدث آثار مدمرة بالأحياء البحرية هي :

-صناعة الصفائح المعدنية : كالنيكل ، الزنك ، الكاديوم ، الزئبق وما ينجم عنها من مخلفات⁽⁴⁾ . إذ يمثل الاستخراج المنجمي منه نحو نصف الإنتاج العالمي في كل من الجزائر ،

1- إذ أن الجزائر تعتبر من الدول السائرة في طريق النمو وقد تبنت سياسة نمو اقتصادي ، جعلت من أولوياتها وضع نسيج اقتصادي في نهاية الستينات وبداية السبعينات لاستكمال عجلة النمو ، غير أنه و في الغالب ما كانت المخططات الاقتصادية تسير بعيدة عن الانشغالات البيئية. بحيث أن الاهتمامات الأساسية آنذاك كانت في محاولات الخروج من عتبة الفقر وبأسرع وقت ممكن .

2- فهناك ما يزيد عن 200 ألف مصنع مقام على ضفاف المتوسط ، حصة الشاطئ الأوروبي منها تبلغ 90 % وهي صناعات تتوزع بشكل أساسي على صناعة الجلد ، النسيج ، الأغذية ، المنتجات الكيماوية ، الورق ، المناجم ومصافي النفط ، نقلا عن صليحة علي صداقة ، المرجع السابق ، ص 106 .

3- Soraya Chaib, les instruments juridique de la lutte contre la pollution d'origine industrielle en droit algérien, mémoire de magister en droit public, institut de droit , université Djilali Liabes de sidi bel Abbes, année universitaire 1998-1999 , p 23.

4- ولذلك فإن مشكلة وجود الزئبق (mercure) في الغذاء البحري ينتج عنه أحد أكثر صور التسمم الغذائي من خلال زئبق الميثان الذي يوجد في العديد من الأسماك ، الأمر الذي يسبب خطرا على مستهلكيها مما قد يولد لهم إصابات بمرض السرطان ، تخريب الجهاز العصبي ...

تركيا ، إسبانيا⁽¹⁾. وعلى اعتبار أن هذه الدول تطل على البحر المتوسط ، فإنه مما لا شك فيه أن الزئبق وغيره من المعادن السامة تشكل مصدرا خطرا على البحر وتوازنه الإيكولوجي .

-الزيوت الصناعية : فهي عنصر ضروري للصناعة في الحياة الحديثة وبسببها تزداد الحركة التجارية داخل الموانئ . غير أن قذفها بعد الانتهاء من استعمالها يؤثر على الوسط البحري ويحدث إختلالات بالتوازن البيئي داخل البحر .

-المطهرات الكيميائية : التي تستعمل غالبا للتخلص من الزيوت السائلة ، تقذف هي أيضا دون رسكلتها .

-الأسمدة الكيميائية : وتشكل مصدرا كبيرا لتلوث مياه البحر ، إذ أن ما يصرف من نفاياتها دون معالجة في البحر يؤدي إلى كثافة نمو الطحالب ، مما يعوق دخول ضوء الشمس إلى أعماق البحار ، وبالتالي قيام عملية التركيب الضوئي .

-المبيدات الحشرية : إذ يؤدي توسع في استخدامها لأغراض الزراعة والنظافة إلى تسرب جزء كبير منها إلى مياه البحر .

وعلى العموم لا يوجد تعريف موحد للنفايات الصناعية، غير أنها تشمل على:

- بقايا ومخلفات العمليات الإنتاجية أو التحويلية بمختلف أنواعها وأحجامها وتركيباتها.
أي كل ما يبقى من مستلزمات عمليات الإنتاج والتحويل ، كالمواد أو الأجزاء الزائدة عن الحاجة أو غير الصالحة للاستعمال بصورتها الحالية أو التي يبطل استعمالها لسبب ما ومهما كان شكلها .

- كل مادة أو منتج غير تام أو معيب أو فقد ضرورة و أهمية استعماله لعدم صلاحياته أو لمواصفاته أو تركيباته المعيبة أو لتآكل أجزائه أو لقدمه .

- مختلف الفضلات الناتجة عن الاستعمال أو الاستهلاك الصناعي المباشر .

- كل المنقولات الصناعية المهملة أو المتروكة للإهمال عمدا من قبل أصحابها.

وقد تطور الإنتاج الصناعي في الجزائر في السنوات الأخيرة بشكل ملحوظ. فسعى من الجزائر

إلى تحقيق التنمية الاقتصادية ووجهت مبالغ ضخمة إلى قطاع الصناعة لامتلاك قاعدة إنتاجية كبيرة.

غير أن الاستعمال الغير عقلاني والغير رشيد لموارده وطاقاته جعل مردوده غير مقبول لا من

1- د. عوض عادل ، أبحاث مختارة في علوم البيئة ، الطبعة الأولى، دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر ، سوريا ، 1989 ، ص 36 .

ناحية النوعية والتكاليف⁽¹⁾ ، ولا من ناحية تدفق الكم الهائل من نفايات الإنتاج إلى السواحل البحرية دون معالجة⁽²⁾ .

ويبقى في الأخير أن نشير إلى الآثار السلبية العديدة لرمي النفايات الصناعية في البحر دون معالجة ، سواء على الصحة العامة، أو على الأحياء المائية الموجودة في البحار ، أو على القطاع الاقتصادي والسياحي الذي ينشط بفعل استثمار المركبات السياحية المقامة على الساحل في قطاع السياحة و ما تتحمله الدولة من مصاريف جد ضخمة على ما يترتب عن هذه النفايات من تلوث للبيئة بصفة عامة وتدهور المحيط .

ثانيا : التلوث الناجم عن النفايات المنزلية

تعرف دول البحر الأبيض المتوسط انفجار ديمغرافي متزايد ، إذ أن سكان دوله تجاوز 370 مليون نسمة حاليا ، ويتوقع الخبراء أن يصل في حدود 2025 إلى ما يزيد عن 570 مليون نسمة، وفي الغالب فإن جل سكانه منتشرين على السواحل⁽³⁾ . غير أن هذا التمركز له تأثيرات سلبية على البيئة البحرية، من شأنها أن تزيد في نسب تلوثها.

فالتلوث الناجم عن النفايات المنزلية يكون نتيجة قذف البقايا والمخلفات الناجمة عن النشاطات المنزلية اليومية والصرف الصحي، عندما يحضر السكان أكلا أو عندما ينظفوا بيوتهم⁽⁴⁾. وتلقي الكثير من دول البحر الأبيض المتوسط ، إن لم نقل كلها بنفاياتها من المياه المستعملة وفضلات الإنسان في البحر دون معالجة. إذ أنه غالبا ما تكون مصباتها على القرب من الشواطئ ، أو في الوديان التي تنتهي بصب مياهها في البحر . فتمتص البكتيريا التي توجد في تلك النفايات الأوكسجين ، فتتصاعد منها روائح كريهة ، وتصبح هي ومياهها خطرا على الوسط البحري . لذا

1- د. معوان مصطفى ، معالجة النفايات المنزلية والتنمية المستدامة في الجزائر : تشريعات وواقع ، مجلة العلوم القانونية والإدارية ، كلية الحقوق ، جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان ، العدد رقم 01 ، سنة 2003 ، ص90 وما يليها .

2- فقد بلغت على سبيل المثال نفايات قطاع النسيج المقذوفة في البحر دون معالجة خلال سنة1989 حوالي 10662 طن ، ونفايات الجلود خلال سنة 2000 حوالي 20.000طن ، نقلا عن معوان مصطفى ، المرجع السابق ، ص 90 .

3- Laurent Lucchini , op. , cit. , p 66.

4- د. مراد بدران ، المسؤولية المدنية للجماعات المحلية عن الأضرار المترتبة عن النفايات المنزلية ، مجلة العلوم القانونية والإدارية ، كلية حقوق ، جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان ، العدد رقم01 لسنة 2003 ، ص 100 .

تعتبر 20 % من شواطئ البحر الأبيض المتوسط ملوثة والكثير من أسماكه أيضا⁽¹⁾ .

أما في الجزائر وعلى المستوى الداخلي، فالأرقام الصادرة عن وزارة الصحة تشير إلى أن شواطئ العاصمة تحتل الصدارة من حيث التلوث البكتريولوجي بنسبة 45 % ، تحتل شواطئ سكيكدة المرتبة الثانية من خلال تسجيلها لنسبة تلوث تقدر ب 43 %، وهذا كله في غياب مراقبة ميدانية للجهات المختصة في هذا الشأن⁽²⁾. ويزيد من الأمر تعقيدا تجاوزات البناء الفوضوي التي لازالت متواصلة إلى يومنا هذا من حدة الأزمة ، على الرغم من وجود ترسانة قانونية تنظم التهيئة العمرانية لكن تبقى بدون فعالية في غياب التنفيذ الصارم لها .

ولقد سجلت وزارة الصحة في الجزائر على مستوى بعض الشواطئ بالخصوص في العاصمة انتشار بعض الأمراض التي أصابت بعض المصطافين، كداء الرمد الحبيبي ، الاختناق ، الحكمة الجلدية، العطس وسيلان الأنف ، إذ أكدت التحاليل التي أجريت على بعض مياه الشواطئ وجود مواد سامة تسببت في وقوع هته الإصابات . ويرأي المختصين فإن تلوث الشواطئ ليس بالظاهرة الجديدة بفعل مياه الصرف الصحي ، غير أن درجة التلوث ارتفعت في السنوات الأخيرة بشكل كبير ، وهذا بالنظر إلى ارتفاع الكثافة السكانية التي توجد بالمناطق الساحلية ، مقابل التراخي في إيجاد حل عاجل لمشكلة الصرف الصحي التي تعاني منها أغلب المدن الساحلية⁽³⁾ . وتستمر الكمية المنتجة من النفايات المنزلية وحجم النفايات الصلبة الحضرية في الارتفاع ، بالنظر إلى الكمية المنتجة من كل ساكن في اليوم الواحد التي تصل معدلاتها إلى 0,75 كلغ ، ولكن يمكنها بلوغ 01 كلغ في المدن الأكثر كثافة سكانية كالجزائر العاصمة وهران⁽⁴⁾ .

1- وقد جاء في وثائق مؤتمر برشلونة الذي دعى إليه برنامج الأمم المتحدة للبيئة عام 1975 بالتعاون مع عدد من الوكالات الدولية المتخصصة أن 90 % من فضلات الصرف الصحي والنفايات المنزلية لسكان 120 مدينة ساحلية تقع على شواطئ البحر الأبيض المتوسط تلقي في مياهه هذه الفضلات والمخلفات. نقلا عن ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1986 ، ص 35 .

2- ب . مصطفى ، بناءات فوضوية ، نفايات المصانع ومياه قدرة : عدد الشواطئ الملوثة مرشح للارتفاع ، الخبز ، يومية وطنية ، الخميس 09 جوان 2005 الموافق ل 02 جمادى الأولى 1426 ، السنة الرابعة للهجرة ، العدد 1417 .

3- إذ نسجل مثلا تواجد 50 % من سكان مدينة وهران على الشريط الساحلي للولاية والمقدرين بحوالي 1,5 مليون يقيمون بصفة دائمة. أنظر ب. مصطفى ، بناءات فوضوية ... ، المرجع السابق .

4- وما يمكن ملاحظته هو عجز السلطات المحلية في التكفل بمعالجة هته النفايات التي غالبا ما يتم عن طريق عربات عادة ما تكون في حالة سيئة ، وفي شروط برمجة ضعيفة الصرامة . ويساهم غياب أو نقص محطات التطهير وتحويل هته النفايات في المجمعات السكنية الكبرى في التقليل من فعالية جمعها ، لاسيما مع ارتفاع الكمية المنتجة التي تبلغ حوالي 08,5 مليون طن في السنة . نقلا عن تقرير حول البرنامج الوطني للتسيير المدرج للنفايات المنزلية (الإستراتيجية العلمية) وزارة تهيئة الإقليم والبيئة ، 05 جوان 2005 ، الجزائر، ص 02 .

والنفايات المنزلية على العموم قد تكون إما نفايات حضرية صلبة أو سائلة ومنها⁽¹⁾ :

- القمامات المنزلية الفردية أو الجماعية.
- المواد السائلة الناجمة عن التنظيف الموجهة في قنوات الصرف المنزلي.
- النفايات السائلة الناجمة عن الصرف الصحي المنزلي أو بفعل التشريح أو التعفن التي ترمى من طرف المستشفيات والعيادات ومراكز العلاج.
- النفايات التي ترميها المسالخ والمذابح العمومية .

إن مخاطر صرف المياه المنزلية المستعملة وكذا مياه الصرف الصحي داخل البحر في ارتفاع مستمر، وذلك بالنظر إلى تزايد نسبة المخلفات السائلة منها والصلبة مع تزايد السكان . ونعتقد أنه قد حان الوقت لتعميم إنشاء محطات تطهير المياه قبل صرفها في المصارف والبحار ، التي أصبحت مستودعا لهته القاذورات. وبذلك ضلت هته النفايات تشكل خطرا على سكان السواحل والمصطافين و الأحياء الطبيعية التي تعيش في البحر ، فضلا عن الدول التي تعتمد على مياه البحر للشرب بعد تقطيرها وتحليلها كالكويت أو العربية السعودية والجزائر حاليا ، أو استخدامها في مجال الري الفلاحي والسقي ، خاصة مع موجة الجفاف التي أصبحت تعيشها الجزائر مؤخرا .

ويختلف تركيب المخلفات المنزلية من منطقة لأخرى ، إذ يتوقف ذلك على الكثافة السكانية، والعادات الغذائية للسكان . ولقد أوضحت الدراسات التي أجريت ببريطانيا مثلا أن متوسط هته المخلفات تحتوي على نسب هامة من الرصاص ، الكاديوم ، والزنك ، مواد عضوية ، منغيز ، نيكل والزئبق ، وهي كلها معادن ذات سموم عالية⁽²⁾ . أما مكونات النفايات المنزلية في الجزائر فهي في أغلب الأحوال تتكون من مواد عضوية ، مواد معدنية ، بقايا صناعية لصناعة النسيج ، البقايا البلاستيكية ، بقايا الزجاج ، بقايا الأوراق ومواد التغليف ، بقايا المعادن لاسيما الزئبق ، الكاديوم ، الرصاص ، وكلها مواد ذات خطورة عالية وسموم مرتفعة⁽³⁾ . ويتم صرف المخلفات المنزلية في الجزائر غالبا عن طريق شبكة من المجاري تطرح دون معالجة في كثير من الأحيان في البحر. ويجب على مالك العقار الذي يقع عقاره في طريق شبكة المجاري العامة أن يوصل عقاره —

1- وناس يحي ، دليل المنتخب المحلي لحماية البيئة ، دار الغرب للنشر والتوزيع ، الجزائر ، 2003 ، ص 216 .

2- د. معوض عبد التواب، د. مصطفى معوض عبد التواب، جرائم التلوث من الناحيتين الفنية والقانونية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1986 ، ص 35 .

3- Manuel d'information sur la gestion des déchets solides urbains, ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, juillet 2001 , Algérie, p 33 .

بتلك الشبكة . وعادة ما تضع الجهات المعنية (البلديات في الجزائر) قواعد لتنظيم الإجراءات التي تتبع في هذا الشأن ، ووفق مواصفات فنية محددة في اغلب الأحيان لا تراعى المعطيات البيئية التي من المفروض أن تتخذها البلدية وفقا لتعليمات وزارتي الأشغال العمومية والصحة والسكان .

ويعتبر نقص شبكات الصرف الصحي ، وعدم ارتباط بعض التجمعات السكنية بشبكات المجاري العامة سببا لصرفها في البحر مباشرة ، أو في الوديان التي تنتهي مصباتها في البحار . ونتيجة لذلك فإن البحار والأنهار المرتبطة بها تعاني اليوم آثار ضارة تتجاوز مكان وقوعها . وبغرض التخفيف من هته المضار عمدت الجهات المعنية في الجزائر لاسيما وزارة البيئة وتهيئة الإقليم إلى اقتراح مشروع قانون المدينة الذي هو قيد المناقشة ، تحاول من خلاله إعادة ضبط عمران المدن ، بوضع تشريع خاص بال عمران وفق معايير ومواصفات تحمي البيئة عموما من التدهور الذي تعانيه في هذا المجال .

الفرع الثالث : التلوث بفعل الصيد البحري المفرط .

يعتبر الصيد البحري موردا اقتصاديا هاما ، ومصدرا غذائيا فعالا . إذ أنه وفي سنة 1988 بلغ مخزون الصيد البحري العالمي من الأسماك ما يقارب 98 مليون طن ، منها 71 % من الوزن الإجمالي موجه للاستهلاك الآدمي و 29 % استعمل في النشاط الصناعي⁽¹⁾ . و قد ارتفع معدل الصيد البحري العالمي من 1979 إلى 1988 إلى 382 % . تحتل الجزائر المرتبة عشرون عالميا بمخزون سمكي يقدر ب 500.000 طن وإنتاجها السنوي يقدر ب 113.000 طن سنويا⁽²⁾ ، وهي بعيدة بذلك عن اليابان الذي يتجاوز معدل حصيلة صيدها 12 مليون طن ، أي بنسبة 12,1 % من مجموع العالمي ، تليها روسيا ب 10 مليون طن سنويا. ومن بين الأسماك الأكثر صيدا في المياه الجزائرية سمك الطون ، الساردين ، المرلون ، السالمون⁽³⁾ ...

وتجدر الإشارة إلى أن منطقة البحر المتوسط هي من أغنى المناطق في العالم بالثروة السمكية ، ويرجع السبب في ذلك إلى ارتفاع نسبة التيارات المائية الباردة الغنية بالأملاح المعدنية اللازمة

1- Etat de l'environnement , rapport sur la protection de l'environnement en France , ministère de l'environnement , édition 1990 , France , p 25 .

2- قطاع الصيد البحري في الجزائر (الحاضر و المستقبل) وزارة الصيد البحري و الموارد الصيدية ، مطبعة النعمان ، الجزائر ، 2002 ، ص 47.

3- Les dix espèces les plus pêchées en Algérie : le thon , le lieu noir , le cabillaud , la sardine , le lingue , le merlan , le maquereau , le merlu , le hareng , anchois , qui représente en tonnage près des deux tiers de la production de barques , d'après Nouara Ait Aissi, op. , cit. , P 75 .

لإنتاج علق البحر الذي يعتبر المغذي الأساسي للأسماك ، بالإضافة إلى قلة الأعماق في هذه المنطقة. غير أن دول الضفة الجنوبية للبحر الأبيض المتوسط ورغم غنى مناطقها بالثروة السمكية فإنه ولقلة الإمكانيات الفنية للصيد فإن استغلالها لهذه الثروة يبقى هزيلا ، لتبقى الضفة الأخرى ذات الإمكانيات الفنية العالية تقوم بأعمال الصيد البحري في هذه المناطق، الأمر الذي يهدد المخزون السمكي لهته المناطق بشكل خطير⁽¹⁾. وما يزيد من خطورة الوضعية استعمال طرق ووسائل صيد محرمة دوليا، كاستعمال المتفجرات لصيد أكثر وزن ممكن من السمك ، الشيء الذي يؤثر بشكل سلبي على التوازن الطبيعي لهذه الأواسط وعلى المخزون السمكي في هذه المناطق .

فقد دعت الأمم المتحدة عن طريق منظمة الأغذية والزراعة (F.A.O) في شهر جويلية من سنة 2005 في بيان لها صادر بالعاصمة الإيطالية (روما) بلدان البحر المتوسط ، لاسيما بلدان الضفة الشمالية إلى مواصلة العمل المشترك لتعزيز التعاون من أجل المحافظة على المصايد وإعادة تكوين الأرصدة السمكية المستنفذة ، بسبب الاستغلال المفرط للثروة السمكية من قبل بعض الدول، وخاصة خلال بلوغ موسم الصيد أوج نشاطه⁽²⁾. ويشكل الاستغلال المفرط للثروة السمكية نقطة الخلاف الرئيسية بين بلدان الاتحاد الأوروبي وبلدان المغرب العربي، لاسيما المغرب الذي أعلن وقف قوارب الصيد الأوروبية من الصيد في مياهه الإقليمية، على أثر استغلالها و الصيد فيها بطريقة مفرطة. ويقول بيان (F.A.O) بشأن الاستغلال المفرط أن كميات الصيد في البحرين المتوسط والأسود وصل إلى ما يقارب مليون و نصف طن سنويا. و قد سجلت كميات الصيد لبعض الأنواع السمكية ذروتها في أواخر الثمانينات وبداية التسعينات⁽³⁾ .

ونفس الشيء الذي يقال عن تجاوزات صيد الثروة السمكية ينصرف إلى صيد المرجان. فالمرجان هو حيوان بحري يدخل في تكوين النظام الإيكولوجي البحري ، يقوم في إطار دورة حياته بإنتاج مادة بحرية تستعمل للزينة والتجميل ينمو في شكل أغصان في حالة ما يكون خاما ،

1-د. عبد المنعم محمد داود ، المرجع السابق ، ص 173 .

2- عبد الوهاب بوكروخ ، بسبب الاستغلال المفرط للثروة في المنطقة (الفاو) تدعو بلدان المتوسط لإعادة تكوين الثروة السمكية ، الشروق اليومي ، إخبارية وطنية ، 03 أوت 2006 ، السنة الحادية عشر ، العدد 808 .

3- ومن بين الأنواع السمكية المستغلة في البحر المتوسط بصورة مفرطة (التونة الزرقاء الزعنف) و (البونيت الأطلنطي) و (النازلي) والسمك (أبو السيف) و (الأبيض) و (البوري المخطط) و (أبرميس البحري) . وتأتي (التونة الزرقاء الزعنف) من بين الأنواع التي أثارت أشد القلق لأنها تحظى بقيمة غذائية كبيرة ، إذ أصبحت تصنف اليوم في فئة الأرصدة المستغلة بصورة مفرطة إقليميا ، بسبب الطلب الكبير عليها الذي لا يقل سنويا مثلا في الولايات المتحدة بمفردها عن 240.000 طن .

ليباع على حالته هته بمبالغ مالية هامة ، إذ يصل سعر الكيلوغرام الواحد من الخام إلى سبعة ملايين سنتيم⁽¹⁾. ونظرا لقيمتها المالية هذه أصبح محل نشاط غير شرعي و بوسائل محضورة دوليا⁽²⁾ ، وهو الوضع الذي أشار له البحار و العالم الفرنسي (كوستو) في السبعينات في إحدى حصصه المتلفزة عندما زار مدينة القالة بالجزائر . إذ أن عدد مهربيه أصبح في الفترة الأخيرة في تزايد كبير ، خاصة وأن صيده لم ينظم إلا مؤخرا⁽³⁾ .

يتمركز تواجد المرجان في الجزائر في شرق البلاد و خصوصا في مدينة القالة ، سكيكدة وعنابة ، إذ أنه ينمو على أعماق متوسطة ما بين 80-120 م . ونتيجة مكافحة الصيد العشوائي الذي كان عرضة له من قبل المهربين الذين كانوا يبيعونه خاما خارج البلاد ، ثم حجز ما يقارب 926 كلغ بين سنة 2005 و 2006 كانت مهربة بقيمة إجمالية قدرت ب 50 مليار سنتيم⁽⁴⁾ .

الفرع الرابع : التلوث الإشعاعي بفعل النشاط النووي المقام في عرض البحر .

إن التطور الصناعي والتكنولوجي لدى بعض الدول الكبرى ولد بينها نوع من التنافس والسباق في التسليح ، خاصة في السنوات الأخيرة قبل انتهاء الحرب الباردة . وقد جعلها ذلك تسعى إلى تطوير ترسانتها العسكرية باختراع أسلحة جديدة ذات دمار شامل . وقد أفادت إحصائيات الأمم المتحدة في عام 1996 أنه يوجد ما يزيد عن خمسون ألف سلاح نووي تقدر قوتها الإجمالية على ما يزيد عن 15 ألف ميغا طن⁽⁵⁾ . ونتيجة لهذا الاستعمال المتزايد فإن تأثيراته المضرة ستكون واردة على النظم الإيكولوجية ومصائد الأسماك، والأحياء البحرية عموما ، لان

1- مصطفى العايب ، رئيس جمعية حربي المرجان ، صيد المرجان في الجزائر ، برنامج التحقيقات الخاصة للتلفزيون الجزائري ، أكتوبر 2004 .

2- ويستعمل غالبا المهربين لصيده وسيلة محرمة دوليا تتمثل في صليب حديدي يقذف في البحر ثم يجر ، الشيء الذي يؤدي إلى التكسير العشوائي لأغصانه، لاسيما وأنه يتميز بنمو بطيء . إذ ينمو بمعدل واحد سنتمتر تقريبا كل سنة ، الشيء الذي يعطل تجددده والقضاء على دورة حياته .

3- إذ أن السلطات أخذت تنظيم المرجان موضع الجد إلا في سنة 2001 بصور المرسوم التنفيذي رقم 01-56 المؤرخ في 15 فبراير 2000 يتعلق بصيد المرجان .

4- ع.ل ، ثمانين زورقا يستنزف المرجان في الطارف ، جريدة الخبر ، إخبارية وطنية ، 05 أوت 2007 ، السنة السابعة عشر ، العدد 5083 .

5- د. عامر محمد طراف، أخطار البيئة والنظام الدولي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع ، طبعة 1998 ، لبنان ، ص 44 وما يليها .

أغلب التجارب تقام في عرض البحر (1) .

وتعد النفايات النووية من أهم ملوثات البيئة البحرية ، إذ أنه وفي منطقة البحر الأبيض المتوسط لوحدها يوجد أكثر من أربعة عشرة مصنعا نوويا ، وسبعة مشاريع لإنتاج الطاقة النووية تلقي في أغلب الأحوال نفاياتها في البحار (2) . وبما أن السواحل الجزائرية تطل على البحر الأبيض المتوسط بشريط ساحلي يقدر بحوالي 1200 كلم، فإنها معنية بالأخطار الناجمة عن النشاط النووي. والنفايات النووية كثيرة أهمها تلك الناجمة عن:

- **استخدام الطاقة الذرية في توليد الطاقة الكهربائية:** حيث يتزايد هذا الاستخدام السلمي للطاقة النووية بشكل كبير على مستوى العالمي، بالنظر إلى أن الطاقة النووية هي أقدر مصادر الطاقة على تلبية احتياجات الإنسان المتزايدة. غير أن نسب الإشعاع الذري المنبعث من هذه المحطات متفاوت، فتزيد أحيانا لدرجة قاتلة، وتقل أحيانا لتبقى في حدود الأمان. وبالتالي فإن آثارها الضارة ومهما كانت بنسبة قليلة تبقى مضرّة، إذ يمكن أن تظهر على المدى الطويل لتشمل كل النظام البيئي بما فيه اليابسة، البحر والجو (3).

- **استخدام الطاقة الذرية في تسيير السفن والغواصات البحرية :** ويبرز استخدام الطاقة الذرية في تجهيز السفن الحربية ، غير أنه ولا اعتبارات الأمن فإن عدد هذه السفن غير معروف. وتبقى الولايات المتحدة وروسيا الرائدتان في هذا المجال اللذان يمتلكان على التوالي 195 و 133 قطعة حربية عائمة تعمل بالطاقة الذرية، مجهزة للهجوم بالأسلحة الذرية. فقد تلقى هذه السفن والغواصات أثناء إبحارها إشعاعات ذرية تؤدي إلى الإضرار بنظام البيئة البحرية وهدمه .

- **استخدام الطاقة الذرية في تشغيل المحطات النووية لأغراض مدنية:** لقد أفاد التقرير السنوي الذي أعدته الوكالة الدولية للطاقة الذرية سنة 1992 أن عدد المفاعلات النووية العاملة في

1- فقد كان لاكتشاف الذرة والتقدم التكنولوجي واستخدامهما في تحقيق الأهداف الحربية والسلمية انعكاسات هامة على البيئة البحرية . فآثار الإشعاعات النووية الناتجة عن التجارب النووية والإنشطارات الذرية شديدة الخطورة على كل الكائنات الحية . وقد بدأ النشاط النووي السلمي لدول كثيرة في التوسع ، خاصة بعد أن بدأ البترول في التناقص وارتفعت بالنتيجة لذلك أسعاره ، مما أدى إلى زيادة التجارب والتفجيرات النووية . وتأتي خطورة هذه التفجيرات في ذلك الغبار الذري الذي ينبعث في الفضاء .

2- صليحة علي صداقة ، المرجع السابق ، ص 121.

3- من الآثار المرضية لانبعاث الإشعاعات التي من المحتمل أن تسببها : سرطان الدم ، والتغيرات الكروموزومية التي تؤدي إلى تشوهات جسمانية ، وإصابة الغدد الدرقية بالأورام ، وضعف النمو بالنسبة للصغار والتخلف العقلي بالنسبة لأولئك الذين كانوا أجنة .

العالم في عام 1991 قد بلغ ستة وأربعين مفاعلا⁽¹⁾ ، أهمها تلك التي توجد في كل من الولايات المتحدة الأمريكية ، فرنسا ، اليابان ، الصين ، كوريا الجنوبية ، إيران ، إسرائيل⁽²⁾ ... وقد بدأ في نفس السنة العمل في بناء اثنان وثمانون مفاعلا جديدا في ستة عشرة دولة والعدد مرشح للارتفاع. وما زاد في ارتفاع الدول المنتجة للطاقة النووية هو غياب قوانين داخلية صارمة تحدد شروط فتح وتشغيل هذه المحطات النووية، خاصة وأن النوايا الحقيقية من تشغيل هذه المحطات تكون لأغراض عسكرية مغلقة بدوافع سلمية⁽³⁾.

-استخدام الطاقة الذرية في التجارب النووية: تؤكد تقارير الوكالة الدولية للطاقة الذرية بأن أكبر جانب من التلوث النووي يحدث عن طريق التفجيرات النووية العمودية في مجال التجارب⁽⁴⁾ . وتعتمد الدول المتقدمة صناعيا في إجراء تجاربها النووية على قاع البحار . فبعد أن كانت تجري التفجيرات النووية في المناطق الصحراوية وما أثار ذلك من غضب واعتراض، أصبحت الدول تقوم بهذه التجارب في قيعان البحار وذلك بغرض إنجازها في سرية تامة⁽⁵⁾ .

ونتيجة لتسابق الدول المتقدمة نحو التسلح لجأت بعضها إلى أسلحة نووية ، تختلف عن الأسلحة التقليدية . حيث تنبعث الطاقة التي تطلقها هذه الأسلحة من نواة الذرة بتفتيتها أو دمجها في جزء من الثانية ، يؤدي هذا إلى انفجار ودمار كبيرين⁽⁶⁾ . وغالبا ما تكون السفن الحربية والغواصات مجهزة بمثل هذه الأسلحة الفتاكة. ولخطورة هذه الأسلحة نصت معاهدة الحظر الجزئي لإجراء التجارب النووية في الجو والفضاء الخارجي و تحت سطح البحار والمحيطات الموقعة في موسكو في أوت لسنة 1968 على أن : " تلتزم الدول الأطراف في المعاهدة

1- د. ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص 334، الهامش رقم 02.

2- إذ تمتلك إسرائيل تحت صحراء النقب وحدة إنتاج سرية متكاملة من البلوتونيوم تعد المخزن الرئيسي لإنتاج الأسلحة النووية في محطة ديمونة النووية. ولإخفاء مستخرجاتها من البلوتونيوم باعتباره المادة الأساسية لإنتاج هذه الأسلحة ، تقوم بإنتاج هذه المستخرجات تحت مباتي سرية . لمزيد من التفصيل ارجع لصليحة علي صداقة ، المرجع السابق ، ص 126 .

3- Michel Prieur, op. , cit , p 610.

4- فعلى سبيل المثال فبعد أن قامت فرنسا ما بين سنة 1960-1966 بأربعة تجارب نووية فقط إحداها تلك التي وقعت في الصحراء الجزائرية بركان توسعت في هذه التجارب بين سنة 1966-1975 إلى ستة وأربعين تجربة نووية . قامت بها في مستعمراته الموجودة بأمريكا اللاتينية ودول الكريب ، لتبلغ ذروتها ما بين سنة 1975 و 1992 وتصل إلى ما يزيد عن 141 تجربة نووية . نقلا عن Michel Prieur , op. , cit. , p 622 .

5- Michel Prieur , op. cit. , p 623.

6- Michel Prieur, op. Cit. , p 623.

بالسعي إلى تحقيق وقف جميع التفجيرات التجريبية للأسلحة النووية إلى الأبد ومواصلة المفاوضات تحقيقا لهذا الغرض من أجل وضع حد لتلويث البيئة بالمواد المشعة " (1).

فللنشاط النووي آثار خطيرة على البيئة والإنسان بصفة عامة، كونه يحدث تلوثا جماعيا للبيئة ، بالإضافة إلى الآثار الصحية الخطيرة . فقد تسببت على سبيل المثال التفجيرات النووية التي أجرتها إسرائيل خلال الثمانينات في حدوث تأثيرات بالغة ومضرة على منطقة حوض البحر الأبيض المتوسط. ونتيجة لمثل هذه الخطورة بادرت الجزائر مؤخرا بسن تشريع خاص للحماية من الأضرار الناجمة عن النفايات المشعة (2).

2- د. أحمد عبد الكريم سلامة ، المرجع السابق ، ص 104 .

3- أنظر على سبيل المثال المرسوم الرئاسي رقم 05-117 المؤرخ في 02 ربيع الأول 1426 الموافق ل 11 أبريل 2005 يتعلق بتدابير الحماية من لإشعاعات المؤينة، وكذا المرسوم الرئاسي رقم 05-119 المؤرخ في 02 ربيع الأول 1426 الموافق ل 11 أبريل 2005 يتعلق بتسيير النفايات المشعة ، ج . ر رقم 27 لسنة 2005 .

المطلب الثاني: مصادر التلوث الثانوية.

بالرغم من أن مصادر تلوث البيئة البحرية السابق شرحها تمثل النصيب الأكبر والأهم في تلويث الأواسط البحرية والإضرار بمكوناتها ، إلا أنها ليست الأسباب الوحيدة المؤدية للخطر الذي يهدد هذه الأواسط . فهناك أسباب أخرى لها أثر خطير كذلك على البحر ولكن بدرجة أقل مقارنة بالمصادر السابقة ، نتناول البعض منها من خلال هذا المطلب . وتمثل في التلوث البحري بفعل غمر النفايات في البحر (الفرع 1) ، التلوث بفعل الصناعة الإستخراجية (الفرع 2) ، التلوث بفعل سرقة الرمال وتعرية الشواطئ (الفرع 3) والتلوث بفعل تطهير الموانئ (الفرع 4) وأخيرا التلوث بفعل الاستغلال السياحي الغير عقلاني (الفرع 5) .

الفرع الأول: التلوث الناجم عن غمر وإغراق النفايات في البحر.

تلجأ الكثير من الدول ، لاسيما المتقدمة منها إلى الاستناد لمبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار لإغراق وغمر النفايات الضارة في هذه المناطق . ويعتبر تلوث البحر عن طريق الإغراق من أخطر مصادر التلوث ، إذ تفيد الإحصائيات إلى أن أكثر من خمسمائة ألف مركب كيميائي خطير وسام يتم إغراقه في البحر كل سنة ، زيادة عن المواد البترولية ومشتقاتها⁽¹⁾ .

ويعرف التلوث عن طريق الغمر والإغراق بأنه: "التخلص العمدي للنفايات والمواد الأخرى برميتها في البحر من طرف السفن والطائرات والأرصفة والتركيبات الصناعية بدون معالجتها"⁽²⁾ . وتلجأ الدول التي تعتمد إلى هذه الطريقة للتخلص من نفاياتها السامة ، بغمرها في البحار والمحيطات إلى فكرة " التفتيت والتشتيت " زاعمة بأن الأواسط البحرية متسعة اتساعا كافيا يمكن من خلاله تفتيت وتشتيت أية كمية من النفايات التي تقذف بها. وفي السياق نفسه قامت فرنسا مؤخرا بإنشاء خط أنابيب يمتد تحت سطح بحر (Manch) بعمق 02 كلم بغرض تجربة عملية تقذف من خلاله إلى تصريف بعض النفايات في البحر الأبيض المتوسط عن طريق إغراقها ، الشيء الذي حذرت منه الدول المطللة على هذا البحر⁽³⁾ .

1- د. أحمد عبد الكريم سلامة ، المرجع السابق ، ص 104 .

2- Etat de l'environnement, rapport sur la protection de l'environnement en France, op. , cit. , P 20.

3- د. عبد السلام علي زين العابدين وعرفات محمد بن عبد المرتضى، التلوث ثمن للمدنية، الطبعة الأولى، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، 1992، ص 323 وما يليها .

وإذا كانت هذه الطريقة لإغراق النفايات هينة وبسيطة من الناحية النظرية، لشساعة البحار والمحيطات إذ أنها تمثل 75 % من مجموع الكرة الأرضية، فإنها خطيرة بالنظر إلى كمية النفايات المغمورة التي هي في تزايد مستمر. لذا فإن البحار والمحيطات ستعجز مستقبلا على إستيعاب هته الكميات . وما يزيد الأمر تعقيدا في حوض البحر الأبيض المتوسط أنه بحر شبه مغلق، لا تتجدد مياهه إلا مرة كل ثمانين سنة وأن المنفذ الوحيد لالتقائه بالمحيطات يتم عبر مضيق جبل طارق (1) .

ولخطورة هذا التصرف على البحر والأحياء الموجودة فيه وعلى الإنسانية جمعاء، سارعت الدول إلى إبرام عدة اتفاقيات تصدت من خلالها للتلوث البحري بالإغراق أهمها :

- اتفاقية "برشلونة" لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لعام 1976 وبروتوكولاتها الخمسة لاسيما الأول الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناشئ عن تصريف النفايات من السفن والطائرات المبرم سنة 1976 .

- اتفاقية "لندن" بشأن منع التلوث البحري بإغراق النفايات والمواد الأخرى لعام 1972 ... ووعيا من المشرع الجزائري بأهمية الحفاظ على البيئة البحرية وتجنبيها أي صب أو إغراق بادر إلى المصادقة على أغلب الاتفاقيات الدولية التي منعت إغراق النفايات .

الفرع الثاني : التلوث الناجم بفعل الصناعة البحرية الإستخراجية .

أدت الحاجة الماسة إلى البترول ومشتقاته وإلى الغاز الطبيعي باعتبارهما أهم طاقتين لتشغيل النشاط الصناعي إلى البحث واستكشافهما في مناطق أخرى عدى اليابسة . ولقد كان للتقدم العلمي الأثر الكبير في تحقيق هذا الطموح، إذ امتدت عمليات الحفر والتنقيب إلى مناطق داخل البحر (2) . ولقد توسع استغلال النفط بالنظر إلى الاحتياطات الهامة التي وجدت في بعض المناطق البحرية، الأمر الذي زاد من احتمال تلوث مياه البحر بالمواد البترولية (3) .

وبفعل عمليات التنقيب التي تقام داخل البحار قد تتسرب من منصات عمليات التنقيب كميات معتبرة من النفط، تؤدي إلى تأثيرات مضرّة تصيب البيئة البحرية، كالإضرار بالشروّة

1- Mohamed Kahloula , op. , cit. , p 06 .

2- د. أحمد رشيد ، علم البيئة ، الطبعة الأولى ، مطبعة معهد الإنماء العربي ، بيروت ، 1976 ، ص 54 وما يليها .

3- حاليا يوجد الآلاف من آبار البترول والغاز الطبيعي في جميع البحار ، تنتج ما لا يقل عن خمس الإنتاج العالمي .

السمكية والأحياء المائية ، والأضرار الصحية التي تصيب الإنسان ، وكذلك الأضرار الاقتصادية التي تصيب أصحاب الفنادق والصيادين (1) .

وفضلا عن التلوث الناجم عن عمليات التنقيب ، فقد تقع تسربات أو حوادث بفعل نقل البترول عبر الأنابيب داخل البحر ، تؤدي إلى تلوث الوسط البحري . وإذا كانت منطقة حوض البحر الأبيض المتوسط لم تعرف بعد استكشافات بترولية هامة وكبيرة في عرض البحر بالرغم من تأكيد الدراسات الجيولوجية على وجود حقول مهمة من النفط تحت طبقات من الأملاح ، فإن منطقة حوض البحر الأبيض المتوسط تعرف حركة معتبرة لضخ البترول من دول شمال إفريقيا خاصة من الجزائر وليبيا إلى الدول الغربية عبر الأنابيب (2) .

ولا تقف الأنشطة الصناعية في البحر عند التنقيب عن البترول والغاز الطبيعي ومد الأنابيب لنقله فقط ، بل تمتد هذه الأنشطة لتشمل أوجه استغلال أخرى لها تأثيرات مضرّة على البيئة البحرية ومنها :

- إنشاء المحطات البحرية لخدمة حاملات النفط العملاقة التي تحمل المواد النفطية (3) .
- إقامة مستودعات التخزين داخل البحر .
- استخراج المعادن كالرصاص والقصدير وغيرهما من المعادن الأخرى وسط قاع البحر .
- استخدام حركة المد والجزر والتيارات والميل الانحداري في توليد الطاقة الكهربائية .
- إقامة الجزر الاصطناعية المثبتة في قاع البحر والمستخدمة لأغراض متعددة كالاستغلال الثروة الطبيعية أو الدفاع الوطني أو البث الإذاعي (4) ...

1- د. جلال وفاء محمد ، المرجع السابق ، ص 04 وما يليها .

2- وفي هذا الإطار فإن الجزائر تقوم بمد أوروبا بخطين من الأنابيب في إطار الشراكة الأورومتوسطية مع إسبانيا وإيطاليا تضخ من خلالها كميات معتبرة من البترول . وفي إطار نشاط الضخ كثيرا ما تقع تسربات تضر بالثروة البحرية من أسماك ، طيور ، نباتات .

3- وتجدر الإشارة إلى أن دولة ليبيا تعرف تقدما معتبرا مقارنة بباقي دول الضفة الجنوبية للبحر الأبيض المتوسط في مجال التنقيب البحري للبترول والغاز الطبيعي . إذ أنها تمتلك منصتان بحريتان أهمها تلك التي تبعد عن شواطئ مدينة "مصراة" بحوالي 120 كلم وبعمق 170 متر . نقلنا عن صليحة علي صداقة ، المرجع السابق ، ص 99 .

4- د. جودت حسنين جودت ، جغرافيا البحار والمحيطات ، منشأة المعارف ، الإسكندرية 1990، ص 406 .

وتتمثل الأضرار التي تصيب الثروة البحرية بفعل النشاط الصناعي داخل البحر في :

- استخدام المتفجرات في الاستغلال الصناعي لقاع البحر: إن استخدام الديناميت كمادة متفجرة في التنقيب ، وتثبيت الجزر الاصطناعية ، استغلال المعادن ... من شأنه أن يؤثر على البناء الجيولوجي لقاع البحر. بالإضافة إلى قتل كل الأسماك المتواجدة داخل محيط الانفجار، خاصة إذا كانت الشحنات قوية⁽¹⁾ غير أنه وبفعل الاكتشافات العلمية الحديثة فقد قل معدل الخطر نتيجة للاستغناء على الديناميت⁽²⁾.

- الأضرار المترتبة عن التسرب الناجم عن الآبار البحرية للبتروول والغاز الطبيعي: غالبا ما قد تقع اختلالات في غطاء التحكم لآبار النفط عند استغلالها، مما قد يتولد عنه تدفق كميات معتبرة من النفط أو الغاز تؤدي إلى تلوث الوسط البحري . كما أنه قد تحصل تسربات عند نقل النفط والغاز إلى محطات التصفية والتخزين .

- التسرب الناجم عن التخريب العمدي : قد تتأثر البيئة البحرية أيضا بفعل أعمال تخريب عمدية قد تمس بعض الآبار البحرية ، ينتج عنها تسرب كميات معتبرة من النفط . ومن أمثلة ذلك ما تعرضت له أربعة جزر صناعية لاستخراج النفط في عرض الشواطئ الإيرانية قرب جزيرة " خرج" في حقول النفط المسماة "نوروز" على إثر الحرب الإيرانية العراقية ، نتيجة تعرض هذه الحقول إلى نيران صواريخ الطائرات العراقية ، نتج عنها تدفق كميات معتبرة من النفط في عرض البحر ، قدرت ما بين 4500 إلى 5000 برميل يوميا⁽³⁾. وكذلك حادث انفجار حقل " إكس توك واحد" بخليج المكسيك حيث تسرب منه ما يزيد عن 4000 طن يوميا من شهر ماي إلى غاية شهر سبتمبر في سنة 1979 ، إذ كان من الصعب التحكم فيه مما أدى إلى اشتعال قاعدة الحفر وتخريبها كليا⁽⁴⁾.

لم يعد هناك شك من خلال ما سبق ذكره بأن مثل هذه الأضرار ينتج عنها تهدم الحياة البحرية ، وجعلها عرضة للخطر المستمر ، لاسيما مع زيادة تلوث البحار والمحيطات .

1- تجدر الإشارة إلى أن الحفر والاستكشاف حاليا أصبح أقل خطورة إذ أصبحت تستعمل حاليا وسائل عملية حديثة عدى الديناميت مثل الحفر باستعمال وسيلة البندقية الهوائية أو متفجر الغاز .

2- د. نبيل أحمد حلمي ، الامتداد القاري ، مطبعة دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1978 ، ص 389 وما يليها .

3- إدريس الضحاك ، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية ، الطبعة الأولى ، منشأة المعارف ، الإسكندرية 1987 ، ص 670 ، الهامش 120 .

4- Selma Sassi, op. , cit. , P 139 .

الفرع الثالث : التلوث بفعل سرقة الرمال وتعرية الشواطئ .

تعد سرقة رمال الشواطئ من الأسباب التي تساهم بشكل مباشر في تلوث البحار، إذ تحتفي آلاف الأطنان من الرمال سنويا وبطريقة غير مشروعة لاستعمالها في أغراض متعددة منها البناء والتعمير، إقامة المنشآت السياحية ...

ويمكن القول أن أغلب الشواطئ الجزائرية تعاني من هذه الظاهرة التي هي في الاستفحال المستمر ، مما أدى إلى انخفاض القيمة الجمالية لهذه الشواطئ . وفي هذا الإطار أصدرت السلطات المعنية تعليمات للسادة الولاية لاتخاذ التدابير الردعية في حق كل متورط في مثل هذه الجرائم ، ومنها مثلا ما جاء في القرار رقم 665 الصادر عن والي ولاية تلمسان⁽¹⁾ الذي نص في مادته الخامسة على أنه " يمنع استخراج أو نهب أي مادة لا سيما الرمل على حافة الشواطئ " . وقد إتخذت هذه الإجراءات الردعية للحد من استفحال الظاهرة .

وتشير الفحوصات المخبرية للعينات التي أجريت على نوعية الرمال المتواجدة على الشواطئ الجزائرية إلى إمكانية تقسيمها إلى نوعين . يتميز المخزون الرملي الأول بحبيباته الدقيقة التي لا تتجاوز 230 ميكرومتر ، الفقيرة إلى الكربونات والتي لا تتعدى 38 % . أما المخزون الثاني فإنه يتميز بحبيبات كبيرة نوعا ما محصورة ما بين 270-350 ميكرومتر وغنية بالكربونات التي تصل إلى 44 % . ونتيجة لهذه الخصائص المهمة فقد كانت رمال الشواطئ مادة كثيرة الطلب للبناء ، لاسيما في غياب مواد البناء ونقصها ، بالإضافة إلى ابتعاد المحاجر في بعض المدن على المناطق السكنية المجاورة للشواطئ . ومن بين السواحل الجزائرية التي عرفت استغلالا مفرطا للرمال في ولاية تلمسان منطقة هنين، أغلا، أولاد بن عياد بمغنية، سيدي يوشع بالغزوات⁽²⁾ . وقد أدى كذلك الاستغلال المفرط لمادة الرمل في شواطئ ولاية سكيكدة الساحلية إلى إنزلاقات خطيرة للتربة شهدتها أحياء الواجهة الغربية للبحر ، وقد مست هذه الإنزلاقات حتى المرتفعات التي تعلو البحر ، برزت من خلالها تشققات وتصدعات جعلت المناطق السكنية المجاورة للبحر في خطر حقيقي⁽³⁾ .

1- القرار الولائي رقم 665 الصادر بتاريخ 06 أبريل 2003 المتضمن تنظيم كل النشاطات التي تمس بالطابع الإيكولوجي والسياحي للشواطئ المسموحة والغير مسموحة للسباحة .

2- Situation de l'environnement de la willaya de Tlemcen , rapport sur la protection de l'environnement à la willaya de Tlemcen , inspection de l'environnement , 2003 .

3- م . ايوانوغان ، بسبب طابعها الجغرافي مدينة سكيكدة مهددة بالانحيار ، الخير ، يومية وطنية إخبارية ، الخميس 11 أوت 2005 ، العدد . 4471 .

ونظرا لخطورة وضعية سرقة الرمال من الشواطئ على الساحل الجزائري ، اتخذت السلطات المحلية تدابير ردعية لكل مخالف تصل إلى حد متابعته قضائيا ، الهدف منها الوقف النهائي والفوري لكل استغلال غير شرعي لاسيما في السواحل المتضررة جدا⁽¹⁾.

ونفس الظاهرة تعيشها شواطئ البلدان المجاورة ، فقد عرفت شواطئ مدينة الدار البيضاء المغربية في السنوات الأخيرة استغلالا مفرطا لرمالها ، تراوح سنويا ما بين مليون ونصف متر مكعب إلى مليونين ، نتج عنه تعرية كبيرة لشواطئها ، وأن الوضع نفسه تعيشه مدينة القنيطرة الساحلية والتي تضررت سواحلها كثيرا بفعل النهب المتكرر لرمال شواطئها⁽²⁾.

وقد أدت ظاهرة سرقة رمال الشواطئ إلى تعريتها ، الشيء الذي شجع البعض إلى مجاورة السواحل والبناء بالقرب من محيطها . فقد أصبحت السواحل بفعل التعدي المتكرر قريبة من المباني السكنية ، الشيء الذي أصبح ينذر بالخطر ، إذ أن هذه المنشآت البنائية لم تعد لها حماية طبيعية أمام الأمواج المتلاطمة أثناء فصل الشتاء ، مما قد يعرض ساكنتها إلى الخطر .

الفرع الرابع : التلوث الناجم عن تطهير الموانئ وإعادة تأهيلها .

تعرف أغلبية الموانئ الجزائرية نسب عالية من الطمي والأوحال المترسبة تحت مياهها، عطلت نشاطها اليومي وقللت من حركة الملاحة البحرية فيها . فقد أصبحت الكثير من البواخر والناقلات غير قادرة على الرسو في بعض الموانئ . ولبعث نشاطها من جديد تقوم الشركات المتخصصة بنزع هته الأوحال والنفايات المترسبة بها .

فعلى سبيل المثال يعتبر ميناء الغزوات بمدينة تلمسان الجزائرية رغم صغره من بين الموانئ الملوثة ذات نسب عالية من الأوحال . إذ انخفض نشاطه بفعل هذه الأوحال المترسبة فكانت طبقة متراسة ، صعبت على البواخر القادمة إليه من الرسو لاسيما تلك المشحونة بحمولة كبيرة⁽³⁾ .

1- وفي هذا الإطار صدر منشور وزاري مشترك رقم 380 مؤرخ في 19 أكتوبر 2002 يحدد آليات وضع قانون 02-02 المؤرخ في 05 فبراير 2002 المتعلق بحماية الساحل حيز التنفيذ في إطار برنامج تهيئة الساحل .

2- Abdelatif Madouni , gestion et environnement: les enjeux de l'exploitation du sable marin (Kenitra , Maroc nord occidental) , acte du colloque sur littoraux entre environnement , mai 1997 , France , p 163 .

3- Immersion des déchets de dragage du port de Gazaout , rapport sur la situation de l'environnement de la willaya de Tlemcen , inspection de l'environnement de la willaya de Tlemcen,algerie,mars2002.

بجوار مصنع الزنك الذي يقذف مخلفاته في البحر دون معالجة⁽¹⁾ ، بالإضافة إلى تسرب النفايات الصناعية لذات المصنع المخزنة في أعالي الجبال المطلة على الميناء ، خاصة في فصل الشتاء مع تساقط الأمطار . إذ قدر حجم المستخرجات من النفايات والأوحال ب 370.000,00 متر مكعب .

ونفس الشيء يقال على ميناء الجزائر العاصمة ، بحيث أن الوضعية الحالية له أصبحت تشكل مصدر قلق بالغ الأهمية . فقد تجاوزت حركة السفن داخل الميناء ثلاثة آلاف (3000) باخرة سنويا ، مسجلا بذلك ارتفاعا معتبرا في عمليات الشحن والتفريغ وعمليات استقبال الحاويات ، ويرتقب أن تتجاوز الخمسة آلاف باخرة في السنوات المقبلة⁽²⁾. غير أن مشكل الأوحال الذي أصبحت أرضية الميناء تعرفه سيعرقل نشاطه⁽³⁾ .

ويبقى الإشكال الكبير جراء تطهير هذه الموانئ هو مكان وضع مخلفات الأوحال والمواد الملوثة التي تنزع من الميناء موضوع عملية التنقية ، وكحل لذلك تلجأ بعض الدول إلى استخراجها وتخزينها أو دفنها في باطن الأرض، وهي طريقة أخرى لها آثارها المضرة على البيئة .

ونظرا للتكاليف الباهضة التي تتطلبها عملية تطهير الموانئ ، بالإضافة إلى أنها تقام بالاستعانة بالشركات العالمية المتخصصة . فقد تلجأ الدول إلى بعض الحلول السهلة والمتمثلة في غمر وإغراق الأوحال والنفايات المستخرجة من عملية التنقية على مسافات بعيدة داخل البحر ، وهو الحل الذي تبنته السلطات المعنية بالنسبة لميناء الغزوات⁽⁴⁾ .

1- وقد أثبتت تحاليل العينات المأخوذة من مياه الميناء ، بأنها ذات سمية عالية وتحتوي على نسب كبيرة من الزئبق ، الرصاص ، النحاس ، النيكل والزنك ، بالإضافة إلى مواد مشعة كالراديوم 266 ، تروديوم 232 ، اليورانيوم 238 ، السيزيوم 137 .

2- س . يوسف ، أكثر من 3500 حاوية في حالة تعفن بميناء الجزائر ، الخبر ، يومية وطنية ، الأحد 14 أوت 2005 ، العدد 4473 .

3- وما يزيد من تعميق المشكلة تزايد عدد الحاويات المتعفنة ، إذ توجد حاليا أكثر من 3500 حاوية في حالة تعفن ، بما مواد سريعة التلف والتسرب . هذا الوضع دفع بنقابة الميناء إلى دق ناقوس الخطر نتيجة انتشار الأمراض . حيث تم إحصاء حالات جديدة من السرطان ، الجرب والسل ، بالإضافة إلى تسرب كميات هائلة من المواد السامة والكيميائية إلى مياه الميناء . ونتيجة تزايد الملوثات فقد أصبحت مياه الميناء ذات لون احمر، تنبعث منها روائح كريهة ، وتقلل بها نسبة الأكسجين الذائب ، وتطفو فوق سطحها الأسماك الميتة . أنظر *Immersion des déchets de dragage du port de Gazaout* , op. Cit.

4- فقد تم دراسة ثلاثة اختيارات كانت مقترحة . تمثل الاقتراح الأول في الغمر والإغراق العادي لمستخرجات الحفر والتنقية ، وقد كان الاقتراح الثاني إغراق مستخرجات الحفر بعناية خاصة (وهو الاقتراح الذي تم اختياره) ، أو قذف مخلفات الحفر في مخازن توضع على السواحل أو تغمر في باطن الأرض كاقترح ثالث أنظر *Immersion des déchets de dragage du port de Gazaout* , op. Cit.

الفرع الخامس: التلوث الناجم عن الاستغلال السياحي المفرط.

تمتد السواحل الجزائرية على شريط ساحلي يتجاوز 1200 كلم، توجد بها حوالي 499 شاطئ، موزعة على 14 ولاية ساحلية. وهي بذلك تحتل موقع سياحي استراتيجي هام داخل حوض البحر الأبيض المتوسط . وتتزايد كثافة المدن الساحلية في موسم الاصطياف، إذ تصبح قبلة للمصطافين . فيتوافد عليها الزوار من داخل وخارج الوطن ، بحجز أماكن التخييم ، وإقامات الاصطياف .

وتعرف السياحة على انها " مجموع الظواهر والعلاقات الناتجة عن تفاعل السواح، وكالات السياحة، الدول وهيئات الاستقبال في إطار التحفيز واستقبال الزوار "(1). ونظرا للمداخيل المعتبرة التي أصبحت تجنى من النشاط السياحي ، أصبح الشريط الساحلي يعرف في الفترة الأخيرة حركة بناء هامة للمركبات السياحية والاصطيافية . غير انه وفي كثير من الأحيان يكون أمر إنشاء هذه المركبات السياحية ودور الراحة بعيدا عن احترام المعطيات البيئية ، خاصة بعد فتح قطاع السياحة على الاستثمار الخاص . فعلى سبيل المثال يعرف الكورنيش الوهراني لاسيما ما بين الأندلسيات وعين الترك تهدم النظام الايكولوجي لساحله وذلك بتحويله إلى ورشة لبناء المركبات السياحية(2).

فقبل صدور قانون رقم 02-02(3) لم تكن المشاريع السياحية تراعى المؤشرات البيئية في وضع عمليات التوطين . فكانت المخيمات ، وإقامة المنشآت والبنائات ، والأكشاك تنجز بطريقة عشوائية على الشريط الساحلي ، أدت إلى تغيير الطابع الايكولوجي والسياحي لهذه السواحل. ونفس الشيء يقال عن الشريط الساحلي لمدينة تلمسان الذي يمتد على مسافة 70 كلم ، تحتل به الولاية مكانا سياحيا هاما على المستوى الوطني والمتوسطي ، به 23 شاطئ منها 07 شواطئ مفتوحة للسباحة. غير أنها تعاني الاستغلال العشوائي الذي يؤثر على طابعها السياحي نتيجة البنائات الفوضوية ، النشاطات الصناعية المضرّة أغلبها غير مرخص به .

1-- « Le tourisme est la somme des phénomènes et des relations résultant de l'interaction des touristes ,des entreprises s'occupant du tourisme , des états ,et des communautés d'accueil au plan de la motivation et de l'accueil des touristes et autre visiteurs », page web : <http://www.Crt.cr.aquitaine.FR/logs.asp.?id=65> .

2- Etat de la pollution marine de la cote oranaise, op. , cit. , p 07 .

3- قانون رقم 02-02 مؤرخ 22 ذي القعدة عام 1422 الموافق ل 05 فبراير 2002 يتعلق بحماية الساحل وتثمينه ، ج . ر رقم 10 لسنة 2002 .

ونتيجة لتمرکز السواح في المناطق السياحية في موسم الاصطياف تزداد نسب التلوث ، وترتفع معدلاته عن باقي الفصول . وتزيد حالة اللامبالاة للمصطافين والسواح ونقص النظافة من ارتفاع هذه النسب . غير انه ووعيا من السلطات المحلية لولاية تلمسان بخطورة الوضعية وتطبيقا لقانون رقم 02-02 صدر في هذا الشأن عدة قرارات ولائية للحد من ظاهرة الاستغلال السياحي العشوائي⁽¹⁾ .

أدى التزايد المفرط للمنشآت السياحية على الساحل الجزائري إلى انزلاقات خطيرة للتربة كنتلك التي مست بطريقة مباشرة الفنادق والمطاعم بمدينة سكيكدة الساحلية ، بل حتى المساكن المجاورة للساحل المطل على الواجهة الغربية للبحر الممتدة لعدة كيلومترات طويلة على الشاطئ ، مما أفقد سواحل المدينة طابعها السياحي⁽²⁾ . وقد تضررت الكثير من هذه البنايات بشدة نتيجة إنزلاقات التربة التي لم تستطع هناك تحمل آلاف الأطنان من الإسمنت المسلح ومواد البناء المبنية على سواحل الولاية ، بالإضافة إلى عدم احترام مقاييس البناء من حيث عدد الطوابق . ونتيجة للوضع الكارثي الذي أصبحت تعيش فيه سواحل مدينة سكيكدة فقد اتخذ السيد والي الولاية قرارا بتحميد رخص البناء في المناطق المتضررة .

وإذا كانت الجزائر تعاني وضعاً بيئياً خطيراً بالنظر إلى تزايد نشاطها السياحي لكونها لم تراعى في الغالب المتطلبات البيئية ، فإن أغلب دول حوض البحر الأبيض المتوسط بضعفاته الشمالية والجنوبية تعاني نفس الإشكال ودرجات أكبر ، لاسيما تلك التي تعد السياحة فيها مورداً اقتصادياً هاماً كتونس والمغرب في الضفة الجنوبية ، إيطاليا وإسبانيا ، فرنسا وتركيا في الضفة الشمالية⁽³⁾ . لذا لا بد من تبني سياسة متوسطة مشتركة للحد من خطورة التلوث الناجم عن

1- ومن بين هذه القرارات :

* قرار رقم 4052 بتاريخ 23 جويلية 2002 المتعلق بإنشاء لجنة ولائية خاصة مكلفة بإحصاء وتقييم البنايات الفوضوية والنشاطات الصناعية المتواجدة بالمناطق الساحلية وإبداء اقتراحات التسوية .

* قرار رقم 665 بتاريخ 06 أبريل 2003 المتضمن تنظيم كل النشاطات التي تمس الطابع الإيكولوجي و السياحي للشواطئ المسموحة وغير مسموحة للسباحة.

* قرار رقم 667 بتاريخ 06 أبريل 2003 المتعلق بإنشاء لجنة ما بين القطاعات الخاصة ببرنامج تهيئة الشواطئ .

2- م . ايوانوغان ، المرجع السابق ، ص 4 .

3- « De plus , la méditerranée est la première région touristique du monde avec 200 million de touristes , soit un tiers du nombre de touristes annuel .or , on sait les dégâts que le développement du tourisme peut faire à l'environnement » , la pollution en méditerranée : un réel sujet d'inquiétude , op. cit. , p 08 .

هذه النشاطات السياحية⁽¹⁾ .

- ويزداد تأثير النشاط السياحي خطورة على البيئة البحرية بالنظر إلى عدة اعتبارات منها :
- أن أغلب مخططات التنمية السياحية تقام على ضفاف السواحل ، الشيء الذي يجعل الضغط كبير على المدن الساحلية يتجاوز أحيانا قدرتها الإستيعابية ، خاصة في غياب إستراتيجية واضحة لاستقبال المصطافين والسواح .
- أن التهيئة العمرانية للمنشآت السياحية المقامة على السواحل ، غيرت وفي حالات كثيرة الطابع المحلي والوجه الجمالي لها . إذ حولت بعض المناطق الهادئة إلى صحب مستمر خلال فترات الاستحمام ، أثر بشكل سلبي عليها . مما أدى إلى نشوب بعض المناوشات بين السكان والسواح .
- نقص المنشآت التقنية أو غيابها في بعض الأحيان ، جعل النفايات ومخلفات النشاط السياحي تقذف مباشرة في البحر أو الأنهار المؤيدة له دون معالجة سابقة ، مسببة بذلك تلوثا للمحيط . على الرغم أنه من المفروض أن تؤخذ بعين الاعتبار تهيئة الأماكن بمحطات معالجة النفايات والمياه القذرة .
- تفضيل المستثمرين للمناطق المتاخمة للشواطئ ، جعل عمليات البناء والإسمنت المسلح تغزو رمال الشواطئ ، وتقلص من مساحتها ، ناهيك عن إنشاء الطرقات التي ولدت حركة كبيرة في هته المناطق ، وتهيئتها ببعض النشاطات الرياضية لخلق جو مريح للمصطافين والسواح ، أدى إلى ارتفاع معدلاتهم⁽²⁾ .

1- فعلى سبيل المقارنة تستقبل دول أوروبا الجنوبية المظلة على حوض البحر المتوسط حوالي 40 % من مجموع سواح العالم . وتقدم فرنسا هته لدول باستقبالها لهم ، إذ بلغ عددهم مجموع 61,3 مليون قادم في سنة 1993 ، متبوعة بالولايات المتحدة ، إسبانيا بمجموع 40,6 مليون سائح في 1993 ، إيطاليا بمجموع 25,7 سائح في 1993 . وحسب توقعات المنظمة العالمية للسياحة فإنه وابتداء من سنة 2000 يعرف عدد السواح تزيادا سنويا بنسبة 03,8 % . لذا فقد توقعت ذات المنظمة لقطاع السياحة مستقبلا اقتصاديا هاما ، سيجعل منه قطاعا اقتصاديا حيويا . فقد بلغت مداخيل فرنسا جراء الخدمات السياحية مبلغ 23,57 مليار دولار سنويا ، متبوعة بإسبانيا بمبلغ 20,94 مليار دولار ، إيطاليا بمبلغ 19,57 مليار دولار . D'après la page web : // www. Urbanisme . équipement . gov . fr .

2- ففي فرنسا مثلا تحتل البلديات الساحلية 4 % فقط من مجموع الأراضي ، ولكن تحوي 10 % من السكان بكثافة سكانية تتجاوز مرتين المتوسط الوطني ، نقلا عن المعهد الوطني للإحصاء (INSEE 1990) .

- بفعل تشجيع الاستثمار السياحي فقدت الكثير من الأراضي ذات الطابع الفلاحي المتاخمة للمناطق الساحلية صفتها هته وحولت إلى منشآت سياحية ، مما أثر على توازنها الإيكولوجي فأدى ذلك إلى تغيير نسيجها السيسيومهني⁽¹⁾ .

غير أنه ورغم هذه المصادر المتنوعة والمتعددة لتلويث البيئة البحرية فقد اتخذت التشريعات الداخلية والدولية إجراءات وتدابير للوقاية من مخاطر التلوث البحري ، ستتعرض لها في المبحث الموالي .

1- فحسب منظمة " اليونسكو " فإن 60 % من سكان الأرض يعيشون على بعد أقل من 100 كلم من السواحل، أنظر د. جودت حسنين جودت ، المرجع السابق ، ص 256 .

المبحث الثاني :

الوقاية من مخاطر التلوث البحري وطرق إزالته

في القانون الداخلي والدولي .

لقد اتجهت أنظار الدول منذ وقت غير بعيد إلى التصدي لأخطار التلوث الذي يهدد البيئة البحرية، ومنه بدأ اهتمام الحكومات بإصدار تشريعات وطنية لحماية البيئة البحرية من هذه المخاطر، وذلك بالعمل على منع انتشاره ومكافحته . وإلى عهد قريب لم تكن هناك تشريعات أو قوانين جزائرية تنظم تلك الحماية على وجه كامل وشامل، وبما يتفق مع الأضرار الجسيمة والآثار المدمرة التي يحدتها التلوث البحري، سوى ما أصدره المشرع الجزائري من أحكام محدودة في أمر رقم 17-72⁽¹⁾ . لذلك كان لزاما على المشرع الجزائري التدخل بسرعة لوضع حماية قانونية للبيئة البحرية من التلوث، حتى يواكب مختلف التشريعات التي أصدرتها الدول المتقدمة في هذا المجال. فكان قانون رقم 03-83⁽²⁾ خطوة تشريعية مهمة تضمن بعض المواد المتعلقة بحماية البحر من التلوث، تلتها تدابير تشريعية أخرى (المطلب الأول). غير أنه وبالنظر إلى تعقد مشكلة حماية البحر من التلوث فإن القوانين الداخلية وحدها غير كافية ، لذلك لابد من التعاون الجهود الدولية. ويتجسد هذا التعاون سواء على المستوى العالمي أو الإقليمي من خلال مصادقة الجزائر على الاتفاقيات الدولية والإقليمية التي وضعت لذلك. ووضع خطط وبرامج مشتركة للتصدي والمكافحة (المطلب الثاني).

1- أمر رقم 17-72 مؤرخ في 25 ربيع الثاني عام 1392 الموافق ل 07 يونيو سنة 1972 يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمخروقات الموقع عليها ببروكسل في 29 نوفمبر 1969 ، ج.ر. رقم 53 سنة 1972

2- قانون رقم 03-83 مؤرخ في 22 ربيع الثاني عام 1403 الموافق ل 05 فبراير سنة 1983 يتعلق بحماية البيئة .

المطلب الأول: التشريعات الداخلية المتخذة لمنع التلوث البحري.

تعرض مياه البحر للتلوث بفعل العديد من نشاطات الإنسان . فقد أصبحت مياه البحر مستودعا لقاذوراته ، وضلت تمثل خطورة لا شك فيها بالنسبة لسكان السواحل والمصطافين ، فضلا عن سكان المناطق التي تعتمد على هذه المياه في الشرب بعد تطهيرها وتحليتها . ولقد بدأ المشرع الجزائري تدارك مشكلة حماية البيئة البحرية بالتدخل التشريعي وتكرست أساسا في القانون البحري الجزائري ، قانون حماية البيئة ، تشريعات الصيد البحري تشريعات السياحة والتشريع المنظم لتسيير النفايات بكل أشكالها (الفرع الأول) . غير ان التساؤل الذي يبقى مطروحا هل وفق المشرع الجزائري من خلال هذه الترسانة القانونية في إيجاد حماية فعالة للبيئة البحرية ، تجنبها مخاطر التلوث (الفرع الثاني) .

الفرع الأول : تكريس الحماية في النصوص الداخلية .

لقد برزت مشكلة التلوث البحري وتفاقم خطرها مع تقدم الصناعة وزيادة أساليب الراحة وارتفاع مستوى النمو الديمغرافي . ولقد كانت الدول الصناعية الكبرى سباقة إلى اكتشاف المشكلة والوقوف على مخاطرها ومن ثم البحث عن الحلول المناسبة لمعالجتها، كما كانت سباقة في إحداث التلوث والإخلال بالتوازن البيئي . ومع تفاقم مشكلة التلوث أصبح لزاما على كل الدول، لاسيما تلك المطللة على البحر اتخاذ تدابير وقائية وردعية لحماية لسواحلها ومجالها البحري . من هذا المنطلق تدخل المشرع الجزائري بمجموعة من النصوص القانونية الغرض منها حماية الساحل الجزائري وساكنته من مخاطر التلوث ، وعموما المياه البحرية الجزائرية ، تكرست من خلال عدة قوانين منها :

أولا : حماية البيئة البحرية في القانون البحري .

يعرف القانون البحري بمعناه الواسع على أنه " مجموع القواعد القانونية التي تحكم الملاحة البحرية، بالنظر إلى الأخطار البحرية التي تتعرض لها الملاحة والظروف التي تحيط بها " (1) .

1- د. كمال حمدي ، القانون البحري: السفينة، اشخاص الملاحة البحرية ، استغلال السفينة، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، مصر، ص 01 .
لقد صدر القانون البحري الجزائري بموجب أمر رقم 76-80 الذي عدل وتمم بموجب قانون رقم 98-05 (1) . فقد تضمنت مواده عدة تدابير وأحكام خاصة بالتلوث البحري ، إذ وضع المشرع نظاما خاصا بمسؤولية مالكي السفن عن الأضرار الحاصلة جراء التلوث بالوقود، حدد من خلاله آليات تعويض المتضررين إبتداءا من المادة 117 إلى غاية المادة 149 . و من هذا المنطلق جعل مسؤولية

مالك السفينة من خلال المادة 117 مطلقة ، ولا يمكن إعفاء المتسبب في الحادث نفسه من التعويض إلا إذا أثبت بأن الضرر الحاصل نتج عن عامل خارجي لا دخل له فيه. أما إذا تعدد الملاك فيكونون مسؤولين على وجه التضامن عن كافة الأضرار تطبيقاً لقواعد المسؤولية التضامنية. ويتمثل العامل الخارجي المقبول لدفع مالك السفينة المسؤولية عنه في إثبات وقوع التلوث بفعل :

- عمل حربي ، أو التمرد أو حادث ذي طابع استثنائي لا يمكن تجنبه أو التغلب عليه.
- الغير الذي تعمد بعمله إحداث ضرر .
- الإهمال أو أي عمل آخر من السلطات المسؤولة عن الصيانة ومكافحة النيران والمساعدات الملاحية الأخرى خلال ممارسة هذه المهمة .

فمن خلال ما تقدم يكون المشرع الجزائري قد حمل مالك السفينة مسؤولية التعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية بالوقود ، بعد استبعاد مسؤولية مالك البضاعة ، وهو بذلك قد تبنى قواعد الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969 ولبروتوكول عام 1992⁽²⁾ المعدل للاتفاقية لاسيما في مادته الرابعة⁽³⁾ . فلا يخفى على أحد ما يترتب على حادث التلوث الزيتي من هدم للنظام البيئي القائم في البحر ، وهلاك للأحياء البحرية ، والمواد العضوية التي تقتات منها ، وما يصاحب ذلك من تهديد لصحة الأفراد والأضرار التي تصيب و الاقتصاد الوطني عموماً .

-
- 1- أمر رقم 80-76 مؤرخ في شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر سنة 1976 المعدل والمتمم بقانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول 1419 الموافق ل 25 يونيو سنة 1998 يتضمن القانون البحري ، ج. ر رقم 47 لسنة 1998 .
 - 2- والتي صادقت عليه الجزائر بموجب مرسوم رقم 98-123 المؤرخ في 21 ذي الحجة عام 1418 الموافق ل 18 أبريل سنة 1998 ، يتضمن المصادقة على البروتوكول عام 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969، ج. ر رقم 25 لسنة 1998 .
 - 3- إذ تنص المادة 01/04 من بروتوكول عام 1992 على أنه " وباستثناء ما تنص عليه الفقرتان 02-03 من هذه المادة ، فإن مالك السفينة وقت الحادث ، أو عند وقوع الحادث الأول يكون مسؤولاً عن أي ضرر تتسبب فيها السفينة نتيجة للحادث " .
- ولقد تنبّهت الدول إلى خطورة الحوادث الناجمة عن تسرب الزيت والوقود في البحر ، فعمد المجتمع الدولي إلى إبرام في بروكسل بتاريخ 1969/11/29 معاهدة خاصة بالمسؤولية المدنية عن التلوث بالزيت ، وقد صادقت الجزائر على هذه المعاهدة بموجب الأمر الرئاسي رقم 72-17 الصادر في 07 جوان 1972⁽¹⁾ .

وبالإضافة إلى نظام المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي الذي نظمته المشرع الجزائري في القانون البحري ، فقد عالج مسألة صب وغمر وحرق النفايات داخل البحر. ولقد تبني المشرع الجزائري مبدأ المنع لكل صب أو غمر أو حرق لهذه النفايات داخل الوسط البحري من خلال المادة 210⁽²⁾. غير أن هذا المبدأ جعل له بعض الاستثناءات أوردها في المادة 214 ، إذ اجاز المشرع الجزائري طرح المواد الملوثة في البحر من قبل السفينة في ظروف استثنائية وعلى وجه الخصوص متى كان ذلك :

- لتأمين حماية أمن السفينة ذاتها أو أمن سفينة أخرى،
- لتجنب الخسائر عن السفينة أو الحمولة،
- ولإنقاذ الحياة البشرية في البحر .

ولقد جعل المشرع الجزائري في المادة 215 من القانون البحري كل إسالة أو غمر لمواد ملوثة في البحر خاضع لرخصة مسبقة ، بعد تكوين ملف يوضع تحت تصرف السلطات المختصة . ومن أجل ضمان الاحترام الكامل لهذه التدابير التشريعية ، فقد نص المشرع الجزائري في المادة 216 على أن كل مخالفة لأحكام هذه المواد تعرض المخالف لعقوبات⁽³⁾ . ولقد تبني المشرع الجزائري بعض قواعد القانون المدني بشأن المسؤولية المدنية في جبر الأضرار الناجمة عن التلوث الزيتي ، فقد جعل المسؤولية تضامنية في المادة 220 إذا تعدد ملاك السفن عن إحداث الضرر الواحد الذي لا يمكن تقسيمه⁽⁴⁾ .

1- أمر رقم 72-17 المؤرخ في 07 جوان 1972 المتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمخروقات الموقعة ببروكسل في 29 نوفمبر 1969 .

2- Mohamed Kahloula , op , cit , p11 .

3- فقد نص على بعض هذه العقوبات في المواد 02/479 ، 02/482 ، 01/483 ، 492 من القانون البحري الجزائري .

4- و هو الوضع الذي تبناه بروتوكول عام 1992 المعدل للاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969 في مادته الخامسة التي تنص على أنه " عندما يقع حادث يتضمن سفينتين أو أكثر وينتج عن ذلك أضرار تلوث ، فإن مالكي كل السفن المعنية يتحملون بالتكافل والتضامن المسؤولية عن تلك الأضرار، والتي لا يمكن الفصل بينها بصورة معقولة ، ما لم تحل مسؤولياتهم وفقا للمادة الثالثة".

بالإضافة إلى ذلك فقد تبني المشرع الجزائري قواعد تحديد مسؤولية مالك السفينة في المادة 221 عن الأضرار الناتجة عن تلوث مياه البحر بمبلغ معين وفقا للكيفيات المحددة في الاتفاقيات الدولية لتعويض الأضرار الناجمة عن التلوث الزيتي⁽¹⁾ .

يمكن القول في الأخير بأن القانون البحري الجزائري قد وضع قواعد أساسية لتعويض ضحايا التلوث البحري . و مع ذلك فإننا نوافق رأي الأستاذ (محمد كحلولة) بشأن التدابير الواردة في أحكام الأمر الرئاسي رقم 72-17 التي يرى فيها "بأن المشرع الجزائري قد صاغها بشيء من العمومية ، جعلت إجراءات مكافحة التلوث البحري بفعل الزيت غير كافية ، مما جعلها تقلص من فعالية هذا الأمر" (2) . وقد قام المشرع الجزائري بتدارك هذه النقائص بتعديل الكثير من أحكامه في قانون رقم 98-05 (3) وجعلها تتماشى مع الاتفاقيات الدولية والبروتوكولات المصادق عليها ، لاسيما بروتوكول عام 1992 الذي تبنى الكثير من أحكامه في التعديل الجديد ، ومع ذلك تبقى هذه التدابير غير كافية لضمان حماية أكبر .

وعلى غرار ذلك فقد تناول المشرع المصري بعض الأحكام الخاصة بالتلوث البحري في قانون التجارة البحرية المعدل والمتمم بقانون رقم 08 لسنة 1990 ، ووضع فيه الكثير من أحكام قانون البحري الفرنسي ، كما استعان المشرع المصري عند وضعه لقانون التجارة البحرية كذلك بأحكام عدة اتفاقيات دولية ، منها معاهدة الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978 والمعروفة بقواعد "هامبورج" ، معاهدة "لندن" لمنع تلوث البحار بالزيت ... وقد اعتبرت مصر المعاهدات التي وافقت عليها جزءا من تشريعها الوطني (4) . فجعلت قانونها يتماشى وهذه الأحكام، ومن ثم فقد نظم المشرع المصري مسؤولية مالك السفينة عن التلوث البحري بموجب القرار الجمهوري رقم 421 لسنة 1963 . وقد جعل مالك السفينة مسؤولا عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت بوضع قرنية المسؤولية على عاتقه تطبيقا لاتفاقية "بروكسل" المؤرخة في 1969/11/29 شأنه في ذلك شأن المشرع الجزائري (5) . وبذلك يكون المشرع المصري قد

1- إذ تنص المادة 06 فقرة 01 من البروتوكول عام 1992 : "يجق لملك السفينة الحد من مسؤوليته في ظل هذه الاتفاقية ..."

2- Mohamed Kahloula , op cit , p 12 .

3- قانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول 1419 الموافق ل 25 يونيو سنة 1998 يتضمن القانون البحري ، ج . ر رقم 47 لسنة 1998 .

4- د. كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص 05 .

5- د. كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص 261 وما يليها .

اتفق مع المشرع الجزائري في تحميل مالك السفينة مسؤولية الأضرار الناجمة عن تسرب النفط .

بالإضافة إلى التدابير التشريعية السابقة فقد صدر قرار جمهوري آخر يحمل رقم 1948 لسنة

1965 ، أنشأت من خلاله اللجنة الدائمة لمنع تلوث مياه البحر بالزيت ، ليعدل القرار بقرار آخر

تحت رقم 691 لسنة 1973 ... ووضعت هذه اللجنة تحت وصاية وزارة النقل البحري⁽¹⁾ . وزيادة على ذلك فقد صدر القانون رقم 72 لسنة 1968 تضمن الإجراءات اللازمة لتنفيذ المعاهدة الدولية لمنع تلوث مياه البحر بالزيت . وقد نص هذا القانون على معاقبة جميع السفن الوطنية والأجنبية سواء المنضمة للمعاهدة أو غير المنضمة، إذ أُلقيت الزيت داخل المياه الخاضعة لسيادة الجمهورية المصرية . أما المشرع الفرنسي فقد تبني أحكام التوجه الأوروبي الصادر في 27 ديسمبر 2002 والذي ينص على ضرورة تجهيز سواحل الدول الأوروبية بمنشآت استقبال النفايات الناجمة عن التلوث الزيتي⁽²⁾ . بالإضافة إلى ما جاء في القانون البحري الفرنسي من أحكام تخص التلوث بالنفط وطرق موجهته ، والذي استمد هو أيضا أحكامه من الاتفاقيات الدولية التي صدرت في هذا الشأن وصادقت عليها الجمهورية الفرنسية . وبذلك يتفق المشرع الجزائري مع المشرع المصري والفرنسي في تنظيم أحكام القانون البحري للقواعد القانونية الواردة في الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا الشأن .

ثانيا : حماية البيئة البحرية في التشريع المنظم لحماية البيئة .

لقد أفرز التقدم العلمي والتكنولوجي في مجال التصنيع ، ظهور آثار وخيمة على الحياة الطبيعية والإطار المعيشي للكائنات الموجودة في ظلها ، أحدثت كوارث إيكولوجية أنشأت إختلالات بالنظام البيئي . الشيء الذي ولد وعيا بالظاهرة البيئية لدى الحكومات والدول ومنها الجزائر . ركزت الجزائر بعد الاستقلال كل جهودها على تحقيق تنمية اقتصادية معتمدة على التخطيط المركزي ، حيث كانت كل النشاطات مركزة في شمال البلاد أين توجد أكبر المدن

1- د. محمد سمير الشراقوي ، التشريعات المحلية لحماية البيئة البحرية الساحلية في جمهورية مصر العربية ، مجلة القانون والاقتصاد للبحوث

القانونية والاقتصادية ، مصر ، السنة الرابعة والخمسون ، بدون رقم العدد 1984 .

2- Eliza Noemie et Frédéric Castallent , rapport sur la pollution marine par hydro carbures et les dégazages sauvages en méditerranée , WWF France .

وأكثر النشاطات الاقتصادية والمشاريع الصناعية⁽¹⁾ . وأمام هذا الوضع لم تبني الجزائر إستراتيجية واضحة ومدروسة في مجال حماية البيئة عموما والبيئة البحرية خصوصا، بحيث لم تكن هناك أية هيئة تشرف على حماية البيئة إلا في سنة 1974 حين تم إنشاء المجلس الوطني للبيئة⁽²⁾ .

ظهرت الاهتمامات الأولى للجزائر بالظاهرة البيئية منذ السبعينات⁽³⁾ ، إذ أنشأ أول ملتقى وطني حول البيئة في الجزائر في 05 ماي 1972 ودام أربعة أيام ، وقد أشارت لجنة الملتقى في أعمالها إلى ضرورة حماية الأراضي والغابات والسهوب وإقامة حظائر وطنية ، بحرية وبرية ، بالإضافة إلى

ضرورة مراقبة استعمال مواد الصحة النباتية غير القابلة للتحلل . وأوصى الملتقى بضرورة تجهيز المصانع بمعدات لإزالة أخطار التلوث وتصفية المياه الصناعية قبل إلقائها في البحر ، وإلى حماية البحر من النفايات الصناعية المتزايدة . كما تطرق المشاركون في هذا الملتقى إلى خطر تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط ، وقد خلص إلى تأكيد إرادة الجزائر في التعاون والتشاور مع بلدان البحر الأبيض المتوسط والعمل على حماية هذا الوسط البحري .

أكدت الجزائر مرة أخرى موقفها الداعم لحماية البيئة البحرية من خلال استضافتها للقمة الرابعة لدول عدم الانحياز⁽⁴⁾، فتكرست داخليا الإرادة السياسية من خلال سن قانون 83-03 الذي يعتبر أول خطوة تشريعية في مجال حماية البيئة في الجزائر⁽⁵⁾. وقد تضمن ستة أبواب، خصص أحكام الفصل الثالث من الباب الثالث إلى حماية البحر بمجموع سبعة مواد . بالإضافة إلى إحالته لعدة نصوص تطبيقية صدرت بعد ذلك في شكل مراسيم تنفيذية. وقد تضمنت هذه المواد بشكل أساسي قواعد منع صب ، غمر أو حرق أية مواد في البحر تطبيقا للمعاهدات والاتفاقيات الدولية

- 1- د. بوكعبان العربي ، الأبعاد البيئية والإنمائية لنظام المنطقة الاقتصادية الخالصة ، أطروحة دكتوراه دولة في القانون العام ، كلية الحقوق ، جامعة جيلالي اليابس ، سيدي بلعباس ، 2003-2004 ، ص 412 وما يليها .
- 2- ولعل ذلك يرجع إلى الآثار الإيجابية التي حققها "مؤتمر ستوكهولم" للبيئة الإنسانية الذي انعقد سنة 1972 . وقد تحولت بعد ذلك مصالح المجلس إلى وزارة الري وإصلاح الأراضي وحماية البيئة ، استحدثت ضمن الوزارة مديرية للبيئة . وفي سنة 1983 تأسست الوكالة الوطنية لحماية البيئة ... غير أنه لم يعرف قطاع البيئة استقرارا لعدم وجود آنذاك سياسة بيئية جادة واضحة المعالم ، فإلى غاية سنة 2001 خصصت الحكومة شعورا منها بأهمية حماية البيئة للقطاع وزارة مستقلة تختص بمجال البيئة.
- 3- وناس يحي ، تبلور التنمية المستدامة من خلال التجربة الجزائرية ، مجلة العلوم القانونية والإدارية ، كلية الحقوق ، جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان ، العدد رقم 01 لسنة 2003 ، ص 32 .
- 4- إذ استضافت الجزائر الندوة الرابعة لرؤساء الدول والحكومات للبلدان غير المنحازة من 05 إلى غاية 09 سبتمبر 1973 لمناقشة العديد من المسائل الجوهرية ، ومن بينها موضوع حماية البيئة البحرية.
- 5- قانون رقم 83-03 مؤرخ في 22 ربيع الثاني 1403 الموافق ل 05 فبراير 1983 يتعلق بحماية البيئة ، ج . ر رقم 06 لسنة 1983 .

والإقليمية التي أقرتها الجزائر ، غير أنها استثنت بعض الحالات التي يرخص فيها الوزير المكلف بالبيئة بذلك استنادا لنص المادة 49 . بالإضافة إلى ذلك فقد عاجلت المادة 53 وما يليها الحوادث التي تقع بفعل السفن والطائرات المحملة بمواد ضارة أو المحروقات والتدابير اللازمة اتخاذها من طرف الربان . وقد نص المشروع الجزائري على العقوبات كجزاء لخرق الأحكام المتعلقة بحماية البحر في الباب الثالث ابتداء من المادة 63 وما يليها . وجعل العقوبة تتراوح ما بين الغرامة وتلك السالبة للحرية ، بالنظر إلى درجة خطورة الجريمة المرتكبة⁽¹⁾ .

يعتبر قانون رقم 03-83 محاولة هامة من المشرع الجزائري لإدخال أول مرة الاعتبار البيئي في خطط التنمية . حيث أصبحت حماية البيئة مطلباً أساسياً لحماية الموارد الطبيعية ، واتقاء كل أشكال التلوث والمضار ومكافحته قصد تحسين إطار المعيشة ونوعيتها (2) .

وما يمكن ملاحظته أن المشرع الجزائري ومن خلال قانون 03-83 عالج بعض مظاهر تلوث البحر ، غير أنه أغفل الكثير من القواعد والأحكام التي كان من المفروض أن ينص عليها ، حيث فضل أن يعالجها إما في نصوص أخرى مستقلة أو أغفلها تماماً ، كظاهرة قذف المياه القذرة والمستعملة في البحر دون معالجة التي نص عليها لاحقاً في مراسيم مستقلة (3) ، مشكلة تطهير الموانئ وما ينجم عنها من نفايات ، ظاهرة تعرية السواحل بفعل سرقة الرمال والحجارة . ومن هنا فإن فعالية هذا القانون لم تكن كافية ، إذ أنه يعتبر "قانون إطار" يحيل على الكثير من النصوص التنظيمية ، عاماً في أحكامه إذ عالج كل مجالات البيئة ، شاملاً لكل الملوثات ومصادر التلوث (4) . فكان في تطبيق أحكامه عملية صعبة لاشتراك عدة قطاعات وزارية في ذلك . خاصة في غياب التنسيق الجاد الذي غالباً ما كان منعدماً .

-
- 1- وقد تجاوز المشرع الجزائري في إطار العقوبات ما ينص عليه القانون الدولي الاتفاقي حيث لا يسمح بتوقيع إلا العقوبات النقدية فقط متى كان المخالف أجنبياً ، وهذا تطبيقاً للمادة 01/230 من اتفاقية 1982 لقانون البحار متى كانت المخالفة قد تمت خارج البحر الإقليمي .
 - 2- أنظر المادة 01 من قانون رقم 03-83 السابق .
 - 3- راجع في ذلك مرسوم تنفيذي رقم 93-160 مؤرخ في 20 محرم عام 1414 الموافق لـ 10 يوليو سنة 1993 ينظم النفايات الصناعية السائلة، ج . ر رقم 46 لسنة 1993 ، وكذلك مرسوم تنفيذي رقم 93-161 مؤرخ في 20 محرم عام 1414 ينظم صب الزيوت والشحوم الزيتية في الوسط الطبيعي ، ج . ر رقم 46 لسنة 1993 ، وكذلك مرسوم تنفيذي رقم 94-279 مؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1415 الموافق لـ 17 سبتمبر سنة 1994 يتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر وإحداث مخططات استعجالية لذلك، ج . ر رقم 59 لسنة 1994 ...
- 4- Ahmed Raddaf, politique et droit de l'environnement en Algérie, thèse de doctorat en droit, université du Maine, France, 1991, P 236 .

زيادة على ذلك فإن قانون رقم 03-83 ترك الكثير من القضايا مبهمه ، لم يعالجها وترك بعضها إلى التنظيمات التي لم تر النور أبداً ، مما قلل من فعاليته القانونية وجديته التدابير المتخذة . ومع ذلك فإننا نرى بأن المشرع الجزائري حاول من خلال قانون رقم 03-83 تبني سياسة وقائية لتفادي وقوع التلوث ، فكانت تحتاج إلى توظيف أموال كبيرة وهياكل مادية وبشرية متخصصة ، وهو الأمر الذي غاب في الكثير من الأحيان مما جعل هته السياسة الوقائية في أغلب الأحوال بتأثير جد محدود .

وإلى جانب هذا لم يكن هناك تنسيق حقيقي بين مختلف الشركاء الفاعلين في مجال حماية البيئة ، بالإضافة إلى غياب جهاز دائم ومستقر يشرف على حماية البيئة ويوحد الجهود . ونتيجة لكل هذا وجدت الجزائر نفسها تنفق ما يزيد عن 03,5 مليار دولار سنويا لمعالجة ظاهرة التلوث، أي ما يمثل 07,5 من الناتج الداخلي الخام⁽¹⁾ .

وبالنظر إلى الواقع البيئي الخطير الذي أصبحت تعيشه الجزائر فقد تدخل المشرع الجزائري مرة أخرى لتعديل مواد قانون 03-83 فاصدر قانون رقم 10-03 وخصص الفرع الثاني من الفصل الثالث لحماية البحر⁽²⁾ .

ويعتبر قانون رقم 10-03 هو الآخر "قانون إطار" مبني على فكرة حق الجميع في بيئة سليمة ومحيط نظيف وصحي . فجاء يهدف إلى مبادئ أساسية تقوم عليها الحماية في إطار التنمية المستدامة القائمة على مبدأ الحيطة في التعامل مع الموارد الطبيعية ، من خلال تحسين شروط المعيشة والوقاية من كل أشكال التلوث والأضرار التي يمكن أن تلحق بالبيئة . كما حث القانون على ترشيد الاستعمال العقلاني للموارد الطبيعية المتوفرة بحرا وبرا ، والعمل على توظيف تكنولوجيا أكثر نقاء . ويستند قانون رقم 10-03 على مجموعة من المبادئ حددتها المادة 03 استمدها المشرع من الاتفاقيات الدولية و الإعلانات العالمية المتعلقة بحماية البيئة و منها على الخصوص إعلان "ريو دي جانيرو" واتفاقية "كيوتو" ... و تتمثل هذه المبادئ في :

1- أنظر مداخلة السيد شريف رحمان وزير التهيئة العمرانية والبيئة أمام مجلس الأمة بمناسبة مناقشة مشروع القانون المتعلق بحماية البيئة في إطار

التنمية المستدامة ، الجريدة الرسمية لمداولات مجلس الأمة ، العدد رقم 09 لسنة 2003 .

2- قانون رقم 10-03 مؤرخ 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق ل 19 يوليو سنة 2003 يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ،

ج . ر رقم 43 لسنة 2003 .

1- مبدأ المحافظة على التنوع البيولوجي : الذي ينبغي بمقتضاه تجنب إلحاق الضرر

بالتنوع البيولوجي .

2- مبدأ عدم إهدار الموارد الطبيعية : الذي ينبغي بمقتضاه تجنب إلحاق الضرر بالموارد

الطبيعية كالماء والهواء والبحر واليابسة ...

3- مبدأ الاستبدال : الذي يمكن بمقتضاه استبدال عمل مضر بالبيئة بآخر يكون أقل

خطرا عليها ، حتى ولو كانت تكلفته مرتفعة مقارنة بالنشاط المضر ، مدام مناسبا للبيئة .

4- مبدأ الإدماج: الذي بمقتضاه يجب دمج الترتيبات المتعلقة بحماية البيئة والتنمية المستدامة عند المخططات والبرامج القطاعية وتطبيقها .

5- مبدأ النشاط الوقائي وتصحيح الأضرار البيئية بالأولوية عند الضرر : ويكون ذلك باستعمال أحسن التقنيات المتوفرة وبتكلفة اقتصادية مقبولة، ويلزم كل شخص يمكن أن يلحق نشاطه ضررا كبيرا بالبيئة ، مراعاة مصالح الغير قبل التصرف .

6- مبدأ الحيطة : الذي يجب بمقتضاه ألا يكون عدم توفر التقنيات نظرا للمعارف العلمية والتقنية الحالية ، سببا في تأخير اتخاذ التدابير الفعلية لذلك بتكلفة اقتصادية مقبولة .

7- مبدأ الملوث الدافع : والذي يتحمل بمقتضاه كل شخص يتسبب نشاطه أو يمكن أن يتسبب في إلحاق الضرر بالبيئة ، نفقات كل تدابير الوقاية من التلوث والتقليص منه وإعادة الأماكن وبيئتها إلى حالتها الأصلية .

8- مبدأ الإعلام والمشاركة: الذي يكون بمقتضاه كل شخص الحق في أن يكون على علم بحالة البيئة والمشاركة في الإجراءات المسبقة عند اتخاذ القرارات التي تضر بالبيئة .

ووعيا من المشرع الجزائري بأهمية الثقافة البيئية في مجال الوقاية حث على إنشاء نظام للإعلام البيئي ، وخصص له الفصل الأول من الباب الثاني ، إبتداءا من المادة 06 سماه النظام الشامل للإعلام البيئي . إذ أصبح من حق كل شخص طبيعي كان أو معنوي الاضطلاع على المعلومة البيئية باعتبار ذلك من أدوات تسيير البيئة⁽¹⁾ ، على خلاف الوضع الذي كان سائدا في

1- غير أنه وعلى الرغم من اعتبار الإعلام البيئي حق لكل شخص ، فإنه لم يحدد طريقة ممارسته ولا شروطه واكتفى بالإحالة إلى التنظيم الذي لم يرى النور بعد .

ظل قانون رقم 83-03 الذي لم ينص من خلاله المشرع الجزائري على ضرورة تحسين الوعي البيئي للمواطن الذي هو أداة الحماية. فقد دعى في ظل قانون رقم 03-10 إلى إنشاء نظام للإعلام البيئي يتضمن شبكات جمع المعلومات البيئية ، ضمن شروط وإجراءات خاصة⁽¹⁾ . كما يتضمن هذا النظام من جهة أخرى المعطيات البيئية العامة ، العلمية ، التقنية ، الإحصائية ، والمالية. ومن جهة أخرى المعلومات المختلفة المتعلقة بالجوانب البيئية الداخلية والدولية ، وهذا كله وعيا من المشرع

الجزائري على أنه من بين عوائق فشل السياسة الوقائية في ظل القانون رقم 83-03 نقص المعطيات البيئية وانعدام المعلومات الواضحة والشاملة لحال البيئة ، مع العلم أن المعلومات والمعطيات هي أساس كل تخطيط ناجح وقاعدة لكل عمل جيد .

أبقى قانون رقم 03-10 على نظام تقييم الآثار البيئية ودراسات تأثير المشاريع على البيئة بمختلف مكوناتها مائة كانت أو برية⁽²⁾. وقد اشترط بأن تكون هذه الدراسة مسبقة ومعقدة اطلق عليها اسم التحقيق العمومي في النصوص التطبيقية لاسيما المرسوم التنفيذي رقم 07-145⁽³⁾ و اشترط بان تنجز على كل الأعمال وبرامج البناء والتهيئة العمرانية التي تؤثر بصفة مباشرة أو غير مباشرة فوري أو لاحقا على البيئة وبشكل البحرية والمسطحات المائية . ويجب أن تتم هذه الدراسات من قبل مكاتب دراسات ومكاتب استشارات معتمدة من طرف الوزارة المكلفة بالبيئة و السياحة، على أن يتحمل صاحب المشروع نفقات ذلك.

ويجب أن تتضمن دراسة التأثير على الأقل المعطيات التالية:

- عرض مفصل عن النشاط المزمع القيام به ،وصف للموقع وبيئته اللذان قد يتأثران من النشاط المزمع القيام به .
- وصف التأثير المحتمل على البيئة وعلى صحة الإنسان بفعل النشاط المزمع القيام به والحلول البيئية المقترحة لذلك .
- عرض عن تدابير التحقيق التي تسمح بالحد منه أو بإزالته، وإذا أمكن بتعويض الآثار المضرة بالبيئة والصحة.

-
- 1- أنظر المادة 15 من قانون رقم 10-03 السابق .
 - 2- أنظر المادة 15 من قانون رقم 10-03 السابق .
 - 3- المرسوم التنفيذي رقم 07-145 مؤرخ في 19 مايو 2007 يحدد مجال تطبيق ومحتوى وكيفية المصادقة على دراسة وموجز التأثير على البيئة ، ج.ر رقم 34 لسنة 2007 .

والجدير بالذكر أن قانون رقم 03-10 أشار إلى إمكانية إنشاء مجالات محمية كالمحميات الطبيعية ، والمناطق الأرضية والبحرية المحمية ، بحيث حدد المشرع الجزائري تدابير حماية خاصة لكل نوع من المجالات المحمية . ويمكن عند الضرورة حظر داخل المجال المحمي كل عمل من شأنه أن يضر بالتنوع الطبيعي و يشوه منظر المحمية و مظهرها الطبيعي⁽¹⁾. ويشمل هذا الحظر بالخصوص

عمليات البناء والتوطين ، الصيد البحري والصيد ، الأنشطة الصناعية والمنجمية ، الصب والتفريغ في المجال البحري ...

غير أنه فيما يخص حماية البحر فإن المشرع الجزائري لم يأت بالتعديلات والإضافات التي كانت ناقصة في القانون رقم 03-83. إذ أنه اكتفى بإعادة نقل مواد قانون رقم 83-03 دون إضافة إجراءات مهمة فيما يخص الوقاية من مخاطر التلوث البحري ، باستثناء تشديد العقوبات عن تلك التي كانت موجودة في قانون رقم 03-83 . فقد رفع مبلغ الغرامات في القانون الجديد مقارنة بغرامات قانون رقم 03-83⁽²⁾.

وعلى خلاف قانون رقم 03-83 الذي حدد مجال تطبيقه بحدود البحر الإقليمي، فإن القانون الجديد جعل من كل المياه الخاضعة للقانون الجزائري مجالا لتطبيقه في إشارة منه إلى حماية المناطق البحرية الأخرى⁽³⁾ . ومن جهة أخرى فقد جاء القانون الجديد بنص يعاقب كل من رمى أو أفرغ تسربا في المياه السطحية أو الجوفية أو مياه البحر الخاضعة للقضاء الجزائري بصفة مباشرة أو غير مباشرة ، ويتسبب مفعولها في الإضرار ولو مؤقتا بصحة الإنسان أو النبات أو الحيوان أو يؤدي ذلك إلى تقليص استعمال مناطق السياحة. إذ وضع كعقوبة لذلك الحبس لمدة سنتين و غرامة قدرها 500.000,00 دج لكل مخالف ، بحيث أن القانون القديم لم يحتوي على نص مماثل⁽⁴⁾.

وقد اهتم قانون رقم 10-03 بكل مصادر التلوث البحري سواء الناجم عن النفايات الصلبة أو عن مصادر برية ، جوية عن طريق الطائرات ، باعتبارها مصادر تلوث تنقص من القيمة الترفيهية والجمالية للبحر وسواحله وثروته عموما .

1- أنظر للمواد 29 وما يليها من قانون 10-03 السابق .

2- راجع في ذلك المواد 91-93-94-97 من قانون رقم 10-03 السابق .

3- للمقارنة أنظر إلى المادة 53 وما يليها من قانون رقم 03-83 والمادة 56 وما يليها من قانون رقم 10-03 السابق .

4- أنظر المادة 01/100 من قانون رقم 10-03 السابق .

ومع أن القانون رقم 10-03 يمثل قفزة نوعية في حماية البيئة، إذ أنه نص على اخذ المعطيات البيئية في السياسات التنموية شأنه شأن قانون رقم 03-83 ، إلا أن الإشكال الحقيقي في عدم جدوى هذه الحماية لا يكمن في النصوص فقط بل في عدم وجود إرادة سياسية حقيقية تضع فعلا هذه الترسنة القانونية من النصوص حيز التنفيذ .

ورغم أن القانون رقم 10-03 حديث النشأة جاء ببعض التدابير الجديدة ، إلا أنه عمليا أثار عدة صعوبات في تطبيقه بالنظر إلى النقائص والتناقضات الواردة فيه . فقد أشارت على سبيل المثال المادة 113 منه إلى إلغاء أحكام قانون رقم 83-03 ، غير أن نصوص هذا الأخير التطبيقية لازالت سارية المفعول إذ مدد العمل بها إلى غاية نشر النصوص التطبيقية الخاصة بقانون البيئة رقم 10-03 ، على أن لا يتجاوز ذلك مدة أربعة وعشرون (24) شهرا من تاريخ نشر القانون الجديد. الشيء الذي يجعل المراسيم التطبيقية المتخذة في ظل قانون رقم 83-03 ملغاة ابتداء من 21 يوليو سنة 2005 تاريخ انتهاء السنتين المحددتين في المادة 113 المذكورة أعلاه . و نتيجة تاخر ظهور النصوص التطبيقية الجديدة سنكون أمام نقص تشريعي و فراغ قانوني على المشرع الجزائري تداركه .

على غرار الجزائر سارعت الدول إلى وضع تشريعات بيئية وطنية محاولة منها وقاية ما بقي من نظم إيكولوجية بحرية وحمايتها من مخاطر التلوث . فقد أصدر المشرع المصري على خطى المشرع الجزائري القانون رقم 04 لسنة 1994 المتعلق بحماية البيئة⁽¹⁾ . وتشمل هذه الحماية البحار والمياه الداخلية المتضمنة نهر النيل والبحيرات المرتبطة بالبحار. ولقد خصص المشرع المصري الباب الثالث من قانون حماية البيئة إلى حماية البيئة البحرية من التلوث وسماه " حماية البيئة المائية من التلوث " رغم أنه يتعلق بالبيئة البحرية وحسب⁽²⁾.

قسم المشرع المصري الباب الثالث إلى ثلاثة فصول، خصص الفصل الأول إلى التلوث الناتج عن السفن، وجعل له فرعين يتصلان بالتلوث بالزيت، والتلوث بمخلفات الصرف الصحي والقمامة. وبهذا يكون المشرع المصري قد خالف المشرع الجزائري الذي لم يتطرق لتأثيرنفايات المياه القدرة، الزيت، الصرف الصحي على البيئة البحرية في قانون رقم 10-03.

1- قانون رقم 4 لسنة 1994 المتعلق بحماية البيئة ، المنشور في الجريدة الرسمية العدد 5 في 03/02/1994 .

2- د. ماجد راغب الحلو ، المرجع السابق ، ص 37 .

وقد خصص الفصل الثاني للتلوث من المصادر البرية ابتداء من المادة 57 إلى غاية المادة 60 ، تناول فيه مسألة الترخيص بإقامة المنشآت والمحلات على السواحل ، كيمييات تصريف المواد الملوثة وإجراءاته ...

أما الفصل الثالث فقد خصصه المشرع المصري للإجراءات الإدارية والقضائية المعمول بها في هذا الشأن، فنص في المادة 61 على صلاحيات مأموري الضبط القضائي في توقيع العقاب. كما جعل المشرع المصري في المادة 62 إمكانية إنشاء لجنة التظلمات للفصل في المنازعات الإدارية الناشئة عن تطبيق أحكام هذا القانون. وقد استهدف المشرع المصري من خلال قانون البيئة وضع قواعد متصلة بالبيئة البحرية لحماية الشواطئ والموانئ المصرية من مخاطر التلوث، وكذلك تعويض الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية والمساهمة في حماية جميع البحار من التلوث مهما كانت مصادره .

وما يميز التشريع البيئي المصري عن الجزائري أيضا ، أن المشرع المصري قد جمع أغلبية الأحكام والتشريعات المرتبطة بالبيئة البحرية وجعلها في قانون واحد ، على خلاف المشرع الجزائري الذي نظم أغلبية أحكام حماية البيئة البحرية في نصوص تنظيمية منفصلة ومستقلة عن قانون رقم 03-10 . ومن تم فقد سهل المشرع المصري على كل مهتم بشؤون البيئة البحرية عملية البحث في هذه النصوص . وأكثر من ذلك فقد جعل المشرع المصري الكثير من أحكام الاتفاقيات الدولية ضمن نصوص قانون حماية البيئة رقم 04 لسنة 1994 كحضر تلويث السفن للبحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية ، وفقا لما ورد في الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري من السفن وغيرها من المعاهدات الدولية التي انضمت لها مصر⁽¹⁾ ، على خلاف المشرع الجزائري الذي فضل بقائها منفصلة في مراسيم رئاسية . وبالتالي نرى أنه حسن فعل المشرع المصري .

بالمقابل فإن المشرع الليبي اتخذ كذلك جملة من تدابير الفنية والقانونية لحماية البيئة البحرية من خلال عدة نصوص قانونية ، أهمها نصوص اللائحة الفنية للقانون رقم 14 لسنة 1989 بشأن استغلال الثروة البحرية⁽²⁾ . فقد أشارت المادة 76 وما يليها من اللائحة إلى التدابير المتخذة بشأن منع إلقاء أو تفريغ النفايات والمواد التي يمكن أن تضر بالحياة البحرية، تنظيم مرور ووقوف

1- ويظهر ذلك من خلال المواد 49-50-57-90 من قانون البيئة المصري رقم 04 لسنة 1994 .

2- صليحة علي صداقة ، ص 204 وما يليها .

السفن في المحميات البحرية⁽¹⁾ بالإضافة إلى رصد و مراقبة النظام الايكولوجي للبيئة البحرية ومراقبة أنظمة الصيد فيها ، وعدم القيام بأي نشاط داخل هذه الأواسط من شأنه تغيير ظروف البيئة البحرية والإضرار بها .

وفي إطار دات الحماية أيضا سلك المشرع الفرنسي نفس المسلك الذي سلكه المشرع الجزائري، إذ أنه لم يقيم بتجميع النصوص الخاصة بحماية البيئة البحرية في كتاب واحد، وإنما لجأ إلى وضع منظومة تشريعية تحتوي على عدة قوانين تشمل الغابات، قانون المناجم ، القانون الريفي، قانون المنشآت المصنفة⁽²⁾ ... تتجاوز في مجموعها أربعة وعشرون قانون وعدة مراسيم⁽³⁾ . ومن بين القوانين التي نصت على حماية البيئة البحرية بشكل مباشر، قانون حماية الساحل الصادر سنة 1986، قانون حماية الطبيعة الصادر في سنة 1976 ، القانون الريفي الصادر في سنة 1984.

ثالثا : حماية البيئة البحرية في التشريع المنظم لصيد البحري .

يعتبر قطاع الصيد البحري والموارد الصيدية في مجمل دول العالم خاصة المتقدمة منه من القطاعات الهامة التي تساهم في فك إشكالية الأمن الغذائي ، بل وأكثر من ذلك يعتبر الصيد البحري مجالا هاما لخلق الثروة ، إذ أن الإنتاج العالمي ضمن هذا المجال يشهد عجزا كبيرا سواء في صورته الحالية أو المستقبلية . وبالإضافة إلى ذلك فإن قطاع الصيد البحري يضطلع بعدة أدوار لها الأثر الكبير على الاقتصاد الوطني للبلدان ، ويتعلق الأمر بتمويل خزينة الدولة بالعملة الصعبة عن طريق تصدير منتجات الصيد البحري وتربية المائيات وتحقيق الأمن الغذائي .

تواجه الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط في مجال الصيد البحري والموارد الصيدية مشكلة الاستغلال المفرط ، لذا فإن إدارتها تركز في أغلب الأحيان على العمل من أجل إعادة تشكيل هذا المخزون وتخفيض طاقة الصيد . غير أن الكثير من الدول النامية تميل إلى التركيز على تنمية المصايد من حيث الموارد الجديدة والتكنولوجيات. فقد أصبحت الأسماك من السلع التي تتداول في التجارة على نطاق واسع، وقد نشطت تجارتها بفعل الظروف الاقتصادية السائدة والمتعلقة بالمنافع الصحية لاستهلاك الأغذية البحرية.

1- وقد عرفت المادة 75 من اللائحة الفنية رقم 14 لسنة 1989 الحماية البحرية بأنها " المنطقة البحرية المحدودة المساحة والأبعاد التي تتوفر بها عدة خصائص بيئية أو طبيعية وتمتع بحماية بفعل التشريعات الصادرة بالخصوص وذلك لخدمة أغراض عملية واقتصادية " .

2- Philippe CH.- A. Ghillot , droit de l'environnement , ellipses édition , France , p 06 .

3- Michel Prieur , op. , cit. , p 20 .

إن الجزائر التي أدارت ظهرها للبحر سنين طوال جعلت القطاع يعيش فوضى حقيقة واستغلال عشوائي، تدرك اليوم وأكثر من أي وقت مضى ضرورة تدارك وضعها بأن تولي وجهها شطره، خاصة وأنها تتمتع بواجهة بحرية كبيرة ومساحة بحرية شاسعة.

لاشك أن قطاع الصيد وتربية المائيات في الجزائر يعرف في السنوات الأخيرة عناية معتبرة، حيث تم إنشاء وزارة خاصة لإدارة شؤونه، وذلك بالنظر إلى الأهمية التي يكتسبها. فهو قطاع اقتصادي حيوي يمتلك قدرات مهمة يمكنها المساهمة بفعالية في توازن البيئة البحرية والحد من التلوث الذي يهدد البحر . وعلى العموم فإن المسار التشريعي للقطاع قد عرف مرحلتين أساسيتين⁽¹⁾ :

المرحلة الأولى : قطاع تابع وتصورات غير مستقرة (1963-1999) .

منذ السنوات الأولى من الاستقلال اكتسبت السواحل الجزائرية ثروة اقتصادية معتبرة فهي تتمتع ب⁽²⁾ :

- واجهة بحرية تطل على البحر الأبيض المتوسط تساوي تقريبا 1200 كلم ،
- مساحة بحرية خاضعة للقضاء الوطني مخصصة للصيد، تقدر ب 09,5 مليون هكتار،
- مساحة تحتضن مسطحات مائية طبيعية واصطناعية ، موزعة على الساحل الجزائري وموجهة لتربية المائيات تقدر ب 100.000 هكتار ،
- مخزون من السمك يقدر ب 500.000 طن ،
- مخزون معتبر من الأسماك كثيرة الترحال وكذا أنواع أخرى ذات قيمة تجارية عالية (كالسمك الأبيض، القشريات...) ،
- حوالي 600 نوع من الطحالب البحرية ذات الاستعمالات المتنوعة (الطب ، مواد التجميل ، الري ، الصيدلة ...) ،
- مخازن هامة من المرجان الأحمر والاسفنجيات .

1- قطاع الصيد البحري في الجزائر (الحاضر والمستقبل)، تقرير سنوي صادر عن وزارة الصيد البحري والموارد الصيدية، مطبعة النعمان، الجزائر، 2002 ، ص 37 .

2- قطاع الصيد البحري في الجزائر (الحاضر والمستقبل) ، المرجع السابق ، ص 46 وما يليها .

بالرغم من وجود هذه الثروة السمكية الهائلة ، إلا أن نسبة الاستهلاك الفردي للسمك ظل في هذه الفترة منخفض مقارنة مع المعدل الأدنى المحدد من طرف المنظمة العالمية للصحة . كما أن معدل استغلال المساحة البحرية الخاضعة للقضاء الوطني لم تتجاوز 02,2 مليون هكتار من مجمل

المساحة المقدرة ب 09,5 مليون هكتار ، الشيء الذي يدفعنا للقول أن استغلال الموارد الصيدية في هذه الفترة كان تحت المعدل الأدنى⁽¹⁾ .

خلاصة هذه المرحلة يمكن وصفها بأن قطاع الصيد البحري فيها لم يكن منظما ، ويظهر ذلك من خلال عدم الاستقرار الإداري لهياكله. فقد أوكلت إدارة القطاع في البداية إلى الديوان الوطني للصيد البحري (O.N.P) الذي أنشأ في جويلية من سنة 1963 ووضع تحت وصاية وزارة الفلاحة والإصلاح الفلاحي إلى غاية 1968، ثم أصبح تحت وصاية وزارة الدولة المكلفة بالنقل . وفي سنة 1969 تم إنهاء مهام الديوان الوطني للصيد البحري وإنشاء الديوان الجزائري للصيد البحري الذي وضع تحت وصاية وزارة النقل . غير أنه وفي سنة 1979 تم إنشاء كتابة الدولة للصيد البحري ، ليصبح في 1989 قطاع الصيد خاضعا لوصاية وزارة الري ، ليتم من جديد إنشاء كتابة الدولة للصيد البحري لدى وزارة الفلاحة والصيد البحري في جانفي 1996 .

ونتيجة لعدم الاستقرار الإداري لقطاع الصيد في هذه المرحلة انعكس ذلك على استغلال الموارد الصيدية ، التي كانت تستغل بطريقة فوضوية بعيدة عن متطلبات حماية البيئة البحرية ، مما أدى إلى تدهور الثروة والوسط البحري . إذ أنه كانت تمارس وسائل صيد ممنوعة ، وفي مختلف أشهر السنة بدون احترام لدورة حياة الموارد الصيدية ، الشيء الذي ساهم في تدهم النظام البيئي البحري . ونتيجة لذلك غيرت الدولة من سياستها اتجاه قطاع الصيد البحري ليدخل بذلك مرحلة ثانية جديدة في التنظيم .

المرحلة الثانية : استقلالية القطاع والرهان الكبير (1999 ، إلى يومنا هذا) .

بعد معاناة القطاع من جراء عدم استقرار المؤسسات ووضعه تحت وصايات متعددة. من وزارة الفلاحة إلى وزارة النقل فوزارة الري ، وفي ظل مرحلة اقتصادية جديدة تقتضي ضرورة توجيه الموارد إلى خلق الثروة . أسند القطاع إلى وزارة قائمة بذاتها تحت تسمية " وزارة الصيد البحري والموارد الصيدية " وذلك ابتداء من ديسمبر 1999 حيث منح القطاع استقلالية تامة .

1- قطاع الصيد البحري في الجزائر (الحاضر والمستقبل) ، المرجع السابق ، ص 47 .

وقد منحت للوزارة مهام وصلاحيات كثيرة ، يأتي على رأسها ضرورة إعداد سياسة وطنية خاصة بميدان الصيد البحري والموارد الصيدية ، مع المحافظة على هذه الثروات وتثمينها وترشيد استغلالها. أما

على المستوى التشريعي فقد صدرت عدة نصوص قانونية أهمها المرسوم التنفيذي رقم 123-2000 الذي يحدد صلاحيات وزير الصيد والموارد الصيدية ، وقد جعل من بين مهام الوزير⁽¹⁾ :

- المحافظة على الثروات الصيدية والمائية والوطنية وتأمينها وتسيير استغلالها وحماية الأنواع البحرية المهتدة .

- يقنن الاستفادة من استغلال الموارد الصيدية والمرجانية والمائية الوطنية ومراقبتها ، كما يحدد شروط التدخل في منطقة الصيد المحفوظة ويحدد حصص الصيد الواجب اقتطاعها⁽²⁾ .

فقد تدخل المشرع الجزائري ووضع مجموعة من الإجراءات والتدابير لتنظيم القطاع وطريقة استغلاله ، إذ أنه وفي قلة التنظيم الذي كان سائدا في المرحلة السابقة فإن الكثير من أساطيل الصيد الأجنبية كانت تقوم بالصيد في المساحة البحرية الخاضعة للسيادة الجزائرية ، مما زاد من الاستغلال العشوائي ، والاستغلال الغير مشروع ، باستعمال أساليب محرمة ، ووسائل صيد ممنوعة ، وبكميات تجاوزت الحدود المسموح بها . وقد أدى ذلك إلى استنزاف هذه الخيرات ، لاسيما لبعض أنواع الأسماك ، وللمرجان الجزائري الأحمر .

كان القانون رقم 11-01 بمثابة المرجعية القانونية لكل نشاطات القطاع⁽³⁾ . فهو ذو طابع تنظيمي جاء للحد من الفوضى التي كانت سائدة على كل المستويات (المهنة، الإدارة ، الاستغلال) ردعي لكل المخالفات والخروقات والاحتكار ، وكذا وضع حد من النهب للثروة الوطنية . وقد دعا قانون رقم 11-01 إلى استغلال أحسن لمخزوننا من الموارد الصيدية ، مع

1- المرسوم التنفيذي رقم 123-2000 المؤرخ في 07 ربيع الأول عام 1421 الموافق ل 10 يونيو سنة 2000 يحدد صلاحيات وزير الصيد والموارد الصيدية .

2- وتفيد الإحصائيات بأن الجزائر تتميز بضعف استهلاكها للمنتجات الصيدية والمقدرة ب 3,02 كلغ/السكان/السنة في سنة 2000 ، والذي يعد أقل من متوسط استهلاك دول المغرب العربي المقدر ب 8,50 كلغ/السكان/السنة ، ودول البحر الأبيض المتوسط المقدر ب 12 كلغ/السكان/السنة ، أو معدل دول العالم المقدر ب 15,70 كلغ/السكان/السنة . نقلا عن قطاع الصيد البحري في الجزائر (الحاضر والمستقبل) ، المرجع السابق ، ص 50 .

3- قانون رقم 11-01 مؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1422 الموافق ل 03 يوليو سنة 2001 ، يتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، ج.ر. رقم 36 لسنة 2001 .

ضمان المحافظة عليها وعلى تجديدها ومنع الاستغلال المفرط وتجنب انعكاساته⁽⁴⁾ . وقد نص القانون كذلك على حماية التنوع البيولوجي عن طريق الرقابة وحماية المخزون من خلال الاستغلال الرشيد للثروة⁽²⁾ . وقد منع القانون الجديد السفن الأجنبية من الصيد في المياه الخاضعة للقضاء الوطني ، إذ

وضع في هذا الصدد أحكام خاصة تطبق على السفن الأجنبية أهمها أن تحصل السفن الأجنبية على رخص صيد يمنحها الوزير المكلف بالصيد⁽³⁾ .

وضع القانون رقم 11-01 جهازا جديدا للمراقبة يتمثل في إنشاء شرطة للصيد البحري، تعزيزا للمراقبة التي تمارسها السلطات المؤهلة قانونا⁽⁴⁾ . واستكمالا للمنظومة التشريعية أصدر المشرع مرسوم تنفيذي رقم 56-01 ينظم شروط المحافظة على المرجان البحري وطريقة استغلاله ، بحيث منع المشرع صيد المرجان وجعل جزاءات ردعية لكل مخالف⁽⁵⁾ .

وقد عمل المشرع الجزائري على وضع نظام يطبق على الصيد البحري نص عليه من خلال المرسوم التنفيذي رقم 481-03 ، إذ قد نص في المادتين 22 و24 منه على كفاءات منح رخص الصيد البحري وتعليقها أو سحبها ، وعلى ضرورة امتلاك ربان سفن الصيد البحري لهذه الرخص قبل مباشرة نشاط الصيد⁽⁶⁾ . كما حدد المشرع الجزائري من خلال المادتين 29 و31 من المرسوم التنفيذي رقم 481-03 حصص الصيد البحري التي لا يجوز تجاوزها بغرض المحافظة على المخزون السمكي . غير أن ما يلاحظ على قانون رقم 11-01 أنه أحال في تطبيق الكثير من مواده إلى التنظيمات التي تحدد طريقة التطبيق، غير أن ذلك لم يتم لحد اليوم الشيء الذي ينقص من فعالية النص القانوني . وفي إطار عقلنة استغلال الموارد الصيدية فقد نص المشرع الجزائري من خلال المرسوم التنفيذي رقم 187-04⁽⁷⁾ على منع الصيد البحري باستعمال العديد من الآلات

-
- 1- أنظر المادة 13 من قانون رقم 11-01 السابق.
 - 2- أنظر المادة 16 من قانون رقم 11-01 السابق.
 - 3- أنظر المادة 22 من قانون رقم 11-01 السابق.
 - 4- أنظر المادة 23 من قانون رقم 11-01 السابق.
 - 5- المرسوم التنفيذي رقم 56-01 المؤرخ في 15 فبراير سنة 2000 يتعلق بصيد المرجان.
 - 6- المرسوم التنفيذي رقم 481-03 مؤرخ في 19 شوال عام 1424 ، الموافق ل 13 ديسمبر سنة 2003 يحدد شروط ممارسة الصيد البحري وكفاءاته ، ج.ر رقم 78 لسنة 2003 .
 - 7- المرسوم التنفيذي رقم 187-04 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1425 الموافق ل 07 يوليو سنة 2004 يحدد قائمة آلات الصيد البحري المحظور استردادها وصنعها وحيازتها وبيعها ، ج.ر رقم 44 لسنة 2004 .
- والوسائل المحظورة، نص عليها في المواد 02 و04 والتي من شأنها الإضرار بالثروة السمكية ومن بينها: الجرفات الميكانيكية، الصليب (الذي يستعمل في صيد المرجان) ، المتفجرات والأسلحة النارية ، الشباك المعقودة المنحرفة التي يفوق طولها 025 كلم ، أو تلك التي تقل أصغر فتحة من عيونها الممدودة عن 24 ميليمتر. وقد منع المشرع من خلال المرسوم التنفيذي رقم 188-04⁽¹⁾ قنص أو

تسويق منتجات الصيد البحري التي لم تبلغ الأحجام الدنيا القانونية وهذا تطبيقا للمادة 53 من قانون رقم 01-11 التي منعت القنص ، نقل منتجات الصيد التي لم تصل الحجم التجاري المحدد حماية منه لدورة حياتها⁽²⁾ .

وضع المشرع الجزائري من خلال القرار المؤرخ في 17 مارس سنة 2003 تواريخ افتتاح موسم الصيد ، وجعل له مواعيد محددة للصيد وذلك بترك فترات للراحة والتكاثر ويكون على مرحلتين⁽³⁾ . وتبدأ المرحلة الأولى بالنسبة لسفن صيد الأسماك السطحية بواسطة حبال السنار التي تفوق طولها 24 متر من أول يناير إلى 31 ماي من كل سنة ، وتبدأ المرحلة الثانية من فاتح أوت إلى 31 ديسمبر . كما أنه حدد خطوط مرجعية بين من خلالها المناطق التي يتم من خلالها الصيد البحري على طول الشريط الساحلي الجزائري من حدود الغربية إلى الحدود الشرقية⁽⁴⁾ .

ومما لا شك فيه أن المنتج السمكي أصبح يحظى حاليا باهتمام عالمي كبير ، جعل الجزائر باعتبارها بلدا ساحليا تتبنى سياسة تنمية اقتصادية تجعل الموارد السمكية ثروة وطنية مستدامة . فقد فرضت هذه المعطيات على المشرع الجزائري وضع إطار قانوني يرشد ويعقلن استغلال هذه الموارد للوصول إلى استغلال أمثل ، لذلك فقد تكون السنوات المقبلة كفيلا للإجابة على مدى فعالية هذا الإطار القانوني الذي أوجده .

وتواجه اليوم دول حوض البحر الأبيض المتوسط مشاكل الاستغلال الكامل والمفرط لمخزوناتها السمكية إذ أصبحت تضر بالنظام البيئي البحري ، لذا تدخلت أغلب هذه الدول لتنظيم

1- المرسوم التنفيذي رقم 04-188 مؤرخ في 07 يوليو سنة 2004 يحدد كفاءات قنص الفحول والبرقات والبلاغيط والدعاميص ونقلها وتسويقها ، ج.ر رقم 44 لسنة 2004 .

2- أنظر المادة 11 وما يليها من المرسوم التنفيذي رقم 04-188 السابق .

3- قرار مؤرخ في 1 محرم عام 1424 الموافق ل 17 مارس سنة 2003 يتضمن تواريخ افتتاح موسم صيد الأسماك كثيرة الترحال التجاري وإغلاقه في المياه التي تخضع للفضاء الوطني ، ج.ر رقم 20 لسنة 2003 .

4- قرار مؤرخ في 24 جمادى الأولى عام 1425 الموافق ل 12 يوليو سنة 2004 يحدد الخطوط المرجعية التي تحدد مناطق الصيد البحري انطلاقا منها .

نشاط الصيد البحري حماية منها للبيئة البحرية .

فعلى سبيل المثال تمثل الأسماك في موريطانيا إلى حد كبير الغذاء الأساسي لأفرادها ، وهو في نفس الوقت مصدرا هاما للدخل بالنسبة للعديد من الأسر الموريطانية . وللحفاظ على المخزون السمكي من الاستغلال المفرط ، انتهجت موريطانيا سياسة ترشيد استعمال مخزونها من الثروة

السلمكية لاحتواء حجم الصيد أو خفضه ، الشيء الذي أدى بالمشرع الموريطاني إلى وضع أمر رقم 144-88⁽¹⁾. و قد اعتبر المشرع الموريطاني الموارد الصيدية الموريطانية إرث وطني ملك للدولة يجب حمايته ، باعتباره حلقة ضمن النشاط الاقتصادي للدولة⁽²⁾ . وهو في هذه النقطة يتفق (المشرع الموريطاني) مع المشرع الجزائري الذي اعتبر من خلال المادتين 04 و 05 من قانون رقم 11-01 المواد الصيدية والبيولوجية ملك للدولة تسير في إطار مخطط وطني .

وإلى جانب ذلك فقد نظم المشرع الموريطاني الصيد البحري من خلال عدة مواد بداية من المادة 06 إلى غاية المادة 63 وقد ميز أيضا بين الصيد التقليدي والصيد الاصطناعي والصيد السياحي ، وهو في ذلك يتفق أيضا مع المشرع الجزائري الذي وضع أنواعا الصيد البحري وحدد لها شروطا . وقد أخضع المشرع الموريطاني ممارسة الأساطيل الأجنبية للصيد داخل المياه الإقليمية الموريطانية إلى رخصة مسبقة تمنح من قبل الوزير المكلف بالصيد البحري ، شأنه شأن المشرع الجزائري الذي لجأ أيضا إلى نفس التدابير . وقد منح الأمر السالف الذكر إلى الوزير المكلف بالصيد البحري حق وضع مخططات الاستغلال قصيرة المدى ، بالإضافة إلى تأسيس مجلس استشاري للصيد البحري . وعلى نفس وتيرة المشرع الجزائري فقد فرض المشرع الموريطاني على سفن الصيد الأجنبية مسك دفاتر تتضمن معلومات ومعطيات حول السفينة الأجنبية ، وأخرى خاصة بالنشاط الخاص بها نص عليها في المادة 17 . وقد منع أمر رقم 144-88 من خلال المادة 27 استعمال أو نقل المواد المتفجرة أو غمر وصب المواد السامة لصيد الأسماك .

وعلى العموم فإن المشرع الموريطاني ركز في أغلب مواد الأمر رقم 144-88 على نشاط السفن الأجنبية في صيد الأسماك داخل المياه الخاضعة للقضاء الموريطاني ، ولعل ذلك يعود إلى غنى

1- Ordonnance n° 88-144 du 30 octobre 1988 portant code des pêches maritimes.

2- أنظر المادة 01 من الأمر رقم 144-88 السابق.

السواحل الموريطانية بالثروة السمكية واستغلالها المفرط من قبل السفن الأجنبية التابعة للدول المتقدمة ذات التكنولوجيا العالية .

أما المشرع الفرنسي فقد نظم أحكام الصيد البحري من خلال عدة نصوص قانونية آخرها القانون التوجيهي للصيد البحري والفلاحة البحرية المؤرخ في 18 نوفمبر 1997⁽¹⁾ . وقد نص من خلاله المشرع الفرنسي على ضرورة عقلنة الاستغلال للمحافظة على الثروة السمكية والموارد البحرية

وجعلها مستدامة⁽²⁾. وقد علق المشرع الفرنسي ممارسة الصيد البحري على استخراج رخصة إدارية مسبقة وتحت رقابة إدارة الصيد البحري ، وهو في ذلك يتفق مع المشرع الجزائري الذي أوجب على محترفي الصيد الحصول على رخصة إدارية نص عليها من خلال المواد 13-16-48 من المرسوم التنفيذي السابق رقم 03-481. وقد أعطى القانون الفرنسي للإدارة الساهرة على القطاع صلاحية توزيع حصص الصيد على الصيادين ، وبأن يكون في أوقات محددة وأماكن معينة شأنه في ذلك شأن المشرع الجزائري .

بالإضافة إلى القانون التوجيهي المؤرخ في 18 نوفمبر 1997 فقد نظم المشرع الفرنسي الكثير من الأحكام المتعلقة بممارسة الصيد البحري في القانون الريفي⁽³⁾ (code rural) . فقد اعتبرت المادة L.230-1 أن المحافظة على الموارد المائية وحماية الموارد الصيدية من صميم المصلحة العامة، فقد نص المشرع الفرنسي على ضرورة الحفاظ على الموارد الصيدية واستعمالها بطريقة عقلانية تضمن استمرارية حياة الموارد الصيدية ، من خلال احترام تكاثرها وحركتها ، وذلك طبقا لنص المادة L.232-5 .

وقد نصت المادة L.232-6 على ضرورة احترام آجال الصيد بالنسبة للأسماك كثيرة الترحال، وبذلك يكون المشرع الفرنسي قد أعطى من خلال القانون الريفي صلاحيات أخرى للإدارة المختصة تعزيزا للصلاحيات الممنوحة لها ضمن القانون التوجيهي المؤرخ في 18 نوفمبر 1997 من

-
- 1- Loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines , J.O du 19/11/1997 , J.O.R.F du 19 novembre 1997 , p 16723 .
 - 2- Jean-Luc Prat, le droit communautaire et le droit français des pêches maritimes en quête des cottus individuels transférable-droit de propriété économie et environnement les ressources marines , thèmes et commentaires , Dalloz édition , 2002 , France , p 93 .
 - 3- Raphaël Rome , droit et administration de l'environnement ,Dalloz , 3em édition , France , 1999 , p115.

أجل مراقبة نشاط الصيد البحري والموارد الصيدية .

فتشريع الصيد البحري الفرنسي مقارنة مع قانون رقم 01-11 المتعلق بالصيد البحري الجزائري أعطى للإدارة سلطة ضبط إداري واسعة في سبيل تحقيق أهدافه . فجعل المحافظة على الثروة السمكية والموارد المائية من صميم النظام العام . وللإدارة في سبيل تحقيق ذلك سلطة تدخل واسعة ، خاصة فيما يتعلق بلوائح الضبط .

وعلى خلاف المشرع الجزائري فإن المشرع الفرنسي قد وفر حماية قانونية للنباتات البحرية وجعل المحافظة على حياتها من صميم النظام البيئي . إذ خصص القرار رقم 2606 لتحديد شروط جمع هذه النباتات البحرية، بحيث منع أن تكون عمليات الجمع ليلا أو في أيام العطل ، بالإضافة إلى أنه منع اللجوء إلى طريقة انتزاعها⁽¹⁾ . بل يجب أن تجمع بكيفية سليمة تضمن بقائها ، وأن يكون ذلك على أعماق تتجاوز 100 متر بواسطة مؤسسات متخصصة في ذلك⁽²⁾ . وقد نظم المشرع الفرنسي على خلاف المشرع الجزائري عمليات صيد الطيور البحرية وغيرها من الطرائد من خلال عدة نصوص أهمها قانون رقم 918-68⁽³⁾ والمرسوم رقم 243-75⁽⁴⁾ . بحيث منع صيد هذه الطيور والطرائد على كافة ما لم تكن هناك رخصة صيد سارية المفعول وفي أوقات محددة ولكميات معروفة مسبقا . وبغرض حماية البرية (la Faune Sauvage) أصدرت الإدارة المختصة قرارا وزاريا مشتركا مؤرخا في 1975/05/29 بين وزير الفلاحة والوزير المكلف بالتجارة البحرية حدد قائمة الحيوانات والأحياء الممنوعة من الصيد .

رابعا : حماية البيئة البحرية في التشريع المنظم للسياحة .

لقد أدى استغلال الإنسان المفرط للنواحي الجمالية للطبيعة واستعمالها كبضاعة إلى زحف عمراني للمناطق الساحلية ، نتج عنه اختلال لنظامها البيئي وتوازنها الإيكولوجي البديع . فلقد كانت السياحة ولازالت مورد رزق للكثير من العائلات ، ومصدر ثراء لرجال المال والأعمال جعل الكل يقبل عليها . ويتميز حوض البحر المتوسط بطبيعة خلابة ومناظر سياحية جذابة جعلت

1- Arrêté n° 2606 du 07/08/1975 portant réglementation de la récolte des végétaux marins .

2- Exploitation des ressources marines vivantes, [http : www, ramage, org ramage fr. / ressources fr.](http://www.ramage.org/ramage.fr/ressources.fr) PH p 3 , p04 .

3- Loi n° 68-918 du 24/10/1968 relative à la chasse maritime, J.O du 26/10/1968 (partiellement codifiée au code rural , art. L222-27 ET S) .

4- Décret n° 75-243 du 21/04/1975 .

دوله قبله للسواح والمصطافين من الداخل والخارج . إذ أن مداخيل السياحة لبعض دول الحوض تعتبر موردا اقتصاديا هاما جعلت الاستثمار فيها مغريا ومنها فرنسا ، إسبانيا ، إيطاليا ، تركيا ، تونس ، المغرب ، مصر...

تحتل الجزائر ضمن حوض البحر الأبيض المتوسط موقعا استراتيجيا هاما ، جعلها من بين الدول السياحية المهمة في المنطقة تستقطب ملايين الزوار سنويا . غير أنه وفي السنوات الأخيرة وعلى

خلفيات الأزمة الأمنية تقلصت مداخيل الجزائر من السياحة ووصلت إلى مستوياتها الدنيا . ولكن ومع الانفراج الأمني أصبح الاستثمار السياحي في الجزائر قلة رجال المال والأعمال الجزائريين والأجانب، إذ دخلت شركات دولية كثيرة الجزائر بغرض الاستثمار في هذا القطاع الذي أصبح مغريا .

يعد هذا التوجه الجديد سابقة في تاريخ القطاع حيث عانى هذا الأخير في ما مضى من التهميش وعدم الاستقرار. ونظرا لعدم وضوح تصور خاص في بنية الاقتصاد الوطني لم يسمح ذلك بتطويره وأدى إلى تقليص النشاط فيه، بحيث أصبحت ظروف ممارسته تتسم بالغموض وعدم التنظيم . وعلى العموم فإن ما يمكن تسجيله بهذا الصدد أن المسار التشريعي للقطاع قد عرف مرحلتين أساسيتين :

المرحلة الأولى : سياسة سياحية غير ثابتة (1963-2001) .

على عكس ما كان منتظرا من الجزائر التي استعادت استقلالها وخرجت منهكة القوى ، قليلة الموارد ، كان ينبغي عليها التوجه إلى المجالات غير المكلفة اقتصاديا مثل السياحة والاستفادة منها في ظل هشاشة البنية الاقتصادية التي ميزت عشرية ما بعد الاستقلال . فالجزائر تمتاز بسواحل جذابة وجميلة ، إلا أن استغلالها والاستفادة من مردودها السياحي لم يتم إلا بشكل جد محدود . فغياب الاهتمام الميداني نتج عنه غياب الإطار القانوني والتشريعي للقطاع . إذ أنه وفي أغلب الأحوال كان النشاط السياحي يسير في فوضى وبدون تنظيم ، جعل استغلال موارده يتم بشكل عشوائي أضر بالنظام البيئي للسواحل الجزائرية . حيث أن الكثير من المنشآت السياحية التي أقيمت في المجال البحري كانت تمس بالطابع الإيكولوجي والسياحي ، مما أدى إلى تراجع المناطق الرملية للشواطئ بفعل البناءات ، دون دراسة مدى تأثير هذه المنشآت على البيئة . وقد أنجز في هته الفترات بعض المنشآت السياحية الضخمة كالأندلسيات في مدينة وهران، إقامة الساحل "المورتي" بالعاصمة ، مازفران ، زيرلدا ، ولكن في غياب مخطط منسجم يراعي أوضاع البيئة البحرية في شغل أراضي الشريط الساحلي⁽¹⁾ .

ومع ذلك فقد تدخل المشرع الجزائري وبطريقة محتشمة خلال هذه المرحلة بسن بعض القوانين والتشريعات منها أمر رقم 66-62 المتعلق بالمناطق والأماكن السياحية ، حدد من خلاله المواقع السياحية وبعض التدابير المتخذة لحمايتها⁽²⁾ . وكذلك قانون رقم 84-12 الذي خصص جزءا من مواده لوضع إطار قانوني لحماية الشريط الغابي الساحلي⁽³⁾ . إذ أن السواحل الجزائرية كثيرا ما تمتد

عليها آلاف الهكتارات من الغابات تحتوي على أشجار كثيرة تنمو على السواحل منها الصنوبر الساحلي ، العرعار ، الكالتوس (4) ...

مع دخول الجزائر اقتصاد السوق وتحرير الاقتصاد الوطني ، ظهرت إرادة تشريعية في وضع حد للفوضى التي كان يتخبط فيها القطاع . فكان قانون (5) رقم 90-30 أول خطوة تشريعية في هذا المجال اعتبر بأن شواطئ البحر ، قعر البحر الإقليمي وباطنه ، المياه البحرية الداخلية ، طرح البحر ومحاصره ... من ضمن الأملاك الوطنية العمومية التي لا يجوز التصرف فيها أو تملكها. بل وأكثر من ذلك وضع القانون أجهزة رقابة تتولى مراقبة الاستعمال الحسن لهته الأملاك (6). غير أن القانون المذكور أعلاه أجاز إمكانية الاستغلال السياحي لهذه الأماكن في شكل تسيير بالوكالات أو استغلال بالامتياز (7). ولضبط أكثر للنشاط السياحي فقد أنشأت لأول مرة خلال سنة 1995

1- فولاية تلمسان متلاكان القطاع السياحي فيها يعيش بعيدا عن متطلبات التهيئة العمرانية ، إذ سجلت عدة تجاوزات بشأن عمليات التوطن التي كانت عشوائية بالإضافة إلى الإستلاء غير المشروع على الأراضي المجاورة للسواحل ، نتج عنها إقامة بنايات فوضوية ونشاطات سياحية غير منظمة . وقد زاد التدفق الهائل للسواح من هتك النظام البيئي في هذه المنطقة الذي كان يقدر سنويا بحوالي 02,9 مليون سائح أدى إلى تأثيرات مضرّة على البيئة البحرية. Découvrez Tlemcen, guide touristique, direction du tourisme et de l'artisanat de Tlemcen, 2001, p 05.

2- الأمر رقم 66-62 المؤرخ في 04 ذي الحجة عام 1385 الموافق ل 26 مارس سنة 1966 والمتعلق بالمناطق والأماكن السياحية.
3- قانون رقم 84-12 المؤرخ في 23 جوان 1984 المتضمن النظام العام للغابات المعدل والمتمم بقانون رقم 91-21 المؤرخ في 02 ديسمبر 1991 .

4- نصر الدين هنوي، الوسائل القانونية والمؤسسية لحماية الغابات في الجزائر، الديوان الوطني للأشغال التربوية ، الجزائر طبعة 2001 ، ص 10 وما يليها .

5- قانون رقم 90-30 مؤرخ في 14 جمادى الأولى عام 1411 الموافق أول ديسمبر 1990 يتضمن قانون الأملاك الوطنية ج.ر رقم 52 لسنة 1990 .

6- أنظر المادة 15 من قانون رقم 90-30 السابق .

7- أنظر المادة 61 من قانون رقم 90-30 السابق .

وزارة للسياحة تشرف على القطاع بعد أن كان تابعا لقطاعات أخرى . وقد سن المشرع الجزائري بعد هذه المرحلة بعض القوانين منها قانون رقم 99-01 حدد من خلاله المعايير التي تحكم نشاط وكالات السياحة والأسفار، وخصص فيه حيزا للسياحة البحرية وجعل لها شروطا وضوابط (1). غير أنه ومع ذلك تبقى هذه المرحلة تفتقد إلى قانون توجيهي يضبط النشاط السياحي، الشيء الذي أثر سلبا على البيئة البحرية وجعل استغلالها من قبل المتعاملين في هذا القطاع يحدث بها أضرار معتبرة .

المرحلة الثانية : نحو نظام مستديم للاستغلال السياحي (2002 إلى يومنا هذا) .

بعد إنشاء وزارة السياحة والصناعات التقليدية باشرت هذه الأخيرة نشاطها على أسس منهجية وعملية ، من أجل معرفة الوضعية الحقيقية للقطاع وظروف ممارسة النشاط والهياكل القاعدية التابعة له ، ومن تم تسطير الأهداف وتحديد الأولويات . فمن خلال التشخيص الميداني للقطاع استطاعت الوزارة رسم إستراتيجية لتطوير القطاع آخذة بعين الاعتبار المعطيات البيئية في تحقيق تنمية دائمة للسياحة⁽²⁾ .

وفي هذا الإطار صدر قانون رقم 02-02 يتعلق بحماية الساحل وتثمينه⁽³⁾ ، إذ أنه كإجراء أولي وضع حد لعمليات البناء والتعمير التي كانت تقام على الشريط الساحلي بمنع أي بناء أو توطين جديد⁽⁴⁾ . وقد وسع القانون من مفهوم الساحل المشمول بالحماية وجعله يشمل⁽⁵⁾ :

- جميع الجزر والجزيرات والجرف القاري، وكذا الشريط التراي بعرض أقله 800 م على طول البحر يضم :

- سفوح الروابي والجبال المرئية من البحر ، وغير المفصولة عن الشاطئ بسهل ساحلي ،
- السهول الساحلية التي يقل طولها عن 03 كلم ابتداء من أعلى نقطة تصل إليها مياه البحر ،

-
- 1- قانون رقم 01-99 المؤرخ في 18 ذي الحجة عام 1419 الموافق ل 04 أبريل سنة 1999 الذي يحدد القواعد التي تحكم نشاط وكالة السياحة والأسفار .
 - 2- غير أنه وموجب الانتخابات التشريعية الأخيرة التي أجريت في 17 ماي 2007 أدمجت وزارة السياحة ضمن وزارة البيئة وتهيئة الإقليم على اعتبار أنها قطاعات متجانسة فيما بينها الشيء الذي يؤكد عدم استقرار المؤسسات الوطنية .
 - 3- قانون رقم 02-02 مؤرخ في 22 ذي القعدة عام 1421 الموافق ل 05 فبراير سنة 2002 يتعلق بحماية الساحل وتثمينه ، ج.ر رقم 10 لسنة 2002 .
 - 4- أنظر المادة 04 من قانون رقم 02-02 السابق.
 - 5- أنظر المادة 07 من قانون رقم 02-02 السابق.

- كامل الأجمات الغابية ، الأراضي ذات الوجهة الفلاحية ،
- كامل المناطق الرطبة وشواطئها التي يقع جزء منها في الساحل ابتداء من أعلى نقطة تصل إليها مياه البحر ،

- المواقع التي تضم مناظر طبيعية ، أو تحمل طابعا ثقافيا أو تاريخيا .
وقد منع القانون رقم 02-02 التوسع الطولي للمحيط العمراني للمجمعات السكنية الموجودة على الشريط الساحلي على مسافة تزيد عن 03 كلم من الشريط الساحلي، إذ أوجد القانون لذلك هيئة عمومية تسمى المحافظة الوطنية للساحل ، تكلف بالسهر على السياسة الوطنية لحماية الساحل

وتثمينه⁽¹⁾ . وكذا وضع مخطط لتهيئة وتسيير المنطقة الساحلية في البلديات المجاورة للبحر⁽²⁾ . وقد لجأ القانون لفكرة الغرامة كوسيلة للعقاب من خلال فرض غرامات مالية ضخمة على المخالف لأحكامه ضمانا لتنفيذه قد تصل في بعض الأحيان إلى مليون دينار جزائري .

ومن أجل تدارك النقائص التي كانت تسود قطاع السياحة وترقيته بإنشاء فضاءات سياحية جديدة تأخذ بعين الاعتبار الأبعاد البيئية والتي يمكن من خلالها تعزيز مكانتها في بنية الاقتصاد الوطني صدر قانون رقم 01-03 يتعلق بالتنمية المستدامة للسياحة⁽³⁾ ، وقد جعله المشرع الجزائري يركز على عدة المبادئ في الغالب من احكام الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا الشأن⁽⁴⁾ .

- 1- أنشأت بموجب مرسوم تنفيذي رقم 04-113 مؤرخ في 23 صفر عام 1425 الموافق ل 13 أبريل سنة 2004 يتضمن تنظيم المحافظة الوطنية للساحل وسيرها ومهامها ، ج.ر.ر رقم 25 لسنة 2004 .
 - 2- وقد فرض القانون على البلديات المجاورة للبحر من خلال المادة 22 من قانون رقم 02-02 بأن يوفر محطات لتصفية المياه القذرة قبل طرحها في البحر متى تعلق الأمر بالجمعات السكنية الواقعة على منطقة الساحل ، والتي يفوق عدد سكانها 100.000 نسمة .
 - 3- قانون رقم 01-03 مؤرخ في 16 ذي الحجة عام 1423 الموافق ل 17 فبراير سنة 2003 يتعلق بالتنمية المستدامة للسياحة ، ج.ر.ر رقم 11 لسنة 2003 .
 - 4- استغلال سياحي مستديم : يهدف إلى ضمان ديمومة الثروة السياحية والاستغلال العقلاني للساحل الوطني، في ظل احترام المعطيات البيئية التي تحافظ على الموارد الطبيعية للأجيال القادمة ، وأيضا خلق الثروة وخلق مناصب الشغل الدائمة.
- استغلال سياحي مسؤول : من خلال مراعاة المتعاملين في قطاع السياحة أحلقيات المهنة ، عن طريق تدريب وتحسين المهنيين ليصبحوا مسؤولين في أداء نشاطهم ، محافظين على الشريط الساحلي الذي يعملون فيه للاستغلال الرشيد الذي أعدته الوزارة .
- استغلال سياحي اقتصادي : استغلال سياحي يراعى فيه البعد الاقتصادي أثناء تسويق خدمات الأسفار و السياحة أو استعمال المنشآت السياحية الساحلية ، وذلك عن طريق إنشاء مناطق توسع سياحي جديدة ، تحترم المقاييس البيئية .
- غير أنه عمليا نرى تعارض بين فكرة دعم التنمية السياحية التي نص عليها قانون رقم 01-03 وبين الأحكام العامة التي نص عليها قانون رقم 02-02 والتي منع من خلال مادته 12 التوسع العمراني وعمليات التوطين والبناء في الشريط الساحلي ، إذ أنه لا سياحة ساحلية بدون مشاريع سياحية ومباني ساحلية تستقطب السواح .

وباعتبار أن أكبر مداخل السياحة وأكثر المشاريع طلبا تلك التي تقام على الشواطئ ، فقد وضع المشرع الجزائري قانون رقم 02-03 حدد فيه القواعد العامة للاستعمال والاستغلال السياحيين للشواطئ⁽¹⁾ . إذ أنه نص على إلزام أصحاب الامتياز بضمان الاحترام الصارم لمتطلبات البيئة من حيث المحافظة على نوعية مياه البحر ومقتضيات النظافة والاستغلال المسؤول للموارد السياحية . وتطبيقا لذلك فقد نصت المادة 12 من قانون رقم 02-03 على منع رمي النفايات المنزلية في الشواطئ وبمحادثها، وعلى أن يتم الاستغلال السياحي للشواطئ طبقا للمواصفات القانونية. لذا جعلت المادة 31 على عاتق صاحب الامتياز الالتزام بالسهر على نظافة الشاطئ أو

الحظيرة، كما يمنع على صاحب الامتياز من خلال المادة 32 من نزع أو استخراج الرمل أو الحصى والحجارة.

بغرض الاستعمال العقلاني و الرشيد للفضاءات و الموارد السياحية لضمان التنمية المستدامة صدر قانون رقم 03-03 الذي حدد فيه المشرع الجزائري المواقع السياحية وآليات حمايتها والحفاظ على طابعها السياحي⁽²⁾ . بحيث علّق المشرع الجزائري من خلال المادة 10 شغل واستغلال المناطق الساحلية على الاحترام الصارم لقواعد التهيئة والتعمير تماشيا مع مواصفات مخطط التهيئة السياحية⁽³⁾.

تنفيذا لهذه القوانين عمدت السلطات المحلية في الولايات والبلديات على تكريس سياسة القطاع على أرض الواقع من خلال منع كل النشاطات التي تمس بالطابع الإيكولوجي والسياحي للمناطق الساحلية . وفي هذا الإطار مثلا صدر عن السيد والي ولاية تلمسان مجموعة من القرارات الولائية التي تتماشى وسياسة الدولة في المحافظة على البيئة وخلق بيئة سياحية نظيفة منها: قرار رقم 665 الذي بمقتضى المادة 03 منه منع منعا باتا القيام بأي نشاط أو استغلال سياحي على كافة شواطئ الولاية والتي من شأنها المساس بالمناطق الساحلية⁽⁴⁾ كإنشاء المخيمات ، إقامة المنشآت

-
- 1- قانون رقم 02-03 مؤرخ في 16 ذي الحجة عام 1423 الموافق ل 17 فبراير سنة 2003 يحدد القواعد العامة للاستعمال والاستغلال السياحيين للشواطئ ، ج.ر رقم 11 لسنة 2003 .
 - 2- قانون رقم 03-03 مؤرخ في 16 ذي الحجة عام 1423 الموافق ل 17 فبراير سنة 2003 يتعلق بمناطق التوسع والمواقع السياحية ، ج.ر رقم 11 لسنة 2003 .
 - 3- أنظر المادة 10 من قانون رقم 03-03 السابق .
 - 4- قرار رقم 665 بتاريخ 06 أبريل 2003 المتضمن تنظيم كل النشاطات التي تمس الطابع الإيكولوجي والسياحي للشواطئ المسموحة وغير المسموحة للسباحة .

والبنائات الخفيفة ، الأكشاك غير المرخص بها ، وكل الأعمال التي تمس بوضعية الشواطئ ذات الطابع الإيكولوجي . وقد حرصت السلطات المحلية على أن تستعمل المناطق الساحلية وفقا لوجهتها الطبيعية في ظل احترام المقاييس البيئية من كل أشكال التلوث. كما نصت المادة 05 من نفس القرار على منع استخراج أو نهب أي مادة من السواحل لاسيما الرمل والحصى والحجارة. أما المادة 06 فقد منعت كل صب أو تصريف أو رمي أو إيداع مباشر أو غير مباشر مهما كانت طبيعته ، ومن شأنه إتلاف الفضاءات السياحية الساحلية .

أما على مستوى ولاية تلمسان فقد أنشأت لجنة ما بين القطاعات تكفلت بوضع برنامج خاص بتهيئة الشواطئ بموجب قرار رقم 667 . تتكون من كل القطاعات التي لها علاقة بحماية البيئة البحرية ومنها : مديرية البيئة ، مديرية الصحة والسكان ، مديرية التعمير والبناء ، مديرية السياحة والصناعات التقليدية ، مديرية الصيد البحري والموارد السمكية ، مدراء موانئ التجارة والصيد ، قيادة حراس الشواطئ ، رؤساء البلديات المعنية إقليمياً⁽¹⁾ . . .

ولقد كلفت اللجنة بموجب المادة 04 بالمشاركة في تحديد ساحل الولاية وكذلك المشاركة في معاينة دراسات مدى التأثير على البيئة ، المشاركة في تعيين المناطق الساحلية الحساسة والمناطق الساحلية الطبيعية . . .

ويبقى قطاع السياحة في مجمل دول العالم من القطاعات الهامة التي تساهم في خلق الثروة . والجزائر التي همشت هذا القطاع سنين طويلة ، تدرك اليوم وأكثر من أي وقت مضى ضرورة معالجة الانعكاسات البيئية الناجمة عن الاستغلال العشوائي والمفرط للقطاع. ويعود ذلك في نظرنا إلى الفراغ القانوني والقصور التشريعي الذي كان سائداً قبل اليوم . لذا فالجزائر اليوم مضطرة إلى التوفيق بين طرفي المعادلة الصعبة : التنمية السياحية المستدامة في ظل إستراتيجية بيئية تراعي خصوصيات البيئة البحرية⁽²⁾ .

وتزداد أهمية قطاع السياحة في دول حوض البحر الأبيض المتوسط بالنظر إلى حجم الثروة السياحية والطبيعية المتاحة ، والإمكانيات المادية والبشرية المسخرة لاستغلالها في كل بلد . فقطاع السياحة على غرار بعض القطاعات التي تعتمد في جزأ كبير من نشاطاتها على الموارد الطبيعية ،

1- قرار رقم 667 بتاريخ 06 أبريل 2003 المتعلق بإنشاء لجنة ما بين القطاعات الخاصة ببرنامج تهيئة الشواطئ.

2- إلا أنه وبعد الاستحقاق الوطني الأخير الذي جرى في 17 ماي 2007 فقد أدمجت وزارة السياحة والصناعات التقليدية مع وزارة تهيئة الإقليم والبيئة ، ولعل مرد ذلك يعود إلى التقارب الحاصل بين القطاعين .

يؤدي أدوار اقتصادية واجتماعية بارزة لاسيما في توفير الثروة وخلق مناصب الشغل ، خاصة الدول ذات السواحل البحرية . وقد بدأ قطاع السياحة يعرف دولياً بعض التطور في منتصف القرن العشرين ، فبالبحر تغطي ما يقارب 75 % من مساحة الكرة الأرضية ، وهي بذلك توفر ثروة سياحية طبيعية معتبرة . ويتعلق الأمر بتمويل خزانة الدولة بالعملة الصعبة عن طريق جلب السواح الأجانب وتحقيق الأمن الاجتماعي، من خلال توفير فرص الشغل والاستثمار . وتفادياً للتأثيرات المضرة الناجمة عن

الاستغلال السياحي المفرط قامت الدول بوضع تشريعات خاصة لحماية الأماكن الساحلية وتجنّبها مخاطر التلوث المضر .

تعتبر مصر من بين البلدان حوض البحر الأبيض المتوسط السياحية ذات الواجهة الساحلية الأكثر جلبا للسواح ، إذ أن مداخيل السياحة في مصر مهمة، لذا فسواحلها قبله للسواح الأجانب والمواطنين. وبغرض دفع الاستثمار السياحي إلى أوج نشاطه وضعت مصر العديد من المنشآت الساحلية المهمة في خدمة السواح الأجانب . غير أن مصر ومقابل ذلك قامت بوضع عدة تشريعات للحد من الاستغلال السياحي المفرط بغرض التقليل من انعكاساته على البيئة البحرية . لذا لجأت مصر إلى تصنيف بعض المواقع الساحلية كمحميات طبيعية⁽¹⁾ ، وقد أصدرت بشأنها قانون رقم 1983 لسنة 103 تضمن تصنيف 18 المحمية طبيعية أغلبها سواحل بحرية⁽²⁾ منها جزيرتا " تيران " و " صنابير " التي تتميز بشعابها المرجانية النادرة وأسماكها الملونة ، والتي تقع على بعد 12 كلم من منطقة " شرم الشيخ " الساحلية على عتبة البحر الأحمر ، وتتميز بالغابات الكثيفة الذي تعيش فيه أحياء بحرية ونباتية نادرة .

وعلى البحر الأحمر يقع شريط ساحلي يمتد من منطقة " الغردقة " ليصل إلى الحدود مع السودان ، به محمية " طابا " الساحلية التي تتميز بأشجار الدم وكائنات أخرى نادرة وجمال طبيعي وشعاب مرجانية أيضا⁽³⁾ . وقد أضفى قانون المحميات الطبيعية حماية خاصة للبيئة في كثير من المناطق الساحلية ، إذ أنه يحضّر القيام بأي عمل من شأنه المساس بالبيئة الطبيعية أو بمستواها

1- المحمية الطبيعية هي مساحة من اليابسة أو مائية من إقليم الدولة تتميز بما تضمه من كائنات حية نباتية أو حيوانية ، أو ظواهر طبيعية ذات قيمة علمية أو ثقافية أو جمالية أو سياحية يصدر بتحديددها قرارا من السلطة المختصة .

2- قانون رقم 103 لسنة 1983 بشأن المحميات الطبيعية والسلطة المختصة (فوفقا للمادة 01 منه يختص مجلس الوزراء ببناء على اقتراح جهاز شؤون البيئة بتحديد المحميات الطبيعية بناء على قرار يصدره) .

3- د. ماجد راغب الحلو ، المرجع السابق ، ص 117 وما يليها .

الجمالي ، أو الإضرار بالكائنات الحية الحيوانية أو النباتية الموجودة . ويمنع هذا القانون كذلك تلويث التربة والمياه أو الهواء داخل المحمية، كما يمنع إقامة المباني والمنشآت أو ممارسة أي نشاط صناعي أو زراعي أو تجاري بداخلها. وبهذا القانون يكون المشرع المصري قد وضع تدابير وقائية تجنب المناطق الساحلية وغيرها مخاطر التلوث . ونعتقد أن المشرع المصري حسن فعل عندما أوجد نظام " المحميات " ، نرى أنه من واجب المشرع الجزائري تبني هذه التقنية لصد مخاطر التلوث والتقليل منها .

أما في فرنسا فقد وقعت وزارة السياحة الفرنسية ووزارة البيئة اتفاقية عمل مشترك في 14 فبراير 1989 لتكثيف جهودهما من أجل العمل على أخذ بعين الاعتبار البيئة في عمليات التهيئة السياحية⁽¹⁾. فقد أصبحت عمليات التخيم ومحطات توقف العربات السياحية مؤطرة ومنظمة بعد أن كانت عمليات التخيم تسير بشكل عشوائي بعيدا عن احترام المعطيات البيئية⁽²⁾. وقد منعت تشريعات السياحة الفرنسية إنشاء التجمعات السياحية في الأماكن القريبة من السواحل، كما جعل المشرع الفرنسي البناء في المحيط الساحلي أمرا ممنوعا دون الحصول على تراخيص مسبقة و ذلك استنادا إلى المادة 02 من المرسوم رقم 476-68⁽³⁾. وفي هذا الإطار قد أعطى قانون التعمير الفرنسي أيضا صلاحيات واسعة لرئيس البلدية من خلال المادة R476-6-1 في المنع المؤقت أو الدائم لإنشاء التجمعات السياحية داخل نطاق بلده، إذا كانت هذه الأخيرة تهدد النظام العام في جانب السكنية العامة والأمن العام، وكانت من شأن هذه التجمعات الإضرار بالبيئة البحرية والمناظر الطبيعية.

بغرض تنظيم قطاع السياحة تدخل المشرع الفرنسي مرة أخرى وحدد المساحات المشمولة بالحماية أطلق عليها اسم "محيط عمليات المصلحة العامة"⁽⁴⁾ حدد فيها حد أقصى من السكنات السياحية لا يجب تجاوزها، نص عليها في قانون التعمير. وقد فرض أيضا المشرع الفرنسي على المتعاملين في قطاع السياحة إجراء دراسة مدى تأثير النشاط السياحي على البيئة وجعله أمرا

1- Michel Prieur , op. cit. , p 758 .

2-Décret n^o 59-275 du 07 février 1959- fixant les conditions du caravaning , et le décret n^o 72-37 du 11 janvier 1972 fixant la réglementation nationale du camping .

3-Décret n^o 68-476 du 28 mai 1968 relative au village de vacance.

4- Des P.O.I: périmètres d'opération d'intérêt national .

ضروريا قبل انطلاق أي استغلال سياحي⁽¹⁾. بحيث اعتبره قانون التعمير وسيلة أساسية للنهوض بحماية البيئة، عن طريق دراسة التغيرات الضارة بالبيئة التي من المحتمل أن يحدثها المشروع السياحي والإجراءات المتوقعة لإزالتها.

خامسا : حماية الأواسط البحرية في التشريع المنظم لتسيير النفايات .

أصبحت النفايات و الفضلات الناجمة عن العمليات الصناعية و الإستخدامات المنزلية بكميات متزايدة، تمثل مشكلة كبيرة في مختلف الدول الساحلية، إذ تقدر النفايات التي تلقى في

البحار دون معالجة سنويا بملايين الأطنان. وإذا كانت هذه النفايات والفضلات هي النقيض لموضوع حماية البيئة البحرية ، فإن الدول الساحلية بادرت بوضع تشريعات من أجل الحد من تسربها إلى البحار .

وبغرض حماية الأحياء البيولوجية والمحافظة على الوسط البحري من مخاطر هذه النفايات تدخلت التشريعات الجزائرية بمجموعة من النصوص القانونية لحماية البحر لمنع صب أية نفايات مهما كانت طبيعتها ، أو إلقاء أي مادة ملوثة في الوسط المائي⁽²⁾ . وبالرغم من ذلك فإن الاهتمام التشريعي الحقيقي والفعلي لحماية البيئة البحرية من المخلفات الصناعية والمنزلية المقذوفة في البحر لم يتكسر إلا في بداية الثمانينات ، إذ أنه كان من المستحيل قبل هذا التاريخ التفكير في حماية البيئة بصفة عامة⁽³⁾ . وبناء على ما تقدم ذكره فإن الحماية التشريعية للأواسط البحرية من مخاطر النفايات عرفت مرحلتين أساسيتين :

المرحلة الأولى : فراغ تشريعي وتصورات غير مستقرة (1963-1992) .

للنفايات بشكل عام آثار سلبية عديدة سواء على الوسط البحري ، أو على الإنسان ومحيطه. ويتبع تطور حجم النفايات والمواد الملوثة المقذوفة في البحر سنويا نقف على حجم المشكلة وتعاضمها وأثرها السلبي على المحيط ، الاقتصاد الوطني ، وعلى الإنسان وبيئته عموما . والجزائر التي تعد بلد ذو واجهة بحرية مهمة مثله مثل كل الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط لم تسلم

1- Michel Prieur , op., cit. , p 761 .

2- ويناس يحي ، دليل المنتخب المحلي لحماية البيئة ، دار الغرب للنشر والتوزيع ، الجزائر ، 2003 ، ص 39 .

3- والسبب الأول في ذلك يرجع إلى أن الجزائر غداة الاستقلال التزمت بمهمة أساسية هي الخروج من التخلف ، ومن ثم فإن كل المؤسسات والبرامج التي أنشأت كان هدفها السعي إلى تحقيق هذا الهدف . أما السبب الثاني متعلق بالوعي بالظاهرة البيئية، إذ أن ذلك لم يحدث إلا في السبعينات . نقلا عن بن ناصر بن يوسف ، معطية جديدة في التنمية المحلية ، حماية البيئة ، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية ، الاقتصادية والسياسية ، الجزء 33 ، رقم 03 ، سنة 1995 ، ص 702 .

من ظاهرة التمرکز السكاني على ضفاف السواحل . فكان نتيجة ذلك بقايا حضرية ، صناعية وكيميائية تقدر بملايين الأطنان ترمى في البحر مباشرة ، أثرت بشكل سلبي على توازن الإيكولوجي لهذه السواحل . ورغم ذلك فإن المشرع الجزائري لم يتفطن إلى خطورة المشكلة البيئية الناجمة عن النفايات إلا في بداية الثمانينات بعد الانفجار السكاني الذي شاهده المدن الساحلية . فكان أول نص قانوني عاجل فيه مشكلة النفايات هو مرسوم رقم 81-267 الذي جعل من مهام رئيس المجلس الشعبي البلدي السهر على تنفيذ العمليات المتعلقة بالتطهير من خلال إنشاء شبكات التطهير

وصيانتها ، وضمان التصريف الصحي للمياه القدرة . كما يسهر على الالتزام باتخاذ كل الإجراءات التي تخص النقاوة وحفظ الصحة العمومية⁽¹⁾ . غير أن قانون رقم 83-03 يبقى النص الأول الذي عالج فيه موضوع النفايات بشكل واضح ، فقد خصص الفصل الثاني منه لتنظيم موضوع النفايات ابتداء من المادة 89 منه .

عرفت المادة 89 النفايات على أنها "كل ما تخلفه عملية إنتاج أو تحويل أو استعمال أو كل مادة أو منتج أو بصفة أعم كل شيء منقول يهمل أو تخل عنه صاحبه" . وقد حرص المشرع الجزائري في القانون رقم 83-03 على الحث إلى اتخاذ التدابير الكفيلة لإزالة النفايات، وعدم رميها في الوسط الطبيعي دون معالجة ، فرتب عقوبات مدنية وجزائية على كل من أحل بأحكام هذا القانون⁽²⁾ .

وما يلاحظ على التعريف الذي جاءت به المادة 89 بأنه امتاز بعمومية الطرح لمفهوم النفايات، بحيث حصرت المادة النفايات في الأشياء المنقولة المهملة أو الموجهة للإهمال، المتمثلة في بقايا العمليات الإنتاجية و التحويلية أو فضلات الاستعمال أو الاستهلاك المباشر . ومن ثم يكون المشرع الجزائري قد أهمل في ظل هذا القانون جوانب أخرى هامة للنفايات سواء أكانت منقولة أو غير منقولة ، كالنفايات السائلة بمختلف أنواعها . وتبدارك هذه المآخذ يمكن تعريف النفايات بصفة عامة على أنها " فضلات أو مهملات صلبة أو سائلة أو غازية خطيرة قابلة للمعالجة

1- مرسوم رقم 81-267 مؤرخ في 12 ذي الحجة عام 1401 الموافق ل 10 أكتوبر سنة 1981 يتعلق بصلاحيات رئيس المجلس الشعبي البلدي فيما يخص الطرق والنقاوة والطمأنينة العمومية .

2- غير أن المتصفح لأحكام الفصل الثاني من قانون رقم 83-03 يرى بأن أغلب مواد خصصها المشرع لتنظيم موضوع النفايات الصناعية ، ولعل ذلك يرجع في نظرنا إلى أن الجزائر وفي السبعينات والمتصف الأول من الثمانينات عمدت إلى بناء منشآت صناعية قاعدية على المدن الساحلية القريبة من مخزون اليد العاملة ، لم تراع فيها في أغلب الأحوال المعطيات البيئية . الشيء الذي جعل أمر إنتاج النفايات الصناعية وتصريفها في البحار مشكل حقيقي لا بد من تداركه .
بالاستفادة منها أو بإزالتها"⁽¹⁾ .

مع مطلع الثمانينات سن المشرع الجزائري مرسوما جديدا يحمل رقم 84-378 متعلق بشروط النظافة وإزالة ومعالجة النفايات الحضرية الصلبة⁽²⁾ ، وضع من خلاله شروطا للنظافة العامة يتعين على السلطات والمواطنين مراعاتها حتى لا تؤثر تلك النفايات سلبا على الوسط البحري ، وبالتالي على صحة الإنسان ، الحيوان والنبات ، وأن تخضع هذه النفايات إلى نظام خاص لمعالجتها بالنظر لخطورتها . ولقد تدخل المشرع الجزائري بوضع المرسوم رقم 84-378 على اعتبار أن مياه المجاري

والمياه المستعملة أصبحت تشكل مصدرا هاما لتلوث البحار ، إذ أنها وفي غالب الأحوال ترمى النفايات الصناعية والمنزلية مباشرة في البحار دون معالجة سابقة لها . لدى فقد جعل مرسوم رقم 84-378 البلدية الجهة المختصة بتسيير النفايات المنزلية والصناعية ومخلفات المذابح ، من أجل الحيلولة دون وقوع الحوادث وانتشار الأمراض⁽³⁾ . وفي نفس السياق تضمن قانون رقم 85-05 الإشارة إلى موضوع الوقاية من مخاطر النفايات المنزلية عندما ألزم جميع أجهزة الدولة بما فيها الجماعات المحلية، بتطبيق تدابير النقاوة والنظافة ومحاربة الأمراض الوبائية ومكافحة تلوث البيئة والمحيط عموما⁽⁴⁾ .

ولقد جعل المشرع الجزائري أيضا في القانون رقم 90-08 من البلدية الجهة المختصة بتسيير النفايات المنزلية⁽⁵⁾ . إذ اعتبر مسألة تسيير النفايات الحضرية من قبيل الاختصاصات المشتركة بين رئيس المجلس الشعبي البلدي وهيئة المجلس الشعبي البلدي ، فنص على ذلك في المواد 69 و 75 و 107 من نفس القانون . وقد أشار كذلك المشرع في القانون رقم 90-09 المتعلق بالولاية⁽⁶⁾ إلى عملية التنسيق التي يبادر بها المجلس الشعبي الولائي مع المجلس الشعبي البلدي في مجال الأعمال الوقائية من الأوبئة من خلال المادة 78 التي أكدت على التنسيق والتشاور الدائم بينهما .

-
- 1- د. مصطفى معوان ، المرجع السابق ، ص 81 .
 - 2- Décret n° 84-378 du 15 décembre 1984 fixant les conditions de nettoyage , d'enlèvement et du traitement des déchets solides urbains , J.O du 16/12/1984 , p 1458 .
 - 3- أنظر المادة 03 من المرسوم رقم 84-378 السابق .
 - 4- أنظر للمادتين 29 و 42 قانون رقم 85-05 المؤرخ في 07 جمادى الثانية عام 1406 الموافق ل 16 فبراير سنة 1985 والمتعلق بحماية الصحة وترقيتها، المعدل والمتمم .
 - 5- القانون رقم 90-08 المؤرخ في 12 رمضان عام 1410 الموافق ل 7 أبريل 1990 والمتعلق بالبلدية .
 - 6- القانون رقم 90-09 المؤرخ في 12 رمضان عام 1410 الموافق ل 7 أبريل 1990 والمتعلق بالولاية .

يبقى التلوث البحري بفعل النفايات في هذه المرحلة أشد خطورة في أبعاده المؤثرة ، وذلك بسبب تزايد حجمه واتساع نطاقه الجغرافي يوما بعد يوم . ولقد كان للإقلاع الاقتصادي كخيار إستراتيجي تبنته الجزائر عقب الاستقلال في مقدمة الأسباب المؤدية إلى ما يمكن أن نسميه " بانقطاع التوازن البيئي " الذي كان قائما بين الإنسان ومحيطه. فمع بداية السبعينات ظهرت مشكلة تلوث السواحل الجزائرية بفعل النفايات وازداد مستوياته، بالنظر إلى اتساع الأنشطة الصناعية، خصوصا حول تجمعات المدن الساحلية. فبغرض السعي الدائم من طرف الدولة في الارتقاء بمستوى معيشة المواطنين

، والبحث عن وسائل الراحة والرفاهية، كانت تلجأ إلى توسيع شبكة التصنيع ، ومقابل ذلك كانت تلقى كل يوم آلاف الأطنان من الغازات والنفايات في البحر دون معالجة .
مع ذلك يبدو بأن مشاريع التنمية الاقتصادية والاجتماعية التي أنجزت في هذه المرحلة كانت تنجز بشكل سلبي بعيدة على التوازنات الإيكولوجية . وسلطات ضبط الإداري التي كانت تمارسها الجماعات المحلية آنذاك لم تكن في مستوى الآمال المرجودة منها ، في ظل تراكم كبير ومقلق للنفايات أدى إلى تشويه المحيط البحري⁽¹⁾ .

نظرا لارتباط موضوع حماية البيئة البحرية بقطاعات عديدة ، فإن ذلك أدى إلى تشعب وتداخل الصلاحيات في غياب نصوص قانونية تحدد بوضوح تام اختصاص كل جهة ، وتضع الإطار التنظيمي لكل قطاع ونطاق تدخله⁽²⁾ . ورغم قلة النصوص التي تضمنت موضوع حماية البيئة البحرية في ظل هذه المرحلة إلا أننا نجد لها مشتتة في قوانين وتنظيمات متفرقة مما يصعب تتبعها والربط بينها . ولعل تأخر وضع وزارة لحماية البيئية سبب ذو تأثير كبير في فقدان ذلك الانسجام .

المرحلة الثانية: غزارة تشريعية وتداخل في الصلاحيات (1993 إلى يومنا هذا) .

لقد فرض الوضع الكارثي الذي باتت تعاني منه سواحلنا الجزائرية التفكير في إيجاد حلول

1- Mohamed Kahloula , la relative autonomie des A.P.C en matière de protection de l'environnement , IDARA , volume 5 n° 1/1995 , p 12 et 13 .

2- إذ تشترك في توفير هذه الحماية مجموعة من القطاعات منها وزارة الداخلية ممثلة في المجلس الشعبي البلدي والولاية ومديرية الحماية المدنية ، وزارة البيئة وهيئة الإقليم والسياحة ممثلة في مديرية البيئة ، وزارة الصناعات التقليدية ممثلة في مديرية الصناعات التقليدية والحرف ووزارة الدفاع الوطني ممثلة في المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ . . .

مناسبة لمعالجة الوضع . وفي هذا الإطار تدخل المشرع الجزائري بوضع مجموعة من النصوص القانونية حاول من خلالها الحد من ظاهرة تلوث البحار .

يعتبر المرسوم التنفيذي رقم 93-160 أول خطوة تشريعية لتنظيم تصريف النفايات الصناعية السائلة وصبها في الوسط الطبيعي مباشرة أو بطريقة غير مباشرة⁽¹⁾ . فأخضع المشرع كل عملية صب في الوسط الطبيعي أو تدفق أو قذف أو إيداع إلى استصدار رخصة إدارية مسبقة تحدد فيها الشروط التقنية التي يخضع لها التصريف⁽²⁾ .

ولقد أكد المرسوم التنفيذي رقم 93-160 على منع صرف النفايات الصناعية في البحر دون ترخيص من الوزير المكلف بحماية البيئة ، يسلمها بعد أخذ رأي الوزير المكلف بالري بعد تكوين

ملف إداري يعد لهذا الغرض⁽³⁾. وقد نصت المادة 08 على مشتملات ملف طلب رخص التصريف، الذي يرسل في ثلاث نسخ إلى الوزير المكلف بالبيئة بواسطة الوالي المختص إقليميا⁽⁴⁾.
أسند المرسوم التنفيذي رقم 93-160 لمدير البيئة المختص إقليميا عملية مراقبة المواصفات الفيزيائية والكيميائية والبيولوجية للمواد والمخلفات الصناعية المرخص لها بالتصريف. إذ يمكن وبناءا على اقتراح مدير البيئة أن تعدل أو تسحب الرخصة في حالة ما إذا أحل الشخص المرخص له بالتزاماته اتجاه الإدارة. كما يمكن لمدير البيئة ومساعديه وفي إطار عملية المراقبة الدخول حتما إلى التجهيزات الخاصة بالتصريف، وتحليل العينات، وأخذ القياسات بكل حرية وقت ما يشاءون. غير أن ما يعاب على المرسوم التنفيذي رقم 93-160 أن المشرع الجزائري لم يلزم صاحب التصريف باتخاذ وسائل التطهير والتصفية قبل صب نفاياته في الوسط الطبيعي، الشيء الذي يبقى

1- مرسوم تنفيذي رقم 93-160 مؤرخ في 20 محرم عام 1414 الموافق ل 10 يوليو سنة 1993 ينظم النفايات الصناعية السائلة، ج.ر. رقم 46 لسنة 1993.

2- أنظر المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 93-160 السابق.

3- أنظر المادة 06 من المرسوم التنفيذي رقم 93-160 السابق.

4- وتشتمل ملفات طلب الرخصة بالخصوص على ما يلي :

- اسم ولقب الطالب وصفته وعنوانه متى كان شخصا طبيعيا. أما إذا كان الطالب شخصا معنويا فلا بد من تقديم البيانات التالية : الطبيعة، المقر، الهدف، أسماء وألقاب وصفة الممثلين المؤهلين للتعامل مع الإدارة.

- وصف موقع العملية المزمع القيام بها، وعند الاقتضاء عمقها والمستويات الباطنية التي تتم فيها.

- تحديد طبيعة التصريف وأهميته وشروط التصريف أو الإيداع لاسيما توزيعه في الزمن والتدابير المقترحة لمعالجة مشكل تلوث المياه.

- طبيعة العناصر الملوثة التي يمكن أن تفسد نوعية المياه.

- الوصف التقني للأجهزة المز مع وضعها لتجنب إفساد نوعية المياه أو المساس بالسلامة العمومية.

معه خطر التلوث قائما على البيئة والمحيط الحيوي. ومع ذلك فإن السواحل الجزائرية لم تسلم من التلوث خاصة بالمخلفات الصناعية السائلة المنبعثة من بعض المناطق الصناعية ذات الأخطار الكبرى كمنطقة سكيكدة، أرزيو، عنابة⁽¹⁾...

وفي إطار التصدي لحالات التلوث الناتجة عن صب الزيوت والشحوم الزيتية في الوسط الطبيعي بالنظر إلى خطورتها على البيئة البحرية صدر مرسوم تنفيذي رقم 93-161 نظم من خلاله المشرع الجزائري صب الزيوت والشحوم الزيتية في الوسط الطبيعي. فقد نص على منع كل عملية صب، وعلى الخصوص بعض الأصناف في الوسط الطبيعي سواء بالتدفق المباشر أو غير المباشر وهي: زيوت المحركات أو الضاغطات والزيوت الأساسية للمحركات، الزيوت المستعملة كمادة

أولية لصناعة مضافات للشحوم الزيتية ، زيوت التشحيم ، فازلين وزيوته ، الزيوت العازلة ، زيوت العنافات ، زيوت تشحيم الأسطوانات والمواصل⁽²⁾. ويطبق الحظر المنصوص عليه على تفرغ هذه الزيوت والشحوم في شبكات التطهير ولو كانت مجهزة بمحطات للتصفية⁽³⁾.

غير أن المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 93-161 تجيز للوزير المكلف بحماية البيئة بعد أخذ رأي الوزير المكلف بالري الترخيص بصب هذه الزيوت والشحوم في الوسط الطبيعي، الشيء الذي يقلل في نظرنا من صرامة المنع⁽⁴⁾. إذ كان على المشرع الجزائري وبغرض ضمان تطبيق صارم للمنع المتخذ إلغاء أي استثناء أو حصره وتحديد قدر الإمكان . وتظهر عدم فعالية المنع في التطبيق

1- وتعتبر المناطق الصناعية التالية في الجزائر سكيكدة ، عنابة أرزيو ، بني صاف، غزوات من المناطق الأكثر إفرارا للتلوث في السواحل ، إذ يحتاج إنتاج طن من الحديد في مصنع الحجار الواقع بعنابة إلى ما يقارب مائتي متر مكعب من الماء ، وتصل المخلفات السائلة الناتجة عنه إلى حوالي 120 ألف متر مكعب يوميا، تجد طريقها إلى البحر، على الرغم ما في هذه المخلفات الخطرة من عناصر ثقيلة، كالحديد ، المغنيز ، الزنك، الرصاص . . . نقلا عن Nabila Amir , haro sur les industries polluantes, EL WATAN , quotidien national , du 21 mai 2001 , n^o 3177 .

2- أنظر المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 93-161 مؤرخ في 20 محرم عام 1414 الموافق ل 10 يوليو سنة 1993 ينظم صب الزيوت والشحوم الزيتية في الوسط الطبيعي ، ج. ر رقم 46 لسنة 1993 .

3- ولعل ذلك يعود في نظرنا إلى الخواص الكيميائية والفيزيائية للزيوت والشحوم . فهي تمتاز بمواد ثقيلة مشبعة بالدهون تؤثر بشكل فوري ومباشر على الوسط الطبيعي الذي صرفت فيه . وتزداد الخطورة بدرجة كبيرة إذا ما تم صب هذه الشحوم والزيوت في الوسط البحري ، فإدخال المواد المشبعة بالشحوم والزيوت يؤدي إلى إحداث تغيير جوهري في التركيب الكيماوي للبيئة البحرية . وتكمن خطورة هذه المواد في آثارها الضارة على التوازن البيئي للبحر ، إذ تتسم هذه العلاقة بالتوازن الطبيعي الدقيق نظرا لاعتماد الحياة البحرية على دورة الغذاء تلعب فيها الكائنات العضوية العلقمة قرب سطح الماء دور أساسيا لإنتاج ما يقارب من 70% من الأكسجين خلال عملية التركيب الضوئي . غير أن صب هذه الشحوم والزيوت في البحر سيؤدي إلى حجب الضوء على هذه الكائنات ، فيؤدي ذلك إلى تسمم الحيوانات والنباتات البحرية .

4- أنظر المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 93-161 السابق .

من خلال ارتفاع مستويات تلوث السواحل الجزائرية ، علما أن صب طنا واحد من هذه الشحوم والزيوت في البحر يلوث ما قيمته 1200 هكتار من المسطح البحري بمواد قادرة على قتل الحيوانات والنباتات⁽¹⁾.

لتدارك تدهور الوضع البيئي الذي أصبح الوسط البحري الجزائري يعاني منه ، بدلت الجزائر في هذه الفترة جهودا مكثفة لمعالجة التلوث لاسيما على المستوى التشريعي ، إذ كان لميلاد المرسوم التنفيذي رقم 94-279 الأثر الكبير في سياسة الدولة الوقائية⁽²⁾ . فقد أحدثت بموجب ذلك مخططات إستعجالية تدعى "مخططات تل البحر"، وضع من خلالها المشرع الجزائري القواعد التنظيمية للحماية والرصد والمراقبة ومحاربة التلوث البحري. فقد خصص الفصل الأول من المرسوم التنفيذي

السالف الذكر إلى مسألة تنظيم مكافحة تلوث البحر، بوضع لجنة وطنية تحت الإشراف المباشر للوزير المكلف بالبيئة . زيادة على ذلك أنشأت مخططات جهوية من خلال إنشاء لجان جهوية ثلاثة في المدن الساحلية الثلاثة الكبرى وهران، الجزائر ، جيجل ، وأخيرا لجان ولائية تشكل على مستوى ولايات الشريط الساحلي سميت وفقا للمادة 20 "الولايات البحرية" .

تطبق هذه المخططات الإستعجالية على كل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الوطني ، كما يمكن تنفيذها في المياه الدولية إذا كان من شأن التلوث أن يهدد الإقليم البحري الوطني⁽³⁾. وتنحصر مهام " لجنة تل البحر " الوطنية في إطار المخطط الإستعجالي الوطني لمكافحة التلوث في عدة نشاطات تتمثل على وجه الخصوص فيما يأتي⁽⁴⁾:

- تنسيق على الصعيد الوطني أعمال مختلف الوزارات والهيئات في مجال إعداد وتنظيم مكافحة تلوث البحر ،
- تقترح أي إجراء تقني وتنظيمي في مجال إعادة تنظيم مكافحة تلوث البحر ،
- تتخذ أي رأي ضروري لتحسين قدرات تدخل الهيئات المكلفة بمكافحة تلوث البحر وتعزيزها ،

1- ص.خ، الاجتماع حول حسن التصرف البيئي ، الوضع البيئي في الجزائر بندر بالخطر ، الخبر ، يومية وطنية ، الاثنين 10 سبتمبر 2001 ، العدد 3266 .

2- مرسوم تنفيذي رقم 279-94 مؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1415 الموافق ل 17 سبتمبر سنة 1994 يتضمن مكافحة تلوث البحر وإحداث مخططات إستعجالية لذلك .

3- أنظر المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 279-94 السابق .

4- أنظر المادة 08 من المرسوم التنفيذي رقم 279-94 السابق .

- تقترح توزيع وسائل المكافحة وتحدد أولويات التدخل ،
- تقرر مدى ملائمة اللجوء إلى المنافسة الدولية ،
- تدرس عروض المساعدة الأجنبية ،
- تعد مخططات تدخل تشتمل على جرد الوسائل المدنية والعسكرية لمواجهة خطر التلوث أو مكافحته ،
- تكلف من يقوم بالدراسات في مجال الحركة البحرية والبيئة البحرية ومدى قابلية تلوث السواحل ،

- تسهر على تكوين المستخدمين اللازمين لمكافحة تلوث البحر ،

- تقترح توزيع الوسائل وتحديد أولويات التدخل آخذة في الحسبان المناطق المقصودة على أنها قابلة للتلوث أو حساسة أو متعرضة له تعرضا خطيرا،
- تسهر على توجيه الوسائل البشرية والمادية إلى المناطق المنكوبة ،
- تقتني التجهيزات الإستعجالية عند الحاجة ،
- تسهر على تمويل النفقات التي تقوم بها وعلى تحصيلها ،
- تتابع سير عمليات المكافحة من انطلاق المخطط إلى غاية اختتامه رسميا،
- تقدر الأضرار التي يحدثها التلوث ،
- تبادر بتمارين تمثيلية في مخطط تل البحر وتنفيذها ،
- تقدم لرئيس الحكومة تقريرا سنويا عن مدى تحضير مخططات تل البحر المختلفة ،
- تعد خريطة وطنية للمناطق القابلة للتلوث أو المعرضة للأخطار بحدة .

بغرض متابعة تنفيذ المخطط الإستعجالي الوطني زودت اللجنة الوطنية بكتابة دائمة تقوم بالأعمال الإدارية التقنية للجنة . وتجتمع اللجنة الوطنية في دورات عادية مرتين في السنة بناء عن استدعاء من رئيسها⁽¹⁾ ، غير أنها قد تجتمع في دورات غير عادية إما بطلب رئيسها أو بطلب ثلث أعضائها أو كلما دعت ضرورة مستعجلة لذلك⁽²⁾ .

1- أنظر لنص المادة 09 من المرسوم التنفيذي رقم 94-279 السابق .

2- وتتكون "لجنة تل البحر الوطنية" التي يرأسها الوزير المكلف بالبيئة من ممثلي عدة وزارات أهمها : وزارة الدفاع الوطني ، وزارة الشؤون الخارجية ، وزارة المالية ، وزارة الداخلية ، وزارة النقل ، وزارة البريد والتكنولوجيات ، وزارة الأشغال العمومية ، وزارة الطاقة. على أن تستعين اللجنة بأي شخص يفيدها بحكم كفاءته .

وقد أسند المرسوم التنفيذي رقم 94-279 "للجنة تل البحر الجهوية" مهامها مشابها لمهام اللجنة الوطنية تنفذ على المستوى الجهوي . وقد حددت ثلاثة لجان جهوية في كل من مدينة وهران ، الجزائر ، جيجل ، وضع على رأس هذه اللجان الجهوية قادة الواجهات البحرية المعنية من قيادة القوات البحرية التي تتصرف في إطار المهام المفوضة بها بتفويض من رئيس الحكومة. وشأنها شأن اللجنة الوطنية تتكون اللجان الجهوية الثلاث من ممثلي الوزارات المكونة للجنة الوطنية، وبرنامج عمل مماثل لبرنامج اللجنة الوطنية ينفذ على مستوى المخطط الجهوي الإستعجالي .

ولتعميم الوقاية والتدخل لمواجهة مخاطر التلوث البحري أنشأت أيضا على مستوى الولايات البحرية "لجان تل البحر الولائية" تتولى تسيير المخططات الإستعجالية الولائية ، وضعت تحت إشراف

السادة الولاية على أن تتم جميع عمليات المكافحة في البحر تحت قيادة المصلحة الوطنية لحراس الحدود .

تنطلق المخططات الإستعمالية للمكافحة متى وقع حادث بحري أو بري أو جوي يتسبب أو قد يتسبب في إفراغ كثيف في البحر من المحروقات أو المتوجات أو أية مادة أخرى قد تكون خطرا جسيما أو تلحق أضرارا بالوسط البحري أو بأعماقه أو سواحله وبالمصالح المرتبطة بذلك . وبغرض المواجهة تقوم المصلحة الوطنية لحراس الحدود بإعلام الوالي المختص إقليميا والمصالح المعنية بمكافحة التلوث برا وبحرا ، بالإضافة إلى إخطار رئيس لجنة تل البحر الوطنية. وعند الاختتام الرسمي لمخططات تل البحر تعد اللجنة المعنية تقريرا ختاميا يتضمن ما يأتي :

- تقدير الخسائر المستحدثة ،
- تقدير التكلفة الإجمالية للعمليات ،
- تحليل نقدي لتنفيذ المخططات ،
- توفير البيانات عن إجراءات تعويض الضحايا وتحصيل النفقات التي بذلتها كل هيئة استعملت وسائلها .

يبقى أن نشير إلى أن المرسوم التنفيذي رقم 94-279 هو أحد النصوص التطبيقية لقانون رقم 83-03 الذي ألغي بموجب المادة 113 من قانون رقم 03-10 الشيء الذي يثير التساؤل حول مدى صلاحية العمل به ، خاصة في غياب النصوص التنظيمية والتطبيقية لقانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة الجديد .

إن ممارسة الأنشطة الصناعية والتجارية أصبحت من الحريات المنصوص عليها في الدستور والمنظمة بالقوانين والتنظيمات. غير أن حماية البيئة والمحيط من مظاهر الإضرار والتدمير التي تحدثها المنشآت الصناعية يحتم على السلطة التنفيذية إقامة توازن بين هذين المطلبين. هذه الحماية التي أصبحت من الوظائف الجديدة لنشاط الإدارة في الدولة الحديثة⁽¹⁾. وتطبيقا لذلك سن المشرع الجزائري المرسوم التنفيذي رقم 07-144، إذ وضع بموجبه مدونة تتضمن قائمة "المنشآت المصنفة" التي تنطوي نشاطاتها على مصادر الإضرار بالبيئة. لذلك اشترط في نشاطها الحصول على ترخيص من الإدارة⁽²⁾ ، بل فرض على مالكي هذه المنشآت الصناعية والتجارية التي غالبا ما تكون قرب السواحل ضرورة تقديم دراسة دقيقة حول تأثير المشروع الصناعي على البيئة، وتقييم الانعكاسات والإضرار التي يمكن أن يلحقها المشروع على البيئة البحرية والجوار والصحة العامة .

فالاهتمام بالبيئة بصفة عامة والبحرية بصفة خاصة أصبح يشكل بموجب المرسوم التنفيذي رقم 07-144 انشغالا يدخل في إطار الصالح العام ، بل أكثر من ذلك فقد أصبح التفكير المسبق في الانشغالات البيئية من أولويات النشاط الإداري ، تمارسه وتتشرف عليه مختلف الهيئات الإدارية⁽³⁾. فتقدم دراسة مدى التأثير على البيئة بالنسبة للمنشآت المصنفة الخاضعة للترخيص الإداري المسبق بات أمر وجوبي بموجب المادة 07 من المرسوم التنفيذي رقم 07-145 تدل على أنها قاعدة آمرة⁽⁴⁾ ، ليتبع ذلك بإجراءات قانونية نص عليها المشرع تحت طائلة العقوبات متى أغفلت وغيبت من مستغل المنشأة الملوثة.

ولقد أدرك المشرع الجزائري خطورة النفايات الصناعية وغير الصناعية على البيئة عموما بالنظر إلى ما تحتوي عليه من مواد بيولوجية وكيميائية ضارة يصعب تحليلها أو التخلص منها ، فكان ميلاد قانون رقم 01-19 بمثابة الخطوة التشريعية الحقيقية في مجال مكافحة النفايات

1- د. عبد الرحمان عزوي ، النظام القانوني للمنشآت المصنفة من أجل حماية البيئة (دراسة مقارنة في كل من القانون الجزائري والفرنسي والمصري) ، منشورات عالم الكتب ، الطبعة الأولى ، 2003 ، ص 05 .

2- المرسوم التنفيذي رقم 07-144 المؤرخ في 19 مايو 2007 يحدد قائمة المنشآت المصنفة لحماية البيئة ، ج.ر رقم 34 لسنة 2007 .
3- Michel Prieur , op. , cit. , p 74 .

4- مرسوم تنفيذي رقم 07-145 مؤرخ في 19 مايو سنة 2007 يحدد مجال تطبيق ومحتوى وكيفية المصادقة على دراسة وموجز التأثير على البيئة .

ومراقبتها وإزالتها⁽¹⁾ . ولقد ارتكز هذا القانون على مبادئ أساسية هامة نص عليها المشرع الجزائري في المادة 02 تتمثل أساسا في⁽²⁾ :

- الوقاية والتقليل من إنتاج النفايات والأضرار الناجمة عنها ،
- تنظيم فرز النفايات وجمعها ونقلها ومعالجتها ،
- تسمين النفايات بإعادة استعمالها ، أو برسكلتها وجعل منها مواد قابلة للاستعمال مرة أخرى ، أو توظيفها للحصول على طاقة ،
- إعلام وتحسيس المواطنين بالأخطار الناجمة عن النفايات وآثارها على الصحة والبيئة، وكذلك التدابير المتخذة للوقاية من هذه الأخطار والحد منها أو تعويضها .

ضبط المشرع الجزائري في المادة 03 من نفس القانون مفهوم النفايات وأنواعها . فاعتبر النفايات وفقا لهذا القانون على أنها : " كل البقايا الناتجة عن عمليات الإنتاج أو التحويل أو

الاستعمال وبصفة أعم كل مادة أو منتج وكل منقول يقوم المالك أو الحائز بالتخلص منه أو قصد التخلص منه ، أو يلزم بالتخلص منه أو بإزالته " .

فقد حدد المشرع الجزائري النفايات وأعطى لها مفهوما واضحا واضعا بذلك حدا للتعريف المتعددة . فإذا كانت هذه التعاريف المتعددة تلتقي في بعض الجوانب ، كثيرا ما تختلف في جوانب أخرى على أساس أنه ما يعتبر نفاية عند البعض قد يكون لدى البعض الآخر قابلا للاستهلاك أو الاستخدام⁽³⁾ .

على خلاف النصوص القانونية السابقة فقد بين المشرع الجزائري في القانون رقم 19-01 خصائص النفايات وأنواعها ، لاختيار أنسب طريقة لمعالجتها وتفادي آثارها السلبية . إذ أن لكل نوع من النفايات مميزات خاصة مرتبطة بطبيعتها وتركيباتها ونوعها . وعلى العموم يمكن تصنيفها إلى :

1- نفايات بحسب طبيعتها : وهنا يميز المشرع الجزائري بوضوح من حيث طبيعة الأشياء وجعل النفايات إما :

- 1- قانون رقم 19-01 مؤرخ في 27 رمضان عام 1422 الموافق ل 12 ديسمبر سنة 2001 يتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها ، ج.ر رقم 77 لسنة 2001 .
- 2- أنظر نص المادة 02 من قانون رقم 19-01 السابق.
- 3- د. معوان مصطفي ، المرجع السابق ، ص 81 .

- فضلات أو مهملات : فالنفايات هي في الأساس بقايا ومخلفات مهما كان مصدرها ، وكيفما كانت تركيباتها . فهي فضلات الاستهلاك المباشر أو غير مباشر أو بقايا ومخلفات عملية الإنتاج أو التحويل أو بقايا ومخلفات الاستعمال . وقد تظهر في شكل أشياء متروكة ومهملة أو مهجورة دون الاستفادة منها⁽¹⁾ . وغالبا ما تكون المناطق الساحلية عبارة عن فضاءات مليئة بالبقايا ومخلفات استهلاكية التي يتخلى عنها أصحابها ، كما أن الكثير من المزابل العمومية ما تكون في أماكن مهجورة قرب السواحل .

- النفايات الصلبة أو السائلة : فقد تكون جزئيات هذه النفايات متماسكة فيما بينها جامدة لا تنمو ، ومن أمثلتها بقايا المعادن كالحديد والهياكل المهملة وحطام السفن نتيجة غرقها وتصادمها... أما النفايات السائلة فهي في الغالب ناتجة عن مياه الصرف الصحي والحضري ،

مخلفات السوائل الصناعية والزيوت بمختلف أنواعها ، ونفايات النشاطات الفلاحية الناتجة عن استخدام المبيدات الكيماوية لأغراض الزراعة والري .

- النفايات المضايقة والقابلة للمعالجة : قد تكون بعض النفايات وسيلة لإعاقة الحركة العادية للأحياء البحرية ، وفي هذه الحالة قد تكون وسيلة جالبة للضرر لوجودها في مساحات وأماكن تحرك هذه الأحياء ونموها . أما النفايات القابلة للمعالجة هي تلك النفايات القابلة للاسترجاع أو التحويل عن طريق تثمينها بعد استخراجها وإزالتها من الوسط البحري .

2- النفايات بحسب درجة خطورتها: وهنا كذلك يميز المشرع الجزائري بوضوح بين النفايات الخطرة وغير الخطرة ، وذلك باعتماد إلى معيار درجة سميتها وإضرارها بالوسط البحري وعليه نجد :

- النفايات الخطرة : هي النفايات ذات المواد السامة التي تؤثر على الوسط البحري وتضر بمكوناتها من نباتات ، حيوانات ، صحة عامة ، سواء كانت هذه الخطورة آنية أو مستقبلية وتمثل النفايات الخطرة على وجه الخصوص في :

- النفايات الصناعية الصلبة القابلة للاشتعال أو الذوبان التلقائي ،
- المواد القابلة للانفجار والإفرازات الغازية كالمخروقات ،
- المواد التي تحمل خطر التلوث الكيميائي أو التسممي ،

1- د. معوان مصطفى ، المرجع نفسه ، ص 83 .

- النفايات الإشعاعية التي تصدر من المنشآت النووية وما شابهها،
- النفايات الخاصة سائلة كانت أو صلبة كالنفايات العلاجية والمخابر⁽¹⁾ ،
- النفايات الزراعية التي تصرف في الوديان والبحار جراء علاج نباتات الأراضي الفلاحية المجاورة للسواحل .

- النفايات غير الخطرة : هي النفايات أقل خطورة يمكن معالجتها واسترجاعها كالفضلات اليومية ، و الأوساخ الناتجة عن الاستهلاك وبقايا الطعام المتروكة على السواحل . فهي فضلات يمكن جمعها في المزابل العمومية . . .

وقد اهتم المشرع الجزائري بجمع النفايات ومعالجتها قبل صبها في البحر أو على ضفاف السواحل، إذ نص على أنه يجب أن تتوفر المجمعات السكنية الواقعة على ضفاف السواحل والتي يفوق عدد سكانها مائة ألف نسمة على محطة لتصفية المياه القدرة لمعالجتها قبل صبها في البحر⁽²⁾ و في اطار نفس التدابير فان قانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه منع إقامة أي منشأة صناعية أو حضارية تضر بوضعية الشواطئ ، لاسيما الأنشطة الصناعية الجديدة ما عدى الأنشطة الصناعية والمرفئية ذات الأهمية الوطنية والتي تنص عليها أدوات تهيئة الإقليم⁽³⁾. بل أن القانون رقم 02-02 حث على ضرورة تحويل المنشآت الصناعية القائمة على مناطق أخرى⁽⁴⁾ وأحال في ذلك إلى التنظيم⁽⁵⁾.

أما في فرنسا يعتبر قانون 15 جويلية 1975 المتعلق بالقضاء على النفايات واسترجاع المواد بمثابة قانون إطار (loi cadre) في هذا المجال⁽⁶⁾. فهو ينظم مسألة معالجة النفايات بفرضه

-
- 1- ولخطورة هذا النوع من النفايات فقد أنشأ مخطط وطني لتسيير النفايات الخاصة ونشره ومراجعته يرأسه الوزير المكلف بالبيئة وذلك تطبيقا للمرسوم التنفيذي رقم 03-477 المؤرخ في 15 شوال عام 1424 الموافق ل 09 ديسمبر 2003 يحدد كفاءات وإجراءات إعداد المخطط الوطني لتسيير النفايات الخاصة ونشره ومراجعته ، ج.ر. رقم 78 لسنة 2003 .
 - 2- أنظر للمادة 22 من قانون رقم 02-02 المؤرخ في 22 ذو القعدة عام 1422 الموافق ل 05 فبراير 2002 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه .
 - 3- أنظر لنص المادة 22 من قانون رقم 02-02 السابق .
 - 4- أنظر لنص المادة 15 من قانون رقم 02-02 السابق .
 - 5- لكن وعلى الرغم من أن المشرع أحال في كيفية نقل المنشآت الصناعية المتمركزة على السواحل إلى التنظيم فإن هذا الأخير لم يرى النور إلى يومنا هذا ، لتبقى هذه المادة بدون فعالية .

6-Didier Gazane , les déchets d'équipement électrique et électronique: le projet décret sur la prévention et la gestion des déchets , gazette du palais , revue bimestriel , 125 année , France , 2005 , p 2440 .

التزامات على الصناعيين منها التزام بالقضاء على النفايات، الالتزام بالإعلام حول النفايات وخطورتها ، وقد وضع القانون شروطا للاسترجاع .

قد اعتبر المشرع الفرنسي المنشآت الصناعية المقامة على عرض السواحل الفرنسية منشآت خطيرة تخضع إلى القواعد الخاصة بالمنشآت المصنفة، إذ تشدد في منحها التراخيص التي لا يمكن لأصحابها مباشرة نشاطهم الملوث إلا بعد الخضوع إلى المقاييس الفرنسية والاشتراطات التقنية المعمول بها في هذا المجال⁽¹⁾.

وتبعاً لذلك فإن النفايات في التشريع الفرنسي مقسمة إلى نفايات بسيطة نظم أحكامها المنشور الوزاري رقم 94-35 المؤرخ في 01 مارس 1994 والتي يمكن معالجتها وإعادة استعمالها، ومنها أيضاً النفايات الصناعية الخاصة وهي النفايات صعبة الاسترجاع ، وكذلك النفايات السامة أو الخطرة . فرض المرسوم رقم 92-1074 المؤرخ في 02 أكتوبر 1992 الصادر تطبيقاً للتوجيه الأوروبي رقم 677/89 المؤرخ في 21 ديسمبر 1989 التعامل مع البيئة عموماً والبحرية خصوصاً وفق شروط أمن خاصة، لتفادي الأضرار الناجمة عن النفايات لاسيما تلك الخطرة قبل إلقائها في الأوساط الطبيعية⁽²⁾.

وعلى نفس التقسيم الذي اعتمد عليه المشرع الجزائري في تحديد أنواع النفايات ذهب إليه المشرع الفرنسي واعتبر أخطر النفايات تلك الناجمة عن تسرب النفط من المنشآت البترولية أو من السفن بمناسبة الرحلة البحرية ، لاسيما بعد الكوارث البحرية التي وقعت في عرض البحر بفعل نقل البترول وما نجم عنها من هدم للتوازن الإيكولوجي للبحر⁽³⁾.

الفرع الثاني: تقييم النظام القانوني النافذ ومقترحات بديلة نحو نظام أفضل .

لقد أصبح من الثابت اليوم أن التلوث ليس الضرر الوحيد الذي يهدد البيئة البحرية ، إذ أن استغلال الثروات الطبيعية الموجودة فيها بكيفية مفرطة وغير مدروسة هو مشكل آخر يعاني منه البحر . ومن هذا المنطلق أصبحت قضية حماية البيئة البحرية وتحقيق التنمية المستدامة أمراً من

-
- 1- Michel Baucomont et Pierre Gousset , traité de droit des installations classées , technique et documentation- Lavoisier , France , 1994 , p 75 .
 - 2- Philippe ch- Aguillot, op , cit , p 137 .
 - 3- chao WU, la pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures responsabilité et indemnisation des dommages, Pedone édition, France, 2000, p 139 et 140.

الصعب الجمع فيه بينهما .

وانطلاقاً من كون أن الجزائر دولة ساحلية تطل على بحر شبه مغلق ، يتأثر أكثر من غيره من البحار المفتوحة بفعل التلوث ، وضع المشرع الجزائري منظومة قانونية غزيرة تجلت من خلال كثرة النصوص القانونية حاول من خلالها تكريس هذه الحماية . ومع ذلك لازالت السواحل الجزائرية تواجه مشاكل بيئية خطيرة ناتجة عن عوامل عدة. فالتجمعات السكنية المقامة على السواحل وما تلفةه من ملوثات عضوية وبكتريولوجية زادت من تعميق المشكلة ، بالإضافة إلى الصناعة وما ينجم

عنها من ملوثات كيميائية وإشعاعية . وتمثل الآثار المضرة للملاحة البحرية أيضا عاملا هاما في قتل الأحياء البحرية والحياة عموما .

أمام هذا الواقع البحري المتدهور وجدت الجزائر نفسها مجبرة على بدل جهود معتبرة لاحتواء مشاكل البيئة البحرية المطروحة. وعليه كان عليها بداية خلق إطار مؤسسي وتشريعي قبل تبني أية سياسة بيئية ناجحة ، فكان قانون رقم 83-03 المؤرخ في 05 فبراير 1983 من أهم النصوص القانونية التي حاولت إيجاد هذا الإطار بغرض تنفيذ سياسة وطنية لحماية البيئة عموما، من خلال حماية كل الأواسط بما فيها الوسط البحري⁽¹⁾. ولقد حاول المشرع الجزائري لأول مرة إدخال المعطيات البيئية في خطط التنمية، بحيث أصبحت هذه المعطيات مطلبا أساسيا لكل السياسات الوطنية الاقتصادية منها والاجتماعية. فقد كانت المشاريع الصناعية والإنمائية قبل صدور قانون رقم 83-03 تنجز بدون دراسة مدى تأثيرها على البيئة عموما والبيئة البحرية خصوصا⁽²⁾. وكان المتعاملين الاقتصاديين في أغلب الأحوال يفضلون المواقع السهلة لإنجاز مشاريعهم القريبة من مخزون اليد العاملة المجاورة للمناطق الساحلية، الشيء الذي أحدث آثار مضرة بالبيئة البحرية⁽³⁾.

بالرغم من أن قانون رقم 83-03 جاء شاملا لحماية الفضاءات الطبيعية بحرية كانت أو برية أو جوية ، فقد جاء شاملا أيضا في إبراز كل الأضرار التي تصيب هذه الفضاءات ومكوناتها سواء كان الضرر ناجم عن سوء استغلال الثروات الطبيعية والإفراط في استعمالها ، أو يجعل الحياة

1- د. بوكعبان العربي ، المرجع السابق ، ص 418 وما يليها .

2- د. محمد علي بوغازي ، من أجل بيئة سليمة ، مجلة الجزائر البيئية ، العدد 03 ، سنة 2000 ، ص 06 .

3- Les zones urbaines et les activités industrielles , rapport sur l'état et l'avenir de l'environnement , ministère de l'aménagement de territoire et de l'environnement , 2000 , p 61 .

متدهورة في الأواسط التي تعيش فيها الكائنات البحرية بفعل غمر وصب النفايات بمختلف أنواعها دون سابق معالجتها. وقد كان قانون رقم 83-03 من النصوص القانونية المهمة في التأسيس لتشريع بيئي حاول المشرع الجزائري وضعه ، بالرغم أنه كان في مجمله "قانون إطار" يحيل كثيرا إلى النصوص التنظيمية ، الشيء الذي قلل من فعاليته، تلتته وإلى يومنا هذا نصوص أخرى .

جلي مما تقدم أن المشرع الجزائري حرص على إضفاء حماية قانونية على البيئة البحرية بكافة أبعادها ، وصحيح أن المشرع الجزائري لم يصل إلى هذه الدرجة من الحماية إلا منذ سنوات قليلة، غير أن عذره في ذلك ينبع من أن الاهتمام العالمي بحماية البيئة ، لم يبرز إلا منذ سنوات معدودة .

وللإنصاف نقول أن الجذور التاريخية لحماية البيئة البحرية في النظام القانوني الجزائري تمتد إلى سنوات السبعينات حينما صادق المشرع الجزائري على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث الزيتي والتي نصت على ممارسات وصور تضرر بالبحر، انطوت على الدور الأولى للحماية القانونية للبيئة البحرية، تلتها نصوص داخلية كرسّت هذا الاتجاه⁽¹⁾.

ولن نخالف الحقيقة إذا قلنا أن النصوص القانونية الحالية في النظام القانوني الجزائري جيدة الصياغة مقارنة بسابقتها وتحقق إن طبقت بالفعل حماية قانونية رفيعة المستوى، على اعتبار أن السلطات الجزائرية اليوم وبعد التدهور الذي عرفته سواحلنا ومن خلالها البيئة البحرية فإنها أصبحت تأخذ في كل سياسة تنمية المعطيات البيئية موضع الجد، مراعية في ذلك الالتزامات الدولية الداعية إلى بدل كل الدول مجهودات أكبر، وعلى جميع المستويات من أجل حماية البيئة البحرية. فقد أصبحت في الوقت الحالي حماية البيئة البحرية من جملة القضايا الدولية ذات الاهتمام المشترك، بالنظر إلى الطبيعة الخاصة للبحر وانتقال الآثار المدمرة للتلوث إلى كل الدول البحرية. لذا أولى المجتمع الدولي عناية خاصة لمشكلة تلوث البحار من خلال عقد المؤتمرات وإبرام الاتفاقيات الدولية والإقليمية، لتكون اتفاقية "لندن" لسنة 1954 أول اتفاقية خاصة بتلوث البحار جراء النفط ومشتقاته. أما على المستوى الداخلي فقد تبني المشرع الجزائري منظومة قانونية تهدف إلى التصدي لظاهرة تلوث البحر، حاول من خلالها الحد من مستوياته، وقد مست هذه النصوص القانونية كل

1- Ordonnance n^o72-17 du 07 juin 1972 portant ratification de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, signée à Bruxelles le 29 novembre 1969.

مصادر التلوث. غير أن الدارس للتقارير الرسمية والإحصائيات صادرة عن الجهات المتخصصة في مجال مكافحة تلوث البحر يتبين له بأن تأثيرها في الواقع العملي كان محدوداً⁽¹⁾. فالنصوص القانونية الموجودة بالرغم من غزارتها لم تحقق الغرض الذي جاءت لأجله بالشكل المطلوب، بحيث أن تلوث البحار لازال متواصلاً، وربما بدرجات أكبر ومستويات أعلى عما كان عليه الوضع في السابق.

وإذا حاولنا معرفة أسباب فشل هذه المنظومة القانونية في تحقيق الغرض الذي وضعت من أجله، فإن المشكلة بحسب رأينا تكمن أصلاً في عدم وجود إرادة حقيقية تضع الآليات اللازمة لتنفيذ النصوص القانونية وتترجمها على أرض الواقع. فلا يكف تغيير القوانين أو سنّها من أجل القضاء على مستويات التلوث البحري المتزايدة، بل يجب تكاتف جهود كل الفاعلين معاً سواء

سلطات عمومية، متعاملين اقتصاديين، خواص، النشاط في مجال حماية البيئة، والعمل سويا لاحترام البيئة البحرية والقضاء على مستويات التلوث البحري في انسجام تضافر تام للجهود. على إثر تدهور البيئة البحرية وجهت أصابع الاتهام في بعض المؤتمرات العلمية إلى التشريعات البيئية على أنها المسؤولة عن هذا التدهور، إذ أرجع الباحثون ذلك في كثير من الدول إلى عدم فعالية التشريعات البيئية لعدم قدرتها على تحقيق الردع المطلوب. إلا أن الأمم المتحدة أوضحت أن مفاتيح حماية البيئة البحرية في العالم ثلاث هي: التشريعات البيئية، والتربية البيئية، وأخيرا الإدارة البيئية السليمة⁽²⁾.

إن البحث عن النصوص القانونية المتعلقة بحماية البيئة البحرية في الجزائر سواء كانت تشريعات تعنى بالأواسط البحرية مباشرة أو تشريعات ذات علاقة بالبيئة البحرية يجدها لا تعد ولا تحصى، خاصة في العشرة الأخيرة. غير أنه ورغم ذلك لم يكن لها التأثير الذي كان من المنتظر منها تحقيقه و شرعت من أجله. ولعل ذلك في رأينا يرجع إلى ضعف السياسة العقابية للمخلفات المرتكبة ضد البحر من جهة، وإلى عدم سبق سن هذه التشريعات بحملات قوية ومكثفة للوعي بأهمية البحر وقضايا البيئة المرتبطة به. ولهذا وجب أن تكون الجهود المبذولة لمكافحة التلوث جهودا متكاملة حتى تأتي بالنتيجة المرجوة منها. فمن الواضح أن التطبيق العلمي للنصوص

1- تقرير حول حالة و مستقبل البيئة في الجزائر ، وزارة تهيئة الاقليم و البيئة ، طبعة 2000 ص 06 ومايلها .

2- د. إبراهيم سليمان عيسى ، تلوث البيئة أهم قضايا العصر - المشكلة والحل - دار الكتاب الحديث ، بدون سنة الطبع ، ص 06 وما يليها .

القانونية الصادرة بهدف إيجاد هذه الحماية يصادف مجموعة من الصعوبات ، نأمل أن تذلل حتى تتم بالفعل الحماية المرجوة للبيئة البحرية في الجزائر . ومن هذه الصعوبات نرى ما يلي :

01- عدم وجود تشريع موحد شامل وكامل في شأن حماية البيئة البحرية : على الرغم

من وجود ترسانة من النصوص القانونية ، إلا أنها مبعثرة هنا وهناك يصعب معها تحقيق الأهداف المرجوة منها. ورغم ذلك فإن الكثير من النصوص القانونية تحيل إلى النصوص التنظيمية، التي لم تر النور بعد سنوات طويلة من صدورها وذلك لبيان الاشتراطات والأحكام التفصيلية لهذه القوانين. لذلك يبدو لنا أنه كان على المشرع الجزائري أن يجمع كل هذه النصوص في مدونة واحدة يطلق عليها اسم قانون حماية البيئة البحرية. وعلى خلاف ذلك فقد سن المشرع المصري قانونا في

شأن حماية البيئة البحرية⁽¹⁾، يهدف إلى حماية شواطئ جمهورية مصر العربية والمنطقة البحرية الخاصة بمواردها الطبيعية و التعويض عن الأضرار التي تحدث جراء تلوث البيئة البحرية.

02- قلة الإمكانيات المادية والبشرية المؤهلة : إن التطبيق الفعلي للنصوص القانونية

المتعلقة بحماية البيئة البحرية يحتاج إلى توفير الكثير من الإمكانيات المادية والتجهيزات المتطورة ، فقد ربط المشرع الجزائري قيام العديد من الجرائم والمخالفات بكثير من العناصر الفنية و التقنية المفقودة. الأمر الذي سيؤدي إلى صعوبة التطبيق الفعلي لهذه النصوص ، ناهيك عن نقص العناصر البشرية العاملة غير المؤهلة فنيا وتقنيا .

03 - قلة التخطيط البيئي : إلى غاية اليوم لم يتم في الجزائر إعداد و إصدار تصور عام

للسياسة والإستراتيجية البيئية ، بوضع خطط متوسطة وطويلة المدى تعكس التخطيط البيئي الذي أصبح من الأساليب المفضلة للإدارة البيئية الحديثة ، والتي تعتمد على التشاور وإشراك الفاعلين في اتخاذ القرارات المتعلقة بتسيير شؤون البيئة البحرية ، بل وإقحامهم في صنع القرارات . فالتخطيط البيئي أصبح اليوم وسيلة فعالة لحماية و تسيير العناصر المكونة للبيئة البحرية باعتبارها وسطا متجانسا. غير أن أمر التسيير البيئي في الجزائر عموما كان يسير وإلى وقت ليس بعيدا باتخاذ الإدارة بشقيها المركزي والمحلي أعمالا انفرادية. وقد أثبتت الإدارة في ذلك عجزها نتيجة تصلب موقفها⁽²⁾ . لذلك وانطلاقا من هذه النتيجة السلبية فإنه يجب الاقتناع

1- د. إبراهيم سليمان عيسى ، المرجع السابق ، ص 63 .

2- وناس يحيى ، المرجع السابق ، ص 29 .

بأن تسيير البيئة عموما والبحرية خصوصا يستدعي قدرا من التنسيق و التشاور بين مختلف الشركاء، والاستغناء عن الأسلوب التقليدي القائم على العلاقة السلطوية في تسيير البيئة⁽¹⁾. ولإنجاح التخطيط البيئي يرى جانب من الفقه أنه يجب إتباع معالجة وتقويم اقتصادي لما يلي⁽²⁾:

- التقويم الاقتصادي للمصادر الواجب حمايتها،
- التقويم الاقتصادي للآثار المستقبلية للتلوث والمضار والاستعمال الحالي للمصادر ،
- التقويم الاقتصادي لنفقات وآثار محاربة التلوث،
- التقويم الاقتصادي من أجل إيجاد الوسيلة المالية لتغطية التدابير الوقائية للبيئة البحرية ، والتي تنعكس سلبا على التطور الاقتصادي .

وعلى نقيض ذلك فقد تم في مصر إعداد تصور عام لإستراتيجية بيئية من خلال وضع خطط خماسية لحماية البيئة البحرية من الأنشطة الضارة بها، حيث أشرك في إعدادها كل المهتمين والفاعلين وشركاء. ومن بينهم حوالي 150 عالم متخصص في شؤون البيئة⁽³⁾.

غير أنه ومع ذلك فإن اهتمام الجزائر بحماية الوسط البحري أصبح في الوقت الحالي مبدأ هام تقوم عليه السياسة التشريعية في مجال حماية البيئة، إعمالاً للنظرة الحديثة القائمة على فكرة التكامل بين البيئة والتنمية، من خلال استغلال الثروات الحيوانية والنباتية والمعدنية الموجودة في البحر. ولعل أكبر استدلال على هذا الطرح هو ما ورد في قانون رقم 03-10 خاصة الفرع الثاني من الفصل الثالث من الباب الثالث الذي خصصه المشرع الجزائري لحماية البحر، إضافة إلى ما ورد في القانون رقم 02-02⁽⁴⁾ وقوانين أخرى والتي تؤكد هذا الطرح.

إن التشريعات البيئية الحالية والأنظمة الصادرة في مجال مكافحة تلوث مياه البحر منحت اعتباراً لمسألة السيطرة على التلوث والتخفيف من مخاطره بهذا القدر أو ذاك، إلا أن السمات العامة لهته التشريعات تظهر بأنها لم تحقق من الفعالية بما فيه الكفاية حتى تضمن بها السيطرة على حوادث التلوث والحيلولة دون حصولها. لذلك نرى من الأهم بما كان على واضعي التشريع مراعاة الكثير

1- وناس يحيى، المرجع نفسه، ص 32.

2- Françoise Bilaudot, environnement, urbanisme et cadre de vie, édition Montchrestien, 2^{eme} edition, France, 2005, France p 620.

3- د. إبراهيم سليمان عيسى، المرجع السابق، ص 64.

4- قانون رقم 02-02 المؤرخ في 05 فبراير 2002 المتعلق بحماية وتأمين الساحل، ج.ر عدد رقم 10 لسنة 2002.

من الاعتبارات التي تساعد على تحقيق هذه الفعالية على مستوى الوقاية والمكافحة نذكر منها:

- حصر المعلومات والبيانات الخاصة بتلوث مياه البحر: تعد المعلومات والبيانات الخاصة

بمستويات تلوث مياه البحر ودرجاته بمثابة بنك المعلومات الذي تعتمد عليه السلطة الإدارية في الرقابة والإشراف لوظائفها، بحيث يتيح ذلك للجهات الإدارية المكلفة بالإشراف إصدار قرارات تنظيمية وفق أسس سليمة، بناءً على معطيات ومعلومات سليمة، وكذا قراراتها بشأن طبيعة و مواصفات تدابير الأمان التي ينبغي إتخاذها⁽¹⁾.

- ممارسة الرقابة الفعالة: تعكس مستويات تلوث مياه البحر المرتفعة ضعف وعدم فعالية الرقابة

التي تمارسها الأجهزة الإدارية، ويرجع الأمر في رأينا إلى الافتقار للكوادر الفنية المؤهلة التي توكل

لها مهام الرقابة والإشراف . وبذلك فإنه من الأهمية بما كان أن تتوفر لكل ولاية ساحلية على هيئة أو وكالة إدارية تضم إطارات متخصصة من المفتشين والمشرفين⁽²⁾ . على أن يتم انتقاء هذه العناصر وفق معايير علمية دقيقة، إضافة إلى وضع برامج لتدريبهم وتأهيلهم لأداء مهام الرقابة والتفتيش على أحسن وجه. بالإضافة إلى المؤهلات الفنية التي من المفروض أن يتمتع بها جهاز التفتيش، يجب أن يتوافر لدى جهة الإشراف عدد كاف من المفتشين إلى الحد الذي تتمكن فيه الإدارة المشرفة من التغطية التامة.

- توضيح المعايير الفنية المتخذة لحماية مياه البحر: جاءت الكثير من النصوص القانونية

بصيغ تعميمية ، فقد استخدم المشرع الجزائري في كثير من الأحيان صياغات عامة ومجردة لا تخرج من إطار النصح في اتخاذ إجراءات الحيطه والاحتراس لمنع وقوع التلوث⁽³⁾ . ولمواجهة مخاطر التلوث المتعددة والمتزايدة لابد على المشرع الجزائري أن يضع عبارات واضحة ومفصلة، وأن يقلل من الإحالة إلى التنظيمات و التي في كثير من الأحيان لا يتوافق صدورها مع سريان النص القانوني

- 1- د. عباس هاشم الساعدي ، المرجع السابق ، ص 122 .
 - 2- أنشأت وزارة البيئة وتهيئة الإقليم على مستوى كل ولاية مديرية للبيئة ، غير أن هذه المديرات وفي كثير من الولايات تفتقر إلى الموارد المادية والبشرية والمالية ، بل أن بعضها تفتقر حتى على مقرات المستقلة خاصة بها .
 - 3- فعلى سبيل المثال ينص المشرع في المادة 52 من قانون رقم 03-10 السابق على مقتضيات حماية البحر بأسلوب التعميم والتجريد عندما ينص على عرقلة الأنشطة البحرية ، مقتضيات حماية الصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية بعبارات لا تف بالغرض كاستعماله عبارة وجوب تنفيذ عمليات إزالة التلوث (بصورة مناسبة وبارعة) أو استعماله ل عبارة وجوب تولي المستغل (لكافة الإجراءات الوقائية العملية لمنع التلوث) وعبارة (طبقا للممارسات السليمة في ميدان مكافحة التلوث) ...
- بل وقد لا ترى النور أصلا⁽¹⁾ . كما يجب أن تبين الأنظمة على الأقل معايير الحد الأدنى الخاصة بمستويات التلوث البحري، معدات السيطرة على التلوث، معايير تشييد بناء المنشآت... ويجب أن تأخذ هذه المعايير تباين الظروف الجيولوجية من منطقة لأخرى .

- النص على جزاءات ذات فعالية أكثر : لضمان فعالية النصوص لابد أن تقترن بجزاءات

فعالة توقع على المنتهكين لتدابير الحماية . ولقد تبنى المشرع الجزائري في سبيل حماية البيئة البحرية أنماطا معينة من الجزاءات منها فرض الغرامات ، إنهاء الرخص الممنوحة للجهات المستغلة، التعويض وإرجاع الحالة لما كانت عليه قبل حدوث التعدي . غير أن هذه الجزاءات في صورتها التقليدية نرى بأنها غير قادرة على جبر الأضرار التي تسببها النشاطات المختلفة بالبيئة البحرية. لذا يبدو لنا أنه من الضروري التفكير في وضع جزاءات بديلة تكون كفيلة على تحقيق الردع الفعال ،

بجعل مثلا العقوبة سالبة للحرية مشددة، أو بجعل مسؤولية المتسبب في مثل هذه الأضرار مطلقة ... فقد يدفع هذا الأمر المتسببين في مثل هذه الانتهاكات إلى بذل مزيد من الحيلة والحذر لمنع وقوع الأضرار، طالما أنهم يعلمون مقدما بأنهم سوف يتحملون نتائج الأضرار التي يسببونها بفعل نشاطاتهم الملوثة.

غير أنه ورغم أهمية القوانين الداخلية في تكريس هذه الحماية فإنها تبقى غير كافية لوحدها ، إذ أن مخاطر التلوث البحري أصبحت مشكلة تشغل كل المجتمع الدولي ، وعليه فإن اللجوء إلى التعاون الدولي لمواجهة هذه المخاطر أصبح في الوقت الحالي أكثر من ضروري . سنتناول هذا التعاون من خلال المطلب الموالي .

1- أنظر على سبيل المثال المواد 05، 10، 14 ... من قانون رقم 01-19 السابق . والمواد 14، 17، 18 ... من قانون رقم 02-02 السابق و المواد 15، 16، 23، 27، 32، 33 ... من قانون رقم 03-10 السابق. والمادة 23 من المرسوم التنفيذي رقم 03-478 السابق.

المطلب الثاني: الالتزامات الدولية وسبل مواجهة التلوث البحري.

لقد ساعدت ظاهرة التلوث البحري ربما أكثر من أي ظاهرة أخرى على بلورة الاعتقاد بأن للإنسانية مستقبلا مشتركا ، إذ أصبح يشكل الحفاظ على بيئة بحرية نقية وخالية من التلوث في الوقت الحالي مطلبا عالميا يستهدف حماية الدولة ومواطنيها وممتلكاتها . ومما لا شك فيه أن تحقيق مثل هذا الهدف يستوجب تبني قواعد قانونية مشتركة تكون كوثيقة عمل معتمدة من قبل الدول . فالإقتصر على التشريعات والسياسات البيئية الوطنية وحده لا يحقق الهدف المطلوب ، ذلك أن التلوث البحري لا يعرف حدودا . لذا تبرز الحاجة إلى التعاون الإقليمي فيما بين دول حوض البحر الأبيض المتوسط (الفرع الأول) ، هذا بالإضافة إلى أن التعاون الدولي في هذا المجال سيصبح أفضل

الفرص لإنماء العلاقات الدولية. فقد أكدت العديد من الاتفاقيات الدولية على أهمية التعاون الدولي بوصفه أحد الأساليب الفعالة للسيطرة على التلوث البحري (الفرع الثاني) .

الفرع الأول: التدابير المتخذة لمنع التلوث في إطار التعاون الإقليمي .

يعتبر التعاون الإقليمي فيما بين الدول لمكافحة التلوث البحري والوقاية منه وخصوصا تلك المطلبة على البحار من أكثر الأساليب فعالية نظرا لخصوصية هذه المناطق. وقد جاء تأكيد أهمية هذا التعاون في العديد من المواثيق الدولية و الإعلانات العالمية الخاصة بحماية البيئة البحرية، فاعتبرته مسألة ضرورية وملحة. وقد لقيت هذه الدعوات الاستجابة الفعلية من دول بعض المناطق البحرية، منها على سبيل المثال دول منطقة الخليج العربي ، دول بحر الشمال ، دول بحر البلطيق وأخيرا دول البحر الأبيض المتوسط⁽¹⁾ . وللتعاون الإقليمي لمكافحة التلوث البحري أسبابه ومظاهره .

أولا- أسباب التعاون الإقليمي ومبرراته :

تتجلى الأسباب الرئيسية التي تدعو الدول إلى إحداث تنظيمات بيئية إقليمية لمكافحة التلوث البحري في :

- **خطورة ظاهرة التلوث البحري:** إذ أن الأضرار التي تنجم عن التلوث البحري لا يستطيع معها أسلوب مكافحة الوطني الإنفرادي أن يقدم الحلول الفاعلة ، ذلك أن التلوث البحري لا يعرف حدودا للمضار الناجمة عنه ، بل ينتشر في كافة الفضاءات البحرية ، إضافة إلى أن التدابير المشددة التي قد تتخذها دولة الساحلية ما بطريقة انفرادية قد تؤدي إلى نقل آثار

1- د. عباس هاشم الساعدي ، المرجع السابق ، ص 292 .

الملوثات من المناطق الخاضعة لسيادتها إلى مناطق أخرى ضمن البيئة البحرية ، وهنا سوف تؤدي التدابير الوطنية إلى تفاقم المشكلة. لذا تبرز الحاجة إلى التعاون الإقليمي فيما بين دول البحر المتوسط لوضع إستراتيجية مكافحة ووقاية مشتركة⁽¹⁾ .

- **وضع خطط وتجنيد إمكانيات تفوق إمكانيات الدولة الواحدة:** يساعد التنظيم الإقليمي في وضع خطط وبرامج مكافحة إقليمية من خلال تجميع الإمكانيات المادية وهيئة الوسائل والمعدات التقنية المتطورة، وذلك من خلال تكاثف الجهود. فغالبا ما تتطلب مواجهة حوادث التلوث اتخاذ تدابير عاجلة قد لا تستطيع دولة بمفردها التصدي لها.

- هشاشة بعض المناطق الملاحية: فخطورة الأضرار الناجمة عن التلوث البحري ، وسرعة تأثرها بالمواد الملوثة بالنظر إلى الظروف الجغرافية أو الملاحية لبعض المناطق البحرية، تستدعي تعدد الأساليب المستخدمة للسيطرة على التلوث وضبطه . و عليه فإن مواجهة المخاطر الناجمة عن التلوث البحري في إطار وضع إستراتيجية إقليمية يعد من الوسائل الفعالة للمكافحة.

- سهولة التعاون القانوني والقضائي في ردع المخالفين : إذ تستطيع مجموعة الدول الواقعة تحت غطاء التنظيم الإقليمي أن تضع قواعد مشتركة فيما بينها للردع، منها مثلا فرض عقوبات على السفن المنتهكة لقواعد السلامة البحرية، أو منع مثلا السفن المحملة بالمواد البترولية من المرور في المنطقة الإقليمية. لذا تساعد التكتلات الإقليمية في سد النقص والثغرات التي يعاني منها التنظيم الدولي الذي يضع في غالب الأحوال معايير وقواعد الحد الأدنى التي عادة ما لا تف بالغرض . في حين أن التنظيم الإقليمي ولضورات المصلحة العليا لدول التكتل الإقليمي قد يشدد من هذه المعايير والقواعد .

- خصوصيات بعض المناطق البحرية : فمثلا حماية حوض البحر الأبيض المتوسط كان ومنذ القديم اهتماما مشتركا لدول الحوض . فالفحوصات التي أجريت على مياهه أظهرت بأنه ملوثا في مستويات خطيرة . ولقد أجمع أغلب المتخصصين في البيئة على أن المخاطر الناجمة عن تلوث مياهه قد تجاوزت المستويات الحرجة ، الشيء الذي أصبح يمثل انشغالا حقيقيا للعلماء والمتخصصين (2) .

1- د. أحمد باكر الشيخ أحمد ، تلوث البيئة وموارد المياه من منظور قانوني ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2005 ، ص 124 .
2- Liamine Chalabi , la pollution en méditerranée - aspects juridiques des problèmes actuels , O.P.U , p 38 et 39 .

يعد حوض البحر الأبيض المتوسط منطقة بحرية متميزة جغرافيا ذات رقعة مائية واسعة إلى حد ما ، ينفرد عن البحار الأخرى بعدة خصائص منها اتصاله بمضيق جبل طارق الذي يعزله عن المحيط الأطلسي ، تجدد مياهه مرة كل ثمانون سنة ، خصائصه الهيدروغرافية التي تجعل منه نظاما بحريا مغلقا نسبيا ، ويتميز عن المسطحات المائية الأخرى بالاحتفاظ في حركة الملاحة البحرية به (1) ... فكل هذه الاعتبارات وأخرى تدعو إلى اتخاذ التدابير اللازمة لإدارة موارده واستثمار خيراته. و بدون شك تتوفر هذه الاعتبارات جميعا في بيئة حوض البحر المتوسط، الأمر

الذي يبرز حاجة المنطقة الملحة إلى التنظيم الإقليمي يقيها من مخاطر التلوث، و هذا ما أكدته عدة اتفاقيات إقليمية.

ثانيا - مظاهر التعاون الإقليمي:

يعتبر تلوث البيئة البحرية النتيجة الطبيعية لاعتماد أغلب دول العالم على البحر في إشباع حاجياتها ، إذ أن هناك كميات هائلة من النفايات تتسرب سنويا إلى البحار . ولقد سعت دول منطقة حوض الأبيض المتوسط إلى حمايته ، باعتباره كنزا للموارد الطبيعية و ملكا للأجيال القادمة . فقد أبرمت العديد من الاتفاقيات التي استهدفت الحد من ظاهرة التلوث البحر، ومن هذا المنطلق كانت الضرورة ملحة على الدول المغاربية لتبني سياسة مغاربية للتعاون الفعال في مجال مكافحة ظاهرة التلوث (01). غير أن ضخامة الكوارث البحرية دعت إلى توسيع هذا التعاون ليشمل دول ضفتي الحوض بشمالها وجنوبها (02) .

01- التعاون المغاربي وإستراتيجية محاربة التلوث البحري .

إن تشابه المشاكل الناجمة عن التلوث البحري في دول إتحاد المغرب العربي يستدعي من دوله التنسيق فيما بينها، وتبني خطة عمل مشتركة لصد هذه المشاكل التي عجلت بتبني دول الإتحاد المغاربي لسياسة مغاربية مبنية على حماية البيئة بصفة عامة⁽²⁾ ، ترجمت من خلال معاهدة إنشاء

-
- 1- M. Benchikh, la mer méditerranée, mer semi -fermée , revue générale de droit international public , 1980 , p 284 .
- 2- فقد دلت الإحصائيات على تدفق حوالي خمسمئة مليون طن من البترول في مياهه ، أربعمئة ألف طن من المواد الكيماوية تنقل عبر مياهه كل سنة على متن ثمانية آلاف وثلاثمئة ناقلة . وقد سجلت عدة حوادث بحرية على سواحل بعض البلدان المغاربية ، منها تدفق حوالي 52000 طن من البترول على السواحل الجزائرية في سنة 1988 ، وكذلك تسرب حوالي 83000 طن من البترول على السواحل المغربية ، بالإضافة إلى تسرب حوالي 520 طن إلى السواحل التونسية. نقلا عن Mohamed Kahloula , la protection juridique du milieu marin en droit algérien et la nécessité d'une coopération inter maghrébine , revue juridique environnement n° 01/1995 , p 20 et 21 .
- إتحاد المغرب العربي الموقعة في مراكش يوم 17 فبراير 1989 و التي صادقت عليها الجزائر في سنة 1989⁽¹⁾ .

في إطار هذه المعاهدة حدد دول الإتحاد بعض الأهداف المشتركة لحماية البيئة وجعلت من التنمية الاقتصادية لدوله من أولويات هذا التعاون ، وذلك بتحسين ظروف معيشة مواطنيه . وقد ترجم قادة دول الإتحاد هذه الإرادة السياسية عمليا من خلال وضع نصين قانونيين هما : الميثاق المغاربي لحماية البيئة ، والاتفاقية المغاربية للتعاون في المجال البحري .

أ/ - حماية الأوساط البحرية في الميثاق المغربي لحماية البيئة :

يعد الموقع الجغرافي المشترك لدول إتحاد المغرب العربي ، وتمثل المشاكل البيئية الناجمة عن التلوث البحري مبررا كافيا لتعزيز التعاون جهوي بين دوله. وفي هذا الإطار يعتبر الميثاق المغربي لحماية البيئة الموقع بتونس في جانفي 1991 ، والذي اعتمد من قبل قادة دوله أثناء انعقاد قمة " قواشط " في نوفمبر 1992 أول نص قانوني يعنى بشؤون البيئة⁽²⁾ . هذا الميثاق الذي يعتبر ركيزة إضافية في تشييد صرح المغرب العربي ، حدد الأهداف الكبرى في مجال حماية البيئة، ولهذا الغرض وضع مجموعة من التوجهات العامة والقطاعية⁽³⁾ .

جعل الميثاق من أولويات اهتماماته حماية الساحل والأوساط البحرية المغربية. وفي هذا الإطار دعى الميثاق الدول الأعضاء إلى أخذ كل التدابير اللازمة ، لاسيما على المستوى التشريعي من أجل ضمان حماية فعالة للأوساط البحرية ووقاية مواردها . كما دعى الميثاق من جهة أخرى دول الإتحاد إلى تنسيق جهودهم وتوفير رقابة فعالة لتفادي آثاره الضارة ، كما دعى الميثاق دول الأعضاء إلى وضع تشريع خاص يراقب الأنشطة التي تجرى على المياه الإقليمية لدوله⁽⁴⁾ .

1- مرسوم رئاسي رقم 89-54 مؤرخ في 02 ماي 1989 المتضمن المصادقة على الاتفاقية المنشأة لإتحاد المغرب العربي الموقع بمراكش في 17 فبراير 1989 ، ج.ر. مؤرخة في 03 ماي 1989 ، ص 399 .

2- A. Kerdoun, une charte pour le Maghreb, ELWATAN, quotidien national, du 17 mars 1993.

3- فقد دعى الميثاق المغربي دول الإتحاد إلى إدخال مسألة حماية البيئة في برامج التنمية الاقتصادية، الاجتماعية والثقافية ، وجعلها ضمن الأولويات. ومن تم فقد دعى الميثاق الدول الأعضاء إلى أخذ موضوع حماية البيئة موضع الجد وإدخاله ضمن الاهتمامات السياسية والتشريعية لبلدانه ، بل وتوفير الإطار القانوني الملائم لذلك ، من أجل تدارك الأضرار الناجمة للبيئة بفعل التلوث . وبالنظر إلى الموقع الجغرافي الذي تحتله دول الإتحاد فإن الميثاق المغربي دعى الدول الأعضاء إلى توحيد مواقفهم أمام الهيئات الدولية المهتمة بحماية البيئة . ولذلك فقد حرص الميثاق وطالب دول الإتحاد إلى ضرورة تكثيف جهودهم ، وتبادل المعلومات ، التقنيات والتجارب وتدعيم البحث العلمي في مجال حماية البيئة .

4- Mohamed Kahloula , op. cit. , p21 .

ب/ - حماية الأوساط البحرية في الاتفاقية المغربية للتعاون في المجال البحري :

ركزت الاتفاقية على حماية البحر الأبيض المتوسط وأوجدت لذلك ثلاثة أطر هي الإطار القانوني ، المؤسساتي والعلمي تحاول من خلالها حماية البيئة البحرية من التلوث.

* عن الإطار القانوني للاتفاقية المغربية :

على إثر اجتماع مجلس وزراء الصناعة لدول الإتحاد المغربي في مدينة " تريبولي " الإيطالية يومي 21 و 22 مارس 1990 ، أنشأت " اللجنة البحرية المغربية " . وقد أسندت لهذه اللجنة

مهمة تطبيق ومراقبة القرارات المتخذة من طرف دول الإتحاد في المجال البحري لاسيما ما تعلق منها بالتجارة البحرية ونشاط الموانئ .

وفي هذا الإطار أعدت اتفاقية التعاون في المجال البحري بين دول الإتحاد والتي تعتبر بحق "اتفاقية إطار" لدول الإتحاد المغربي للتعاون المشترك⁽¹⁾ . وقد صادقت الجزائر عليها في 12 أكتوبر 1991 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 379-91⁽²⁾ .

فالتعاون المغربي في مجال مكافحة التلوث البحري قد يجد أساسه في ظل هذه الاتفاقية من خلال المادة 03 ، إذ تعتبر حماية البيئة والوسط البحري على وجه الخصوص من ضمن الأهداف الأساسية لهذه الاتفاقية⁽³⁾ . ومن هذا المنظور التزمت دول الإتحاد بالتنسيق بين تشريعاتها ووسائلها

1- وتعتبر هذه الاتفاقية بمثابة " المرجع الأساسي " لكل الاتفاقيات البحرية الثنائية الموقعة بين الدول الأعضاء في مجال مكافحة التلوث البحري والتصدي لمخاطره .

2- مرسوم رئاسي رقم 379-91 مؤرخ في 12 أكتوبر 1991 المتضمن المصادقة على اتفاقية التعاون في مجال البحري بين الدول اتحاد المغرب العربي الموقعة في " رأس لانوف" بالجمهورية العربية الليبية ، 9 و 10 مارس 1991 ج.ر رقم 51 لسنة 1991 .

3- أنظر لنص المادة 03 من الاتفاقية السابقة.

من أجل التدخل ومحاربة التلوث البحري⁽¹⁾ . وقد كان من المتوقع لهذا الغرض إنشاء هيئة مغربية مكلفة بالتنسيق في مجال مكافحة التلوث البحري ، وذلك من أجل استعمال الوسائل المتاحة في كل دولة، ومن جهة أخرى ضمان تدخل سريع وفعال في إطار المخططات الجهوية لمحاربة التلوث، غير أن تجميد نشاط مؤسسات الإتحاد سنة 1993 حال دون ذلك ، لتتلاشى كل الجهود التي بدلت والنتائج التي تحققت .

*** عن الإطار المؤسسي للاتفاقية المغربية :**

تدع الاتفاقية المغاربية للتعاون في المجال البحري إلى إنشاء هياكل للتشاور ولا اتخاذ القرارات والتحرك ، وقد حثت الدول الأعضاء على إيجاد آليات العمل الضرورية والدائمة ، كما أنها دعت إلى الأخذ بجدية المشاكل البيئية لدول الإتحاد . ويكون عمل هذه الهياكل بالإضافة إلى تنسيق جهودات الدول في مجال حماية البيئة البحرية، تنسيق جهودات دول الإتحاد في وضع إستراتيجية عمل مشتركة في هذا المجال .

ومع ذلك يجب الاعتراف بأن القدرات المالية لدول الإتحاد لا تسمح لهم فعلا بتنفيذ فعال لأي إستراتيجية في مجال حماية البيئة البحرية ، بالإضافة إلى أن هذه الدول تعاني نقص الهياكل والتجهيزات الضرورية الخاصة باستقبال ، مراقبة ومعالجة النفايات الناجمة عن مختلف أشكال

- 1- ولقد سطرت الاتفاقية مجموعة من الأهداف التي دعت دول الإتحاد إلى تحقيقها نوجزها فيما يلي :
- اتخاذ دول الإتحاد جميع التدابير المناسبة للمحافظة على البيئة البحرية بما في ذلك تقليل ومكافحة التلوث ،
 - اتخاذ جميع التدابير المناسبة لمنع وتقليل و مكافحة تلوث البحر الناجم عن السفن ،
 - اتخاذ جميع التدابير المناسبة لمنع وتقليل ومكافحة تلوث البحر الناجم عن إلقاء الفضلات وغيرها من المواد من السفن ،
 - تلتزم دول الإتحاد بوضع المعايير والقوانين واللوائح الوطنية حسبما يقتضي ذلك التنفيذ الفعال لأحكام الاتفاقية ، كما تسعى إلى تنسيق سياستها الوطنية ،
 - تتعاون دول الإتحاد مع المنظمات الدولية العالمية والإقليمية لإعداد وإقرار معايير إقليمية وتطبيقات وإجراءات يوصى بها للمحافظة على البيئة البحرية. بما في ذلك مكافحة كل أشكال التلوث و مصادره . تماشيا مع أهداف هذه الاتفاقية ولمساعدة بعضها البعض في الوفاء بالتزاماتها طبقا للاتفاقية ،
 - تتخذ دول الأعضاء سواء منفردة أو مشتركة جميع التدابير ، بما فيها ما يضمن توافر المعدات المناسبة والأشخاص المؤهلين فور الحاجة لمواجهة حالات التلوث الطارئة في البحر مهما كانت أسبابها وإزالة التلوث الناجم عنها أو الحد منه ، مع قيام الأطراف المتعاقدة بالتنسيق بين خططها الوطنية لمكافحة التلوث المضر بالبيئة البحرية بشكل يسهل التعاون بين هذه الأطراف في مواجهة الحالات الطارئة ،
 - التعاون سواء مباشرة أو من خلال المنظمات الدولية العالمية والإقليمية المتخصصة في مجال البحث العلمي و الرصد والتقييم المتعلقة بالبيئة وإدارتها و التلوث البحري و تبادل البيانات وغيرها من المعلومات العلمية تحقيقا لتحقيقا لأغراض الاتفاقية وخطط عملها،
 - التعاون في تطوير و تنسيق البرامج الوطنية في وضع و إقرار القواعد القانونية والإجراءات العقابية المناسبة .
- التلوث، ولا تمتلك التدابير الكافية التي تسمح لها بالتدخل العاجل والفعال لمواجهة أي خطر طارئ عن تدفق البترول مثلا .

غير أنه وبعد عدة دعوات ، لا سيما من الطرف الجزائري إقتراح "البنك العالمي" بإعتبره المشرف على "الصندوق العالمي الخاص بالبيئة" ⁽¹⁾ على السلطات الجزائرية ، المغربية والتونسية برنامج جهوي و وطني في مجال حماية البيئة البحرية الأول من نوعه ⁽²⁾ . ويتعلق الأمر بوضع نظام لتسيير حوادث التلوث البترولي الخاصة بمنطقة جنوب غرب المتوسط ⁽³⁾ .

فقد تمكنت الدول الأعضاء في إطار هذا البرنامج من إيجاد لجنة تنسيق تجمع ممثلي الهيكل التي أنشأتها الدول الثلاثة لاسيما مديرية الموانئ التابعة لوزارة النقل الجزائرية ، الديوان الوطني لاستغلال الموانئ في المغرب وديوان الموانئ الوطنية في تونس . وقد أوكلت لهذه اللجنة مهمة التنسيق بين البرامج الوطنية الخاصة بمكافحة التلوث البحري والتصدي له والمركز الجهوي المتوسطي لمكافحة التلوث البحري الذي يتخذ مدينة " مالطا " مركزا له .

أما على المستوى الوطني ، فقد دعى هذا البرنامج الذي اقترحه البنك العالمي إلى وضع آليات ووسائل ضرورية لمحاربة التلوث البحري في الدول الثلاثة ، تطبيقا لالتزامات الدول الواردة في اتفاقية برشلونة الموقعة في سنة 1976 والمتعلقة بحماية البحر الأبيض من التلوث الناتج عن التلوث البترولي ، وكذلك اتفاقية " ماريول " المتعلقة بمحاربة التلوث الناتج عن تفريغ النفايات البترولية من السفن .

بفضل هذا البرنامج تمكنت الجزائر من اكتساب بعض المعدات الضرورية لمحاربة التلوث البحري ومتابعة خطط الحماية التي وضعتها . وقد سمح لها ذلك بإعادة تأهيل بعض محطات مراقبة حركة الملاحة البحرية ، بالإضافة إلى رسكلة وتكوين الإطارات المتخصصة ، وإنشاء مخبر البحث العلمي الدائمة .

1- أنشأ "الصندوق العالمي الخاص بالبيئة " سنة 1991 وتمنح قروضا لتمويل المشاريع الخاصة بالمحافظة على البيئة في الدول السائرة في طريق النمو ، ويعمل هذا الصندوق بمشاركة ثلاثة أطراف أخرى هي برنامج الأمم المتحدة للتنمية (PNUD) ، برنامج الأمم المتحدة الخاص بالبيئة (PNUE) والبنك العالمي .

2- وقد قام " الصندوق العالمي للبيئة " بتمويل نصيب هام من المشروع منحت في شكل هبة وزعت على الدول الثلاثة المعنية، بحيث نالت الجزائر إعانة قدرها 06,9 مليون دولار، المغرب 05,6 مليون دولار وأخيرا تونس إعانة مالية قدرها 05,8 مليون دولار. نقلا عن Mohamed Kahloula , op. , cit. P 23 .
3-Mohamed. Rebah, littoral algérien, sept millions de dollars pour la protection ,AL watan , quotidien national , du 27/02/1992 n^o 10156 .

* عن الإطار العلمي للاتفاقية المغربية :

تتوفر الدول الخمسة المشكلة لإتحاد المغرب العربي على مراكز وهيكل متخصصة في إعداد دراسات عن التلوث البحري نذكر منها مركز البحث المتخصص في علم المحيطات والصيد البحري الكائن مقره بالجزائر ، مركز البحث المتخصص في الصيد البحري الكائن مقره بليبيا ، المركز الوطني المتخصص في البحث في علم المحيطات الكائن بموريطانيا ، المعهد العلمي للصيد البحري الكائن بالمغرب وأخيرا المعهد الوطني العلمي والتقني المتخصص في علم المحيطات الكائن بتونس .

وفي إطار مخطط العمل في حوض البحر الأبيض المتوسط ، يمكن لدول الإتحاد الاستفادة من بعض المزايا العلمية ، لاسيما وأنه في ظل هذا المخطط توجد العديد من مراكز البحث العلمي المتخصصة في مجال التلوث البحري . فالتنسيق مع هذه المؤسسات العلمية المتطورة من شأنه أن يوحد الجهود ويعزز مشاركة دول الإتحاد في الاستفادة من برامج أخرى كبرامج المركز الجهوي الخاص بالمحافظة على الأحياء ذات الحماية الخاصة في حوض البحر الأبيض المتوسط.

من هذا المنطلق نرى بأن نص الاتفاقية المغاربية للتعاون في المجال البحري يشكل فعلا وسيلة فعالة لمكافحة مخاطر التلوث البحري التي تهدد سواحل دول الإتحاد ومياهه الإقليمية . فقد حاولت دول الإتحاد في بداية نشأته بالفعل بذل جهود جد هامة في مجال مكافحة التلوث البحري، إذ أنها أوجدت الإطار القانوني والمؤسسي لذلك من جهة وحاولت من جهة أخرى تقوية دور الهيئات العلمية .

يبقى إلى أن نشير في الأخير على أنه بالرغم من النقائص المسجلة في مجال محاربة التلوث البحري في ظل التعاون والتنسيق المغاربي ، فإن التشريعات الوطنية لدوله الخاصة بحماية مياه البحر الأبيض المتوسط تعتبر انتصارا مهما في هذا المجال . غير أنه يبقى على دول المغرب العربي بغية التوصل إلى حماية حقيقة وفعالة لحوض البحر المتوسط تبنى مقاربة موحدة لوجهات النظر تعكس الانسجام والتجانس التام بين مشاريع كل دولة في مكافحة التلوث .

02- التعاون الأورو متوسطي وآفاق محاربة التلوث البحري .

لقد حرصت ندوة الأمم المتحدة المنعقدة " بستوكهولم" سنة 1972 على تشجيع التعاون الإقليمي. وفي هذا الإطار تطبيقا لتوصيات الندوة تم تبني وثيقة عمل بين دول حوض المتوسط سميت " خطة العمل في حوض المتوسط" (1) وأصبحت بمثابة برنامج عمل لدول حوض البحر الأبيض المتوسط بصفته في مجال مكافحة التلوث البحري . وقد إنظمت لهذه الخطة في البداية ستة عشرة دولة متوسطة، لتلتحق الدول الأخرى فيما بعد . وفي نفس السياق قد صادقت اثني عشرة دولة متوسطة على اتفاقية " برشلونة " لحماية البحر الأبيض المتوسط ضد التلوث بالبتروول والمواد الأخرى الضارة ومنها الجزائر (2). وقد عدلت هذه الاتفاقية في 10 يونيو 1995 (3)، بالإضافة إلى مصادقة أغلب دول المتوسط على البروتوكولات الملحقة بالاتفاقية، المقدر عددها بخمسة وهي :

- بروتوكول التعاون لمكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى

في حالات الطوارئ ، الموقع ببرشلونة في 16 فبراير 1976 (4) .

- بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من إلقاء الفضلات الناجمة عن السفن والطائرات، الموقع ببرشلونة في 16 فبراير 1976⁽⁵⁾ .
- بروتوكول " أئينا " المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط ضد التلوث من مصادر برية ، المبرمة في 17 ماي 1980 من طرف ثلاثة عشرة دولة⁽⁶⁾ .
- بروتوكول "جونيف" بشأن المناطق المتمتعة بحماية خاصة في البحر الأبيض المتوسط، الموقع في 03 أبريل 1982 من طرف اثني عشرة دولة⁽⁷⁾ .

1- P.A.M : plan d'action pour la méditerranée.

- 2- وقد صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بموجب المرسوم رقم 80-14 المؤرخ في 08 ربيع الأول عام 1400 الموافق ل 26 يناير سنة 1980 والمتضمن إنضمام الجزائر إلى اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث ، المبرمة ببرشلونة في 16 فبراير 1976 .
- 3 - وقد صادقت الجزائر على هذه التعديلات بموجب المرسوم الرئاسي رقم 04-141 المؤرخ في 08 ربيع الأول عام 1425 الموافق ل 28 أبريل 2004 والمتضمن التصديق على تعديلات اتفاقية برشلونة الموقعة في 16 فبراير 1976 ، المعتمدة يوم 10 يونيو سنة 1995 .
- 4- وقد صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم رقم 81-03 المؤرخ في 11 ربيع الأول عام 1401 الموافق ل 17 يناير سنة 1981 والمتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة الموقع ببرشلونة يوم 16 فبراير سنة 1976 .
- 5- وقد صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم رقم 81-02 المؤرخ في 11 ربيع الأول عام 1401 الموافق ل 17 يناير سنة 1981 والمتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات والموقع ببرشلونة يوم 16 فبراير سنة 1976 .
- 6- وقد صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم رقم 82-441 المؤرخ في 25 صفر عام 1403 الموافق ل 11 ديسمبر 1982 والمتضمن إنضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية المبرم في 17 ماي 1980 بأئينا .
- 7- وقد صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم رقم 85-01 المؤرخ في 13 ربيع الثاني عام 1405 الموافق ل 05 يناير سنة 1985 والمتضمن المصادقة على البروتوكول المتعلق بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة بالبحر الأبيض المتوسط ، الموقع في 03 أبريل سنة 1982 بجونيف .
- بروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن و مكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ المحرر في فاليتا " مالطا " يوم 25 يناير 2002⁽¹⁾ .

تمثل اتفاقية "برشلونة" والتعديل الوارد عليها ، وكذا البروتوكولات الملحق بها الجانب القانوني " لخطة العمل في حوض المتوسط " . غير أنه يجب الإشارة إلى أنه و على المستوى العالمي هناك العديد من البرامج الإقليمية وضعت للتنفيذ على مستوى عشرة بحار هي: منطقة البحر المتوسط، منطقة بحر الكويت، منطقة غرب وسط إفريقيا، منطقة البحر الكاريبي ، منطقة جنوب شرق المحيط الهادي ، منطقة جنوب غرب المحيط الهادي، منطقة شرق إفريقيا، منطقة جنوب غرب المحيط الأطلسي. و قد استفادت هذه البحار بأكثر من عشرة برامج بحرية إقليمية تشارك فيها أزيد من مائة و ثلاثين

دولة، و ستة عشرة وكالة متخصصة للأمم المتحدة ، وأكثر من أربعين منظمة عالمية و إقليمية ، كلها تعمل من أجل حماية البيئة البحرية ، وتساهم بشكل فعال في محاربة التلوث البحري .
و في إطار المساهمة الفعالة لحماية البيئة البحرية ومكافحة التلوث في منطقة المتوسط فإن " خطة العمل لحوض المتوسط " قد أنشأت لها الأمم المتحدة عدة مراكز إقليمية، بغرض تنفيذ البرامج المسطرة لها ونذكر منها (2) :

- مركز النشاط الإقليمي الخاص " بالمخطط الأزرق " (le plan bleu) .
- مركز النشاط الإقليمي الخاص " ببرنامج الأعمال ذات الأولوية " (le programme d'action prioritaires : P.A.P) .
- مركز النشاط الإقليمي الخاص " بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة " .
- مركز النشاط الإقليمي الخاص " بمكافحة التلوث النفطي الموجود في جزيرة مانويل بمالطا " .
وتعد " خطة العمل لحوض المتوسط " التي جاءت بإطار شامل للسيطرة على التلوث البحري من كافة مصادره مرجع أساسي لدول الحوض للسيطرة على مصادر التلوث المختلفة. وتشمل هذه الخطة ثلاثة جوانب أحدهما قانوني وآخر سيسو اقتصادي والثالث علمي (أ) . وقد وضعت

1- وقد صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 05-71 المؤرخ في 04 محرم عام 1426 الموافق ل 13 فبراير 2005 يتضمن التصديق على البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن و مكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ ، المحرر في فاليتا (مالطة) يوم 25 يناير 2002 ، ج.ر رقم 12 سنة 2005 .
2- صليحة علي صداقة ، المرجع السابق ، ص 267 وما يليها .

الدول المتعاقدة وسائل و برامج تعاون لتحقيق الخطة سعيًا منها لضمان التنفيذ الصارم لها (ب) .

أ / مقومات " خطة العمل في حوض المتوسط " :

لخطة العمل في البحر المتوسط ثلاثة أطر ترتكز عليها في تنفيذ محتواها نوجزها فيما يلي :

* الإطار القانوني للخطة :

في منتصف السنوات السبعينات أصبح التلوث البحري في حوض المتوسط يشكل خطرا حقيقيا على دول المنطقة، لذا قررت الأمم المتحدة في إطار برنامج حماية البيئة (P.N.U.E) وبمبادرة من الوفد الاسباني عقد اجتماع طارئ لدول الحوض لتدارس مشكل التلوث الذي أصبح يهدد البيئة البحرية داخل حوض البحر الابيض المتوسط. وقد اتفقت الدول الأطراف آنذاك في جانفي 1975

على تبنى مستقبلا اتفاقية إقليمية لحماية الحوض من مخاطر التلوث، وتعزيزها ببعض البروتوكولات الملحقة بها كلما دعت الضرورة⁽¹⁾ .

تعتبر اتفاقية برشلونة بحق اتفاقية إطار (convention cadre) لحماية البيئة البحرية للمتوسط، إذ نصت في مادتها الرابعة الفقرة الأولى على أن تتخذ الأطراف المتعاقدة سواء منفردة أو مشتركة كافة التدابير المناسبة وفقا لأحكام هذه الاتفاقية والبروتوكولات المعمول بها لصد المشاكل البيئية، وذلك بغية وقاية منطقة البحر المتوسط من التلوث والتخفيف من حدته ومكافحته وحماية البيئة في المنطقة وتحسينها. وتضيف الاتفاقية بكيفية محددة ودقيقة على أن تتخذ الأطراف المتعاقدة كافة التدابير التي تتوافق والقانون الدولي لوقاية منطقة البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن تصريف النفايات من السفن والطائرات والتخفيف من حدته⁽²⁾ . وقد ذهبت الاتفاقية إلى حد التفصيل في مواجهة أخطار التلوث عندما خصصت حيزا كبيرا من أحكامها للتلوث الناجم عن السفن⁽³⁾، وللتلوث الناجم عن عمليات الاستكشاف في الجرف القاري وقاع البحر وما ينجم عن ذلك من تلوث ، وما ينجم عن استغلال طبقات تربته الجوفية⁽⁴⁾، وما يهدد البيئة البحرية نتيجة للتلوث من مصادر برية⁽⁵⁾ . وقد خصصت الاتفاقية جانبا مهما إلى التعاون في معالجة حالات

1- وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 80-14 السابق .

2- أنظر المادة 05 من الاتفاقية السابقة .

3- أنظر نص المادة 06 من الاتفاقية السابقة .

4- أنظر نص المادة 07 من الاتفاقية السابقة .

5- أنظر نص المادة 08 من الاتفاقية السابقة .

التلوث الطارئ ووضعت خططها و برامج استعجالية من اجل التصدي لذلك⁽¹⁾ .

بصفة عامة فقد جاءت اتفاقية " برشلونة " بالخطوط العريضة لحماية منطقة حوض المتوسط ، وقد دعت الدول المتعاقدة إلى محاربة كل أشكال التلوث التي قد تؤثر على مياهه وموارده الطبيعية. وفي هذا الإطار شددت الاتفاقية على الدول المتعاقدة بدل كل الجهود بصفة دائمة من أجل تحسين حالة البيئة البحرية لمنطقة المتوسط .

كما دعت الاتفاقية الدول المتعاقدة إلى التعاون لصيانة البيئة البحرية والى التوقيع أيضا على البروتوكولات الملحقة بها مستقبلا⁽²⁾ . ويدل هذا الأمر في نظرنا إلى أننا بصدد "اتفاقية إطار" تمثل بمفردها نظام قائم بذاته ، دفعة البروتوكولات الملحقة التي قد تصادق عليها الدول لاحقا . وبالفعل

فقد صادقت أغلب دول منطقة حوض المتوسط على هذه البروتوكولات المقدر عددها بخمسة ، ومنها الجزائر كما سبق تبيان ذلك.

تسري الاتفاقية فيما يتعلق بالنطاق الجغرافي على المنطقة البحرية الخاصة بحوض البحر الأبيض المتوسط⁽³⁾. غير أن البروتوكول الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث من مصادر برية، والبروتوكول المتعلق بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة قد مددا مجال تطبيق اتفاقية "برشلونة" إلى كل المياه البحرية .
وخلال ذلك فإن نطاق تطبيق اتفاقية "برشلونة" وبروتوكولاتها الخمسة يشمل كل المياه البحرية ، بما فيها المياه الإقليمية ، المنطقة الاقتصادية وأعالي البحار والجرف القاري للدول المتعاقدة .
وعلى الرغم من أهمية الاتفاقية ونصها على مصادر التلوث ، إلا أننا نرى بأنها أغفلت الإشارة إلى التلوث الناجم عن النفايات النووية التي تصرف على السواحل بفعل مخلفات التجارب النووية التي تتم في أعماق البحار خارج حدود الولاية الإقليمية للدول، أو تلك التي تتم على السواحل نتيجة نفايات مفاعلات نووية المقامة على سواحل بعض الدول لاسيما إسرائيل وفرنسا . كما أنها تركت دون تنظيم لموضوع المسؤولية والتعويض عن الإضرار نتيجة تلوث البحر المتوسط من جراء

1- أنظر نص المادة 09 من الاتفاقية السابقة .

2- أنظر نص المادة 02/4 من الاتفاقية السابقة.

3- فاستنادا إلى المادة الأولى الفقرة الأولى من الاتفاقية تشمل المياه البحرية للبحر الأبيض المتوسط ذاته وخليجانه وبحاره التي يحدها غربا خط الطول الذي يمر بمنارة "رأس سباركل" عند مدخل مضيق جبل طارق، وشرقا التخوم الجنوبية لمضيق الدردنيل ما بين منارتي "مهمحتيك" و"كمكالي".
ومع أن الاتفاقية تستثني من المنطقة البحرية المشمولة بالحماية المياه الداخلية للأطراف المتعاقدة ما لم ينص على خلافه في أي بروتوكول ملحق.

خرق أحكام الاتفاقية ، بحيث كان ينبغي إسناد مسألة التعويض في هذا الخصوص إلى مبدأ المسؤولية المشتركة مع تحميل الملوئين الرئيسيين العبء الأكبر⁽¹⁾ . وعملا على سد هذه الثغرات و النقائص أدخلت تعديلات مهمة على اتفاقية برشلونة في سنة 1995 ، غطت أغلب النقائص التي كانت موجودة في تلك الموقعة في 16 فبراير 1976. والتزاما من الجزائر بهذه التعديلات صادقت عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 141-04⁽²⁾ .

أما على المستوى الداخلي فقد صادقت الجزائر على اتفاقية برشلونة المحررة في 16 فبراير 1976⁽³⁾ والتعديلات التي أدخلت عليها في 10 يونيو سنة 1995 ، بالإضافة إلى البروتوكولات الخمسة الملحقة بالاتفاقية والمتمثلة في البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات المحرر في "برشلونة" في 16 فبراير 1976⁽⁴⁾ ، والبروتوكول

الخاص بالتعاون في مكافحة التلوث الناشئ عن النفط و المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة (5) ، و البروتوكول المتعلق بحماية المتوسط من التلوث من مصادر برية المحرر في "أثينا" في 17 ماي 1980 (6) ، البروتوكول المتعلق بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة في المتوسط المحرر في "جنيف" في 03 أبريل 1982 (7) ، والبروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ المحرر في فاليتا "مالطا" يوم 25 يناير 2002 ، والذي يعتبر آخر البروتوكولات الملحقه بالاتفاقية (8) .

- 1- صليحة علي صداقة ، المرجع السابق ، ص 253 .
- 2- المرسوم الرئاسي رقم 04-141 المؤرخ في 08 ربيع الأول عام 1425 الموافق ل 28 أبريل 2004 و المتضمن التصديق على تعديلات اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث ، المعتمدة ببرشلونة يوم 10 يونيو سنة 1995 .
- 3- المرسوم رقم 80-14 المؤرخ في 03 ربيع الأول عام 1400 الموافق ل 26 يناير سنة 1980 و المتضمن الإنضمام إلى اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة " ببرشلونة " في 16 فبراير سنة 1976 .
- 4- المرسوم رقم 81-02 المؤرخ في 17 جانفي 1980 المتضمن التصديق على البروتوكول الخاص بحماية المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات الموقع في " برشلونة " في 16 فبراير 1976 .
- 5- المرسوم رقم 81-03 المؤرخ في 17 جانفي 1980 المتضمن التصديق على البروتوكول الخاص بالتعاون في مكافحة التلوث الناشئ عن النفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة الموقع في " برشلونة " في 16 أبريل 1976 .
- 6- المرسوم رقم 82-441 المؤرخ في 11 ديسمبر 1982 المتضمن التصديق على البروتوكول الخاص بحماية المتوسط من التلوث من مصادر برية المبرم في "أثينا" في 17 ماي 1980 .
- 7- البروتوكول المتعلق بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة في البحر الأبيض المتوسط الموقع في " جنيف " في 03 أبريل 1982 .
- 8- مرسوم رئاسي رقم 05-71 مؤرخ في 4 محرم عام 1426 الموافق ل 13 فبراير سنة 2005 ، يتضمن التصديق على البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحته تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ ، المحرر في فاليتا " مالطا " يوم 25 يناير سنة 2002 .

* الإطار السوسيو اقتصادي للخطة :

يتضمن الإطار السوسيو اقتصادي "لخطة العمل في المتوسط" برنامجي عمل بيئيين للإنعاش الاقتصادي يتمثلان في "المخطط الأزرق" (le plan bleu) ، "برنامج عمل ذات الأولوية" (P.A.P) مختصر في كلمة (Plan d'action prioritaire) .

• المخطط الأزرق برنامج عمل بيئي فعال :

وضع هذا المخطط في إطار مقارنة للبحث عن الموازنة بين التنمية السيسو اقتصادية ومتطلبات حماية البيئة في منطقة البحر الأبيض المتوسط للأجيال الحالية والمستقبلية . فبرنامج عمل " المخطط الأزرق " يهدف من خلاله دول المنطقة إلى تحديد وسائل تحقيق تنمية اقتصادية مستدامة في ظل

احترام المعطيات البيئية⁽¹⁾ . ومن أجل تحقيق ذلك فإن البرنامج يقترح على دول المتوسط أعمال ومشاريع إنمائية خاصة بالمحافظة على المجال البحري، وقابلة للتحقيق الفعلي في الميدان .
ويتميز " المخطط الأزرق " بشمولية برنامجه البيئي المخصص لحماية بيئة حوض المتوسط. فهو مخطط موجه لحماية كل الفضاءات برية، بحرية ، جوية ، سياحية ، ... و قد امتد تطبيق المخطط على ثلاثة مراحل⁽²⁾ :

انتهى العمل بالمخطط الأزرق نظريا في 1989 ، غير أن اجتماع رؤساء حكومات الدول الساحلية لحوض المتوسط قد قرر إنشاء " centre Sofia entipolis " (الكائن مقره بفرنسا) كمرصد متوسطي مكلف بتوجيهه ونصح الدول في إطار خططها الخاصة بالتنمية المستدامة. وقد كلف هذا المركز بمتابعة والإشراف على الخطة ، وتوفير الاتصال و التنسيق بين حكومات دول

1- Grif Witzehum . et c . Imprial , la protection régionale de l'environnement marin : approche européenne , centre d'étude et de recherche internationales, France , 1992 , p 232.

2- *المرحلة الأولى(1980-1984) : تم فيها جرد وضعية البيئة والتنمية في حوض المتوسط بجمع المعلومات الخاصة بذلك. وقد سمحت هذه المرحلة بوضع بنك للمعلومات متنوع ، و قد أظهرت المعطيات المستقاة في ظلّه على وجود مناطق في حوض المتوسط تعيش وضعيات حرجة بفعل ارتفاع معدلات التلوث بها . لدى رصدت على إثر هذه المعلومات إستراتيجية خاصة لمواجهة الآثار المدمرة للتلوث البحري بعد تحديد أولويات التدخل .

*المرحلة الثانية (1984-1987): وضعت فيها المعلومات التي جمعت من قبل المعاهد والهيئات المتخصصة التابعة لدول الحوض موضع التنفيذ بخصوص حدود التلوث، لإنجاز تجارب للتدخل ومراقبة مستويات التلوث، بتبني الدول لمخططات خاصة للمكافحة مستقبلا تصل إلى آفاق سنة 2000 و 2025 .

*المرحلة الثالثة (1987-1989) : خصصت هذه المرحلة لوضع تقارير تحليلية، حول الأعمال التي أنجزت من قبل الدول أثناء تنفيذها برنامج "المخطط الأزرق"، ومن ثم اقتراح توصيات جديدة تسمح للدول ببرمجة أفضل لتنميتها الاقتصادية .

منطقة المتوسط شمالها و جنوبها في تنفيذ الخطة ، وكذا تشجيع التعاون في تجسيدها⁽¹⁾ .

• برنامج عمل ذو الأولوية (P.A.P) :

بغرض إيجاد شبكة تعاون دائمة بين الدول الساحلية المشكّلة لحوض المتوسط وتبني معايير موحدة في مجال مكافحة التلوث البحري، وضعت الدول المتعاقدة بفضل برنامج (P.A.P) مخططات للتنمية الاقتصادية تتلائم والمعطيات البيئية الخاصة بدون المنطقة. وقد شارك في تنفيذ هذا البرنامج الهيئات المكلفة بحماية البيئة التابعة للأمم المتحدة . ويعتبر برنامج (P.A.P) خطوة تكميلية للمخطط الأزرق، غير أنه يختلف مع المخطط الأزرق في كون أن هذا الأخير خاص بالأعمال المشتركة التي تقوم بها الدول الأعضاء في مجال حماية البيئة البحرية ، على خلاف برنامج (P.A.P) الذي يهتم

بالنشاطات القطاعية التي تقوم بها كل دولة متعاقدة. وقد أنشأ لتجسيد هذا البرنامج " مركز سبليت " الكائن مقره بيوغسلافيا سابقا ، والذي يعمل بالتنسيق مع " مركز صوفيا أنتيبوليس " . ويقوم هذا المركز بوضع دراسات أولية لكل عملية تدخل ، كما أنه يعمل على تنفيذ القرارات المتخذة في مجال حماية البيئة من قبل الدول الأعضاء في اتفاقية برشلونة .

* الإطار العلمي للخطة :

لقد تبنت الدول المتعاقدة في اتفاقية برشلونة المحررة في 1976 برنامج للبحث العلمي والتنسيق والمراقبة في مجال حماية بيئة المتوسط أطلق عليه اسم " برنامج تنسيق المراقبة والبحث عن التلوث في منطقة المتوسط " والذي يعرف باسم برنامج " MED POL " ⁽²⁾ . ويهدف هذا البرنامج إلى :

- تقييم الحالة الراهنة للتلوث البحري في حوض المتوسط ،
- التعرف على مصادر التلوث ونسبه ومستوياته ،
- تقديم العناصر الضرورية لوضع خطط لمواجهة التلوث البحري عن طريق التعرف عن الدورة البيولوجية للمواد الملوثة وتأثيرها ،
- تقديم المعلومات وتوظيفها في مجال تسيير برامج مكافحة التلوث البحري ،

1-M. Dejeant- Pons, protection et développement du bassin méditerranéen : textes et documents internationaux , Economica , revue française , France , 1990 , p 414 .

2-Programme " MED POL " : " programme de coordination et de recherché en matière de pollution dans la méditerranée " .

- مساعدة الدول المتضررة لأخذ قرارات و وضع إستراتيجيات للتنمية الاقتصادية

تلائم وحماية البيئة ،

- اقتراح خطط لمحاربة التلوث ووضع نظام لتقييم التكاليف الخاصة بذلك .

ولتحقيق برنامج " MED POL " رصدت له الدول المتعاقدة عدة مراحل ، بدأت المرحلة الأولى ما بين (1976-1981) وقد أنجزت في إطارها سبعة تجارب علمية نموذجية ، تمكنت من خلالها الدول المتعاقدة من وضع مخطط شامل لجرد حالة التلوث في المتوسط . وقد ساعدت المعاهد الوطنية التابعة للدول الأطراف في تحقيق هذه التجارب . ولقد مكنت هذه المرحلة الدول الأطراف

من إنجاز برنامج طويل الأجل للمراقبة المستمرة والبحث ، تطبيقا لبروتوكول " أثينا " المتعلق بالحماية من التلوث البري .

سمحت المراقبة الدائمة لمستويات التلوث في المتوسط من خلال هذه التجارب من التعرف على حدوده، المكونات العضوية للمواد الملوثة، المناطق الأكثر تضررا ... ومع ذلك فقد مكن برنامج " MED POL الدول المتعاقدة الاستفادة من برامج علمية و طرق رصد و تنبؤ تحليلية أكثر فعالية لمكافحة التلوث البحري⁽¹⁾ .

ب/ الوسائل المساعدة لتحقيق " خطة العمل في حوض المتوسط " :

تستجيب خطة "العمل في البحر المتوسط " في جانب كبير منها لمقتضيات المادة 123 من اتفاقية قانون البحار المحررة في 10 ديسمبر 1982 ، من خلال حث الدول التي تطل على بحار مغلقة أو شبه مغلقة على التعاون فيما بينها ، ووضع خطط عمل مشتركة لمواجهة مخاطر التلوث البحري . وفي هذا الإطار اقترحت "خطة العمل في البحر المتوسط" بعض الوسائل الفنية لضمان بيئة بحرية خالية من التلوث ، منها العمل على إيجاد تنظيم إقليمي أورو متوسطي جديد يهتم ببيئة حوض المتوسط على غرار نشأة الاتحاد الأوروبي سابقا ، و تحقيق تنمية بيئية مستدامة في حوض المتوسط من خلال العمل على إيجاد اتحاد متوسطي كتنظيم إقليمي جديد ، أو توسيع دور الإتحاد الأوروبي في مجال مكافحة التلوث ووضع معايير مشتركة لذلك .

1- وقد ساعد إنشاء مركز الإستشعار عن بعد الكائن مقره في " سكانزانو " بإيطاليا من التنبأ بالكوارث البيئية في المتوسط قبل وقوعها . كما سمح هذا البرنامج لدول حوض المتوسط من اقتراح أيضا مشاريع وطنية لمكافحة التلوث تمون من طرف " البرنامج العالمي للبيئة " التابع للأمم المتحدة مباشرة .

- العمل على إيجاد اتحاد متوسطي للتعاون البيئي : للدول المتعاقدة في اتفاقية برشلونة و بروتوكولاتها قواسم مشتركة كثيرة تكفي لوضع تنظيم جهوي يأخذ المعطيات البيئية موضع الجد، ومع ذلك فإذا كانت فكرة إيجاد اتحاد بيئي بين دول حوض المتوسط بصفته مستحسنة ، فإن أمر تحقيقه صعب للغاية نظرا للفوارق الثقافية ، الدينية ، الاقتصادية ... التي تميز دول شمال المتوسط عن دول الجنوب .

غير أنه إذا كان أمر تشكيل هذا التنظيم الإقليمي في الوقت الحالي أمر صعب ، فإنه من الممكن بداية لتحقيق ذلك تشكيل هيئة متوسطة مختصة تعمل على توحيد جهود الدول في مجال

حماية بيئة المتوسط، لتقيه من كل التجاوزات التي قد تضر بوسطه البحري. و قد دعت في هذا السياق اتفاقية " برشلونة " وبروتوكولاتها الخمسة دول المنطقة إلى ضرورة تكثيف التعاون الإقليمي وتنسيق برامجها الإقليمية والدولية لمنع التلوث والحد منه في حوض المتوسط⁽¹⁾ . و يكون لهذا التنظيم الإقليمي المنتظر مهمة التدخل من أجل :

- وضع تشريع ينظم استغلال الموارد الطبيعية والثروة السمكية لاسيما تلك التي تعرف استنزاف لخيراتها ، وتحديد صارم لحصص الصيد وحمل دول المنطقة على احترامها ،
- وضع معايير لتأهيل الطاقم البحري لدول حوض المتوسط ، ومعايير موحدة للسفن العابرة للمنطقة ، ومقاييس أمان للمواد المحمولة بحرا ...
- وضع تشريع متوسطي صارم لمنع الدول من صب النفايات في حوض المتوسط ، والسعي على إيجاد الآليات الكفيلة لضمان ذلك ،
- وضع مقاييس موحدة بين دول المنطقة في مجال تهيئة السواحل كالاتفاق على مسافة أمنية للسواحل تستثنى منها النشاطات الصناعية و العمرانية، وإعادة توزيع الأنشطة الصناعية على مختلف الفضاءات البحرية ، وتفادي تمركز الأنشطة الصناعية في منطقة دون الأخرى ،
- منح الإتحاد المتوسطي صلاحيات تسيير الموارد الحية ، على اعتبار أنها إرث طبيعي مشترك لدول المنطقة وللإنسانية جمعاء .

1- أنظر لنص المادة 11 من اتفاقية برشلونة لسنة 1976 وكذلك دباجة البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ المحرر في فاليتا (مالطا) يوم 25 يناير سنة 2002 .

نقول في الأخير بأن العمل على إحداث هذا تنظيم الإقليمي سيؤدي إلى إرساء نظام متكامل لحماية البيئة البحرية في منطقة المتوسط ، وسيؤسس لوحدة تشريعية حقيقية بين دول المنطقة لمنع وقوع التلوث وإجراءات أخرى لإزالته عند وقوعه . و يكون من الضروري أيضا وضع قواعد عقابية ضد المخالفين على أن تطبق بصرامة، على فرض أن التشريعات التي ستسن في ظل هذا الاتحاد ستتسم بمنزلة أعلى من القوانين الداخلية للدول الأعضاء ، وإن كان ذلك لا يمنع أية دولة من اتخاذ إجراءات أكثر صرامة من تلك التي تتضمنها تشريعات المشتركة للدول المتخذة في إطار التنظيم الإقليمي .

- تفعيل أكثر لدور المجموعة الأوروبية في مكافحة تلوث المنطقة : في إطار خطة " العمل

في حوض المتوسط " قسمت منطقة حوض المتوسط إلى جزئين ، من جهة دول الشمال التي هي أغلبها أعضاء في الإتحاد الأوروبي كفرنسا ، إيطاليا ، إسبانيا ، اليونان، البرتغال ، مالطا ، إمارة موناكو ... ومن جهة أخرى دول الجنوب السائرة في طريق النمو كالجائر ، المغرب ، تونس ، ليبيا ، مصر، فلسطين... ولقد تم ترسيم دور الإتحاد الأوروبي في مجال حماية البيئة على إثر مراجعة الدول الأعضاء لميثاق المجموعة لسنة 1985 لاسيما المواد 130R ، 130S ، 130T . وفي هذا الإطار صدرت عدة توجيهات أوروبية لحماية بيئة حوض المتوسط ، وخصوصا المناطق الأكثر تضررا التي تعاني من مستويات عالية من التلوث (1) .

وفي هذا السياق يعتبر التوجه الأوروبي رقم 464/76 المتعلق بمكافحة التلوث الناجم عن بعض المخلفات الخطرة المقدوفة في مياه منطقة المتوسط من أهم النصوص القانونية التي اهتمت بمكافحة التلوث البحري . ويمثل هذا التوجيه الأوروبي بمثابة قانون إطار الذي شجع دول الإتحاد الأوروبي إلى تبني توجيهات أوروبية أخرى منها : التوجيه الأوروبي رقم 513/83 الخاص بمخلفات الكاديوم ، التوجيه الأوروبي رقم 491/84 الخاص بزيت الهيكزا كلوروسيكلوهيكزان، التوجيه الأوروبي رقم 923/79 الخاص بنوعية مياه السباحة (2) ...

1- J.Bourinet, F. Duchene, la communauté européenne face au bassin méditerranéen, office des publication officielles de communautés , France, 1987 , p 39 et 40.

2- Séverine Schatz , la protection de l'environnement et de développement durable dans le cadre du plan d'action pour la méditerranée (P.A.M) , mémoire de D.E.A de l'université Lyon , institut de droit de l'environnement , France , 1993 , p 47 .

اهتمت أيضا دول الإتحاد الأوروبي بالتصدي لمشكل التلوث الناجم عن مخلفات المنشآت الصناعية المقامة على سواحل حوض المتوسط. إذ بادرت إلى إصدار التوجيه الأوروبي رقم 176/78 والذي يعتبر هو أيضا قانون إطار. وإلى جانب ذلك قد أصدر مجلس الإتحاد قرارا يحمل رقم 971/81 يؤسس لنظام أوروبي للإعلام البيئي ومراقبته والحد منه، خاصة ذلك الناجم عن صب البترول بالنظر إلى حركة السفن البحرية في هذه المنطقة.

ويعد التوجيه الأوروبي رقم 61/96 المؤرخ في 24 سبتمبر 1996 المتضمن الوقاية والتخفيض لمستويات التلوث وثيقة عمل أخرى مهمة لمكافحة مخاطر التلوث البحري⁽¹⁾. وقد نص هذا التوجيه على مبدأ " الملوث الدافع " وتحميل ملوث البيئة البحرية التبعات المالية الناجمة عنه .

كما نص التوجيه الأوروبي رقم 61/96 على خضوع بعض الأنشطة الضارة بالبيئة عموما والبحرية خصوصا إلى مراقبة مسبقة والتأكد من مدى احترام الشروط البيئية في ممارستها . ويهدف هذا التوجيه الأوروبي من خلال التأكيد على المراقبة المسبقة إلى جعل الأنشطة الصناعية والتجارية تتماشى وإحترام المعطيات البيئية. لتعزيز التدابير القانونية أوجد الإتحاد الأوروبي "الوكالة الأوروبية للبيئة" التي أنشأت بموجب التنظيم رقم 90/1210⁽²⁾ ، وقد باشرت عملها بصفة فعلية في سنة 1993 . وتتكون الوكالة من 15 عضو بمعدل عضو لكل دولة في المجموعة ، وتعمل هذه الوكالة على مد الدول الأعضاء بكل المعلومات الضرورية التي تسمح لهم بإتخاذ التدابير اللازمة لحماية البيئة عموما⁽³⁾ . كما أنها تقوم بإنجاز أبحاث وتحليل النتائج و تقديم للجنة الأوروبية المعلومات التي تحتاجها لتحضير وتقدير التدابير المتعلقة بالبيئة⁽⁴⁾ .

وبالموازاة مع مجموع التوجيهات الأوروبية التي صدرت في هذا الشأن قامت دول الإتحاد بتبني برنامج ثري للقيام بعمليات خاصة لإزالة آثار التلوث من منطقة حوض المتوسط على المدى الطويل ، منها برنامج عمل لمراقبة وإزالة التلوث الناجم عن تسرب البترول الذي اعتمد في 1978/07/08 ، برنامج عمل خاص بحماية البيئة في منطقة حوض المتوسط ، برنامج عمل

1- Directive n° 96/61 du 24septembre 1996 relative à la prévention et à la réduction intégrés de la pollution , d'après Patrick Thieffry , droit européen de l'environnement, Dalloz, édition 1998, France, P 04,05 .

2- Règlement n° 1210/90 du 07 mai 1990 , relatif à la création de l'agence européenne pour l'environnement et du réseau européen d'information et d'observation pour l'environnement .

3-Article 01/ 02 du règlement n° 1290/90 .

4- Article 02 du règlement n° 1210/90.

خاص بالملاحة العلمية والتكنولوجية يهدف إلى تطوير قدرات الدول ومعارفها حول الأواسط البحرية ، وبالخصوص على السواحل الأوروبية وذلك بغرض تحسين تسييرها وحمايتها⁽¹⁾ ...

لتنفيذ هذه البرامج أوجدت دول الإتحاد الأوروبي صندوقا خاصا للتمويل ، تبعا للأولويات التي سطرها مجلس الإتحاد الأوروبي . ولا يعنى هذا الصندوق بتمويل المشاريع الأوروبية فقط ، بل يخصص

جزءاً من مدخولاته لتمويل أيضاً مشاريع دول جنوب منطقة المتوسط تلك الخاصة بمكافحة التلوث البحري .

غير أنه ورغم الترسنة القانونية المتخذة في إطار الإتحاد الأوروبي فإن فعالية هذه النصوص لازالت دون المستوى ، و في اعتقادنا يعود الأمر في ذلك إلى التدابير المتخذة الغير ملزمة بالقدر الكافي الذي يضمن التنفيذ الصارم لها ، فمن جهة فإن الدول تتمسك بسيادتها ، ومن جهة أخرى للاختيارات الاقتصادية التي تفضل في كثير من الأحيان على الأبعاد البيئية (2) .

ومن أجل تفعيل العمل البيئي قامت اللجنة الأوروبية الخاصة بحماية البيئة بوضع عدة برامج آخرها " البرنامج السادس للعمل من أجل البيئة " الذي تبناه البرلمان الأوروبي بموجب القرار رقم 2002-1600 المؤرخ في 22-07-2002 ، و قد حددت له مدة عشرة سنوات لتنفيذه (3) . وقد كان لرأي اللجنة الأوروبية إزاء تأثير النشاطات الاقتصادية على بيئة حوض المتوسط الأثر البالغ في وضع هذه البرامج (4) .

ويحمل " البرنامج السادس للعمل من أجل البيئة " أهداف طويلة المدى بدأ في تنفيذها في بداية الألفية الثانية ، وقد ساهم ذلك في البداية لتأسيس قانون أوروبي موحد لحماية البيئة . وفي الإطار اتفاقية "Maastricht" الخاصة بالوحدة الأوروبية جعلت الدول الأوروبية من حماية البيئة ومنها البحرية مبدئاً أساسياً تقوم عليه هذه الوحدة . وعليه فقد تبنى البرلمان الأوروبي تدابير بيئية جديدة بغرض التقليل من مخاطر التلوث والحد من مستوياته تجاوزت المتى تدبير شملت الكثير منها حماية البيئة البحرية ، كون أن الكثير من دول الإتحاد مطلة على البحر وهي معنية بصفة

1- Severine Schatz , op. cit. , p 47 et 48 .

2- Patrick Thieffry , op., cit., , p 04 et 05 .

3- وقد بدأ العمل " بالبرنامج الأول للبيئة " سنة 1973 الذي كان يدعو إلى التعايش بين النمو الاقتصادي و متطلبات حماية البيئة .

4- Simon Charbonneau, le 6° programme d'action communautaire , texte et documents internationaux , economica- revue française , France , 2004 , P 216 .

مباشرة بالتلوث البحري الذي اصبح يمثل تهديدا حقيقيا للتنمية في دول الجوار (1) .

الفرع الثاني : التدابير المتخذة في إطار التعاون الدولي .

لقد أصبح الاهتمام الدولي بالبيئة البحرية من المبادئ الدولية المستقرة، إذ أن أول قضية تم تدويلها وأصبحت مشكلة تهم كل الدول والجماعات والأفراد بمختلف مستوياتهم هي قضية البيئة

البحرية. ولقد بلغت الأضرار التي لحقت هذه الأخيرة مستويات جعلت الدول غير قادرة بمفردها على مواجهة الآثار المضرة الناجمة عنها. فالأضرار الناجمة عن تلوث البحار لم تعد مقتصرة على منطقة نشوءها، بل تعدتها إلى مناطق أخرى. ولعل قضية الناقل "torrey canyon" وقضية الناقل "Erika" والناقل "Prestige" وغيرهم أمثلة حقيقية على ذلك.

من هذا المنطلق بدأ المجتمع الدولي يشعر بضرورة التعاون والتخلي عن الأساليب الانفرادية للدول لكونها أصبحت غير قادرة على مواجهة مخاطر التلوث البحري بمفردها. لذا بدأت الجهود الدولية تتجه لمكافحة تلوث البيئة البحرية مند مؤتمر "واشنطن" المنعقد سنة 1926، حيث تم إقرار مشروع اتفاقية دولية لمكافحة تلوث مياه البحر والمحيطات الناتج عن التلوث بالبترول⁽²⁾. وعلى الرغم من أن مشروع الاتفاقية لم يخرج إلى الوجود، إلا أنه نبه المجتمع الدولي إلى ضرورة مكافحة التلوث البحري لتتوالى الجهود الدولية بعد ذلك.

وعليه فإن التعاون الدولي في هذا الإطار يتجلى بوضوح من خلال المنظمات الدولية سواء كانت حكومية أو غير حكومية، لاسيما تلك التي لها علاقة مباشرة بالبيئة البحرية والبحر الأبيض المتوسط خصوصا (أولا). كما تشمل التدابير المتخذة من قبل الدول أثناء ممارستها لحقوق التدخل لمواجهة مخاطر التلوث ومضاعفاته (ثانيا).

أولا : التعاون من خلال المنظمات الدولية⁽³⁾.

أدت السياسات التنموية الخاطئة للدول إلى إحداث أضرار بالبيئة البحرية، نتج عنها إختلالات إيكولوجية خطيرة مست الحياة بصفة عامة. وقد قام المجتمع الدولي بجهود تتجه إلى محاولة عمولة

1- Patrick . Thieffry , droit européen de l'environnement, Dalloz, 2006 , p 49.

2- د. عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999، ص 343.

3- المنظمة الدولية هي "التنظيم الذي يتضمن مجموعة من الدول ويقوم بمجموعة من الوظائف التي يحددها الميثاق المنشأ لهذا التنظيم، وله شخصية مستقلة عن شخصية منشئيه وأجهزة دائمة تتولى القيام بالمهام المنوطة به" عن د. غضبان مبروك، المجتمع الدولي - الأصول والتطور والأشخاص - القسم الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994، ص 499 وما يليها.

مسألة حماية البيئة، وعيا منه بخطورة الوضع استنادا إلى فكري امتداد الظواهر البيئية، والتأطير الدولي لحماية البيئة.

فقد ركزت الدول التي تنادي بتدخل المنظمات الدولية في دعم التعاون الدولي على فكرة امتداد الآثار السلبية لظاهرة التلوث البحري، بحيث تقوم هذه المنظمات المتخصصة بالتعاون مع الدول عن

طريق تقديم المساعدات المالية ، وإعداد برامج البحث العلمي وتبادل المعلومات والبيانات المكتسبة عن تلوث البيئة البحرية ...

لذلك فإن ما تقوم به المنظمات الدولية يمكن إجماله في جهود المنظمات الحكومية (01) ومبادرات المنظمات غير حكومية (02) .

01- جهود المنظمات الحكومية في مكافحة التلوث البحري :

لقد بدأت تهتم أغلب المنظمات الدولية الناشطة في مجال البيئة عالمية كانت أو إقليمية بالمشاكل الناجمة عن تدهور الوضع البيئي مند نهاية الستينات. وقد شاركت أغلبها في ندوة الأمم المتحدة حول البيئة التي انعقدت في جوان 1972 "stockholm" . وقد نص المبدأ الخامس والعشرين من الإعلان العالمي الذي خرجت به الندوة على حث الدول في منح للمنظمات الدولية دورا أساسيا في حماية البيئة وتحسينها (1) .

ولا يخالف الحقيقة إذا قلنا بأن للمنظمات الحكومية دور فعال في حماية البيئة البحرية ، إذ أن الدول بمفردها بعيدة على أن تعرف كل متطلبات حماية البيئة البحرية. لذا فلهمذه المنظمات وظائف أساسية في البحث العلمي ، تبادل المعلومات ، وظائف تنظيمية ، مراقبة تطبيق القواعد الدولية المسطرة بشأن حماية البيئة ، المشاركة في تسيير الموارد الطبيعية (2) . وتتعدد مهام المنظمات الحكومية ، كما أنها تتعدد من حيث وجودها .

للقوف عن حقيقة هذه الجهود لا بد من معرفة مهام هذه المنظمات (أ) ، ومن ثم تحديد طبيعتها وأنواعها (ب) .

1- Le principe de la déclaration adopté par cette conférence des nations unies sur l'environnement tenue à " Stockholm " en juin 1972 déclare que : " les Etats doivent veiller à ce que les organisations internationales jouent un rôle coordonné efficace et dynamique dans la préservation et l'amélioration de l'environnement " .

2-Alexandre Kiss et Jean- Pierre Beurier , droit International de l'environnement , 2^{em} édition, pedone édition , France , 2000 , p64 .

أ/- مهام المنظمات الحكومية في حماية البيئة البحرية :

يتوزع دور المنظمات الحكومية في مجال حماية البيئة البحرية بين البحث العلمي، تبادل المعلومات، مراقبة تطبيق القواعد الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية وكذلك المشاركة في تسيير المواد الطبيعية، ولعل أهم الأدوار التي تقوم بها تتمثل في :

- **القيام بالدراسات:** تلعب البحوث دور أساسي وهام في نشاط المنظمات الدولية فهي تشرف على البحوث، وتحرير مشاريع النصوص القانونية من معاهدات واتفاقيات تمم البيئة البحرية لتقدمها بعد ذلك في شكل توصيات، توجيهات مشاريع قوانين وتفترحها لمختلف الدول⁽¹⁾.

- **تبادل المعلومات:** يمثل تبادل المعلومات بشأن الدراسات و المشاريع الوطنية والدولية الخاصة بالتلوث البحري ثمرة الدراسات و التعاون الفعال الذي يتم بين المؤسسات الدولية المهمة بالبيئة البحرية والمجتمع الدولي . فكل المنظمات المهمة بحماية البيئة تجعل المعلومات والمعطيات الخاصة بالبيئة البحرية في شكل بنك للمعلومات المركزية لتستفيد منها الدول، المنظمات الأخرى وحتى الأشخاص.

- **الوظيفة التنظيمية:** غالبا ما تقوم المنظمات الدولية باقتراح قواعد قانونية جديدة للحد من ظاهرة التلوث البحري، وقد تصبح هذه القواعد في كثير من الأحيان بمثابة توصيات، و أحيانا قرارات ملزمة للدول⁽²⁾. كما أن هذه الدراسات قد تصبح مشاريع معاهدات متى أسندت إلى لجنة خبراء لتقدم في الأخير في شكل ندوة دبلوماسية تنبثق عنها المعاهدة الدولية، و تصادق عليها الدول⁽³⁾.

- **مراقبة تطبيق القواعد:** قد تعمل المنظمات الدولية أيضا على مراقبة التطبيق الصارم للقواعد التي شرعت و اتفق عليها المجتمع الدولي. فقد تخصص الاتفاقيات الدولية بموجب بنودها مهمة

1- ومن أمثلة ذلك ما تقوم به منظمة الأغذية و الزراعة (FAO) أو منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (OCDE) من بحوث وتقديمها للدول لتستعين في مجال مكافحة التلوث البحري ، كما أنها تقوم أيضا بالتمويل المالي للمشاريع التي تقوم بها الدول في التصدي لأضرار التلوث البحري .

2- د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، القانون الدولي للبيئة وظاهرة التلوث (خطوة للأمم لحماية البيئة الدولية من التلوث)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007 ، ص 104 وما يليها .

3- و من أمثلة ذلك معاهدة " بارن " المحررة في 19 سبتمبر 1979 المتعلقة بالحياة البرية والأواسط الطبيعية في أوروبا المحررة من قبل المجلس الأوروبي ، أو معاهدة 21 ماي 1997 حول القانون المتعلق باستعمال المياه الدولية لأغراض أخرى عدى الملاحة البحرية المحررة لجنة القانون الدولي التابعة للأمم المتحدة. نقلا عن Ch. Alexandre Kiss et Jean- pierre Beurier , op., cit., p 65.

مراقبة البيئة البحرية من مخاطر التلوث و المتابعة أنظمة الوقاية إلى منظمة دولية متخصصة⁽¹⁾.

- **تسيير الموارد الطبيعية:** غالبا ما تسند مهام تسيير الموارد الطبيعية التي تمثل إرثا مشتركا للإنسانية للمنظمات الدولية، و يمثل ذلك شكل من أشكال التعاون الدولي في مجال حماية البيئة⁽²⁾.

- **توزيع الاختصاص:** لقد كان التساؤل الذي يطرح غالبا هو كيف يمكن توزيع مهام هذه الحماية بين مختلف المؤسسات الدولية ؟ غالبا ما يلجأ عند توزيع مهام الحماية بين مختلف الهيئات الدولية إلى مسألة تخصص هذه المنظمات الدولية . فمنظمة الصحة العالمية مثلا تهتم بالآثار المضرة للتلوث البحري على الجانب الصحي ، المنظمة البحرية العالمية تهتم بجانب مكافحة تلوث البحار (3) ... غير أن توزيع الاختصاص غالبا ما يطرح العديد من المشاكل أهمها مسألة تنسيق جهود المنظمات الدولية وتعاونها فيما بينها لتحقيق نتائج مهمة في هذا المجال.

ب/ طبيعة المنظمات الدولية المهمة بحماية البيئة البحرية :

بسبب القلق الذي يظهره بوضوح المجتمع الدولي في مختلف المحافل الدولية بشأن المظاهر السلبية الناجمة عن تدمير النظام البيئي في الأواسط البحرية والأضرار التي تلحق بالبحر ، عملت المنظمات الدولية العالمية منها والإقليمية على محاولة مواجهة هذا الواقع بتبني أحكام وتنظيمات شأنها القضاء أو التقليل من حدة التلوث البحري ، سنتناول كل منها بالدراسة على حدى .

* المنظمات الدولية المهمة بحماية البيئة البحرية :

تشمل هذه المنظمات هيئة الأمم المتحدة ومختلف المنظمات المتخصصة التابعة لها ، فهي تلعب دور أساسي في تجسيد هذه الحماية بشكل مباشر أو غير مباشر . وقد ظهر اهتمام الأمم المتحدة بشكل عام بالمسألة البيئية في بداية سنة 1968 على إثر توصية من المجلس الاقتصادي والاجتماعي التي مهدت فيما بعد لعقد ندوة " stockholm " الدولية لسنة 1972 .

- 1- ومن أمثلة ذلك ما ذهب إليه اتفاقية " كانبيرا " المحررة في 20 مايو 1980 حول المحافظة على الحيوانات و النباتات البحرية الخاصة بالقطب الجنوبي ، إذ نصت المادة 25 منها على أن تسند للمنظمات الحكومية المتخصصة مهمة الملاحظة والمراقبة مدى التزام الدول ببنود الاتفاقية . و هو الوضع نفسه الذي ذهب إليه المادة 26 من اتفاقية التنوع البيولوجي محررة في 5 جوان 1992 .
- 2- ومن أمثلة ذلك ما ذهب إليه الاتفاقية المفسرة للاتفاقية الدولية المتعلقة بحماية حيوان الفقمة الذي يعيش في المحيط الهادي المحررة في 09 فبراير 1957 حينما أسندت مهمة وضع تدابير لتسيير هذا النوع من الحيوان البحري المهدد بالانقراض وإلزام الدول على الأخذ بما لمنظمة دولية متخصصة، وكذلك ما ذهب إليه اتفاقية قانون البحار بشأن وضع نظام خاص لتسيير الموارد المعدنية لأعماق البحار من خلال الفصل الحادي عشر من الاتفاقية لاسيما المواد 145 و 153 .

3-Ch. Alexandre Kiss et jean- pierre Beurier , op. , cit., p 66 .

وقد قامت الجمعية العامة التابعة للأمم المتحدة في ديسمبر 1972 بإصدار قرارها رقم 2997 . بغرض التعجيل لإنشاء برنامج الأمم المتحدة للبيئة . وواصلت الجمعية نشاطاتها بالتحضير لتبني

الميثاق العالمي للطبيعة في سنة 1982 ، وأنشأ على إثره لجنة " Brandlande " حول البيئة والتنمية في سنة 1985 (1) ...

- هيئة الأمم المتحدة وبرنامجهما الخاص بالبيئة (PNUE) : تم إنشاء برنامج الأمم المتحدة للبيئة بموجب التوصيات التي خرجت بها الأطراف المشاركة في ندوة " stockholm " . وتنفيذا لما تضمنته خطة عمل قمة " stockholm " من توصيات قام برنامج الأمم المتحدة للبيئة بتطوير برنامج عمل ورسم خطط وسياسات للبرامج البيئية ومتابعة الأنظمة البيئية في البحار والمحيطات ، حيث يعمل البرنامج على تأمين الحياة في البحار والمحيطات وإعطاء اهتمام خاص بالمناطق البحرية مثل البحر المتوسط، الخليج العربي وبحر الكاريبي ...

يتكون برنامج الأمم المتحدة للبيئة من مجلس إدارة يضم 58 عضوا ، يتولى تقديم تقريرا سنويا عن حالة البيئة في العالم للجمعية العامة . وكذلك أمانة عامة تقوم بدور تنسيقي بين مختلف الهيئات الدولية داخل هيئة الأمم و المنظمات الجهوية وحكومات الدول (2) .

لتفعيل برنامجها الخاص بالبيئة البحرية وضعت الأمم المتحدة وحدات بحث متخصصة أنشأت بموجبها مجموعات عمل تشمل ستة مجموعات أهمها : مجموعة عمل حول آثار التلوث البحري على الإنسان وصحته ، مجموعة عمل حول النظام البيئي البحري ، مجموعة عمل حول تأثير تلوث على البحار والمحيطات ومجموعة عمل حول البيئة والتنمية (3) ...

وبالإضافة إلى ذلك قامت الأمم المتحدة في إطار برنامجها الخاص بالبيئة البحرية بالتنسيق مع هيئات دولية أخرى مهتمة بحماية البيئة للعمل المشترك وبالتنسيق مع الهيئات المالية للعديد من برامج "الإتحاد

1- لجنة " Brandlande " هي لجنة متكونة من مجموعة من الخبراء المستقلين برئاسة السيدة " Brandlande " التي أصبحت بعد ذلك الوزيرة الأولى لدولة النرويج، قدمت تقريرا اعتمد من قبل الأمم المتحدة ينص على سياسة تنموية مستدامة تأخذ بالمعطيات البيئية لاستعمال أفضل للموارد الطبيعية ، ليصبح هذا التقرير بعد عشرين سنة وثيقة عمل ندوة " ريبودي جانبرو " الدولية حول البيئة والتنمية المنعقدة في البرازيل في جوان سنة 1992 .

2- يضم برنامج الأمم المتحدة للبيئة مكاتب جهوية في كل من "جنيف" و "بانكوك" و "ميكسيكو" و "البحرين" . كما يشمل وحدات بحث متخصصة في بعض المشاكل منها : وحدة البحث والتنسيق للبحر المتوسط ومقرها " أثينا " ، وحدة البرامج "بالبيرو" ومكتب الصناعة والبيئة "باريس" .

3- Michel Prieur , op. , cit. , p 41 .

الدولي للحفاظ على الطبيعة ومواردها " بداية من سنة 1980 إلى يومنا هذا، إذ اقترح من خلال هذه البرامج على الدول والحكومات مجموعة من الوسائل والآليات الفعالة للتسيير العقلاني والرشيد للموارد الحية البحرية وغيرها .

وقد شاركت الأمم المتحدة من خلال برنامج (PNUE) رفقة المعهد الدولي للموارد الحية وهيئات دولية أخرى في تنفيذ الإستراتيجية الدولية للأمم المتحدة الخاصة بالتنوع البيئي المنتهجة ابتداء من سنة 1992، عن طريق حث الدول للحفاظ على النظام البيئي الطبيعي للأرض ، وترشيد استغلال الثروات الحية من خلال وضع خمسة وثمانين اقتراح عملي وجعله تحت تصرف الحكومات والمنظمات غير الحكومية (1).

- المنظمة البحرية الدولية (OMI) : وهي من الوكالات المتخصصة ، تم إنشائها في 06 مارس 1948 وكانت تسمى في الأصل المنظمة البحرية الاستشارية الدولية (OMCI) ، وهي مكلفة بالمسائل الفنية المتعلقة بالملاحة البحرية والتجارة الدولية البحرية . ومن مهامها أيضا تحسين أمن الملاحة باعتماد القوانين المتفق عليها دوليا وحماية مياه البحار والمحيطات من التلوث بكل أشكاله، وما يتصل بذلك من مسائل قانونية(2). ويعود لهذه المنظمة الفضل في إبرام أهم الاتفاقيات الدولية ومنها تلك المتعلقة بمكافحة التلوث بالنفط المحررة في 1954 ، وكذلك معاهدة " لندن " لسنة 1972 المتعلقة بالتلوث الناجم عن مخلفات السفن ، ومعاهدة "ماربول" لسنة 1973 بشأن التلوث البترولي عن طريق السفن والتي عدلت في 1978. و قد أنشأت المنظمة في سنة 1976 مركزا إقليميا لتدخل المستعجل لمكافحة التلوث البحري في حوض المتوسط يعمل على مساعدة دول المنطقة في التصدي لحالات التلوث الطارئة (3).

1- وفي هذا الشأن أصدرت الأمم المتحدة عدة قرارات أهمها القرار رقم 182/42 المؤرخ في 1987/12/11 الخاص بنقل النفايات الخطرة والمنتجات الخطرة في البحر، وحثت الدول أعضاء المجتمع الدولي على ضرورة وضع اتفاقية دولية للتحكم في نقل هذه المواد وطريقة التخلص منها بكيفية غير ضارة.

2- د. محمد البراز ، حماية البيئة البحرية -دراسة في القانون الدولي- ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2006 ، ص 144 وما يليها .

3- ومع ذلك فإن الأسلوب الذي اتبعته المنظمة البحرية الدولية لإيجاد الحلول القانونية لمشكلة التلوث البحري كان موضع انتقادات من نواح عدة. فهي تفتقد إلى روح المبادرة حيث أن تدخلها عادة ما يكون بعديا ، أي في الفترة الموالية لوقوع الكوارث البيئية ، كذلك لكون أن المنظمة تذهب في مساعيها عادة إلى تغليب المصالح الملاحية الخاصة على مصلحة حماية البيئة البحرية ، وهي بذلك ترجح مواقف القوى البحرية على مواقف الدول الساحلية التي تتحمل عبء أخطار التلوث البحري .

- **السلطة الدولية لقاع البحر**: أنشأت هذه السلطة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 وفقا لما أنهت إليه المادة 308 من الاتفاقية . وقد دخلت هذه السلطة حيز العمل في نوفمبر 1994 . ويتمثل اختصاصها في تنظيم الأنشطة في قاع البحر وتحتة ، خارج نطاق الاختصاص الإقليمي للدول . وقد نصت الاتفاقية أن لهذه السلطة دور الرقابة في مجال حماية البيئة البحرية .

تهدف هذه السلطة في إطار الاتفاقية إلى منع التلوث والمخاطر الناجمة عنه والعمل على السيطرة عليه⁽¹⁾ . كما تعمل هذه السلطة على حفظ الموارد الطبيعية البحرية والعمل على منع أي تعدي على الثروات الحيوانية ، النباتية داخل البحار والمحيطات . كما تعمل على رقابة أنشطة الاستكشاف والاستغلال في قاع البحار والمحيطات خارج الحدود الإقليمية، وتراقب أيضا مدى احترام الدول والهيئات لقواعد القانون الدولي، وأخيرا تساعد الهيئات والدول في صياغة مشاريع المعاهدات والاتفاقيات الدولية ، ووضع معايير وإجراءات لحماية قاع البحر .

- **منظمة التربية والثقافة والعلوم (UNESCO)** : هي إحدى الوكالات الدولية المتخصصة المرتبطة بالأمم المتحدة ، أنشأت في 04 نوفمبر 1946 . ويبدو للوهلة الأولى أنها بعيدة عن الاهتمامات البيئية، غير أنه ومنذ ندوة " استوكهولم " التي تم بموجبها الاعتراف بالحاجة إلى التعليم البيئي في ترسيخ ثقافة بيئية برز دورها في تكريس الوعي البيئي وخلق ثقافة بيئية . وقد إنطلقت (UNESCO) في برامج التوعية منذ سنة 1970 من خلال شروعاتها في تطبيق برامج بيئية، منها البرنامج الدولي الخاص بترشيد استخدام المياه العذبة ، البرنامج الخاص بالكوارث الطبيعية⁽²⁾ ... كما شاركت المنظمة في إعداد بعض الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبيئة⁽³⁾ منها اتفاقية "رامسار" المتعلقة بحماية المناطق الرطبة ذات الأهمية الدولية المحررة في 2 فبراير 1971 ، والاتفاقية الدولية بشأن حماية التراث الثقافي والطبيعي العالمي المحررة في 16 نوفمبر 1978. ولقد قامت "اليونسكو" بالإشراك مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة سنة 1975 بوضع برنامج دولي حول الثقافة البيئية، يجري تنفيذه مع الوكالات الحكومية المتخصصة والمنظمات غير الحكومية ، كما يسرت إجراءات

1- صليحة علي صداقة ، المرجع السابق ، ص 224 .

2- وقد باشرت اليونسكو في بداية السبعينات في وضع برنامج أطلقت عليه اسم " الإنسان والأرض " وضعت من خلاله 14 موضوع للدراسة منها موضوع بحث حول تأثير النشاطات البشرية على مختلف الأوساط الطبيعية، موضوع حماية الموارد الطبيعية ...

3-Ch. Alexandre Kiss et Jean- Pierre Beurrier, op. , cit. , p 72 .

إعداد خرائط جيولوجية فنية لمواقع تنفيذ خطط التنمية ومشروعات صناعية داخل البحر وخارجه، حتى لا تكون لها آثار ضارة على البيئة .

- **المنظمة العالمية للصحة (O.M.S)** : أنشأت في 07 أفريل 1948 وهي إحدى الوكالات المتخصصة المرتبطة بالأمم المتحدة ، وقد سعت مند إنشائها إلى القضاء على كل أشكال الأمراض الفتاكة والمعدية . فهي تسعى لتحقيق مستوى صحي رفيع لكل شعوب العالم عن طريق تضمين التقديرات الصحية في كل خطوة بدءا من مرحلة الإنتاج إلى غاية مرحلة التخلص من النفايات⁽¹⁾ . كما أنها تعمل على تقديم المساعدات الضرورية لجعل الإنسان يعيش في بيئة نقية خالية من الملوثات، من خلال نشر معلومات وتنظيم الملتقيات وتقديم التقنيات ووضع شبكات للمعلومات ، ومن أمثلتها مركز البحث حول معالجة النفايات الذي أنشأته في 1968 لمراقبة التلوث المضر بالصحة . وقد تبنّت المنظمة في نهاية سنة 1989 الميثاق الأوروبي للبيئة والصحة الذي يحث الأشخاص على المشاركة في حماية البيئة العالمية .

قامت المنظمة بالتعاون مع اللجنة الاقتصادية الأوروبية التابعة للأمم المتحدة بوضع بروتوكول خاص حول " الماء والصحة " يتمم الإجراءات التي جاءت بها اتفاقية "هلسينكي " لسنة 1992 حول حماية استعمال مياه البحيرات الدولية . وقد حرر البروتوكول بتاريخ 17 جوان 1999 . وقد وضعت المنظمة بعد ندوة " ريودي جانيرو " إستراتيجية شاملة حول الصحة والبيئة استجابة لأجندة الأمم المتحدة رقم 21 الخاصة بالبيئة والتنمية⁽²⁾ .

- **منظمة الأغذية والزراعة (FAO)** : هي أيضا وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة ، أنشأت في 16 أكتوبر 1945 وتعمل في مجال التغذية والزراعة ، نشاطها يتصل مباشرة بالبيئة . ويرجع الفضل لهذه المنظمة في دق ناقوس خطر التلوث البيئي للبحر المتوسط بعد أن وصل إلى مستويات حرجة . وقد عملت المنظمة على حث المجتمع الدولي لإبرام بعض الاتفاقيات الدولية المرتبطة بحماية البيئة ، فقد كان لها دور فعال في وضع الاتفاق الدولي المحرر في 29 نوفمبر 1993 حول احترام سفن الصيد للأرصدة السمكية في أعالي البحار والمحافظة عليها وحسن تسييرها. كما شاركت ذات المنظمة في صياغة العديد من الاتفاقيات الدولية أبرزها اتفاقية " برشلونة " لحماية

1- صليحة علي صداقة ، المرجع السابق ، ص 227 .

2- Ch. Alexandre Kiss et Jean- Pierre Beurier, op. , cit. , p 74 .

منطقة البحر الأبيض المتوسط المحررة في سنة 1976 وكذا في بروتوكولاتها . كما أنها شاركت في صياغة أيضا اتفاقية " روتردام " لسنة 1998 التي جاءت تطبيقا لتوجيهات المنظمة المتعلقة بتبادل المعلومات حول الأضرار الناجمة عن تلوث بفعل المواد الكيماوية الخطيرة المنقولة بحرا . وقد شاركت أيضا المنظمة في وضع قانون سير دولي حول توزيع واستعمال الرخويات، إضافة إلى أنها تعمل على مساعدة العديد من الدول لاسيما السائرة في طريق النمو في وضع تشريعاتها الداخلية كتشريعات الصيد البحري، الزراعة، التنمية... فهي تمتلك مجموعة من الخبراء الدوليين يمكنهم مساعدة رجال قانون الدول المعنية في وضع التشريعات الداخلية (1) .

- المنظمة الدولية للأرصاد الجوية (OMM) : نشأت بموجب اتفاقية " واشنطن " المحررة في 11 أكتوبر 1947 ، وقد عملت المنظمة على وضع شبكة دولية للملاحظة ومراقبة مستويات التلوث ، وأنشأت أنظمة تبادل للمعلومات الجوية لرصد الأوضاع الجوية ، والتنبؤ بها ، وكشف الكوارث الطبيعية قبل حدوثها ... كما تعمل على تشجيع التنسيق في مجال البحث العلمي، وهي معطيات تم البيئة مباشرة. إذ أنها تسمح بالخصوص على مراقبة التلوث ، ودراسة مستوياته ، وتأثير ثقب الأوزون على النظام البيئي ، ومشاكل الاحتباس الحراري وتأثيرها على مستوى البحار والمحيطات، خاصة تلك التي تتميز بأوصاف خاصة كالبحر المتوسط (2) .

من هذا المنطلق شاركت منظمة OMM في وضع نظام دولي للمراقبة المستمرة للبيئة يطلق عليه اسم (GEMS) ، الذي يلعب دورا هاما في حماية البيئة (3) . كما يعود لها الفضل في إجراء البحوث والدراسات الخاصة بظاهرة " تحول التيارات البحرية " أو ما يعرف باسم ظاهرة (el niño) في المحيط الهادي وتأثيرها على التغيرات المناخية .

- الوكالة الدولية للطاقة الذرية (AIEA) : أنشأت هذه الوكالة بموجب اتفاقية " نيويورك " المحررة في 26 أكتوبر 1956 ، وتعمل على تكريس الاستعمال السلمي للطاقة الذرية من طرف الدول . كما تعمل أيضا على وضع حدود ومعايير للسلامة أثناء استعمال هذه الطاقة، والتقليل من مخاطرها. كما تراقب مدى استجابة مشاريع الدول في مجال الطاقة النووية للمقاييس الدولية.

1- وناس يحي ، المرجع السابق ، ص 197.

2- Michel Prieur , op. , cit. , p 45 .

3- " GEMS " : le système mondial de surveillance continue de l'environnement.

وتستطيع الوكالة في حالة مخالفة أي مشروع لهذه المقاييس أن تلزم الدولة صاحبة المشروع بالالتزام بهذه المقاييس (1).

وفي هذا الإطار فقد تبنت الوكالة مقاييس أمان ونظام لحسن استعمال الطاقة تقترحه على الدول التي ترغب في امتلاك طاقة نووية سلمية . كما أنها وضعت في سنة 1961 قانون ينظم نقل المواد الإشعاعية عدل وتتم عدة مرات ، كما اقترحت على الدول بعض التوجيهات الخاصة بمواجهة مخاطر التلوث الإشعاعي عند وقوع كوارث نووية (2) .

قامت الوكالة زيادة على ذلك بلفتت الانتباه إلى مخاطر التجارب النووية التي تقوم بها العديد من الدول في البحار والمحيطات ، وبينت مخاطرها على النظام البيئي البحري ، وما ينجر عن ذلك من أضرار تصيب الحياة البحرية عموماً (3) . وفي هذا الإطار عملت الوكالة على تحرير معاهدة دولية في 20 سبتمبر 1994 حول السلامة النووية، دعت من خلالها الدول المالكة للطاقة النووية على أخذها بمبادئ أساسية حول سلامة وأمن المنشآت النووية. وقد تابعت ذلك في 05 سبتمبر 1997 بتبني اتفاقية جماعية حول السلامة بشأن تسيير المواد الإشعاعية وحسن تسيير النفايات الذرية (4) . وإلى جانب ذلك ساهمت الوكالة في صياغة العديد من الاتفاقيات الأخرى التي تتعلق بنقل النفايات الذرية الخطرة (5) .

- المؤسسات المالية الدولية : بالنظر إلى المساعدات المالية التي تتقدم بها المؤسسات المالية الدولية لبعض الدول في دعم مشاريعها التنموية في مجال الصناعة وبعض المشاريع الأخرى ، يمكن لهذه الأخيرة أن تمارس على الدول المستفيدة من هذه المساعدات بعض الضغوطات بشأن احترام المشاريع التنموية للمعطيات البيئية ، بل وفي كثير من الأحيان ما تكون هذه المساعدات مرتبطة بمدى احترام هذه الدول للمعطيات البيئية ، ومن بينها البنك العالمي ، الصندوق العالمي للبيئة ...

1- Khiat Nassim , le problème de l'enfouissement des déchets nucléaires, EL DJEICH , revue mensuelle de l'armée national populaire , n^o 504 , juillet 2005 , p 26 et 27 .

2- وناس يحي ، المرجع السابق ، ص 198 .

3- د. سحر حافظ ، الحماية القانونية لبيئة المياه العذبة، الدار العربية للنشر و التوزيع، مصر، 1992 ، ص 230 و ما يليها.

4- Ch. Alexandre Kiss et Jean Pierre Beurier , op. , cit. , p 76 .

5- ومنها على الخصوص " اتفاقية بازل " السويسرية والتي وقعت عليها 88 دولة وجميع دول الإتحاد الأوروبي المخررة في مارس 1989 المتعلقة بنقل النفايات الذرية الخطر . وقد ألحقت هذه الاتفاقية بالندوة الثانية في مدينة " بال " في مارس 1994 وندوة ثالثة في سبتمبر 1995 بمشاركة حوالي مئة دولة . وقد ساهمت الوكالة أيضا في أشغال ندوة " برشلونة " بتوصيات للدول على أخذ الاحتياطات اللازمة لمنع تسرب النفايات الذرية إلى البحر المتوسط . راجع . Khiat Nassim , op, cit , p 29 .

• البنك العالمي ودوره في حماية البيئة : اضطر البنك العالمي إلى تغيير سياسته اتجاه

المشاريع التنموية التي يقوم بتمويلها في العالم إبتداءً من سنة 1984 على إثر الانتقادات الواسعة التي وجهت له ، كونه لم يلزم الدول المستفيدة من هذه المشاريع الاهتمام بالمعطيات البيئية . لذا اضطر إلى تعديل شروط التمويل التي وضعها في أن تأخذ الدول المرشحة للاستفادة من مساعداته بعين الاعتبار الاهتمامات البيئية في المشاريع التي ترغب الدول تمويلها من قبل البنك⁽¹⁾ . وقد يلجأ البنك بغرض التأكد من احترام البيئة إلى خبراء دوليين مستقلين لإجراء دراسات بيئية قبل موافقته على تمويل المشاريع .

وقد عمل البنك بداية من سنة 1996 على تمويل حوالي عشرين مشروعاً يهتم بالبيئة ، خصص حيزاً كبيراً منها للبيئة البحرية ومواجهة مخاطر التلوث البحري بمبلغ إجمالي يقدر بـ 01,63 مليار دولار ، ليضاعف تمويله في السنة الموالية⁽²⁾ . وتصل المشاريع الممولة من طرفه التي تهتم بالبيئة وإعادة تأهيل المحيط إلى 184 مشروعاً في 62 دولة بمبلغ إجمالي قدره 12,3 مليار دولار ، وهو مبلغ مرشح للارتفاع مستقبلاً .

• **الصندوق العالمي للبيئة:** أنشأ هذا الصندوق بغرض تمويل المشاريع التي تدخل في إطار تطبيق الاتفاقيات الدولية التي تهتم بالبيئة ، كذلك التي تدخل في إطار تطبيق اتفاقية الإطار المتعلقة بالتغيرات المناخية . وقد أنشأ في سنة 1990 لفترة تجريبية لمدة 03 سنوات ، ليحول في سنة 1994 إلى آلية مالية دائمة تدير من طرف جمعية عامة مشكلة من ممثلي 160 دولة ، يساعدها مجلس وأمانة دائمة . وعلى الرغم من أن الصندوق مستقل إلا أن مقره يقع لدى البنك العالمي الذي يشكل أحد المؤسسات التنفيذية له مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة.

• البنك الأوروبي للتنمية والتنمية (BERD) : وضع البنك الأوروبي وثيقة عمل حول

السياسة البيئية تتضمن المبادئ المطبقة في مجال الاستثمار والتعاون التقني . و قد اشترط على الدول الراغبة في الاقتراض قيامها بدراسات حول الآثار المتوقعة للتلوث ، وتوضع هذه الشروط ضمن اتفاقيات القروض التي يمضيها البنك مع الدول المستفيدة⁽³⁾ . وقد قام البنك

1- حاول البنك العالمي خلال الفترة الممتدة بين 1987 و 1991 التقليل من الآثار المضرة للبيئة جراء المشاريع الممولة من طرفه ، بفرضه شروط صارمة ودراسات مسبقة بشأن مدى تأثير هذه المشاريع على البيئة .

2- د. بوكعبان العربي ، المرجع السابق ، ص 80 .

3- د. إبراهيم محمد العناني ، المنظمات الدولية ، المطبعة التجارية الحديثة ، القاهرة ، 1994 ، ص 274 وما يليها .

بالتنسيق مع اللجنة الأوروبية بتمويل مشروع "ميدا" المخصص لدول جنوب المتوسط لتجهيز سواحلها بمعدات مكافحة التلوث البحري، وقد انطلق المشروع مند سنة 2002 ليستمر لمدة سنتين.

بالإضافة إلى هذا البنك توجد بنوك مالية إقليمية أخرى تقرن الاستفادة من القروض بالمعطيات البيئية، منها البنك الأوروبي للاستثمار ، البنك الأمريكي للتنمية...

* المنظمات الجهوية المهمة بحماية البيئة البحرية :

بالإضافة إلى البرامج والخطط المقترحة لحماية البحر الأبيض المتوسط في إطار العمل المغاربي أو الشراكة الأوروبية المتوسطية التي سبق لنا دراستها ⁽¹⁾ ، هناك خطط وبرامج جهوية أخرى تنشط من خلالها منظمات جهوية تهتم بحماية البيئة البحرية وتعمل على محاربة التلوث البحري بالتنسيق مع برامج الأمم المتحدة لحماية البيئة .

من بين المنظمات الجهوية البارزة التي تنشط في مجال حماية البيئة البحرية تلك التي تجمع الدول الأوروبية ، دول أمريكا الشمالية ... وتلعب هذه المنظمات الجهوية على غرار المنظمات العالمية أدوار بارزة وفعالة في مكافحة التلوث البحري نذكر البعض منها :

– **اللجنة الاقتصادية الأوروبية التابعة للأمم المتحدة:** هي من أقدم المنظمات الجهوية الأوروبية، وقد أنشأت من طرف المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة في سنة 1947. وهي لجنة تعمل على دفع عجلة التنمية الاقتصادية بين الدول الأوروبية وتمتين علاقات التعاون الدولي، متكونة من عدة خلايا متخصصة. ولأول مرة في سنة 1956 قامت اللجنة بدراسة المشكل البيئي بعدما أخطرت من طرف خلية النقل الداخلي التابعة لها على اثر استفحال مشكل تلوث المياه الساحلية للساحل الأوروبي بفعل النقل البحري . وفي سنة 1963 أثارت خلية الطاقة الكهربائية التابعة للجنة مشكلة التلوث الصناعي و أثاره الضارة على الأوساط البحرية... ونتيجة اهتمامات اللجنة المتزايدة بموضوع حماية البيئة جعلت ذلك أحد الأهداف الأربعة الأساسية لبرنامج العمل المسطر من طرفها ⁽²⁾ .

ساعدت اللجنة زيادة على ذلك في إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بمكافحة التلوث

1- لمزيد من التفصيل إرجع للصفحة 108 وما يليها من بحثنا هذا .

2- Ch.Alexandre Kiss et Jean pierre Beurier, op., cit. , p 80 .

البحري ، منها اتفاقية "هلسينكي" التي خصصت العديد من موادها لحماية البيئة البحرية بمناسبة التعاون الاقتصادي الأوروبي، اتفاقية "جنيف" المحررة في 13 نوفمبر 1979 حول التلوث الجوي العابر للحدود، اتفاقية "إسبور" المحررة في 25 فبراير 1991 حول دراسة التأثيرات البيئية الضارة المتنقلة...

- **المجلس الأوروبي لحماية البيئة** : لعب المجلس الأوروبي ولازال دورا مهما في مجال حماية البيئة البحرية ، فقد أنشأ المجلس مند سنة 1962 لجنة من الخبراء الأوروبيين تعمل على تقديم مقترحات بشأن حماية الطبيعة والموارد الحية . وفي سنة 1964 أنشأ لجنة لدراسة مشكلة تلوث المياه. وبمناسبة السنة الأوروبية لحماية الطبيعة المنعقدة في سنة 1970 أصدر المجلس بيانا حول تهيئة البيئة الطبيعية ، أوضح فيه لأول مرة المبادئ الكبرى لخطّة عمل حول حماية البيئة . وقد تبنى المجلس بواسطة الجمعية الاستشارية توصية رقم 699 بتاريخ 26 جانفي 1973 حول السياسة الأوروبية لحماية البيئة الطبيعية لأوروبا⁽¹⁾ .

أصدر المجلس زيادة على ذلك عدة إعلانات للمبادئ تخص المجالات الكبرى للبيئة والتهيئة العمرانية ومدى تأثيرها حول البيئة البحرية ، والمشاركة في تحرير العديد من الاتفاقيات الدولية⁽²⁾ .

- **منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (OCDE)** : أنشأت منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية في سنة 1948 بغرض تسيير "مخطط مارشال" لإعادة إعمار أوروبا ، تضم دول أوروبا الشرقية والغربية وكذلك أستراليا وكندا ، كوريا الجنوبية والولايات المتحدة وأخيرا اليابان ونيوزلاندا . شاركت المنظمة مشاركة فعالة في إرساء قواعد القانون الدولي للبيئة، إذ صاغت نصوص قانونية أساسية ذات علاقة مباشرة بحماية البيئة وتسيير الموارد الحية . ولقد اهتمت المنظمة اهتماما بليغا بمشكل تلويث السواحل بفعل المخلفات الكيماوية ، والنفايات الضارة والخطرة .

لتأكيد اهتماماتها البيئية قامت المنظمة في سنة 1970 بإنشاء لجنة لحماية البيئة، وأوكلت لها مهمة مساعدة الدول الأعضاء في تخطي المشاكل البيئية . وتوجيه سياسات هذه دول نحو تنمية مستدامة تراعي المعطيات البيئية⁽³⁾ .

1- Michel Prieur, op. , cit. , p 46 .

2- Ch. Alexandre Kiss et Jean Pierre Beurier, op., cit., p 81.

3- د. صالح محمد محمود بدر الدين ، الالتزام الدولي بحماية البيئة من التلوث " على ضوء قواعد القانون الدولي للبيئة وقرارات وتوصيات المنظمات

الدولية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2006 ، ص 184

زيادة على ذلك أصدرت المنظمة عدة توصيات حول حماية البيئة تنتهي في الغالب ببيانات لإعلان المبادئ، بالإضافة إلى ذلك قامت المنظمة بإنجاز عدة دراسات معمقة لحل بعض المشاكل البيئية لاسيما الجوانب القانونية منها، كمشكل التلوث البحري العابر للحدود والإطار القانوني الذي يجب أن يدرج فيه ، مشكل تسيير الأرصدة السمكية وحصص الدول وطرق المحافظة على الثروات البحرية⁽¹⁾.

- **الإتحاد الأوروبي** : على إثر تبني اللجنة الأوروبية في 22 جويلية 1971 بيانها الأول حول السياسة الأوروبية في مجال حماية البيئة تم تحديد خطوط العمل العريضة في هذا المجال مستقبلا⁽²⁾ .
وقد أمضت الدول الأعضاء في 5 مارس 1973 أول اتفاق التزم من خلاله ممثلي حكومات الدول على وضع تدابير تشريعية وإدارية داخلية لحماية البيئة .

وبغرض حماية البيئة قام الإتحاد الأوروبي بوضع خمس برامج بيئية عمل من خلالها على وضع قانون أوروبي بيئي وفرض تدابير ومقاييس أوروبية على دول الأعضاء . وقد بدأ البرنامج الأول سنة 1973 وامتد إلى غاية 1976 ، وتمثلت الأعمال التي أنجزت خلال هذه الفترة في تحديد مقاييس النوعية لبعض الملوثات ، وضع إستراتيجية مشتركة لمواجهة مخاطر بعض الصناعات المضرة بالبيئة البحرية ، العمل على تحسين الحياة البيئية من خلال حماية الأواسط الحية ، وتهيئة الفضاءات الطبيعية وفق المتطلبات البيئية⁽³⁾ .

- **منظمة الوحدة الإفريقية** : تعتبر الدول الإفريقية من بين الدول الأولى التي دعت إلى ضرورة الاهتمام بالبيئة بالنظر للمخاطر البيئية التي عرفتتها العديد من دول المنطقة على إثر التعدي على البيئة . ولقد أنشأت منظمة الوحدة الإفريقية في سنة 1963 ، وتعتبر الجزائر عضوا فيها . ولقد حثت المنظمة الدول الأعضاء على وضع سياسة موحدة لحماية البيئة ، من خلال إصدار العديد من البيانات وخطط العمل المشتركة .

1- Christian Schmid, droit de propriété pêcheries dans les pays de L'OCDE , thèmes et commentaires , droit de propreté économie et environnement les ressources marines , Dalloz , 2002 , p 177 .

2- وقد قال السيد "سيبيلي" المحافظ المسؤول عن ملف البيئة بمناسبة صدور البيان الأول: " أنه يقع على الدول تبني سلوكيات جديدة تتجه نحو جعل التنمية الاقتصادية والاجتماعية تتوافق والاختيارات البيئية، بإدخال المعطيات الإيكولوجية في برامج التنمية و في القرارات السياسية " .

3- د. صالح محمد محمود بدر الدين، المرجع السابق، ص 185.

ولانخالف الحقيقة إذا قلنا بأن مساهمة المنظمة فعالة في إبرام العديد من الاتفاقيات الإفريقية ذات الصلة بحماية البيئة ⁽¹⁾ منها ، الاتفاقية الإفريقية الخاصة بحماية الطبيعة والموارد الطبيعية المحررة في "الجزائر" بتاريخ 15 سبتمبر 1968 ، الميثاق الإفريقي لحقوق الإنسان و حقوق الشعوب المحرر في جوان 1981 " بينوروي " الذي يعتبر أول ميثاق دولي اعترف لكل الشعوب " بالحق في بيئة نقية ومحيط نظيف " ⁽²⁾ . وتطبيقا لاتفاقية " بازل " لسنة 1989 حول حركة انتقال النفايات الخطرة قامت المنظمة بتحرير اتفاقية " باماكو " الموقعة في 30 جانفي 1991 المتعلقة بمنع تصدير النفايات الخطرة نحو إفريقيا ، بالنظر إلى المخاطر التي أصبح الساحل الإفريقي عرضة لها ⁽³⁾ .

فقد كان لتبني المنظمة لاتفاقية " أبوجا " الموقعة بنيجيريا في 03 جوان 1990 المؤسسة " للوحدة الاقتصادية الإفريقية " الأثر الكبير في حماية البيئة ⁽⁴⁾ ، ليتعاضد دور المنظمة في مجال حماية البيئة مند انعقاد قمة " دوربان " بجنوب إفريقيا في جويلية 2002 . فالمادة 58 من اتفاقية " أبوجا " تلزم الدول الأطراف للعمل على إيجاد بيئة نقية ونظيفة ، وتبني إستراتيجيات وخطط لحماية وتطهير البيئة بما فيها البيئة البحرية . وتهدف السياسة البيئية الجديدة للمنظمة إلى حث الدول الأعضاء على التعجيل بأخذ التدابير الرامية إلى وضع برامج تنمية تهم بالإنعاش الاقتصادي للدول الأعضاء في ظل احترام المعطيات البيئية ⁽⁵⁾ . وقد أكدت الاتفاقية على تبني المبادئ البيئية الأساسية التي جاءت بها اتفاقية " باماكو " حول منع تصدير النفايات الخطرة لإفريقيا ، وألزمت الدول الأعضاء بصفة فردية وجماعية باتخاذ كل التدابير لمنع إسترداد أوصب النفايات الخطرة في الأوساط الطبيعية بحرية كانت أو برية ⁽⁶⁾ .

1- Ch. Alexandre Kiss et Jean Pierre Beurier, op , cit , p 89 .

2- أنظر للمادة 24 من الميثاق الإفريقي لحقوق الإنسان وحقوق الشعوب .

3- فقد أعطى الميثاق تنظيما مفصلا لحركة النفايات الخطرة عبر البحر ، إذ نص الميثاق على تشديد الرقابة على نقلها أو التخلص منها. نقلا عن معمر رتيب محمد عبد الحافظ ، اتفاقية بازل ودورها في حماية البيئة من التلوث بالنفايات الخطرة (دراسة تحليلية) ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2007 ، ص 07 وما يليها .

4- فقد خصص الفصل التاسع من الاتفاقية المتعلق بالصناعة، العلوم ، التكنولوجيا، الطاقة ، الموارد الطبيعية البيئية حيزا مهما للتدابير القانونية والإدارية التي تكفل حماية البيئة ، والتي تمكن الدول الأعضاء من الاستغلال العقلاني والرشيدي للموارد الطبيعية .

5-Hamid Boukrif, le droit international de l'environnement: contribution à une réflexion sur le concept de développement et de partenariat durables , thèse de doctorat en droit, université paris panthéon - Sorbonne - , France , p 241 et 242 .

6-Jean-Marc Laveille, convention de protection de l'environnement, conférences de protection de l'environnement (secrétariats, conférences des parties, comités d'experts), presses université de limoges , 1999 , p 433 .

ولما كان من المتعارف عليه أن التنمية الاقتصادية تركز على البيئة وما فيها من تراث ، فإن برنامج الشراكة الجديد من أجل تنمية إفريقيا نيباد (Nepad) الذي تبنته المنظمة و انعقدت قمته في " أبوجا " عاصمة نيجريا في أكتوبر 2001 دعى الدول الإفريقية إلى اعتمادهم على أنفسهم في تحقيق التنمية مع مراعاة الاعتبارات البيئية ، بدلا من الاتكال كليا على المساعدات الخارجية . هذا وبالإضافة إلى دور المنظمات الحكومية للمنظمات غير الحكومية دور هي الأخرى.

02- دور المنظمات غير الحكومية في مواجهة التلوث البحري :

تضاعف عدد المنظمات غير الحكومية الدولية بعد الحرب العالمية الثانية ، وتلعب هذه المنظمات في الغالب دور الملاحظ الدولي والفاضح للانتهاكات والخروقات الماسة بالبيئة البحرية. ولقد أصبح دور هذه المنظمات بشأن حماية البيئة في تنامي مستمر ، ويظهر ذلك من خلال مشاركتها الفعالة في إعداد وتحرير الاتفاقيات الدولية بالإضافة إلى مشاركتها في وضع التدابير وآليات الحماية التي تضعها الاتفاقيات ، وكذلك تطبيق بنود هذه الاتفاقيات ⁽¹⁾ . وقد تتعدى مشاركتها ذلك ، لتكون عضوا في لجان الخبراء التي تنشأ عن الاتفاقيات لمعاينة وضع ما أو تقييم خطر ما يهدد البيئة البحرية .

يتعاضد حاليا دور المنظمات غير حكومية في إظهار مدى إلزام الدول ببنود الاتفاقية من عدمه، إذ أنها منظمات ميدانية لها دراية بواقع التلوث البحري ومناطقه. وتزيد الاستقلالية المالية للمنظمات من قوتها وفعاليتها، الشيء الذي يجعلها قادرة للضغط على الدول لاحترام بنود الاتفاقيات ⁽²⁾ . وتتدخل المنظمات غير الحكومية أيضا في القضايا المرتبطة بحماية البيئة البحرية والأحياء الطبيعية التي تنمو في وسطها باسم الممارسات الديمقراطية. لذا بدأ دور الوسيط الملاحظ الذي باتت تلعبه المنظمات غير الحكومية في تعاضد مستمر في أغلب الاتفاقيات الدولية ⁽³⁾ . وعليه يمكن لهذه المنظمات أن تخطر محكمة العدل الدولية بأي انتهاك صارخ يمس بمكونات البيئة البحرية. ولقد أكدت اتفاقية " Rio De Janero " لعام 1992 على دورها العظيم وخصصت لها عدة

1- Jean-Marc Laveille , op. , cit. , p 433 .

2- د. إبراهيم محمد العناني ، المرجع السابق ، ص 279 وما يليها . وأنظر للبند 27 فقرة 03 من اتفاقية " ريو دي جانيرو " عام 1992 .

3- Céline Chamot , la participation des ONG au système de contrôle de la convention de BERNE l'effectivité du droit européen de l'environnement , thèmes et commentaires , la documentation française , paris , 2000 , p 70 .

بنود إبتداء من البند 27 من الاتفاقية⁽¹⁾. ومن بين المنظمات غير الحكومية المهتمة بالبيئة البحرية ، الإتحاد العالمي لحماية الطبيعة ، الصندوق الدولي لحماية الطبيعة ، المركز الدولي لدراسات سياسات السواحل والبحار ، إتحاد البحر المتوسط لحماية السلاحف البحرية ...

– الإتحاد العالمي لحماية الطبيعة (UICN) : أنشأ في سنة 1948 بمبادرة من دعاة حماية الطبيعة الفرنسيين ، وكان يسمى آنذاك " الإتحاد الدولي للمحافظة على الطبيعة ومواردها " ليستبدل اسمه " بالإتحاد العالمي لحماية الطبيعة" . غير أنه تميز منذ نشأته بالاستقلالية المالية والإدارية عن الجهاز الحكومي الفرنسي . وإلى غاية سنة 1997 كان يضم 895 عضو من القارات الخمسة بمجموع عضوية 133 دولة ممثلة و 150 وكالة حكومية و 700 منظمة غير حكومية .

يعمل الإتحاد على تقدير حالة الموارد البحرية الحية المتجددة وتطورها كما يعمل على تشجيع وضع مقاييس لحفظ هذه الثروات البحرية من الاستغلال العشوائي واستقرار الأرصددة البحرية . وبالإضافة إلى ذلك يعمل الإتحاد على التعبئة الدولية حول المشاكل البيئية التي تتعرض لها الأوساط الحية ، بإشعار الدول الأعضاء ومختلف الشبكات الدولية التي يعمل بالتنسيق معها حول خطورة استنفاد الموارد الحية بفعل التلوث . ويقوم الإتحاد أيضا بدور استشاري للدول ولمختلف المؤسسات الدولية في المسائل المرتبطة بحماية الأوساط الطبيعية ، ويساهم أيضا في تقديم الدعم التقني أثناء تحرير الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمحافظة على الأوساط الطبيعية .

قام الإتحاد مند سنة 1980 بطبع قائمة أطلق عليها اسم " القائمة الحمراء " تضمنت كل الأحياء الطبيعية البحرية المعرضة للانقراض أو المهددة بمخاطره . وفي هذا الصدد قد لعب الإتحاد دور أساسي في صياغة العديد من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمحافظة على الطبيعة والثروات الطبيعية ، منها على سبيل المثال اتفاقية " واشنطن " حول التجارة الدولية للأحياء البرية المهددة بالانقراض المحررة في سنة 1992 ... ويعود الفضل أيضا للإتحاد العالمي لحماية الطبيعة في تحرير أول ميثاق عالمي حول الطبيعة ، الذي اعتمد في أكتوبر 1982 من طرف الجمعية العامة للأمم المتحدة⁽²⁾ .

1- وتأكيدا لاتفاقية " ريبودي جانيرو " فقد اعتبرت اتفاقية " بارن " لعام 1974 حول حماية الحياة البرية والأوساط الطبيعية في أوروبا أن لهذه المنظمات دور حيوي وهي شريك فعال في حماية البيئة الطبيعية. لذا جعلتها طرف مهم في نظام المراقبة للأوساط الطبيعية التي أوجدته الاتفاقية لمزيد من التوسيع أنظر إلى Céline Chamot, op. cit. , p 75 et 76 .

2- Ch.Alexandre Kiss et Jean -Pierre Beurrier, op., cit., p 91.

- الصندوق العالمي لحماية الطبيعة (WWF) : هي منظمة غير حكومية معروفة جدا في العالم من خلال البند الكبير الذي تتخذه رمزا لها . ويهدف الصندوق إلى جمع وتسيير وتشكيل صناديق أخرى لحماية البيئة الطبيعية على المستوى الدولي، وتأخذ البيئة البحرية والثروات الطبيعية الموجودة بها حيزا هاما من نشاط الصندوق.

أنشأ رسميا في شهر سبتمبر من سنة 1961 واعتبر كهيئة خاصة في ظل القانون السويسري ، ومنذ سنة 1979 يوجد مقره بالقرب من مدينة "جنيف" . وقد قام بعدة نشاطات وتدخلات تم حماية الطبيعة في أكثر من 120 دولة بمختلف توجهاتها السياسية، لأنه معروف بحياده السياسي⁽¹⁾.

من بين النشاطات الأساسية للصندوق قيامه بالتمويل المالي لعمليات المحافظة على الأواسط الطبيعية في العالم ، سواء كانت صحاري ، غابات ، مناطق رطبة ، أواسط بحرية ... ويتدخل الصندوق في أحوال كثيرة من أجل احترام الدول والهيئات القواعد الدولية الخاصة بحماية الطبيعة ومواردها الحية ، كما يقوم في حالات استثنائية بتدعيم العمليات التي تهدف إلى مقاضاة الدول والهيئات على تبنيها برامج ضارة بالبيئة⁽²⁾ .

- منظمة السلام الأخضر (Green Peace) : هي منظمة إنجليزية وتتخذ مدينة " لويس " مقرا رئيسيا لها وتعتبر من أبرز المنظمات غير الحكومية المدافعة على البيئة البحرية . وخلال سنة 2005 بلغت مزايتها حوالي 650 مليون دولار لتضاعف في السنوات الأخيرة. ويرجع الفضل في نشأتها إلى تلك المواجهة التي قامت في 10 جويلية 1985 بين السلطات الفرنسية وأنصار حماية البيئة البحرية الذين أصروا على فرنسا لوقف تجارها النووية المقامة في عرض البحار والمحيطات، ونتج عنها دمار كبير للبيئة البحرية ادى الى هدم توازنها الايكولوجي⁽³⁾ .

تهدف المنظمة إلى وقف تلويث البحار، وحماية الأحياء البحرية وخصوصا بعض الأحياء

1- Max Falque et Michel Massenet , droit de propriété et environnement, thèmes et commentaires (conservation et propriété : l'expérience d'une organisation non-gouvernementale de protection de la nature , le WWF) , Dalloz , 1997 , p 226 et 227 .

2- فعلى سبيل المثال قام الصندوق برفع دعوى قضائية أمام المحاكم النمساوية لإلغاء مشروع إنجاز سد هيدوكهربائي ضخم في منطقة " الدانوب" بالنمسا كان من المفروض أن يقام على أرضية غابة ضخمة الوحيدة في أوروبا ، وعلى إثر قرارين صادرين عن المحكمة العليا النمساوية ، في جانفي 1985 وسبتمبر 1986 ألغي المشروع ، لينتصر الصندوق العالمي للبيئة في معركته هذه نقلا عن ch. Alexandre Kiss et Jean-pierre Beurier , op. , cit. , p 92 .

3- د. محمد صلاح هاشم ، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية ، شركة سعيد رأفت للطباعة ، القاهرة ، 1997 ، ص 350 وما يليها .

المعرضة للانقراض كالحيتان التي تعرضت للصيد العشوائي ، ووضع حد للتجارب النووية التي تقام في عرض البحر ، الاحتجاج على تدهور البيئة في مختلف مناطق العالم وتأثيراتها الضارة المختلفة على النظم الإيكولوجية الطبيعية .

ثانيا : التعاون من خلال الالتزام بالاتفاقيات الدولية .

كانت اهتمامات المجتمع الدولي منصبه في الماضي على إقرار قواعد القانون الدولي من أجل ضمان حقوق الإنسان في الحياة الكريمة والحرية والأمان ، ولكن بعد حين ظهر بأن ذلك لم يعد كافيا بل لابد أن يقترن ذلك مع حقه في بيئة نظيفة نقيه من مخاطر التلوث والأضرار التي تسببها الدول بفعل أنشطتها المتعددة سواء في البر أو البحر أو الجو .

بدأت في الفترة الأخيرة الجهود الدولية تتجه لمكافحة التلوث البحري مند إنشاء مؤتمر "واشنطن " لسنة 1926، وتوالت الجهود الدولية لمحاولة تقنين قواعد دولية لمكافحة التلوث البحري، إلى أن تم التوقيع على اتفاقية "لندن " لسنة 1954⁽¹⁾. ومن هذا المنطلق يحق للدول التدخل فرديا وجماعيا. ويستند حق الدول في التدخل الفردي لمواجهة حالات التلوث البحري إلى مقتضيات الاتفاقيات الدولية، التي تعد دعامة أساسية للتصدي للانتهاكات الواقعة على البيئة البحرية (01). كما يمكنها أن تتدخل في إطار العمل الجماعي وبمشاركة فعالة بين الدول كثمرة للتعاون الدولي من أجل حماية البيئة البحرية (02).

01- حق الدول الساحلية في التدخل الفردي لمكافحة التلوث البحري :

تناولت عدة اتفاقيات دولية حق الدولة الساحلية في مواجهة مخاطر التلوث البحري منها اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 ، اتفاقية بروكسل لسنة 1969 المتعلقة بالتدخل في حالة الكوارث الناجمة عن التلوث البحري بالنفط ، بروتوكول التدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بمواد أخرى غير النفط المحرر سنة 1973 ...

ويشمل تدخل الدولة الساحلية من أجل مواجهة مخاطر التلوث البحري حقها في تفتيش السفن الناقلة للمواد المضرة بالبحر والأحياء الموجودة به ، وحق مطاردتها ومتابعتها واحتجازها،

1- أصبحت هذه الاتفاقية نافذة اعتبارا من 26 يوليو 1958، لتعدل خلال المؤتمر الذي وقع في لندن وقع في شهر أبريل 1962، وأصبحت سارية المفعول اعتبارا من 19 ماي 1967 لتعدل مرة أخرى سنتي 1969 و 1971 .

وحقها في ضبط مخالفات التلوث ، وتدخلها لتفادي وقوع الحوادث البحرية ...

- حق الدولة الساحلية في التدخل لضبط مخالفات التلوث: بموجب هذا الحق يمكن للدولة الساحلية إجراء الرقابة على سفن الملاحة البحرية لضبط مخالفات التلوث. ومن ضمن الاتفاقيات الدولية التي تناولت هذا الحق اتفاقية منع التلوث من السفن المحررة في سنة 1973⁽¹⁾ ، فقد أشارت المادتين الخامسة والسادسة من الاتفاقية على حق الدول الساحلية التي هي أطراف في الاتفاقية في تفتيش السفن العابرة لمجالها البحرية ، والتأكد من سلامة شهادة الملاحة التي تحملها السفينة⁽²⁾. وقد أجازت الاتفاقية للدولة الساحلية في حالة مخالفة السفن لقواعد السلامة والأمن سلطة منعها من الإبحار، حتى تثبت بأن حالتها لن تسبب تهديدا للبيئة البحرية⁽³⁾ .

أكدت اتفاقية لندن لسنة 1954 المعدلة على حق الدولة الساحلية في تفتيش السفن، إذ ألزمت بعض السفن بحمل سجلات خاصة بالإبحار ومعدات السفينة⁽⁴⁾ . ويكون حق التفتيش في نطاق الرقابة التي تفرضها الدولة الساحلية على السفن التي تتواجد في مناطقها البحرية ، وذلك لكي تتأكد بأن نشاطها البحري يتماشى ومقتضيات حماية البيئة البحرية، فإذا توفر للدولة الساحلية معلومات بشأن أية سفينة قد انتهكت القواعد والتدابير المطبقة بشأن منع التلوث، يحق لها أن تطلب تقديمها للمعلومات عن هويتها وميناء تسجيلها وغيرها من المعلومات ذات الصلة المرتبطة بحوادث التلوث. وإذا رفضت السفينة المعنية تقديم المعلومات المطلوبة ، أو قدمتها بطريقة مغلوبة جاز للدولة الساحلية القيام بالتدابير الضرورية لاحتجازها بعد التفتيش الإيجابي ، وإلزام طاقمها بإدخال الإصلاحات المناسبة ، ولا يسمح للسفينة بالتحرك إلا إلى أقرب حوض مناسب لإصلاح السفن وإدخال التعديلات اللازمة .

- 1- صليحة علي صداقة ، المرجع السابق ، ص 232 .
- 2- وبموجب هذا الحق يحق للدولة الساحلية فحص السفن العابرة لمجالها البحرية ومراقبة معداتها وسجلاتها ، ذلك أن سجلات التعريف من الوسائل الأساسية التي يمكن عن طريقها معرفة ما إذا كانت السفينة قد انتهكت قواعد ومعايير حماية البحر من التلوث.
- 3- د. محمد صلاح هاشم ، المرجع السابق ، ص 219 وما يليها .
- 4- فقد نصت المادة 09 فقرة 01 و 02 على ضرورة توافر سجل الزيت بالنسبة لناقلات النفط. وفي نفس الإطار نصت الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي لسنة 1990 في المادة 03 على ضرورة أن تحمل السفن على متنها خطط طوارئ لمواجهة التلوث الزيتي ، وأن تخضع للتفتيش بما يتماشى مع الممارسات المنصوص عليها في الاتفاقية الدولية القائمة أو في التشريعات الوطنية وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 04-326 مؤرخ في 25 شعبان عام 1425 الموافق ل 10 أكتوبر 2004 يتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي لسنة 1990 ، المحررة بلندن يوم 30 نوفمبر سنة 1990 ، ج.ر رقم 65 لسنة 2004 .

أشارت المادة 219 وما يليها من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 إلى التدابير الإدارية اللازمة لمنع السفينة موضوع التفتيش من الإبحار، والأسباب المبررة للاحتجاز⁽¹⁾. فعندما يتوفر للدولة الساحلية دليل موضوعي واضح على أن السفينة موضوع التفتيش المبحرة في البحر الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة قد ارتكبت انتهاكا لقواعد القانون الدولي والقواعد القانونية الداخلية، سيسفر عنه تصريف للنفايات أو الزيوت وسيسبب ذلك ضررا جسيما بساحل الدولة، أو مصالحها أو بمواردها الطبيعية جاز لها وفق بنود الاتفاقية أن تحتجز السفينة موضوع الملاحقة⁽²⁾.

إذا امتنعت السفينة المطلوب تفتيشها الامتثال لدعوى التفتيش، يجوز للدولة الساحلية وفقا لمقتضيات المادة 23 من الاتفاقية جنيف لسنة 1958 الخاصة بالجرف القاري تتبعها ومطاردتها، متى كان للدولة الساحلية مبررات قوية وأكيدة تدل على أن السفينة المذكورة خالفت قوانينها ولوائحها. ووفقا لمقتضيات المادة 111 من اتفاقية قانون البحار فإن حق التفتيش والمطاردة لا يمارس من قبل الدولة الساحلية المهتدة بخطر التلوث البحري إلا في حدود شروط صارمة يجب على الدولة صاحبة الحق أن تتأكد من مدى توافرها⁽³⁾.

- حق الدولة في التدخل لإدارة الثروة البحرية وحمايتها من التلوث: إن البيئة البحرية بوصفها مجالا بحريا حيويا نبذه نظاما يشمل الكائنات الحية، الثروات الطبيعية، الماء، التربة وهي بذلك مصدر للطاقة. والجدير بالذكر أن تأثير التلوث على توازن البيئة البحرية بدأ في السنوات الأخيرة في التصاعد، أدى إلى الإضرار بالوسط البحري.

- 1- وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 2 رمضان عام 1416 الموافق ل 22 يناير سنة 1996 والمتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج.ر رقم 06 لسنة 1996.
- 2- د. محمد عبد الله نعمان، الحماية الدولية للبيئة البحرية - دراسة قانونية خاصة عن البحر الأحمر - دار النهضة العربية، القاهرة، 2004، ص 238 وما يليها.
- 3- وتمثل هذه الشروط في:

- أن تتوفر لدى الدولة أسباب جدية تظهر انتهاك السفينة لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الموضوعية لحماية بيئتها في المناطق البحرية الخاضعة لها.
- أن يبدأ التفتيش أو المطاردة فور وقوع المخالفة من طرف السفينة المخالفة، على أن يكون إبحارها في نطاق المناطق البحرية الواقعة تحت سلطة الدولة الساحلية بما فيها المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري.
- أن تكون الدولة الساحلية قد أصدرت أمرا بالتوقف للسفينة المخالفة ولم تستجب لذلك.
- أن تتوقف المطاردة فور دخول السفينة مياه إقليمية لدولة أخرى أو للدولة التابعة لها.
- أن تمارس الدولة الساحلية عملية المطاردة بكيفية لا تعرض البيئة البحرية إلى مخاطر وكوارث إيكولوجية.

من هذا المنطلق يحق للدولة الساحلية أن تتخذ من التدابير ما تراه مناسباً لحفظ الثروات الحية الموجودة بمجالها البحري، بهدف صون أرصدها من مختلف الثروات البحرية الحية وغير الحية الموجودة بها وإدارتها بطريقة تكفل للأجيال القادمة نصيبها من ذلك للحيلولة دون الاستغلال المفرط لها⁽¹⁾. اهتمت اتفاقية قانون البحار بحق الدول في المحافظة على أرصدها البحرية، من خلال تأكيدها على إجراءات الحفظ وتدابير الإدارة الرشيدة للثروات البحرية بداية من المادة 61 وما يليها. إذ أعطت الاتفاقية للدولة الساحلية حق وضع القوانين والأنظمة التي تسيّر بها أرصدها البحرية وتحافظ بها عليها، إعمالاً لفكرة التكامل بين البيئة والتنمية⁽²⁾. وقد منحت المادة 56 حقوقاً سيادية للدولة الساحلية لاستكشاف واستغلال وحماية الموارد الطبيعية الحية وغير الحية⁽³⁾. وحماية الثروة البحرية يعني حماية البيئة البحرية التي تضمن تلك الموارد، والمحافظة على الثروة البحرية لا يرجى منه إلا استغلالها بطريقة تجعلها قابلة للانتفاع المستدام. فقد ألزمت المادة 61 الدول الساحلية بالتدخل عن طريق فرض القوانين والتنظيمات لعدم تعرض هذه الموارد إلى الاستغلال المفرط.

- حق الدولة الساحلية للتدخل من أجل تفادي الحوادث البحرية: إلى عهد قريب لم تكن هناك تشريعات أو قوانين وطنية تقنن لحماية البيئة البحرية للدول الساحلية أو تعمل على الحد من انتشار التلوث والحد منه ومكافحته، غير أنه وأمام الحوادث البحرية المتزايدة أصبح من الضروري على الدول الساحلية المهتدة بالتلوث أو المصابة به التدخل من أجل وضع تدابير وقائية تحول دون وقوعه، أو تدابير علاجية تكافح آثاره وتقلل من حجم الأضرار التي يمكن أن تنشأ جراء انتشاره. أجازت المادة الثانية فقرة الرابعة من اتفاقية "بروكسل" لسنة 1969 للدول الساحلية حق التدخل متى تأثرت مصالحها مباشرة وتهددت بفعل الكوارث البحرية وأثرت على مواردها الاقتصادية فأدت إلى انخفاض وافد السواح أو على صحة سكان الدولة الساحلية، الثروات الطبيعية الحية وغير الحية⁽⁴⁾...

-
- 1- د. عبد الواحد محمد الغار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث - دراسة قانونية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، دار النهضة العربية، 1985، ص 29 وما يليها.
 - 2- د. محمد عبد الله نعمان، المرجع السابق، ص 242.
 - 3- د. بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص 116.
 - 4- أنظر نص المادة 2 فقرة 4 من اتفاقية بروكسل لسنة 1969 السابقة.

أكد بروتوكول التعاون لمكافحة التلوث في البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الأخرى في الحالات الطارئة المحرر في 16 فبراير 1976 على حق الدولة الساحلية في التدخل لوضع التدابير الكفيلة التي تتصدى بها للمخاطر والأضرار التي تصيب مياهها الساحلية وموانئها ومصبات الأنهار ... بفعل التلوث البحري، وما ينجم عن ذلك من آثار سلبية تؤثر على عمليات الصيد والسياحة والحالة الصحية للسكان وانعكاسات ذلك على الموارد البحرية الحية وغير الحية⁽¹⁾ .

ومن تجارب الدول في استخدام حق التدخل تجربة بريطانيا على إثر تحطم الناقله الليبرية " توري كانيون " سنة 1976 ، بحيث اضطرت إلى تدميرها بالرغم من وجودها خارج ولايتها القانونية . فقد ادعت بريطانيا لتبرير تدخلها أنه كان بغرض حماية شواطئها من التلوث بالنفط إستنادا إلى نظرية الحماية الذاتية⁽²⁾ .

وقد أدى هذا الحق إلى جدل فقهي تباينت من خلاله آراء الفقهاء . فقد ناد العديد من الفقهاء بهذا الحق " الحماية الذاتية " حيث يرى الأستاذ " charle de vicheir " أن الدولة الساحلية تمتلك هذا الحق ولو بالخروج عن مقتضيات القانون الدولي الإتفاقي أو العربي⁽³⁾ . أما الفقيه " Lotherbakt " فإنه يرى بأن ذلك " الحماية الذاتية " مجرد عذر معترف به للدول في ظل أحكام القانون الدولي لا يرق إلى مصف حقوق الدولة الساحلية التي تمكنها من التدخل⁽⁴⁾ . وقد استثنت من هذه التدابير السفن الحربية العسكرية والسفن التي لا تعمل في الملاحة التجارية⁽⁵⁾ .

- 1- أنظر نص المادة 2 و 3 من بروتوكول التعاون لمكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط السابق .
- 2- وموجب هذه النظرية يحق للدولة الساحلية التدخل في أعالي البحار واتخاذ ما تراه ضروريا من أجل وقاية سواحلها أو مكافحة خطرا وشيكا وجسيما يتهدها .
- 3- د. محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، مصر ، 1996، ص 121 .
- 4- ونتيجة التباين في آراء الفقهاء كلفت المنظمة البحرية الدولية لجنة قانونية لدراسة هذا الإشكال، وقد تمحض عن جهود اللجنة إبرام اتفاقية " بروكسل " لسنة 1969 التي حددت حالات للتدخل وجعلت لها شروطا تمثلت في :
 - أن يكون اللجوء إلى هذه التدابير أمرا ضروريا لمنع أو التقليل أو إزالة المخاطر الجسيمة و المحدقة بسواحل الدولة الساحلية و مصالحها الاقتصادية و الصحية جراء التلوث النفطي .
 - أن تنسق الدولة الساحلية مع الدول الأخرى التي تأثرت بالكارثة البحرية قبل اتخاذ هذه التدابير خصوصا مع الدولة التي تحمل السفينة علمها. وتخطر الدولة الساحلية على وجه السرعة دولة علم السفينة وكل دولة معنية بحادث التلوث للتنسيق في اتخاذ التدابير الضرورية .
 - أن تبلغ الدولة الساحلية كل شخص طبيعي كان أو معنوي معلوم لديها بالتدابير التي تنوي القيام بها والذي يتوقع أن تتأثر مصالحها جراء هذه التدابير، وأن تتشاور الدولة الساحلية قبل إتخاذ التدابير المزمع القيام بها مع خبراء مستقلين تختار أسمائهم من القائمة المعدة لدى المنظمة البحرية العالمية . أنظر صليحة علي صداقة ، المرجع السابق ، ص 240 وما يليها .
- 5- أنظر لنص المادة 03 فقرة ج من اتفاقية " بروكسل " وكذا المادة 11 فقرة 02 من بروتوكول " برشلونة " لسنة 1976 حول تصريف النفايات من السفن والطائرات .

02- حق الدول الساحلية في التدخل الجماعي لمكافحة التلوث البحري .

على المستوى الدولي بدأ الوعي بمشكلة التلوث البحري والأضرار الناجمة عنه متأخر نوعا ما، ليتحول الاهتمام الجماعي للدول من المستوى العلمي للمشكلة إلى المستوى السياسي بعد استفحال الظاهرة⁽¹⁾، بحيث تمت الدعوة لعقد العديد من المؤتمرات الدبلوماسية وتبني العديد من الاتفاقيات الإقليمية والدولية. ولقد كان مؤتمر "واشنطن" لسنة 1926 أول مؤتمر دولي لدراسة هذا الموضوع، وفي عام 1934 تم إعداد مسودة اتفاق لمنع التلوث غير أنه لم تكتمل بسبب الحرب العالمية الثانية⁽²⁾ .

لازالت الجهود الدولية تسعى نحو تحقيق الحظر المطلق لتصريف المواد الملوثة في البيئة البحرية من خلال الاتفاقيات الدولية التي تتجاوز المائة اتفاقية، غير أنه وفي ظل تصاعد مستوى تلوث البيئة البحرية فقد شهدت الآونة الأخيرة مزيدا من الجهود الدولية المبذولة. لذا سوف نقوم بالدراسة والتحليل لبعض الاتفاقيات الدولية التي تدعو إلى التدخل الجماعي لمواجهة مخاطر التلوث البحري معتمدين في ذلك على تسلسلها الزمني ، لاسيما تلك التي صادقت عليها الجزائر .

- التدخل الجماعي وفق اتفاقية " لندن " لسنة 1954 : على إثر مناقشات المجلس الاجتماعي والاقتصادي التابع للأمم المتحدة عام 1950 حول تزايد حوادث التلوث بالبتترول توالى الجهود الدولية لمحاولة تقنين قواعد مكافحة التلوث البترولي إلى أن تم التوقيع على اتفاقية لندن لسنة 1954 والتي أصبحت نافذة اعتبارا من 26 يوليو سنة 1958 . وقد تم تعديل هذه الاتفاقية عدة مرات في سنة 1963⁽³⁾ ، 1969 ، 1971 ، ثم في سنة 1990⁽⁴⁾ .

ولقد منعت هذه الاتفاقية وتعديلاتها الدول من إلقاء زيت البتترول أو أي خليط منه يتجاوز

1- فقد كانت اهتمامات المجتمع الدولي في الماضي منصبه على إقرار قواعد في القانون الدولي تظمن حقوق البشر في الحياة الكريمة والحرية والأمان. ولكن بعد مدة وبفعل الحوادث البحرية المتكررة وتزايد مخاطر التلوث لم يعد ذلك كافيا. فعملت الدول على توفير إطار قانوني دولي يكفل للبشر الحياة الآمنة في بيئة نقية ومحيط سليم من التلوث.

2- د. أحمد محمود الجمل ، المرجع السابق ، ص104 وكذلك ch. Alexandre Kiss et Jean- Pierre Beurier, op., cit. , p 156 .

3- المصادق عليها بموجب المرسوم رقم 63-344 المؤرخ في 11 سبتمبر سنة 1963 والمتعلق بالإنتظام إلى اتفاقية " لندن " حول اتقاء تلوث مياه البحر من جراء المحروقات .

4- ولقد صادقت الجزائر على التعديل الأخير بموجب مرسوم رئاسي رقم 04-326 مؤرخ في 25 شعبان 1425 الموافق ل 10 أكتوبر سنة 2002 يتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي لسنة 1990 المحررة بلندن يوم 30 نوفمبر سنة 1990 ، ج. ر رقم 65 لسنة 2004 .

النسب المسموح بها بطريقة عمودية أو غير عمودية في المناطق القريبة من الشواطئ حتى مسافة مائة ميل بحري، وألزمت الدول بالتدخل الجماعي لصدده ومكافحته⁽¹⁾. وتطبق هذه الاتفاقية على كافة السفن المسجلة لدى الدول الأطراف باستثناء السفن الحربية، أو سفن الإمداد، أو السفن الأخرى التي تملكها أو تظلمع بتشغيلها دولة ما، وتستخدمها بصفة مؤقتة لأغراض حكومية غير تجارية⁽²⁾. كما أن الاتفاقية ألزمت كل طرف أن يطلب من السفن التي يحق لها رفع علما أن تحمل على متنها خطط طوارئ لمواجهة التلوث الزيتي طبقا للأحكام المعتمدة لهذه الغاية. ولهذا الغرض مكنت الاتفاقية الدول الأطراف من حق تفتيش السفن بما يتماشى مع الممارسات المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية القائمة والتشريعات الوطنية⁽³⁾.

ألزمت أيضا الاتفاقية الدول الأطراف بالإبلاغ عن التلوث الزيتي ورفع تقارير مفصلة عن أي حادث تلوث وقع على متن سفنهم أو وحداتهم البحرية الخاضعة لولايتهم من أجل مجابهة مخاطره والتصدي لها إلى أقرب دولة ساحلية، بالنسبة للوحدات البحرية، وإلى الدولة الساحلية التي تخضع الوحدة لولايتها⁽⁴⁾.

كما دعت الاتفاقية الدول الأطراف إلى إنشاء أنظمة وطنية للتصدي بصورة فورية وجماعية وفعالة لحوادث التلوث الزيتي وبينت مشتملات هذه الأنظمة. وقد شجعت الاتفاقية على التعاون الدولي للتصدي لحالات التلوث البحري وتقديم الخدمات الاستشارية والدعم الفني والمعدات بناء على طلب الطرف المتضرر أو المههدد بالضرر⁽⁵⁾. بالإضافة إلى ذلك فقد دعت الاتفاقية إلى النهوض بالتعاون الثنائي بين الدول الأطراف للاستعداد والتصدي للتلوث الزيتي⁽⁶⁾.

1- د. عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 343 وما يليها.

2- أنظر لنص المادة 01 من الاتفاقية السابقة.

3- أنظر لنص المادة 03 من الاتفاقية السابقة.

4- "الوحدة البحرية" في مفهوم اتفاقية "لندن" لسنة 1990 هي كل منشأة أو إنشاء بحرية ثابتة أو عائمة تقوم بعمليات استكشاف الغاز والنفط واستغلاله أو إنتاجه أو في تحميل أو تفريغ الزيت.

5- أنظر لنص المادة 06 و 07 من هذه الاتفاقية السابقة.

6- وفي هذا الإطار أبرمت الجزائر وفرنسا اتفاقا بحريا للتعاون في مجال البحرية التجارية، اتفقا الطرفان على إثره بضرورة التعاون في مجال السلامة والأمن البحري، وحماية مجالاتها البحرية لاسيما ذلك المرتبط بالتلوث البحري. كما وضعت الاتفاقية شروطا صارمة لتفريغ البترول في البحر أهمها أن لا يتجاوز معدل التفريغ ستون لتر في الميل الواحد متى تكون السفن مبحرة. وقد صادقت الجزائر على هذا الاتفاق بالمرسوم رئاسي رقم 76-05 مؤرخ في 17 محرم عام 1426 الموافق ل 26 فبراير سنة 2005، يتضمن التصديق على الاتفاق البحري بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة الجمهورية الفرنسية، الموقع بباريس في 27 يناير سنة 2004، ج.ر. رقم 15 لسنة 2005.

ومع ذلك فإن فعالية النظام العقابي الذي جاءت به الاتفاقية المعروفة باسم "OILPOL" كان جد محدود ، بحيث أنه لم يتضمن النص على جزاء مخالفة أحكام الاتفاقية ، بل حال في ذلك إلى قانون علم السفينة ، الشيء الذي جعل الكثير من السفن المخالفة تواصل نشاطها الملوثة دون متابعة ، لاسيما تلك التي لها علم حر أو تلك الحاملة لعلم المجاملات ، الشيء الذي سيقبل من فعالية تدابير حماية البيئة البحرية المتخذة في إطار هذه الاتفاقية (1) .

- التدخل الجماعي وفق اتفاقية " بروكسل " لسنة 1969 : استمرت الجهود الدولية لمواجهة آثار التلوث الزيتي لاسيما بعد تحطم الناقله "توري كانيون " سنة 1967 ، حيث عقد مؤتمر " بروكسل " عام 1969 وحضرته 48 دولة منها دولتان عربيتان هما مصر وسوريا . وقد أسفر هذا المؤتمر الدولي على إبرام اتفاقيتان دوليتان هما : الاتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في أحوال الحوادث التي تؤدي أو يمكن أن تؤدي إلى التلوث بالزيت ، والاتفاقية الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التلوث الزيتي (2) .

من خلال نصوص الاتفاقية الأولى يحق للدول الساحلية التدخل الجماعي في أعالي البحار في حالة المساس بمصالحها الاقتصادية والسياحية وصحة ورفاهية سكان تلك الدولة واتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على مجالها البحري وتراثها البحرية . بحيث يحق لتلك الدول التدخل ضد كل السفن باستثناء الحربية أو سفن الإمداد. وبغرض التدخل الجماعي تشترط الاتفاقية ضرورة إحداث الدول المتدخلة التناسب بين إجراءات التدخل والخطر الناجم عن التلوث البحري . ونتيجة لذلك يحق للدول الساحلية أن تضع من الإجراءات والتدابير ما يكفل لها صون ثروتها البحرية الحية وغير الحية ، مستهدفة بذلك المحافظة على مختلف أرصدها .

شعورا من الدول الأطراف بأخطار التلوث البحري بفعل المحروقات ، واقتناعا منها بضرورة ضمان تعويضا عادلا يمنح للأشخاص الذين يصابون بأضرار التلوث الناتج من تسرب الزيت من السفن واصلت الجهود الدولية مساعيها لتكون الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية حول

1- ch. Alexandre Kiss et Jean- Pierre Beurier , op. , cit. , p 156 .

2- وقد صادقت عليها الجزائر بموجب أمر رقم 17-72 مؤرخ في 25 ربيع الثاني عام 1392 الموافق ل 07 يونيو سنة 1972 يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها "بروكسل" في 29 نوفمبر عام 1969 ، ج.ر رقم 53 لسنة 1972 .

التعويضات إحدى تمارها ، وذلك بقصد اتخاذ قواعد وتدابير وإجراءات موحدة في الميدان الدولي لتحديد المسؤولية ولضمان تعويض عادل في مثل هذه المناسبات .

قد حددت هذه الاتفاقية نطاق تطبيقها وحصرته في الأضرار الطارئة فقط التي تصيب تراب الدولة المتعاقدة، ويدخل ضمن هذا التراب البحر الإقليمي التابع للدولة المتعاقدة . وتنطبق أيضا هذه الاتفاقية على تدابير الحماية المخصصة لتجنب أو التقليل من هذه الأضرار. غير أنه ومع تعاقب الحوادث البحرية الناجمة عن تدفق الزيوت في البيئة البحرية وما ينجم عن ذلك من هتك وتدمير للنظام البيئي البحري، اتفقت الدول الأعضاء على تعديل أحكام هذه الاتفاقية بتوسيع نطاقها والزيادة في مقدار التعويض بما ينسجم والأضرار الناتجة بموجب بروتوكول سنة 1992⁽¹⁾

- التدخل الجماعي بموجب اتفاقية " ماربول " "MARPOL" لسنة 1978/73 : بالنظر إلى حوادث التلوث البحري الناجمة عن تسرب الزيت من السفن وتزايد مستويات التلوث البحري بالبتروكول كلفت الأمم المتحدة فوج عمل تابع لها أعد تقريرا شاملا قدم في مؤتمر " استوكهولم " لعام 1972 ، وعلى إثره ارتأت الأمم المتحدة وضع اتفاقية لوقاية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن بعد فشل اتفاقية "OILPOL" في تجنيد الوسط البحري مخاطر التلوث وتجهيز للدول الساحلية التدخل الجماعي لمحاولة صدده⁽²⁾. و تعتبر اتفاقية "MARPOL" آلية دولية هامة في مواجهة التلوث البحري، وقد تم التوقيع عليها في 02 نوفمبر 1973 وعدلت بموجب بروتوكول عام 1978. وقعت عليها في البداية 19 دولة متوسطة ، وقد دخلت حيز التطبيق في 02 أكتوبر 1983 .

تمثل هذه الاتفاقية بحق تشريع دولي في مجال الوقاية من التلوث الناجم عن السفن بكل أشكاله وليس الناجم عن البترول فقط، بفرضها لتدابير واحتياطات جعلتها إلزامية على الدول المالكة للسفن المبحرة لاسيما تلك المحملة بالمواد الخطرة والمحروقات⁽³⁾ . وقد حددت الاتفاقية

1- وقد أصبحت المسؤولية بموجب هذا البروتوكول تغطي كل الأضرار الطارئة وغير الطارئة و سواء تلك التي وقعت فعلا أو تلك التي تخلق تحديدا جسيما أو محققا نتيجة انتشار التلوث البحري. كما امتد نطاق تطبيق الاتفاقية بموجب هذا التعديل إلى إقليم الدولة المتعاقدة بما في ذلك بحرهما الإقليمي وكذلك بمنطقة الاقتصادية الخالصة وقد صادقت الجزائر على هذا التعديل بموجب مرسوم رئاسي رقم 98-123 مؤرخ في 21 ذي الحجة عام 1418 الموافق لـ 18 أبريل سنة 1998 يتضمن المصادقة على بروتوكول عام 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969 ، ج.ر. رقم 25 لسنة 1998 .

2- Laurent Lucchini , op. , cit. , p 71 .

3- د. أحمد محمود الجمل ، المرجع السابق ، ص 109 .

بعض المناطق البحرية بالنظر إلى خصوصيتها وتأثرها السريع بالتلوث، ومنعت فيها أي قذف أو صب لهذه المواد، ومن بينها منطقة حوض البحر الأبيض المتوسط. وقد حددت الاتفاقية كذلك مقاييس قصوى لمستويات التلوث لا يجوز للدول تجاوزها .

تتضمن 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 . وقد رتبت الاتفاقية حقوقا وإلزامات على دول الأطراف ، ومن بين الحقوق التي رتبها أنه في حالة خرق أية دولة لأحكام هذه الاتفاقية فإنها ستخضع للجزاءات الواردة في الاتفاقية. وقد أعطت الاتفاقية للدول الأعضاء حق مراقبة وتفتيش السفن المبحرة في مجالها البحرية والتأكد من امتلاك السفن لشهادة مطابقة تجهيزاتها لسلامة البحرية⁽¹⁾ .

كما فرضت هذه الاتفاقية على السفن تجهيز صهاريجها بهياكل مزدوجة تقي التسربات المحتملة، واشترطت أيضا على ناقلات النفط أن تقذف مخلفاته إلا على بعد 93 كلم من السواحل . غير أن الاتفاقية لم تنظم أحكام مكافحة التلوث الناتج عن استغلال الموارد الطبيعية لمنطقة قاع البحار وما ينجم عنها من أضرار. ومع ذلك فإن أحكام هذه الاتفاقية كانت بمثابة تكملة للقواعد الدولية التي جاءت بها اتفاقية قانون البحار القديمة لسنة 1958⁽²⁾ .

خلاصة القول نقول أن اتفاقية " ماربول " لعام 1973 المعدلة في سنة 1978 كانت أثناء صياغتها بمثابة الإجابة على انشغالات المجموعة الدولية حول مشكلة التلوث البترولي بفعل السفن البحرية وكيفيات التدخل الجماعي للدول من أجل صده، فقد حاولت فعلا الموازنة بين النقل البحري للبترول وحماية البحر مع تزايد طلبات الغرب في هذه الفترة الزمنية على البترول ومتطلبات حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث البحري الذي سيأثر على الحياة البحرية جمعا .

- إعلان " استكهولم " عن البيئة البشرية لعام 1972 : عرفت فترة السبعينات تسابق نحو التسليح بين القوتين العظيمة آنذاك أمريكا والإتحاد السوفياتي ، جعلهما يتصارعان في تكديس ترسانتهما

1- Soufiane Bensmain, la pollution marine et la responsabilité environnementale (le cas d'Erika) , mémoire de D.E.A , université d'Artois , faculté de droit Alexis Tocqueville , France, 2004 , p 33 et 34 .

2-h tt p : // w w w , le cèdre. Fr / fr / rejet / rej- ill / coop. Ht ml.

لعسكرية وبات ذلك يهدد البشرية جمعاء . ومن هذا المنطلق تكثفت جهود جمعيات السلام وتعددت نداءات وأبحاث العلماء ، أثمرت في سنة 1971 على اجتماع ما يقارب ألفي عالم منهم أربعة يحملون جائزة نوبل في مدينة " مونتون " الفرنسية للتباحث عن المشكلات البيئية ومصير الإنسانية، وبعثوا على إثر ذلك رسالة إلى الأمين العام للأمم المتحدة لتبني موقفهم بالنظر إلى الخطر البيئي الذي أصبحت البشرية تواجهه (1) .

إن اجتماع هؤلاء العلماء دفع بالجمعية العامة للأمم المتحدة إلى إصدار قرارها رقم 2398 المؤرخ في 71/12/03 دعت من خلاله إلى عقد ندوة دولية في مدينة "إستكهولم" السويدية حول البيئة حضرته 115 دولة . وقد انعقدت هذه الندوة فعلا في 15 يونيو عام 1972 وإنبتق عنها إعلان يحتوي على 26 مبدأ وخطة عمل تضمنت برنامج للأمم المتحدة حول البيئة (2) . وقد دعى إعلان " إستكهولم " أيضا الدول لتبني المبادئ الأساسية لحماية البيئة كمبدأ الحيطة مبدأ الوقاية ، مبدأ الملوث الدافع (3) ... وبالنظر إلى تزايد مستويات التلوث البحري الناجم عن مصادر برية وخطورته فقد حرص الإعلان على التنبيه لذلك. فقد نص المبدأ الثالث على صيانة البيئة البحرية واستعمال مواردها بشكل عقلائي (4) . وقد أكدت التوصية رقم 86 و 92 على ضرورة تشاور الحكومات مع أجهزة الأمم المتحدة خصوصا مجموعة الخبراء حول التلوث البحري، بإحكام الرقابة الوطنية على المصادر البرية للتلوث البحري خصوصا في البحار المغلقة وشبه المغلقة - كما هو الحال في حوض البحر الأبيض المتوسط - وأن إفراغ النفايات دون معالجة سابقة لها تشكل خطرا على الأنظمة الإيكولوجية البحرية (5) .

ونتيجة الصراع الذي كان قائما آنذاك بين المعسكرين الشرقي والغربي فقد أغفلت الكثير من المشاكل البيئية التي كانت محل تباحث، الشيء الذي قلل من نجاح القمة في حل المشاكل البيئية التي كانت تتخبط فيها الإنسانية. وقد انعكس هذا النزاع سلبا على الصياغة القانونية للإعلان .

1- د. عامر محمد طراف ، المرجع السابق ، ص 76 وما يليها .

2- Hamid Boukrif , op. cit. , p 43 et 44 .

3- فقد نص على سبيل المثال المبدأ الأول على حق الإنسان في بيئة سليمة ومحيط نظيف . وأما المبدأ الرابع فقد نص على مبدأ الحيطة في استغلال المصادر غير المتجددة وطريقة المحافظة عليها .

4- «ينبغي على الدول أن تستعمل أحسن الوسائل العلمية المتاحة لديها لتقليل تفريغ المواد الضارة في البحر بكل الطرق بما في ذلك المصادر البرية مثل الأنهار ومصاها وخطوط الأنابيب داخل نطاق ولايتها الوطنية " .

5- د. أحمد عبد الكريم سلامة ، المرجع السابق ، ص 121 وما يليها .

فكان محل انتقاد رجال القانون، الذين رأوا فيه بأنه إعلان إمتاز بالعمومية في طرح مشاكل البيئة البحرية، دون أن يتوصل إلى وضع آليات للمحاربة والوقاية من هذه المخاطر ، بل وبأنه أعاد صياغة وتكرار مبادئ قد جاءت بها الإعلانات الدولية السابقة⁽¹⁾ . ومع ذلك توالت الجهود الدولية إلى أن توصل المجتمع الدولي إلى عقد مؤتمر دولي نتج عنه بعد اجتماع مختلف لجان الأمم المتحدة في عدة دورات إلى ميلاد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

- التدخل الجماعي وفق اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 : تعد هذه الاتفاقية من أهم الاتفاقيات الدولية والدبلوماسية التي انعقدت لمعالجة قضايا البيئة البحرية، والتي دعت إلى تكاثف جهود الدول الساحلية لمواجهة مخاطر التلوث البحري. وتظهر أهميتها من خلال عدد الدول والمنظمات المشاركة فيها، بالإضافة إلى القرارات والتوصيات التي خرجت بها ، وإلى نوعية المشاكل البيئية التي أثارها ، إذ حاول المؤتمر لفت أنظار المجتمع الدولي للمخاطر البيئية وما ينجم عنها من أضرار. ولقد بدأ التحضير لهذا المؤتمر مند عام 1967 واستمر العمل داخل لجان الأمم المتحدة إلى غاية انعقاد دورته الأولى في عام 1973 بمدينة "نيويورك" ليستمر بعدها في الانعقاد سنويا حتى الدورة الحادية عشر عام 1982 . بحيث تمكن المؤتمر بعد جهد كبير إلى الوصول لصياغة اتفاقية دولية أطلق عليها اسم اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار . ولقد انعقدت الاتفاقية في مدينة " Montego bay" بدولة الجماييك في 10 ديسمبر 1982 ودخلت حيز التطبيق في 16 نوفمبر 1994 ، وقد صادقت عليها الجزائر⁽²⁾ .

وقد خصصت الاتفاقية جزئها الثاني عشر المتكون من 46 مادة إلى حماية البيئة البحرية، إبتداءا من المادة 192 إلى غاية المادة 237 بالإضافة إلى أحكام أخرى متفرقة جاءت في الاتفاقية⁽³⁾ . وما تتميز به هذه الاتفاقية بأنها ليست مجرد إعادة صياغة للممارسات والقوانين والأحكام السابقة الواردة في الاتفاقيات السابقة، بل تعتبر أول بيان قانوني دولي شامل بشأن حماية البحر حث الدول

1- Hamid Boukrif , op. , cit. , p 45 .

2- وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 02 رمضان عام 1416 الموافق ل 22 يناير 1996 والمتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

3- فعلى سبيل المثال نصت المادة 56 فقرة 01 على حق الدولة الساحلية في حفظ وإدارة تراثها البحرية ، وكذلك المادة 145 التي قررت اتخاذ التدابير اللازمة فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة الاقتصادية الخالصة لضمان حماية فعالة للبيئة البحرية من الآثار الضارة التي قد تنشأ بفعل الاستغلال المفرط لأرصدها .

على العمل الجماعي لمواجهة أخطار التلوث⁽¹⁾.

تعتبر هذه الاتفاقية اليوم من الآليات الجماعية الأكثر فعالية في حماية البيئة البحرية . إذ أنها تقترح إطار قانوني كامل في عدة مجالات مرتبطة بحماية البيئة البحرية كاستغلال الثروات البحرية الحية وغير الحية، وطرق المحافظة عليها، التعاون الدولي، البحث العلمي المرتبط بالبحر، الثقافة البيئية، نقل التكنولوجيا نحو البلدان السائرة في طريق النمو⁽²⁾ ...

وقد فرضت قواعد القانون الدولي بموجب هذه الاتفاقيات إلتزمات دولية جديدة لحماية البيئة البحرية . فقد قررت أن البحار خصوصا خارج منطقة المياه الداخلية والبحر الإقليمي تتوفر على موارد طبيعية حية وغير حية هي " تراث مشترك للإنسانية " وإن استكشافها واستغلالها يكون لصالح الإنسانية جمعاء، بصرف النظر عن الموقع الجغرافي للدول. كما تقرر بموجب هذه الاتفاقية وضع التزامات دولية للحفاظ على البيئة البحرية ومكافحة كل أشكال التلوث والتصدي له⁽³⁾ ، إذ قررت الاتفاقية على أن تأخذ الدول منفردة أو مشتركة حسب الضرورة جميع التدابير المتماشية مع هذه الاتفاقية للسيطرة على التلوث وتخفيض مستوياته .

تناولت التدابير المتخذة في إطار هذه الاتفاقية جميع مصادر التلوث البحري وكل أشكال التصدي له ونذكر منها⁽⁴⁾ :

- التحكم في إطلاق المواد السامة أو الضارة ومعالجتها قبل صبها في الوسط البحري،
- اتخاذ تدابير الوقاية لمنع التلوث الناجم عن الحوادث البحرية أو ذلك الناتج عن تدفق الزيوت والبتترول من السفن، وتأمين سلامة العمليات في البحر⁽⁵⁾ ،
- الوقاية من تلوث المنشآت والأجهزة المستخدمة في استكشاف واستغلال المواد الطبيعية لقاع البحر وباطن أرضه ، وتنظيم تصميم تلك المنشآت وتوفير الأمان والسلامة في بنائها ،

1- Selma Sassi, la mise en œuvre par l'Algérie de la convention de Montego bay sur le droit de la mer (1982) , thèse de doctorat en droit public, université de Lyon, France, 2009, P 11 .

2- La convention des nations unies sur le droit de la mer (UNCLOS) , [http : // www. Le-cèdre. Fr / fr / rejet / rej- ill / Coop. Ht ml](http://www.Lecèdre.Fr/fr/rejet/rej-ill/Coop.Ht.ml) .

3- أنظر لنص المادة 194 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 السابقة .

4- أحمد عبد الكريم سلامة ، المرجع السابق ، ص 136 .

5- فعلى سبيل المثال فقد أدى حادث غرق سفينة "Erika" إلى تسرب 18000 طن من الزيوت استرجعت منها 1000 طن فقط ، وقد أدت هذه الكارثة البيئية إلى وفاة حوالي 300.000 طائر بحري. أما حادث غرق سفينة "Prestige" أدى إلى تسرب حوالي 77.000 طن من الزيوت ألحقت أضرار جسيمة بالنظام الإيكولوجي للبيئة البحرية .

- اتخاذ التدابير الضرورية لحماية النظم الإيكولوجية النادرة أو سريعة التأثر، وحماية الثروة الحيوانية المهددة بالانقراض أو المعرضة للزوال وتشجيع الدول على المصادقة والإنضمام إلى الاتفاقيات الدولية التي تحمي الحيوانات البحرية المهددة بالانقراض⁽¹⁾ ،
- اتخاذ التدابير الضرورية لمنع تلوث البحار الناتج عن استخدام التكنولوجيات والعلم الحديث في استغلال ثروات البحار، وما يلزم ذلك من تأثير على الوسط البحري، وما يسبب ذلك من تغيرات ضارة على الأحياء البحرية⁽²⁾ ،
- تمكين الدول الساحلية من وضع القوانين واتخاذ التدابير الضرورية التي تمكنها من ممارسة حقوقها السيادية في حفظ وإدارة وتنظيم ثرواتها البحرية ، وفي سبيل تحقيق ذلك يمكنها استخدام حقها في تفتيش واحتجاز السفن المخالفة لهذه القوانين وإحالة طاقمها عند الضرورة على هيئاتها القضائية المختصة⁽³⁾ .
- شجعت الاتفاقية على التعاون الدولي في سبيل حماية البيئة البحرية ، إذ أن أعباء حماية البيئة البحرية ثقيلة تستدعي تكاتف جهود كل دولة للقيام بها لوضع الترتيبات الملائمة⁽⁴⁾. وتأكيدا لذلك فقد دعت الاتفاقية إلى وضع معايير وبرامج الدراسات والبحث المشتركة لتوحيد الحدود القصوى المسموح بها في إدخال المواد الضارة بالبحر . ولقد عملت الاتفاقية على تشجيع تبادل المعلومات بين الدول الساحلية بالخصوص لصياغة وإعداد قواعد وضوابط وما يوصى به من إجراءات لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه⁽⁵⁾ .

- 1- ومن بين الاتفاقيات التي إنظمت لها الجزائر تطبيقا لاتفاقية قانون البحار بغرض المحافظة على سلامة بعض الحيوانات المهددة بالانقراض :
الاتفاقية الدولية للمحافظة على أسماك التونة بالمحيط الأطلسي الموقعة بريودي جانيرو يوم 14 مايو سنة 1966 المعدلة ببروتوكول باريس المعتمد يوم 10 يوليو سنة 1984 وبروتوكول مادريد المعتمد يوم 05 يونيو سنة 1992 المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 388-2000 المؤرخ في 02 رمضان عام 1421 الموافق ل 28 نوفمبر سنة 2000 .
Et aussi la convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage faite à bonne , le 23 juin 1979 , ratifiée par le décret présidentiel n° 05-108 du 31 mars 2005 .
- 2- أنظر لنص المادة من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 السابقة .
- 3- أنظر لنص المادة 73 وما يليها من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 .
- 4- وتطبيقا لذلك عملت الاتفاقية على حث الدول على تنفيذ القوانين و أنظمة حماية البيئة البحرية ، بامتنال سفن دولة العلم إلى القواعد والمعايير الدولية المطبقة، وبإجراء التحقيقات اللازمة وإقامة الدعاوي من طرف دولة الميناء بالتأكد من مدى صلاحية السفن للإبحار . و بربابة حركة الملاحة البحرية من قبل الدول الساحلية كونها الأكثر تضررا من تلوث البيئة البحرية.
- 5- أنظر لنص المادة 128 و 129 و 130 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 السابقة .

ولفك النزاع القائم بين الدول حول الأرصدة السمكية حددت الاتفاقية كميات قصوى لا يمكن للدول تجاوز صيدها⁽¹⁾. وعلى العموم نقول في الأخير أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أوجدت إطارا قانونيا وتقنيا، والأهم من هذا ردعيا متكاملا لمواجهة التلوث البحري. إذ أنها تناولت موضوع التلوث البحري بالدراسة والتفصيل وخصصت لكل منطقة بحرية أحكام خاصة بها، سواء في البحر الإقليمي، المنطقة المتاخمة، المنطقة الاقتصادية الخالصة، الجرف القاري...

- التدخل الجماعي وفق معاهدة "بروكسل" الخاصة باستغلال الطاقة النووية: لقد أدى توسع استخدام الطاقة النووية إلى ارتفاع عدد السفن الذرية والمفاعلات النووية المقامة على عرض سواحل حوض المتوسط. الشيء الذي بات ينطوي على مخاطر جديدة على البيئة البحرية، لا بد من مواجهتها بقواعد قانونية ملائمة وذلك بالنظر إلى الأضرار الجسيمة التي قد تصيب النظام الإيكولوجي البحري، بفعل النفايات الإشعاعية التي قد تنتقل إلى مسافات بعيدة تصل إلى عدة كيلومترات.

لذات الخطورة اهتمت المنظمة البحرية الدولية بمسألة استغلال الطاقة الذرية وتأثيراتها الضارة بالبيئة البحرية وأقرت بالتعاون مع الوكالة الدولية للطاقة الذرية مشروع معاهدة دولية في هذا الشأن، لي طرح على مؤتمر بروكسل الديبلوماسي الذي انعقد في أبريل سنة 1961 أسفر على التوقيع عن المعاهدة الخاصة لمستغلي السفن الذرية في 25 ماي 1962، لتتبعها معاهدات دولية أخرى من أهمها الاتفاقية الدولية بشأن تقديم المساعدة في حالة وقوع حادث نووي أو طارئ إشعاعي المعتمدة بفيينا في 26 سبتمبر سنة 1986⁽²⁾، وكذلك الاتفاقية الدولية بشأن التبليغ المبكر عن وقوع حادث نووي من شأنه أن يؤثر على البيئة البحرية وتوازناته البيولوجية⁽³⁾. وقد أخذت

1- غير أنه ولاحتدام النزاع بين كندا، الأرجنتين و الشيلي حول حصصهم من الثروة السمكية التي هددت نفاذ الأرصدة البحرية بفعل الاستغلال المفرط، دعت الأمم المتحدة في 04 أوت 1995 إلى عقد ندوة دولية توصل من خلالها الدول المشاركة إلى صياغة اتفاقية دولية متعلقة بالمحافظة وتسيير الأرصدة البحرية لاسيما في المنطقة الاقتصادية الخاصة وأعلى البحار. انظر ch. Alexandre Kiss et Jean- Pierre Beurier , op. , cit. , p 202 .

2- وقد صادقت عليها الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 03-367 مؤرخ في 27 شعبان عام 1424 الموافق 23 أكتوبر سنة 2003 يتضمن التصديق بتحفظ بشأن تقديم المساعدة في حالة وقوع حادث نووي أو طارئ إشعاعي المعتمدة بفيينا في 26 سبتمبر سنة 1986، ج.ر. رقم 65 لسنة 2003.

3- وقد صادقت عليها الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 03-68 ومؤرخ في 27 شعبان عام 1424 الموافق ل 23 أكتوبر سنة 2003 يتضمن التصديق بتحفظ على الاتفاقية بشأن التبليغ المبكر عن وقوع حادث نووي، المعتمدة بفيينا في 26 سبتمبر سنة 1986، ج.ر. رقم 65 لسنة 2003

المعاهدة بالأسس التي أقرتها المنظمة البحرية الدولية كالتزام الدول الساحلية بالتدخل الجماعي، والتزام المستغل بالتأمين أو تقديم ضمان لتعويض الأضرار الناجمة عن أي طارئ نووي، وجعل نظام المسؤولية يقوم على أساس المسؤولية الموضوعية التي لا تعف المتعامل في النشاط الذري من المسؤولية مهما كان المبرر. وقد حملت المعاهدة المستغل للمنشأة الذرية وحده تعويض الآثار المضرة، إذ أنه لا يسأل مجهز أو مصلح هذه المنشآت عن الضرر (1).

كما لجأت المعاهدة إلى فكرة تحديد مسؤولية المستغل متى كان الحادث طارئ غير عمدي، وأثبت المتسبب فيه بأنه اتخذ جميع التدابير التي تقي الوسط البحري من مخاطر الإشعاعات، وعلى أن يتجاوز ذلك التحديد مبلغ مئة مليون دولار عن كل حادث ذري، وقد يتكرر هذا المبلغ إذا تكررت الحوادث. وقد روعي في تحديد المبلغ اعتباران الأول خاص بمدى توفير المستغل لحماية معقولة للمتضررين، والثاني هو أن لا يكون هذا المبلغ مرتفعا إلى حد يعوق استخدام الطاقة النووية لأغراض سليمة (2).

وإدراكا لخطورة الأضرار التي تصيب النظام البيئي البحري الناجمة عن تسرب النفايات الإشعاعية، وضعت الاتفاقية الدولية تدابير جماعية شاملة بشأن تقديم المساعدة في حالة وقوع حادث نووي أو طارئ إشعاعي تستفيد منها الدول المتضررة، يجب على المستغل اتخاذها لكفالة مستوى عالي من الأمان بهدف التقليل إلى أدنى حد للمضار التي قد تحدث. وعلى هذا الأساس ألزمت الاتفاقية المجموعة الدولية التعاون مع الوكالة الدولية للطاقة الذرية لتسيير وتقديم المساعدات الفورية عقب وقوع أي حادث نووي (3). وتأكيدا للتدابير المشار إليها سابقا أبرمت اتفاقية أخرى بشأن التبليغ المبكر عن وقوع حادث نووي تضمنت إلزام الدول في حالة وقوع حادث نووي بأن تبادر مباشرة بتبليغ الدول التي يحتمل تضررها وتزويدها بكافة المعلومات التي قد تساعدها على مواجهة مخاطر الإشعاعات النووية (4).

1- أنظر لنص المادة 02 فقرة 02 من المعاهدة السابقة.

2- د. مصطفى كمال طه، القانون البحري: مقدمة - السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - إبحار السفينة والنقل البحري - الحوادث البحرية - التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، القاهرة، 1998، ص 149 وما يليها.

3- أنظر لنص المادة 01 فقرة 01، 02، 03، من الاتفاقية السابقة.

4- أنظر لنص المادة 02 و 03 من الاتفاقية السابقة.

وتقدم المعاهدة والاتفاقيتين السابقتين على أية معاهدة دولية أخرى للقانون البحري في حدود عدم التعارض القائم بينهما ، وذلك حتى لا يتعرض مستغل المنشأة النووية للمقاضاة بناءً على أسباب مختلفة عن نفس الحادث (1) . ومحصلة ذلك أن المجموعة الدولية حاولت تدارك أخطار التلوث النووي بصياغة نصوص هذه الاتفاقيات الدولية سعياً منها في التقليل من هذه الأخطار.

-التدخل الجماعي وفق اتفاقية "Roi De Janero" لسنة 1992: عقد المؤتمر العالمي للبيئة والتنمية المعروف باسم " قمة الأرض " في مدينة " ريودي جانيرو " عاصمة البرازيل في 03 جوان 1992 واستمر لغاية 14 منه، وبحضور 185 دولة برعاية الأمم المتحدة، بالإضافة إلى منظمات دولية وإقليمية ومحلية تهتم بشؤون البيئة(2). وقد شارك أكثر من ثلاثين ألف عضو ، منهم برلمانيون وقادة أحزاب وزعماء روحيين وعلماء في التكنولوجيا وخبراء في الاقتصاد وعدد كبير من الدبلوماسيين ومثلي دراسات وخبراء في البيئة (3) .

والجدير بالذكر أن هذه القمة كانت لها أهمية كبيرة في التأكيد على حماية البيئة البحرية ، إذ أنها كانت تشكل القاسم المشترك بين الدول كبيرة كانت أم صغيرة ، غنية كانت أم فقيرة ، متطورة كانت أم نامية للتباحث في التعاون الجماعي من أجل إيجاد الحلول المناسبة لأخطار التلوث والتدهور البيئي الذي يهدد البشرية على الكرة الأرضية.

نشير إلى أن المؤتمر خرجوا بعدة نتائج تهم حماية البيئة على العموم، تقتصر بسرد بعض الجوانب المتعلقة بحماية البيئة البحرية ومنها تخصيص حيزا هاما لمحاربة التلوث البحري في وثيقة العمل المنبثقة عن القمة والمعروفة باسم " أجندة القرن الواحد والعشرين " المدونة في ثمانية مئة

1- أنظر لنص المادة 14 من المعاهدة السابقة .

2- وقد صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بموجب مرسوم رئاسي رقم 95-163 مؤرخ في 7 محرم عام 1416 الموافق 6 يونيو سنة 1995، يتضمن المصادقة على الاتفاقية بشأن التنوع البيولوجي الموقع عليها في " ريودي جانيرو " ، في 5 يونيو سنة 1992 ، ج.ر رقم 32 لسنة 1995

3- وقد استغرق التحضير لانعقاد هذه القمة مدة سنتين ، وتمثل أبرز الأسباب لانعقادها في :

- حماية الغلاف الجوي وطبقة الأوزون على إثر التزايد الخطير لمستويات التلوث البحري ،
- مكافحة إزالة الغابات والتصحر والجفاف وحفظ التنوع البيولوجي ،
- حماية المحيطات وكل أنواع البحار المغلقة و شبه المغلقة وكذا المناطق الساحلية وحماية مواردها وترشيد استغلالها وتأمينها ،
- اعتماد سلوك الإدارة السليمة بيئيا لتسيير النفايات وتصريفها ، نقلا عن عامر محمود طراف ، المرجع السابق ، ص 90 .

صفحة تضمنت ستة و عشرون بندا حول مبادئ التنمية المستدامة المتوافقة مع متطلبات البيئة⁽¹⁾ . وقد أكدت هذه الأجنحة في البند الثالث على أن الحق في التنمية يجب أن يؤخذ بعين الاعتبار البيئة بمختلف مكوناتها وحاجات الأجيال الحالية والمقبلة ، أما البند السابع فقد أكد على ضرورة أن تسود روح التعاون الدولي في عمليات حماية البيئة البحرية والمحافظة على الأنظمة البيئية ، وقد أوجب البند التاسع عشر بأن تخطر الدول سريعا ووفق مبدأ حسن النية الدول الأخرى بأي تلوث بحري أو أية كارثة أخرى طبيعية .

ويلىق بنا في الأخير أن ننوه بأن قمة " ريودي جانيرو " كان لها بالغ الأهمية وربما فاقت في أهميتها المؤتمرات سابقة لها في التأكيد على حماية البحار ، فقد كانت فرصة لاجتماع الدول المتقدمة صناعيا بالدول المتخلفة ودعت بشدة من خلاله القمة إلى ضرورة التعاون الدولي لمواجهة مخاطر التلوث بما فيها تلك المضرّة بالنظام البيئي البحري⁽²⁾ . ونتيجة لذلك فقد أنشأت عن هذه القمة عدة لجان منها على سبيل المثال لجنة التنمية المستدامة وهي هيئة حكومية تتألف من 52 عضو ، وتعمل الآن كمركز تنسيق داخل الأمم المتحدة⁽³⁾ ، من أجل تحقيق الترابط والتنسيق بين البرامج التي تقوم وكالات الأمم المتحدة بتنفيذها في مجال حماية البيئة البحرية⁽⁴⁾ .

- التدخل الجماعي وفق اتفاقية نيويورك المحررة في 09 ماي 1992: لقد قامت الدول عموما والصناعية منها على الخصوص بإدخال تغييرات كثيرة على البيئة البحرية أضرت بوسطها وأثرت على الحياة البحرية. فقد ارتكزت أغلب النشاطات والمشاريع التنموية في المدن الساحلية ، مما أدى إلى ارتفاع مستويات التلوث البحري بشكل كبير تولد عنه ارتفاع خطير في مستوى درجة حرارة الأرض. وقد نتج عن ذلك تغيرات مناخية خطيرة غيرت من درجة حرارة كوكب الأرض، الشيء الذي أصبح يندر بمشاكل بيئية خطيرة تجسدت من خلال كثرة الكوارث الطبيعية كالفيضانات والإعصارات وحركة الزلازل والبراكين⁽⁵⁾. وقد قام برنامج الأمم المتحدة للبيئة بالتنسيق مع

1- د. زيدان هندي عبد الحميد ود. محمد إبراهيم عبد المجيد ، المرجع السابق ، ص 505 وما يليها .
2- Jean- Marc Lavielle , op. , cit. , p 200 , 201 .

3- د. إبراهيم سليمان عيسى ، المرجع السابق ، ص 59 .

4- على أنه يتعين أن لا تكون لجنة التنمية المستدامة مجرد هيئة تنسيق إدارية ، إذ أن الغرض من وجودها هو وضع أجنحة القرن الواحد والعشرين موضع التنفيذ على النحو الذي اتفق عليه الأطراف المجتمعمة في مدينة " ريودي جانيرو " البرازيلية .

5- ولقد بدأت المجموعة الدولية تعي بشكل رسمي خطورة المشاكل الناجمة عن التغيرات المناخية ما بين سنة 1985 و 1987 على إثر قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 4353 الذي اعتبر حماية المناخ العالمي للأجيال الحالية والمستقبلية يمثل المصلحة العامة للإنسانية.

المنظمة الدولية للأرصاء الجوية بتشكيل فوج عمل يتكون من مجموعة من خبراء غير حكوميين لدراسة مشكل التغيرات المناخية وتأثيراتها الضارة على البيئة ، على إثر ندوة دولية انعقدت لهذا الغرض في مدينة " otawa " في مطلع شهر فبراير 1989⁽¹⁾ . وقد تمخضت على هذه الجهود وضع اتفاقية إطارية بشأن تغير المناخ في 09 ماي 1992 " بنيويورك " ⁽²⁾ .

وقد أثرت التغيرات المناخية وما ينجم عنها من ارتفاع في درجة الحرارة على البيئة البحرية بشكل مباشر أدى ذلك إلى تدهور الدورة البيولوجية للكائنات الحية التي تعيش في الوسط البحري، وإلى انخفاض مستويات البحار والمحيطات في بعض المناطق وارتفاعها في مناطق أخرى بفعل انبعاث الغازات من النشاطات الصناعية المكثفة للدول خاصة الصناعية منها . وقد أدى تأثر طبقة الأوزون بذلك إلى إحداث ثقب بالغللاف الجوي ، نتج عنه موت وهلاك العديد من الأحياء البحرية ، بالإضافة إلى اضطراب ظاهرة المد والجزر وما نتج عنها من فياضانات وأعاصير مما جعل أنصار هذه الاتفاقية يدعون إلى التدخل الجماعي للدول الساحلية من أجل المخاطر الناجمة عن تلويث البيئة البحرية.

فقد صنفت الاتفاقية الدول إلى ثلاثة مجموعات، تضم المجموعة الأولى ستة وثلاثون دولة مصنفة تضمنها الملحق الأول للاتفاقية، أما المجموعة الثانية فتضم الدول ذات الاقتصاد الانتقالي إلى اقتصاد السوق وعددها اثني عشرة دولة تضمنها الملحق الثاني ، أما المجموعة الثالثة فهي تضم كل الدول النامية وتضمنها الملحق الثالث⁽³⁾ . وقد فرضت الاتفاقية على دول المجموعة الأولى باعتبارها دولا صناعية تؤثر نشاطاتها الصناعية المكثفة على الغلاف الجوي التزامات دولية خاصة للمحافظة على البيئة. وقد تمثلت هذه الالتزامات في ضرورة تبني سياسات وطنية واتخاذ تدابير للمحافظة على التوازنات المناخية، بالتحكم في مستويات انبعاث الغازات وجعلها لا تتجاوز الحدود المسموح بها⁽⁴⁾ . وقد ألزمت الاتفاقية الدول المصنفة في الملحق الأول بتوفير التمويل المالي الضروري لتغطية

1- Ch. Alexandre Kiss et Jean- Pierre Beurier, op., cit., p 226.

2- وقد صادقت عليها الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 93-99 مؤرخ في 18 شوال عام 1413 الموافق ل 10 أبريل سنة 1993 المتضمن

المصادقة على اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ المحررة في 09 مايو سنة 1992 " بنيويورك " وهي اتفاقية إطارية أمضيت على هامش قمة " ريودي جانيرو " ، وقد دخلت الاتفاقية حيز التطبيق في 21 مارس 1994 .

3- وقد اعتمدت الاتفاقية في تصنيف الدول إلى إحدى المجموعات الثلاثة بالنظر إلى نشاطها الصناعي ودرجة خطورته على البيئة.

4- أنظر لنص المادة 04 فقرة 02 من الاتفاقية السابقة .

تكاليف إزالة التلوث ⁽¹⁾، كما أنها ألزمتها بمساعدة الدول النامية في وضع البرامج البيئية الكفيلة بحماية المناطق الساحلية.

إضافة إلى هذه الاتفاقيات السابقة التي نصت على حق الدول الساحلية في التدخل من أجل حماية سواحلها ومياهها البحرية هناك اتفاقيات أخرى نصت على هذا الحق ، إذ عمدنا في دراستنا هذه على ذكر بعضها فقط خاصة تلك التي صادقت على بعضها الجزائر .

1- أنظر لنص المادة 04 فقرة 03 من الاتفاقية السابقة .

الفصل الثاني :

التنظيم الإداري الخاص بحماية البيئة البحرية .

إن الاهتمام المتزايد بمشكلة التلوث البحري هو ثمرة للحصاد المرير الذي صنعه الإنسان بفعل انتهاكاته المتواصلة للنظم البيئية. ووفقا لما تم عرضه من مسببات لذلك ومن جهود داخلية ودولية للحد من الظاهرة ، لابد من أن تتجه الدول بأنشطتها المختلفة وكياناتها المتعددة إلى الاعتراف بأهمية الإدارة البيئية التي تقتضي منا الحديث عن الأجهزة الإدارية المعنية بحماية البيئة البحرية في الجزائر وفي بعض الدول المجاورة .

ونتيجة للأهمية البالغة التي يحظى بها التنظيم الإداري الوقائي سنقوم بدراسة الأجهزة الإدارية المكلفة بالسهر على حماية البيئة البحرية ، ومدى ملائمتها مع متطلبات الحماية القانونية التي رصحتها المشرع لذلك (المبحث الأول) .

وعلى الرغم من المؤشرات الإيجابية التي حققتها الأجهزة الإدارية في الوقاية من التلوث البحري ، فإن العجز الذي يعاني منه التنظيم الإداري الكلاسيكي في معالجة الظاهرة البيئية أصبح يُلح على إيجاد أساليب أخرى تدعم الهياكل الإدارية الحالية (المبحث الثاني) .

المبحث الأول :
الأجهزة الإدارية المكلفة بحماية
البيئة البحرية .

يقتضي منا الحديث عن الأجهزة الإدارية المكلفة بحماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث تبيان الأجهزة الادارية التنفيذية وهي في الغالب اجهزة حكومية ، تعمل على تنفيذ سياسة الدولة في هذا المجال (المطلب الأول) . وبالإضافة الى ذلك هناك أجهزة الأخرى ذات الطابع الاستشاري أو تخطيطي يقتضي منا الامر التعرف على دورها في تحقيق هذه الحماية (المطلب الثاني) . ورغم تباين هذه الأجهزة من حيث تبعيتها ومستوى تدخلها وطبيعة نشاطها، إلا أنها تشترك جميعا في وحدة الهدف ، المتمثل في حماية البيئة البحرية من التلوث والتقليل من مخاطره .

المطلب الأول : الأجهزة التنفيذية .

نعني بالهيكل التنفيذية الإدارات المركزية الممثلة في الوزارات سواء المعنية مباشرة بشؤون البيئة البحرية أو تلك التي لها صلة بذلك، وتأتي على رأسها وزارة تهيئة الإقليم والبيئة والسياحة ، وزارة الصحة والسكان ، وزارة الطاقة والمناجم ،... (الفرع الأول) .

ومع ذلك أصبح التسيير اللامركزي لمختلف الأنشطة الإدارية السمة الغالبة في ظل الإدارة المعاصرة . ومن تم فإن حماية البيئة البحرية لم تخرج عن هذه القاعدة العامة نظرا للدور الأساسي الذي تلعبه الجماعات المحلية ومختلف المديرات في تكريس هذه الحماية وفرض احترام القوانين والتنظيمات البيئية (الفرع الثاني) .

الفرع الأول : الإدارة المركزية : نحو تعاون فعال على حماية البحر .

اتسمت الإدارة المركزية للبيئة عموما بعدم الاستقرار ، وعليه لا بد بداية من الإشارة إلى الأسباب التي أدت إلى عدم الاستقرار (أولا) ، لنتناول أهم الإدارات المركزية (ثانيا) .

أولا : تناوب الإدارات المركزية على مهمة حماية البيئة .

اتجهت إرادة الحكومة مبكرا إلى إحداث إدارة مركزية لحماية البيئة قبل وجود قانون خاص بذلك ، تماشيا مع الإعلان الختامي لندوة "إستكهولم" سنة 1972. فقد استحدثت أول لجنة لحماية البيئة في سنة 1974 متخصصة بموجب المرسوم رقم 74-156⁽¹⁾ . وقد تميزت اللجنة بتكوينها المختلفة المتكونة من عدة قطاعات وزارية . ومن مهامها أنها تنظر في المشاكل البيئية لتحسين إطار وظروف الحياة، والوقاية من المضار والتلوث، كما تضطلع بوضع الخطوط العامة للسياسة البيئية للحكومة⁽²⁾ . غير أنه لم يصدر القرار المنظم لصلاحيات اللجنة إلا بعد مرور سنة واحدة من إنشائها⁽³⁾ ، غير أنه تم إنهاء مهام اللجنة بعد سنتين من إنشائها بموجب المرسوم رقم 77-119 دون أن تضع برامج أو مخططات وطنية لتحديد كفاءات التدخل لحماية البيئة بصفة عامة وحماية البيئة البحرية خصوصا⁽⁴⁾ .

1- أنظر للمرسوم رقم 74-156 المؤرخ في 12 يوليو 1974 المتضمن إحداث لجنة وطنية للبيئة، ج.ر. رقم 59 المؤرخة في 23 جويلية 1974.

2- أنظر لنص المادة 01-02-03-04 من المرسوم رقم 74-156 السابق .

3- قرار مؤرخ في 09 أبريل 1975 يتضمن تنظيم وتسيير الكتابة الدائمة للجنة الوطنية للبيئة .

4- مرسوم رقم 77-119 المؤرخ في 15 أوت 1977 ينهي مهام اللجنة الوطنية للبيئة ، ج.ر. رقم 64 لسنة 1977 .

بصدور قانون رقم 83-03 المتعلق بحماية البيئة خصص المشرع الجزائري عدة مواد في الفصل الثالث من الباب الثالث لبعض مظاهر التلوث البحري بداية من المادة 48. غير أنه ومع اعتبار المعطيات البيئية ركيزة أساسية بالنسبة للمصلحة الوطنية لم تتوقف حالة اللاإستقرار وكثرة تداول الوزارات على ملف البيئة بصفة عامة بما فيها البيئة البحرية . فقد كانت تلحق البيئة من وزارة لأخرى على إثر أي تعديل حكومي⁽¹⁾. ولم يتسنى إعادة تجربة اللجنة الوطنية للبيئة التي أنشأت في سنة 1974 بإفراد البيئة عموما بجهاز إداري خاص إلا بعد استحداث كتابة الدولة للبيئة سنة 1996. إذ دخلت الإصلاحات التشريعية والمؤسسية مرحلتها النشطة خلال هذه الفترة لتدارك التأخر الحاصل في هذا المجال . وعلى إثر ذلك خصصت الحكومة لأول مرة لحماية البيئة وزارة خاصة بها هي وزارة تهيئة الإقليم والبيئة .

ثانيا : مساهمة بعض الوزارات في حماية البيئة البحرية .

من خلال العرض السابق يتضح لنا ذلك التنوع في التركيبات المركزية التي احتضنت موضوع حماية البيئة بصفة عامة ، ولم تخرج البيئة البحرية عن هذه القاعدة. فمن حيث الشكل نلمس تنوع التنظيم الذي كان يهتم بحماية البيئة ، إذ ظهر في شكل لجنة وطنية ثم وزارة ثم كتابة دولة ليستقر في الأخير في شكل وزارة . ومن حيث الموضوع ارتبط موضوع حماية البيئة بموضوعات السياحة ، الصيد البحري ، الطاقة ، التهيئة العمرانية ، الدفاع ، الداخلية، الفلاحة ...

- **وزارة التهيئة العمرانية والبيئة والسياحة:** لقد أدى التدهور المستمر للبيئة وتفاقم آثار التلوث بالسلطات العامة إلى الاقتناع بضرورة إيجاد وزارة خاصة تدمج اختصاصات متجانسة مع موضوع حماية البيئة . وقد ترجم هذا الاختيار بإحداث وزارة خاصة بالبيئة تسمى " وزارة تهيئة الإقليم والبيئة " والتي تتكون من عدة مديريات⁽²⁾ ، وضعت تحت صلاحية وزير تهيئة الإقليم والبيئة الذي حددت مهامه بموجب المرسوم التنفيذي رقم 01-08⁽³⁾ ، الذي عدل بموجب

1- ويناس يحي ، الآليات القانونية لحماية البيئة في الجزائر ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام ، كلية الحقوق ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، 2007 ، ص 14 وما يليها .

2- مرسوم تنفيذي رقم 01-09 المؤرخ في 07 يناير 2000 يتضمن تنظيم الإدارة المركزية في وزارة تهيئة الإقليم والبيئة، ج.ر رقم 04 لسنة 2001

3- مرسوم تنفيذي رقم 01-08 المؤرخ في 07 يناير 2000 يتضمن صلاحيات وزير تهيئة الإقليم والبيئة ، ج.ر رقم 04 لسنة 2001 .

المرسوم التنفيذي رقم 07-350 أين أدمجت وزارة التهيئة العمرانية مع البيئة والسياحة⁽¹⁾ .
وقد أحدث ضمن التنظيم الهيكلي للوزارة مديرية عامة للبيئة والتنمية المستدامة بالإضافة إلى
مديريات فرعية أخرى منها المديرية الفرعية للحفاظ على الساحل والوسط البحري والمناطق الرطبة⁽²⁾
. وبالنظر إلى الطابع الوزاري المشترك لحماية البيئة فإن وزير تهيئة العمرانية والبيئة والسياحة يمارس
صلاحياته بالتنسيق مع القطاعات الوزارية الأخرى كل في حدود اختصاصاته⁽³⁾ . وتأكيدا على أهمية
حماية البيئة البحرية خصص القرار الوزاري المؤرخ في 07 يونيو سنة 2003 مديرية فرعية للحفاظ على
المناطق البحرية للساحل والمناطق الرطبة تتكون من مكتبين، مكتب حماية المناطق البحرية والساحل
ومكتب حماية المناطق الرطبة⁽⁴⁾ .

غير أن المرسوم التنفيذي رقم 07-350 يؤخذ عليه أنه لم يحدد بدقة طبيعة الاتصال والتنسيق،
وما هو النظام القانوني الذي يحكمه. إذ أن كل الوزارات تتمتع بمركز متساوي. فوزارة التهيئة العمرانية
والبيئة والسياحة لا تتمتع بمركز متميز عن باقي الوزارات، مما لا يمنح لها سلطة الإشراف والرقابة على
أعمال الوزارات الأخرى التي لها علاقة بالبيئة⁽⁵⁾ .

ونتيجة لعدم إمكانية نجاح تدخل الوزير المكلف بحماية البيئة وضع المشرع الجزائري حلا وسطا،
يتولى من خلاله الإشراف والرقابة على أعمال بقية الوزارات في نشاطها المتعلق بحماية البيئة ومنها
البيئة البحرية، من خلال توليه إعداد الإستراتيجية الوطنية لتهيئة الإقليم وتنفيذها⁽⁶⁾ .
تعززت الوظيفة الرقابية لوزارة التهيئة العمرانية والبيئة والسياحة من خلال إمكانية اعتماد الوزارة
لمخابر البحث ومكاتب الدراسات وللوكالات المتخصصة لدراسة ومواجهة مخاطر التلوث

-
- 1- مرسوم تنفيذي رقم 07-350 مؤرخ في 08 ذي القعدة عام 1428 الموافق ل 18 نوفمبر سنة 2007 يحدد صلاحيات وزير التهيئة العمرانية والبيئة والسياحة ، ج.ر رقم 73 لسنة 2007 .
 - 2- أنظر لنص المادة 01 من المرسوم التنفيذي رقم 07-351 مؤرخ في 08 ذي القعدة عام 1428 الموافق ل 18 نوفمبر سنة 2007 يتضمن تنظيم الإدارة المركزية في وزارة التهيئة العمرانية والبيئة والسياحة ، ج.ر رقم 73 لسنة 2007 .
 - 3- أنظر المادة 01 من المرسوم التنفيذي رقم 01-08 السابق.
 - 4- قرار وزاري مشترك مؤرخ في 06 ربيع الثاني عام 1424 الموافق ل 07 يونيو سنة 2003 يتضمن تنظيم الإدارة المركزية في وزارة التهيئة العمرانية والبيئة في مكاتب، ج.ر رقم 81 لسنة 2003 ن ص 17 .
 - 5- ويناس يحي ، المرجع السابق ، ص 17 وما يليها .
 - 6- وتتجسد الإستراتيجية الوطنية من خلال التخطيط لأدوات التحكم في تطور المدن، وكذلك التوزيع المتوازن للنشاطات والتجهيزات والسكان، وتطوير الهياكل الأساسية والطاقات الوطنية وتأمينها ، وكذلك الحفاظ على الفضاءات الحساسة والهشة بما في ذلك من السواحل والشواطئ .

ومنها التلوث البحري، واحداث مخططات استعجالية من اجل التصدي لمخاطر التلوث البحري⁽¹⁾ غير أنه وإضافة للدور المحوري الذي تلعبه وزارة التهيئة العمرانية والبيئة والسياحة تتولى مجموعة من الوزارات الأخرى مهام قطاعية لها صلة مباشرة بالبيئة البحرية كوزارة النقل، الصناعة... وإلى جانب صلاحيات وزير التهيئة العمرانية والبيئة والسياحة المنصوص عليها في المرسوم التنفيذي رقم 07-350 ، فإنه وبموجب مراسيم أخرى أوكل له المشرع الجزائري وظائف أخرى ومنها أنه يشرف على رئاسة بعض الإدارات الوطنية المرتبطة بحماية البيئة البحرية.

فوزير التهيئة العمرانية والبيئة والسياحة يشرف على "اللجنة الوطنية لمخطط تل البحر الوطني"⁽²⁾. اد ان اللجنة تتكون من عدة قطاعات وزارية كمثلتي وزير الشؤون الخارجية ، ممثل الوزير المكلف بالمالية ، ممثل الوزير المكلف بالداخلية (المديرية العامة للأمن الوطني والمديرية العامة للحماية المدنية)، ممثلي وزير النقل (الأرصاد الجوية ، الطيران المدني ، الموانئ ، البحرية التجارية)، ممثل وزير البريد والمواصلات ، ممثل الوزير المكلف بالطاقة (سونطراك) ، ممثلي الوزير المكلف بالأشغال العمومية (مخبر الدراسات البحرية والديوان الوطني للإشارة البحرية)⁽³⁾ .

كما يشرف وزير التهيئة العمرانية والبيئة والسياحة على عمل "المحافظة الوطنية للساحل" التي تعمل تحت وصايته⁽⁴⁾. وهي عبارة عن مؤسسة عمومية ذات طابع إداري تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي⁽⁵⁾. وقد أسند المرسوم التنفيذي رقم 04-113 للمحافظة دور السهر على صيانة الساحل وتثمينه ، وإعادة تأهيل الفضاءات البحرية للمحافظة على التوازنات الطبيعية ، وتشكل من ممثلي عدة وزارات . ولأول مرة أشرك المشرع الجزائري ممثلي المجتمع المدني وبالخصوص جمعيات حماية البيئة في تشكيلة المجلس ، إدراكا منه بالدور الأساسي الذي يمكن أن يلعبه المجتمع المدني باعتبار شريكاً مهماً في حماية البيئة البحرية⁽⁶⁾ .

-
- 1- أنظر لنص المادة 22 من قانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة .
 - 2- أنظر لنص المادة 06 من مرسوم تنفيذي رقم 94-179 مؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1415 الموافق ل 17 سبتمبر سنة 1994 ، يتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر وإحداث مخططات إستعجالية لذلك ، ج.ر رقم 59 لسنة 1994 ، ص 11 وما يليها .
 - 3- voir l'article 1^{er} du décret exécutif n° 98-138 du 03 mai 1998 , fixant la liste nominative des nombres du comité telbahr national , j.o n° 28 du 06 mai 1998 .
 - 4- مرسوم تنفيذي رقم 04-113 مؤرخ في 23 صفر عام 1425 الموافق ل 13 أبريل سنة 2004 يتضمن تنظيم المحافظة الوطنية للساحل ، ج.ر رقم 25 لسنة 2004 ، ص 25 وما يليها .
 - 5- أنظر لنص المادة 08 من مرسوم تنفيذي رقم 04-113 السابق .
 - 6- أنظر لنص المادة 02 من مرسوم تنفيذي رقم 04-113 السابق.

ذهبت العديد من الدول الى وضع أجهزة حكومية تهتم بشؤون البيئة البحرية . ففي مصر انشأت اجهزة حكومية اسندت لها مهام حماية البيئة البحرية بمقتضى القوانين والقرارات المختلفة، بالإضافة الى اجهزة اخرى أهلية تطوعية تقوم ايضا بحماية البيئة البحرية. ومنها أيضا من يعمل على المستوى القومي يركز نشاطه على كامل الإقليم ، ومنها ما يعمل على المستوى المحلي خاص بمنطقة ما . وتنوع طبيعة نشاط هذه الأجهزة إذ منها ما هو مكلف بأعمال تنفيذية، ومنها ما يقوم بدور استشاري أو تخطيطي⁽¹⁾.

ولذات الغرض تعمل وزارة البيئة المصرية كجهاز وزاري تنفيذي على المتابعة الميدانية لتنفيذ سياسة الدولة لحماية البيئة عموما ومنها البيئة البحرية. واهتماما من السلطات العليا في مصر بمشكلة التلوث وحماية البيئة صدر القرار الجمهوري رقم 631 لسنة 1982 المتعلق بإنشاء جهاز لشؤون البيئة يتبع لرئاسة مجلس الوزراء ، ويكون حلقة اتصال بين رئاسة مجلس الوزراء ومختلف الجهات والوزارات المعنية بالبيئة ويكون تحت رئاسة الوزير المكلف بالبيئة⁽²⁾.

على نفس الوتيرة فإن المجلس الذي يرأسه وزير حماية البيئة المصري فإن تشكيلته مختلطة كما هو الشأن في الجزائر ، إذ أنه يتكون من ممثلي عدة وزارات منها وزارة الزراعة والثروة السمكية ، وزارة الأشغال العامة والموارد المائية، وزارة النقل والمواصلات، وزارة الصناعة ، وزارة الداخلية ووزارة الصحة . يتولى الوزير المكلف بالبيئة تولى رسم السياسة العامة لحماية البيئة البحرية وإعداد الخطط اللازمة للحفاظ على النظم البحرية وتنميتها ومتابعتها⁽³⁾.

أما في فرنسا فقد عرفت الإدارة المركزية للقطاع نفس الاضطراب الذي عرفته مثلتها في الجزائر . فقد ألحقت مهمة حماية البيئة بوزارة الثقافة، لتستقل في شكل كتابة دولة للبيئة، ثم إلى وزارة منتدبة ملحقة بالوزير الأول لتستقل بعد ذلك في قطاع وزاري خاص بها⁽⁴⁾.

1- د. فارس محمد عمران، السياسة التشريعية لحماية البيئة في مصر ودور الأمم المتحدة في حمايتها، الطبعة الأولى، المكتب الجامعي الحديث، 2005 ، ص 26 وما يليها .

2- تنص المادة 03 من القرار الجمهوري رقم 631 لسنة 1982 على أن : " يتولى الجهاز دراسة وإعداد الموضوعات المتعلقة بحماية البيئة ، والتي تعرض على اللجنة العليا للسياسات أو على لجنة شؤون البيئة ومتابعة البرامج والخطط المعتمدة، وله في سبيل ممارسة أعماله الاتصال بالوزارات والجهات المختلفة " .

3- د. فارس محمد عمران ، المرجع السابق ، ص 33 وما يليها .

4-Michel Prieur, op. , Cit. , P 161 et 163 .

وفي إطار مكافحة التلوث البحري باشرت فرنسا وضع مجموعة من الخطط منها خطة الوقاية من التلوث والضبط الإداري الخاص بالبيئة ، خطة مكافحة التلوث البحري والتي تعرف بخطة "بولمار" (Polmar) ⁽¹⁾ . وعلى الرغم أن الخطة الأخيرة وضعت تحت الرئاسة الشرفية للوزير الأول الفرنسي تساعده في ذلك لجنة وزارية للبحر تعرف باسم لجنة (Mismer) التي أنشأت بموجب المرسوم رقم 815-78 ⁽²⁾ المعدل والمتمم، إلا أن رئاستها الفعلية أعطيت للوزير المكلف بالبيئة بالتنسيق مع والي الشؤون البحرية (le préfet maritime). وتعتبر خطة "بولمار" شبيهة إلى حد ما بخطة "تل البحر" الجزائرية في شأن التدخل الإستعجالي لمكافحة التلوث البحري .

للوزير المكلف بالبيئة في فرنسا سلطة ضبط واسعة بشأن مواجهة مخاطر التلوث البحري ، إذ أنه يملك صلاحيات مراقبة صب النفايات في البحر وضبط المخلفات ، يباشر الدراسات ويعد مشاريع القوانين التي تخص قطاعه .

- وزارة الصحة والسكان وإصلاح المستشفيات: يعتبر حق الإنسان في بيئة نظيفة ومحيط سليم خال من الأمراض والأوبئة انشغالا محوريا تهدف إليه المنظومة الصحية، لذا يظهر عمل وزارة الصحة مكتملا لعمل وزارة البيئة. فغالبا ما يصاحب تلوث مياه البحر ظهور أمراض جلدية وسرطانية تصيب السواح أثناء الاستحمام ، أو تنتقل إليهم بفعل الغذاء ذي الأصول الحيوانية أو النباتية المستخرجة من البحر .

في إطار تدعيم دور الوزارات في حماية صحة المواطنين مكن المشرع الجزائري وزير الصحة والسكان وإصلاح المستشفيات من المبادرة باتخاذ كل التدابير الكفيلة لمحاربة الأضرار التي تصيب الصحة والسكان ومكافحة الأمراض المزمنة ، بل ويقترح التدابير التي تمكن الدولة من التكفل بذلك ⁽³⁾ .

1-Philippe ch.A- Guillot, op, cit, p 12 et 13 .

2- décret n^o78-815 du 02 août 1978 modifié 1991 et 1996, est chargée d'assurer la coordination des différents services de l'état.

3- أنظر المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 96-66 المؤرخ في 27 يناير 1996 يحدد صلاحيات وزير الصحة والسكان وإصلاح المستشفيات، ج.ر رقم 08 لسنة 1996 ، ص 03 .

نظرا للعلاقة الوطيدة بين صحة الإنسان والبيئة البحرية تم استحداث مديرية فرعية للعلاقة بين الصحة والبيئة أدرجت ضمن مديرية الوقاية . وقد تحددت هذه العلاقة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 67-96⁽¹⁾ .

في مصر فقد استحدثت الحكومة لدى وزير الصحة وكيل وزارة لشؤون الصحة والبيئة، عمل على اقتراح القوانين والتنسيق ما بين باقي القطاعات الوزارية لاسيما وزارة البيئة والعمل المشترك من أجل حماية البيئة وخلق المحيط السليم للمواطن المصري . وتقوم الوزارة بالتفتيش الدوري وإجراء التحاليل المخبرية لمياه البحر على السواحل ومراقبة نسب التلوث الخاصة للمخلفات المقذوفة في الأواسط المائية دون معالجة⁽²⁾ .

وعلى مستوى وزارة الصحة بفرنسا تم استحداث لجنة خاصة سميت " بالجنة الخاصة بنوعية الحياة " (la délégation à la qualité de la vie) تأسست في الفاتح جانفي 1978 بمناسبة إمضاء رئيس الجمهورية الفرنسي الميثاق الخاص بنوعية الحياة . وقد اهتمت اللجنة بدراسة واقتراح ووضع التدابير الكفيلة بتحسين الإطار المعيشي للمواطن الفرنسي، وحماية بيئته ومحيطه الذي يعيش فيه . ويدخل ضمن مسؤولية الوزارة إصدار القرارات والتشريعات التي تنظم سلامة البيئة السكنية، وهي مسئولة عن التخطيط الصحي . وللوزارة عدة معاهد للبحث تقدم دراسات وتقارير عمل حول علاقة الصحة بالبيئة .

- وزارة الصناعة: يتولى وزير الصناعة في الجزائر تنفيذ إستراتيجيات إعادة الهيكلة الصناعية وتأهيلها. ونظرا للآثار السلبية التي تشكلها حركة التصنيع على البيئة البحرية خاصة تلك المنشآت الصناعية المقامة على طول السواحل الجزائرية، فقد نص المرسوم التنفيذي رقم 319-96 المنظم لمهام وزير الصناعة بالإضافة إلى مهامه المتعلقة بالنهوض بالحركة التصنيعية على أنه يتولى مهام العمل على حماية البيئة بكل مكوناتها بما فيها البحرية من مضاعفات النفايات الصناعية الناجمة عن حركة التصنيع⁽³⁾ .

1- المرسوم التنفيذي رقم 67-96 المؤرخ في 27 يناير 1996 يتضمن تنظيم الإدارة المركزية في وزارة الصحة والسكان وإصلاح المستشفيات، ج.ر رقم 08 لسنة 1996 ، ص 04 .

2- د. فارس محمد عمران ، المرجع السابق ، ص 44 .

3- المرسوم التنفيذي رقم 319-96 المؤرخ في 28 سبتمبر 1996 يحدد صلاحيات وزير الصناعة ، ج.ر رقم 57 لسنة 1996 .

وتأكيدا على أخذ المعطيات البيئية في مشاريع التنمية الصناعية فقد سن المشرع الجزائري المرسوم التنفيذي رقم 96-320 الذي ينظم فيه الإدارة المركزية في وزارة الصناعة، بحيث نص على اختصاص بعض المديرية في مجال البيئة وحدد لها صلاحيات في سبيل تحقيق الحماية المرجوة . فقد أحدث المرسوم وظيفة مدير دراسات مكلف بحماية البيئة والأمن الصناعي ضمن مديرية ضبط المقاييس والجودة والحماية الصناعية، كما أحدث المرسوم منصب مدير دراسات مكلف بتقويم الموارد الطبيعية والبديلة ضمن مديرية التقويم الصناعي⁽¹⁾ .

أما في مصر يقوم وزير الصناعة عن طريق الإدارة المركزية للإنشاءات الصناعية والتي أنشأت في سنة 1957 بالتخطيط والتنسيق و متابعة عمليات الحد من التلوث الصناعي لمخلفات العمليات الإنتاجية والنفايات الصناعية قبل صبها في الوسط البحري ، ودراسة أنسب السبل لمعالجة المخلفات الصناعية الملوثة المقذوفة في البحر باستخدام تكنولوجيا نظيفة⁽²⁾ .

تقوم وزارة الصناعة أيضا من خلال الهيئة العامة للتصنيع ، بدراسة العمليات الصناعية وتحديد تأثيراتها الضارة على البيئة البحرية ، ودراسة بواسطة مخابر بحث تابعة لها والعمل أيضا على تحديد المواد الصناعية والكيميائية الوسيطة ذات التلوث الأدنى ، واستبدال المواد الخام التي تنتج عند تصنيعها مواد سامة أو سرطانية تؤثر على التوازنات البحرية بمواد أقل سمية وأقل أضرار على الأوساط البحرية⁽³⁾ .

كما تقوم الوزارة بالإشراف على وحدات المعالجة الصناعية ومراقبة التقنيات المستعملة في ذلك، خاصة تلك الموجودة على عرض السواحل المصرية لإزالة الملوثات البيئية الناتجة عن العمليات الصناعية داخل المشروعات الجديدة المزمع إنشاؤها بالجمهورية.

- وزارة الطاقة والمناجم : تعتبر المحروقات من بين الملوثات الأكثر ضررا بالبيئة البحرية بالنظر إلى الكمية الكبيرة المتسربة سنويا في عرض البحر بفعل نقلها ، أو على السواحل نتيجة وضع منشآت تكرير النفط تمهيدا لتصديرها . ومن هذا المنطلق يتولى وزير الطاقة والمناجم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 96-214 إعداد الإستراتيجية الوطنية للبحث والتحكم في مواد المحروقات

1- المرسوم التنفيذي رقم 96-320 المؤرخ في 28 سبتمبر 1996 يتضمن تنظيم الإدارة المركزية في وزارة الصناعة .
2- د. نبيلة عبد الحليم كامل، نحو قانون موحد لحماية البيئة ، دراسة في القانون المصري المقارن مع عرض لمشروع قانون بيئة موحد ، دار النهضة العربية ، 1993 ، ص 73 وما يليها .
3- د. فارس محمد عمران ، المرجع السابق ، ص 44 .

والثروات الطاقوية والصناعات المرتبطة بها⁽¹⁾ . كما أنه يمارس اختصاصات متعلقة بحماية البيئة ، إذ يساهم ويشارك في الدراسات المتعلقة بالتهيئة العمرانية وحماية البيئة ، كما أنه يسهر على وضع السياسات والإستراتيجيات التي ترفع قيمة الموارد الطبيعية والموارد المستنفدة. كما له أن يقترح القوانين المرتبطة بحماية البيئة ، ويسن القواعد المتعلقة بالأمن الصناعي والرقابة على المنشآت الصناعية وجعلها مطابقة لمتطلبات البيئة البحرية خاصة تلك المرتبطة بالتقليل من الآثار المضرة على البيئة البحرية .

أما في مصر فتسمى وزارة البترول والثروة المعدنية ، وهي بحكم كونها المسؤولة عن إنتاج البترول ونقله ، وكذا استغلال الثروة المعدنية المتاحة فإنها تراعي في مباشرة نشاطها سواء اعتمدت في ذلك على أجهزة وطنية أو باشرته عن طريق التعاقدات مع جهات أجنبية على وجوب مراعاة الاشتراطات البيئية في مختلف تلك الأنشطة⁽²⁾ .

- مساهمة وزارة التجهيز: تعتبر التهيئة العمرانية التصور العملي لشغل الفضاءات سواء من أجل الاستعمال السكني أو للاستعمال الاقتصادي ، وبذلك تلعب السياسة الوطنية للتهيئة العمرانية والتجهيز دورا فعالا في حماية البيئة البحرية من خلال إدراج المعطيات البيئية ضمن مناهج وبرامج شغل الأراضي واستغلال الفضاءات العقارية .

تعتبر التهيئة العمرانية أسلوبا من أساليب التخطيط البيئي، وضمن هذا السياق يسهر وزير التجهيز على تفعيل ومتابعة المخطط الوطني والمخططات الجهوية للتهيئة العمرانية ويراعي فيها احترام المعطيات البيئية من خلال دراسة مدى تأثير البرامج والمخططات العمرانية على البيئة ، ويتخذ كل التدابير التنظيمية الكفيلة لتحقيق هذا الغرض⁽³⁾ .

أما في مصر فإن وزارة التعمير هي المسؤولة عن التخطيط العمراني لما هو قائم في المدن والمناطق العمرانية خاصة المحافظات الساحلية، بحيث تعمل من خلال هيكلها التنفيذية الموجودة على مستوى المحافظات على مراعاة شروط المحافظة على البيئة. ويلحق بالوزارة عدة معاهد متخصصة تقوم بالبحوث بقصد تنمية الثروات الطبيعية ، عن طريق تقديم بحوث ودراسات علمية للكشف

1- المرسوم التنفيذي رقم 96-214 المؤرخ في 15 يونيو 1996 يحدد صلاحيات وزير الطاقة والمناجم ، ج.ر رقم 37 لسنة 1996 .

2- د. نبيلة عبد الحليم كامل ، المرجع السابق ، ص 75 .

3- مرسوم تنفيذي رقم 94-240 مؤرخ في 10 أوت 1994 يحدد صلاحيات وزير التجهيز والتهيئة العمرانية ، ج.ر رقم 52 لسنة 1994 .

عن جميع النواحي المضرة بالبيئة عموما ، فضلا عن دراسة الوسائل التي تساعد على تنمية الثروات الطبيعية⁽¹⁾ .

- مساهمة وزارة النقل ودورها في مراقبة التلوث البحري: يساهم قطاع النقل بجميع أشكاله بري كان أو جوي أو بحري في تلويث البيئة التي تمتد عبرها هذه الشبكة . لذلك كان لزاما على وزارة النقل أن تلعب دورا رائد في هذا المجال من أجل حماية البيئة⁽²⁾ .

وقد نظم المرسوم التنفيذي رقم 96-258 صلاحيات وزير النقل، إذ أنه يشارك في إعداد القواعد التي تتعلق بحماية البيئة البحرية كون أن البحر يعد وسيلة نقل فعالة في المبادلات التجارية الدولية من وإلى الجزائر⁽³⁾ . ونتيجة لذلك أنشأت مديريات فرعية تابعة للإدارة المركزية للوزارة تهتم بالنقل البحري وآثاره الضارة على البيئة .

تختص وزارة النقل في جمهورية مصر العربية بحكم سلطتها الدستورية بوضع السياسة العامة للنقل بمختلف أنماطه ومنه النقل البحري. ونظرا للازدهار الذي يعرفه قطاع النقل البحري في مصر، أنشأت لدى وزير النقل مكتب لشؤون البيئة ، بهدف حماية الإقليم البحري المصري من التلوث الناجم عن حركة الملاحة البحرية .

وإذا كانت العلاقات الناشئة عن عقود النقل البحري تخضع لأحكام قانون التجارة البحري رقم 8 لسنة 1990 وكذا قانون رقم 63 لسنة 1961 في شأن النقل البحري الساحلي فإن وزارة النقل هي المشرفة على تنفيذ سياسة الدولة بشأن مكافحة التلوث البحري وما ينجم عنها من مخاطر بفعل التجارة البحرية⁽⁴⁾ .

الفرع الثاني : الإدارة المحلية : صعوبة التواصل .

تتمثل الإدارة المحلية في الجزائر في الجماعات المحلية ممثلة في الولاية والبلدية ، وتعتبر الجماعات المحلية بمثابة الوسيلة الناجعة في إنجاح أية سياسة وطنية . فقد أراد لها المشرع الجزائري

1- د. فارس محمد عمران ، المرجع السابق ، ص 45 .

2- ويناس يحي ، الإدارة البيئية في الجزائر ، المرجع السابق ، ص 76 .

3- مرسوم تنفيذي رقم 96-258 مؤرخ في 20 يونيو 1996 يحدد صلاحيات وزير النقل ، ج.ر رقم 40 لسنة 1996 .

4- د. هاني دويدار، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل وخاصة النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر ، 1999 ، ص 43 وما يليها .

أن تقوم بدور ريادي في تسيير البيئة وحماية المحيط بصفة عامة سواء في قانون رقم 03-83⁽¹⁾ أو قانون رقم 10-03⁽²⁾ .

وللجماعات المحلية اختصاصات هامة بشأن حماية البيئة عموما والبحرية خصوصا (أولا) ، غير أنه ومع ذلك يبقى الأداء المحلي للجماعات المحلية بشأن حماية البيئة البحرية ناقصا بالنظر إلى التدهور البيئي الذي تعيشه أغلب الجماعات المحلية (ثانيا) .

أولا : اختصاصات الجماعات المحلية في مجال حماية البيئة البحرية .

تماشيا مع الإعلان العالمي لندوة الأمم المتحدة المنعقدة " بستوكهولم " سنة 1972 والذي نص على ضرورة إشراك الجماعات المحلية في ح ماية البيئة بما فيها البحرية بادر المشرع الجزائري إلى إنشاء أول جهاز مركزي لحماية البيئة ممثلا في اللجنة الوطنية للبيئة بموجب المرسوم رقم 74-156⁽³⁾ ، والذي لم يستتبعه باستحداث هيئات لامركزية أو لامركزية لتسيير شؤون البيئة . إذ يكفي الاضطلاع على أحكام قانون البلدية لسنة 1967⁽⁴⁾ وقانون الولاية لسنة 1969⁽⁵⁾ ليتضح إهمال دور الجماعات المحلية في حماية البيئة عموما والبحرية خصوصا .

يرجع سبب إهمال الاهتمام بالمعطيات البيئية في قانون البلدية لسنة 1967 وقانون الولاية لسنة 1969 إلى غياب مفهوم حماية البيئة كاختصاص مستقل وشامل في مرحلة وضع هذين النصين ، إذ لم يتبلور هذا المفهوم على المستوى الدولي إلا بعد انعقاد ندوة الأمم المتحدة "بإستكهولم " لسنة 1972⁽⁶⁾ . شرع المشرع في الاعتراف المحتشم بدور الجماعات المحلية في حماية البيئة انطلاقا من سلسلة التعديلات الأولى التي أدخلت على قانوني البلدية والولاية الصادرين

-
- 1- أنظر لنص المادة 07 من قانون رقم 03-83 ونص المادة 21 من قانون رقم 10-03 .
 - 2- Manuel d'information sur la gestion des déchets solides urbaines, ministère de l'aménagement du territoire et l'environnement, juillet 2001, Algérie.
 - 3- مرسوم رقم 74-156 مؤرخ في 12 يوليو 1974 يتضمن إحداث لجنة وطنية للبيئة .
 - 4- أمر رقم 67-24 مؤرخ في 18 يناير 1967 يتضمن قانون البلدية ، ج.ر رقم 06 لسنة 1967 .
 - 5- أمر رقم 69-38 مؤرخ في 23 ماي 1969 يتضمن قانون الولاية ، ج.ر رقم 50 لسنة 1969 .
 - 6- ويناس يحي ، الآليات القانونية لحماية البيئة في الجزائر ، المرجع السابق ، ص 25 وكذلك يوسف بن ناصر، معطية جديدة في التنمية المحلية: حماية البيئة ، مركز البحوث والإعلام الوثائقي للعلوم الاجتماعية والإنسانية ، جامعة وهران ، الجزائر ، ص 03 .

في 1981. فقد منحت للجماعات المحلية بعض الاختصاصات القطاعية مثل النقاوة⁽¹⁾ ، قطاع السياحة، قطاع المياه⁽²⁾...

غير أن التعديلات الواردة على قانون البلدية والولاية لسنة 1990 والنصوص التطبيقية الخاصة مهذا لتوسيع صلاحيات الجماعات المحلية في مجال حماية البيئة عموما. فقد حدد قانون الولاية للوالي اختصاصات عديدة لحماية البيئة ، إذ يمارس اختصاصاته في مجال الضبط الإداري العام⁽³⁾ واختصاصات أخرى في مجال ضبط إداري خاص تخوله إياه النصوص الخاصة ، إضافة إلى صلاحيات المجلس الشعبي الولائي التي نص على أغلبها المشرع الجزائري في القوانين الخاصة .

وبهذه الصفة يشارك الوالي والمجلس الشعبي الولائي في تحديد مخطط التهيئة العمرانية ومراقبة تنفيذه ، إذ يعتبر هذا العمل من أساليب التخطيط البيئي⁽⁴⁾ . فللمجلس الشعبي الولائي بالإضافة إلى صلاحيات الوالي أن يبدي رأيه المسبب بشأن حماية البيئة أثناء إعداد المخطط الولائي الخاص بالتنمية في تراب الولاية تطبيقا للمرسوم رقم 81-380⁽⁵⁾ . كما يبادر المجلس بكل عمل يرمي إلى تنمية الثروات الطبيعية وحمايتها ، بالإضافة إلى ترقية الحظائر الطبيعية ومراقبة الصيد البحري .

غير أنه يبدو لنا بأن اختصاصات الوالي في حماية البيئة لم تحدد عموما بصفة دقيقة في قانون الولاية بحيث تضمنتها قوانين خاصة⁽⁶⁾. فهو يشرف على افتتاح دورة الصيد البحري ، وله في ذلك أن يقدم أو يؤخر تاريخ افتتاح الدورة ، مدعما في ذلك اختصاصات مديرية الصيد والموارد الصيدية التي تنفذ برنامجا وتدابير المحافظة على الثروة السمكية . كما أنه يوقع على اتفاقيات

-
- 1- المرسوم رقم 81-267 المؤرخ في 10 أكتوبر 1981 المتعلق بصلاحيات رئيس المجلس الشعبي البلدي فيما يخص "النقاوة والطمأنينة العمومية"، ج.ر. رقم 41 لسنة 1981 .
 - 2- المرسوم رقم 81-372 مؤرخ في 26 ديسمبر 1981 يحدد صلاحيات البلدية والولاية واختصاصاتها في مجال القطاع السياحي، ج.ر. رقم 52 لسنة 1981 .
 - 3- أنظر نص المادة 96 من قانون رقم 90-09 المتضمن قانون الولاية السابق .
 - 4- أنظر نص المادة 62 من قانون رقم 90-09 المتعلق بالولاية السابق .
 - 5- أنظر خاصة المواد 01-02 و 09 و 04 من المرسوم رقم 81-380 مؤرخ في 26 ديسمبر 1981 يحدد صلاحيات البلدية والولاية واختصاصاتها في قطاع التخطيط والتهيئة العمرانية ، ج.ر. رقم 52 لسنة 1981 .
 - 6- أنظر على سبيل المثال للمادة 11 من مرسوم تنفيذي رقم 06-249 مؤرخ في 13 جمادى الثانية عام 1427 الموافق لـ 09 يوليو سنة 2006 يحدد شروط تنظيم المنافسات الرياضية على الشاطئ وكيفية ذلك ، ج.ر. رقم 46 لسنة 2006 ، ص 24 وكذلك المادة 20 من مرسوم تنفيذي رقم 06-198 مؤرخ في 31 مايو 2006 يضبط التنظيم المطبق على المؤسسات المصنفة لحماية البيئة، ج.ر. رقم 37 لسنة 2006 .

الامتياز الخاص بالاستغلال السياحي للشواطئ لحساب الدولة ، ويحدد الضمان البنكي المخصص لتغطية تعهدات المزايدة التي تمنح بموجبها الامتياز⁽¹⁾ .

يعمل الوالي بالتنسيق مع مديرية البيئة على منح وسحب تراخيص المؤسسات المصنفة، التي من شأنها أن تضر بالبيئة البحرية لاسيما تلك المقامة على عرض السواحل والتي من شأنها أن تصب نفاياتها في البحر وتؤثر على توازناته البيئية⁽²⁾ . فقد حول المشرع الجزائري للسيد الوالي اختصاصات عامة في مجال الوقاية من التلوث البحري. فهو يبادر عن طريق أجهزة الولاية بإجراء تحقيق عمومي بشأن النفايات المراد غمرها أو التي تجمع وتخن على ضفاف السواحل .

وضمن هذا السياق إذا رأى مدير البيئة أن شروط تصريف النفايات غير مطابقة للمقاييس المعمول بها تقنيا ، يقوم بإشعار السيد الوالي المختص إقليميا الذي يبادر بإنذار صاحب المنشأة الملوثة باتخاذ التدابير الوقائية ، وإذا لم يمتثل يصدر السيد الوالي قراره بالغلق⁽³⁾ . وفي مجال الإنقاذ في البحر وتبعا لخطورة الكارثة الإيكولوجية الناجمة عن التلوث البحري يقوم المركز المختص في عمليات الحراسة والإنقاذ في البحر بإعلام السيد الوالي المختص إقليميا ورئيس لجنة "تل البحر الولائية" من أجل اتخاذ كل واحد منهم التدابير الضرورية ، وإنذار كل مستغل للتجهيزات التي تمثل خطرا على أمن الحوار وسلامته والصحة العمومية⁽⁴⁾ .

ويسهر الوالي على المحافظة على الثروة الطبيعية وحمايتها من أي نهب لاسيما سرقة رمال البحر والثروة الغابية الواقعة على الشريط الساحلي ، وله في ذلك كل الصلاحيات⁽⁵⁾ . يقوم الولاية على مستوى الولايات البحرية أيضا برئاسة لجان "تل البحر الولائية" وإعداد مخططات تل البحر الولائية . فإذا وقع حادث ما في البحر وانجر عنه أو أمكن أن ينجر عنه تلوث

-
- 1- أنظر لنص المادة 06 و 08 من المرسوم التنفيذي رقم 04-274 المؤرخ في 20 رجب عام 1425 الموافق ل 05 سبتمبر سنة 2004 يحدد شروط الاستغلال السياحي للشواطئ المفتوحة للسياحة وكيفيات ذلك ، ج.ر رقم 56 لسنة 2004 .
 - 2- أنظر لنص المادة 20 من مرسوم تنفيذي رقم 06-198 مؤرخ في 04 جمادى الأولى عام 1427 الموافق ل 31 مايو سنة 2006 الذي يضبط التنظيم المطبق على المؤسسات المصنفة لحماية البيئة ، ج.ر رقم 37 لسنة 2006 .
 - 3- ويناس يحي ، الإدارة البيئية في الجزائر ، المرجع السابق ، ص 111 وما يليها .
 - 4- أنظر لنص المادة 14 من المرسوم رقم 95-290 المؤرخ في 30 ديسمبر 1995 يتضمن إنشاء مركز وطني ومركز جهوي لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر ، ج.ر رقم 54 لسنة 1995 .
 - 5- ومن أمثلة ذلك القرار الولائي رقم 665 الصادر بتاريخ 06 أفريل 2003 المتضمن تنظم كل النشاطات التي تمس بالطابع الإيكولوجي والسياحي للشواطئ ، والذي من خلاله منع والي ولاية تلمسان استخراج أو نهب أية مادة لاسيما الرمل على حافة الشواطئ ، وأيضا قرار رقم 1472 المؤرخ في 30 جوان 2003 يتضمن الدراسة المسبقة لطلبات رخص التحزئة والبناء ومطابقتها مع قانون الساحل .

في المياه البحرية في حدود الولاية البحرية يستنفر الوالي المختص إقليميا من أجل مكافحة التلوث بحرا وبراً⁽¹⁾ .

في إطار تهيئة الإقليم وتنميته المستدامة يقوم الوالي على مستوى تراب الولاية باتخاذ مبادرة إعداد مخطط تهيئة إقليم الولاية ، ليعرضه فيما بعد على المجلس الشعبي الولائي للمصادقة عليه⁽²⁾ . وقد اعتبر هذا المخطط على وجه الخصوص الولايات الساحلية بمثابة مناطق حساسة ذات فضاءات هشة من الناحية الإيكولوجية ، لا يمكن أن تنجز فيها عمليات إنمائية دون مراعاة خصوصياتها . وتطبيقا لذلك فقد نص قانون رقم 01-20 على اتخاذ الولاية التدابير الوقائية من أجل تخفيف الضغط على السواحل ، وكذا إعداد مخططات توجيهية لشغل الأماكن كون أن المناطق الساحلية والشريط الساحلي هي فضاءات هشة يجب تهيئتها⁽³⁾ .

نظرا لتزايد مستويات التلوث البحري لمناطقنا الساحلية جعلت الدولة عن طريق الحكومات المتعاقبة مكافحة التلوث البحري من أهم أولوياتها، وقد ترجمت هذه الإرادة من خلال وضع عدة مخططات عمل على مستوى الولايات البحرية . فقد سجلت الحكومة عدة مشاريع تتعلق بحفظ الساحل وحماية المناطق البحرية في ثماني ولايات ساحلية في إطار برنامج الإنعاش الاقتصادي الثلاثي وهي ولاية الطارف ، تيزي وزو ، تيبازة ، وهران ، بجاية ، مستغانم ، جيجل والجزائر العاصمة . وقد أسند أمر المراقبة والإشراف إلى ولاية هذه الولايات ، من خلال إنشاء عدة مشاريع منها إعداد دراسات للتحكم في تعمير السواحل ومسح شغل الساحل ، خلق معاهد وطنية للسواحل ، عصنة المخطط الرئيسي لتهيئة الإقليم ، وإحضار مناطق التوسع السياحي لدراسة تأثيره على البيئة ، مكافحة النهب المفرط لرمال الشواطئ والتعريف بمناطق إنتاج مواد بديلة⁽⁴⁾ .

كما يسهر ولاية الولايات البحرية على تنفيذ البرنامج الوطني للتحكم وتقييم التلوث البحري ، من خلال التقييم الفعال لظاهرة تلوث البحار والتغيرات التي تطرأ على جودة مياه البحر . غير أن التحدي الأكبر الذي يواجهه عملية التنسيق المحلي على مستوى مختلف الإدارات المتواجدة بالولاية

1- أنظر المواد 21 ، 22 ، 23 ، 24 من المرسوم التنفيذي رقم 94-279 السابق .

2- أنظر المواد 54 و 55 من قانون رقم 01-20 مؤرخ في 27 رمضان عام 1422 الموافق ل 12 ديسمبر سنة 2001 يتعلق بتهيئة الإقليم وتنميته المستدامة ، ج.ر رقم 77 لسنة 2001 .

3- أنظر نص المادة 04 و 07 من قانون رقم 01-20 السابق .

4- أنظر لنص المادة 11 و 13 من مرسوم تنفيذي رقم 07-86 مؤرخ في 21 صفر عام 1428 الموافق ل 11 مارس سنة 2007 يحدد كيفية إعداد مخطط التهيئة الساحلية لمناطق التوسع والمواقع السياحية ، ج.ر رقم 17 لسنة 2007 .

هو كيفية إحداث تصور لنموذج شمولي لربط نسيج العلاقات بين مختلف الهياكل الولائية التي تسهر على حماية البيئة البحرية ، والتي تخضع لوصايات وزارية مختلفة كمديرية الصناعة والطاقة ، مديرية البيئة ، مديرية السياحة ، مديرية الصحة والسكان⁽¹⁾ ...

لمواجهة مخاطر التلوث البحري غالبا ما تواجه مجهودات الولاية كجهاز إداري محلي صعوبات في تنفيذ سياستها الوقائية نظرا لنقص الاتصال بين مختلف الأجهزة. فرغم الدور الهام والطلائعي الذي تلعبه الولاية في تسيير وحماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث وفرض احترام القوانين ، إلا أن نشاطها يعرف نوعا من التراجع أمام خصوصية الظاهرة البيئية والمتمثلة في امتداد مخاطر التلوث إلى خارج الحدود الإقليمية للولاية⁽²⁾ . وخير دليل على ذلك عدم اتخاذ سياسة موحدة أو تصور شامل لطريقة التدخل من أجل حماية الساحل الجزائري من كل أشكال التدهور والتلوث.

وأمام حتمية إيجاد أسلوب جديد للتسيير أضرار التلوث البحري يرى بعض المهتمين ضرورة إيجاد تنظيم جديد للتعامل مع ظاهرة التلوث وخصوصا التلوث البحري يتمثل في المقياس الجهوي الذي يصطلح عليه باسم المنطقة "la region"⁽³⁾ . وفي السياق نفسه دعا المجلس الوطني الاقتصادي والاجتماعي إلى ضرورة وضع إجراءات وآليات للتضامن والتكامل بين الولايات على المستوى الجهوي⁽⁴⁾ . واستجابة لذلك فقد تضمنت بعض النصوص القانونية تدابير وإجراءات وقائية لمواجهة مخاطر التلوث البحري على مستوى الجهوي⁽⁵⁾ .

إلى جانب الولاية تعتبر البلدية الهيكل الأساسي في التنظيم اللامركزي . فهي الوحدة الأساسية التي يقع على عاتقها مهمة إنجاح السياسة الوطنية في مجال حماية البيئة البحرية . فقد نص قانون البلدية لسنة 1990 على تعزيز دور البلدية في حماية البيئة⁽⁶⁾ . وهي صلاحيات عامة تمكن

1- Ahmed Reddaf, de quelque réflexion sommaires sur l'effectivité relative au droit de l'environnement en Algérie , revue des sciences juridiques et administratives, n^o 01-2003, faculté de droit de Tlemcen, PP 80, 81 .

2- غير أن التقسيم الإقليمي الحالي قد يجعل من عملية المكافحة أمر صعب، لاسيما مع نقص التنسيق ليحل من هذه العملية مجرد مبادرات انفرادية من شأنها أن تقلل من النتائج .

3- ويناس يحي ، الإدارة البيئية في الجزائر ، المرجع السابق ، ص 131 .

4- الجزائر غدا ، المجلس الاجتماعي والاقتصادي ، ج.ر رقم 21 بتاريخ 09 أبريل 1997 ، ص 13 .

5- فعلى سبيل المثال نص المرسوم التنفيذي رقم 94-279 المؤرخ في 17 سبتمبر سنة 1994 المتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر وإحداث مخططات إستراتيجية لذلك على إنشاء ثلاثة لجان تل البحر جهوية يكون مقرها في مدينة وهران ، الجزائر ويجعل كآلية إدارية جديدة لمكافحة التلوث البحري .

6- أنظر نص المادة 05/107 من قانون رقم 08-90 المتضمن قانون البلدية .

البلدية من التدخل كلما أحست هذه الأخيرة بخطر يهدد الأوساط الطبيعية. إذ نص المشرع الجزائري في قانون البلدية لسنة 1990 في الفصل السادس منه على أن البلدية تتكفل بصرف ومعالجة المياه القدرة والنفايات الجامدة والحضرية قبل إلقائها في أي وسط، مكافحة التلوث وحماية البيئة... ولرئيس البلدية في سبيل تحقيق ذلك صلاحيات الضبط واسعة ذات طابع عام . كما أنه يشارك في تنفيذ المخططات الوطنية الخاصة بمكافحة التلوث البحري⁽¹⁾ .

من بين الاختصاصات الملقاة على البلدية حماية الطبيعة والآثار ، إذ تتولى البلدية في مجال الطبيعة المحافظة على الشريط الغابي الساحلي وتطوير المساحات الخضراء ، كما تقوم بالتنسيق مع الجهات المعنية بإنجاز برامج مكافحة الانجراف وتطوير الثروة الغابية⁽²⁾ .

ومع ذلك يبقى الطابع التقني لمشكلة التلوث البحري يعيق الأداء البلدي في مجال المكافحة ، إذ لا يمكن للمصالح البلدية ضبط المخالفات واتخاذ الإجراءات اللازمة بشأنها لعدم كفاءة أطرها ولنقص الوسائل المادية ، ليبقى بذلك أداءها البيئي محدودا .

بالمقابل فقد ارتأت جمهورية مصر العربية أن فعالية سياسة حماية البيئة البحرية لا تكون إلا عن طريق وجود الأجهزة للإدارة الغير مركزية الممثلة في المحافظات والبلديات قريبة من المواقع التي يخشى منها أو فيها حدوث التلوث . وبالرغم من أن قانون رقم 04 لسنة 1994 المتعلق بحماية البيئة في جمهورية مصر العربية لم ينص صراحة على دور المحافظات كجهات إدارية غير مركزية لحماية البيئة البحرية ، إلا أن القوانين الخاصة تناولت هذا الموضوع بشكل مستفيض⁽³⁾ . فقد نص القرار رقم 93 في شأن صرف المخلفات السائلة على دور المحافظات في السهر على التأكد من أن توصل المخلفات الحضرية والصناعية للمحال السكنية والمهنية القريبة من الشريط الساحلي بشبكة المجاري العامة، إذ لا يجوز صرف المخلفات الصناعية والحضرية إلا بعد توافر الشروط والمعايير التي نصت عليها اللائحة التنفيذية الصادرة بالقرار رقم 649 لسنة 1962⁽⁴⁾ . ولقد عملت المحافظات

1- أنظر لنص المادة 10 من مرسوم تنفيذي رقم 86-07 المؤرخ في 21 صفر عام 1428 الموافق ل11 مارس سنة 2007 يحدد كفاءات إعداد مخطط التهيئة السياحية لمناطق التوسع والمواقع السياحية ، ج.ر رقم 17 لسنة 2007 .

2- نصر الدين هونوي، الوسائل القانونية والمؤسسية لحماية الغابات في الجزائر ، الديوان الوطني للأشغال التربوية ، 2001 ، ص 80.

3- أنظر نص المادة 01 البند 28 من قانون رقم 04 لسنة 1994 المتعلق بحماية البيئة في جمهورية مصر العربية .

4- د. ماجد راغب الحلو ، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، مصر ، 2004 ، ص 246 .

كجهات إدارية غير مركزية على حظر التخلص من المواد أو النفايات في البحر بدون ترخيص من السلطات المختصة. وقبل الحصول على الموافقة تضع تلك السلطات في اعتبارها عدة عوامل منها تأثيرها المحتمل على الأحياء الطبيعية الموجودة في البحر، استصدار ترخيصا مسبقا ، تجهيز التجمعات السكانية والصناعية بمحطات تصفية⁽¹⁾ .

ثانيا : أثر نشاط الجماعات المحلية على حماية البيئة البحرية .

لقد أنشأت الدول على غرار الأجهزة الإدارية المركزية أجهزة محلية وأعطت لها أدوار أساسية في التنمية الاجتماعية والاقتصادية . والجماعات المحلية في الجزائر لم تخرج عن هذا المنطق، حيث أن قانون البلدية لسنة 1967 أسند مبكرا لها صلاحيات واسعة خاصة في الميادين الاقتصادية والاجتماعية، إذ اعتبرت الجماعات المحلية على هذا الأساس العامل الأساسي للتنمية المحلية.

إذا كانت هذه التنمية قد حازت على القبول في الجانب الاقتصادي ، فإنها على صعيد حماية البيئة اعتبرت سبب حيرة وقلق، لأن التنمية الاقتصادية والاجتماعية للجماعات المحلية أدت إلى وجود عدة مشاريع اقتصادية أثرت على التوازنات البيئية⁽²⁾ . ولقد أكدت دراسة تمهيدية أجريت للبيئة في الجزائر أن التنمية الاقتصادية والاجتماعية قد تمت على حساب المعطيات البيئية. فقد أشارت هذه الدراسات ومنذ عدة سنوات على أن " التطور السريع للتنمية قد ارتكز على حاشية ساحل الوطن بسبب المنطق الاقتصادي الموروث عن السياسة الاستعمارية الذي اعتمد على مبدأ التنمية بأقل كلفة لكل قطاع"⁽³⁾.

وبالرغم من تزايد صلاحيات الضبط الإداري الذي أصبحت تتمتع به الجماعات المحلية في الوقت الحالي مقارنة بالفترة السابقة من خلال مختلف القوانين سواء تلك المنظمة لنشاط البلديات والولايات أو تلك الواردة في القوانين خاصة فإن هذه الصلاحيات بدأت تتراجع عمليا لفائدة هذه الضبطية المتخصصة التي أصبحت تحضا بتطبيق واسع في مجال التشريع البيئي الجزائري ، مما نتج عنه

1- د. محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن التخلص من النفايات، أبحاث الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والإحصاء والتشريع ، مؤتمر حول الحماية القانونية للبيئة في مصر ، المؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين ، 25-26 فبراير 1992 ، القاهرة ، ص 81 وما يليها .

2- د. بن ناصر يوسف ، المرجع السابق ، ص 704 وما يليها .

3- دراسة تمهيدية للبيئة في الجزائر، تقيم وآفاق، حزب جبهة التحرير الوطني ، قطاع الشؤون الاجتماعية ، يناير 1985 .

منافسة هذه الضبطية المتخصصة لصلاحيات الجماعات المحلية لاسيما على مستوى البلدية⁽¹⁾ .
ومما يزيد من تعقيد ممارسة الجماعات المحلية لسلطاتها الضبطية هو تناثر صلاحياتها ضمن ترسانة كبيرة من النصوص القانونية التي يصعب ضبطها وفهمها حتى من قبل المتخصصين والدارسين لهذا القطاع. إذ نجد توزيع هذه الصلاحيات في القوانين المتضمنة للتهيئة العمرانية، النفايات، حماية البيئة، السياحة، الصيد... ويعود في نظرنا إهمال أداء الجماعات المحلية دورها في حماية البيئة بصفة عامة والبحرية بصفة خاصة إلى غياب مفهوم حماية البيئة كاختصاص مستقل وشامل للجماعات المحلية ، بإستثناء الحديث عن بعض القطاعات التي تمس حماية البيئة⁽²⁾ .

وما يزيد من صعوبة الأداء البيئي للجماعات المحلية هو نقص الإطارات البشرية المتخصصة ، على اعتبار أن تدخل الجماعات المحلية لمواجهة مخاطر التلوث البحري وردع المخالفين يستدعي وجود إطارات فنية قادرة على كشف المخالفات وردع أصحابها ، الشيء الذي تفتقد له الجماعات المحلية . ويرجع بعض المهتمين بشؤون البيئة سبب تراجع فعالية الجماعات المحلية أمام موضوع حماية البيئة إلى امتداد الأوساط الطبيعية (ومنها الوسط البحري) المشمولة بالحماية إلى ما وراء الحدود التقليدية للبلديات. فباستقراء مختلف النصوص التشريعية والتنظيمية المنظمة لاختصاصات الجماعات المحلية في مجال حماية البيئة ، سواء تعلق الأمر بقانون البلدية أو الولاية أو بقية النصوص الأخرى نجد أنها تتعامل كلها مع الأوساط الطبيعية المختلفة والمشاكل البيئية المرتبطة بها وفق نمط إداري موحد ، إذ أنها لا تأخذ بتنوع الخصوصيات الجغرافية والطبيعية للجماعات المحلية⁽³⁾ . بحيث أنه يفترض أن تكون الجماعات المحلية التي تمتلك واجهة بحرية وبها سواحل ممتدة على وعائها العقاري ضبط إداري خاص بها يؤهلها على مواجهة الانتهاكات الصارخة للبيئة البحرية .

فالبلديات الساحلية ونظرا لمكوناتها الطبيعية تختلف مشاكلها البيئية عن مشاكل البلديات الجبلية أو الصحراوية . إذ أنها تعاني من ظاهرة التمركز السكاني، وظاهرة سرقة الرمال، ومشكلة

1- Mohamed Kahloula, la relative autonomie des A.P.C, en matière de protection de l'environnement, Idara , volume 05 , n^o 01/1995 , p 13 .

2- فقد نص المشرع الجزائري في قانون رقم 90-09 وفي مواد متفرقة على اختصاصات الولاية تناول إحدى القطاعات المرتبطة بحماية البيئة، مثل ما هو وارد في المادة 62 ، 67 ، 85 ...

3- ويناس يحي ، ضرورة إعادة النظر في الاختصاص المحلي لحماية البيئة ، مجلة الحقيقة ، جامعة أدرار ، العدد 01 ، أكتوبر 2002 ، ص 352 وما يليها .

صب النفايات قبل معالجتها... تجعل مشاكلها البيئية تختلف عن المشاكل البيئية لبلديات داخلية أو صحراوية.

كما تعاني مختلف الجماعات المحلية من محدودية الموارد المالية مما يجعل أغلبها تكتفي بالتخصيص المالي الذي تمنحه الدولة . ونظرا لذلك تقوم معظم الجماعات المحلية بتغليب أوجه الإنفاق في اختصاصاتها التقليدية المعتادة، على حساب حماية البيئة التي ترى بأنها عبء إضافي على نشاطها واختصاص ثانوي بالنظر إلى التنمية والمستلزمات الأخرى. وبذلك يتم التضحية بالجانب البيئي لصالح المتطلبات اليومية لمواطني هذه البلديات .

من هذا المنطلق فإن معظم الجماعات المحلية ومن خلالها الإدارات والهيئات العامة التي يناط بها أمر حماية البيئة البحرية ليس للمسؤولين فيها اقتناع كامل بحجم وأهمية المشكلة . فتراهم يتصرفون حيال المشاكل البيئية بسلبية لعدم إيمانهم بجدوى حماية البيئة البحرية من الاعتداء عليها ، وهذا راجع بطبيعة الحال لعدم توافر الوعي البيئي داخل المجتمع بصفة عامة وعند هؤلاء الموظفين بصفة خاصة (1) . وأيا كان شكل العاملين بالجماعات المحلية فإن القائمين عليها يعتبرون موظفين عموميين ، وبالتالي تعيينهم وممارستهم لعملهم يخضع لمقتضيات الوظيفة العامة وشروطها أكثر من كفاءاتهم واقتناعهم بالعمل الذي يقومون عليه بشأن المحافظة على البيئة البحرية .

ومهما كان الشكل الإداري الذي تتدخل به الإدارة التنفيذية سواء كانت إدارة مركزية أو جماعات محلية، فإنها تمارس مهمة حماية البيئة البحرية بقرارات إدارية تخضع لكل قيود هذه القرارات، إذ لا تكتسب في تعاملها مع المشاكل البيئية المرونة اللازمة لحماية البيئة ، فقد يتأخر إصدار القرار حتى يستوفي الشكل اللازم ، فيترتب على ذلك ضرر كبير للبيئة ، خاصة في حالة الكوارث البيئية .

بالإضافة إلى ذلك فإن التقسيم الإداري الحالي للجماعات المحلية - بلدية ، وولاية - لا يأخذ بعين الاعتبار امتداد الآثار السلبية للتلوث البحري إلى ما وراء الحدود الإقليمية للجماعات المحلية، مما يجعل تدخل الجماعات المحلية مجزأ وغير متجانس لمواجهة مخاطر التلوث البحري. لذا وجب في نظرنا إعادة النظر فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية، ويقتضي الأمر إيجاد نظام إداري بديل يراعي في

1- د. فنجي إسماعيل والي ، الحماية القانونية للبيئة في مصر ، أبحاث المؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين ، 25 و 26 فبراير 1992 ، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والإحصاء والتشريع ، القاهرة ، 1992 ، ص 16 وما يليها .

طريقة توزيع الاختصاص الإداري خصوصيات البيئة البحرية. وفي هذا الإطار خلص الأستاذ G. "devigheau" في دراسته حول طريقة التسيير المتعدد للأواسط الطبيعية بمنطقة " تيارت " إلى مجموعة من النتائج أهمها ضرورة إحداث هياكل إدارية متنوعة خاصة بكل وسط طبيعي⁽¹⁾ ، الشيء الذي يدفعنا إلى القول بأن مسألة التسيير على المستوى الجهة يمكن أن تكون في المستقبل حلا لمواجهة مخاطر التلوث البحري كأسلوب إداري جديد لتسيير وحماية البيئة البحرية .

وفي هذا الإطار يرى جانب من الفقه بأن الجهة هي تعبير عن التنوع الجغرافي والاقتصادي والطبيعي والثقافي ، وبذلك فإنها موجودة ومحددة بذاتها وما على رجال القانون إلا إعطاء الصبغة القانونية اللازمة لهذا التنظيم المتجانس إقليميا لضمان حمايتها وبقائها⁽²⁾ .

1- Guy Devigheau, la gestion des milieux naturels, séminaire maghrébin sur l'aménagement du territoire, 29 . 30. 31 mai 1988, institut de biologie-, université de Tlemcen, Algérie.

2- ويناس يحيى ، المرجع السابق ، ص 358 .

المطلب الثاني: الأجهزة الاستشارية .

يعتبر الاهتمام بظاهرة التلوث البحري من الانشغالات البيئية الحديثة نسبيا، والتي لم يواجهها الإنسان في الأزمنة السابقة بالحدة التي يواجهها اليوم. فهي مرتبطة إلى حد كبير بالتقدم الصناعي والعلمي، مما يستدعي إيجاد هياكل متخصصة لمواجهة مخاطر التلوث البحري. وفي هذا الإطار نص المشرع الجزائري في أكثر من نص قانوني على أنه يقع على عاتق الوزير المكلف بالبيئة إشراك كل الفاعلين في حماية عناصر البيئة كل على حسب تخصصه، ضمنا لتنسيق أفضل⁽¹⁾ .

تعتبر الهياكل الاستشارية أو الفنية من الأطراف الفاعلة التي غالبا ما تعتمد عليها المؤسسات الرسمية في مواجهة مخاطر التلوث البحري، وغالبا ما تكون متعددة ومتنوعة (فرع أول) ، غير أن أداء هذه الهياكل سجلت عليه عدة نقائص قللت من فعاليتها (فرع الثاني).

الفرع الأول : تنوع وتعدد الهياكل الاستشارية .

أمام نقص الأداء الفعال للإدارة المكلفة بحماية البيئة البحرية نظرا للأسباب المذكورة سابقا حاولت الدولة التدخل مرة أخرى لمواجهة مخاطر التلوث البحري باللجوء إلى الأساليب التشاورية والتقليل من التدخل الأحادي . فقد حاولت الدولة بذلك تجنب الإدارة التقليدية الأخطاء التقديرية الناجمة عن الطابع التقني الذي يتميز به التلوث البحري بالتنسيق مع أطراف أخرى⁽²⁾ .

وتبعاً لما تقدم يمكن تعريف الهيئات الاستشارية على أنها : " تلك الأجهزة التي بحكم تخصصها في مسائل فنية تعتبر أقدر أجهزة الدولة على تزويد وحدات الإدارة العامة بالرأي والمشورة في شؤون الوظيفة العامة ، سواء من الناحية القانونية أو الفنية " ⁽³⁾ . أما الأستاذ (محمد فؤاد مهنا) يعرفها بأنها تلك " الهيئات الفنية التي تعاون أعضاء السلطة الإدارية بالآراء الفنية المدروسة في المسائل الإدارية التي تدخل في اختصاصاتهم. وتتكون هذه الهيئات من عدد من الأفراد المتخصصين في فرع معين من فروع المعرفة يجتمعون في هيئة مجلس للمداولة والمناقشة والبحث وإبداء الرأي في المسائل التي تعرض عليهم " ⁽⁴⁾ .

1- أنظر على سبيل المثال نص المادة 08 من المرسوم التنفيذي رقم 02-262 المؤرخ في 17 غشت سنة 2002 يتضمن إنشاء المركز الوطني للتكنولوجيات الأكثر نقاء ، ج.ر رقم 56 لسنة 2002 .

2- Francis Chanvin, administration de l'environnement, 4^{eme}, édition, Dalloz, France, 1994, p 60 .

3- د. محمد بوضياف ، الهيئات الاستشارية في الإدارة الجزائرية ، المؤسسة الوطنية للكتاب ، الجزائر ، 1989 ، ص 84 .

4- د. محمد فؤاد مهنا ، القانون الإداري في ظل النظام الاشتراكي الديمقراطي التعاوني ، دار النهضة ، سنة 1967 ، ص 653 .

ان الطبيعة الاستشارية لهذه الاجهزة تعني أن آراءها لا تلزم الرئيس الإداري قانونا وإن كان لها في الغالب قوة تأثير عليه تستمدتها من قيمتها الذاتية بوصفها آراء صادرة عن رجال فنيين ذوي خبرة واسعة في المسائل التي يتطلب منه إبداء الرأي في شأنها. ويعتبر إنشاء مثل هذه الهياكل الاستشارية من أفضل أساليب الإدارة لما لها من مزايا مؤكدة في توجيه سير الإدارة في الطريق السليم. فالعمل الاستشاري والحال هذا هو عمل عقلي في أساسه (1).

وفي غياب المردودية المطلوبة للأسلوب الإداري المعتمد ، أصبحت تتمتع الهياكل الاستشارية باعتبارها أشخاص معنوية باختصاصات للتنظيم والتسوية والرقابة العامة وتقديم المساعدات التقنية دون امتلاكها سلطة العقاب (2).

تنقسم الهياكل الاستشارية المهمة بمشكلة البيئية إلى هياكل ذات اختصاص عام (أولا) وهياكل ذات اختصاص خاص أو هياكل استشارية فنية (ثانيا) .

أولا : الهياكل الاستشارية ذات الاختصاص العام .

تسمى كذلك بهيئات المشورة العامة ، وتتكون من الأشخاص الذين يعملون في الخطط والسياسات الشاملة . ويعتبر المجلس الاجتماعي والاقتصادي من أبرز الأجهزة الاستشارية ذات الاختصاص العام استحدثت للحوار والتشاور في ميادين متعددة، وقد أنشأ بموجب المرسوم الرئاسي رقم 225-93 (3). يقوم المجلس بدراسة القضايا ذات المنفعة الوطنية وتقومها، المتعلقة بالتنمية الاقتصادية، الاجتماعية والثقافية. كما يعمل على تقديم الاقتراحات والتوصيات المرتبطة بالتنمية ، وييدي الآراء في القضايا التي تندرج ضمن اختصاصاته (4).

يتألف المجلس من 180 عضو موزعين على القطاعات الاقتصادية، الاجتماعية والثقافية ومشكلا من رجال الدولة، شخصيات علمية وفكرية واقتصادية مؤهلة، وتحدد عضويتهم بثلاث سنوات قابلة للتجديد. ويتألف المجلس من لجان دائمة هي لجنة التقويم، لجنة الآفاق والتنمية الاقتصادية، لجنة التهيئة الإقليمية والبيئة ولجنة السكان والاحتياجات الاجتماعية (5).

1- د. أحمد بوضيف ، المرجع السابق ، ص 85 .

2- ويناس يحي ، الإدارة البيئية في الجزائر ، المرجع السابق ، ص 83 .

3- مرسوم رئاسي رقم 225-93 مؤرخ في 05 أكتوبر 1993 يتضمن إنشاء مجلس وطني اجتماعي واقتصادي، ج.ر رقم 64 لسنة 1993.

4- أنظر لنص المادتين 01 و 02 من المرسوم الرئاسي رقم 225-93 السابق.

5- أنظر لنص المواد 16 ... 19 من المرسوم الرئاسي رقم 225-93 السابق .

تختص لجنة التهيئة الإقليمية والبيئة بتحليل المعطيات البيئية ودراسة آثارها الضارة على التوازنات الطبيعية . وللجنة صلاحيات إيجاد لجان فرعية أو فرق بحث متخصصة تعمل على البحث في مسائل فرعية أو تفصيلية لها علاقة بالبيئة⁽¹⁾ .

عمل المجلس في الدورة العامة الرابعة المنعقدة في أكتوبر 1995 على دراسة ملف " الجزائر غدا " وفي الباب الثاني من التقرير الذي أعده تطرق إلى الإطار العام لإستراتيجية البيئة والتهيئة العمرانية . وقد نص التقرير على ضرورة أخذ المعطيات البيئية في التنمية الوطنية ، كما أبرز التقرير الصبغة المستعجلة لإعداد إستراتيجية وطنية للبيئة ومنها البيئة البحرية .

وعلى هامش الندوة تطرق المجلس في التقرير الذي أعده إلى الوضعية الكارثية للبيئة من خلال ثلاثة مجموعات، تطرق في المجموعة الثانية إلى الفضاءات الجغرافية الطبيعية التي أصيبت بتدهور بيئي كبير أثرت سلبا على التوازنات الإيكولوجية ، ومنها السواحل التي أصبحت تعاني تدهور حاد بفعل التلوث الناجم عن نفايات المجمعات السكنية والحضرية ، وكذا مخلفات الصناعة التي تقذف في البحار دون معالجة سابقة لذلك . وقد تناولت المجموعة الثالثة الآليات الاقتصادية والمالية باعتبارها أساليب جديدة في تسيير المشاكل البيئية⁽²⁾ . وأثناء دورته العادية التي وافقت يوم 29 ديسمبر 1996 تطرق المجلس الوطني الاجتماعي والاقتصادي إلى وضعية المدن وتناول من خلالها الانتهاكات الواردة على النظم الطبيعية والجمالية للمدن ومنها المدن الساحلية⁽³⁾ . وقد عجلت التوصيات التي صدرت عنه بإصدار عدة قوانين منها قانون رقم 04-98⁽⁴⁾ .

وبذلك يعتبر المجلس الوطني الاجتماعي والاقتصادي هيئة استشارية ذات اختصاص عام لعب دور هام في إثراء الاقتراحات المتعلقة بتسيير البيئة ، فقد نص مثلا على ضرورة تعزيز وتطوير الوسائل الاقتصادية والمالية لحماية البيئة ، والتي تتطابق مع الأسلوب الحديث لمواجهة التلوث البيئي الناتج عن حركة التنمية ، كما اقترح إقامة هياكل إدارية جديدة لحماية البيئة تتمثل في المنطقة⁽⁵⁾ .

1- أنظر لنص المادة 20 من المرسوم الرئاسي رقم 93-225 السابق .

2- قرارات، مقررات، آراء المجلس الوطني الاقتصادي والاجتماعي، ج.ر عدد خاص رقم 21 لسنة 1995 .

3-قرارات، مقررات، آراء المجلس الاجتماعي والاقتصادي، رأي حول ملف التراث الوطني، ج.ر رقم 40 لسنة 1996 .

4- قانون رقم 04-98 مؤرخ في 20 صفر عام 1419 الموافق لـ 15 يونيو سنة 1998 ، يتعلق بحماية التراث الوطني، ج.ر رقم 44 لسنة 1998 .

5- ويناس يحي ، الإدارة البيئية في الجزائر ، المرجع السابق ، ص 85 .

ثانيا : الهياكل الاستشارية المتخصصة في حماية البيئة البحرية .

تسمى كذلك هيئات المشورة الفنية ، ويعتبر التخصص السمة المميزة لهذه الهياكل. وتتعدد الهياكل المتخصصة في حماية البيئة، غير أن دراستنا ستقتصر على بعض الهياكل التي لها علاقة مباشرة بالبيئة البحرية. وفي هذا الإطار نتطرق على سبيل المثال إلى دور كل من المركز الوطني لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر، المركز الوطني لتنمية الصيد البحري، المركز الوطني للدراسات والوثائق في ميدان الصيد البحري وتربية المائيات...

- **المركز الوطني لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر** : تطل الجزائر على واجهة بحرية تتجاوز مسافة 1200 كلم ، ولقد بات واضحا بأن أكبر نسبة من التجارة الدولية تمر عبر البحر ، الشيء الذي يزيد من مضاعفة خطورة انتشار نسب التلوث وتزايدها . ونظرا لخطورة المواد التي غالبا ما تنقل عبر البحر تم إنشاء في سنة 1995 المركز الوطني للحراسة والإنقاذ في البحر ، إضافة إلى مراكز جهوية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 95-290⁽¹⁾ .

يخضع المركز من حيث النظام السلمي إلى قيادة القوات البحرية الوطنية ، ويوضع تحت سلطة المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ التي استحدثت بموجب الأمر رقم 73-12⁽²⁾ . ويتكفل المركز بحراسة الواجهة البحرية الجزائرية خاصة وأنها تكتسي أهمية إستراتيجية في مجال التجارة الدولية والنقل والصيد البحري . كما يضطلع المركز بمحاربة كل أشكال التلوث البحري والإنقاذ في البحر . ويدخل ضمن اختصاصاته أيضا كل المهام التي يوكلها له وزير الدفاع الوطني ووزراء النقل ، البيئة والسياحة ، الصيد البحري والطاقة .

زود المركز بنظام مراقبة متكامل يطلق عليه اسم " V.T.S " بهدف تحسين أمن الملاحة البحرية وفعاليتها وتكثيف عمليات الحراسة ومراقبة مستويات التلوث البحري في كامل المجالات الخاضعة للسيادة الوطنية . وبالإضافة إلى الدور التدخلي للمركز له دورا استشاريا من خلال تقديمه المقترحات وإعداد الخطط في الميادين التي تهم التلوث البحري .

1- مرسوم رئاسي رقم 95-290 مؤرخ في 05 جمادى الأولى عام 1416 الموافق لـ 30 سبتمبر سنة 1995 يتضمن إنشاء مركز وطني ومراكز جهوية لحراسة الشواطئ والإنقاذ في البحر ، ج.ر. رقم 57 لسنة 1995 .
2- الأمر رقم 73-12 المؤرخ في 29 صفر عام 1393 الموافق لـ 03 أبريل سنة 1973 المتضمن إحداث المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ.

وإلى جانب المركز الوطني أنشأت مراكز جهوية في ثلاثة نواحي بحرية هي وهران ، العاصمة وجيجل خاضعين إلى وصاية المركز الوطني . ويدير عمليات الإنقاذ والحراسة وكذا مواجهة التلوث البحري ضباط حراس الشواطئ متى تعلق الأمر بمخطر داخل البحر، لينتقل الإشراف على مواجهة مخاطر التلوث البحري إلى مدير العمليات الميدانية بالحماية المدنية. فإذا وقع أي حادث من شأنه أن يؤثر على النظام الإيكولوجي للبحر يقوم المركز المختص بإعلام الوالي المختص إقليميا لتشكيل خلية أزمة لإدارة عمليات التصدي ومواجهة مخاطر التلوث البحري (1) ، كما يجب أيضا إخطار رئيس لجنة "تل البحر الوطنية والجهوية" (2) .

- **الوكالة الوطنية لتنمية الصيد البحري** : أنشأت الوكالة الوطنية لتنمية الصيد البحري بموجب المرسوم التنفيذي رقم 90-115 (3) ، وهي مؤسسة عمومية ذات طابع إداري تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي ، وتتولى الوكالة تقديم المشورة للجهات المعنية حول ترقية قطاع الصيد البحري وتثمينه ، وكذا اقتراح الآليات الكفيلة من أجل المحافظة على الأرصد السمكية من خلال تقديمها برامج الاستثمارات المرتبطة بها .

وفي السياق ذاته حذرت الوكالة من مخاطر النفايات الصناعية التي أصبحت تقذف في السواحل دون معالجة سابقة . فقد دقت الوكالة ناقوس الخطر بشأن الوضعية المزرية والكارثية التي تشهدها السواحل الجزائرية ومناطق الصيد ، التي بدأت تفقد مادة "plonictone" وهي عبارة عن غبار ميكروسكوبي تتغذى منه الكائنات الحية التي تتغذى منه الأسماك (4) . وقد دعت الوكالة إلى ضرورة إنشاء شرطة بحرية لمراقبة التجاوزات التي يمارسها أصحاب المصانع ، والتي بسببها كشف الخبراء عن هجرة الأسماك نحو أماكن بحرية بعيدة عن السواحل الوطنية انعكس سلبا على المخزون السمكي ووصوله إلى مستويات دنيا .

1- أنظر المواد من 01 إلى 14 من المرسوم الرئاسي رقم 95-290 السابق .

2- أنظر لنص المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 94-274 السابق .

3- مرسوم تنفيذي رقم 90-115 مؤرخ في 21 افريل 1990 يتضمن إنشاء الوكالة الوطنية لتنمية الصيد البحري ، ج.ر رقم 18 لسنة 1990

4- ب. مصطفى ، الوكالة الوطنية للصيد البحري تخرج عن صمتها ، ضرورة إنشاء شرطة بحرية لردع ملوثي السواحل ، الخبر ، يومية وطنية ، الإثنين 24 سبتمبر 2007 ، العدد رقم 5125 .

ويتكون المجلس التوجيهي للوكالة من ممثل الوزير المكلف بالصيد البحري ، ممثل وزير الدفاع الوطني ، النقل ، التجهيز ، الاقتصاد ، الداخلية والصناعة (1) . ويتضح من خلال استقراء مواد المرسوم التنفيذي رقم 90-115 الذي استحدثت الوكالة الوطنية بأنه لم ينص بصفة واضحة على إحداث موازنة بين استغلال الموارد البحرية وقدرة استغلالها، مما يوحي بأن دورها يتجلى في تقديم الاستشارات الاقتصادية. وبناء على ما تقدم يستدعي الأمر إعادة النظر في دور الوكالة وجعله الجوهري في الحفاظ على الموارد البحرية والتكفل بحماية هذه الثروة من الاندثار باعتبارها مخزون وطني حي .

- **المركز الوطني للدراسات والوثائق في ميدان الصيد البحري وتربية المائيات:** يتمتع المركز الوطني للدراسات بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي . فهو مؤسسة عمومية ذات طابع إداري استحدثت بموجب المرسوم التنفيذي رقم 93-259 (2) ، ويخضع المركز لوصاية الوزير المكلف بالصيد والموارد الصيدية . يتولى القيام بالدراسة الضرورية لتقويم موارد الصيد البحري وتربية المائيات ، ومن تم يقدم الاقتراحات للجهات المعنية من أجل تحسين الثروة السمكية . كما عمل المركز على إقامة بنك للمعلومات المرتبطة بالصيد البحري وتربية المائيات، لتوزع على الهياكل المتخصصة في المجال السمكي .

ويعمل المركز على إعداد برامج البحث لتحديد درجة تلوث مياه البحر ومدى تأثيرها على الأرصد السمكية ، ويدير المركز مجلس توجيهي يتكون من ممثلي عدة وزارات (3) .

- **مركز الدراسات والبحث التطبيقي في المجال البحري :** يعتبر هذا المركز من المراكز القليلة المتخصصة بالبحوث العلمية الأساسية والتطبيقية وبه خمس عشرة شعبة بحثية متخصصة ، منها شعبية البحوث البيئية التي تشتمل على دراسات متخصصة حول تلوث مياه البحر وتأثير ذلك على الموارد البحرية (4) . ويحاول المركز من خلال الدراسات التي يقوم بها تقديم اقتراحات للجهات المعنية بشأن تنمية الثروة السمكية وحماية الشواطئ من التآكل ومن التلوث وتنمية الثروات المائية .

1- أنظر لنص المواد من 02 إلى 15 من المرسوم التنفيذي رقم 90-115 السابق.

2- المرسوم التنفيذي رقم 93-259 مؤرخ في 27 أكتوبر 1993 يتضمن إنشاء المركز الوطني للدراسات والوثائق في ميدان الصيد البحري وتربية المائيات ، ج.ر رقم 71 لسنة 1993.

3- أنظر لنص المادة 05 ، 06 و 07 من المرسوم التنفيذي رقم 93-259 السابق.

4- قطاع الصيد البحري في الجزائر ، المرجع السابق ، ص 125 وما عليها .

وفي سبيل تحقيق ذلك يقوم المركز بدراسة البيئة البحرية من مختلف النواحي (الفيزيائية - الكيميائية - الجيولوجية - البيولوجية - البكتريولوجية) ووسائل حمايتها من التلوث ومن ثم يقترح على الجهات الوصية أنجح السبل لحمايتها .

الفرع الثاني : مدى فعالية دور الهياكل الاستشارية في حماية الأواسط البحرية من التلوث .
لقد أصبحت الحاجة ماسة إلى الاستشارة الفنية لما تحتوي عليه من مقاصد وأهداف متنوعة. ويتجلى ذلك من خلال تزايد مخاطر التلوث بصفة عامة، الشيء الذي جعل الدواعي والأسباب المؤدية إلى وجود إدارة استشارية كثيرة.

ولعل لخصوصية الظاهرة البيئية وما تكتسبه من طابع فني وعلمي دور مهم ودافع قوي إلى الزيادة في عدد الهيئات الاستشارية . ويعتبر النشاط الاستشاري أسلوبا حديثا ودعامة يضمن بها النشاط الإداري الفعالية المرجوة منه، ولذلك أصبحت الاستشارة أمرا لا يمكن للإدارة الحديثة أن تستغني عنه لطابعها الفني⁽¹⁾ . فكل مرفق إداري يمارس نشاطه بطريقة ارتجالية دون اعتبار للقواعد العلمية سيكون أداءه قليل الأهمية ومحدود الأثر⁽²⁾ .

وتأسيسا على ما سبق وبالرجوع إلى النصوص القانونية الخاصة بالبيئة عموما والبحرية خصوصا نجد أن الصبغة الآمرة هي التي تطغى على قواعدها ، ما عدى بعض الاستثناءات المتعلقة بإجراء التحقيقات المدرجة ضمن دراسة مدى التأثير على البيئة البحرية⁽³⁾ . ويتسع مجال اختصاص السلطة التنفيذية في مجال حماية البيئة خاصة على المستوى المركزي⁽⁴⁾ .

ومن هذا المنطلق تتضح صعوبة التواصل بين الإدارة البيئية والهيئات الاستشارية، إذ أن الإدارة المكلفة بالبيئة البحرية والبيئة عموما تمارس سلطة تنظيمية، من خلال إرساء القواعد القانونية لمحاربة التلوث البحري وكذا الأعمال الرقابية عن طريق مصالحها الخارجية، بعيدا عن الأسلوب التفاوضي الحديث الذي يعتمد على إشراك باقي الفاعلين، وبالخصوص الهيئات الاستشارية المتخصصة لأنها الأقدر من الناحية العلمية والفنية على اقتراح الحلول، لكون أن هذه الهيئات تتوفر على أحدث

1- د. أحمد بوضيف ، المرجع السابق ، ص 91 وما يليها .

2- د. عبد الغفور بونس ، نظريات في التنظيم والإدارة ، المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر ، الطبعة الرابعة ، 2004 ، ص 19.

3- Yousef Benaceur, quelque utilisation du domaine public maritime et la protection de l'environnement, thèse doctorat 3^{ème} cycle, université de straboug 03, 1982, P 128.

4- ويناس يحيى ، الإدارة البيئية في الجزائر ، المرجع السابق ، ص 104.

المعلومات، وتمتع بسلطة الرأي والفكر. وتعمل الهيئات الاستشارية ومنها تلك المتخصصة في حماية البيئة على التشجيع والتأكيد على ضرورة التخطيط الإداري والتعرف على العيوب والمشاكل التي قد تحمل حين العمل بغير هذه الهياكل⁽¹⁾.

فالإدارة البيئية في الجزائر لازالت لم تتخلص من الأسلوب التقليدي الأحادي الذي يعتمد على السلطة التنظيمية في تدخلها رغم حداثة نشأتها. وعلى خلاف ذلك فإن خصوصية الظاهرة البيئية الناجمة عن التلوث البحري تتطلب مرونة كبيرة في التعامل معها من أجل مواجهة مختلف المخاطر، وتفترض هذه المرونة على الإدارة البيئية استعمال أسلوب تشاركي أو تشاوري لاحتكاكها بالواقع. وقد أدت صعوبة التواصل بين الإدارة البيئية والهياكل التشاورية إلى تهميش أعمال هذه الأخيرة ودراساتها وكذا مقترحاتها وأراءها، تبعا للمنطق الانفرادي والأحادي للإدارة البيئية في تسيير المشاكل البيئية الناجمة عن التلوث البحري. وتظهر كذلك صعوبة التواصل بين الإدارة البيئية السلطوية والهيئات الاستشارية من خلال قلة هذه الهيئات وضعف أدائها، لإستحواد الإدارة البيئية على مصادر القرار. فالدولة ومن خلال استحداثها للهياكل التشاورية بجانب الهياكل الإدارية لم تحدث تحولا قانونيا يتماشى والتحول الهيكلي، وهذا ما أدى إلى زيادة العبء على الإدارة، ومن تم ضعف الأداء الإداري.

إن الدولة في الوقت الحاضر أصبحت تتدخل في كل المجالات، مما جعل أمر استعانتها بهيئات استشارية تقوم بمساعدة الهيئات التنفيذية الرئيسية أمرا ضروريا لتعقد الظاهرة البيئية التي تتطلب مواجهتها وحلها رأي الفنيين المتخصصين، من خلال الإعداد والتحضير والبحث ثم تقديم النصح للجهة الإدارية التي تملك إصدار القرار. فالجهات التنظيمية أو التنفيذية لا تستطيع أن تدرس كل المشاكل البيئية وتستظهر عناصرها ومدى علاقتها بأمر أخرى، وهذه هي مهمة الهيئات الاستشارية.

ويبدو أن الإدارة البيئية الناجحة اليوم هي تلك الإدارة التي تعمل في ظل ذلك التوافق التام بين النشاط الإداري والنشاط الاستشاري، بتحقيق التعاون بين السلطة والمشورة. فالهيئات الاستشارية تقدم خدماتها لتسهيل عمل الأداء الإداري، فإذا كان دور السلطة التنفيذية تحقيق الأهداف، فإن

1- د. أحمد بوضياف، المرجع السابق، ص 103.

الهيئات الفنية الاستشارية لها دور في مساعدتها على تحقيق هذه الأهداف⁽¹⁾ . ومن تم فمن الضروري إعادة النظر في دور هذه الهياكل وتحسينها بجعلها شريكة الإدارة البيئية في مواجهة المشاكل الناجمة عن التلوث البحري.

1- د. حنفي محمود سليمان ، الإدارة منهج تحليلي ذاتي ، دار الجامعة المصرية ، 1978 ، ص 206 وما يليها .

المبحث الثاني :

نحو تدعيم المياحل الإدارية الحالية .

بالرغم من أن الاهتمام الدولي بالبيئة البحرية كواقع وأحداث قد بدأ منذ ثلاثة عقود ، وبالرغم من ازدياد وعي الحكومات والمؤسسات الرسمية وغير الرسمية بأهمية الحفاظ عليها واستدامتها ، إلا أن موضوع الإدارة البيئية كنظام وآليات لم يحقق النتائج المرجوة منه بدليل تزايد مستويات التلوث البحري ودرجاته .

ورغم أن أنظمة الإدارة البيئية هي الخطوة الأولى على سلم هذه الحماية، وهي عملية ووسيلة فعالة لإدخال البعد البيئي ليس فقط في الخطط والسياسات، ولكن أيضا في السلوك الإداري والثقافة الإدارية التقليدية، فإن حماية البيئة البحرية لم تعد حكرا على مؤسسات الدولة الرسمية وهياكلها الإدارية ، بل امتد إلى مشاركة فعاليات المجتمع المدني . إذ أصبح المجتمع المدني أحد شركاء الإدارة البيئية يساهم في تفعيل سياسة الحماية، من خلال جمعيات حماية البيئة ، النوادي الخضراء ، المنظمات الكشفية واحزاب الخضر التي تعمل على ترسيخ الوعي البيئي والتربية البيئية (المطلب الأول) . غير أن خطورة التلوث البحري وتأثيراته الضارة على الأنظمة البحرية يستدعي تحديث نظم المراقبة الإدارية من خلال وضع أنظمة صارمة للجودة ومتابعة المخالفين للتأكد من مدى الالتزام بالتعليمات الإدارية (المطلب الثاني) .

المطلب الأول: منظمات المجتمع المدني شريك الإدارة في حماية البيئة البحرية .

إن حماية البيئة البحرية هي قضية تهم كل فرد من أفراد المجتمع وليس السلطات الإدارية الرسمية فقط، لذلك فإن كل فرد يقع على عاتقه التزام بالحفاظ عليها . وقد يختار محبي الطبيعة والمدافعين على البيئة البحرية صورة الجمعية أو مراكز أو منظمات أو نوادي شبانية للتنسيق بين الجهود وتضافرها في سبيل الهدف الذي يسعون إلى تحقيقه ، بحيث صارت جمعيات الدفاع عن البيئة وجمعيات الدفاع عن المستهلكين واجهة معبرة عن الأنظمة الديمقراطية ، التي نشطت فيها هذه الجمعيات ولعبت كل منها في مجالها دورا هاما في حماية المواطن (المستهلك) والبيئة التي يعيش فيها⁽¹⁾ .

ولا شك أن منظمات المجتمع المدني بحاجة إلى تنسيق نشاطها مع الأجهزة الإدارية للدولة ، ولكن لا بد أن تظل محتفظة في علاقتها بالأجهزة الإدارية التابعة للدولة باستقلالها⁽²⁾، لأن فقدانها لهذا الاستقلال قد يترتب عليه أن تصبح مجرد أداة أو جهاز تابع للحكومة ، وهو ما قد يفقدها القدرة على القيام بمهمتها ، خاصة وأن هذه المنظمات تمارس ضغوطا على الملوئين والحكومة على حد سواء بمعارضتها لكل مشروع من المشروعات التي قد تؤدي إلى تلوث البيئة البحرية⁽³⁾ .

وتتنوع الوسائل التي تستخدمها منظمات المجتمع المدني للقيام بمهامها في الدفاع عن البيئة البحرية (الفرع الأول) . غير أنها ومع ذلك فإنها تواجه صعوبات قد تعرقل بعض نشاطاتها (الفرع الثاني) .

1- وتجد هذه الجمعيات أساسها في التكوين القانوني في الجزائر بموجب قانون رقم 90-31 المؤرخ في 04-12-1990 المتعلق بالجمعيات ، ج.ر رقم 23 لسنة 1990 ، باستثناء الجمعيات النقابية والسياسية التي تنظمها نصوص خاصة، وتعرف المادة 02 منه الجمعية بقولها : " تمثل الجمعية اتفاقية تخضع للقوانين المعمول بها ويجتمع في إطارها أشخاص طبيعيون أو معنويون على أساس تعاقدية وإلى غرض غير مريح". وقد جاءت أحكام المادة 02 موافقة لأحكام المادة 20 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان لعام 1948 التي تنص على : "لكل شخص الحق في الاشتراك في الاجتماعات والجمعيات السلمية " .

2- د. نبيلة عبد الحليم كامل ، المرجع السابق ، ص 101 وما يليها .

3-Michel Prieur, op. , cit. , P 144 .

الفرع الأول : دور منظمات المجتمع المدني في حماية البيئة البحرية.

إن ضرورة وكيفية التدخل لحماية البيئة البحرية لا يمكن أن يتحدد بدور معين أو وسيلة محددة بالذات ، إذ أن الاعتداءات على البيئة البحرية مختلفة الأنماط والأشكال ، غير أن ضمان المشاركة الجماهيرية الفاعلة ضمن منظمات المجتمع المدني رهين بتحقيق جملة من الممارسات وصيانة العديد من المبادئ. فالحفاظ على البيئة البحرية وترقيتها ومنع تدهورها هي الأهداف الحقيقية لمشاركة المجتمع المدني . ولا يتم ذلك ما لم تتضافر الهياكل التنظيمية التي تحتوي المواطن وتنظم جهوده لخدمة قضايا البيئة البحرية ، وبناءه فكريا وثقافيا ، وكذا تمكينه من الاضطلاع على المعلومات ، علاوة على كفالة حق التقاضي وتنمية قدرات المواطن في التفاعل الإيجابي مع محيطه وإسهامه في عملية التنمية المستدامة (développement durable) ، بل وبالبحث عن أفضل الطرق لإشراكه في إدارة الشؤون العامة للدولة وتحمله جانب من المسؤولية في صنع القرارات التي تتعلق بالبيئة عموما وترقيتها (1) . ومن هذا المنطلق فإن لمنظمات المجتمع المدني دورا وقائيا يساهم في تجسيد هذه الحماية من خلال نشر الوعي البيئي والتربية البيئية (أولا) ، وكذا دورا تدخليا للحيلولة دون وقوع الاعتداءات على البيئة (ثانيا) .

أولا : الدور الوقائي لمنظمات المجتمع المدني .

ويتجلى الدور الوقائي لمنظمات المجتمع المدني من خلال عملها على نشر الوعي البيئي والتربية البيئية وتقديم الاستشارة للهيئات المتخصصة ، إذ بدأ الاهتمام العالمي بالتربية البيئية منذ انعقاد مؤتمر " إستوكهولم " في سنة 1972 الذي أكد على أهمية التربية البيئية (2) . وتعمل منظمات المجتمع المدني من خلال نشر الوعي البيئي والتربية البيئية على (3) :
- تحسيس الأفراد والجماعات على أهمية اكتساب الوعي بقضايا البيئة البحرية من جميع جوانبها والمشاكل المرتبطة بها. وفي هذا السياق كان مثلا لجمعيات الصيد البحري الفرنسية دور كبير في

1- د. باسم محمد شهاب، المشاركة الجماهيرية في حل المشاكل البيئية، مجلة العلوم القانونية والإدارية، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، العدد رقم 01 ، سنة 2003 ، ص 148 .

2- وقد تعددت تعاريفها ومنها أمّا : "نمط من التربية يهدف إلى معرفة القيم وتوضيح المفاهيم وتنمية المهارات اللازمة لفهم وتقدير العلاقات التي تربط بين الإنسان وثقافته وبيئته البيوفيزيائية، كما أمّا تعنى التمدرس على إتخاذ القرارات ووضع قانون للسلوك بشأن المسائل المتعلقة بالبيئة".

نقلا عن د. إبراهيم عصمت مطاوع ، التربية البيئية -دراسة نظرية وتطبيقية- ، دار المعرفة الجديدة ، بدون سنة النشر ، مصر ، ص 13 .

3- د. محمد صابر سليم ، التربية والتوعية بالقضايا البيئية، مقال منشور في مشروع بحث بعنوان "الإعلام العربي وقضايا بيئية" ، بإشراف الدكتور محمد صفي الدين أبو العز ، دار هجر للطباعة والنشر ، مصر ، 1991 ، ص 111 وما يليها .

المحافظة على الأرصد السمكية من خلال توعية الصيادين الفرنسيين بمخاطر استنفاد الثروة السمكية وتأثيرها على البيئة البحرية والتوازنات الإيكولوجية ، إذ استطاعت بفضل حلقات التوعية التي تخصص للصيادين أن تساهم بجانب الأجهزة الإدارية في ضبط سلوكيات الصيادين⁽¹⁾.

- مساعدة الأفراد والجماعات على اكتساب خبرات متنوعة حول طريقة التعامل مع المحيط البحري وتزويدهم بفهم أساسي للبيئة والمشاكل المرتبطة بها.

- مساعدة الأفراد والجماعات على اكتساب مجموعة من القيم، والاهتمام بالبيئة البحرية وتقديم حوافز المشاركة الإيجابية في تحسينها وحمايتها.

- إتاحة الفرصة للأفراد والجماعات للمشاركة النشطة على كافة المستويات في العمل على حل مشاكل البيئة البحرية .

وبالإضافة إلى الدور التربوي الذي تقوم به منظمات المجتمع المدني فيمكن لها أن تقوم بدور استشاري للهيئات المتخصصة أثناء اتخاذ القرارات الخاصة بالبيئة البحرية لكونها قريبة من أفراد المجتمع. وهي تلعب هذا الدور حين يطلب منها الرأي في المشروعات الكبرى التي قد تمس بالبيئة البحرية . وقد تتقدم بنفسها وتلقائياً بملاحظات على هذه المشروعات، أو فيما يتعلق بالموضوعات التي تمس البيئة البحرية مباشرة بتقديم رأيها ومقترحاتها. ففي بعض الدول يلزم القانون الهيئات الإدارية المركزية أو المحلية بعدم إتخاذ أي قرار في المسائل المتعلقة بالبيئة، إلا بعد أخذ رأي الجمعيات الأكثر تمثيلاً، وذلك في نطاق تأكيد الطابع الديمقراطي لهذه القرارات⁽²⁾ .

وتلعب منظمات المجتمع المدني دور كبير في توصيل المعلومات المتعلقة بالبيئة من الإدارة المختصة إلى المواطن ، باعتباره عضو فاعل داخل المجتمع . وقد تكفلت المواثيق الدولية ذات الصلة بالبيئة والتنمية بضمان الحق في الحصول على المعلومات البيئية⁽³⁾ .

وقد أصدرت جامعة الدول العربية من جهتها البيان العربي للبيئة والتنمية وآفاق المستقبل المنبثق عن مؤتمر وزراء العرب حول البيئة والتنمية المنعقد بين 10-12/09/1991 الذي أشار إلى حق

1- Michel Despax , op . , cit. , P 405 .

2- د. نبيلة عبد الحليم كامل ، المرجع السابق ، ص 102 .

3- فقد جاء في المبدأ العاشر من مبادئ "ريودي جانيرو" لسنة 1992 على أنه : " تعالج قضايا البيئة على أفضل وجه بمشاركة جميع المواطنين المعنيين على المستوى ذي الصلة ، وتتوفر لكل فرد فرصة مناسبة على الصعيد الوطني للوصول إلى المعلومات التي تحتفظ بها السلطات العامة بشأن البيئة بما في ذلك المعلومات المتعلقة بالمواد والأنشطة الخطرة ... " .

الأفراد والمنظمات غير الحكومية في الاضطلاع على القضايا البيئية ذات الصلة بهما، والوصول إلى المعلومات والاشتراك في صياغة وتنفيذ القرارات التي يحتمل أن تؤثر على بيئتهم ، وكذلك إشراكهم في متابعة تنفيذ مشروعات حماية البيئة (1) .

غير أنه وحتى تتمكن منظمات المجتمع المدني من جمعيات، أندية، دور شباب... القيام بدورها الوقائي فإنه يقع على الجهات الإدارية المختصة تمكينها من المعلومات المتعلقة بالمشروعات التي تهدد البيئة . ويقتضي الأمر بأن يمكن منظمات المجتمع المدني من الاضطلاع على تلك البيانات المتوفرة لدى الجهات الإدارية المتخصصة (2) . إلا أن هذا الحق يضل أكثر الحقوق تقييدا وأكثرها إثارة للجدل والنقاش حتى في البلدان التي تفتخر بكونها ذات تقاليد ديمقراطية عريقة (3) .

وفي الجزائر وبالرجوع إلى قانون رقم 10-03 نجده قد نص صراحة على التأسيس لوعي بيئي ومكن المواطنين من حقهم في الحصول على المعلومات البيئية المتعلقة بالأخطار التي قد يتعرضون لها بفعل التلوث، وكذا تدابير الحماية التي تخصهم (4). فقد نصت المادة 02 منه على تدعيم الإعلام البيئي والتحسيس بالمخاطر البيئية من خلال مشاركة الجمهور ومختلف المتدخلين في تدابير الحماية. كما أن المادة 03 جعلت من مبدأ الإعلام البيئي والمشاركة الجماهيرية في حماية البيئة من المبادئ العامة التي يتأسس عليها قانون رقم 10-03. وبمقتضى ذلك يكون لمنظمات المجتمع المدني المهيكلة والمؤطرة لمجموع المواطنين الحق في أن تكون على علم بحالة البيئة عن طريق المشاركة في الإجراءات المسبقة بإبداء الرأي عند اتخاذ القرارات التي تضر بالبيئة والإطار المعيشي للمواطن عموما .

-
- 1- البيان العربي عن البيئة والتنمية وآفاق المستقبل الصادر عن المؤتمر العربي الوزاري عن البيئة والتنمية، القاهرة، 10 سبتمبر 1991، ص 04 .
 - 2- د. أحمد مصطفى ناصف ، نحو إنشاء قاعدة بيانات قانونية للتشريعات البيئية في جمهورية مصر العربية ، بحث مقدم إلى المؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين (القاهرة) ، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والإحصاء والتشريع ، القاهرة ، 1992 .
 - 3- فعلى سبيل المثال في 12 فبراير 1991 انفجر مصنع كيميائي يعود لشركة (concept sciences) يقع في مدينة ألتاون بولاية بنسلفانيا الأمريكية نجم عنه مقتل خمسين شخص وخسائر مادية معتبرة، ويقيد التشريع هناك حق المعرفة بالأخطار التي يمكن أن تنجم عن المصانع يصل إلى حد منع تسريب مثل هذه المعلومات، والحجة في ذلك تكمن في أن إعطاء المزيد من المعلومات يمكن أن تستغل من أطراف أجنبية قد تضر بمصالح الولايات المتحدة الأمريكية وأمنها القومي. وقد تحد وللأسف مثل هذه الاعتبارات من حق الأفراد والمنظمات في الوصول إلى المعلومات البيئية.
 - 4- على خلاف قانون رقم 83-03 الذي لم يتضمن ضمن أحكامه مواد تلزم الإدارة أو أصحاب المشاريع المحتمل إحداثها التلوث بإعلام الجمهور على المخاطر التي تهدد البيئة ، باستثناء تلك المتعلقة بدراسة مدى تأثير على البيئة الذي يسمح نظريا بإشراك المواطنين في إتخاذ إجراءات وقائية قبلية متعلقة بحماية البيئة .

غير أنه يعاب على قانون رقم 10-03 أنه لم يبين إجراءات تحصيل حركات المجتمع المدني على المعلومات البيئية في حالة ما رفضت الجهات الإدارية المالكة لهذه المعلومات تمكينهم منها، ليبقى حق هذه المنظمات في الإعلام البيئي خال من آليات تكريسه ، على الرغم من أن مسودة القانون قد بينت البعض من هذه الإجراءات والتي حذفت من النص الختامي⁽¹⁾ .

أما في فرنسا فقد اعتبر المشرع الفرنسي تمكين منظمات المجتمع المدني من المعلومات البيئية وعملها على نشر الثقافة البيئية تعبير عن ديمقراطية المشاركة الجماهيرية في مواجهة المشاكل البيئية . فقد نص 6 جانفي 1978⁽²⁾ من خلال مادته الثالثة على حرية الاضطلاع على بنك المعلومات ، خاصة المعلومات الإدارية . فمند أن أنشأت وزارة البيئة عملت على تمكين منظمات المجتمع المدني وبالخصوص جمعيات حماية البيئة بالمعلومات المتعلقة بالبيئة والمشاكل المرتبطة بها. وفي سياق متصل فقد نص قانون رقم 79-587 المتعلق بتحسين العلاقة بين الإدارة والمواطن على أهمية التربية البيئية والإعلام البيئي في تثقيف وتحسيس المواطنين بأهمية حماية البيئة⁽³⁾ .

وفي مصر فقد جعل قانون رقم 04 لسنة 1994 في شأن حماية البيئة للمنظمات الأهلية دور بارز في نشر الوعي البيئي والتربية البيئية ، ذلك أن هذه الجمعيات بحكم تكوينها وما يتوفر لها من طاقات بشرية متنوعة ، وقدرتها على التأثير في الرأي العام ، وبحكم ما تتمتع به من مرونة في الحركة وأسلوب أدائها تستطيع أن تحقق الكثير من الإنجازات في مجال حماية البيئة وتنميتها، وان تشارك بدور فعال في الجهود التي تبذلها الدولة وأجهزتها الحكومية في هذا الصدد .

ولقد كان المشرع المصري أكثر إدراكا لأهمية وفاعلية مشاركة المنظمات الأهلية في التصدي للمشكلات البيئية إيماناً منه بأن الإنسان هو الأقدر على صون بيئته وحماية مواردها، وهذا قبل سن قانون رقم 04 لسنة 1994. فقد نصت المادة 05 من قانون رقم 102 لسنة 1983 في شأن المحميات الطبيعية على أنه يجوز للمنظمات الأهلية لحماية البيئة المعتمدة قانوناً اللجوء إلى الأجهزة الإدارية والقضائية بغرض تنفيذ أحكام القوانين والقرارات المتعلقة بالمحميات الطبيعية⁽⁴⁾ .

1- فقد تضمن نص المادة 11 من مسودة مشروع قانون حماية البيئة الجديد على إجراءات الطعن القضائي أمام الجهات القضائية ، إذا تعسفت الإدارة أو الجهات المالكة للمعلومات البيئية في تمكين المواطن أو باقي الفاعلين من المعلومات البيئية أو تجاهلت طلبها من خلال ردها غير المنع.

2- Loi du 06 janvier 1978 relative à l'informatique .

3- Philippe Ch - A. Guillot , op. , cit. , P 101 .

4- د. فارس محمد عمران ، المرجع السابق ، ص 49 وما يليها.

كما نصت المادة 103 من قانون رقم 04 لسنة 1994 في شأن حماية البيئة على أن "لكل مواطن أو جمعية معنية بحماية البيئة الحق في التبليغ عن أية مخالفة لأحكام هذا القانون". ونصت المادة 65 من اللائحة التنفيذية لقانون البيئة الصادرة بقرار رئيس مجلس الوزراء رقم 338 لسنة 1995 على أنه "يجوز لكل مواطن أو جمعية معنية بحماية البيئة اللجوء إلى الأجهزة الإدارية بغرض الحصول على المعلومات المتعلقة بالبيئة". فبموجب هذه النصوص أسبغ المشرع المصري على المنظمات الأهلية العاملة في مجال حماية البيئة صفة الشريك الفعال في الأجهزة الحكومية .

ثانيا: الدور المطليبي (العلاجي) .

إذا كان الدور الوقائي لمنظمات المجتمع المدني يشكل الدور الرئيسي لنشاطاتها كما بينا سابقا ، إذ أنها تعمل للحيلولة دون وقوع الاعتداءات على البيئة البحرية بشتى وسائل الوقاية التي عرضناها سابقا ، فإن وقوع الاعتداء فعلا يحتم على منظمات المجتمع المدني أن تنتقل من وسائل الوقاية إلى وسائل بديلة لمواجهة هذه الاعتداءات . ففي مثل ذلك تسارع منظمات المجتمع المدني بمختلف أشكالها إلى استعمال وسائل الضغط منذرة السلطات العمومية بهذا الاعتداء ، لتتخذ هذه الأخيرة الإجراءات المناسبة لوقف وقوع الانتهاكات البيئية خاصة إذا كانت الاعتداءات لا تستند إلى حق بل كانت غير مشروعة . أما إذا كان المعتدي يستند إلى ترخيص أو قرار إداري فإن الضغط الموجه إلى السلطات العمومية من قبل منظمات المجتمع المدني يكون بهدف إرغام هذه السلطات على مراجعة قراراتها وسحب التراخيص التي قد منحت وأحدثت أضرار بيئية ، وهذا ما يعرف بالدور الغير قضائي لمنظمات المجتمع المدني (01) . غير أنه إذا لم تحدث وسائل الضغط النتائج المرجوة في وقف هذه الانتهاكات فإنه يمكن لهذه الأخيرة اللجوء إلى القضاء والمطالبة قضائيا بوقف الانتهاكات البيئية (02).

01- الدور غير القضائي لمنظمات المجتمع المدني :

على الرغم من الدور التوعوي الذي تلعبه منظمات المجتمع المدني في نشر الوعي البيئي والمساهمة في تكريس التربية البيئية - كما سبق الإشارة إليه - فإنه كلما كان هناك اعتداء على البيئة البحرية أو أحد عناصرها أكبر وأخطر ، تلجأ هذه الأخيرة إلى أسلوب التصعيد في شكل احتجاجات ، تظاهرات ، مسيرات ... وهذا بغرض لفت انتباه السلطات العمومية والضغط عليها ووضعها أمام

الأمر الواقع لجعلها تفكر بجدية في اتخاذ الإجراءات الملائمة لمنع تلك الأخطار ، مجنّدة في ذلك أكبر عدد ممكن من المواطنين ووسائل الإعلام.

وفي هذا الإطار فقد نظمت جمعية حماية البيئة ومكافحة التلوث "بمدينة عنابة" على إثر استياء المواطنين من المواقف السلبية للسلطات العمومية وعدم تجاوبها مع النداءات المتكررة الداعية إلى ضرورة الإسراع في اتخاذ الإجراءات اللازمة لوقف نشاط مركب أسمدال للمواد الفوسفوتية الذي يقذف نفاياته في البحر دون معالجة المحادي لسواحل الولاية مسيرة احتجاجية، جابت أحياء وشوارع المدينة تنديدا بالتدهور البيئي الذي أصاب سواحل الولاية⁽¹⁾. وقد شارك في هذه المسيرة مختلف شرائح المجتمع من أطفال، شيوخ، نساء، تجار، وإطارات، انتهت بندوة صحفية حضرتها أغلب الصحف الوطنية التي نقلت تفاصيل هذا الحدث البارز. الشيء الذي جعل السلطات العمومية تفكر بجدية في غلق هذا المصنع⁽²⁾.

كما أن الاستغلال المفرط لرمال شواطئ بعض المدن الساحلية أدى في كثير من الأحيان إلى اختلال النظام البيئي نظرا لهشاشة أرضية هذه السواحل، مما دفع بعض منظمات المجتمع المدني إلى التحرك ودق ناقوس الخطر. فقد قامت على سبيل المثال جمعية حماية البيئة لولاية بومرداس (A.E.B) بتركيز كل جهودها لحماية ورقابة شواطئ هذه الولاية والتصدي لمستغلي رمال شواطئها. كما راسلت المسؤولين المحليين والمسؤولين على المستوى المركزي أكدت فيها على الوضعية الكارثية التي آلت إليها شواطئ المدينة . وأمام عدم مبالاة المسؤولين لجأت الجمعية إلى تشكيل فرق من أعضائها مهمتها حراسة شواطئ الولاية وحماية رمالها من النهب والوقوف في وجه لصوص الرمال . الشيء الذي حتم على السلطات المحلية تدعيم هذه الفرق بمختلف أسلاك الأمن وتعزيز دورها في الحماية⁽³⁾.

1- وعلى سبيل المثال النتائج الخطرة التي خلفها مصنع (ASMIDAL) للأسمدة الفوسفاتية بعنابة مند فتحه سنة 1976 على البيئة عموما والبحرية خصوصا لقدف مخلفاته في البحر مباشرة دون معالجة جعل جمعية حماية البيئة ومكافحة التلوث هناك تجمع ما يزيد عن 200.000,00 توقيع ، قامت على إثره بتبليغه إلى مختلف السلطات العمومية ، مرفقة تلك الإمضاءات بتقرير مفصل حول حجم الكارثة البيئية التي تسبب فيها المصنع المذكور على سواحل الولاية. انظر س. ريس: التلوث في عنابة 200.000,00 توقيع لانقاد المدنية ، جريدة المساء ليوم 1990/07/16 ، العدد رقم 1490 .

2- أنظر لجريدة المساء ليوم 25 جويلية 1990 يومية وطنية ، العدد رقم 1499 ، جريدة المجاهد يومية وطنية ناطقة بالفرنسية ليوم 25 جويلية 1990 ، العدد رقم 7812 .

3- ساسي سقاش ، الجمعيات البيئية في الجزائر، ذكره ماجستير في قانون الأعمال ، كلية الحقوق، جامعة منتوري ، قسنطينة ، 2001 ، ص 116 وما يليها .

وعلى نفس الوثيرة نظمت جمعية البيئة (A.R.C.E) "لمدينة وهران" حركة احتجاجية لسكان الولاية حضرها جمع غفير وحتى الأطباء المتخصصين للفت انتباه السلطات المحلية إلى خطر مصنع الصباغة الموجود في قلب حي الصديقية السكني الذي لوث محيطهم ، وأثر على السواحل البحرية للمدينة بفعل رمي فضلاته ونفاياته في البحر مباشرة دون معالجة سابقة. وقد أدت هذه الحركة الاحتجاجية إلى جعل السلطات المحلية تتخذ بشأنه قرارا بتحويل المصنع والوحدات الإنتاجية من المحيط الحضري للمدينة إلى منطقتين صناعيتين جهزت لاستقبال مثل هذه المصانع والوحدات الإنتاجية (1) .

وتعتبر المسيرات والاحتجاجات والإضرابات في جمهورية مصر أسلوبا علاجيا فعالا يستعمل من قبل الجمعيات الأهلية لاجبار السلطات العمومية إلى اتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة والحد من الأخطار البيئية المتفاقمة . فعلى سبيل المثال فقد استطاعت جمعية أصدقاء البيئة "بمحافظة الإسكندرية" من خلال تنظيم مسيرات واحتجاجات إرغام محافظ الإسكندرية إلى إلغاء قرار إداري كان قد أصدره بمنح شارع على كورنيش المدينة للتوسع العمراني بعد أن شرع المستفيدين في عملية الحفر ووضع أساسات البيانات (2) .

02- الدور القضائي لمنظمات المجتمع المدني :

على الرغم من أن المشرع الجزائري لم يضع لمنظمات المجتمع المدني قانونا خاصا بها للتقاضي فقد أحضعها في ذلك إلى القواعد العامة للتقاضي . فحق التقاضي طبقا للقواعد العامة يتوقف على توافر جملة من الشروط الشكلية والموضوعية نص عليها المشرع في قانون الإجراءات المدنية والإدارية . ومن جملة منظمات المجتمع المدني التي لها الحق دون سواها في اللجوء إلى القضاء جمعيات حماية البيئة . فقد كرس قانون رقم 90-31 المتعلق بالجمعيات (3) حق التقاضي لجمعيات حماية البيئة ، من أجل الدفاع عن مصالح المشروعة المرتبطة بأهدافها وفرض احترام القواعد المرتبطة بها سواء باللجوء إلى القضاء العادي أو الإداري (4) .

1- م. بوعكاز ، حي الصديقية بوهران : التلوث يهدد السكان والبيئة ، جريدة الخبر ، يومية وطنية 28 جوان 1998 .

2- د. محمد فارس عمران ، المرجع السابق ، ص 51 وما يليها .

3- قانون رقم 90-31 مؤرخ في 04 ديسمبر 1990 يتعلق بالجمعيات ، ج.ر. رقم 53 لسنة 1990 .

4- أنظر للمادة 16 من قانون رقم 90-31 السابق .

وقد خص قانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة الجمعيات البيئية بأحكام خاصة للتقاضي ، إذ يمكن كل جمعية يتضمن موضوعها حماية مكونات الطبيعة والبيئة رفع دعاوي قضائية أمام الجهات المختصة عن كل مساس بالبيئة - ومنها البيئة البحرية- حتى في الحالات التي لا تعني الأشخاص المنتسبين لها بانتظام⁽¹⁾. وعن بين الحقوق ممارسة حق الإدعاء المدني بالنسبة للحقوق المعترف بها للطرف المدني ، بخصوص الأفعال التي تحدث ضررا مباشرا أو غير مباشرا بالمصالح الجماعية التي تدافع عنها، خاصة تلك التي تشكل مخالفة أو جريمة للأحكام التشريعية المتعلقة بحماية البيئة وتحسين إطار الحياة البحرية، وفقا لما أنهت إليه المادة 37 من قانون رقم 10-03. وقد أوجبت المادة 38 من نفس القانون حصول الجمعيات كإجراء خاص على تفويض كتابي من شخصين على الأقل، الشيء الذي لم يكن واردا في النصوص القانونية السابقة⁽²⁾.

وعلى نفس المنحنى فإن المشرع المصري لم يضع نظاما للتقاضي خاصا للجمعيات الجماهيرية ومنها جمعيات الدفاع عن البيئة ، بل أخضعها لقانون رقم 32 لسنة 1964 بوصفه القانون العام الذي يحكم الجمعيات والمؤسسات الخاصة⁽³⁾. فالقانون المصري يجيز للجمعيات الأهلية حق استخدام أسلوب الاحتكام إلى القضاء بشأن أية مخالفة أو جريمة بيئية سواء ضد مرتكب الجريمة أو ضد الجهة الإدارية المختصة إذا ما تقاعست عن تنفيذ أحكام القانون . كما يحق لهذه الجمعيات اللجوء إلى القضاء الإداري والمطالبة بإلغاء أي قرار إداري يصدر من السلطات الإدارية يمس بالحقوق البيئية للمواطنين أو يشكل فعلا ضارا بالبيئة ذاتها⁽⁴⁾.

1- أنظر للمادة 36 من قانون رقم 10-03 السابق .

2- وقد أشار الأستاذ ساسي سقاش في مرجعه السابق إلى أنه ورغم ذلك فإن عدد القضايا التي باشرت بها جمعيات حماية البيئة أمام القضاء نادرا جدا . لمزيد من التفصيل أنظر المرجع السابق ، ص 122 .

3- وقد تكونت في ظل هذا القانون بالفعل عدة جمعيات للدفاع عن البيئة في مصر ، تجاوز عددها الثمانين جمعية لعل أبرزها : الجمعية المصرية للعلوم البيئية ، الجمعية المصرية للمحافظة على الثروات الطبيعية ، الجمعية المصرية للمحافظة على البيئة ، الجمعية البحرية المصرية ... نقلا عن د.نبيلة عبد الحليم كامل، نحو قانون موحد لحماية البيئة، دراسة في القانون المصري المقارن مع دراسته لمشروع قانون البيئة الموحد، دار النهضة العربية، 1993، ص 108 وما يليها.

4- فقد نصت المادة 103 من القانون رقم 04 لسنة 1994 على أن : "لكل مواطن أو جمعية معنية بحماية البيئة الحق في التبليغ عن أية مخالفة لأحكام هذا القانون". وقد نصت المادة 65 من اللائحة التنفيذية الصادرة بقرار رئيس مجلس الوزراء رقم 338 لسنة 1995 على أنه: "يجوز لكل مواطن أو جمعية معنية بحماية البيئة اللجوء إلى الأجهزة الإدارية والقضائية المختصة بغرض تنفيذ أحكام قانون البيئة وما ورد بهذه اللائحة.

وعلى النقيض من هذا التوسع الذي اعتمده المشرع الجزائري والمصري في قبول تأسيس الجمعيات البيئية ، فقد طبق القضاء الفرنسي صرامة كبيرة في قبول تأسيس الجمعيات المدافعة على البيئة طرفا مدنيا حصريا في الحالات التي ينص عليها القانون صراحة (1) .

وقد شكك جانب من الفقه الفرنسي في فاعلية القانون ، خاصة وأنه قد أثير تطبيق بعض الشروط الواردة بالقانون مشاكل عند تطبيقها ، الشيء الذي جعل المحاكم العادية المدنية والجزائية تأخذ موقفا متشددا من تأسيس هذه الجمعيات في الدفاع عن المصالح الجماعية التي تمثلها . بل أن بعض المحاكم الجزائية كانت ترفض قبول تأسيس هذه الجمعيات كأطراف مدنية فيما يتعلق بالجرائم التي تمس بسلامة البيئة . وقد كانت تسبب أحكام الرفض التي كانت تصدرها على أساس انعدام شرط المصلحة (2) .

وعلى الرغم من التحول التشريعي في إقرار حرية إنشاء منظمات المجتمع المدني ، والاعتراف لها بمركز الشريك ومنح بعضها حق المشاركة واللجوء إلى القضاء ، فإن هناك عدة عراقيل من شأنها أن تؤثر على دورها وتقلص من حريتها ونشاطها .

الفرع الثاني : معوقات منظمات المجتمع المدني في أداء دورها .

على الرغم من التوسع في قبول تأسيس الجمعيات البيئية كأحد الفاعلين في منظمات المجتمع المدني للدفاع عن المصالح الجماعية للأفراد المنتسبين لها ، أو بالدفاع عن مصالح حتى الأفراد غير المنتسبين إليها، أو بتفويض كتابي من شخصين فإن النزاع الجمعي البيئي لم يزدهر بعد، ولم تتعد القضايا المنشورة والمتداولة من قبل الباحثين رؤوس الأصابع ، ولعل ذلك يرجع إلى حداثة التشريع الذي تناول لأول مرة وبوضوح حق جمعيات حماية البيئة في التقاضي من خلال قانون رقم 03-10، وعدم تمديد هذا الحق إلى باقي منظمات المجتمع المدني كالنوادي الخضراء ، والنوادي الشبابية ، المنظمات الجماهيرية... كون أن الجمعيات البيئية ليست الوحيدة في الجزائر العاملة في مجال حماية البيئة. ويمكن رد هذه المعوقات إلى سببين رئيسيين هما نقص الوسائل المالية والمادية (أولا) وعدم قدرة منظمات المجتمع المدني على التفاعل في علاقاتها مع المواطنين والهيئات (ثانيا) .

1- Michel Prieur , op. , cit. , P 117 .

2- غير أن جانب من القضاء الفرنسي كان يتوسع في تفسير شرط المصلحة ، بل أجاز صراحة إدعاء هذه الجمعيات بالحق المدني أمام القضاء الجزائري . نقلا عن ذ.نبيلة عبد الحليم كامل ، المرجع السابق ، ص 106 وما يليها .

أولاً: الصعوبات المالية والمادية .

تتنوع مصادر تمويل منظمات المجتمع المدني إذ تشمل اشتراكات الأعضاء، والإعانات التي تقدمها الدولة والجماعات المحلية، والعائدات المرتبطة بنشاطها، والهبات والوصايا⁽¹⁾.

غير أنه ونظراً لمحدودية الموارد الناجمة عن اشتراكات الأعضاء ، والعائدات المرتبطة بنشاطها والهبات والوصايا خلص بعض الباحثين إلى القول بأن جمعيات حماية البيئة ضمن منظمات المجتمع المدني تعتبر الأب الفقير بمقارنتها مع تلك الناشطة في ميادين أخرى⁽²⁾ . ومقابل ذلك فقد وضعت الدولة شروطاً وإجراءات صارمة حتى تستفيد هذه الأخيرة من الإعانات . إذ يجب على الجمعيات والمنظمات أن تقدم برنامج عملها التفصيلي إلى الجهات المختصة مع التوقعات المالية المحتملة لإنجاز برامجها . كما فرضت الجهات المختصة على جمعيات حماية البيئة مثلاً الناشطة في مجال حماية البيئة والراغبة في الحصول على إعانات من الدولة أن تعين محافظ حسابات مسجل في قائمة المهنيين لمدة ثلاثة سنوات مالية متتالية قابلة للتجديد مرة واحدة⁽³⁾ ، على أن ترسل نسخة من المحضر المتضمن تعيين مندوب الحسابات إلى أمين الخزينة العمومية والسلطات المانحة (الدولة و/أو الجماعات المحلية) في أجل أقصاه ثلاثين يوماً بعد تعيين محافظ الحسابات⁽⁴⁾.

وفي غالب الأحوال تتحصل بعض منظمات المجتمع المدني العاملة في مجال حماية البيئة على الإعانات من الصناديق الولائية لترقية مبادرات الشباب والممارسات الرياضية ، والتي يتم تغذيتها من مساهمات الولايات والبلديات بنسبة 2% من نتائج الضرائب المباشرة للجماعات المحلية ، وتدفع هذه المساهمات سنوياً⁽⁵⁾ . ونظراً لعدم وضوح النصوص القانونية فإن منظمات المجتمع المدني العاملة في هذا الحقل غالباً ما تحرم من هذه الإستفادات بدعوى توجيهها إلى النشاطات الشبابية والترفيهية .

1- لمزيد من الشرح والتفصيل أنظر إلى دليل الجمعيات، الوزارة المنتدبة لدى الوزير الأول المكلفة بالنضام الوطني والعائلة، الطبعة الأولى، 1997 ص 46. وكذلك المرسوم التنفيذي رقم 01-351 المؤرخ في 10 نوفمبر 2001 المتعلقة بمراقبة استعمال إعانات الدولة أو الجماعات المحلية والمنظمات، ج.ر رقم 67 لسنة 2001 .

2- ساسي سقاش، المرجع السابق، ص 136 .

3- أنظر لنص المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 01-351 السابق .

4- أنظر لنص المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 01-351 السابق .

5- أنظر لنص المادة 03 و 04 من المرسوم التنفيذي رقم 96-123 المؤرخ في 06 أبريل 1996 الذي يحدد طبيعة مساهمة الولايات والبلديات ومبلغها في تمويل الصناديق الولائية لترقية مبادرات الشباب والممارسات الرياضية، ج.ر رقم 22 لسنة 1996.

أما التبرعات والهبات فهي في مجملها ضعيفة بسبب ضعف الوعي البيئي من جهة ولنقص التواصل بين هذه المنظمات الجماهيرية والمؤسسات الاقتصادية والتجارية العامة أو الخاصة من جهة أخرى . وبالإضافة إلى الصعوبات المالية فإن هذه المنظمات الجماهيرية تفتقد في أغلبها إلى الوسائل المادية التي توفر الحد الأدنى من وسائل العمل ، بداية من المقرات أين يصعب عليها الاجتماع بأعضائها والتشاور معهم حول كيفية وضع مختلف البرامج . ورغم المطالب المتكررة في هذا الشأن فإن الاستجابة إليه تكاد تكون شبه مستحيلة ، مما اضطر الكثير من الجمعيات والنوادي إما إلى الانسحاب كلية بحل نفسها أو التوقيع والانكماش ومن ثم تحديد أنشطتها والتقليل منه، الشيء الذي انعكس سلبا على حماية البيئة البحرية .

ثانيا : الصعوبات المتعلقة بالتواصل والتفاعل .

لا تنحصر الصعوبات التي تعيق مهام منظمات المجتمع المدني العاملة في مجال حماية البيئة البحرية وتحد من تحقيق أهدافها في الصعوبات المالية والمادية فقط، بل تتعداها إلى معوقات أخرى داخلية منها وخارجية⁽¹⁾ .

فأما المعوقات الداخلية فتتمثل في ضعف الرغبة في التطوع والعمل المدني النضالي ، الشيء الذي أدى إلى ضعف المشاركة ونقص ملحوظ في النضال البيئي لمنظمات المجتمع المدني . وقد ساهم نقص الخبرات التي تحتاج لها هذه المنظمات إلى تعثر تطويرها بالشكل الذي يمكن أن يؤدي إلى تحسين أدائها وقدرتها على تحقيق أهدافها . وفي هذا الإطار فقد أكدت وزارة البيئة والتنمية المستدامة والسياحة أن دور منظمات المجتمع المدني في حماية البيئة في الجزائر لازال هامشيا ولا يستجيب إلى التطلعات المنتظرة منه⁽²⁾ .

فقوة التنظيم والانضباط والتخطيط المحكم الذي يجب أن تتمتع به منظمات المجتمع المدني هو الكفيل إلى تحقيق أهدافها المنشودة في مجال حماية البيئة البحرية ، ومن شأنه أن يحولها إلى هيئات شبه عامة أو شبه رسمية (semi- officielles, parapublic) نتيجة التنظيم المحكم الذي تعتمده

1- د. محمود بوسنة، الحركة الجمعوية في الجزائر: نشاطها وطبيعة تطورها ومدى مساهمتها في تحقيق الأمن والتنمية، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، العدد رقم 17، جوان 2002، ص 141 .

2- وزارة تهيئة الإقليم والبيئة، المخطط الوطني للأعمال من أجل البيئة والتنمية المستدامة، ص 10 وما يليها .
وتواجدها المستمر في الميدان تأكيدا على قوتها وفعالية نشاطها النظالي⁽¹⁾ .

غير أنه يبدو لنا وبالرجوع إلى الواقع العملي فإن العديد من هذه المنظمات العاملة في مجال حماية البيئة البحرية لا تتمتع بالقدر الكافي من التنظيم والكفاءة، إذ ينحصر دور بعضها إلا في المشاركة في المناسبات الرسمية لا غير.

ومن جهة أخرى نظرا لصعوبة توصل منظمات المجتمع المدني الناشطة في مجال حماية البيئة البحرية إلى المعلومات البيئية واصطدامها بحاجز السر المهني ، الذي يحول دون توغلها إلى مختلف الإدارات العمومية من أجل الحصول على الوثائق والمعلومات المتعلقة بالبيئة البحرية ، وعدم إشراكها بصورة فعلية في اتخاذ القرارات التي تمس البيئة. فإن تأثيرها أصبح بدون فعالية ، إذ أصبحت أغلب نشاطاتها عبارة عن ردود أفعال ذو تأثير جد محدود اتجاه القرارات التي تتخذها الإدارة والتي من شأنها أن تمس بالبيئة البحرية⁽²⁾ .

ونظرا لاعتماد الدولة لسياسة توجيه منظمات المجتمع المدني ومحاولة التحكم فيها ، ومراقبة مصادرها المالية ، والتحكم في نسق أدائها وفي علاقتها ببقية المنظمات والهيئات الأخرى ، وعدم إشراكها في اتخاذ القرار ، فإن العلاقة بين منظمات المجتمع المدني والسلطة أصبحت قائمة على أساس الحذر والشك ونقص الثقة .

وفضلا على ذلك فإن الدولة تتخذ موقفا مزدوجا من منظمات المجتمع المدني ، فمن جهة فهي ترغب في تنشيطها وإشراكها في الحياة العامة ، ويظهر ذلك من خلال تسهيل إنشائها ومنح اعتمادها ، ومن جهة أخرى فهي تمارس العلاقة بشكل انتقائي فيما يتعلق بمنح التسهيلات ، وهذا بحسب الظروف والغرض الذي تهدف الدولة إلى تحقيقه .

ونظرا لكون أن البيئة البحرية قضية الجميع فإننا نرى بأنه من الضروري توحيد جهود منظمات المجتمع المدني العاملة في هذا المجال وتبادل برامجها والتعاون من أجل الحفاظ على البيئة البحرية ضمن شبكة اتصال وتواصل . فعدم امتلاك وسائل الاتصال يؤدي إلى صعوبة ربط هذه المنظمات

1- ويناس يحي ، المرجع السابق ، ص 151 .

2- شحنة سيداني، الاعتراف بحق الإنسان في البيئة بين الضرورة والمعارضة، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو، الجزائر ، مارس 2000 ، ص 136 .

لعلاقات فيما بينها ، لغياب التنسيق والتعاون . ويعتبر جانب من الفقه⁽¹⁾ أن تجمع هذه المنظمات في شكل فيدراليات سيؤدي إلى تعميم الممارسات والاستفادة من التجارب الناجحة ، وسيعمل على توحيد الموارد والطاقات لإنجاز المشاريع الكبرى التي تتجاوز إمكانيات الجمعية الواحدة ، إضافة إلى فرض شروطها في التعامل مع السلطة باعتبارها ورقة ضغط لها وزنها في اتخاذ القرار البيئي⁽²⁾ .

وفي نفس السياق فإن منظمات المجتمع المدني العاملة في مجال البيئة البحرية تجد صعوبة في التواصل مع المؤسسات الاقتصادية ، كون أن نشاط العديد من هذه المؤسسات الاقتصادية له تأثير سلبي على البيئة في مكوناتها . ولذلك يبدو أنه من الضروري أن تعمل هذه المؤسسات على تدعيم منظمات المجتمع المدني ماديا ومعنويا بتخصيص لها بعض المبالغ المالية كمساعدات وهبات لتغطية تكلفة الأنشطة الضارة بالبيئة البحرية ، والتنمية عامل الثقة المفقود بينهما . و من اجل تحقيق التعاون المنشود يجدر بمنظمات المجتمع المدني التقرب من المؤسسات الاقتصادية، وعلى هذه الأخيرة مساعدتها وتمويل أنشطتها من أجل تنفيذ برامجها.

ومع توسيع دور منظمات المجتمع المدني في حماية البيئة البحرية باعتبارها شريك اساسي في تحقيق الحماية المنشودة ، لا بد من أن يصاحب ذلك وضع نظام متابعة صارم يحقق الأمن والسلامة البحرية ويقلل من مخاطر التلوث ونسبه . هذا ما سنتناوله في المطلب الموالي .

1- Bernard Gassen, vitalité des innovations des réseaux associatifs , le monde diplomatique, revue périodique , février 1988 , n° 3421 , P 21 .

2- وتأسيسا لذلك فقد تم إنشاء أول فدرالية وطنية لجمعيات حماية البيئة في الجزائر خلال الملتقى الوطني الأول الذي ضم الجمعيات البيئية خلال شهر أوت 1998 .

المطلب الثاني : وضع نظام مراقبة صارم .

لقد استعمل البحر مند القدم في النقل والتنقل ، كما أن الاستعمالات الاقتصادية لثرواته قد قدم قدم الإنسان . ونظرا لتطور استعمالاته واستغلالاته المكثفة بسبب الملاحة البحرية المفرطة وغير العقلانية أصبحت البيئة البحرية في عمومها مهددة بفعل النشاط الاقتصادي للإنسان . لذلك فإن تحقيق الأمن البحري وحماية البيئة البحرية لا يأتي إلا من خلال وضع نظام صارم، ومن خلال تهيئة خدمات أرضية معاونة تساهم في تأمين البيئة البحرية من مخلفات التلوث (فرع أول) وإنشاء مناطق إيكولوجية بحرية خاصة تتبنى مناهج بحرية خاصة آمنة لمنع التلوث البحري بها (فرع ثاني).

الفرع الأول : الخدمات الأرضية المساهمة في تأمين البيئة البحرية .

تشمل هذه الخدمات بعض الميكانيزمات التي تجنب البيئة البحرية مسببات التلوث كاسترجاع النفايات رسكلتها ، التشييد في تدايير الوقاية البحرية والأمان ، تأهيل ورفع كفاءة العاملين في البحر ... على أن تنظم وفق قواعد آمنة تلتزم بها كافة النشاطات .

أولا : الرسكلة والاسترجاع .

لقد أفرز التقدم التقني في مجال التصنيع آثار وخيمة على الحياة البحرية ، ولا يقل تأثير النفايات المنزلية وتصريفها في البحار دون معالجة على الأضرار التي يسببها النشاط الصناعي. لذا أصبحت الدول المطلة على البحر تعي خطورة ذلك النشاط على البيئة البحرية، فعمدت البعض منها إلى القيام بعمليات الرسكلة للنفايات الصناعية والمنزلية، من خلال التصحيح والتقويم الذي تدخله بعض الشركات المتخصصة سعيا منها لاستعمالها مرة ثانية بعد إعادة تشكيلها⁽¹⁾ . وبهذا المفهوم تعتبر عمليات الرسكلة أكثر من ضرورة وخطوة هامة في استرجاع النفايات التي كان في الغالب ينتهي بها المسار إلى البحر ، من أجل إعادة استخدامها من جديد .

وتعتبر عمليتا الرسكلة والاسترجاع وسيلتين أساسيتين ظهرتا كنتيجة لتطور الدراسات والأبحاث التي لم تعد قاصرة على مجرد مشكلة التخلص من النفايات بطريقة صحية ، ولكنها اتجهت إلى الاستفادة الاقتصادية من هذه النفايات سواء باسترداد بعض محتوياتها وإعادة تصنيعها مرة أخرى ، أو تحويل بعض مواد النفايات إلى سلع ومنتجات مقبولة⁽²⁾ . فعمليتا الرسكلة

1- د. معوان مصطفى ، المرجع السابق ، ص 96 .

2- د. أحمد المهدي ، الحماية القانونية للبيئة ودفع البراءة الخاصة بها ، دار الفكر والقانون ، مصر ، سنة 2006 ، ص 198 وما بعدها .

والاسترجاع إذن هما وسيلتين رئيسيتين لثمين النفايات وإعادة استخدامها من جديد ، بتصنيع مواد جديدة من مواد مماثلة إلى سلع ومنتجات جديدة . كما تعتبر عمليتا الرسكلة والاسترجاع وسيلتين أيضا للتقليل من تكاليف الإنتاج ، لأن مثلا تكلفة إعادة تصنيع قارورة قديمة لإعادة استخدامها أقل بكثير من تكلفة صنع قارورة جديدة .

إن عمليتا الرسكلة والاسترجاع مع باقي طرق ضبط إنتاج النفايات والوقاية منها هما وسيلتان هامتان في الوقت الحالي ، لذا أصبحت العديد من الدول الرائدة في مجال مكافحة التلوث تعرضها على المؤسسات الصناعية من اجل المساهمة الفعالة في حفظ الصحة العمومية والمحيط البيئي⁽¹⁾ . ومن ثم يجب أن تتخذ هذه التدابير في المنظومة البيئية الجزائرية وتعمم على كافة المؤسسات الصناعية في سبيل تحقيق تنمية بيئية مستدامة⁽²⁾ .

ثانيا : تشديد تدابير الوقاية البحرية والأمان .

من بين أهم مصادر التلوث البحري تلك الناتجة عن مخلفات نشاط الملاحة البحرية . إذ أن البحر الأبيض المتوسط يعرف عبور 2000 باخرة سنويا في مياهه ، وأن 20 % من النقل العالمي للبتترول يتم عبر ممرات مياهه . وقد أدى تزايد حوادث وكوارث تلك السفن والناقلات إلى ارتفاع مستويات التلوث جعلت بعض الدول تنادي باستحداث شهادات منع التلوث ، عن طريق إخضاع هذه السفن إلى فحوص خاصة دورية وكاملة للتأكد من مدى ملائمة بناياتها وتجهيزاتها لتدابير الوقاية والأمان، تقوم بها شركات دولية متخصصة⁽³⁾ .

وقد أصبحت العديد من الدول الساحلية تطالب ربان السفن الراغبة في الدخول إلى موانئها بتقديم هذه الشهادات للتأكد من عدم وجود أي تهديد من شأنه أن يضر ببيئتها البحرية . وتزداد صرامة المراقبة على ناقلات النفط التي أصبحت مطالبة بناء هيكلية يتلاءم وحماية البيئة

1- صليحة علي صداقة ، المرجع السابق ، ص 216 .

2- وفي الجماهيرية الليبية مثلا تستخدم مياه الصرف الصحي المسترجعة في ري الأراضي الزراعية بعد مرورها بعدة مراحل للمعالجة عن طريق أجهزة حديثة معدة لهذا الغرض . كما تستخدم الفضلات بعد رسكلتها كسماد للتربة ذات قيمة عضوية مفيدة للزراعة ، وقد ثبت نجاح هذه التجربة بالفعل في مدينة رأس لانوف . نقلا عن محمود الفلاح ، أحواض الأكسدة أفضل الطرق لمعالجة مياه المجاري بالجماهيرية ، مجلة البيئة ، عدد 09 ، لسنة 1988 ، ص 08 .

3- د. أحمد عبد الكريم سلامة ، التلوث النفطي وحماية البيئة البحرية ، مجموعة بحوث مقدمة ومنشورة للمؤتمر العلمي الأول للقانونين المصريين المنعقد في القاهرة يوم 25-26 فبراير 1992 ، المنظم من قبل الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والإحصاء والتشريع ، مصر ، سنة 1992 ، ص 29 .

البحرية، غالبا ما يكون هيكل مزدوج مصنوع من مواد عازلة و مانعة للتسرب تفاديا لاي خطر. وفي السياق هذا عمل الإتحاد الأوروبي على اتخاذ جملة من التدابير المساعدة للوقاية من الأضرار الناجمة عن التلوث البحري ، إذ أنشأ بموجب التوجه الأوروبي رقم 59/2000 نظاما جويًا عن طريق الأقمار الصناعية لرصد المخالفات البحرية ومتابعة مركبيها⁽¹⁾ . ولقد أثبت هذا النظام فعاليته في متابعة الملوّثين البحريين و الكشف المبكر لعمليات التلوث و حصر مناطقه ، إذ يمكن التدخل السريع من السيطرة على ازالة اثار التلوث .

الفرع الثاني: إنشاء مناطق إيكولوجية بحرية خاصة .

لقد أصبحت ظاهرة تلوث البحر الأبيض المتوسط من الظواهر الهامة التي يجب وضعها في اعتبار دوله، فقد أصبحت ظاهرة متكررة الحدوث امتدت إلى خارج مياهه. وتعتبر إدارة الأزمات الإيكولوجية الناجمة عن ذلك في الوقت الحالي من أخطر الأزمات التي يجب أن توليها الدول اهتماما خاصا، وتوفر لها الحلول عند حدوث كوارث بيئية عن طريق إنشاء مناطق إيكولوجية بحرية خاصة يتم الاعتراف بخصوصيتها لأسباب فنية معروفة تبعا لظروفها الإيكولوجية، والطابع الخاص للملاحة فيها، مما يستدعي تبني بشأنها مناهج خاصة آمرة لمنع التلوث البحري بها⁽²⁾. والمناطق الإيكولوجية الخاصة هي في الغالب مساحة يابسة أو مائية تتميز بما تتضمنه من كائنات حية نباتية أو حيوانية ، أو ظواهر طبيعية ذات قيمة علمية أو ثقافية أو جمالية أو السياحية يصدر بتحديداتها وحمايتها قرار من السلطة المختصة⁽³⁾ .

وبناء على المزايا التي توفرها هذه التقنية القانونية للوقاية من التلوث البحري ، فقد انتهى الأمر إلى إقرارها من طرف عدة اتفاقيات دولية . وتعرف اتفاقية ماربول هذه الأخيرة "بأنها كل منطقة تستدعي إتباع أساليب إلزامية خاصة لمنع التلوث البحري فيها بالمواد النفطية أو أية مواد أخرى ضارة " ⁽⁴⁾ . وقد أكدت العديد من الاتفاقيات الدولية على تكثيف إنشاء مثل هذه المناطق في

1- Elisa Noemie et Frédéric Castallenet, rapport sur la pollution marine par hydrocarbures et les dégazages sauvages en méditerranée , collection dirigée par Jacques Bourrinet , centre d'études et de recherche internationales et communiant aires , université d'Aix Marseille 3 , France , 2000 , P 46 .

2- د. أحمد عبد الكريم سلامة ، المرجع السابق ، ص 29 .

3- د. ماجد راغب الحلو ، المرجع السابق ، ص 117 .

4- د. محمد البراز ، حماية البيئة البحرية البحرية -دراسة في القانون الدولي- ، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006، ص 182 .

حوض البحر الأبيض المتوسط منها اتفاقية مونتي غوباي حول قانون البحار . والجدير بالذكر أن السفن المبحرة في هذه المناطق ملزمة بالاحتفاظ على متنها بمخلفات المواد النفطية والمواد الأخرى الضارة ، ومياه تنظيف الصهاريج والقمامة إلى حين الوصول إلى الموانئ أو المحطات النهائية المجهزة بالمنشآت الضرورية والتخلص منها بطرق تراعي المعايير البيئية .

ويعطي القانون الداخلي⁽¹⁾ والدولي حماية خاصة لهذه المناطق ، فيحظر القيام بداخلها بأي عمل من شأنه المساس بالبيئة الطبيعية أو بمستواها الإيكولوجي ، أو الإضرار بالكائنات الحية أو النباتية الموجودة في إطارها . فيحرم القيام بإتلاف أو تدمير التكوينات الجغرافية ، أو تلويث مياهها بأي صورة من الصور . كما يمنع ممارسة أي نشاط ملاحى إلا بترخيص من السلطات المختصة وبعد تقديم التأثيرات المحتملة على البيئة البحرية.

ويمنع أيضا ممارسة أي أعمال في الأوساط البحرية بهذه المناطق إذا كان ذلك من شأنه التأثير على بيئة هذه المناطق .

ولإدارة هذه المناطق يجب أن تكلف الجهات الإدارية متخصصة لرعايتها والإشراف على إدارتها وحمايتها ، بأن يعهد إليها تنفيذ القواعد الآمرة التي أنشأت بغرض حمايتها. وتختص هذه الإدارة بإعداد البرامج والدراسات للكارثة البيئية للنهوض بهذه المناطق ، ورصد الظواهر البيئية وتعداد الكائنات البحرية والنباتات البحرية الموجودة بها، وإعلام الجمهور، والطاقم الملاحى بأهداف إنشاء هذه المناطق وتثقيفه بيئيا حماية لها⁽²⁾ .

وإذا تم مخالفة التدابير الإدارية والتنظيمية التي وضعت لحماية هذه المناطق تشدد العقوبة ، ويحكم فضلا عن ذلك بتحميل المخالف نفقات إزالة آثار التلوث وإصلاح ما أصابها من ضرر .

وبالرجوع إلى القانون الجزائري لا نجد إشارة صريحة إلى إنشاء مثل هذه المناطق الخاصة ، غير أنه بمواجهة نصوص قانون رقم 03-10 بشأن حماية البيئة نجده قد تضمن الإشارة إلى المحميات الطبيعية ، واعتبرها مناطق متميزة لما تتضمنه من كائنات حية وما تتوفر به من خصائص بيئية أو طبيعية وما تتمتع به من تشريعات صادرة لحمايتها .

1- راجع المادة 01 من مرسوم رقم 87-144 مؤرخ في 16 يونيو 1987 يحدد كفايات إنشاء المحميات الطبيعية وسيرها ، ج.ر رقم 25 لسنة 1987 .

2- صليحة علي صداقة ، المرجع السابق ، ص 203 وما بعدها .

أما في مصر فقد أنشأ جهاز حماية شؤون البيئة مجموعة من المناطق البحرية الخاصة ووفر لها الحماية الخاصة ومنها "منطقة علبة" التي تقع بالبحر الأحمر بشريط ساحلي يمتد إلى "الغردقة" وحتى الحدود مع السودان ، وكذلك منطقة "أشتوم الجميل" التي أعلنت منطقة خاصة ببناء على توصية دولية من الأمم المتحدة .

ومع تكثيف الحماية القانونية التي تعرضنا لآلياتها ووسائلها في الباب الأول من هذه الرسالة ، قد يقع أن يتم التعدي على هذه البيئة بالرغم من وجود هذه الحماية ، ومن ثم تتدخل آلة القانون مرة اخرى لردع المخالف وجبر الضرر . نتناول ذلك من خلال الباب الثاني من هذه الرسالة مبرزين النظام القانوني الذي اوجده المشرع الجوائي و التشريعات المقارنة لإصلاح الاضرار والردع المتسبب فيها.

خاتمة الباب الأول .

من خلال استعراض مصادر التلوث البحري لاحظنا أن الاعتقاد الذي كان سائدا بأن البحر يملك ثروات ومصادر غير معرضة لأية أخطار بدأ مع مرور الأيام يتلاشى خاصة مع ازدهار حركة الملاحة البحرية والتوسع العمراني والتصنيع واستخدام المنتجات الكيماوية ، حيث تسهم مجموعة واسعة من الأنشطة البرية والبحرية في تدهور البيئة البحرية خاصة الملوثات النفطية الناجمة عن الطرح المتعمد للسفن والناقلات أو غير المتعمد نتيجة الإهمال أو بسبب الحوادث العارضة ، إضافة إلى تأثير المصادر الأخرى ، لذا حرصنا في إبراز أهم المسببات وتأثيراتها الضارة على البيئة البحرية .

إن البيئة البحرية في البحر المتوسط سريعة العطب لأنه أصبح يتعرض لمصادر وأنواع تلوث مختلفة ، الأمر الذي لا يقتصر علاجه عند حد التدخل الانفرادي للدول تطبيقا لقوانينها الداخلية ، بل تحتاج هذه الجهود إلى دعم المجتمع الدولي . فالدول التي تقع في منطقة إقليمية واحدة بحاجة إلى إنشاء منظمات دولية إقليمية تتوفر على آلية للمراقبة وآلية للتدخل وأخرى لحل المنازعات والتعويض

ولأهمية الإدارة البيئية في تكريس الجانب الوقائي لحماية البيئة البحرية تناولنا في الفصل الثاني الدور الوقائي للجهات الإدارية بشقيها المركزي والمحلي وتبيان وظيفتها الوقائية في الحد من أضرار التلوث البحري . والملاحظ أن هذه الوظيفة قد تعثرت بسبب تخلف جهاز إداري خاص بالبيئة البحرية بسبب التناوب المستمر لمختلف الوزارات على مهمة حماية البيئة البحرية .

نتيجة للتحويل الذي شهدته أساليب الوقاية تحلت الإدارة على الأساليب الانفرادية وشرعت حديثا في إرساء قواعد الشراكة . من خلال إشراك الجمعيات ومختلف فعاليات المجتمع المدني في المشاركة بطرقها ووسائل عملها المختلفة في المحافظة على البيئة البحرية . كما لجأ المشرع الجزائري إلى القواعد التقنية المتعلقة بمكافحة التلوث البحري لضمان تجسيد الطابع الوقائي .

إلا أنه ورغم ذلك لا يمكن الجزم بعدم وقوع حالات تلوث أو تدهور للوسط البحري ، لذلك يستدعي الأمر التفكير في كيفية إصلاح الضرر وردع المخالفين للتدابير المتعلقة بحماية البيئة البحرية.

البياب الثاني **النظام القانوني لحماية** **البيئة البحرية :** **جانب المسؤولية .**

لقد بدأت البيئة البحرية بالفعل رغم نظامها البديع وخيراتها الكثيرة تعاني بما أصابها من جراء التلوث، وتعجز عن معالجته تلقائيا. ومع تلوثها أصبح الإنسان نفسه يعاني من المشاكل ويذوق من ألوان العذاب بما قدمت يداه. وقد دفعت البشرية ثمن هذا الاعتداء غاليا متمثلا في الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية.

فالأمر إذن جد خطير ويستوجب الوقوف والتدبر على كافة المستويات، ومن هذا المنطلق يكون من باب أولى توفير رؤية قانونية شاملة تضع الحلول القانونية التي تواجه تلك المخاطر من أساسها ، وتحد من تداعياتها . بل العدالة تقتضي أن نتدبر كيفية جبر هذه الأضرار، خاصة عندما يعجز الأفراد عن المطالبة بالتعويض إزاء عدم وضوح الرؤية القانونية، خاصة مع انتشار الضرر انتشارا كبيرا.

والواقع أن الإدراك الفعلي لهذا الأمر بدأ يتبلور مع الوعي الكامل بحقيقة الوضع في نهاية الخمسينات تقريبا ، حيث أن جبر هذه الأضرار وجهت رجال القانون إلى التفكير في وضع نظام خاص للتعويضات الناتجة عن الكوارث المتتالية . وحيث أن المسؤولية القانونية بأنواعها المتعددة تتكامل في توفير الحماية الفعالة للبيئة البحرية ، فإن المسؤولية المدنية يمكن أن تلعب دورا هاما وحاسما في هذا الشأن متى أمكن تحديد الملوث (الفصل الأول) .

وإن كانت المسؤولية المدنية تساهم في إصلاح وجبر الضرر الناجم عن تلوث الأوساط البحرية ، إلا أنها لا يمكن أن تحقق لوحدها ردعا كافيا ، لذلك يكون من المفيد أن نبين نصيب السياسة العقابية في الحد من الاعتداءات التي تمس بالأوساط البحرية من خلال البحث في الجزاءات الجنائية والإدارية (الفصل الثاني) .

الفصل الأول :

المسؤولية المدنية الناتجة عن

أضرار التلوث البحري .

إن الحفاظ على بيئة بحرية نقية وخالية من التلوث وحماية المتضررين من آثاره المدمرة في الوقت الحالي يشكل مطلباً عالمياً يهدف إلى حماية الأشخاص والأموال نظراً لخصوصية مخاطر التلوث البحري، وللعناصر الطبيعية المكونة للبيئة البحرية في حد ذاتها. وبما أن تدخل الدول سواء على المستوى الداخلي أو الدولي لا يمكن أن يستجيب وحده للوظيفة الوقائية بحكم محدودية أداء النظام الوقائي، الشيء الذي يستوجب عرض مدى إسهام المسؤولية المدنية في إصلاح الأضرار الناجمة عن التلوث البحري. ومما لا شك فيه أن تحقيق مثل هذه المسؤولية يهدف إلى ضمان تعويض كامل للمضررين.

والجدير بالذكر أن قانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة جاء حالياً من أية نصوص خاصة بقواعد هذه المسؤولية، وكذلك القانونين المصري والفرنسي لم يكونا أوفر حضا من القانون الجزائري، حيث لم ينظما هذه المسؤولية بقواعد خاصة وإنما أحالا إلى تطبيق القواعد العامة، الأمر الذي يستوجب ضرورة البحث عن قواعد خاصة لهذه المسؤولية، ولذلك يكون لزاماً دراسة الأنظمة الحديثة التي تنبت قواعد خاصة.

لمعالجة هذا الفصل نتناول النظام القانوني لدعوى المسؤولية (المبحث الأول)، ثم البحث في مدى مساهمة الآليات الجماعية في تعويض المتضررين (المبحث الثاني).

المبحث الأول :

النظام القانوني لدعوى المسؤولية .

على الرغم من أن التشريعات الصادرة بخصوص حماية البيئة البحرية تهدف بصفة أساسية إلى منع الإضرار بالبيئة البحرية وضرورة المحافظة عليها ، إلا أنها ومع كثرتها لم تبين للمضروبين كيفية مباشرة إجراءات الدعاوى المدنية ، حيث أنها خلت في إطار النصوص الداخلية من أي نص قانوني عملي يبين كيفية المسائلة المدنية والسبيل إلى ذلك .

يكتسي البحث في النظام القانوني الخاص بدعوى المسؤولية المدنية فحص النزاع في القوانين الداخلية في جانبه الإجرائي ، الذي يستوجب بيان القواعد الإجرائية لدعوى المسؤولية من خلال مناقشة الشروط المتعلقة بالأطراف من صفة أهلية مصلحة واختصاص في (المطلب الأول)، ثم التأكد من مدى توافر الشروط الموضوعية المرتبطة بالفعل المولد للضرر وتحديد المسئول ومن تم بحث في الأساس القانوني الذي تقوم عليه دعوى المسؤولية في (المطلب الثاني) .

المطلب الأول : الشروط الإجرائية لرفع دعوى المسؤولية .

حتى تتمكن المحاكم النظر في دعوى التعويض المرفوعة من قبل المتضررين يجب أن يستجيب هذا النزاع إلى القواعد الإجرائية التي يحددها القانون قبل مباشرة أية خصومة قضائية أهمها الصفة، الأهلية، المصلحة والاختصاص .

الفرع الأول : الصفة في دعوى المسؤولية .

من بين المبادئ التي استقر عليها فقه المرافعات أن لا ترفع الدعوى إلا من طرف المتضرر ذي الصفة، وهذا يعني أن تحرك دعوى التعويض من قبل المتضرر صاحب الحق محل الاعتداء. فإذا انعدمت الصفة فإن مصير الدعوى يكون الرفض ولا يمكن للجهات القضائية سواء كانت المحاكم أو المجالس الاستمرار في النظر والتصدي لها ، إذ لا يجوز طبقا لما أُنهت إليه المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري لأحد أن يرفع دعوى أمام القضاء ما لم يكن حائزا لصفة التقاضي. فالصفة شرط لازم وضروري لقبول الدعوى والاستمرار فيها.

ولا تكاد دعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن تلويث البيئة البحرية أن تخرج عن هذا المبدأ ، غير أن الصفة والحال هذا قد تأخذ مضمونا أوسع بحسب اختلاف المصالح المتضررة من قبل المسئول (المدين بالتعويض) سواء تلك التي أصابت المتضرر الفرد (أولا) أو تلك التي أصابت مجموع المصالح العامة للمواطنين وحينها يقع على عاتق جمعيات حماية البيئة البحرية واجب تحريك الدعوى (ثانيا) أو تلك التي أصابت المصالح المملوكة للدولة (ثالثا) .

أولا : المضرور وذوي الحقوق .

يعتبر المضرور المباشر صاحب الحق الأصيل في طلب التعويض عن الأضرار الماسة بشخصه أو ماله ، والمترتبة عن الحوادث البحرية والتعدي عن النظم الإيكولوجية البحرية بفعل مسببات التلوث البحري ، فإذا توافرت فيه أهلية التقاضي ووجدت مصلحة قانونية تبرر طلبه قبلت دعواه. ويعتبر حق المضرور في مباشرة دعوى التعويض مبدأ دستوري يجد سنده في المادة 32 من الدستور الجزائري الصادر سنة 1996⁽¹⁾، بل إن المواثيق الدولية لحقوق الإنسان ما فتئت أن تؤكد هذا

1- إذ تنص المادة 32 من الدستور الجزائري لسنة 1996 على أن: " الدفاع الفردي أو عن طريق الجمعية عن الحقوق الأساسية وعن الحريات الفردية والجماعية مضمون " .

الحق⁽¹⁾ . ولقد حرصت الكثير من النصوص القانونية على حماية بعض المجالات التي لها علاقة مباشرة وأساسية بالمتضرر مثل الصحة العامة والسلامة العامة والغذاء وحماية الثروة النباتية والحيوانية المتواجدة في البحر لأغراض اجتماعية واقتصادية⁽²⁾ ...

ويستوي هنا أن يكون الضرر جسديا أو ماليا ، ومثاله الصيادين الذين تضرروا بفعل انتشار بقع الزيت المتسربة من السفن ، أو أصحاب الفنادق السياحية المطلة على السواحل المتضررين بفعل قذف المياه القدرة على شواطئ البحار دون معالجة ، أو المصطافين الذين أصابتهم أمراض جلدية بفعل تلويث الشواطئ ...

وغني عن البيان أن المضرور المباشر حينما تثبت له صفة التقاضي يمكن له أن يباشر دعوى التعويض بنفسه أو بمن ينوب عنه قانونا⁽³⁾ ، على الرغم من أن الوضع الغالب هو توكيل الضحية لدفاع يتأسس في حقه أمام الجهات القضائية⁽⁴⁾ . وبحسب قواعد القانون المدني الجزائري والفرنسي فإن مدلول المضرور لا يقتصر على الضحية المباشر الذي تضرر بفعل تلوث البيئة البحرية ، بل يشمل أيضا المتضررين غير المباشرين من الفعل الضار ويطلق عليهم اسم المتضررين بالارتداد "victimes par ricochet" وهم الأشخاص الذين يلحقهم أدى مادي أو معنوي من جراء موت المتضرر المباشر .

يجب التنبيه هنا إلى أن المضرور بالارتداد يملك الصفة في التقاضي وله أن يباشر دعواه أمام القضاء مباشرة ويطالب بالتعويض عن الضرر الذي لحقه من جراء الأذى الذي مس الضحية في شخصه أو ماله ، وهي تختلف عن دعوى الحلول التي تثبت للخلف العام بعد وفاة المتضرر متأثر بأضرار مادية أو جسمانية أصابته نتيجة مخلفات التلوث .

ولقد لخصت محكمة النقض الفرنسية الأحكام السالفة في قرار صادر عنها بتاريخ 28 أبريل 1989 بقولها : " يكون الصناعي مسئولا عن الأضرار الناتجة عن نشاطه الصناعي الملوث في

1- فهذا نص المادة 06 من الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان تنص على أنه " لكل شخص الحق في اللجوء إلى القضاء لينظر في دعواه بصفة علنية وعادلة في أجل معقول عن طريق هيئة قضائية مستقلة ومحيدة ينشئها القانون . "

2- د. فرج صالح الهريش، جرائم تلويث البيئة ، دراسة مقارنة ، الطبعة الأولى ، المؤسسة الفنية للطباعة والنشرة ، 1998 ، مصر ، 68 وما يليها .

3- عبد الوهاب بوضرة ، الشروط العامة والخاصة لقبول الدعوى بين النظرية والتطبيق ، دار هومة ، الطبعة الثانية ، 2006 ، الجزائر ، ص 141 وما يليها .

4- راجع في هذا الخصوص الأحكام الواردة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري ، لاسيما المواد 12 ، 15 ، 16 منه .

مواجهة المضرورين المباشرين وبالارتداد دون التفرقة بين الضحايا المباشرين والغير " (1) .
ولم يتردد القضاء الفرنسي في تمكين دائي المتضرر المباشر والمتنازل لهم عن الحق في التعويض مجانا أو بمقابل الحلول محل مدينتهم في قبض قيمة التعويض بالتأسيس كأطراف في دعوى التعويض أمام القضاء المدني ، وهو ما أكدت عليه محكمة النقض الفرنسية (الغرفة المدنية الثانية) في حكم صادر لها بتاريخ 23 نوفمبر 1983 بقولها : " لا يوجد هناك ما يمنع قانونا من قبض دائي المضرور للمبالغ التي قررت له تعويضا عن الأضرار الماسة بشخصه فيما عدى ما يتعلق منها بالمصاريف المعاشية " (2) .

ثانيا : جمعيات حماية البيئة .

أعطى القانون رقم 90-31 (3) لجمعيات حماية البيئة دون سواها من منظمات المجتمع المدني الحق بعد اعتمادها قانونا في مباشرة الدعوى المدنية للمطالبة بالحقوق الفردية أو المشتركة لأفرادها أو للدفاع عن مصالح الجماعة التي تهدف إلى الدفاع عنها. ولقد مكن المشرع الجزائري الأفراد من حق إنشاء الجمعيات للمساهمة في حماية البيئة في القانون رقم 83-03 من خلال نص المادة 16 (4) . غير أن هذا القانون الذي ألغي بموجب قانون رقم 03-10 لم يعترف المشرع الجزائري فيه صراحة لجمعيات حماية البيئة بحق التقاضي والدفاع عن المصالح الجماعية ، الشيء الذي جعل القضاء وفي كثير من أحكامه يقضي برفض الدعاوي التي ترفع باسم جمعيات حماية البيئة لانعدام الصفة عند اللجوء إلى المحكمة المدنية ومباشرة دعوى التعويض المدني (5) .

بصدور قانون رقم 03-10 فقد تدارك المشرع الجزائري النقائص الواردة في قانون رقم 03-

83 ، إذ اعترف بموجب الفصل السادس منه بداية من المادة 35 لجمعيات حماية البيئة في حق

التقاضي أمام كل الجهات القضائية المختصة للدفاع عن كل مساس بالبيئة، سواء كان ذلك أمام

1-Cass.civ, 1^{ere} ch. 28 avril 1998, J.C.P 1998 , 11 , 10087 .

2- Cass.civ , 2^{eme} ch. 23 November 1983 ,Bull civ, 11, n o 188, J.C.P 1998 ,Ed , G, 1985 , 11 , 20378 , N.V.

3- قانون رقم 90-31 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1411 الموافق لـ 4 ديسمبر سنة 1990 والمتعلق بالجمعيات ، ج.ر رقم 53 لسنة 1990

4- إذ تنص المادة 16 من قانون رقم 83-03 على أنه : " يجوز إنشاء جمعيات للمساهمة في حماية البيئة . تحدد كليات إنشاء هذه الجمعيات وتنظيمها بموجب مرسوم " .

5- حيث قضت محكمة الحجار مؤرخ في 12/05/1996 بشأن دعوى رعتها جمعية حماية البيئة برفضها شكلا جاء في منطوقه " حكمت المحكمة حال فصلها في القضايا المدنية حكما علنيا حضوريا بعدم قبول الدعوى شكلا لانعدام الصفة " .

القضاء المدني أو الجزائي أو الإداري ، متى شكل ذلك التعدي مخالفة للأحكام التشريعية المتعلقة بحماية البيئة ، وتحسين الإطار المعيشي وحماية الهواء والماء والجو والأرض وباطنها والفضاءات الطبيعية وال عمران ومكافحة التلوث .

وما يعزز الرؤية المتعلقة بتوسيع قانون رقم 03-10 في صفة التقاضي للجمعيات البيئية إلى الحد الذي أصبحت تمثل فيه صاحبة الدفاع عن المصلحة العامة ما تضمنته أحكام المادة 36 من هذا القانون، والتي تقضي بأنه يمكن للجمعيات المعتمدة قانونا رفع الدعاوي القضائية أمام كل الجهات القضائية المختصة عن أي مساس بالبيئة ، حتى في الحالات التي لا تعني الأشخاص المنتسبين إليها بانتظام .

بل وأكثر من ذلك فقد اعترف المشرع الجزائري في المادة 38 من قانون رقم 03-10 لجمعيات حماية البيئة بالتمثيل المشترك "Representation conjointe" ويجب أن يفهم من هذه الصيغة – التمثيل المشترك – الواردة في أحكام المادة 38 بأنها ليست صورة مكررة من الدعاوي المقررة لجمعيات حماية البيئة الواردة في المادتين 36 و 37 والتي ترفعها الجمعيات للدفاع عن المصالح الجماعية أو المشتركة لأفرادها ، وإنما هي دعوى للدفاع عن مصالح فردية مجمعة "Interets individuls groupés" .

هذا وتجدر الإشارة أن هذه دعاوى –التمثيل المشترك– تثبت للجمعيات من أجل المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي تعرض له أشخاص طبيعويون في أجسامهم أو أموالهم وممتلكاتهم ، حينما تربط بينهم وحدة الفعل الملوث المولد للضرر . وقد اشترطت المادة 38 في مثل هذه الحالات ضرورة حصول الجمعيات على تفويض كتابي من شخصين طبيعيين على الأقل. وما من شك أن هذه الصيغة الجديدة للتقاضي ستكون أفيد للمتضررين، فهي توفر عليهم تكاليف التقاضي، ثم إن مبلغ التعويض يصرف إليهم ولا يذهب إلى الذمة المالية لجمعية حماية البيئة.

وعمليا فإن دعوى المسؤولية التي ترفعها الجمعيات من أجل الحصول على التعويض جبرا للأضرار التي أصابت المتضررين تمر بمرحلتين⁽¹⁾ :

1- د. قادة شهيدة ، المسؤولية المدنية للمنتج –دراسة مقارنة– دار الجامعة الجديدة ، 2007 ، مصر ، ص 224 .

- الأولى : تعرف بالحكم الابتدائي ، وتجمع فيه الجمعية المكلفة بحماية البيئة المدعي (المتضرر أو المتضررين) بالمدعى عليه (الملوث) وفيها يتم عرض الوقائع والأسانيد ، كما يسمح للملوث البيئي الرد على الدفوع المقدمة ضده وإبداء ما يدحضها من حجج وإثباتات ، وبعدها تتحدد مسؤولية المدعى عليه (الملوث البيئي) الذي تسبب نشاطه في إحداث الأضرار الذي أحدثها نشاطه الملوث من عدمها .

- الثانية : وتكون بعد التأكد من مسؤولية الملوث البيئي عن الأضرار التي رتبها نشاطه الملوث، والتي تأثرت به المصالح الفردية والجماعية للبيئة البحرية حينما تقوم الجمعية المكلفة بحماية البيئة بتبليغ محتوى الحكم إلى كافة الأفراد الطبيعيين المتضررين من هذا الفعل الملوث ، أما الممتنعين من الضحايا فيحتفظون بحق مباشرة الدعاوي الفردية في مواجهة الملوث البيئي مستندين على الحكم الذي قضى لصالح الجمعية بالتعويضات .

وما من شك في أن هذه الصيغة تمثل خروجاً عن المبدأ العام في التقاضي المتمثل في "الأثر النسبي للحكم القضائي" ولكنها أثبتت فعاليتها في الأنظمة القانونية التي استنبطت منها كما هو الحال في أمريكا وكندا . فلقد سمحت على سبيل المثال الدعاوي المعروفة بالفوج في الولايات المتحدة الأمريكية "class-action" والطعن الجماعي في كيبك "Recours collectives" لفئة واسعة من المتضررين في حوادث الاستهلاك على تنوعها بالاستفادة من مزايا التقاضي عن طريق التمثيل الجماعي للحصول على تعويضات معتبرة⁽¹⁾ .

على نفس الوتيرة سمح القضاء الفرنسي لجمعيات حماية البيئة واعترف لها بالصفة في رفع الدعاوي الجزائية من خلال عدة أحكام قضائية⁽²⁾ ، فقد قبلت دعوى الإتحاد الفرنسي لجمعيات حماية الطبيعة الذي كان هدفها الرئيسي في قانونها الأساسي هو الحفاظ على الطبيعة والدفاع عنها بأية وسيلة قضائية أو غير قضائية⁽³⁾ .

وقد تعاضم دور الجمعيات في فرنسا مؤخراً ، إذ بلغ عددها حوالي 65.000 جمعية تهتم بمشاكل السكان والبيئة ، منها حوالي 20.000 جمعية تهتم بحماية الثروة السمكية والحيوانية بفعل

1-د.محمد بودالي، الدعاوي التي تحمي المصالح المشتركة للمستهلكين، المحامي، مجلة الصادرة عن نقابة المحامين لمنظمة سيدي بلعباس، الجزائر، العدد 02 ، فبراير 2004 ، ص 11 .

2- C. Huglo , la qualité pour agir de la victime d'un dommage de pollution , Juris- classeur périodique , édition générale , 1999 , France , p 17 .

3- T.G.I. Strasbourg , 11 mars , 1990 , R.J.E , 1990 , p 224 .

الصيد المفرط، وحوالي 5000 جمعية تهتم بالبيئة وحماية الطبيعة والعدد مرشح للارتفاع (1) .
ولعل هذه الأرقام تخفي من ورائها انتشار الوعي المتناهي بالدور العظيم الذي أصبحت تلعبه
هذه الجمعيات في حماية البيئة عموماً، من خلال تكريس مبدأ المشاركة في كل عمليات حماية البيئة
وتمكين المواطن من الحق في الإعلام البيئي. فقد أصبح هذا حق من حقوق الإنسان الأساسية الذي
أقرته التوصية رقم 05 من "إعلان ليموج" لسنة 1991 (2).

تماشياً مع الدور الفعال الذي أصبحت تلعبه جمعيات حماية البيئة في الدفاع على مصالح البيئة
وحماية الإطار العام للحياة ، فقد صدر في فرنسا مرسوم مؤرخ في 28 فبراير 1996 المعروف باسم "
قانون بارنيه " (La loi Bernier) الذي اعترف بالصفة في التقاضي لجمعيات حماية البيئة ، وبحق
التصرف واتخاذ كل إجراء مناسب لحماية البيئة والمحيط، سواء عن طريق اللجوء إلى القضاء وتمكينها
من حق التقاضي ، أو تمكينها من المشاركة الفعالة في التحقيقات العمومية التي تباشرها السلطات
العمومية بغرض حماية البيئة ، وهذا بوصفها جمعيات ذات منفعة عامة (3) . وبذلك يكون المشرع
الفرنسي قد وسع من صلاحيات جمعيات حماية البيئة بالمشاركة القضائية (باللجوء إلى التقاضي) وغير
القضائية (بالمشاركة في القرارات السياسية الخاصة بحماية البيئة) في حماية البيئة والمحيط ، سابقاً
بذلك المشرع الجزائري الذي اعترف لها حديثاً بالمشاركة غير القضائية في حماية البيئة من خلال المادة
35 من قانون رقم 10-03 التي تنص صراحة على اشتراكها في عمل الهيئات العمومية بإبداء الرأي
والمشاركة وفق التشريع المعمول به .

وما يؤخذ به المشرع الفرنسي أنه قيد حق جمعيات حماية البيئة في التقاضي على ضرورة
استكمالها لمجموعة من الشروط ومنها ضرورة مرور ثلاثة سنوات على الأقل على تأسيسها القانوني (4) .
ولكن الفقه الفرنسي في غالبته يعترض على هذا الشرط مبرراً رفضه على أنه ليست العبرة بالمدة
الزمنية المولية للتأسيس في تمكين هذه الجمعيات من حق التقاضي ، ولكن العبرة في

1- David Blanc, la participation et l'action non contentieuse des associations ,l'effectivité
du droit européen de l'environnement , collection dirigée par Jacque Bourrinet , centre
d'étude et de recherches internationales et communautaires, université d'Aix- Marseille ,
2000, paris , p 49 .

2- Recommandation n°05, in déclaration de limoges , reunion mondiale des associations de
droit de l'environnement , presse universitaire de France , 1991 , pp. 155-156 .

3- Xavier. Brand, possibilités et réalités de l'influence des associations de protection de
l'environnement sur l'évolution du droit public, presse universitaire, 1998 , p 93 .

4- David Blanc , op. , cit. , p 53 .

ذلك بطبيعة مهمتها المنصوص عليها في قانونها الأساسي، فإذا كان من بين مهامها الدفاع عن البيئة فلا مجال للانتظار مدة معينة كشرط لقبول دعواها، وهو المسلك الذي ذهب إليه المشرع الجزائري والمصري ونعتقد أنهما أحسنا فعلا حينما تجاوزا مثل هذه الشروط⁽¹⁾.

مكنت المادة 01/252 من القانون الزراعي الفرنسي الجمعيات في حالة وجود مجموعة أشخاص طبيعيين معروف شخصيتهم وتحملوا أضرار فردية شخصية ناتجة ضرر واحد، أي ذات مصدر مشترك الحق في طلب التعويض باسم هؤلاء المضرورين بشرط أن تكون هذه الجمعيات موكلة صراحة من شخصين على الأقل من الأشخاص المضرورة⁽²⁾. وفي هذه نقطة بالذات يلقي نص المادة 02/252 من القانون الزراعي الفرنسي مع نص المادة 38 من قانون رقم 10-03 الجزائري. وتجد هاتين المادتين سندهما من أجل تمكين الجمعيات من حق التقاضي في أحكام الوكالة، وتبعا لذلك فلا يمكن افتراض هذه الوكالة وإنما يجب أن تكون مكتوبة صراحة من كل شخص طبيعي يرغب في توكيل غيره للمطالبة بحقه. إذ تعرف هذه الدعوى في القانون الفرنسي باسم دعوى " النيابة المشتركة " ⁽³⁾.

أما في مصر لم يضع المشرع المصري لجمعيات الدفاع عن البيئة نظاما خاصا بها، لذلك تخضع هذه الجمعيات للقانون العام الذي يحكم الجمعيات والمؤسسات الخاصة، وهو قانون رقم 32 لسنة 1964⁽⁴⁾، وقد ترك القانون للائحته التنفيذية مهمة تحديد الميادين التي تمارس فيها الجمعيات أنشطتها⁽⁵⁾. وعلى الرغم من أن حماية البيئة البحرية لم ترد صراحة في تعداد ميادين نشاط الجمعيات، إلا أن حماية البيئة يمكن أن تندرج تحت العديد من الأنشطة التي عدتها المادة الأولى من اللائحة التنفيذية فهي تعتبر من صميم الأنشطة التي تهدف إلى رعاية المحيط أو تنمية المجتمعات المحلية من خلال المادة 08/01⁽⁶⁾.

1- د. سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية—دراسة في ضوء الأنظمة القانونية والاتفاقات الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2004، مصر، ص 84.

2- R. Martin et J. Martin, l'action collective, J.C.P, 1984, n^o 3162, p 37.

3- Raphaël Rome, op. cit., p 125.

4- الجريدة الرسمية المؤرخة 12 فبراير 1964، العدد 38.

5- اللائحة التنفيذية لقانون الجمعيات والمؤسسات الخاصة، قرار رئيس الجمهورية رقم 32 لسنة 1966، وقد استبدلت المادة الأولى منه بالقرار الجمهوري رقم 2340 لسنة 1968.

6- د. نبيلة عبد الحليم كامل، المرجع السابق، ص 118 وما يليها.

وقد تكونت بالفعل عدة جمعيات للدفاع عن البيئة في مصر عملت على المحافظة على البيئة والتعريف بالمشاكل البيئية في مصر والمساهمة في وضع الحلول⁽¹⁾. غير أنه وفي غياب قانون يمكن هذه الجمعيات من الدفاع عن التعدي على البيئة يبقى دورها ناقصا ، إذ أن قانون رقم 04 لسنة 1994 الصادر في شأن البيئة لم ينص صراحة ولا ضمنا على دور هذه الجمعيات في حماية البيئة ، وبذلك لم يعترف لها بالصفة في التقاضي، بل ولا حتى لائحته التنفيذية الصادرة بموجب قرار رئيس مجلس الوزراء رقم 338 لسنة 1995 لم تنص على إمكانية التقاضي، وفي غياب ذلك يبقى للقضاء دور مهم في التأسيس لجمعيات حماية البيئة الحق في التقاضي من أجل حماية البيئة بما فيها البيئة البحرية .

ثالثا : الهيئات الممثلة للدولة .

غالبا ما تكون الدولة عن طريق الهيئات الممثلة لها أفضل فاعلا يراعي المصلحة العامة ويدافع عن أي ضرر يصيب البيئة البحرية أو أحد مكوناتها الأساسية . وعلى هذا الأساس اتجهت العديد من الدول في السنوات الأخيرة إلى تمكين بعض الأشخاص المعنوية العامة من حق التقاضي . وتعتبر إيطاليا من الدول النموذجية في هذا الصدد ، إذ أصدر المشرع الإيطالي قانون رقم 349 مؤرخ في 14 جويلية 1986 يمكن الدولة من حق اللجوء إلى القضاء والمطالبة بجبر الأضرار التي أصابت أحد مكونات البيئة وأثرت على أنظمتها الإيكولوجية⁽²⁾.

غير أن الوضع ليس بهذه السهولة فقد يعترى الأمر بعض الصعوبات، إذ هل من الممكن أن نتظر من الدولة أن تتدخل ضد الملوّثين الذين يوفرون عليها بعض الأعباء لاسيما في مجال الشغل ؟ بل أكثر من ذلك هل يمكن أن نتظر من الدولة أن تتصرف بحزم عندما يتعلق الأمر بمنشأة ملوثة تابعة لها . ومع ذلك فقد يكون لبعض الهياكل الإدارية المتخصصة في مكافحة التلوث البحري والمستقلة التابعة للدولة دورا في مقاضاة المتسببين . وفي هذا الإطار فإن القانون الفدرالي الأمريكي الخاص بمكافحة التلوث المعروف باسم "قانون ساركلا" الصادر سنة 1980 (cercla Law) يعطي لكل ولاية فدرالية ورئيس الولايات المتحدة حق تفويض لبعض الإدارات أو المصالح

1- فقد بلغ عددها عام 1985 حوالي 80 جمعية ، نقلا عن الدكتوراه نبيلة عبد الحليم كامل ، المرجع السابق ، ص 119 .

2- Gilles .J. Martin , de la responsabilité pour atteinte à l'environnement à la réparation du dommage écologique, actes du colloque international de TUNIS ,11 au 13 mai 1989 , faculté des sciences juridique , politiques et sociales , TUNIS , p 248.

مهمة حماية مكونات الطبيعة والمطالبة بجبر الأضرار التي قد تصيب أحد مكوناتها عن طريق اللجوء إلى رفع دعاوى قضائية⁽¹⁾ .

أما في الجزائر وبالرجوع إلى مجموع القوانين الصادرة بشأن حماية البيئة البحرية فإن المشرع الجزائري لم ينص صراحة على حق الدولة أو أحد فروعها في اللجوء إلى القضاء المدني والمطالبة بجبر الأضرار التي أصابت أحد مكونات البيئة البحرية . ومع ذلك فإن صفة النيابة العامة في تحريك ومباشرة الدعوى العمومية بحسبها المحامي العام للمصالح الجوهرية للمجتمع⁽²⁾، والمدافعة عن نظامه العام ثابتة متى أدى انتهاك مكونات البيئة البحرية إلى ارتكاب مخالفة أو جنحة أو جناية⁽³⁾ .

تبلور هذا الطرح لدى القضاء الفرنسي من خلال عدة أحكام صادرة عنه ومنه ما ذهبت إليه المحكمة التجارية الفرنسية "بسان نزار" "T. com. saint- Nazaire" في حكمها المؤرخ في 06 ديسمبر 2000 فصلا في النزاع الدائر بين بلدية "ماسكير" الساحلية "commune de masquer" وشركة توطال "société total international limited" et "société total raffinage" على إثر تسرب المواد البترولية من ناقلة البترول "Erika" ، إذ أن المحكمة التجارية ألزمت شركة توطال باعتبارها المالكة للحمولة بجبر الضرر أي كان نوعه الناجم عن تسرب النفايات البترولية إلى سواحل البلدية وكذا تعويضها على كافة النفقات التي صرفت من قبل البلدية نتيجة جهودها المبذولة عن إزالة آثار التلوث البحري ومخلفات التي غمرت سواحل البلدية وأدت إلى خسائر مادية ومالية كبيرة⁽⁴⁾ .

1- Gilles , J. Martin , op. , cit. , p 248 .

2- هذا ما تؤكد المادة 29 من قانون الإجراءات الجزائة الجزائري بقولها : " تباشر النيابة العامة الدعوى العمومية باسم المجتمع وتطالب بتطبيق القانون " .

3- وتطبيقا لذلك صدر حكم عن محكمة تلمسان - قسم الجنح- بتاريخ 1998/01/01 قضى على المتهم ز.ب بإدانتته عن تهمه قطع شجرة نخيل مملوكة لبلدية تلمسان على إثر رفع البلدية لشكوى ضده بعقوبة قدرها 4000 دج غرامة نافذة وفي الدعوى المدنية بقبول تأسيس البلدية وجمعية المحافظة على البيئة لتلمسان أطرافا مدنية ، وعليه تمكين البلدية من الدينار الرمزي كتعويض و 10.000,00 دج تعويض للجمعية. وبتاريخ 1998/04/29 تم تأييد الحكم المستأنف فيه من طرف الغرفة الجزائرية التابعة لمجلس قضاء تلمسان .

4- T. Com. Saint- Nazaire, 6 décembre 2000, commune de masquer contre société total raffinage distribution et société total international limited, n⁰ A 0-408 d'après magazine du droit de l'environnement, n⁰ 93, 11^{em} année , novembre 2001 .

الفرع الثاني : المصلحة في دعوى المسؤولية .

من المهم في البداية ألا نخلط بين المصلحة في الدعوى وبين الضرر الذي يلحق بالمدعي. فتخلف المصلحة في الإدعاء لا يمكن أن يبرر وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية مجرد أن الضرر الناتج عن خطأ بسيط لم يتم إثباته⁽¹⁾ ، خصوصا وأن حقيقة الضرر وإثباته هي من مسائل الموضوع التي ينفرد بها قاضي الموضوع بالتقدير والتأكد . وكقاعدة عامة إذا لم تعود ممارسة الدعوى بالمنفعة على من يمارسها ، ليكون طبيعيا أن يقضيا بعدم قبول إدعاء الضحية ورفضه دون الحاجة لتقدير الأموال محل الإدعاء بالضرر .

أوجب المشرع الجزائري في إجراءات التقاضي شروطا يجب توافرها في المصلحة كي تقبل الدعوى. وضرورة وجود المصلحة مطلب تقليدي مستقر عليه وفقا للقاعدة التي تنص على أنه "حيث لا مصلحة لا دعوى"⁽²⁾. وعلى ذلك فإن الحق في الإدعاء لا يمكن أن يمنح إلا للشخص الذي له مصلحة مشروعة من دعواه . ومما لاشك فيه فإن إثبات مشروعية المصلحة وثباتها يعترضه صعوبات فنية في مجال حماية البيئة البحرية (أولا) . وبجانب المشروعية فيجب أن يكون المصلحة قابلة للتقويم المادي وشخصية (ثانيا) .

أولا : يجب أن تكون المصلحة مشروعة وثابتة (L'intérêt doit être légitime).

يجد هذا الشرط سنده في قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري ، إذ لا تقبل أي دعوى كما لا يقبل أي طلب أو دفع استنادا لأحكام هذا القانون أو أي قانون آخر لا يكون لصاحبه فيها مصلحة شخصية ومباشرة أي ثابتة يقرها القانون . ونفس الحكم انصرف إليه المشرع المصري في نص المادة 01/03 من قانون المرافعات المصري ، وكذلك نص المادة 31 من قانون المرافعات الفرنسي الجديد⁽³⁾ .

ومن خلال قواعد التقاضي المعروفة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية فلا يمكن أن تتحقق شرعية المطالبة القضائية بحماية البيئة البحرية إلا إذا توافرت صفة ثبات المصلحة المشروعة في مضمون الإدعاء البيئي ، بإثبات الضحية إصابته المباشرة بالضرر المدعى به ، وإثبات مصلحته

1- أنظر لنص المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري .

2- L. Cadet , droit judiciaire privé , 3^{em} édition , litec , 2000 , p 360 .

3- Art 31 C.P.C " L'action est ouverte à tous ceux qui ont un intérêt légitime au succès ou rejet d'une prétention ... " .

المشروعة في التقاضي والتي ليس من السهل إثباتها. إذ تواجهه جملة من الصعوبات الواقعية تتعلق بإثارة درائع المصلحة الاقتصادية والتنمية والتشغيل لعرقلة حق ممارسته الإدعاء ضد المؤسسات والشركات الملوثة للبيئة البحرية⁽¹⁾. ويزيد الأمر صعوبة انتشار آثار التلوث البحري وانتقاله إلى مناطق بحرية أخرى، مما لا يشجع المتضررين أنفسهم على رفع دعاويهم خشية تعرضها للرفض . غير أن الضحية ستواجهه معوقات من شأنها أن تصعب إثبات شرط المصلحة، إذ أن الضرر الحقيقي الذي سيصيب البيئة البحرية هو ذلك الذي يصيب توازنها الطبيعي، ومن خلاله سيصعب معه تحديد شخص الضحية. فالمصالح الجماعية للمجتمع هي المتضررة، بل وفي بعض الأحيان يتأخر ظهور الضرر إلى الأجيال المستقبلية⁽²⁾.

ومن ثم فإن المفهوم الكلاسيكي للمصلحة والتعامل مع حرفية النصوص لا يسمح للضحية باللجوء إلى القضاء والإدعاء للمطالبة بالتعويض. ونظرا لقلّة أو حتى ندرة أحكام القضاء الجزائري المنشورة في المواد البيئية فإنه سيتم مناقشة الحلول القضائية التي اعتمدها القضاء الفرنسي لقبول الدعاوي التي تقدم بها المتضررون عن آثار التلوث البحري . فقد توصل القضاء الفرنسي إلى اعتبار المصلحة التي تستند إلى استعمال قانوني ثابت لعين ما (Fonds) أو ما يعرف "بارتباط المصلحة بالعين" يمكن أن تكون أساسا لمباشرة حق الإدعاء. وقياسا على ذلك لا يمكن أن تقبل دعوى شخص عابر أو سائح أو متنزه لأنه لا يستطيع أن يثبت الاستعمال القانوني الثابت لعين ما⁽³⁾. ولتمكين الضحايا من التعويض فقد اعتبر جانب من القضاء الفرنسي أن المصلحة المتعلقة بالعين لا يمكن أن تتصف بالثبات، وفي سياق مخالف فقد أيدت محكمة النقض الفرنسية رفض محكمة الاستئناف لدعوى المتضررين بحجة عدم وجود مصلحة ثابتة ومشروعة في دعوى تقدم بها أحد الصيادين والمباشر الخصام بنفسه ولحسابه بالرغم من انتسابه بصفة نظامية إلى جمعية الصيد وتربية المائيات بدعوى أنه لم يستطع أن يبرر ثبات المصلحة التي يدعي وجودها، وذلك بالرغم من أنه عضو في جمعية ممارسة الصيد وتربية المائيات وله حق ممارسة جزءا من الصيد لكنه ليس حاملا لحق الصيد⁽⁴⁾.

1- ويناس يحيى ، المرجع السابق ، ص 246 .

2- Gilles J.Martin, op. , cit. , p 247 .

3- Gilles. J.Martin , op. , cit. , p247.

4- . cass. Crim 06 février 1969 , J.C , p 1970 . نقلا عن ويناس يحيى ، المرجع السابق ، ص 247 .

فمن خلال هذا القرار القضائي يتضح بأن القضاء الفرنسي لم يعتبر المصلحة ثابتة في حق الطاعن ، لأن شرط ثبات المصلحة يتحقق من خلال إثبات الطاعن ارتباطه بالعين محل التلوث كأن يكون مستأجرا لجزأ من الساحل. ومن هذا المنطلق فإن جانب من الفقه الفرنسي يعتبر بأن شرط مشروعية المصلحة وثباتها بهذه الكيفية يعد نتيجة منطقية للقيود المفروضة على الضحايا، لاستبعاد المصالح غير الواضحة أو غير المتماسكة والمبعثرة. وبالتالي فإنه لا يمكن إغفال الآثار السلبية التي يتسبب فيها شرط " ثبات المصلحة وارتباطه بالعين " على حماية عناصر البيئة البحرية التي تخرج بطبيعتها عن التعامل سواء عن طريق التملك أو الحيازة. فإذا طبق هذا الشرط بصرامة "ارتباط المصلحة بالعين " يعني استبعاد قبول الدعاوي التي يمكن أن توجه لحماية الأضرار الإيكولوجية الخالصة ، أي التي تضر بعناصر البيئة البحرية الغير مملوكة لأحد ، لأنه يستحيل إثبات ارتباط المصلحة بالعين المتضررة (1) .

ثانيا : أن تكون المصلحة شخصية ومادية .

يربط أغلبية شراح قانون الإجراءات المدنية بين شرط المصلحة الشخصية والمادية والضرر المباشر كشرط من شروط قيام المسؤولية المدنية . ومعنى ذلك أنه عندما يلحق بالمدعي ضررا مباشرا كان له بالتبعية مصلحة شخصية ومادية ، تعطيه الحق في ممارسة دعواه أمام القضاء ، وتجعل من هذه الدعوى مقبولة عند توافر باقي شروطها . وبمعنى آخر فإن حق المطالبة بالتعويض لا يمكن أن يمنح إلا لشخص واحد هو الشخص المضرور مباشرة من الفعل المنشئ للضرر (2) .

وخارجا عن المفهوم الضيق لشخصية المصلحة ، وحيث أن آثار التلوث البحري تمتد لتشمل النظام الإيكولوجي في عمومه ، فإن السؤال الذي يثور هو ضرورة معرفة متى وتحت أي شرط يستطيع المدعي بالضرر إثبات المصلحة الشخصية من خلال إثبات تمتعه بصفة الإدعاء ؟ فإذا نظرنا إلى الأضرار التي تصيب البيئة البحرية فإنها لا يكون لها تأثيرا حلالا على الأشخاص وما يملكون من أموال، وعلى ذلك فلا يتوفر شرط المصلحة الشخصية والمباشرة في هذه الحالة (3) .

1- ويناس يحي ، المرجع السابق ، ص 248 .

2- د. أحمد صدقي محمود ، الوجيز في شرح قانون المرافعات ، مطبعة الإسرائ ، 2001 ، مصر ، ص 287 وما يليها . وكذلك عبد الوهاب بوضرة ، المرجع السابق ، ص 120 .

3- Claude. Huglo, le juge , la prévention et la résolution des litiges en matière d'environnement , thèse de doctorat en droit privé , paris 2 , 1994 , p 119 .

وإذا نظرنا إلى الأضرار البيئية الناجمة عن التلوث البحري فإن منازعاتها تتميز بتعدد الأشخاص سواء بالنسبة لمحدثي الضرر وفي الغالب يصعب تحديد المسئول عن ذلك، أو بالنسبة للمضررين أصحاب الحق في التعويض. فإن المصلحة المضروبة في مثل هذه الأوضاع ليست بمصلحة شخصية ولكنها مصلحة جماعية، ومن ثم فإن إثبات خاصية الشخصية بالنسبة للمصلحة المضروبة أمر محل شك. فبالإضافة إلى العقبات المتعلقة بمعرفة الحالة الفنية والعلمية للمصالح المضروبة، فعدم كفاية الإمكانات العلمية المتاحة للكشف عن بعض صور التلوث البحري تزيد من الأمر تعقيدا. كذلك فإن المصالح التي يضرها التلوث البحري هي في الغالب مصالح عامة، وبمعنى آخر فإن المتضررين غير محددين بشكل قاطع، إضافة إلى أن بعض آثار التلوث البحري لا تنتج في الغالب إلا بعد مضي مدة زمنية طويلة تصعب من عملية الإثبات⁽¹⁾.

وقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري على خلاف قانون المرافعات المصري أو الفرنسي على إثر التعديل الأخير لا يستلزم بأن تكون المصلحة قائمة وتابثة حال رفع الدعوى، بل تساهل المشرع الجزائري في ذلك وانتهج مسلكا مرنا وقَبَلَ دعاوى التعويض التي تكون فيها المصلحة محتملة⁽²⁾. وعلى هذا الأساس يبدو لنا بأن المشرع الجزائري حسن فعل وعلى قضاة الموضوع أن يتعدوا عن الفهم الضيق للمصلحة الشخصية وأن يأخذوا بعين الاعتبار خصوصيات الأضرار الناجمة عن التلوث البحري لتمكين المتضررين من رفع دعاويهم والمطالبة بجبر الأضرار البيئية.

كما يشترط قانون الإجراءات المدنية والإدارية أيضا أن تكون المصلحة مادية أو قابلة للتقويم المادي، ولا يقصد بالمصلحة المادية تلك المنفعة الاقتصادية المرتبطة بالاستغلال المربح للمضروب. فإذا تعلق المصلحة المادية مثلا بالإضرار بملكية أو بحق انتفاع غير مستغل وغير مستثمر، فإنه يصعب تقدير الضرر اللاحق بهذه الملكية أو المنفعة لأنها غير منتجة.

وبذلك فإن المصلحة المشمولة بالحماية هي تلك المصلحة المرتبطة بالعين، والتي يمكن تقويمها بالمال. ومع ذلك فقد خرج القضاء الفرنسي بالذات على هذا المبدأ بقبوله لدعاوى مؤسسة على منافع شخصية ذات طابع أدبي بحث، حيث قبلت محكمة الاستئناف "Belfort" من خلال قرارها تأسيس جمعيات الصيد وحكمت لها بتعويض قدره 1000,00 فرنك فرنسي بسبب الأضرار

1- Jean. Huet , le développement de la responsabilité civile pour atteinte à l'environnement , petites affiches , janvier 1994 , p 13 .

2- د. أحمد صدقي محمود ، المرجع السابق ، ص 288 ، وكذلك . L. Cadiet , op. , cit. , P 66 .

التي أصابت أعضائها نتيجة تضررهم عن المتعة التي كانوا يأملون الحصول عليها من خلال انضمامهم لها⁽¹⁾ .

إن القبول بالمصلحة الأدبية مقابل تشدد القضاء -الفرنسي بالخصوص- في ربط المصلحة بالعين أو المنتفع بما يعتبره جانب من الفقه الفرنسي تناقضا صارخا ، لأن ذلك سيؤدي إلى الخلط مع المصلحة المرتبطة بالضرر المعنوي والذي يعد لصيقا بالشخص وليس الشيء المملوك أو المنتفع به . فالوصف الصحيح وفقا لما يراه الأستاذ (Gilles Martin) يقتضي إذن اعتبار أن مالك العين الذي تضرر بفعل التلوث، و يطالب بالتعويض عن الضرر المعنوي الذي أصابه ، إنما يثير مصلحة مادية ملموسة تتعلق بضياع حقوقه التي لها علاقة بالعين⁽²⁾ .

في غالب الأحوال يصطدم المدعي في دعوى التعويض برفض كل طلباته التي لا تكون فيها الحقوق المالية المطالب بالتعويض عنها شخصية ومباشرة ومقومة ماليا ، ومن ثم فإن رفض الدعاوى يكون الحكم الأخير للقضايا التي تهدف إلى حماية العناصر الطبيعية للبيئة البحرية الخارجة عن نطاق التملك .

ويعطى هذا التصلب في موقف القضاء الفرنسي (باشتراطه ارتباط المصلحة بالعين) انطبعا بأن القضاء لم يركز أو يستند في فحصه للمصلحة المترتبة عن الأضرار الإيكولوجية على أهمية حماية البيئة البحرية كهدف محوري ، وإنما كان في أغلب الأحوال يراعي وضعية ومصالح المدعي أيا كان شخصا عاما أو خاصا من خلال حماية حقوقه الشخصية ، والتي يمكن أن تتوافق مع مصالح حماية البيئة البحرية في بعض الحالات ولا تتوافق في أحوال أخرى. وبالتالي يتعذر هنا ضمان توفير الحماية القضائية لعناصر البيئة البحرية محل الاعتداء .

الفرع الثالث : الاختصاص القضائي .

يمثل الاختصاص القضائي عنصرا إجرائيا مهما يتعين الوقوف عليه ، تتعلق به مصلحة القاضي والمتقاضى لازدواجية النظام القضائي في الجزائر⁽³⁾ . وحتى يتسنى للمحاكم النظر

1- Décision du T.G.I de Belfort , d'après Gilles Martin , op. cit. , p 66 .

2- Gilles Martin , op. , cit. , p 66 .

3- والذي تجسد في الجزائر بموجب القانون العضوي رقم 98-01 الصادر في 30 مايو 1998 والمتعلق باختصاصات مجلس الدولة، وتنظيم عمله، ج.ر رقم 37 لسنة 1998، وكذلك القانون العضوي رقم 98-02 الصادر في 30 مايو 1998 والمتعلق بالمحاكم الإدارية، ج.ر رقم 37 لسنة 1998 .

الاختصاص النوعي والمحلي للفصل في النزاع (أولا) ، ولما كان موضوع النزاع البيئي البحري يمتاز بالتشعب فإنه غالبا ما تثار مسائل أولية عديدة يجب التفصيل فيها (ثانيا) .

أولا : مدى ملائمة قواعد الاختصاص القضائي للمنازعات الناجمة عن التلوث البحري .

نظرا لما تتميز به المنازعات الناجمة عن تلوث البيئة البحرية من تعقد وتداخل ، فإن ذلك سيمنح للمتضرر خيارات عدة لعرض نزاعه سواء أمام القضاء المدني ، الجزائي أو الإداري ، مما قد يؤدي إلى تداخل القواعد الإجرائية لموضوع نزاع واحد، فنجد بعضها يتعلق بقواعد القانون العام مثل إلغاء التراخيص وسحبها وغلق المنشأة الملوثة ، وبعضها يتعلق بقواعد القانون الخاص مثل حق الملكية أو التجارة والصناعة⁽¹⁾ . وقد تتداخل في كثير من الأحوال قواعد القانون الدولي في تحديد الاختصاص لانتشار آثار التلوث البحري إلى مناطق عدة تتجاوز إقليم دولة المنشأ .

فقد يكون الخيار مثلا للمتضررين بفعل نشاط منشأة مصنفة تقذف نفاياتها على ضفاف السواحل دون معالجة سببا في اللجوء إلى القضاء المدني والمطالبة بالتعويض مؤسسين دعواهم على فكرة مضار الجوار غير المألوفة التي أحدثتها المنشأة الملوثة تطبيقا لقواعد المسؤولية التقصيرية. كما يمكن لهم أن يلجئوا إلى القضاء الجزائي وذلك برفع شكوى والتأسيس كأطراف مدنية ومن ثم المطالبة بالتعويض خاصة إذا كانت الأفعال تشكل جريمة ، كما يستطيعون اللجوء إلى القضاء الإداري والمطالبة بإلغاء الترخيص لعدم احترام المنشأة المصنفة الملوثة مقتضيات التراخيص الإدارية المفروضة عليها، ومن تم غلق المنشأة المصنفة⁽²⁾. وفي ظل هذا التنوع قد تثار دفوع إجرائية من قبل المدعى عليه (الشخص الملوث) تتعلق بالاختصاص النوعي. فإذا كانت طلبات المدعي (الشخص المتضرر) تهدف إلى إلزام المدعى عليه (الملوث البحري) باتخاذ تدابير وقائية طبقا لمبدأ الاحتياط قبل وقوع الضرر عندما يتعلق الأمر باستغلال الملوث للفضاء البحري، فإن على المتضرر عرض نزاعه أمام القضاء الإداري برفع دعوى إدارية عادية أو دعوى إدارية إستعجالية⁽³⁾. أما إذا كانت

-
- 1- ويمكن أيضا إثارة النزاع الناجم عن تلوث البيئة البحرية أمام الأقسام التجارية التابعة للمحاكم استنادا لنص المادة 02/18 من قانون رقم 22-90 المتعلق بالسجل التجاري متى تعلق الأمر بين شركتين تجاريتين متنازعتين حول ظروف استغلال موقع تجاري تضرر بفعل التلوث البحري الذي يمكن أن يولد ضررا تجاريا .
 - 2- ويناس يحي ، المرجع السابق ، ص 238 .
 - 3- د.محمد سعد خودة ، النظام القانوني للعقوبات الإدارية " دراسة فقهية قضائية مقارنة" ، دار غوباشي للنشر ، 2007 ، مصر ، ص 514 وما يليها .

طلبات المدعي تهدف إلى إصلاح الأضرار التي وقعت له وأضرت بمصلحة مشروعة يحميها القانون، فإن القضاء المدني أو التجاري هو القسم الذي سيؤول له اختصاص الفصل في المنازعة البيئية .
و بالمقابل فقد اعتبرت المحاكم التجارية الفرنسية في عدة أحكام صادرة عنها بأنها صاحبة الاختصاص للتصدي للمنازعات الناجمة عن الأضرار التي أصابت المتضررين بفعل تلويث البيئة البحرية من طرف سفن الملاحة البحرية أثناء عملية الإبحار، أوحينما يكون المسؤول عن إحداث الضرر صناعي أو شركة تجارية، وإذا كان خصمه المدعي يقبل بانعقاد الاختصاص لها⁽¹⁾. وقد تعرض منازعات التلوث البحري أيضا على القضاء الجزائري عندما تشكل الاعتداءات على الأواسط البحرية جريمة في مفهوم قانون رقم 03-10 أو في القوانين الخاصة الأخرى ، وحينها يتأسس المتضررين كأطراف مدنية ويطالبون بالتعويض أمام المحكمة الجزائرية.

أما من حيث الاختصاص الإقليمي فإنه طبقا لأحكام العامة الواردة في المادة 37 و 38 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري يؤول الاختصاص إلى محكمة موطن المدعى عليه أو محكمة مكان وقوع الفعل الضار في حال المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناشئة من جناية أو جنحة أو مخالفة⁽²⁾ ، وفي دعاوي الأضرار الحاصلة بفعل الإدارة ، أمام الجهة القضائية التي وقعت بدائرة اختصاصها تلك الأضرار . أما الدعاوي المرفوعة ضد شركة في شكل منشأة ملوثة فيؤول الاختصاص إلى الجهة القضائية التي تقع في دائرة اختصاصها إحدى مؤسساتها⁽³⁾ .

غير أنه إذا كان المشرع الجزائري قد نظم قواعد الاختصاص الإقليمي في المنازعات المدنية العادية وفقا لما أنهت إليه المادتين 37 و 38 السابقتين، إلا أنه قد تثار عدة تساؤلات بشأن قواعد الاختصاص في المنازعات الناجمة عن مخاطر التلوث البحري ، منها الطبيعة الخاصة للأضرار البيئية عموما وتلك التي تصيب البيئة البحرية خصوصا ، إذ أنها أضرار تتميز بطابعها المنتشر واللامحدود تنتقل من خلالها الملوثات البحرية لتشمل الاختصاص الإقليمي لأكثر من جهة قضائية⁽⁴⁾ . فإذا حاولنا تطبيق قاعدة الجهة القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها الفعل الضار الناشئ عن جناية أو جنحة أو مخالفة أو مسؤولية تقصيرية ، فإنه يصعب تحديد الجهة القضائية التي وقع في دائرة

1- Philippe ch.- A. Guillot, op. , cit., P 195.

2- إذ تنص المادة 37 من ق.إ.م على أنه " يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه ...".

3- ونفس التدابير الإحرائية نص عليها المشرع الفرنسي في المادة 42 من قانون المرافعات الفرنسي .

4- د. محمد البزار ، حماية البيئة البحرية "دراسة في القانون الدولي " ، منشأة المعارف ، 2006 ، ص 12 وما يليها .

اختصاصها الفعل الضار، الشيء الذي قد يولد مشكلة التنازع القضائي السلبي بين جهات الحكم .
وتتميز الأضرار الناجمة عن تلويث البيئة البحرية أيضا بتدخل عدة مسؤولين في إحداث الضرر ،
ومن ثم فإنه ليس من السهل تحديد المدعى عليه لأنه قد تشترك عدة مؤسسات في إلقاء فضلاتها في
البحر لإحداث الضرر ، وقد لا يتأتى كشف ذلك إلا بعد التحليل العلمي لعلاقة السببية . ومن ثم
قد يحاول كل مدعى عليه التنصل من دعوى المسؤولية (1) .

بالإضافة إلى الإشكاليات القانونية المثارة سابقا فإنه من المتصور أن ينجم الضرر من نشاط
مؤسسة أجنبية تتخذ مكتبا أو فرعا لها بالجزائر (2) ، فلا شك أن القانون الجزائري ينيط الاختصاص
الإقليمي في مثل هذه الأوضاع إلى القضاء الجزائري وذلك بعقد الاختصاص إلى المحكمة التي توجد
للمؤسسة الأجنبية فرعا أو مكتبا بها لكونها موطنا قانونيا لها تباشر من خلاله جميع الإجراءات
القانونية (3) .

غير أن هذه الفرضية لا تتحقق في كل الحالات إذ يغلب في بعض الحالات أن تقدم سفينة
أجنبية إلى الإبحار في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري و تلقي بنفاياتها في المياه الجزائرية محدثة بذلك
أضرار بالبيئة البحرية (4) ، لذا علينا أن نلمس الحلول في مثل هذه المنازعات في قواعد القانون الدولي
الخاص الجزائري و المعروفة "بمنازعات العابرة للحدود" (les litiges trans frontiers) . التي تحل
وفقا لقواعد التنازع الدولية (5) .

ويبدو أنه من الصعب تصور حلول خارج إطار ما نصت عليه اتفاقية بروكسل الموقع عليها في
27 سبتمبر 1968 والمتعلقة بالاختصاص القضائي وتنفيذ الأحكام في المواد المدنية والتجارية والتي

1- Michel Prieur , op. , cit. , , p 823 .

2- فليس من المستغرب بالنظر إلى فكرة وحدة البيئة البحرية أن يتطرق العنصر الأجنبي إلى المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن الأنشطة الضارة
بالمكونات البحرية. فغالبا ما تتم الأضرار في مياه إقليمية تابعة لدولة ما وتنتج آثارها في دولة أخرى .

3- وهو الحكم ذاته الذي نصت عليه المادة 02/67 من قانون التجارة المصري الجديد .

4- فعلى سبيل المثال في يوم 2003/06/24 وعلى إثر دورية عادية للمصلحة الوطنية لحرس الشواطئ بداخل ميناء الغزوات التابع لولاية تلمسان
بالجزائر لاحظ أعوان المصلحة تسرب كمية من الزيوت إلى مياه البحر ، وبعد التحري تبين بأنها نفايات قذفت من سفينة تدعى Innovation
الحاملة للراية الليبيرية بعد عملية تفريغ صهاريجها ، مما تسبب في تغطية مساحة كبيرة من مياه البحر بالزيوت ، الشيء الذي أثر على
الكائنات الحية الموجودة به . نقلا عن إرسالية رقم 24 / م . ش . ب / 2003 الصادرة عن مكتب الشرطة البحرية ، المحطة
بالغزوات، المصلحة الوطنية لحرس الشواطئ ، الصادرة بتاريخ 2003/06/24 الموجهة إلى السيد وكيل الجمهورية لدى
محكمة الرمشي - تلمسان .

5- د. موحند إسعاد ، القانون الدولي الخاص ، القواعد العادية ، الجزء 02 ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1989 ، ص 37 .

تندرج ضمنها منازعات التلوث البحري ، وهو ما يعني احتجاب القواعد الوطنية للتنازع القضائي بالنسبة للدول الموقعة على هذه الاتفاقية⁽¹⁾ . وما يلاحظ على الاتفاقية أنها حددت العنصر الأجنبي الذي يدخل في المنازعة القضائية بالنظر إلى وقوع النشاط الضار، أو إلى عنصر الجنسية، أو موطن وإقامة أطراف المنازعة البيئية، أو موقع المال أو ممتلكات التي أصابها التلف والدمار. فقد حاولت الاتفاقية جاهدة توفير أنسب السبل لتداعي المتضررين أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها محله أو موطنه .

على أن المتأمل في الواقع العلمي يدرك أن الطابع الدولي لمنازعات المسؤولية يتأتى من وجود الدول أطرافا في المنازعة كأشخاص القانون الدولي ، بل إن معظم المنازعات البيئية تأخذ شكل المسؤولية الدولية التي تنظمها قواعد القانون الدولي⁽²⁾ . فالواقع يظهر بأن معظم الأنشطة الضارة بالبيئة البحرية تقوم بها الدول ، من خلال عملياتها الصناعية أو العسكرية، فإذا لحق الضرر دولة أجنبية في أموالها وممتلكاتها فلا خلاف في أنها تستطيع تحريك المسؤولية الدولية ضد الدولة التي قامت بالنشاط الضار . بل وحتى إذا لحق الضرر الأفراد العاديين ، فغالبا ما يطلبون بالحماية القانونية من دولتهم ، وهنا يصير النزاع بين دولتين ونكون بصدد المسؤولية الدولية الناجمة عن أضرار التلوث البحري⁽³⁾ .

ومهما يكن من أمر فإننا سنركز في دراستنا على دعوى المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري في إطار القانون الداخلي ، على أن هذا لا ينفي وجود مشكلات المسؤولية عن الأضرار البحرية ذات الطابع الدولي والتي تحكم منازعاتها مجموعة من الاتفاقيات الدولية الواردة في هذا الشأن⁽⁴⁾ .

1- وقد أدخلت على الاتفاقية تعديلات هامة في سنة 1978 و 1989 .

2- د. أحمد عبد الكريم سلامة ، المرجع السابق ، ص 434 وما يليها .

3- فقد لجأت كل من دولة أستراليا ونيوزلندا إلى محكمة العدل الدولية بخصوص التجارب النووية الفرنسية التي قامت بها في جنوب المحيط الهادي بداية من سنة 1973 ، وقد دفعت الدولتان بأنه " يحق لأستراليا ونيوزلندا ولشعبيهما بالاشتراك مع دول أخرى وشعوبها أن تكون في مأمن من تجارب الأسلحة النووية التي تجربها أي دولة " ... أنظر د. محمد البزاز ، المرجع السابق ، ص 125 وما يليها .

4- فهناك عناصر وموارد بحرية دولية تخرج عن نطاق الاختصاص الوطني لدولة معينة ، وتلك هي الموارد المشتركة ومنها الموارد الواقعة في أعالي البحار وهي بذلك تشكل ثرات مشترك للإنسانية . والثابت في القانونين الداخلي والدولي أنه لكي تتحقق دعوى المسؤولية ويتقرر الحق في التعويض ، يلزم على المضرور أن يكون حائزا لصفة التقاضي كما سبق وأن أشرنا إليه . لذا يثور التساؤل بالنسبة للموارد البحرية المشتركة بشأن صفة المضرور الذي سيحرك دعوى المسؤولية ضد الدولة التي قامت بأنشطة أضرت بالترات البحري المشترك للإنسانية .

ثانيا : المسائل الأولية .

يمارس الملوث البحري نشاطاته الملوثة في شكل منشأة مصنفة وفق لترتيبات واشتراطات وضعتها الإدارة ، تتعلق بالعمران ، الصحة ، دراسة مدى التأثير على البيئة البحرية، دراسة الأخطار ومدى استجابتها إلى متطلبات ممارسة النشاط التجاري ... الشيء الذي قد يؤدي إلى إضعاف حماس المتضررين في منازعة المنشأة الملوثة وإثارة دعوى المسؤولية . وقد يلجأ المدعى عليه (الملوث البحري) إلى دفع دعوى المسؤولية عنه بالاحتجاج على أنه يمارس نشاطه الملوث وفق رخصة إدارية منحت له من طرف الإدارة ، وأن أمر جبر هذه الأضرار يخرج عن صلاحيات القضاء العادي . ومن ثم قد يتقدم المدعى عليه بدفع اجرائي شكلي يتعلق برفض الدعوى شكلا لعدم الاختصاص النوعي، لأن الأمر يتعلق بالتعقيب على عمل الإدارة التي منحت الرخصة وان التعقيب على ذلك هو من صميم اختصاص القضاء الإداري فقط (1) .

فإذا واجه القاضي المدني أو الجزائي الذي رفع إليه النزاع دفعا أوليا من طرف المدعى عليه بوقف الفصل في النزاع، قد يستجيب له ويتوقف عن البث في النزاع والفصل في الجريمة أوفي دعوى التعويض إلى حين فحص القاضي الإداري في مدى مشروعية الرخصة التي يمارس بموجبها المدعى عليه نشاطه الملوث ، ومن ثم يحيل أطراف القضية إلى ما يروونه مناسبا تطبيقا لنص المادة 32 فقرة 04 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية(2) .

غير أن القضاء الفرنسي وفي عدة أحكام صادرة عنه خالف هذا المبدأ واعتبر بأن للقاضي الجزائي الحق في الفصل في الدعوى العمومية والنظر إلى تفسير القرارات الإدارية والبحث في تقدير مدى مشروعيتها دون التقييد بمبدأ الاختصاص القضائي (3) .

ونعتقد أن ما ذهب إليه القضاء الفرنسي في حكمه السابق يعتبر صوابا لأن التقييد بمسألة

1- د.أحمد محمود جمعة ، اختصاص القضاء الإداري بالمنازعات الإدارية الفردية وتطبيقاتها في العمل ، منشأة المعارف ، مصر ، 1988 ، ص 218 وما يليها .

2- إذ تنص المادة 04/32 من ق.إ.م.إ على أنه : "في حالة جدولة قضية أمام قسم غير القسم المعني فيها يحال الملف إلى القسم المعني عن طريق أمانة الضبط ، بعد إخبار رئيس المحكمة مسبقا " .

3- فقد قضت محكمة النزاع الفرنسية في قضية "Avranches" واعتبرت أنها من المهام الموكلة للقاضي الجزائي أن يفصل في النقاط المتعلقة بتطبيق أو عدم تطبيق العقوبات، ومن ثم يحق له النظر في صحة التراخيص الإدارية. نقلا عن Trib- CONFL du 05/07/1951 cite par Zeroual Abdllhamid, les question préjudicielle devant les juridictions répressives , édition ENAL , Alger , 1986 , p 45 , 46 .

الاختصاص ، سيؤدي إلى البطء في الفصل في الدعاوي وعدم إقبال المتضررين على المطالبة بحقوقهم نتيجة طول المسار التنازعي . فالشيء المؤكد هو أن هذه الرخص تمنح من طرف الإدارة تحت تحفظ حماية حقوق الغير ، وأن هذا التحفظ يعطي للقاضي العدلي حق التدخل وإلزام المدعى عليه صاحب المنشأة الملوثة بجبر الأضرار التي أحدثها نشاطه الملوث بالمتضررين⁽¹⁾ .

وبالتالي فللقاضي العدلي كل السلطات لجبر الأضرار متى كانت موافقة للتدابير التي إتخذتها الإدارة وتهدف إلى تعزيز سلطاتها، وهكذا يرى الأستاذ (Michel Prieur) بأن ذلك سيؤدي إلى التأسيس لذلك التعاون الفعال بين مختلف الجهات القضائية ضد مخاطر وأضرار التلوث⁽²⁾ .

1- القاضي العدلي هو مصطلح يقابل القاضي الإداري الذي يفصل في المنازعات الإدارية تطبيقاً لمبدأ إدراجية القضاء والقانون .
2- Michel Prieur , op. , cit. , p 850 .

المطلب الثاني : الشروط الموضوعية لدعوى المسؤولية .

إذا كانت الشروط الموضوعية التقليدية للمسؤولية المدنية تتمثل في الخطأ والضرر وعلاقة السببية ، فإن شروط المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري وإن لم تخرج عن تلك الشروط العامة إلا أنه ولخصوصية الأضرار الناجمة عنها قد تأخذ أشكالاً أخرى بخصائص متميزة عن تلك المعروفة في القواعد العامة (1) . فإن كانت بعض الأفعال المسببة أو المنتجة للضرر قد لا ينطبق عليها وصف الخطأ بالمعنى القانوني ، فإنها بلا شك تعد سبباً قوياً وفعالاً ومؤثراً في إحداث الأضرار ، وإن كان لا ينطبق عليها وصف السبب المباشر أو الأخير في إنتاج الضرر (الفرع الأول) .

هذا فضلاً عما يتميز به الضرر في إطار تلك المسؤولية من خصائص متميزة قد تؤدي إلى ضرورة الاقتصار في المطالبة بالتعويض عن الأضرار المكتشفة، فضلاً عن الأضرار التي لا يمكن إثباتها بالطرق التقليدية (الفرع الثاني) .

وفي إطار إثبات رابطة السببية فإن خصوصية الأضرار البيئية ستصعب من إثبات رابطة السببية المباشرة بين الفعل المنتج للضرر وبين الضرر الحاصل، مما يستدعي إيجاد آليات قانونية جديدة ليتسنى إثبات تلك الرابطة (الفرع الثالث) .

الفرع الأول : الفعل المنتج للضرر .

يعتبر فعل التلويث المولد للضرر الموضوعي الأول الذي ستقوم عليه دعوى المسؤولية المدنية . وتتعدد الأفعال التي تشكل تعدي على عناصر البيئة البحرية ، فقد تتخذ هذه الأفعال شكل الإضافة أو التصريف أو الإلقاء أو الإغراق أو التحريك لمواد غريبة ودخيلة على البيئة البحرية . ونلاحظ بأن المواد التي يتم إدخالها في البيئة البحرية قد تؤدي بطريق مباشر أو غير مباشر إلى الإضرار بالأواسط البحرية والصحة العامة ، كما أنها ستعيق الاستمتاع بالحياة البحرية، وقد تؤدي أيضاً إلى تدهور النظام البيئي البحري بكامله . وبذلك يتمثل الفعل المنتج للضرر في ارتكاب عمل مخالف للقواعد القانونية الخاصة بحماية البيئة البحرية (أولاً) وإسناد تلك الأفعال إلى شخص طبيعي أو معنوي سبب نشاطه الملوث هذه الأضرار (ثانياً).

1- Jean- louis Berger, la responsabilité civile en droit français et la mise en œuvre du droit de l'environnement "L'effectivité du droit européen de l'environnement " collection dirigée par jacques Bourrinet, CERIC, la documentation française , 2000 , paris , p 161 .

أولاً : ارتكاب عمل مخالف لقواعد حماية البيئة البحرية .

بناءً على ما سبق يمكن تعريف الفعل المنتج للضرر على أنه " النشاط الإرادي أو غير الإرادي الصادر عن شخص طبيعي كان أو معنوي والمتمثل في إضافة أو إغراق أو إلقاء أو تحريك مواد ملوثة أيا كانت طبيعتها في الوسط البحري "(1) .

يتحقق العمل المخالف لقواعد حماية البيئة البحرية بقيام الفاعل بإدخال مواد ملوثة مماثلة في الوسط البحري لم تكن موجودة فيه من قبل ، أو بفعل تسرب أو انبعاث مواد ملوثة مختلفة في تكوينها عن مكونات الوسط البحري ، أو بإلقاء متعمد في الوسط البحري للمواد الملوثة أو الفضلات من السفن والطائرات أو التركيبات الصناعية أو غيرها من المنشآت الصناعية والمصادر الأرضية ، أو أيضا بخلخلة المواد المكونة للوسط البحري دون إضافة أو إدخال أية مواد جديدة(2) .

إن القواعد التقليدية للمسؤولية المدنية وإن اشترطت ضرورة وجود علاقة سببية مباشرة بين الفعل المنتج للضرر ، وبين الضرر الحادث إلا أنه وبصدد المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري فإن هناك العديد من الأفعال المنتجة للضرر ، مما يقتضي عدم التقيد بالقواعد التقليدية . فتبدأ تلك الأفعال المنتجة للضرر بإفراغ تلك الملوثات في البحر أو تصريف السوائل الملوثة في المجاري المائية بفعل الصرف الصحي أو الصناعي(3) ...

فلقد أدى الاستخدام الكبير للبحر إلى تلويث مياهه بكميات هائلة ، غير أنه قد تكون لبعض الأفعال والنشاطات التي تقام على اليابسة آثار سلبية على البيئة البحرية . ولقد أثبتت العديد من الدراسات التي قامت بها الأمم المتحدة أن مكافحة التلوث البحري من مصادر برية (والذي يمثل المصدر الأكبر والأخطر للتلوث) لم يحظ بما تحضى به المصادر الأخرى من اهتمام وتقنين(4) ، حيث أن أكثر من ثلاثة أرباع التلوث الذي يدخل البحار والمحيطات يأتي من المصادر البرية

-
- 1- د. محمد أحمد منشوي ، الحماية الجنائية للبيئة البحرية " دراسة مقارنة " دار النهضة العربية ، 2005 ، مصر ، ص 161 وما يليها .
 - 2- د. فرج صالح الهريش ، المرجع السابق ، ص 204 .
 - 3- لمزيد من التفصيل ارجع إلى المبحث الأول من الفصل الأول من الباب الأول من هذه الرسالة .
 - 4- د. عبد المالك سلمان ، عن برنامج الأمم المتحدة للبيئة ، مجلة منبر البيئة ، المكتب الإقليمي لغرب آسيا ، البحرين ، المجلد السادس ، العدد 03 ، سبتمبر 1993 ، ص 58 .

الناجمة عن النشاط الملوث الذي يقام على اليابسة و ينتهي به المطاف الى البحار دون معالجة(1) .

يعتبر الإنسان بفعل أنشطته المتزايدة العنصر الأساسي في إحداث تغيير في البيئة البحرية ، من خلال عمليات التلويث المتكررة . وقد يؤدي هذا التغيير إلى الإخلال بعناصر ومكونات تلك البيئة وتغيير صفاتها والتأثير على وسطها مما يعتبر تلوثا من الناحية العلمية والقانونية . ولهذا فإن العديد من الاتفاقيات الدولية الخاصة بتلوث البيئة البحرية حرصت على النص على أن التلوث لا يكون إلا بفعل الإنسان (2) .

إذا كانت الطبيعة تتدخل في إحداث تغيير بالأواسط البحرية عن طريق الكوارث الطبيعية كالعواصف والبراكين والزلازل والفيضانات ، ولكن رغم ما تحمله هذه الظواهر من تأثير على التوازن البيئي في الوسط البحري فإنها من جهة لا يمكن أن تكون محلا للتنظيم القانوني ، ومن جهة أخرى فإن مستويات التلوث بفعل تدخل الإنسان كبيرة جدا مقارنة بالتلوث الناتج عن الكوارث الطبيعية . لذا فإن الأفعال المنتجة للضرر تقتصر على تلك التغييرات التي يدخلها الإنسان بأفعاله سواء أدت إلى التغيير بطريقة مباشرة أو غير مباشرة (3) .

ويعمد الملوث البحري إلى إدخال مواد ملوثة في البيئة البحرية إذ يترتب على تصريفها بطريقة إدارية أو غير إرادية تغيير في خصائصها أو الإسهام في ذلك بطريقة مباشرة أو غير مباشرة على نحو يضر بالإنسان ، أو بالموارد الطبيعية ، أو بالمياه البحرية ، أو تضر بالمناطق الساحلية أو تتداخل مع الاستخدامات الأخرى المشروعة للبحر فتأثر عليها وتعطلها .

ولقد عبر المشرع الجزائري على توافر هذا الشرط عندما نص على ضرورة وجوده من خلال المادة 52 من قانون رقم 03-10 السابق حين منع كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها :

- الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية ،
- عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والتربية المائية والصيد البحري ،
- إفساد نوعية المياه البحرية من حيث استعمالها ،

1- وتشير دراسات برنامج الأمم المتحدة للبيئة إلى أن ما يصل البحار من ملوثات نابعا من مصادر أرضية يمثل 77% من جملة الملوثات ، وما يصل عن طريق الأنهار ومجري المياه يمثل 45% من إجمالي الملوثات البرية ، وما يصل عن طريق الجو يبلغ 32% . أنظر د. عبد المالك سلمان ، المرجع السابق ، ص 59 .

2- د. محمد أحمد منشاوي ، المرجع السابق ، ص 61 وما يليها .

3- د. نبيلة عبد الحليم كامل ، المرجع السابق ، ص 276 .

- التقليل من القيمة الترفيهية والجمالية للبحر والمناطق الساحلية، أو المساس بقدراتها السياحية.

- وقد سبق المشرع المصري نضيره الجزائري في التأكيد على هذا الشرط من خلال نص المادة 14/01 من قانون رقم 04 لسنة 1994 في شأن البيئة حين جعل تحقق الفعل المحدث للضرر سيكون نتيجة إدخال الإنسان بفعل نشاطه لأية مادة في الوسط البحري وقد أدرج ضمن هذه المواد الزيت أو المزيج الزيتي، المخلفات الضارة والخطرة، النفايات والسوائل غير المعالجة المتخلفة من المنشآت الصناعية⁽¹⁾...

يؤدي الفعل المنتج للضرر إلى تغيير كمي لعناصر البيئة البحرية ، ومثاله زيادة أو نقص نسبة الأكسجين في المياه البحرية التي تؤدي إلى اختناق الأحياء البحرية . وقد يؤدي أيضا الفعل المنتج للضرر إلى تغيير في الكيف ، إذ أن إدخال عناصر غريبة على الأواسط البحرية قد يؤدي إلى آثار جانبية خطيرة بالبيئة ، تنتهي بإلحاق أضرار بالإنسان والكائنات البحرية . وبالإضافة إلى ذلك قد تحدث تغيير في المكان بانتقال بعض المواد من موطنها الطبيعي إلى موطن آخر . فتكون النتيجة إلحاق الضرر بالموطن الجديد الذي انتشرت فيه هذه الملوثات⁽²⁾ .

ثانيا: إسناد ذلك العمل إلى مسؤول عنه .

يتضح من خلال ما سبق أن الملوث البحري المسؤول عن إحداث التلوث البحري يقوم بعمل يخالف به قاعدة من قواعد حماية البيئة البحرية. ويكون هذا العمل تصرفا ضارا محرما، إذا كان الالتزام القانوني يفرض عليه الامتناع عن القيام بعمل ضار بالبحر وهو يقوم بعكسه، خاصة تلك المحظورات الناجمة عن رمي النفايات، تسرب النفط ، الاستغلال المفرط للثروة البحرية...⁽³⁾. وبذلك ينطوي الفعل المولد للمسؤولية على عنصرين ، عنصر شخصي بمقتضاه يقوم الملوث البحري بسلوك أو تصرفا إيجابيا أو سلبيا يؤثر على البيئة ، والثاني موضوعي بمقتضاه يقوم الملوث البحري بسلوك مخالف للالتزامات القانونية المفروضة لحماية البيئة البحرية.

1- أنظر لنص المادة 14/01 من قانون رقم 04 لسنة 1994 في شأن البيئة .

2- د. سلوى توفيق بكير ، الحماية الجنائية للبيئة البحرية وتطبيقاتها في المملكة العربية السعودية ، دار النهضة العربية ، 1997 ، مصر ، ص 15

3- ومن هذه الالتزامات مثلا التزام الناقل البحري بأن يبذل العناية الكافية قبل السفر أو عند البدء فيه ليحفظ السفينة في حالة صالحة للملاحة .

وقد يكون مصدر هذه الالتزامات القانونية بالإضافة إلى قواعد قانون حماية البيئة ، المبادئ القانونية العامة المعترف بها كمبدأ "عدم التعسف في استعمال الحق"، مبدأ "حسن الجوار"، مبدأ "حسن النية"... فعلى الأشخاص ممارسة كافة أنشطتهم وجعلها متوافقة مع حماية مقتضيات البيئة ومراعاة المبادئ القانونية السابقة التي تحفظ حقوق الآخرين. غير أن أمر إسناد الأفعال المنتجة للضرر إلى مسؤول ما قد يعترضه صعوبات ومعوقات تؤثر على دعوى المسؤولية ، لاسيما عندما يحدث الفعل المولد للضرر بتدخل مجموعة من المتسببين فيه . وهنا تثار مشكلة تحديد أو الربط بين هذه الأضرار وبين الفعل المسبب لها . فإذا كان من السهل في بعض الأحيان إسناد الفعل المولد للضرر لمسببه، فإنه وفي كثير من الأحيان ما يتعذر ذلك إلا باللجوء إلى الأجهزة العلمية الحديثة، وغالبا ما تكون مفقودة⁽¹⁾ .

فالمتسبب في الأفعال المولدة للضرر أحيانا يمكن أن يكون معروفا دون الحاجة إلى جهد في رفع دعوى ضده ، غير أن الأمر يصبح صعبا عندما يكون الفعل المولد للضرر ناجما عن مصادر مختلفة، حيث يصعب التمييز بين مصادر الملوثة الفردية أو مجموعة المصادر الملوثة في آن واحد ، وأحيانا يستحيل التمييز . فتحديد المتسبب في أفعال التلوث البحري وفي حالات كثيرة يشكل صعوبة حقيقية لاسيما في حالات تأخر ظهور الآثار المضرّة إلى المدى البعيد⁽²⁾ . وقد يكون هناك نوع من التلازم بين الفعل الضار والضرر الناتج عنه ، وقد يفتقد هذا التلازم الزمني وينعدم بين لحظة وقوع الفعل المولد للضرر ولحظة تحقق الضرر. ففي حالة وجود التلازم لا تثار مشاكل تتعلق بإسناد الفعل الضار إلى صاحبه ، أما في حالة انعدام وجوده عندئذ قد تعترض عمليات الإسناد بعض العقبات . ولا يمكن الحديث عن دعوى المسؤولية دون إثبات الضحايا للضرر المدعى به ، الشيء الذي يعطي لهم الحق في تبرير دفعهم وتأكيدهم دعواهم . لذا سنحاول التعرف على هذا الشرط المهم من خلال تناوله في الفرع الثاني .

1- د. أحمد محمود الجمل ، المرجع السابق ، ص 80 وما يليها .

2- د. محمد عبد الله نعمان ، المرجع السابق ، ص 170 وما يليها .

الفرع الثاني : الضرر .

يعتبر الضرر الشارة الأولى التي ينبعث منها التفكير في مساءلة محدثه وتحريك دعوى التعويض في مواجهته . وقد استقر الرأي في النظرية العامة للمسؤولية المدنية على أن الضرر من الشروط ، الجوهرية لقبول دعوى المسؤولية. فهو شرط ضروري ولازم لكي تكون الدعوى مقبولة ، وإن رفعت دعوى المسؤولية على خلاف ذلك كان مصيرها صدور حكم برفضها لعدم الإثبات أو التأسيس القانوني⁽¹⁾

ومن خلال العرض السابق للأفعال المنتجة للضرر يتبين بجلاء أن تلوث البيئة البحرية يتخذ أشكالاً متعددة ومختلفة منها ما يؤثر تأثيراً مباشراً أو حالاً ، ومنها وهو الأكثر ما يؤثر بشكل مستمر ووطيد، وتظهر نتائجه على المدى الطويل في تعطيل الوظائف الحيوية المكونة للأحياء البحرية، بل وحتى في جسم الإنسان كظهور أمراض مثل سرطان الدم، مرض الغدد الليمفاوية، الأمراض الجلدية ...

نتناول في هذا الفرع الشرط الموضوعي الثاني لدعوى المسؤولية ، وذلك بتحديد طبيعة الاضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية (أولاً)، و ابرازخصائصها (ثانياً) ، و من ثم تحديد الأضرار الواجب التعويض عنها (ثالثاً) .

أولاً : طبيعة الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية .

لما كان الضرر بصفة عامة هو الشرط الأساسي لدعوى المسؤولية المدنية التي تدور معه وجوداً وعدمًا ، فلا يتصور وجودها في حالة عدمه حيث لا مسؤولية مدنية بدون ضرر ، ولا ضرر بدون المساس بمصلحة مشروعة يحميها القانون⁽²⁾ . ولاشك أن الأضرار المترتبة على تلوث البيئة البحرية تتنازعها تلك الأنواع المتعددة من الضرر، حيث تنقسم إلى أضرار فورية وهي تلك الأضرار التي تتسم بالتلازم الزمني بين لحظة وقوع الفعل المولد للضرر ، وبين الضرر الواقع ، وأضرار متراخية وهي تلك الأضرار التي لا تتضح معالمها إلا بعد مضي فترة زمنية قد تطول .

1- راجع في هذا الصدد الأستاذ عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني الحديث ، المجلد الأول ، دار النهضة العربية ، ص 646 ، وكذلك دكتور نبيل إبراهيم سعد ، النظرية العامة للالتزام ، مصادر الالتزام ، دار الجامعة الجديدة ، 2004 ، ص 440 .

2- بيد أنه في السنوات الأخيرة دارت حول المفهوم التقليدي للضرر مناقشات متعددة لمحاولة صياغته ، صياغة تتلاءم مع ما أستجد من أضرار ناجمة عن التطور التكنولوجي الذي إلى جانب ما حققه من رفاهية ، ضاعف من المخاطر التي أصبح يتعرض لها الإنسان .

01- تقسيم الأضرار من حيث الإصابة : وتقسم هذه الأضرار من حيث الإصابة إلى أضرار جسدية تصيب الإنسان في جسمه ، وأضرار أخرى تصيب الإنسان في ماله .

* **الأضرار الجسدية:** هي تلك الأضرار التي تصيب الشخص جراء تعرضه لصور مختلفة من التلوث التي سبق أن تعرضنا لها ⁽¹⁾ ، وتنقسم إلى :

أ- **أضرار حالية:** وهي الأضرار التي تتضح معالمها على الشخص فور تعرضه للتلوث، أو بمعنى أدق خلال لحظة وجيزة لهذا التعرض . وهي الفترة التي تحسم خلالها المادة الملوثة الصراع الذي يدور بينها وبين المناعة الداخلية لجسم الإنسان لصالحها ⁽²⁾ . وبنفس التأثير تتضرر الحيوانات البحرية ويمكن القول على سبيل المثال أن مئات الآلاف من الطيور البحرية تتعرض للضرر، ومنها أنواع من البط البحري، والأسماك. وقد يتعرض مستهلكي هذه الكائنات البحرية إلى كميات أكبر من هذه المواد المسببة للسرطان ⁽³⁾ .

ب- **أضرار متراخية:** وهي الأضرار التي تتضح معالمها بعد فترة زمنية قد تطول، وهي الأضرار التراكمية، والتي تظهر مع تراكم المواد الملوثة والتي غالبا ما تكون في صورة أمراض كالفشل الكلوي أو الكبدية، وأمراض الكبد أو غير ذلك من الأمراض، والتي أثبتت الأبحاث العلمية العلاقة الوطيدة بينها وبين الملوثات البحرية .

ويتعرض إثبات هذا النوع من الأضرار إلى كثير من العقبات بشأن إسنادها إلى الفعل المولد للضرر . وذلك نظرا للفارق الزمني الذي قد يطول إلى عشرات السنين في بعض الأحيان ، وكذلك لتداخل العديد من العوامل التي تساهم في إحداث مثل هذه الأضرار ⁽⁴⁾ .

-
- 1- ارجع للمبحث الأول من الفصل الأول من الباب الأول لهذه الرسالة بداية من ص 12 .
 - 2- فبعض الهيدروكربونات البترولية تظهر سميتها على صحة الإنسان بصورة سريعة، إذ ثبت علميا أن بعضها له فعل سرطاني على الجسم، كما أنها تفرز خارج الجسم ببطء شديد يكون معها المرض قد تمكن منه.
 - 3- د.زيدان هندي عبد الحميد ، ود.محمد إبراهيم عبد المجيد ، المرجع السابق ، ص 281 وما يليها .
 - 4- فقد ثبت على سبيل المثال من خلال الأبحاث العلمية أن الملوثات الفسفورية العضوية خاصة مادة "بارثيون" قدرتها على أن تنتقل من الأمهات إلى الأجنة ، وذلك لسرعة مرورها عن طريق الجهاز الدوري للدم في المشيمة ، وبذلك تؤثر تأثيرا ضارا على النسيج الجنيني . وقد لا تظهر على الأم التي تتناول أسماك ملوثة بهذه المركبات ، ولكن قد تظهر على طفلها المولود آثار التسمم في صورة تشوهات خلقية أو في صورة من صور التخلف العقلي أو انخفاض مستوى الذكاء. نقلا عن وحيد عبد المحسن القزاز، المسؤولية المدنية عن تلويث البيئة الزراعية، رسالة لنيل درجة دكتوراه في القانون المدني، جامعة طنطا ، 2002 ، ص 174 .

* الأضرار المالية: هي تلك الأضرار التي تصيب النشاط المالي للمتضرر ، كإنتاج

محاصيل أحواض تربية المائيات والأسماك أو تضرر المنشآت السياحية ، بالإضافة إلى تلك الأضرار التي تصيب الاقتصاد وخزينة الدولة . فعلى سبيل المثال فقد تأثر النشاط السياحي الفرنسي كثيرا بفعل تلويث السواحل الفرنسية على إثر حادثة الناقل "Prestige"⁽¹⁾ ، إذ انخفضت مداخيل النشاط السياحي الفرنسي إلى حوالي 47 % الشيء الذي أثر سلبا على النشاط السياحي الساحلي⁽²⁾. وقد كلفت عمليات معالجة نفايات النفط المتسربة من ناقله النفط "Erika" على السواحل الفرنسية خزينة الدولة حوالي 150 مليون أورو بالعملة الحالية ، ورغم ذلك فإن آثار المواد النفطية لازالت عالقة برمال السواحل المتضررة . فقد سجلت جمعية حماية البيئة المسماة " Robin des bois" أن الرمال المعالجة فقدت لونها الطبيعي وقد التصقت بها روائح النفط وأفقدتها خصائصها الطبيعية⁽³⁾.

* الأضرار البيئية المحضة: وتسمى أيضا بالأضرار الإيكولوجية الخالصة ، وقد اختلف الفقه في تعريفها ، فمنهم من عرفها على أنها " تلك الأضرار التي تصيب الوسط البحري ، فتؤدي إلى حدوث خلل في توازنه بإحداث تغيير ضار في صفاته الفيزيائية أو الكيماوية . أو بمعنى آخر هو ذلك التغيير الضار في الصفات الكيماوية والفيزيائية لمكونات الوسط البحري من جراء التلوث"⁽⁴⁾ . إذ لا يمكن التعويض عنها إلا بإحياء الأوساط البحرية المتضررة ، وباستعادتها للعناصر الحية التي أتلقت على ما كانت عليه سابقا قبل إصابتها بالضرر . ويعرفه جانب آخر من الفقه على " أنها تلك الأضرار التي تصيب الوسط الطبيعي الحي بمعزل عن أي مصلحة بشرية جسمانية كانت أو مادية"⁽⁵⁾ . وقد قام برنامج الأمم المتحدة للبيئة (PNUE) في سنة 1998 بتشكيل مجموعة عمل لوضع تعريف للضرر البيئي المحض ، وقد عرفته هذه المجموعة بأنه : "التغيير العكسي

1- للإشارة فإن ناقله النفط "برستيج" وفي شهر نوفمبر سنة 2002 وعلى إثر تعرضها لحادث أغرقها في عرض السواحل الإسبانية تسربت منها كميات معتبرة من النفط أدت إلى تلويث معتبر للسواحل الأوروبية .

2- le comite régional de tourisme d'aquitaine du France , conséquences de la pollution du "prestige" sur les touristes de littoral aquitaine , rapport sur l'état du tourismes littoral française , juin et septembre 2003 , p 08 .

3- Jean Marie Bielt , ERIKA , les premiers déchets traités: Résultats médiocres selon association robin des bois , ouest France , magazine , 30 avril 2001 , p 25 .

4- وحيد عبد المحسن محمود القزاز ، المرجع السابق ، ص 175 .

5- Martine Remond- Guillod, réparation du dommage écologique, juris- classeur n⁰ 02, 1992 , fasc. 1060 , p 13 .

القابل للقياس على نوعية بيئية معينة ، أو أي من مكوناتها متضمنا قيمة استعمالها أو عدم استعمالها ، وقدرتها على دعم ومساندة نوعية حياة مقبولة ، وكذا تحقيق توازن بيئي فعال " (1) .

أما التوجيه الأوروبي رقم 35 /CE / 2004 المؤرخ في 21 أبريل 2004 ومن خلال المادة 03/02 عرفها بأنها "التغيير المعاكس الذي يمكن قياسه في الموارد الطبيعية و/أو إضعاف خدمات الموارد الطبيعية الذي قد يحدث بصورة مباشرة أو غير مباشرة " (2) .

غير أنه وبالرجوع إلى مجموع النصوص القانونية التي أوجدها المشرع الجزائري بشأن حماية البيئة عموما والبحرية خصوصا وتفحصها ، لاسيما تلك التي شرعت قبل سنوات التسعينات لا نكاد نجد اعترافا تشريعا بوجود هذا النوع من الأضرار . ومرد ذلك إن الجزائر وغداة الاستقلال عملت على تحقيق تنمية اقتصادية واجتماعية شاملة ، الأمر الذي أحدث انعكاسات وإختلالات سلبية مست الأوساط الطبيعية في الصميم. وقد تسببت أنماط التسيير الخاطئة إيكولوجيا ، وعدم اعتراف الدولة بفشل السياسة البيئية إلى التأخر في إيجاد الإطار القانوني والتنظيمي المتعلق بحماية البيئة البحرية(3) .

ومهما يكن من اختلاف في التعاريف السابقة فإنها تلتقي كلها في كون أن الأضرار البيئية المحضة لا تمثل فقط الإنقاص في القيم المالية بالافتقار فقط في المصالح الإقتصادية المتضررة ، ولكن فوق ذلك الإضرار بالمصالح والقيم غير المالية للمتعاملين والمستفيدين من البيئة البحرية . ومن وجهة نظرنا فإنه يمكن تعريف الضرر البيئي المحض بأنه : " أي تغيير سلبى كبير أو غير مألوف لتوازن البيئة البحرية ويؤثر على نظامها البديع " .

وقد أثر النظام الاقتصادي الشمولي الذي اعتمده الجزائر طيلة ثلاثة عشريات والذي اتسم بملكية الدولة للمنشآت الملوثة على حماية البيئة عموما ، على الرغم من انضمام الجزائر مبكرا إلى بعض الاتفاقيات الدولية التي اهتمت بتعويض الأضرار الناجمة عن التلوث البحري ومنها مثلا

1- مسلط قويغان محمد الشريف المطيري ، المسؤولية عن الأضرار البيئية ومدى قابليتها للتأمين-دراسة مقارنة- رسالة للحصول على درجة دكتوراه في الحقوق ، 2007 ، كلية الحقوق ، جامعة الإسكندرية ، مصر.

2- Patrick Thieffry , op. , cit, P 179 .

3- ويناس يحيى ، المرجع السابق ، ص 254 .

اتفاقية لندن حول اتقاء تلويث مياه البحر من جراء المحروقات⁽¹⁾، الاتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث بسبب المحروقات والمعدة ببروكسل في سنة 1971⁽²⁾ ...

غير أنه وبالرجوع إلى قانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ورغم أنه لم ينص صراحة على الأضرار البيئية المحضة ، إلا أنه وباستقراء أحكام المادة 03 فإن المشرع الجزائري أسس هذا القانون على مبادئ عامة هي في الغالب مبادئ عالمية أرستها الاتفاقيات الدولية الواردة بشأن حماية البيئة ، نشعر من خلالها أنه أعطى إيجاءات على حماية البيئة من هذا النوع من الأضرار . 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 ... تعطي انطبعا على أن المشرع الجزائري نص بطريقة غير مباشرة على هذا النوع من الأضرار⁽³⁾ .

نظرا لعدم تداول القضاء الوطني قضايا تمس بالبيئة البحرية ليتضح على ضوءها موقفه من قبول الدعاوي الموجهة سواء من قبل الأفراد أو جمعيات حماية البيئة لحماية العناصر الطبيعية الموجودة في البحر الغير مملوكة لأحد لا نستطيع وضع تصور حقيقي يعكس طريقة التعامل مع هذا النوع من الأضرار . غير أنه ولأهمية التعويض عن الأضرار الإيكولوجية نص وبالمقابل التوجه الأوروبي الحديث رقم 2004/ CE/35 بصراحة على ضرورة تغطية هذا النوع من الأضرار ، إذ حث الدول الأعضاء على تبني نظم مسؤولية تغطي الأضرار البيئية المحضة⁽⁴⁾ . وتطبيقا للتوجيه الأوروبي

- 1- والمصادق عليها بموجب المرسوم رقم 63-344 المؤرخ في 11 سبتمبر سنة 1963 والمتعلق بإنظامم الجزائر إلى اتفاقية لندن حول اتقاء تلوث مياه البحر من جراء المحروقات .
- 2- والمصادق عليها بمقتضى أمر رقم 74-55 مؤرخ في 21 ربيع الثاني عام 1394 الموافق لـ 13 مايو سنة 1974 والمتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة على التلوث بسبب المحروقات والمعدة ببروكسل في 18 ديسمبر سنة 1971 .
- 3- أنظر على سبيل المثال للمادة 02 من اتفاقية بشأن التنوع البيولوجي الموقع عليها في "ريودي جانيرو" والمصادق عليها بموجب مرسوم رئاسي رقم 95-63 مؤرخ في 07 محرم عام 1416 الموافق لـ 06 يونيو 1995 ، ج.ر. رقم 72 لسنة 1995، يتضمن المصادقة على الاتفاقية بشأن التنوع البيولوجي الموقع عليها "ريودي جانيرو" في 05 يونيو سنة 1992 وكذلك المادة 01 من بروتوكول بشأن المناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي في البحر المتوسط والمصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 06-405 مؤرخ في 22 شوال عام 1427 الموافق لـ 04 نوفمبر 2006 يتضمن التصديق على بروتوكول بشأن المناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي في البحر المتوسط ، الموقع ببرشلونة في 10 يونيو سنة 1995 ، ج.ر. رقم 74 لسنة 2006 .
- 4- مسلط قويغان محمد الشريف المطري ، المرجع السابق ، ص 18 .

رقم 2004 /CE/35 فقد تبني المشرع الفرنسي قانون رقم 757-2008 المؤرخ في الفاتح أوت 2008 نقل من خلاله أحكام هذا التوجيه واجاز م خلاله للمتضررين حق التعويض عن الأضرار البيئية المحضة .

أما المشرع المصري فرغم أنه حاول تحديد بعض المصطلحات في قانون رقم 04 لسنة 1994 مثل معنى تدهور البيئة ، تلوث البيئة ، الكارثة البيئية ، إلا أنه لم يتضمن تعريفا للضرر البيئي المحض. ويعتبر التشريع البيئي الكويتي من بين التشريعات العربية القليلة الذي حرص المشرع الكويتي فيها على التأكيد عن تعويض الأضرار البيئية المحضة في المشروع المقدم من قبل الهيئة العامة للبيئة ، إذ أورد الفصل السابع تحت عنوان " المسؤولية المدنية والتعويض عن الأضرار البيئية" وفي مادته 114 نص على التعويض المدني عن كل ما يلحق بالثروة الطبيعية من أضرار أو ما يصيب البيئة ويقلل من منفعتها حتى ولو لم تكن العناصر المتضررة مملوكة لأحد.

وعموما فإنه تحيط بمسألة الضرر البيئي المحض الكثير من الصعوبات كتحديد القواعد التي تحكم التعويض ، وتعتبر عملية قياسية عملية معقدة وحساسة⁽¹⁾ . ولعل ذلك سيقودنا إلى الحديث عن خصوصيات الأضرار البيئية المحضة في الفقرات الموالية .

02- تقسيم الأضرار من حيث نوعها: إن كان ما سبق تقسيما لأضرار التلوث البحري من

حيث محلها ، فإن تلك الأضرار تنقسم من حيث نوعها إلى أضرار مادية ، أدبية .

* الأضرار المادية: لا شك أنه يترتب على الأضرار الجسدية أو الجسمانية السابق التنويه بها، ان المريض قد يصاب بعجز جزئي أو كلي مما يؤثر على قدرته في العمل. فقد تجعله تلك الأضرار عبء على الدولة أو على عائلته . فكل خسارة واقعة أو مكسب ضائع ، كفقدان الأجر في المدة اللازمة للعلاج وفوات الفرص المالية التي كان المضرور يستطيع أن يستفيد منها لولا المرض يشكل ضررا للمريض يجب تعويضه عليه . وفي هذا السياق فقد قضت محكمة النقض الفرنسية " بأن التعويض المقضي به للمضرور بسبب عجزه عن الكسب يتم تحديده بالنظر إلى ما انتقص من سلامته الجسدية ، بصرف النظر عما إذا لم يكن لهذا الانتقاص أثر مباشر على أجره" (2) .

1- Gilles J. Martin , réflexion sur la définition du dommage à l'environnement : le dommage écologique "pur" , collection du laboratoire de théorie juridique , volume 7 , presse universitaire d'Aix- Marseille , 1995 , p 119 .

2- وحيد عبد المحسن محمود القزاز ، المرجع السابق ، ص 187 وما يليها .

فالفقدان الكلي أو النهائي للنشاط المهني الذي يقتات منه المضرور نتيجة العجز الجسماني الذي حدث له بفعل الضرر الذي أصابه يعد ضررا ماديا يستلزم التعويض.

كما يعد ضررا ماديا يستوجب التعويض عنه نفقات ومصاريف العلاج ، لاسيما إذا كان المريض غير مؤمن لدى صناديق التأمينات الاجتماعية عن المرض . فالإقامة في المستشفيات ، ومصاريف الاستشفاء والعلاج وتكاليف التحاليل والفحوص الطبية والعمليات الجراحية تعد بلا شك أضرار مادية يتعين التعويض عنها (1) . ولتقدير حجم الأضرار المادية يحتاج الأمر إلى خبير في هذا المجال لتقدير كل حالة على حدى . لذا فمن الصعب وضع مبدأ عام للتعويض وإنما يختلف حجمه تبعا لمقدار الأضرار الناتجة .

* الأضرار الأدبية: فضلا عن الأضرار المادية السابق الإشارة إليها فإن المصاب تلحق به أضرار أدبية كثيرة منها الشعور بالألم النفسي نتيجة الإصابة ، ونظرة الإشفاق والعطف عليه التي قد يراها في عيون الآخرين ، فضلا عما ينتج من صدمات نفسية عن إصاباته من تشوهات في أعضاء جسمه بفعل المؤثرات الكيماوية التي تعرض لها جسمه بفعل التلوث البحري ، وشعوره بالضعف والعجز عن ممارسة حياته بشكل طبيعي ... غير أنه وبالرجوع إلى أحكام القانون المدني الجزائري باعتباره الشريعة العامة لا نجد نص على تعويض الضرر الأدبي، فهل هذا يعني أن هذه الطائفة ليست محل اعتبار في مسألة لتعويض ؟

لا يمكن الجزم بذلك ، خاصة إذا علمنا بأن المشرع الجزائري قد نص على تعويض الضرر المعنوي في مواقع أخرى عدى القانون المدني (2) . ويرى الأستاذ "علي علي سليمان" أن نص المادة 124 من القانون المدني الجزائري ينصرف إلى تعويض كافة أنواع الأضرار، دونما حصر. فالنص الفرنسي للمادة 124 يرى الأستاذ بأنه منقول حرفيا من نص المادة 1382 مدني فرنسي ، وقد استمد الفقه والقضاء في فرنسا حكم التعويض عن الضرر الأدبي من عموم نص هذه المادة (3) .

أما النصوص الخاصة ونقصها بالأحكام الواردة في قوانين حماية البيئة ، فنجد نص المادة 52 من قانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة يمنع أي صب أو غمر أو ترميد لمواد داخل المياه البحرية

1- د. قادة شهيدة ، المرجع السابق ، ص 87 وما يليها .

2- أنظر لنص المادة 03 من أمر رقم 66-154 المؤرخ في 08 جوان 1966 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية الجزائرية، المعدل والمتمم ، وكذا نص المادة 08 من قانون رقم 90-11 المؤرخ في 21 أفريل سنة 1991 يتعلق بعلاقات العمل ، معدل ومتمم .

3- د.علي علي سليمان ، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية ، 1984 ، الجزائر ، ص 242 .

الخاضعة للقضاء الجزائي من شأنه الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية... ونعتقد أن الإضرار بالصحة ينصرف إلى الأضرار المادية والبدنية وكذا الأدبية ، ذلك أن سلامة جسم الإنسان مرتبطة بالجانب الوظيفي والنفسي، بل أكثر من ذلك أن الأضرار التي تنطوي على ألم نفسي ، وانعزال واضطراب أصبحت تفوق في فداحتها الأضرار الجسمانية .

ثانيا : خصائص أضرار التلوث البحري .

إذا كانت القاعدة في النظم القانونية المختلفة أنه لا مسؤولية بدون ضرر ، فإنه من المؤكد أنه لكي يكون الضرر قابلا للتعويض ضمن القواعد التقليدية للمسؤولية المدنية يجب أن يتسم بخصائص ثلاثة هي أن يكون مؤكدا ، ومباشرا وشخصيا . غير أنه يصعب القول بهذه الخصائص عند الحديث عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري ، إذ أنها تتميز بـ :

- طابعها المنتشر : فمن جهة يتعذر في كثير من الأحيان تحديد المسؤول ، إذ أن أضرار التلوث البحري في الغالب تكون ناشئة من مصادر تلوث متعددة ، خاصة في المناطق التي يغلب عليها الطابع الصناعي . فالتلوث البحري الذي يمر عبر عدة ولايات ساحلية أو يعبر دولا ساحلية في كثير من الأحيان ما يحدث ضررا بالثروة الحيوانية والنباتية أو بمصالح المستثمرين يصعب معه تحديد المتسبب في النشاط الضار ، ومدى نصيب كل مسؤول إذا ثبت تعدد من اشتركوا في إحداث التلوث الضار أشخاص خاصة كانوا أو دولا . فالمسؤول عادة هو مجموعة من الأشخاص أو الشركات التي تمارس نشاطا صناعيا يتفرقون بين عدة ولايات أو دول ساحلية . وعدم تحديد هوية المسؤول بدقة في دعاوي التعويض يقود إلى رفضها ، وضياع حقوق ضحايا التلوث البحري .

- طابعها المتأخر : فالضرر الذي يصيب البيئة البحرية في غالب الأحوال لا يتحقق دفعة واحدة، بل يتوزع على شهور وربما على سنوات حتى تظهر أعراضه⁽¹⁾، فالتلوث الإشعاعي أو الكيمياوي الذي يضر بالثروة البحرية مثلا لا تظهر آثاره الضارة بالأشخاص وممتلكاتهم فجأة، بل تحتاج إلى وقت قد يطول حتى تصل درجات تركيز الجرعات الإشعاعية أو المواد السامة إلى حدودها القصوى التي تُؤلِّدُ الضرر⁽²⁾ . ومن هذا المنطلق عملت بعض الاتفاقيات الدولية على تمديد مهل

1-Martine Remond- Guilloud , à la recherche du futur , la prise en compte du long terme par le droit de l'environnement , R.J.E , n° 01 , 1992 , pp 05 et 06 .

2- عبد السلام منصور عبد العزيز الشيبوي، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام ، رسالة دكتوراه في القانون ، كلية الحقوق، جامعة المنصورة ، 2001 ن مصر ، ص 57 وما يليها .

التقادم في المطالبة بالتعويض وجعله طويلا نسبيا، تسهيلا منها للأشخاص في المطالبة بجبر ما أصابهم من ضرر جراء التلوث (1).

- طابعها المركب : وقد يحدث التلوث ضررا بالأواسط البحرية في معظم الأحيان باتخاذ بعض العناصر الملوثة الناتجة عن نشاط كل ملوث وتفاعلها مع بعضها البعض، إذ لم تكن لتكفي وحدها لإحداث الضرر. وبالتالي فهي أضرار غير مباشرة يرى فيها جانب من الفقه بأنها "أضرار مرتدة"، إذ أنها لا تصيب الإنسان أو الأموال مباشرة، بل تتدخل وسائط أخرى في إحداث الضرر (2).

- طابعها الغير مرئي : ورغم أن آثار التلوث البحري في بعض الأحيان يمكن أن نراها بالعين المجردة، إلا أن أغلب العناصر الملوثة هي في العادة جسيمات دقيقة تصل في بعض الأحيان إلى جزء من مليون من المتر. وتثير هذه الخاصية العديد من المشاكل القانونية فيما يتعلق بتأكيد وجود الضرر، وتحديد مصدره وآثاره الفورية والمؤجلة وإثبات علاقة السببية بين الفعل المنتج للضرر والضرر الحاصل.

- طابعها المستمر : ومما لاشك فيه أن الاستمرارية في عمليات التلوث البحري تعد عنصر جوهري في تقويم الضرر وتقدير التعويض المستحق عنه ، إذ أن الضرر يمكن أن يستمر رغم التعويض عنه . فإذا إستثنينا من ذلك الأضرار الفورية كالتصادم البحري أو التلوث بفعل النفط الذي تظهر آثاره فور وقوع الفعل الضار الملوث ، فإن كافة ملوثات البيئة البحرية لا تحدث آثارها إلا إذا اتسمت بتلك الخاصية (3) . فالإصابات الجسدية مثلا كالسرطان أو الفشل الكلوي أو الكبدي لا يحدث إلا من خلال تناول أطعمة بحرية ملوثة على فترات طويلة تتراكم خلالها تلك الملوثات والتي تظهر في الجسم بعد فترة طويلة .

- طابعها الدولي : فالأضرار التي تصيب البيئة البحرية وتؤثر على حقوق المتعاملين بها لا تعرف حدودا سياسية أو اقتصادية أو جغرافية. فالأنشطة الضارة والتي تتأثر بها الحياة البحرية والممتلكات غالبا ما تتم في دولة وتنتج آثارها الضارة في دولة أخرى. ولذلك فإن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية ذات طبيعة خاصة تختلف عن الأضرار التقليدية، فقد يحدث الفعل المولد للضرر في بلد وبفعل العوامل الطبيعية وحركة الأمواج والمد والجزر تنتقل آثاره الضارة إلى سواحل

1- أنظر على سبيل المثال المادة 08 من الاتفاقية الدولية حول المسؤولية قبل الغير في مجال الطاقة النووية الموقعة في 29 يوليو 1960.

2- Noura Ait- Aissi, op. , cit. , P 86 .

3- Michel Prieur op. , cit. , p.p , 843 , 844 .

البلد المجاور. فالحوادث البحرية أيضا التي تتعرض لها ناقلات النفط وتسرّب منها كميات هائلة قد تقع في أعالي البحار وبفعل التيارات البحرية تنتقل إلى سواحل الدول الساحلية محدثة أضرارا جسيمة⁽¹⁾.

- طابعها الفني : حيث أن الأضرار البيئية هي أضرار لم يتمكن العلم في العديد من الحالات تحديد آثارها السلبية بشكل دقيق . فوسائل العلم الحالية لم تستطع كشف العديد من الأسرار التي ترتبط بها ، وهنا تثار صعوبة التحديد الدقيق لهوية المسؤول الذي قام بالنشاط الذي أحدث ضررا⁽²⁾ . وإذا كانت التشريعات الصادرة بخصوص حماية البيئة البحرية تهدف إلى منع الإضرار بالتوازن الإيكولوجي للبحر ، إلا انه ورغم كثرتها لم تبين للمضربين كيفية إثارة المسؤولية المدنية والسبيل إلى ذلك . بل أن الاتجاه إلى تحميل مستغل أو مستثمر النشاط الملوث للبيئة البحرية مسؤولية أفعاله الضارة لازالت محل جدال فقهي وقضائي ، لأنه لازال ينظر إلى أحكامها وفقا للأسس العامة الواردة في أحكام القانون المدني .

- طابعها القاصر في جبر الأضرار: إذ أنه من المعلوم أن التعويض ينقسم وفقا للشريعة العامة إلى تعويض مالي وتعويض عيني . ويقصد بالتعويض العيني رد الحال إلى ما كانت عليه الأوضاع قبل وقوع الضرر، لذا فإن هذا النوع من التعويض يتعذر حدوثه في منازعات تلوث البيئة البحرية، إن لم يكن في كثير من الأحوال مستحيلا. وعلى ذلك فإن الأضرار المترتبة على تلويث البيئة البحرية تؤدي إلى الوفاة أو هلاك بعض الكائنات البحرية الحية ، فقد يترتب على ذلك مثلا إتلاف المزروعات البحرية أو انتشار الأمراض الخطيرة التي لم يكتشف لها علاج حتى الآن. ومن ثم يصعب القول في مثل هذه الأحوال بإمكانية التعويض العيني أو إعادة الحال على ما كان عليه، فيقتصر الحال هنا على التعويض المالي فقط لمعظم الأضرار السابق التنويه عنها .

من خلال ما سبق يتبين لنا الصعوبات التي ستواجه المتضرر في إثبات ضرره عند إخضاع الضرر للقواعد العامة ، تلك الصعوبات التي تظهر من خلال عدم تحقق الضرر دفعة واحدة ، بل أن آثاره لا تظهر في أغلب الأحوال إلا بعد مضي فترات من الزمن قد تطول أحيانا . كما أنه

1- د. احمد عبد الكريم سلامة ، المرجع السابق ، ص 434 .

2- وعلي جمال ، المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث الصناعي في القانون الجزائري ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص الأساسي ، كلية الحقوق ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، 2002 ، ص 51 .

يساهم في إحداثه العديد من المسببات كملوثات الصرف الصحي والصناعي ، التلوث الزيتي ، الاستغلال المفرط لخيرات وثروات البحر إلى غيرها من المصادر والتي ينجم عنها تسلسل الأضرار وتراكمها . فهي أضرار في كثير من الأحيان ناجمة عن تلوث تدريجي ومتكرر ، وامتزاج الملوثات خلال فترات طويلة تكون محصلتها الضرر موضوع الدعوى .

ثالثا: الأضرار الواجب التعويض عنها.

وفقا للعرض السابق تبين لنا بأن الأضرار الناتجة عن تلويث البيئة البحرية تنقسم إلى أضرار فورية وهي الأضرار التي تظهر آثارها مباشرة وتتسم بالتلازم الزمني بين الفعل المولد للضرر وظهور أعراض الضرر، والأضرار المتراخية أو التراكمية التي تتسم بصعوبة التحديد المباشر لها، إذ أنها لا تتحقق دفعة واحدة بل تمتد آثارها الضارة إلى فترات زمنية قد تطول. ويمكن القول بأن الأضرار المتراخية هي أقرب إلى الأضرار غير المباشرة، حيث يساهم في إحداثها العديد من العوامل والمسببات .

تجدر الإشارة إلى أن النوع الأول من الأضرار أي الأضرار الفورية يسهل تحديدها وتحديد الفعل المنتج لها وعلاقة السببية فيما بينها ، ومن تم تخضع هذه الأضرار إلى القواعد العامة في المسؤولية المدنية . ويجب التذكير هنا بأن المشرع الجزائري اهتم بالتعويض عن الأضرار المباشرة باعتبارها نتيجة طبيعة للإخلال بالتزام يفرضه القانون (1) .

أما عن النوع الثاني وهي الأضرار المتراخية أو التراكمية فإنه حتى تتمكن من تغطيتها والتعويض عنها يجب تقبل منطق التعويض عن الأضرار المكتشفة، حيث أنه سيكون الأكثر ملاءمة للطبيعة الخاصة لهذه الأضرار. فالإقتصار على القواعد التقليدية لدعوى المسؤولية المدنية يؤدي إلى أن معظم الأضرار التي تصيب البيئة البحرية لا تدخل في نطاق هذه الدعوى لتعذر القول اننا بصدد ضرر بيئي مباشر .

عرف المشرع الجزائري الضرر المباشر على أنه ما كان نتيجة طبيعية للخطأ الذي سبب الضرر، ويكون كذلك إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببدل جهد معقول (2) . والعبرة في التفريق بين الضرر المباشر وغير المباشر هو علاقة السببية . فالضرر المباشر هو نتيجة مؤكدة

1- د. علي علي سليمان ، المرجع السابق ، ص 224 .

2- راجع المادة 01/182 من القانون المدني الجزائري والتي تقابلها أحكام المادة 01/221 مدني مصري .

للخطأ المولد للضرر والذي يرتبط بعلاقة سببية منتجة له ، أما الضرر غير المباشر فلا يرتبط فيه الخطأ بالضرر بعلاقة السببية الفعالة (1) .

وبإسقاط ما سبق ذكره على النوع الثاني من الأضرار المتراخية أو التراكمية يمكن القول معه بأن تلك الأضرار هي من قبيل الأضرار المباشرة ، ذلك لأنها بلا شك ومن خلال الأبحاث العلمية تعتبر نتيجة طبيعية للفعل المنتج للضرر -ملوثات البيئة البحرية - وترتبط معه بعلاقة السببية ، كما أنه لا يمكن القول بإمكانية تفادي هذه الأضرار مهما بدل المضرور من جهد ، إلا بعدم ارتكابها من جانب محدثها (2) . ولعل ذلك ما دفع بعض شراح القانون إلى الدعوة للتخلص من فكرة الضرر المباشر، لأنها لا تضيف شيئاً جديداً إلى رابطة السببية ، بل أن بعض القوانين الحديثة كالقانون اللبناني والألماني قد أعرضاً عنها بسبب الغموض واللبس اللذين يكتنفانها (3) . ومن ثم فإن الاكتفاء بالقواعد التقليدية في فهم ومعرفة الضرر المباشر قد يجعل العديد من الأضرار التي تصيب البيئة البحرية والمتعاملين بها خارج نطاق التعويض.

كما أن جانب من الفقه يذهب في تحديد ماهية الأضرار التي يجب التعويض عنها إلى تأييد الرأي القائل بأن التعويض يجب أن يشمل الأضرار المباشرة وغير المباشرة رغبة منه في تحقيق حماية أكبر للبيئة البحرية (4) . ويعتبر قانون الأمريكي المعروف باسم قانون CERCLA من بين التشريعات القليلة التي تجعل التعويض الناجم عن حوادث التلوث البحري التي تقع بمناسبة تسرب النفط من الأنابيب أو بمناسبة نقله يشمل الأضرار المباشرة وغير المباشرة . ونفس الاتجاه ذهب إليه المشرع الفرنسي حصرياً من خلال قانون "بارنيه" الصادر في 02 فبراير 1995 حين رخص لجمعيات حماية البيئة بأن تباشر حق التقاضي في الجرائم التي يترتب عنها أضرار مباشرة أو غير مباشرة تصيب المصالح الجماعية التي تهدف إلى الدفاع عنها . ويبرر جانب من الفقه الفرنسي ذلك أن الجمعيات لا تتحمل أضرار مباشرة وشخصية في حالة الأضرار البيئية المحضة ، وإن كانت تمس بطريقة غير مباشرة أهدافها الواردة في قانونها الأساسي (5) .

1- د. عبد الرزاق أحمد السنهوري ، المرجع السابق ، ص 911 .

2- د. سعيد سعد عبد السلام ، مشكلة تعويض أضرار البيئة التكنولوجية ، دار النهضة العربية ، 2007 ، مصر ، ص 58 وما يليها .

3- د. محمد البزاز ، المرجع السابق ، ص 19 .

4- مسلط قويعان محمد الشريف المطيري ، المرجع السابق ، ص 81 .

5- Philippe Ch- A. Guillot , op. cit. , p 193 .

وبالإضافة إلى شرط الفعل المولد للضرر والضرر هناك شرط ثالث لا تقوم دعوى المسؤولية بدونه هو شرط رابطة السببية نتناول احكامه في الفرع الموالي .

الفرع الثالث : رابطة السببية .

السببية هي إسناد أي أمر من أمور الحياة إلى مصدره ، ويقتضي ذلك إسناد النتيجة الضارة إلى الفعل المضروب ونسبه إلى فاعل معين . ويعرف هذا الإسناد بالإسناد المزدوج⁽¹⁾ .

ولعلاقة السببية أهمية كبرى في مجال قيام دعوى المسؤولية المدنية فهي التي تحدد الفعل المنتج للضرر وسط الأفعال المتنوعة المحيطة بالحادث . فإذا وقع الضرر وكان السبب في وقوعه فعل المدعي عليه فإن المسؤولية تنشأ في هذه الحالة ، وعلى العكس فإذا أثبت المدعي عليه أن الفعل المنسوب إليه لم يكن له أي أثر في حدوث الضرر ، فإن المدعي عليه سيكون معفي من المسؤولية . وبالإضافة إلى ذلك توجد أهمية أخرى علاوة على ما سبق ، فهي تستعمل في تحديد نطاق المسؤولية⁽²⁾ . ودراسة علاقة السببية في تحديد الأضرار الناجمة عن التلوث البحري يعترضها صعوبات (أولاً) . لذا وجب تجاوز القواعد العامة والبحث عن وسائل حديثة لإثباتها (ثانياً) .

أولاً : الصعوبات المتعلقة بإثبات رابطة السببية .

من المؤكد بأن رابطة السببية بين نشاط معين والنتيجة المترتبة عليه لا تثير أية صعوبة إذا كان هذا النشاط هو المصدر الوحيد لها ، إذ أن تحققها يكون حينئذ واضحاً لا غموض فيه ولا صعوبة، وإنما قد تتراوح هذه الرابطة بين الوجود والعدم إذا ما تداخلت أسباب أخرى في إحداث تلك النتيجة. وهذا هو الإشكال الذي يثار بشأن تلوث البيئة البحرية فمن خلال الحديث عن شرط الضرر تبين لنا أن النتيجة الضارة المترتبة عن تلوث البيئة البحرية قد لا تظهر إلا بعد فترة زمنية قد تطول، بالإضافة إلى ذلك فإنه قد يتسبب في إحداثها أكثر من مسبب بل قد يتعذر في بعض الأحيان تحديد السبب المؤدي إلى تلك النتيجة الضارة. فالبحث عن رابطة السببية في خضم هذه الصعوبات سيصطدم بمجموعة متعددة من العوامل المختلفة أدت إلى احداث هذا الضرر⁽³⁾ .

1- د. رؤوف عبيد ، السببية الجنائية بين الفقه والقضاء -دراسة تحليلية- مطبعة الاستقلال الكبرى، 1987، مصر ص 03 وما يليها.

2- د. أنور سلطان ، الموجز في النظرية العامة للالتزام ، مصادر الالتزام ، دار المطبوعات الجامعية ، 1998 ، مصر ، ص 350 .

3- وقد ضربنا مثالا لذلك بمرض السرطان الذي أثبتت الأبحاث العلمية أن من الأسباب المؤدية لهذا المرض تناول أغذية من البحر ملوثة بالمبيدات الكيماوية حينما تأكل الأسماك الملوثة بزيت النفط أو مخلفات الصرف الصناعي . وقد يكون المرض نتيجة اجتماع أكثر من ملوث خلال فترة زمنية طويلة قد يستحيل معه إثبات رابطة السببية على وجه اليقين بين الفعل المولد للضرر المنسوب للمدعي عليه والضرر الذي وقع .

يعتبر إثبات رابطة السببية من الأمور الصعبة في مجال المنازعات البيئية ، بل ويعتبرها جانب من الفقه أضعف حلقة في هذا المجال ، ذلك أن أغلب الأضرار البيئية توصف بأنها أضرار غير مباشرة ، كما أنه يشترك في إحداثها مصادر متعددة⁽¹⁾ . لذا فإن إرجاع الضرر إلى مصدر محدد يرتبط بعلاقة السببية المباشرة مع هذا المصدر يعتبر من الأمور الصعبة. فإثبات رابطة السببية من العقبات الرئيسية التي تقف عائقا أمام العديد من القضايا. لذا يرى الفقه أن الدعاوى المتعلقة بخطر الإصابة بالأمراض أو أضرار التلوث المصاحبة للتعرض للإشعاع أو لمادة الكاديوم أو أي مواد سامة أخرى قد تتعارض مع المفاهيم الكلاسيكية لرابطة السببية والمسؤولية والتعويض. وعلى اثر الصعوبات التي تواجه المتضررين في اثبات دعاوهم يرى جانب من القضاء الغربي بأن المفهوم التقليدي للسببية الملائمة أو فكرة تعدد الأسباب لا تتماشى ولا تستقيم مع حقيقة الأضرار التي تصيب البيئة البحرية⁽²⁾.

ثانيا : الوسائل الحديثة في إثبات رابطة السببية .

إزاء الصعوبات السابق الإشارة إليها والتي ترجع إلى الطبيعة الخاصة للإضرار الناجمة عن التلوث البحري من حيث صعوبة التحديد الدقيق لهوية المسئول في ظل مجموع العوامل والمؤثرات التي تساهم في إحداثه ، ناد جانب من الفقه إلى ضرورة التخلي عن المفهوم الكلاسيكي لرابطة السببية وتبني مفهوما علميا جديدا يتلاءم وهذه الخصوصيات .

تريد صرامة القواعد التقليدية في عدم احتواء الأضرار البيئية المحضة ذات الطابع الاحتمالي الغير مباشر من صعوبة إثبات رابطة السببية، مما يستوجب البحث عن حل قانوني يجنب المتضررين رفض الدعاوي التي يباشرونها . ويجرنا هذا التحول الحتمي مبدئيا إلى قبول دلائل إثبات مرنة، من خلال البحث عن منافذ ضمن أحكام القانون المدني أو خارجه. ويدفعنا هذا البحث إلى التحول في التوسع واستنباط كل القرائن شريطة أن يكون ذلك في لأحوال التي يجوز فيها الإثبات بالقرائن.

1- وهناك من الفقه من يرى بأن علاقة السببية لا تعد شرطا ثالثا لقيام المسؤولية المدنية، وإنما هي أحد أوصاف الضرر. أنظر د. محمد عبد الظاهر حسين، خطأ المضرور وأثره على المسؤولية المدنية ، دار النهضة العربية ، 2002، مصر، ص25 وكذلك د. سعد واصف ، التامين عن المسؤولية في عقد النقل ، رسالة دكتوراه ، جامعة القاهرة ، 1958 ، مصر ، ص 251 .

2- وقد أقر القضاء الأمريكي بهذه الصعوبة في قضية " victenam retenans " ضد سبع شركات كيميائية منتجة لمبيدات كيميائية وكانت لها تأثيرات قاسية ومميتة على الصحة . إذ أوضح القضاء أن العجز الحقيقي الذي واجه المدعون هو في تقديم دليل مقبول لرابطة السببية بين هذه المبيدات الكيماوية والأمراض العديدة التي يعانون منها . أنظر مسلط قويعان محمد شريف المطيري ، المرجع السابق ، ص217.

بناء على ما سبق يمكن التوسع في قبول أدلة إثبات رابطة السببية وإضفاء عليها نوع من المرونة تتلاءم وطبيعة أضرار البيئة البحرية . ولما كانت رابطة السببية ذات طبيعة مادية محسوسة تدركها الملاحظة الحسية وتخضع للفحص والتجربة ، فإنه يجب أن نخضعها لأقصى ما وصل إليه العلم لتحديد المعيار الذي يتم من خلاله انتقاء العوامل التي يعتد بها ، فتقترن بالفعل المولد للضرر وتميزها عن سائر العوامل الأخرى ، وهذا ما يعرف باسم السببية العلمية .

تعرف رابطة السببية العلمية بأنها : " الاستناد إلى أقصى ما وصل إليه العلم في إثبات الصلة المادية بين فعل ما أو أكثر والنتيجة المترتبة عليه " (1) . وعليه فإن الإسناد العلمي يقتضي إلحاق مصدر من مصادر التلوث البحري إلى ما سببه من ملوثات، ثم إسناد النتيجة الضارة إلى ذلك النوع من التلوث، وذلك من خلال خلاصة الأبحاث العلمية التي تثبت ذلك الارتباط (2) .

ويمكن التوسع في الاستناد إلى أعمال الجرد التي تقوم بها المصالح التقنية الخاصة بمكافحة التلوث والمتعلقة مثلا بمراقبة تصريف النفايات الصناعية السائلة من قبل مديريات البيئة مثلا ، وكذا التحاليل النوعية لمياه البحر التي تجرى من قبل المخابر والهيئات المتخصصة (3) .

أخذت بعض التشريعات بتطبيق فكرة السببية العلمية حماية لحقوق المتضررين، فقد حدد على سبيل المثال القانون الياباني رقم 18 لسنة 1980 والمعدل بقانون رقم 84 لسنة 1982 الصناعات التي تؤدي إلى التلويث ، إذ حصر 84 نوعا من الصناعة بين من خلالها المواد الضارة المفروزة للملوثات . وقد أنشأ القانون وكالة لتسجيل المواد السامة والأمراض المرتبطة بها ومكثها من إجراء تطبيقات قرب المواقع الملوثة وإعداد تحاليل عن سمية الملوثات وكذا البحث عن معلومات حول

1- مسلط قوبعان محمد الشريف المطيري ، المرجع السابق ، ص 218 .

2-Vassili th- Costopoulos, op. , cit. , p 282 .

3- تشمل مراقبة التصريف التي يقوم بها مفتشوا البيئة فحص الأماكن داخل أو خارج المنشأة الملوثة ، وإجراء القياسات والتحليل اللازمة في عين المكان ، وأخذ عينات من مصدر التلوث. وتخضع طرق جمع العينات والمحافظة عليها ونقلها للمقاييس الجزائرية المعمول بها وفقا لما أنهت له المادة 17 من المرسوم التنفيذي رقم 93-60 المؤرخ في 10 يونيو سنة 1993 الذي ينظم النفايات الصناعية السائلة ، ج.ر رقم 46 لسنة 1996 .

وعندما تكون المنشأة الملوثة مزودة بأجهزة تطهير أو تصفية فإن المراقبة التي يقوم بها مفتشي البيئة تتمثل في أخذ عينات من النفايات الملوثة وإجراء عليها التحاليل والقياسات . ويترتب على التحاليل التي يقوم بها أعوان حماية البيئة تحرير محاضر معاينة تشتمل على :

- أسماء وألقاب مفتشي البيئة المكلفين بالرقابة ،
- تحديد هوية وطبيعة النشاطات المخالفة لرخص التصريف ،
- تحديد تاريخ الفحص والأماكن والوقت والموقع والظروف التي جرى فيها والتدابير المتخذة في عين المكان ...

أنشطة الأطراف المسؤولة في مثل هذه المواقع تسهيلات على المتضررين إثبات ما أصابهم من أضرار . وعلى غرار السببية العلمية فقد ظهر اتجاه فقهي حديث يرى بالاكْتفاء في إثبات رابطة السببية بين التلوث والضرر بمجرد الاحتمال أو الظن . فقد تطلب القانون السويدي بشأن المسؤولية المدنية البيئية لعام 1986 في مادته الرابعة لقيام المسؤولية المدنية على المدعي أن يثبت أن إطلاق الملوثات هو الذي سبب هذه الأضرار ، ويكفي لقيام ذلك تقديم دليل احتمالي (1) .

تبت فنلندا حديثاً هذا التوجه الجديد فقانون تعويض الأضرار البيئية رقم 1994/848 يكتفي بتقديم المدعي دليلاً احتمالياً لعلاقة السببية يتجاوز نسبة 50% ، ويضع القضاء في حسابه لبيان هذه النسبة طبيعة النشاط المسبب للضرر، والمسببات المحتملة الأخرى للضرر . ولذا فإذا كان هناك احتمال لأكثر من مصدر للضرر يتم مقارنة مع باقي الاحتمالات، ومن ثم يتم اختيار السبب الأكثر احتمالاً (2) .

وإلى أبعد من ذلك فقد جاء القانون الألماني بشأن المسؤولية البيئية لعام 1990 إلى تحسين وضع الضحية عن الأضرار البيئية وتقوية مركزه القانوني في المنازعة القضائية . فلقد رأى المشرع الألماني أن تحويل عبء الإثبات، قد يجعل إثبات رابطة السببية أمراً سهلاً على المدعي . لذا فقد نص على مبدأ افتراض رابطة السببية، والذي بموجبه ينقل عبء الإثبات إلى المدعي عليه (3) . وقد نادى الأستاذ (Vassili- th - COSTOPOULOS) بهذه الفكرة وروج لها منذ منتصف الثمانينات، إذ أنه رأى استبعاد أي حل خارج قلب عبء إثبات علاقة السببية وفرض على المدعي عليه إثبات عكسها، ومن ثم فهو ملزم بإثبات أن نشاطه غير ضار (4) .

قد سهل جانب من القضاء الفرنسي عبء إثبات السببية على المضرورين وجعل ذلك أمراً سهلاً ومرناً، وبالتالي فإن مستغل المنشأة الملوثة يكون مسؤولاً لممارسته بعض الأنشطة الخطرة دون

1- وإلى ذلك قضت المحكمة العليا في السويد بدعوى تتعلق بموت أسماك ، حيث تبين لها من خلال الوقائع صعوبة الوقوف على السبب المؤدي إلى ذلك ، ومن ثم اقتنعت بالسبب الذي أورده المدعي مادام احتمال الصدفة أكبر الاحتمالات صدقاً من الدفع التي تقدم بها المدعي عليه لنفي دعوى المسؤولية .

2- مسلط قويعان محمد الشريف المطيري ، المرجع السابق ، ص 106 .

3- فإذا قتل أي شخص أو عانى من ضرر جسماني أو دمار صحي أو تدمرت ممتلكات معينة نتيجة نشاط صناعي أو أية تجهيزات ضارة ، يلتزم مدير هذه التجهيزات الملوثة بتعويض الطرف المتضرر عن الضرر الناتج وينقلب عبء الإثبات وفقاً لأحكام المادة 06 من هذا القانون ، بحيث يفترض أنها قد سببت الضرر وأنها مسؤولة عنه .

4- Vassili- Th - Costopoulos , op. , cit. , p 282 .

الحاجة إلى إثبات دوره المسبب للضرر وقبول قرائن الإثبات كانتشار البقع الزيتية بجوار السفن أو المرافئ ، أو التغييرات التي طرأت لاحقا على هذه الأواسط البحرية وأثرت على توازنها الطبيعي . وفي هذا السياق اعتبرت محكمة النقض الفرنسية في قرارها المؤرخ في 13 مارس 2007 أن القرائن وسيلة إثبات كافية في إثبات أضرار التلوث البحري الناجمة عن نفايات السفن⁽¹⁾ . فقد اعتبرت محاضر معاينة مخالفات صب النفايات قرينة كافية لإثبات قيام الضرر البيئي ، وقد أعطت محكمة النقض الفرنسية لقاضي الموضوع صلاحيات واسعة لتقدير ذلك .

يعتبر جانب من الفقه الفرنسي أن قبول التوسع في القرائن ضمن قانون حماية البيئة سيسمح بتطبيق الاحتمال المعقول "probability reasonable" عوض شرط اليقين المطلق الذي تتطلبه رابطة السببية ضمن القواعد الكلاسيكية⁽²⁾ . والجدير بالذكر بعد بيان عدم ملائمة الشروط الموضوعية الكلاسيكية للمسؤولية المدنية في قيام دعوى المسؤولية وإبراز الصعوبات والمشاكل التي ستعيق المضورين في دعاوى التعويض التي سيرفعونها ، اتضحت أهمية الاعتراف التشريعي والقضائي بقواعد أخرى خاصة لدعوى المسؤولية تماشى وخصوصية الضرر الذي يصيب البيئة البحرية والمتعاملين بها. لذا من الواجب على المشرع الجزائري أن يتبنى أحكاما خاصة بدعوى المسؤولية المدنية الناجمة عن الأضرار البيئية، يراعي فيها الخصوصيات السابق بيانها .

-
- 1- la présomption moyen de preuve suffisant en matière de pollution par rejets volontaires , cour de cassation (ch.- crim)13 mars 2007 - Navire le condordia- n°06-80922, le droit maritime français , revue mensuelle , 59 année , novembre 2007 spécial chambre criminelle , p 908 .
 - 2- Martine Remond- Guilloud , réparation du dommage écologique , juris- classeur , 02 , 1992 , fasc. , 1060 , p 06 .

المطلب الثالث: الأساس القانوني لدعوى المسؤولية .

يقصد بأساس المسؤولية السبب الذي من أجله يضع القانون عبء تعويض الضرر على عاتق شخص معين . ويعني ذلك أن أساس المسؤولية هو الإجابة على السؤال : لماذا تلقى المسؤولية على عاتق شخص معين ؟ .

لقد تناول الفقهاء أساس مسؤولية الملوث البحري وتباعدت المذاهب وتباينت الأفكار والآراء حول هذا الأساس ، ويرجع ذلك إلى ارتباط الإجابة على هذا السؤال بعدة مفاهيم مختلفة أخلاقية ، اجتماعية ، اقتصادية ، وفلسفية . غير أن ما يمكن قوله أن المشرع الجزائري لم يخص ضحايا التلوث البحري بنظام خاص يمكنهم من التعويض ، ليبقى التساؤل مطروحا حول الأساس المناسب لتعويض الضحايا (1) .

وبالرجوع إلى النظريات التي قيلت للإجابة عن هذا التساؤل يتبين بأن الجدل قد احتدم حول فكرتين. فكرة الإثم ومن ثم قيام المسؤولية على أساس الخطأ ، وفكرة حماية المضرور عن طريق التكافل الاجتماعي ، فظهرت فكرة المسؤولية الموضوعية .

نتناول في هذا المطلب عرض اسس دعوى المسؤولية في إطار القانون الداخلي، بالتطرق إلى دراسة مختلف النظريات التي قيلت في ظل القواعد التقليدية ومدى انسجامها مع أضرار التلوث البحري (الفرع الأول) ، ثم البحث في مدى امكانية تصور وجود اسس خاصة تتماشى و خصوصيات تلك المسؤولية (الفرع الثاني) .

الفرع الأول: قصور الأسس التقليدية في مواجهة أضرار التلوث البحري.

إذا كانت المسؤولية القانونية بأسسها المتعددة تتكامل في توفير الحماية للبيئة البحرية فإن المسؤولية المدنية من بينها يمكن أن تلعب دورا مهما وحاسما في هذا الشأن . وبالتالي فإن تطوير هذه القواعد ليس مهما فقط من أجل حماية ضحايا التلوث البحري، وضمان تعويض عادل لهم

1- وقد خالف المشرع الجزائري في ذلك الموقف بعض القوانين العربية والجهود الدولية الحديثة التي تهدف إلى إقرار نظام خاص بالمسؤولية المدنية عن الإضرار البيئية. فقد تضمن قانون البيئة الأردني لسنة 1993 أحكاما تفصيلية خاصة بالمسؤولية المدنية عن التلوث البيئي ، وتأمين المسؤولية تضمنها الفصل الحادي عشر منه، وتنص المادة 35 منه على مسؤولية الملوث المفترضة . كذلك اعتبر المشرع السوري مسؤولية الملوث مفترضة، ولا تدفع بأي حال إلا في الحالات التي تدفع بها المسؤولية المفترضة في القانون المدني من خلال الفقرة ب من المادة 20 من قانون حماية وتنمية البيئة لسنة 1994 .

عما تكبدوه من خسائر ، بل أيضا من أجل ضمان حماية أكبر وأشمل للبيئة البحرية ومواردها .
نحاول في هذا الفرع إبراز الأسس التقليدية للمسؤولية المدنية ومدى فعاليتها في توفير الحماية
اللازمة للمتضررين وللبيئة البحرية جراء الأضرار المتزايدة بفعل الأنشطة الملوثة ، على أننا سنستعمل
لفظ الأضرار البيئية على إطلاقه ليشمل جميع الأضرار التي تصيب البيئة البحرية والمتعاملين بها مهما
كان مصدرها . ونبدأ بالخطأ (أولا) ، ثم دور الفقه في البحث عن أسس بديلة (ثانيا) .

أولا : الدور المتراجع للخطأ .

مما لاشك فيه بأن فكرة الخطأ تمثل العمود الفقري لقانون المسؤولية المدنية ، إذ ارتبطت هذه
الفكرة منذ ظهورها ارتباطا وثيقا بالذنب الأخلاقي الذي يتطلب تحليل المسلك النفسي للفاعل بحثا
عن الإرادة الآثمة . ومن ثم كان لا بد من توافر عنصرين للخطأ هما " عدم مشروعية الفعل " و
" الإدراك " (1) .

إذا كان الخطأ هو الأساس العام للمسؤولية المدنية خاصة في القوانين ذات النظام اللاتيني (2) ،
فإن التطور الصناعي والتقني وحدوث أضرار بيئية دون أن يمكن نسب الخطأ فيها للمدعى عليه في
ظل التزامه بحدود التراخيص الإدارية أدى إلى زيادة التساؤلات عن مصداقية الخطأ كأساس موثوق به
لدعوى المسؤولية المدنية .

فمن ناحية يلاحظ أن الخطأ كأساس لدعوى المسؤولية لا يحل المشكلة عندما يمارس المسئول عن
الضرر نشاطه الملوث في ظل احترام التدابير الإدارية المفروضة عليه من قبل الإدارة ، بالرغم من أن
الضرر الناتج كان بفعل نشاطه هذا .

فمن جهة إن هذا الأساس لا يتماشى مع التطور العلمي والتكنولوجي المعاصر، وما صاحبه
من نشوء أضرار دون وقوع خطأ بالمعنى الفني المعروف " انحراف عن التزام قانوني مفروض " .

1- فقد ذهب أستاذنا الدكتور عبد الرزاق السنهوري في تعريفه للمسؤولية المدنية بقوله أنها " تعويض الضرر الناشئ عن فعل غير مشروع " .
د.عبد الرزاق السنهوري ، الوجيز في النظرية العامة للالتزامات، طبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة ، 1967، ص 311 ، كما عرفها
الأستاذ سليمان مرقس بأنها " إحلال بواجب قانوني مقترن بإدراك المخل إياه " .

2- د.محسن الشامي ، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية ، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق ، جامعة الأزهر ،
1990 ، ص 95 وما يليها .

فقد يتخذ المدعى عليه محدث الضرر صاحب المنشأة الحيطة اللازمة ، مما يمنع وجود الخطأ أو الإهمال رغم تحقق الضرر (1) .

ومن جهة أخرى فإن الأساس المذكور يقوم على اعتبارات شخصية ، إذ أن إعماله يقتضي البحث عن إرادة المدعى عليه صاحب الفعل الخاطئ . فالخطأ سواء العمدي أو الناتج بفعل الإهمال ليس إلا حالة نفسية من الصعب إثباتها ، وينتج عنها تعقيدات لا حصر لها . وليس من المستبعد في ظل هذا الأساس أن يجرم الكثير من المضورين من الحصول على التعويض لفشلهم في إثبات الخطأ ، رغم ما أصابهم من ضرر مؤكد . لذا أصبح اليوم من المؤكد أن نظام المسؤولية المدنية الشخصية (القائمة على أساس الخطأ) غير فعال في التأمين للمضورين حق الحصول على تعويض عادل وفعال ، بالإضافة إلى أن طرفي الدعوى سيجدان أنفسهما في مركز قانوني غير متساوي (2) .

وفقا للمادة 124 من القانون المدني الجزائري التي تقابلها المادة 163 مدني مصري والمادة 1382 مدني فرنسي فإن المسؤولية المدنية في هذه الأنظمة مرتبطة كقاعدة عامة بالخطأ ، المتمثل في الإخلال بواجب قانوني سابق أو انحراف عن سلوك معتاد ، وإن كان مفهوم الخطأ قد يتغير من نظام قانوني لآخر ، إلا أن التطور الصناعي وزيادة المخاطر أدت إلى زيادة الدعوات للبحث عن نظام بديل ومناسب يتجاوز العيوب والقصور في الخطأ كأساس لدعوى المسؤولية ، قد لا يساعد المتضررين في تحقيق آمالهم في التعويض . إذ على طالب التعويض في ظل هذا الأساس أن يثبت الخطأ الذي يدعي وقوعه من الغير ، كما عليه أن يثبت الضرر الذي يقول أن المدعى عليه مسئول عنه ، وإن هناك علاقة السببية بين الخطأ والضرر تخول له مساءلة محدث الضرر (3) . ووفقا لذلك فإن قيام شخص طبيعي أو اعتباري ، خاص أو عام بتلويث البيئة البحرية أو امتناعه عن اتخاذ التدابير والإجراءات اللازمة لمنع حدوث التلوث من النشاط الذي يمارسه يعرضه لتحمل مسؤولية التعويض عن الأضرار التي تحدث للغير وللبيئة البحرية عموما .

1- د. أحمد عبد الكريم سلامة ، المرجع السابق ، ص 454 .

2- Vassili- Th- Costopoulos, op., cit., p 281.

3- د. بدران مراد، المسؤولية المدنية للجماعات المحلية عن الأضرار المترتبة على النفايات المنزلية، مجلة العلوم القانونية والإدارية، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد ، العدد رقم 01 ، لسنة 2003 ، ص 111 وما يليها .

ولقد وقف الفقه على قصور دعوى المسؤولية القائمة على فكرة الخطأ في توفير حماية أفضل للمضرورين ، خاصة في ظل التطور التكنولوجي الحديث ، وما ينتج عنه من أضرار لا تستقيم مع القواعد التقليدية . غير أنه ومع تلك الانتقادات التي وجهت لنظرية الخطأ كأساس لدعوى المسؤولية ، فإنه وفي بعض الحالات تكون أساسا مناسبة لتأسيس دعوى المسؤولية . ومن تلك الحالات ارتكاب الأشخاص العامة أو الخاصة أفعال أو امتناعهم عن القيام بأعمال هي في حد ذاتها أخطاء وفقا لقواعد قانون حماية البيئة والقوانين الخاصة بالبيئة البحرية ، ويكون القصد منها الأضرار بالبيئة البحرية أو الأشخاص المتعاملين بها ⁽¹⁾ . ومن أمثلة ذلك قيام الشخص بالتفريغ لمواد ضارة في الوسط البحري مخالفا بذلك قواعد الصب والتفريغ التي تحظر ذلك .

وتبعا لذلك يبدو لنا بأنه يجب الإبقاء على فكرة الخطأ وإعمالها في النطاق الذي يمكن أن تنطبق فيه ويتوافر معها الخطأ. أما إذا لم يتوافر الخطأ وترتب مع ذلك ضررا، فليس هناك ما يمنع قانونا من البحث عن أساس آخر للمسؤولية، وإلزام من قام بإحداث الفعل المولد للضرر بتعويض المضرور.

ثانيا : دور الفقه والقضاء في البحث عن أساس بديل لفكرة الخطأ .

لقد استشعر الفقه والقضاء قصور دعوى المسؤولية القائمة على فكرة الخطأ في توفير حماية أفضل للمضرورين ، خاصة في ظل التطور التكنولوجي الحديث ، وما ينتج عنه من أضرار لا تتماشى مع آليات التعويض الواردة في القواعد التقليدية ، لذا اقترح جانب من الفقه ارتكاز دعوى المسؤولية على أسس أخرى كبدائل لفكرة الخطأ .

فقد لجأ جانب من الفقه إلى تأسيس دعوى المسؤولية على "فكرة الخطر" "notion de Risque" ذلك أن أي نشاط للإنسان يباشر من أجل فائدة مادية ، فإنه سيكون من العدل أن يتحمل أعباء إصلاح الأضرار التي قد تنشأ عن نشاطه ، بتحمل المخاطر الناشئة عنه ⁽²⁾ . وقد ارتبط ظهور هذه الفكرة في الأساس بظاهرة الحوادث "les accidents" كإصابات حوادث المرور، الحوادث البيئية ، الأضرار الناتجة عن المنتجات والخدمات ... بعد أن عجزت دعوى المسؤولية

1- Michel Prieur , op. , cit. , p 845 .

2- Rojet Baie, prevention de la pollution des estuaries: les action en justice en commune Law par les propriétaires de droit de pêche en amant, act du thèmes et commentaries -droit- de propriété économie et environnement , les ressources marines , sous la direction de Max Falque et Henri Lamotte , Dalloz , 2002 , p 11 .

القائمة على فكرة الخطأ عن تعويض المصابين تعويضا عادلا. ولقد اعتبر الفقيهان (SALEILLES) و (JOSSERAND) من رواد هذا الأساس⁽¹⁾.

ولقد جاءت أفكار النظرية بالرغم من تعلقها في الأول بحوادث العمل في صورة مبادئ قانونية تجعلها قابلة للتطبيق في شتى المجالات التي تتزايد فيها فرص استحداث الأضرار بفعل الحوادث بشتى أصنافها ، غير أنه ما فتأت أن توسعت في التطبيق لتشمل قوانين أخرى⁽²⁾. ومؤدى هذا الأساس أن يحتاط الشخص العام أو الخاص في ممارسة أنشطته الملوثة ويتجنب إحداث أية أضرار بالبيئة عموما ، وفقا لمبدأ اتخاذ التدابير والإجراءات الضرورية للتقليل من مخاطر الأنشطة الملوثة على البيئة والمتعاملين بها⁽³⁾.

يبدو من الواضح أثر هذه النظرية على نظام مسؤولية الملوثة البيئي ، على اعتبار أن فكرة **الخطر المستحدث "Risque crée"** تستدعي أن كل من أوجد نشاطا خطرا بطبيعته أو بفعل نشاطه ونشأ عنه ضررا يلتزم بالتعويض ، بصرف النظر عما إذا كان مخطئا أو غير مخطئ ، طالما أن صاحب النشاط الملوثة يحقق هامش من الربح من وراء نشاطه هذا. ومن ثم فلا مناص من تحميله تبعة ما غنم، وما خلفه من أضرار للغير.

تعتبر النظرية في هذا الجانب أكثر توافقا مع المستحداث الحالية التي تؤسس مسؤولية الملوثة البيئي على فكرة الخطأ، والتي بإلزامها المضرور إثبات خطأ الملوثة البيئي (في ظل احترامه التام للتعليمات الإدارية في ممارسة نشاطه) تضع أمامه عقبة تعرقل حق حصوله على التعويض العادل والشامل. إذ أنه غالبا ما يتعذر على المضرور تقديم الدليل الكافي لتحريك دعوى المسؤولية ضد الملوثة البيئي المسئول عن الفعل المولد للضرر .

فقد يصاحب استغلال المنشآت الملوثة مخاطر استثنائية ، ولمواجهتها من الأفضل وضع نظم قانونية استثنائية ، تخرج عن القواعد التقليدية في تعويض الضحايا ، ولما كانت "نظرية الخطر

1- د. حسن الخطيب ، نطاق المسؤولية المدنية التقصيرية والمسؤولية التعاقدية في القانون الفرنسي والقانون العراقي المقارن ، مطبعة حداد ، العراق ، 1978 ، ص 106 .

2- ومنها قانون حوادث المرور الصادر في فرنسا سنة 1985 ، والقانون الفرنسي الخاص بالمسؤولية عن فعل المنتجات المعيبة الصادر في 19 ماي 1998 .

3- د. محمد صافي يوسف ، مبدأ الاحتياط لوقوع الأضرار البيئية " دراسة في إطار القانون الدولي للبيئة " ، دار النهضة العربية ، مصر ، 2007 ، ص 28 وما يليها .

المستحدث" هي في الأصل من النظم الاستثنائية ، لذلك ستتلاءم معطيات إعمالها مع الأضرار التي تصيب البيئة البحرية بفعل الأنشطة الملوثة .

غير أن هذا الأساس لقي أيضا مجموعة من الانتقادات باعتبار أن العقبة الكبرى لهذا المفهوم هو صعوبة وضع الخطوط التي نسترشد بها في تحديد مسألة الأخطار المقبولة وتلك الغير مقبولة ، باعتبار أن أي نشاط تكنولوجي تصاحبه بعض الأخطار ولا يوجد في الممارسة ما يعرف باسم "الخطر صفر" "le risque zéro" (1) .

فالأخذ بنظرية الخطر المستحدث كأساس لدعوى المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن فعل الملوث البيئي على إطلاقها ، ومحاوله لجعلها مبدءا قانونيا عاما بالصورة التي تذهب إلى تحميل الملوث البيئي مجمل الأضرار التي تلحق بالبيئة والغير بفعل نشاطه سيفضي وبدون شك إلى وقف المبادرة الفردية ، ويقتل الرغبة في الإبداع وتطوير التكنولوجيا ، وسيؤدي إلى الجمود . وتدعيما لهذا الرأي يرى الأستاذ (Philippe le TOURNEAU) "أن تفضيل الاحتياط والأمان سيؤدي إلى هدم حرية المبادرة الاقتصادية" (2) .

كما أن الأخذ بفكرة الخطر المستحدث كأساس لدعوى المسؤولية سيعتمد على فكرة التأمين، غير أن الطبيعة الخاصة للأضرار الناجمة عن التلوث البحري وصعوبة قياس الخطر قد تجعل شركات التأمين ترفض تغطية مسؤولية الملوث البحري ، وقد دفع الوضع الحالي لسوق التأمين على مخاطر التلوث بصفة عامة السيد (FRELON) في أحد الملتقيات إلى القول "أن الصناعيين الفرنسيين يجدون صعوبة في التأمين ضد المخاطر بالأقساط الحالية ، والتغطية أن وجدت ستمت بشروط مرهقة سيتعذر معها على الصناعيين دفع أقساط الاشتراك" (3) .

ومن ناحية أخرى يقترح جانب آخر من الفقه طرح فكرة التعدي كأساس عام لدعوى المسؤولية استنادا إلى الالتزام القانوني العام الذي يقع على الكافة بعدم الإضرار بالغير (4) . فإعمالا

1- Pierre Bechman, Véronique MANSUY, le principe de précaution, Litec, France, 2002, P.P, 100 , 101 .

2- " Privilégier la sécurité et la prévention ruine la liberté d'action "Philippe le Tourneau et Loic Cadet , droit de la responsabilité , Dalloz , France, 1998 , p 08.

3- Jean. Frelon, intervention orale présenté au colloque intitulé " la responsabilité civile du fabricant dans les états membres du marché commun", faculté de droit et sciences politiques, Aix- Marseille , 1974 , p 200 .

4- د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل ، المسؤولية المدنية بين التقييد والإطلاق ، دار النهضة العربية ، مصر ، بدون سنة النشر ، ص 362 وما يليها .

لهذا الواجب يكون كل ضرر يصيب الشخص في ماله أو في شخصه قابلاً للتعويض. إلا أننا نعتقد بأن هذا المقترح وفق هذا المفهوم وهو الإضرار بالغير دون وجه حق ما هو إلا تغيير في المسميات لا غير ، فالخطأ وفق التعاريف السابقة ينصرف إلى هذا المعنى أي إخلال بواجب قانوني سابق .

بالإضافة إلى ذلك فإن هذا الواجب العام لا يكون واجباً مطلقاً ، بل ترد عليه بعض الاستثناءات وفقاً لعدة اعتبارات، منها أن ممارسة الشخص لحقوقه المشروعة لا سيما تقييده التام بالتدابير الإدارية الموضوعية من طرف السلطة المختصة لحماية البيئة البحرية قد يؤدي إلى إحداث أضرار بالبيئة البحرية والمتعاملين بها، بعيداً عن رغبته في الإضرار بالغير .

يذهب جانب آخر من الفقه إلى الاعتماد على فكرة المسؤولية عن الأشياء باعتبارها أساساً وسط بين المسؤولية الخطئية والمسؤولية الموضوعية . وتتضمن هذه الفكرة قيام الملوث البيئي صاحب المنشأة الملوثة بحراسة خاصة للنشاط الذي يمارسه، والذي من شأنه أن يلوث البيئة البحرية إما لطبيعة نشاطه أو بسبب الظروف والملابسات المحيطة به .

ويتطلب انعقاد تلك المسؤولية توافر عناصر الحراسة من استعمال ورقابة في يد الحارس . وقد استند بالخصوص القضاء الفرنسي في وقت من الأوقات إلى هذا الأساس ، وأوجد عدة تطبيقات له في إلزام الملوث الصناعي بجبر ما أصاب المتضررين من أضرار . ومن ذلك ما قرره المحكمة الإدارية لمدينة "Caen" من أن تصريف السوائل السامة في مجاري المياه يعتبر جريمة ، كما أنه يترتب المسؤولية المدنية لمدير المصنع تأسيساً على فكرة الحراسة لهذه المخلفات، ومسؤولية رئيس المؤسسة تأسيساً على الإهمال في اتخاذ الإجراءات اللازمة وعدم مراعاة النسب المقدرة للتصريف في مجاري المياه التي تنتهي إلى البحر لمنع التلوث (1).

كما قضت الدائرة الجنائية لمحكمة النقض الفرنسية بمسؤولية مدير مصنع عن تصريفه للسوائل السامة في مجاري المياه ، والتي لوثت مياه البحر وأتلفت الأسماك. وربطت المحكمة تعويض المتضررين بالمسؤولية عن فعل الأشياء (2) .

أصبحت هذه النظرية قائمة بذاتها تسير التطور الصناعي والاقتصادي ، تنطبق على الأشياء المنقولة كالمحروقات والمواد الكيماوية ، وغير المنقولة ، وتسري على الأشياء الساكنة في موضعها

1- Cass. Crim , 20-12-1979 , J.C.P , 1980 , n° 02 , 18932 .

2- Cass. Crim , 20-12-1979 op. , cit.

والأشياء المتحركة كالغازات والنفايات . ويشترط الفقه أن يكون لهذا الشيء كيان مادي صلبا كان أو سائلا ، غازا أو طاقة إشعاعية أو نفايات . ويبرر الفقه القائل بهذه المسؤولية لجوئه إلى هذا الأساس بعدة حجج أهمها (1) :

01 - إذا ما أسست المسؤولية على حراسة الأشياء يسهل ذلك في إعفاء المضرور من إثبات الخطأ. فيكفي وفق هذه النظرية أن تعتبر المنشأة الملوثة قد شاركت مشاركة إيجابية في إحداث الضرر، كأن يؤدي صب المواد الكيماوية الملوثة في البحر دون معالجة إلى إتلاف محميات تربية الأسماك وبالتالي إحداث خسارة محققة للمربين .

02- يعتبر مجال تطبيق المسؤولية عن فعل الأشياء واسعا مقارنة بأسس أخرى. فنسبة كبيرة من الأضرار التي تحدث للبيئة البحرية وتؤثر على توازنها الطبيعية وتضر بمصالح المتعاملين بها ناتجة عن أشياء هي تحت حراسة مالك المنشأة الملوثة أو حائزها، وقد فلتت منه الإدارة والسيطرة، الشيء الذي سيجعله مسئولا عن الأضرار التي وقعت (2) .

03- تفترض هذه النظرية وقوع خطأ من طرف الملوث البحري بفعل نشاطه. لذا يكفي لإعمالها أن يكون الشيء غازا ، مخلفات ، سوائل ، ... قد تدخل في إحداث الضرر وكان تدخله فاعلا وضارا . وبالتالي فتأسس المسؤولية على حراسة الأشياء يمثل امتياز للمضرورين نتيجة افتراض الخطأ في جانب الملوث (3) .

ومع ذلك فقد وجهت لهذه النظرية العديد من الانتقادات، فقد ذهب البعض من الفقه إلى القول بأن الحراسة هنا لا تقع على تلك المخلفات وإنما على المصدر الذي تنتج عنه هذه المخلفات (4) . وذهب جانب آخر من الفقه إلى القول بأن الحارس كانت له الرقابة على هذه المخلفات قبل أي تسرب لها ، فإذا ما تخلى عنها وأصبحت سائبة زالت حراسته لها لأنها تصبح تسبغ في الطبيعة غير مملوكة لأحد ولم تعد تحت سيطرته ، ومن ثم تكون الحراسة على المصدر أي المنشأة الصناعية الملوثة لا على المخلفات (5) .

1- Soraya Chaib, op. , cit. , P 165 .

2- وعلي جمال ، المرجع السابق ، ص 24 .

3- Michel Baucomon , et Pierre Gousset , traité de droit des installations classées, édition Lavoisier , France , 1994 , P 361 .

4- د. محمد شكري سرور ، التأمين ضد الأخطار التكنولوجية ، منشأة المعارف ، الطبعة الثانية ، مصر، 2005 ، ص 45 .

5- د. مروان كساب ، المسؤولية عن مصادر الجوار ، الطبعة الأولى ، مطابع جان كلود أنطوان الحلو ، لبنان ، 1998 ، ص 66 .

نتيجة لخصوصية الأضرار التي تصيب البيئة عموما والبيئة البحرية خصوصا لجأ جانب من الفقه إلى فكرة مضار الجوار غير المألوفة لتأسيس دعوى المسؤولية⁽¹⁾. فالثابت في الأنظمة القانونية الحديثة أنه لا يجوز للمالك أو المنتفع وهو يستخدم ملكيته أو ماله ، أن يلحق الأذى بجيرانه يتجاوز المضار المألوفة والعادية ، أو أن يحول دون استعمال جاره لملكه ويحرمه من الحصول على المنافع المشروعة المقررة له⁽²⁾.

وتتميز نظرية مضار الجوار غير المألوفة بمجموعة من الخصائص تعبر بحق عن استقلالية هذا النظام عن باقي الأنظمة السالفة الذكر . وقد تحمس الكثير من رجال القانون على أعمال هذه النظرية متى توافرت شروطها لتوقيع المسؤولية عن أضرار الملوث البيئي ، مع التوسع في فهم الجوار وعدم التقيد بالمفهوم التقليدي الضيق لهذا المفهوم⁽³⁾.

فحقوق الجوار هي في الواقع تقييد للملوث البيئي في الانتفاع بنشاطه بقيد أن لا يضر بجاره او بالتوازن البيئي. فإن هو أفرط في استعمال نشاطه الملوث استعمالا استثنائيا ، بحيث يلحق أضرارا غير مألوفة بالغير او بهذا التوازن تعرض إلى المسؤولية .

أما جانب آخر من الفقه فقد ذهب إلى تأسيس دعوى المسؤولية على فكرة مضار الجوار غير المألوفة. والتعرض لصفة الجار في إطار منازعات تلوث البيئة البحرية يقتضي الأخذ بالمفهوم الموسع للجوار وفهمه بطريقة مرنة بما يتناسب ونوعية الأنشطة الملوثة والضارة بالبيئة البحرية . ومن أمثلة ذلك ما تقوم به المصانع من صرف لمخلفاتها السائلة في المجاري المائية التي تنتهي إلى البحر. ومما لاشك فيه أن لتلك المخلفات تأثيراتها الضارة على التوازن البيئي في البحر وعلى مصالح المتعاملين به . وقد قضى القضاء الفرنسي بانعقاد مسؤولية الجار الذي استعمل في نشاطه الصناعي مواد كيميائية وصب مخلفاتها في البحر، وقد لوثت المزروعات البحرية للجيران، حيث ثبت وجود هذه المخلفات في محاصيلهم الزراعية⁽⁴⁾.

1- Michel Prieur , op. , cit. , P 846 et Michel Despax , op. , cit. , P 405 .

2- وتطبيقا لذلك وضع القانون المدني الجزائري قيودا ترد على حق الشخص في الملكية أهمها ما ورد في القسم الثالث ابتداء من المادة 690 وما يليها من المواد ، لتكون إحداها تلك الممتصلة بحقوق الجوار . فقد نص في المادة 691 على أنه لا يغلو المالك في استعمال ملكه إلى درجة قد تضر بجاره وتؤثر على الانتفاع بملكه وصحته . فهذه المادة المنسوبة في القانون المدني الجزائري تكرس بحق نظرية مضار الجوار غير المألوفة .

3- Mohamed Kahloula, la problématique juridique de la pollution atmosphérique d'origine industrielle, revue des droits de l'homme n° 06, septembre , 1994 ,P 113,et aussi Vassili Th Costoppoulos op. , cit. , PP , 278 et 279 .

4- Cour d'appel de paris , 25-05-1988 , jurés data , n° 00444 , 1988 , P 96 .

أثبتت الدراسات الطبية التي أجريت على بعض المرضى أن الأمراض التي تصيب الإنسان بسبب تلوث الأسماك بالمبيدات المقذوفة من المصانع تشمل أمراض الكبد، الجهاز التنفسي والعصبي والدم... كما أنها تؤدي إلى ارتفاع نسبة الإصابة بأمراض السرطان وتشوهات الأجنة وإصابة الجينات والكروموزومات لتكون بذلك الأضرار الحاصلة قد تجاوزت أعباء الجوار المألوفة⁽¹⁾. فإذا تحققت شروط مضر الجوار المتمثلة في صفة الجار وتجاوزت الأضرار الحدود المألوفة تنعقد مسؤولية الجار سواء كان مالكا للمنشأة الملوثة أو مستأجرا أو صاحب حق انتفاع لعدم اتخاذه الاحتياطات اللازمة لمنع تلك المضار، وبغض النظر عن كونه لم يخالف قاعدة من القواعد القانونية الصادرة بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث، وبغض النظر عن اشتراط التلاصق المطلق للفضاءات البحرية الملوثة.

غير أن إقامة دعوى المسؤولية على أساس نظرية مضر الجوار غير المألوفة وتبني جانبنا من الفقه العربي⁽²⁾ والغربي لها⁽³⁾، نظرا لسهولة تحريك الدعوى على أساسها، بحيث لا يحتاج المضرور إلى إثبات خطأ الملوث البحري (إن وجد) لم يسلم من النقد والتحفظ. إذ لا يمكن مع هذا الأساس القول بإمكانية إستعاب سوى لجانب ضيق من تلك المنازعات. فخصائص أضرار التلوث البحري من تراخي وعدم ظهور لأعراضها إلا بعد فترات طويلة، سيؤدي إلى القول بقصر الأساس المؤدي إلى انعقاد المسؤولية المدنية بناء على فكرة مضر الجوار غير المألوفة. فإعمال هذا الأساس يستدعي بأن تكون الأضرار واضحة بحيث يسهل إثباتها بأنها غير مألوفة. أما أضرار البيئة البحرية والتي هي في غالب الأحوال أضرار تراكمية فلا يمكن لتلك النظرية من إستعابها من خلال:

01- الحد غير المألوف للضرر الذي يعطي الحق للمضرور في تحريك دعوى المسؤولية من شأنه أن يجرم بعض الضحايا من التعويض، لتبقى أضرار التلوث العادية والمألوفة لا تشملها دعوى المسؤولية، ولا تعطي الحق للضحية في المطالبة يجبر الضرر الناجم عنها، ليتحمل بذلك نتائجها الجار المتضرر بحجة أن الحياة داخل المجتمع تستدعي تحمل بعض الأضرار العادية للجوار، ومن خلالها تحمل بعض أوجه التلوث التي لم تصل إلى حد العتبة الذي يتغير بحسب الأماكن⁽⁴⁾.

1- د. عز الدين الدنشاري ود. صادق أحمد طه، سموم البيئة، الدار العربية للنشر والتوزيع، 1995، ص 08.

2- Leila Chikhaoui, op. cit., P 142.

3- Vassili Th Cotopoulos, op. cit., P 279.

4- Michel Prieur, op. cit., P 847.

02- فقد تكون هذه النظرية ملجأ الكثير من الملوئين للتهرب من إصلاح الأضرار باستنادهم إلى أن مثل هذه الأضرار هي مألوفة بين الجيران ، وأنها من تبعات الحياة الاجتماعية ، وأن ترجيح المصلحة الاقتصادية والاجتماعية التي يقدمونها تفوق بكثير مصالح المتضررين الخاصة .

ولم يقتصر القول بقصور المسؤولية القائمة على أساس الخطأ أو الخطر أو مضار الجوار غير المألوفة، بل يشمل أيضا المسؤولية القائمة على ركن الضرر، بحيث أن القواعد التقليدية للضرر هي أيضا قاصرة على إستيعاب أضرار التلوث البحري لا من حيث المفهوم ولا من حيث المدى⁽¹⁾. لدى يرى بعض الفقه أن القواعد التقليدية للضرر غير قابلة للتطبيق في مواجهة هذا النوع من الأضرار .

بالرغم من أن تعاريف الضرر مختلفة في الصياغة ، إلا أنها متفقة المعنى على أنه : "الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو مصلحة مشروعة ، سواء كان ذلك الحق أو تلك المصلحة متعلقة بسلامة جسمه أو عاطفته أو ماله أو حرته وشرفه وغير ذلك " (2) . ومهما تم التوسع في تعريف الضرر ، إلا أنه يبقى عاجزا عن إستيعاب مفهوم الضرر الإيكولوجي الذي يصيب البيئة البحرية. فهو ضرر محض يصيب البيئة البحرية في مكوناتها ، ويحدث آثار مدمرة بتوازن الإيكولوجي للبيئة البحرية ذاتها، مما يؤدي إلى الإضرار بالتنوع البيولوجي فيها لتنعكس على حقوق ومصالح المتعاملين بها. وبذلك فالأضرار التي تصيب البيئة البحرية هي "أي تأثير سلبي للتوازن البحري يلحق بأحد العناصر الطبيعية للبحر ، ويلحق بجسم المضرور أو ماله أضرار بطريقة التبعية " (3) .

كما أن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية تتميز عن الأضرار التقليدية في كون أن العديد من المسببات تشترك في إحداثها. وبالتالي فإن الاكتفاء بالقواعد التقليدية في تحديد الأضرار التي يصيب البيئة البحرية قد يجعل العديد منها خارج نطاق التعويض.

- 1- ففي السنوات الأخيرة دارت حول المفهوم التقليدي للضرر مناقشات متعددة لمحاولة صياغته صياغة تتلاءم مع ما استجد من أضرار ناجمة عن التطور التكنولوجي ، الذي إلى جانب ما حققه من رفاهية للإنسان ، ضاعف من المخاطر التي بات يتعرض لها الإنسان، ومن هذه المخاطر الأضرار التي تتعرض لها البيئة البحرية ، سيما وأن هذه الأضرار لها خصوصياتها التي تميزها عن الأضرار التقليدية .
- 2- د. سليمان مرقس ، الإرادة والعمل غير مشروع ، بدون دار النشر ، بدون سنة النشر ، ص 34 .
- 3- د. أحمد السعيد الزرقد ، الاتجاه الحديث لمحكمة النقض المصرية في تحديد مفهوم الضرر المادي والأدبي وانتقال الحق في التعويض عنه إلى الورثة ، مجلة الحقوق الكويتية ، السنة العشرون ، العدد الثاني ، يونيو 1996 ، ص 243 .

الفرع الثاني : نحو إخضاع مسؤولية الملوث البحري لأحكام خاصة .

حرصت الكثير من التشريعات البيئية على إخضاع المسؤولية المدنية عن أفعال التلوث البحري لأحكام خاصة تتلاءم وهذه الأضرار المترتبة عنها. وفي هذا الإطار يرى الأستاذ (أحمد محمود سعد) بأنه من الضروري إخضاع المسؤولية المدنية عن أفعال التلوث بصفة عامة وتلوث البيئة البحرية بصفة خاصة إلى أحكام خاصة، الشيء الذي يستدعي إيجاد نظام قانوني خاص للمسؤولية لا تخضع في الحديث عن وتوافرها إلى الأركان العامة للمسؤولية من خطأ وضرر وعلاقة سببية بينهما⁽¹⁾.

ولقد ترتب على التقدم الصناعي والعلمي إنجازات صناعية حديثة أدت إلى حدوث اختلال في التوازنات البيئية. الأمر الذي أكسب الباحثين في موضوع المسؤولية المدنية قوة دافعة في السنوات الأخيرة في البحث عن أسس جديدة لدعوى المسؤولية. لذلك كله وجب التفكير في صيغة بديلة ومختلفة لوظيفة المسؤولية المدنية في المحافظة على البيئة البحرية من خلال تطوير أساليب الاحتياط واتقاء المخاطر عوض التركيز على الطابع الردعي التدخلي، ليتحول الهدف من محاولة إعادة الحال إلى ما كان عليه إلى اتخاذ تدابير الوقاية والأمان للإبقاء على الحال كما هو عليه. ففي إطار الإتحاد الأوروبي مثلاً ظهرت اقتراحات لقواعد المسؤولية البيئية بأحكام خاصة مند أوائل الثمانينات، وقد احتوت المسودات الأولى للتوجيه الأوروبي رقم 631/84 الخاص بشحن ونقل النفايات الخطرة⁽²⁾ على بنود للمسؤولية بقواعد خاصة وعلى التأمين بأحكام خاصة أيضاً⁽³⁾.

وفي سنة 2004 تم اعتماد التوجيه الأوروبي الجديد بشأن المسؤولية البيئية لمنع التلوث وعلاج

1- د. أحمد محمود سعد، استقراء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1994، ص 141.
2- directive européenne n° 84/631 du 06 décembre 1984 portant la supervision et le controle des déchets dangereux transférés.

3- غير أن هذه البنود قد ألغيت من النص النهائي مقابل التزام الدول الأعضاء بالتعامل مع قضايا حماية البيئة البحرية، وتعهدتها باتخاذ تدابير وقائية خلال 3 سنوات الموالية لتنفيذ التوجه الأوروبي القرار. إلا أن الدول الأعضاء وفي الإعلان عن الكتاب الأخضر حول معالجة الأضرار البيئية تحولت إلى أسلوب أكثر عمومية.

غير أنه وفي أواخر الثمانينات ظهرت مبادرة أخرى في الإتحاد الأوروبي مع فتح باب التوقيع على اتفاقية لوجانو "Lugano" بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن الأنشطة الخطرة على البيئة، إذ أنه وفي منتصف عام 1994 تبني البرلمان الأوروبي قراراً طالب فيه لجنة التشريع والنصوص بوضع توجيه أوروبي حول المسؤولية المدنية تخص الأضرار البيئية بناء على ما جاء من نصوص في اتفاقية "لوجانو". نقلاً عن مسلط قويعان محمد الشريف المطبوع، المرجع السابق، ص 188.

الضرر البيئي تحت رقم 2004/35/EEC المؤرخ في 21 أبريل 2004⁽¹⁾ . وقد اعتمد هذا التوجيه في إقرار دعوى المسؤولية المدنية على خرق الملوث البحري لمبادئ رئيسية في السياسة البيئية الحديثة (أولاً) ، تبلورت فيما بعد بظهور ملامح المسؤولية البيئية الحديثة (ثانياً) .

أولاً : المبادئ الرئيسية في السياسة الجديدة لدعوى المسؤولية.

إن تحليل الأسس السابقة سواء تلك القائمة على فكرة الخطأ أو المخاطر أو الضرر وتقديرها كشف لنا على التراجع البين للأحكام العامة لقواعد المسؤولية المدنية . ويبدو أنه من الأنسب الدعوة إلى أساس جديد يجمع بين ثلاثة أفكار رئيسية هي الوقاية "Prevention" والردع "Repression" وجبر الضرر "Reparation". وإذا كان هذا الأمر من الصعب إيجاده على رأي الأستاذين (Alex Weill) et (François Terre) إلا أنه يجب تضافر جهود رجال القانون حتى نجد نظاماً مناسباً يستند إلى المبادئ الرئيسية الكبرى للسياسة البيئية . ومن بين هذه المبادئ مبدأ الملوث الدافع ، مبدأ الاحتياط ، مبدأ التعاون ، مبدأ الفعل الوقائي ...

01- مبدأ الاحتياط لوقوع الأضرار البيئية: ظهر مبدأ الاحتياط في ألمانيا على أعقاب صدور "قانون Vorsorgeprinzip" الألماني، ليصبح مبدأ دائم الذكر في التسعينات في أغلب المعاهدات الدولية⁽²⁾ . وقد تمكن هذا المبدأ حالياً من احتلال مكانة متميزة في القانون البيئي الدولي والداخلي، حيث أصبحت القوانين تستند عليه أكثر من المبادئ الأخرى نظراً لما وصل إليه من ازدهار⁽³⁾ . ووفقاً للمفهوم الموسع للمبدأ يلقي على عاتق الأفراد والدول ضرورة الالتزام بانتهاج منهجاً تتخذ فيه الإجراءات والتدابير اللازمة لمنع تدهور حالة البيئة البحرية . فحماية البيئة البحرية إعمالاً لمبدأ التنمية المستدامة يقتضي على المستغل لأي نشاط من شأنه أن يضر بالبيئة البحرية اتخاذ جميع التدابير والإجراءات الضرورية لمنع وقوع ليس فقط الأضرار البيئية التي تؤكد المعرفة العلمية

1- وقد صادق عليه المشرع الفرنسي بموجب قانون رقم 757-2008 المؤرخ في 01 أوت 2008 الذي أعاد فيه نقل التوجه الأوروبي رقم EEC 2004/35/

2- يذهب جانب من الفقه إلى أن مبدأ الاحتياط لوقوع الأضرار البيئية قد ظهر منذ الإعلان النهائي " لمؤتمر إستكهولم" حول البيئة الإنسانية الصادر عام 1972 ، وسجل ظهوره في الاتفاقيات الدولية خلال انعقاد المؤتمرات الوزارية حول بحر الشمال في عام 1976، ثم أصبح المبدأ في أعقاب ذلك يدرج بصفة منتظمة في جميع الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية .

3- Martin. P-Bidou , le principe de précaution en droit international de l'environnement , R.G.D.P , 3^{em} édition , 1999 , P 645 .

وقوعها بسبب إقامة النشاط الملوث ، وإنما أيضا الأضرار البيئية التي يثور حول وقوعها شك دون أن يتوافر دليل علمي يقيني يؤكد ذلك (1) .

يقتضي أيضا أعمال مبدأ الاحتياط على كل صاحب نشاط ملوث وضع تدابير للأمان في الانتفاع بنشاطه لتفادي وقوع تدهور محتمل للبيئة البحرية، وكذا مكافحة أسباب التدهور القائمة. ومن ثم فإن سياسة الحيطة في ضوء عدم التقيد بأغلب المسائل البيئية من شأنه أن يضمن عدم وقوع أضرار بيئية ، وهو ما يأتي إما من خلال حظر إقامة أنشطة من المحتمل أن تسبب أضرارا جسيمة بالبيئة البحرية ، أو فرض قيود صارمة تلزم صاحب النشاط باتخاذ تدابير الحيطة والأمان قبل ممارسة نشاطه، بإثبات صاحب النشاط بأنه لن يسبب أية أضرار بفعل نشاطه ، من خلال اللجوء إلى أفضل وسائل التكنولوجيا الحديثة .

وقد أشارت العديد من الاتفاقيات الدولية على هذا المبدأ ودعت الدول إلى تبنيه في قوانينها الداخلية ومنها بروتوكول مونتريال لخفض المواد المؤثرة على طبقة الأوزون الموقع في عام 1987. فقد تم الاتفاق على اتخاذ "إجراءات احتياطية" لمنع التلوث بواسطة مواد فرعية تهدد طبقة الأوزون. كما أشارت المادة 14 من إعلان "Rio Dé Janero" لعام 1992 لهذا المبدأ⁽²⁾، حيث تنص على أنه: " في سبيل حماية البيئة ، فإن مبدأ الاحتياط يجب إتباعه بشكل موسع من الدول بحسب قدرتها عند وجود تهديد بأضرار جسيمة ، فالحاجة إلى اليقين العلمي لا يستخدم كسبب لإرجاء المعايير المؤثرة في حماية البيئة " . وقد تم الإشارة بشكل صريح إلى هذا المبدأ في بروتوكول "قرطاجنة" بشأن السلامة الأحيائية التابع للاتفاقية المتعلقة بالتنوع البيولوجي المعتمد "Montrial" سنة 2000⁽³⁾ من خلال المادة 16 منه التي ألزمت الدول الموقعة باتخاذ آليات وتدابير وإستراتيجيات ملائمة لتنظيم وإدارة ومراقبة المخاطر بشأن السلامة الإحيائية عند نقل ومناولة واستخدام الكائنات الحية .

1- د.محمد صافي يوسف ، مبدأ الاحتياط لوقوع الأضرار البيئية "دراسة في إطار القانون الدولي للبيئة" ، دار النهضة العربية ، مصر ، 2007 ، ص 177 وما يليها .

2- وقد صادقت عليه الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 95-163 مؤرخ في 07 محرم عام 1416 الموافق ل 06 يونيو سنة 1995 يتضمن المصادقة على الاتفاقية بشأن التنوع البيولوجي الموقع عليها في ريودي جانيرو في 05 يونيو سنة 1992، ج.ر. رقم 32 لسنة 1995، ص 03.

3- وقد صادقت عليه الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 04-170 مؤرخ في 19 ربيع الثاني عام 1425 الموافق ل 08 يونيو سنة 2004 يتضمن التصديق على بروتوكول قرطاجنة بشأن السلامة الإحيائية التابع للاتفاقية المتعلقة بالتنوع البيولوجي المعتمد بمونتريال يوم 29 يناير سنة 2000 ، ج.ر. رقم 38 لسنة 2004 .

نصت معاهدة "الإتحاد الأوروبي" لعام 1992 على المبدأ نفسه، وإن كان قانون الإتحاد الأوروبي لعام 1986 قد سبق أن أشار إلى الأدوات التي يجب إتباعها في سياسة حماية البيئة ومنها الاعتماد على العمل الوقائي ، الذي يشابه إلى حد كبير مبدأ الحيطة . وتقوم أغلب التوجيهات الأوروبية الحديثة بشأن البيئة على مبدأ الحيطة ، فقد أشارت المادة الأولى من التوجيه الأوروبي رقم 2001/18/EC بشأن المواد المعدلة وراثيا أنه تم سن هذا التوجيه بالاعتماد على مبدأ الحيطة⁽¹⁾، وكذلك نصت المادة 01/04 منه على أنه يجب على الدول الأعضاء انسجاما مع مبدأ الحيطة من التأكد على أنه تم إتخاذ المقاييس المناسبة لتفادي التأثير السلبي على الصحة والبيئة.

نظرا لأهمية المبدأ في تفادي وقوع الأضرار البيئية سارعت الدول إلى تبنيه في قوانينها الداخلية، فقد نص عليه المشرع الجزائري في المادة 03 من قانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة. وجعل منه مبدئا وقائيا لا بد من إتخاذه في مباشرة الأنشطة التي من المحتمل قيامها بالتلويث وجعل هذا القانون يقوم عليها .

فقد جعل المشرع الجزائري هذا القانون مؤسس على مبادئ عامة منها مبدأ الحيطة، مبدأ الملوث الدافع ، مبدأ الإعلام ... كما ذهب على نفس المنحنى حين نص على هذا المبدأ المشرع الفرنسي في المادة 01 من قانون رقم 95-101 المعروف "بقانون بارنيه"⁽²⁾.

وقد طبقت هذا المبدأ العديد من المحاكم الأوروبية والأمريكية في الأحكام الصادرة عنها. فقد قررت المحكمة الأوروبية في قضية "Environ tech Europe" بأنه : "لا يجب التقرير بأن الضرر وشيك ويكفي أن يكون الضرر في موضع مساءلة خصوصا عندما يعتمد على حدوث عدة عوامل وتنبأ به بدرجة كافية من الاحتمالية"⁽³⁾.

كذلك فقد حكم القضاء الإداري في بلجيكا بأنه "يمكن غلق صناعة ملوثة، حتى ولو لم يتم التأكد من تسببها في إحداث الخطر على الوسط البحري ، طالما أن وجود المخاطرة في ذلك

1- Augusto Alemanno, le principe de précaution en droit communautaire: stratégie de gestion des risque ou risque de marché intérieur, droit de l'environnement, revue trimestriel, n^o 93 , novembre 2001/09^{em} Année , P 242.

2- كما تبنت المبدأ العديد من القوانين البيئية الحديثة كالقانون السويدي الجديد للبيئة رقم 98-1997 في مادته الثالثة ، والمرسوم الأساسي لمنطقة فلندا في بلجيكا المؤرخ في 05 أبريل سنة 1990 ، وقانون الرقابة الألماني على التلوث ، إذ وبفعل سياسة الحيطة التي تضمنها القانون نص على نقل عبء الإثبات في الأضرار البيئية على المسئول بافتراضه على المتسبب في تغيير الوضع البيئي إثبات أن أفعاله لم تسبب الأضرار المدعى بها .

3- Nick Farnsworth , op. , cit. , P 183 .

يكفي"⁽¹⁾. وفي نفس التوجه حكمت محكمة إيفيز سنة 1999 "بوقف نشاط المشغل لقيامه بإعادة إحراق الفضلات المنزلية ، تطبيقاً لمبدأ الاحتياط" ، لأن الإحراق يؤدي إلى انبعاث غاز الديوكسي وهو غاز به مواد يشك المختصين في أنها مصدر للتشوهات الخلقية . وقد حددت المحكمة الإدارية الفدرالية الألمانية بتاريخ 1984 الشروط التي يمكن من خلالها اللجوء إلى مبدأ الاحتياط فقضت أنه "لابد من اللجوء إلى مبدأ الاحتياط في حالة ما إذا تواجدت أسباب تدعو للاعتقاد بأن إشعاع الملوثات سيؤدي إلى نتائج سلبية على البيئة حتى ولو لم تتوافر الحالة المادية للعلاقة السببية " .

وترجمة لمبدأ الاحتياط فقد لجأت بعض التشريعات لإقامة منه قرينة بسيطة على إقرار مسؤولية الملوث البيئي عن الأضرار التي تلحق بالبيئة وبالصحة⁽²⁾. غير أنه ورغم الأهمية الواعدة لمبدأ الاحتياط وأثره على نظام المسؤولية المدنية برمته خاصة في جانبها الوقائي باتقاء وقوع أخطار بيئية جسيمة ومضرة ، فإن المبدأ لم يسلم من النقد ، إذ أن جانب من الفقه يعتبر بأن المسؤولية على أساس الاحتياط ليست مسؤولية بالمفهوم المعروف، بل هي مجرد أخلاقيات جديدة للمسؤولية تختلف في أساسها عن المسؤولية التقليدية التي تقوم على أساس علاقة السببية ، في أنها مسؤولية لا تتناول ما وقع من أضرار فعلاً اتجاه البيئة ، وإنما تتضمن ما ينبغي فعله في حدود المقدرة⁽³⁾ .

ويضيف جانب من فقه بأن المسؤولية المدنية القائمة على فكرة الاحتياط هي مسؤولية مستقبلية غير محددة ، كما أنها لا تهدف إلى تحديد الفاعل والحصول على التعويض ، وتتناول الأضرار الكبرى التي لها وصف الكوارث . وبذلك فإن هدفها ليس الفرد وإنما الأضرار الجماعية ، والتي تكون في محل الأضرار الغير قابلة للتعويض ، أو الغير قابلة للإصلاح من خلال منع حدوثها وليس من خلال التعويض عنها⁽⁴⁾ .

ويعتبر البعض من الفقه بأن الاعتراف بمبدأ الاحتياط كمبدأ مستقل ضمن قواعد المسؤولية المدنية ليس مجدياً ، لأن مفهومه ليس غريب على قواعد المسؤولية المدنية التقليدية من خلال

1- Nicolas Desadeleer , op., cit., P 162 .

2- وتطبيقاً لذلك فقد صدر قرار عن محكمة النقض الفرنسية مؤرخ في 13 يوليو 1994 الخاص بعمليات التعبئة الصناعية والتجارية نص على أنه "يتعين على المؤسسات الصناعية والتجارية الالتزام بتقييم آثار النشاط الصناعي الملوث على البيئة ، سواء قامت بذلك بنفسها أو تعاقدت مع هيئة مؤهلة قانوناً للتخلص من النفايات". نقلاً عن د. نبيلة إسماعيل رسلان ، المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة ، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، 2007 ، ص 33 وما يليها .

3- ويناس يحي ، المرجع السابق ، ص 304 وما يليها .

4- Anne Guegan, l'apport du principe de précaution au droit de la responsabilité civile , Revue juridique d'environnement n^o 02/2000 , pp , 148-150 .

الالتزام بالحيطه والحذر ، وليس جديدا أيضا على قواعد المسؤولية الإدارية من خلال الالتزام بالأمن الذي يشبه إلى حد كبير مبدأ الاحتياط (1) .

ومهما يكن يبدو لنا بأن اتجاه قواعد المسؤولية المدنية إلى احتضان مبدأ الاحتياط عن أضرار التلوث البحري هو تحول مهم لاتقاء المخاطر ، بالنظر إلى الطبيعة الخاصة لهذه الأضرار ، إذ أن اعتبار التعويض عن عدم الاحتياط كالتعويض عن الضرر الموجب للمسؤولية يعد تحولاً هاماً يعزز بدون شك الأثر الوقائي للمسؤولية المدنية . وقد يفسح ذلك المجال إلى الاعتراف بوجود الضرر لارتباطه بعدم احترام الملوث البيئي لمبدأ الاحتياط (2) . كما أن الأسس التقليدية للمسؤولية المدنية ينحصر دورها في الأضرار التي تصيب الفرد، ولم تستوعب بشكل كافي المعطيات الجديدة التي تتعلق بمواجهة الأضرار الجماعية ، ونتيجة لذلك أثبت نظام التعويض الحالي عن الكوارث الإيكولوجية عجزه (3) .

على هذا الأساس فإن مبدأ الاحتياط ورغم النقائص التي أثارها الفقهاء فإنه يلزم الملوث البحري بالتقييم المستمر لآثار الأنشطة الملوثة على البيئة البحرية، مادام أن الضرر المتوقع حدوثه بسبب النشاط الملوث ما يزال جسيماً ولا يمكن احتمالته. لذلك كله يبدو أنه من الواجب التفكير في صيغة بديلة ومختلفة لوظيفة المسؤولية المدنية في المحافظة على البيئة البحرية ، من خلال تطوير أساليب الاحتياط واتقاء المخاطر، عوض التركيز على الطابع التدخلي، ليتحول الهدف من محاولة إعادة الحال إلى ما كان عليه إلى اتخاذ كل التدابير الوقائية للإبقاء على الحال على ما هو عليه .

02- مبدأ الوقاية : بمقتضى التبعات المالية التي أصبح يتحملها الملوث البحري المسؤول عن الأضرار التي أحدثها أصبحت للمسؤولية المدنية وظيفة أخرى وقائية بالإضافة إلى وظيفة جبر الأضرار. فقد أصبح في الوقت الحالي التأكيد أو التشديد على تدابير الوقاية أكثر فعالية من إصلاح الأضرار الواقعة التي يعجز على إصلاحها في كثير من الأحيان. وبمقتضى هذا المبدأ يلتزم المسؤول عن الضرر باتخاذ الإجراءات الوقائية المعقولة في حالة ما إذا كان النشاط الذي يمارسه يكاد يسبب

1- Laurence Baghestini- Perrey , la valeur juridique du principe de précaution , in revue juridique d'environnement , n⁰ spécial principe de précaution , 2000, P22.

2- كذلك أن الأخذ بمبدأ الحيطه يؤدي إلى التوسع في الالتزام بالإعلام ، وهو الالتزام الذي يقتضي من الملوث تضمين معلومات ليس فقط بشأن الأخطار المحددة علمياً ، ولكن أيضاً المحتملة الحدوث. كما يؤدي ذلك إلى تعميق الالتزام بالمتابعة الذي يتضمن مراقبة تطور الخطر .

3- إذ أنه وفي إطار الملاحه البحرية عرفت البيئة البحرية كوارث إيكولوجية كبيرة آخرها كارثة الناقله البحرية "prestige" التي تدفق منها آلاف الأطنان من المحروقات ألحقت بالبيئة البحرية أضراراً بليغة ، لازالت تعاني بعض الدول إلى يومنا هذا من آثارها المدمرة .

أو يساهم في تدهور البيئة البحرية. فعندما يتم إنفاق يورو واحد مثلا على الوقاية، فمن المرجح تفادي ضررا يكلف تنظيفه وإعادة المكان إلى ما كان عليه أكثر من يورو واحد⁽¹⁾.

فإذا كان التعويض يهدف إلى جبر الضرر في حد ذاته ، فإن إجراءات الوقاية تصيب منبع الضرر ، إذ يهدف مبدأ الوقاية إلى تجنب أو تقليل احتمال حدوث التلوث البحري. لذا يعرف المبدأ على أنه : " بحث احتمال حدوث الضرر للبيئة البحرية بالبصيرة النافذة وبعد النظر " . ويعرف أيضا على أنه : " الحذر من المخاطر " . وقد عرفته اتفاقية بروكسل لعام 1969 بشأن

المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت⁽²⁾ وكذا البروتوكول المعدل لها⁽³⁾ على أنه : " أية تدابير معقولة يتخذها شخص طبيعي أو معنوي بعد وقوع الحادث لمنع أو تقليل ضرر التلوث " .

نظرا لأهمية هذا المبدأ فإن التوجيهات الأوروبية الحديثة بشأن حماية البيئة البحرية أكدت على التزامين هما منع الضرر البيئي، وإذا لم يكن في الاستطاعة تحقيق ذلك فالوقاية من المخاطر الناجمة عنه. إذ وبمقتضى مبدأ الوقاية يجب إعادة البيئة إلى الحالة التي كانت عليها قبل حدوث الضرر . لذا فإن هذه التوجيهات قد أعطت الحق لكل جمعية أو مؤسسة تهدف إلى حماية البيئة في ان تطلب في أي وقت ب :

- منع أي نشاط خطير غير قانوني ويمثل تهديدا حقيقيا للبيئة البحرية،
- إيعاز المنتفع بأخذ كل ما من شأنه الوقاية من الحادث ،
- إيعاز المنتفع بأخذ التدابير التي تقي من الضرر بعد وقوع حادث أو كارثة بيئية،
- إيعاز المنتفع بأخذ كل التدابير الممكنة لاستعادة الأشياء .

نشير إلى أن التوجه الأوروبي الحديث رقم 2004/35/EC جاء أكثر تنظيما لمبدأ الفعل الوقائي، فقد وضع التزاما على الملوث البحري بأن يبادر بدون أي تأخير في اتخاذ الإجراءات الوقائية الضرورية. كما أعطى للسلطة المختصة وفي أي وقت صلاحية مراقبة نشاط الملوث ،

1- د. سعيد السيد قنديل ، المرجع السابق ، ص 225 .

2- وقد صادقت عليها الجزائر بموجب أمر رقم 72-17 مؤرخ في 25 ربيع الثاني عام 1392 الموافق ل 07 يونيو سنة 1972 يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمخروقات الموقع عليها ببروكسل في 29 نوفمبر سنة 1969 ، ج.ر رقم 53 لسنة 1972 .

3- وقد صادقت عليه الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 98-123 مؤرخ في 21 ذي الحجة عام 1418 الموافق ل 18 أبريل سنة 1998 يتضمن المصادقة على بروتوكول عام 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969 ، ج.ر رقم 25 لسنة 1998 .

البحري ووضع عليه التزام تزويدها بأية معلومات عن أي تهديد وشيك للإضرار بالبيئة البحرية . وفي الحالات المشتبه فيها كتهديد وشيك بأن يتخذ الملوث البحري كل الإجراءات الوقائية الضرورية⁽¹⁾ . ولأهمية مبدأ الوقاية فقد تبناه المشرع الجزائري في المادة 02 من قانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة عند تحديده للمبادئ الأساسية وقواعد تسيير حماية البيئة وسماه "مبدأ النشاط الوقائي وتصحيح الأضرار البيئية بالأولوية عند المصدر" . وقد فرض المشرع الجزائري بموجب هذا المبدأ على الملوث استعمال أحسن التقنيات المتوفرة وبتكلفة اقتصادية مقبولة. كما ألزم كل شخص يمكن أن يلحق نشاطه ضررا كبيرا بالبيئة عموما والبحرية خصوصا ، مراعاة مصالح الغير قبل اتخاذ اي تصرف مضر . وقد تبني المشرع الجزائري قبل هذا القانون مبدأ الوقاية في بعض القوانين الخاصة كما هو الشأن بالنسبة للقواعد المنظمة لحماية العمال من أخطار الإشعاعات الأيونية حين حدد المبادئ العامة لوقاية العمال من الأخطار التي يمكن أن يتعرضوا لها أثناء نشاطاتهم بفعل الإشعاعات الأيونية⁽²⁾ . وقد فرض على إثر ذلك قواعد صارمة لمراقبة حيازة المواد المشعة المخصصة لأغراض صناعية . إذ ألزم بموجب المادة 06 من مرسوم رقم 86-132 كل مشغل يملك مصدر إشعاعات أيونية أو أجهزة تتولد منها تلك الإشعاعات أن يحيط هذا المصدر أو هذه الأجهزة بمنطقة تدعى منطقة المراقبة . وقد فرض المشرع الجزائري على مشغل المنشأة مراقبة داخلية في نطاقها، يراقب من خلالها مصادر الإشعاعات ويضع وسائل الوقاية الخاصة بها ، ومراقبة خارجية يتولى القيام بها أعوان حماية البيئة من خلال تحليل العينات وفحصها من أجل إتخاذ التدابير التي تراها السلطات المختصة ضرورية . وتطبيقا لمبدأ الوقاية الوارد في المادة 02 من قانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة فقد تبني المشرع الجزائري المبدأ ذاته بشأن نقل النفايات الخاصة الخطرة. فقد وضع شروطا صارمة لنقلها نظرا لخطورتها تطبيقا لمبدأ الوقاية ، بداية من الشروط المرتبطة بتغليفها إلى وسائل نقلها ، إلى

1- Hamid Boukrif , op. , cit. , PP , 139 , 140 .

2- مرسوم رقم 86-132 مؤرخ في 18 رمضان عام 1406 الموافق ل 27 مايو سنة 1986 يحدد قواعد حماية العمال من أخطار الإشعاعات الأيونية ، والقواعد المتعلقة بمراقبة حيازة المواد الإشعاعية والأجهزة التي تتولد عنها إشعاعات أيونية واستعمالها، ج.ر رقم 22 لسنة 1986 . الشروط المرتبطة بتعليمات الأمن في حالة وقوع حادث أثناء عملية نقلها سواء برا أو بحرا⁽¹⁾ .

وهمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 05-117 المتعلق بتدابير الحماية من الإشعاعات المؤينة فإن المستعمل لهذه الإشعاعات ملزم طبقا لأحكام المادة 13 باتخاذ جميع تدابير الوقاية من حوادث

الإشعاعات متى نقلت المواد المشعة بحراً، بمراقبة الوسائل المستخدمة فعليا من أجل حماية البحر والكائنات الموجودة به من التعرض للتلوث الإشعاعي. كما يلزم المرسوم المستعمل بوضع أشخاص مؤهلين في الحماية من الإشعاع لاتخاذ التدابير الأولية الإستعجالية في حالة وقوع حادث ...

ونفس الاتجاه ذهب إليه المشرع الفرنسي بسنه لقانون رقم 699-2003 الذي أطلق عليه اسم "Loi Bachelot" ضمنه هذا المبدأ⁽²⁾. فهذا القانون كما يرى البعض بأنه يحتوي على فكر شامل يوجه السلوك العام، ويدفعه إلى تعريف مسؤوليات كل فرد بطريقة أفضل من وضع آليات الإصلاح والردع⁽³⁾. وقد جاء "قانون باشلو" كرد فعل عن الكارثة التي حدثت نتيجة انفجار المصنع الكيماوي الواقع بمدينة تولوز التابع لشركة (AZF)، اتخذت من خلاله سلسلة إجراءات وقائية تهدف إلى تجنب كارثة تولوز أخرى⁽⁴⁾. وقد جاء "قانون باشلو" لينظم في نفس الوقت الأضرار المستقبلية المحتملة الناتجة عن الحوادث الواقعة في المنشآت في حالة فشل إجراءات الوقاية الجديدة. فقد تضمن العديد من المواد التي تؤكد مبدأ الوقاية من خلال إلزام كل منشأة بإعداد خطة الوقاية من المخاطر التكنولوجية (P.P.R.T)، وتعديل قوانين التجارة من خلال إجبار الشركات بالإعلان عن خططها للوقاية من المخاطر، وعن قدرتها لتحمل مسؤولياتها المدنية، وتعزيز الالتزام بالإعلام الذي أصبح بمقتضاه كل مشغل منشأة ملوثة مطالب بتضمين معلومات بشأن الأخطار المحتملة الوقوع⁽⁵⁾.

-
- 1- مرسوم تنفيذي رقم 409-04 مؤرخ في 02 ذي القعدة عام 1425 الموافق لـ 14 ديسمبر سنة 2004 يحدد كفايات نقل النفايات الخاصة الخطرة، ج.ر. رقم 81 لسنة 2004.
 - 2- loi n^o 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages, j.031/03, P 13021.
 - 3- Claude Lienhard, la genèse et les enjeux de la loi "Bachelot" en matière des risques technologiques, collections de l'université, Robert Schuman, presses universitaires de Strasbourg, 2005, P 18.
 - 4- فقد خلف انفجار المصنع الكيماوي التابع لشركة A.Z.F الواقعة بمدينة تولوز الفرنسية بتاريخ 22 سبتمبر 2001 ما يزيد عن 18 القتيل وأكثر من 600 جريح.
 - 5- Baladine Rolland, les nouvelles incidences du droit de l'environnement sur le droit commercial (après la loi n^o 2003-699 du 30 juillet 2003), la semaine juridique, revue hebdomadaire, n^o 10 du 04 mars 2004, P 367.
- غير أنه وبالرجوع إلى قانون رقم 04 لسنة 1994 المصري وبعد تفحصه لا نجد يستند إلى هذه المبادئ الأساسية في حماية البيئة، ونفس الملاحظة تنصرف إلى لائحته التنفيذية. إلا أنه وتماشيا مع الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها مصر نرى أنه من الضروري تبني هذه المبادئ الأساسية وترجمتها في مختلف القوانين التي لها علاقة بالبيئة البحرية تماشيا مع التغيرات الدولية في هذا الشأن.

03- مبدأ الملوث يدفع : يعتبر مبدأ "الملوث يدفع" من المبادئ الرئيسية التي تقوم عليها

المسؤولية البيئية في المجتمع الأوروبي. ويعتبر هذا المبدأ عامل مشجع للتقليل من مستويات التلوث ، ورفع مستوى التكنولوجيا غير الضارة بالبيئة عموماً . كما يعتبره البعض مبدءاً جوهرياً في التشريعات البيئية ، لدى تم التأكيد عليه في عدة اتفاقيات دولية وتوجيهات أوروبية⁽¹⁾ .

و يبدو لنا ان مبدأ "الملوث يدفع" مبدأ هام يساهم في إرساء القواعد الجديدة للمسؤولية المدنية الحديثة ، كونه مبدأ يتجاوز القواعد التقليدية للمسؤولية التي تقوم على أساس الخطأ في تحديد المسؤول . ذلك أن مبدأ "الملوث يدفع" يطبق بصورة آلية حتى في غياب الخطأ ، باعتباره مفهوماً اقتصادياً . كما لا يبحث المبدأ في تطبيقه على المسؤول المباشر عن التلوث أو العوامل المتداخلة للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث ، لأنه يضع أعباء مالية بطريقة موضوعية وليست شخصية على مجموع النشاطات التي من المحتمل أن تؤثر على البيئة البحرية وتحدث تلوثاً بها .

ظهر مبدأ "الملوث يدفع" لأول مرة في إطار منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (O.C.D.E) عام 1972 كمبدأ أساسي للسياسات البيئية ، يهدف إلى تشجيع الاستخدام الأمثل والرشيد للموارد الطبيعية التي تحتويها البيئة البحرية، وكمبدأ اقتصادي يرمي إلى تحمل الملوث البحري تكاليف منع ومكافحة التلوث كي تكون البيئة البحرية في حالة مقبولة⁽²⁾ .

1- المدير بالذكر أن الفقه الإسلامي أخذ منذ زمن بعيد بمبدأ مماثل تطبيقاً لقاعدة "الضرر يزال" ومبدأ "لا ضرر ولا ضرار" ، الأمر الذي أكده شيخ الإسلام ابن تيمية في فتوى صادرة عنه، فعندما سئل عن سفينة غرقت في البحر وقد كان فيها جرار زيت حار، ثم أن أهل القرية تعاونوا على المركب حتى أخرجوها إلى البر وقلبوها ، فطفئ الزيت على وجه الماء ، وبقي راتجا مع الماء ثم إن أهل القرية جاؤوا إلى البر فوجدوا الزيت على الماء ، فجمع كل واحد منهم ما قدر عليه والمركب قريبة منهم فهذا الزيت حلال أم حرام؟ فأجاب "بأن الذين جمعوا الزيت على وجه الماء قد خلصوا مال المعصوم من التلف وهم أجرة المثل ، والزيت لصاحبه". الأمر الذي يستنبط منه أن تكلفة مكافحة التلوث تكون على عاتق من صدر عنه أو تسبب فيه ، وهو ما يتطابق مع مبدأ الملوث يدفع . وغني عن البيان أن القول الذي أجاب به ابن تيمية قابل للتطبيق على أمور أخرى كأن يحدث تلوث بحري بسبب تسرب البترول أو المواد المشعة أو النفايات ومخلفات المصانع ...

2- د. أشرف عرفات أبو حجازة ، مبدأ الملوث يدفع ، دار النهضة العربية ، مصر ، 2006 ، ص 11 وما يليها .

ولقد تطور المبدأ في التسعينات ليكون مبدءاً قانونياً معترفاً به عالمياً . فقد جاء في توصية مجلس (O.C.D.E) رقم 223 (74) التي تبناها في 14 نوفمبر 1974 أن مبدأ "الملوث يدفع" يشكل مبدأ أساسياً للتكاليف المخصصة لمنع التلوث وتدابير الرقابة عليه وتشجيع الاستخدام الأمثل للموارد البيئية النادرة وتجنب الإضرار بالتجارة الدولية والاستثمار⁽¹⁾ . وبمقتضى مبدأ "الملوث يدفع" يتم

إدراج كلفة الموارد البيئية ضمن ثمن السلع أو الخدمات المعروضة في السوق ، ذلك أن إلقاء نفايات ملوثة في الهواء أو الماء أو التربة هو نوع من استعمال لهذه الموارد ضمن عوامل الإنتاج ، وبذلك ينبغي أن يدخل استعمال الموارد الطبيعية في كلفة المنتج أو الخدمة المعروضة . لدى يعتبر الاقتصاديون أن من اهم اسباب تدهور البيئة البحرية يعود إلى مجانية استخدام الموارد البحرية (2) .

على هذا الأساس فإن مبدأ "الملوث يدفع" يرمي إلى تحميل الملوث البحري التكاليف المتعلقة بإجراءات منع ومكافحة التلوث البحري التي تقررها السلطات العامة لحماية البيئة البحرية . وإذ تنعكس هذه التكاليف على تكلفة السلع أو الخدمات التي هي مصدر التلوث في الإنتاج أو في الاستهلاك أو في كليهما معا . فلا بد من حساب تلك التكاليف كعنصر داخلي ضمن تكلفة الإنتاج، بحيث يجب أن يشمل التحليل الاقتصادي للأعمال والمشاريع التكاليف البيئية (تكاليف منع ومكافحة التلوث) والاجتماعية للأعمال أو المشاريع المقترحة كعامل في هيكل التكاليف لا كعامل فرعي .

غير أن تطبيق المبدأ بالاعتماد على الضرائب الإيكولوجية لم يتم اللجوء إليه إلا مؤخرا ، بعد إقراره في الممارسات الدولية الاتفاقية . إذ تبين الممارسات المستمدة من المعاهدات الدولية وجود اتجاه نحو إقرار مبدأ "الملوث يدفع" ، حيث أكدت العديد من الاتفاقيات التزام مشغل الأنشطة الملوثة بالتعويض عن الأضرار التي تلحق الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة البحرية دون تمييز بأي حال من الأحوال بين المشغلين من حيث المسؤولية والتعويض سواء كانوا كيانات خاصة أو عامة،

1- د. أحمد أبو الوفا، تأملات حول الحماية الدولية للبيئة من التلوث مع إشارة لبعض التطورات الحديثة، المجلة المصرية للقانون الدولي، 1993 ، المجلد التاسع والأربعين ، ص 58 .

2- Jean. Philippe Barde , économie et politique de l'environnement , presse universitaire de France , 2^{em} édition , Paris , 1992 , P 210 .

ودون حاجة المتضرر لإثبات توافر عنصر الخطأ في جانب ممارس النشاط (1) .

وتطبيقا لذلك فقد تبنت المجموعة الأوروبية خمسة برامج في مجال السياسة البيئية لدول الأعضاء (2). أعلنت في برنامج العمل الأول منها في 22 نوفمبر 1973 عن تطبيقها لمبدأ "الملوث يدفع" ، واشتمل البرنامج الثاني على عدة مبادئ من بينها مبدأ "الملوث الدافع" ، وفي البرنامج الثالث ظهر المبدأ كتخطيط يرمي إلى أفضل استخدام للموارد الطبيعية، كما يرمي إلى إسناد التكاليف

المرتبطة بحماية البيئة البحرية إلى الملوّثين . وقد أكدت هذا الطرح التوصية رقم 1130 لسنة 1990 الصادرة عن المجلس الأوروبي بشأن مسودة الميثاق الأوروبي لحماية البيئة والتنمية المستدامة على تبني دول الاتحاد لمبدأ مسؤولية الملوّث أو مبدأ الملوّث يدفع⁽³⁾ .

أما في الجزائر ونتيجة اقتناع الإدارة البيئية في الجزائر بعدم فعالية وسائل الضبط الإداري لوحدها في مواجهة المشاكل البيئية المركبة لجأت إلى نظام التحفيز الضريبي ، غير أن ما يلاحظ هو أن السلطات العمومية لم تعتن بالوسائل المالية لحماية البيئة إلا ابتداءً من التسعينات ومباشرتها تدريجياً وضع مجموعة من الرسوم بغرض الوقاية من التلوّث وردع كل مخالف⁽⁴⁾ . وقد كان قانون رقم 25-91⁽⁵⁾ أول خطوة تشريعية في هذا المجال ، حيث نصت المادة 117 منه على وضع رسم جبائي سنوي على الأنشطة الملوّثة أو الخطرة على البيئة والمحيط . ويطبق هذا الرسم على الأنشطة المبنية في القائمة الواردة في المرسوم التنفيذي رقم 98-338⁽⁶⁾ . ويحصل هذا الرسم لفائدة الصندوق الوطني للبيئة المستحدث بموجب المرسوم التنفيذي رقم 98-147⁽⁷⁾ لتستعمله

-
- 1- ومن أمثلة الاتفاقيات الدولية التي أكدت هذا المعنى اتفاقية بروكسل المؤرخة في 29 نوفمبر 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن التلوّث الناجم عن الزيت والتي صادقت عليها الجزائر بموجب أمر رقم 72-17 السابق الإشارة إليه ، وكذا الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض الأضرار الناجمة عن الزيت والتي صادقت عليها الجزائر بموجب أمر رقم 74-55 السابق الإشارة إليه...
 - 2- البرنامج الأول للفترة ما بين 1973-1976 ، والثاني للفترة ما بين 1977-1981 ، والثالث للفترة ما بين 1982-1986 ، والرابع للفترة ما بين 1987-1992 ، أما الخامس فكان للفترة ما بين 1993-2000 .
 - 3- Michel Prieur , op. , cit. , PP , 136 , 137 .
 - 4- د. بلس شاوش بشير ، حماية البيئة عن طريق الجباية والرسم البيئية ، مجلة العلوم القانونية والإدارية ، كلية الحقوق ، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان ، العدد 01 ، سنة 2003 ، ص 136 .
 - 5- قانون رقم 91-25 المؤرخ في 18 ديسمبر 1991 المتضمن قانون المالية لسنة 1992 .
 - 6- مرسوم تنفيذي رقم 98-338 مؤرخ في 13 رجب عام 1419 الموافق ل 03 نوفمبر 1998 يضبط التنظيم الذي يطبق على المنشآت المصنفة ويحدد قائمتها ، ج.ر. رقم 82 لسنة 1998 .
 - 7- مرسوم تنفيذي رقم 98-147 مؤرخ في 16 محرم عام 1419 الموافق ل 13 مايو سنة 1998 يحدد كيفية تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 065-302 الذي عنوانه : " الصندوق الوطني للبيئة " ، ج.ر. رقم 31 لسنة 1998 .
- الإدارة البيئية في مكافحة التلوّث والحد منه .

غير أن المشرع الجزائري وإيماناً منه بأهمية المبدأ فقد نص عليه في قانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة . إذ نص وبموجب المادة 03 على أن هذا القانون يتأسس على مبادئ عامة منها مبدأ "الملوث الدافع" ، الذي يتحمل بمقتضاه كل شخص يتسبب نشاطه أو يمكن أن يتسبب في إلحاق ضرر بالبيئة أو أحد عناصرها ، نفقات كل تدابير الوقاية من التلوّث والتقليص منه وإعادة

الأماكن وبيئتها إلى حالتها الأصلية . وقد حدد المرسوم رقم 198-06⁽¹⁾ طريقة تحصيل هذه الرسوم ، وطريقة ووقت دفعها، بالإضافة إلى اعتماد أسلوب التدرج في الصرامة للتعامل مع المنشآت الملوثة، وبالمقابل مكن الملوثين من بعض التحفيزات الخاصة بالتسيير العقلاني للموارد البيئية .

في نفس الاتجاه تبنى المشرع الفرنسي مبدأ الملوث يدفع وضمنه في القوانين الداخلية استجابة إلى التوجيهات الأوروبية التي دعت الدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي إلى إدخاله ضمن قوانينها الداخلية المتعلقة بحماية البيئة . وتطبيقا لذلك فقد نصت عليه المادة 15 من قانون المتعلق بالمنشآت المصنفة من أجل حماية البيئة الصادر في 19 جويلية 1976، والمادة 8-421 من قانون التعمير ، وكذا المادة 18 من قانون المياه الصادر في 03 جانفي 1993 . مع ذلك فإن القانون الريفي (code rural) الصادر في 02 فبراير 1995 وفي مادته 200 أشار بوضوح على إقرار هذا المبدأ⁽²⁾ ، بحيث يتحمل كل من يتسبب بفعل نشاطه في تلوث البيئة المسؤولية كاملة عن جبر الأضرار التي تلحق بالبيئة وبالأشخاص وإن انتفى الخطأ عن نشاطه .

ختاما فإنه وبقدر ما يبدو مبدأ الملوث يدفع ضروريا في تكريس أساس جديد لدعوى المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ، بقدر ما يكون دافعا للتلوث . فهل يعني ذلك بأن صاحب النشاط الملوث يستطيع أن يلوث طالما بمقدرته أن يدفع الغرامة ؟

4- مبدأ الإعلام : يعتبر الإعلام من المبادئ القانونية المرتبطة بنشاط الملوث البحري لدرجة

أنه تحوّل الى التزام قانوني في بعض التشريعات. لذا فإن أغلب المواثيق الدولية لحماية البيئة نصت

1- مرسوم تنفيذي رقم 198-06 مؤرخ في 04 جمادى الأولى عام 1427 الموافق ل 31 مايو سنة 2006 يضبط التنظيم المطبق على المؤسسات المصنفة لحماية البيئة ، ج.ر رقم 37 لسنة 2006 .

2- Michel Prieur , op. , cit. , p 137 .

عليه . فقد أكدت ندوة الأمم المتحدة للبيئة المنعقدة "بستوكهولم"⁽¹⁾ سنة 1972 على حق كل إنسان في الإعلام البيئي والمساهمة في المحافظة على البيئة، وتطوير التربية البيئية والإعلام البيئي⁽²⁾ . وعلى نفس المنهج تضمن إعلان قمة الأرض المنعقدة "بريودي جانيرو" سنة 1992 حث الدول على ضمان المشاركة وحق الإعلام والاضطلاع على الوضعية البيئية وتشجيعه، من خلال تمكين المواطنين من الحصول على المعلومات البيئية وتسهيل الوصول إليها⁽³⁾ .

إن الإعلام البيئي يتضمن عنصرين الأول يتعلق بالتعريف بالبيئة ومكوناتها ووصف عناصرها للمواطن . وتهدف هذه العملية إلى تمكين المواطن من الاستفادة بعناصر البيئة والمحافظة على مكوناتها بالوجهة التي تتفق مع الاستعمال الرشيد والعقلاني لمواردها . أما العنصر الثاني فيتعلق ببيان كيفية استعمال الموارد البحرية ، والاحتياطات الواجب اتخاذها عند استعمال هذه الموارد ، وتوجيه انتباه المستعمل إلى حجم المخاطر والمضاعفات التي تنجر عن استعمالاته الخاطئة ، وإمداده أيضا بكل التدابير التي عليه اتخاذها للحيلولة دون ظهور المخاطر الكامنة في الاستعمال الخاطئ للموارد البحرية. لذلك وحتى يؤدي هذا التحذير غايته، فيجب أن يكون كاملا وواضحا.

لا يكون الإعلام كاملا ووفيا إلا إذا تم إحاطة وذكر مجمل الأخطار المحتملة على البيئة أو أحد عناصرها ، سواء أثناء تشغيل المنشأة الملوثة ، أو أثناء استعمال موارد البيئة البحرية والانتفاع بخيراتها ، وكذا الآثار المترتبة عن مخالفة تعليمات الحيطه والأمن ، وإلا اعتبر الإعلام غير كاف . كما أن التنبيه على بعض الأخطار دون غيرها يعد إخلالا بالالتزام السالف .

يجب أن يرد الإعلام بعبارات مفهومة، يستطيع فهمها كل شخص. فقد طالبت محكمة جنح (Lyon) بضرورة توافر هذا العنصر ، وكان ذلك بخصوص القضية المشهورة باسم "Cinq-sept" حينما قضت بأن "نقل المادة الخطرة وتسليمها دون تقديم بيانات إرشادية مرفقة بها تتضمن تحذيرا كاملا ، صريحا ومفهوما لكل المستعملين يشكل جريمة الإهمال وفق ما نصت عليه المادة 319

1- إذ نص المبدأ الرابع من ندوة "ستوكهولم" لسنة 1972 على أنه : " يتحمل الإنسان مسؤولية خاصة عن المحافظة والتسيير العقلاني للثروة المؤلفة من النباتات والحيوانات البرية ومسكنها ... " .

2- إذ ينص المبدأ التاسع عشر من ندوة "إستوكهولم" على ضرورة تطوير التعليم البيئي للأجيال الشابة والكبار ، وتووير الرأي العام وتحسيس الأفراد والمؤسسات والجماعات بمسؤولياتهم فيما يتعلق بحماية وترقية البيئة " .

3- إذ نص المبدأ العاشر من إعلان قمة الأرض لسنة 1992 على أن : "أحسن طريقة لمعالجة المسائل البيئية هو ضمان مشاركة كل المواطنين المعنيين ، وعلى المستوى المناسب . وعلى المستوى الوطني ينبغي لكل فرد أن يكون له حق الاضطلاع على المعلومات التي تحوزها السلطات العامة والمتعلقة بالبيئة" .

عقوبات فرنسي" (1) . وفي قرار آخر لمحكمة النقض الفرنسية فقد اعتبرت بأن التحذير لا يكون واضحا إذا حرر بلغة أجنبية، لا يفهمها من وجه إليه (2) .

نظرا لأهمية المبدأ فقد تحول في السياسة الأوروبية من مجرد مبدأ إلى حق في الإعلام يرتبط بالحريات العامة ، فهو يرتبط بحرية تبادل الأفكار وحرية التعبير . وقد أكد المجلس الأوروبي على هذا الحق من خلال توصيته رقم (77) المؤرخة في 28 سبتمبر 1977 المتعلقة بحماية الأشخاص من

تصرفات الإدارة، والذي بموجبها تكرس حق المواطنين في امتلاك المعلومات قبل تدخل الإدارة⁽³⁾ . وبطريقة أكثر وضوحا فإن التوصية رقم (81) 91 للجنة الوزارية للمجلس الأوروبي حول حق الجمهور في معرفة المعلومات التي تمتلكها السلطات العامة أقرت حق كل شخص في معرفة المعلومات التي تمتلكها السلطات العامة بشأن البيئة والأخطار المحتملة متى طلب ذلك ، معتبرة بأن إعلام الجمهور هو عنصر ضروري وجوهري لبناء مجتمع ديمقراطي ، وخطوة ضرورية لبناء الثقة بين المواطن والإدارة وبالخصوص فيما يتعلق بالمادة البيئية⁽⁴⁾ .

شدد التوجيه الأوروبي رقم 90-313 المؤرخ في 07 جوان 1990 المتعلق بحرية الإعلام في المواد البيئية على تمكين كل شخص طبيعي أو معنوي من المعلومة البيئية دون أن يلزم بإظهار مصلحة محددة في ذلك . وكل رفض من قبل السلطات العامة لتزويده بهذه المعلومات يجب أن يكون مبررا ، على أن لا يتجاوز الرد على الأكثر مدة شهرين . ويكون الرفض هذا قابلا للطعن أمام الجهات المختصة⁽⁵⁾ .

أما في الجزائر وبالرجوع إلى قانون رقم 83-03 فإنه لم يتضمن مواد وأحكام تلزم الإدارة أو أصحاب المشاريع المحتمل إحداثها للتلوث بإعلام الجمهور عن المخاطر التي تهدد البيئة، باستثناء تلك المتعلقة بدراسة مدى التأثير على البيئة الذي يسمح بموجبه نظريا بإشراك المواطنين والجمعيات في اتخاذ الإجراءات الوقائية والقبلية المتعلقة بالحماية. وعلى خلاف ذلك فإن قانون رقم 03-10 نص صراحة على حق المواطنين في الحصول على المعلومات المتعلقة بالأخطار التي قد يتعرضون لها بفعل التلوث، وكذا تدابير الحماية التي تخصهم. فقد نصت المادة 02 منه على تدعيم الإعلام

1- cass. Civ , 21/04/1973 , Dalloz , 1973 , note Carbonnier , p 55 .

2- عبد القادر الحاج ، مسؤولية المنتج والموزع ، رسالة دكتوراه دولة ، كلية الحقوق ، جامعة القاهرة ، مصر ، 1983 ، ص 124 وما يليها .

3- Michel Prieur , op. , cit. , p 102 .

4- Michel Prieur , op. , cit. , p 102 .

5- Phillippe ch.- A. Guillot , op. , cit. , P 43 .

والتحسيس ومشاركة الجمهور ومختلف المتدخلين في تدابير الحماية . كما أن المادة 03 جعلت من مبدأ الإعلام والمشاركة من بين المبادئ العامة الذي يتأسس عليها قانون رقم 03-10 . وبمقتضى هذا المبدأ يكون لكل شخص الحق في أن يكون على علم بحالة البيئة ، والمشاركة في الإجراءات المسبقة عند اتخاذ القرارات التي قد تضر بالبيئة ، والمحيط والإطار المعيشي للمواطن عموما .

من هذا المنطلق يحق لكل شخص معنوي أو طبيعي أن يطلب من الهيئات المعنية الحصول على المعلومات المتعلقة بحالة البيئة ، سواء كانت مكتوبة ، مرئية ، آلية والتي تتناول حالة المياه ، الهواء ، السواحل ، التلوث ، وكذا التدابير والإجراءات والمخططات الموجهة لحماية البيئة البحرية وتنظيمها . وتطبيقا لذلك فكل هيئة خاصة كانت أو عامة تمتلك معلومات تخص حالة البيئة البحرية ، عليها أن تقوم بإعلام الجمهور وفي الحال عن كل حادث يمس بصورة مباشرة أو غير مباشرة الصحة العامة أو الأواسط الطبيعية من نبات وحيوان، وكذا إعلام الجمهور بتدابير الوقاية والأمن تفاديا لكل خطر محتمل وقوعه. أما إذا أراد الشخص أن يتحصل على هذه المعلومات والاضطلاع عليها فعليه عمليا أن يقدم طلبا للهيئة المعنية بامتلاك هذه المعلومات التي يرغب في الاطلاع عليها ، على أن يحدد بدقة طبيعة هذه المعلومات (1) .

إلا أن القانون رقم 10-03 لم يبين طريقة تصرف الجمهور في حالة رفض الهيئات المالكة للمعلومات المتعلقة بالبيئة تمكينهم منها ، ليبقى هذا المبدأ (مبدأ الإعلام) مجرد من آليات التكريس، على الرغم من أن مسودة قانون حماية البيئة نصت على التدابير الإجرائية التي يتبعها الجمهور في حالة رفض الجهات المالكة للمعلومة البيئية تمكينهم منها(2) .

أما في فرنسا فقد اعتبر المشرع الفرنسي تمكين المواطنين من المعلومات البيئية تعبير عن ديمقراطية المشاركة الجماهيرية في مواجهة المشاكل البيئية . فإذا كانت حماية البيئة التزام على عاتق الدولة ، فإنها قبل كل شيء واجب على المواطنين في حمايتها و صيانتها بعد الاستعلام عنها (3) .

1- وفي هذا الإطار فإن المادة 23 من مسودة قانون حماية البيئة الجديد اعتبرت أن الحق في الاضطلاع على المعلومات المتعلقة بحماية البيئة والصحة العامة من بنك المعلومات يكون مجانيا .

2- إذ نصت المادة 11 من مسودة مشروع قانون حماية البيئة الجديد على انه يمكن لكل شخص يرى قدر بأن الإرادة قد تعسفت في رفض طلبه المتعلق بالحصول على معلومات بيئية أو تجاهلت طلبه من خلال ردها غير المقنع ، أن يقدم طعنا قضائيا أمام الجهات القضائية الإدارية أو العادية وفقا للإجراءات المعمول بها في مثل هذا الشأن .

3- Michel Prieur , op. , cit. , P 101 .

وتطبيقا لذلك فقد نصت المادة L200-2 من القانون الريفي الفرنسي على انه : "من الواجب على كل فرد السهر على حماية ووقاية البيئة " .

لتكريس هذا المبدأ (مبدأ الإعلام) يمكن للمواطنين مباشرة أو عن طريق الجمعيات المنتسبين لها أن يتحصلوا على المعلومات البيئية ، أو يشاركوا في القرارات التي لها تأثير على البيئة(1) . وقد

عمل المشرع الفرنسي في تمكين المواطنين من المعلومات البيئية تكرسا للإعلانات الدولية لاسيما إعلان "ريودي جانيرو" من خلال المبدأ العاشر منه ، واستجابة للتوصيات الأوروبية .

فمند أن أنشأت وزارة البيئة عملت هذه الأخيرة على تمكين جمعيات حماية البيئة بالخصوص بالمعلومات المتعلقة بالبيئة والمشاكل المرتبطة بها تطبيقا لقانون رقم 76-629 المؤرخ في 12 أكتوبر 1976 وكذلك "قانون بوشاردو" المؤرخ في 12 جويلية 1983 المتعلق بديمقراطية التحقيقات العمومية وحماية البيئة . كما أن قانون رقم 79-587 المتعلق بتحسين العلاقة بين الإدارة والمواطنين قد أكد على أهمية مبدأ الإعلام في تثقيف والتأسيس لوعي بيئي لدى المواطنين ، وبمدى أهمية حماية البيئة (2)

وتطبيقا لتوجيه الأوروبي رقم 90/313/CEE المؤرخ في 7 جوان 1990 المتعلق بالإعلام حول جمع ، نقل ، معالجة ، تخزين النفايات فقد صدرت عدة نصوص قانونية تؤكد حق المواطنين الفرنسيين في الإعلام البيئي ، منها ما يتعلق بالإعلام حول المخاطر الكبرى (3) ، ومنها ما يتعلق بوضع لجان محلية للإعلام (4) وأخرى وطنية للنقاش العام حول المشاكل البيئية (5) .

1- "cette participation est un apport majeur de la conservation de l'environnement et à la protection des droits de l'homme: par son double aspect qui apporte à la fois droit et devoirs aux individus, le droit de l'environnement transforme tout ce domaine en sortant les citoyens d'un statut passif de bénéficiaires et leur fait partager des responsabilités dans la gestion des intérêts de la collectivité tout entière " d'après Michel Prieur , op., cit., P 101 .

2- Philippe ch.- A. Guillot , op. , cit. , P 41 .

3- D'écrit n° 90-918 du 11 octobre 1990 ,relative a l'information aux risques majeurs.

4- Loi n° 92-654 du 13 juillet 1992 relative de la mise en place des commissions locales d'information .

5- Loi n° 95-101 du 16 juin 1995 relative à la création d'une commission national du débat public .

وبفعل تكريس هذه المبادئ بدأ التأسيس لتحول جديد في مجال المسؤولية المدنية وإبراز ملامح جديدة لها نتناولها بالتفصيل في العنصر الموالي .

ثانيا : نحو ملامح جديدة لمسؤولية الملوث البحري :

تتميز العديد من النظم البيئية الحديثة بملامح وسمات عديدة سواء في التشريعات الوطنية أو التوجيهات الحديثة ، ومن هذه الملامح المستقرة أن المسؤولية المدنية للملوث البحري هي مسؤولية

موضوعية ومطلقة . فلقد أضحى الأخذ بالمسؤولية المطلقة السمة الغالبة للأنظمة البديلة لدعوى المسؤولية بعدمت بروز عدم قدرة الخطأ كأساس للمسؤولية على تحقيق أكبر قدر لحماية المضرورين⁽¹⁾ ، وهو الوضع الذي جعل المشرع الجزائري على رأي أستاذنا "محمد بن عمار" يأخذ بها متى تعلق الأمر بمسؤولية مالك السفينة المحملة بالمخروقات .

كما أن مواجهة مخاطر التطور العلمي ، والأخطار التكنولوجية الحديثة دفعت للأخذ بالمسؤولية الموضوعية المطلقة في المجالات الحديثة كمسؤولية المنتج عن الأضرار التي تسببها منتجاته المعيبة والتوجه نحو اعتناق المسؤولية الموضوعية المطلقة في بعض المجالات الطبية⁽²⁾... بحيث أن تطور الصناعة وتعدد المنتجات الملوثة أدى إلى تعقيد إثبات مسؤولية الملوث البحري في ظل القواعد التقليدية. ويزداد الأمر صعوبة كلما كانت المادة الملوثة أكثر تعقيدا من الناحية الفنية، ليصبح معها إثبات الأخطاء الفنية أكثر صعوبة من إثبات الأخطاء العادية. ومن ناحية أخرى كلما مضت فترة زمنية طويلة على إطلاق المواد الملوثة في البحر كلما تلاشت رابطة السببية⁽³⁾. وتطبيقا للمبادئ السابقة فقد بدأت تظهر بعض المبادرات التشريعية تحاول أن تركز نمطا جديدا من المسؤولية المدنية وتخالق القواعد التقليدية في تكوينها وشروط أعمالها .

ولقد أدرك المشرع الأمريكي في مستهل القرن الواحد والعشرين عدم ملائمة المبادئ التقليدية لمسؤولية الملوث البحري لكفالة الحماية الحقيقية للضحايا في مواجهة مخاطر التلوث البحري. لذلك فقد تبني نظرية المسؤولية المطلقة "theory of absolute liability" من خلال سنه لقانون

1- Mohamed Benamar, op. , cit. , P 411 .

2- فقد توسع القضاء في مجال الالتزامات الطبية بتحقيق نتيجة في مجال أعماله الفنية ، إذ سلك القضاء الفرنسي على سبيل المثال المسلك ذاته. فقد وضع على عاتق مراكز نقل الدم التزاما بتحقيق السلامة، بحيث يجب عليها أن تورد دما خاليا من أي عيب. وتطبيقا لذلك قضت محكمة النقض الفرنسية بمسؤولية الطبيب عن إصابة المريض بالزهري ، نتيجة نقل له دم ملوث بمكروب هذا المرض .

3- د.محسن عبد الرحمان قدوس ، مدى التزام بضمان السلامة في مواجهة مخاطر التقدم العلمي ، دار النهضة العربية ، بدون سنة نشر، ص 11 وما يليها .

التلوث بالزيت لسنة 1990 (OPA) "Oil pollution Act" والذي يقوم على أساس المبادئ السابق شرحها كمبدأ الحيطة والحذر ، مبد الملوث يدفع⁽¹⁾ ...

فضلا على اعتبارات العدالة التي تأبى أن تحمل المضرور ما وقع له من أضرار دون أن يستطيع إثبات ما يدعيه ، فإن من مارس النشاط الملوث وتحصل على فوائد ويجني ثمار الاستغلال فإنه وبالمقابل تكون عليه مسؤولية تعويض ما ألحقه بالغير من خسارة .

تقوم نظرية المسؤولية المطلقة على الاكتفاء بوقوع الضرر وإثبات علاقة السببية بينه وبين النشاط الذي أحدثه ، وتطبيقا لذلك فإن قانون التلوث بالزيت (OPA) يسري على كل تسرب بالزيت يصدر من السفن أو غيرها، كما يسري على كل التسربات الأخرى التي من شأنها أن تلوث البيئة البحرية ، ومع ذلك فقد خصصت أغلب موادده للتلوث الزيتي باعتبار أن أكبر الكوارث البحرية تنجم عن التسرب البترولي (2) .

رتب قانون التلوث الزيتي الأمريكي مسؤولية شديدة على كل من تسبب في تلويث البيئة البحرية ، إذ يتسم نطاق تطبيقه بالاتساع الجغرافي لشمول مياه المحيطات ، والمياه الساحلية والمياه الداخلية للولايات المتحدة الأمريكية (3) . ولتحقيق هذا الغرض أوجب القانون تدابير فنية يجب مراعاتها لمنع وقوع الأضرار (4) ، واتخاذ كافة الإجراءات الضرورية الوقائية لحفظ الموارد الطبيعية ومنع تبديدها ، ومنع إلحاق الضرر بالممتلكات أو الحياة البحرية (5) .

ولقد استقر قانون (OPA) بشأن تعويض المتضررين وجعله حقا ثابتا لكل من الحكومة الفدرالية ولحكومات الولايات المختلفة ، كما يثبت لكل من تضرر الحق في المطالبة بالتعويض عن الأضرار والخسارة التي تؤدي إلى الانتقاص من استعمال الموارد البحرية الطبيعية ، وكذا الأموال المملوكة. كما ينصرف حق التعويض إلى الأشخاص الخاصة سواء كانوا أفراد بدواتهم أو

-
- 1- د. جلال وفاء محمدين ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت ، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2001 ، مصر ، ص 51.
 - 2- وقد كان لوقوع كارثة "Exxon Valdez" الأثر الكبير الذي جعل الولايات المتحدة الأمريكية لتسلك طريقا خاصا بما سنت من خلاله قانون التلوث الزيتي لسنة 1990 والذي تضمن بموجبه حصول المتضررين على مبالغ تعويض مرتفعة جدا مقارنة بالقوانين السابقة .
 - 3- وقد جاءت التدابير الجديدة أكثر شدة من سابقتها ، خصوصا منها الجوانب المتعلقة بالوقاية البحرية ومنع حوادث التلوث . حيث فرضت التزامات عديدة على الجهة المستغلة في اتخاذ الإجراءات الوقائية التي تعكس الخبرة الفنية المعاصرة بغية السيطرة على عمليات التلوث والحيلولة دون وقوع حوادث ضخمة .
 - 4- ومنها على سبيل المثال مستلزمات تغليف آبار البترول ببطانات التغليف أو الإسمنت ، تهيئة وسائل منع الانفجار وتحديثها ...
 - 5- د. عباس هاشم الساعدي ، المرجع السابق ، ص 117 وما يليها .

مجتمعين في شكل اشخاص معنوية تجمعهم مصالح مشتركة مثل شركات خاصة أو جمعيات (1) .

أحدث قانون (OPA) ثورة قانونية على المفاهيم الكلاسيكية في مجال التعويض بإتاحته الفرصة للأشخاص الخاصة المطالبة بالتعويض عن الخسارات الاقتصادية "Economique Losses" التي تلحق بهم بسبب الأضرار التي تصيب المصادر الطبيعية ، إذ لم يشترط لقبول دعوى التعويض ثبوت ملكية المال محل الضرر أو إدارته للمضرور . وعليه يجوز للمضرور الحصول على التعويضات

عن دخل مفقود أو كسب فائت لعدم القدرة على استعمال الموارد الطبيعية التي تضررت بفعل التلوث البحري (2) .

بالرغم من أن قانون (OPA) كان صارما مع الشخص المسئول يجعل مسؤوليته عن التلوث موضوعية ، تتعقد دون لزوم إسناد أي إهمال أو خطأ في جانبه ، إلا أن القانون ومع ذلك وضع حدودا قصوى للتعويض المالي الذي يلتزم به الشخص المسئول تجاه المضرورين في حوادث التلوث البحري . وبهذا فقد أقام المشرع الأمريكي نوعا من التوازن في تقرير مبدأ المسؤولية الموضوعية وبين مبالغ التعويض التي يلتزم بها الشخص المسئول (3) .

وقد حدى المشرع الفرنسي حدو المشرع الأمريكي في تبني نظرية المسؤولية المطلقة من خلال قانون رقم 699-2003 المتعلق بالوقاية من الأخطار التكنولوجية والطبيعية وجبر الأضرار (4) . وبموجب هذا القانون فقد عدّل المشرع الفرنسي بالأساس قانون البيئة من خلال إدخال وضعيتين أساسيتين، الأولى وقائية بفرض مجموعة من الالتزامات الجديدة على الملوث البيئي كالاتزام بالإعلام حول السياسة الوقائية المتبعة من طرفه عن مخاطر التلوث المحتمل استحداثها بفعل ممارسة الأنشطة الملوثة وكذلك الالتزام بالحيطه والحذر في ممارسة الأنشطة الملوثة باتخاذ جميع التدابير

-
- 1- حيث قررت إحدى المحاكم الفيدرالية في قضية: Louisiana ex Rel Guste v. M/V testbank بأنه يجوز للصيادين الذين يعتمدون على الصيد كمصدر لرزقهم المطالبة بالتعويض عن الفقد والخسارة في الدخل نتيجة للتلوث البحري بالزيت، نقلا عن د. جلال وفاء محمدين ، المرجع السابق ، ص 66 .
 - 2- ولقد ظهر أن القضاء الأمريكي انحاز إلى جانب المضرورين للحكم لهم بتعويضات عن الخسارات الاقتصادية بسبب تلوث المصادر الطبيعية، ففي قضية "sekco Energy" ذكرت المحكمة أن مالك منصة الحفر يمكنه المطالبة بالتعويض عن الخسارة الاقتصادية المدعى بها ، على الرغم من عدم إصابته بأي ضرر مادي .
 - 3- فلقد حدد قانون (OPA) مبالغ التعويض عن مصروفات وتعويضات إزالة التلوث في حالات ناقلات الزيت بمبلغ 1200 دولار للطن من الحمولة أو مبلغ عشرة ملايين دولار بالنسبة إلى السفن التي تزيد حمولتها عن 3000 طن، ومبلغ مليوني دولار بالنسبة للسفن التي تقل حمولتها عن 3000 طن . نقلا عن د. جلال وفاء محمدين ، المرجع السابق ، ص 102 .

4- Loi n^o2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages , J.O ,du 31 juillet 2003, P 13021.

الوقائية اللازمة لتفادي أي حادث من شأنه أن يهدد البيئة في عمومها (1) . والثانية ردعية من خلال جعل مسؤولية الملوث البيئي مطلقة لا يمكن إعفائه منها مهما قدم من المبررات .

ومرد هذا التشدد في موقف المشرع الفرنسي ناتج عن الكوارث البيئية التي عرفتتها فرنسا في الآونة الأخيرة ، فمن جهة ذلك الانفجار المروع الذي وقع بمصنع AZF بمدينة "تولوز" والذي خلف كارثة إيكولوجية بمدينة "تولوز" ، ومن جهة أخرى تلك التسربات السامة التي هددت الحياة على

السواحل البحرية والناجمة عن مصنع "Metal europ" وما خلفته من أضرار على الحياة البحرية عموماً (2). وقد نص قانون 30 جويلية 2003 على تدعيم الآليات المالية للمؤسسات والمصانع بطريقة تضمن بشكل كاف إزالة التلوث من المواقع الصناعية ، من خلال إيجاد ضمانات تقنية ومالية . وقد ربط هذا القانون منح الرخصة للمؤسسات المصنفة بمدى امتلاك هذه المؤسسات للضمانات التقنية والمالية (3) .

تضمن قانون 30 جويلية 2003 مجموعة من الالتزامات القانونية التي يجب على أي متعامل اقتصادي أن يأخذها بعين الاعتبار منها الالتزام بالإعلام، الالتزام بالحيطه والحذر ، الالتزام بالوقاية... وأن الإخلال بهذه الالتزامات سيحرك بصفة تلقائية مسؤولية الملوثة (4).

ومبررات بعض التشريعات في الأخذ بالمسؤولية المطلقة كثيرة منها أن نقل المحروقات مثلاً بحراً أو إغراق النفايات في البحر أو القضاء على الثروة الحيوانية والنباتية هو من النشاطات الخطرة في ذاتها ، لذا فإنه من المنطقي أن تتجه التشريعات الحديثة التي تبني نظرية المسؤولية المطلقة كأساس لمسؤولية الملوثة البحري . وبمقتضى هذه النظرية يكون الشخص مسؤولاً عن الأضرار التي يحدثها نشاطه الملوثة حتى ولو كان حريصاً ولم يصدر منه أي خطأ . وعليه تنعقد مسؤولية الملوثة البحري عن أضرار التلوث دون الحاجة إلى إثبات إهماله أو خطئه . ولا شك أن في ذلك حماية أكبر للمضرورين ، فكلما أدت حوادث التلوث البحري إلى أضرار جسيمة للأفراد والممتلكات والطبيعة على السواء ، فإن نظرية المسؤولية المطلقة تكون الأساس المناسب لحماية

1- Blandine Rolland, op. , cit. , P 369 .

2- Blandine Rolland , les poursuites à l'égard de la société mère en cas d'atteinte à l'environnement causée par une filiale, environnement 2003 fiche Prat n° 06 .

3-véronique Mansuy , les capacités techniques et financières de l'exploitant d'installations classés , environnement 2003 , fiche Prat n° 06 .

4-voir Michel Prieur , op. , cit. , P 137 et Anne Guegan , op. , cit. , P 149 .

المضرورين . فالمضرور يكفيه إظهار حدوث الضرر بغض النظر عن درجة الوقاية التي يبذلها الملوثة البحري لمنع الضرر (1) .

تفترض هذه المسؤولية في حالة تعدد الأشخاص المسؤولين تضامناً أمام المضرورين عن مبالغ التعويض المقررة (2) . فقد أجاز قانون (OPA) الأمريكي للمتضررين حق مطالبة المسؤولين عن الأضرار فرادى أو مجتمعين (3) . وينصرف وصف الضرر وفق هذه النظرية إلى الأخذ بالمفهوم الموسع له

، ليشمل أي ضرر يحدث للبيئة البحرية إثر تسرب أو اشتعال أو انفجار أية مادة ملوثة . وقد يفسر سبب الأخذ بهذه الفكرة إلى توسيع مجال التعويض ، إذ أن الأضرار الناشئة عن التلوث البحري كما سبق البيان قد تكون أضرار يتراخى ظهور أعراضها إلى وقت قد يطول لفترات طويلة لتصل في بعض الأحيان إلى عشرات السنين .

وفي نفس السياق فإن فداحة الأضرار الناجمة عن النشاط البحري الملوث كان وراء تزايد اتجاه الفقه الدولي نحو المطالبة بتطبيق نظرية المسؤولية المطلقة⁽⁴⁾ . ويعتبر هذا الاستحسان قديماً في عمر الزمن ، فقد نصت مثلا المادة 594 من مشروع تدوين القانون الدولي الذي أعده عام 1911 الفقيه الإيطالي (Paskal Vior) على أن " تسأل الدولة مباشرة عن الأعمال التي تقوم بها حتى ولو كانت مشروعة ومبررة ، ما دامت تلحق أضرارا بدول أجنبية أو برعاياها " وتنص أيضا المادة 598 على أنه : " لا تعف الدولة من المسؤولية إذا قامت بعمل لا يجرمه القانون الدولي ، مادام أن هذا العمل قد ألحق الضرر بدولة أجنبية أو برعاياها وقامت به الحكومة بإرادتها⁽⁵⁾ .

يميل أغلبية فقهاء القانون الدولي المعاصر إلى ضرورة الأخذ بنظرية المسؤولية المطلقة بالنسبة للأضرار البيئية الناشئة عن الأنشطة الصناعية والتكنولوجية الحديثة ، خاصة في الحالات التي لا يكون فيها خطأ صادر عن القائم بالنشاط الملوث الضار ظاهرا ، أو أنه لا يمكن وصف العمل

-
- 1- د. عباس هاشم الساعدي ، المرجع السابق ، ص 205 وما يليها .
 - 2- وتطبيقا لذلك فقد وسع المشرع الأمريكي من الحالات التي يفقد فيها الشخص المسفول ميزة تحديد مسؤوليته لتتحول إلى مسؤولية غير محدودة .
 - 3- د. سعيد السيد قنديل ، المرجع السابق ، ص 123 وما يليها .
 - 4- وقد عالج الفقيه الفرنسي "بول روتير" هذا الموضوع بقوله: "إن الأضرار الجسيمة التي قد تحدث في أعقاب التقدم العلمي للحياة الحديثة التي تخلق المشاكل بدأت القوانين الوطنية في مواجهتها ، وأن القانون الدولي لا يمكنه تجاهل ذلك طويلا وأن تصرفا مشروعا للدولة قد ينتج عنه أضرار لا يمكن حصرها، وأمام هذا الاحتمال يجب أن نتجه إلى وضع قواعد جديدة لجبر هته الأضرار " نقلا عن عبد السلام منصور عبد العزيز الشويحي ، المرجع السابق ، ص 72 .
 - 5- د. أحمد عبد الكرم سلامة ، المرجع السابق ، ص 475 وما يليها .
- الملوث بأنه عمل غير مشروع . وتطبيقا لهذه النظرية فقد أخذت عدة اتفاقيات دولية بها صراحة ومنها على سبيل المثال :

01- اتفاقية بروكسل المبرمة في 29 نوفمبر عام 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت ، فقد أخذت هذه الاتفاقية بالمسؤولية المطلقة لمالك السفينة عن الأضرار البيئية التي تحدثها السفينة أثناء إبحارها⁽¹⁾ . فقد نصت المادة 01/03 منها على أن " مالك السفينة وقت وقوع

الحادث، أو وقت وقوع أول حدث إذا اشتملت الحادثة على سلسلة من الأحداث، يكون مسئولا عن أي ضرر تلوث سببه البترول المتسرب أو المفرغ من السفينة كنتيجة للحادث " . وفي نفس الإطار أكدت اتفاقية 1992 التي عوضت اتفاقية عام 1969 في مجال المسؤولية عن أضرار التلوث بالبترول على المسؤولية المطلقة . وتضع الاتفاقية في هذا الشأن مبدأ " الملوث يدفع " أول سند لتحريك دعوى المسؤولية والتعويض (2) .

02- في مجال التلوث البحري بالمواد النووية أخذ بنظرية المسؤولية المطلقة في اتفاقيتان هما اتفاقية بروكسل لعام 1962 المتعلقة بمسؤولية مستغلي السفن النووية، حيث نصت صراحة المادة 11/02 على أنه: " يعتبر مشغل السفينة مسئولا مسؤولية مطلقة عن جميع الأضرار النووية، عندما يثبت أن هذه الأضرار وقعت نتيجة لحادثة نووية مسببة عن وقود نووي ... " (3) ونفس المنحى ذهبت إليه اتفاقية بروكسل لعام 1981 المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية والتي أخذت صراحة بالمسؤولية المطلقة (4) .

03- وفي مجال المسؤولية عن التلوث الذي تحدثه أجسام الفضاء ، فإن اتفاقية المسؤولية المدنية عن الضرر الذي تسببه أجسام الفضاء التي فتح باب التوقيع عليها عام 1972 نصت في المادة 02 منها على أن : " تسأل دولة بصفة مطلقة عن دفع التعويض عن الضرر الذي تسببه أجسامها الفضائية على سطح الأرض أو الطائرة في حالة طيران " .

1- وقد صادقت عليها الجزائر بموجب أمر رقم 72-17 مؤرخ في 25 ربيع الثاني عام 1392 الموافق لـ 07 يونيو 1972 يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التلوث بالمخروقات الموقع عليها ببروكسل في 29 نوفمبر 1969 ، ج.ر العدد 53 لسنة 1972 .

2- د.محمد بوسلطان ، المرجع السابق ، ص 15 .

3- نقلا عن د.أحمد عبد الكريم سلامة ، المرجع السابق ، ص 479 .

4- د.محمد البزار ، المرجع السابق ، ص 363 .

فطبقا لهذه النصوص وغيرها فقد عمل المجتمع الدولي على وضع نظم قانونية استثنائية لمواجهة الآثار الضارة للأنشطة الملوثة للبيئة ومنها الأنشطة البحرية التي هي في غالبيتها أنشطة استثنائية في خطورتها ومنها نظام المسؤولية المطلقة التي هي في الأصل من النظم القانونية الاستثنائية . إذ أن إعمال أحكامها دوليا في مجال الأضرار الناجمة عن التلوث البحري يرى الكثير من فقهاء القانون الدولي فيه بأنه يتلاءم ومواجهة هذه الأضرار .

وتطبيقا لذلك فقد أخذ القضاء الدولي في عدة قرارات دولية صادرة عنه بنظرية المسؤولية المطلقة في مجال حماية البيئة البحرية ، ومنها القرارات الصادرة عن محكمة التحكيم في قضيتي مصنع صهر المعادن في قضية "Trial smelter"⁽¹⁾ وقضية بحيرة لانو "Lac Lanoux"⁽²⁾ والتي حسمت محكمة التحكيم فيها موقفها وقررت صراحة الأخذ بتلك النظرية .

-
- 1- وتعود وقائع هذه القضية إلى وجود مصنع صهر المعادن في مدينة "ترايل" الكندية ، وجرء الأبخنة والنفائات التي كان يقذفها تقدمت الولايات المتحدة الأمريكية بطلب لتعويض الخسائر التي لحقت بالأشخاص والممتلكات ، فقررت محكمة التحكيم التي شكلتها الدولتان تمكين المتضررين من تعويضهم عن الخسائر بناء على نظرية المسؤولية المطلقة أنظر د. أحمد عبد الكريم سلامة ، المرجع السابق ، ص 479 .
 - 2- وتتلخص وقائع تلك القضية في أن فرنسا أقامت محطات توليد الطاقة الكهربائية على بحيرة "لانو" والتي يستمد نهر "الكارول" الإسباني مياهه منها، إذ ادعت إسبانيا أن ذلك يلوث مياه نهرها. وعلى إثر نزاع نشب بينهما اتفق الطرفان على اللجوء إلى محكمة تحكيم مكونة من محكمين والتي قضت في قرارها بالتزام فرنسا بتعويض إسبانيا بناء على أحكام المسؤولية المطلقة . أنظر د. أحمد عبد الكريم سلامة ، المرجع السابق ، ص 479 .

المبحث الثاني :

مساهمة الآليات الجماعية في تعويض المتضررين .

إلى جانب آلية المسؤولية الفردية توجد هناك آليات جماعية لتعويض ضحايا الأضرار الناجمة عن نشاط الملوث البحري . وتتسم هذه الآليات الجماعية فيما يخص الأضرار الناجمة عن النشاط البحري

الملوث بكونها ذات طبيعة قاعدية (à caractère normatif) تقتضي التدخل المباشر أو غير المباشر للدولة للتعويض عن الأضرار التي تترتب عن حادثة التلوث⁽¹⁾. غير أن هذا الحل المباشر يتطلب درجة أعلى من التضامن المؤسسي، وقد اكتسى هذا الحل الجماعي بعدا عالميا بداية مند سنة 1997. فقد نصت عدة اتفاقيات دولية على تضامن الدول الأطراف من أجل تعويض الأضرار الناجمة عن التلوث، ونظرا لزيادة هذا النظام الدولي الجماعي للتعويض فقد استلهمت التشريعات الداخلية أحكامه وعملت على الأخذ بها⁽²⁾. ومن هنا عملت الدول على تجسيد هذه الآليات الجماعية في قوانينها الداخلية، من خلال تقنية التأمين وما تمنحه من مزايا لتضمن بها التعويض العادل للمتضررين (المطلب الأول) وكذلك تقنية صناديق الضمان الخاصة بضحايا التلوث نزولا عند اعتبارات اجتماعية وعدلية وتعويضية (المطلب الثاني).

1- د. محمد البراز، المرجع السابق، ص 390.

2- وبالنظر أيضا إلى أهمية وزيادة هذا النظام الدولي للتعويض فقد استلهمته وأخذت به اتفاقية فيينا المؤرخة في 29 سبتمبر 1997 بشأن التعويض التكميلي عن الأضرار النووية المعدلة لاتفاقية فيينا لسنة 1963.

المطلب الأول : إجبارية التأمين ضد مخاطر التلوث البحري .

يلعب التأمين دورا هاما في المجتمعات الحديثة في ظل تعدد أنواعه حتى كاد يغطي كافة أوجه الأنشطة، وما ذلك إلا لمحاولة تغطية التطور الحاصل في شتى مجالات الحياة وما يصاحبها من خطورة المسؤوليات المرتبطة بها، وظهور مخاطر جديدة كالطاقة النووية وأخطار المنتجات المعيبة وأخطار المعلوماتية وأخطار التلوث البيئي. وحيث أن هذه المخاطر الحديثة تتميز بأضرار بالغة الخطورة أصبح

نظام التأمين عليها إجباري من خلال فرض رقابة الدولة على بوليصة التأمين (الفرع الأول) ، غير أن شركات التأمين بدأت في فصل المخاطر البيئية عن بواليص التأمين العامة ، والتركيز على مخاطر بيئية محددة بوضوح وتحديد الأقساط بناء على ذلك . ورغم ذلك يشير البعض إلى عدم نضج سوق التأمين عن المسؤولية البيئية ، ويظهر ذلك من خلال قصور نظام التأمين عن تغطية أخطار التلوث (الفرع الثاني) .

الفرع الأول : إلزامية اكتتاب الملوث البحري في بوليصة التأمين .

من أجل توفير حماية فعالة لضحايا النشاط البحري الملوث تقتضي النصوص المتعلقة بالمسؤولية المدنية في هذا الميدان بإلزامية التأمين ضد التلوث ، إذ يكون الأشخاص المسؤولون عن الأضرار الناجمة عن النشاط البحري الملوث مجبرون على الاكتتاب لدى إحدى شركات التأمين لتغطية مسؤولياتهم. ويهدف التأمين عن مسؤولية الملوث البحري إلى نقل كل تكاليف إصلاح الضرر الناجم عن النشاط الملوث ووضعه على عاتق شركات التأمين .

يمكن تعريف تأمين مسؤولية الملوث البحري على أنه عقد بموجبه يلتزم المؤمن بضمان المؤمن له من رجوع الغير عليه بالتعويض عن الأضرار التي تصيب الغير الناشئة عن الأخطار المؤمن منها وذلك مقابل " أقساط " أو " اشتراكات " يلتزم المؤمن له بدفعها. لذا فإن تأمين مسؤولية الملوث البحري تهدف إلى ضمان المؤمن له وحمايته من رجوع غيره عليه بالتعويض نتيجة تحقق الصفة التعويضية في تأمين المسؤولية ، ومن ثم فإن تأمين المسؤولية هو تأمين لدين ويمثل ضمانا للمؤمن له في تعويضه عما دفعه لغيره الذي أصابه الضرر ، وعن المصروفات التي تستلزمها الأعمال القضائية التي يقوم بها، ويعرف هذا المبدأ بمبدأ (ادفع لكي يدفع لك) Pay to be paid⁽¹⁾ .

1- د. عبد القدوس عبد الصديق ، تأمين المسؤولية وتطبيقاته ، رسالة دكتوراه ، كلية الحقوق ، جامعة القاهرة ، 1999 ، ص 76 وما يليها .

لقد أصبح التأمين عن مسؤولية الملوث البحري يمثل حلا مفيدا لمشاكل إفلاس الملوث البحري المتسبب في الضرر . كما أن لهذا النظام -التأمين- فاعلية حقيقية في ضمان تعويض ضحايا الأضرار الناجمة عن التلوث الخطير، بالإضافة إلى تأثيراته الردعية ضد عمليات التلوث الإرادي وتأثيراته الوقائية ضد الإهمال⁽¹⁾ .

اشترط المشرع الجزائري إلزامية التأمين على بعض الأخطار التي تشكل عبئا ثقيلا على ميزانية الدولة مثل إلزامية التأمين على الكوارث الطبيعية⁽²⁾ ، وإلزامية التأمين عن المسؤولية المدنية لنشاط المهنيين اتجاه المستهلكين، وكذا إلزامية التأمين على المسؤولية المدنية للشركات والمؤسسات التابعة للقطاعات الاقتصادية المدنية⁽³⁾ ... غير أن مجموع النصوص المكونة لمنظومة التأمين في الجزائر لم تنص صراحة على إلزامية التأمين ضد الأضرار الإيكولوجية الناجمة عن التلوث في عمومها، والتي لا تقل خطورة في مداها وانعكاساتها على الطبيعة والاقتصاد الوطني والصحة والسكان ، الشيء الذي يقودنا إلى دراسة هذا الموضوع ضمن النصوص العامة المتضمنة للتأمين ضمن المنظومة القانونية الجزائرية .

نظم المشرع الجزائري أحكام التأمين من خلال عدة نصوص آخرها قانون رقم 04-06 الذي عدل وتمم الأمر رقم 07-95 وألغى بموجبه جميع الأحكام المخالفة له ، بالإضافة إلى أحكام القانون المدني لاسيما المواد من 619 إلى 625 . ويقوم التأمين في مفهومه الحديث على فكرة التعاون الذي بمقتضاها يتحمل كل الملوئين الآثار المضرة لنشاطهم الملوث ، عن طريق تجمعهم في صورة خاصة باعتبارهم يعرضون الغير لخطر واحد يقع عادة بالنسبة للبعض منهم فقط ، فيتعاونون فيما بينهم على تعويض المتضررين عن طريق دفع اشتراكات أو أقساط يلتزم بها كل واحد منهم اتجاه شركة التأمين .

1- د. نبيلة إسماعيل رسلان ، المرجع السابق ، ص 126 .

2- المنصوص عليها بموجب أمر رقم 03-12 المؤرخ في 26 غشت 2003 والمتعلق بإلزامية التأمين على الكوارث الطبيعية ، ج ر رقم 64 لسنة 2003 . وقد أُلزم المشرع الجزائري بموجب هذا الأمر التأمين ضد الكوارث الطبيعية كالزلازل والفيضانات وسوائل الوحل والعواصف

والرياح الشديدة وتحركات قطع الأرض . ولقد كان للزلزال الأخير الذي ضرب الجزائر الأثر الكبير في إصدار هذا الأمر .

3- المنصوص عليها بموجب أمر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق لـ 25 يناير سنة 1995 يتعلق بالتأمينات والمعدل والمتمم بقانون رقم 06-04 المؤرخ في 21 محرم عام 1427 الموافق لـ 20 فبراير سنة 2006 .

ويفترض عقد التأمين وجود خطر معين يتم التأمين عليه وقيمة مالية يحصل عليها المؤمن له من المؤمن عند وقوع الخطر⁽¹⁾ . ويهدف التأمين إلى حلول شركة التأمين محل المؤمن له (الملوث البحري المسئول عن الضرر) عند رجوع المتضرر عليه بالتعويض . وعلى هذا فإن الهدف من التأمين ليس تعويض الضرر الذي لحق المتضرر، ولكن تعويض الخسائر التي تصيب الملوث البحري نتيجة التزامه بدفع التعويض للمضرور . فوفقا للمادة 56 من الأمر رقم 95-07 المعدل والمتمم يتم التأمين بموجب

عقد تضمن بمقتضاه شركة التأمين الأضرار التي تلحق المؤمن له نتيجة رجوع المتضرر عليه، أي أنه تأمين لدين في ذمة الملوثة البحري . لذا لا يظهر آثاره بمجرد وقوع الضرر وإنما بتحقيق دعوى المسؤولية⁽²⁾ .

نظرا لأهمية التأمين عن مسؤولية المهنيين (أين يعتبر الملوثة البحري مهني في غالب الأحوال) تدخل المشرع الجزائري بنص عام وجعله إجباريا من خلال المادة 168 من الأمر رقم 07-95 المعدل والمتمم، ورتب عقوبات جزائية على عدم الامتثال لإلزاميته في المادة 184 من نفس الأمر . وعلى إثر ذلك يلتزم كل صاحب نشاط ملوثة باكتتاب في عقد للتأمين يغطي به مسؤوليته عن الأضرار التي يحدثها نشاطه الملوثة ، لتحمل شركات التأمين تعويض المتضررين عن الأضرار المادية وجسمانية التي وقعت لهم .

إن الغرض من هذه الإلزامية التي فرضها المشرع الجزائري هي ضمان حق المضرور في الحصول على التعويض المحكوم به من شخص أكثر ملاءمة (شركة التأمين) من الملوثة البحري الذي لا يخشى معه المضرور ضياع حقه . لذا صاغ المشرع الجزائري قواعد التأمين بصفة آمرة وجعلها من النظام العام لا يجوز الاتفاق على مخالفتها ، ولا يمكن للملوثة البحري أن يتحلل منها مهما بلغت ملاءته المالية ، ومهما كانت الضمانات التي يعرضها⁽³⁾ .

ونطاق تطبيق إلزامية التأمين من حيث موضوعه تشمل جميع الصناعات ، ومن حيث الأشخاص الملتزمين به تشمل مالك النشاط الملوثة أو مستغله أو المنتفع به على حد السواء . أما

1- د. مصطفى محمد الجمال ، أصول التأمين (عقد التأمين) الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان ، 1999 ، ص 33.

2- كحيل كمال، المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ، مذكرة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة جيلالي اليابس، 2001، ص 57 .

3- فقد بدأ المشرع الجزائري صياغة نص المادة 168 من أمر رقم 07-95 المعدل والمتمم بعبارة: "يجب على كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم بصنع أو ابتكار أو تحويل أو تعديل... أن يكتتب تأميناً لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه المستهلكين والمستعملين والغير".

من حيث الأشخاص المستفيدين منه، واستنادا إلى نص المادة 56 من الأمر رقم 07-95 المعدل والمتمم يستفيد من تعويض شركات التأمين الغير بمعناه الواسع.

إن إلزام الملوثة البحري بالتأمين يقوم على هدف أساسي وهو تحقيق مصلحة المضرور من خلال وجود شخص موسر يتولى تعويضه عما لحق به من ضرر، ولذلك فإن أمر رقم 07-95 قد تبنى من خلاله المشرع الجزائري نظام التأمين الإجباري . ويمكن تبرير هذا النظام من خلال سببين،

الأول هو أنه لا يمكن أن تضمن تحت أي ظرف أن يقوم كل المستغلين والملوثين للبيئة البحرية بإبرام عقود تأمين عن أنشطتهم الضارة بالبحر وما قد يترتب على ذلك من مسؤولية. فالواقع يثبت لنا وجود طائفة ولو كانت صغيرة ستفكر في ترشيد نفقاتها للحصول على أقصى ربح ممكن. ويتمثل السبب الثاني في أن تبني مثل هذا النظام في مجال الأنشطة الملوثة للبيئة البحرية يعد بمثابة وسيلة وقاية ضده هذه المخاطر، لأن ربط القسط ومقدار التغطية بوسائل الأمان والوقاية سيترتب عليه بلا شك محاولة من جانب كل الملوثين اتخاذ الحيطة والحذر لتقليل ما سيدفعونه عن طريق تطوير وتحديث وسائل الأمان والوقاية.

أما على الصعيد الدولي فقد اعتنقت العديد من الاتفاقيات الدولية مبدأ إلزامية التأمين ضد مخاطر نشاط الملوث البحري من أجل توفير حماية فعالة لضحايا التلوث البحري. وقد عملت هذه الاتفاقيات على تنظيم كيفية تنفيذ إلزامية التأمين، ووضع الضوابط التي يجب الاستناد عليها لتحقيق هذا الهدف.

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري قد نص على التأمين الإجباري على مسؤولية مالك السفينة جراء التلوث البحري بالزيت وجعل لذلك نصوصا خاصة بداية من المادة 126 وما يليها من مواد القانون البحري الجزائري ، إذ أنه اعتنق في هذا المجال أحكام الاتفاقيات الدولية المصادق عليها في هذا الشأن لاسيما المادة السابعة من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمخروقات الموقع عليها ببروكسل في 29 نوفمبر 1969⁽¹⁾ . وتأكيدا على ذلك تنص المادة 130 من القانون البحري صراحة على أنه يلزم مالك السفينة التي تنقل أكثر من 2000 طن من الوقود بدون ترتيب كحمولة بإنشاء تأمين أو كفالة مالية ، وهو في

1- والمصادق عليها بموجب أمر رقم 72-17 مؤرخ في 25 ربيع ثاني 1392 الموافق لـ 07 يونيو سنة 1972 المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمخروقات الموقع عليها ببروكسل في 29 نوفمبر 1969 .

هذا الموقف سار في نفس السياق الذي سار عليه المشرع المصري ، إذ تنص المادة 59 من قانون البيئة المصري على نفس التدابير في شأن إلزام مالك السفينة التي تنقل أكثر من 2000 طن من الزيت السائب في شكل شحنة بتقديم تأمين أو أي ضمان مالي آخر⁽¹⁾ .

من هذا المنطلق وفق التشريعين الجزائري و المصري فالسفن التي تقل حمولتها عن هذه الكمية لا يسري عليها النص وهذا الالتزام . وهذا التحديد الرقمي للكمية المنقولة كان محل انتقاد جانب من

الفقه لأن السفن الصغيرة تمارس نشاطها بالقرب من السواحل، الأمر الذي يجعل لها فرصة أكبر في إحداث أضرار تلويث الشواطئ والمياه الإقليمية (2) .

أما على صعيد القواعد الإجرائية فإن القانون أعطى للمضور الحق في استعمال الدعوى المباشرة ضد المؤمن وضد كل ضامن للمتسبب في الحوادث. إذ تسمح الدعوى المباشرة للمضور بأن يطالب بالتعويض مباشرة باسمه الخاص وحسابه الخاص مدين مدينه وفقا لما أنهت إليه المادة 126 من القانون البحري الجزائري. فكل طلب تعويض عن أضرار التلوث يمكن تقديمه بشكل مباشر ضد شركة التأمين أو أي شخص آخر يحمل الضمان المالي الذي يغطي مسؤولية مالك السفينة في حالة التلوث الناتج عن تسرب الزيت أو النفط . ويلاحظ أن المدعي في هذه الدعوى غير محدد بشكل صريح ، وعلى ذلك يصبح كل شخص مقصود من أحكام هذا القانون هو: " كل شخص طبيعي أو معنوي من أشخاص القانون العام أو القانون الخاص ويدخل في ذلك حتى المؤسسات الرسمية للدولة"، متى أثبتوا مصلحتهم في الإدعاء ، ومتى أثبتوا ما أصابهم من ضرر كشرط لقبول دعوى التعويض . وعلى ذلك يتسع مجال الدعوى للمضور مباشرة ومن يحل محله في هذا الحق .

ترتب إلزامية التأمين حقا مباشرا للمضور اتجاه شركة التأمين تعزز حمايته باعتبارها مسؤولا مدنيا عن الملوث البيئي، وتقوي مركزه في الحصول على تعويض عادل يتناسب مع الأضرار الناجمة له (3) . ولكن هل تنسجم قواعد التأمين الحالية مع خصوصيات أضرار التلوث البحري ، في غياب نصوص خاصة عن التأمين على مسؤولية الملوث البحري ؟ ذلك ما سنتناوله في الفرع الموالي .

1- أنظر للمادة 59 من قانون البيئة المصري رقم 04 لسنة 1994 السابق.

2- د. صلاح محمد سليمة، تامين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض، دراسة مقارنة ، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى ، مصر ، 2006 ، ص 742 .

3- د. صلاح محمد سليمة ، المرجع السابق ، ص 05 .

الفرع الثاني : مدى انسجام قواعد التأمين الحالية مع مخاطر التلوث البحري .

تقتضي القواعد العامة للتأمين بأن يلتزم المؤمن (شركة التأمين) اتجاه المؤمن له أو المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه أداءه مبلغا من المال أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المؤمن عليه في العقد (1) . ويتحقق الخطر المؤمن عليه بمجرد حدوث أضرار عرضية تاخذ وصف الحادث (Accidentels) للغير ، والتي تؤدي بهؤلاء أو بذوي حقوقهم إلى المطالبة وديا أو قضائيا بتحميل المؤمن له (الملوث البحري) مسؤولية تعويض الأفعال الضارة وإثارة ضمان المؤمن .

ويعرف الحادث (L'accident) بأنه كل حادث فجائي غير متوقع وخارج عن فعل الضحية والشيء المتضرر⁽²⁾. غير أن التساؤل الذي يثار حول مدى ملائمة الأسس الفنية للتأمين المتعارف عليها في

القواعد العامة ومخاطر التلوث بصفة عامة والتلوث البحري بصفة خاصة؟ للإجابة على

هذا التساؤل وغيره نحاول أن نسقط هذه الأسس على خصوصيات المخاطر الناجمة عن التلوث

البحري (أولا) ومن ثم اقتراح آليات جديدة تتماشى وهذه الخصوصيات.

أولا : خصوصيات مخاطر التلوث البحري وإشكالية التأمين عنها .

سنحاول من خلال هذه الجزئية البحث في مدى ملائمة الشروط العامة للتأمين مع خصوصيات

التلوث البحري من حيث الخطر، الأقساط، مدة الوثيقة ومدى الضمان ...

01- من حيث الخطر المؤمن عليه : يعرف المشرع الجزائري عقد التأمين في المادة 619 من

القانون المدني وتقابلها المادة 747 مدني مصري على أنه : " عقد يلزم بمقتضاه المؤمن بأن يؤدي

إلى المؤمن له أو المستفيد مبلغا من المال أو إيرادا مرتبا أو أي عوض آخر في حالة تحقق الخطر المبني

في العقد وذلك نظير أقساط يدفعها المؤمن له". ومن تم فإن عناصر التأمين ثلاثة هي: الخطر المؤمن

عليه، القسط المتفق عليه، مبلغ التأمين الذي سيدفعه المؤمن للمؤمن له في حال تحقق الخطر .

يعد الخطر المؤمن عليه عصب التأمين، فهو أهم عناصر عقد التأمين ، وبه تتحدد الالتزامات

الناشئة عن هذا العقد. فالمؤمن يلتزم بدفع الأقساط ليستفيد من حلول شركة التأمين محله متى

1- أنظر لنص المادة 619 من القانون المدني الجزائري .

2- د. محمود سمير الشرقاوي ، الخطر في التأمين البحري ، دار القومية للطباعة والنشر ، القاهرة ، 1966 ، ص 66 .

تحقق الخطر. ويكاد يجمع الفقه على تعريف الخطر بأنه: "حادثة احتمالية لا يتوقف تحققها على

محض إرادة أحد الطرفين خاصة إرادة المؤمن له " (1) .

يتضح من التعريف السابق أنه لكي تعتبر حادثة ما خطرا قابلا للتأمين يجب أن يتوافر فيها

شروطان، أولهما بأن تكون الحادثة احتمالية غير مؤكدة الوقوع في ذاتها أو في نتائجها أو في وقت

وقوعها ، وثانيهما بأن يكون الخطر المؤمن عليه حادثا لا يتوقف تحققه على محض إرادة أحد

الأطراف . فالخطر الذي تنتفي فيه صفة الاحتمالية ويصبح تحققه متوقفا على محض إرادة أحد

المتعاقدين لن يكون "خطرا" بالمعنى القانوني للكلمة⁽²⁾. ويترتب على هذا الشرط أن الأخطار غير

العمدية هي وحدها التي تكون قابلة للتأمين ، لأنها أخطار تتميز بأن فاعلها لم يرد إحداث نتيجة تحققها الضرر، ولم تتوفر فيه نية الإيذاء وقصد الإضرار .

نظرا للطبيعة الخاصة لمخاطر التلوث البحري ومدى توافقها مع هذه الشروط كان هذا الأمر سبب في وجود العديد من المشكلات التي أثرت بمناسبة التأمين عن مسؤولية الملوث البحري . فأخطار التلوث البحري كما أسلفنا سابقا تتميز بطبيعة خاصة تجعل من تطبيق القواعد التقليدية للتأمين أمرا في غاية الصعوبة، الأمر الذي واجهه الفقه بالدعوى إلى تطويع هذه القواعد أو سن قواعد قانونية جديدة تماشى وخصوصيات هذه المخاطر ومنها المخاطر التكنولوجية ، المخاطر البيئية ، المخاطر النووية ... (3)

تكمن الصعوبة في خطر التلوث البحري في كونه من الأخطار التكنولوجية الحديثة الذي ينشأ بفعل التدخل الإرادي من جانب المؤمن له ، فضلا عن صعوبة أخرى تتمثل في فترة الضمان بحيث أن مرور الوقت الطويل لحادث التلوث البحري كما هو الشأن بالنسبة للتلوث الإشعاعي أو بفعل المخلفات الصناعية والمنزلية قد يخرج به عن فترة سريان عقد التأمين وبالتالي يخرج من الضمان الذي يستلزمه عقد التأمين طبقا للقواعد الكلاسيكية (4) .

1- د. عبد الرزاق السنهوري ، المرجع السابق ، ص 128 وكذلك H. Grouiel, le contrat d'assurance, 2^{em} edition, Dalloz , 1997 , P 02 .

2- د. محمد حسين منصور ، مبادئ قانون التأمين ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، بدون سنة النشر ، ص 51 .

3- Yvonne Lambert- Faivre, droit du dommage corporel- système d'indemnisation , 3^{em} édition , Dalloz , 1996 , PP 528 , 529 .

4- د. محمد سعيد عبد الله ، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها وفقا لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة ، دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين المقارنة ، رسالة دكتوراه ، كلية الحقوق ، جامعة القاهرة ، سنة 2005 ، ص 609 .

تعتبر أفعال التلوث البحري التي تصدر من المؤمن له (الملوث البحري) تكون في أغلب الأحوال عمدية كإلقاء النفايات مثلا في البحر دون معالجة ، أو الإفراط في الصيد واستعمال الوسائل المحضورة أو إقامة المنشآت الصناعية على السواحل وإلقاء مخلفاتها بالشواطئ... إذ تكون هذه الأفعال في الغالب عن قصد وإرادة . ولما كان مرد هذه الأخطار إلى أفعال إرادية وليس إلى المصادفة البحثة بدأ التشكيك في الصفة الاحتمالية لها . كما أن كثيرا من حالات التلوث البحري لا تكون فجائية ، لأنه يحدث بصفة تدريجية ولا ينكشف إلا بعد مدة طويلة من الزمن ، ويصعب تقديره لأنه قد تمتد

آثاره إلى ما بعد فترة عقد التأمين، ومن ثم فإن أغلب شركات التأمين رفضت الاعتراف به وإدخاله في مجال التأمين⁽¹⁾.

02- من حيث الأقساط الواجبة الدفع : لقيام عقد التأمين يجب أن يكون الخطر المؤمن

عليه قابلا لتقويم المادي لتحديد على ضوئه الأقساط الواجبة الدفع من قبل المؤمن له ، من هذا المنطلق يثير التقويم المالي للأضرار الحاصلة صعوبة كبيرة لاسيما قياس الأضرار الإيكولوجية . ولما كانت القواعد العامة في التأمين تقتضي أن يكون تحديد سعر القسط بما يتناسب وحجم الضرر، فإن ذلك يتعذر تحقيقه في مجال تلك الأضرار، إذ أن القوانين الإحصائية لا تستطيع الوقوف على حجمها. فمن ناحية لا توجد هناك قواعد أو ممارسات واضحة تتعلق بتقدير القيمة الاقتصادية للعناصر الطبيعية للبيئة البحرية، لأن التقويم المعمول به في مجال التأمين هو تقويم اقتصادي محض للأموال المؤمن عليها. فإذا كان الأمر يسير بالنسبة لتقويم الأضرار المالية والمادية ذات القيمة الاقتصادية ، فإن الوضع صعب بالنسبة لتقويم الأضرار الإيكولوجية. الأمر الذي ينجم عنه صعوبة بالغة في تطبيق التقويم الاقتصادي على بعض العناصر الطبيعية كانهيار فصيلة حيوانية أو نباتية أو⁽²⁾ ... ومن ناحية أخرى تثار إشكالية تحديد العناصر الطبيعية المتضررة في ذاتها إذ أن بعضها غير محدد لا يتيسر معرفته والاضطلاع على أسرار⁽³⁾.

يزيد من الأمر صعوبة عدم توفر معطيات ودراسات وتقارير كافية لوصف حالة كل العناصر البحرية الطبيعية، وامتداداتها والأواسط التي يمكن أن تتضرر، الشيء الذي يتعذر معه قياس الخطر

1- د. سعيد سعد عبد السلام ، مشكلة تعريف الأضرار البيئية التكنولوجية ، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون سنة الطبع ، ص 135 وما يليها.

2- ويناس يحي ، المرجع السابق ، ص 295 .

3- Cyril Delkemm , la conservation de la diversité biologique- obligation des états et devoir des citoyens , R.J.E , n° 04 , 1989 , P 400 .

المؤمن عليه . ففي غالب الأحوال يتحدد قياس الخطر بعد التقويم الاقتصادي للممتلكات المتضررة بناء على المعطيات المادية والأضرار البشرية، فأقساط التأمين في هذه الحالة تتحدد على أساس القيمة الاقتصادية لهذه المعدات. وتأسيسا على ذلك فإن الاتصالات التي قمنا بها مع بعض المسؤولين على مستوى الوكالات التابعة لشركات التأمين في ولاية تلمسان لاسيما الشركة الوطنية للتأمين (SAA) والشركة الجزائرية للتأمينات (CAAT) أكدوا لنا رفض وكالاتهم التأمين على مخاطر التلوث البحري باعتبار أن الخطر فيه محققا وأكيدا ، يحتاج تأمين مسؤولية الملوث البحري فيه إلى غلاف مالي ضخم

يتجاوز قدرات شركاتهم المالية في أكثر الأحوال ، بالإضافة إلى أن الخطر المؤمن عليه لا يتوفر على الشروط العامة للتأمين المعروفة طبقاً للقواعد العامة .

ويبقى مع ذلك التأمين أمراً إجبارياً متى تعلق الأمر بالنقل البحري للنفط ، إذ يلتزم مالك السفينة استناداً إلى أحكام المادة 130 من القانون البحري الجزائري بالاكنتاب في التأمين وتقديم ضمان مالي آخر لتغطية مسؤوليته جراء الحوادث البحرية التي قد تقع أثناء نقل النفط بحراً . وقد تميز المشرع الجزائري في الحث على ذلك بالشدة فيما يتعلق بأضرار التلوث بالنفط ، بحيث فرض التزاماً على ملاك هذه السفن التي تنقل النفط من الجزائر أو إليها في أن تكون حاملة لشهادة ضمان المسؤولية . فأى سفينة تزيد حمولتها عن 2000 طن وتستخدم المياه الجزائرية في النشاط الملاحي لنقل النفط كبضاعة يجب أن تخضع لهذا الالتزام⁽¹⁾ .

يعتبر تأمين المسؤولية عن أضرار التلوث بالنفط عملياً يكاد يكون حكرًا على نوادي الحماية والتعويض العالمية، حيث تعجز شركات التأمين الوطنية عن تغطية هذه المسؤوليات وما يترتب عليها من آثار ، لذلك سارع المشرع الجزائري إلى المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها في بروكسل في 29 نوفمبر 1969⁽²⁾ ، وكذا الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن

1- والسفينة المقصودة في هذه المواد والملتزمة بحمل شهادة الضمان المنصوص عليها في المادة 131 من القانون البحري الجزائري هي السفن التجارية الخاصة التي لا تستخدم في الأغراض المخصصة للمنفعة العامة . ويخرج عن هذا المبدأ السفن الحربية والسفن التابعة لحرس السواحل .
2- والمصادق عليها بموجب أمر رقم 72-17 المؤرخ في 25 ربيع الثاني 1392 الموافق لـ 07 يونيو 1972 يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها في بروكسل في 29 نوفمبر 1969 ، ج.ر العدد 53 لسنة 1972 .

أضرار التلوث الزيتي الموقع عليها ببروكسل في 18 ديسمبر 1971⁽¹⁾ . فالأسس الفنية لحساب الأقساط التي تقوم عليها عملية التأمين المتمثلة في : فكرة تجميع المخاطر ، تواتر المخاطر ، حساب الاحتمالات لا تعرف غالباً متى تعلق الأمر بالتلوث البحري ، وبالتالي تحجم شركات التأمين الوطنية على الإقبال على تأمين تلك المخاطر الحديثة . ومع ذلك فإن جانب من الفقه يذهب إلى القول بأن الأخطار المستحدثة في مجال التلوث البحري والتكنولوجي قابلة للتأمين، واستعانوا في ذلك ببعض

الأفكار الحديثة لتطوير خاصية الاحتمالية، ومعايير حساب الأقساط المدفوعة من خلال تحديد السقف الأقصى للضمان (2) .

03- من حيث التغطية التعويضية للأضرار الناجمة للبيئة البحرية: يتمثل التعويض في قيام المدين به (الملوث البحري المسئول عن الفعل الضار) بأداء للدائن (المضرور) أداء مالي أو القيام بعمل يجبر من خلاله الضرر الذي لحقه بسبب الفعل الضار . ومع ذلك فإن الحصول على هذا التعويض قد يكون صعب المنال متى كان الملوث البحري معسرا ماليا، أو في حالة ما يكون غير مؤمن ضد مسؤوليته المدنية ، أو قد يكون مؤمن ولكن توجد حالة من حالات استبعاد تطبيق العقد، أو عندما لا يمكن التعرف على المسئول ، أو يتعدد المسئولين ويصعب تحديد مسؤولياتهم .

وعليه فإن الأضرار البحرية الإيكولوجية المحضة ونظرا لخصوصياتها السابق بيانها فإنها لا تخضع في أغلب الأحوال إلى تغطية تعويضية، لاسيما إذا تم اللجوء إلى عقود التأمين التقليدية. ففي بوليصية التأمين "Assurpol" مثلا تم استبعاد الأضرار الإيكولوجية المحضة⁽³⁾ ، إلا أن بوليصية التأمين "Enviro-win" والتي تم تعديلها لتتلاءم مع القوانين الفرنسية اقترحت مند أول يناير 1998 للمؤسسات الكبرى (التي تحقق ربح يتجاوز 01 مليار فرنك فرنسي قبل اعتماد العملة الجديدة) أن تضمن كل الأضرار ما عدى ما يتم تحديد استثناءاته . وكذلك الأمر بالنسبة بوليصية التأمين "MSV" الهولندية والتي تم إصدارها في عام 1997 فهي تغطي جميع الأضرار بما فيها تلك

-
- 1-و المصادق عليها بموجب أمر رقم 74-55 المؤرخ في 13 ماي 1974 يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويضات عن الأضرار الناجمة عن التلوث الزيتي الموقعة عليها في بروكسل في 18 ديسمبر 1971 ، ج.ر العدد 45 لسنة 1974 .
 - 2- د. محمد شكري سرور ، التأمين ضد الأخطار التكنولوجية ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، 1986 ، ص 125 .
 - 3- فقد نصت المادة 07/03 من الشروط العامة للتأمين في بوليصة "Assurpol" على أنه : " يعد دائما سببا في الاستبعاد من الضمانات... 8 الأضرار التي تلحق بالعناصر الطبيعية كالهواء والماء والتربة والحيوان والنبات التي يشترك الجميع في استخدامها ، بالإضافة إلى الأضرار ذات الطابع الجمالي أو المتعلقة بالمتعة والمرتبطة بهذه العناصر ... " .
- الأضرار الإيكولوجية . وتعتبر هذه المبادرات محاولات جادة من بعض الشركات لتجاوز المفاهيم التقليدية للتأمين (1) .

أما في الجزائر فإن الاتصالات التي قمنا بها مع بعض شركات التأمين لاسيما شركة (CAAR) فإنها تقبل الاستثناء الوحيد المتعلق بحالة الأضرار الإيكولوجية الناجمة عن الحوادث التي تتم داخل المنشأة الصناعية الملوثة الواقعة على السواحل البحرية في اطار عقد العمل ، والتي تشترط أن يأخذ

فيها الحادث الطابع الاحتمالي يغلب فيه عنصر الفجائية . فمن جهة تحدد الشركة الحد الأقصى لسقف التغطية التعويضية باثنين (02) مليون دينار كحد أقصى تلتزم به إزاء المتضررين. ويمثل هذا المبلغ تغطية لكل الأضرار مهما كانت طبيعتها وعلى مدار كامل السنة الجاري فيها التأمين⁽²⁾ . وبذلك فإن هذه التغطية تعتبر جد قليلة لاسيما في حالة ما تخلف الحوادث أضرار كبيرة .

ومن جهة ثانية فإن التحديد الزمني لسريان التغطية التعويضية في عقود التأمين ونهايتها لا يتلاءم مع الطبيعة الخاصة للأضرار التي تصيب البيئة في عمومها والبيئة البحرية في خصوصها ، إذ يعد الزمن الحقيقي لحدوث التلوث زمنا تراكميا غير مرتبط بمهل مقفلة ومحددة مسبقا، لذلك وجب إعادة النظر في مدة التغطية التعويضية وجعلها تتلاءم وخصوصيات هذه الأضرار .

ومن جهة أخرى فإن مدة تقادم الدعاوي الناشئة عن عقد التأمين المحددة بثلاث سنوات من يوم وقوع الحادث وفقا لما أنهت إليه المادة 624 من القانون المدني الجزائري لا تتماشى وخصوصيات هذه الأضرار ، لأن التقديرات الزمنية المتعلقة بالمخاطر الناجمة عن التلوث البحري غير قابلة للقياس بوحدة واحدة نظرا لاختلاف الزمن من علم لآخر . فالزمن المعبر عنه عند علماء الزراعة يختلف عن ذلك المعبر عنه عند علماء البيولوجيا، يختلف عن ذلك المعبر عنه عند علماء الجيولوجيا⁽³⁾ ... الأمر الذي يصعب من اختيار الزمن الملائم لطبيعة الضرر ، علما أن ضررا إيكولوجيا واحدا قد ينتج عنه أضرارا تستدعي إصلاحها تنوع فيه أزمنة بيولوجية وحيوفيزيائية وحيولوجية، قد لا تتلاءم والزمن القانوني المقفل والصارم في عقود التأمين⁽⁴⁾ .

1- Michel G. Faure , David Grimeaud , op. , cit. , P 84 .

2- Annexe des clauses techniques spécifiques CAAR , clause n^o 03 , "dépôts et ou usage d'explosifs " .

3- Martime Raimond- Gouilloud , à la recherche du futur , la prise en compte du long terme par le droit de l'environnement , R.J.E , n^o 01 , 1992 , P 05 .

4- ويناس يحي ، المرجع السابق ، ص 297 .

من هنا تبدو الصعوبة واضحة فأضرار التلوث البحري عدى تلك الناجمة عن النفط ، تخضع في تغطيتها للقلة قليلة من شركات التأمين العاملة في هذا المجال القابلة بذلك . وقد لا تجد هذه الأضرار أي غطاء مالي ، فيكون المضررون بمنأى عن الحماية القانونية ولا مناص إلا بالتفكير في توسيع الدائرة لأسلوب آخر لتغطية الأضرار التي تقع للمضرورين في هذا المجال، وذلك لانتشار هذه المضار في الآونة الأخيرة من هذا العصر⁽¹⁾ .

ثانيا : الآليات الجديدة للتأمين ومدى فعاليتها .

إزاء القصور البادي لسوق التأمين الحالي في مواجهة أخطار التلوث البحري سواء لصعوبة التعرف على المسئول ، أو لعسره المالي ، أو لكونه غير مؤمن ضد المسؤولية، أو قد يكون له تأمين ولكن توجد حالة من حالات استبعاد العقد، جعل الدول تتوجه للبحث عن أساليب جديدة لإيجاد مصادر تمويل أخرى تضمن دفع التعويضات للمتضررين⁽²⁾. ومن هذه التجارب ما توصلت إليه شركات التأمين الفرنسية، الهولندية والإيطالية على وجه الخصوص من إيجاد بواليص نوعية تقدم تغطية تأمينية لبعض أضرار التلوث البيئي، وتعتمد على آليات جديدة مغايرة للآليات الكلاسيكية كالتأمين المباشر، التأمين التبادلي وبتطبيقات جديدة⁽³⁾.

مع نهاية السبعينات استحدث أول مجمع للتأمين عن أضرار التلوث والانتهاكات البيئية الأخرى ضم مجموعة من شركات التأمين الفرنسية والأجنبية أطلق عليه اسم (Garpol) ليستبدل في سنة 1989 باسم (Assurpol)⁽⁴⁾. فقد قدمت هذه المجمعات الجديدة التي تضم مجموعة من شركات التأمين عقود تأمين متخصصة تختلف في مضمونها وفحواها عن عقود التأمين الكلاسيكية . فقد طرحت (Assurpol) على سبيل المثال عقدا جديدا متخصصا يطلق عليه اسم (Assurpol ITF (94 يغطي مخاطر التلوث البحري الذي تتسبب فيه المنشآت البرية الثابتة. وتضمن (assurpol) بموجب هذا العقد تعويض الأضرار الناجمة عن التلوث بفعل الحوادث البحرية وكذا تغطية الأضرار المتدرجة وغير المتوقعة⁽⁵⁾، كما تشتمل بوليصة تأمين (Assurpol) تغطية المسؤولية

1- لأن معظم الشركات العالمية للتأمين تعتبر التلوث بالنفط تلوثا عارضا ناتج عن حوادث بحرية فجائية ، غير متوقعة ومستقلة عن إرادة المؤمن .

2- د. سعيد السيد قنديل ، المرجع السابق ، ص 95 .

3- د.نبيلة إسماعيل رسلان ، المرجع السابق ، ص 111 .

4- Mohamed Kahloula , op., Cit. , P 461 .

5-Leila Chikhaui, op. , cit. , P 445 .

المدنية عن الأضرار الجسدية والمادية وكذلك المعنوية⁽¹⁾ .

غير أن بوليصة تأمين (Assurpol) لم تشمل تغطية المخاطر الناجمة عن الأضرار الإيكولوجية التي تصيب عناصر الطبيعة وما ينجر على ذلك من نفقات إعادة الحال إلى ما كان عليه ، وبذلك فإن تغطية التأمين البيئي الذي تقدمه بوليصة (Assurpol) لازالت تشمل المصالح الاقتصادية المتضررة فقط التي ترى شركات التأمين بأنها الأولى بالحماية⁽²⁾ . وفيما يتعلق بمدى التغطية التأمينية

فهي سنة قابلة للتجديد⁽³⁾ ، غير أن الضمان يمكن أن يستمر في آثاره حتى بعد انتهاء مدة العقد⁽⁴⁾ بالنسبة للاعتداءات التي حدثت أثناء فترة العقد⁽⁵⁾ . وفي هذه الحالة فإن الحوادث التي وقعت ونتج عنها خسائر خلال خمس سنوات الموالية يتم ضمائها، ولكن في حدود المبلغ الذي لم يتم استعماله خلال سنة التأمين المتعاقد بشأنها⁽⁶⁾ .

أدخلت بوليصة التأمين (Assurpol) تعديلا مهما بشأن تحديد الالتزام المؤمن عليه من حيث المدة ، إذ كانت تحدد بفترة الحادث ذاتها والتي كانت تعرف بأنها : "المطالبة أو مجموع المطالبات المنسوبة إلى الاعتداء على البيئة البحرية " . وقد كان يرى جانب من الفقه⁽⁷⁾ بأن شرط مطالبة الضحية أو من وقع عليه ضرر يتناقض مع المبدأ القائل بأن الحادث يعتبر تاما مند تحقق الفعل الضار. ونتيجة لذلك فإن العمل الضار لا يمكن تغطيته إلا في حالة حدوث المطالبة من خلال المدة المحددة، حتى ولو كان الفعل الضار قد وقع أثناء فترة سريان العقد. غير أن بوليصة التأمين الجديدة

- 1- وتشمل التغطية نفقات العلاج وتعويض ذوي الحقوق عن وفاة المتضرر وكذا نفقات ما لحق من خسارة الأملاك وما فات من كسب كالأضرار التي يتعرض لها الصيادين وأصحاب الإستثمارات السياحية ، وكذا ضياع العملاء ...
 - 2- فقد نصت المادة 07/03 من بوليصة التأمين Assurpol على أنه: "يعد دائما سببا في الاستبعاد من الضمانات ... - الأضرار التي تلحق بالعناصر الطبيعية كالهواء والماء والتربة والحيوان والنبات التي يشترك الجميع في استخدامها، بالإضافة إلى الأضرار ذات الطابع الجمالي أو المتعلقة بالمتعة والمرتبطة بهذه العناصر " . نقلا عن مسلط قويعان محمد الشريف المطيري ، المرجع السابق ، ص 340 .
 - 3- وفي ذلك نصت المادة 07 من بوليصة التأمين Assurpol على أنه: "يكون العقد تاما عندما يتفق الطرفان اللذان يستطيعان مند هذه اللحظة متابعة تنفيذ هذا العقد ، ويبدأ سريان هذا العقد إبتداءا من التاريخ المحدد في الشروط الخاصة ومع مراعاة القيام بسداد القسط. ويتم إنشاء العقد لمدة سنة إبتداءا من سريانه أو للفترة المحددة في الشروط الخاصة " .
 - 4- وفي ذلك نصت المادة 04/05 من بوليصة التأمين Assurpol على أنه : "يمكن للضمان أن يستمر في سريان آثاره حتى بعد انتهاء فترة العقد ، وذلك بالنسبة للاعتداءات على البيئة التي حدثت أثناء فترة العقد " .
 - 5- وفي ذلك نصت المادة 05/05 من بوليصة التأمين Assurpol على أنه: " القيمة التي يتم ضمائها بالنسبة لمجموع هذه الكوارث مقصورة على القيمة المستخدمة للارتباط السنوي " .
 - 6- د. نبيلة إسماعيل أرسلان ، المرجع السابق ، ص 16 وما بعدها .
 - 7- د. نبيلة إسماعيل أرسلان ، المرجع السابق ، ص 17 وما بعدها .
- (Assurpol) اعتبرت بأن الحادث الملوث أو الكارثة البيئية التي أصابت البيئة البحرية تعتبر بأنها تحققت بتحقيق المخاطر التي تم التأمين عليها في العقد وفقا لما أنهت إليه المادة 09/01 من بوليصة التأمين Assurpol⁽¹⁾ .

فقد كانت عقود التأمين الكلاسيكية تشترط وقوع الحادث المنتج أثناء سريان العقد ، على الرغم من أن الضرر الحاصل في التلوث التدريجي سابق لتحقيقه ، لأنه يتكون بصورة تراكمية وعلى فترات

طويلة . لذلك يؤثر التحديد الزمني المقفل في العقود الكلاسيكية عن إستعاب الأضرار الإيكولوجية الناجمة عن تلوث البيئة البحرية ، وبذلك لا يتلاءم شرط التقييد الزمني المقفل مع خصوصية الضرر الإيكولوجي المتدرج ، الأمر الذي دفع القضاء الفرنسي⁽²⁾ في قراره المؤرخ في 19 ديسمبر 1990 إلى رفض هذا التحديد الزمني واعتبره ربما غير مشروع لصالح شركات التأمين، لأنه يقع مخالفا للمادة 1131 مدني فرنسي⁽³⁾ .

فالمعيار المتبع لتحديد الحادث وفق هذه الوثيقة هو أول استنتاج للأضرار الواقعة بصرف النظر عن عدد المتضررين الآخرين الواقع عليهم الضرر ، وعن تسلسل تواريخ وقوع الأضرار⁽⁴⁾ . وهذا الاستنتاج يتم بصورة موضوعية كتقدم (شهادة إثبات حالة ، متابعة جزائية...)⁽⁵⁾ ، ومن ثم فإنه وحسب المادة 03/05 من بوليصة التأمين Assurpol فإن الأضرار التي أصابت البيئة عموما والبحرية خصوصا والتي تكون قد بدأت في التفاعل بتاريخ سابق على إبرام عقد التأمين تكون مستبعدة من وثيقة التأمين .

ينشأ عقد التأمين عن أضرار التلوث البحري وفقا لبوليصة Assurpol بموجب عدة المراحل بداية بقيام لجان فنية معتمدة من شركات التأمين مشكلة من خبراء فنيين ، و زيارة المواقع المرشحة للتلوث، إجراء المعاينات الميدانية للتحقق من تدابير الامان ،أساليب الإنتاج وخصائص المنشأة الملوثة الجيولوجية والهيدرولوجية، ومحيطها الصناعي والعمراي، وحوادث التلوث التي وقعت سابقا

-
- 1- فقد نصت المادة 09/01 من بوليصة التأمين Assurpol أن : " أول إثبات يمكن التحقق منه للأضرار التي تم ضماها " .
 - 2- Cass. Civ, 1^{ere}, 19 décembre 1990 , Girard c/ CAMB .
 - 3- ونتيجة لهذا الحكم الذي اعتمده محكمة النقض الفرنسية أصبحت عقود التأمين Assurpol تعوض الفعل المنتج للضرر بشرط آخر لتحديد الضمان بزمن أقل احتمالا لكي لا يتعرض إلى الرفض قضائيا من جديد، نقلا عن ويناس يحيي، المرجع السابق، ص 300.
 - 4- مسلط قويغان محمد الشريف ، المرجع السابق ، ص 344 .
 - 5- فقد نصت المادة 11/01 من بوليصة التأمين Assurpol أن : " أول إثبات يمكن التحقق منه بفعل التهديد الناجم عن الأضرار البيئية التي يتم ضماها هي كل واقعة موضوعية (يمكن إثباتها بشهادة إثبات حالة ، اتهام ...) تثبت للمرة الأولى حقيقة تهديد الأضرار التي تم ضماها " .
- خصائص المنتجات والمواد المصنعة والمستخدمه في عملية الإنتاج ، الإجراءات المتبعة لتدريب العاملين في المنشأة الملوثة على جدية وفاعلية إجراءات الأمن ووسائل النجدة...⁽¹⁾ .

تشمل المرحلة الثانية ملأ المنشأة الملوثة لبوليصة التأمين بحسب نوع النشاط⁽²⁾ ، وكذا إثبات اتخاذ عناصر الاحتياط والأمن والسلامة، من خلال بيان تنظيم المنشآت والتحكم في عملية الصب والتفريغ لمختلف النفايات ، وفعالية وسائل مقاومة التلوث ، وتقديم مختلف الوثائق الخاصة بملف

الاستغلال المكون من دراسة مدى التأثير على البيئة البحرية ، دراسة الأخطار وسبل مواجهتها ، نتائج التحقيق العمومي في حدود البيانات المتعلقة بأسرار الصنع (3) ...

أما في هولندا فقد وجدت التغطية التأمينية عن المسؤولية البيئية طرقا حديثة مند عام 1985 . وتتم التغطية لمخاطر التلوث البحري في السوق الهولندية عن طريق ثلاثة أنواع من البواليص (4) ، هي بوليصة (Avb) ، بوليصة (Mas - polis) ، بوليصة (Fire- insurance) .

وتتم التغطية في بوليصة (Avb) بالاعتماد على التلوث المفاجئ ويشمل الأضرار الجسمانية الناجمة عنه ، أما بوليصة (Mas - polis) فتغطي المسؤولية المدنية الناتجة عن التلوث التدريجي ، أما بوليصة (Fire- insurance) فإنها تشمل تكاليف التنظيف وإعادة الحال إلى ما كان عليه بعد الحريق والتسربات (5) . غير أنه ونتيجة تعقيد هذه البواليص من حيث الإجراءات ومن حيث الأضرار المحددة عمدت هيئة المؤمنين الهولنديين إلى طرح بوليصة جديدة في سنة 1998 تعرف باسم بوليصة (Msv) التي تتضمن اختلافات جذرية عن التأمين الكلاسيكي للمسؤولية البيئية ، إذ تقدم هذه الوثيقة التأمينية الجديدة مقترحات مغايرة للقواعد الكلاسيكية للتأمين . فهي تقدم تغطية تأمينية موحدة لجميع الأضرار ، وبشكل خاص التلوث الذي يصيب المسطحات المائية . وتشمل أيضا التلوث المفاجئ والتلوث التدريجي . وما يميز بوليصة (Msv) عن البوليصتين (Mas ، Avb) أنها تغطي أيضا الضرر الإيكولوجي المحض عن طريق التأمين المباشر .

1- Leila Chikhaoui , op . , cit . , PP 178 , 179 .

2- إذ أن هناك عدة استمارات بوليصة بحسب نوع النشاط ومنها استمارة عرض وتفريغ ومراقبة مراكز طمر النفايات، استمارة عرض مستودعات المواد الهيدروكربونية ، استمارة عرض محطات الخدمة ...

3- ويناس يحي ، المرجع السابق ، ص 299 .

4- Michel Faure, Environmental damage insurance in theory and practice, paper prepared For the law and economics of environmental policy , a symposium , London 5-7 September 2001 , P 2 .

5- مسلط قوبعان محمد الشريف المطري ، المرجع السابق ، ص 347 .

تتميز السياسة التأمينية الجديدة هذه بأنها لا تقوم على قواعد المسؤولية متى تحقق الضرر ، بل أنها تقوم على فنيات التأمين المباشر (1) . فالتغطية التأمينية وفق هذه البوليصة الجديدة تتم بطريقة آلية في حال تلوث الموقع المؤمن عليه نتيجة تحقق الخطر المؤمن منه ، بغض النظر عن ما إذا كان حقيقة المؤمن له مسئولا عن هذه الأضرار أم لا (2) . ونتيجة لذلك فإن هذه التغطية تتم بسرعة وبأقل التكاليف الإجرائية والإدارية مقارنة بالقواعد الكلاسيكية . ونشير إلى أن فكرة التأمين المباشر هي

تقنية معهودة في عدة أنشطة مهنية⁽³⁾ ، ولكن إعمالها في مجال حوادث التلوث لازال في مراحله الأولى . ولقد برزت فكرة التأمين المباشر كطرح بديل لفكرة التأمين عن المسؤولية بعد الأزمة التي عرفتتها هذه الأخيرة في الولايات المتحدة الأمريكية وفرنسا ، الشيء الذي جعل جانب من الفقه يرى بأفضلية ونجاعة صيغة التأمين المباشر " First party insurance " ⁽⁴⁾ .

هذا ومن المفيد الإشارة هنا إلى أن فلسفة التأمين المباشر تقوم في أساسها على محاولة توسيع دائرة المساهمين في توفير الضمان المالي لدفع التعويضات المستحقة، حين يتعرض الأفراد لأضرار جسدية أو اقتصادية بفعل التلوث الذي يصيب الأوساط البحرية. ومن تم لا يبدو غريبا اعتبار التأمين المباشر على رأي الأستاذة (Chantal Russo) بأنه التقنية الحديثة التي تسمح بتوزيع العبء المالي المطلوب لتعويض كافة الأشخاص المعرضين للضرر من النشاط المهني.

وتستند أيضا فكرة التأمين المباشر على نظرية المخاطر وخاصة في شقها "الغرم بالغرم" لتبرير أحقية تعويض المتضررين المحتملين من حوادث التلوث استنادا إلى المقولة التي تنص " أن الضحايا المحتملين هم من تضرروا من النشاط الإنتاجي والخدمات ، فعلى أصحاب هذه الأنشطة بالمقابل المساهمة في تمويل الكفالة المالية الموجهة للتعويض " . وعلى رأي الأستاذ (F. Edward) أن هذا الحل يجب أن يمثل قناعة راسخة لدى المهنيين على اعتبار أننا نعيش في مجتمعات معرضة للخطر ، والتي لا يمكن لنا أن نستفيد من مزايا المدنية فيها والتقدم الحضاري دونما مساهمة فعلية من

1- ومن ذلك فإن التحول من تأمين المسؤولية إلى التأمين المباشر في مجال الأضرار التلوث البحري تجعل حلول شركة التأمين محل المسؤول عن الضرر آلي بغض النظر عن قيام مسؤوليته من عدمها، بل تحل محله في حالة حدوث الضرر وإثبات بأنه حدث نتيجة الخطر المؤمن عليه . وهكذا يتمكن المضرور من التخلص من صعوبات تطبيق قواعد المسؤولية الكلاسيكية .

2- Michel Faure , op. , cit. , P 31 .

3- كما هو الحال في مجال التأمين على مسؤولية المقاول ، الأضرار الناتجة عن حوادث المرور ، الحوادث الطبيعية ...

4- Andre Tunc , ou va la responsabilité aux Etats- Unis , R.I.D , comp , 1989 , P 723 .

أصحاب الأنشطة الملوثة في تحمل الأعباء التي قد يتطلبها إصلاح هذه الأضرار ⁽¹⁾ .

يكمن الفرق بين التأمين المباشر وتأمين المسؤولية أيضا في أن الضحايا في تأمين المسؤولية هم الغير الذين تضرروا بفعل تحقق الخطر المؤمن عليه نتيجة النشاط الملوثة لمحدث الضرر ، غير أنه في التأمين المباشر فإن طالبي التأمين أنفسهم (أصحاب النشاط الضار) هم أيضا ضحايا يدخلون ضمن مجموع الضحايا المعنيين بعملية التعويض .

كما يشير بعض الفقه⁽²⁾ إلى أن سهولة التأمين المباشر تكمن في أن المؤمن يغطي مباشرة الخطر المؤدي للضرر، ومن ثم يكون من السهل على المؤمن له إبراز ظروف محددة قد تكون عاملاً مؤثراً على الخطر بالنسبة للمؤمن. أما في تأمين المسؤولية فإن المؤمن يضمن الضرر الذي يصيب الغير جراء الخطر المؤمن عليه. ومن ثم فإن احتمالية تحقق الخطر غير معروفة لدى المؤمن، على خلاف التأمين المباشر الذي يتسم بتحكم أكثر في تقييم الخطر. ومن ثم يمكن تفادي مشكلة الرابطة السببية التي تثار في تأمين المسؤولية عادة وتعيق عملية التأمين.

ومع ذلك لم يسلم التحول إلى التأمين المباشر من النقد، ومن ذلك يرى جانب من الفقه أن التحول إلى التأمين المباشر فيه رجوع إلى الوراء من ناحيتين. الناحية الأولى أن هناك العديد من الحوادث البيئية التي تصيب الأواسط البحرية قد ينتج عنها ضرر للتنوع البيولوجي، إلا أنه لا يوجد في أغلب الأحوال من يدافع عن الخسارة التي تلحق بها، ثانياً فإنه حتى في حال وجود طرف متضرر من ذلك فإن التأمين المباشر ليس طريقاً فعالاً في بعض الحالات لتعويض الضحايا، كما أنه يظهر بأنه شيء يتعارض ومبدأ الملوثة الدافع. ومن هذا المنطلق يشكك جانب من الفقه حول تقوية الإحساس بالملائم لمنع أو الوقاية من الأضرار البيئية لدى الملوثة، إذ أن التغطية تتم مباشرة بتحقيق الخطر المؤمن عليه.

وإذا كان لنا رأي في هذه المسألة، فإنه يبدو لنا أنه في حال التحول إلى التأمين المباشر فإنه يمكن التخلص من عدة مشاكل كانت تمثل حجر عثرة في سبيل حصول المضرور على التعويض المناسب كرابطة السببية التي تثار عادة في تأمين المسؤولية المدنية على خلاف التأمين المباشر. كما أن تجميع الأخطار في حال التأمين المباشر أسهل، الأمر الذي سيؤدي إلى نتائج أفضل حتى

1- د. قادة شهيدة، المرجع السابق، ص 388.

2- George. L.Priest, the current insurance criss is modern tort Law, 96, X.L.J, edition, Lender, 1987, PP, 1965, 1966.

على مستوى الوقاية من الأخطار. ففي التطبيق العملي فإن المؤمن سيستخدم كل الوسائل العلمية الممكنة لمنع الأضرار، الشيء الذي سيؤدي إلى الرفع من الإحساس للوقاية من الأضرار.

غير أنه وبالرغم من التفسيرات التشريعية والاجتهادات الفقهية والقضائية لبعض الدول والتي أوجدت قواعد للتأمين عن مسؤولية الملوثة البيئي في مواجهة أضرار التلوث ومنها التلوث البحري، فإن الآليات الداخلية للتأمين على مستوى الجزائر لازالت لم تستجب وتنسجم مع التطورات الحاصلة

في هذا المجال ، والتي تركز على الجانب الوقائي بالدرجة الأولى ، الأمر الذي يجعلها لا تتلاءم في الوقت الراهن مع هدف الوقاية والتعويض . ومن ثم يكون من الضروري الانسجام مع هذه الآليات وتطوير قواعد التأمين الحالية المعمول بها في الجزائر .

المطلب الثاني : صناديق التعويضات .

تلعب صناديق التعويض دورا مهما باعتبارها آلية مكملة لتعويض الضحايا في حالة عدم تمكن آليات المسؤولية المدنية التقليدية من إصلاح الضرر ، إما لصعوبة التعرف على المسئول محدث الضرر ، أو لتجاوز التعويضات قدرات المسئول المالية، أو لصعوبة التقاضي وتعقيد إجراءات الدعاوى . ولتجاوز هذه العقبات فقد لجأت العديد من الدول لإنشاء صناديق خاصة بتعويض الضحايا لمواجهة

قضايا محددة ، ومن تم فإن العديد من التشريعات لجأت إلى فكرة إنشاء صناديق التعويضات في مجال تلوث البيئة ، لتدخل بصفة تكميلية أو احتياطية بجانب نظامي المسؤولية المدنية والتأمين نزولا عند اعتبارات اجتماعية ، عدلية وتعويضية (الفرع الأول) مع تمتعها بخصائص تلبي الغاية والهدف المرصد له (الفرع الثاني) ، ومن تم يجدر بنا التعرف عن موقف المشرع الجزائري والقوانين المقارنة منها (الفرع الثالث) .

الفرع الأول : الدعوة إلى إنشاء صندوق خاص بالتعويضات وأهميته العملية .

نظرا لعجز وقصور قواعد المسؤولية المدنية التقليدية عن إضفاء الحماية اللازمة على مضروري التلوث البحري بضمان حصولهم على تعويض عادل عما يلحق بهم من ضرر ، فضلا عن إحجام غالبية الأسواق التأمينية عن تغطيتها ، فقد ذهب جانب من الفقه الفرنسي بالخصوص إلى ضرورة تدخل الدولة في تعويض المتضررين عن طريق هذه الصناديق ، في الحالات التي تعجز عنها آلية التأمين والمسؤولية في تعويض المضرورين⁽¹⁾ .

هذا فضلا على تبني فكرة صناديق التعويضات ستسمح بتجنب البطء في التقاضي المعروف في الأنظمة القضائية . فوفقا لهذا النظام يصبح المضرور لا يخش مخاطر عسر الملوث المسؤول عن الضرر ، وذلك لوجود شخص معنوي (الصندوق) يكون في الغالب موسر دائما سيتدخل لجبر ه لهذه الأضرار الناتجة⁽²⁾ ، ومن ثم تجتمع عدة مبررات عدلية ،اجتماعية وتقنية تدعوا إلى تخصيص صندوق ضمان خاص لتعويض ضحايا التلوث البحري بحملها في الآتي:

1- وبداية استعمال هذه الصناديق كانت مع تعويض ضحايا حوادث المرور ، ثم ضحايا حوادث الاستهلاك ، ثم ضحايا المنتوجات الصيدلانية ، ضحايا الإرهاب ... ليتوسع الدور التدخل ل هذه الصناديق ويشمل ضحايا التلوث .

2- G.Viney , les principaux aspects de la responsabilité civile des entreprises pour atteinte a l'environnement en droit français , J.C.P , 1995 , n^o 3500 , P 45 .

01- أن الأضرار الناتجة عن حوادث التلوث البحري وخطورتها ترشحها لأن توصف بالكوارث الاجتماعية . ذلك أن الوقوف على عدد ضحايا تلوث الأوساط البحرية يؤكدوا كشف بحق عن خطورة الموقف ، ومن ثم يتجلى الدور الهام لهذه الصناديق في تعويض الضحايا لاسيما في الحالات التي لا يكون هناك أي تأمين للمسؤولية، أو حالات التحديد القانوني للمسؤولية أو الضمان . بل

وحتى في الحالات التي يتعذر فيها العثور على المسئول أو التعرف عليه، أو حينما لا يحصل المضرور على تعويض شامل بالوسائل المتاحة له .

02- إن إنشاء صندوق لتعويض المضرورين يعبر عن تكريس مبدأ التضامن الاجتماعي لإسعاف ضحايا التلوث البحري بين أفراد المجموعة الوطنية ، من خلال تأسيس كيان قانوني يعبر عن هذا الشعور. ذلك أنه يقع على الدولة والمجتمع بصفة عامة وبمقتضى القواعد الآمرة للتكافل تمكين المتضررين من حقهم في التضامن وعدم تركهم لمصيرهم⁽¹⁾.

ومن الممكن أن يتعدى هذا الصندوق النطاق الوطني لينسحب الالتزام بالتضامن على المجتمعات المغاربية أو دول المتوسط بصفته للمساهمة في تمويل هذا الصندوق ، على غرار الصناديق الدولية المنشأة بموجب الاتفاقيات الدولية والتي صادقت الجزائر على بعضها⁽²⁾ .

03- الصفة المستعجلة لإنشاء مثل هذه الصناديق بالنظر للتهديد الحقيقي الذي تمثله بعض الحوادث البحرية الملوثة للبيئة غير المتوقعة حتى لدى أكبر الدول ، فما بالنا بالجزائر والتي أنشأت فيها صناديق الضمان لإسعاف بعض الكوارث ، ولكن من خلال نصوص قانونية صنعتها آثار الصدمة (les législations de paniques) جعلت وظيفتها غير فعالة⁽³⁾. لذا فإن التفكير المتأني هو الكفيل لإنشاء هذه الآليات القانونية حتى تتمكن من إسعاف متضرري التلوث البحري.

04- أن إنشاء صناديق للتعويضات في هذا المجال فيه تدليل للصعوبات أمام المتضررين للحصول على تعويضات فعالة وسريعة ، بل إنه وبرأي جانب من الفقه الفرنسي تكريس فعلي

1- Yvonne Lambert Faivre , op. , cit. , P 786 .

2- ومنها الأمر رقم 55-74 المؤرخ في 13 ماي 1974 والمتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالزيت ، الموقعة في بروكسل في 18 ديسمبر 1971، ج. ر. العدد 45 لسنة 1974 .

3- ومن بين هذه الصناديق، الصندوق الخاص بتعويض ضحايا المأساة الجزائرية لضحايا الإرهاب المحمي، الصندوق الخاص بتعويض ضحايا الكارثة الطبيعية لسكان باب الواد الناجمة عن الفيضانات، الصندوق الخاص بتعويض ضحايا الكارثة الطبيعية لسكان غرداية الناجمة عن الفيضانات الأخيرة، الصندوق الخاص بتعويض الموالين ضحايا مرض البرسلوز الذي أصاب الماشية .

لحق الضحايا في تعويض عادل ومكافئ للأضرار التي أصابتهم⁽¹⁾ .

05- إن الدعوة إلى اعتماد هذه التقنية الجماعية للتعويض لا يمكن تفسيرها إلا من خلال الانضمام إلى التوجه الطاغوي على النظم المقارنة ، والداعي إلى التطبيق الصارم للقواعد التي أرسيت في

هذا الصدد والمشددة للالتزامات المهنيين من حيث المضمون ، المدى ، والجزاء لتقرير حماية فعالة لجمهور عريض من المتضررين (2) .

الفرع الثاني : وظائف الصندوق ونطاق تدخله .

إن نظام صناديق التعويضات نظام حديث وخاص ببعض الاضرار وتكون هذه الخصوصية أكثر وضوح في مجال الأضرار البيئية (3) . وقد أقرت العديد من التشريعات في الدول المتقدمة هذه الفكرة ووضعتها موضع التنفيذ ، ولعل أحدثها قانون باشلو الفرنسي "Loi Bachlot" لعام 2003 الذي يعد الآن نموذجا للدول الأوروبية يحتدى به في هذا المجال . غير أنه يكون من الضروري الوقوف هنا على خصائص ومميزات هذه الصناديق ، حتى يسهل تحديد طبيعتها القانونية وتمييزها عما قد يشتهر بها من وسائل التضامن الاجتماعي الأخرى (أولا) ثم حالات تدخلها (ثانيا) وصولا إلى طرق تمويلها (ثالثا) .

أولا : الطبيعة القانونية للصندوق .

تتمتع هذه الصناديق في الغالب بكيان قانوني مستقل ، وبالشخصية المعنوية ، الوضع الذي سيسمح لها باستقبال التخصيصات المالية الممنوحة لها من قبل الدولة والإسهامات المالية الأخرى الواردة لها من لدن الأشخاص العامة أو الخاصة . لهذا يجب أن تتوافر شروط النشأة لهذه الشخصية الاعتبارية من خلال وجود شرط المصلحة الجماعية تسعى إلى تحقيقه، تكون من جهة أقدر عليه من الكائن الفردي الطبيعي ، ومن جهة أخرى فإن الشخص الاعتباري يكون قابلا للدوام أو الاستمرار على عكس الأفراد الطبيعيين (4) .

3- G. viney , op. , cit. , P 44 .

2- د. أبو زيد عبد الباقي، التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السير، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر، 1985، ص 44 وما بعدها .

3- د. سعيد السيد قنديل، المرجع السابق، ص 105 .

4- Gilles- J. Martin , op. , cit. , P 245 .

يجب التذكير هنا أن إنشاء مثل هذه الصناديق سيكون مرتبطا بالتأمين الإلزامي للملوث البحري. فلا يجب النظر إليها بأنها بديل عن قواعد المسؤولية المدنية أو التأمين عن المسؤولية، طالما أن بعض مداخلها ناجمة عن جباية بيئية ورسوم مقتطعة من بوليصات التأمين . وبالتالي فإن مثل

هذه الصناديق تتمتع بالصفة الاحتياطية لتدخلها ، إذ أن نظامي المسؤولية المدنية والتأمين قد يكونا عاجزين عن تعويض عادل للمتضررين .

ولحسن أداء هذه الصناديق نتصور أن تقوم هذه الهيئة الاعتبارية باتخاذ مقرا مركزيا لها، على أن تنشأ فروعاً تابعة لتلك الهيئة بكل الولايات ، بحيث تمارس تلك الفروع اختصاصاتها المخولة لها بموجب القانون الأساسي للصندوق . والغرض من إقامة تلك الفروع هو أن تكون قريبة من مصادر التلوث بقدر الإمكان ، الشيء الذي سيساعدها على قيامها بالدور المنوط بها .

ثانياً : حالات تدخل الصندوق .

تتنوع حالات تدخل هذه الصناديق لتعويض المتضررين ومنها:

01- الحالات التي لا يقدم التأمين فيها إجابات كافية ، فإن صناديق التعويضات تلعب دوراً تكميلياً يكون ضرورياً عندما تتجاوز قيمة الأضرار الناجمة عن النشاط الملوث الحد الأقصى لمبلغ التأمين المحدد في العقد. ومن ذلك الصندوق الدولي للتعويض عن التلوث بالزيت FIPOL⁽¹⁾ ، فقد أوجبت اتفاقية التلوث الزيتي لسنة 1971 على الصندوق الدولي للتعويض المستحدث دفع التعويض لكل شخص يعاني من ضرر التلوث ، إذا لم يستطع ذلك الشخص الحصول على التعويض العادل والكامل عن ذلك الضرر ، وفقاً لاتفاقية المسؤولية عن أضرار التلوث بالبتروول لسنة 1969⁽²⁾ ، إما بسبب انعدام المسؤولية عن الضرر المدعى به ، أو بسبب أن مالك السفينة المسئول عن الضرر وفقاً لاتفاقية عام 1969 غير قادر من الناحية المالية على الوفاء بالتزاماته كاملة، أو لأن الضمان المالي المقرر طبقاً لاتفاقية 1969 لا يغطي أو لا يكفي لتغطية كل الأضرار الواجب تعويضها⁽³⁾ .

1- وقد أنشأ هذا الصندوق بموجب اتفاقية التلوث الزيتي لسنة 1971 والتي كان لها آثار مهمة في مجال تعويض ضحايا التلوث الزيتي. وقيل هذا الصندوق دعت اتفاقيات أخرى لإنشاء صناديق خاصة في حوادث بحرية أدت إلى التلوث الزيتي منها حادثي السفينتين , Cristal Tavalop . ولكن هذين الصندوقين لم يعد لهما وجود بالتحديد مند فبراير 1998 والدخول بروتوكول سنة 1992 المعدل لاتفاقية سنة 1969 حيز التنفيذ في 1996 . أنظر د. سعيد سيد قنديل ، المرجع السابق ، ص 107 .

2- د. سعيد سيد قنديل المرجع السابق ، ص 107 .

3- Alexandre Kiss et Jean-Pierre Beurier , op. , cit. , PP 155 , 156 .

02- كذلك قد تتدخل هذه الصناديق لتعويض المتضررين ، إذا كانوا غير مؤمنين عن الكوارث التقنية أو الطبيعية كما هو الحال في فرنسا طبقاً للمادة L128/02 من قانون باشلو لسنة 2003 . ومن أجل تجنب أن يؤدي الصندوق إلى إحجام الملوئين عن التأمين ، فإن التعويض المدفوع لن يكون كاملاً .

03- ومن ذلك أيضا أنه إذا كان هناك حدا أقصى للتعويض فإنه لا يجوز تخطيه ، كما هو الحال بالنسبة للمسؤولية الموضوعية المتبعة في مجال الأضرار البيئية. فإنه في مثل هذه الحالة لا تكون جميع الأضرار مغطاة، إذا تجاوزت الحد الأقصى المسموح بتغطيته من قبل شركات التأمين⁽¹⁾. ومن هنا تظهر أهمية تبني فكرة صناديق التعويضات التي تؤدي إلى إعطاء المضرور تعويضا مناسبا ، دون أن يتحمل أي جزء من الأضرار .

04- كما تلعب هذه الصناديق دورا هاما في الحالات التي يثار فيها أحد أسباب الإعفاء من المسؤولية ، أو أحد أسباب استبعاد عقد التأمين. ففي هاتين الحالتين تتدخل صناديق التعويضات بصفة احتياطية لضمان حق المضرور في التعويض⁽²⁾ .

05- وأخيرا قد تقوم هذه الصناديق بدورها في تعويض الضحايا في حالة إنكار المسؤولية ، أو انقضاء مدة محددة دون أن يصل الطرفان إلى حل لتتقدم الحقوق كإنقضاء مثلا تسعين يوما في حالة صندوق تمويل المسؤولية عن التلوث البترولي في أمريكا ، ففي مثل هاتين الحالتين يمكن للمضرور أن يتقدم بطلباته إلى الصندوق مباشرة⁽³⁾ .

إن هذا التعدد في تدخل الصناديق يماثله تعدد في طرق تمويلها ، هذا ما يقودنا إلى الفقرة الثالثة .

ثالثا : طرق تمويل الصندوق .

تمثل طرق تمويل هذه الصناديق مسألة هامة من وجهة نظرنا، لأنها قد تقف أحيانا حجرة عثرة أمام إيجاد مثل هذا المطلب الذي يمثل ملجأ مهما أمام المضرورين. فتدبير موارد الصندوق المالية تثير العديد من التساؤلات، فهل يعتمد الصندوق في موارده على اشتراكات المساهمين فقط ، أم

1- ومثال ذلك بوليصة التأمين Assurpol التي تغطي الأضرار البيئية في حدود سقفا معينا ، فإذا تجاوزت التغطية الحد الأقصى المسموح به خرجت هذه الأضرار عن مجال العقد موضوع التأمين .

2- د. سعيد قنديل ، المرجع السابق ، ص 108 .

3- د. أحمد نجيب رشدي، التطور التشريعي لحماية البيئة من التلوث البحري والمسؤولية المدنية لمالك السفينة، مجلة مصر المعاصرة، السنة 83، العدد 427 يناير 1992 ، ص 52 وما يليها .

يجب أن يكون له موارد أخرى؟ كما أن الاشتراكات باعتبارها المورد الرئيسي للصندوق تثير أيضا العديد من التساؤلات⁽¹⁾. فمن هم الملتمزمون بدفع هذه الاشتراكات ؟ وهل هناك وحدة في الاشتراكات ؟ كيف يتم إيجاد الجدية في الدفع ؟ وما هو جزاء التخلف أو التأخر عن الدفع ؟ وما تأثير ذلك على التزام هذه الصناديق بالتعويض في مواجهة المضرورين ؟

لاشك أن تمويل مثل هذه الصناديق يخضع إلى عدة طرق . فإما أنها تمويل عن طريق اشتراكات الملوئين للبيئة البحرية على التفصيل السابق بيانه والذي يمكن الإشارة إليهم بأنهم :

- **شركات الملاحة البحرية** : احتل البحر الأبيض المتوسط بموجب هذا النشاط البحري المكثف المرتبة السادسة عالميا ، وتفيد الإحصائيات إلى أن أكبر حالات التلوث حجما وأخطرها تلك الناجمة عن الملاحة البحرية .

- **ملاك السفن البحرية ومستغليها** : أصبح البحر المتوسط يعرف عبور معدل 2000 سفينة بحرية سنويا في مياهه ، وأن هذا العدد مرشح للارتفاع لاسيما مع ازدهار حركة النقل . ويبقى البحر المتوسط طريق عبور ومواصلات هام، إذ أن 20 % من النقل العالمي للبتروكيم يتم عن طريق السفن عبر ممراته . وتفيد التقارير إلى أن أخطر حالات التلوث تلك الناجمة عن التصادم البحري والجنوح البحري⁽²⁾ .

- **الشركات المنتجة للمواد الكيماوية والمبيدات** : التي تصرف نفاياتها ومخلفاتها في البيئة البحرية دون معالجة . فقد أشارت منظمة السلام الأخضر (قرينبيس) بأن ما يزيد عن 210276,00 طن من المخلفات سنويا تقذف في مياه البحر المتوسط من طرف دول الحوض ، منها 85% غير معالجة⁽³⁾ .

- **شركات الصيد البحري** : إذ أنه وبفعل الصيد المفرط واستعمال مواد متفجرة محظورة عالميا أصبح المخزون العالمي يتضاءل سنة بعد أخرى . وفي هذا الإطار أصدرت منظمة "الفاو" في شهر

1- كما هو الوضع بالنسبة للصندوق الأوروبي للتعويضات ، والذي تم اقتراح إنشائه من خلال المادة 11 من مشروع التوجيه الأوروبي المتعلق بالمسؤولية المدنية الناتجة عن المخلفات والنفايات المؤرخ في 27 يونيو 1992 ، إلا أن قرار المجلس الاجتماعي والاقتصادي للمجموعة الأوروبية الصادر في 28 فبراير 1993 قد لفت النظر إلى تساؤلين مهمين جدا يثيرهم إنشاء مثل هذا الصندوق ، من يتولى إدارته ؟ وما هي الشركات التي يمكن أن تقبل تمويله ؟ وللأسف فإن هذين السؤالين لم يجدا إجابة حتى الوقت الحالي . أنظر د. سعيد السيد قنديل ، المرجع السابق ، ص 108 .

2- Laurent Lucchini, op. , cit. , P 66 .

3- Mohamed Kahloula , la protection juridique du milieu marin , op. , cit. , P 06 .

جويلية 2005 بيانا بالعاصمة الإيطالية روما دعت فيه بلدان البحر الأبيض المتوسط إلى تعزيز التعاون الإقليمي بين دوله من أجل المحافظة على المصايد وإعادة تكوين الأرصدة السمكية المستنفدة⁽¹⁾ . إما أن تمويل أيضا هذه الصناديق عن طريق فرض ضرائب ورسوم معينة . فصندوق تمويل المسؤولية عن التلوث البتروكيمي في الولايات المتحدة الأمريكية يستمد مصدر تمويله من الضرائب ، فرضت

بمقتضى قانون معدل لقانون الضرائب في سنة 1976 ، وقد كان مقدارها في السنوات الأولى سنت أمريكي ليزيد مقدارها بمرور السنوات ⁽²⁾ . ويمول أيضا الصندوق الهولندي المنشأ سنة 1972 والمتعلق بتعويض المضرورين من تلوث عن طريق الضريبة التي تفرض على الأنشطة التي تعتبر مصدرا لهذا التلوث ، ويتم إدارة هذا الصندوق عن طريق وزارة الصحة الهولندية ⁽³⁾ .

في حين أنه في السويد لكي يتمكن الملوث البيئي من الحصول على ترخيص من أجل مزاوله نشاط ما يؤثر على البيئة، فإنه ملزم بدفع رسم معين يتم تحديده وفقا لطبيعة وحجم المنشأة استنادا لمبدأ "الملوث يدفع" . ويتم إيداع هذه المبالغ في صندوق الذي يتولى تعويض الأضرار الجسمانية والمادية التي تصيب الأشخاص الطبيعيين فقط جراء هذه الأنشطة ⁽⁴⁾ .

ويشير بعض الفقه ⁽⁵⁾ إلى أن هذه الصناديق يمكن أن تمول من مبالغ يساهم فيها كل من الصناعيين الملوثين ، الأجهزة الحكومية لشؤون البيئة ، الإدارات المحلية ، ويمكن أن تشارك في ذلك الحركة الجمعوية واتحادات الأشخاص المعرضين لخطر التلوث .

الفرع الثالث : أحكام الصناديق في القانون الجزائري والقانون المقارن .

إن سعي الدول الحثيث لمواجهة المخاطر الاجتماعية والاقتصادية الناتجة عن حوادث التلوث البحري عن طريق توفير آليات جماعية للتعويض لا يكاد يتوقف، وخاصة في الحالات التي تقدر فيها الدول خطورة وجسامة الأضرار الماسة بالتوازن البيئي وأمن وسلامة الأشخاص وأموالهم . وبالرغم من أن المشرع الجزائري أوجد "صندوقا وطنيا لحماية البيئة" بموجب المرسوم التنفيذي

1- د. عبد الوهاب بوكروح ، المرجع السابق ، العدد 808 .

2- د. أحمد نجيب رشدي ، المقال السابق ، ص 51 .

3- د. سعيد سيد قنديل ، المرجع السابق ، ص 112 .

4- د. نبيلة إسماعيل رسلان ، التأمين ضد أخطار التلوث ، المرجع السابق ، ص 190 .

5- د. نبيلة إسماعيل رسلان ، المرجع السابق ، ص 191 وكذلك . Yvonne Lamberi-Faivre , op. , cit. , P 697 .

رقم 147-98 ⁽¹⁾ الذي عدل بموجب قانون رقم 01-408 ، إلا أنه وفي المادة 03 منه الخاصة بباب النفقات نجده لا يعتبر تعويض المتضررين من بين مهامه . إذ أنه حصر نفقاته في مجال تموين ومراقبة عمليات مكافحة التلوث ، تموين نشاطات الحراسة البيئية ، وكذلك الدراسات والأبحاث الخاصة بحماية البيئة ⁽²⁾ .

نظرا لخطورة الآثار المدمرة للتلوث البحري فقد نص قانون رقم 02-02⁽³⁾ في المادة 35 منه على ضرورة إنشاء صندوق خاص لتمويل تنفيذ التدابير المتخذة لحماية الساحل والمناطق الشاطئية، الشيء الذي تكرر بموجب المرسوم التنفيذي رقم 04-273⁽⁴⁾ من خلال إحداث "الصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية". وقد خصص المشرع المادة الثالثة منه لباب النفقات، غير أنه وعلى نفس وثيرة المرسوم التنفيذي رقم 98-147 قد خصصت نفقات الصندوق لإزالة التلوث وحماية و ترميم السواحل، وكذا التدخلات الإستعمالية في حالة وقوع تلوث بحري مفاجئ، بالإضافة إلى تمويل الدراسات والبحوث المنجزة من قبل معاهد التعليم العالي ومكاتب الدراسات الوطنية والأجنبية المهمة بمكافحة التلوث البحري، بدون أن يكون أمر تعويض الضحايا إحدى مهامه.

بيّن القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 27 ماي سنة 2007⁽⁵⁾ قائمة الإيرادات والنفقات المسندة لحساب التخصيص الخاص رقم 313-302 الذي عنوانه "الصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية". غير أنه لم يعتبر تعويض المتضررين ضمن نفقاته ليحصرها في عمليات إزالة تلوث الساحل، إصلاح وتأهيل الفضاءات البحرية، تمويل التمارين التمثيلية للتلوث البحري، وكذا تمويل الدراسات والخبرات لرد الاعتبار للمواقع البحرية من قبل معاهد التعليم العالي أو مكاتب الدراسات.

- 1- مرسوم تنفيذي رقم 98-147 مؤرخ في 16 محرم عام 1419 الموافق لـ 13 مايو سنة 1998 يحدد كيفية تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 065-302 الذي عنوان "الصندوق الوطني للبيئة" المعدل والمتمم، ج.ر رقم 31 لسنة 1998.
- 2- أنظر لنص المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 98-147.
- 3- قانون رقم 02-02 مؤرخ في 22 ذي القعدة عام 1422 الموافق لـ 05 فبراير سنة 2002 يتعلق بحماية الساحل وتثمينه، ج.ر رقم 10 لسنة 2002.
- 4- مرسوم تنفيذي رقم 04-273 مؤرخ في 17 رجب عام 1425 الموافق لـ 02 سبتمبر سنة 2004 يحدد كيفية سير حساب التخصيص الذي عنوانه "الصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية"، ج.ر رقم 56 لسنة 2004.
- 5- قرار وزاري مشترك مؤرخ في 10 جمادى الأولى عام 1428 الموافق لـ 27 مايو سنة 2007 يحدد قائمة الإيرادات والاتفاقات المسندة لحساب التخصيص الخاص رقم 113-302 الذي عنوانه "الصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية"، ج.ر رقم 47 لسنة 2007.

بالرغم من أن هذه النصوص قد أوردت حالات كثيرة لتدخل مثل هذه الصناديق هدفها الرئيسي هو حماية البيئة البحرية، لكنها لم تنص صراحة على الهدف الأساسي لهذه الصناديق والمتمثلة في تعويض المتضررين بفعل التلوث البحري. ومن ثم فإننا نسجل قصورا شاب إنشاء هذه الصناديق، خاصة وأن نظام الصناديق يمكن أن يزود المضرورين بضمان احتياطي، إذا كانت أنظمة

المسؤولية المدنية والتغطيات التأمينية الخاصة المتعلقة بهذه المسؤولية لا تمكن من أن توزع المخاطر بطريقة منطقية ومعقولة .

ولقد تباينت مواقف القانونين المصري والفرنسي من التوجيهات الدولية بهذا الشأن، فقد أنشأ قانون البيئة المصري لعام 1994 صندوقاً لحماية البيئة شأنه شأن المشرع الجزائري ، وقد حددت المادة 08 من لائحته التنفيذية الحالات التي يتدخل فيها الصندوق، وهي حالات تشابه الحالات المنصوص عليها في القانون الجزائري أهمها مواجهة الكوارث البيئية ، مواجهة التلوث غير معلوم المصدر ، صرف المكافآت عن الإنجازات المتميزة التي تبذل في مجال حماية البيئة ، باستثناء تدخله في الحالات التي يكون فيها مصدر التلوث مجهول .

يرى بعض الشراح المصريين لقانون البيئة البحرية أنه رغم عدم التصريح بتعويض المضررين يفهم بالضرورة من النصوص السابقة بأن جهاز شؤون البيئة من خلال إنشاء صندوق حماية البيئة هو مواجهة الأضرار البيئية باتخاذ الإجراءات الوقائية والعلاجية في الحال ، ثم يمكنه لاحقاً أن يرجع على المسئول متى وجد هذا الأخير⁽¹⁾ . وسواء في القانون الجزائري أو المصري فإن موارد الصندوق متعددة ، إذ أننا نرى بأن هذه الميزة مهمة جداً لضمان وجود رصيد مالي كافٍ للوفاء بالغرض الذي أنشأت من أجله هذه الصناديق . وعلى خلاف القانونين المصري والجزائري فإن المشرع الفرنسي كان أكثر توفيقاً في إنشاء هذه الصناديق ، إذ تتدخل في العديد من الحالات لتعويض المتضررين مباشرة. ولأهمية إنشاء مثل هذه الصناديق فقد تم إيجادها في مجال تعويض ضحايا الكوارث التكنولوجية ، كما نص عليها أيضاً المشرع الفرنسي في "قانون باشلو" المؤرخ في 03 يوليو سنة 2003 الذي يعد خطوة هامة في مجال تعويض ضحايا الكوارث التكنولوجية.

ومع ذلك فإنه ورغم سبق الذي أوجده "قانون باشلو" الفرنسي بشأن تعويض الخسائر الاقتصادية للمتضررين فإنه قد أغفل تعويض الأضرار الجسدية . وبالرغم من هذه النقائص المسجلة

1- د. سعيد السيد قنديل ، المرجع السابق ، ص 115 وكذلك د. سعيد سعد عبد السلام ، المرجع السابق ، ص 141 .

والملاحظات المدونة تبقى هذه الصناديق آلية مهمة ومكملة لتعويض الضحايا وإصلاح الأضرار الناجمة عن التلوث، التي قد لا تغطيها أنظمة المسؤولية المدنية بوضعها الحالي. وتبقى هذه الصناديق موجودة في العديد من الدول كألمانيا، هولندا، اليابان، الولايات المتحدة الأمريكية ...

مقابل ذلك وعلى المستوى الدولي فقد صادقت الجزائر على عدة اتفاقيات دولية تهتم بمكافحة التلوث البحري دعت إلى إنشاء مثل هذه الصناديق، منها على وجه الخصوص الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمحروقات التي صادق عليها المشرع بموجب أمر رقم 74-55⁽¹⁾، وذلك باعتبار الجزائر إحدى الدول أعضاء منظمة الأوبك المصدرة للنفط ، وسواحلها معرضة لكوارث وحوادث بحرية قد تكون خطيرة على السلامة البحرية والبيئة البحرية في مجموعها .

بالإضافة إلى الجزاءات المدنية وأهميتها في جبر الأضرار ، فإن للجزاءات الجنائية والإدارية دور فعال في حماية البيئة البحرية ، وردع المخالف لأحكام هذه الحماية. سنبين ذلك في الفصل الموالي .

1- أمر رقم 74-55 المؤرخ في 13 مايو 1974 المتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي لتعويض الأضرار الناجمة عن التلوث بالزيت ، الموقعة في بروكسل في 18 ديسمبر 1971 ، ج.ر. رقم 45 لسنة 1974 .

الفصل الثامن :

المسؤولية الجنائية والإدارية للمصدرة

على الأفعال المتعلقة بحماية

البيئة البحرية .

لا شك في أن الله تعالى خلق الكون بحكمة بليغة وفي بيئة متوازنة تتفاعل عناصرها فيما بينها، بحيث تشكل البيئة الأصلح للإنسانية . والإخلال بهذا التوازن يشكل في نظر القانون جريمة تستحق المساءلة الجنائية . من هنا كان للقانون الجنائي أهمية بالغة في حماية البيئة عموما والبحرية خصوصا. ولا يقف الأمر عند هذا الحد بل أصبح المفهوم الجنائي لحماية البيئة البحرية يتخذ شكلا جديدا يتجاوز المفاهيم الكلاسيكية للجريمة .

وأمام المخاطر العديدة للتلوث البحري اتجهت أنظار الدول وانصب اهتمامها بصورة أساسية أيضا إلى فرض بجانب الجزاءات الجنائية جزاءات إدارية . وبناء على ذلك سنقسم هذا الفصل إلى مبحثين ، لتحدث في (المبحث الأول) عن الجزاءات الجنائية الناجمة عن تلويث البيئة البحرية من خلال البحث في دعوى المسؤولية الجنائية ، ونخصص في (المبحث الثاني) للجزاءات الإدارية الناجمة عن تلويث البيئة البحرية من خلال البحث في التدابير الإدارية المتخذة ضد ملوثي البيئة البحرية .

المبحث الأول :

المسؤولية الجنائية الناجمة عن تلويث

البيئة البحرية .

يلعب القانون الجنائي دورا جوهريا في مواجهة الاعتداء على البيئة البحرية، وذلك في إطار وظيفته التشريعية البالغة الأهمية في الدفاع عن أمن وسلامة المجتمع وصيانة مصالحه وقيمه الأساسية، لما يفرضه من جزاءات رادعة إذا ما خرقت أحكامه ، والتي عادة ما يكون لها تأثير فعال إزاء مرتكبي جرائم تلويث البيئة البحرية .

وبما أن القانون الجنائي يرتبط ارتباطا وثيقا بالمصالح القومية للمجتمع ، فإنه يتدخل لحماية أفراد المجتمع وبيئتهم بحرية كانت أو جوية . ولما كانت أية جريمة تتعلق بتلويث البحر تؤثر سلبا على المصالح الحيوية للإنسان ، فإن وجود أداة قانونية فعالة تهدف إلى منع الاعتداء على البيئة البحرية وقمعه لمرتكبي هذه الجرائم في حال الاعتداء هي من الوسائل الأكثر نجاعة في هذا المجال . وفيما لا شك فيه أن أعلى درجات الحماية القانونية على المستوى الدولي والداخلي تتجسد في الحماية الجنائية .

نتناول هذا المبحث من خلال مطلبين ، نعالج في البداية الأركان القانونية لجرائم تلويث البيئة البحرية والجزاءات المقررة لها (المطلب الأول) ، ثم نتقل الى البحث في الإشكالات القانونية التي تثيرها دعوى المسؤولية الجنائية ، ومدى انسجامها مع الآليات العقابية المستحدثة ، بالنظر إلى خصوصيات الجريمة البيئية (المطلب الثاني) .

المطلب الأول : الأركان القانونية لجرائم تلويث البيئة البحرية

والجزاءات المقررة لها .

يقصد بالأركان القانونية للجريمة الأركان العامة التي تتوافر في كل جريمة أيا كان نوعها وأيا كانت طبيعتها . ولا يختلف الأمر بالنسبة لجرائم البيئة عموما إلا فيما يتعلق بالطبيعة الخاصة والمتميزة لهذه الجرائم ، حيث أنها تعبر عن نمط جديد ومستحدث من الالتزام يتميز في أركانه وجزاءاته عن الإجرام

التقليدي . وعلى ذلك نقسم هذا المطلب إلى فرعين نخصص (الفرع الأول) لأركان هذه الجرائم ، ونخصص (الفرع الثاني) للجزاءات القانونية المطبقة على هذه الجرائم .

الفرع الأول : الأركان القانونية في جرائم تلويث البيئة البحرية .

الجريمة بصفة عامة هي كل فعل محذور جنائيا صادر عن إرادة معينة ويقرر له المشرع جزاء. ويوصف الفعل بأنه محذور جنائيا إذا تضمن القانون نصا يجرمه⁽¹⁾ ، وعلى ضوء ما سبق نستخلص الأركان العامة التي تقوم عليها جريمة تلويث البيئة وهي كالاتي : الركن الشرعي (أولا) والركن المادي (ثانيا) ، ثم الركن المعنوي (ثالثا) مع البحث في خصوصيات كل ركن .

أولا : الركن الشرعي في جرائم تلويث البيئة البحرية .

يقصد بالركن الشرعي للجريمة نص التحريم الواجب تطبيقه على الفعل . ويتطلب دراسة هذا الركن البحث في مبدأ شرعية الجرائم والعقوبات ، باعتباره مبدءا دستوريا يحكم كل نصوص التجريم والعقاب في قوانين العقوبات الحديثة . لذا يثور التساؤل عن مدى التقيد بهذا المبدأ وبالالتزامات التي يفرضها عند التصدي للتجريم في مجال تلويث البيئة البحرية ؟ وهل للطبيعة الخاصة لهذه الجرائم دورا في إخضاعها لمعاملة متميزة تقود إلى تجاوز بعض النتائج التي يرتبها مبدأ الشرعية الجنائية؟ ومن ناحية أخرى تتطلب دراسة الركن الشرعي البحث في المصادر المختلفة للتحريم في مجال تلويث البيئة البحرية . وبناءا عليه نقسم هذه الفقرة إلى فكرتين نخصص أولهما لمبدأ شرعية الجرائم والعقوبات وتطبيقه في مجال جرائم تلويث البيئة البحرية، ونستعرض في ثانيهما مصادر التحريم الخاصة بجرائم تلويث البيئة البحرية .

1- لتفصيلات أوسع راجع د. محمد نجيب حسني ، قانون العقوبات -القسم العام- الطبعة السادسة ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1989 ، ص 43 وما بعدها ، د. مأمون محمد سلامة ، قانون العقوبات ، القسم العام ، دار النهضة العربية ، مصر ، 2001 ، ص 93 ، د. سليمان عبد المنعم ، قانون العقوبات ، القسم العام ، منشأة المعارف ، مصر ، 2002 ، ص 73 ، الأستاذ بن وارث م. ، مذكرات في القانون الجزائري الجزائري ، القسم الخاص ، دار هومة للطبع ، الجزائر ، 2003 ، ص 09 .

01- مبدأ الشرعية الجنائية وجرائم تلويث البيئة البحرية :

يعبر عن مبدأ الشرعية الجنائية بالعبارة الشهيرة "لا جريمة ولا عقوبة إلا بقانون" . وبمقتضى هذا المبدأ لا يجوز تجريم فعل لم ينص القانون الساري وقت وقوعه صراحة على تجريمه، كما لا يجوز توقيع عقوبة على مرتكب الجريمة خلاف لتلك المقررة قانونا لها سواء من حيث نوعها أو مقدارها. وتبدو أهمية دراسة مبدأ الشرعية في مجال جرائم تلويث البيئة البحرية من ناحية أن المشرع الجنائي غالبا ما

يتجه عند تصديده للتجريم والعقاب لأفعال التلوث نحو تبني سياسات جنائية ذات مرونة عالية تتناسب مع الطبيعة الخاصة لهذه الجرائم ، تضمن ملاحقة مرتكبيها ومعاقبتهم ، إلا أنها وفي بعض جوانبها تنطوي على تجاوز بعض المبادئ العامة لقانون العقوبات⁽¹⁾ . هذه المرونة في السياسة الجنائية بشأن جرائم تلويث البيئة البحرية تبرز من خلال تبني المشرع لأساليب مختلفة عند تصديده للتجريم والعقاب بالنسبة لبعض الجرائم ، منها أسلوب "النصوص على بياض" Normes en blanc ، وأسلوب "النصوص المفتوحة" أو "ذات الصيغ العامة" .

يقصد بأسلوب "النصوص على بياض" أسلوب في الصياغة التشريعية لنصوص التجريم والعقاب، يعتمد فيها المشرع إلى النص على العقوبة ورسم الإطار العام للتجريم ليحيل إلى نصوص أخرى لتحديد مضمون الفعل الإجرامي وعناصره وبيان شروطه بطريقة تفصيلية واضحة ، وذلك للطبيعة الخاصة لهذه الجرائم وارتباطها باعتبارات فنية وشروط تقنية وبأساليب علمية متداخلة مع الأنشطة الصناعية والاقتصادية الملوثة⁽²⁾ . ومن أمثلة أسلوب النصوص على بياض الذي تبناه المشرع الجزائري بشأن جرائم تلويث البيئة عموما ما جاء به في قانون رقم 01-19 بشأن تسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها⁽³⁾ ، وقانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه⁽⁴⁾ .

يعتبر قانون رقم 01-19 بشأن تسيير النفايات مثلا واضحا لقوانين الإطار (Lois cadres) الذي يكتفي فيها المشرع برسم الخطوط العامة التي يتعين على السلطات التنفيذية أن تضعها موضع

-
- 1- د. فرج صالح الهريش ، جرائم تلويث البيئة -دراسة مقارنة- الطبعة الأولى ، المؤسسة الفنية للطباعة والنشر ، مصر ، 1998 ، ص 98 .
 - 2- د. محمود محمود مصطفى ، الجرائم الاقتصادية في القانون المقارن ، الجزء الأول ، دار مطابع الشعب ، مصر ، 1986 ، ص 63 .
 - 3- قانون رقم 01-19 مؤرخ في 27 رمضان عام 1422 الموافق ل 12 ديسمبر سنة 2001 يتعلق بحماية ومراقبتها وإزالتها ، ج.ر عدد 77 لسنة 2001 .
 - 4- قانون رقم 02-02 مؤرخ في 22 ذي القعدة عام 1422 الموافق ل 05 فبراير سنة 2002 يتعلق بحماية الساحل وتثمينه ، ج.ر عدد 10 لسنة 2002 .

التنفيذ عن طريق المراسيم والقرارات التي تصدرها في هذا الشأن . فمن حيث النصوص التجرىمية فإن الجرائم المنصوص عليها جاءت في صيغ عامة ، كما أن تحديد عناصرها ومضمونها يتطلب الرجوع إلى المراسيم والقرارات التنفيذية فيما يتعلق بتحديد عناصر هذه الجرائم ووضعها موضع التطبيق الفعلي⁽¹⁾ .

وبموجب قانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه منح المشرع الجزائري السلطات الإدارية المختصة صلاحيات واسعة في تحديد عناصر وشروط الجرائم المنصوص عليها فيه ، عن طريق

إحالاته إلى هذه السلطات مهمة تحديد هذه العناصر والشروط في القرارات والمراسيم التي تصدر تنفيذًا لأحكام هذا القانون . فقد منع المشرع الجزائري بموجب المادة 15 من قانون رقم 02-02 إقامة أي نشاط صناعي جديد على الساحل ، وقد نص في المادة 39 على عقوبة الحبس أو الغرامة لكل من خالف أحكام المادة 15 ، وهي بذلك وضعت حكما عاما جرمت بموجبه الأفعال التي تقع بالمخالفة للقرارات الولائية أو البلدية .

لجأ المشرعين الفرنسي والمصري إلى نفس الأسلوب بشأن جرائم تلويث البيئة البحرية ، إذ يعتبر قانون 15 جوان 1975 الفرنسي المعدل والمتمم بشأن التخلص من النفايات واستعادة المواد مثلا بارزا لقوانين الإطار (Lois cadres) التي تكتفي بوضع الخطوط العامة التي يتعين على السلطات التنفيذية أن تضعها موضع التنفيذ عن طريق القرارات والمراسيم التي تصدرها⁽²⁾ . ومن حيث النصوص التجرىمية فإن الجرائم المنصوص عليها جاءت في صيغ عامة كما أن تحديد مضمونها وعناصرها يتطلب الرجوع إلى القرارات الإدارية والمراسيم التنفيذية الصادرة تنفيذًا للقانون⁽³⁾ .

ولقد أعطى القانون الفرنسي المتعلق بالمنشآت المصنفة المعدل و المتمم المؤرخ في 19 جويلية لسنة 1976 صلاحيات واسعة للسلطات الإدارية المختصة في تحديد عناصر وشروط الجرائم المنصوص عليها فيه، عن طريق إحالاته إلى هذه السلطات مهمة تحديد هذه العناصر والشروط في

1- فعلى سبيل المثال تعاقب المادة 64 من قانون رقم 01-19 السابق من سنة إلى ثلاثة سنوات وغرامة قد تصل إلى 900.000,00 دج كل من قام بإيداع النفايات الخاصة الخطرة أو رماها أو طمرها في مواقع غير مخصصة لهذا الغرض . وهذه الجريمة أحال القانون بشأنها إلى الجهة الإدارية المختصة لتحديد شروطها وعناصرها ، وبالفعل صدر مرسوم تنفيذي رقم 06-104 مؤرخ في 29 محرم عام 1427 الموافق لـ 25 فبراير سنة 2006 يحدد قائمة النفايات الخاصة الخطرة ، وترتب على ذلك أن تحقق الجريمة المذكورة صار يفترض توافر شرطان أساسيان الأول يتعلق بالطبيعة الكيماوية للنفايات حددتها ملاحق المرسوم التنفيذي رقم 06-104 ، والثاني يكمن في طلب الإدارة للمعلومات .

2- Jean Ribert, *infraction contre la qualité de la vie*, Rev.sc.crim, 2 avril , 1997 , P 363 .

3- فعلى سبيل المثال تعاقب المادة 24 من قانون 15 جوان 1975 المعدل والمتمم المتعلق بالتخلص من النفايات بالحبس من شهرين إلى سنتين وغرامة قد تصل إلى 120 ألف فرنك مجموعة من الأفعال تمثل مخالفات لنصوص إدارية صرفة، ومن ذلك مثلا جريمة الامتناع أو النقص في توفير المعلومات الخاصة بالنفايات، وهذه الجرائم صدر بشأنها مرسوم 19 أكتوبر 1988 المتعلق بالإعلام حول النفايات المنتجة للأضرار المعدل والمتمم.

القرارات والمراسيم التي تصدر عنها تنفيذًا لأحكام هذا القانون . ووفقا لنص المادة 18 من القانون يعاقب بالحبس أو الغرامة كل من يستغل منشأة بدون ترخيص ، ومن هنا يعتبر الترخيص الصادر عن الجهة الإدارية عنصرا في الجريمة المنصوص عليها في المادة 18⁽¹⁾ . فضلا عن ذلك فإن المادة 19 من القانون المذكور أعلاه نصت على حكم عام جرمت بموجبه الأفعال التي تقع نتيجة لمخالفات ارتكبت ضد قرارات الجماعات المحلية .

أما في مصر فإن قانون رقم 04 لسنة 1994 بشأن البيئة يعتبر نموذجاً مثالياً لأسلوب النصوص على بياض في مجال جرائم تلويث البيئة بما فيها البيئة البحرية⁽²⁾. حيث اكتفى المشرع في القانون المذكور بالنص على الإطار العام للجريمة وعقوبتها، وأحال على الجهات الإدارية المختصة مهمة تحديد عناصر الجريمة وشروط قيامها وكافة التفاصيل المتعلقة بها. بحيث أن الجرائم الواردة في هذا القانون لا يمكن تحديدها ومعرفة عناصرها إلا بالرجوع إلى نصوص أخرى أحال إليها القانون تتولى إصدارها غالباً جهات إدارية مختصة. والإحالة في القانون المذكور غالباً ما تتم إلى اللائحة التنفيذية للقانون، أو إلى القرارات الوزارية أو الجهات الإدارية المختصة، وحالات أخرى أحال فيها القانون إلى معاهدات دولية.

فعلى سبيل المثال نصت المادة 30 من قانون رقم 04 لسنة 1994 على أنه تخضع إدارة النفايات الخطرة للقواعد والإجراءات الواردة باللائحة التنفيذية للقانون. كما أن المادة 12 من قانون رقم 144 لسنة 1960 في شأن حماية البيئة البحرية فوضت لوزير الدفاع إصدار قرارات تنفيذية لخطر استخدام مواد ضارة بالصحة أو بنمو وتكاثر الأسماك. وبنفس التدابير فوض قانون رقم 04 لسنة 1994 لوزير الصحة في شأن تحديد معايير تلوث الهواء الجوي ونسب التلوث المسموح بها بفعل نشاط المؤسسات والوحدات الصناعية المقامة على السواحل البحرية⁽³⁾. وحسب المادة 31 من قانون رقم 04 لسنة 1994 يتولى وزير الإسكان بعد أخذ رأي وزارتي الصحة والصناعة وجهاز شؤون البيئة تحديد أماكن وشروط الترخيص للتخلص من النفايات الخطرة، كما أحالت المواد 67، 73، 74، 80 من القانون المذكور للجهات الإدارية المختصة

1- M. Littmann- Martin, le droit pénal des déchets, Rev.int.dr.comp, 1992, n° 01, P 203.

2- د. محمد أحمد منشاوي، المرجع السابق، ص 100.

3- راجع قرار وزير الصحة رقم 470 لسنة 1996 في شأن معايير تلوث الهواء الجوي للمؤسسات والوحدات الصناعية التابعة لها ونسب التلوث المسموح به.

مهمة تحديد بعض الإجراءات والضوابط الخاصة بتنفيذ القانون، والتي يترتب على مخالفتها تعرض المخالف للعقوبات الجنائية المقررة في القانون⁽¹⁾.

أما أسلوب "النصوص المفتوحة" أو المرنة فإنه أسلوب يلجأ المشرعين إلى استخدامه خاصة عندما ينطوي الأمر على إساءات بالغة الخطورة. ويكفل هذا النمط من التحريم لأجهزة تنفيذ القانون حرية أكبر في تحديد الوقائع الإجرامية التي تمس بالمصلحة القانونية المشمولة بالحماية في نص

التحريم . إلا أنه في المقابل يتعارض هذا الأسلوب مع متطلبات مبدأ الشرعية الجنائية الذي يتطلب الدقة والتحديد والوضوح عند صياغة نصوص التحريم. فبالرجوع مثلا لقانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه فإنه يمنع المساس بوضعية الساحل الطبيعية ، حيث لم يكتف المشرع بتعداد مكوناته التي قد ينشأ في التعدي عليها مخاطر على البيئة البحرية ، وإنما أضاف في المادة 02/10 جملة "وكل المواقع الأخرى ذات الأهمية الإيكولوجية" . فالمشرع الجزائري والحال هنا استخدم صيغة واسعة في تحديده للمجال البحري المشمول بالحماية ، بحيث يمكن إدراج كل موقع ذات قيمة بيئية في مجال الحماية ورتب على ذلك عقوبات جزائية بداية من المادة 37 من القانون رقم 02-02 .

وبنفس الأسلوب فقد تبنى المشرع الفرنسي والمصري في صياغة بعض النصوص الجنائية عبارات مرنة قابلة بطبيعتها للتفسير ومنها ما ورد في قانون رقم 76-663 الصادر في 19/07/1976 بشأن المنشآت المصنفة ، حيث لم يكتف المشرع الفرنسي بتعداد هذه المنشآت المضرة بالبيئة بل أضاف عبارات " بصفة عامة كل المنشآت المستغلة " . كما استخدم صياغة واسعة في تحديده لطبيعة الخطر الذي يمكن أن ينشأ عن هذه المنشآت الملوثة للبيئة البحرية ، الشيء الذي جعل بعض الفقهاء الفرنسيين مثل الأستاذين (Despax) و (Coulet)⁽²⁾ يقولون بأن الصياغة العامة لهذا القانون باستخدام المصطلحات المفتوحة جعلت منه أداة ليس لمواجهة أفعال التلوث الهوائي فحسب، بل لمواجهة كافة صور التلوث البيئي على تنوعها بما فيها التلوث البحري.

1- ويلاحظ أن القانون رقم 04 لسنة 1994 لم يحدد المقصود بالجهة الإدارية المختصة المكلفة باتخاذ هذه الإجراءات ولا المعيار الذي في ضوءه يتم توزيع الاختصاصات المتعلقة بهذا القانون على الجهات الإدارية المختلفة .

2- (W). Coulet et M.Despax, loi et pratique concernant le contrôle de la pollution en France, L.T.C.C.E, paris , 1997 , P 28 .

وقد استخدم المشرع المصري أيضا أسلوب النصوص المرنة المفتوحة عند صياغته لنصوص التحريم سواء في قانون رقم 04 لسنة 1994 أو النصوص الأخرى الواردة في شأن حماية البيئة البحرية . ومن ذلك مثلا نص المادة 40 من نفس القانون حينما حظر الحرق لأي نوع من أنواع الوقود أو غيرها بصفة عامة سواء كان لأغراض الصناعة أو لأغراض توليد الطاقة أو لأي غرض تجاري آخر أي كان نوعه ومجاله . كما تحظر المادة 49 من نفس القانون على جميع السفن أيا كانت جنسيتها تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي في البحر الإقليمي .

مما سبق عرضه يتضح لنا بأن التشريعات الجنائية سواء في الجزائر، مصر أو فرنسا تعتمد إلى استخدام أسلوب الإحالة وأسلوب النصوص المرنة استخداما واسعا فيما يتعلق بجرائم تلويث البيئة بما فيها البحرية ، حيث يكتفي بإصدار النصوص العامة ويعهد إلى السلطات التنفيذية أمر ملئها عن طريق النص على المبدأ العام للتعريم، لتحدد السلطات التنفيذية عناصر الجريمة وتفصيلها في ظل مساهمة الإدارة في التعريم. لذا تساءل بعض الفقهاء حول ما إذا كانت تعتبر الإحالة إلى السلطات الإدارية خروجاً عن مبدأ لا عقوبة ولا جريمة إلا بنص القانون ؟⁽¹⁾ .

يذهب الرأي الفقهي الراجح في حل هذا الإشكال إلى القول بضرورة توزيع المهام بين قانون البيئة الجنائي وقانون البيئة الإداري، بحيث يتولى الأول وصف الجريمة المحضة وتحديد معايير المسؤولية الجنائية قدر المستطاع، على أن يتولى الثاني النصوص الإدارية لتحديد التفاصيل الجزئية⁽²⁾. غير أنه ومن جانبنا يبدو لنا بأنه ليس هناك ما يمنع من استخدام أسلوب الإحالة والنصوص المرنة في تعريم الأفعال المضرة بالبيئة البحرية خروجاً عن القواعد العامة ، ذلك أن التشريع في هذا المجال يتطلب خبرة فنية قد لا تتوفر إلا لدى السلطات الإدارية المختصة. كما أنه يحقق المرونة في الأداة التشريعية تمكنها من مواجهة الظواهر المستحدثة ، كما أن أسلوب الإحالة والنصوص المرنة نرى بأنهما لا يؤديان إلى الإخلال بمبدأ الشرعية ، ذلك أن المشرع يخطط للمبادئ العامة في التعريم

1- ولهذا أوصى المؤتمر الدولي الثالث عشر لقانون العقوبات الذي عقد في القاهرة من 1-7 أكتوبر 1998 بعدم اللجوء إلى هذا الأسلوب في التعريم ، حيث ورد في التوصية الثامنة من توصيات القسم الثاني ما يلي : " إن استخدام أسلوب الإحالة وأسلوب النصوص المرنة فيما يتعلق بوصف الجرائم ، وهما الأسلوبين اللذان يحددان النشاط الإجرامي خارج نطاق قانون العقوبات عملاً في طياتهما مخاطر عدم الدقة والافتقار إلى الوضوح ، والتفويض الواسع من جانب السلطة التشريعية إلى الإدارة إذ أن كل من النشاط المخطور والنتيجة المخطورة يجب أن يتحدد بقدر الإمكان بواسطة قانون العقوبات " .

2- Hans Engel Hard , protection de l'environnement par le droit pénal, Rev. Dr. Pen. Crimin, avril 1997, n° 6220 , P 304 .

ويحدد العقوبة ، أما السلطة الإدارية فيقتصر دورها على تحديد عناصر التعريم في إطار المبدأ العام المنصوص عليه في القاعدة الجنائية ، الشيء الذي يقودنا إلى البحث عن مصادر التعريم .

02- مصادر التعريم الخاصة بجرائم تلويث البيئة البحرية :

تحتل مصادر التعريم أهمية خاصة في جرائم تلويث البيئة البحرية نظراً للطبيعة الخاصة لنصوص التعريم ، إلى جانب الدور الكبير الذي تسهم به نصوص المعاهدات والاتفاقيات الدولية وتوصيات المنظمات الدولية في هذا المجال⁽¹⁾. وفي هذا الشأن ترى الأستاذة (M. Delmas- Marty) أنه يمكن

التمييز بين ثلاثة مصادر في مجال تجريم الأفعال الملوثة للبيئة البحرية ، يتمثل المصدر الأول في قوانين البيئة البحرية الخاصة المحتوية على جرائم وجزئات جنائية ، المصدر الثاني وبمقتضاه يتم التجريم من خلال إصدار قانون عام لحماية البيئة يحتوي على جرائم وجزئات جنائية ، أما المصدر الثالث فينحصر في إدراج جرائم البيئة البحرية في صلب قانون العقوبات .

تمثل **قوانين العقوبات** أصدق القوانين تعبيراً عن حماية المصالح والقيم الاجتماعية الأساسية والدفاع عنها. لذا صارت التشريعات الحديثة تدرج الجرائم الماسة بالبيئة باعتبارها قيم أساسية جديدة تقوم عليها المجتمعات المتحضرة تماشياً مع الاتجاهات الحديثة في السياسة الجنائية. كما أن إدخال جرائم الاعتداء على البيئة البحرية كانت أو برية أو جوية في مواد قانون العقوبات من شأنه أن يسهم في صحة الضمير العام إزاء الطابع الإجرامي الخطير لهذه الاعتداءات . وإن كانت أغلب القوانين العقابية مترددة بشأن إدراج جرائم التلوث البحري ضمن نصوصها، فإن بعض التشريعات حسمت الوضع بإدراج الجرائم البيئية في صلب المدونات العقابية، كما فعل المشرع الألماني⁽²⁾، والإيطالي⁽³⁾.

يعتبر قانون العقوبات الجزائري المعدل والمتمم مثالا بارزا للقوانين التقليدية فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية، حيث جاء خاليا تقريبا من أي تجريم خاص عن التعدي على عناصر البيئة البحرية،

- 1- يقصد بمصادر التجريم تلك الوسائل التي تبدو فيها إرادة الدولة واضحة في إلزام الأفراد باحترام النص القانوني وما يتضمنه من أوامر ونواهي . نقلا عن د. محمد زكي أبو عامر ، قانون العقوبات ، القسم العام ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 2004 ، ص 80 .
- 2- إذ تدخل المشرع الألماني في 28 مارس 1980 حين أصدر التعديل الثاني عشر لقانون العقوبات وبمقتضاه أضاف سبع مواد جديدة لقانون العقوبات من المادة 324 إلى المادة 330 ، وقد سمى الفصل الجديد بجرائم البيئة .
- 3- وقد عدل المشرع الإيطالي أحكام قانون العقوبات بإضافة جرائم الاعتداء على البيئة ضمن أحكامه بداية من المادة 102 . نقلا عن د. محمد إبراهيم زيد، الإصلاح العقابي ومشروع قانون العقوبات الإيطالي الجديد ، بحث مقدم في المؤتمر السادس للجمعية المصرية للقانون الجنائي ، القاهرة، أكتوبر 1993 ، ص 60 .

وإن ظهرت بين مواده بعض النصوص الجنائية التي يمكن تفسيرها بأنها تنطوي على حماية للبيئة في العموم بطريقة غير مباشرة⁽¹⁾. وفي غياب نصوص التجريم في قانون العقوبات تتبنى بعض الدول **نصوصا خاصة لتجريم الأفعال الماسة بالبيئة البحرية تحمي مباشرة العناصر المختلفة للبيئة البحرية** وغالبا ما تتضمن هذه النصوص أحكاما تنظيمية تتعلق بإدارة وتنظيم استغلال البيئة البحرية وحماية عناصرها. وتحتاج هذه النصوص القانونية دائما إلى جزاء جنائي لتدعيم وضمان احترام التنظيمات والأحكام المنصوص عليها فيها⁽²⁾.

تضعف دور القوانين الخاصة بحماية البيئة البحرية في الجزائر كما في أغلب الدول بداية من سنة 1990 ، وتمخض عن ذلك إصدار العديد من القوانين الهامة التي لا تخلوا في الغالب من التجريم والعقاب، يعاقب بموجبها المشرع بعض السلوكيات الضارة بالبيئة البحرية . لذا سنكتفي بالإشارة إلى بعض القوانين الهامة ، منها قانون رقم 98-05⁽³⁾ الذي جاء ليعدل الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري من خلال إضافة أحكام جزائية تعاقب على تلويث البيئة البحرية⁽⁴⁾ تفاوتت بين الغرامة والحبس ، لتصل أحيانا إلى عقوبة الإعدام⁽⁵⁾ ، وبما أن الجزائر صادقت على الاتفاقية الدولية حول الوقاية من تلوث مياه البحر بالمخروقات⁽⁶⁾ ، فقد تضمن القانون البحري عدة مواد مستنبطة من هذه الاتفاقية، لاسيما التلوث الناجم عن الإغراق أو العمر والدفن لمواد في

- 1- فللمادة 441 مكرر فقرة 06 من قانون العقوبات الجزائري تنص على معاقبة كل من ألقى مواد ضارة أو سامة في سائل معد لشرب الإنسان أو الحيوان وأحدث له ضررا . أما المادة 458 فقرة 03 من نفس القانون تعاقب كل من ألقى أحجارا أو أجساما صلبة أخرى أو أقدارا على المنازل أو المباني أو أسوار الغير أو في الحدائق أو الأراضي المسورة . وفي نفس السياق نصت المادة 05/462 على معاقبة كل من ألقى أو وضع في الطريق العمومي أقدارا أو مياه قدرة تحدث أضرارا ، والملاحظ أن هذه الجرائم كلها كيفها المشرع على أساس أنها مخالفات وخصها بعقوبات مخففة يزول معها التأثير الردي .
- 2- ومما لا شك فيه أنه عن طريق سن مثل هذه القوانين الخاصة يتم استكمال جوانب الحماية المطلوبة للبيئة البحرية ضد مصادر التلوث المختلفة ، وبهذه الكيفية يتم استغلال الأحكام التقليدية الواردة في قانون العقوبات والخاصة بحماية حياة أو صحة الإنسان أو حماية السلامة العامة أو الأمن العام .
- 3- قانون رقم 98-05 مؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق ل 25 يونيو سنة 1998 ، يعدل ويتمم الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري، ج.ر العدد 47 لسنة 1998 .
- 4- أنظر للمواد 02/479 ، 05/493 ، 495 ، 499 ... من أمر رقم 98-05 السابق .
- 5- إذ تنص المادة 500 من قانون رقم 98-05 السابق على أنه يعاقب بالإعدام كل ريان سفينة جزائرية أو أجنبية ألقى عمدا نفايات مشعة في المياه التابعة للقضاء الوطني .
- 6- مرسوم رقم 63-344 مؤرخ في 11 سبتمبر سنة 1963 المؤرخ في 11 سبتمبر سنة 1963 والمتضمن إنظام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية حول الوقاية من تلوث مياه البحر بالمخروقات .

البحر من شأنها أن تؤثر على خواصه الفيزيائية والكيميائية، ومن تم الأحياء البحرية. وقد تصدى المشرع لهذه الأفعال بنصوص تجرمية.

نظرا لأهمية حماية البحر من مختلف أشكال التلوث فقد خصص له المشرع الجزائري حيزا هاما في قانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة بداية من المادة 55 منه أكد فيها على منع كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية . وقد رتب على كل مخالفة لهذه الأحكام نصوص تجرمية تتراوح العقوبة فيها ما بين الحبس والغرامة⁽¹⁾ . وبنفس التدابير فقد تضمن قانون رقم 02-02 نصوصا تجرمية في حالة إقامة أي نشاط صناعي ملوث على

الساحل⁽²⁾ . وبنفس التدابير أيضا فقد تضمن قانون رقم 01-11 المتعلق بالصيد البحري نصوصا تجرّيمية ، خاصة حينما تكون الأرصدّة السمكية مهددة بالاستنفاد ، أو حينما تستعمل وسائل صيد محضورة تهدد توازن البيئة البحرية ، أو تستغل موارد بيولوجية بحرية خرقا لأحكام القانون⁽³⁾ .

لقد تفتن أيضا المشرع الفرنسي لأهمية البيئة البحرية كمحيط حيوي هام للإنسان ولكافة الكائنات البحرية وأحسّ بخطورة النتائج المترتبة على المساس بها فسارع إلى إصدار العديد من القوانين التي تناولت نصوص تجرّيمية قصد من ورائها توفير الحماية الجنائية للبيئة البحرية . ومن أهم القوانين التي اشتملت على نصوص تجرّيمية نص المادة 02/232 من القانون الزراعي التي تعاقب على كل قذف أو صب لأية مادة من شأنها أن تؤدي إلى تسميم البيئة البحرية وقتل الحياة والموارد البيولوجية فيها⁽⁴⁾ . كما يعتبر قانون رقم 599-76 بشأن التلوث بواسطة عمليات الدفن والإغراق أحد النصوص التجريمية الهامة المتعلقة بالتلوث البحري ، إلى جانب قانون رقم 583-83 المتعلق بالتلوث العام بالزيت . وقد تضمننا النصّان أحكام الاتفاقيات الدولية التي جاءت في هذا الصدد كاتفاقية لندن لسنة 1954 ، واتفاقية أوسلو سنة 1972 .

1- أنظر للمواد 90 ، 91 ، 92 من قانون رقم 03-10 السابق .

2- أنظر لنص المادة 15 و 39 من قانون رقم 02-02 مؤرخ في 22 ذو القعدة عام 1422 الموافق ل 05 فبراير 2002 يتعلق بحماية الساحل وتثمينه ، ج.ر رقم 10 لسنة 2002 .

3- أنظر لنص المواد 78 ، 91 ، 98 من قانون رقم 01-11 مؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1422 الموافق ل 03 يوليو سنة 2001 يتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات ، ج.ر عدد رقم 36 لسنة 2001 .

4- M. Despax, op. , cit. , P 369 et M. Prieur , op. , cit. , P 706 .

وبالرغم من وجود هذا العدد الهائل من النصوص التجريمية في قوانين متعددة ومتخصصة سواء في الجزائر ، فرنسا أو مصر ، فإن جانب من الفقه يشكك في فعاليتها . فالأستاذ (M. Prieur) يؤكد بأن كثرة النصوص ينبغي أن لا تغرينا وتصرف أنظارنا عن الحقيقة ، وهي أن جزءاً أكبر من هذه النصوص ليست محلاً للتطبيق الجنائي أساساً⁽¹⁾ .

ثانياً : الركن المادي في جرائم تلويث البيئة البحرية .

يعرف الركن المادي للجريمة بأنه العمل الخارجي الذي يأتيه الإنسان ويجرمه القانون، وهذا الركن يعتبر أساس الجريمة من الناحية الواقعية . ويثير الركن المادي في جرائم تلويث البيئة عموماً إشكالية خاصة من حيث النشاط المادي ، فقد يكون إيجابياً أو سلبياً كالامتناع ، وهذا النشاط قد يكون

مشروعاً ومصرحاً به قانوناً ومستوفياً لكافة شروطه ، أو إتيان نشاط يجرمه القانون حتى ولو لم تترتب عليه نتيجة معينة وهو ما يعرف بالجرائم الشكلية⁽²⁾ .

يتجسد السلوك الإجرامي في جرائم تلويث البيئة البحرية في "فعل التلويث" باعتباره الفعل الذي يؤدي إلى تحقيق النتيجة التي يسعى من خلالها المشرع إلى الحيلولة دون وقوعها وهي تلويث البيئة البحرية . ويعرف فعل التلويث على أنه النشاط الإرادي الصادر عن الجاني والمتمثل في إضافة مواد ملوثة ، أيًا كانت طبيعتها في الوسط البحري محمي بنص تجريمي⁽³⁾ . فالملوث البحري قد أضاف مواد ملوثة غيرت الخصائص الفيزيائية والكيميائية والبيولوجية للبيئة البحرية أثرت سلباً على التوازن البيئي فيها .

فقد قضت محكمة النقض الفرنسية بتحقيق الركن المادي لجريمة تلويث مياه البحر بتحريك بعض المواد في المياه الموجودة أصلاً بها التي قد تحدث ضرراً بليغاً بالمياه وبالكائنات الحية ، على الرغم من لجوء المتهم إلى إثبات أنه لم يقم بإلقاء أي مواد ضارة في هذه المسطحات المائية⁽⁴⁾ . وفي نفس السياق قد قضت محكمة النقض الفرنسية في حكم آخر بإمكانية تحقق الركن المادي في

1- M. Prieur , l'efficacité de la protection légale de l'environnement en France , séances de travail tenues le 20 mars 1991 à la société de législation comparée , paris , Rev. Int. Dr. Comp, 1991 , n^o 03 , P 690 .

2- د. نور الدين هندراوي ، الحماية الجنائية للبيئة -دراسة مقارنة- دار النهضة العربية ، 2005 ، ص 55 وما بعدها، ود. فرج صالح المريش ، المرجع السابق ، ص 201 .

3- د. محمد حسن الكندري ، المسؤولية الجنائية عن التلوث البيئي ، دار النهضة العربية ، مصر ، 2006 ، ص 62 .

4- Hans Engel Hard , op. , cit. , P 306 .

جريمة تلويث مياه البحر عند القيام بأي فعل يضر بالثروة السمكية ، بالرغم من أن محكمة الاستئناف قد برأت المتهم من التهمة المنسوبة إليه⁽¹⁾ .

ويتحقق الركن المادي أيضاً باتخاذ سلوك إجرامي إيجابي وإظهاره في مظهر خارجي ينهي عنه القانون. ويعتبر ارتكاب جرائم تلويث البيئة البحرية بسلوك إيجابي السمة الغالبة، ومثال ذلك ما نصت عليه المادة 52 من قانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة والتي تمنع كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية. وقد يكون أيضاً السلوك الإجرامي سلبياً يتحقق بالامتناع عن القيام بفعل معين يفرضه القانون ومثاله ما نصت عليه المادة 24

من قانون رقم 01-19⁽²⁾، التي تخضع نقل النفايات الخاصة الخطرة إلى ترخيص خاص. ومن ثم فإن نقلها دون الحصول على ترخيص تجعل المخالف يقع تحت طائلة العقوبات.

يشترط المشرع الجزائري لتوقيع الجزاء عن جريمة تلويث البيئة البحرية أن يؤدي السلوك الإجرامي إلى إحداث نتيجة مادية محددة . فالأثر المادي لجرائم تلويث البيئة البحرية يحدث اضطراب وخلل في الوسط البحري تجد فيه آلة العقاب الأساس لتدخلها⁽³⁾. وتتميز النتيجة الإجرامية في جرائم تلويث البيئة البحرية بأنها عادة ما يتراخى تحققها ، فتحدث في مكان أو زمان مختلفين عن مكان أو زمان السلوك الإجرامي ، الأمر الذي يثير تساؤلات هامة تتعلق بالنطاق المكاني والزمني للنتيجة الإجرامية وما يرتبط بذلك من إشكاليات قانونية دقيقة ومعقدة⁽⁴⁾ .

ثالثا : الركن المعنوي في جرائم تلويث البيئة البحرية .

لقيام الجريمة وتوقيع العقاب لا يكفي مجرد توافر ماديتها الظاهرة ، وإنما يلزم بالإضافة إلى ذلك أن يكون الفعل الإجرامي ثمرة إرادة آتمة ، سواء قصد الجاني السلوك الإجرامي أو أخطأ دون تعمد إحداث الفعل الإجرامي .

1-Cass Crim 1^{ere}, 29 novembre 1995 , n^o 94-85 .072 , R.J.E/4 , P 464.

2- قانون رقم 01-19 مؤرخ في 27 رمضان عام 1422 الموافق لـ 12 ديسمبر سنة 2001 يتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها ، ج. رقم 77 لسنة 2001 .

3- وفي بعض الأحيان لا يتطلب المشرع لتوافر جريمة تلويث البيئة البحرية تحقق نتيجة مادية معينة ، حيث ينصب التجريم على النشاط الإجرامي للجاني فعلا كان أم امتناعا ، وذلك بغض النظر عن أية نتيجة يؤدي إليها هذا النشاط . وهكذا يرى جانب من الفقه بأن المسؤولية الجنائية تقوم عن جرائم تلويث البيئة البحرية سواء تحققت النتيجة أو لم تتحقق . أنظر د. نور الدين هنداوي ، المرجع السابق ، ص 56 .

4- فقد يحدث الفعل الإجرامي في إقليم دولة ويتراخى تحقق النتيجة الضارة ، فيحدث في إقليم دولة أخرى ليكون التلوث في مثل هذه الأوضاع عابر للحدود ، وقد يتراخى تحقق النتيجة الإجرامية فيحدث في زمان مختلف عن زمان السلوك الإجرامي قد تصل إلى عشرات السنين .

غير أنه وفي الفترة الأخيرة بدأ يبرز اتجاه فقهي وقضائي في كل من فرنسا ، بريطانيا وأمريكا يقيم المسؤولية الجنائية عن جرائم تلويث البيئة البحرية وعلى وجه الخصوص عن المخلفات الصناعية على أساس الأفعال المادية فقط ، أي دون الاعتداد بفكرة الركن المعنوي ، وهذا من شأنه أن يحول هذه الجرائم إلى جرائم مادية بغض النظر عن دور القصد الجنائي في إحداثها لصعوبة إثبات القصد الجنائي أو الخطأ غير العمدي⁽¹⁾ . وهذه الصعوبة تأتي من صعوبة معرفة القواعد العلمية الثابتة في التعامل مع المواد التي تسبب تلوثا للبيئة البحرية ، كما أن تحديد الخطأ يقتضي دراسة كل المراحل التي تمر بها المواد الملوثة ومعرفة كيفية التعامل معها⁽²⁾. لذلك نرى بأن المشرع الجزائري حسن فعل حينما توسع في

الجرائم السلوكية أو الشكلية التي تشترط تحقق نتيجة معينة ، وفي هذه الأحوال يفترض المشرع وجود الركن المعنوي افتراضا مطلقا وذلك لاعتبارات خاصة بتلك الطائفة من الجرائم⁽³⁾ .

ونفس الوضع ذهب إليه المشرع الفرنسي في صياغته لأحكام المادة 01/434 من قانون الزراعي، وكذا المادة 02 من قانون 64-1245 المتعلق بوقاية المياه من التلوث حينما اغفل تماما الإشارة إلى الموقف النفسي للملوث البحري، مما جعل جانب من الفقه والقضاء الفرنسي يفسر ذلك على أن المشرع الفرنسي يقيم المسؤولية الجنائية دون النظر إلى الإثم الجنائي لمرتكب الجريمة⁽⁴⁾. أما في التشريع المصري فإن نصوص التجريم المتعلقة بالتلوث بما فيها التلوث البحري قد أغفلت إلى حد ما الإشارة إلى ماهية الركن المعنوي للجريمة وسكتت عن بيانه في مواضع كثيرة . وقد وسع المشرع المصري من مفهوم النشاط المادي بحيث جعله كل فعل أو صرف أو إلقاء أي مواد سواء كانت صلبة أو سائلة أو غازية. وبذلك يكون المشرع المصري أيضا قد وسع من نطاق المسؤولية ولم يحددها بفعل معين صادر عن الجاني . وعليه يرى جانب من الفقه المصري بأن هذه الصياغة قد تدفع بالقضاء المصري بالاستغناء عن الركن المعنوي في هذه الطائفة من الجرائم⁽⁵⁾.

-
- 1- د. عبد الرحمان حسن علام ، الحماية الجنائية لحق الإنسان في بيئة ملائمة ، دار نهضة الشرق ، مصر ، 1995 ، ص 103 .
 - 2- د. هدى حامد قشقوش ، التلوث بالإشعاع النووي في نطاق القانون الجنائي ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1997 ، ص 63 .
 - 3- أنظر على سبيل المثال لنص المادة 100 من قانون رقم 03-10 السابق ، والمادة 24 من مرسوم تنفيذي رقم 93-161 مؤرخ في 10 يوليو سنة 1993 ينظم صب الزيوت والشحوم الزيتية في الوسط الطبيعي ، ج.ر. رقم 46 لسنة 1993 .
 - 4- د. فرج صالح الهريش ، المرجع السابق ، ص 286 ، وكذلك J.m. Piret et C.h- Hublet , les crimes contre l'environnement, application de la partie général, Rev. Dr. Pen. Crimin, Mars 1993 , P 298 .
 - 5- د. أحمد عوض بلال ، الجرائم المادية والمسؤولية الجنائية بدون خطأ ، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية ، 1993 ، ص 190 .
- غير أنه يبدو لنا بأن سكوت التشريعات عن بيان الركن المعنوي المطلوب لقيام جرائم التلوث البحري سيثير جدالا فقهيًا وقضائيا واسعا ، إذ سيؤدي في الغالب إلى تضارب الأحكام القضائية وتردد يبرز في التطبيق بشأن إهمال تفاصيل الجانب النفسي للجريمة .

الفرع الثاني : الجزاءات الجنائية المطبقة على جرائم تلويث البيئة البحرية .

تهدف السياسة البيئية إلى حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها ، ولا سبيل إلى تحقيق ذلك إلا إذا دعمت القوانين المهتمة بحماية البيئة البحرية بالجزاءات القانونية . وتشمل القوانين المنظمة لحماية البيئة البحرية على جزاءات متنوعة ، وهي عبارة عن مزيج من الجزاءات الجنائية والإدارية والمدنية في

نظام واحد يوفر الجانب الردعي في العقاب إلى جانب التدابير الإحترازية . وعلى ذلك نكتفي في دراستنا في هذا الفرع على البحث في الجزاءات فقط .

وتتخذ الجزاءات الجنائية إحدى الصورتين العقوبة (أولا) أو التدبير الإحترازي (ثانيا).

أولا : العقوبة في جرائم تلويث البيئة البحرية .

تتنوع هذه العقوبات إلى نوعين عقوبات سالبة للحرية وعقوبات مالية . فالعقوبات السالبة للحرية تتمثل في الحبس والسجن والإعدام ، أما العقوبات المالية فهي الغرامات المالية وهي من أهم العقوبات المتداولة بالنسبة للجرائم البيئية .

01- العقوبات السالبة للحرية :

يعد الحبس العقوبة الأصلية السالبة للحرية في جرائم الجرح، ولقد استخدم المشرع الجزائري عقوبة الحبس استخداما موسعا في جرائم تلويث البيئة البحرية كما فعل بصدد جرائم البيئة الأخرى⁽¹⁾. ومن بين الجرائم التي توسع المشرع الجزائري في العقاب عنها باستخدام عقوبة الحبس:

- جريمة استعمال آلات محظورة في الصيد البحري ، التي يعاقب عنها بالحبس من ثلاثة إلى ستة أشهر⁽²⁾ .
- جريمة استخراج مواد بحرية تخضع لرخص الاستعمال دون الحصول عليها ، التي يعاقب عنها بالحبس من 06 أشهر إلى سنتين⁽³⁾ .

1- غير أننا نجد أن هناك بعض التشريعات البيئية قد ضيقت من الأخذ بعقوبة الحبس عموما في الجرائم البيئية مثل ما فعل المشرع البلجيكي ، السويدي ، الإماراتي .

2- انظر لنص المادة 78 من قانون رقم 01-11 المتعلق بالصيد البحري السابق .

3- أنظر لنص المادة 40 من قانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتنميته السابق .

- جريمة البناء في المناطق الشاطئية التي يعاقب عنها بالحبس من 06 أشهر إلى سنة⁽¹⁾ .
- جريمة إلقاء النفايات أو تصريف أية مواد أخرى في أوساط غير مخصصة لها التي يعاقب عنها بالحبس من سنة إلى ثلاثة سنوات⁽²⁾ .

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع المصري أيضا توسع في استخدام عقوبة الحبس ونص عليها في تجريم أفعال كثيرة منها، جريمة إلقاء أو تصريف المواد أو النفايات أو السوائل الغير معالجة والتي من شأنها تلويث شواطئ وبحار الجمهورية ، جريمة عدم معالجة ما يتم صرفه من النفايات ، جريمة التلوث الناتج عن السفن بفعل الإهمال⁽³⁾ ...

يستخلص مما سبق أن معظم التشريعات البيئية لازالت تؤيد الأخذ بعقوبة الحبس لجرائم التلوث البيئي ، إذ أن مجرد تشريع عقوبة الحبس يكون رادعا للكثيرين ومانعا من اقتراف هذه الأفعال . ومن ثم فإن الحبس كجزاء في مثل هذه الجرائم يمثل مبررا رادعا وزاجرا لعدم اقترافها مرة أخرى ومساهمة تشريعية من أجل حماية الوسط البحري والمجتمع من الأذى الذي يحدثه التلوث .

إن تقرير عقوبة الحبس لمكافحة جرائم تلويث البيئة البحرية يعني أن المشرع الجزائري أدرك أهمية مكافحة تلك الجرائم ومدى خطورتها والأضرار التي يمكن أن تترتب عليها . ورغم ذلك فإن القانون الجنائي البيئي لا يزال في مرحلة التكوين ، ولهذا فلا مانع من توظيف جملة من التدابير الوقائية الأخرى بما يتناسب وطبيعة هذه الجرائم⁽⁴⁾ . إلا أننا لا نساير بعض التشريعات البيئية في الكثير من البلاد التي استبعدت عقوبة الحبس في مجال الإجرام البيئي كبلجيكا وإمارة دبي ، لأن ذلك من شأنه أن يقلل من فعالية النص الجنائي ويضعف الشعور بالتزاميته لنقص الردع والجزر .

بجانب عقوبة الحبس استخدم المشرع الجزائري **عقوبة السجن** استخداما ضيقا للغاية على عكس ما فعله بالنسبة لعقوبة الحبس ، فلم يقرر عقوبة السجن إلا في حالات نادرة⁽⁵⁾ ، وقد اتبع هذا المسلك كل من المشرع الفرنسي والمصري أيضا . والسجن عقوبة أصلية مقررة في مادة

1- أنظر لنص المادة 43 من قانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه السابق .

2- أنظر لنص المادة 44 من قانون رقم 19-01 المتعلق بتسيير النفايات السابق .

3- د. عبد الفتاح مراد ، شرح تشريعات البيئة ، دار النهضة العربية ، بدون سنة الطبع ، ص 262 .

4- د. محمد مؤنس محب الدين ، البيئة في القانون الجنائي -دراسة مقارنة- مكتبة الانجلو المصرية ، مصر ، 1995 ، ص 293 .

5- السجن يعني سلب حرية المحكوم عليه وإلزامه بأعمال بسيطة لتأهيله وزجره خلال فترة نزوله بمؤسسة التأهيل .

الجنائيات ، حدّدتها المشرع الجزائري بمحددين أدنى وأقصى⁽¹⁾ . وقد استخدم المشرع الجزائري عقوبة السجن لتجريم بعض أفعال التلوث التي قد تؤثر سلبا على البيئة البحرية، ومنها على سبيل المثال جريمة استرداد النفايات الخاصة بالخطرة خلافا للأحكام والقوانين المنظمة لذلك التي يعاقب عنها بالسجن من خمسة إلى ثماني سنوات⁽²⁾ . وفي نفس السياق فقد جعل المشرع المصري في القانون رقم 04 لسنة 1994 عقوبة السجن مقررة لجميع الجرائم المنصوص عليها في القانون المذكور إذا توافر أحد الظروف المشددة المنصوص عليها ، كأن تنشأ بفعل جريمة التلوث إصابة أحد الأشخاص بعاهة مستديمة⁽³⁾ .

وإذا كانت العقوبات السالبة للحرية هي ابرز العقوبات في جرائم القانون الجنائي العام ، فإنه احتدم الخلاف حول مدى صلاحيتها في جرائم تلويث البيئة البحرية ، حيث أصبحت السياسات التشريعية الحديثة تدعو إلى هجر العقوبات السالبة للحرية واستبدالها بعقوبات شبه جنائية أو مالية أو إدارية لملاءمتها لهذا النمط من التجريم . وتطبيقا لذلك فإن المشرع الجزائري اتبع إزاء هذه الجرائم الملوثة للبيئة البحرية عقوبة الحبس قصير المدة ، ومن هنا لجأ إلى العقوبات المالية .

02- العقوبات المالية :

العقوبات المالية هي العقوبات التي تصيب المجرم في ذمته المالية، وهي متنوعة ومتعددة وتأخذ أشكالا مختلفة، ومن أهم هذه العقوبات المالية الغرامة والمصادرة .

الغرامة هي مبلغ من المال يلتزم المحكوم عليه بدفعه إلى خزينة الدولة . وتستخدم التشريعات الجنائية البيئية طرقا مختلفة في تحديد مقدار عقوبة الغرامة . فقد تكون **الغرامة محددة** ينص فيها المشرع إما على حدين أدنى وأقصى تاركا للقاضي سلطة التقدير بين هذين الحدين⁽⁴⁾ . ومن أمثلة ذلك ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 88 من قانون رقم 01-11 المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات التي تعاقب بغرامة من 100.000 دج إلى 200.000 دج كل من يقوم بإدخال أو

1- أنظر لنص المادة 05 المعدلة بقانون رقم 06-23 المعدل والمتمم لأمر رقم 66-156 مؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق لـ 08 يونيو سنة 1966 يتضمن قانون العقوبات الجزائري .

2- أنظر لنص المادة 66 من قانون رقم 01-19 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها السابق .

3- أنظر لنص المادة 95 من القانون المصري رقم 04 لسنة 1994 بشأن البيئة .

4- يلاحظ أن المشرع الجزائري تشدد في قيمة الغرامة كعقوبة بديلة عن الحبس من خلال رفع قيمتها لتصل في بعض الجرائم إلى حد 10.000.000,00 دج كما هو الشأن في المادة 99 من قانون رقم 03-10 السابق .

قنص أو نقل أو بيع الفحول والبلاغيط والدعاميص واليرقنات (وهي صغار السمك) خرقا لأحكام القانون . وفي نفس السياق نص المشرع الجزائري في المادة 42 من قانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه على العقاب بغرامة مالية قدرها 2000 دج لكل من يخالف الأحكام المنظمة لمرور العربات ووقوفها على الضفة الطبيعية . وقد استخدم المشرع الجزائري نفس الأسلوب في تجريم بعض الأفعال المضرة بالبيئة البحرية في أحكام القانون البحري ومنها المادة 941 التي تعاقب بغرامة مالية من 1000 إلى 5000 دج لكل من يلقي أتربة أو نفايات أو أوساخا أو مواد رسوبية تجارية أو صناعية

أو أية مواد أخرى في الموانئ والأماكن الملحقة بها ، وتكون هذه الغرامة من 5000 إلى 25000 دج عندما تلقى هذه المواد في مياه الميناء (1) .

أما التشريعين المصري والفرنسي فقد سلكا نفس المسلك ، إذ نصت المادة 90 من قانون رقم 04 لسنة 1994 المصري بشأن حماية البيئة على المعاقبة بالغرامة تصل إلى حد 500 ألف جنيه لكل من ارتكب جريمة تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي أو أية مواد ضارة في البحر خلافا لأحكام هذا القانون ، وعلى نفس الوتيرة نص المشرع الفرنسي (2) في المادة 24 من قانون 15 جوان 1975 بشأن النفايات المعدل والمتمم على عقوبة الغرامة التي تتراوح بين ألفين فرنك و120 ألف فرنك عن مخالفة أحكام الصب ، وتنص المادة 24 من قانون 19 جوان 1976 بشأن المنشآت المصنفة المعدل والمتمم على عقوبة الغرامة التي تتراوح ما بين 20 ألف فرنك ومليون فرنك عن جريمة تشغيل المنشأة خلافا للأحكام المعمول بها .

وفي السياق نفسه قد تلجأ بعض التشريعات إلى فرض غرامة نسبية يرتبط مقدارها بضرر الجريمة ، لا يكون محددًا سلفًا بل يجعلها في شكل نسبة معينة تتماشى مع الضرر الناتج عن الجريمة أو الفائدة التي حققها الجاني من وراء الجريمة ، وتلعب الغرامات النسبية دورًا هامًا في مواد التلوث، حيث تتركز التشريعات البيئية الحديثة على إقرار هذه الصورة من صور الغرامة والتوسع في استخدامها في مجال جرائم تلوث البيئة البحرية ، لأنها أكثر استجابة لاعتبارات الردع

1- في يوم 2001/06/24 وعلى إثر دورية المصلحة الوطنية لحرس الشواطئ بميناء الغزوات لوحظ وجود سفينة تجارية كانت تقوم بشحن مادة الحمض وجود بقعة كبيرة من الزيت تحت السفينة الحاملة للراية الليبيرية ، وهي بصدد تفريغ صهاريجها -مما تسبب في تغطية مساحة كبيرة من مياه البحر بالزيتون وعلى إثر ذلك قامت مصلحة حرس الشواطئ بحظر الجرائم المرتكبة في البحر وتقدم المخالفين للسيد وكيل الجمهورية لدى محكمة الغزوات .

2- M. Littmann- Mariy , le droit pénal des déchets en France, Rev. Int. Dr. Comp, 1992, 01, P200 .

والإصلاح والتعويض التي تتطلبها هذه الجرائم . ومن بين التشريعات التي لجأت إلى هذا النوع من الغرامات القانون العماني (1) والقانون الأمريكي (2) .

أما تشريعات أخرى عمدت إلى استحداث نظم جديدة للغرامة تعرف بنظم الغرامة اليومية ، بمقتضاها يتم تقدير الغرامة المقضي بها وفقا لمعيار مزدوج يأخذ في الاعتبار خطورة الجريمة ومدة استمرارها والوضع المالي لمرتكبها(3) . وعلى الرغم من التاريخ الطويل لهذا النظام فإننا لا نصادف أية تطبيقات له في التشريعات العربية البيئية ، ونظرا لأهمية هذا النظام أوصى به المجلس الوزاري الأوروبي

في قراره رقم 28 لسنة 1988 ودعى إلى ضرورة اللجوء إلى هذا النوع من الغرامة ، والذي يبدو ملائما في مجال الردع والوقاية من التلوث . لدى يستحسن لجوء المشرع الجزائري إلى تبني هذا النظام في القوانين البيئية الجزائرية ، لأنه يمثل قيمة نفعية للعقوبة المالية من خلال توفير مصدرا ماليا هاما ينفق منه على مكافحة التلوث وحماية البيئة عموما من آثاره المدمرة ، خاصة أمام ضعف إمكانيات الأجهزة المكلفة بهذه المهمة .

وبجانب الغرامة توجد عقوبة المصادرة التي من خلالها تنزع ملكية مال من صاحبه جبرا عنه وإضافته إلى ملك الدولة دون مقابل⁽⁴⁾. وتلعب عقوبة المصادرة دورا هاما في جرائم تلويث البيئة البحرية واستخدمت بطرق مختلفة ، فجعلت تارة عقوبة تكميلية وجوبية وتارة أخرى عقوبة تكميلية جوازية . كما استخدمت في حالات أخرى كتدبير إحترازي لإصلاح الضرر ، وقد استخدم المشرع الجزائري المصادرة كجزاء منصوص عليه في القوانين الخاصة كعقوبة تكميلية يحكم بها إلى جانب العقوبة الأصلية من حبس أو غرامة ، إذ تنص على سبيل المثال المادة 02/90 من قانون رقم 04-07 المتعلق بالصيد بمصادرة الوسائل المستعملة والطريدة المصطادة دون الإخلال بالجزاءات الأخرى . كما نص في المادة 13 من المرسوم التنفيذي رقم 04-188 على منع نقل الفحول ومنتجات الصيد البحري وتربية المائيات التي لم تبلغ الأحجام الدنيا

-
- 1- فقد نصت المادة 02 من قانون رقم 34 لسنة 1984 بشأن التلوث البحري على أنه : "يلتزم كل مرتكب يخالف أحكام هذه المادة إدانته بدفع غرامة لا تتعدى قيمة إجمالية مقدارها خمسة ريال عماني عن كل طن من الحمولة الملوثة" .
 - 2- إذ تنص المادة 223 من قانون الطاقة النووية الأمريكية على عقوبة لا تقل عن 250 ألف دولار لمن يغرق متعمدا نفايات ذرية في المياه الإقليمية للولايات المتحدة الأمريكية وتزيد كلما زادت حجم النفايات . نقلا عن د.محمد أحمد منشاوي ، المرجع السابق ، ص 398 .
 - 3- أدخل هذا النظام في فنلندا عام 1921 ، وفي السويد عام 1931 ، واعتمد هذا النظام بعدئذ في ألمانيا والدانمارك والنمسا ، كما نص عليه قانون العقوبات الفرنسي الجديد لعام 1992 كعقوبة أصلية في الجرح من خلال المادة 03/131 .
 - 4- د. مأمون محمد سلامة ، قانون العقوبات - القسم العام - دار الفكر العربي ، مصر ، 1990 ، ص 681 .
- القانونية⁽¹⁾ ، وقد أجاز المشرع الجزائري في المادة 40 من قانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه للقضاء إضافة على عقوبة الحبس والغرامة مصادرة الآلات والأجهزة التي استعملت في ارتكاب مخالفة استخراج أية مادة من البحر دون الحصول على رخصة مسبقة ، لاسيما مواد الملاط . وقد لجأ التشريعين المصري والفرنسي إلى استعمال نفس العقوبة، فقد نص المشرع المصري على عقوبة المصادرة وجعلها عقوبة تكميلية إلى جانب العقوبة الأصلية . فعلى سبيل المثال نصت المادة 78 من قانون رقم 04 لسنة 1994 على عقوبة المصادرة كعقوبة تكميلية لعقوبة الغرامة التي جعلها

عقوبة أصلية. كما استخدم نفس العقوبة في المادة 84 في حالة ارتكاب جريمة الصيد غير المشروع المخالف للتدابير القانونية . غير أن ما يميز التشريع الفرنسي في اللجوء إلى عقوبة المصادرة أنه اكتفى بها كتدبير وقائي إحترازي في أن تكون الأشياء المضبوطة محل المصادرة ضارة أو خطيرة سواء أكان يجوز التعامل فيها أم لا ، وسواء كانت حيازتها جائزة أم لا . ومع ذلك فإن عقوبة المصادرة بعض الإشكالات القانونية بالنسبة لبعض الأشخاص لاسيما إذا صودرت الأدوات والوسائل التي ارتكبت بها الجريمة وهي ملك لأشخاص غير الجانحين بالفعل المجرم (2) .

تبت بعض التشريعات البيئية الحديثة تصور جديد لتوظيف المصادرة في جرائم تلويث البيئة البحرية خاصة ما يعرف باسم نظام مصادرة الأرباح والفوائد المحققة من فعل مجرم يخالف القوانين واللوائح البيئية ، وذلك نظرا لأهميته وفاعليته في مكافحة الجرائم التي يكون الباعث في ارتكابها هو تحقيق فوائد ومنافع مالية غير مشروعة(3) . وقد دعى إلى هذا النظام المجلس الأوروبي ضمن الجزاءات التي يمكن توقيعها على الأشخاص المعنوية من خلال توصيته رقم 18 لسنة 1988(4) . وبالنظر الى النتائج الفعالة التي حققها بعض الدول التي اعتمدت نظام مصادرة الربح في التصدي و

- 1- مرسوم تنفيذي رقم 04-188 مؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1425 الموافق لـ 07 يونيو سنة 2004 يحدد كيفية قنص الفحول واليرقانات والبلاعيط والدعاميص ونقلها وتسويقها وإدخالها في الأوساط المائية وكذا كيفية قنص ونقل واستيداع وإسترداد وتسويق منتوجات الصيد البحري وتربية المائيات التي لم تبلغ الأحجام الدنيا القانونية والموجهة للتربية أو الزرع أو البحث العلمي ، ج.ر عدد رقم 44 لسنة 2004 .
- 2- وتتمثل هذه الإشكالات في الافتراضات التالية : "أن يكون الشخص غير المجرم قد وضع المركبة أو الأدوات والوسائل تحت تصرف شخص للقيام بأعمال تشكل جريمة ، أو أن تكون الوسائل المستعملة في الجريمة قد سرت من شخص غير المجرم، أو أن تكون الوسائل والمعدات قد استعملت بكيفية مغايرة لذلك التي كان مالكةا يعدها لها .
- 3- د. محمد أحمد منشاوي ، المرجع السابق ، ص 411 .
- 4- وتطبيقا لذلك فقد اتسع نظام المصادرة ليشمل المزايا المالية الناشئة مباشرة عن الجريمة والأشياء والأموال أو القيمة التي حلت محلها وناتج استثمار هذه المزايا والأموال . فقد أخذت بهذا النظام كل من النمسا وكندا وألمانيا والسويد .

مكافحة جرائم تلويث البيئة البحرية ندعو إليه المشرع الجزائري للأخذ بهذا النظام، حيث يغلب على ارتكاب هذه الجرائم داوفاً الربح و تحقيق منافع مادية .

ثانياً : التدابير الإحترازية .

يحرص المشرع الجزائري شأنه شأن التشريعات الحديثة على النص على قائمة من الجزاءات المتنوعة للعقاب في جرائم تلويث البيئة ، والتي يغلب عليها طابع التدبير أكثر من معنى العقوبة(1) . وغالبا ما تكون هذه الجزاءات تبعية أو تكميلية ينطق بها القاضي إلى جانب العقوبات الأصلية المقررة للجريمة

(2) . وبالإضافة على دورها الردعي فإن التدابير الإحترازية تحقق أيضا أهداف وقائية في الأحوال التي يكون فيها نشاط الملوث البحري على درجة عالية من الخطورة ، فيكون تجريمه من وسائل ارتكاب الجريمة ما يحمل معنى العقوبة .

وتتمثل أهم التدابير الإحترازية المقررة في جرائم تلويث البيئة البحرية في تدابير غلق المنشأة الملوثة ، وتدابير المهنية ، وتدابير نشر الحكم الصادر بالإدانة .

01- تدابير غلق المنشأة الملوثة :

يعد غلق المنشأة الوسيلة الوحيدة لمنع تكرار الجريمة ، إذ أن التطبيق العملي لعقوبة الغلق في كل من الجرائم الاقتصادية والجرائم البيئية قد أثبتت فاعليته في إزالة الاضطراب الذي أحدثته الجريمة ومنع تكرارها مستقبلا . والغلق في الحقيقة ليس عقوبة بالمعنى التقني بل هو تدبير إحترازي وقائي عيني محله خطر مزاولة النشاط الملوث . ولقد أخذ المشرع الجزائري بتدابير غلق المنشأة الملوثة وربطها في الغالب بعدم الحصول على الترخيص بالنسبة للمنشآت الملوثة التي تمارس نشاطا بدون ترخيص ، أو بتجاوزها النظم القانونية من لوائح وتنظيمات ، ومن أمثلة ذلك ما نصت عليه المادة 02/102 من قانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة ، والتي أجاز من خلالها المشرع الجزائري للمحكمة إلزام صاحب المنشأة الملوثة للبيئة البحرية بغلقها وعدم الانتفاع بنشاطها إلى حين الحصول على الترخيص ضمن الشروط المنصوص عليها في المادتين 19 و 20 من نفس القانون ، ويمكن في هذه الحالة للمحكمة أن تأمر بالتنفيذ المعجل للحظر .

1- د. فرج صالح الهريش ، المرجع السابق ، ص 544 .

2- وترجع أهمية هذا النوع من الجزاءات إلى ما كشف عنه التطبيق العملي من عدم كفاية العقوبات التقليدية في قمع الجريمة وردع الجاني فالعقوبات السالبة للحرية نادرا ما يقضي بها والعقوبات المالية غالبا ما يجري تحميلها على الغير من المستهلكين والعلماء . ولذلك فإن التدابير العقابية التي هي جزاءات من نفس صنف وجنس العمل تبدو على أقصى قدر من الأهمية في ردع الجرائم البيئية .

مع تزايد دور المنشآت الصناعية الملوثة للبيئة البحرية في فرنسا رأى المشرع الفرنسي أنه لا مناص من الأخذ بالمسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية ورصد لها عقوبات خاصة تتلاءم وطبيعة هذه الأشخاص ومنها عقوبة غلق المنشأة الملوثة سواء بصورة دائمة أو مؤقتة ، ومن ذلك ما نصت عليه المواد 131-27 إلى 131-33 من قانون العقوبات الفرنسي الجديد لعام 1992 ، وكذلك ما نصت عليه المادة 19 من قانون رقم 85-661 لصادر بتاريخ 03 جويلية 1985 المعدل والمتمم المتعلق بالمنشآت المصنفة⁽¹⁾ .

وقد أخذ القانون المصري المتعلق بالمحال الصناعية والتجارية وغيرها من المحال المقلقة للراحة والمضرة بالصحة والخطرة بتدابير الغلق ، فقد نصت المادة 20 من القانون المذكور على ذلك ، غير أنه لم ينص المشرع المصري صراحة على هذه التدابير بالنسبة للمنشآت الملوثة ، لدى يرى جانب من الفقه المصري على حث المشرع المصري على النص على مثل هذه التدابير حتى يضمن تنفيذ الأحكام الصادرة عن المحكمة في هذا الشأن، وحتى يكون هناك جدوى من وراء تطبيق القانون⁽²⁾.

تشابه تدابير غلق المنشأة الملوثة بعقوبة المصادرة في أنه يمنع من خلال هذين العقوبتين استغلال المنشأة الملوثة ، ومع ذلك يختلفان في أن المنشأة المغلقة لا تحول ملكيتها للدولة على خلاف عقوبة المصادرة التي تحول فيها الأموال المصادرة إلى خزانة الدولة . كما أن غلق المنشأة قد يكون قضائياً وقد يكون بموجب هيئات الضبط الإداري⁽³⁾ .

وقد تتخذ تدابير غلق المنشأة الملوثة بغرض وقف استمرار التلويث وإعادة الحال إلى ما كان عليه ، وبالتالي يعد الغلق في هذه الحالة وسيلة إصلاح . ويظهر التطبيق العملي أهمية النص على تدبير غلق المنشأة في مواد التلويث البيئة البحرية وتطبيقها على المنشآت الصناعية والسياحية المقامة على عرض السواحل المخالفة للقوانين والتنظيمات البيئية ، والذي يمثل الاستمرار في نشاطها الملوث مصدراً متواصلاً للتلويث نظراً لكون العقوبات الأخرى التي يمكن النطق بها لا تكفي لإيقاف مصدر التلويث عن الاستمرار في تأثيراته الضارة .

1- Michel Baucomont, Pierre Gousset, op. , cit. , P 271 .

2- د. محمد أحمد منشاوي ، المرجع السابق ، ص 425 وكذلك د. فرج صالح الهريش ، المرجع السابق ، ص 555 .

3- على الرغم من فاعلية تدابير غلق المنشأة الملوثة فإنه من الصعب أحياناً إصدار قرار الغلق خشية ما ينشأ عنه من آثار اجتماعية واقتصادية تصيب الغير، فقد يسبب قرار الغلق آثار ضارة للعاملين في المنشأة الملوثة أو يتسبب في بطلانهم أو فصلهم، وكذلك له انعكاسات على الغير من المتعاملين مع المنشأة من موردين وعملاء ودائنين وغيرهم .

02- حظر ممارسة النشاط :

ينصب هذا التدبير على حظر ممارسة النشاط المهني المحكوم عليه ، فيمنعه أو يقيدده أو يحد من النشاط الملوث. ويعتبر تدبير الحظر من ممارسة النشاط من أهم التدابير المقررة في مواد تلويث البيئة البحرية ، ويتمثل غالباً في حرمان المحكوم عليه في مزاوله النشاط المسبب للتلوث ، عن طريق سحب أو وقف أو إلغاء الترخيص من الملوث البحري الذي يخوله ممارسة هذا النشاط⁽¹⁾ .

ولهذه الطائفة من التدابير أهميتها الخاصة بالنسبة للجرائم البيئية التي ترتكب على الأوساط البحرية بالمخالفة للواجبات والاشتراطات الفنية التي ينبغي مراعاتها عند مزاوله المهنة . ومن تطبيقات التدابير المهنية في التشريع الجزائري ما تنص عليه المادة 02/102 من قانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة من أنه يجوز للمحكمة أن تقضي بمنع استعمال المنشأة الملوثة إلى حين الحصول على الترخيص ضمن الشروط المنصوص عليها قانونا . كما تنص المادة 03/22 من المرسوم التنفيذي رقم 481-03 على حظر نشاط الصيد البحري على كل صاحب سفينة يثبت مخالفته للقوانين المنظمة للصيد البحري⁽²⁾. وتنص المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 93-162 على أن يكون لمالكي الزيوت المستعملة تجهيزات عازلة للسوائل ، وإذا لم يمثل مالك التجهيزات لهذه التدابير يتم حظر نشاطه مؤقتا إلى حين الاستجابة إلى الصفات التقنية الواجب توافرها في هذه التجهيزات⁽³⁾ .

وقد أخذ أيضا المشرع المصري بتدابير حظر ممارسة النشاط من خلال المادة 02/76 من القانون رقم 04 لسنة 1994 بشأن البيئة التي تجيز للمحكمة أن تقضي بوقف الترخيص لمدة لا تقل عن أسبوع ولا تزيد عن ستة أشهر ، وفي حالة العود يجوز لها الحكم بإلغاء الترخيص . وهذا يعني حظر مزاوله النشاط المهني المرخص به خلال مدة وقف الترخيص المحددة في حكم الإدانة⁽⁴⁾. أما عن الوضع في فرنسا فنص المادة 18 من القانون الصادر في سنة 1976 في شأن المنشآت

-
- 1- د. مصطفى منير ، جرائم استعمال السلطة الاقتصادية ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، مصر ، بدون سنة النشر ، ص 316 .
 - 2- مرسوم تنفيذي رقم 03-481 مؤرخ في 19 شوال عام 1424 الموافق ل 13 ديسمبر سنة 2003 يحدد شروط ممارسة الصيد البحري وكيفياته ، جر رقم 78 لسنة 2003 .
 - 3- مرسوم تنفيذي رقم 91-162 مؤرخ في 20 محرم عام 1414 الموافق ل 10 يوليو سنة 1993 يحدد شروط وكيفيات استرداد الزيوت المستعملة ومعالجتها ، جر رقم 46 لسنة 1993 .
 - 4- د. محمد محمود مصطفى ، الجرائم الاقتصادية في القانون المقارن - الجزء الأول - الأحكام العامة والإجراءات الجنائية ، دار النهضة العربية ، الطبعة الأولى 1999 ، ص 216 .

المصنفة على تدابير حظر ممارسة النشاط المهني الذي يتسبب في تلويث البيئة عموما ، أو عدم حصول مالك المنشأة الملوثة على ترخيص إداري بمزاوله النشاط الضار بالبيئة البحرية⁽¹⁾ .

نستطيع أن نحمل مزايا الأخذ بحظر ممارسة النشاط في أن أهمية الأخذ بهذه التدابير بالنسبة للجرائم التي ترتكب بالانتهاك الصارخ للواجبات الفنية التي ينبغي مراعاتها عند مزاوله المنشأة لنشاطها الملوث، كما أن تدابير الحظر تمثل جزاء يجمع بين مزايا العقوبة وخصائص التدابير الإحترازية ، حيث ينطوي على الردع المطلوب في العقوبة والحماية والوقاية. فأثرها فعال في القضاء على الخطورة

الإجرامية للمنشأة الملوثة إذ تسد الطريق بينها وبين المهنة الملوثة وتقطع الطريق عليها للعودة إلى الجريمة مستقبلا . ومما يزيد من تلك الأهمية ما جاء في توصيات المجلس الأوروبي الوزاري لقانون البيئة في قراره رقم 88/28 بأهمية النص على جزاء الحظر المؤقت أو النهائي لممارسة النشاط المهني الذي تسبب في الجريمة كعقوبة تكميلية في جرائم تلويث البيئة⁽²⁾ . كما أوصى مؤتمر روما لسنة 1953 بضرورة الأخذ بهذا الجزاء في الجرائم الاقتصادية⁽³⁾ .

03- تدابير نشر الحكم الصادر بالإدانة :

الأصل الذي يسود مبدأ النطق بالأحكام القضائية هو العلانية⁽⁴⁾ ، غير أن التشريعات في بعض الحالات لا تكتف بالعلانية . وإنما يتطلب الأمر فوق ذلك نشر الحكم على نطاق واسع ، نظرا لما يحققه ذلك من أثر فعال في مكافحة الجريمة⁽⁵⁾ . ويصيب هذا الجزاء المحكوم عليه في اعتباره لدى المتعاملين معه والذي يعتمد عليهم في تنمية دخله ، حيث يكون التشهير به أبلغ أثرا من العقوبات الأصلية التي قد يظل تنفيذها خافيا على الجمهور . ومن النادر أن تنص التشريعات على جزاء نشر الحكم في قانون العقوبات ، إذ نجد هذا التدبير غالبا في بعض الجرائم الخاصة ومنها الجرائم الاقتصادية والبيئية . والنشر يكون في الصحف وسائل الإعلام المسموعة والمرئية ، أو على واجهة المنشأة الملوثة ، ولا يلزم أن ينشر الحكم كاملا بل يجوز أن ينشر ملخصا له بالقدر الذي لا يخل بمضمونه .

1- Ca. Bourges , 05 mars 1998 , juris- Data n^o 1998-048330 .

2- د. فرج صالح الهريش ، المرجع السابق ، ص 188 .

3- د. محمد محمود مصطفى ، المرجع السابق ، ص 172 .

4- إذ تنص المادة 355 من قانون الإجراءات الجزائية الجزائري على أن النطق بالأحكام القضائية قائم على أساس مبدأ العلانية .

5- د. مصطفى منير ، المرجع السابق ، ص 321 .

من خلال دراستنا للقوانين الخاصة بحماية البيئة البحرية يبدو لنا بأن المشرع الجزائري لم يأخذ بتدابير نشر الحكم الصادر بالإدانة في القوانين الخاصة بحماية البيئة شأنه شأن المشرع المصري، وعلى خلاف ذلك فإن المشرع الفرنسي لا تخلو قوانينه البيئية عادة من النص على تدابير نشر حكم الإدانة في الجرائم المرتكبة بالمخالفة للأحكام المنصوص عليها فيها. فقد أدخل المشرع الفرنسي بواسطة القانون الصادر في 30 ديسمبر 1988 تعديلا على نص المادة 24 من قانون 15 يوليو 1975 بشأن التخلص من النفايات وبمقتضى هذا التعديل أدرج عقوبة نشر حكم الإدانة كعقوبة تكميلية

يجوز النطق بها في كافة الجرائم المنصوص عليها في القانون المذكور⁽¹⁾ . كما نص المشرع الفرنسي في المادة 22 من قانون 19 يوليو سنة 1976 بشأن المنشآت المصنفة المعدل والمتمم على عقوبة نشر حكم الإدانة كعقوبة تكميلية جوازية⁽²⁾ . ونظرا لأهمية هذه العقوبة بالنسبة لجرائم تلويث البيئة البحرية ، يبدو أنه من الضروري النص عليها في التشريعات البيئية الجزائرية وبشكل صريح وإدخالها ضمن العقوبات المخصصة لهذه الجرائم .

1- Michel Baucomont et Pierre Gousset , op. , cit. , P 274 .

2- Michel Baucomont et Pierre Gousset , op. , cit. , P 275 .

المطلب الثاني : الإشكالات القانونية التي تثيرها

جرائم التلوث البحري .

إن البحث في المسؤولية الجنائية الناجمة عن التلوث البحري يعد موضوعا حديثا ، لم تتناوله التشريعات بعد بالدراسة المعمقة والتمحيص ، ومن ثم فإن معظم جوانبه لا تزال غامضة ومجهولة. فالجرائم الناجمة عن التلوث البحري هي طائفة جديدة من الجرائم تتصف بخصائص مميزة لم تكن معروفة من قبل ، ومن ثم فإن البحث فيها يثير بعض الإشكالات القانونية نوجزها في إشكالات

تتعلق بطبيعة الحق المعتدي عليه (الفرع الأول) ، وإشكالات تثار بشأن جرائم التلوث البحري العابرة للحدود (الفرع الثاني) .

الفرع الأول : إشكالات قانونية تتعلق بطبيعة الحق المعتدى عليه .

يثور السؤال عند الحديث عن البيئة البحرية باعتبارها إحدى القيم الأساسية في النظام القانوني حول طبيعة الحق المعتدى عليه في جرائم التلوث ، وما إذا كان من الحقوق المتعلقة بالمتجمع عموماً بحيث يمكن تصنيف هذه الجرائم ضمن الجرائم الماسة بالمصلحة العامة ؟ أم أنه من الحقوق الفردية الخاصة وبالتالي يمكن اعتبارها من الجرائم الواقعة على الأفراد ؟ اختلفت الآراء الفقهية في هذا الشأن ، فهناك من قال بالطبيعة المختلطة للحق المعتدى عليه في هذه الجرائم ، وهناك من اعتبرها من الجرائم الماسة بالمصلحة العامة . وبناءً عليه سنعرض لهذين الرأيين من خلال هذا الفرع .

أولاً : الطبيعة المختلطة للحق المعتدى عليه في جرائم تلوث البيئة البحرية .

يجب أن نؤكد في البداية بأنه لا يمكن إنكار وجود مجني عليه في جرائم تلوث البيئة البحرية قد تضرر مباشرة من فعل التلوث . فهذه الجرائم تنطوي دائماً على مجني عليه فرد كان أو جماعة تطاله الأضرار ، غير أن الاعتراف بوجود المجني عليه في مثل هذه الجرائم لا ينفى صعوبة تحديد الحق المعتدى عليه ⁽¹⁾ . فبشأن مثلاً جرائم تلوث البحار وخاصة المياه الإقليمية جراء إلقاء السفن لنفاياتها وزيوها فهل المجني عليه في هذه الحالة هو الدولة صاحبة الشواطئ ؟ أم الأفراد المتضررين مالياً واقتصادياً واجتماعياً جراء هذا التلوث الذي مس مصالحهم الاجتماعية والاقتصادية والصحية؟ هذه الصعوبة دفعت ببعض الفقهاء إلى القول بأن حماية البيئة البحرية تعكس حماية مصلحة جماعية "intérêts collective" تجتمع فيها المصلحة الفردية بالمصلحة العامة من خلال

1- د. نور الدين هندواوي ، الحماية الجنائية للبيئة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1995 ، ص 62 .

الحفاظ في نفس الوقت على الصحة والسلامة الفردية والمصالح الاقتصادية الخاصة بهم، وكذا الحفاظ على مصادر الثروة الطبيعية للدولة وحقوق الأجيال القادمة ⁽¹⁾ .

وبناءً على ما تقدم فإنه إذا كان في بعض الجرائم البيئية من السهل تحديد صورة المجني عليه ، فإنه في بعض الأحيان الأخرى يصعب تحديد المجني عليه ، إذ يكون نظام البيئة البحرية هو كثير من الأحيان الضحية يصيبه هدم في توازنه الإيكولوجي والطبيعي ، دون أن يتأذى الأشخاص في ممتلكاتهم أو أجسامهم .

نتيجة لذلك يمكن التمييز وفقا لهذا المنظور بالنسبة لجرائم تلويث البيئة البحرية بين المجني عليه المباشر وهو الفرد الذي تأذى جراء الجريمة ، وهنا يمكن اعتبار الجريمة من الجرائم الماسة بحق الفرد الخاص ، وبالتالي يمكن اعتبارها من الجرائم الواقعة على الأفراد ، وبين المجني عليه غير المباشر ونعني به المجتمع كاملا ، بالنظر إلى التأثيرات الضارة التي تلحقها هذه الملوثات بالبيئة البحرية في نظامها وتوازنها البديع . ومن هذا المنظور يمكن تصنيف جرائم البيئة البحرية ضمن الجرائم الماسة بالمصلحة العامة التي يكون المجتمع كافة ضحية لها. ومن هنا تبرز الصفة المختلطة للحق المعتدي عليه في جرائم تلويث البيئة البحرية فهو من جانب حق فردي خاص ، ومن جانب آخر حق عام .

وتمشيا مع هذا الطرح فقد اعتبر المشرع الجزائري في المادة 36 ، 37 و 38 من قانون رقم 03-10 بشأن حماية البيئة أن المساس بالبيئة في العموم يلحق ضررا مباشرا أو غير مباشر بالمصالح الجماعية ، ومن تم يمكن للأفراد استعمال حقهم في التقاضي نتيجة للضرر الذي لحقهم ضرر ومس بحقهم الفردية الخاصة، ومكن أيضا جمعيات حماية البيئة من حق التقاضي دفاعا عن مصالح الجماعية التي لحقها ضررا مباشرا أو غير مباشر جراء الجرائم الماسة بالبيئة .

ثانيا : الصفة العامة للحق المعتدى عليه في جرائم تلويث البيئة البحرية .

تذهب التشريعات البيئية الحديثة إلى اعتبار جرائم تلويث البيئة البحرية من الجرائم الماسة بالمصلحة العامة ، وهي بذلك تهم المجتمع بأسره لأنها تنطوي على المساس بالمصالح الأساسية وبالتوازن البيئي الذي يعد مساسا بقيمة أساسية للمجتمع. وقد أكد هذا الطرح تعديل قانون العقوبات الفرنسي الجديد الصادر في 23 يوليو 1992 عندما اعتبر البيئة مصلحة جوهرية أساسية

1- د. مصطفى منير ، المرجع السابق ، ص 137 وكذلك André Huet , le délit de pollution involontaire de la mer par les hydrocarbures, Rev , jur , envir , 1989 ,n^o 1, P 03 .

من مصالح وقيم الأمة الفرنسية. ففي الكتاب الرابع من القانون نص المشرع الفرنسي على الجنايات والجناح المرتكبة ضد الأمة والأمن العام ، وفي الفصل الأول منه نص على الجرائم الماسة بالمصالح الجوهرية للأمة الفرنسية جعل التعدي على البيئة من ضمنها⁽¹⁾. وهكذا فقد اعتبر المشرع الفرنسي التوازن الطبيعي وحماية البيئة بحرية كانت أم جوية أم برية من المصالح الجوهرية للأمة الفرنسية⁽²⁾ . ومن هذا المنطلق يمكن اعتبار جرائم تلويث البيئة البحرية من الجرائم الماسة بالمصالح الأساسية وبأنها اعتداء على حق عام . ونفس الاتجاه قد تبناه المشرع المصري بتعديله لأحكام قانون العقوبات

وإدراجه المادة 86 ضمن أحكامه، وهي مادة مستحدثة تناول فيها المشرع الإضرار بالبيئة وألحقها بجرائم الإرهاب وهذا بغرض التشديد في معاقبة الجناة⁽³⁾.

الفرع الثاني : إشكالات قانونية تثيرها جرائم التلوث البحري عبر الحدود .

بالرغم من البحوث والدراسات التي تناولت بعض جوانب موضوع حماية البيئة البحرية إلا أن العديد من الجوانب فيه لاتزال غامضة تحتاج إلى دراسات مستفيضة نظرا لخصائص البيئة البحرية المميزة التي أضفت عليها قدرا من الأهمية والخطورة في نفس الوقت . فقد شهد العالم كوارث بحرية متعددة لفتت الانتباه نحو معالجة المشاكل القانونية الناجمة عنها أهمها مسألة عبور التلوث البحري للحدود . وقد لقيت هذه المشكلة شيء من الاهتمام لدى فقهاء القانون الدولي والباحثين، غير أن هذا الاهتمام لم يواكبه اهتماما على مستوى القانون الجنائي ، إذ أن الاهتمام لا يزال محدودا والدراسات قليلة . وأهم هذه الإشكالات تتعلق بالقانون الواجب التطبيق على هذه الجرائم العابرة للحدود البحرية ، وكذا الاختصاص القضائي، والأساس الذي يجب الاستناد عليه .

يعرف التلوث البحري العابر للحدود وفق ما ذهبت إليه اتفاقية جنيف لعام 1979 على أنه التلوث الذي يكون مصدره موجودا كليا أو جزئيا في منطقة تخضع للاختصاص الوطني لدولة ما ، وتحدث آثاره الضارة في منطقة تخضع للاختصاص الوطني لدولة أخرى . كما عرفته منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية "OCDE" بأنه أي تلوث عمدي أو غير عمدي يكون مصدره أو

1- وقد عنون هذا الفصل بعنوان : "Des atteintes aux intérêts Fondamentaux de la nation" .

2- وقد عرف المشرع الفرنسي في المادة 01/410 من قانون العقوبات الجديد بأنها "المصالح الأساسية" للأمة في مفهوم هذا الكتاب هي استقلال وسلامة أراضيها ، وأمنها ونظامها الجمهوري لمؤسساتها ووسائل دفاعها ودبلوماسيتها وحماية مواطنها في الداخل والخارج والمحافظة على توازن وسطها الطبيعي وبيئتها والعناصر الجوهرية لثروتها العلمية والاقتصادية والثقافية " .

3- د. محمد مؤنس محلب الدين ، المرجع السابق ، ص 125 وما يليها .

أصله العضوي خاضعا أو موجودا كليا أو جزئيا في منطقة تخضع للاختصاص الوطني للدولة ما ، وتكون له آثار ضارة في منطقة خاضعة للاختصاص الوطني لدولة أخرى⁽¹⁾ .

يعتبر التلوث البحري العابر للحدود بأنه ذلك التلوث الذي يؤدي إلى إحداث ضرر يصيب الميراث المشترك للإنسانية مما يدخل عليه العنصر الأجنبي . ويتميز عن التلوث البحري العادي أنه يجد مصدره في أنشطة صناعية أو سياحية أو نووية ... تتم داخل إقليم دولة ولكنه ينتقل ضرره إلى إقليم دولة أخرى ، وهنا يثار الإشكال في حالة البحث عن متابعة الجاني ومعاقبته ، فبأي قانون يعاقب،

وتحت أية سلطة قضائية توقع العقوبة؟⁽²⁾ . ونتيجة لوجود مثل هذه الإشكاليات حاولت بعض التشريعات إيجاد حلول لهذه الإشكاليات استنادا إلى المبادئ القانونية التي تقوم عليها قوانين العقوبات ، أو بالاستعانة بتوصيات الاتفاقيات والمؤتمرات الدولية . فبمقتضى مبدأ عالمية النص الجنائي فإن قانون العقوبات الوطني يسري على كل جريمة ارتكبت داخل إقليم الدولة، ليعاقب الجاني بغض النظر عما إذا كان القانون الأجنبي يعتبر الفعل جريمة أم لا . ومبررات الأخذ بهذا المبدأ قائم على فكرة التعاون الدولي⁽³⁾ ، فقد أخذت بعض الدول بهذا المبدأ لملاحقة المتهمين بارتكاب جرائم التلوث البحري ومنها بلجيكا⁽⁴⁾ وألمانيا⁽⁵⁾ .

إلى جانب مبدأ العالمية تستند الدول إلى مبدأ إقليمية النص الجنائي الذي يفترض بمقتضاه تطبيق النص الجنائي على جميع الجرائم التي تقع داخل النطاق الإقليمي للدولة بغض النظر عن جنسية الجاني . فالعبرة بوقوع الجريمة أو جزءاً منها داخل إقليم الدولة. ويذهب جانب من الفقه إلى تبرير الأخذ بمبدأ الإقليمية في جرائم تلويث البيئة البحرية إلى المساواة بين مكان السلوك ومكان

- 1- د. أحمد محمود سعد ، استفتاء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1994 ، ص 66 .
- 2- د. محمد رتيب محمد عبد الحافظ ، القانون الدولي للبيئة وظاهرة التلوث (خطوة للأمام لحماية البيئة الدولية من التلوث) ، دار النهضة العربية ، مصر ، 2007 ، ص 183 .
- 3- د. حسني الجندي ، شرح قانون العقوبات -القسم العام- دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1995 ، ص 128 .
- 4- فقد اخذ قانون العقوبات البلجيكي بمبدأ عالمية قانون العقوبات بموجب التعديل الصادر في 17 أبريل 1986 ، إذ وسع الاختصاص للنظر في كافة الجرائم المتعلقة بالتلوث النووي سواء ارتكبت داخل إقليم الدولة أو خارجه وخلفت أضرار امتدت إلى بلجيكا . وتطبيقاً لذلك يختص القضاء البلجيكي للنظر في جرائم التلوث البحري حتى ولو ارتكبت في أعالي البحار وامتدت آثارها الضارة إلى إقليم بلجيكا .
- 5- يعتبر قانون العقوبات الألماني في هذا المجال نموذجاً يحتذى به في تقريره لمبدأ العالمية لمكافحة جرائم تلويث البيئة البحرية ، حيث نصت المادة 11/05 من هذا القانون على انعقاد الاختصاص له للبحث في جرائم تلويث البيئة البحرية حتى ولو وقع هذا الفعل خارج المياه الإقليمية . وهذا التوسع يرجع إلى كون أن أعالي البحار تتعرض لمخاطر خاصة من التلوث نظراً لانعدام ولاية قضائية دولية تشرف على الحماية القانونية لهذه الأماكن .

النتيجة على أساس المحافظة على وحدة الجريمة ، كما أن انعقاد الاختصاص للمحكمة التي تتحقق في دائرة اختصاصها النتيجة الإجرامية هي الأقدر على قياس النتائج الضارة لفعل التلوث ، لأنها ستكون أكثر اهتماماً من الدولة التي لم تتحقق فيها أي نتيجة إجرامية⁽¹⁾ .

على الرغم من منطقية الأخذ بمبدأ إقليمية النص الجنائي وجهت لهذا المبدأ بعض الانتقادات جعلت بعض الفقه يقترح الأخذ بمبدأ عينية النص الجنائي لقمع جرائم التلوث العابرة للحدود البحرية، من خلاله يطبق النص الجنائي على كل جريمة تمس مصلحة أساسية للدولة ، وذلك أياً كان مرتكبها

وجنسيته⁽²⁾ . وباعتبار جرائم التلوث البحري جرائم ذات خصوصية معينة تمس المصالح الأساسية للدولة التي يجب حمايتها نرجو من المشرع الجزائري أن ينص على هذا المبدأ باعتباره الحل الملائم وأن يمنح للقضاء الوطني سلطة النظر في هذه الجرائم أيا كانت جنسية الجاني ومكان ارتكابها باعتبارها جرائم تمس مصالح الدولة الأساسية وهي لا تقل خطورة عن تلك الجرائم التي تبني فيها هذا المبدأ⁽³⁾ .

إلى جانب الحلول الداخلية المقترحة لإشكاليات المتعلقة بجرائم تلويث البيئة البحرية باعتبارها جرائم عابرة للحدود فقد أوجدت بعض الاتفاقيات الدولية حولا مقررمة بمقتضى توصيات تضمنتها هذه الاتفاقيات . ومن أمثلة ذلك الاتفاقية الثنائية بين فرنسا وألمانيا لمكافحة التلوث عبر الحدود . فبمقتضى هذه الاتفاقية تختص محاكم إحدى الدولتين بمعاينة رعايا أحد الطرفين على المخالفات الواقعة بتلويث البيئة البحرية على دولة أحد الطرفين دون سواهم . وفي حالة تحريك الدعوى أمام محاكم إحدى الدولتين لا تقبل أي إجراءات أخرى عن نفس الوقائع أمام محاكم الدولة الأخرى ، على أن يكون للأحكام والقرارات النهائية الصادرة من سلطات ومحاكم إحدى الدولتين نفس الآثار على أراضي الدولة الأخرى فيما يتعلق بوقف التنفيذ وأحكام العود⁽⁴⁾ .

وقد جاءت أيضا اتفاقية "ريودي جانيرو" حول الجرائم ضد البيئة ببعض التوصيات التي تعنى بمكافحة التلوث العابر للحدود أهمها هي إمكانية ملاحقة الفاعل جنائيا سواء أمام الدولة التي

1- د. فرج صالح الهريش ، المرجع السابق ، ص 261 .

2- د. محمد أحمد منشاوي ، المرجع السابق ، ص 208 وما بعدها .

3- وقد نص المشرع الجزائري على مبدأ عينية الجرائم في المادة 03 من قانون العقوبات الجزائري ، وتطبيقا لذلك نص على المبدأ حال ارتكاب بعض الجرائم التي تمس المصالح الأساسية للدولة كالجنايات المحلة بأمن الدولة، وجنايات التزوير، وجنايات تقليد العملة المعدنية أو الورقية وجرائم الإرهاب.

4- أنظر في عرض نصوص هذه الاتفاقية إلى د. محمد أحمد منشاوي ، المرجع السابق ، ص 210 وما بعدها .

ارتكبت فيها الجريمة أو في الدولة التي تحقق فيها الضرر ، مع تأكيد الاتفاقية على ضمان حقوق الدفاع للمتهم واحترام قواعد القانون الدولي⁽¹⁾ .

ومما سبق يتبين بأن لجرائم تلويث البيئة البحرية خصائص مميزة سواء في السلوك الإجرامي أو النتيجة الإجرامية وما تتصف به من بعد زمني ومكاني ، لذا فإنه يفضل بأن تصنف هذه الجرائم ضمن الجرائم التي تمس المصلحة الإنسانية على أساس أنها لا تقل خطورة على جرائم الإرهاب ، المخدرات ، تبييض الأموال ... وعليه فإن المسؤولية الجنائية لهذه الجرائم هي من نوع خاص ومتميزة

عن المسؤولية الجنائية في الجرائم التقليدية بحيث تشمل المسؤولية عن فعل الغير ، ومسؤولية الأشخاص المعنوية على اعتبار أن أغلب الجناة هم شركات ومؤسسات يتمتعون بالشخصية المعنوية .
ومن هذا المنطلق فقد قطع المشرع الجزائري شوطا هاما بسنه لقانون رقم 03-10 المتعلق بالبيئة والذي جاء معبرا عن أحدث الاتجاهات العقابية في هذا المجال و مترجما لإرادة الحماية الجنائية الفعالة للبيئة البحرية ، غير أنه لا يمكن الحكم الآن على هذا القانون والقوانين المطبقة له نظرا لحداتها ، ولأنه لم يوضع بعد موضع التطبيق الفعلي لتوقف ذلك على النصوص التنظيمية واللوائح تنفيذية المشار إليها فيه والتي لم يصدر الكثير منها إلى يومنا هذا⁽²⁾ . الأمر الذي يقتضي في اعتقادنا إلى إصدار تشريع شامل جديد وموحد ومتكامل بغرض حماية البيئة البحرية في كافة جوانبها .
ومع ذلك فإن للعقوبات الإدارية أثر بالغ في ردع المخالفين وحماية البيئة البحرية ، على اعتبار أن الجهات الإدارية هي الأقدر على ضبط المخالفات ومتابعة الجناة . لذلك سنتناول بيان الهيئات الإدارية وطريقة عملها من خلال المبحث الموالي .

-
- 1- د. صالح محمود محمد بدر الدين ، الالتزام الدولي بحماية البيئة من التلوث على ضوء قواعد القانون الدولي للبيئة وقرارات وتوصيات المنظمات الدولية ، دار النهضة العربية ، مصر ، 2006 ، ص 66 وما بعدها .
 - 2- راجع على سبيل المثال المواد 06، 07، 09، 10، 12، 14، 15، 16، 19، 24، 28 من قانون رقم 03-10 السابق .

المبحث الثاني :

الجزاءات الإدارية المتخذة ضد ملوثي

البيئة البحرية .

تحتل التدابير الإدارية أهمية كبيرة في ردع الملوث البحري ، حيث أنها تلعب دورا وقائيا وردعيا هاما يسهم إلى جانب الجزاءات الجنائية والمدنية في توفير الحماية الفعالة والمطلوبة للبيئة البحرية . فهي إجراءات وتدابير ذات طبيعة خاصة تتخذها الإدارة بشكل عاجل وسريع لدرء مخاطر التلوث البحري.

وترجع أهمية هذا النمط من الجزاءات إلى ما تحظى به الهيئات الإدارية التي تختص بتوقيعها من مرونة إجرائية وخبرة اكتسبتها في هذا المجال . وبناء على ذلك سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين . نتحدث عن نظام الرخص وجزاء الإخلال به (المطلب الأول) . ثم نتناول دور الجباية والرسوم كجزاء إداري ومدى فعاليتها في حماية البحر (المطلب الثاني).

المطلب الأول: نظام الرخص وجزاء الإخلال به.

تجدر الإشارة إلى أنه غالبا ما يمارس الملوث البحري نشاطه في شكل منشأة مصنفة ، من تم وجب عليه قبل مباشرة نشاطه الملوث أن يتحصل على رخصة إدارية (ترخيص إداري) أو تصريح إداري من قبل السلطة الإدارية المختصة⁽¹⁾ . وتهدف الإدارة بذلك إلى البحث عن الموازنة بين مقتضيات حماية البيئة البحرية والحرص على الإبقاء على حرية الممارسة الصناعية والتجارية كعمل

استثماري تماشيا مع مضمون المادة 37 من الدستور الجزائري، وكذا الأمر رقم 01-03 المتعلق بتطوير الاستثمار .

نتحدث في هذا المطلب عن نظام الرخص ومدى فعاليته في حماية البحر من التلوث (فرع أول)، أما بتطرق الى مسؤولية الملوث البحري اتجاه الإدارة عن إخلاله بنظام الرخص (الفرع الثاني) .

الفرع الأول : نظام الرخص ومدى فعاليته في حماية البحر من التلوث .

يعبر نظام الرخص أو الترخيص عن حالة قانونية تتعلق بمدى مشروعية نشاط الممارس من قبل الملوث البحري أو المرغوب في ممارسته ، وهو من أكثر التقنيات والوسائل استعمالا وفعالية لتوجيه نشاط الملوث البحري ومراقبته . فهو بداية يدخل ضمن أدوات وخصائص النظام الوقائي في ممارسة الحريات العامة للنظام العام بصوره وأبعاده المختلفة ، بحيث لا يمكن للنشاط الملوث أن يمارس إلا إذا سمحت بذلك الإدارة الوصية ، باعتبارها الجهة المختصة في حماية المجتمع من المخاطر التي قد تنجم عن ممارسة النشاط الاستثماري الملوث⁽²⁾ . ولقد اختلفت التعاريف في تحديد مفهوم نظام الرخص لعل من أهمها ما جاء به الدكتور محمد الطيب عبد اللطيف على أنه "وسيلة من وسائل تدخل الدولة في ممارسة النشاط الفردي للوقاية مما ينشأ عنه من ضرر ، وذلك بتمكين الهيئات الإدارية من فرض ما تراه ملائما من الاحتياطات التي من شأنها منع هذا الضرر ، أو رفض الإذن بممارسة النشاط إذا كان لا يكف للوقاية منه اتخاذ الاحتياطات المذكورة أو كان غير

1- يجب أن نميز بين الرخصة الإدارية والتصريح الإداري ، فهما يختلفان من حيث الطبيعة القانونية ، القيمة القانونية والتأثير القانوني على مركز صاحب المنشأة الملوثة من حيث المسؤولية والجزاء . وتطبيقا لذلك فقد سعى المشرع الجزائري إلى التمييز بين نظام الترخيص ونظام التصريح في المرسوم رقم 98-339 المؤرخ في 03 نوفمبر 1998 المعدل والمتمم للمرسوم رقم 88-149 والمتعلق بالمنشآت المصنفة ، ج.ر. عدد رقم 82 لسنة 1998 .

2- د. عادل السعيد محمد أبو الخير ، الضبط الإداري وحدوده ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، مصر ، 1995 ، ص 223 .

مستوف للشروط التي قررها المشرع سلفا بشأن لاستغلال⁽¹⁾ .

يتضح مما سلف أن الرخصة الإدارية هي وسيلة في يد الإدارة تمارس بواسطتها سلطة الضبط الإداري المخولة لها قانونا والمتمثلة في الرقابة السابقة واللاحقة على النشاط الاستثماري. فلها دور وقائي يعطي للإدارة إمكانية منع حدوث الإضرار بالبيئة ومصالح المتعاملين بها، ودور ردعي يتمثل في منع ممارسة النشاط الملوث والمحتمل إحداثه للأضرار. وتطبيقا لذلك فقد نص المشرع الجزائري في المادة

55 من قانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة على انه يشترط في عمليات شحن أو تحميل المواد أو النفايات الموجهة للغمر في البحر الحصول على ترخيص يسلمه الوزير المكلف بالبيئة. كما نصت المادة 18 و 19 من نفس القانون على خضوع نشاط المنشآت التي يستغلها أو يملكها كل شخص طبيعي أو معنوي عمومي أو خاص ، والتي قد تتسبب بفعل نشاطها في أخطار على الصحة العمومية أو النظافة أو الأمن أو الأنظمة البيئية والموارد الطبيعية إلى رخصة مسبقة تسلم بحسب درجة خطورة النشاط الملوث من الوزير المكلف بالبيئة أو من الوالي أو من رئيس المجلس الشعبي البلدي .

ولقد سعى المشرع الجزائري في قانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل واثمينه إلى وضع أحكام خاصة متعلقة بحماية الساحل واثمينه ، من خلال منع أي مساس بوضعيته واثمينه وفقا لوجهته الطبيعية ، ومن تم يمنع أي نشاط سياحي أو صناعي أو سكني إلا بعد الحصول على رخصة مسبقة وفقا لما أئمت إليه المادة 18 و 19 . وتطبيقا لذلك فقد منع المشرع الجزائري بموجب قانون رقم 03-02 كل استغلال سياحي للشواطئ دون حيازة حق الامتياز بذلك الذي هو عبارة عن رخصة مسبقة للاستغلال (2) .

ولحماية الثروة السمكية من الاستنزاف علق المشرع الجزائري ممارسة الصيد البحري على الحصول على رخصة للصيد البحري تسلمها السلطة المكلفة بالصيد البحري ، إذ جعل الفصل الثاني من المرسوم التنفيذي رقم 03-481 بعنوان نظام الترخيص و/ أو رخصة الصيد البحري ، حدد فيه شروط وآليات منح الرخص والتصاريح وبين العقوبات التي يقررها القانون نتيجة

1- د. محمد الطيب عبد اللطيف ، نظام الترخيص والإخطار في القانون المصري -دراسة مقارنة- رسالة دكتوراه دولة ، كلية الحقوق ، جامعة القاهرة ، 1956 ، ص 427 وما بعدها .

2- راجع المادة 13 من قانون رقم 03-02 مؤرخ في 16 ذي الحجة عام 1423 الموافق لـ 17 فبراير سنة 2003 يحدد القواعد العامة للاستعمال والاستغلال السياحيين للشواطئ ، ج.ر عدد رقم 11 لسنة 2003 .
الإخلال بالتدابير التي وضعت لذلك (1) .

وفي نفس السياق سبق التشريعين الفرنسي والمصري التشريع الجزائري في التأكيد على ضرورة استعمال الإدارة سلطاتها في الضبط الإداري الخاص بحماية البيئة البحرية عن طريق اللجوء إلى نظام الرخص. فقد نص المشرع الفرنسي في قانون 19 جويلية 1976 المتعلق بالمنشآت المصنفة على تكوين نظام إداري خاص بحماية البيئة يعتمد على مراقبة الأنشطة الاستثمارية الضارة بالبيئة، عن طريق تقديم دراسة مدى تأثير هذه الأنشطة على البيئة وتحديد الأخطار والانعكاسات المحتملة

للمشروع الاستثماري على الصحة العمومية ، النظافة ، الأمن والأنظمة البيئية . فإذا تبين بأن هذا المشروع لا يؤثر على البيئة سلمت الإدارة الوصية رخصة بممارسة النشاط (2) . وبنفس الحرص نص المشرع المصري في القانون رقم 04 لسنة 1994 في شأن البيئة ولائحته التنفيذية الصادرة بقرار رئيس مجلس الوزراء رقم 338 لسنة 1995 على أن الإدارة هي صاحبة الاختصاص العام في منح الرخص ، وتستقل وحدها بالبت في طلبات الرخص في مجال الضبط الإداري ولا تملك تفويضه لجهات أخرى ، لاسيما المواد 31، 32، 42، 46... من قانون رقم 04 لسنة 1994 (3).

وإذا كان نظام الرخص يمثل شرطا واقفا لممارسة النشاط الاستثماري الذي من شأنه ان يلوث البيئة البحرية و يؤثر على توازنها فإنه لا يمكن للمستغل أن يتحصل على هذه الرخصة إلا إذا قدم دراسته المسبقة والدقيقة حول التأثير على البيئة تطبيقا لأحكام المادة 15 من القانون الجزائري رقم 03-10 السابق من خلال (4) :

- قياس التأثير الذي يحدثه النشاط الممارس وتحليله وطرق الاستغلال المستعملة على أي مظهر من مظاهر البيئة ،

- تقدير مدى مطابقة طرق الاستغلال للمعايير التي يفرضها التشريع والتنظيم والالتزامات التعاقدية ،

1- راجع الفصل الثاني بداية من المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 03-481 مؤرخ في 19 شوال عام 1424 الموافق ل 13 ديسمبر سنة 2003 ، يحدد شروط ممارسة الصيد البحري وكيفيةها ، ج.ر عدد رقم 78 لسنة 2003 .

2- Michel Baucomont, Pierre Gousset, op. , cit. , PP 113 et 114 .

3- أسامة أحمد شنتات ، قانون البيئة ولائحته التنفيذية حسب أحدث التعديلات ، دار الكتب القانونية ، القاهرة ، 2005 ، ص 38 وما يليها .

4- د. عبد الرحمان عزراوي ، النظام القانوني للمنشآت المصنفة من أجل حماية البيئة (دراسة مقارنة في كل من القانون الجزائري والفرنسي والمصري) ، دار عالم الكتاب ، الطبعة الأولى ، الجزائر ، 2003 ، ص 54 وما بعدها .

- إعداد حوصلة حول تأثير النشاط الممارس سابقا على الموقع ، ثم اتخاذ الإجراءات الكفيلة إلى المعايير القانونية والتنظيمية والتعاقدية .

وعليه فإن دراسة مدى تأثير المشروع الاستثماري على البيئة البحرية أصبح يشكل انشغالا حقيقيا لحماية البيئة عموما والبحرية خصوصا . إذ أن التفكير المسبق في المعطيات البيئية قبل ممارسة أي نشاط من شأنه أن يؤثر على البيئة أصبح يدخل ضمن مقتضيات حماية النظام العام البيئي الذي تشرف عليه الهيئات الإدارية المختلفة في الدولة ، ومن ثم فقد أصبحت هذه الدراسة شرطا أساسيا للبحث في مدى مشروعية نشاط الملوث البحري ، تترتب عليه مسؤولية إذا أحل بنظام الرخيص .

الفرع الثاني : مسؤولية الملوث البحري عن إخلاله بنظام الرخص .

إن إخلال الملوث البحري بشخص طبيعي أو منشأة مصنفة بنظام الرخص من شأنه ان يعرضه إلى جزاءات إدارية خاصة توقعها السلطات الإدارية لخرقه نظام الرخص الذي أوجدته الجهات الإدارية بمقتضى القوانين واللوائح . ومن أهم الجزاءات المقررة في هذا الشأن الغرامات الإدارية ، وكذا الحرمان من بعض الحقوق والامتيازات مثل سحب الرخصة ...

فقد تكون العقوبات الإدارية في بعض الأحيان أشد وقعا على المدان (الملوث البحري) من العقوبة السالبة للحرية، لذا تتجه السياسات العقابية الحديثة لبعض الدول نحو إحلال العقوبات الإدارية محل الجنائية . فقد تنبه الفقه الجنائي مؤخرا إلى أهمية دور الجزاء الإداري بجانب نظيره الجنائي وهذا لأسباب عدة ظهرت في الآونة الأخيرة، جعلت البحث عن بدائل للعقوبة الجنائية أمر حتمي للحد من العقاب⁽¹⁾ .

ويعتبر وقف أو إلغاء أو سحب التراخيص من أهم الجزاءات التي تدخل في صميم صلاحيات السلطات الإدارية المختصة ، لأنها هي التي تمنح هذه التراخيص ، وهي تتمتع بهذه المكنة بموجب القوانين المنظمة لهذه الأنشطة التي تؤثر على البيئة البحرية ، وبالتالي فهي تملك في المقابل وقف أو سحب أو إلغاء هذه التراخيص إذا تبين لها مخالفة المرخص له للضوابط والشروط الخاصة بممارسة

1- راجع في هذا الصدد د. محمد سعد فودة ، النظام القانوني للعقوبات الإدارية -دراسة فقهية قضائية مقارنة- دار النهضة العربية ، مصر ، 2007 ، ص 36 ، وكذلك د. محمد باهي أبو يونس ، الرقابة القضائية على شرعية الجزاءات الإدارية العامة ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية، 2000 ، ص 29 وما بعدها ، وكذلك د. أحمد فنجي سرور ، بدائل الدعوى الجنائية ، تقرير مقدم إلى المؤتمر الثالث عشر لقانون العقوبات ، كلية الحقوق ، جامعة القاهرة ، 1-7 أكتوبر 1984 ، ص 205 وما بعدها .

النشاط الملوث⁽¹⁾. ولعل أشد الجزاءات الإدارية على الملوث البحري التي يمكن توقيعها على مشروعه الاستثماري المتسبب في تلويث البيئة البحرية هو سحب وإلغاء هذه التراخيص، ومن ثم إنهاء المشروع الاستثماري⁽²⁾ .

غالبا ما تلجأ الإدارة إلى سحب الرخصة في حالات محددة قانونا في التشريع البيئي الجزائري تتمثل غالبا في :

- أنه إذا أصبح استمرار تشغيل المشروع الاستثماري يمثل خطرا داهما على الأمن العام أو الصحة العامة أو على التوازنات البيئية ، كأن يخالف قواعد تصريف النفايات أو قواعد الإغراق في البيئة البحرية ،

- إنه إذا أصبح المشروع غير مستوف للاشتراطات الأساسية الواجب توافرها فيه ، وأغلبها تتعلق بحماية البيئة (3) ،
 - إذا وقف العمل بالمشروع لأكثر من المدة المحددة قانونا ، إذ لا مجال لبقاء الترخيص مع وقف العمل ،
 - إذا صدر حكم نهائي بإغلاق المشروع نهائيا أو بإزالته ،
 - إذا تماطل صاحب المشروع في الامتثال للمقتضيات التقنية التي تفرضها الإدارة(4) .
- ويتميز جزاء سحب الترخيص أو إلغاءه بأنه يمكن الجمع بينه وبين الجزاءات الجنائية الأخرى كما أنه ينطوي على معنى التدبير الذي يحمي البيئة فضلا على أنه يمثل الجزاء المناسب للتطبيق على الأشخاص المعنوية (5) .
- أما في مصر تتمتع السلطات الإدارية في ظل أحكام القانون المصري بامتيازات واسعة في مجال وقف أو منع الأنشطة الضارة بالبيئة البحرية عن طريق سحب الرخص أو وقفها أو إلغائها ، والدارس للقوانين البيئية المصرية يصادف تطبيقات كثيرة لهذا الجزاء ، ومن ذلك ما نص عليه

-
- 1- يجب أن نميز هنا بين السحب الإداري والسحب القضائي الذي يكون بناء على حكم قضائي نهائي حائزا لقوة الشيء المقضي فيه ، والذي هو خارج مجال الدراسة في هذه الجزئية .
 - 2- د. دلم بلقاسم ، النظام العام الوضعي والشرعي وحماية البيئة ، رسالة لنيل شهادة دكتوراه دولة في القانون العام ، كلية الحقوق ، جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان- ، الجزائر ، 2004 ، ص 211 ، وما بعدها .
 - 3- راجع المادة 104 من قانون رقم 03-10 السابق .
 - 4- راجع المادة 29 من المرسوم التنفيذي رقم 98-339 السابق .
 - 5- د. محمد أحمد منشاوي ، المرجع السابق ، ص 444 وكذلك د. محمد سعد قودة ، المرجع السابق ، ص 139 .

الفصل الرابع من قانون رقم 04 لسنة 1994 تحت عنوان الجزاءات الإدارية والقضائية . فقد أعطت المادة 89 من هذا القانون للإدارة سلطة اتخاذ إجراءات سحب التراخيص في حالة ما تخلف صاحب المشروع على تصحيح الوضع المخالف لأحكام القانون . كما نصت كذلك المواد 02، 03، 04، 05 و 06 من قانون رقم 48 لسنة 1994 في شأن حماية نهر النيل والمجري المائية من التلوث على حق الإدارة في إلغاء التراخيص في حالة ما يتخلف المخالف على إزالة الأعمال المخالفة في الموعد المحدد (1) .

وقد سار المشرع الفرنسي في نفس الاتجاه الذي سار عليه المشرع المصري والجزائري ، إذ أعطى للإدارة سلطة توقيع الجزاء الإداري إذا ما تجاوز الملوث البحري أحكام القوانين المنظمة لحماية

البيئة البحرية . فقد نص على ذلك في كل من القانون المتعلق بالمنشآت المصنفة ، القانون المتعلق بحماية الطبيعة ، والقانون الريفي . فنصت المادة 03 من قانون 19 جويلية 1976 على أن الإدارة لا تمنح الترخيص إلا إذا اتخذ صاحب المشروع الاحتياطات اللازمة لتجنب الأضرار والمخاطر المحتملة التي من شأنها أن تؤثر على البيئة . والإدارة في هذا الصدد تملك سلطة تحفظ واسعة في سحب الرخص متى رأت بأن المشروع من شأنه أن يؤثر على التوازنات البيئية⁽²⁾ . ونشير هنا إلى أن جانب من الفقه الفرنسي ومن ورائه القضاء قد سار في اتجاه معاكس لإمكانية سحب رخصة المستغل للمشروع ، واتجه إلى القول بعدم مساءلة الملوث بالنسبة للأضرار التي تصيب الغير في حالات الأسبقية الفردية في شغل الأماكن . فحينما يقوم شخص بالبناء أو الإقامة بجوار منشأة ملوثة مرخص لها إداريا يكون طلبه لغلق هذه المنشأة غير مقبول ، وهذا ما كرسته المادة 70 من قانون العمران والتهيئة العمرانية⁽³⁾ .

وقد تعرض هذا الاتجاه الفقهي الذي سايره جانب من القضاء الفرنسي إلى انتقادات شديدة من قبل جمعيات حماية البيئة ، كون أن قاعدة الاعتراف بأسبقية الوجود في شغل الأماكن هي ضد مقتضيات الحياة الاجتماعية العامة ، لأن الفئات المحدودة الدخل اجتماعيا هي التي ستقيم بالإحياء والمناطق الصناعية الملوثة ، وهي أيضا قاعدة ضد حماية البيئة لأنها تركز حق التلويث وتجزئ

1- د. ميرفت محمد البارودي ، المسؤولية الجنائية عن الاستخدامات السلمية للطاقة النووية ، رسالة دكتوراه دولة في القانون ، كلية الحقوق ، جامعة القاهرة ، 1993 ، ص 487 ، وكذلك د. فرج صالح المريش ، المرجع السابق ، ص 499 .

2- Michel Baucomont, Pierre Gousset, op. , cit. , P 141 .

3- Michel Prieur, op. , cit. , P 744 .

المساس بالصحة العامة والمحيط ليبقى الملوث البحري بمعزل عن العقوبة تحت مبررات غير مقنعة . بالإضافة إلى عقوبة سحب الرخص الإدارية توجد عقوبة الغرامة الإدارية التي هي عبارة عن مبلغ من المال تفرضه الإدارة على المخالف بدلا من متابعته جزائيا عن الفعل الجرم . وتعد الغرامة الإدارية من أكثر الجزاءات الإدارية استخداما في التشريعات الحديثة ، نظرا لسهولة تقريرها وسرعة تحصيلها ، وخلوها من الآثار الجنائية المترتبة عن بعض الجزاءات الإدارية الأخرى . تتخذ الغرامة الإدارية عادة عدة أشكال ، فقد تكون مبلغا من المال تفرضه الإدارة بسلطتها المنفردة على المخالف ، وقد تتخذ شكل مصالحة بين الإدارة والمخالف ، وقد تكون في شكل تعريفه ثابتة ومحددة عن كل سلوك خاطئ كما هو الشأن في مخالفات المرور ، وقد تتخذ أحيانا مضمون الغرامة دون تسميتها كما

هو الشأن في حالة فرض زيادة في الرسوم والضرائب . ومن حيث مقدار الغرامة الإدارية فقد يحدد المشرع مقدارها ، وقد يترك للإدارة سلطة التقدير في تحديدها(1) .

يؤسس جانب من الفقه تأييده لفكرة الغرامة الإدارية على جملة من المعطيات، منها أن إدخال نظام الغرامات الإدارية يتفق مع الاتجاه القائل بإحلال العقوبات الإدارية محل العقوبات الجنائية ، وأن ذلك من شأنه أن يخفف ضغط العمل على السلطات القضائية نتيجة لتزايد معدلات المتابعة الجنائية في مجال تلويث البيئة التي ينبغي على القضاء الفصل فيها (2) . غير أن نظام الغرامات الإدارية من شأنه إنهاء بعض هذه القضايا وتوفير الجهد والوقت للذان يبدلهما القاضي وهو بصدد التصدي لهذه القضايا. كما أن نظام الغرامات الإدارية يضمن عقابا وردعا للأشخاص المعنوية التي تنتهك القوانين البيئية في غياب إقرار مبدأ المسؤولية الجنائية لهذه الأشخاص .

وعلى الرغم من أن المشرع الجزائري لم يتبن نظام الغرامات الإدارية في مواد تلويث البيئة البحرية ، إلا أن هناك العديد من الدول التي تبنت هذا النظام ونصت عليها في قوانينها البيئية المختلفة ومنها القانون البلجيكي الذي منح للسلطات الإدارية حق توقيع الغرامات الإدارية في كثير من الجرائم الخاصة بتلويث البيئة ومنها الجرائم المنصوص عليها في المادتين 03 و 08 من القانون الصادر في 22 يوليو 1974 بشأن النفايات السامة بخصوص التعدي على نظام الرخص الممنوحة

1- د. غنام محمد غنام ، القانون الإداري الجنائي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1993 ، ص 45 وما بعدها .

2- د. فرج صالح الهريش ، المرجع السابق ، P ، 1992 ، L.G.D.J ، H. Bosly , Dix années de droit pénal social ، 125 .

بمقتضى المواد 04 ، 05 و 06 من نفس القانون . وكذا الجرائم المنصوص عليها في المرسوم الإقليمي لمقاطعة "Wallon" الصادر في 11 أبريل 1984 المعدل والمتمم لقانون 12 يوليو 1973 الخاص بالحفاظ على البيئة والطبيعة(1) .

أما في التشريعات العربية يعتبر القانون الكويتي والعماني من أبرز التشريعات التي تبنت نظام الغرامات الإدارية ، إذ يأخذ القانون الكويتي بنظام الغرامات الإدارية في مواد تلويث البيئة بشكل موسع ، حيث نصادف تطبيقات عديدة له مثلا قانون رقم 19 لسنة 1973 بشأن المحافظة على مصادر الثروة البترولية (2) . وقد منح المشرع العماني أيضا للسلطات الإدارية المختصة صلاحيات واسعة في مجال تقرير الجزاءات الإدارية المناسبة بما فيها الغرامات ن لاسيما في قانون رقم 34 لسنة 1974 بشأن التلويث البحري (3) .

1- B. Jadot , les régions Belges et la répression des infractions spécialement dans le domaine de l'environnement, Rev , dr, pen, crim, 1988, P 1075 .

2- إذ تنص المادة 10 من هذا القانون على أنه : "يفرض جزاء إداري لا تقل عن عشرة آلاف دينار ولا يزيد عن خمسين ألف دينار عن كل مخالفة لأحكام هذا القانون واللوائح المنفذة له ، وفي حالة العود تضاعف العقوبة .

3- د. فرج صالح الهريش ، المرجع السابق ، ص 495 وما بعدها .

المطلب الثاني : الجباية البحرية وسيلة لحماية البحر وردع المخالف.

يأتي تلوث البيئة البحرية حاليا في مقدمة القضايا التي تتحدى جهود التنمية الوطنية والدولية ، وهو مشكلة لا تنحصر آثاره غير المرغوبة في الدول المطلة على البحر فقط ، وإنما تمتد لتطال باقي الدول حتى تلك الغير مطلة على البحر . وتنحصر هذه الآثار في الاستنزاف السريع للموارد الطبيعية النادرة ، وتعريض نظام البيئة البحرية للانهيار وتدمير إطاره الإيكولوجي . ولقد حذرت عدة أصوات عالمية من مغبة هذه الآثار وخطورتها لا على التوازن بين الكائنات ووسطها البيئي، وإنما على النمو الاقتصادي واستمراره بمعدلات معقولة نظرا لاستنفاد بعض الموارد الطبيعية ، وتأثيرها على تضخم البرامج المرصودة لمكافحة التلوث البحري وتزايد نسبتها في الناتج المحلي للدولة .

تتدخل الحكومات عادة في تحصيل الجباية بأسلوبان ينصرف الأول إلى استخدام الحوافز الاقتصادية وبالذات فرض الضريبة على النشاطات الاستثمارية، بينما تلجأ في الثاني إلى الرقابة مباشرة حيث تتدخل الحكومات مباشرة لوضع حدود قصوى لمستويات التلوث المسموح به على أن تحقق على الأقل هذه المستويات⁽¹⁾. وينصرف الاهتمام في هذا المطلب على ضريبة التلوث وحدها دون غيرها من أساليب التدخل الحكومي، حيث نتناول في (الفرع الأول) وضعية الجباية البيئية باعتبارها جباية في طور التكوين ونعالج في (الفرع الثاني) إشكالية تجسيد هذه الجباية.

الفرع الأول : الجباية البيئية جباية في طور التكوين .

بعد التحول العميق الذي شاهدهته السياسة البيئية في الجزائر جراء التغيير الجوهري للسياسة الاقتصادية والقطاعية والبيئية تم إقرار مبدأ "الملوث الدافع" كمبدأ للوقاية من التلوث ومكافحته ، من خلال تأسيس رسوم إيكولوجية مختلفة على النشاطات الملوثة (أولاً) ومع ذلك لم تعرف الجباية الإيكولوجية ازدهاراً كبيراً في النظام القانوني الجزائري إلا حديثاً من خلال إحداث هيئات إدارية تسهر على متابعة وتحصيل هذه الرسوم (ثانياً) .

1- د. محمد إبراهيم منصور، دور الضريبة في مكافحة التلوث وحماية البيئة (تحليل الآثار التخصيصية)، بحث مقدم في المؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين ، 26 و 26 فبراير 1992 ، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والإحصاء والتشريع ، القاهرة ، 1992 ، ص 03 وما بعدها .

أولاً : مبدأ الملوث الدافع .

يعتبر مبدأ "الملوث الدافع" من قبيل المفاهيم الاقتصادية التي يجب بمقتضاه أن تكون السلع والخدمات المعروضة في السوق عاكسة لكلفة المواد المستعملة ، بما في ذلك الموارد البيئية ، ذلك أن إلقاء النفايات الملوثة في البحر هو نوع من استعمال هذه الموارد ضمن عوامل الإنتاج⁽¹⁾ . وإذا كان ينبغي على الملوث أن يتحمل كافة تكاليف مكافحة التلوث ، فإنه يجب أن لا يتلقى أية مساعدة أو دعم مالي لمكافحة التلوث الذي تسبب فيه ، لأن حصول الملوث على إعانة أو دعم بأي شكل يتناقض مع مبدأ الملوث الدافع⁽²⁾ .

01- تحديد مفهوم المبدأ :

لقد ظهر مبدأ "الملوث الدافع" لأول مرة في إطار منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (O.C.D.E) عام 1972 كمبدأ للسياسات البيئية يهدف إلى تشجيع الاستخدام الأمثل والرشيد

للموارد الطبيعية التي تحتويها البيئة، وكمبدأ اقتصادي يرمي إلى تحمل الملوث تكاليف منع ومكافحة التلوث كي تكون البيئة في حالة مقبولة⁽³⁾. ولقد تطور المبدأ في التسعينات ليكون مبدأ قانونيا معترفا به عالميا⁽⁴⁾. إذ عرفته منظمة التعاون والأمن الأوروبية (O.C.D.E) في توصيتها رقم 223 (74) C التي تبنتها في 14 نوفمبر 1974 على أنه "مبدأ أساسيا يرمي إلى تحمل الملوث التكاليف المتعلقة بإجراءات منع ومكافحة التلوث التي تقررها السلطات العامة لحماية البيئة في الإنتاج أو الاستهلاك أو في كليهما معا".

يقوم مبدأ "الملوث الدافع" على مدلول اقتصادي بحيث يجب أن يشمل التحليل الاقتصادي للأعمال والمشاريع التكاليف البيئية (تكاليف منع ومكافحة التلوث)، وهو التصور الذي تبناه المشرع الجزائري والذي اعتبر فيه أن الشخص المتسبب أو الذي يمكن أن يتسبب في إلحاق الضرر بالبيئة يتحمل نفقات كل تدابير الوقاية من التلوث والتقليل منه وإعادة الأماكن وبيئتها إلى

1- ويناس يحي، تبلور التنمية المستدامة من خلال التجربة الجزائرية، مجلة العلوم القانونية والإدارية، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، العدد رقم 01، سنة 2003، ص 53 وما بعدها.

2- Henris Smets, le principe pollueur payeur, un principe économique érige en principe de droit de l'environnement ?, L.G.D.J, 1993, n° 02, P 341.

3- الجدير بالذكر أن الفقه الإسلامي أخذ منذ زمن بعيد بمبدأ مماثل بالتطبيق لقاعدة "الضرر يزال" ومبدأ "لا ضرر ولا ضرار".

4- د. أحمد أبو الوفا، تأملات حول الحماية الدولية للبيئة من التلوث مع الإشارة لبعض التطورات الحديثة، المجلة المصرية للقانون الدولي، 1993، المجلد التاسع والأربعين، ص 57.

حالتهما الأصلية التي كانت عليه قبل أن يمارس النشاط الملوث للبيئة البحرية⁽¹⁾.

من خلال مبدأ الملوث الدافع تتحمل الصناعات الملوثة والأنشطة الاستثمارية الضارة بالبيئة البحرية عبء التكاليف الاجتماعية (أو الأضرار) التي يحدثها التلوث. ويستخدم المبدأ كأداة للتقليل من التكاليف الخارجية (التلوث) المصاحبة للاستخدام غير الكفاء لموارد البيئة الطبيعية. وهكذا اقترحت الجباية البيئية ورجحها البعض على ما عداها من الحوافز الاقتصادية باعتبارها أكثر الأدوات كفاءة وأقلها تكلفة في أي برنامج لمكافحة التلوث. ففي ظل هذه الجباية يقوم الملوث البحري من خلال آليات معينة بالدفع مقابل الأضرار، عندما يبنى سعر الضريبة على أساس الضرر الذي تحدثه وحدة التلوث في بيئة معينة، فإن ذلك يكون بمثابة حافز يحث الملوث البحري ما أمكن على التقليل مما يقذفه نشاطه الملوث إلى البحر من نفايات⁽²⁾.

كما ينطوي مبدأ الملوث الدافع على مدلول سياسي يعكس إرادة الإدارة في توفير الأعباء المالية عن الخزينة العامة الموجهة لتفادي التلوث ومكافحته في حالة وقوعه ، وعدم حصول المتسببين فيه على أي دعم أو مساعدة مالية، لأن ذلك يتناقض ومبدأ الملوث الدافع، ويتجلى ذلك من خلال جعل المشرع الجزائري المبدأ من الأحكام العامة التي يقوم عليها قانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة . ويتحمل وفق هذا المبدأ الملوث البحري تكاليف منع ومكافحة التلوث. ويقصد بها التدابير الخاصة بإدارة الخطر المتوقع ، ومن ذلك ما قد يحدث بالنسبة لحماية التنوع الحيوي ، مكافحة الملوثات البحرية جراء حادثة بحرية بعينها . كما يتحمل الملوث تكاليف التدابير الإدارية التي تخص بصفة أساسية التدابير التي يتخذها الملوثين للتقليل من إنبعاثاتهم الملوثة للبحر . كما يشتمل المبدأ على إلزام الملوثين بدفع تكاليف الأضرار الكامنة أو المستوطنة الناتجة بفعل التلوث البحري⁽³⁾ .

02- وسائل تطبيق المبدأ :

لكي يضمن الملوث البحري إزالة حقيقية لمخلفات التلوث البحري تسمح لمجموع السكان وللوسط الطبيعي أن يكونا في بيئة مقبولة ، فإن السلطات العامة التي ترغب في عدم تحمل عبء

1- راجع المادة 07/03 من قانون رقم 03-10 السابق .

2- د. محمد إبراهيم منصور ، المرجع السابق ، ص 33 وما بعدها .

3- د. أشرف عرفان أبو حجازة ، مبدأ الملوث يدفع ، دار النهضة العربية ، 2006 ، مصر ، ص 3 وما بعدها .

إزالة التلوث الواقع على عاتق الملوث يمكنها أن تلجأ إلى أدوات عديدة لتحقيق المبدأ ، على أن هذه الأدوات لا تحقق فعاليتها إلا إذا استخدمتها السلطات العامة في آن واحد⁽¹⁾ . ويمكن إعمال مبدأ "الملوث يدفع" من خلال الوسائل التالية⁽²⁾ :

- **تقنين المعايير أو الضوابط المضادة للتلوث (les normes anti pollution):** وتعد هذه الوسيلة أداة تقليدية للسياسات البيئية. وهي أيضا طريقة غير مالية بشكل مباشر ، تسمح بتخفيض الملوثات ومنها الملوثات البحرية، من خلال فرض مستويات ومعايير تقنية مضادة للتلوث يحددها التشريع الوطني أو الاتفاق الدولي. وعلى إثر ذلك يتحمل من يقوم بممارسة أنشطة مضرّة بالبيئة البحرية عبء النفقات الضرورية للمحافظة على المعايير والمستويات المحددة بموجب التشريع . وقد لجأ المشرع الجزائري إلى هذه الوسيلة من خلال عدة نصوص تشريعية وتنظيمية نذكر منها المرسوم التنفيذي رقم 93-161 الذي حدد فيه بموجب ملحق قيم الحد الأقصى لمعالم صرف نفايات

الوحدات الصناعية⁽³⁾ ، والمرسوم التنفيذي رقم 06-188 الذي حدد بموجب ملحقين القيم القصوى لمعايير الانبعاثات الجوية ، وكذا القيم المسموحة لبعض الانبعاثات الجوية حسب أنواع المنشآت⁽⁴⁾. كما حدد في المرسوم التنفيذي رقم 06-141 من خلال ملحقين أيضا القيم القصوى للمصبات الصناعية السائلة عند خروجها من المنشأة⁽⁵⁾ .

وعلى نفس الوثيرة عمد المشرع الفرنسي إلى اللجوء لوضع هذه المعايير من خلال عدة نصوص منها المرسوم المؤرخ في 20 جويلية سنة 1998، وكذا القرار المؤرخ في 02 فبراير 1998 المطبق على المنشآت المصنفة⁽⁶⁾ . كما لجأ المشرع المصري في اللائحة التنفيذية لقانون البيئة إلى

1- Michel Prieur , op. , cit. , P 137 .

2- د. أشرف عرفان أبو حجازة ، المرجع السابق ، ص 105 وما بعدها .

3- راجع الملحق الوارد في المرسوم التنفيذي رقم 99-161 المؤرخ في 20 محرم عام 1414 الموافق لـ 10 يوليو سنة 1993 ينظم صب الزيوت والشحوم الزيتية في الوسط الطبيعي ، ج.ر رقم 46 لسنة 1993 .

4- راجع الملحقين الواردين في المرسوم التنفيذي رقم 06-138 المؤرخ في 16 ربيع الأول عام 1427 الموافق لـ 15 أبريل سنة 2006 ينظم انبعاثات الغاز والدخان والبخار والجزيئات السائلة أو الصلبة في الجو وكذا الشروط التي تتم فيها مراقبتها ، ج.ر رقم 24 لسنة 2006 .

5- مرسوم تنفيذي رقم 06-141 مؤرخ في 20 ربيع الأول عام 1427 الموافق لـ 19 أبريل عام 2006 يضبط القيم القصوى للمصبات الصناعية السائلة ، ج.ر رقم 26 لسنة 2006 .

6- Décret du 20 juillet 1998 visant à prendre en compte les exigences liées à l'environnement dans la conception et la fabrication des emballages , de même l'arrêté du 02 février 1998 applicable aux installation classés pour la protection de l'environnement consacre tout son chapitre 05 aux valeurs limites d'émissions des installations industrielle .

تحديد الاحتياطات والحدود المسموح بها للملوثات البيئية من خلال المادة 42 من اللائحة.

غير أن تحديد هذه المعايير والضوابط لا يسمح دائما بالوصول إلى نتيجة مرضية ، حيث يتعين أن يأخذ في الحسبان عند تحديدها الإستحداثات التكنولوجية ، وفي نفس الوقت القدرات المالية للملوثين . كما أن الآليات المتعددة للمعايير والضوابط المضادة للتلوث بها بعض الصعوبات، حيث يصعب تطبيقها لأنها تتطلب نظاما للرقابة الدائمة حتى يمكن التحقق من احترام مستويات الملوثات المقررة طبقا للقوانين⁽¹⁾ .

- فرض ضريبة تصاعديّة على الملوثات البحرية: إذ تعد هذه الضريبة أحد أهم الوسائل التي تكفل أعمال مبدأ "الملوث الدافع". فهي تثقل كاهل الملوث البحري باستقطاع إجباري تقرره السلطات العامة ، لتستخدمه مباشرة في إصلاح أو إعادة البيئة البحرية إلى الحالة التي كانت عليها . وقد تفرض الضريبة في مختلف مراحل الإنتاج ، فقد تفرض على مواد الخام التي تدخل في عملية

الإنتاج لحد الملوث على استخدام تكنولوجيا أكثر نقاء للبيئة ، وقد تفرض أيضا على طريقة الإنتاج، أو على السلطة المنتجة (2) .

وتطبيقا لذلك فقد فرض المشرع الجزائري مجموعة من الرسوم الإيكولوجية على النشاطات الخطرة منها ما يطبق على أنشطة المنشآت المصنفة ، بالإضافة إلى الرسم التكميلي على التلوث الجوي الصناعي المحدد بموجب المادة 203 من قانون رقم 01-21 (3) . وبالإضافة إلى ذلك هناك رسوم تحفيزية لإزالة النفايات ومنها رسم تشجيع عدم تخزين النفايات الصناعية... أما في فرنسا فقد أوجد المشرع الفرنسي بموجب قانون 19 جويلية 1976 المتعلق بالمنشآت المصنفة رسم موحد سنوي حول النشاط الملوث للمنشآت المصنفة (4) . وفي سنة 1999 أوجدت الحكومة الفرنسية ضريبة جديدة أطلقت عليها اسم الضريبة الخضراء موجهة خصوصا لمكافحة التلوث ومنها التلوث البحري يلتزم من خلالها كل ملوث شخص طبيعي أو معنوي بأن يدفع رسومها للإدارة المعنية بقصد استعمالها في برامج مكافحة التلوث جزأ منها يخصص لمكافحة التلوث البحري (5) .

1- د. عبد السلام منصور عبد العزيز الشوي ، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام ، رسالة دكتوراه ، كلية الحقوق ، جامعة المنصورة ، مصر ، 2001 ، ص 156 وما بعدها .

2- Caroline London, op. , cit. , P 251 .

3- قانون رقم 01-21 مؤرخ في 28 ديسمبر 2001 والمتضمن قانون المالية لسنة 2002 ، ج.ر رقم 79 لسنة 2001 .

4- H. Smets, op. , cit. , P 345 , note 10 .

5- Caroline London , op. , cit. , P 345, note 10 .

- الإعانات : هي عبارة عن مساعدات تدفع للملوث بحيث تعوضه عن جزأ أو كل النفقات

التي يتحملها للنزول على مستويات حماية البيئة . وعلى الرغم من أن هذه الوسيلة تعتبر خروجاً عن مبدأ "الملوث الدافع" الذي يقتضي أن يتحمل الملوث كل التكاليف التي يسببها التلوث، وألا يمنح أي دعم مالي ، فإن بعض الدول تميل إلى منح الملوثين بعض الإعانات المالية المحدودة مثل تقليل الضرائب على الأنشطة المحاربة للتلوث ، الإسراع بتخفيض بعض الرسوم (1) . وقد سعت الجزائر إلى تطبيق هذه السياسة التحفيزية من خلال منح عدة رسوم تحفيزية (2) .

لقد أكدت معاهدة ماستريخت المنشأة للإتحاد الأوروبي بأن هذه الإعانات تتفق مع مبدأ "الملوث يدفع" ولا تتعارض معه . ولدى أصبحت مثل هذه المساعدات في التسعينات أداة اقتصادية موصى بها في إطار الإتحاد الأوروبي ، إذ نص التوجيه الأوروبي الصادر في 1991 بشأن تقديم تشريعات الدول الأعضاء حوافز ضريبية تشجع على مكافحة التلوث البحري (3) .

ومهما يكن وبالرغم من الأهمية التي يكتسبها تطبيق مبدأ الملوث الدافع في حماية البيئة البحرية، إلا أن تطبيقه عرف تأخرا كبيرا في الجزائر ، مما أضر معه اعتماد الضرائب الإيكولوجية فأثر ذلك سلبا على حماية البيئة البحرية .

ثانيا : تأخر اعتماد الضرائب الإيكولوجية .

لقد يتم اللجوء إلى الضرائب الإيكولوجية في الجزائر إلا حديثا ، والسبب يعود إلى غياب سياسة بيئية واضحة وتغليب متطلبات التنمية الاقتصادية على الاعتبارات البيئية وما صاحب ذلك من مشاريع استثمارية. ولقد أدى تأخر اعتماد الرسوم الإيكولوجية إلى تأخر اعتماد الهيئات الإدارية البيئية المحلية التي تسهر على متابعة تطبيق وتحصيل هذه الرسوم .

يعود تأخر اعتماد الرسوم الإيكولوجية في الجزائر إلى جملة من العوامل منها ما هو سياسي يتمثل في غياب مرجعية سياسية بيئية ، ومنها ما هو تنظيمي يتعلق بضعف وعدم اكتمال التنظيم

1- رمضان صديق محمد حسين ، دور التشريعات الضريبية في حماية البيئة وبصفة خاصة من التلوث الناشئ عن البترول ، بحث مقدم للجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والإحصاء والتشريع، 1992 ، القاهرة ، ص 10 وما بعدها .

2- H. Smets, op. , cit. , P 345, note 10 .

3- ومن بين هذه الرسوم هناك الرسم التحفيزي لتشجيع عدم تخزين النفايات الصناعية ، الرسم التحفيزي المتعلق بتخفيف الضغط على الساحل ، الرسم التكميلي على التلوث الجوي الصناعي ، الرسم المتعلق بالنفايات الحضرية ...

الإداري البيئي المحلي⁽¹⁾ ، ومنها ما هو مرتبط بالجوانب الاستثمارية العام المتعلقة بتأخر المؤسسات الاقتصادية العمومية والخاصة اعتماد وسائل الوقاية في مجال البيئي⁽²⁾. ولقد فرضت هذه الرسوم الإيكولوجية في الجزائر على مرحلتين ، المرحلة التجريبية للرسم الإيكولوجي ، ومرحلة التشديد في فرضها .

01- المرحلة التجريبية للرسم الإيكولوجية :

لقد شرعت الجزائر في وضع هذه الرسوم ابتداء من سنة 1992 بصفة تدريجية ، ويعتبر المرسوم التنفيذي رقم 68-93⁽³⁾ أول نص قانوني يتضمن كيفية تطبيق الرسم على الأنشطة الملوثة أو الخطرة على البيئة . والذي يهدف إلى ضبط فرض هذا الرسم طبقا لأحكام المادة 117 من قانون رقم 91-25 المتضمن قانون المالية لسنة 1992⁽⁴⁾ التي نصت على تأسيس رسم على النشاطات الملوثة والخطرة على البيئة . وتحدد المعدل الأساسي السنوي لدفع هذا الرسم كما يلي :

- 3000 دج بالنسبة للمنشآت المصنفة التي لها نشاط واحد على الأقل خاضع لإجراء التصريح.

- 30.000 دج بالنسبة للمنشآت المصنفة التي لها نشاط واحد على الأقل خاضع لإجراء الترخيص .

تقوم مديريات البيئة الولائية بإعداد جرد وإحصاء عام لكل المنشآت المصنفة، ويتم تجديد عملية الإحصاء سنويا ويتم إحالتها إلى مفتشية الضرائب قبل الفاتح أفريل من كل سنة (5). ويتم سداد مبلغ الرسم بين الفاتح من شهر جوان و31 منه بتقرب صاحب المنشأة من مفتشية الضرائب للولاية التابع لها النشاط الملوث . وفي حالة التأخر عن التسديد في الآجال المحددة يخضع صاحب المنشأة إلى عقوبة تقدر بتضاعف الرسم بنسبة 10 %.

- 1- إذ لم يتم إحداث المفتشيات الولائية للبيئة إلا في سنة 1996 من خلال المرسوم التنفيذي رقم 96-60 المؤرخ في 27 جانفي 1996 المتضمن إحداث مفتشية على مستوى الولايات ، والتي تحولت إلى مديريات البيئة للولايات .
- 2- إذ أنه أكثر من 50 % من المؤسسات الاستثمارية في الجزائر غير مجهزة بأنظمة مضادة للتلوث، إضافة إلى تأخر الوحدات الصناعية في معالجة النفايات . راجع في هذا الصدد تقرير وزارة تهيئة الإقليم والبيئة حول حالة ومستقبل البيئة في الجزائر ، سنة 2000 ، ص 95 .
- 3- مرسوم تنفيذي رقم 93-68 المؤرخ في 01 مارس 1993 والمتضمن كيفية تطبيق الرسم على النشاطات الملوثة والخطرة على البيئة .
- 4- قانون رقم 91-25 مؤرخ في 18 ديسمبر 1991 والمتضمن قانون المالية لسنة 1992 ، ج.ر. رقم 65 لسنة 1991 .
- 5- ويناس يحي ، تبلور التنمية المستدامة من خلال التجربة الجزائرية ، المرجع السابق ، ص 65 وما بعدها .

02- مرحلة التشديد في فرض الرسوم الإيكولوجية :

أدى استكمال البناء القانوني والمؤسسي للإدارة البيئية في الجزائر إلى اعتماد السلطات العامة نظام جبائي صارم في التعامل مع المنشآت الملوثة من خلال مضاعفة الرسوم الإيكولوجية الموجودة أصلا وإيجاد رسوم أخرى جديدة . وكرس قانون رقم 99-11 (1) مبدأ "الملوث الدافع" من خلال اشتراك الملوثن البحريين في تحمل جانب من تكاليف الأضرار التي ألحقوها بالبيئة البحرية وتغطية عملية إعادة تأهيل البيئة البحرية وإزالة مخلفات التلوث .

بموجب المرسوم التنفيذي رقم 98-339 المتعلق بالمنشآت المصنفة تم فرض رسما على أنشطة هذه المنشآت ، يحدد على أساس طريقة الاعتماد . فإذا كانت خاضعة للتصريح من قبل رئيس المجلس الشعبي البلدي يقدر هذا الرسم بـ 9000,00 دج سنويا ، وإذا كانت المنشآت خاضعة إلى ترخيص من رئيس المجلس الشعبي البلدي يقدر هذا الرسم بـ 20.000,00 دج سنويا . اما إذا كانت خاضعة

لترخيص من الوالي فيقدر الرسم بـ 90.000,00 دج سنويا . وتتم مضاعفة هذه المبالغ بمعاملات مضاعفة تتراوح بين 01 و 10 تبعا لطبيعة النشاط وخطورته على البيئة البحرية، ونوع وكمية الملوثات الناجمة عنه .

الى جانب ذلك ثم تأسيس عدة رسوم إيكولوجية أخرى منها ⁽²⁾ رسم تكميلي لمحاربة التلوث البحري ذي المصدر الصناعي على الكميات المنبعثة من المنشآت المصنفة والتي تتجاوز العتبة القانونية المسموح بها بموجب القانون رقم 01-21 ⁽³⁾ . ويتم تحصيل هذا الرسم لفائدة البلديات بنسبة 10 % ، ولفائدة الخزينة العمومية بنسبة 15 % وأخيرا لفائدة الصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث بنسبة 75 % .

بادرت الحكومة الجزائرية عند إعداد قانون المالية لسنة 2003 باقتراح تأسيس رسم تكميلي على المياه المستخدمة للصناعة والتي غالبا ما ينتهي بها المسار إلى البحر دون معالجة ، ويتوقف مبلغ هذا الرسم على حجم المياه المقذوفة في البحر والتلوث المترتب عنها . ويبقى الهدف من تأسيس هذا الرسم هو حمل الوحدات الصناعية على تغيير تصرفاتها وإدراج الانشغالات البيئية في

-
- 1- قانون رقم 99-11 المؤرخ في 23 ديسمبر 1999 والمتضمن قانون المالية لسنة 2000 ، ج.ر. رقم 92 لسنة 1999 .
 - 2- د. بلس شاوش بشير ، حماية البيئة عن طريق الجباية والرسوم البيئية ، مجلة العلوم القانونية والإدارية ، كلية الحقوق ، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان ، رقم 01 ، سنة 2003 ، ص 139 .
 - 3- قانون رقم 01-21 المؤرخ في 28 ديسمبر 2001 والمتضمن قانون المالية لسنة 2002 ، ج.ر. رقم 79 لسنة 2001 .
- الاستثمارات التي تعتمز القيام بها ⁽¹⁾ .

يتبن من خلال ما سبق بان للتشريع الضريبي دورا مهما في حماية البيئة البحرية ، إذ أنه ومن خلال استقراء طريقة توزيع حصيلة الرسوم الإيكولوجية تخصص 75 % منها لفائدة الصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث ، غير أن هذا التشريع تكتنفه بعض الصعوبات والعراقيل تظهر من خلال ازدياد معدلات التلوث .

الفرع الثاني : الجباية البيئية وإشكالية تجسيدها .

على الرغم من المزايا المالية التي تقدمها الجباية البيئية في مكافحة التلوث البحري وردع المخالفين، فإن النظام الجبائي البيئي وخلال عشرتين من التطبيق أظهر نقائص وثرغات ينبغي إصلاحها وإعادة النظر فيها لإيجاد الفعالية اللازمة لهذا النظام . وتعود هذه النقائص إلى غموض في أهداف النظام

الجبايي البيئي ، وإضافة أعباء مالية قد تؤثر على الكثير من المتدخلين الاقتصاديين وتحد من قدراتهم الاقتصادية والاجتماعية (أولا) . لذا يجب تدعيم هذا النظام بمقترحات من شأنها تفعيله (ثانيا) .

أولا : معوقات تجسيد الجباية البحرية .

مما لا شك فيه أن النظام الجبايي البحري يساهم في حماية البيئة البحرية لكن التركيز على هذه الجباية لوقف تزايد مستويات التلوث البحري المتزايدة يبدو بأنه قول مشكوك في صحته ومردود عليه وذلك للاعتبارات التالية :

01- الجباية البحرية لن تحقق أهدافها على المستوى القريب والمتوسط : ذلك أن

تحقيق الأهداف المعلنة من وراء فرض الضرائب والرسوم البيئية بهدف من مستويات التلوث سوف يكون أمرا صعبا من الناحية العملية على المستوى القريب والمتوسط ، إذ تشير التوقعات إلى أن مستويات التلوث البحري المحلي أو العالمي سوف تشهد تزايدا في معادلاتها لارتفاع الكثافة السكانية ، وازدياد مستويات الاستهلاك وكثرة المصانع ، وقلة معدات المواجهة⁽²⁾ .

1- ولقد بينت الحكومة آنذاك في عرض الأسباب المصاحبة لمشروع قانون المالية لسنة 2003 الدوافع التي جعلتها تقترح هذا الرسم ، والتي ترجع إلى حجم المياه الصناعية الملوثة التي تلقى سنويا في البحر دون معالجة المقدرة بـ 120 مليون متر مكعب ، إذ أن نسبة 10 % منها فقط تعالج قبل صرفها .

2- Manuel d'information sur la gestion des déchets solides urbains, op. , cit. , P 08 .

02- بعض الرسوم لا تتناسب مع معطيات البيئة البحرية : إذ أن بعض الرسوم لا يمكن

الجزم بأنها وجدت لمواجهة مشاكل البيئة البحرية ، لأن بعض الأنشطة الاستثمارية التي تعتبر أكثر تلويثا للبحر تتلقى إعانات الإنتاج وحوافز الاستهلاك ، الشيء الذي يؤثر سلبا على حماية البحر، رغم تعارض أسلوب الإعانات والدعم مع مبدأ "الملوث الدافع"⁽¹⁾. وتهدف الدول من خلال تقديم المساعدات المالية والإعانات والتحفيزات الضريبية للمنشآت الملوثة إلى الحفاظ على استمراريته تحت عدة مبررات اجتماعية ، اقتصادية ...

03- غموض أهداف النظام الجبايي البحري : إذ أن توزيع حصيلة الرسوم الإيكولوجية في

غالب الأحوال توجه لتغطية أوجه الإنفاق التي أدرجت في الغالب ضمن تحديد تكلفة الموارد الطبيعية المستخدمة في عملية التنمية ، والمصاريف المتعلقة بتنفيذ التحاليل والخبرات الضرورية لتطبيق الأحكام الخاصة بالمنشآت المصنفة⁽²⁾ . كما أن حصيلة هذه الضرائب والرسوم لم تخصص كلها لمكافحة

التلوث، إذ أنها تخصص فقط 75% منها لتمويل الصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث، و25% المتبقية تمنح للبلديات وخزينة الدولة تستعمل في أوجه الاتفاق الأخرى⁽³⁾. وبالنظر إلى قائمة الإيرادات والنفقات المسندة سواء للصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث أو الصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية، فإن عملية تمويل أعمال إزالة التلوث وتثمين الساحل والمناطق الشاطئية كبيرة مقارنة بالإيرادات التي تدخل هذه الصناديق⁽⁴⁾. وأن الإنفاق لوعاء الحماية في غير الأوجه المخصصة لها بإبعاد الرسوم الإيكولوجية عن أهدافها الحقيقية وتقليل الموارد المالية سيؤثر سلبا على حماية البيئة البحرية⁽⁵⁾.

- 1- د. عمر الحسن، ضريبة الكربون وأبعادها الاقتصادية، القانونية والبيئية، مجلة التعاون، صادرة عن الأمانة العامة لمجلس التعاون الخليجي، العدد 32، سنة 1993، ص 38 وما بعدها.
- 2- راجع نص المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 01-408 المؤرخ في 13 ديسمبر 2001 المتعلق بالصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث، ج.ر. رقم 87 لسنة 2001.
- 3- فمثلا الرسم المطبق على الوقود غير موجه بصورة كلية لأغراض بيئية، ذلك أن 50% من حصيلة هذا الرسم موجهة إلى الصندوق الوطني للطرق والطرق السريعة، أنظر ويناس يحيى، الآليات القانونية لحماية البيئة في الجزائر، المرجع السابق، ص 89.
- 4- مرسوم تنفيذي رقم 04-273 مؤرخ في 17 رجب عام 1425 الموافق ل 02 سبتمبر سنة 2004 يحدد كينيفيات سير حساب تخصيص خاص رقم 113-302 الذي عنوانه: "الصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية"، ج.ر. رقم 56 لسنة 2004.
- 5- راجع نص المادة 02 و 03 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 10 جمادى الأولى عام 1428 الموافق ل 27 مايو سنة 2007 يحدد قائمة الإيرادات والنفقات المسندة لحساب تخصيص الخاص رقم 113-302 الذي عنوانه "الصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية"، ج.ر. رقم 47 لسنة 2007.

04- نقص فعالية النظام الجبائي البحري : ويرجع ذلك إلى نقص الوسائل التقنية المستخدمة

لقياس مستويات التلوث البحري. فمن الصعوبات العملية التي تقف أمام تطبيق نظام جبائي فعال في الجزائر أو في الدول النامية عموما هو عدم وجود معدات تقنية أو قلتها لقياس مستويات التلوث. إذ من الصعب وضع مقاييس دقيقة للتلوث البحري لنقص المعدات الكافية واللازمة للقياس على نحو يمكن معه تطبيق الضريبة البيئية على نحو صحيح وفعال.

05- نقص الشفافية في وضع النظام الجبائي البحري : إذ تقوم الحماية البحرية على مبدأ

تحميل الطرف الملوث عبء الضريبة وذلك لحمله على المساهمة في النفقات التي تقتضيها عملية إزالة التلوث. ولكن يبقى ما يطرح هذا المبدأ إشكالية التجسيد، فإذا كان الملوث المباشر هو الذي يكلف فعلا بدفع الرسوم البيئية فكيف سيقيد هذا الرسم في محاسبته؟ هل سيحسب ضمن أرباحه ليكون هو المكلف به ابتداء وانتهاء؟ أم سيدرج ضمن أعباء المشروع بغية عكسه على سعر التكلفة وجعل

المستهلك في النهاية هو الذي سيدفعه مثل ما هو الوضع في الضرائب غير المباشرة؟ فسكوت المشرع عن تحديد المكلف النهائي بدفع هذه الرسوم سيجعل الملوث المكلف بها يدفعها أولاً ثم يعكس مبلغها في النهاية على المستهلك ، الشيء الذي سيفرغ محتوى هذه الجباية من أهدافها الحقيقية (1) .

06- البطء الشديد في تجسيد الجباية البحرية : يتجلى هذا البطء في استكمال الإطار

القانوني للنظام الجبائي البحري ، فمن جهة ورغم ظهور القوانين البيئية في الجزائر مند أوائل الثمانينات ، إلا أن ملامح النظام الجبائي لم تظهر إلا في بداية التسعينات ، مع الإحالة في ذلك إلى التنظيمات التي تأخر بعضها في الظهور ، ولم يرى البعض الآخر النور إلى يومنا هذا . ومن جهة أخرى فإن الرسوم التي فرضت بمقتضى هذه القوانين كانت زهيدة مقارنة بحجم التلوث البحري ولم يتم مراجعتها إلا في سنة 2000 وبطريقة محتشمة لا تف بالغرض الذي أنشأت من أجله. ومع ذلك تبقى بعض الرسوم مؤجلة التحصيل إلى أجل غير مسمى (2) .

1- وبالتالي يصبح المستهلك هو الدافع الحقيقي لهذه الجباية ، الوضع الذي ستؤدي حتما إلى مشاركة كل المستهلكين في عمليات إزالة التلوث . ومن ثم تفقد هذه الجباية لقوتها الرادعة ، مما سينعكس سلبا على اتقاء التلوث ، وبذلك تتحول من مبدأ " الملوث الدافع" إلى مبدأ "المستهلك الغير ملوث الدافع" .

2- د. يلس شاوش بشير ، المرجع السابق ، ص 145 .

07- غياب الإطار الإداري المتخصص لتحصيل وتسيير الجباية : فإذا كانت مديرية البيئة

على مستوى كل ولاية (لاسيما الولايات الساحلية) هي المكلفة بحصر المنشآت المصنفة الملوثة الخاضعة للضريبة البيئية واحتساب مبلغها ، فعملية تحصيل هذه الضرائب هي من مهام مفتشية الضرائب تحصل شأنها شأن باقي الضرائب . وأن اهتمام هذه الإدارة الغير متخصصة في مجال حماية البيئة يبقى اهتمامها موجه بالدرجة الأولى إلى تحصيل الضرائب الكلاسيكية المختلفة التي تمول بواسطتها الميزانية العامة للدولة . ومن ثم فإن أمر تحصيل الضرائب البيئية سوف لا يلقي الاهتمام الكافي، الشيء الذي ينعكس سلبا على عمليات إزالة التلوث (1) .

إن الضريبة البحرية ومن ثم النظام الجبائي البحري باعتباره وسيلة لحماية البحر معروف مند زمن طويل ، إلا أن تطبيقها ما زال ضعيفا وذلك بسبب النقائص الواردة في هذا النظام ، وبسبب أيضا المشكلات المتعددة الموجودة في مجال التلوث البحري . فإذا كانت هناك أسباب متعددة تبرر الحق في

فرض الجباية البيئية فإنه يكون من الضروري تطعيم هذا النظام بمقترحات جديدة تساعد على أداء الدور المنوط به .

ثانيا : مقترحات بديلة لتفعيل النظام الجبائي البحري الحالي .

يعتبر التلوث البحري في جوهره نتيجة مباشرة للنشاط الاقتصادي المختلف ، ومن ثم فإن الأسس الاقتصادية التي تقوم عليها سياسات حماية البيئة البحرية لا تزال هشة وغير متناسقة ومنها النظام الجبائي الحالي . ولقد لاحظنا أن طرق تحصيل الجباية البيئية سابقا لم تأت بالنتائج التي كان يراد لها ، لذا بدأت بعض التشريعات الحديثة في البحث على مقومات جديدة لتفعيل النظام الجبائي البحري الحالي، ومن ثم تقديم مقترحات بديلة، منها الاتفاقات البيئية الإدارية ، نظام رخص التلوث، تسهيلات ضريبية ...

بالرغم من أن البيئة البحرية تزود الاقتصاد بالموارد الطبيعية التي تتحول عبر عملية الإنتاج في النهاية إلى سلع استهلاكية ، فإنها تعود إلى نفس البيئة بعد استعمالها المختلفة في صورة فضلات غير مرغوبة. ومن ناحية أخرى يتلقى المستهلكون أيضا خدمات بحرية مباشرة كالهواء النقي،

1- وللتأكيد على ضعف مداخل هذه الضريبة وعدم حرص الجهات الإدارية على تحصيلها فإن حاصل الرسم على الأنشطة الملوثة والخطرة على البيئة من قبل مفتشية الضرائب لولاية وهران مثلا فيما يخص دورة 1998 بلغ 3000 دج فقط. أنظر د. يلس شاوش بشير ، المرجع السابق ، ص 145 .

والمياه العذبة والترويح والمتعة والصيد البحري والرحلات البحرية... وفي النهاية يستخدمون أيضا البيئة البحرية مستودعا للتخلص من هذه الفضلات الناتجة عن استهلاك السلع والخدمات .

إزاء ما يكتنف حماية البيئة البحرية من صعوبات في وقايتها من آثار التلوث وإزالته في حالة وقوع كارثة ما يقترح جانب من الفقهاء الاقتصاديين ومنهم الفقيه (Dallas) إقامة أسواق لتراخيص التلوث ، تضع الحكومة في ظله حدا أعلى لمقدار التلوث البحري التي يمكن للبيئة البحرية في ولاية بحرية معينة أن تمتصه ، ثم تصدر رخصا للتلوث تعرض للبيع . والمقصود هنا هو شراء الملوث البحري لحق استخدام جزءا من البيئة البحرية كمستودع للتخلص من النفايات⁽¹⁾ . ويرى هذا الاتجاه الفقهي نظام رخص التلوث طريقة فعالة لمكافحة التلوث البحري عن طريق تحميل سعر موجب مقابل الحصول على رخص استخدام البيئة للتخلص من النفايات. والمنطق وراء هذا النظام هو أن يكون

هناك عبء مالي مباشر على الملوئين إزاء عمليات التلوث الباقية رغم وجود التدابير المتخذة في هذا الشأن⁽²⁾.

ولقد اعتبر الفقيه (Dallas) والفقيه (Alfred Markose) أن هذه التراخيص بمثابة منهجا بديلا للنظام الجبائي البحري الحالي القائم على فرض الضريبة أو تقديم حوافز ضريبية ينبغي لصانعي السياسات البيئية أخذه بعين الاعتبار عند تقدير ضريبة التلوث⁽³⁾. فالفقيه (Dallas) يرى بأن التراخيص السوقية هي وسيلة فعالة لحماية البيئة البحرية ، حيث تتمكن الحكومات من إحكام السيطرة على معدات التلوث البحري من خلال استخدام هذه التراخيص . وتختلف هذه التراخيص عن الضرائب البيئية التي يمكن أن يكون تأثيرها ضعيفا في حالة ما تكون الرسوم الضريبية منخفضة ، وغير مؤثرة⁽⁴⁾.

وبالإضافة الى ذلك كنتيجة لحدوث النمو الاقتصادي وارتفاع مستوى الأسعار فإن الضرائب والرسوم البحرية قد تضمن التقليل من التلوث البحري في لحظة معينة ، لكنها لن تستطيع تحقيق ذلك بصورة مستمرة وفي كل الأوقات لعدم انسجامها مع النمو الاقتصادي الحاصل ، ومن ثم فإن

-
- 1- د. محمد إبراهيم منصور ، المرجع السابق ، ص 38 وما يليها .
 - 2- د. محمد إبراهيم منصور ، المرجع السابق ، ص 39 .
 - 3- ولقد وجه لهذا الأسلوب عدة انتقادات ، إذ يرى فيه البعض أنه يعاكس منهج حماية حماية البيئة البحرية وأنه أسلوب يحتاج إلى نظم معلومات ضخمة ربما تنطوي على تكاليف تفوق أي منافع متوقعة من قيامه .
 - 4- د. محمد إبراهيم محمود الشافعي ، السياسة البيئية وتأثيرها على الوضع التنافسي لصادرات الصناعة المصرية ، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية ، العدد 02 ، السنة 46 ، 2004 ، مصر ، ص 250 .

ذلك يستدعي تدخل السلطات التشريعية لتعديل هذه الرسوم⁽¹⁾ . وعلى النقيض من ذلك فإن نظام "التراخيص السوقية" أو "تراخيص التلوث" يتلاءم بطريقة تلقائية مع النمو الاقتصادي ، وبالتالي فإن زيادة الطلب على التراخيص السوقية سوف ينعكس على أثمانها التي سوف ترتفع كنتيجة طبيعية لزيادة الطلب دون أن يكون لذلك تأثير على حجم التلوث .

من منطلق أن مشكلة البيئة البحرية مشكلة اقتصادية ، لأن التلوث البحري يعتبر في جوهره نتيجة مباشرة للنشاط الاقتصادي ، فإن الأسس الاقتصادية التي تقوم عليها سياسة تراخيص التلوث وجهت لها عدة انتقادات . فإذا كانت هذه السياسة تقدم غلafa ماليا قد يستخدم في مكافحة التلوث ، فإن ذلك سيكون مبررا كافيا لإطلاق العنان للملوئين البحريين للتمادي في عمليات التلوث

بحجة أنهم يدفعون مقابل ذلك⁽²⁾ . لذا يبدو لنا بأن مساوى هذه السياسة أكثر من حسناتها، ومن تم يجدر البحث في طرق بديلة أكثر نجاعة .

وقد تلجأ بعض التشريعات إلى استراتيجيات مكملة للسياسة أو الأدوات الاقتصادية يطلق عنها اسم "أدوات التوجيه والمراقبة" . وتشمل هذه الأدوات كل الأشكال المختلفة للمعايير والمقاييس التي تضعها الدولة وتشترط توافرها في الأنشطة المختلفة⁽³⁾ .

تعد "معايير الجودة البيئية" من أكثر المعايير انتشارا تفرض بموجبها الدول قيودا كمية على النشاطات والمنتجات الملوثة للبحر ، الغرض منها المحافظة على البيئة البحرية . ومن الأسباب التي تدفع الدول إلى تبني معايير الجودة البيئية هو ذلك الخطر الجسيم الذي أصبح يهدد الموارد الطبيعية واستنزافها داخل البحر . وتعتبر شهادة (Iso-14000) من بين الشهادات المعترف بها في مجال جودة المنتجات المحافظة على البيئة ، إذ بموجب هذه الشهادات أدخلت بعض الدول إعفاءات جمركية للشركات والمشروعات الاستثمارية التي تستخدم آلات وأدوات صديقة للبيئة البحرية أو اختيار مشروعات استثمارية غير مضرّة بالبيئة البحرية⁽⁴⁾ .

-
- 1- ولقد تأكد هذا الوضع في المنظومة التشريعية الجزائرية إذ أن لم تكن تتجاوز هذه الرسوم مبلغ 30.000,00 دج بموجب قانون رقم 91-25 المتضمن قانون المالية لسنة 1992 لترتفع في سنة 1998 إلى مبلغ 90.000 دج .
 - 2- د. أحمد جمال الدين موسى ، الحماية القانونية للبيئة في مصر - الواقع ومنهج الإصلاح- ، بحث مقدم للمؤتمر العالمي الأول للقانونيين المصريين ، 25 و 26 فبراير 1992 ، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والإحصاء والتشريع ، القاهرة 1992 ، مصر .
 - 3- د. أحمد جمال الدين موسى ، المرجع السابق ، ص 260 وما بعدها .
- 4- katheline Shubert , et Paul Zagame , l'environnement , une nouvelle dimension de l'analyse économique, Vuibert édition, France, 2005, P 41 .

ولقد بدأ المستوردون للسلع والمنتجات البحرية في الإتحاد الأوروبي يلحون بشكل متزايد على انسجام هذه المنتجات مع سلسلة (Iso-14000) للمواصفات القياسية الدولية مند عام 1993 . وقد دفع هذا الأمر الشركات الصناعية إلى تخصيص موارد مالية معتبرة لتطوير أنظمة تأكيد الجودة على المواصفات القياسية الدولية (Iso-14000) بهدف المحافظة على موقعها في الأسواق الدولية ، لما يقدمه تطبيق هذه المواصفات من إلقاء الضوء على نقاط ضعف المنتجات ، إضافة إلى تحسين فعالية الأداء وجودة المنتج⁽¹⁾ .

وعلى غرار ما سبق أصبح من المعتاد حديثا في بعض الدول أن تعقد بعض المشروعات الصناعية الملوثة اتفاقات مع الحكومات تتعهد الأولى بموجبها بأن تقوم باتخاذ الإجراءات الكفيلة

بحماية البيئة البحرية من التلوث عند قيامها بعمليات الاستثمار . ولقد انتشرت هذه الاتفاقيات بالفعل وبصفة خاصة في الدول الأوروبية⁽²⁾. ويرى بعض الفقهاء أن هذه الطريقة قد تكون لها الفعالية عن غيرها من الأدوات، طالما أنها تتم طواعية ودون فرضها من قبل السلطات المختصة⁽³⁾. فالطرق الرضائية والمفاوضات إلى جانب الطرق المذكورة أعلاه تصبح كأداة مكملة للأدوات الأخرى من أجل تفعيل السياسة البيئية وتحقيق أهدافها المرجوة ، ولا يمكن اعتبارها الوسيلة الوحيدة لذلك .

- 1- د. داني الكبير أمعاشو ، أهمية تطبيق الجودة " الإيزو 9000 " ، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة منتوري -قسنطينة- العدد 14 ، لسنة 2000 ، ص 180 .
- 2- ويمكن القول أن هذه الوسيلة وجدت رواجاً كبيراً وبصفة خاصة في هولندا ، ألمانيا ، الدانمارك .
- 3- د. محمد إبراهيم محمود الشافعي ، المرجع السابق ، ص 265 .

خاتمة الباب الثاني

اتضح من خلال معالجة الباب الثاني ، عدم ملائمة قواعد المسؤولية المدنية الحالية وجبر الأضرار الناجمة عن التلوث البحري ، منها ما يتعلق بالمسائل الإجرائية لرفع دعوى التعويض ومنها ما يتعلق بشروط قيام الدعوى . فقد تبين بأن النظام القانوني الحالي لدعوى المسؤولية لا يزال مستعصياً في تعويض الضحايا وجبر الأضرار بالنظر إلى خصوصياتها، مما يستدعي إيجاد صيغ بديلة أو على الأقل مكملة لهذا النظام من أجل تغطية الأضرار التي تصيب الأشخاص والممتلكات والبيئة البحرية في ذاتها .

وضمن معالجة الفصل الثاني الذي خصص للآليات الردعية الناجمة عن خرق قواعد الحماية اتضحت محدودية القواعد الكلاسيكية في معالجة السلوك الإجرامي الماس بالبيئة البحرية نتيجة لربطه بالقواعد العامة للتحريم والإشكالات القانونية التي أثّرت بشأن ذلك .

ونظرا لكون أنه من أكبر وأخطر مصادر التلوث البحري تلك التي تنجم عن المنشآت المصنفة بفعل قذف وإغراق نفاياتها في البحر دون معالجة متجاوزة الرخصة الممنوحة لها وجب تدعيم التدابير الإدارية الحالية المتخذة ضدها بتكثيف الجباية المسلطة عليها واستغلالها في إعادة الحال على ما كان عليه .

الخاتمة

تتميز البيئة البحرية بأهمية خاصة تميزها عن كافة عناصر البيئة الأخرى . ومبعث هذه الأهمية ما تتمتع به من طبيعة متميزة حيث تعد هي النموذج الأمثل للبيئة الإنسانية . من هنا صارت البيئة البحرية مجالا عالميا ووطنيا للاهتمام العلمي والقانوني ، فتعددت الدراسات والبحوث التي حاولت إثارة الوعي بأهميتها وبمواردها وما تتعرض له من استنزاف وإفساد مقصود، خاصة وأن أضرارها تمتد زمانيا ومكانيا، حتى أنها لا تقف عند مكان ارتكابها وإنما تتعداه لتشمل أماكن متعددة ودولا

متجاورة، ولعل قضية الناقل « Torrey canyon » ، « Erika » و « Prestige » وغيرهما أمثلة حقيقية على ذلك .

فقد أصبحت مشكلة التلوث البحري تمثل خطرا كبيرا على العالم أجمع ، فأصبح ذلك مبررا كافيا لإجماع الدول على ضرورة الالتزام بحماية تلك البيئة وفرض إجراءات فعالة لمنع ومكافحة تلوثها . ومن هنا كان من الضروري على المشرع الجزائري التدخل بترسانة من النصوص القانونية لحماية البيئة البحرية من الأضرار الناجمة عن التلوث الذي أحدثه الإنسان نتيجة عبثه بتلك البيئة واستغلالها استغلالا سيئا .

من هذا المنطلق تناولت هذه الرسالة بحث موضوع الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث ، نظرا لما لهذه البيئة من أهمية خاصة في تحقيق التوازن المناخي ، فضلا عن أهميتها الاقتصادية باعتبارها مصدرا للمواد الغذائية، والمواد الأولية اللازمة لأغراض الصناعة والثروات المعدنية، بالإضافة إلى أنها مصدرا للطاقة وطريقا هاما للمواصلات ومجالا واسعا للسياحة .

وقد أوضحت هذه الدراسة الجانب الوقائي المعتمد في هذا النظام القانوني الخاص بحماية البيئة البحرية من التلوث من خلال التعرف على مصادر التلوث البحري ومسبباته . وقد تبين بأن هناك تنوع في أسباب هذا التدهور يقع فيه على عاتق الدول مسؤوليات مشتركة في إحداثه وإن كانت متباينة ، بحيث سببت بفعل أنشطتها الملوثة تدهورا للموارد الطبيعية وإضراراً بمياه البحار واستنزافاً للثروات البحرية أثر بشكل سلبي على التوازن الإيكولوجي .

بناء على ما سبق لاحظنا من خلال تحليل النظام الوقائي أن الجهود الوطنية المبذولة لم تحقق ما كان مرجوا منها ، مما أدى إلى فشل هذا النظام خلال العشرينات الثلاثة الماضية مقابل ما تعرفه البيئة البحرية من تزايد في نسب ملوثات وتنوع مصادرها ، على الرغم مما تعرفه السياسة الوطنية لحماية البيئة البحرية من تحولات جذرية الذي ترجم بإحداث وزارة خاصة بالبيئة وهيئة الإقليم ، وصدور العديد من النصوص القانونية التي حاولت إيجاد الإطار القانوني لهذا النظام .

بات من الواضح اليوم الاهتمام الوطني والدولي بحماية البيئة البحرية ، إذ ازداد وأصبح بشكل كبير يظهر من خلال التشريعات والقوانين والأحكام المتعلقة بمكافحة التلوث البحري والتحكم فيه . ولكن تطبيق هذه التشريعات والقوانين والأحكام كان دائما يخضع لاعتبارات اقتصادية وضوابط إجرائية ، ومتغيرات مختلفة ترتبط بالظروف الاجتماعية والإجراءات الإدارية والعادات المحلية ، وأهداف التنمية ، علاوة على الظروف المالية . ومن هنا طرحت قضية التنمية المستدامة للمصادر

والثروات البحرية خدمة للأجيال الحالية ، وحفاظا على حظوظ الأجيال القادمة في العيش ، وهي التنمية التي يراعي فيها الجانب البيئي . لذا نودي للعمل على جعل قضيتنا حماية البيئة البحرية والتنمية متكاملان بدلا من أن تتصارعان . غير أن بلوغ هذا الهدف يحتاج إلى وضع أسس قانونية وسياسية ومؤسسية من أجل تبني إستراتيجية وطنية لتحقيق هذه المقاصد .

ولما كانت مساهمات الدول في التدهور العالمي للبيئة البحرية لا جدال فيها، فإنه يقع على عاتقها بالمقابل لاسيما تلك المطللة على البحار والمحيطات مسؤوليات مشتركة، وإن كانت متباينة في التصدي للتلوث البحري ومكافحته . وعلى البلدان المتقدمة أن تسلم بالمسؤولية التي تتحملها في تلويث البيئة البحرية ، إذ أن الحقائق تشير إلى أن الدول الصناعية التي تشكل ربع سكان العالم تستهلك 74 % من الطاقة ، وتستنزف 80 % من المواد الأولية ، وتنتج 70 % من إجمالي الناتج العالمي و 80 % من الإنتاج الصناعي العالمي ، و 90 % من النفايات الخطرة في العالم .

أما على المستوى الإداري فقد لاحظنا عدم وجود إدارة مركزية أو محلية خاصة بحماية البيئة البحرية ، مما قلل من فعالية الأداء الإداري لوجود هيئات تقليدية تأثر بسببها هذا الأداء . وكنتيجة منطقية للتناوب المستمر لمختلف الوزارات على مهمة حماية البيئة ومنها البيئة البحرية وعدم استقرارها والطابع القطاعي لتدخلها تأثر التدخل الإداري، وظهر ضعف التعاون والتنسيق فيما بين السلطات الإدارية الذي لازال يوزع اختصاصات الإدارة على أساس التقطيع الإداري التقليدي . يتنافى وخصوصيات مشاكل البيئة البحرية التي لا تتلاءم مع أدوارها مع أمارت التسيير التقليدية .

كذلك أبرزت هذه الرسالة رؤية بعض التشريعات لأغلب الجزئيات المدروسة لاسيما التشريع الفرنسي والمصري رغبة منا في إجراء دراسة مقارنة لتغطية النقائص التي تعترى التشريع الجزائري في هذا المجال .

من هذا المنطلق لجأت بعض الدول كفرنسا إلى أسلوب التخطيط الجهوي باعتباره القادر على تحطي المشاكل المتعلقة بطريقة توزيع الاختصاص المحلي التقليدي في حماية البيئة البحرية لصالح الاختصاص الطبيعي، الذي يوحد التدخل الإداري على أساس امتداد النطاق الجغرافي للبيئة البحرية، والاعتماد على المخططات الجهوية التي تأخذ بالحسبان خصوصية البيئة البحرية والمشاكل المرتبطة بها .

ولضمان تطبيق وتجانس التشريعات البيئية ذات الصلة بحماية البيئة البحرية لابد من وجود تنسيق بين الجهاز الإداري المؤهل مع المؤسسات التشريعية والجهات العلمية والبحثية للوصول إلى الوضع

النموذجي للحفاظ على البيئة البحرية وحمايتها من التلوث⁽¹⁾ . ومن هنا يبدو لنا أنه من الضروري تدعيم الهياكل الإدارية الحالية لضمان حماية أكثر ، بتمكين دور المشاركة الجماهيرية الفاعلة في حل المشاكل البيئية وإشراك كل الفاعلين إلى جانب الإدارة. ولا يتم هذا التعاون ما لم تتوفر هياكل تنظيمية تحتوي المواطن وتنظم جهوده لخدمة القضايا البيئية، وتمكينه من الاضطلاع على المعلومات ، علاوة على كفالة حق التقاضي ، وإشراكه في إدارة الشؤون العامة للبيئة البحرية وتحميله جانب من مسؤولية صنع القرارات التي تتعلق بالبيئة عموماً والبحرية خصوصاً وترقيتها .

وكنتيجة منطقية لغياب مرجعية واضحة فيما يتعلق بمنهجية الدولة في إرساء نظام وقائي والوسائل المادية والبشرية المرتبطة به انعكس ذلك على أداء المشاركة الجماهيرية في حماية البيئة البحرية وظل ناقصاً وفي غير المستوى المطلوب، نتيجة التأخر التشريعي في اعتماد المشاركة الجماهيرية في شؤون البيئة عموماً والبحرية خصوصاً إلى غاية صدور قانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ، أين تم الاقتناع بضرورة إشراك كل الفاعلين من منظمات المجتمع المدني إلى جانب الإدارة . وبذلك فسح المجال أمام هذه المنظمات لاسيما جمعيات البيئة للمساهمة في إعداد الدراسات وإبداء الملاحظات والاعتراضات ، بل وحق التقاضي .

1- حيث أن الجهات العلمية والبحثية تستطيع أن تحدد المواصفات البيئية السليمة للعنصر المراد حمايته ، فيمكن تحديد مواصفات المياه البحرية سواء للشرب ، أو للزراعة البحرية ، أو للصناعة ، أو للترفيه والاستجمام . وتستطيع المؤسسات القانونية ، التشريعية ، والقضائية استناداً إلى تلك المواصفات سن وتطبيق القوانين المناسبة لحماية البيئة البحرية .

غير أن فعالية منظمات المجتمع المدني ومقارنة بحجم الانتهاكات اليومية للبيئة البحرية يظل ناقصاً ، نتيجة حداثة الاعتراف لها بهذه الحقوق والخصوصية الظاهرة للبيئة لاسيما البحرية . واتضح أنه رغم التحول المحتشم للنصوص في هذا الجانب لازالت منظمات المجتمع المدني تعاني التعقيم الإداري في الحصول على المعلومات والبيانات التي يضمن القانون والتنظيم الاضطلاع عليها. بناء على ذلك ينبغي تغيير ذهنيات موظفي الإدارة في إقرار حق المواطن والمنظمات في الاضطلاع والإعلام بالمشاكل المرتبطة بالبيئة البحرية ، وعلى هذه منظمات بالمقابل بعث ثقافة بيئية حقيقية والعمل على توعية المواطنين والعمل على مشاركة حقيقية في حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث .

إلى جانب أهمية الوقاية من مخاطر التلوث البحري فإن للتدخل الإصلاحي والردعي دور هام في مجال حماية البيئة البحرية من خلال ضمان حق المضرور في التقاضي . فالقضاء المدني يقوم بدور

فعال في جبر الأضرار وإعادة الحال إلى ما كان عليه ، إذ من المؤكد أنه عند وقوع ضرر عن فعل التلوث البحري ، فإنه علاوة على ضرورة المكافحة الفعالة والسريعة لإزالة آثاره المدمرة ، يصبح الهدف الأساسي بالنسبة للضحايا تحديد المسؤول و ضمان الحصول على تعويض يغطي التكاليف والخسائر التي تكبدوها . و لبلوغ هذا الهدف ركز القانون الدولي والقوانين الداخلية على مسالة جبر الأضرار التي يتعرض لها المتضررين .

ولقد تبين من تحليل مضمون هذه القواعد أن الدول اختارت حل مشكل التعويض عن أضرار التلوث البحري في إطار أنظمتها الوطنية . غير أنه ظهرت وباللجوء إلى تطبيق هذه الأنظمة عراقيل وصعوبات أولها إجرائية تخص تحريك الدعاوى، تتعلق أساسا بالصفة والمصلحة لاسيما حينما يرتبط الأمر بالضرر الإيكولوجي الذي مسّ النظام البيئي البحري في الصميم . إذ أنه ووفقا للقواعد العامة للتعويض فإنه يجب أن تكون مصلحة المضرور في طلب التعويض مباشرة وشخصية، ومن هنا استدعى الأمر الخروج عن القواعد العامة والبحث على قواعد بديلة وخاصة تناسب وخصوصية الأضرار المدعى بها.

أما الصعوبة الثانية فإنها تخص موضوع دعاوى التعويض وتمس في الأساس الضرر المدعى به، والذي هو في الغالب ضرر إيكولوجي خالص يمس الأوساط الطبيعية ذاتها من ماء وهواء ونبات وحيوان وينعكس بعد ذلك على الإنسان وأمواله ، وتكثيف هذه الأوساط على أنها غير مملوكة لأحد، أو أنها غير قابلة للتملك يزيد من صعوبة الأمر. فهذه العراقيل وأخرى لم تسمح بازدهار النزاعات المتعلقة بالأضرار التي مست البيئة البحرية ، مما يستدعي إيجاد صيغ جديدة بديلة مناسبة لإصلاح الأضرار البحرية الكبرى أو الكارثية .

والشيء الملاحظ في الوقت الحالي أن معظم الأنظمة القانونية الحديثة للمسؤولية تستدعي وجود آليات جماعية للتعويض لقصور الآليات الفردية، تتطلب وجود ضمانات مالية تمكن المتضررين من الحصول على التعويضات المناسبة . تأخذ صورة عقد التأمين أو تقنية صناديق الخاصة بالتعويضات . غير أنه ورغم فكرة إجبارية التأمين التي تبناها المشرع الجزائري فإنها في الواقع بعيدة التطبيق لعدم ملائمة شروط عقد التأمين الحالية مع مخاطر التلوث البحري وخصوصياته. الشيء الذي أدى إلى إحجام أغلبية شركات التأمين عن عرض عقود للتأمين . ومع أن فكرة إنشاء صناديق التعويضات كانت بهدف تعويض المتضررين في الحالة التي لا يعوضون فيها بوسيلة أخرى ، فإن المشرع

الجزائري جعل أمر إنشاءها يخرج عن هذه الوظيفة ، كونها تهتم بداية وإنهاءا بتمويل نفقات إزالة التلوث البحري وإعادة الحالة إلى ما كانت عليه لا غير .

أما على المستوى الدولي فقد عمدت الكثير من الاتفاقيات على فرض إجبارية التأمين متى تعلق الأمر بنقل النفط ، وفرضت على ملاك الناقلات الاككتاب في عقود التأمين الدولية والإنضمام إلى صناديق التعويض الدولية ضمانا منها لجبر الأضرار نظرا لضخامتها ووصفها بالكارثة ، خاصة إذا تعلق الأمر بتسرب النفط من الناقلات . ومن هذا المنطلق وجب على المشرع الجزائري إيجاد آليات جديدة للتعويض الجماعي تتماشى وخصوصيات الأضرار البيئية التي تصيب البيئة البحرية جراء التلوث .

ونتيجة لعدم تعاطي القضاء الوطني خاصة مع مثل هذه القضايا بشكل كبير ، لم تتبلور بعد الممارسة القضائية الكافية يتحدد على ضوءها موقف القضاء الوطني من دعاوى التعويض المدني . اما على مستوى التجريم والعقاب فقد اتضح بأن جرائم تلويث البيئة البحرية من قبيل الجرائم المستحدثة التي أدخلت ضمن المنظومة العقابية في الدول إلا حديثا ، ومنها الجزائر . وبذلك فإن المسؤولية الجنائية في جرائم تلويث البيئة البحرية هي مسؤولية من نوع خاص و متميزة عن المسؤولية الجنائية في الجرائم التقليدية . حيث أن معظم الجرائم التي تنشأ هي بفعل الأنشطة التي تمارس عن طريق التراخيص الإدارية ، ومن ثم فهي جرائم تنظيمية .

وقد تبين من خلال استعراض النصوص القانونية أن إحدى المشاكل الرئيسية في الردع الجنائي في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث تكمن في صعوبة الإثبات ، وبصفة خاصة عند محاولة تحديد المتهم المسؤول عن التلوث . حيث أن تلويث البيئة البحرية غالبا ما يكون أصله معقد، وينشأ من مصادر متعددة وبلاشتراك من عدة أشخاص ، خاصة إذا وقعت المخالفة أثناء ممارسة الأشخاص المعنية ذات الهياكل الإدارية المعقدة لأنشطتها المرخص لها بها.

ونظرا لأن أكبر مصادر التلوث البحري تنجم عن المنشآت المصنفة واستمرارها في التلويث طيلة ثلاثة عقود وهي في منأى عن أية مساءلة جنائية ، جاء التعديل الأخير لقانون العقوبات ومكن من مساءلتها الجزائية ومساءلة ممثليها .

وما ينبغي الإشارة إليه ختاماً أن التقييم السلبي للسياسة الوقائية والتدخلية لحماية البيئة البحرية الذي اتّصف به النظام القانوني في الجزائر خص ثلاث عقود ماضية ، إلا أن المرحلة الانتقالية الحالية

تشهد ورغم النقائص تحسنا في الإطار القانوني ، التنظيمي والهيكلي . فالإرادة والرغبة في التغيير كفيل مستقبلا بإصلاح هذه النقائص ومواكبة التشريعات الحديثة في هذا المجال .

«تم بحمد الله وعونه»

قائمة المراجع

1/ المراجع باللغة الوطنية :

أ/ المراجع العامة :

- 1- د. إبراهيم سليمان عيسى ، تلوث البيئة أهم قضايا العصر – المشكلة والحل – دار الكتاب الحديث ، بدون سنة الطبع.
- 2- د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل ، المسؤولية المدنية بين التقيد والإطلاق ، دار النهضة العربية ، بدون سنة النشر ، مصر .
- 3- د. إبراهيم محمد العناني ، المنظمات الدولية ، المطبعة التجارية الحديثة، طبعة 1994 ، مصر .
- 4- د. أحمد المهدي ، الحماية القانونية للبيئة ودفع البراءة الخاصة بها ، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع ، طبعة 2006 ، مصر .

- 5- د.أحمد بابكر الشيخ أحمد ، تلويث البيئة وموارد المياه من منظور قانوني، الطبعة الأولى ، طبعة 2005 ، مصر.
- 6- د.أحمد صدقي محمود ، الوجيز في قانون المرافعات ، مطبعة الأسراء ، طبعة 2001 ، مصر .
- 7- د.أحمد عبد الكريم سلامة ، قانون حماية البيئة ، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية ، جامعة الملك سعود للنشر العلمي والمطابع طبعة 1996 ، المملكة العربية السعودية.
- 8- د. أحمد رشيد ، علم البيئة ، الطبعة الأولى ، مطبعة معهد الإنماء العربي ، 1976 ، بيروت .
- 9- د.أحمد محمود جمعة ، اختصاص القضاء الإداري بالمنازعات الإدارية الفردية وتطبيقاتها في العمل ، منشأة المعارف ، طبعة 1988 مصر.
- 10- د.أحمد محمود سعد، استقراء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، دار النهضة العربية، طبعة 1994 ، مصر.
- 11- د. أحمد عوض بلال، الجرائم المادية والمسؤولية الجنائية بدون خطأ ، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، طبعة 1993 ، مصر .
- 12- د. أحمد محمود سعد، استقراء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، دار النهضة العربية ، طبعة 1994 ، مصر .
- 13- د.إدريس الضحاك ، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، الطبعة الأولى، منشأة المعارف ، طبعة 1987 ، مصر .
- 14- د.أشرف هلال، جرائم البيئة بين النظرية والتطبيق ، مكتبة الآداب، الطبعة الأولى ، طبعة 2005 ، مصر.
- 15- د.أشرف عرفات أبو حجازة ، مبدأ الملوث يدفع ، دار النهضة العربية ، طبعة 2006 ، مصر .
- 16- د.أسامة أحمد شتات ، قانون البيئة ولائحته التنفيذية حسب أحدث التعديلات ، دار الكتب القانونية ، طبعة 2005 ، مصر .
- 17- د. أنور سلطان ، الموجز في النظرية العامة للالتزام ، مصادر الالتزام ، دار المطبوعات الجامعية ، طبعة 1998 ، مصر .
- 18- توماس أميل ، البيئة وأثرها على الحياة السكانية ، مكتبة الوعي العربي ، بدون سنة طبع ، مصر.
- 19- د. حسن الخطيب، نطاق المسؤولية المدنية التقصيرية والمسؤولية التعاقدية في القانون الفرنسي والقانون العراقي المقارن ، مطبعة حداد ، طبعة 1978، العراق.
- 20- د. حسني الجندي ، شرح قانون العقوبات -القسم العام- دار النهضة العربية ، طبعة ، 1995، مصر.
- 21- د. حمزة حداد ، قانون التجارة الدولي ، الدار المتحدة للنشر ، الأردن ، بدون سنة نشر .
- 22- د. حنفي محمود سليمان ، الإدارة منهج تحليلي ذاتي ، دار الجامعة المصرية ، طبعة 1978 ، مصر .
- 23- د. جودت حسنين جودت، جغرافيا البحار والمحيطات، منشأة المعارف، الإسكندرية 1990 ، مصر .

- 24- د.رضا عبد الحليم عبد المجيد ، المسؤولية القانونية على النفايات الطبيعية -دراسة مقارنة بالقانون الفرنسي - دار النهضة العربية ، طبعة 1999 ، مصر .
- 25- د.رؤوف عبید ، السببية الجنائية بين الفقه والقضاء -دراسة تحليلية- مطبعة الاستقلال الكبرى، طبعة 1987، مصر.
- 26- د. زيدان هندي عبد الحميد ومحمد إبراهيم عبد المجيد ، الملوثات الكيميائية والبيئة ، دار العربية للنشر والتوزيع ، طبعة 1996 ، لبنان.
- 27- د.سعيد سعد عبد السلام ، مشكلة تعويض أضرار البيئة التكنولوجية ، دار النهضة العربية ، دون سنة نشر ، مصر .
- 28- د.سعيد السيد قنديل ، آليات تعويض الأضرار البيئية -دراسة في ضوء الأنظمة القانونية والاتفاقيات الدولية ، دار النهضة العربية ، طبعة 2002 ، مصر .
- 29- د.سليمان مرقس ، الإرادة والعمل غير مشروع ، بدون دار النشر ، بدون سنة النشر.
- 30- د.صالح محمد محمود بدر الدين ، الالتزام الدولي بحماية البيئة من التلوث "على ضوء قواعد القانون الدولي للبيئة وقرارات وتوصيات المنظمات الدولية " ، دار النهضة العربية ، طبعة 2006 ، مصر .
- 31- د.صالح محمد بدر الدين ، المسؤولية عن نقل النفايات الخطرة في القانون الدولي طبقاً لأحكام اتفاقية بازل بسويسرا بشأن نقل النفايات الخطرة والاتفاقيات الإقليمية والممارسات الدولية في ضوء قواعد القانون الدولي للبيئة، دار النهضة العربية ، طبعة 2000 ، مصر .
- 32- صليحة علي صداقة ، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط ، منشورات جامعة قاريونس بنغازي ، الطبعة الأولى ، 1996 ، ليبيا.
- 33- د. عادل السعيد محمد أبو الخير ، الضبط الإداري وحدوده ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، طبعة 1995 ، مصر .
- 34- د.عامر محمد طراف، أخطار البيئة والنظام الدولي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع ، طبعة 1998، لبنان.
- 35- د.عبد الرحمان محمد العيسوي ، شرح قانون البيئة من منظور نفسي وتربوي ، دار الفكر الجامعي ، طبعة 2006 ، مصر .
- 36- د. عبد الرحمان حسن علام ، الحماية الجنائية لحق الإنسان في بيئة ملائمة ، دار نهضة الشرق ، طبعة ، 1995، مصر.
- 37- د. عبد الرحمان عزوي ، النظام القانوني للمنشآت المصنفة من أجل حماية البيئة (دراسة مقارنة في كل من القانون الجزائري والفرنسي والمصري) ، دار عالم الكتاب ، الطبعة الأولى ، طبعة 2003 ، الجزائر.

- 38- د. عبد السلام علي زين العابدين وعرفات محمد بن عبد المرتضي، التلوث ثمن للمدنية ، الطبعة الأولى ، المكتبة الأكاديمية ، القاهرة ، 1992، مصر .
- 39- د.عبد العزيز قاسم محارب ، الآثار الاقتصادية لتلوث البيئة ، مركز الإسكندرية للكتاب ، طبعة 2006 ، مصر .
- 40- د.عبد الفتاح مراد ، قانون البيئة رقم 4 لسنة 1994 ولائحته التنفيذية والمعدل بالقانون رقم 95 لسنة 2005 ، دار النهضة العربية ، طبعة 2006 ، مصر .
- 41- عبد الوهاب بوضرسة، الشروط العامة والخاصة لقبول الدعوى بين النظرية والتطبيق، دار هومة، الطبعة الثانية ، طبعة 2006 ، الجزائر .
- 42- د. عز الدين الدنشاري ود. صادق أحمد طه ، سموم البيئة ، الدار العربية للنشر والتوزيع ، طبعة 1995، مصر .
- 43- د. علي علي سليمان ، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية ، طبعة 1984 ، الجزائر .
- 44- د. عوض عادل ، أبحاث مختارة في علوم البيئة، الطبعة الأولى، دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر، طبعة 1989 ، مصر .
- 45- د. غنام محمد غنام ، القانون الإداري الجنائي ، دار النهضة العربية ، طبعة 1993، مصر .
- 46- د.فارس محمد عمران ، السياسة التشريعية لحماية البيئة في مصر وقطر ودور الأمم المتحدة في حمايتها ، المكتب الجامعي الحديث ، الطبعة الأولى ، طبعة 2005 ، مصر .
- 47- د. فرج صالح الهريش ، جرائم تلويث البيئة "دراسة مقارنة" المؤسسة الفنية للطباعة والنشر ، طبعة 1998 ، مصر .
- 48- د. قادة شهيدة ، المسؤولية المدنية للمنتج -دراسة مقارنة- ، دار الجامعة الجديدة ، طبعة 2007 ، مصر .
- 49- د. كمال حمدي ، القانون البحري: السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - استغلال السفينة، الطبعة الثانية، منشأة المعارف ، طبعة 2000 ، مصر .
- 50- د. مأمون محمد سلامة ، قانون العقوبات -القسم العام - دار الفكر العربي ، طبعة 1990، مصر .
- 51- د.ماجد راغب الحلو ، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة ، منشأة المعارف ، طبعة 2002 ، مصر .
- 52- د. محمد بوضياف ، الهيئات الاستشارية في الإدارة الجزائرية ، المؤسسة الوطنية للكتاب ، طبعة 1989 ، الجزائر .
- 53- د.محمد حسن الكندري ، المسؤولية الجنائية عن التلوث البيئي ، دار النهضة العربية ، الطبعة الأولى ، طبعة 2006 ، مصر .

- 54- د. محمد حسين منصور ، مبادئ قانون التأمين ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، بدون سنة النشر، مصر .
- 55- د.محمد صافي يوسف ، مبدأ الاحتياط لوقوع الأضرار البيئية " دراسة في إطار القانون الدولي للبيئة " ، دار النهضة العربية ، طبعة 2007 ، مصر .
- 56- د.محمد سعد فودة، النظام القانوني للعقوبات الإدارية"دراسة فقهية قضائية مقارنة"،دار غوباشي للنشر، طبعة 2007، مصر.
- 57- د. محمد شكري سرور ، التأمين ضد الأخطار التكنولوجية ، منشأة المعارف ، الطبعة الثانية ، طبعة 2005 ، مصر .
- 58- د. محمد مؤنس محب الدين ، البيئة في القانون الجنائي -دراسة مقارنة- مكتبة الانجلو المصرية ، طبعة 1995، مصر .
- 59- د. محمد محمود مصطفى ، الجرائم الاقتصادية في القانون المقارن -الجزء الأول- الأحكام العامة والإجراءات الجنائية ، دار النهضة العربية ، طبعة 1999 ، مصر.
- 60- د. محمد رتيب محمد عبد الحافظ، القانون الدولي للبيئة وظاهرة التلوث (خطوة للأمام لحماية البيئة الدولية من التلوث)، دار النهضة العربية ، طبعة 2007 ، مصر.
- 61- د. محمد عبد الظاهر حسين ، خطأ المضرور وأثره على المسؤولية المدنية ، دار النهضة العربية ، طبعة 2002 ، مصر .
- 62- د. محمد فؤاد مهني ، القانون الإداري في ظل النظام الاشتراكي التعاوني ، دار النهضة ، طبعة 1967 ، مصر .
- 63- د.محسن عبد الرحمان قدوس ، مدى التزام بضمان السلامة في مواجهة مخاطر التقدم العلمي ، دار النهضة العربية ، بدون سنة نشر، مصر .
- 64- د. محمود صالح العالي ، موسوعة حماية البيئة ، دار الفكر الجامعي ، طبعة 2000 ، مصر.
- 65- د. محمود محمود مصطفى، الجرائم الاقتصادية في القانون المقارن ، الجزء الأول ، دار مطابع الشعب ، طبعة 1986 ، مصر.
- 66- د. مروان كساب ، المسؤولية عن مصادر الجوار ، الطبعة الأولى ، مطابع جان كلود أنطوان الحلو ، طبعة 1998 ، لبنان .
- 67- د. معوض عبد التواب، د.مصطفى معوض عبد التواب، جرائم التلوث من الناحيتين الفنية والقانونية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1986 ، مصر .
- 68- د. مصطفى كمال طه ، القانون البحري : مقدمة -السفينة- أشخاص الملاحة البحرية- إبحار السفينة والنقل البحري- التأمين البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، طبعة 1988 ، مصر .

- 69- د.مصطفى منير ، جرائم استعمال السلطة الاقتصادية ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، مصر ، بدون سنة النشر ، مصر .
- 70- د. مصطفى محمد الجمال ، أصول التأمين (عقد التأمين) الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، طبعة 1999، لبنان .
- 71- د.معمر رتيب محمد عبد الحافظ ، القانون الدولي للبيئة ، دار النهضة العربية ، طبعة 2007 ، مصر .
- 72- د.معمر رتيب محمد عبد الحافظ ، اتفاقية بازل ودورها في حماية البيئة من التلوث بالنفائات الخطرة (دراسة تحليلية) ، دار النهضة العربية ، طبعة 2007 ، مصر .
- 73- د. موحند إسعاد، القانون الدولي الخاص ، القواعد العادية ، الجزء 02 ، ديوان المطبوعات الجامعية ، طبعة 1989، الجزائر.
- 74- د.نادية حمدي صالح ، الإدارة البيئية (المبادئ والممارسات) ، منشورات المنظمة العربية للتنمية الإدارية ، طبعة 2003 القاهرة ، جمهورية مصر العربية.
- 75- د. نبيل إبراهيم سعد ، النظرية العامة للالتزام ، مصادر الالتزام ، دار الجامعة الجديدة ، طبعة 2004 ، مصر .
- 76- د. نبيل أحمد حلمي ، الامتداد القاري ، دار النهضة العربية ، طبعة 1978 ، مصر .
- 77- د. نبيلة إسماعيل رسلان ، المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة ، دار الجامعة الجديدة ، طبعة 2007 ، مصر .
- 78- د.نبيلة عبد الحليم كامل ، نحو قانون موحد لحماية البيئة (دراسة في القانون المصري المقارن مع عرض لمشروع قانون البيئة الموحد) ، دار النهضة العربية ، 1993 ، مصر .
- 79- د. نور الدين هندراوي ، الحماية الجنائية للبيئة -دراسة مقارنة- دار النهضة العربية ، طبعة 2005، مصر .
- 80- د. نور الدين هنوني ، الوسائل القانونية والمؤسسية لحماية الغابات في الجزائر ، الديوان الوطني للأشغال التربوية ، طبعة 2001 ، الجزائر .
- 81- د. هدى حامد قشقوش ، التلوث بالإشعاع النووي في نطاق القانون الجنائي ، دار النهضة العربية ، 1997 ، مصر.
- 82- وناس يحي ، دليل المنتخب المحلي لحماية البيئة ، دار الغرب للنشر والتوزيع ، طبعة 2003 ، الجزائر.
- ب/ المراجع الخاصة:**
- 1- المستشار أحمد محمود الجمل ، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية ، منشأة المعارف ، طبعة 1998 ، مصر.

- 2- د.أحمد عبد الوهاب عبد الجواد ، تلوث البحر الأبيض المتوسط ، الدار العربية للنشر والتوزيع ، طبعة 2000 ، مصر .
- 3- د.جلال وفاء محمددين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، طبعة 2001، مصر .
- 4- د. سحر حافظ ، الحماية القانونية لبيئة المياه العذبة ، الدار العربية للنشر والتوزيع ، طبعة 1992، مصر .
- 5- د. سلوى توفيق بكير ، الحماية الجنائية للبيئة البحرية وتطبيقاتها في المملكة العربية السعودية ، دار النهضة العربية ، طبعة 1997 ، مصر.
- 6- د. صلاح محمد سليمان، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض (دراسة مقارنة) ، دار الفكر الجامعي ، الطبعة الأولى ، طبعة 2006 ، مصر .
- 7- د. عباس هاشم الساعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث ومشكلة التلوث في الخليج العربي، دراسة مقارنة ، المكتب القانونية لدار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، طبعة 2002 ، مصر.
- 8- د.عبد الجليل عبد الوارث ، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية ، المكتب الجامعي الحديث ، طبعة 2006 ، مصر .
- 9- د.عبد المنعم محمد داود ، القانون الدولي للبحار ومشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف ، طبعة 1999 ، مصر .
- 10- د. عبد الواحد محمد الغار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث-دراسة قانونية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982- ، دار النهضة العربية ، طبعة 1985 ، مصر .
- 11- د.محمد أحمد منشاوي ، الحماية الجنائية للبيئة البحرية (دراسة مقارنة) ، دار النهضة العربية ، طبعة 2005 ، مصر .
- 12- د. محمد البزاز ، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي) ، منشأة المعارف ، طبعة 2006، مصر .
- 13- د.محمد السيد أحمد فقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار المطبوعات الجامعية، طبعة 2000 ، مصر.
- 14- د. محمد سمير الشرقاوي ، التشريعات المحلية لحماية البيئة البحرية الساحلية في جمهورية مصر العربية ، مجلة القانون والاقتصاد للبحوث القانونية والاقتصادية ، السنة الرابعة والخمسون ، بدون رقم العدد، طبعة 1984 ، مصر.
- 15- د.محمد عبد الله نعمان ، الحماية الدولية للبيئة البحرية (دراسة قانونية خاصة عن البحر الأحمر) ، دار النهضة العربية ، طبعة 2004 ، مصر .

- 16- د. محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، طبعة 1996 ، مصر .
- 17- د. محمد صلاح هشام ، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية ، شركة سعيد رأفت للطباعة ، طبعة 1997 ، مصر .
- 18- د. محمود سمير الشرقاوي ، الخطر في التأمين البحري ، دار القومية للطباعة والنشر ، طبعة 1966 ، مصر .
- 19- د. نادر محمد إبراهيم ، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي ، دار الفكر الجامعي ، طبعة 2005 ، مصر .
- 20- د. هاني دويدار ، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل وخاصة النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة ، طبعة 1999 ، مصر .

- 1- Abdlhamid Zeroual , les questions préjudicielles devant les juridictions répressives , édition ENAL , 1986 , Alger.
- 2- Alexandre Kiss et Jean Pierre Beurrier , droit international de l'environnement, 2^{ème} édition, édition Pedone, 2000 , France .
- 3- Chao Wu, la pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures- responsabilité et indemnisation des dommages- Pedone édition, 2000, France.
- 4- Christian Schmid, droit de propriété pêcheries dans les pays de L'OCDE , thèmes et commentaires , droit de propriété économie et environnement les ressources marines, Dalloz , 2002.
- 5- Claude Lienhard, la genèse et les enjeux de la loi "Bachelot" en matière des risques technologiques, presses universitaires de Strasbourg, 2005, France.
- 6- Céline Chamot , la participation des ONG au système de contrôle de la convention de « BERNE » l'effectivité du droit européen de l'environnement, thèmes et commentaires , la documentation française , 2000, France.
- 7- David Blanc, la participation et l'action non contentieuse des associations, l'effectivité du droit européen de l'environnement , collection dirigée par Jacques Bourrinet, centre d'études et de recherches internationales et communautaires, 2000, France .
- 8- Françoise Bilaudot , environnement ,urbanisme et cadre de vie , édition Montchrestien , 2000, France.
- 9- Francis Chanvin, administration de l'environnement, 4^{ème} , édition, Dalloz, 1994, France.
- 10- George. L.Priest , the current insurance crisis in modern tort Law , 96, X.L.J , édition Lender , 1987, France .
- 11- Grif Witzehum. et c. Imperial, la protection régionale de l'environnement marin : approche européenne , centre d'étude et de recherche internationales , 1992, France.
- 12- Gilles J. Martin , réflexion sur la définition du dommage à l'environnement : le dommage écologique "pur", collection du laboratoire de théorie juridique, volume 7 , presse universitaire, 1995, France.
- 13- H. Bosly , Dix années de droit pénal social, L.G.D.J , 1992, France.
- 14- Hyam Mallat, droit de l'urbanisme de la construction de l'environnement et de l'eau au Liban, Delta et L.G.D.J, 1997, France.
- 15- Henris Smets , le principe pollueur payeur , un principe économique érige en principe de droit de l'environnement ? , L.G.D.J , 1993, France.
- 16- J. Bourrinet, F. Duchene, la communauté européenne face au bassin méditerranéen, office des publications officielles de communautés, 1987, France.
- 17- J. Huet, le développement de la responsabilité civile pour atteinte à l'environnement, petites affiches , 1994, France .

- 18- Jean- louis Bergel, la responsabilité civil en droit français et la mise en œuvre du droit de l'environnement « l'effective du droit européen de l'environnement » collection dirigée par Jacque Bourrinet, Ceric, la documentation français, 2000, France .
- 19- Jean-Luc Prat , le droit communautaire et le droit français des pêches maritimes en quête des cottus individuels transférable-droit de propriété économie et environnement les ressources marines, thèmes et commentaires, Dalloz édition, 2002, France.
- 20- Jeu Marc Lavieille , conventions de protection de l'environnement , presses universitaire de limoges, 1999 , France.
- 21-Jean. Philippe Barde, économie et politique de l'environnement, presse universitaire de France , 2^{em} édition , 1992, France .
- 22- katheline Shubert , et Paul Zagame , l'environnement , une nouvelle dimension de l'analyse économique, Vuibert édition, 2005, France .
- 23- L. Cadiet, droit judiciaire privé , 3^{em} édition , litec , 2000, France.
- 24- Liamine Chalabi, la pollution en méditerranée - aspects juridiques des problèmes actuels, O.P.U, Algérie .
- 25- Max Falque et Michel Massenet, droit de propriété économie et environnement – les ressources en eaux, Dalloz, 2000 , France.
- 26- Max Falque et Michel Massenet, droit de propriété et environnement, Dalloz, 1997, France.
- 27- Martin P- Bidou, le principe de précaution en droit international de l'environnement, R.G.D.P, 3^{em} édition, 1999 , France .
- 28- Michel Baucomont et Pierre Gousset, Traité de droit des installations classées, édition Lavoisier, 1994, France .
- 29-Michel Despax , droit de l'environnement , édition litec, France , 1980 .
- 30- Michel Prieur, droit de l'environnement, édition Dalloz, 1996 , France.
- 31- Patrick Thieffry, droit européen de l'environnement, Dalloz, 1998, France .
- 32- Philippe Cha Guillot , droit de l'environnement, ellipses, 1998, France.
- 33- Pierre Bechman, véronique Mansuy, le principe de précaution , litec , 2002, France.
- 34- Philippe Ch.- A. Ghillot , droit de l'environnement, ellipses édition, France .
- 35- Raphael Romi , droit et administration de l'environnement , 3^{em} édition , Dalloz , 1999, France.
- 36- X. Brand, possibilités et réalités de l'influence des associations de protection de l'environnement sur l'évolution du droit public, presse universitaire , 1998 , France .
- 37- Yvonne Lambert Faibre , droit du dommage corporel système d'indemnisation, 3^{ème} édition Dalloz, 1996, France.
- 38- W. Coulet et M. Despax, Loi et pratique concernant le contrôle de la pollution en France, L.T.C.C.E, Paris, 1997, France .

- 1- Alain R. Bertrant, transport maritime et pollution accidentelle par le pétrole (fruits et chiffres) éditions Technic, 2000 , France.
- 2- Christian Schmid, droit de propriété pêcheries dans les pays de L'OCDE, thèmes et commentaires, droit de propreté économie et environnement les ressources marines, Dalloz , 2002.
- 3- Rojet Baie, prévention de la pollution des estuaires: les action en justice en commune Law par les propriétaires de droit de pêche en amant, act du thèmes et commentaires -droit- de propriété économie et environnement , les ressources marines ,Dalloz , 2002.

3/ الرسائل والمذكرات :

أ/ الرسائل والمذكرات باللغة الوطنية :

- 1- أبو زيد عبد الباقي، التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السير، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق ، جامعة القاهرة ، طبعة 1985 ، مصر.
- 2- بوكعبان العربي ، الأبعاد البيئية والإنمائية لنظام المنطقة الاقتصادية الخالصة ، أطروحة دكتوراه دولة في القانون العام ، كلية الحقوق ، جامعة جيلالي اليابس ، سيدي بلعباس ، 2004، الجزائر .
- 3- حسن فرج عطية ، الأحكام الخاصة بحماية البيئة البحرية في القانون الليبي والاتفاقيات الدولية الخاصة بالتلوث البحري ، أطروحة لنيل دكتوراه الدولة في العلوم القانونية، كلية الحقوق والعلوم الإنسانية ، جامعة الحسن الثاني ، طبعة 2000، المغرب.
- 4- حسنة كنجي ، التنظيم الجهوي وآفاق حماية البيئة بالمغرب (حالة جهة الدار البيضاء الكبرى) ، أطروحة لنيل الدكتوراه في الحقوق شعبة القانون العام وحدة القانون الإداري والعلوم الإدارية ، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية بالدار البيضاء، جامعة الحسن الثاني ، طبعة 2002 ، المغرب .
- 5- دايم بلقاسم ، النظام العام الوضعي والشرعي وحماية البيئة ، رسالة لنيل شهادة دكتوراه دولة في القانون العام ، كلية الحقوق ، جامعة أبي بكر بلقايد بتلمسان ، طبعة 2004 ، الجزائر .
- 6- زعوار رشيدة ، حماية البيئة البحرية على ضوء اتفاقية قانون البحار لعام 1982 م (دراسة نقدية – تحليلية – مقارنة) ، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا في القانون العام ، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية بالدار البيضاء ، جامعة الحسن الثاني ، طبعة 1997 ، المغرب .
- 7- ساسي سقاش ، الجمعيات البيئية في الجزائر ، مذكرة ماجستير في قانون الأعمال ، كلية الحقوق ، جامعة منتوري بقسنطينة ، الجزائر .
- 8- سعد واصف ، التأمين من المسؤولية في عقد النقل ، رسالة دكتوراه ، جامعة القاهرة ، طبعة 1958 ، مصر .

- 9- شبة سعيدي، الاعتراف بحق الإنسان في البيئة بين الضرورة والمعارضة، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو، طبعة 2000 ، الجزائر .
- 10- صالح عطية سليمان العرجومي ، أحكام القانون الدولي في تأمين البيئة البحرية ضد التلوث ، كلية الحقوق ، جامعة الإسكندرية ، طبعة 2001 ، مصر .
- 11- صالح عطية سليمان ، أحكام القانون الدولي في تأمين البيئة البحرية من التلوث ، رسالة للحصول على درجة دكتوراه في الحقوق ، كلية الحقوق ، جامعة الإسكندرية، طبعة 1980 ، مصر .
- 12- عبد السلام منصور عبد العزيز الشوي ، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام ، رسالة للحصول على درجة دكتوراه في الحقوق ، كلية الحقوق ، جامعة المنصورة ، طبعة 2001 ، مصر .
- 13- عبد القادر الحاج ، مسؤولية المنتج والموزع ، رسالة دكتوراه دولة ، كلية الحقوق ، جامعة القاهرة، طبعة 1983 ، مصر.
- 14- عبد القدوس عبد الصديق ، تأمين المسؤولية وتطبيقاته ، رسالة دكتوراه ، كلية الحقوق ، جامعة القاهرة، طبعة 1999 ، مصر.
- 15- كحيل كمال، المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ، مذكرة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة جيلالي اليباس، سيدي بلعباس ، طبعة 2001، الجزائر .
- 16- لنوار فيصل ، حماية البيئة الطبيعية أثناء النزاعات المسلحة ، رسالة ماجستير في الحقوق ، فرع القانون الدولي والعلاقات الدولية ، كلية الحقوق بن عكنون ، جامعة الجزائر ، طبعة 2002، الجزائر .
- 17- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها، رسالة للحصول على درجة دكتوراه في الحقوق ، كلية الحقوق ، جامعة الإسكندرية ، طبعة 2006 ، مصر .
- 18- محمد الطيب عبد اللطيف ، نظام الترخيص والإخطار في القانون المصري -دراسة مقارنة- رسالة دكتوراه دولة ، كلية الحقوق ، جامعة القاهرة ، طبعة 1956، مصر .
- 19- محسن الشامي، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الأزهر ، طبعة 1990 ، مصر .
- 20- مسلط قوبعان محمد الشريف المطيري ، المسؤولية عن الأضرار البيئية ومدى قابليتها للتأمين -دراسة مقارنة- رسالة للحصول على درجة دكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق ، جامعة الإسكندرية، طبعة 2007 ، مصر .
- 21- ميرفت محمد البارودي ، المسؤولية الجنائية عن الاستخدامات السلمية للطاقة النووية، رسالة دكتوراه دولة في القانون، كلية الحقوق ، جامعة القاهرة ، 1993، مصر .

- 22- وحيد عبد المحسن محمود القزاز ، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة الزراعية ، رسالة للحصول على درجة دكتوراه في القانون المدني ، كلية الحقوق ، طنطا ، طبعة 2007 ، مصر .
- 23- وعلي جمال ، المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث الصناعي في القانون الجزائري ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص الأساسي ، كلية الحقوق ، جامعة أبي بكر بلقايد ، 2002، الجزائر.
- 24- ويناس يحيي ، الآليات القانونية لحماية البيئة في الجزائر ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام ، كلية الحقوق ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، 2007 .
- 25- وناس يحيي ، الإدارة البيئية في الجزائر ، مذكرة ماجستير في القانون العام ، معهد الحقوق ، جامعة وهران، طبعة 1999، الجزائر .

ب/ الرسائل والمذكرات باللغة الأجنبية:

- 1- Ahmed Reddaf, politique et droit de l'environnement en Algérie , thèse pour de doctorat en droit, université du Maine , 1991, France .
- 2- C. Huglo , le juge , la prévention et la résolution des litiges en matière d'environnement ,thèse de doctorat en droit privé , paris , 1994, France .
- 3- Hamid Boukrif , le droit international de l'environnement : contribution à une réflexion sur le concept de développement et de partenariat durables . thèse de doctorat en droit, université paris panthéon - Sorbonne -, 2001, France.
- 4- Noura Ait-Aissi,transfert des déchets dangereux en méditerranée et protection de l'environnement, thèse de doctorat en droit , académie de Versailles , université de paris x Nanterre , 1997 , France .
- 5- Salma Sassi , la mise en œuvre par L'Algérie de la convention de montego bay sur le droit de la mer (1982) , thèse de doctorat en droit public , université de Lyon, 2009, France.
- 6- Soraya Chaïb, les instruments juridiques de lutte contre la pollution d'origine industrielle en droit Algérien, mémoire de magistère en droit public, 1999, faculté de droit, université Djillali Liabes, Sidi Belabbes, 1999, Algérie .
- 7-Soufiene Bensmain, la pollution marine et la responsabilité environnementale, (le cas d'Erika) , mémoire de D.E.A, université d'Artois, Faculté de droit- Alexis Tocqueville, 2004, France.
- 8- Yousef Benaceur, quelque utilisation du domaine public martine et la protection de l'environnement, thèse doctorat 3^{eme} cycle, université de straboug 03, 198, France .

4/ المقالات والبحوث :

أ/ المقالات والبحوث باللغة الوطنية :

- 1- د.أحمد نجيب رشدي، التطور التشريعي لحماية البيئة من التلوث البحري والمسؤولية المدنية لمالك السفينة، مجلة مصر المعاصرة، السنة 83، العدد 427 يناير 1992، مصر .

- 2- د. أحمد أبو الوفا، تأملات حول الحماية الدولية للبيئة من التلوث مع إشارة لبعض التطورات الحديثة، المجلة المصرية للقانون الدولي، 1993 ، المجلد التاسع والأربعين، مصر .
- 3- د. أحمد السعيد الزقرد ، الاتجاه الحديث لمحكمة النقض المصرية في تحديد مفهوم الضرر المادي والأدبي وانتقال الحق في التعويض عنه إلى الورثة، مجلة الحقوق، السنة العشرون، العدد الثاني، يونيو 1996، الكويت.
- 4- د. أحمد مصطفى ناصف ، نحو إنشاء قاعدة بيانات قانونية للتشريعات البيئية في جمهورية مصر العربية، بحث مقدم إلى المؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين (القاهرة) ، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والإحصاء والتشريع ، القاهرة ، 1992 ، مصر .
- 5- د. أمين مصطفى محمد ، الحماية الإجرائية للبيئة -المشكلات المتعلقة بالضبطية القضائية والإثبات في نطاق التشريعات البيئية - مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية ، العدد 01 ، سنة 2005 ، مصر .
- 6- د. باسم محمد شهاب، المشاركة الجماهيرية في حل المشاكل البيئية، مجلة العلوم القانونية والإدارية، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، العدد رقم 01 ، سنة 2003، الجزائر .
- 7- د. بن ناصر يوسف ، معطية جديدة في التنمية المحلية حماية البيئة ، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية ، الجزء 33 ، رقم 03 سنة 1995 ، الجزائر.
- 8- د. رمضان صديق محمد حسين ، دور التشريعات الضريبية في حماية البيئة وبصفة خاصة من التلوث الناشئ عن البترول ، بحث مقدم للجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والإحصاء والتشريع، 1992 ، مصر.
- 9- د. طه الطيار ، قانون المنشآت المصنفة للبيئة ، مجلة الإدارة ، المجلد 2 ، العدد 2 ، سنة 1992 ، الجزائر.
- 10- د. عاطف عبد الملك حافظ ، السياسة البيئية وأبعادها الاجتماعية -رؤى وشواهد من مصر ، ملحق مجلة البحوث والدراسات العربية ، العدد 29 ، يوليو 1998 ، مصر.
- 11- د. عمر الحسن ، ود. عبد الهادي محمد العشري ، ود. فهمي أمين العلي، ضريبة الكربون ومدى مشروعيتها وفقا لأحكام القانون الدولي ، بحث مشترك ، مجلة التعاون صادرة عن الأمانة العامة لمجلس التعاون الدول الخليج العربي ، العدد 32 ديسمبر ، 1993 ، الكويت.
- 12- د. عمر الحسن ، ضريبة الكاربون وأبعادها الاقتصادية ، القانونية والبيئية ، مجلة التعاون ، صادرة عن الأمانة العامة لمجلس التعاون الخليجي ، العدد 32 ، سنة 1993، الكويت
- 13- فتحي إسماعيل والي ، الحماية القانونية للبيئة في مصر ، أبحاث المؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين ، 25 و 26 فبراير 1992، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والإحصاء والتشريع ، القاهرة ، 1992، مصر.
- 14- د. محمد بوسلطان، التلوث البحري بالبترول ، مجلة العلوم القانونية والإدارية ، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، العدد رقم 01 لسنة 2003 ، الجزائر .
- 15- د. محمد إبراهيم محمود الشافعي، السياسة البيئية وتأثيرها على الوضع التنافسي لصادرات الصناعات المصرية، مجلة العلوم القانونية الاقتصادية ، العدد 02 ، السنة السادسة والأربعون ، سنة 2004 ، مصر .

- 16- د.محمد بودالي، الدعاوي التي تحمي المصالح المشتركة للمستهلكين ، المحامي، مجلة الصادرة عن نقابة المحامين لمنظمة سيدي بلعباس، الجزائر، العدد 02 ، فبراير 2004، الجزائر .
- 17- د. محمد صابر سليم، التربية والتوعية بالقضايا البيئية، مقال منشور في مشروع بحث بعنوان "الإعلام العربي وقضايا بيئية"، بإشراف الدكتور محمد صفي الدين أبو العز، دار الهجرة للطباعة والنشر، 1991، مصر .
- 18- د.محمد إبراهيم منصور، دور الضريبة في مكافحة التلوث وحماية البيئة (تحليل الآثار التخصيلية)، بحث مقدم في المؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين ، 26 و 26 فبراير 1992 ، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والإحصاء والتشريع ، القاهرة ، 1992، مصر .
- 19- د. محمد علي بوغازي، من أجل بيئة سليمة ، مجلة الجزائر البيئية ، العدد 03 ، سنة 2002 ، الجزائر .
- 20- د.محمود سمير الشرقاوي ، التشريعات المحلية لحماية البيئة البحرية الساحلية في جمهورية مصر العربية ، مجلة القانون والاقتصاد للبحوث القانونية والاقتصادية ، بدون رقم العدد ، السنة الرابعة وخمسون ، سنة 1984 ، مصر .
- 21- د.محمود بوسنة، الحركة الجمعوية في الجزائر: نشاطها وطبيعة تطورها ومدى مساهمتها في تحقيق الأمن والتنمية ، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة منتوري ، قسنطينة ، العدد رقم 17 ، جوان 2002، الجزائر .
- 22- د.مراد بدران ، المسؤولية المدنية للجماعات المحلية عن الأضرار المترتبة عن النفايات المنزلية ، مجلة العلوم القانونية والإدارية، كلية حقوق ، جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان ، العدد رقم 01 لسنة 2003، الجزائر .
- 23- د. معوان مصطفى ، معالجة النفايات المنزلية والتنمية المستدامة في الجزائر : تشريعات وواقع ، مجلة العلوم القانونية والإدارية، كلية الحقوق ، جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان ، العدد رقم 01 ، سنة 2003، الجزائر .
- 24- د.موسى مصطفى شحاذة ، الجزاءات الإدارية في مواجهة المنشآت المصنفة الضارة بالبيئة ورقابة القضاء الإداري في فرنسا عليها ، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية ، العدد 03 ، سنة 2006 ، مصر .
- 25- د.نبيلة إسماعيل رسلان ، تأمين ضد أخطار التلوث ، روح القوانين ، مجلة علمية تصدر عن أعضاء هيئة التدريس بكلية الحقوق ، جامعة طنطا ، بدون رقم العدد ، سنة 1998 ، مصر .
- 26- وناس يحي ، تبلور التنمية المستدامة من خلال التجربة الجزائرية ، مجلة العلوم القانونية والإدارية ، كلية الحقوق ، جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان ، العدد رقم 01 لسنة 2003 ، الجزائر .
- 27- د.يلس شاوش بشير ، حماية البيئة عن طريق الجباية والرسوم البيئية، مجلة العلوم القانونية والإدارية، كلية الحقوق ، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان ، العدد 01 ، سنة 2003، الجزائر .

- 1- Ahmed Reddaf, de quelques réflexions sommaires sur l'effectivité du droit de l'environnement en Algérie, revue des sciences juridiques et administratives, n°1 – 2003, Faculté de droit de Tlemcen , Algérie .
- 2- Abdelatif Madouni, gestion et environnement: les enjeux de l'exploitation du sable marin (Kenitra , Maroc nord occidental), acte du colloque sur littoraux entre environnement , mai 1997 , France.
- 3- André Huet, le délit de pollution involontaire de la mer par les hydrocarbures, Rev , jur , envir , 1989 , n° 1, France.
- 4- André Tunc, ou va la responsabilité aux Etats – Unis, R.I.D comp, 1989, France .
- 5- Anne Guegan , l'apport du principe de précaution au droit de la responsabilité civile , revue juridique d'environnement n° 02/2000, France.
- 6- Augusto Alemanno, le principe de précaution en droit communautaire: stratégie de gestion des risque ou risque de marché intérieur, droit de l'environnement, revue trimestrielle , n° 93 , novembre 2001/09^{em} Année, France .
- 7-Blandine Rolland , les nouvelles incidences du droit de l'environnement sur le droit commercial (après la loi n° 2003-699 du 16 juillet 2003) , la semaine juridique n° 10 , 2004 , France .
- 8- Bernard Gassen, vitalité des innovations des réseaux associatifs, le monde diplomatique, revue périodique, février 1988 , n° 3421, France.
- 9- B. Jadot, les régions belges et la répression des infractions spécialement dans le domaine de l'environnement, Rev, Dr, Pen, crim, 1988, France .
- 10- C. Huglo , la qualité pour agir de la victime d'un dommage de pollution , Juris- classeur périodique , édition générale , 1999, France.
- 11- Caroline London, de l'Erika au prestige : quelles réponses communautaires? droit de l'environnement , revue mensuelle d'actualité juridique , n°106 , mars 2003, France.
- 12- Commentaire de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement .AJDA , l'actualité juridique de droit administratif , n° 6 , 1995 , France .
- 13- Cyril Delkemm , la conservation de la diversité biologique- obligation des états et devoir des citoyens , R.J.E , n° 04 , 1989, France.
- 14- Didier Gazagne , les déchets d'équipements électriques et électroniques : le projet de décret sur la prévention et la gestion des déchets .Gazette du palais, n° 4 , 2005 , France .
- 15- Gilles .J. Martin , de la responsabilité pour atteinte à l'environnement à la réparation du dommage écologique, actes du colloque international de Tunis, 11 au 13 mai 1989 , faculté des sciences juridiques, politiques et sociales, Tunis.
- 16- Hans Engel Hard , protection de l'environnement par le droit pénal, Rev. Dr.

- Pen. Crimin, avril 1997, n^o 6220, France .
- 17- Henris Smets, le principe pollueur, un principe économique érigé en principe de droit de l'environnement ?, RGDIP , tome 97, 1993 , N^o 02, France.
 - 18- J.m. Piret et C.h- Hublet , les crimes contre l'environnement, application de la partie générale, Rev. Dr. Pen. Crimin, Mars 1993, France.
 - 19- Jeau. Frelon, intervention orale présentée au colloque intitulé " la responsabilité civile du fabricant dans les états membres du marché commun", faculté de droit et sciences politiques, Aix- Marseille , 1974.
 - 20- Jean marie Biett, Erika, les premiers déchets traités: Résultats médiocres selon association robin des bois, ouest France , magazine , 30 avril 2001, France.
 - 21- Jean Ribert, infraction contre la qualité de la vie, Rev.sc.crim, 2 avril, 1997 .
 - 20- Khat Nassim, le problème de l'enfouissement des déchets nucléaires, EL DJEICH, revue mensuelle de l'armée national populaire, n^o 504, juillet 2005, Algérie .
 - 22- Leila Chikhaoui, le cadre légal des pollutions marines, revue tunisienne du droit , 1997, Tunis.
 - 23- M. Benchikh , la mer méditerranée , mer semi-fermé, revue générale de droit international public, 1980, France .
 - 24-M. Dejeant- Pons- , les programmes des mers régionales, le plan d'action pour la méditerranée, in droit de l'environnement, Economica, Paris, 1988, France .
 - 25-M. Dejeant- Pons- , protection et développement du bassin méditerranéen : textes et documents internationaux, Econmmica, Paris, 1990, France .
 - 26- M. Prieur , l'efficacité de la protection légale de l'environnement en France , séances de travail tenues le 20 mars 1991 à la société de législation comparée , paris , Rev. Int. Dr. Comp, 1991 , n^o 03 , France .
 - 27- M. Littmann- Marty , le droit pénal des déchets en France , Rev. Int. Dr. Comp, 1992, 01 , France .
 - 28- M. Littmann- Martin, le droit pénal des déchets, Rev.int.dr.comp, 1992, n^o 01, France.
 - 29- Martine Remond- Gouillod, réparation du dommage écologique, juris-classeur n^o 02, 1992 , fasc. 1060, France.
 - 30-Martine Remond- Gouilloud , à la recherche du futur , la prise en compte du long terme par le droit de l'environnement , R.J.E , n^o 01 , 1992, France .
 - 31- Michel Voulckel , aspects juridiques de la protection du milieu marin en droit public interne, rapport sur la protection du milieu marin - aspects juridiques - association campus maré , édition l' harmattan , France.
 - 32- Mohamed Benamar, la responsabilité des propriétaires des navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en droit Algérien, revue africaine de droit international et comparé, juin 1997, tome 09 , N^o2.

- 33- Mohamed Kahloula, la protection juridique du milieu marin en droit algérien et la nécessité d'une coopération inter maghrébine, revue juridique environnement, n°1, 1995, France.
- 34- Mohamed Kahloula, la relative autonomie des A.P.C en matière de protection de l'environnement, IDARA, volume 5, n° 1/1995, Algérie .
- 35- Michel Prieur, l'environnement entre dans la constitution, revue du droit de l'environnement, n° 106, Mars 2003, France.
- 36- Philippe Billet, du résidu non déchet issu d'une épave : a propos de la qualification juridique des produits échappés de l'Erika, revue du droit de l'environnement, n° 93, Novembre 2001, France.
- 37- Ramdane Zerguine, la législation de l'environnement en Algérie, revue Algérienne des sciences économiques et politiques, volume 30, n° 1-2, Année 1992, Algérie.
- 38- Simon Charbonneau, commentaire sur le 6^{ème} programme d'action communautaire pour l'environnement, revue du droit de l'environnement, n° 106, Mars 2003, France.
- 39-Simon Charbonneau, le 6° programme d'action communautaire, texte et documents internationaux , Economica- revue française, 2004, France .
- 40-véronique Mansuy , les capacités techniques et financières de l'exploitant d'installations classés , environnement 2003 , fiche Prat n° 06 ? France .

5/ قائمة التقارير ومواقع الأنترناط:

أ/ باللغة الوطنية :

- 1- تقرير حول وضعية البيئة في ولاية تلمسان ، مفتشية البيئة لولاية تلمسان ، 2000، الجزائر .
- 2- تقرير حول حالة ومستقبل البيئة في الجزائر ، وزارة تهيئة الإقليم والبيئة ، 2000 ، الجزائر .
- 3- تقرير سنوي حول قطاع الصيد البحري في الجزائر (الحاضر والمستقبل) ، وزارة الصيد البحري والموارد الصيدية الجزائر، مطبعة النعمان ، 2002 ، الجزائر .
- 4- تقرير حول البرنامج الوطني للتسيير المدرج للنفايات المنزلية (الإستراتيجية العملية) ، وزارة تهيئة الإقليم والبيئة ، 05 جوان 2005 ، الجزائر .

ب/ باللغة الأجنبية :

- 1- Elisa Noemie et Frédéric Castallenet, rapport sur la pollution marine par les hydrocarbures et les dégazages sauvages en méditerranée , collection dirigée par jacques Bourrinet , centre d'études et de recherche internationales et communautaires aires , université d'Aix Marseille 3 , 2000, France .
- 2- Rapport national sur la protection de l'environnement et de développement, ministère de l'intérieur, Juin , 1992 , Algérie.
- 3- Rapport sur l'état et l'avenir de l'environnement en Algérie, ministère de l'aménagement de territoire et de l'environnement, 2000 , Algérie.

- 4- Rapport sur la situation de l'environnement de la willaya de Tlemcen
Inspection de l'environnement de la willaya de Tlemcen, mars 2002, Algérie.
- 5- Rapport sur les transports et l'environnement, vers un nouvel équilibre,
conseil national des transports, 1999, France.
- 6- Rapport sur la protection du milieu marin - aspects juridiques - association
campus marré , édition l' harmattan , France.
- 7- Rapport sur la pollution marine par les hydro carbures et les dégazages
sauvages en méditerranée , WWF France .
- 8- Rapport sur la protection de l'environnement en France ministère de
l'environnement, 1990 , France.
- 9- www ramage , orgramage . Fr/ ressources. Fr. Ph.
- 10- [http : // www. Le cèdre . Fr / Fr/ rejet/ Rej-iu/ cop. HLM .](http://www.Le.cèdre.Fr/Fr/rejet/Rej-iu/cop.HLm)
- 11- [http : // www. Urbanisme. Equipement . Gouv. Fr .](http://www.Urbanisme.Equipement.Gouv.Fr)

المؤلف

الصفحة	الموضوع
1	مقدمة
	الباب الأول : النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من
9	أخطار التلوث : الجانب الوقائي .
10	الفصل الأول: مصادر التلوث البحري وطرق الوقاية منه.
	المبحث الأول: مصادر التلوث ومسبباته
	11
12	المطلب الأول: مصادر التلوث الأساسية .
12	الفرع الأول: التلوث بفعل نشاط الملاحة البحرية .
14	أولا : التلوث الناجم عن التجارة البحرية .
18	ثانيا : التلوث الناجم عن نقل البحري للنفت .
23	الفرع الثاني : التلوث بفعل المخلفات المقذوفة في البحر دون معالجة .
24	أولا : التلوث الناجم عن المخلفات الصناعية .
27	ثانيا : التلوث الناجم عن النفايات المنزلية .
30	الفرع الثالث : التلوث بفعل الصيد البحري المفرط .
33	الفرع الرابع : التلوث الإشعاعي بفعل النشاط النووي المقام في عرض البحر .
36	المطلب الثاني: مصادر التلوث الثانوية .
36	الفرع الأول: التلوث الناجم عن غمر وإغراق النفايات في البحر .
37	الفرع الثاني : التلوث الناجم بفعل الصناعة البحرية الإستخراجية .
40	الفرع الثالث : التلوث بفعل سرقة الرمال وتعرية الشواطئ .
41	الفرع الرابع : التلوث الناجم عن تطهير الموانئ وإعادة تأهيلها .
43	الفرع الخامس : التلوث الناجم عن الاستغلال السياحي المفرط .
	المبحث الثاني: الوقاية من مخاطر التلوث البحري وطرق إزالته في القانون الداخلي والدولي . . .
	47
48	المطلب الأول : التشريعات الداخلية المتخذة لمنع التلوث البحري
48	الفرع الأول : تكريس الحماية في النصوص الداخلية

- 48 أولاً : حماية البيئة البحرية في القانون البحري
52. ثانيا : حماية البيئة البحرية في التشريع المنظم لحماية البيئة
- 61 ثالثا : حماية البيئة البحرية في التشريع المنظم لصيد البحري
- 69 رابعا : حماية البيئة البحرية في التشريع المنظم للسياحة
78. خامسا : حماية الأواسط البحرية في التشريع المنظم لتسيير النفايات
91. الفرع الثاني : تقييم النظام القانوني النافذ ومقترحات بديلة نحو نظام أفضل
99. المطلب الثاني : الالتزامات الدولية وسبل مواجهة التلوث البحري
- 99 الفرع الأول : التدابير المتخذة لمنع التلوث في إطار التعاون الإقليمي
99. أولاً : أسباب التعاون الإقليمي ومبرراته
101. ثانيا : مظاهر التعاون الإقليمي
- 101 01- التعاون المغربي وإستراتيجية محاربة التلوث البحري
- 106 02- التعاون الأورو متوسطي وآفاق محاربة التلوث البحري
- 119 الفرع الثاني : التدابير المتخذة في إطار التعاون الدولي
- 119 أولاً : التعاون من خلال المنظمات الدولية
- 120 01- جهود المنظمات الحكومية في مكافحة التلوث البحري
134. 02- دور المنظمات غير الحكومية في مواجهة التلوث البحري
- 137 ثانيا : التعاون من خلال الالتزام بالاتفاقيات الدولية
- 137 01- حق الدول الساحلية في التدخل الفردي لمكافحة التلوث البحري
- 142 02- حق الدول الساحلية في التدخل الجماعي لمكافحة التلوث البحري
- 157 **الفصل الثاني : التنظيم الإداري الخاص بحماية البيئة البحرية**
- المبحث الأول : الأجهزة الإدارية المكلفة بحماية البيئة البحرية

158

- 159 المطلب الأول : الأجهزة التنفيذية
- 159 الفرع الأول : الإدارة المركزية : نحو تعاون فعال على حماية البحر
- 159 أولاً : تناوب الإدارات المركزية على مهمة حماية البيئة
160. ثانيا : مساهمة بعض الوزارات في حماية البيئة البحرية
- 168 الفرع الثاني : الإدارة المحلية : صعوبة التواصل
169. أولاً : اختصاصات الجماعات المحلية في مجال حماية البيئة البحرية
- 175 ثانيا : أثر نشاط الجماعات المحلية على حماية البيئة البحرية

179	المطلب الثاني : الأجهزة الاستشارية	179
179	الفرع الأول : تنوع وتعدد الهياكل الاستشارية	180
180	أولا : الهياكل الاستشارية ذات الاختصاص العام	182
182	ثانيا : الهياكل الاستشارية المتخصصة في حماية البيئة البحرية	185
185	الفرع الثاني : مدى فعالية دور الهياكل الاستشارية في حماية الأواسط البحرية من التلوث	
	المبحث الثاني : نحو تدعيم الهياكل الإدارية الحالية	188
189	المطلب الأول : منظمات المجتمع المدني شريك الإدارة في حماية البيئة البحرية	190
190	الفرع الأول : دور منظمات المجتمع المدني في حماية البيئة البحرية	190
190	أولا : الدور الوقائي لمنظمات المجتمع المدني	194
194	ثانيا : الدور المطلي (العلاجي)	194
194	01- الدور غير القضائي لمنظمات المجتمع المدني	196
196	02- الدور القضائي لمنظمات المجتمع المدني	198
198	الفرع الثاني : معوقات منظمات المجتمع المدني في أداء دورها	199
199	أولا : الصعوبات المالية والمادية	200
200	ثانيا : الصعوبات المتعلقة بالتواصل والتفاعل	203
203	المطلب الثاني : وضع نظام مراقبة صارم	203
203	الفرع الأول : الخدمات الأرضية المساهمة في تأمين البيئة البحرية	203
203	أولا : الرسكلة والاسترجاع	204
204	ثانيا : تشديد تدابير الوقاية البحرية والأمان	205
205	الفرع الثاني : إنشاء مناطق إيكولوجية بحرية خاصة	208
208	خاتمة الباب الأول	
	المباحث الثمانية : النظام القانوني لحماية البيئة البحرية :	
209	مباحث المسؤولية .	
210	الفصل الأول : المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري	
	المبحث الأول : النظام القانوني لدعوى المسؤولية	211
212	المطلب الأول : الشروط الإجرائية لرفع دعوى المسؤولية	212
212	الفرع الأول : الصفة في دعوى المسؤولية	

- 212 أولاً : المضرور وذوي الحقوق
- 214 ثانيا : جمعيات حماية البيئة
- 219 ثالثا : الهيئات الممثلة للدولة
- 221 الفرع الثاني : المصلحة في دعوى المسؤولية
- 221 أولاً : يجب أن تكون المصلحة مشروعة وثابتة
- 223 ثانيا : أن تكون المصلحة شخصية ومادية
- 225 الفرع الثالث : الاختصاص القضائي
- 226 أولاً : مدى ملائمة قواعد الاختصاص القضائي للمنازعات الناجمة عن التلوث البحري
- 230 ثانيا : المسائل الأولية
- 232 المطلب الثاني : الشروط الموضوعية لدعوى المسؤولية
- 232 الفرع الأول : الفعل المنتج للضرر
- 233 أولاً : ارتكاب عمل مخالف لقواعد حماية البيئة البحرية
- 235 ثانيا : إسناد ذلك العمل إلى مسؤول عنه
- 237 الفرع الثاني : الضرر
- 237 أولاً : طبيعة الأضرار الناجمة عن تلويث البيئة البحرية
- 238 01- تقسيم الأضرار من حيث الإصابة
- 242 02- تقسيم الأضرار من حيث نوعها
- 244 ثانيا : خصائص أضرار التلوث البحري
- 247 ثالثا : الأضرار الواجب التعويض عنها
- 249 الفرع الثالث : رابطة السببية
- 249 أولاً : الصعوبات المتعلقة بإثبات رابطة السببية
- 250 ثانيا : الوسائل الحديثة في إثبات رابطة السببية
- 254 المطلب الثالث : الأساس القانوني لدعوى المسؤولية
- 254 الفرع الأول : قصور الأسس التقليدية في مواجهة أضرار التلوث البحري
- 255 أولاً : الدور المتراجع للخطأ
- 257 ثانيا : دور الفقه والقضاء في البحث عن أساس بديل لفكرة الخطأ
- 265 الفرع الثاني : نحو إخضاع مسؤولية الملوث البحري لأحكام خاصة
- 266 أولاً : المبادئ الرئيسية في السياسة الجديدة لدعوى المسؤولية
- 266 01- مبدأ الاحتياط لوقوع الأضرار البيئية

270	02- مبدأ الوقاية
274	03- مبدأ الملوث يدفع
277	04- مبدأ الإعلام
282	ثانيا : نحو ملامح جديدة لمسؤولية الملوث البحري
	المبحث الثاني: مساهمة الآليات الجماعية في تعويض المتضررين
	289
290	المطلب الأول : إجبارية التأمين ضد مخاطر التلوث البحري
290	الفرع الأول : إلزامية اكتتاب الملوث البحري إلى بوليصة التأمين
295	الفرع الثاني : مدى انسجام قواعد التأمين الحالية مع مخاطر التلوث البحري
295	أولا : خصوصيات مخاطر التلوث البحري وإشكالية التأمين عنها
295	01- من حيث الخطر المؤمن عليه
297	02- من حيث الأقساط الواجبة الدفع
299	03- من حيث التغطية التعويضية للأضرار الناجمة للبيئة البحرية
301	ثانيا : الآليات الجديدة للتأمين ومدى فعاليتها
308	المطلب الثاني : صناديق التعويضات
308	الفرع الأول : الدعوة إلى إنشاء صندوق خاص بالتعويضات وأهميته العلمية
310	الفرع الثاني : وظائف الصندوق ونطاق تدخله
310	أولا : الطبيعة القانونية للصندوق
311	ثانيا : حالات تدخل الصندوق
312	ثالثا : طرق تمويل الصندوق
314	الفرع الثالث : أحكام الصناديق في القانون الجزائري والقانون المقارن
	الفصل الثاني: المسؤولية الجنائية و الإدارية المترتبة على الإخلال بقواعد حماية البيئة البحرية
318	المبحث الأول : المسؤولية الجنائية الناجمة عن تلويث البيئة البحرية
	319
320	المطلب الأول : الأركان القانونية لجرائم تلويث البيئة البحرية والجزاءات المقررة لها
320	الفرع الأول : الأركان القانونية في جرائم تلويث البيئة البحرية
320	أولا : الركن الشرعي في جرائم تلويث البيئة البحرية
329	ثانيا : الركن المادي في جرائم تلويث البيئة البحرية

330. ثالثا : الركن المعنوي في جرائم تلويث البيئة البحرية
332. الفرع الثاني : الجزاءات الجنائية المطبقة على جرائم تلويث البيئة البحرية
332. أولا : العقوبة في جرائم تلويث البيئة البحرية.
338. ثانيا : التدابير الاحترازية
343. المطلب الثاني : إشكالات القانونية التي تثيرها جرائم التلوث البحري
343. الفرع الأول : الإشكالات القانونية تتعلق بطبيعة الحق المعتدى عليه
343. أولا : الطبيعة المختلطة للحق المعتدى عليه في جرائم تلويث البيئة البحرية
344. ثانيا : الصفة العامة للحق المعتدى عليه في جرائم تلويث البيئة البحرية
345. الفرع الثاني : إشكالات قانونية تثيرها جرائم التلوث البحري عبر الحدود
- المبحث الثاني : الجزاءات الإدارية المتخذة ضد ملوثي البيئة البحرية
- 349.
350. المطلب الأول : نظام الرخص وجزاء الإخلال به
350. الفرع الأول : نظام الرخص ومدى فعاليته في حماية البحر من التلوث
353. الفرع الثاني : مسؤولية الملوث البحري عن إخلاله بنظام الرخص
358. المطلب الثاني : الجباية البحرية وسيلة لحماية البحر وردع المخالف
358. الفرع الأول : الجباية البحرية جباية في طور التكوين
359. أولا : مبدأ الملوث الدافع
359. 1- تحديد مفهوم المبدأ
360. 2- وسائل تطبيق المبدأ
363. ثانيا : تأخر اعتماد الضرائب الإيكولوجية
364. 1- المرحلة التجريبية للرسوم الإيكولوجية
365. 2- مرحلة التشديد في فرض الرسوم الإيكولوجية
366. الفرع الثاني : الجباية البيئية وإشكالية تجسيدها
366. أولا : معوقات تجسيد الجباية البحرية
369. ثانيا : مقترحات بديلة لتفعيل النظام الجبائي البحري الحالي
373. خاتمة الباب الثاني
374. **خاتمة**
380. **قائمة المراجع**
398. **الفهرس**

