

جامعة د. مولاي الطاهر – سعيد
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن نقل مواد خطرة

مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق
تخصص: قانون خاص

تحت اشراف الأستاذ:
- بن فاطيمة بوبكر

من إعداد الطالب:
- بوتخيل مصطفى

أعضاء لجنة المناقشة

اللقب والاسم	الرتبة	جامعة الانتماء
شيخ قويدر	عضو	جامعة سعيدة
عمارة منير	رئيس	جامعة سعيدة
بن فاطمة أبو بكر	مشرف	جامعة سعيدة

السنة الدراسية: 2025-2026

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

التشكرات

بسم الله الرحمن الرحيم.
"رب أوزعني أن أشكر نعمتك التي أنعمت علي وعلى
والذي وان اعمل صالحا ترضاه وأدخلني برحمتك في
عبادك الصالحين " الآية 19 سورة النمل
أما بعد:

الله الحمد والمنة على نعمة الإسلام والسنة ,نحمد الله
ونشكره على أن وفقنا بمنه وفضله وكرمه الحمد لله
الذي أعاننا على إتمام هذا البحث عسى أن يمثل فائدة
لغيرنا ولا يسعنا إلا أن نسجد لله شكرا وحمدا على
توفيقه لنا و نذكر لأهل الفضل علينا بعد الله سبحانه كل
جميل وحسن صنيع

ليس ثمة تعبير أقوى من كلمة شكرا نقولها اعترافا
بالجميل،

وكل عمال مصلحة الميزانية والممتلكات بمقر ولاية
سيدي بلعباس فألف ألف شكر لكل هؤلاء...

الإهداء

بسم الله الرحمن الرحيم
الحمد لله الذي علم العلم ورفع الأهل
العلماء فقال: "يرفع الله الذين امنوا
وأوتوا العلم درجات"

إلى:
والذي أطال الله في عمرهما وجميع
أفراد عائلتنا
أساتذتنا المشرفة.

كافة أصدقائنا وزملائنا في الدراسة.
وكل من ساندنا من قريب أو من بعيد
في انجاز هذا العمل المتواضع.

قائمة المختصرات

**CLC : Convention international sur la responsabilité civile
pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.**

SPND : les Substances Nocives Potentiellement Dangereuses.

HNS : Hazardous and Noxious Substances



مقدمة:

تخضع المواد الخطرة للتنظيم في مجال صنعها، ونقلها، وتخزينها وحماية المستهلك والبيئة من آثارها. وذلك من أجل الوقاية من الحوادث التي يتعرض لها الأشخاص وكذا البيئة جراء سوء استعمالها، أو نقلها.

إن التطور التاريخي للتشريعات المنظمة لأحكام المواد الخطرة ذو تاريخ طويل، ولكن بسبب قلة المواد الخطرة سابقا جعل نطاق التشريعات المنظمة لأحكام تلوث البيئة البحرية في المواد الخطرة محدودا، غير أنه لغاية النصف الثاني من القرن التاسع عشر، اتسع نطاقها وذلك بسبب الازدياد المضطرد لهذه المواد، مما استلزم الأمر أن تتخذ الطابع الدولي من حيث التنظيم.

و إنعكست إرادة الدول في مواجهة التدهور البيئي في تبني العديد من الإتفاقيات الدولية بإعتبار أن الإرادة المشتركة للدول هي المصدر الرئيسي للقانون الدولي للبيئة ، فإن الإتفاقيات الدولية التي تعنى بالبيئة البحرية تعتبر أفضل وسيلة للتعبير عن هذه الإرادة ، و هي من أغلب الوسائل الشائعة لوضع قواعد ملزمة بشأن البيئة البحرية، كما تمثل هذه الإتفاقيات مظهرا هاما من مظاهر الإهتمام الدولي و العالمي بالبيئة البحرية، و هي مرحلة مهمة من مراحل التطور السريع و المتلاحق للقانون الدولي في حماية البيئة البحرية، تماشيا مع الإتجاه الذي يرى بأن المصادر المباشرة للقواعد القانونية هي نتاج التعبير الإرادي، بحيث يكون إلتزام الدول بهذه القواعد نابعا من إيمانها بتعزيز التعاون الدولي وارتضاءها العضوية في الجماعة الدولية.

كما شهد العالم عددا كبيرا من الإتفاقيات الدولية التي وضعت التنظيم القانوني للكثير من المشكلات المعاصرة والتي تم إبرام أغلبها تحت رعاية المنظمات الدولية ذات الإمكانات الفنية والمالية والتي تستطيع تقديم عون حقيقي في مجال الأعمال بالقواعد البيئية، كما أن هذه الإتفاقيات ذات طبيعة شرعية تقوم بوضع قواعد عامة محددة وملزمة، ويضاف إلى هذا النوع من المعاهدات بروتوكولات.

بعد التطور التكنولوجي والصناعي الذي شهده العالم في الآونة الأخيرة، برزت مشكلة تلوث البيئة البحرية إلى الوجود. وقد تسببت في حدوث أخطار كان لها بالغ الضرر على الإنسان والحيوان والنبات. مما أدى إلى خلق حالة من الذعر في أوساط المجتمع الدولي، وذلك لأن البيئة البحرية تكتسي أهمية بالغة لما تزخر به من ثروات بيولوجية وطاقوية ومعدنية متعددة كما أنها تعد من أهم طرق الاتصال بين الدول. لذلك فقد أسالت هذه المشكلة حبر العديد من العلماء والخبراء في العالم، وعقدت لجلها الكثير من المؤتمرات الدولية. ونوقشت قضاياها في الكثير من الملتقيات والمنابر الدولية.

وبذلك فقد سارع المجتمع الدولي إلى إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية والإقليمية التي شكلت في مجملها قواعد قانونية دولية تهدف إلى وضع حلول لمشكلة التلوث البحري. أما على المستوى الداخلي فقد سعت الدول إلى إرساء نصوص وقواعد قانونية في التشريعات الداخلية لها، تماشياً مع ما تفرضه المصلحة العامة للمجتمع الدولي والتي تؤكد على ضرورة اتخاذ الإجراءات اللازمة والكفيلة بالمحافظة على البيئة البحرية من كل أشكال التلوث.

لكن بالرجوع إلى التشريعات المنظمة لأحكام حماية البيئة البحرية من التلوث بالمواد الخطرة، نجد أنها موجودة ومعروفة منذ القدم، ولها تاريخ طويل في تنظيم هذا النوع من المواد، إلا أنه بسبب قمة المواد الخطرة سابقاً جعل نطاق هذه التشريعات محدوداً، وهذا حتى القرن التاسع عشر وتزامناً مع التطور التكنولوجي الحاصل في شتى المجالات أدى إلى اتساع نطاق هذه المواد وتنوع أصنافها، مما استلزم الأمر أن يتخذ طابع دولي لتنظيم عملية نقلها والمسؤوليات المترتبة عن أضرارها.

و الملاحظ عن التطور التاريخي للتشريعات المنظمة لعملية حماية البيئة البحرية من التلوث بالمواد الخطرة أن جل هذه التشريعات قد إهتمت بالجانب التنظيمي لهذه العملية فقط ، و ذلك من حيث تنظيم مسائل شروط و إجراءات الأمن و السلامة في نقل هذه النوعية من المواد، إلا أن مسألة المسؤولية و التعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل هذه المواد لم تتطرق إليها هذه التشريعات الدولية مما أدى إلى فراغ قانوني في مجال

المسؤولية المدنية عن أضرار هذه المواد الخطرة و من بينها أضرار التلوث البحري ، و لذلك قامت العديد من الدول بتنظيم ذلك من خلال تشريعاتها الداخلية، إلا أن هذه الأنظمة تباينت في إطارها و مضمونها من دولة إلى أخرى مما أدى إلى وجود تعقيدات و خلق صعوبات و مشاكل لكل من له صلة مباشرة أو غير مباشرة لهذه النوعيات من المواد.

و عملا على توحيد الأحكام المنظمة للمسؤولية المدنية المترتبة عن عملية النقل البحري للمواد الخطرة عقدت المنظمة البحرية الدولية في 03 ماي 1996 بلندن مؤتمر دولي تم من خلاله اعتماد الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية و التعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة و الضارة بحرا ، و التي عرفت باسم اتفاقية HNS أو اتفاقية ، SNPD و قد اعتمدت المنظمة في صياغة نصوص هذه الاتفاقية على النموذج الناجح لاتفاقية المسؤولية المدنية CLC و اتفاقية الصندوق FIPOL المكمل لها في مجال المسؤولية و التعويض عف أضرار التلوث البحري بالمحروقات.

وقد عرفت الإتفاقيات الدولية لحماية البيئة منذ الستينات تنوعا وتزايدا كبيرا، حيث كانت تعالج قضايا فردية وتعبر عن النظرة القطاعية للمشاكل البيئية، تتناول أسس تحديد و إستغلال الموارد الطبيعية و كذا التأكيد على المحافظة، بدلا من معالجة المشاكل المتعلقة بالحياة البرية و البيئة البحرية و الجوية، مثل الإتفاقية الإفريقية للمحافظة على الطبيعة و الموارد الطبيعية الممضاة في الجزائر سنة 1968.

هذا التنوع و العدد الهائل من هذه الإتفاقيات لا تعكس فعالية حماية البيئة البحرية، فحتى نهاية الستينات لم يتم تبنيها بطريقة دقيقة بل متناثرة، و لا تحتوي على أجهزة مؤسساتية ضرورية لكي تسهر على تنفيذها فعليا، و هكذا فإن العديد منها بقيت دون تحقيق المبتغى من إبرامها ، فالاتفاقية الدولية لحماية التراث العالمي الثقافي و الطبيعي لسنة 1972 تعتبر من بين الإتفاقيات العالمية الأولى ذات الفعالية، و الجانب الكبير في نجاحها يعود إلى إقامة نظام إبتكاري يقدم للدول الأطراف الموارد المالية و التقنية التي تساعد على حماية المواقع الفريدة من نوعها.

وتكمن أهمية الدراسة، في تبيان التنظيمات الدولية المتعددة التي تلتزم بحماية البيئة البحرية من التلوث بالمواد الخطرة، وتكشف عن النصوص القانونية الوطنية المتعلقة بالتلوث البيئة البحرية بالمواد الخطرة وتسلط الضوء على الأحكام التي تنظم هذا النوع من التلوث.

وتهدف هذه الدراسة إلى إفادة الباحث بشتى التنظيمات المتعلقة بالتلوث بالمواد الخطرة للبيئة البحرية، وطرح الموضوع لأبحاث أخرى معمقة.

صادفت حين إعداد هذا البحث عدة عراقيل، منها قلة الأبحاث في مجال نقل حماية البيئة البحرية من التلوث بالمواد الخطرة، وكذا صعوبة الولوج إلى التنظيمات الدولية وتحملها من المواقع الرسمية للأمم المتحدة، والمنظمة البحرية الدولية، ومواقع الانترنت.

والإشكالية المطروحة، ما مدى نجاعة النظام القانوني الدولي والتنظيمات الوطنية في حماية البيئة البحرية من التلوث بالمواد الخطرة؟

للإجابة على الإشكالية، اعتمدنا على المنهج الوصفي التحليلي، من خلال تحليل بنود الاتفاقيات الدولية، والنصوص التشريعية الوطنية، والمنهج التاريخي، كما اعتمدنا على المنهج المقارن من خلال مقارنة التشريع الوطني والتنظيمات الدولية بخصوص الاتفاقيات الخاصة بالمواد الخطرة.

وتم تقسيم البحث إلى فصلين، الفصل الأول يخص المواد الخطرة والمبادئ العامة للالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية، ويشمل مبحثين، بحيث أن المبحث الأول خص لماهية المواد الخطرة والتلوث البحري، في حين أن المبحث الثاني يتعلق بالمواد الخطرة في إطار الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائي والتشريعات المقارنة.

أما الفصل الثاني يشمل الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث بالمواد الخطر، أين خصص المبحث الأول الى المبادئ العامة للالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث بالمواد الخطرة، والمبحث الثاني يخص الالتزام بحماية البيئة البحرية من التلوث بالمواد الخطرة.

A decorative frame made of intricate scrollwork and floral patterns, surrounding the central text.

الفصل الأول:

تمهيد:

تتعرض البيئة البحرية لمصادر مختلفة من التلوث ويعتبر من أكثر مصادر تلوث المياه البحرية انتشارا التلوث بالمواد الخطرة يخل على نحو خطير بالتوازن البيئي وبالوسط الطبيعي والنظم البيئية المائية، وقد ينتج التلوث بالمواد الخطرة من تسربات مختلفة تنتج من ناقلات وسوء التعامل معها.

البيئة البحرية هي جزء من النظام البيئي العالمي، وتتكون من البحار والمحيطات والأنهار وما ينقل بها من روافد، وما تحتويه من كائنات حية سواء كانت نباتية أو حيوانية، كما تضم مواد معدنية أخرى مثل: المعادن بمختلف أنواعها، فتسرب المواد الخطرة المنقولة بحرا يمكن أن يسبب نتائج مدمية كالأضرار البيولوجية والأخطار على الصحة الإنسانية وتعريف الأنشطة البحرية كمبيد الأسماك ومن بين الأخطار الشائعة عن نقل المواد الخطرة بحرا التسربات النفطية¹، فزيت النفط يحتوي على العديد من المواد العضوية السامة للكائنات الحية، ومن أخطر تلك المركبات مركب البنزين وهو من الهيدروكربونات المسببة للسرطان ويؤدي إلى موت الكائنات الحية المائية، فالتسربات النفطية تؤدي إلى حدوث خلل في توازن مكونات الوسط البيئي.

لذلك فموضوع "المواد الخطرة والمبادئ العامة للالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية" يحتاج إلى دراسات متخصصة ومفصلة، خاصة من قبل الفقه والتشريعات العربية وذلك قصد توعية الشعوب من مخاطر وأضرار هذه المواد ومدى تأثيرها على البيئة والإنسان وسائر الكائنات الحية.

وما أجل دراسة هذه العناصر قسمنا هذا الفصل الى مبحثين حيث نتناول في المبحث الأول ماهية المواد الخطرة والتلوث البحري، اما المبحث الثاني تم تخصيصه للمواد الخطرة في إطار الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري والتشريعات المقارنة.

¹ - مختار السويقي، أساسيات النقل البحري والتجارة الخارجية، دراسة تحليلية لعقود النقل البحري وعقود التجارة الخارجية، القاهرة، مصر، 1981، ص 75 .

المبحث الأول: ماهية المواد الخطرة والتلوث البحري.

حظي موضوع البيئة والدراسات البيئية باهتمام المتخصصين والرأي العام في العقدين الأخيرين، وكثرت الموضوعات والدراسات التي تناولت قضايا البيئة ومشكلاتها وبخاصة بعد أن أخذت الموارد الطبيعية في النضوب والاستنزاف وباتت التربة والهواء والماء والموارد الغذائية ملوثة بأنواع شتى من المواد الكيميائية والسموم وهو أمر أسهم بدور كبير في زيادة الأمراض.

يعد التلوث البحري من أبرز التحديات البيئية العالمية التي تؤثر بشكل كبير على صحة المحيطات وحياة الكائنات البحرية، وكذلك على الأمن البيئي والاقتصادي للدول. تتعدد مصادر التلوث البحري بشكل كبير، مما يجعل من الصعب تحديد المسؤوليات وابتكار حلول فعالة. وتشمل هذه المصادر النفايات البلاستيكية، التسربات النفطية، التلوث الناتج عن السفن والمرافق البحرية، بالإضافة إلى الأنشطة الصناعية والزراعية التي تساهم في تدفق المواد السامة إلى المياه، بالإضافة إلى مصادر أخرى، وفي هذا السياق ظهرت الحاجة الماسة إلى وضع قواعد قانونية دولية تنظم حماية البيئة البحرية وتحدد المسؤوليات وتضع الآليات الفعالة للحد من التلوث.

إن السبب الأول اللافت لضرورة التعريف بالمواد الخطرة هو درجة خطورتها فهي تعتبر سلاح ذو حدين من وجهة نظر المجتمع الدولي وذلك لتساوي سلبياتها مع إيجابياتها.

تشكل المواد الخطرة تهديدا مباشرا على البيئة وتسبب بذلك أضرار وخيمة على صحة الإنسان لهذا أصبح من واجب الدول التعامل بحذر مع هذه المواد من حيث الأثر الذي تسببه.

ومن هذا المنطلق سوف نعالج هذا البحث من خلال التطرق إلى تعريف للمواد الخطرة والتلوث البحري (المطلب الأول) وكذا سنسلط الضوء على ماهية التلوث البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تعريف للمواد الخطرة والتلوث البحري.

أصبحت قضية البيئة البحرية وحمايتها من مختلف أنواع التلوث واحدة من أهم القضايا وبعدا رئيسيا من أبعاد التحديات التي يوجهها العالم، في ظل الوضع الراهن للنظام القانوني الدولي. فالعالم يعيش منذ بضعة عقود مشكلة عويصة تتمثل في النقص الكمي والكيفي الحاصل في الموارد الطبيعية لذا تم الإلحاح على ترشيد استخدام الموارد المتوفرة والبحث عن موارد جديدة لتلبية حاجيات الإنسان الضرورية، وفي هذا الإطار اتجه الاهتمام نحو البحر، الذي احتل مكانة مرموقة في الحياة منذ القدم لما له من أهمية استراتيجية وسياسية واقتصادية في حياة الدول والشعوب، تلك الأهمية ازدادت في العصر الحاضر مع ازدياد السكان وارتفاع مستوى المعيشة، مما أدى إلى زيادة الطلب على الغذاء والطاقة¹.

إن تعريف المواد الخطرة في مجال البيئة البحرية يعد من الموضوعات التي أثارت الكثير من الجدل والاختلاف ما بين الفقهاء، والقوانين، فالبعض وضع تعريفا ضيقا ومحصورا، أما البعض الآخر فقد توسع في مفهومها ولم يحصرها في حالات معينة بل توسع أيضا في الحالات والأنواع التي يشملها هذا التعريف. وسنحاول في سياق هذا المطلب التطرق إلى التعريف اللغوي والاصطلاحي للمواد الخطرة في الاتفاقيات الدولية والتشريع الوطني هذا بالنسبة إلى الفرع الثاني، أما الفرع الثاني يكون الحديث عن الأصناف الخاصة للبضائع الخطرة.

¹ - زكورة عزيز، الجهود الدولية للوقاية من التلوث البحري، مجلة المعرفة، العدد السابع والعشرون - ماي 2025،

المغرب، ص 138.

الفرع الأول: التعريف اللغوي والاصطلاحي للمواد الخطرة في الاتفاقيات الدولية والتشريع الوطني.

يقصد بالمواد الخطرة هي المواد الصلبة أو السائلة أو الغازية ذات الخواص الخطرة التي تضر بصحة الإنسان أو الحيوان أو النبات، أو تؤثر تأثيراً ضاراً على البيئة.¹

سوف نتطرق في هذا الفرع إلى تعريف المواد الخطرة من الجانب اللغوي والاصطلاحي، ثم إلى من الجانب الآخر إلى تعريفها في الاتفاقيات الدولية وفي الأخير إلى تعريف المشرع الجزائري لهذه المواد الخطرة.

أولاً: التعريف اللغوي والاصطلاحي للمواد الخطرة.

1- التعريف اللغوي لكلمة "المواد الخطرة".

المواد هي العناصر الكيميائية أو المركبات وطرق وجودها في الطبيعة أو طرق إنتاجها أو تغليفها، مثل الاسبستو، البرومين، الكحول الايثالي، الرصاص، الخ. الخطرة لغة جاءت من "الخطر": الإشراف على الهالك، يقال: خاطر بنفسه والخطر: السبق الذي يتراهن عليه²، والخطر: الإشراف على هلكة، وخطر بنفسه يخاطر: أشقى بها على خطر هلك أو نيل ملك. والمخاطر: المراقبي. وخطر الدهر ضربانه، وبالتالي فيجمع المعنى اللغوي لكلمتي "البضاعة" و"الخطرة" فيمكننا القول بأن البضائع الخطرة لغوياً هي مجمل العناصر والأشياء القابلة للتداول عن طريق التجارة، والتي قد تكون نتيجتها بإلحاق الضرر والهالك.³

¹ - تقدير اقتصادي إسلامي لقضية المخلفات الخطرة، أحمد فايز الهرش، جامعة أنقرة للعلوم الاجتماعية، تركيا، مجلة البشائر الاقتصادية، المجلد الخامس، العدد 3، ديسمبر ص 842.

² - إسماعيل بن حامد الجوهري، الصحاح تاج اللغة وصحاح العربية، دار الحديث، القاهرة، مصر، 1430 هـ - 2009، ص 328.

³ - مخلوف ياسر، النقل البحري للبضائع الخطرة، مذكرة الماستر، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى - جيجل - السنة الجامعية 2020/2021، ص 6.

- التعريف اللغوي للمواد:

المواد جمع المادة وهي كل ما يكون مددا لغيره ويقال مادة الشيء أي أصوله وعناصره التي يتكون منها، فمواد العلم هي مسائله ومباحثه ومواد العقد أي أقسامه التي تشكل نصه.¹

وتترجم كلمة " مادة " باللغة الفرنسية إلى لفظ "Matière" غير أن هذا اللفظ لا يخدم المعنى الدقيق والتقني لمفهوم المادة بل يرجح أن يكون المصطلح الأصح هو Substance الذي يرتبط بمدلول المادة التي تحتوي على مركبات كيميائية سواء كانت صلبة أو سائلة أو غازية وغيرها.²

2-التعريف الاصطلاحي لكلمة " المواد الخطرة".

يقوم هذا التعريف على فكرة مفادها "التعريض للخطر" إذ تعتبر المواد الخطرة تلك المواد التي بسبب طبيعتها أو خواصها قد تؤدي إلى تعريض أرواح المسافرين إلى الخطر أو تجعل السفينة في وضع خطر.³

وعليه هذه المواد تستلزم اتخاذ تدابير احترازية خاصة، ووضع علامات عليها أو تستلزم نوع خاص في رصها وذلك لتفادي الخطر.

إن مسألة وضع تعريف دقيق وشامل للمواد الخطرة على نحو قطعي ليس بالأمر السهل كون أن هذه الأخيرة حديثة التطور وملازمة للتقدم العلمي والتكنولوجي الذي يكشف لنا من وقت لآخر مواد جديدة لم تكن معروفة بأنها خطيرة ويخضعها بذلك لمجموعه المواد الخطرة.⁴

¹-بشطلة أسماء، الإطار القانوني للتعامل مع المواد الخطرة في ميناء جن جن، مذكرة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى - جيجل، السنة الجامعية: 2022-2023م، ص 12.

²- مراد باهي، النظام القانوني للنفايات الخطرة، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01، 2020، ص 73.

³- وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، ط01، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2015، ص 13.

⁴- بشطلة أسماء، المرجع السابق، ص 15.

ثانيا: التعريف في الاتفاقيات الدولية:

1-تعريف المواد الخطرة في الاتفاقيات الدولية:¹

من بين هذه الاتفاقيات الدولية المتعمقة بالمواد الخطرة نذكر:

أ-الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن النقل البحري للبضائع الخطرة والضارة – اتفاقية المواد الخطرة:

إن اتفاقية المواد الخطرة HNS 1996 المعدلة ببروتوكول 2010 لم تعطي تعريفا واضحا للمواد الخطرة وإنما أحالت إلى قائمة من هذه المواد والواردة في نصوص قانونية مختلفة، مثل الملحق الأول والثاني للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ماريبول لسنة 1973، التقنين الدولي للبضائع الخطرة IMDG الباب رقم 17 من المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن الناقلة للكيميائيات الخطرة السائبة لسنة 1983، كما تشترط الاتفاقية أن تكون هذه المواد الخطرة لا تتعدى درجة وميضيا 60%.

ب-اتفاقية بازل BASEL بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود:

لم تتطرق اتفاقية بازل لتعريف النفايات الخطرة، وإنما أحالت بدورها إلى قائمة هذه المواد حيث جاء في نص المادة الأولى فقرة 01 بأن النفايات الخطرة هي "أ-النفايات التي تنتمي إلى أية فئة واردة في الملحق الأول، إلا إذا كانت لا تتميز بأي من الخواص الواردة في الملحق الثالث؛

ب-النفايات التي لا تشملها الفقرة "أ"، لكنها تعرف أو تعتبر بموجب التشريع المحلي لطرف التصدير أو الإستيراد أو العبور بأنها نفايات خطرة."

ت-الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ماريبول:1973-1978

لم تعرف الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن المواد الخطرة والضارة وإنما تضمنت قائمة من هذه المواد في كل من المرفق الأول والثاني التابع لها.

¹ - زروال سهام، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري الناجمة عن نقل البضائع الخطرة -دراسة مقارنة-، رسالة الدكتوراه، جامعة أحمد بوقرة بومرداس، السنة الجامعية 2012 – 2012، ص 56-57.

ث- الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري

: 1992

عرفت هذه الاتفاقية المحروقات بموجب مادتها الأولى فقرة 05 على أنها " كافة المحروقات الثقيلة خاصة البترول الخام، زيت الوقود وزيت الديزل الثقيل وزيت التشحيم، زيت الحوت سواء كانت منقولة كبضاعة أو كوقود في عابرة ماكناتها"¹.

ثالثا: تعريف المشرع الجزائري:

جاء في المادة الثانية من المرسوم التنفيذي² رقم 03-452 تعريف المادة الخطرة كالتالي: " كل منتج وبضاعة يعرضان إلى الخطر أو يسبب أضرارا أو يضران بصحة السكان والبيئة ويتلفان الممتلكات والمنشآت القاعدية".

كما أن المرسوم التنفيذي رقم 19-157³ عرف المواد الخطرة بنصه في المادة الرابعة منه على " تدل المواد التي تم تصنيفها في المادة 05 من هذا المرسوم، وكذلك كل المنتجات والمواد التي تحتوي على هذه المواد والتي من الممكن أن تضر بالأفراد والممتلكات والبيئة أو تشكل خطرا عليهم.

يعرف لفظ "مواد" في النظام القانوني الجزائري، بأنه: "المواد الكيميائية ومكوناتها كما توجد في حالتها الطبيعية المتحصل عليها بكل طريقة إنتاج يحتمل أن تحتوي كل إضافة ضرورية للمحافظة على استقرار المادة وكل ملوث ناجم عن طريقة الإنتاج، باستثناء كل مذيب يمكن فصله دون التأثير على استقرار المادة أو تغيير مكوناتها".

¹- زروال سهام، المرجع السابق، ص 57-58.

²- مرسوم تنفيذي رقم 03-452 مؤرخ في 07 شوال 1424 الموافق للأول ديسمبر سنة 2023، يحدد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات، ج رسمية عدد 75.

³- مرسوم تنفيذي رقم 19-157 المؤرخ في 22 شعبان سنة 1440 الموافق 30 أفريل سنة 2019، الذي يحدد قواعد وشروط نقل البضائع الخطرة بحرا وكذا مكوئها وعبرها عبر الموانئ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، عدد 32 الصادرة بتاريخ 15 ماي سنة 2019.

ويعرّف مصطلح المواد الخطرة: في القانون الجزائري بأنها: " كل منتج وبضاعة يعرضان إلى الخطر أو يسببان أضرارا أو يضران بصحة السكان والبيئة ويتلفان الممتلكات والمنشآت القاعدية" وهي "تلك المواد ذات الخواص الخطرة التي تضر بصحة الإنسان أو تؤثر تأثيرا ضارا على البيئة.¹

وبالرجوع إلى القانون الجزائري نجد المرسوم التنفيذي 90-79 الذي عرّف المواد الخطرة في مادته الثانية "يعد خطرا بمفهوم هذا المرسوم كل منتج أو مادة تعرض للخطر أو تسبب أضرارا مادية أو تؤذي الصحة."

أما عن النقل بمفهوم هذا المرسوم مجموع العمليات الملحقة أو المتصلة بحركة المواد الخطرة مثل تصميم الرزم وصنعها وصيانتها، وتحضير الظروف وإرسالها، وإيصالها وإيداعها في حالة عبور وتسلمها في نقطة الوصول.²

الفرع الثاني: تصنيفات المواد الخطرة.

وضع نظام تصنيف البضائع تبعا لطبيعة المخاطر الكامنة فيها بهدف تلبية الشروط التقنية مع التقليل إلى أقصى حد من التداخل مع اللوائح السارية، والغرض من كل هذا هو تحديد ماهية البضائع الخطرة وفي أي رتب ينبغي إدراجها تبعا لخصائصها، فاللوائح الوطنية والدولية تميز عدة أصناف من المواد الخطرة والتي توصف بالمتفجرات والغاز.³

ونظرا لخطورة هذه المواد وما ينجم عنها من أضرار تصيب الإنسان والبيئة على حد السواء، فقد اهتمت العديد من الدول والمنظمات الدولية بوضع قواعد تنظم عملية نقل البضائع الخطرة عن طريق أنماط النقل الثلاث، كما سعت بصفة خاصة إلى ضبط قائمة جامعة لأنواع هذه المواد.

¹- باهي مراد، المرجع السابق، ص 72.

²- علي سعيدان، حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيميائية في القانون الجزائري، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، سنة 2012، ص 146

³- القواع الخاصة بنقل البضائع الخطرة عن طريق البحر، شيهاب عينونة، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، الجزائر، مجلة القانون، المجتمع والسلطة، المجلد: 12، العدد: 2، السنة 2023، ص 257-277، ص 262.

أولاً: المواد الخطرة عالية الخطورة:

1-المواد المتفجرة Explosifs:

تعني المادة المتفجرة (أو المخلوط المتفجر) أي مادة صلبة أو سائلة قابلة لأن تولد في حد ذاتها نتيجة تفاعل كيميائي غازات لها درجة حرارة وضغط وسرعة ويترتب عليها حدوث أضرار بالمنطقة المحيطة وتندرج تحت هذا التعريف مواد الألعاب النارية حتى لو لم تتولد عنها غازات.¹ وتتفرع هذه الرتبة إلى ست شعب على النحو التالي:

- **الشعبة الأولى:** وهي المواد والسلع التي تتسم بمخاطر انفجار شامل، " الانفجار الشامل هو الذي يحدث في الشحنة بأكملها في آن واحد"

- **الشعبة الثانية:** المواد والسلع التي تتسم بخطر الانتثار وليس لها خطر الانفجار الشامل.

- **الشعبة الثالثة:** المواد والسلع التي تتسم بخطر اشتعال النار، ولها إما خطر عصف ضئيل أو خطر انتشار ضئيل أو كلاهما، ولكنها لا تتسم بخطر الانفجار الشامل، وتشمل هذه الشعبة المواد والسلع التي إما: تولد حرارة إشعاعية كبيرة، أو التي تحترق الواحدة تلو الأخرى، وينتج عنها تأثير عصف أو انتشار ضئيل أو كلاهما.

- **الشعبة الرابعة:** المواد والسلع التي لا تمثل خطراً كبيراً، وتشمل هذه الشعبة المواد والسمع التي لا تمثل إلا خطراً ضئيلاً إذا اشتعلت أو بدأ تشغيلها أثناء النقل، و تقتصر الآثار إلى حد كبير على العبوة ذاتها، ولا يتوقع أن تنتشر منها أي قطع ذات حجم كبير أو أن تصل إلى مدى بعيد.

- **الشعبة الخامسة:** المواد ذات الحساسية الضعيفة جداً والتي تنطوي على خطر الانفجار الشامل: وتشمل هذه الشعبة المواد التي تتسم بخطر الانفجار الشامل ولكن حساسيتها ضعيفة، بحيث تقل إلى حد كبير جداً احتمال اشتعالها أو انتقالها من حالة الاحتراق إلى حالة الانفجار في ظروف النقل العادية.

¹ - النظام المنسق عالمياً لتصنيف المواد الكيميائية ووسمها (ن م ع) الصادر عن الأمم المتحدة، الطبعة المنقحة السادسة، نيويورك، جنيف، 2015، ص 53 .

- **الشعبة السادسة:** السلع ذات الحساسية البالغة الضعف والتي تنطوي على خطر الانفجار الشامل: تشمل هذه الشعبة السلع التي لا تحتوي إلا على مواد قليلة الحساسية والتي تقل احتمالات اشتعالها أو انتشارها إلى حد كبير جداً.¹

2-الغازات Gaz:

هي شكل من أشكال المادة، حيث تتميز بخاصية الانتقال من مكان إلى آخر بسهولة كبيرة، وتشتمل على:

أ-**الغازات اللهوية (القابلة للاشتعال):** الغاز اللهب هو نوعان له نطاق احتراق مع الهواء عند درجة 20 س وضغط جوي معياري 10.3 كيلو باسكال،² كالهيدروجين، البروبان. مثال: أول أكسيد الكربون، هيدروجين، أوكسجين.

ب-**الغازات السامة:** تعرف بأنها سامة أو أكالة لإنسان لدرجة تشكل خطراً على الصحة ومن أمثلة الغازات السامة غاز سيانيد الهيدروجين وغاز الفوسجين.

ج-**الغازات غير القابلة للاشتعال:** هي الغازات المعبأة في وعاء عند ضغط يبلغ 200 كيلو باسكال أو أكثر عند 20 س وتشمل: الغازات المضغوطة، المسيلة، المذابة والمسيلة المبردة.³ قد تؤدي إلى انفجار الحاويات، حريق، غازات سامة في جو المحيط، كثاني أكسيد الكربون والنيتروجين.

3-السوائل القابلة للاشتعال:

هي سوائل أو مخاليط سوائل، أو سوائل تحتوي على مواد صلبة ذائبة أو معلقة بها مثل: الطلاء. ينبعث منها بخار لهوب عند درجات حرارة تزيد على 60 درجة مئوية، وتتضمن هذه الرتبة أيضاً ما يلي :

أ-سوائل تقدم للنقل عند درجات حرارة مساوية لنقطة إشعالها أو أعلى منها.

ب-مواد تقدم للنقل عند درجات حرارة مرتفعة في حالة سائلة

¹- توصيات الأمم المتحدة لنقل البضائع الخطرة، مرجع سابق، ص 58-59.

²- النظام المنسق عالمياً لتصنيف المواد الكيميائية ووسمها (ن م ع)، مرجع سابق، ص 63.

³- المرجع نفسه، ص 77.

4-المواد الصلبة القابلة للاشتعال :Matériau Inflammable

تنقسم إلى ثالث شعب على النحو التالي¹ :

أ-المواد الصلبة القابلة للاشتعال: هي المواد الصلبة التي تكون في ظل الظروف العادية للنقل قابلة للاحتراق بسهولة أو التي يمكن أن تسبب الحريق أو أن تساعد في إشعاله بالاحتكاك، والمواد الذاتية التفاعل التي يمكن أن تحدث تفاعلا طاردا للحرارة بشدة والمتفجرات الصلبة المنزوعة الحساسية التي يمكن أن تنفجر ما لم تخفف بقدر كاف .

ب-المواد المعرضة للاحتراق التلقائي: هي المواد التي قد ترتفع درجة حرارتها تلقائيا في ظروف النقل العادية أو لدى تلامسها مع الهواء، وبالتالي قد تشتعل².

ج-المواد التي تتلامس مع الماء تنبعث منها مواد قابلة للاشتعال: هي المواد القابلة للاشتعال تلقائيا أو التي تطلق غازات قابلة للاشتعال بكميات خطيرة إذا تفاعلت مع الماء .

ثانيا: المواد الخطرة منخفضة الخطورة.

1-المؤكسدات: وتنقسم بحد ذاتها إلى صنفين :

أ-المواد المؤكسدة: هي مادة غير قابلة بحد ذاتها للاحتراق، ولكنها قد تسبب أو تسهم عن طريق إطلاق الأوكسجين عموما، في احتراق مادة أخرى .

ب-البروكسيدات العضوية: هي مواد سريعة الإشعال وحساسة الارتطام والاحتكاك وتتفاعل بشدة مع المواد الكيميائية الأخرى وقد تكون هذه التفاعلات انفجارية .معظم البروكسيدات ذات حساسية عالية تتأثر بالضوء، الحرارة والاحتكاك محدثة انفجار³.

¹ - النظام المنسق عالميا لتصنيف المواد الكيميائية ووسمها (ن م ع)، المرجع السابق، ص 95.

² - اللائحة التنظيمية النموذجية " توصيات بشأن نقل البضائع الخطرة"، الصادرة عن الأمم المتحدة، الطبعة المنقحة

السابعة عشر، نيويورك وجنيف، 2011، ص 77.

³ -مخلوف ياسر، المرجع السابق، ص 6.

2-المواد السامة والمعدية:

- أ-المواد السامة: هي مواد يمكن أن تسبب الوفاة أو إصابة حادة أو أضرار بصحة الإنسان في حالة ابتلاعها أو استنشاقها أو تلامسها مع الجلد.¹
- ب-المواد المعدية: هي مواد يعرف عنها أو يتوقع على نحو معقول أنها تحتوي على كائنات ممرضة وهي كائنات دقيقة (البكتيريا، الفيروسات، الطفيليات، الفطريات)،² يمكن أن تسبب أمراض للبشر أو الحيوانات.

3-المواد المشعة:

تعني المادة المشعة أي مادة تحتوي على نويدات مشعة حيث يتجاوز كال تركيز النشاط والنشاط الإجمالي في الشحنة المرسله القيم المحددة في اللائحة التنظيمية، أما بخصوص التلوث فيعني وجود مادة مشعة على السطح بكميات تتجاوز 4cm/1Bq، بالنسبة لبواعث بيتا و غاما المنخفضة السمية أو 0Bq cm⁰⁴، بالنسبة لجميع بواعث ألفا الأخرى وهو نوعان تلوث ثابت وتلوث غير ثابت يمكن إزالته.³

4-المواد الأكلة:

هي مواد تسبب بفعلها الكيميائي ضررا بالغا للأنسجة الحية التي تلمسها، أو قد تسبب في حالة تسربها ضررا بالغا أو حتى تدميرا للبضائع الأخرى المنقولة أو لمركبات النقل.⁴

5-مواد خطرة متنوعة:

هي مواد وسلع تنطوي أثناء النقل على خطر التغطية الرتب الأخرى وتنقسم إلى:⁵

¹ اللائحة التنظيمية النموذجية " توصيات بشأن نقل البضائع الخطرة"، الصادرة عن الأمم المتحدة، الطبعة المنقحة السابعة عشر، المرجع السابق، ص 77.

² المرجع نفسه، الصفحة نفسها.

³ اللائحة التنظيمية النموذجية، الطبعة المنقحة السابعة عشر، المرجع السابق، ص 129.

⁴ المرجع نفسه، ص 159.

⁵ المرجع نفسه، ص 161 .

- المواد التي يمكن أن تشكل خطرا على الصحة في حالة استنشاقها كأغبرة دقيقة .
- المواد التي تنطلق منها أبخرة لهوبة.
- أدوات إنقاذ الحياة .
- المواد المنقولة أو المعروض نقلها في درجات حرارة مرتفعة (السوائل والمواد الصلبة) المواد الخطرة بيئيا .

تجدر الإشارة إلى أن توصيات نقل البضائع الخطرة الصادرة عن منظمة الأمم المتحدة قد أدرجت في الرتبة التاسعة المواد التي تشكل خطرا على البيئة البحرية بصفة خاصة، ونصت على هذه المواد بأنها " كل المواد السائلة أو الصلبة الملوثة للبيئة المائية، ومحاليل ومخاليط هذه المواد مثل التركيبات والنفايات."

ثالثا: الأصناف الخاصة للبضائع الخطرة.

هناك أصناف أخرى من البضائع الخطرة أردنا أن ندرجها في نوع خاص بها نظرا لما لها من أهمية كبيرة في مجال النقل البحري، خاصة وأن المشرع الدولي اهتم بها بشكل خاص بحيث أورد لكل نوع منها قواعد قانونية خاصة بها سواء في مجال نقلها أو التعامل بها إضافة إلى المسؤوليات المترتبة عنها والتي سنورده فيما يلي :

1-المحروقات Hydrocarbures:

تعتبر المحروقات من المواد الأكثر استعمالا، وهو اسم شامل لأصناف مختلفة من الغاز والبتروول، قد تكون المحروقات حجرية، سائلة أو غازية كما يمكن تقسيمها إلى عائلات لكل عائلة صيغتها ومميزاتها الخاصة، فهي عبارة عن مواد تسمى هيدروكربونات تتكون من ذرات الكربون والهيدروجين وكل واحدة من الهيدروكربونات تتكون من عدد مختلف من ذرات الكربون والهيدروجين.¹

¹ - صافية عالوي، ظاهرة التلوث البيئي في الجزائر وآليات الحد منها، دراسة حالة قطاع المحروقات بشركة سونطراك حاسي الرمل، رسالة دكتوراه، علوم اقتصادية، جامعة عمار ثلجي الأعواط، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، 2014، ص 71.

إن المحروقات هي المواد التي تنتج عند إحتراقها طاقة حرارية يمكن استغلالها في العديد من المجالات وهي عديدة ومتنوعة، فهي تحتل مكانة رئيسية في أي إقتصاد حديث باعتبارها المصدر الطاقوي الأكثر استعمالا واستهلاكا في العالم (خاصة: البترول).

2-المواد النووية *Matières Nucléaires*

الإشعاع النووي هو الزيادة في معدل النشاط الإشعاعي عن الحدود المسموح بها علميا بما يؤثر على عناصر الطبيعة من ماء وهواء وتربة ويضر بحياة الإنسان، فهو طاقة متحركة في صورة موجات كهرومغناطيسية أو جسيمات تتحرك بسرعة عالية جدا، ولها القدرة على تغيير الحالة الطبيعية لذرات الأجسام فتحولها إلى ذرات مشحونة بشحنة كهربائية أي تؤينها.¹

يتضح لنا من كل هذا أن الإشعاع النووي هو تلك الطاقة المتحركة الصادرة عن نواة في حالة عدم الاستقرار، لها القدرة على اختراق الأجسام التي تعترض سبيلها فتحدث خلال في مكوناتها الطبيعية فتختل بها العمليات البيولوجية والكيميائية نتيجة إختراق الإشعاع النووي لهذه الأجسام.²

لقد عرف القانون الجزائري الإشعاع النووي كأحد الملوثات التي تتعرض لها البيئة ن حيث نص على: "الإشعاعات المؤنوية: كل إشعاع كهرومغناطيسي أو جسمي قد يؤدي إلى تأيين المادة المعرضة له بصفة مباشرة أو غير مباشرة".³

3-النفايات الخطرة *Déchets Dangereux*

هي مخلفات تسبب تبعا لكمياتها وتركيزها وخواصها الكيميائية والمعدية عند إدارتها أو نقلها أو تخزينها أو معالجتها أو التخلص منها بطريق غير سليمة زيادة الوفيات

¹- هدى حامد قشقوش، التلوث بالإشعاع النووي في نطاق القانون الجنائي، دار النهضة العربية، 1997، ص 16-17.

²- عبد السلام منصور الشوي، الحماية الدولية من النفايات، دار النهضة العربية، مصر، 2011، ص 3.

³- المادة الثانية فقرة 02 من المرسوم الرئاسي رقم 118/05 الصادر في 11 أفريل 2005، يحدد قواعد معالجة المواد عن طريق التأيين ورقابتها وتجارتها، الجريدة الرسمية عدد 27 الصادرة في 13 أفريل 2005.

والأمراض التي تسبب عجزاً أو أضرار صحية مباشرة أو غير مباشرة آنية أو متأخرة، وقد عرفت وكالة حماية البيئة الأمريكية E-P-A النفايات الخطرة بأنها: "عبارة عن نفاية أو خليط من عدة نفايات تشكل خطراً على صحة الإنسان أو الكائنات الحية أخرى، سواء على المدى القريب أو البعيد، كونها غير قابلة للتحلل في الطبيعة، أو أنها قد تسبب أثراً تراكمية ضارة"، هناك من أصر على أن النفايات الخطرة هي النفايات التي تشتمل مكوناتها على مركبات معدنية ثقيلة أو إشعاعية أو مذيبيات عضوية... إلخ

تعرف أيضاً النفايات الخطرة على أنها المواد أو الخلطات أو الأشياء التي تحتوي على مكون أو عدة مكونات تطبق عليها أحكام المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة أو التي تلوث بمكون أو عدة مكونات والتي لا تستعمل مباشرة بل تنقل من أجل إغراقها أو حرقها أو القضاء عليها حسب إجراء آخر.¹

المطلب الثاني: ماهية التلوث البحري.

تعتبر ظاهرة التلوث البحري العابر للحدود من المشكلات الهامة التي أصبحت تواجه المجتمع الدولي بأسره، لما في ذلك من انعكاسات وتأثيرات ضارة على البيئة البحرية نفسها وعلى مصالح المتعاملين بها والتأثيرات التي يخلفها التلوث البحري العابر للحدود على البيئة البحرية متنوعة كالإضرار بالتوازن الأيكولوجي للبحار وبالثروة السمكية، والأحياء المائية، بالإضافة إلى الأضرار الصحية التي تصيب الإنسان والأضرار الاقتصادية التي تلحق الصيادين وأصحاب الفنادق السياحية.

ولكي نتعرف أكثر على ماهية التلوث البحري سوف نقوم بدراسة هذا المطلب في فرعين وفقاً للتقسيم التالي:

مفهوم التلوث البحري بالنسبة للفرع الأول، ثم إلى مصادر التلوث البحري في الفرع الثاني.

¹ - المادة الرابعة من المرسوم التنفيذي 157/19 الذي يحدد قواعد وشروط نقل البضائع الخطيرة بحرًا وكذا مكوناتها وعبرها عبر الموانئ، الجريدة الرسمية، العدد 32 المؤرخة في 15 ماي 2019، ص 21، السالف ذكره.

الفرع الأول: مفهوم التلوث البحري ومصادره.

أولاً: مفهوم التلوث البحري.

تتصف البيئة البحرية والتي تشمل البحار والمحيطات بعدة صفات ، منها المساحة الشاسعة و الأعماق السحيقة الغنية بالكائنات والأحياء المائية المتنوعة (حياة بحرية متنوعة) ، و مياه دائمة الحركة تبعا للتيارات الهوائية و الضغوط والتقلبات الرأسية، الأمواج، إلى جانب خواص المياه المتمثلة في الملوحة الشديدة واتصال البيئات البحرية ببعضها البعض و غيرها من الخواص التي تجعل من البيئة البحرية نظاماً بيئياً فريداً، و شديد التعقيد و التأثير بالعوامل الخارجية التي تنتابه نتيجة لتدخل الإنسان في تلويث و تخریب المأوى البيئي لكائناته الدقيقة و ثرواته العديدة .

لقد طرحت عدة تعاريف للتلوث البحري من جانب الفقه وكذا الاتفاقيات الدولية. وسوف نتطرق في ما يلي لكل تعريف على حدة.

1-تعريف التلوث البحري لدى الفقه:

يعرف الفقيه "لوتشيني" التلوث بأنه "تغيير الوسط الطبيعي على النحو الذي يمكن أن تكون له اثاره الخطرة على أي كائن حي".¹

اما الأستاذ الدكتور صلاح الدين عامر يرى التلوث انه يعني "وجود مواد غريبة بالبيئة او أحد عناصرها، او حدوث خلل في نسب مكونات البيئة، او أحد عناصرها، على نحو يمكن ان يؤدي الى اثار ضارة".²

¹ - محمد صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، دار النهضة العربية، السنة 1991، ص 35.

² - محمد احمد المنشاوي، النظرية العامة للحماية الجنائية للبيئة البحرية، مكتبة القانون والاقتصاد، الطبعة الأولى، السنة 2013، ص 35.

2-تعريف التلوث بصفة عامة:

يعرف التلوث بصفة عامة بأنه إضافة الإنسان للمواد أو طاقة إلى البيئة بكميات يمكن أن تؤدي إلى إحداث نتائج ضارة ينجم عنها إلحاق الأذى بالمواد الحية أو بصحة الإنسان أو تعجل بذلك أو تعوق الاستخدامات المشروعة للبيئة أو تقلل من إمكانياتها.¹

ثانيا: تعريف التلوث البحري لدى الاتفاقيات الدولية:

كما عرفته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بأنه ادخال الانسان بصورة مباشرة او غير مباشرة لمواد او طاقة في البيئة البحرية مما يسبب اضرار مثل الأضرار بالكائنات البحرية، تهديد صحة البشر، وإعاقة الأنشطة المشروعة في البحار.² تحتوي اتفاقية برشلونة على نص أساسي مصحوب بسبعة بروتوكولات توضح وتستكمل بعض المواد. تتكون الاتفاقية من 35 مادة وملحق خاص بالتحكيم بين الأطراف، ومن أبرز عناصرها ما يلي:

تعرّف المادة 2 التلوث بأنه: "قيام الانسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال مواد أو طاقة في البيئة البحرية، بما في ذلك في مصاب الأنهار ينتج عنها أو يحتمل أن ينتج عنها آثار ضارة تلحق بالمواد الحية والحياة البحرية وأخطار على الصحة البشرية وتعوق الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك والاستعمالات المشروعة للبحر وتضر بنوعية استخدام مياه البحر وخفض الاستمتاع بها".³

ويعرف التلوث البحري كما عرفه مؤتمر منظمة التغذية والزراعة الدولية الذي انعقد في روما 1970م " بأنه ناتج عن إدخال الإنسان في البيئة البحرية مواد يمكن أن

¹ - عبد السلام على عبد السلام، الالتزامات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث، مذكرة ماجستير، قسم القانون، أكاديمية الدراسات العليا، طرابلس، السنة 2008، ص 20.

² - المادة الأولى 1/4 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

³ - إتفاقية برشلونة المبرمة في 16 فيفري 1976 المتعلقة بحماية البحر الابيض المتوسط من التلوث والمعدلة في 10 جوان 1995 ببشونة.

تسبب نتائج مؤدية كالأضرار بالثروات البيولوجية والأخطار على ال صحة الإنسانية وعرقلة الأنشطة البحرية بما فيها من صيد للأسماك، وإفساد مزايا مياه البحر".¹

كما نجد تعريفاً آخر للتلوث البحري مفاده " أي تغيير كمي أو كيميائي في مكونات البحر، أي في الصفات الكيميائية أو الفيزيائية أو الحياتية لعناصر البيئة البحرية بحيث يزيد التغيير على استيعاب طاقة البحار، وينتج عن هذا التلوث إضراراً بحياة الإنسان أو ثرواته الحيوانية والزراعية أو بقدرة الأنظمة البيئية على الإنتاج".²

وهذا التعريف يعادل تعريف البيئة بوجه عام لكن خص فيه الباحث البيئة البحرية واعتبر التلوث كل تغيير في مكونات الوسط البحري، خصائصه الكيميائية أو الفيزيائية بالزيادة أو النقصان نظراً لخصائص مياه البحر الملوحة (تقدر بـ 35 ‰) والحرارة والضغط ... وأن التغيير في أحد الخواص يؤدي إلى الإخلال بتوازن الوسط ووظيفة الأجزاء الأخرى مما يؤثر على حياة الكائنات المتواجدة به والإنسان كمستفيد هام. هذا ما حدث في البحر الميت بعد انعدام الحياة فيه نظراً لارتفاع نسبة ملوحته بأجزاء بسيطة بسبب انغلاقه واختلال معادلة التوازن الستاتيكي (درجة الملوحة، الضغط، والتقلب الرأسي للمياه...)³.

وقد اقترحت المجموعة الوزارية المنوطة بدراسة مشكلات التلوث بفرنسا التعريف الآتي للتلوث البحري ' هو تغيير في التوازن الطبيعي للبحر الذي قد يؤدي إلى تعريض صحة الإنسان للخطر والأضرار بالثروات البيولوجية والنباتات

¹ - محمد عبد المولى، التلوث البيئي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، السنة 2003، ص 29.

² - سيد عاشور أحمد، التلوث البيئي في الوطن العربي، واقعه وحلول معالجته"، الشركة الدولية للطباعة والنشر الطبعة العربية، 2006، ص 130.

³ - كريمة بورحلي، التلوث البحري وتأثيره على البحارة، -دراسة ميدانية بميناء الصيد (بوديس) جيجل-، مذكرة الماجستير، كلية العلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية، جامعة منتوري - قسنطينة -، السنة الجامعية 2009-2010، ص 17.

والحيوانات البحرية والحد من المتع البحرية أو قد يؤدي إلى إعاقة كل الإستخدامات الشرعية الأخرى للبحر.¹

و يعد هذا التعريف الأخير كتعبير صريح من كون التلوث هو اختلال التوازن الطبيعي لبيئة البحر و الذي يعد فيه الفرد مصدر الفساد و المتسبب الرئيسي في هذا التلوث و الحد من مزايا هذا المورد الرئيسي كالأغذاء و الإستخدامات الأخرى كالسياحة والرياضة المائية و الصيد،... إلخ و عليه نتبناه كتعريف إجرائي لدراستنا هذه.

ثالثاً: مصادر التلوث البحري.

إن مصادر تلوث البحار متعددة، وتختلف حدتها من مكان إلى آخر وتتوزع بشكل غير متجانس في البحر الواحد لأنها تتركز على الشواطئ، فأن مصادر التلوث تتعدد مثل: المصانع ومحطات توليد الطاقة ومصافي تكرير النفط والتجمعات السكانية ويمكن أن تصنف مصادر تلوث البيئة البحرية إلى:

1- التلوث الناتج عن مصادر غير بحرية.

قد تتلوث البيئة البحرية من سطح الأرض كما قد تتلوث من الأنشطة المختلفة التي تمارس في البحار كما يمكنها أيضاً أن يصيبها التلوث من الجو، وينضوي تحت هذا النوع من التلوث، التلوث الناتج عن مصادر برية والتلوث الناتج عن الجو أو من خلاله.

أ- التلوث الناتج عن مصادر برية:

ينتج هذا النوع من التلوث عن النفايات المنزلية الصلبة والنفايات والهامة والنفايات لصناعية، مياه الصرف الصحي، مياه الصرف الصناعية والزراعية كالمبيدات والمعادن الثقيلة والمواد الكيميائية المختلفة، زحف الرمال. هو أقدم شكل من أشكال

¹ - أحمد محمد موسى، الخدمة الاجتماعية وحماية البيئة، المكتبة العصرية المنصورة، ط1، السنة 2007، ص ص

الفصل الأول: المواد الخطرة والمبادئ العامة للالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية.

التلوث، فهو أقل إثارة ولكن أكثر خطر، وهو أحد الأسباب الرئيسية لتلوث البيئة، خاصة البيئة البحرية¹.

يمكن تعريف التلوث من مصادر برية بأنه التلوث الناجم عن التصريف في الأنهار والمنشآت الساحلية ومخارج المجاري أو الناجم عن أي مصادر برية أخرى.

وقد عرفته اتفاقية باريس الخاصة بمنع التلوث البحري من مصادر في البر، التي أبرمت سنة 1974 ودخلت حيز التنفيذ سنة 1978، بأنه: "تلوث المنطقة البحرية من المجاري المائية من الساحل سواء المناسبة تحت الماء أو من خلال خطوط الأنابيب أو منشآت أقامها الإنسان تحت إشراف الدولة العضو وسيادتها²".

كما عرفته اتفاقية هلسنكي لسنة 1974 بأنه: "تلوث البحار بفعل التصريف من اليابسة إلى البحر أيا كان مصدر التلوث منقولا مع المياه أو الهواء. أو مباشرة من الساحل بما في ذلك مساقط المياه أو من خطوط الأنابيب³".

وفي هذا الإطار يجب أن تسعى الدول عن طريق المنظمات الدولية أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي إلى وضع قواعد ومعايير بحيث تحدد الإجراءات اللازمة سواء على المستوى الإقليمي أو على المستوى الدولي، لمنع التلوث مع مراعاة الخصائص الإقليمية وما للدول النامية من قدرات اقتصادية محددة وحاجاتها إلى التنمية، وتعاد دراسة التوصيات من وقت لآخر حسب الضرورة⁴.

¹ - بن فاطيمة بوبكر، القانون الدولي لحماية البيئة، مطبوعة خاصة بطلبة الماستر تخصص: النظام القانوني لحماية البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور مولاي الطاهر سعيدة، السنة الجامعية 2016-2017، ص 14.

² - زكورة عزيزة، المرجع السابق، ص 139.

³ - يونس محمد مصطفى حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام دار النهضة العربية القاهرة 1996، ص 139.

⁴ - عبد المنعم محمد داوود القانون الدولي للبحار و المشكلات البحرية العربية منشأة المعارف الطبعة الأولى 1999 ص 347.

الملاحظ أن الاتفاقية عندما حددت التزام الدول تجاه التلوث الناتج عن المصادر البرية، فقد قصرت ذلك على إصدار التشريعات والقوانين الوطنية التي تعمل على منع هذا التلوث وعلى الحد منه والسيطرة عليه. وهذا الالتزام ببذل العناية يتفق والجانب الوقائي للالتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية.¹

يتميز هذا المصدر من التلوث البحري بمجموعة من الخصائص، بحيث لا يشكل إلى الآن مشكلا محيطيا، فالمحيطات نظرا لشاسعتها لازالت قادرة على امتصاص التدفقات من البر. لكن المشكل تظهر خطورته على الشواطئ لأن التلوث الناجم عن البر هو قبل كل شيء ظاهرة وطنية.

بالنظر إلى أهمية وخطورة هذا المصدر فقد حرص مؤتمر استكهولم حول البيئة الإنسانية 1972 إلى التنبيه إلى ذلك، فقد جاء في التوصية رقم 86 على ضرورة أن تتعاون الحكومات وتتشاور مع أجهزة الأمم المتحدة المعنية، خصوصا خبراء الجوانب العلمية للتلوث البحري بإحكام الرقابة الوطنية على المصادر البرية للتلوث خصوصا في البحار المغلقة أو شبه المغلقة وأن تعترف بأن تفريغ النفايات الساخنة من المحطات النووية، ومحطات الطاقة الأخرى، يمكن بعض الأحيان أن يشكل خطرا محتملا للأنظمة الأيكولوجية البحرية.

ب- التلوث الناتج عن الجو أو من خلاله:

رغم أن التلوث البحري عن طريق الجو أو من خلاله، يعتبر ضئيلا إذا ما قارنه مع مصادر التلوث الأخرى، إلا أن الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، يمتد سريانه ليشمل التلوث الناتج عن هذا المصدر. ويعتبر بعض العلماء أن التلوث من الجو أو من خلاله يندرج تحت طائلة المصادر البرية للتلوث البحري على اعتبار أن التلوث الموجود في الغلاف الجوي، مصدره

¹ - عبد الواحد محمد الغار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث دار النهضة العربية القاهرة. 1985 ص 35.

الفصل الأول: المواد الخطرة والمبادئ العامة للالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية.

المباشر موجود في البر، ويتمثل في تلك النشاطات التي يترتب عليها انبعاث إشعاعات وغازات سامة وأتربة في الهواء.¹

حثت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الدول أن تصدر القواعد والنظم اللازمة لخفض التلوث الناشئ عن طريق الجو، حيث تلتزم به الطائرات والسفن المسجلة لديها أو الرافعة لعلمها، على أن تراعي الدولة في ذلك ما تم الاتفاق عليه دولياً من قواعد ومعايير ومن ممارسات وإجراءات مع ضمان سلامة الملاحة الجوية، كما حثت الاتفاقية الدول على بذل جهودها على الصعيد العالمي والإقليمي لوضع قواعد وتدابير دولية لمنع التلوث الناشئ عن هذا المصدر وخفضه والسيطرة عليه.²

وهو تلوث ينتج عن سقوط الملوثات المختلفة العالقة في الجو في البحر، كارتفاع نسبة الغازات الدفيئة كثاني أكسيد الكربون وأكاسيد النتروجين، ثاني أكسيد الكبريت الناتجة عن المصانع ودخان السيارات التي تسبب ظاهرة الإحتباس الحراري، وغاز CFC الذي تؤدي إلى تفكك طبقة الأوزون التي تحمي الكرة الأرضية من الأشعة فوق البنفسجية.

2- التلوث الناتج عن استعمالات البحر:

تختلف وتتعدد مصادره، إذ يشكل التلوث من مصادر برية، حوالي 80% من التلوث الذي تتعرض له البحار، على شكل تصريفات غير مراقبة، تتمثل أساساً في التخلص من مياه الصرف الصحي سواء بطريقة مباشرة أو عن طريق الأودية والأنهار، بسبب الكثافة السكانية العالية على المدن الساحلية والنمو الديمغرافي السريع والسياحة. كما يمكن أن يكون من مصادر بحرية تأتي من السفن والعمارات البحرية والآلات العائمة والثابتة في الماء.

فطبقاً لنص المادة 194 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 يشمل هذا المصدر التلوث من السفن، والتلوث الناجم عن المنشآت والأجهزة المستخدمة في

¹- زكورة عزيز، المرجع السابق، ص 42.

²- عبد المنعم محمد داوود، المرجع السابق، ص 348.

استكشاف واستغلال قاع البحر وباطن أرضه، والتلوث بالإغراق. ويعتبر التلوث بالنفط هو أكثر أنواع التلوثات البحرية إثارة، وهو تلوث ذو مصدر عرضي أو عملي (إرادي)، فيكون التلوث بالنفط عرضيا عندما يكون نتيجة جنوح ناقلات النفط أو تصادمها مع المياه الضحلة أو مع سفن أخرى، والتي تعتبر من أقدم الأنشطة التي تسبب التلوث البحري.

التلوث العملي ينتج عن الإفراغ العشوائي للغازات والسوائل من الخزانات، وإلقاء ما يعرف بمياه الموازنة الملوثة بالنفط في مياه البحر، déballastage هو تلوث مقصود ومن بين هذه التلوثات، تصريف النفط من الخزانات، والزيوت المستعملة، والسوائل التي تصرف في البحر نتيجة تفريغ المحركات والتي تعني كل أنواع السفن.¹ بخصوص هذا التلوث الناتج عن استعمالات البحر سنتطرق الى كل من التلوث الناتج عن طريق الإغراق بالمخلفات الصناعية ثم عن التلوث الناتج عن استكشاف واستغلال أعماق البحار وفي الأخير التلوث الصادر من السفن وذلك على الشكل الآتي:

أ- التلوث الناتج عن طريق الإغراق بالمخلفات الصناعية :

يتميز هذا المصدر من التلوث البحري بخطورته، وتعدد مظاهره كما يحيطه الكثير من الغموض والسرية. وهو ما دفع المجموعة الدولية إلى الاهتمام بهذا المصدر من التلوث والعمل على وضع قواعد منظمة له.

يمكن تعريف الإغراق بأنه عملية التخلص عمدا من النفايات والمواد الملوثة وذلك بإلقائها في البحر، سواء عن طريق السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غيرها من المنشآت والتركيبات الصناعية المقامة في البحر .

تناولت العديد من الاتفاقيات الدولية والإقليمية موضوع الإغراق، ووضعت له تعريفات لا تخرج عن المفهوم العام للإغراق.²

¹ - بن فاطيمة بوبكر، المرجع السابق، ص 14.

² - زكور عزيزة، المرجع السابق، ص 140.

ووضعت اتفاقية 1982 تعريفا للإغراق يتفق في مجمله مع التعريف الذي أورده اتفاقية لندن بشأن الإغراق 1972، إلا أنه هو الآخر لم يستثني التخلص من النفايات وغيرها من المواد الأخرى الناجمة عن عمليات استكشاف واستغلال قاع البحر من عملية الإغراق مثله في ذلك مثل برتوكول برشلونة .

ولعل من أخطر النفايات المغمقة في البحر هي النفايات النووية والكيميائية، وتعتبر منطقة البحر الأبيض المتوسط هي الأخرى متضررة من إغراق النفايات النووية نظرا لانتشار العديد من المصانع النووية والتي يقدر عددها بحوالي 14 مصنعا تنتشر كلها على الساحل الأوروبي للبحر الأبيض المتوسط، وسبع مشاريع طاقة نووية منتشرة على ضفاف البحر أو الأنهار التي تصب فيه.¹

ومن الجدير بالذكر أن اتفاقية 1982 قد ألزمت الدول باتخاذ كافة التدابير من أجل السيطرة على هذا المصدر الخطير . ويقسم الإغراق إلى نوعين، الإغراق العمدي والمقصود به التخلص عمدا من النفايات أو المواد الضارة عن طريق القاءها في البحر، والإغراق غير العمدي وهو عملية التخلص غير المتعمد للنفايات أو غيرها الناجم عن التشغيل العادي للسفن والمنشآت الصناعية المقامة في البحر أو معداتها.²

ب- التلوث الناتج عن استكشاف واستغلال أعماق البحار:

لقد يسر التقدم العلمي والتكنولوجي، إمكانية الاستفادة من أعماق البحار، باستغلال موارده الحية وغير الحية، مما أدى إلى رواج فكرة اعتبار أعماق البحار تراثا مشتركا للإنسانية وهو ما تولت اتفاقية 1982 ترجمته إلى قواعد قانونية.³

وتعتبر الأنشطة التي تقوم بها الدول المختلفة لاكتشاف قيعان البحار واستغلالها من أكثر الأسباب المؤدية إلى تلويث البيئة البحرية خصوصا بعد أن توجهت أغلب الدول الساحلية للتنقيب والبحث عن البترول والغاز الطبيعي، لاستكشاف مستودعات ومخازن

¹- زكور عزيزة، المرجع السابق، ص 140.

²- عبد الواحد محمد الغار المرجع السابق، ص 44

³- زكور عزيزة، المرجع السابق، ص 140.

الطاقة لمواجهة ما يعرف بأزمة الطاقة، التي بدأت تواجه دول العالم بشكل حاد في العقدين الأخيرين.¹

وتجدر الإشارة إلى أنه وقبل تحديد المجالات البحرية لتعيين أعماق البحار وما تحتها الخاضعة للولاية الوطنية، كانت هناك محاولات تعرضت لمشكل التلوث الناجم عن أنشطة استكشاف و استخراج المعادن وأولى تلك المحاولات كانت معاهدة باريا paria المبرمة في فنزويلا و بريطانيا و ذلك في 26 فبراير 1942 ، حيث تعتبر أول وثيقة في هذا المجال.²

- الجرف القاري:

بما أن أنشطة الاستغلال الممارسة في الجرف القاري تدخل في نطاق الولاية القضائية والسيادة التي تتمتع بها الدول الساحلية، وبسبب المخاطر الشديدة التي تتعرض لها البيئة البحرية نتيجة تلك الأنشطة فقد ربطت الاتفاقية (1982) بين حق الاستغلال والالتزام بحماية البيئة البحرية فنصت المادة 133 على أن للدول حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملا بسياساتها البيئية ووفقا لالتزامها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها .

واستنادا لهذا النص فإن الدول الساحلية بما لها من حقوق سيادية على قاع البحر في المناطق التي تخضع للسيادة الإقليمية أو ولايتها كالبحر الإقليمي والجرف القاري يمكنها أن تباشر كافة الأنشطة المشار إليها أو السماح بها، بشرط ألا يترتب على تلك الأنشطة أخطار قد تهدد سلامة البيئة البحرية.

يكون للدولة الساحلية دون غيرها الحق في أن تقيم و أن تجيز لباقي الدول تشغيل استخدام المنشآت والتركيبات الاصطناعية الخاصة باستكشاف و استغلال قاع البحار وقد جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لتؤكد هذه الوضعية في مادة 68/8، حيث أشارت إلى أنه ليس للجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات مركز الجزر، و ليس

¹ - عبد الواحد محمد الغار، المرجع السابق ص 36.

² - زكور عزيزة، المرجع السابق، ص 141.

لها بحر إقليمي خاص بها، كما أن وجودها لا يؤثر على تعيين حدود البحر الإقليمي، المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري.

أما الفقرة الثانية من نفس المادة فقد أشارت إلى أن تكون للدولة الساحلية الولاية الخالصة على هذه الجزر الاصطناعية والمنشآت و التركيبات. ويتمثل خطر الإنشاءات و التركيبات الاصطناعية الخاصة باستكشاف واستغلال قاع البحار، في كونها مصدرا من مصادر تلوث البيئة البحرية.¹

- المنطقة الدولية:

لقد اهتم المجتمع الدولي منذ القرن 17م بهذه المنطقة، كمصدر هائل للثروات وقد لقيت فكرة الفصل بين النظام القانوني لمياه البحر العالي والنظام القانوني لقاع وما تحت قاع هذا المجال ترحيبا من طرف أغلبية الدول، وذلك حين أصدرت الولايات المتحدة الأمريكية سنة 1945 إعلان "ترومان" الذي نص على أن الموارد الموجودة في قاع البحر العالي وما تحت قاعه في الجزء المجاور للولايات المتحدة الأمريكية تخضع لولايتها باعتباره امتداد للإقليم الأرضي المغمور بالمياه .

وقد عرفت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 المنطقة بأنها قيعان البحار والمحيطات وباطن أرضها الموجودة خارج حدود الولاية الوطنية.² وعرفت الأنشطة في المنطقة بأنها تلك الأنشطة التي تضم جميع عمليات استكشاف واستغلال موارد المنطقة .

ويقصد بها جميع الموارد المعدنية الصلبة أو السائلة أو الغازية في موقعها الأصلي الموجود في قاع البحار أو تحته، بما في ذلك العقيدات المتعددة المعادن وتسمى جميع الموارد المستخرجة من المنطقة بالمعادن.

¹ - زكور عزيزة، المرجع السابق، ص 141.

² - المادة الأولى الفقرة الأولى من اتفاقية 1982 لقانون البحار.

الفصل الأول: المواد الخطرة والمبادئ العامة للالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية.

ولهذا الغرض أنشأت "سلطة دولية أنيطت بها مهمة الإشراف على عمليات الاستغلال طبقا لما هو منصوص عليه في الاتفاقية¹.

ولما كانت الأنشطة التي تجري في المنطقة يجب أن تتم وفقا للنظام الذي تضعه السلطة وتحت رقابتها سواء قامت بتلك الأنشطة المقولة الدولية المزمع إنشاؤها لهذا الغرض، أو عن طريق حكومات الدول والأطراف أو مؤسساتها بالاشتراك مع السلطة أو عن طريق الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين الذين يحملون جنسيات الدول الأطراف، فإن الرقابة التي تمارسها السلطة على تلك الأنشطة يجب أن تمتد لضمان الحماية الفعالية للبيئة من الآثار الضارة التي قد تنشأ عن هذه الأنشطة.

لذلك فإن السلطة الدولية تضع القواعد والأنظمة والإجراءات المناسبة لمكافحة تلوث البيئة البحرية والسيطرة على أخطار أخرى تهددها واتخاذ التدابير المناسبة لحمايتها من الأضرار المترتبة على الحفر أو التنقيب أو التخلص من النفايات أو إقامة وتشغيل وصيانة المنشآت وخطوط الأنابيب وغيرها من الأجهزة المتصلة بهذه الأنشطة.

كما ألزمت الاتفاقية الدول بأن تضع القوانين والتشريعات الوطنية لمنع التلوث الناشئ عن السفن التي ترفع علمها في المنطقة أو تكون مسجلة فيها، أو التي تعمل تحت سلطتها، ويجب ألا تكون تلك القوانين والتشريعات أقل فاعلية من تلك التي تضعها السلطة الدولية لأعماق البحار.

الفرع الثاني: التلوث الصادر من السفن.

مع زيادة حركة الملاحة البحرية أصبحت عملية تلويث السفن للبيئة البحرية من أخطر العمليات التي تحمل الكثير من الأضرار على البشرية وحتى على البيئة بشكل عام، إذ أن السفن التي تعبر البحار الآن لم تعد مجرد سفن عادية تعبر دون أي مشاكل بل باتت هذه السفن من أبرز المصادر التي تؤثر تأثيرا مباشرا على البيئة البحرية نتيجة ما تلقيه من قاذورات ونفايات في البحر بدون معالجة، حيث أصبحت هذه السفن من

¹ - المادة 133 من الاتفاقية 1982 لقانون البحار.

وجهة نظر الكثيرين بلاءً على البحر وهذا راجع لتعدد أسباب ومصادر تلويثها للبيئة البحرية.

أولاً: السفن كمصدر للتلوث البحري.

لقد أصبح من الواضح اليوم أن التجارة الدولية عبر البحر تحتل مركز الصدارة في المعاملات التجارية الدولية الحديثة، فقد أدت الزيادة الهائلة في تدفق السلع والمنتجات إلى نشاط تجاري مكثف، جعل الدول تبحث لها عن أسواق جديدة لتصريف فائض إنتاجها فيها، ومن ثم نقلها عبر البحر من موطن إنتاجها إلى أماكن استخدامها، مما أدى إلى الزيادة في عدد السفن التي تستعمل في نقل البضاعة بصفة عامة، والسفن التي تستعمل في نقل النفط بصفة خاصة ناقلات النفط¹.

يعتبر التلوث البحري الناجم عن السفن من أخطر مصادر التلوث التي تتعرض له البيئة البحرية. وذلك بسبب النشاط المكثف بمجال الصناعات النفطية والعدد الهائل من الأساطيل البحرية العملاقة، التي تجوب البحار بشكل دائم لنقل ملايين الأطنان من النفط الخام من قارات العالم².

تشير الدراسات إلى أن 80% من إجمالي التجارة الدولية من حيث الحجم يتم نقلها بحراً وتشكل منطقة البحر الأبيض المتوسط أهمية كبيرة في هذا المجال إذ عن طريق هذا الأخير يتم نقل حوالي ثلث كمية النفط المنقولة بحراً في العالم.

وقد تم عقد العديد من المؤتمرات الدولية، وتبني مجموعة من الاتفاقيات التي تنظم مسألة تلوث البيئة البحرية من السفن، وذلك عقب كوارث بحرية كبيرة ترتب عنها أضرار جسيمة بالبيئة البحرية .

¹ - وأعلى جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث دراسة مقارنة رسالة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، السنة الجامعية، 2010، ص 14-15.

² - زكور عزيزة، المرجع السابق، ص 142.

ثانيا: مخاطر تلويث السفن للبيئة البحرية.

1-تدمير الحياة البحرية والقضاء على الثروة السمكية:

تشكل مياه البحار الملوثة تهديد كبيراً على الحياة البحرية حيث تزيد المياه الملوثة من معدل نمو الطحالب والنباتات التي تؤدي إلى التقليل من كمية الأكسجين في الماء، الأمر الذي يعمل على زيادة كمية ثاني أكسيد الكربون الذي يؤدي لاختناق الحيوانات والنباتات البحرية، ويزيد من خلق المناطق الميتة الخالية من مظاهر الحياة البحرية، إضافة إلى ذلك فإن الطحالب تعمل على إنتاج السموم العصبية التي تقضي على الحياة البحرية للحيتان والسلاحف البحرية¹.

ومن الملاحظ أن المعادن الثقيلة الملقاة في البحر قد تؤثر على وظيفة الجهاز التنفسي للأسماك وتحد من عمرها واستطاعتها على التكاث، ناهيك عن التأثير على الجهاز العصبي لأنواع الأسماك المختلفة وعلى الحياة البحرية الأخرى².

2-التأثير على صحة الإنسان:

إن أغلب الأمراض المنتشرة نشأت بفعل تلوث البيئة المحيطة بالإنسان مثل: الربو، السرطان، الالتهابات، الحساسية وغيرها، التي غالباً ما تنشأ بسبب تعرض الإنسان للملوثات بكميات منخفضة خلال مدة زمنية طويلة بشكل دائم، هذا الانخفاض لا يحقق أضراراً سريعة لكن تراكمتها في أجسام الكائنات يزيد من تأثيرها بمرور الوقت³. حيث توفر المياه الملوثة بيئة مناسبة لنمو وتزايد الأمراض خاصة أن ارتفاع درجة حرارة المياه يزيد من انتشار هذه الفيروسات التي تنتقل من خلال استهلاك الأسماك ومختلف الأحياء البحرية كمصدر للغذاء والتي تحمل بدورها كميات من المواد الملوثة التي تؤثر على الجهاز الهضمي، الخلايا العصبية وكذا فيروس الكبد الوبائي

¹ - زروالي سهام، آليات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والاقتصادية، العدد 21، جانفي 2019، ص 132.

² - زروالي سهام، المرجع السابق، ص 132.

³ - واعي جمال، المرجع السابق، ص 22.

بالإضافة إلى الكثير من الأمراض الهرمونية والتناسلية، وكذلك التعامل المباشر مع المياه الملوثة عن طريق الشرب أو السباحة يتسبب في العديد من المشاكل الصحية كالطفح الجلدي، آلام المعدة وكذلك الإسهال.

علاوة على ذلك فإن التلوث بصفة عامة والتلوث البحري بصفة خاصة يؤثر سلبا على نفسية ومزاج الإنسان وذلك من خلال زيادة نسب القلق والتوتر والشعور بالطاقة السلبية والتعرض لاضطرابات نفسية مختلفة¹.

3-التأثير على الجانب الاقتصادي:

يعتبر البحر موردا اقتصاديا هاما باعتباره مصدر استرزاق ومورد ثروة، حيث تعد المياه الساحلية من أكثر المياه إنتاجية وأوفرها غذاءً نظرا لثرائها بالمصبات والتيارات والمواد المغذية، ومن سوء الحظ نجد أن الإنسان قد ألحق الضرر بالبيئة البحرية بالرغم من المزايا والمنافع التي تمنحها له وذلك من خلال الاستغلال المفرط لها وتزايد حركة النقل البحري وإغراق النفايات دون معالجة والتي تتراكم فيه وتنتقل بمرور الوقت إلى أجسام الأحياء البحرية والتي غالبا ما تعرضها للتسمم أو نقص قيمتها الاقتصادية.

4-التأثير على الجانب الجمالي والسياحي:

تعد البيئة البحرية من أنسب الأماكن الترفيهية التي سخرها الله عز وجل من أجل خدمة وراحة الجموع البشرية حيث يتمكن الأفراد من التأمل والتمتع والترفيه في هواء نقي، وممارسة مختلف الهوايات كصيد مختلف الأسماك، ركوب الأمواج، عبور البحار، التخييم وكذا العديد من الرياضات كالغطس، السباحة والاستكشاف².

حيث بينت الدراسات أن العاملين في البحر هم أقل الأفراد عرضة للأمراض العصبية وأمراض القلب، إلا أن تلوث البيئة البحرية بالسفن أدى الى تشويه جمال هذه البيئة وإعاقة استخدامها في السياحة و الحد من التمتع بها و القضاء على الجمال الطبيعي

¹ - كريمة بورحلي، المرجع السابق، ص 119.

² - المرجع نفسه، ص 133.

جراء انتشار مخلفات السفن بشتى أنواعها، كما يؤدي للحد من استخدام المياه في السباحة والاستحمام فضلا عن التقليل من جذب السياحة و انخفاض مداخيلها بسبب تشويه منظر الشواطئ والروائح الكريهة الناتجة عن مياه الصرف الصحي أو الفضلات الصلبة،
ثالثا: أبرز الكوارث البحرية الشهيرة.

ومن الحوادث البحرية الشهيرة للتلوث النفطي حادثة غرق الناقل Amoco Cadiz في مارس 1978 وتحطمها امام السواحل الإنجليزية وانتشار حمولتها من البترول في بحر الشمال.

وفي عام 1979 تلوث خليج المكسيك على أثر غرق الشاحنة البحرية Ixtoc-1.

وقد شهد عام 1986 حادثة كبيرة عرفت بكارثة تلوث نهر الراين نتيجة للتخلص من حوالي 1246 طن من الكيماويات السامة في شركة سان دروز للكيماويات في مدينة بازل في سويسرا إثر حريق أحد المخازن، وقد جرفت الكيماويات السامة في نهر الراين مما أدى الى تلوث مياه النهر حتى مصبه في بحر الشمال وإبادة الأسماك والكائنات الحية الدقيقة في النهر الذي لن يعود الى طبيعته قير 10 سنوات لترسب السموم في قاع النهر.¹ وبالرغم من الأوجه المتعددة لتلوث البيئة البحرية من السفن والمتمثلة في رمي النفايات الخطرة وتصريف الفضلات والتخلص من الحمولات الفاسدة من الأطعمة واللحوم غير الصالحة للاستعمال، فإن التلوث بالزيت يمثل أكبر خطورة على البيئة البحرية، ويكون إما إراديا عن طريق إفراغ مواد ملوثة في البحر أو نتيجة لحالة غير متعمدة .

وتتمثل عمليات التلوث العمدي من السفن بصورة واضحة في إفراغها لمياه الصابورة وهي المياه التي عادة ما تمتلئ بها خزانات الناقلات أثناء رحلتها من موانئ التفريغ إلى موانئ الشحن، وذلك حفاظا على توازنها في البحر فتلقي بتلك المياه

¹ - احمد محمود سعد، استمرار لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، النهضة العربية الطبعة الثانية، مصر، السنة 2007، ص 12.

الممزوجة بالزيت في البحر إضافة إلى ذلك فإنه عندما يتم تفريغ الناقلات من حمولتها فإن كمية غير بسيطة من المادة المحمولة سوف تبقى عالقة في خزانات الناقلات، هذه الكمية يجب تفرغها أو إزالتها قبل أن تأخذ مادة أخرى مكانها في الناقلات، والطريقة الوحيدة هي تنظيف الخزانات و الصهاريج بمياه البحر ثم قذفها إلى البحر بما تحمله من مواد نفطية وزيت.

وإضافة إلى عمليات التلوث الإرادي هناك التلوث غير الإرادي الناتج عن الكوارث البحرية والتي تحدث نتيجة التصادم البحري للسفن أو نتيجة الأحوال الجوية والقوة القاهرة.

وعلى الرغم من أهمية الجهود الدولية على المستوى العالمي والإقليمي في مجال مكافحة التلوث البحري إلا أن ذلك لا يعتبر كافياً، فالجانب الأساسي لهذه الحماية يجب أن يتخذ من طرف الدول، فعلى مستوى الدول ينبغي إصدار القوانين واتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة وعلى مستواها أيضاً يمكن تحديد الوسائل الفعالة وإنشاء المؤسسات التي تشرف على تنفيذها.¹

ومن أبرز الكوارث العالمية تلك الحادثة لناقلة البترول الامريكية Exxon Valdez والذي وقع عام 1989 حيث كانت تبحر في خليج الاسكا بولاية الاسكا الامريكية، محملة بحمولة من البترول الخام وقد اصطدمت بحاجز مرجاني في الخليج ترتب عليه تسرب بترول الناقلات وقد ترتب على الحادث اضرار فادحة للثورة البحرية والطيور المهاجرة والشواطئ.²

¹ - زكور عزيزة، المرجع السابق، ص 143.

² - مساحلي فوزية، عراش سمية، المسؤولية الدولية عن التلوث البحري، مذكرة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، السنة الجامعية 2015-2016، ص 13.

المبحث الثاني: المواد الخطرة في إطار الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري والتشريعات المقارنة.

اختلفت القوانين الداخلية أو الوطنية والاتفاقيات الدولية في وضع تعريف للبضائع الخطرة، بحيث أن بعض وضع تعريف شامل جامع للبضائع الخطرة بينما البعض الآخر اكتفى بتعداد أنواعها فقط.

وضعت الجزائر كغيرها من الدول العديد من القوانين لحماية البيئة البحرية التابعة لإقليمها حيث أصدرت عدة قوانين واتفاقيات من أجل تسيير هذه المواد الخطرة وكذلك بالنسبة للدول أخرى كان لها عدة اتفاقيات سواء كانت إقليمية أو دولية للحد من عدم تلويث البحار.

سنتناول من خلال هذا المبحث المواد الخطرة في إطار الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري والتشريعات المقارنة التي تتعلق بحماية البحر من مخاطر المواد الخطرة والتي قامت بسن أحكامها استنادا للاتفاقيات الدولية بحيث سوف نتطرق إلى المواد الخطرة في إطار الاتفاقيات الدولية (المطلب الأول) ثم إلى المواد الخطرة في التشريع الجزائري والتشريعات المقارنة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: المواد الخطرة في إطار الاتفاقيات الدولية.

إن المعالجة المتكررة لحالات التلوث البحري والاضرار الكارثية الناجمة عن تلوث البيئة البحرية كانت كافية لتنبيه الراي العام ومن خلال الحكومات لخطورة مشكلة تلوث البحار، ولضرورة إرساء الأدوات القانونية الدولية المناسبة لمواجهة هذا التحدي، تدخل المشرع الدولي في تنظيم هذا الموضوع ووضع نظاما قانونيا يحدد أهم الضوابط القانونية للحد من أضرار التلوث الناجم عن المواد الخطرة التي تشكل خطرا كبيرا على البيئة البحرية.

سوف نتطرق في هذا المطلب للمواد الخطرة في إطار الاتفاقيات الدولية من بين هذه الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمواد الخطرة نذكر:

الفرع الأول: المواد الخطرة في اتفاقية لوغانو لعام 1993.

تسمى باتفاقية لوغانو Lugano أبرمت هذه الاتفاقية بتاريخ 21-06-1993 تحت رعاية مجلس أوروبا، كما تعتبر اتفاقية لوغانو الأكثر تفصيلاً بخصوص المسؤولية والتعويض عن الأضرار التي تنشأ عن أنشطة خطرة على البيئة كما توفر وسائل الوقاية الكافية، وإعادة الحال إلى ما كانت عليه ومعالجة الأضرار بالبيئة

حيث عرفت اتفاقية لوغانو (Lugano) حول المسؤولية عن الأنشطة الخطيرة 1993 وسائل إعادة الحال إلى ما كانت عليه بأنها: كل إجراء معقول يهدف الى إعادة تأهيل أو إصلاح العناصر البيئية المتضررة أو المدمرة أو إدخال ما يعادل هذه العناصر في البيئة إذا كان ذلك معقولا لتوازن البيئة.¹

إن اتفاقية مجلس أوروبا لعام 1993 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن الأنشطة الخطرة على البيئة والمعروفة باتفاقية "لوغانو" لا تغطي الأضرار الناجمة عن المواد النووية أو نقل السلع أو المواد الخطيرة، ولا يشمل نطاقها إلا الأنشطة الثابتة، بما فيها تصريف النفايات الخطرة. وتعرف "النشاط الخطير"

¹ محمد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، دار المطبوعات الجامعية الجديدة، الدون طبعة، 2001، ص134.

بأنه نشاط ينطوي على إنتاج مواد أو مستحضرات أو زراعتها أو مناولتها أو تخزينها أو استعمالها أو إفراغها أو إتلافها أو تصريفها أو إطلاقها أو تشغيل منشآت أو مستودعات أو إعادة معالجة نفايات أو تصريفها مما يشكل خطر كبيراً على الإنسان والبيئة والممتلكات بما في ذلك المواد المدرجة في مرفقها والكائنات المحورة وراثياً. تفرض الاتفاقية مسؤولية موضوعية عن الأنشطة أو المواد الخطيرة على مشغل النشاط المعني. غير أن هذه المسؤولية غير محدودة بمبلغ وبالتالي فإنها تعكس مبدأ الملوث يدفع بطريقة صارمة إلى حد ما. وعرف الضرر تعريفاً واسعاً يشمل الإضرار بالبيئة، وكذا الإضرار بالأشخاص والممتلكات. ولهذه الغاية، عرفت البيئة وفق نص المادة الثانية من الاتفاقية تعريفاً واسعاً يشمل الموارد الطبيعية وممتلكات التراث الثقافي، و "الجوانب المميزة للمناظر الطبيعية". غير أنه فيما عدا فقدان الربح، حد التعويض عن الضرر في تكاليف التدابير المعقولة لمنع والاستعادة المتخذة فعلاً والمزمع اتخاذها

عرفت اتفاقية "لوغانو"¹ وسائل إعادة الحال إلى ما كان عليه كتعويض عيني بأنها: "كل وسيلة معقولة يكون الغرض منها إعادة تهيئة أو إصلاح المكونات البيئية المضروبة، وكذلك الوسائل التي يكون قصدها إنشاء حالة من التعادل إذا كان معقولاً وممكناً بالنسبة للعناصر المكونة للبيئة."²

كما نصت على أنه لا تعويض إلا عن قيمة الوسائل المعقولة التي تم إتخاذها بقصد إعادة الحال إلى ما كان عليه، وهذا ما أكدته لجنة القانون الدولي في مشروعها على أن الهدف ليس إصلاح البيئة أو إعادتها إلى حالتها الأصلية وإنما تمكينها من أداء وظائفها الدائمة، فينبغي أن تكون هذه التكاليف معقولة، وفي حال تعذر إصلاح الضرر

¹ اتفاقية لوغانو الصادرة بتاريخ 1993/06/21 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن الأنشطة الخطرة على البيئة، المبرمة في إطار مجلس أوروبا

² صوفي بن داود، المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية وفق قواعد القانون الدولي الإنساني، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، المجلد 8، العدد: 2 (2023)، ص 77.

الفصل الأول: المواد الخطرة والمبادئ العامة للالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية.

أو إعادة البيئة إلى سابق وضعها، فإنه من المعقول إدخال ما يعادل تلك العناصر المكونة إلى البيئة.¹

فالهدف من إعادة الحال إلى ما كان عليه كتعويض عيني هو وضع المكان الذي أصابه التلوث في الحالة التي كان عليها قبل صدور الفعل المنشئ للتلوث، أو في حالة تكون أقرب لها بقدر الإمكان،⁵ وهذا ما أكدته لجنة القانون الدولي مشيرة إلى أن الهدف من التعويض ليس إعادة البيئة إلى حالتها الأصلية وإنما تمكينها من أداء وظائفها الدائمة وفي حالة تعذر إصلاح البيئة أو إعادتها إلى ما كانت عليه، فيتم إدخال ما يعادل تلك العناصر المكونة إلى البيئة.²

الفرع الثاني: اتفاقية نقل المواد الخطرة والضارة (HNS) لعام 2010.

يهدف تصحيح بعض المشاكل العملية التي حالت دون قيام العديد من الدول بالتصديق على اتفاقية، HNS أبرم مؤتمر دولي ثاني في شهر أفريل 2010م اعتمد من خلاله بروتوكول معدل لاتفاقية 1996، كما تم الاتفاق في هذا المؤتمر على أنه سيتم دمج نصوص اتفاقية 1996 مع التعديلات الجديدة لتسمى أخيراً اتفاقية المواد الخطرة لسنة 2010م حيث قررت لمعالجة الأحكام الخاصة بالمسؤولية والتعويض عن الأضرار الوخيمة الناتجة عن النقل البحري للبضائع الخطرة.³

الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة والضارة، وتسعى المنظمة من خلالها إلى إرساء نظام لتعويض الأشخاص الذين يكابدون خسائر مالية بسبب التلوث البحري.

تشمل المواد الخطرة والضارة التي تغطيها الاتفاقية ما يلي: "الزيوت؛ والمواد السائلة الأخرى التي تُعرّف بأنها ضارة أو خطيرة؛ والغازات المسيلة؛ والمواد السائلة

¹ - بيده ليلي، مطبوعة بيداغوجية "التلوث العابر للحدود"، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1-بن يوسف بن خدة-، السنة الجامعية 2024-2025، ص 70.

² - بيده ليلي، المرجع السابق، ص 70.

³ - مخلوف ياسر، المرجع السابق، ص 27.

الفصل الأول: المواد الخطرة والمبادئ العامة للالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية.

التي لا تتجاوز درجة حرارتها 60 درجة مئوية؛ والمواد والمواد الخطرة والخطرة والضارة التي تُنقل في شكل معبأة أو في حاويات؛ والمواد السائبة الصلبة التي تُعرّف بأنها تنطوي على مخاطر كيميائية".¹

ترسي اتفاقية المواد الخطرة والضارة مبدأ "الملوث يدفع" من خلال ضمان أن تقدم صناعات الشحن البحري والمواد الخطرة والضارة تعويضاً لأولئك الذين عانوا من خسائر أو أضرار ناجمة عن حادث مواد ضارة وخطرة.

تلتزم صناعات النقل البحري والنفط والغاز والكيماويات والبتروكيماويات وغيرها من صناعات المواد الخطرة والضارة بدفع هذا التعويض من خلال نظام دولي، وتوفر اتفاقية المواد الخطرة والضارة إطاراً لهذا النظام. وتفيد اتفاقية المواد الخطرة والضارة جميع الدول الأطراف (الدول المنتجة والدول المتلقية والدول الساحلية) من خلال إنشاء نظام للمسؤولية الصارمة ومعايير واضحة للمطالبات.

وقد اعتُمدت اتفاقية المواد الخطرة والضارة في مؤتمر دولي في عام 1996، وهي تستند إلى النموذج الناجح للغاية لاتفاقيتي المسؤولية المدنية والصندوق اللذين يغطيان أضرار التلوث الناجمة عن تسرب النفط الثابت من الناقلات. وكما هو الحال مع نظام التعويض عن التلوث النفطي الأصلي، تنشأ اتفاقية المواد الخطرة والضارة نظاماً من مستويين للتعويض الذي يتعين دفعه في حالة وقوع حوادث في البحر، وفي هذه الحالة التي تنطوي على مواد خطرة وضارة مثل المواد الكيميائية، إلا أنها تذهب إلى أبعد من ذلك من حيث أنها لا تغطي أضرار التلوث فحسب، بل تغطي أيضاً مخاطر الحريق والانفجار، بما في ذلك الخسائر في الأرواح أو الإصابات الشخصية وكذلك الخسائر في الممتلكات أو الأضرار التي تلحق بها.²

¹ - المادة رقم 01 من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار المتعلقة بنقل المواد الخطرة والضارة بحراً (HNS) لعام 2010،

² - موقع المنظمة البحرية الدولية لاحظ يوم 2026/03/11 على الساعة 13:02،

سيتم تغطية المستوى الأول بالتأمين الإلزامي الذي يحصل عليه ملاك السفن الذين سيكون بإمكانهم الحد من مسؤوليتهم. وفي الحالات التي لا يغطي فيها التأمين حادثاً ما أو لا يكفي لتلبية المطالبة، سيتم دفع المستوى الثاني من التعويضات من صندوق يتكون من مساهمات من متلقي المواد الخطرة والضارة. وسيتم حساب المساهمات وفقاً لكمية المواد الخطرة والضارة الواردة في كل طرف في السنة التقويمية السابقة.¹

وتُعرّف الاتفاقية الضرر بأنه يشمل فقدان الأرواح أو الإصابة الشخصية؛ وفقدان الممتلكات خارج السفينة أو تلفها؛ والفقدان أو الضرر الناجم عن تلوث البيئة؛ وتكاليف التدابير الوقائية وما ينجم عنها من خسارة أو ضرر إضافي.²

تفرض الاتفاقية مسؤولية صارمة على مالك السفينة ونظماً للتأمين الإلزامي وشهادات التأمين.

وبحلول عام 2009، لم تكن اتفاقية المواد الخطرة والضارة لعام 1996 قد دخلت حيز النفاذ بعد بسبب عدم كفاية عدد التصديقات عليها. وقد اعتمد مؤتمر دولي ثانٍ عُقد في أبريل/نيسان 2010 بروتوكولاً ملحقاً باتفاقية المواد الخطرة والضارة (بروتوكول المواد الخطرة والضارة لعام 2010) صُمم لمعالجة المشاكل العملية التي حالت دون تصديق العديد من الدول على الاتفاقية الأصلية.

ويجري حث الدول على التصديق على بروتوكول عام 2010، وقد أصدرت المنظمة البحرية الدولية بالتعاون مع صناديق الملوثات العضوية الثابتة وصندوق المواد الخطرة والضارة كتيباً من ست صفحات يشرح للدول الغرض من اتفاقية المواد الخطرة والضارة وفوائدها ويشجع الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية على اتخاذ الخطوات التالية للتصديق على الاتفاقية أو الانضمام إليها.

<https://www.imo.org/ar/about/conventions/pages/international-convention-on-liability-and-compensation-for-damage-in-connection-with-the-carriage-of-hazardous-and-noxious.aspx>

¹ - موقع المنظمة البحرية الدولية، المرجع السابق.

² - المرجع نفسه.

وحالما يدخل بروتوكول المواد الخطرة والضارة لعام 2010 حيز النفاذ، سيطلق على اتفاقية عام 1996، بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 2010، اسم "الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر لعام 2010.

1-حدود المسؤولية بموجب بروتوكول 2010¹

بموجب بروتوكول عام 2010، إذا كان الضرر ناجماً عن المواد الخطرة والضارة السائبة، يُطلب التعويض أولاً من مالك السفينة، بحد أقصى قدره 100 مليون من حقوق السحب الخاصة.

عندما يحدث الضرر بسبب المواد الخطرة والضارة المعبأة، أو بسبب المواد الخطرة والضارة السائبة والمعبأة معاً، فإن الحد الأقصى لمسؤولية مالك السفينة هو 115 مليون من حقوق السحب الخاصة.

وبمجرد الوصول إلى هذا الحد، سيتم دفع التعويض من المستوى الثاني، صندوق المواد الخطرة والضارة بحد أقصى 250 مليون وحدة حقوق سحب خاصة (بما في ذلك التعويض المدفوع في إطار المستوى الأول).

سيكون للصندوق جمعية تتألف من جميع الدول الأطراف في الاتفاقية والبروتوكول وأمانة مخصصة. تجتمع الجمعية عادةً مرة واحدة في السنة.

2-معايير دخول البروتوكول حيز النفاذ²

يدخل بروتوكول عام 2010 حيز النفاذ بعد ثمانية عشر شهراً من تاريخ استيفاء الشروط التالية:

(أ) إعراب اثنتي عشرة دولة على الأقل، بما في ذلك أربع دول لا تقل حمولة كل منها عن مليوني وحدة من الحمولة الإجمالية، عن موافقتها على الالتزام به

¹ - موقع المنظمة البحرية الدولية، المرجع السابق.

² - المرجع نفسه.

(ب) أن يكون الأمين العام قد تلقى معلومات وفقاً للفقرتين 4 و 6 من المادة 20، تفيد بأن الأشخاص في تلك الدول الذين يكونون مسؤولين عن المساهمة عملاً بالفقرتين (أ) و (ج) من المادة 18 من الاتفاقية، بصيغتها المعدلة بموجب هذا البروتوكول، قد تلقوا خلال السنة التقويمية السابقة كمية إجمالية لا تقل عن 40 مليون طن من البضائع التي تساهم في الحساب العام.¹

3- صندوق المواد الخطرة والضارة²

لقد تم الاتفاق عموماً على أنه لن يكون من الممكن توفير تغطية كافية من مسؤولية مالك السفينة وحده عن الأضرار التي يمكن أن تحدث فيما يتعلق بنقل البضائع الخطرة والضارة. وبالتالي فإن هذه المسؤولية، التي تنشئ المستوى الأول من الاتفاقية، تُستكمل بالمستوى الثاني، وهو صندوق المواد الخطرة والضارة الممول من مصالح البضائع. سيصبح الصندوق معنياً:

- لأنه لا تنشأ مسؤولية عن الضرر بالنسبة لمالك السفينة. ويمكن أن يحدث هذا، على سبيل المثال، إذا لم يتم إبلاغ مالك السفينة بأن الشحنة تحتوي على مواد ضارة وخطرة أو إذا كان الحادث ناتجاً عن عمل حربي؛

- لأن المالك غير قادر مالياً على الوفاء بالالتزامات بموجب هذه الاتفاقية بالكامل، أو لأن أي ضمان مالي قد يتم تقديمه لا يغطي أو لا يكفي للوفاء بمطالبات التعويض عن الضرر.

- لأن الضرر يتجاوز حدود مسؤولية المالك المنصوص عليها في الاتفاقية.

تُفرض المساهمات في الشريحة الثانية على الأشخاص في الأطراف المتعاقدة الذين يتلقون حداً أدنى معيناً من البضائع الخطرة والضارة خلال سنة تقويمية. وسيتألف المستوى من حساب عام واحد وثلاثة حسابات منفصلة للنفط والغاز الطبيعي المسال

¹ - موقع المنظمة البحرية الدولية، المرجع السابق.

² - المرجع نفسه.

الفصل الأول: المواد الخطرة والمبادئ العامة للالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية.

وغاز البترول المسال. ويُنظر إلى النظام ذي الحسابات المنفصلة على أنه وسيلة لتجنب الدعم المتبادل بين مختلف المواد الخطرة والضارة.

اتفاقية المواد الخطرة والضارة واتفاقية المسؤولية المدنية الدولية/اتفاقية الصندوق تستثني اتفاقية المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن المواد الخطرة والضارة الضرر الناجم عن التلوث النفطي على النحو المحدد في الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي والاتفاقية الدولية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي، وذلك لتجنب التداخل مع هاتين الاتفاقيتين.

المطلب الثاني: المواد الخطرة في التشريع الجزائري والتشريعات المقارنة.

نظم المشرع الجزائري التعامل مع المواد الخطرة عبر ترسانة قانونية هامة تهدف إلى حماية الصحة العمومية والبيئة، منسجمة في كثير من جوانبها مع التشريعات المقارنة (خاصة الفرنسية والأوروبية) والاتفاقيات الدولية. إليكم نظرة شاملة على النظام القانوني للمواد الخطرة في التشريع الجزائري والتشريعات المقارنة:

الفرع الأول: المواد الخطرة في التشريع الجزائري.

يُعرّف المشرع الجزائري المواد الخطرة بأنها كل منتج أو مادة تعرض الأفراد والبيئة للخطر، وتخضع لترسانة قانونية صارمة تشمل قوانين حماية المستهلك، والبيئة، والنقل البري. وعرف المشرع كذلك المنتج الخطر أنه " كل منتج وبضاعة يعرضان إلى الخطر أو يسببان أضرارا أو يضران بصحة السكان والبيئة ويتلفان الممتلكات والمنشآت القاعدية"¹.

أولا: الجهود التشريعية لحماية البيئة الجزائرية.

يمكن القول إنّ الجهود التشريعية لحماية البيئة الجزائرية من التلوث بالمواد الخطرة، جاءت متأخرة نوعا ما عن موعدها الدولي، ذلك أن أضرارا كثيرة قد لحقت

¹- المرسوم التنفيذي 452/03 مؤرخ في 2003/12/01 يحدد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات، الجريدة الرسمية، عدد 75، الصادرة في 2003/12/07، ص 153، السالف الذكر.

بالبيئة خلال الفترة الممتدة من تاريخ الاستقلال إلى تاريخ صدور أول تشريع لحماية البيئة في 05 فبراير 1983 لاسيما خلال فترة السبعينيات التي عرفت حركة تنمية اقتصادية شاملة تميزت بالنمو الصناعي والزراعي، وكذلك النمو الديمغرافي.

كما نص قانون البيئة في المادة 1/18 على المواد الخطرة بأنها: المواد ذات الخواص الخطرة التي تضر بصحة الإنسان أو تؤثر تأثيرا ضارا على البيئة مثل المواد المعدية أو السامة أو القابلة للإنفجار أو الإشتعال أو ذات الاشعاعات المؤينة.¹

وبالرجوع إلى القانون الجزائري نجد المرسوم التنفيذي 90-79 الذي عرف المواد الخطرة في مادته الثانية "يعد خطرا بمفهوم هذا المرسوم كل منتج أو مادة تعرض للخطر أو تسبب أضرارا مادية أو تؤذي الصحة." أما عن النقل بمفهوم هذا المرسوم مجموع العمليات الملحقة أو المتصلة بحركة المواد الخطرة مثل تصميم الرزم وصنعها وصيانتها، وتحضير الظروف وإرسالها، وإيصالها وإيداعها في حالة عبور وتسلمها في نقطة الوصول.²

ومن هذا المنطلق وجب علينا التمييز بين النفايات الخطرة والمواد الخطرة، إذ أن النفايات الخطرة هي عبارة عن خليط من عدة نفايات تشكل خطرا على صحة الإنسان أو الكائنات الحية الأخرى، وعلى ذلك فالتمييز من حيث طبيعة المواد والنفايات الخطرة يكمن في أن المواد الخطرة هي عبارة عن مواد أولية غير مستخدمة تحتوي على خواص خطيرة، أما النفايات الخطرة فهي عبارة عن ما استخرج من بقايا المواد الخطرة والتي لم تعد ذات فائدة صناعية أو إنتاجية.³

إن المشرع الجزائري لم يتوانى في تبني الأحكام المتعلقة بنقل المواد الخطرة، المتعارف عليها دوليا، سواء خلال اتفاقيات التعاون المبرمة مع دول أخرى، أو عند

¹ - حمد محمود الروبي محمد، الضبط الإداري ودوره في حماية البيئة "دراسة مقارنة"، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2014، ص 279.

² - علي سعيدان، المرجع السابق، ص 146.

³ - عقيل عزيز عودة، علاء ياسر حسين، جريمة التعامل بالمواد الخطرة (دراسة مقارنة)، مجلة جامعة ذي قار، المجلد 02، حزيران، 2019، ص 36.

الفصل الأول: المواد الخطرة والمبادئ العامة للالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية.

وضع تنظيم داخلي خاص بنقل المواد الخطرة، و توجد العديد من النصوص المتفرقة التي تمس جانب نقل المواد الخطرة، و لعل أهم نص قانوني تطرق إلى كيفية نقل المواد الخطرة عبر الطرقات، هو المرسوم التنفيذي رقم 03-452،¹ المؤرخ في أول ديسمبر سنة 2003 يحدد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات، و جاء هذا النص تطبيقاً لأحكام المادة 38 من القانون 01-13 المؤرخ في 07 غشت سنة 2001 المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه.

لقد تطرقت المادة الرابعة² من المرسوم التنفيذي رقم 03-452 إلى تصنيف المواد الخطرة، الذي جاء موافقاً للتصنيف الدولي لها، حيث نصت على أن " المواد الخطرة ترتب في أصناف تسعة، وتوزع تبعاً لمميزاتها الخاصة وكذا طبيعة الأخطار التي تنطوي عليها."

أوردت التصنيفات في نفس المادة كالاتي:

الصنف الأول: المواد والأشياء المتفجرة.

الصنف الثاني: الغاز المضغوط والسائل المميع تحت الضغط، أو المميع بحرارة شديدة الانخفاض.

الصنف الثالث: المواد السائلة القابلة للالتهاب.

الصنف الرابع: المواد الصلبة القابلة للالتهاب والمواد التي تشتعل تلقائياً و المواد التي تصدر غازات قابلة للالتهاب عند احتكاكها بالماء.

المشرع الجزائري سعى إلى اعتماد نصوص قانونية متفرقة تضبط نقل المواد الخطرة، مع الإحالة إلى الاتفاقيات الدولية المنظمة لنقل المواد الخطرة، من خلال

¹ - المرسوم التنفيذي رقم 03-452 المؤرخ في 7 شوال عام 1424 الموافق لأول ديسمبر سنة 2003 يحدد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات، ج ر عدد 75 بتاريخ 7 ديسمبر سنة 2003، ص 9، السالف الذكر.

² - المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 03-452 يحدد الشروط الخاصة بنقل المواد الخطرة، السالف الذكر، ص 11.

الفصل الأول: المواد الخطرة والمبادئ العامة للالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية.

نصوص القانون البحري¹، والقانون المتعلق بالطيران المدني² كان آخرها المرسوم التنفيذي رقم 157-19 المؤرخ في 30 أبريل سنة 2019 يحدد شروط نقل البضائع الخطرة بحرا وكذا مكوئها وعبورها عبر الموانئ.³

فالمرسوم التنفيذي رقم 157-19، المؤرخ في 30 أبريل 2019 (الجريدة الرسمية عدد 32)، يُنظم نقل البضائع الخطرة بحراً في الجزائر. يحدد قواعد صارمة لشحن، مكوئ، وعبور هذه المواد عبر الموانئ لضمان الأمن والسلامة، وتفصيل التزامات الشاحنين والناقلين .

أهم ما جاء في المرسوم (157-19):

المجال: يطبق على جميع أنواع البضائع الخطرة (سامة، ملونة، إلخ) التي يتم نقلها بحراً.

الإجراءات: يحدد القواعد الفنية لنقل هذه البضائع، وتدابير السلامة الخاصة بمكوئها في الموانئ.

العبور (Transit): يضع ضوابط صارمة لعمليات عبور البضائع الخطرة عبر الموانئ الجزائرية.

الالتزامات: يُلزم المرسوم أصحاب البضائع والناقلين البحريين بالتصريح، والتعبئة المناسبة، وإخطار السلطات بأي حادث .

يأتي هذا المرسوم في إطار تنظيم النقل البحري وتعزيز الإجراءات الوقائية، خاصة في ظل تطور معايير السلامة الدولية.

¹ - الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري، ج ر عدد 29، بتاريخ 10 أبريل 1977 المعدل والمتمم، ص 398.

² - القانون رقم 98-06 مؤرخ في 03 ربيع الأول عام 1419 الموافق لـ 27 يونيو سنة 1998 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران، الصادر بتاريخ 28 يونيو سنة 1998، ج ر عدد 48.

³ - المرسوم التنفيذي رقم 157-19 المؤرخ في 24 شعبان عام 1440 الموافق لـ 30 أبريل سنة 2019 يحدد قواعد وشروط نقل البضائع الخطرة بحرا وكذا مكوئها وعبورها عبر الموانئ، ج ر عدد 32، بتاريخ 15 مايو سنة 2019، ص 18، السالف الذكر.

ثانيا: حماية البيئة البحرية الناجم عن نقل المواد الخطرة في التشريع الجزائري.

لقد نص المشرع الجزائري كغيره من المشرعين في مختلف الدول على مصادر التلوث التي تهدد البيئة البحرية، وذلك تماشيا مع أحكام وقواعد الاتفاقيات والبروتوكولات التي صادقت عليها الجزائر، فقد نص على قواعد قانونية خاصة بمكافحة التلوث البحري من مصادر برية، قواعد قانونية خاصة بمكافحة التلوث البحري الناجم عن السفن والطائرات، وقواعد خاصة بمكافحة التلوث البحري بالنفط وغيرهم من مصادر التلوث واللذان سأتناول أحكامهما كما يلي:

1- القانون البحري الجزائري:

صدر هذا القانون بموجب الأمر رقم 76-80 والمعدل بالقانون رقم 98-05، وآخر تعديل له كان سنة 2010 بالقانون رقم 10-04.

ومن بين الأحكام التي جاء بها القانون البحري رقم 76-80 نجد في مادته 212 التي تنص على أنه: "على الرغم من الأحكام المتخذة تطبيقا للاتفاقيات الدولية بشأن وقاية التلوث في البحار ومكافحته يمنع الطرح أو إلقاء أو تغطيس المواد أو الطاقة الملوثة للوسط البحري وذلك في حدود الأملاك العمومية".¹

غير أنه بعد تعديل القانون البحري في عام 2010 أصبحت المادة 215 تنص على ما يلي:

" كل إسالة لمواد ملوثة في البحر يجب أن تكون موضوع رخصة مسبقة تمنح طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما "

وما يمكن ملاحظته بشأن هذا التعديل أنه في قانون 1976 وبعد أن قصر منح التراخيص لإسالة مواد ملوثة في البحر على تلك الواردة، من المنشأة الصناعية الأرضية

¹ - المادة 212، من القانون رقم 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، معدل ومتمم، ج. ر 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977، السالف الذكر.

والبحرية أي التلوث من مصادر أرضية، ففي عام 2010 جعل هذه التراخيص شاملة لجميع أنواع التلوث البحري متى كان قانونياً¹.

2-قانون البيئة والتنمية المستدامة

إن قانون حماية البيئة هو الآخر تطرق إلى الحماية القانونية للبيئة البحرية، سواء في القانون 83-03 أو بعد تعديله سنة 2010 أي القانون 10-03، والذي نص فيه المشرع الجزائري على القواعد والإجراءات القانونية التي من شأنها أن تفعل حماية البحر من أخطار التلوث مهما كان مصدره .

ويهدف هذا القانون أساساً إلى:

-تحديد المبادئ الأساسية وقواعد تسيير البيئة .

-الوقاية من كل أشكال التلوث والأضرار الملحقة بالبيئة، وذلك بضمان الحفاظ على مكوناتها .

-ترقية الاستعمال الأيكولوجي العقلاني للموارد الطبيعية المتوفرة².

كما أتى بجملة من المبادئ العامة والمتمثلة في :

-مبدأ المحافظة على التنوع البيولوجي.

-مبدأ عدم تدهور الموارد الطبيعية.

-مبدأ الاستبدال وهو مبدأ يقوم على استبدال عمل مضر بالبيئة باخر يكون أقل

خطر عليها.

-مبدأ النشاط الوقائي.

-مبدأ الحيطنة

¹ - بوغازي جهيد، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الجزائري، مذكرة الماستر، تخصص قانون البيئة والتنمية المستدامة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2019-2020، ص 62.

² - بن عيادي فتيحة، الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، مذكرة الماستر، دون تخصص، كلية الحقوق، جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، 2018-2017، ص 31.

-مبدأ الملوث الدافع و الذي يتحمل بمقتضاه كل شخص تسبب في إلحاق الضرر بالبيئة، نفقات كل تدبير وقائي من التلوث والتقليص منه و إعادة الحال إلى ما كان عليه .
-مبدأ الإعلام والمشاركة، حيث يحق لكل شخص بمقتضاه أن يكون على علم بحالة البيئة، والمشاركة في الإجراءات المسبقة عند اتخاذ القرارات المضرة بالبيئة.¹
إن ما يمكن استنتاجه فيما يخص حماية البيئة البحرية، أن المشرع الجزائري لم يأت بالتعديلات والإضافات التي كانت ناقصة في القانون 03-83.

حيث اكتفى بإعادة نقل مواد هذا القانون دون إضافة إجراءات مهمة فيما يتعلق بالوقاية من مخاطر التلوث البحري، باستثناء تشديد العقوبات عن تلك التي كانت موجودة من قبل، فقد رفع مبلغ الغرامات في 03-83 بالقانون مقارنة 03-10 القانون.²

الفرع الثاني: المواد الخطرة في التشريع الفرنسي.

ذهب الفقيه Martine Ramon على تعريفه أنه: الضرر الذي يصيب الوسط الطبيعي بعزل عن أي مصلحة بشرية جسمانية كانت أو مادية في حين عرفه الأستاذ Alexandre charle kiss بأنه كل عمل يشكل اعتداء على الصحة الإنسانية او التوازن البيئي وهو نفس الاتجاه الذي ذهب إليه الأستاذ Michel prieur من أن تعبير الضرر البيئي يغطي في وقت واحد الأضرار الواقعة بالبيئة الطبيعية وأضرار التلوث التي تحدث للأفراد والأموال.³

¹ - ناصر مراد، (إشكالية التلوث البيئي في الجزائر)، مجلة الاقتصاد والإحصاء التطبيقي، العدد 01، الجزائر، جوان 2009، ص 170.

² - مقاني فريد، (مكافحة الجرائم البيئية في التشريع الجزائري والقوانين المقارنة)، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 58، العدد 04، سبتمبر 2021، ص 162.

³ - فريدي كريمة، عميري مختارية، المسؤولية الدولية للدول عن الضرر البيئي، مذكرة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة دمولاوي الطاهر -سعيدة-، السنة الجامعية 2025-2026، ص 11.

وفي نفس السياق عرفه الفقيه الفرنسي Calbaloo بأنه ضرر الذي يصيب الوسط البيئي مباشرة وهو ضرر مستقل بذاته بغض النظر عن تأثيره على الناس والممتلكات¹. فقد ذهب الفقيه الفرنسي R. Drago إلى تعريف الضرر البيئي بأنه " الضرر الحاصل للأشخاص والأشياء عن طريق الوسط الذي يعيشون فيه." كما ذهب الفقيه الفرنسي P. Girod إلى أن الضرر البيئي هو ذلك العمل الضار الناجم عن التلوث والذي يتسبب فيه الإنسان للبيئة ويصيب مختلف مجالاتها كالماء والهواء، مادامت هذه العناصر مستعملة من قبل الإنسان².

نص المشرع الفرنسي من خلال المادة 1135 من القانون المدني الفرنسي التي نصت على " الخطأ على أساس بسيط، لا علاقة له الصفات الأساسية للخدمة المستحقة أو الطرف الآخر، ليس سببا للبطلان، ما لم تكن الأطراف صراحة قد جعلت منه عاملا محددًا في موافقتها..."، أي أن العقد يكون ملزماً ليس فقط بالتعبير بل بما تقرره العدالة، ومن هذا وصل الفقه الفرنسي إلى أن الشاحن يلتزم بتحقيق نتيجة وهو التزام عقدي ضمني مبتغاه إعلام الناقل عن نوع البضاعة كونها خطيرة أم لا³.

غالبًا ما تكون الدولة عن طريق الهيئات الممثلة لها أفضل فاعلا يراعي المصلحة العامة ويدافع عن أي ضرر يصيب البيئة أو أحد مكوناتها الأساسية، وعلى هذا الأساس اتجهت العديد من الدول في السنوات الأخيرة من تمكين بعض الأشخاص المعنوية العامة من حق التقاضي، وتعتبر فرنسا من الدول الرائدة في هذا المجال إذ أصدر المشرع الفرنسي قانون تدعيم حماية البيئة رقم 101/95⁴ المؤرخ في 2 فبراير 1995 الذي مكن

¹ - فريدي كريمة، عميري مختارية، المرجع السابق، ص 11.

² - بوفلجة عبد الرحمان، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، رسالة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابة بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية 2016/2015، ص 69.

³ - مخلوف ياسر، المرجع السابق، ص 8.

⁴ - القانون الفرنسي رقم 95-101 المؤرخ في 2 فبراير 1995، والمعروف أيضاً باسم "قانون بارني" Loi Barnier (نسبة إلى وزير البيئة آنذاك ميشيل بارني)، يُعد أحد الركائز الأساسية في التشريع البيئي الفرنسي.

الفصل الأول: المواد الخطرة والمبادئ العامة للالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية.

بموجبه الهيئات الحكومية من حق اللجوء إلى القضاء والمطالبة بجبر الأضرار التي تصيب البيئة¹.

نص عليه المشرع الفرنسي في قانون تدعيم حماية البيئة لسنة 1995 حيث كرس المبادئ الأساسية لحماية البيئة والموازنة بين مقتضيات حماية البيئة والتنمية المستدامة في إطار مبادئ أساسية أهمها مبدأ المحافظة على التنوع البيولوجي، ومبدأ عدم تدهور الموارد الطبيعية ومبدأ الوقاية ومبدأ الملوث الدافع ومبدأ الإعلام والمشاركة².

أما عن حماية البيئة البحرية الناجم عن نقل المواد الخطرة في التشريع الفرنسي فيولي التشريع الفرنسي حماية البيئة البحرية أولوية قصوى عند نقل المواد الخطرة، مستنداً إلى مزيج من القوانين الوطنية الصارمة، والاتفاقيات الدولية، واللوائح الأوروبية. يهدف هذا النظام إلى منع التلوث البحري والحد من مخاطر الحوادث أثناء الشحن .

فيما يلي المبادئ والتشريعات الرئيسية لحماية البيئة البحرية في فرنسا:

1-قرار نقل المواد الخطرة: (Arrêté TMD) يعد القرار المؤرخ في 29 مايو

2009 (المعدل) المرجع الأساسي في فرنسا لتنظيم نقل المواد الخطرة بجميع وسائل النقل، بما في ذلك البحرية، ويهدف إلى منع المخاطر على البيئة والبشر.

2-قانون النقل: (Code des transports) يدمج القانون الفرنسي قواعد

السلامة البحرية، خاصة القسم 411 المتعلق بنقل المواد الخطرة في طرود، والذي يفرض الامتثال الصارم للمعايير الدولية.

3-اللوائح الفنية للموانئ: (RPM) يفرض "تنظيم نقل ومناولة المواد الخطرة

في الموانئ البحرية (Règlement pour le transport et la manutention des

¹ - بريش أمينة، الحماية الدولية للبيئة من التلوث بالمواد الخطرة، مذكرة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت -سكيكدة-السنة الجامعية 2016/2017، ص 48.

² - بوفلجة عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 22-23.

(RPM - marchandises dangereuses معايير محددة للمناولة الآمنة، مثل استخدام صمامات إغلاق سريعة للمواد السائبة الملوثة .

حيث تحرص الكثير من التشريعات الخاصة بحماية البيئة في فرنسا على النص على إلزام المحكوم عليه بإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع جريمة التلوث ومن هذه التشريعات القانون رقم 633 لسنة 1975 الصادر بشأن التخلص من النفايات الخطرة واسترداد المواد الأولية المعدل في 30 ديسمبر 1985 والذي ينص في المادة 24 فقرة 04 منه على جزاء إعادة الحال إلى ما كان عليه، وتحميل المحكوم عليه أعباء إصلاح الأماكن المتضررة من النفايات التي لم تتم معالجتها، وألزم المحكوم عليه بإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الجريمة¹.

ولقد تبنى المشرع الفرنسي جزاء الغرامات الإدارية في قانون حماية البيئة رقم 914 لسنة 2000 الصادر في 18 سبتمبر 2000 ، حيث نصت المادة 514 منه على أنه تستطيع الجهة الإدارية المختصة فرض غرامة مالية على المنشآت المصنفة التي تخالف الشروط والتنظيم، وتعادل الغرامة قيمة الأعمال التي ترى الإدارة ضرورة إنجازها وتنفيذها، كما أجازت لوزير البيئة فرض غرامات على مستغلي المنشآت الخاصة بتخزين النفايات في حالة عدم تقديم الضمانات المالية اللازمة، وتعادل الغرامة المالية ثلاثة أضعاف الفارق بين الضمان المالي المقدم والحقيقي².

حيث نص المشرع الفرنسي في المادة 514-2 من قانون حماية البيئة رقم 914 لسنة 2000 على حق المحافظ أو الوالي أن يأمر بوقف النشاط المخالف بالمنشأة في حالة تشغيلها دون الحصول على رخصة، وذلك خلال مدة محددة، ويحق للوالي خلال هذه المدة أن يطلب من مستغل المنشأة معالجة المخاطر والأضرار الناجمة عن تشغيلها³.

¹ - عادل ماهر الألفي، الحماية الجنائية للبيئة، دار الجامعة الجديدة للنشر، السنة 2009، ص 533.

² - الفتني منير، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة الماجستير، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر 1، السنة الجامعية 2013-2014، ص 164.

³ - الفتني منير، المرجع السابق، ص 166.

خلاصة الفصل:

في نهاية هذا الفصل نستخلص أن البضاعة تكون خطرة بالنظر للظروف التي تحصل عند نقلها، وعليه إذا لم تراعى هذه الظروف سيؤدي ذلك إلى تأخير نقل البضاعة، فإن هذه الأمور تجعل البضاعة خطرة من الناحية القانونية إذ لابد من تصنيف البضاعة حسب خطورتها إلى فئات كون هناك مواد خطرة ناتجة عن طبيعة البضاعة كالمواد المشعة والمواد المتفجرة ومواد أخرى تكون سليمة غير خطر.

أما بالنسبة للتلوث البحري فيعد من أبرز التحديات البيئية العالمية التي تؤثر بشكل كبير على صحة المحيطات وحياة الكائنات البحرية، وكذلك على الأمن البيئي والاقتصادي للدول. تتعدد مصادر التلوث البحري بشكل كبير، مما يجعل من الصعب تحديد المسؤوليات وابتكار حلول فعالة وتشمل هذه المصادر النفايات البلاستيكية، التسربات النفطية، التلوث الناتج عن السفن والمرافق البحرية، بالإضافة إلى الأنشطة الصناعية والزراعية التي تساهم في تدفق المواد السامة إلى المياه، بالإضافة إلى مصادر أخرى، وفي هذا السياق ظهرت الحاجة الماسة إلى وضع قواعد قانونية دولية تنظم حماية البيئة البحرية وتحدد المسؤوليات وتضع الآليات الفعالة للحد من التلوث.



تمهيد:

منح القانون الدولي البيئة البحرية قيمة تفوق بعض القيم الأخرى، في معظم الاتفاقيات والإعلانات، لذلك لا يعلو قانون فوقها.

إذ استخدم القانون الدولي وسائل متعددة لممارسة نشاطه في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث، والاستعجال في إيجاد حلول لمنع تفاقم هذه الظاهرة .

بدأ العالم يفيق من غفوته متوجعا من آثار كثيرة من أعماله المدمرة للبيئة التي يعيش فيها، وارتفعت أصوات المصلحين تطالب بوضع حد لتخريب الإنسان للبيئة في كل مكان، بالنظر إلى الطبيعة الديناميكية أو المتحركة للتلوث.

وبما أن أول أنواع التلوث التي حظيت بالاهتمام الدولي هو التلوث البحري، لذا عملت الأجهزة الدولية والإقليمية المعنية بحماية البيئة في تحضير الاتفاقيات المتعلقة بحماية البيئة البحرية وخاصة الأجهزة التابعة لمنظمة الأمم المتحدة.

وما يهمننا في دراستنا هذه أبرز الآليات والضمانات الدولية لحماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث، وهذا ما سنعرضه في هذا الفصل الذي احتوى على مبحثين، بالنسبة الى المبحث الأول كان معنونا بـ " المبادئ العامة للإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث بالمواد الخطرة " حيث قسمناه الى مطلب الأول تطرقنا فيه الى اهم المبادئ التقليدية، اما المطلب الثاني فكان عن المبادئ الحديثة لهاته الإلتزامات الدولية التي تحت عن حماية البيئة البحرية من التلوث بالمواد الخطرة. اما المبحث الثاني كان عبارة عن اهم الطرق للإلتزامات بحماية البيئة البحرية من التلوث بالمواد الخطرة، بدوره قسمناه الى مطلبين، بالنسبة للمطلب الأول كان حول هاته الإلتزامات في الاتفاقيات الدولية، اما المطلب الثاني كان حول نظرة المشرع الجزائري في الإلتزامات التي اقرها في موضوعنا هذا.

المبحث الأول: المبادئ العامة للالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث بالمواد الخطرة.

تشكل المبادئ العامة الأساس الذي يقوم عليه هيكل القانون الدولي للبيئة، إذ تعكس القيم والمفاهيم القانونية التي تحكم سلوك الدول في إطار حماية البيئة. وتعد هذه المبادئ امتداداً للمبادئ المستقرة في القانون الدولي العام، وتكتسب قوتها من الإجماع الدولي والقبول العام بها. ومن أبرز هذه المبادئ:

كانت البداية الأولى للمبادئ العامة للقانون الدولي في رحاب المجتمع الدولي، وانبثاقاً عن العالقات القائمة بين أشخاص ذلك القانون ولحكمها بحيث تشير إلى القواعد بالغة العمومية والتجريد التي يحدد الإطار الذي ينبغي أن تأتي فيه القواعد المفصلة لها والتي تضمن تطبيقها، وبالتالي فإن هذه الأخيرة لا تتمتع بقوة النفاذ الذاتي بالنظر لما هي عليه من عمومية وشمولية.

تعد حماية البيئة من موضوعات القانون الدولي الحديثة وعقدت العديد من الاتفاقيات الدولية بين الدول من أجل حماية البيئة البحرية، وحماية البيئة تعني حماية الأحياء البرية والمائية وحماية النظم الطبيعية واستغلالها على نحو يضمن استمرارها في العمل على وفق نظام طبيعي متزن دون تبذير الموارد المتاحة، وحماية مكونات البيئة مترابطة فكل شيء يكمله الآخر فتدمير النبات يؤثر الإنسان والحيوان وقتل الحيوان يؤثر في حياة الإنسان وتلوث البيئة يدمر كل شيء¹.

يوجد اليوم عدد كبير من المبادئ العامة المتعلقة بالقانون الدولي للبيئة، ح منها ما يعتبر تقليدي عرفته النظم القانونية المختلفة والفروع القانونية الأخرى مثل مبدأ حسن الجوار، مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق (المطلب الأول). ومنها ما هو حديث ميز القانون الدولي للبيئة (المطلب الثاني).

¹ - سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، السنة 2009، ص ص 52-53.

المطلب الأول: المبادئ التقليدية.

تشكل المبادئ التقليدية أحد الأسس القانونية الحديثة في مجال حماية البيئة، ويعكس تحولاً جوهرياً في قواعد المسؤولية الدولية. إذ تعددت التسميات المعطاة لها وفق المنظور الذي يراه ويُعالج هذا المطلب من خلال الفرعين التاليين:

الفرع الأول: مبدأ حسن الجوار.

الفرع الثاني: مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق.

الفرع الأول: مبدأ حسن الجوار.

يعتبر مبدأ حسن الجوار مكملاً لمبدأ التعاون الدولي، وهو يفرض على الدول التزاماً قانونياً وأخلاقياً بممارسة أنشطتها داخل إقليمها أو في نطاق ولايتها بطريقة لا تسبب أضراراً بيئية جسيمة للدول المجاورة أو للمناطق الواقعة خارج حدود سيادتها.

وقد جرى تكريس هذا المبدأ في المبدأ 21 من إعلان ستوكهولم لعام 1972، وكذلك في المبدأ 2 من إعلان ريو لعام 1992 اللذين يؤكدان على أن للدول الحق السيادي في استغلال مواردها الطبيعية، لكن عليها واجباً بعدم الإضرار ببيئة الدول الأخرى أو بالمناطق الواقعة خارج حدود ولايتها الوطنية.

يشير الدكتور رمضان بطيخ إلى أن مبدأ حسن الجوار يشكل إطاراً للتوازن بين حق الدولة في السيادة على مواردها وواجبها في احترام حقوق الدول الأخرى، مما يعزز الاستقرار الإقليمي ويحد من النزاعات البيئية.¹

وقد وردت الإشارة إلى مبدأ حسن الجوار صراحة في ديباجة ميثاق الأمم المتحدة، حيث تعهدت شعوب الأمم المتحدة بالعيش في أمن وسلام ضمن إطار من حسن الجوار. وكان موضوع حقوق الدول المشاطئة للأنهار الدولية من أوائل القضايا التي طرح بشأنها تطبيق قواعد حسن الجوار، ومن أبرز هذه القواعد ما ينص على منع الإخلال بالظروف

¹ - رمضان بطيخ، القانون الدولي للبيئة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، السنة 2017، ص 143.

الطبيعية للنهر إذا ما نتج عن ذلك إضرار بحقوق دولة أخرى. وقد أُقرت هذه القاعدة في عدد من الاتفاقيات الدولية والأحكام القضائية، وحظيت بتأييد واسع في الفقه الدولي.¹ كما نصت الاتفاقية الأوروبية لحماية المياه العذبة من التلوث، الصادرة عن مجلس أوروبا عام 1969، على مبدأ أنه "من المبادئ العامة للقانون الدولي أنه لا يجوز لأي دولة استغلال مواردها الطبيعية بطريقة يمكن أن تسبب ضرر لدولة مجاورة وكرّست محكمة العدل الدولية هذا المبدأ في حكمها في قضية مضيق كورفو، حيث قررت أن على كل دولة ألا تستخدم إقليمها، أو تسمح باستخدامه، لأغراض تتنافى مع حقوق الدول الأخرى.²

علاوة على ذلك، هناك مبدأ التزام الدول بالتعاون الدولي في المسائل البيئية، وهو مبدأ تقليدي يستند إلى ضرورة التنسيق بين الدول لمنع وقوع الأضرار البيئية العابرة للحدود. هذا المبدأ يتطلب من الدول اتخاذ الإجراءات المناسبة للتشاور والتفاوض وإبرام الاتفاقيات من أجل حماية البيئة وتحقيق التنمية المستدامة، وهو ما يعزز من المسؤولية الدولية ويزيد من فاعلية تطبيق المبادئ السابقة.

وينطوي حسن الجوار على مبدأين:

- أولهما أنه ينبغي على الدولة أن تمتنع عن مباشرة أي عمل فوق إقليمها، يترتب عليه الإضرار بمصالح الدول المجاورة وهذا الالتزام سلبي.

- وثانيهما إيجابي يتطلب من الدولة أن تتخذ جميع الإحتياطات الضرورية فوق إقليمها وذلك للحيلولة دون مواطنيها، والقيام بأداء أنشطة تحدث آثار ضارة بإقليم الدول المجاورة.³

¹ زين العابدين، قنصو ميلود، المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة سيدي بلعباس، السنة 2013، ص 57.

² حمزة عبد الله ومحمد حبيب، الإطار القانوني لتجريم الانتهاكات البيئية في القانون الدولي مارس، 2025 مجلة العلوم الإنسانية والطبيعية المجلد (6) العدد (3)، ص 473.

³ - بن فاطيمة بوبكر، المرجع السابق، ص 73.

أولاً: موقف الفقه الدولي من مبدأ حسن الجوار:

إن تنوع موضوع البيئة والتنمية في عدة مجالات ونظراً لارتباط التلوث البيئي بعناصر مختلفة منها الهواء والماء والتربة وأخرى غير مادية جعلت من الاتفاقيات الدولية مبرمة بتنوع المجالات التي تبرز فيه ولقد شملت كل المجالات بأنواعها المختلفة، اتفاقيات دولية عالمية عامة واتفاقيات إقليمية وبعض الاتفاقيات الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية.¹

وقد عارض فريق آخر من الفقهاء هذا المبدأ ويأتي في مقدمة هؤلاء الفقيه "تالمان" والذي يرى أن حقوق الجوار ما هي إلا مفاهيم حديثة نشأت في أوروبا، ودول أمريكا الشمالية، ولا توجد لها صيغة عامة، بمعنى أنها لا تشكل أحد المبادئ العامة للقانون، وإذا كان هناك حقوق للجوار فسيكون مرجعها الإتفاق بين الدول بالدرجة الأولى.

قد اختلف الفقه الدولي بين من يؤيد فكرة حسن الجوار كأساس قانوني لحماية البيئة، ومن عارض هذه الفكرة، فتيرى الأستاذ "اندراسي" أن مبدأ حسن الجوار أحد المبادئ العامة للقانون الدولي وبمقتضاه يحرم على الدولة أن تأتي فوق إقليمها أعمالاً ينتج عنها أضرار بالغة بإقليم الدول الأخرى.²

ثانياً: مبدأ حسن الجوار والممارسات الدولية

1- في الاتفاقيات الدولية:

قد كان موضوع حقوق الدول الواقعة على الأنهار الدولية من أولى الموضوعات التي أثرت بشأنها إمكانية تطبيق قواعد قانون الجوار، ومن أهمها القاعدة التي تقرر منع المساس بالظروف الطبيعية للنهر إذا ترتب عن ذلك الإضرار بحقوق دولة أخرى وقد

¹ - علواني امبارك، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون العلاقات الدولية، جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية الحقوق، 2016/2017، ص 81.

² - بن ويس قادة، مبدأ حسن الجوار كأساس للمسؤولية الدولية عن الضرر البيئي، مجلة القانون العقاري والبيئة، جامعة ابن خلدون، تيارت، المجلد 10، العدد 01، السنة 2022، ص 150.

أقرت هذه القاعدة مجموعة من الاتفاقيات والأحكام القضائية وحظيت بتأييد واسع من الفقه الدولي.¹

ورد مبدأ حسن الجوار صراحة في الاتفاقية الأوروبية لحماية المياه العذبة من التلوث الصادرة من مجلس أوروبا 1969، والتي أقرت أنه "من المبادئ العامة للقانون الدولي أنه لا يحق لأي دولة استغلال مواردها الطبيعية بطريقة يمكن أن تسبب ضرراً كبيراً في دولة مجاورة". وفي الحكم الصادر من م.ع.د في قضية مضيق كورفو، قررت المحكمة على أنه يجب على كل الدول ألا تستخدم إقليمها، أو تسمح باستخدامه لأغراض أعمال تتنافى وحقوق الدول الأخرى.²

2- في القضاء الدولي:

تبنى القضاء الدولي مبدأ حسن الجوار كأساس للفصل في النزاعات المعروضة أمامه، ومن ذلك ما جاء في قرار التحكيم في قضية "مصر تريل" الصادرة في 11 مارس 1943 حيث جاء فيه. ليس من حق أي دولة بموجب القانون الدولي أو قانون الولايات المتحدة أن تستخدم إقليمها أو تسمح باستخدامه بطريقة تسبب ضرراً بفعل سحب الدخان في إقليم دولة أخرى أو في اتجاه هذا الإقليم، أو للممتلكات الشخاص الموجودين فيه."

إن الأحكام والقرارات السابقة تدل على تطبيقات مبدأ حسن الجوار في مجال حماية البيئة من التلوث، فقد يتجاوز التلوث الجوار الجغرافي وتصل الملوثات إلى دول عديدة وإن لم يكن بينها جوار جغرافي. ومع ذلك فإن الدول المتجاورة أكثر عرضة لمضار التلوث، بحيث يتطلب الأمر ضرورة التعاون فيما بينها. إذن أصبح مبدأ حسن الجوار من القواعد المستقرة في القانون الدولي العرفي، ويبقى من جانب الدول

¹ - محسن أفكيرين، القانون الدولي للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة-مصر، الطبعة الأولى، سنة 2006، ص 193.

² - المرجع نفسه، ص 195.

أن تمارس حقوقها بطريقة لا تضر بمصالح وحقوق الدول الأخرى، وهذا أمر لا بد من في أي نظام قانوني¹.

الفرع الثاني: مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق.

إن مبدأ عدم إلحاق الضرر بالغير نتيجة استعمال الحق من المبادئ العامة للقانون، منه يعتبر مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق واحدا من مبادئ القانون الدولي وقد أخذت به جمعيه القانون الدولي association international Law في العديد من القرارات والتوصيات التي أصدرتها اللجنة التي شكلتها الجماعة لبحث استخدام مياه الأنهار الدولية .

وقد وجد هذا المبدأ جذوره في الأنظمة القانونية الداخلية، وكان متأصلا في العديد من النظم القانونية كالشريعة الإسلامية، والقانون الروماني، والأنظمة الأنجلوسكسونية. ثم لقي قبولا متزايدا لدى المحافل القانونية الدولية، رغم بعض التحفظات التي أبدتها بعض الفقهاء. غير أن الاتجاه الغالب تبنى اعتبار هذا المبدأ أحد مبادئ القانون الدولي، استنادا إلى انتشاره الواسع في النظم القانونية الوطنية، مما جعله جزءا من القانون الدولي العرفي، أو على الأقل من المبادئ العامة المعترف بها في القانون الدولي، وفقا لتقديرات العديد من المحكمين والقضاة والمؤلفين القانونيين².

وقد تم تكريس هذا المبدأ صراحة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، والتي تعد من أبرز الاتفاقيات الدولية الحديثة، حيث نصت بوضوح على منع التعسف في استعمال الحقوق البحرية³.

¹ - بن فاطيمة بوبكر، المرجع السابق، ص 76.

² - حمزة عبد الله ومحمد حبيب، المرجع السابق، ص 473.

³ - المادة (300) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

يعتبر مبدأ التعسف في استعمال الحق تأكيداً لمبدأ حسن النية في ممارسه الحقوق فقد حددت بعض القوانين مفهوم فكره التعسف في الحق فقررت أن الشخص يكون متعسفا في استعمال حقه في ثلاثة أحوال إلا وهي¹ :

الحالة الأولى: إذا لم يقصد به سوى الأضرار بالغير .

الحالة الثانية: إذا كانت المصالح التي يرمي إلى تحقيقها غير مشروع.

الحالة الثالثة: إذا كانت المصلحة التي يرمي إلى تحقيقها قليلة الأهمية إذا قارنت بالضرورة التي يترتب على استخدام الحق .

لما كانت الاتفاقية قد قررت العديد من الحقوق والحريات لأطرافها، لذلك بات من الضروري ان تؤكد على ضرورة ممارستهم لها على النحو ال يشكل تعسفا في استعمال الحق،² كما قررت الاتفاقية العديد من الحقوق والحريات لأطرافها، لذلك بات من الضروري ان تؤكد على ضرورة ممارستهم لها على نحو ال يشكل تعسفا في استعمال الحق .

وقد نصت المادة 300 من الاتفاقية على منع التعسف في استعمال الحق بتقريرها أن على الدول الأطراف في الاتفاقية أن "تمارس الحقوق والاختصاص والحريات المعترف بها في الاتفاقية بطريقة ألا تشكل تعسفا في استعمال الحق " وبالنسبة للمسؤولية بسبب التعسف في استعمال الحق فهي مسألة أحد الأطراف إذا باشر حق من حقوقه بقصد إلحاق الضرر بالغير، مثل حال السعي وراء مصالح ضئيلة لإلحاق إضرار جسيمة، كما يعتبر هذا الحق واحدا من المبادئ الخاصة بالقانون

¹ - عبد الصمد اسلام محمد، الحماية الدولية للبيئة من التلوث، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، بدون طبعة، سنة 2016، ص166.

² - المرجع نفسه، ص 166.

الدولي والتي أخذت به جمعية القانون الدولي في العديد من القرارات والتوصيات التي أصدرتها اللجنة التي تشكلها جماعة لبحث استخدام مياه الأنهار الدولية.¹ لا شك في وجود فارق بين حسن النية وعدم التعسف في استخدام الحق، فالأول مفترض بطبعه إلى أن يثبت العكس وفي القول بغير ذلك يعني أننا نقر للدول بان تمارس حقوقها في صورة مطلقة دون أي قيود تضبط الممارسة وهذا ما يؤدي في نهاية المطاف بالقانون الدولي إلى الفناء ال محالة، أما الثاني فال يفترض في أصله فالدولة تتمتع بالحقوق وتحمل بالالتزامات الناجمة عن إبرام معاهدة ما.²

كما أن بعض الفقه يؤكد على صالحية مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق لتأسيس المسؤولية الدولية عن مخالفة الالتزام الدولي بعدم تلويث البيئة بالنفايات الخطرة، وذلك يكون للمضرور من تلك النفايات استعمال هذا المبدأ لإقامة دعوة المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن النفايات الخطرة لما فيها الأضرار الناتجة عن التلوث النفطي باعتبار أن هذا الأخير من المبادئ العامة للقانون والمعترف بها، وفقا المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية كما انه منصوص عليه في اغلب النظم القانونية الداخلية.³

أولا: الفريق المؤيد لنقل مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق إلى العلاقات الدولية:

فقد أيد فريق من الفقهاء هذا المبدأ ويأتي على رأس هؤلاء الفقيه Politis وهو أول من نادى بهذا المبدأ حيث أنه شجب إستعمال الحقوق بصورة تضر بالآخرين وأكد أن الحريات المعترف بها للدول شأنها شأن حريات الأفراد، لن تكون ممارستها مشروعة إلا في خدمة البيئة التي تأكدت فيها هذه الحريات، ولكي تكون ممارستها مشروعة يجب

¹- مخانشة محمد رضا، مسيود فيراس ضياء الدين، حماية الدولية للبيئة البحر، مذكرة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، السنة الجامعية: 2024/ 2025، ص 21.

²- يوسف معلم، "المسؤولية الدولية بدون ضرر حالة الضرر البيئي"، أطروحة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري قسنطينة، الجزائر، 2009، ص 69.

³- المرجع نفسه، ص 69.

أن تتوافق مع هدفها الإجتماعي، وتبعاً لذلك لا يوجد سبب من ناحية المبدأ يحول دون إمتداد نظرية عدم التعسف في استعمال الحق إلى العلاقات الدولية.

إن اصطلاح التعسف في استعمال Abus de droit يتضمن بعض القيود على ممارسة الشخص لحقه، ومن ناحية مبدئية يمكن القول بأنه يكمن في حظر استعمال الحق بطريقة ينتج عنها ضرر للغير، أو لتحقيق هدف مغاير غير الذي وجد الحق من أجله ويذهب آخر إلى القول بأن " مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق يعد تأكيداً لمبدأ حسن النية في ممارسة الحقوق الدولية¹.

ثانياً: الفريق المعارض لنقل مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق إلى مجال العلاقات الدولية:

يعارض فريقاً من الفقه تطبيق هذا المبدأ في نطاق القانون الدولي، فنجد القاضي Anzilotti حيث يقرر في قضية " شركة كهرباء صوفيا وبلغاريا" أن نظرية عدم التعسف في استعمال الحق دقيقة للغاية، وأني أتردد كثيراً في تطبيقها في مجال القضاء الملزم للمحكمة، وأن حكومة بلغاريا لها كلما الحق في الانسحاب من المعاهدة وهي وحدها التي تقدر مدى ملائمة أو ضرورة هذا الانسحاب من عدمه.

ويرى بعض الفقهاء أن الدولة تسأل عن مباشرتها لحقوقها بطريقة تعسفية كما لو كان ذلك بقصد الإضرار بالدول الأجنبية أو بالأجانب أو كانت الفائدة المطلقة التي تنتج عن استعمال الحق لا يكن مقارنتها بالأضرار التي تلحق بالغير.²

المطلب الثاني: المبادئ الحديثة.

مع تطور القانون الدولي البيئي وظهور تحديات بيئية جديدة تتطلب حلولاً قانونية أكثر مرونة وفعالية، برزت مجموعة من المبادئ الحديثة التي توسع وتكمل المبادئ التقليدية في تحميل المسؤولية الدولية للدول عن الأضرار البيئية. هذه المبادئ تعكس

¹ - علواني مبارك، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، المرجع السابق، ص 47.

² - علواني مبارك، المرجع السابق، ص 48.

الوعي الدولي المتزايد بأهمية حماية البيئة وتفعيل آليات المسؤولية بمزيد من الحزم والواقعية.

فلقد عرف القانون الدولي للبيئة منذ إنعقاد مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية بريو في 1992، تطورات كبيرة نتجت عن تنوع الأنشطة البشرية والتقدم التكنولوجي الذي رافق هذه الأنشطة، حيث تم وضع مبادئ جديدة رئيسية وردت في إعلان ريو، تهدف إلى توجيه وتنظيم هذه الأنشطة في اتجاه حماية البيئة بصورة فعالة، حيث تقتصر دراستنا على بعض المبادئ الحديثة وهي: مبدأ الوقاية (فرع أول) مبدأ الحيطة (فرع ثاني)، مبدأ الملوث الدافع (فرع ثالث).

الفرع الأول: مبدأ الحيطة.

قصد لغويا بالحيطة أو الاحتياط، تلك التدابير المتخذة لاستدراك أو تجنب الضرر والحد من آثاره المحتملة، هو قبل كل شيء تصرف أخلاقي يهدف إلى احترام وحماية البيئة¹.

يُعتبر مبدأ الحيطة من الركائز الأساسية في القانون الدولي البيئي، إذ يقوم على ضرورة اتخاذ تدابير احترازية لمواجهة المخاطر البيئية المحتملة حتى في حالة غياب دليل علمي قاطع.

ارتبط ظهور مبدأ الحيطة وتدويله بمؤتمر قمة الأرض الذي عقد في ريو دي جانيرو في 13 حزيران/يونيو 1992، وهو مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية، حيث نص في المبدأ الخامس عشر على أن: "من أجل حماية البيئة، تتخذ الدول على نطاق واسع تدابير احتياطية حسب قدراتها، وفي حالة ظهور أخطار ضرر جسيم أو

¹ - فريدة تكارلي، مبدأ الحيطة في القانون الدولي للبيئة، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة بن عكنون، السنة 2006، ص 53.

أخطار ضرر لا سبيل إلى عكس اتجاهه، لا يستخدم الافتقار إلى اليقين العلمي الكامل سبب لتأجيل اتخاذ تدابير تتسم بفعالية التكاليف لمنع تدهور البيئة".¹

لقد لقي مبدأ الحيطة اهتماما كبيرا في مجال حماية البيئة وذلك منذ أن توأطن الإنسان لحدود معرفته، والأخطار والتهديدات التي قد يلحقها ببيئته. فظهر المبدأ في الثمانينات بمناسبة مناقشات حول المشاكل الدولية لمبيئة².

يعكس هذا المبدأ تحولاً نوعياً من النهج التقليدي، الذي كان يقتصر على معالجة الأضرار بعد وقوعها، إلى نهج استباقي يهدف إلى منع حدوث الأضرار البيئية من الأساس.

وقد تم تكريس هذا المبدأ في العديد من الصكوك الدولية، أبرزها إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية لعام 1992 الذي نص على أن "غياب اليقين العلمي الكامل لا ينبغي أن يكون سبباً لتأجيل التدابير الفعالة لمنع التدهور البيئي الخطير أو غير القابل للعلاج".³

ويكتسي هذا المبدأ أهمية خاصة في مواجهة التحديات البيئية العالمية مثل التغير المناخي، فقدان التنوع البيولوجي والتلوث الكيميائي، حيث قد تكون الأضرار الناجمة غير قابلة للتعويض أو الإصلاح.⁴

وقد اعتبر الفقه أن هذا المبدأ أصبح جزءاً من الأعراف الدولية المستقرة، وأداة أساسية لتحقيق العدالة البيئية بين الأجيال. غير أن تطبيقه يثير جدلاً واسعاً حول التوازن بين حماية البيئة وضمان متطلبات التنمية الاقتصادية، إذ يُنظر إليه أحياناً كعائق أمام الابتكار أو الاستثمار في بعض القطاعات. ومع ذلك، يبقى هذا المبدأ أحد أعمدة القانون

¹- حمزة عبد الله ومحمد حبيب، المرجع السابق، ص 176.

²- بوالقرقر كريمة، مبدأ الحيطة وتطبيقاته في مجال حماية البيئة، مذكرة الماستر، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، السنة جوان 2017، ص 05.

³- فريدي كريمة، عميري مختارية، المرجع السابق، ص 47.

⁴- المرجع نفسه، الصفحة نفسها.

الدولي البيئي المعاصر، لما يوفره من إطار وقائي واستباقي في التعامل مع المخاطر البيئية. ويمكن تلخيص المبدأ في أنه: "يجب اتخاذ تدابير عندما يكون هناك سبب كاف للاعتقاد بأن نشاطا ما أو منتجا معينا قد يسبب أضرار خطيرة لا رجعة فيها على الصحة أو البيئة. وقد تشمل هذه التدابير في حالة النشاط، التقليل منه أو وقفه، أما في حالة وجود المنتج الملوث، فإن التدابير تشمل حظر هذا المنتج، حتى وإن لم يكن هناك دليل صريح يثبت وجود علاقة سببية بين النشاط الملوث أو المنتج، والعواقب التي لا تدع مجالا للشك".¹

أولاً: التكريس الدولي لمبدأ الحيطة.

1- في الإتفاقيات الدولية:

بدأ الإهتمام بالمبدأ منذ السبعينات، حيث جلب الباحثون آنذاك الإنتباه حول مشكلة إستنفاد طبقة الأوزون على مستوى الستراتوسفير. وهذا الإستنفاد راجع بالدرجة الأولى للإستعمال الصناعي المفرط لبعض المواد، كالغازات الكلورية الفلورية الكربونية. فالإتفاقية حول التلوث الجوي عن بعد، المتبناة بجنيف بتاريخ 13 نوفمبر 1979 من طرف اللجنة الإقتصادية للأمم المتحدة لأوروبا، كانت قد كرست المبدأ قبل تطبيقه. تم إدراج مبدأ الحيطة في قانون الجماعة الأوروبية، عند طريق معاهدة الوحدة الأوروبية الموقع عليها بما سنتريشتف، في فيفري، 1992 حيث تنص الفقرة الثانية من المادة 130 على أن سياسة الجماعة في ميدان البيئة، هي مؤسسة لا سيما على مبدأ الحيطة.²

ثانياً: نطاق تطبيق مبدأ الحيطة:

يظهر مبدأ الحيطة شروطاً دائمة، خاصة بتطبيقه، ورغم وجود صيغ وعبارات متعددة، إلا أن العناصر متواجدة بصفة مماثلة ضمن مختلف الإتفاقيات، وبمجرد توافر

¹ - نعيمة، عمارة، الاتجاه نحو التأسيس للمسؤولية المدنية على أساس مبدأ الحيطة، مجلة دفاتر السياسة والقانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ورقلة، العدد 13، سنة 2013، ص 180.

² - بوالقرقر كريمة، المرجع السابق، ص 07.

هذه الشروط، يظهر المبدأ مختلف وجهاته وذلك بفرض على الأطراف المتعاقدة، التزامات متفاوتة الدرجة.

فتطبيق المبدأ، يبدأ سريانه عند اجتماع شروطه الثلاثة من غياب اليقين العلمي واحتمال حدوث الخطر وأخيرا مدى خطورة وجسامة هذا الأخير فهذه الخطورة هي التي تبرر العمل الفوري، المتمثل في أخذ التدابير الحمائية، دون إنتظار الحصول على اليقين بأن النشاط المزمع القيام به لن يخلف أضرارا على البيئة والصحة الإنسانية.

ثالثا: آليات تطبيق مبدأ الحيطة.

فهذا المبدأ يعد خاصية أساسية تم تكريسه في التشريع الجزائري ضمن مجال حماية العمال من أخطار الإشعاعات الأيونية.¹ وبالضبط في م السادسة من المرسوم رقم 054-42 بقولها يجب على كل مشغل يملك مصدر إشعاعات أيونية أو أجهزة تتولد منها تلك الإشعاعات أن يحيط هذا المصدر أو هذه الأجهزة بمنطقة تدعى "منطقة مراقبة" تشمل أجزاء منشآت الورشة أو المؤسسة التي يمكن أن يتلقى العمال فيها كميات تعادل الجرعة التي تفوق حدود الجرعة المنصوص عليها في م الرابعة من هذا المرسوم بالنسبة إلى عمال الفئة -أ.-.

الفرع الثاني: مبدأ الوقاية.

لا شك أن مكافحة التلوث يمثل أولوية كبيرة للمجتمع الدولي، لا سبيل إلى إنكارها وذلك على أساس أن منع الضرر قبل حدوثه أفضل من تركه يقع ثم التعامل معه. إذ أن منع الضرر في حقيقة الأمر يكون أقل تكلفة من تكاليف إصلاحه إذا ما حدث. فهذا المبدأ يعطي الأفضلية في إدارة البيئة للتخلص من الأضرار البيئية أو خفضها قبل حدوثها.

¹ - المرسوم التنفيذي رقم 132.86 المؤرخ في 1986/05/27 م ولاسيما م 6 منه المحدد لقواعد حماية العمال من أخطار الإشعاعات النووية المتعلقة بمراقبة حيازة المواد الإشعاعية والأجهزة التي تتولد عنها إشعاعات أيونية واستعمالها، ج.ر.ج.ع. رقم 22 المؤرخة في 28 ماي 1986، ص 870.

إن تنفيذ مبدأ الوقاية ينبغي أن يسمح بتفادي كل مساس بالبيئة، أو على الأقل الحد من الآثار السلبية، كما يتم اللجوء إلى مبدأ الوقاية عندما يكون الخطر معرف ولا جدال فيه.

ويرتبط مبدأ الوقاية بعدة مبادئ أخرى، فهو من جهة يرتبط بالتعاون والتضامن الدولي، ومن جهة أخرى يرتبط كذلك بمبدأ الإلتزام العام بعدم إحداث أضرار للبيئة في دولة أخرى، والذي يعد تطبيقاً للمبدأ العام في القانون الدولي وهو عدم الإضرار بالغير³. ومفهوم التعاون لمنع الضرر البيئي لا يقل أهمية عن مفهوم الإصلاح أو التعويض، ذلك أن سياسة السعي فإنقراض بعض الكائنات الحية، أو إتلاف مزارع جراء التلوث هي أضرار يتعذر فيها إعادة الحال إلى ما كان عليه، لذا تصبح مسألة منع الضرر البيئي والتعاون بين الدول واجبا أساسيا على أساس مبدأ " الوقاية خير من العلاج".

كما جعل قانون البيئة الجزائري من مبدأ الوقاية أحد أهم المبادئ التي تقوم عليها حماية البيئة¹، إذا جعل من الوقاية من كل أشكال التلوث والأضرار الملحق بها أحد أهداف القانون².

أولاً: الجوانب المختلفة للمبدأ:

يأخذ مبدأ الوقاية أشكال مختلفة، باعتبار أن كل الصكوك القانونية المتعلقة بالبيئة لها آثار وقائية. ففي الواقع، لم يتوقف تأثير الوقاية على الصكوك القانونية، التي لها في الأصل لها دور توزيعي، كما هو الحال بالنسبة لنظام المسؤولية الموضوعية أو الضريبة البيئية التي تهيأ على نحو متزايد من أجل الزيادة في الوقاية. وبالتالي، إذا كانت المسؤولية المدنية في الأصل هي الوظيفة الوحيدة لتعويض الضحايا عن الأضرار التي تلحق بهم، فإن ملاءمة العناصر المختلفة للمسؤولية الثابتة، خاصة في غياب الخطأ من قبل مرتكب الضرر، فهذا يعزز إلى حد كبير الطابع الوقائي للمسؤولية المدنية البيئية. ونفس الشيء

¹ - أنظر المادة 3 فقرة 3 من القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

² - أنظر المادة 2 فقرة 3، المرجع السابق.

بالنسبة للرسوم البيئية، التي هي من حيث المبدأ توجه لتزويد السلطات العامة بالموارد المالية الضرورية لإصلاح الأضرار الناجمة عن التلوث المرخص به، والزيادة الملحوظة في نسبة الرسوم فهي إنما لتشجع الملوث للحد من التصريفات.

ثانياً: التكريس الدولي لمبدأ الوقاية.

يُقصد بالتكريس الدولي لمبدأ الوقاية (Principle of Prevention) إقرار المجتمع الدولي بضرورة درء الأخطار البيئية قبل وقوعها، حيث يُلزم هذا المبدأ الدول باتخاذ تدابير استباقية لمنع أي تدهور محتمل للبيئة وإزالة أسبابه، ليصبح بذلك أحد الركائز الأساسية الموجهة لسياسات حماية البيئة عالمياً

1- في الإتفاقيات الدولية :

ورد النص على مبدأ الوقاية في عدد كبير من الإتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة، نذكر منها إتفاقية لندن لعام 1972 بشأن الوقاية من تلوث البحار النجم عن إلقاء النفايات، وإتفاقية باريس المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث من المصادر البرية لعام 1974 هذه الأخيرة دعت إلى ضرورة إتخاذ الإجراءات لحظر تصريف الملوثات من مصادر برية في البيئة البحرية، كما وضعت المعايير والإحتياجات، التي يجب إتخاذها لمكافحة التلوث¹. وإتفاقية إسبو المتعلقة بتقييم الأثر البيئي في إطار عبر حدودي لعام 1991.²

2- في القضاء الدولي:

مفهوم مبدأ الوقاية في القانون الدولي البيئي تطور بشكل ملحوظ على مر السنين، وتجلّى هذا التطور في العديد من الاتفاقيات البيئية الدولية التي أبرمت لمعالجة القضايا

¹ - إتفاقية باريس المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث من المصادر البرية، المعتمدة في 04 جوان 1974 حيث نصت المادة 13 على "تتعهد الدول الأطراف باتخاذ الاجراءات الملائمة لمكافحة التلوث من مصادر برية والعمل على إزالة وتخفيض التلوث من هذه المصادر".

² - إتفاقية إسبو المتعلقة بتقييم الأثر البيئي في إطار عبر حدودي لعام، المعتمدة في إسبو (فنلندا) في 25 فبراير 1991 حيث نصت المادة 2 على " تتخذ الأطراف منفردة أو مجتمعة جميع التدابير المناسبة والفعالة لمنع أو خفض السيطرة على الإثثار الضارة العابرة للحدود"

البيئية العالمية. سنستعرض في هذا القسم تطور هذا المفهوم وكيفية دمجها في النصوص القانونية عبر مجموعة من المعاهدات والاتفاقيات الدولية الكبرى، مما عزز دوره كأداة أساسية في حماية البيئة.¹

مبدأ الوقاية في القانون الدولي البيئي يعكس تحولاً في الفكر البيئي، حيث يركز على التحرك الاستباقية لحماية البيئة من المخاطر المحتملة التي قد تؤدي إلى تدهورها. يظهر هذا المبدأ في العديد من الاتفاقيات الدولية، والتي تهدف إلى حماية البيئة من التلوث والتدهور قبل وقوع الأضرار. الأساس القانوني لهذا المبدأ يعتمد على مجموعة من القواعد القانونية الدولية التي تشكل الإطار الذي يوجه الدول والمنظمات الدولية نحو اتخاذ إجراءات وقائية للحفاظ على البيئة.²

لتنفيذ مبدأ الوقاية، فإنه ينبغي إجراء دراسة مدى التأثير على البيئة، حيث تعتبر هذه الدراسة ضرورية قبل الشروع في إنجاز أي مشروع مهما كانت طبيعته.

الفرع الثالث: مبدأ الملوث الدافع.

ينص مبدأ "الملوث يدفع" على أن يتحمل الملوث تكاليف الإجراءات اللازمة لتخفيف التلوث، وفقاً لمدى الضرر الذي يلحق بالمجتمع أو تجاوز المستوى المقبول للتلوث.

يُعتبر هذا المبدأ من المبادئ الأساسية في القانون الدولي البيئي، ويساهم في تحقيق العدالة البيئية. وقد تم التأكيد على هذا المبدأ في معجم مصطلحات الإحصاءات البيئية للأمم المتحدة.

يُعتبر هذا المبدأ أداة فعالة في تحفيز الملوثين على تقليل التلوث، حيث يُلزمهم بتحمل تكاليف الأضرار البيئية الناجمة عن أنشطتهم، إذ يساهم هذا المبدأ في تحقيق العدالة البيئية، حيث يتحمل الملوث تكاليف الأضرار بدلاً من تحميل المجتمع هذه التكاليف. ومع

¹ - كرار حيدر سهر سلطان، الأساس القانوني مبدأ الوقاية في القانون الدولي البيئي، مجلة الجامعة العراقية، المجلد 73، العدد 7، السنة 2025، ص 05.

² - كرار حيدر سهر سلطان، المرجع السابق، ص 06.

ذلك، يواجه تطبيق هذا المبدأ تحديات تتعلق بتحديد المسؤولية بدقة وتقدير الأضرار البيئية بدقة.¹

وقد ورد النص على هذا المبدأ في عدد من الوثائق الدولية، باعتباره مبدأً توجيهياً وإلزامياً، فقد نص المبدأ (16) من إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية لسنة 1992 على أنه: ينبغي أن تسعى السلطات الوطنية إلى تشجيع الوفاء بالتكاليف البيئية داخلياً، واستخدام الأدوات الاقتصادية، آخذة في الحسبان المنهج القاضي بأن يكون المسؤول عن التلوث هو الذي يتحمل – من حيث المبدأ – تكلفة التلوث، مع إبلاء المراعاة على النحو الواجب للصالح العام، دون الإخلال بالتجارة والاستثمار الدوليين.

كما أكد المبدأ (13) من الإعلان ذاته على ضرورة "إرساء قانون دولي يحدد المسؤوليات والتعويضات عن الأضرار البيئية"، في إشارة صريحة إلى ضرورة تفعيل مبدأ المسؤولية البيئية كأحد أعمدة الحوكمة البيئية العالمية.²

يعد مبدأ "الملوث الدافع" أحد المبادئ المحورية في القانون الدولي البيئي المعاصر، ويقضي بأن يتحمل الشخص سواء كان فرداً، أو مؤسسة، أو دولة – المسؤول عن النشاط المحدث من آثاره، أو إصلاح الأضرار الناتجة عنه. ويهدف هذا المبدأ إلى تحميل الجهة المسببة للتلوث العبء المالي المترتب على معالجة التدهور البيئي، وبالتالي فإن هذا المبدأ يشكل انتقالاً مهماً من فكرة "الحرية المطلقة في استغلال الموارد" إلى مبدأ تحمل التكاليف البيئية بشكل عادل وفعال.³

ظهر مبدأ الملوث الدافع لأول مرة في إطار منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية سنة 1972 كمبدأ اقتصادي، وبعدها تطور في التسعينات ليصبح مبدأً قانونياً معترف به على مستوى العالم. وهذا راجع من خلال إعلان ريو دي جانيرو سنة 1992.⁴

¹- فريدي كريمة، عميري مختارية، المرجع السابق، ص 48.

²- حمزة عبد الله ومحمد حبيب، المرجع السابق، ص 475.

³- المرجع نفسه، ص 476.

⁴- لعرج كمال فريد، دور مبدأ الملوث الدافع في حماية البيئة، مذكرة ماستر، المركز الجامعي مغنية، السنة الجامعية

2024/2023، ص 12.

أولاً: محتوى المبدأ.

إنّقل مبدأ الملوث الدافع تدريجياً من مجال النوايا الحسنة والتفسير الفقهي، إلى مرجع للمشرعين، وكآلية محفزة للمحاكم للإستدلال به في حل مثل هذه القضايا. ظهر مبدأ الملوث الدافع رسمياً وللمرة الأولى في توصية منظمة التنمية والتعاون الاقتصادية OCDE الصادرة في 21 ماي 1812 حول " المبادئ التوجيهية المتعلقة بالجوانب الاقتصادية والسياسية للبيئة على المستوى الدولي، واقتصر المبدأ على معالجة إسناد تكاليف التدابير المتعلقة بمنع ومكافحة التلوث.

هذا المبدأ فهو يعتبر من احد أهم المبادئ الأكثر انتشاراً وتداولاً في ميدان حمايه البيئة مقابل ما يقرره من عقوبات مباشرة على كل من يكون سبباً في التلوث فهو شكل بشكل عام يعرف من الناحية الاقتصادية على انه "مفهوم اقتصادي نعني به أن السلع أو الخدمات المعروضة في السوق يجب ان تعكس كلفة المواد المستعملة بما في ذلك المواد البيئية اذ أن إلقاء النفايات الملوثة في الهواء او المياه او التربة هو نوع من استعمال هذه الموارد ضمن عوامل الانتاج ويؤدي عدم دفع استخدام هذه الموارد البيئية التي تدخل ضمن عوامل الإنتاج إلى هدرها و تحطيمها ومن ثم القضاء عليها¹."

كما يعرف البعض انه مبدأ يهدف الى الأخذ في الحسبان المصاريف الخارجية التي تكون من طرف الفاعلين أو العون الاقتصادي للمشاركة في الاعتداءات البيئية المترتبة عن أعمالهم سواء تعلق هذا الامر بالأعمال العمومية أو الخاصة أو المؤسسات على مستوى الفردي أو العائلي أو الشخصي².

ثانياً: الاعتراف بالمبدأ:

ورد مبدأ الملوث الدافع في العديد من الاتفاقيات الدولية، وتعتبر اتفاقية لندن المتعلقة بمنع التلوث الناجم عن إغراق النفايات المبرمة في 15 فبراير 1972 المعدلة

¹ - قويدر رابحي، القانون الدولي للبيئة المفهوم والتطور، مجلة الواحات والدراسات، المركز الجامعي غرداية، العدد

5، الجزائر، السنة 2009، ص 197 .

² - لعرج كمال فريد، المرجع السابق، ص 14.

بيروتوكول لندن في 07 نوفمبر 1996 أول اتفاقية دولية أوردت المبدأ، ثم بدأ الاعتراف به يتوسع إلى اتفاقيات دولية أخرى منها اتفاقية لندن المتعلقة في التعاون في مجال التلوث بالنفط المبرمة في 30 نوفمبر 1990 واتفاقية هلسنكي لحماية بحر البلطيق المبرمة في 02 أبريل 1992 و اتفاقية حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية في البحر الأبيض المتوسط المبرمة في 10 جوان 1995 في الفقرة الرابعة من المادة الثالثة، والبروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية المبرم في 07 مارس 1996 وغيرها.

أقرت الاتفاقيات الدولية "مبدأ الملوث الدافع" في العديد من النصوص المتعلقة بحماية البيئة من التلوث، حيث حملت كل من كان سببا في تلوث البيئة مسؤولية كل الأعباء اللازمة لمنع هذا التلوث، و كذلك التكاليف الناجمة عن الخسائر.

حيث نصت اتفاقية 2001 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن اضرار التلوث بوقود السفن الزيتي، بموجب المادة 03 الفقرة الأولى على ما يلي: "يكون مالك السفينة في وقت وقوع الحادث مسؤولا عن أي ضرر تلوث ناجم عن تسرب زيت الوقود من السفينة..." الى لن المشرع الدولي يحمل مالك السفينة مسؤولية حادث التلوث إذا ثبت ان السبب في وقوع الحادث هو تسرب الوقود الزيتي من السفينة. كما تعتبر أيضا اتفاقية ستوكهولم لسنة 2001 المتعلقة بالملوثات العضوية من أحدث الاتفاقيات التي اقرت "مبدأ الملوث الدافع" حيث عقدت هذه الاتفاقية في مدينة ستوكهولم في شهر ماي 2001.¹

ثالثا: وظائف مبدأ الملوث الدافع:

حسب الأستاذ N.de Sadeleer " " يؤدي مبدأ الملوث الدافع أربع وظائف هي: (أ) **وظيفة تنظيم المنافسة:** ربطت منظمة التنمية والتعاون الاقتصادي منذ بداية السبعينيات مبدأ الملوث الدافع، مع منع الحكومات تقديم المساعدات لتمويل الاستثمارات المتعلقة بمكافحة التلوث، لتفادي الإضرار بنظام المنافسة، ومعنى هذا أن المؤسسات لا

¹ - سمية بلمرابط، كمال حدوم، مبدأ الملوث الدافع كآلية لتعزيز الحماية عن اضرار التلوث البيئي، مجلة الاجتهاد القضائي، المجلد 13، العدد 01، السنة مارس 2021، ص 688.

يمكنها الاستفادة من مساعدات الدولة لكي تمتثل للتشريعات البيئية، ولم تسمح المنظمة بالاستثناءات إلا في حالات محصورة جدا وتحت شروط خاصة. وحدد الإطار الجماعي الحالات والشروط التي يمكن فيها للدولة تقديم مساعدات، تكون ضرورية لحماية البيئة، دون أن يكون لها تأثير على نظام المنافسة.

(ب) الوظيفة التقييدية: يجب على الملوثين التنازل عن جزء من أرباحهم، عن طريق فرض الرسوم للسلطات العامة، التي تستخدمها في وقت لاحق في مكافحة التلوث. وينبغي توخي الحذر عند تطبيق المبدأ من الانحراف عن الهدف من المبدأ، ويتحول إلى مبدأ: "أنا أدفع إذن ألوث" والذي من شأنه أن يتحول من "مبدأ الملوث الدافع" إلى "مبدأ الدافع الملوث"، ومن هذا المنظور يصبح مبدأ الملوث الدافع مجرد من كل الآثار الوقائية التي يهدف إليها. لذا يجب الجمع بين هذا المبدأ ومبدأ الوقاية المنصوص عليه في الاتفاقية الإطار.

(ج) الوظيفة الوقائية: يهدف مبدأ الملوث الدافع إلى تشجيع الملوث في حد ذاته على اتخاذ التدابير الضرورية لخفض التلوث. وهذه الوظيفة الوقائية ينبغي أن تقتصر بالوظيفة التقييدية، من أجل فرض مستحقات أعلى من تكاليف التدابير الوقائية، وهذا سيشجع الملوث على إتخاذ تدابير وقائية بدلا من دفع مستحقات التلوث. وبتعبير آخر فإن الهدف من ذلك هو إتباع سياسة لخفض التلوث عن طريق تشجيع الملوثين لخفض انبعاث الملوثات بدلا من قبول دفع المستحقات¹.

(د) الوظيفة العلاجية: مهما تكن نوعية التدابير المتخذة كإجراء وقائي، فيكون دائما هناك أضرار تختلف درجاتها، لذلك فإنه يبدو من المناسب أن مبدأ الملوث الدافع يستطيع التكفل بأضرار النفايات، التي تنشأ أصلا من الحد الذي تضعه السلطات، وتعتبر المسؤولية المدنية في هذا الصدد، الأرضية الخصبة المناسبة التي تشجع ظهور البعد العلاجي للمبدأ، وفي هذا الصدد يعتبر الكتاب الأبيض حول المسؤولية البيئية أن "

¹- بصيص الطيب، لز هاري محمد، مبدأ الملوث الدافع في القانون الدولي للبيئة، مذكرة الماستر، جامعة عمار ثلجي،

الاعواط، السنة الجامعية 2018-2019، ص 41.

المسؤولية المدنية تشمل مبدأ الملوث الدافع، لأنها تسمح للمسؤول عن التلوث بدفع تكاليف الأضرار الناتجة". وفي التعليمات الصادرة عن اللجنة الأوروبية في 21 أبريل 2004 بشأن المسؤولية البيئية فيما يتعلق بمنع ومعالجة الأضرار البيئية، كرست المبدأ، حيث نصت بأن التعليمات " تهدف إلى وضع إطار للمسؤولية مؤسس على مبدأ الملوث الدافع، لمنع ومعالجة الأضرار البيئية¹."

¹ - بصيص الطيب، لزهاري محمد، المرجع السابق، ص 41.

المبحث الثاني: الالتزام بحماية البيئة البحرية من التلوث بالمواد الخطرة.

تعتبر البيئة البحرية وسيلة من وسائل توطيد العلاقات بين الدول، وفي نفس الوقت اقتصادي هام في مجال تبادل السلع بواسطة السفن التي تمر عبر مختلف بحار مركز العالم. لكن بعد التقدم العلمي والتكنولوجي السريع إرتفعت حركة الناقلات التي سببت اضطرابا واضحا في البيئة البحرية. مما إستدعى حتما تدخل المجتمع الدولي عن طريق وضع مجموعة من القواعد الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية.

فمن المنظمات التي جاءت لتكريس هذه الحماية نجد المنظمة البحرية الدولية التي أبرمت في سنة 1985م وهي مختصة بموضوع التلوث البحري الناتج عن ناقلات النفط. فهذه المنظمة تعد بمثابة الجهاز التنفيذي لأغلب الإتفاقيات الدولية لمنع تلوث البيئة البحرية وإيجاد حلول لمشكل التلوث الذي يمس كل بحار العالم.¹

ومن الإتفاقيات التي أقرتها المنظمة البحرية الدولية نجد البحار لعام 1954م، الإتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري من السفن لسنة 1973م، الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية للأضرار الناتجة عن التلوث بالزيت لعام 1969م، الإتفاقية وحين والمتعلقة بالمعايير المحددة لتدريب الملاحين ومنحهم الشهادات لعام 1978م.

وكذلك الإتفاقية الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالنفط لسنة 1971م.²

ويركز هذا المبحث على تناول هذه الالتزامات من خلال مطلبين رئيسيين: المطلب الأول: الالتزام في الإتفاقيات الدولية، المطلب الثاني: الالتزام بحماية البيئة البحرية من التلوث بالمواد الخطرة في التشريع الجزائري.

¹ اقوجيل ليديّة، عبد المومن حياة، حماية البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث، مذكرة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري -تيزي وزو-، السنة الجامعية: 2014/2015، ص 34.

² عبد الرحمان صلاح الحديثي، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، السنة 2010، ص 119-120.

المطلب الأول: في الاتفاقيات الدولية.

يقصد بالاتفاقيات الدولية العامة تلك الإتفاقيات التي تحتوي على قواعد قانونية تهدف إلى تنظيم حماية البيئة البحرية من التلوث بكافة مصادره، وهذا الحكم ينطبق على إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث .

ولكن عمومية هذه الإتفاقية لا تقتصر فقط على جانب مصادر تلوث البيئة البحرية، وهذا ما ينطبق على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م¹ ولهذا الغرض سنعرض في هذا المطلب الى الالتزام بحماية البيئة البحرية من التلوث بالمواد الخطرة في الاتفاقيات الدولية ففي الفرض الأول سوف يكون حديثنا عن بعض اتفاقية قانون البحار، فضلا عن بيان هاته الالتزامات في اتفاقية نقل المواد الخطرة والضارة (HNS) لعام 2010.

الفرع الأول: في اتفاقية قانون البحار.

تُعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) المعاهدة الدولية الشاملة المبرمة عام 1982، والتي تُنظم كافة الأنشطة والملاحة في المحيطات والبحار. تُعرف أيضاً باسم "دستور المحيطات"، حيث تضع إطاراً قانونياً يوازن بين سيادة الدول ومصالحها، وتُدار من قبل المحكمة الدولية لقانون البحار.

أولاً: اتفاقية لندن لمنع التلوث بزيوت البترول في البحار عام 1954

بناء على مناقشات المجلس الاقتصادي و الإجتماعي التابع للأمم المتحدة لسنة 1950م حول إرتفاع الحوادث البحرية بسبب البترول الناتج عن السفن، إنعقد مؤتمر دولي في لندن في الفترة الممتدة بين 26 أفريل و 12 ماي من سنة 1954م، من أجل إيجاد حلول لمشكلة التلوث البحري بالبترول، بحيث حضر في هذا المؤتمر 31 دولة، و نتج عنه إبرام إتفاقية لندن في 12 ماي 1954م، و دخلت حيز النفاذ في 26 جويلية 1958م دون نسيان أن هذه الإتفاقية عالمية خاصة لمنع تلوث البحر بالبترول.

¹ - أحمد أبو الوفا القانون الدولي للبحار، على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، دار النهضة العربية القاهرة، 2006، ص 50.

برزت الجهود الرامية إلى مكافحة التلوث البحري أثناء الخمسينيات، فكانت اتفاقية لندن عام 1954 لمنع التلوث البحار بالنفط أول خطوة بهذا الاتجاه. فعل أثر مناقشة المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة عام 1950 حول تزايد حالات التلوث البحري الناشئ عن تفريغ البترول من السفن وغيرها، انعقد في لندن، مؤتمر دولي لعلاج مشكلة تلوث البيئة البحرية بالبترول¹. وتهدف هذه الاتفاقية وتعديلاتها المتلاحقة إلى مكافحة التلوث البحري بزيوت البترول وذلك بتحديد مناطق معينة يحظر التصريف العمدي للزيت ومخلفاته فيها. وأهم ما جاء في هذه الاتفاقية:

- تسري أحكام هذه الاتفاقية على السفن المسجلة في إقليم أي من الدول الموقعة، كما تسري على سفن الدول غير الموقعة بشرط ألا تقل حمولتها عن 150 طن .
- وضعت هذه الاتفاقية قواعد موضوعية بخصوص تفريغ البترول في مياه البحر و شروطه، و قررت أن أي تفريغ على خلاف أحكامها يعد جريمة يعاقب عليها القانون وفقا لقانون دولة الإقليم الذي حدث فيه التفريغ، أو قانون دولة العلم.
- السفن التي يكون اتساعها < 500 طن، يمنع عليها الرمي في المناطق المحددة في الاتفاقية حسب نسب محددة.

- السفن الأخرى يطبق عليها نفس المبدأ الى غاية مرور 3 سنوات.²
- تحديد حجم الصهاريج بالنسبة لناقلات البترول من أجل إنقاص حجم البترول من أجل إنخفاض حجم البترول المحتمل تسربه إلى البحر. فهدف هذه الإتفاقية يتمثل أساسا في منع تلوث البحار الناتج عن التفريغ العمدي من قبل السفن في مناطق محددة

¹- نجلاء لعوامر، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، مذكرة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر – بسكرة، السنة الجامعية 2017/2018، ص 51.

²- زهور زيتوني، الجزائر ومدى ادماج الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية في قانونها الداخلي، مذكرة الماجستير، تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر كلية الحقوق والعلوم الادارية. بن عكنون، 2002/2003، ص 41.

بالذات، إذ ينطبق هذا الخطر على السفن البحرية المسجلة في كافة الدول الأطراف وأيضا على السفن غير المسجلة التي تحمل جنسية أحد الأطراف في الإتفاقية. ويبقى هدف هذه الاتفاقية هو مكافحة التلوث البحري بزيوت البترول، وذلك من خلال تحديد مناطق معينة يمنع التصريف العمدي للزيت فيها. وهذا يمكن القول أن إتفاقية لندن لعام 1954م، تعتبر من أهم الإتفاقيات الدولية كون أن قواعدها المتعلقة بحماية البيئة البحرية جاءت صارمة كما أنها فرضت إلتزامات ردعية على عاتق الدول الأطراف، فيرتب على مخالفة أحكامها، عقوبات و مخالفات هذا من جهة و من جهة أخرى نجد ان الإتفاقية فشلت و لم تنجح، لأن معظم الدول أهملت تنفيذ واجباتها و هذا راجع إلى نقص الإمكانيات المالية لديها. إضافة إلى ذلك يمكن القول إن هذه الإتفاقية أصبحت لا تستطيع مقاومة النمو الكبير لنسبة النقل البترولي في البحر وزيادة حجم الناقلات والمواد الكيماوية المنقولة في البحر¹.

ثانيا: اتفاقية جنيف لقانون البحار عام 1958

خلت قواعد القانون الدولي العرفي في البحار من أية قواعد قانونية تتعلق بالبيئة البحرية والحفاظ عليها، حيث عملت فقط على وضع نظام قانوني خاص باستخدام البحار والمحيطات وتعيين القواعد القانونية الواجبة التطبيق في تلك الأجزاء التي تخضع لسيادة الدول الساحلية أو تلك التي تخرج عن الحدود الإقليمية للدول، بيد أن المحاولات الأولى لتقنين القواعد العرفية للقانون الدولي للبحار، قد كشفت عن بدايات الاهتمام بقضية البيئة البحرية ووجوب العمل على حمايتها، وهو الأمر الذي أظهرته أعمال مؤتمر لاهاي لعام 1930 الخاص بتقنين القانون الدولي، ثم جاءت لجنة القانون الدولي، التي عملت في مجال إعداد مشروعات الاتفاقية الدولية، التي عرضت على مؤتمر الأمم المتحدة الأول

¹ - مدحت حافظ إبراهيم، شرح القانون قانون التجارة البحرية الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990 والتشريعات المكمل له، الطبعة الأولى مكتبة غريب، 1991م، ص 390.

للبحار الذي عقد في جنيف عام 1958 فكانت مناسبة ليجد الاهتمام بالبيئة البحرية سبيله إلى نصوص اتفاقية محددة في إطار القانون الدولي للبحار.¹

وقد حرصت لجنة القانون الدولي، وهي بصدد إعدادها للمشروع النهائي الذي عرض على مؤتمر على الخطوط الرئيسية العامة، المتعلقة بمنع التلوث ومكافحته، و بعد المناقشات التي دارت حول نص المادة 48، تم إصدارها في شكل المادتين 24 و 25 من اتفاقية 1958 بشأن أعالي البحار، حيث أفردت المادة الأولى لمواجهة تلوث البيئة البحرية بالمواد البترولية، ووضعت القاعدة العامة بشأنها والتي تقضي بالزام الدول بوضع قواعد تكفل منع تلوث البيئة البحرية بالمواد البترولية الناجمة عن السفن أو خطوط الأنابيب أو استكشاف أو استغلال قاع البحر وباطن التربة، في حين تناولت المادة 25 تلوث البحار بمواد مشعة مراعية في ذلك جميع القواعد والأنظمة التي ستقوم الهيئات الدولية بوضعها، و بمقتضى الفقرة الثانية، فإن على جميع الدول أن تتعاون مع المنظمات الدولية المختصة لوضع إجراءات تستهدف منع تلوث البحار وما يعلوها من فضاء نتيجة استعمال المواد المشعة أو غيرها من المواد الضارة.

وتجدر الإشارة إلى أن الفقرة الأولى من المادة الخامسة من اتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن الجرف القاري، قد ألزمت الدول المستغلة لهذا الأخير بان لا يؤدي اكتشافه واستغلال موارده الطبيعية إلى العرقلة الغير مشروعة للملاحة أو الصيد والمحافظة على الموارد الحية، ولا إلى التدخل في الأبحاث العلمية التي تجري بقصد تعميم نشرها. وألقت الفقرة السابعة من المادة ذاتها على عاتق الدولة الساحلية الالتزام بان تتخذ في المناطق التي تقيمها حول المنشآت والمهمات فوق الجرف القاري، كل الإجراءات المناسبة لحماية الموارد البحرية الحية ووقايتها.²

¹ - ندية عمراني، الجهود الدولية لمكافحة التلوث البحري، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية - جامعة البليدة، العدد 11، تاريخ النشر 2017/01/01، ص 134-135.

² - عبده عبد الجليل، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، الطبعة الأولى مصر، السنة 2006، ص 82-83.

نظرا لتدهور البحار والمحيطات باعتبارها أهم مصادر الثروة الطبيعية، ولكثرة النزاعات بين الدول بشأن حقوقها في البحار، مما دفع الأمم المتحدة على عقد مؤتمر لمناقشة قانون البحار في جنيف عام 1958، وانتهى المؤتمر إلى اقرار أربع اتفاقيات دولية في 1958/04/29 وهي:

- 1 - اتفاقية جنيف للامتداد القاري.
 - 2 - اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار.
 - 3 - اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة.
 - 4 - اتفاقية جنيف الخاصة بالصيد و المحافظة على الموارد الحية في أعالي البحار .وباستعراض نصوص الاتفاقيات الأربع نجد أن:
- اتفاقية أعالي البحار تتضمن بعض النصوص التي تهدف إلى حماية البيئة البحرية من التلوث.

- اتفاقية الامتداد القاري تشمل الإجراءات اللازمة لحماية البيئة البحرية من التلوث و ضمان سلامة الملاحة البحرية .

ورغم أن اتفاقيات جنيف الأربع تمثل قواعد القانون الدولي التقليدي للبحار، إلا أنها لم تتضمن نصوص تستحق الدراسة والمناقشة في مجال مكافحة التلوث البحري، لأنها مجرد إشارة لضرورة النهوض بقواعد القانون الدولي للبحار كي يواكب التطورات التي ظهرت على الساحة الدولية فيما يتعلق بظاهرة التلوث البحري.¹

ثالثا: اتفاقيات بروكسيل المتعلقة بالأضرار الناجمة عن التلوث البحري.

يعد تحطم السفينة طوري كانيون سنة 1967، المشكل الرئيسي الذي أدى إلى الاهتمام من جديد بمشكل التلوث البحري بالزيوت كما سبق الإشارة الى ذلك، هكذا وبدعوة من المنظمة البحرية الدولية، اجتمعت وفود عدة دول في بروكسيل في محاولة لتدارك ثغرات اتفاقية لندن 1954، وعدم فعاليتها في مواجهة حالة التلوث الناجم عن حوادث السفن في أعالي البحار.

¹- نجلاء لعوامر، المرجع السابق، ص 53.

1-اتفاقية بروكسل 1969: ¹

تسري أحكامها من أجل مواجهة أضرار التلوث بالزيت، الناتج عن تسرب أو القاء هذا الأخير من السفينة حيثما حدث هذا التسرب أو الإلقاء، كما تحدد التدابير الوقائية لتفادي كل إضرار بالبيئة البحرية، وتنطبق هذه الاتفاقية على ملاك السفن التي ترفع سفنهم أعلام دول أطراف في الاتفاقية، ومن تم فهي لا تنطبق على مستأجري السفن، سواء أكانت هذه السفن مستأجرة عارية غير مجهزة، أو كانت مستأجرة مجهزة سواء بالمدة أو بالرحلة.

إن الإتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت لعام 1969 تتكون من إحدى وعشرين مادة تتقدمها ديباجة تعلن فيها الدولة أطراف الإتفاقية عن إدراكها خطورة التلوث الناجم عن نقل الزيت صبا على نطاق واسع عن طريق البحر كما تؤكد إقناعها بالحاجة إلى ضمان تعويض الأشخاص الذين يصيبهم التلوث بأضرار نتيجة لتسرب أو إلقاء الزيت من السفن وكذلك رغبة الأطراف في توحيد القواعد والإجراءات الدولية التي تطبق بشأن المشاكل التي تثيرها المسؤولية في هذا الصدد بحيث يمكن تحديد التعويضات المناسبة في مثل هذه الحالات.²

وبالإضافة إلى هذه الاتفاقية وقع أطراف اتفاقية بروكسل مجموعة من الاتفاقيات الاختيارية ظنا منهم بأنه سيمضي وقت طويل قبل أن تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ، وذلك من أجل اتخاذ التدابير لحماية شواطئها من التلوث ومن هذه الاتفاقيات.

¹ - اتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط الصادر عن السفن وبرتوكول 1992 المعدل لها.

² - عبد السلام منصور الشيوبي، التعويض عن الأضرار البيئية في إطار القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، السنة 2008، ص 77.

2-اتفاقية بروكسل 1971: ¹

قامت المنظمة البحرية الدولية بإعداد اتفاقية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت في بروكسل 1971 بمعاونة اللجنة البحرية الدولية، وتم دخول الاتفاقية حيز التنفيذ في سنة 1978 .

ونتيجة لاجتهاد وتشاور بين الدول، تم عقد اتفاقية دولية في 29 نوفمبر 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات، وكان الهدف منها وضع أساس جديد للمسؤولية الدولية يتمشى مع هذا النوع من الكوارث، بحيث يكون الأساس فيها موضوعي، يضمن للمتضررين التعويض على ما أصابهم من جراء التلوث بالمحروقات، و في محاضرات تلت هذه الاتفاقية تم وضع مشروع صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث في بالمحروقات والذي تم عقد اتفاقية إنشائه 18 ديسمبر 1971 ببروكسل، يكون دوره تكميلي لاتفاقية المسؤولية لعام 1969 بحيث يضمن تعويض عادل للمتضررين في حال لم تفي اتفاقية المسؤولية بالغرض، وهذا الصندوق قد تم وضع أسسه وهيكله التنظيمي بالإضافة إلى مهامه في اتفاقية إنشائه، بحيث فصلت في شروط وحالات تدخله، بالإضافة إلى طريقة تمويله وحالات إعفائه من التزاماته.² هذه الاتفاقية قد وضعت حدا لاتفاقية 1954 بالنسبة للدول الأطراف فيها بعد دخولها حيز التنفيذ في 2 أكتوبر 1983، وهي جاءت شاملة لجميع ما يصدر عن السفن ويهدد البيئة البحرية ولا يقتصر مفعولها على التلوث الناتج عن النفط 39، وقد ورد في ديباجتها على أن هدفها هو العمل على القضاء الكامل على التلوث الدولي للبيئة البحرية بالبتروول أو المواد الضارة الأخرى وتقليل من التفريغ العرضي لمثل هذه المواد.

¹ - الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1971 (اتفاقية الصندوق)

² - غفافية عبد الله ياسين، الإطار القانوني للصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، مجلة الأستاذ الباحث للدارسات القانونية والسياسية – المجلد 06، العدد 01، جوان 2021، ص 02.

وتهدف هذه الاتفاقية إلى تعويض ضحايا خطر التلوث الناتج عن نقل الزيت وتحقيق التوازن والمشاركة في تحمل عبأ مخاطر هذا النوع من النقل¹. ويرتكز نظام الاتفاقية على أساس دفع كل دولة طرف حصتها تبعاً لكميات البترول، التي تقوم باستيرادها، والهدف الرئيسي منها هو مساعدة ملاك السفن وتخفيف الأعباء المالية التي يتحملونها في مواجهة مسؤولياتهم عن أضرار التلوث، بحيث تستغل حصة الصندوق لتغطية مصاريف تنظيف وإزالة التلوث بالبترول والتعويض عن الأضرار الناجمة عنه.

3- اتفاقية بروكسل 1978:²

أبرمت هذه الاتفاقية تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية عام 1972، ودخلت حيز النفاذ عام 1975، وتهدف إلى تحديد المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية التي تحدث أثناء عملية النقل البحري للمادة النووية .

وترتكز هذه الاتفاقية المسؤولية المدنية عن الضرر الذي ينتج بسبب حادث نووي أثناء عملية النقل البحري للمواد النووية، على الشخص القائم بتحرك المنشأة النووية، ولا تقتصر المسؤولية على الضرر الحادث أثناء عملية النقل، بل تمتد لتشمل الأضرار التي تلحق بوسائل النقل أو المنشأة بذاتها.

نجد هذه الاتفاقية انها تحصر مسؤولية الناقل البحري في الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليمها ، من خلال المادة 5/ فقرة الأولى و بالتالي نجدها تنص صراحة على مسائلة الناقل البحري عن الخسائر الاقتصادية الناتجة عن التأخير في التسليم، و قد عرفت المادة 5 فقرة الثانية من الإتفاقية على مفهوم التأخير بقولها "يقع التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضاعة في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود

¹ محمود جاسم نجم الراشدي، ضمانات تنفيذ اتفاقيات حماية البيئة، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، مصر، السنة 2014، ص 181.

² اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، المعروفة باسم "قواعد هامبورغ 1978"، تم اعتمادها في 31 مارس 1978، ودخلت حيز التنفيذ في 1 نوفمبر 1992. هدفت إلى تحديث القواعد الدولية (بدلاً من اتفاقية بروكسل 1924) لتوفير حماية أكبر للشاحنين، وتشديد مسؤولية الناقل البحري.

الوقت المتفق عليه صراحة أو في حالة وجود إتفاق في حدود الوقت المعقول الذي يمكن أن يطلب من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحالة".¹

وبالتالي فإن إتفاقية هامبروغ في الحقيقة أعادت التوازن العقدي بين طرفي عقد النقل البحري مقارنة بمعاهدة بروكسل التي لم تتناول إلا المسؤولية عن الهلاك أو التلف فحسب في حين إستبعدت مسؤولية الناقل عن التأخير في تسليم البضائع، رغم ما وجدته من إختلاف في وجهات النظر حول إمكانية تطبيقها من عدمه.²

رابعا: اتفاقيات أخرى.

وأمام هذا الكم من الاتفاقيات الدولية التي تلتزم الدول الأطراف فيها على اعتماد حماية البيئة البحرية هناك اتفاقيات أخرى والتي من بينها ما يلي:

1-اتفاقية 1954 حول التلوث البحري الناجم عن السفن :

وتعتبر أول اتفاقية دولية أبرمت لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن النفط وقد وضعت مجموعة من الاشتراطات على تشغيل السفن. لكن التزايد المستمر في عدد الناقلات ونتيجة لما تسببه الحوادث من أضرار بالبيئة، فقد استلزم ذلك إدخال مجموعة من التعديلات عليها، لم تكن لتحقيق الغرض منها بسبب زيادة كميات النفط التي فيها يتم نقلها عبر البحار، خصوصا وأن هذه الاتفاقية ركزت على التلوث الناجم عن النفط مع إغفال مصادر التلوث الأخرى التي تتسبب السفن فيها، ومن أجل تجاوز هذا القصور وجه المنظمة البحرية الدولية الدعوة إلى عقد مؤتمر دولي من أجل إبرام اتفاقية جديدة حول منع التلوث البحري الذي تتسبب فيه السفن.

¹ - محمد عابنة، أحكام عقد النقل – النقل البحري-النقل البري-النقل الجوي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، عمان، السنة 2015، ص 103-104.

² - شيخي محمد امين، مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع -دراسة مقارنة بين التشريعات والاتفاقيات الدولية-المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، السنة 2017، ص 365.

2-اتفاقية عام 1973¹ :

تبين للمنظمة البحرية الدولية أن اتفاقية لندن عام 1954، وما طرأ عليها من تعديلات لم تعد صالحة لمواجهة التلوث البحري، بسبب زيادة كميات النفط المنقول عبر البحار، وبسبب تطور مفهوم حماية البيئة البحرية.

لذلك دعت هذه المنظمة الى عقد مؤتمر دولي في لندن في عام 1973، ونتج عن هذا المؤتمر عقد اتفاقية جديدة لمنع التلوث البحري الذي تسببه السفن، ودخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ في 2 أكتوبر 1983.

وتعد هذه الاتفاقية من أهم وأشمل الاتفاقيات التي أبرمت لحماية البيئة البحرية من التلوث الذي تحدثه السفن بكافة صوره وفي كافة أنحاء البيئة البحرية وهدفها التقليل إلى أدنى حد ممكن من التلوث غير العمدى بأية مواد ضارة تنسكب من السفن. وتسري أحكام هذه الاتفاقية على:

- كل أنواع التلوث سواء كان سببه النفط أو غيره من المواد الضارة
- كل أنواع السفن سواء كانت ناقلات أو غيرها.

وتشمل هذه الاتفاقية بروتوكولين وخمسة ملاحق تضمنت هذه الملاحق:

- الملحق 1: المحدد للقواعد والأحكام المتعلقة بمنع التلوث بالنفط .
- الملحق 2: المحدد لقواعد نقل المواد الضارة السائلة .
- الملحق 3: المحدد للشكل الخاص بتغليف المواد الضارة.
- الملحق 4: المحدد لكيفية الوقاية من التلوث الناتج عن المياه الوسخة أو المستعملة للسفينة.²
- الملحق 5: المحدد لكيفية الوقاية من التلوث الناتج عن قمادات السفينة.

¹ - الإتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري من السفن لعام 1973م، والمعروفة اختصاراً باسم اتفاقية ماربول (MARPOL 73/78)، هي المعاهدة الدولية الرئيسية التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية (IMO) للحفاظ على البيئة البحرية ومنع تلوثها بالزيت والمواد الضارة الناتجة عن التشغيل الروتيني أو الحوادث العرضية للسفن.

² - زهور زيتوني، المرجع السابق، ص 54.

3-الاتفاقية الدولية الخاصة بمنع التلوث البحري الناتج عن الإغراق¹1972:

انعقد مؤتمر في مدينة أوصلو بالنرويج في أكتوبر 1971، لمناقشة مشكلات تلوث البيئة البحرية، وانتهى المؤتمر الى عقد اتفاقية خاصة بمنع التلوث البحري بالإغراق من السفن والطائرات، وتم توقيع الاتفاقية بتاريخ 15 فبراير عام 1972.² ويهدف هذه الاتفاقية إلى وضع قواعد لمحاربة التلوث البحري الناجم عن النفايات المشعة، وقد نصت الاتفاقية على مراقبة إغراق كل النفايات أو المواد الأخرى، سواء عن طريق الطائرات، المنصات أو المنشآت الأخرى الواقعة في البحر أو عن طريق إغراق السفن المنشآت المذكورة.³

وقد صنفّت هذه الاتفاقية المصادر الملوثة إلى ثلاثة قوائم حسب خطورتها، كما تطرقت إلى بعض الحالات الطارئة والتي تشكل قوة قاهرة، مثلاً حين تضطر الدول إلى عملية الإغراق دون ترخيص، وذلك تفادياً للأضرار تكون أكثر خطورة من الأضرار بالبيئة البحرية، حينما يكون هناك تهديد حقيقي للحياة الإنسانية، أو السفن أو الطائرات والأرصعة والمنشآت البحرية الأخرى، ويشترط في هذه الحالة أن يكون الإغراق ضرورياً، ويعد الوسيلة الوحيدة لتفادي الخطر أو التهديد، وأن يكون الضرر المحتمل من عملية الإغراق أقل من الضرر المتحقق في الظروف الاضطرارية.⁴

¹-اتفاقية لندن 1972 هي معاهدة دولية تاريخية دخلت حيز التنفيذ في 1975، تهدف إلى حماية البيئة البحرية من خلال منع إغراق النفايات والمواد الضارة (مثل النفايات الصناعية والمشعة) من السفن والطائرات والمنصات. تُعد واحدة من أوائل الاتفاقيات العالمية لحظر تلوث البحار، وتلتزم الدول الأطراف (87 دولة) بالرقابة والحد من إلقاء المواد في المحيطات

²- عمرانى نادىة، المرجع السابق، ص 314.

³- زكور عزيزة، المرجع السابق، ص 144.

⁴- المرجع نفسه، ص 144.

4- اتفاقية لندن¹ سنة 1976 المتعلقة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن البقع الزيتية:
بفعل عمليات استغلال البترول في أعماق البحار، وطبقاً لهذه الاتفاقية، فإن التعويض يقدم من طرف كل مستغل لحقل بترولي، بسبب الأضرار الناتجة عن العمليات المرتبطة باستغلال البترول في أعماق البحار (الاستغلال، المعالجة، التخزين، النقل).
و تظل مسؤولية المستغل قائمة حتى وإن كان التلوث البترولي بفعل الغير، كما لو وقع اصطدام سفينة أو طائرة بمنطقة بترولية، ونجم عن ذلك الاصطدام حادث انفجار بالمنطقة نتج عنه إضرار بالبيئة البحرية، فإن المستغل مع ذلك هو المسؤول².

وأبرز ما جاء فيها:³

1- السياق والهدف:

تعديل حدود المسؤولية: اعتمدت بروتوكولات عام 1976 (لمسؤولية الصندوق والمسؤولية المدنية) لتعديل المبالغ النقدية للتعويض، حيث تم رفع حدود المسؤولية عن المطالبات المشمولة بشكل كبير، لتصل في بعض الحالات إلى 250-300 بالمائة.
تغيير وحدة الحساب: استبدلت هذه البروتوكولات "فرنك بوانكاريه" (الذي كان مستخدماً في الاتفاقيات الأصلية) بـ "وحدات السحب الخاصة (SDR)" المعتمدة لدى صندوق النقد الدولي، وذلك لضمان استقرار قيمة التعويضات.

¹ - اتفاقية لندن 1976 (أو بروتوكول 1976) المتعلقة بالتعويض عن أضرار البقع الزيتية، هي جزء أساسي من النظام الدولي للمسؤولية والتعويض عن التلوث النفطي الناتج عن الأنشطة البحرية، وتحديدًا في سياق اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت لعام 1969 (CLC 1969) أو اتفاقية إنشاء صندوق دولي للتعويض.

² - زكور عزيزة، المرجع السابق، ص 145.

³ - موقع المنظمة البحرية الدولية شوهد يوم 2026/05/12 على الساعة 09:47

2-أنواع الاتفاقيات المرتبطة (إطار 1976):

في عام 1976، تم تبني بروتوكولين لتعديل اتفاقيتين:

بروتوكول 1976 لاتفاقية المسؤولية المدنية: (CLC 1969) الذي يحدد مسؤولية مالك السفينة.

بروتوكول 1976 لاتفاقية الصندوق: (Fund 1971) الذي يحدد مسؤولية الصندوق الدولي للتعويض.

3-المسؤولية والتعويض بموجب النظام:

مسؤولية مالك السفينة: بموجب اتفاقية CLC ، تقع المسؤولية على مالك السفينة (المسؤولية المطلقة).

دور الصندوق: (IOPC Funds) يقدم الصندوق تعويضاً إضافياً عندما تتجاوز الأضرار الحد الأقصى لمسؤولية مالك السفينة، أو عندما يكون المالك عاجزاً عن الدفع. **تمويل الصندوق: يتم تمويل الصندوق من قبل شركات استيراد النفط في الدول الأعضاء، وليس من أصحاب السفن .**

4-التطور اللاحق:

رغم أهمية بروتوكولات 1976، إلا أن حدود التعويض أصبحت غير كافية مع مرور الوقت. تم استبدال نظام عام 1971 (بتعديلات 1976) بنظام أحدث وهو اتفاقية الصندوق لعام 1992، الذي يوفر حدوداً أعلى بكثير للتعويضات

خامساً: اتفاقية منع التلوث من السفن (ماربول) 1973/1978: ¹

وهي اتفاقية تناول الجانب التقني من خلال ممارسته الرقابة التقنية الدولية للسفن التي نصت على الأحكام التالية:

¹ - اتفاقية ماربول (MARPOL 73/78) هي الاتفاقية الدولية الرئيسية التي اعتمدها المنظمة البحرية الدولية (IMO) لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن، سواء كان ذلك تلوثاً تشغيلياً أو عرضياً. تدمج الاتفاقية اتفاقية 1973 وبروتوكول 1978، وتهدف إلى حماية المحيطات من التلوث النفطي، الكيميائي، والمواد الضارة عبر ستة ملاحق فنية.

-إيجاد مخططات إستعجالية على متن السفن.

-تحديد مناطق إستراتيجية يمنع فيها الإلقاء.

-إلزام السفن و الناقلات الاحتواء على سجل الزيت.

- حق كل دولة في التفتيش¹.

جاءت هذه الاتفاقية لتؤكد على ضرورة التعاون مع الاتفاقيات الإقليمية لحماية البيئة البحرية من التلوث إلا أنه ما يهم الجزائر هو اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لسنة 1976 و بروتوكولاتها المعدلة عام 1995:

-بروتوكول خاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة².

-بروتوكول التعاون في منع التلوث من السفن و مكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ³.

ولقد نصت اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط و بروتوكولاتها على ضرورة أخذ التدابير المناسبة من قبل الدول بحر الأبيض المتوسط لمنع التلوث في منطقة البحر الأبيض المتوسط والتحقيق منه ومكافحته والقضاء عليه إلى أقصى مدى ممكن وحماية البيئة البحرية وصيانتها في تلك المنطقة وذلك للمساهمة في التنمية المستدامة⁴.

¹ - القاعدة 9-26-108 من الملحق رقم 1 من اتفاقية ماربول. بناءً على وثائق الامتثال والتشريعات البيئية البحرية، تشير الإشارة إلى القاعدة 9 من الملحق الأول لاتفاقية ماربول - (MARPOL Annex I, Regulation 9) والمعروفة في بعض السياقات التشريعية الوطنية (مثل الجزائر) بـ 9-26-108 - إلى الضوابط الصارمة المتعلقة بـ "التحكم في تصريف الزيت.(Control of Discharge of Oil) "

² - مرسوم رئاسي رقم 326-04 المؤرخ في 10/10/أكتوبر سنة 2004 ج رقم 65.

³ - مرسوم رقم 80-14 مؤرخ في 26/09/1980 ج رقم 5.

⁴ - سماعين فاطمة، الوسائل القانونية لمنع تلوث البيئة البحرية بالمحروقات ومكافحته، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية - المجلد 02 / العدد 01 - السنة 2015، ص 138.

لم تتمكن اتفاقية ماربول 1973 من دخول حيز التنفيذ بسبب الاشتراطات الفنية العالية التي لم توافق عليها العديد من الدول حتى تم تعديلها في عام 1978، و الآن تعرف بصيغة ماربول (78/73). حيث دخلت حيز التنفيذ في 02 أكتوبر 1983. وتتضمن هذه الاتفاقية خمسة ملاحق خاصة بالإجراءات والمعايير الفنية لمنع التلوث من السفن .

لقد جاءت الاتفاقية بمفهوم (المنطقة الخاصة) حيث اعتبرت البحار المغلقة في العالم و ببعض المناطق الحساسة مناطق لا تحتل تصريف الزيت والمواد الضارة الأخرى فيها.

وأن هناك شروط للتحكم تخص هذه المناطق إذ يلزم حمايتها بدرجة أكبر من مناطق البحر الأخرى، ويشمل البحر المتوسط و بحر البلطيق والبحر الأسود وخليج عدن و منطقة أنتاركتيكا و بحر شمال غرب أوربا والبحر الشمالي و منطقة البحر الكاريبي، أما مناطق البحر الخاصة تقوم منظمة (IMO) بتنسيق أنشطتها مع منظمات دولية معنية مثل (UNEP).¹

وبذلك ألزمت الأطراف المنظمة للاتفاقية بمنع سفنها من تصريف الملوثات الزيتية و خلافها في تلك المناطق.

سادسا: اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة للبحار سنة 1982:

تعد هذه الاتفاقية من أهم الاتفاقيات الدولية والدبلوماسية التي انعقدت لمعالجة قضايا البيئة البحرية، والتي دعت إلى تكثيف جهود الدول الساحلية لمواجهة مخاطر التلوث البحري، وتظهر أهميتها من خلال عدد الدول والمنظمات المشاركة فيها بالإضافة إلى القرارات والتوصيات التي انبثقت بها.

أوضحت الاتفاقية وسائل كتنفيذ الالتزام بحماية البيئة البحرية، وذلك عن طريق :
✓ التعاون بين الدول من أجل وضع معايير والمستويات وبرامج الدراسات والبحوث.

¹ - علواني امبارك، المرجع السابق، ص 67.

✓ استغلال الثروات البحرية وطرق المحافظة عليها.

✓ البحث العلمي المرتبط بالبحر.

✓ نقل التكنولوجيا نحو البلدان النامية.

وأهم ما تتميز به هذه الاتفاقية أنها تعتبر أول بيان قانوني دولي شامل بشأن حماية البحر، وحث الدول على العمل الجماعي لمواجهة أخطار التلوث، وليست مجرد صياغة لممارسات والقوانين والأحكام السابقة الواردة في الاتفاقيات السابقة.¹

فقد جاءت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 بإضافة جديدة بالفقرة الثانية من المادة 111 المتعلقة بـ "إمكانية ممارسة حق المطاردة الحثيثة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة ومناطق السلامة المحيطة بالتجهيزات المشيدة فوق الجرف القاري"، فقد تميزت أحكام المادة 111 من إتفاقية قانون البحار 1982 عن المادة 23 من إتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958 بتحسن في الصياغة القانونية و إن كانت المادتين 111 و 23 المذكورتين أنفا لم توردتا تعريفا وافيا لحق المطاردة الحثيثة و إنما أوردتا فقط الشروط الواجب توافرها لممارسة حق المطاردة الحثيثة بالوجه الذي يوصف على أنها مطاردة شرعية قانونية.²

الفرع الثاني: في اتفاقية نقل المواد الخطرة والضارة (HNS) لعام 2010.³

يعتبر نقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر تجارة حيوية. وتدعم المواد الكيميائية وغيرها من المنتجات العديد من عمليات التصنيع، وتضمن لوائح المنظمة البحرية الدولية نقلها الآمن.

¹ - جمال واعلي، المرجع السابق، ص 149.

² - مبارك وسيلة، الإطار القانوني لحق المطاردة الحثيثة بأعالي البحار وحقيقة تطبيقه، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث 3، ص 13.

³ - اتفاقية نقل المواد الخطرة والضارة (HNS) لعام 2010 هي معاهدة دولية تهدف إلى ضمان تعويض سريع وكافٍ للأضرار الناجمة عن الحوادث البحرية للمواد الخطرة والضارة (مثل المواد الكيميائية والغازات). ترسي الاتفاقية مبدأ "الملوث يدفع" عبر نظام تعويض من مستويين: تأمين إلزامي من مالِك السفينة، وصندوق دولي لتعويضات إضافية.

ترسي اتفاقية المواد الخطرة والضارة مبدأ "الملوث يدفع" من خلال ضمان أن تقدم صناعات الشحن البحري والمواد الخطرة والضارة تعويضاً لأولئك الذين عانوا من خسائر أو أضرار ناجمة عن حادث مواد ضارة وخطرة. وقد اعتُمدت الاتفاقية الحالية المتعلقة بالنفايات الخطرة والضارة في عام 2010، معدلةً بذلك صكاً سابقاً اعتمد في عام 1996. ومع ذلك، لم تدخل اتفاقية المواد الخطرة والضارة لعام 2010 حيز النفاذ بعد؛ إذ يجب على الدول التصديق عليها قبل أن يحدث ذلك.

وبحلول عام 2009، لم تكن اتفاقية المواد الخطرة والضارة لعام 1996 قد دخلت حيز النفاذ بعد بسبب عدم كفاية عدد التصديقات عليها. وقد اعتمد مؤتمر دولي ثانٍ عُقد في أبريل/نيسان 2010 بروتوكولاً ملحقاً باتفاقية المواد الخطرة والضارة (بروتوكول المواد الخطرة والضارة لعام 2010) صُمم لمعالجة المشاكل العملية التي حالت دون تصديق العديد من الدول على الاتفاقية الأصلية.

ونظراً للصعوبات التي حالت دون دخول الاتفاقية حيز النفاذ، تم اعتماد بروتوكول 2010 الأشكال الإلزامية والفنية، حيث وسع نطاق التعريفات، ووضع اليات المساهمات المالية لصندوق، وحدد شروطاً جديدة لانضمام الدول لتتيح دخول الاتفاقية حيز التنفيذ بعد مرور 18 شهراً من استيفاء الشروط المطلوبة.

وتشمل المواد التي تغطيها الاتفاقية الزيوت، المواد السائلة الضارة، الغازات المسالة، المواد الصلبة التي يمكن أن تنتشت في البحر، والبضائع المعبأة الخطرة، ما يجعلها إطاراً قانونياً واسعاً للتعامل مع الأضرار البيئية الناجمة عن نقل المواد الخطرة بحراً.¹

ويجري حث الدول على التصديق على بروتوكول عام 2010، وقد أصدرت المنظمة البحرية الدولية بالتعاون مع صناديق الملوثات العضوية الثابتة وصندوق المواد الخطرة والضارة كتيباً من ست صفحات يشرح للدول الغرض من اتفاقية المواد الخطرة

¹-فريدي كريمة، عميري مختارية، المرجع السابق، ص 39-40.

والضارة وفوائدها ويشجع الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية على اتخاذ الخطوات التالية للتصديق على الاتفاقية أو الانضمام إليها.

وحالما يدخل بروتوكول المواد الخطرة والضارة لعام 2010 حيز النفاذ، سيطلق على اتفاقية عام 1996، بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 2010، اسم "الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر لعام 2010¹.

أولاً: آليات عمل نظام التأمين البيئي:

يقوم نظام التأمين على مجموعة من الآليات التي تحدد شروط التغطية التأمينية، وتقدير المخاطر، وإجراءات التعويض، والتي يمكن تلخيصها كما يلي:

1- تحديد نطاق المسؤولية والتغطية :

نظام التأمين البيئي يبدأ أساساً بتحديد نطاق المسؤولية التي يتحملها المؤمن له، وهو عنصر أساسي لضمان وضوح الالتزامات والتعويضات المحتملة. يشمل هذا النطاق تحديد نوعية الأنشطة الملوثة أو الخطرة التي يغطيها التأمين، مثل المنشآت الصناعية الكيميائية، مصافي النفط، النشاطات البحرية، أو أي عمليات إنتاجية قد تؤدي إلى تلوث الهواء أو المياه أو التربة.

ويُراعى في هذا السياق تحديد نوع الأضرار المسموح بتعويضها، بما يشمل التلوث البيئي العام، التسربات الكيميائية أو النفطية، والتأثيرات الصحية على الإنسان والكائنات الحية الأخرى².

يتم تحديد المسؤولية في الوثيقة التأمينية، على نحو واضح بحيث تشمل الالتزام بإصلاح الضرر أو دفع التعويض المالي عن الضرر الناتج مباشرة عن النشاط المؤمن

¹ - موقع المنظمة البحرية الدولية شوهد يوم 2026/03/18 على الساعة 09:47

<https://www.imo.org/ar/about/conventions/pages/international-convention-on-liability-and-compensation-for-damage-in-connection-with-the-carriage-of-hazardous-and-noxious.aspx>

² - عطية، خالد محمد، قانون التأمين: التأمين على المسؤولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2019، ص 213.

ضده، مع استثناء أي أضرار تقع خارج نطاق النشاط المصرح به. هذا التحديد الدقيق يضمن عدم تجاوز نطاق التأمين ويحد من النزاعات بين المؤمن وشركة التأمين، ويخلق إطاراً قانونياً واضحاً لتعويض الأضرار البيئية بطريقة منسقة وفعالة. كما يمكن أن يشمل التغطية أيضاً الأضرار العابرة للحدود، خاصة في حال الأنشطة البحرية أو الصناعية التي تؤثر على دول مجاورة، وهو ما تدعمه الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية (1963) واتفاقيات المسؤولية عن التلوث بالزيت.¹

2-تقدير المخاطر وتحديد الأقساط :

بعد تحديد نطاق المسؤولية، تأتي خطوة تقدير المخاطر كعنصر محوري في نظام التأمين البيئي. تقوم شركات التأمين بإجراء تقييم شامل لجميع المخاطر المحتملة التي قد تنجم عن النشاط المؤمن ضده، ويشمل هذا تقييم نوعية النشاط، حجمه، موقعه الجغرافي، وحساسية البيئة المحيطة. على سبيل المثال، المنشآت القريبة من مصادر المياه أو المناطق البيئية الهامة تُعتبر أكثر خطورة، ما يؤدي إلى زيادة قيمة القسط التأميني. تُستخدم طرق علمية وتقنية لتقدير المخاطر، منها تقييم تأثيرات النشاط على البيئة، حساب احتمالات وقوع الأضرار، وتحليل البيانات التاريخية للحوادث المماثلة. بناءً على هذه التقديرات، يتم تحديد قيمة القسط التأميني بحيث تكون كافية لتغطية الالتزامات المالية في حالة وقوع الضرر، مع مراعاة قدرة المؤمن على الدفع واستمرارية النشاط. هذه الخطوة تُظهر الجانب الوقائي لنظام التأمين البيئي، إذ يشجع المؤمن عليه على اتخاذ التدابير الوقائية للحد من المخاطر، مثل تركيب أنظمة معالجة النفايات أو خطط الطوارئ، لأن تقليل المخاطر يؤدي مباشرة إلى خفض قيمة الأقساط.

¹ دحمان بونة نورة، النظام القانوني للتعويض عن الأضرار البيئية في التشريع الجزائري، مذكرة ماستر، جامعة مستغانم، كلية الحقوق والعلوم السياسية، السنة 2021-2022، ص 45-47.

3-آليات تسوية المطالبات والتعويض :

أحد أهم عناصر فعالية نظام التأمين البيئي هو وجود آليات واضحة لتسوية المطالبات وتعويض المتضررين بسرعة وفاعلية. عند وقوع الضرر، يقوم المتضرر أو المؤمن له بتقديم مطالبة رسمية لشركة التأمين، موضحاً حجم الضرر والأثر البيئي الناتج.

بعد ذلك، تدخل الشركة في مرحلة تقييم دقيق للضرر، حيث تُدرس المستندات والتقارير الفنية البيئية، وتجرى عمليات تقييم علمية لتحديد حجم الضرر المالي والبيئي. تُصمم هذه الآلية لضمان أن يكون التعويض متناسباً مع الضرر الفعلي ويُعالج التأثيرات البيئية على المدى الطويل. كما تُنظم العملية إطاراً زمنياً محدداً للرد على المطالبات وتحديد التعويض، مما يقلل من طول فترة التقاضي المعقدة ويضمن تحقيق العدالة للمتضررين.¹

2. إضافة إلى ذلك، تشمل الآلية متابعة تنفيذ التعويض على الأرض، مثل إعادة تأهيل المناطق المتضررة أو تنفيذ مشاريع إصلاح بيئي، وهو ما يربط التعويض البيئي بنظام المراقبة والمتابعة المستدامة.

ثانياً: التحديات التي تواجه نظام التأمين البيئي:

رغم أهميته، يواجه نظام التأمين من المسؤولية البيئية عدة إشكاليات وعقبات من أبرزها:

✓ صعوبة تقييم الأضرار البيئية بدقة: الأضرار البيئية غالباً ما تكون طويلة الأمد ومعقدة، مما يصعب على شركات التأمين تقدير حجمها بدقة، ويؤدي إلى تحديات في تحديد قيمة التعويض.

✓ محدودية التغطية: بعض أنواع الأضرار أو الحوادث الكبرى قد لا تشملها وثائق التأمين، مما يترك ثغرات في حماية المتضررين.

¹ - دحمان بونة نورة، المرجع السابق، ص 52-55

- ✓ ارتفاع تكلفة التأمين: نظراً لطبيعة المخاطر البيئية، قد تكون أقساط التأمين مرتفعة جداً، ما يثني بعض الفاعلين عن التعاقد مع شركات التأمين.
- ✓ عدم توحيد القوانين والسياسات التأمينية: التفاوت بين القوانين الوطنية والدولية في مجال التأمين البيئي يخلق بيئة تشريعية غير موحدة، تعيق انتشار وتفعيل هذا النظام بشكل فعال.¹

المطلب الثاني: الالتزام بحماية البيئة البحرية من التلوث بالمواد الخطرة في التشريع الجزائري.

سنتطرق من خلال هذا المطلب الى اهم الالتزام بحماية البيئة البحرية من التلوث بالمواد الخطرة في التشريع الجزائري والتي سوف نقسمها الى فرعين تتمثل في الفرع الأول سنتطرق فيه الى القانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة اما الفرع الثاني نخصصه الى بعض القوانين الخاصة مثل القانون 05-98 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري. والقانون 02/02 المتضمن حماية الساحل وتنميته.

الفرع الأول: في القانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة.²

نص قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة في مادته الرابعة في فقرتها الثامنة التلوث بصفة عامة الذي يمس البيئة بنصها ما يلي:

"التلوث هو كل تغيير مباشر أو غير مباشر للبيئة يتسبب فيه كل فعل يحدث أو قد يحدث وضعية مضرة بالصحة وسلامة الإنسان والنبات والحيوان والهواء والجو والماء والأرض والممتلكات الجماعية والفردية، أو تغيير الخصائص الفيزيائية والكيميائية و/أو البيولوجية للماء وتتسبب في مخاطر على صحة الإنسان وتضر

¹- فريدي كريمة، عميري مختارية، المرجع السابق، ص 69.

²- قانون رقم 10-03، مؤرخ في 19 يوليو سنة 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج.ر.ج. ج. عدد 43، صادر في 20 يوليو سنة 2003، معدل ومتمم، السالف الذكر.

بالحيوان والنباتات البرية والمائية وتمس بجمال المواقع أو تعرقل أي استعمال طبيعي آخر للمياه".

ثم انتقل في نفس المادة-المذكورة أعلاه- في فقرتها التاسعة إلى تعريف معنى تلوث المياه كالآتي: هو "إدخال أية مادة في الوسط المائي، من شأنها أن تغير الخصائص الفيزيائية والكيميائية و/أو البيولوجية للماء، وتتسبب في مخاطر على صحة الإنسان، وتضر بالحيوانات والنباتات البرية والمائية وتمس بجمال المواقع، أو تعرقل أي استعمال طبيعي آخر للمياه".¹

يظهر القانون المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة الذي إهتمام المشرع الجزائري بحماية البيئة البحرية من خلال كل من المادة 52 و90 من القانون رقم 10-03 المؤرخ في 2003/07/19 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، بحيث تنص المادة 52 من هذا القانون على ما يلي: «مع مراعاة الأحكام التشريعية المعمول بها والمتعلقة بحماية البيئة البحرية، يمنع داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري، كل صب، أو غمر أو ترميد من شأنها:

- الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البحرية.

- عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والتربية المائية والصيد البحري. .

إفساد نوعية المياه البحرية من حيث إستعمالها.

- التقليل من القيمة الترفيهية والجمالية للبحر والمناطق الساحلية والمساحات

بقدراتها.²

لعل الغرض من المادة 52 من القانون 10-03 هو تحقيق نفس الغرض الذي تهدف إلى تحقيقه المادة 48 من القانون 83-03 المؤرخ في 1983/02/05م المتعلق بحماية البيئة، ألا وهو حظر كل الأنشطة التي من شأنها أن تضر بالنظام البيئي البحري. فهاتان المادتان التي سبق أن ذكرهما إهتماما بمجموعة من المجالات، أهمها المجال

¹- سماعيل فاطمة، المرجع السابق، ص 135.

²- القانون رقم 10-03 المؤرخ في 19 جويلية 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، السالف الذكر.

الصحي، المجال الترفيهي والسياحي وخاصة المظهر الجمالي للبيئة البحرية... إلخ،¹ أما المادة 90 من نفس القانون نصت على ما يلي: " يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين و بغرامة مائة ألف دينار (100.000 دج) إلى مليون دينار (1.000.000 دج) أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل ربان سفينة جزائرية، أو قائد طائرة جزائرية، أو كل شخص يشرف على عمليات الغمر أو الترميد في البحر على متن آليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، مرتكباً بذلك مخالفة لأحكام المادتين 52 و 53 أعلاه. وفي حالة العود تضاعف العقوبة.²

إن هذه المادة حددت العقوبات التي تقابل كل فعل مخالف لنظام البيئة البحرية الجزائرية، فهذه العقوبات المقررة في حق المخالفين هي ضعف الجزاءات المقررة في المادة 66 من القانون 83-03 المؤرخ في 05/02/1983 المتعلق بحماية البيئة.³

الفرع الثاني: في القوانين الخاصة:

تلعب القوانين الخاصة دوراً حيوياً في حماية البيئة البحرية من التلوث بالمواد الخطرة، وتُعد هذه الترسنة القانونية جزءاً من التزام الدولة بالاتفاقيات الدولية. إليك أبرز القوانين والمراسيم المنظمة لهذا المجال:

أولاً: القانون 98-05 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري.⁴

يحدد الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري (المعدل والمتمم) الإطار القانوني لنقل البضائع، بما في ذلك المواد الخطرة.

¹ اقوجيل ليديّة، عبد المومن حياة، المرجع السابق، ص 24.

² القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 جويلية 2003، المرجع السابق.

³ اقوجيل ليديّة، عبد المومن حياة، المرجع السابق، ص 25.

⁴ قانون رقم 98 – 05 مؤرخ في أول ربيع الاول عام 1419 الموافق 25 يونيو سنة 1998، يعدل ويتمم الأمر رقم 76 – 80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري.

-أهم النقاط المتعلقة بالبضائع الخطرة في القانون الجزائري:

✓ **التزام الشاحن بالإعلام:** يفرض القانون على الشاحن واجب إعلام الناقل البحري

بدقة عن طبيعة البضائع الخطرة والمخاطر المرتبطة بها قبل الشحن¹.

✓ **المسؤولية عن الأضرار:** في حال عدم الإفصاح أو الإفصاح المغلوط، يكون

الشاحن مسؤولاً عن كافة الأضرار الناتجة عن هذه البضائع.

✓ **حقوق الناقل:** يحق للناقل رفض شحن البضائع الخطرة غير المعلن عنها، أو

تفريغها، أو تدميرها دون تعويض في حال شكلت خطراً داهماً.

✓ **المراجع التنفيذية:** يتم استكمال أحكام الأمر 76-80 بنصوص تنظيمية

مثل مرسوم تنفيذي رقم 08-327 الذي يلزم بربان السفن بالإبلاغ عن حوادث

المواد السامة أو الملوثة.

الناقل البحري ملزم بالعناية بالبضاعة خلال الرحلة وذلك يكون باتخاذ كافة

الإجراءات المعقولة كإعادة رص البضاعة إذا سقطت من مكانها بسبب تحرك السفينة².

ألقى المشرع الجزائري على عاتق الشاحن التزام بإدراج البيانات المتعلقة

البضاعة في وثيقة الشحن، وعليه يعد الشاحن ضامناً للناقل صحة تصريحاته، فيما

يخص طبيعة البضاعة، فعندما يقوم الشاحن بتحريف تصريحاته، بخصوص الطبيعة

الخطرة للبضاعة، فإننا نكون أمام تدليس يخول الناقل طلب إبطال العقد³.

¹ - تنص المادة 753 من امر 80-76 على ما يلي: "تدرج بيانات البضائع ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي للشاحن".

² - هاني دويدار، القانون التجاري، التنظيم القانوني للتجارة، الملكية التجارية الصناعية، الشركات التجارية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2008، ص 449.

³ - من خلال المادة 753 أمر رقم 80-76 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976، يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية، العدد 29، الصادرة 21 ربيع الثاني عام 1397 هـ الموافق 10 أبريل سنة 1977 م. معدل ومتمم؛ والتي تنص على أنه: "تدرج بيانات البضائع ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي للشاحن

فعند إخلال الشاحن بالتزامه بالإعلام بمنح الناقل البحري دافعا يتصل به من المسؤولية، لتلقى هذه الأخيرة على الشاحن بمجرد وقوع الضرر، وهو نفس المسار الذي انتهجه المشرع الجزائري¹.

وتفرض المادة 772 من القانون البحري على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في المكان والوقت المحدد بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل.

كما نصت المادة 773 من القانون البحري على أنه إذا اقتضت البضاعة عناية خاصة يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك وأن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن فالتشريع البحري الجزائري أقر بضرورة بذل الناقل البحري العناية التامة للبضائع المشحونة على السفينة لمنع وقوع الضرر، وهذا في نص المادة 773 منه والتي تضمنت: "يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل ورص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل، وإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك وأن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن".

كما نصت المادة 780 من القانون البحري الجزائري على: "بعد وصول السفينة إلى ميناء الوصول المتفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 أعلاه المتعلقة بتحميل البضائع ومع مراعاة أعراف ميناء التفريغ"².

بناء على هذه المادة، يبدأ الناقل بعد وصول السفينة، بعملية فك نزال والبضاعة بنفس الإجراءات المادية والقانونية التي عرفها في بداية الشحن والرص

¹ - أنظر في ذلك المادة 778 من أمر رقم 76-80 السالف الذكر.

² - مخلوف ياسر، المرجع السابق، ص 34.

ثانيا: القانون 02/02 المتضمن حماية الساحل وتثمينه.¹

يعد القانون رقم 02-02 المؤرخ في 5 فبراير 2002 الإطار القانوني الأساسي لحماية الساحل الجزائري وتثمينه، حيث يفرض قيوداً صارمة على البناء، التوسع العمراني، استخراج الرمال، والأنشطة الملوثة ضمن مناطق الشاطئ المحمية. يهدف إلى الحفاظ على التوازن البيئي وتدبير الفضاء الساحلي المستدام، مع فرض عقوبات على المخالفات .

-أهم الأحكام والحظر (الخطرة) في القانون 02-02:

✓ **منع البناء:** يمنع القانون التوسع العمراني الجديد على طول الشريط الساحلي (ضمن مسافة معينة محددة بـ 100 متر أو أكثر في المناطق الحساسة) لضمان حماية الشاطئ. وحماية للساحل البحري نظم المشرع التوسع العمراني بموجب المادة 14 أين اشترط وجوب احترام مسافة 03 كلم عند بناء البناءات وشغل الأراضي الساحلية كما تم منع الأنشطة الصناعية ما عدا الأنشطة المرفقية وفق نص المادة 15.

✓ **استخراج الرمال:** يحظر القانون بصفة عامة استخراج الرمال من الشواطئ لكونه يساهم في الانجراف وتشويه الشاطئ وتدهور النظم البيئية.

✓ **الأنشطة الملوثة:** يفرض قيوداً مشددة على إنشاء المنشآت الصناعية أو السياحية التي قد تؤثر سلباً على البيئة البحرية والساحلية. طبقاً لنص المادة 37 من القانون 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه فإنه يؤهل للبحث ومعاينة واثبات المخالفات ضباط الشرطة القضائية وأعوانها وأسلاك المراقبة الخاضعون لأحكام قانون الاجراءات الجزائية، بالإضافة الى مفتشي البيئة

✓ **حماية المنظومات البيئية:** يمنع تدمير أو تغيير المواقع ذات القيمة الإيكولوجية (مثل الكتبان الرملية والمناطق الرطبة).

¹ - القانون رقم 02-02 المؤرخ في 5 فبراير 2002، يتعلق بحماية الساحل وتثمينه، الجريدة الرسمية عدد 10، المؤرخة في 2001/06/08.

✓ إدارة النفايات: يحظر إلقاء مخلفات السفن في الموانئ أو على طول الساحل، ويفرض تدابير لمنع تلوث السواحل.

نص القانون 02-02 على أنه في إطار إعداد أدوات التهيئة والتعمير المعنية، يجب على الدولة والجماعات الإقليمية، أن تصنف المواقع ذات الطابع الإيكولوجي أو الطبيعي والثقافي أو السياحي، في وثائق تهيئة الساحل، كمساحات مصنفة خاضعة لاتفاقات منع البناء عليها.

أما فيما يخص تحديد المسؤوليات عن تلوث الأملاك العمومية البحرية، رتب القانون المسؤولية الشخصية على كل مالك أو مجهز سفينة، عن الأضرار التي تلحق بالأملاك العمومية البحرية والمتولدة عن التلوث، والتي يعد ربان السفينة مرتكبا لها وكذا عن تسديد المصاريف الناتجة عن تدابير الوقاية المخصصة لتجنب هذه الأضرار أو الوقاية منها، حيث يحق لمالك السفينة تحديد مسؤوليته عن الأضرار الناتجة عن تلوث مياه البحر بمبلغ معين وذلك وفقا للكيفيات المحددة في الاتفاقيات الدولية، ورتب نفس القانون المسؤولية التضامنية عندما يحصل تسرب أو طرح من أكثر من سفينة يولد أضرارا ناتجة عن التلوث، حيث يعتبر مالكو جميع هذه السفن المعنية مسؤولين على وجه التضامن عن مجموع الضرر الذي لا يمكن تقسيمه بصفة معقولة.¹

أكده قانون حماية الساحل على إنشاء مخططات للتدخل المستعجل، فيما يخص حالات التلوث بالساحل أو في المناطق الشاطئية أو في حالات تلوث أخرى في البحر تستدعي التدخل المستعجل.²

¹-أنظر المادة 22 من القانون 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه، ج.ر عدد 10 الصادر في 2002.

²- أنظر المادة 33 من القانون 02-02، المصدر السابق.

خلاصة الفصل:

نستخلص من خلال ما استعرضناه أن :

البيئة البحرية عنصر من عناصر البيئة وهي مجمل ما تحتويه من وثروات طبيعية والكائنات الحية الحيوانية والنباتية التي تعيش في البحار إضافة إلى مياه وباطن وقيعان هذه البحار، وتتميز هذه البيئة بأهمية حيوية كبيرة إذ تحقق التوازن المناخي وأهم مصدر للأمطار والأكسجين إلى جانب تلطيف الجو في الأوقات الحارة، ولها أهمية اقتصادية بارزة إضافة إلى الأهمية الإستراتيجية التي تتمتع بها البحار منذ القدم، إذ لها دور كبير في الملاحة والنقل والسفر والتجارة إضافة كما تشكل مصدرا للصناعة السياحية.

ورغم وجود العديد من الجهود الدولية الرامية إلى تقليل التلوث البحري، فإن هذه القضية تتطلب المزيد من الالتزام والتعاون بين الدول والمنظمات الدولية، فالتحديات التي تطرأ نتيجة لتعدد مصادر التلوث وتعقيداتها تتطلب آليات قانونية مرنة وفعالة، تواكب تطورات الأنشطة البشرية وتعمل على تعزيز التنفيذ الفعلي لهذه القوانين.

ولذلك يتعين على المجتمع الدولي تكثيف جهوده لتحقيق توازن بين حماية البيئة البحرية وبين تحقيق التنمية المستدامة، من خلال توعية أكبر بأهمية الحفاظ على البحار والمحيطات، وضمان تنفيذ القواعد القانونية بشكل صارم. لأن حماية البيئة البحرية مسؤولية مشتركة، ولا بد من أن تتضافر جميع الجهود لضمان مستقبل بحر آمن وصحي للأجيال القادمة.

ومن خلال استقراء النصوص القانونية التي تناولت حماية البيئة البحرية سواء بالمواد البترولية أو النفايات المشعة وغيرها من المواد الضارة، فقد جاءت عامة ينقصها الكثير من التحديد والتفصيل، خاصة تلك القواعد التي وضعت لتطبق في أعالي البحار، وهو الأمر الذي يحيط تلك الالتزامات بالكثير من الغموض، ويكاد يجردها من الفاعلية من الوجهة العلمية.



في ختام موضوع بحثنا هذا والموسوم بعنوان " حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن نقل مواد خطرة " والذي تطرقنا إليه من خلال فصلين، الفصل الأول تناولنا فيه المواد الخطرة والمبادئ العامة للالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية، أما الفصل الثاني فخصصناه الى الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث بالمواد الخطرة. 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 زمنيا ومكانيا، حتى أنها لا تقف عند مكان ارتكابها وإنما تتعداه لتشمل أماكن متعددة ودولا متجاورة.

بالرغم من أن صور ومصادر تلوث البيئة البحرية الأساسية تمثل النصيب الأكبر والأهم في تلويث الأواسط البحرية والإضرار بمكوناتها، إلا أنها ليس الأسباب الوحيدة المؤدية للخطر الذي يهدد هذه الأواسط البحرية.

فهناك مصادر أخرى لا تقل أهمية عن سابقتها في تلويث البيئة البحرية، مثل التلوث الناجم عن غمر وإغراق النفايات في البحر والناجم بفعل الصناعة البحرية الاستخراجية والتلوث بفعل سرقة الرمال وتعرية الشواطئ الاستغلال السياحي المفرط وكذلك التلوث الناجم عن تطهير الموانئ وإعادة تأهيلها.

لقد أوضح هذا البحث أن مساهمات الدول في التدهور العالمي للبيئة البحرية لا جدال فيه، فإنه يقع على عاتقها بالمقابل لا سيما تلك المطلة 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.

إن القانون الدولي للبيئة يعالج قضايا البيئة ومشاكل التلوث والمحافظة على الأنواع الحية ويخاطب قواعده نفس الأشخاص الدولية التي يخاطبها القانون الدولي العام، بإعتباره فرعا من فروعها.

إن تعاضم الأخطار والكوارث البيئية، نبهت المجتمع الدولي إلى ضرورة الإسراع في تكوين منظومة قانونية دولية تتماشى والمستجدات التي تطرأ، توقف سلوك الدول المدمر للبيئة. كما يسعى إلى كفالة إطار للحماية والمحافظة على الموارد الطبيعية التي تشكل عبأ على الإقتصاد العالم، في عملية تشاركية بين القانون الوطني والقانون الدولي، يحظى بالالتزام والإحترام من قبل الجميع.

الى 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 الى ما كان عليه، إذ من المؤكد أنه عند وقوع ضرر عن فعل التلويث البحري، فإنه علاوة على ضرورة المكافحة الفعالة والسريعة لإزالة آثاره المدمرة.

والشيء الملاحظ في الوقت الحالي أن معظم الأنظمة القانونية الحديثة للمسؤولية تستدعي وجود آليات جماعية لحماية البيئة البحرية من التلوث، تتطلب وجود ضمانات مالية تمكن المتضررين من الحصول على التعويضات المناسبة، تأخذ صورة عقد التأمين أو تقنية صناديق الخاصة بالتعويضات.

ورغم وجود العديد من الجهود الدولية الرامية إلى تقليل التلوث البحري، فإن هذه القضية تتطلب المزيد من الالتزام والتعاون بين الدول والمنظمات الدولية، فالتحديات التي تطرأ نتيجة لتعدد مصادر التلوث وتعقيداتها تتطلب آليات قانونية مرنة وفعالة، تواكب تطورات الأنشطة البشرية وتعمل على تعزيز التنفيذ الفعلي لهذه القوانين. توعية ولذلك يتعين على المجتمع الدولي تكثيف جهوده لتحقيق توازن بين حماية البيئة البحرية وبين تحقيق التنمية المستدامة، من خلال أكبر أهمية الحفاظ على البحار والمحيطات، وضمان تنفيذ القواعد القانونية بشكل صارم. لأن حماية البيئة البحرية مسؤولية مشتركة، ولا بد من أن تتضافر جميع الجهود لضمان مستقبل بحر آمن وصحي للأجيال القادمة.

ورغم هذا تبقى قضية " حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن نقل مواد خطرة " قضية معلقة، اذ لا يكفي وضع قواعد قانونية لحماية البيئة البحرية فقط، وانما العبرة في تطبيقها ومستوى الزاميتها ويمكن تقديم بعض النتائج التي استنتجتها من خلال دراستنا هذه.

- 1- ان كل ما يهدد البيئة البحرية نتيجته تهديد موارد وثروة هذه البيئة.
- 2- نجد أن الأجهزة الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من مشكل التلوث فعالة لدرجة كبيرة، اذ يرجع الفضل لهذه الأجهزة في تفتن العالم لخطر التلوث البحري، واتخاذ الاجراءات اللازمة من خلال عقد اتفاقيات دولية واقليمية تستعجل في ايجاد حل يهيمن على هذا الوضع.
- 3- كما نجد أن هذه الاتفاقيات لم تطلق صافرة الانذار فقط لتنبية العالم من مشكل التلوث البحري، انما هي المصدر الأساسي للنهوض بقواعد القانون الدولي ومبادئه واحكامه التي تعالج مختلف أنواع التلوث والكوارث.
- 4- كما ارتأينا أن القانون الدولي اعتمد في مجال حماية البحار نصوص الاتفاقيات المبرمة لهذا الغرض، رغم العلم أن مبادئ هذه الاتفاقيات لم تغطي الا طابع الوعي العالمي لخطر التلوث والتنسيق للعمل مع الأجهزة الدولية التي تنادي بحماية هذه البيئة، وبذل كل المستطاع للحفاظ على مقوماتها.
- 5- نجد أن القانون الدولي للبيئة قد أسند مجمل الأفعال التي تحدث ضررا للدول الى جرائم دولية يراعى عنها ترتيب مسؤولية دولية بيئية جنائية أو مدنية.

التوصيات:

نظرا لوجود بعض النقائص في تنظيم التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع لذا نقترح على المشرع بعض التوصيات تتمثل في :

-إنشاء آليات فعالة لفحص البضائع وتوثيق حالتها قبل وبعد الشحن للتخفيف من التنازعات بشأن المسؤولية .

-يتوجب على المشرع الجزائري أن يقوم بمراجعة النصوص القانونية المتعلقة بتحديد مسؤولية الملوث البحري للبضائع في القانون البحري بطريقة واضحة يتوجب على المشرع الجزائري أن يقوم بمراجعة النصوص القانوني ومباشرة، يكون الهدف من هذه المراجعة هو تحقيق التوازن بين حماية الناقل البحري والمستفيدين من خدماته .
-يجب على المشرع الجزائري تشريع قوانين توضح حالات قيام مسؤولية الناقل البحري في حالة أخطاء تابعيه.

- ضرورة تبيان المشرع الجزائري لمعيار الطرد المعتمد عليه في تقدير سقف مسؤولية الناقل البحري باعتباره أهم الضوابط المعتمدة في الاتفاقيات الدولية.
- انضمام الجزائر إلى اتفاقيات بحرية دولية التي لم تكن انضمت إليها بعد ضمانا لتكامل التشريعات الوطنية مع المعايير العالمية.

وأخيرا، ففي هذه المذكرة التي ناقشنا فيها موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث من المواد الخطرة، نجد أن الموضوع معقد ومتشعب هناك صعوبات كثيرة تواجه هذا المجال، سواء من الناحية التقنية أو القانونية ونرى أن الحماية للبيئة البحرية غير كافية وأن المجتمع البشري يواجه العديد من التحديات في هذا المجال.



قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: المصادر:

1-القوانين:

الاتفاقيات الدولية:

- (1) اتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط الصادر عن السفن وبروتوكول 1992 المعدل لها.
- (2) إتفاقية إسبو المتعلقة بتقييم الأثر البيئي في إطار عبر حدودي لعام، المعتمدة في إسبو (فنلندا) في 25 فبراير 1991
- (3) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.
- (4) اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، المعروفة باسم "قواعد هامبورغ 1978"، تم اعتمادها في 31 مارس 1978، ودخلت حيز التنفيذ في 1 نوفمبر 1992.
- (5) اتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار المتعلقة بنقل المواد الخطرة والضرارة بحرا (HNS) لعام 2010،
- (6) اتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1971 (اتفاقية الصندوق)
- (7) إتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري من السفن لعام 1973م، والمعروفة اختصاراً باسم اتفاقية ماربول (MARPOL 73/78) .
- (8) إتفاقية باريس المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث من المصادر البرية، المعتمدة في 04 جوان 1974.
- (9) إتفاقية برشلونة المبرمة في 16 فيفري 1976 المتعلقة بحماية البحر الابيض المتوسط من التلوث والمعدلة في 10 جوان 1995 ببشلونة.
- (10) اتفاقية لندن 1972 هي معاهدة دولية تاريخية دخلت حيز التنفيذ في 1975، تهدف إلى حماية البيئة البحرية من خلال منع إغراق النفايات والمواد الضارة.

- 11) اتفاقية لندن 1976 (أو بروتوكول 1976) المتعلقة بالتعويض عن أضرار البقع الزيتية.
- 12) اتفاقية لوغانو الصادرة بتاريخ 1993/06/21 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن الأنشطة الخطرة على البيئة، المبرمة في إطار مجلس أوروبا القوانين العادية:
- 1) قانون رقم 02-02 المؤرخ في 5 فبراير 2002، يتعلق بحماية الساحل وتثمينه، الجريدة الرسمية عدد 10، المؤرخة في 2001/06/08.
- 2) قانون رقم 10-03، مؤرخ في 19 يوليو سنة 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج.ج.ج. عدد 43، صادر في 20 يوليو سنة 2003، معدل ومتمم.
- 3) قانون رقم 06-98 مؤرخ في 03 ربيع الأول عام 1419 الموافق ل 27 يونيو سنة 1998 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران، الصادر بتاريخ 28 يونيو سنة 1998، ج.ر عدد 48.
- 4) قانون رقم 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، معدل ومتمم، ج.ر 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977.
- 5) قانون رقم 98 – 05 مؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق 25 يونيو سنة 1998، يعدل ويتمم الأمر رقم 76 – 80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري
- 6) قانون الفرنسي رقم 95-101 المؤرخ في 2 فبراير 1995، والمعروف أيضاً باسم "قانون بارني" Loi Barnier (نسبة إلى وزير البيئة آنذاك ميشيل بارني)، يُعد أحد الركائز الأساسية في التشريع البيئي الفرنسي.

المراسيم:

- (1) مرسوم التنفيذي رقم 03-452 المؤرخ في 7 شوال عام 1424 الموافق لأول ديسمبر سنة 2003 يحدد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات، ج ر عدد 75 بتاريخ 7 ديسمبر سنة 2003.
- (2) مرسوم الرئاسي رقم 118/05 الصادر في 11 أبريل 2005، يحدد قواعد معالجة المواد عن طريق التأيين ورقابتها وتجارتها، الجريدة الرسمية عدد 27 الصادرة في 13 أبريل 2005.
- (3) مرسوم تنفيذي رقم 19-157 المؤرخ في 22 شعبان سنة 1440 الموافق 30 أبريل سنة 2019، الذي يحدد قواعد وشروط نقل البضائع الخطرة بحرا وكذا مكوئها وعبورها عبر الموانئ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، عدد 32 الصادرة بتاريخ 15 ماي سنة 2019.
- (4) مرسوم رقم 80-14 المتضمن انضمام الجزائر إلى اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة ببرشلونة مؤرخ في 26/09/1980 ج رقم 5.
- (5) مرسوم رئاسي رقم 04-326 المؤرخ في 10/10/أكتوبر سنة 2004 ج رقم 65.
- (6) مرسوم 88-108، المؤرخ، 31/05/1988، المتضمن انضمام الجزائر للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن المنعقدة في 1973، ج/رقم 22.

الأوامر:

- (1) أمر رقم 76-80 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية، العدد 29 الصادرة 21 ربيع الثاني عام 1397 هـ الموافق 10 ابريل سنة 1977 م.) معدل ومتمم.

اللائحة:

- (1) لائحة التنظيمية النموذجية " توصيات بشأن نقل البضائع الخطرة"، الصادرة عن الأمم المتحدة، الطبعة المنقحة السابعة عشر، نيويورك وجنيف، 2011.

(2) نظام المنسق عالميا لتصنيف المواد الكيميائية ووسمها (ن م ع)، الصادر عن الأمم المتحدة، الطبعة المنقحة الرابعة، نيويورك وجنيف، 2011.

ثانيا: المراجع:

(1) أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار، على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية، 1982 دار النهضة العربية القاهرة، 2006.

(2) أحمد محمد موسى، الخدمة الاجتماعية وحماية البيئة، المكتبة العصرية المنصورة، ط1، السنة 2007.

(3) احمد محمود سعد، استمرار لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، النهضة العربية الطبعة الثانية، مصر، السنة 2007.

(4) إسماعيل بن حامد الجوهري، الصحاح تاج اللغة وصحاح العربية، دار الحديث، القاهرة، مصر، 1430 هـ - 2009.

(5) حمد محمود الروبي محمد، الضبط الإداري ودوره في حماية البيئة "دراسة مقارنة"، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2014.

(6) رمضان بطيخ، القانون الدولي للبيئة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، السنة 2017.

(7) سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، السنة 2009.

(8) سيد عاشور أحمد، التلوث البيئي في الوطن العربي، واقعه وحلول معالجته"، الشركة الدولية للطباعة والنشر الطبعة العربية، 2006.

(9) عادل ماهر الألفي، الحماية الجنائية للبيئة، دار الجامعة الجديدة للنشر، السنة 2009.

(10) عبد الرحمان صلاح الحديثي، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، السنة 2010.

- (11) عبد السالم منصور الشيوحي، الحماية الدولية من النفايات، دار النهضة العربية، مصر، 2011.
- (12) عبد السلام منصور الشيوحي، التعويض عن الأضرار البيئية في إطار القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة.
- (13) عبد الصمد اسلام محمد، الحماية الدولية للبيئة من التلوث، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، بدون طبعة، سنة 2016.
- (14) عبد المنعم محمد داوود القانون الدولي للبحار و المشكلات البحرية العربية منشأة المعارف الطبعة الأولى 1999 .
- (15) عبد الواحد محمد الغار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث دار النهضة العربية القاهرة. 1985 .
- (16) عبده عبد الجليل، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، الطبعة الأولى مصر، السنة 2006.
- (17) عطية، خالد محمد، قانون التأمين: التأمين على المسؤولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2019.
- (18) علي سعيدان، حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيماوية في القانون الجزائري، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، سنة 2012.
- (19) محمد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، دار المطبوعات الجامعية الجديدة، الدون طبعة، 2001.
- (20) محمد احمد المنشاوي، النظرية العامة للحماية الجنائية للبيئة البحرية، مكتبة القانون والاقتصاد، الطبعة الأولى، السنة 2013.
- (21) محمد صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، دار النهضة العربية، السنة 1991.

- (22) محمد عباينة، أحكام عقد النقل – النقل البحري-النقل البري-النقل الجوي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، عمان، السنة 2015.
- (23) محمد عبد المولى، التلوث البيئي ، مؤسسة شباب الجامعة ، الإسكندرية ، السنة 2003.
- (24) محمود جاسم نجم الراشدي، ضمانات تنفيذ اتفاقيات حماية البيئة، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، مصر، السنة 2014.
- (25) مختار السويفي، أساسيات النقل البحري والتجارة الخارجية، دراسة تحليلية لعقود النقل البحري وعقود التجارة الخارجية، القاهرة، مصر، 1981.
- (26) مدحت حافظ إبراهيم، شرح القانون قانون التجارة البحرية الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990 والتشريعات المكملة له، الطبعة الأولى مكتبة غريب، السنة 1991م.
- (27) محسن أفكيرين، القانون الدولي للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة- مصر، الطبعة الأولى، سنة 2006.
- (28) هاني دويدار، القانون التجاري، التنظيم القانوني للتجارة، الملكية التجارية الصناعية، الشركات التجارية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، السنة 2008.
- (29) هدى حامد قشقوش، التلوث بالإشعاع النووي في نطاق القانون الجنائي، دار النهضة العربية، السنة 1997.
- (30) هنوني نصر الدين، الحماية الراشدة للساحل في التشريع الجزائري، د.ط، دار هومة، الجزائر، السنة 2013.
- (31) وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، ط01، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، السنة 2015.
- (32) يونس محمد مصطفى حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام دار النهضة العربية القاهرة، السنة 1996.

ثالثا: الرسائل الجامعية:

1-رسائل الدكتوراه:

- (1) باهي مراد، النظام القانوني للنفايات الخطرة، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، السنة 2020.
- (2) بوفلجة عبد الرحمان، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابة بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية 2015/2016.
- (3) زروال سهام، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري الناجمة عن نقل البضائع الخطرة -دراسة مقارنة-، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم القانونية والإدارية، جامعة أمحمد بوقرة بومرداس، السنة الجامعية 2012 - 2012.
- (4) صفية عالوي، ظاهرة التلوث البيئي في الجزائر وآليات الحد منها، دراسة حالة قطاع المحروقات بشركة سونطراك حاسي الرمل، رسالة دكتوراه، علوم اقتصادية، جامعة عمار ثلجي الأغواط، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، السنة 2014.
- (5) علواني امبارك، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في الحقوق، تخصص قانون العلاقات الدولية، جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية الحقوق، 2016/2017.
- (6) واعلى جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث دراسة مقارنة رسالة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، السنة الجامعية ، السنة 2010.
- (7) يوسف معلم، "المسؤولية الدولية بدون ضرر حالة الضرر البيئي"، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام فرع القانون الدولي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري قسنطينة، الجزائر ، السنة 2009.

2-رسائل الماجستير:

(1) زهور زيتوني، الجزائر ومدى ادماج الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية في قانونها الداخلي، بحث لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر كلية الحقوق والعلوم الادارية. بن عكنون، 2002/2003.

(2) زين العابدين، قنصو ميلود، المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة سيدي بلعباس، السنة 2013.

(3) عبد السلام على عبد السلام، الالتزامات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث، مذكرة ماجستير، قسم القانون، أكاديمية الدراسات العليا، طرابلس، السنة 2008.

(4) الفتني منير، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر 1، السنة الجامعية 2013-2014.

(5) فريدة تكارلي، مبدأ الحيطة في القانون الدولي للبيئة، مذكرة ماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية"، كلية الحقوق، جامعة بن عكنون، السنة 2006.

(6) كريمة بورحلي، التلوث البحري و تأثيره على البحارة، -دراسة ميدانية بميناء الصيد (بوديس) جيجل- ، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع تخصص بيئة، كلية العلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية، جامعة منتوري - قسنطينة -، السنة الجامعية 2009-2010.

3-رسائل الماستر:

(1) اقوجيل ليديّة، عبد المومن حياة، حماية البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري -تيزي وزو-، السنة الجامعية: 2014/2015.

- (2) بريش أمينة، الحماية الدولية للبيئة من التلوث بالمواد الخطرة، مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر في تخصص قانون البيئة والعمران، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 اوت -سكيكدة-السنة الجامعية 2016/2017.
- (3) بشطلة أسماء، الإطار القانوني للتعامل مع المواد الخطرة في ميناء جن جن، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحي - جيجل، السنة الجامعية: 2022-2023م.
- (4) بصيص الطيب، لزهاري محمد، مبدأ الملوث الدافع في القانون الدولي للبيئة، مذكرة الماستر، جامعة عمار ثليجي، الاغواط، السنة الجامعية 2018-2019.
- (5) بن عيادي فتيحة، الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، مذكرة لنيل شهادة الماستر، دون تخصص، كلية الحقوق، جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، 2017-2018.
- (6) بوالقرقر كريمة، مبدأ الحيطة و تطبيقاته في مجال حماية البيئة، مذكرة الماستر، جامعة 20 اوت 1955، سكيكدة، السنة جوان 2017.
- (7) بوغازي جهيد، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الجزائري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون البيئة والتنمية المستدامة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2019-2020.
- (8) دحمان بونة نورة، النظام القانوني للتعويض عن الأضرار البيئية في التشريع الجزائري، مذكرة شهادة ماستر، جامعة مستغانم، كلية الحقوق والعلوم السياسية، السنة 2021-2022.
- (9) فريدي كريمة، عميري مختارية، المسؤولية الدولية للدول عن الضرر البيئي، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة د.مولاي الطاهر -سعيدة-، السنة الجامعية 2025-2026.
- (10) لعرج كمال فريد، دور مبدأ الملوث الدافع في حماية البيئة، مذكرة ماستر، المركز الجامعي مغنية، السنة الجامعية 2023/2024.

- 11) مخانشة محمد رضا، مسيود فيراس ضياء الدين، حماية الدولية للبيئة البحر، مذكرة مكملة لمتطلبات نيل شهادة الماستر في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، السنة الجامعية: 2024/ 2025.
 - 12) مخلوف ياسر، النقل البحري للبضائع الخطرة، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر المهني في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى - جيجل-السنة الجامعية 2020/2021.
 - 13) مساحلي فوزية، عراش سمية، المسؤولية الدولية عن التلوث البحري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، السنة الجامعية 2015-2016.
 - 14) نجلاء لعوامر، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، مذكرة مكملة من متطلبات نيل شهادة الماستر في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر – بسكرة، السنة الجامعية 2018/2017.
- رابعاً: المجالات والمقالات العلمية:**
- 1) أحمد فايز الهرش، تقدير اقتصادي إسلامي لقضية المخلفات الخطرة، جامعة أنقرة للعلوم الاجتماعية، تركيا، مجلة البشائر الاقتصادية، المجلد الخامس، العدد 3، ديسمبر.
 - 2) حمزة عبد الله ومحمد حبجب، الإطار القانوني لتجريم الانتهاكات البيئية في القانون الدولي مارس، 2025 مجلة العلوم الإنسانية والطبيعية المجلد (6) العدد (3).
 - 3) زروالي سهام، آليات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والاقتصادية، العدد 21، جانفي 2019.
 - 4) زكور عزيزة، الجهود الدولية للوقاية من التلوث البحري، مجلة المعرفة، العدد السابع والعشرون، ماي 2025.
 - 5) سماعيل فاطمة، الوسائل القانونية لمنع تلوث البيئة البحرية بالمحروقات ومكافحته، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية – المجلد 02 /العدد 01 –السنة 2015.

- (6) شيخي محمد امين، مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع -دراسة مقارنة بين التشريعات والاتفاقيات الدولية-المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس.
- (7) شيهاب عينونة، القواعد الخاصة بنقل البضائع الخطرة عن طريق البحر، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد؛ الجزائر، مجلة القانون، المجتمع والسلطة، المجلد: 12، العدد: 2، السنة 2023.
- (8) صوفي بن داود، المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية وفق قواعد القانون الدولي الإنساني، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، المجلد 8، العدد: 2 (2023).
- (9) عقيل عزيز عودة، علاء ياسر حسين، جريمة التعامل بالمواد الخطرة (دراسة مقارنة)، مجلة جامعة ذي قار، المجلد 02، حزيران، 2019.
- (10) عمراني نادية، دور الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية في حماية البيئة، مجلة المفكر، العدد 15، جوان 2017، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة.
- (11) غفافية عبد الله ياسين، الإطار القانوني للصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، مجلة الأستاذ الباحث للدارسات القانونية والسياسية - المجلد 06، العدد 01، جوان 2021.
- (12) قويدر رابحي، القانون الدولي للبيئة المفهوم والتطور، مجلة الواحات والدراسات، المركز الجامعي غرداية، العدد 5، الجزائر، السنة 2009.
- (13) كرار حيدر سهر سلطان، الأساس القانوني مبدأ الوقاية في القانون الدولي البيئي، مجلة الجامعة العراقية، المجلد 73، العدد 7، السنة 2025.
- (14) مبارك وسيلة، الإطار القانوني لحق المطاردة الحثيثة بأعالي البحار وحقيقة تطبيقه، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث 3.
- (15) مقاني فريد، (مكافحة الجرائم البيئية في التشريع الجزائري والقوانين المقارنة)، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 58، العدد 04، سبتمبر 2021.

- 16) ناصر مراد، (إشكالية التلوث البيئي في الجزائر)، مجلة الاقتصاد والإحصاء التطبيقي، العدد 01، الجزائر، جوان 2009.
- 17) ندية عمران، الجهود الدولية لمكافحة التلوث البحري، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية – جامعة البليدة، العدد 11، تاريخ النشر 2017/01/01.
- 18) نعيمة، عمارة، الاتجاه نحو التأسيس للمسؤولية المدنية على أساس مبدأ الحيطة، مجلة دفاتر السياسة والقانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ورقلة، العدد 13، سنة 2013.

خامسا: المطبوعات الجامعية.

- 1) بن فاطيمة بوبكر، القانون الدولي لحماية البيئة، مطبوعة خاصة بطلبة الماستر تخصص: النظام القانوني لحماية البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور مولاي الطاهر سعيدة، السنة الجامعية 2016-2017.
- 2) بيبة ليلي، مطبوعة بيداغوجية "التلوث العابر للحدود"، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1- بن يوسف بن خدة-، السنة الجامعية 2024-2025.

سادسا: مواقع الإنترنت:

<https://www.imo.org/ar/about/conventions/pages/international-convention-on-liability-and-compensation-for-damage-in-connection-with-the-carriage-of-hazardous-and-noxious-.aspx>

الفهرس:

الفصل الأول:

المواد الخطرة والمبادئ العامة للالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية.

06	تمهيد:
07	المبحث الأول: ماهية المواد الخطرة والتلوث البحري.
08	المطلب الأول: تعريف المواد الخطرة.
	الفرع الأول: التعريف اللغوي والاصطلاحي للمواد الخطرة في الاتفاقيات الدولية
09	والتشريع الوطني.
09	أولاً: التعريف اللغوي والاصطلاحي للمواد الخطرة.
11	ثانياً: التعريف في الاتفاقيات الدولية.
12	ثالثاً: تعريف المشرع الجزائري.
13	الفرع الثاني: تصنيفات المواد الخطرة.
14	أولاً: المواد الخطرة عالية الخطورة.
16	ثانياً: المواد الخطرة منخفضة الخطورة.
18	ثالثاً: الأصناف الخاصة للبضائع الخطرة.
20	المطلب الثاني: تعريف التلوث البحري.
21	الفرع الأول: مفهوم التلوث البحري ومصادره.
21	أولاً: مفهوم التلوث البحري.
22	ثانياً: تعريف التلوث البحري لدى الاتفاقيات الدولية.
24	ثالثاً: مصادر التلوث البحري.
32	الفرع الثاني: التلوث الصادر من السفن.
33	أولاً: السفن كمصدر للتلوث البحري.
34	ثانياً: مخاطر تلويث السفن للبيئة البحرية.
36	ثالثاً: أبرز الكوارث البحرية الشهيرة.

المبحث الثاني: المواد الخطرة في إطار الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري	
والتشريعات المقارنة.....	38
المطلب الأول: المواد الخطرة في إطار الاتفاقيات الدولية.....	39
الفرع الأول: المواد الخطرة في اتفاقية لوعانو لعام 1993.....	39
الفرع الثاني: اتفاقية نقل المواد الخطرة والضارة (HNS) لعام 2010.....	41
المطلب الثاني: المواد الخطرة في التشريع الجزائري والتشريعات المقارنة.....	46
الفرع الأول: المواد الخطرة في التشريع الجزائري.....	46
أولا: الجهود التشريعية لحماية البيئة الجزائرية.....	46
ثانيا: حماية البيئة البحرية الناجم عن نقل المواد الخطرة في التشريع	
الجزائري.....	50
الفرع الثاني: المواد الخطرة في التشريع الفرنسي.....	52
خلاصة الفصل:	56

الفصل الثاني:

الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث بالمواد الخطرة

تمهيد:	58
المبحث الأول: المبادئ العامة للالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث	
بالمواد الخطرة.....	59
المطلب الأول: المبادئ التقليدية.....	60
الفرع الأول: مبدأ حسن الجوار.....	60
أولا: موقف الفقه الدولي من مبدأ حسن الجوار.....	62
ثانيا: مبدأ حسن الجوار والممارسات الدولية.....	62
الفرع الثاني: مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق.....	64
أولا: الفريق المؤيد لنقل مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق إلى العلاقات	
الدولية.....	66

	ثانيا: الفريق المعارض لنقل مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق إلى مجال
67	العلاقات الدولية.....
67	المطلب الثاني: المبادئ الحديثة.....
68	الفرع الأول: مبدأ الوقاية والحیطة.....
70	أولا: التكريس الدولي لمبدأ الحیطة.....
70	ثانيا: نطاق تطبيق مبدأ الحیطة.....
71	ثالثا: آليات تطبيق مبدأ الحیطة.....
71	الفرع الثاني: مبدأ الوقاية.....
72	أولا: الجوانب المختلفة للمبدأ.....
73	ثانيا: التكريس الدولي لمبدأ الوقاية.....
74	الفرع الثالث: مبدأ الملوث الدافع.....
76	أولا: محتوى المبدأ.....
76	ثانيا: الاعتراف بالمبدأ.....
77	ثالثا: وظائف مبدأ الملوث الدافع.....
80	المبحث الثاني: الالتزام بحماية البيئة البحرية من التلوث بالمواد الخطرة.....
81	المطلب الأول: في الاتفاقيات الدولية:.....
81	الفرع الأول: في اتفاقية قانون البحار.....
81	أولا: اتفاقية لندن لمنع التلوث بزيوت البترول في البحار عام 1954.....
83	ثانيا: اتفاقية جنيف لقانون البحار عام 1958.....
85	ثالثا: اتفاقيات بروكسيل المتعلقة بالأضرار الناجمة عن التلوث البحري.....
89	رابعا: اتفاقيات أخرى.....
93	خامسا: اتفاقية منع التلوث من السفن (ماربول) 1978/1973.....
95	سادسا: اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة للبحار سنة 1982.....
96	الفرع الثاني: في اتفاقية نقل المواد الخطرة والضارة (HNS) لعام 2010.....

98	أولاً: آليات عمل نظام التأمين البيئي.....
100	ثانياً: التحديات التي تواجه نظام التأمين البيئي.....
	المطلب الثاني: الالتزام بحماية البيئة البحرية من التلوث بالمواد الخطرة في
101	التشريع الجزائري.....
101	الفرع الأول: في القانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة.....
103	الفرع الثاني: في القوانين الخاصة.....
103	أولاً: القانون 05-98 يعدل ويتمم أمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري.....
106	ثانياً: القانون 02/02 المتضمن حماية الساحل وتثمينه.....
108	خلاصة الفصل:
110	الخاتمة:
115	قائمة المصادر والمراجع:.....