

استمارة المشاركة

اللقب:	مرنيز	الاسم:	فاطمة
الرتبة العلمية:	أستاذة محاضر "أ"		
مكان العمل:	المركز الجامعي أحمد زبانه غليزان / معهد العلوم القانونية والادارية		
الهاتف:	0669615887 (0213)		
البريد الإلكتروني:	infodroit4827@gmail.com-mernizfatima@yahoo.com		
التخصص:	القانون الجنائي		
محور المداخلة:	المسؤولية والتلوث		

النظام الجزائري لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي في البحر الابيض المتوسط

ملخص:

يعكس قانون البيئة البحرية الالتزام القوي للدول والمؤسسات الدولية للتعاون، من أجل حماية وإدارة البيئة البحرية والمناطق الساحلية، هذا الفرع من القانون الدولي للبيئة، يركز على آليات قانونية دولية واتفاقيات دولية وأحكام وقرارات دولية غير ملزمة، وهو السبب الذي يفسر ضرورة ضبط ومعالجة المشاكل البيئية في إطار دولي، وأن معايير القانون الدولي للبيئة تتميز بأنها وظيفية تستجيب لمعالجة مشكلة محددة.

وفي حدود هذه الورقة البحثية، إن الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث النفطي في البحر الابيض المتوسط تستوجب الاتجاه نحو ايجاد قانون جزائي دولي يحقق الحماية اللازمة في حوض البحر الابيض المتوسط.

الكلمات المفتاحية: البيئة، البحر الابيض المتوسط، اتفاقية دولية، التلوث، النفط، المسؤولية.

Abstract:

The Law on the Marine Environment reflects the strong commitment of States and international institutions to cooperate for the protection and

management of the marine environment and coastal areas. This section of international environmental law is based on international legal mechanisms, international conventions and non-binding international provisions and resolutions, An international framework, and that the norms of international environmental law are functional and responsive to addressing a specific problem.

Within the limits of this paper, the criminal protection of the marine environment from oil pollution in the Mediterranean requires a trend towards the creation of an international criminal law that would provide the necessary protection in the Mediterranean basin.

Keywords: Environment, Mediterranean, International Convention, Pollution, Oil, Responsibility

مقدمة:

لم ينشغل الانسان حتى مطلع القرن العشرين¹ بمشكل البيئة البحرية، وظل لفترة طويلة ينظر الى البحار والمحيطات كمكان دولي عملاق قادر على استيعاب كل ما يلقي فيه من مخلفات صناعية، او مواد كيماوية... وسواء كان عمدا ام دون ذلك.

وعلى ضوء التطورات الحاصلة على مر السنين، اضحى قانون البيئة البحرية يعكس الالتزام القوي للدول والمؤسسات الدولية للتعاون، من أجل حماية وإدارة البيئة البحرية والمناطق الساحلية، هذا الفرع من القانون الدولي للبيئة، يركز على آليات قانونية دولية واتفاقيات دولية وأحكام وقرارات دولية غير ملزمة، وهو السبب الذي يفسر ضرورة ضبط ومعالجة المشاكل البيئية في إطار دولي.

وفي هذا الإطار، يرى الأستاذ " ألكسندر كيس " أنه " إذا كانت البيئة غير قابلة للتجزئة، فهذا صحيح بصفة خاصة بالنسبة للبيئة البحرية لأسباب واضحة، فالتلوث البحري لا يمكن مكافحته بفعالية إلا على المستوى الدولي فقط "². فالطابع الفريد للبيئة البحرية يتطلب ضرورة معالجة جميع المشاكل المرتبطة بالبيئة البحرية بشكل كلي وليس بشكل متناثر.

فالدول أكدت في ديباجة اتفاقية قانون البحار لعام 1982 ، وعيها وإدراكها بأن المشاكل المتعلقة بالمناطق البحرية مترابطة ارتباطا وثيقا ويجب النظر فيها ككل³ ، فمعايير القانون الدولي للبيئة تتميز بأنها وظيفية تستجيب لمعالجة مشكلة محددة.

إن النصوص الاتفاقية الأولى التي تم اعتمادها على المستوى الدولي تتعلق بحماية الطبيعة وبصفة خاصة الأنواع الحيوانية والنباتية البرية⁴ ، ثم تلتها اتفاقيات متعلقة بحماية المياه الحدودية منها : المعاهدة الأمريكية البريطانية المبرمة في 11 يناير 1909 المتعلقة بالمياه الحدودية بين بريطانيا وكندا وقتها كانت الولايات المتحدة الأمريكية مستعمرة بريطانية . تم الانتظار حتى الخمسينيات أين ظهرت أولى الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البحر من التلوث.

وإن التلوث البحري بالنفط هو أول من جلب الانتباه لوجود مشكلة تتطلب تدابير للمكافحة على المستوى الدولي، وتعتبر اتفاقية لندن المبرمة في 12 ماي 1954 المتعلقة بمنع التلوث البحري بالنفط والمسماة " Oil Pollution " OILPOL " اول خطوة محتشمة نحو هذا الطريق ، والتي تم تعويضها في ٠٢ نوفمبر ١٩٧٣ باتفاقية " MARPOL Marine Pollution " للوقاية من التلوث عن طريق السفن، وفي نفس الوقت تم اعتماد عدة اتفاقيات دولية متعلقة بمنع إلقاء النفايات، والاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط .

والجدير بالذكر، أن الجزائر تعتبر من الدول الساحلية المطلة على حوض البحر الابيض المتوسط بمسافة تتجاوز ١٢٠٠ كلم، وهي عضو في المنظمة البحرية الدولية (IMO)، كما ابدت اهتماما مبكرا بمسألة حماية البيئة البحرية. حيث صادقت على اتفاقية لندن لمنع التلوث البحري بالزيت سنة ١٩٥٤ ، ثم بعد ذلك صادقت على مجموعة الاتفاقيات أهمها اتفاقية لندن سنة ١٩٧٢ ، اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢ واتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها.

وعند هذه الأهمية، تأتي هذه الورقة البحثية لتسلط الضوء حول اشكالية: الى اي مدى تحقق الردع الجزائري في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي في البحر الابيض المتوسط؟

وللإجابة على هذه الاشكالية، يتم التطرق اوى الى تحديد مفهوم التلوث النفطي في البحر المتوسط(المبحث الاول)ثم البحث في اساس المسؤولية الجزائية عن هذا التلوث(المبحث الثاني).

المبحث الاول: مفهوم التلوث النفطي للبيئة البحرية في المتوسط

من الاهمية بمكان ان يتم التطرق الى تعريف التلوث في البيئة البحرية(المطلب الاول)ثم مصادر التلوث في منطقة البحر الابيض المتوسط(المطلب الثاني).

المطلب الأول: التعريف بالتلوث للبيئة البحرية

من بين التعاريف البارزة للبيئة البحرية ما جاء به الدكتور عبد الهادي محمد عشري في رسالته على أنها: " كل مساحات المياه المالحة التي تمثل كتلة متصلة بعضها ببعض متلائمة الأجزاء سواء كان هذا الاتصال طبيعيا أو صناعيا، وما تشمل عليه هذه الكتلة من جميع أوجه الحياة البحرية"^٥.

ويستنتج من هذا التعريف المنتقى في هذه الورقة البحثية، ان البيئة البحرية تشمل على:

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

كما عرفت

كما عرفت المادة ٢.أ^٦ لعام ١٩٧٦ لاتفاقية برشلونة التلوث: " يقصد بالتلوث قيام الانسان سواء بطريقة مباشرة او غير مباشرة بإدخال أية مواد أو أية صنوف من الطاقة الى البيئة البحرية، مما يسبب ضررا من المحتمل أن يسبب اثارا مؤذية كالحاق الضرر بالمصادر الحية، أو أن تكون مصدر خطر على الصحة البشرية وعائقا للنشاطات البحرية بما في ذلك صيد الاسماك وافساد نوعية مياه البحر المستخدمة وانقاصها مدى التمتع بها"^٧.

من الخصائص المستفاد من المادة^٨ المشار إليها سابقا أنه:

- احداث تغيير في الوسط الطبيعي لمكونات البيئة البحرية.

- تدخل الانسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في احداث هذا التغيير البيئي.
- حدوث ضرر فعلا أو محتمل الوقوع مستقبلا.

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

✓ التأثير على الأحياء البحرية:

تعيش الطافيات المائية كالعوائق النباتية على بعد سنتمترات من سطح البحر ويفترض أن تتعرض هذه الكائنات الحية إلى مخاطر، نظرا لأنها تواجه تركيزا عاليا من الزيوت البترولية، والتي تعتبر مركبات سامة لها تؤدي إلى نقص نموها وتعطيل تكاثرها .

✓ التأثير على الطيور البحرية:

أكدت الدراسات الميدانية أن للنفط دور أساسي في الانخفاض المتزايد للطيور البحرية وأن مئات الآلاف من الطيور البحرية تتعرض للزيوت البترولية سنويا، فهذه الطيور تقضي معظم وقتها على سطح الماء، فهي تسبح أكثر مما تطير، والقضاء عليها سيفقد المناطق الساحلية توازنها البيئي.

✓ التأثير على الثروة السمكية :

الجدير بالذكر أن أثر التلوث بالنفط يظهر على مصايد الأسماك بعد ثلاثة أو أربعة سنوات من حدوثه، في صورة انخفاض في المخزون السمكي بالمنطقة الملوثة، من جراء تأثيره على الغذاء وبويضات ويرقات الأسماك، بحيث أن الأسماك اليافعة تهجر مكان التلوث مما يفقد الصيادين مصدرا هاما لرزقهم.

✓ الإضرار بالصحة العامة

قد ينتج عن تعرض جسم الإنسان لجرعات كبيرة لإحدى مكونات النفط إلى تغيرات في التركيب الوراثي في الخلايا الجسمية، قد تؤدي إلى بعض التشوهات ونتيجة لقدرة النفط على الإخلال بالتوازن البيئي البحري الطبيعي.

وفقدت عمدة بعض الدول إلى منع مرور الناقلات والسفن التي تحمل بعض المواد الخطرة، منها القرار الثنائي المشترك بين فرنسا وإيطاليا المتخذ من طرفهما سنة ١٩٩٣. فقد منعتا بموجبه فرنسا وإيطاليا مرور السفن و الناقلات التي تحمل مواد خطرة في مضيق "

بونفسي" الواقع بين جزيرتي كورسيكا الفرنسية وسردينيا الإيطالية والذي يبلغ عرضه ١٢ كلم.

ولغرض إعادة تكوين ورسكلة البحارة والريان أنشأت الجامعة البحرية العالمية بالسويد سنة 1983 وعملت من خلال إنشاء العديد من الدورات التكوينية، بالإضافة إلى تكثيف وتشديد وسائل الرقابة والمراقبة التقنية للسفن.

المطلب الثاني: مصادر التلوث النفطي بمنطقة البحر المتوسط

لقد حددت اتفاقية برشلونة والبروتوكولات الملحقة بها منطقة البحر الأبيض المتوسط^٩ كآلاتي": المياه البحرية للبحر الأبيض المتوسط بصفة خالصة بما في ذلك الخلجان و البحار، ويجدها عند مدخل الفنارة مضيق جبل طارق، ثم إلى الشرق حتى الحدود الجنوبية لمضيق الدردنيل وبين فنارتيها .

إلا أنه بموجب تعديل 1995 لاتفاقية برشلونة وبروتوكولها المتعلق بالحالات الطارئة، أصبحت منطقة البحر المتوسط تشمل المياه الداخلية وكذا المياه الشاطئية للأطراف، والتي تم ترك تحديدها للسلطة التقديرية للدول الأطراف وذلك بموجب المادة الأولى فقرة ٢ من التعديل، كما أضفت الفقرة الثالثة من نفس المادة من التعديل السابق الذكر أن نطاق تطبيق البروتوكولات الملحقة باتفاقية برشلونة يمتد ليشمل النطاق الجغرافي المحدد بها أي بالبروتوكولات.

أما السفينة النفطية كمصدر مسبب للتلوث البحري، فقد عرفتھا اتفاقية ماربول المادة الثانية في فقرتها الرابعة: " أن السفينة هي أي نوع تمارس نشاطها في البيئة البحرية بما في ذلك قوارب الهيدروفيل، المركبات المزودة بوسائد هوائية والغواصات والطائرات العائمة والارصفة الثابتة"^{١٠}.

ولقد وسع البروتوكول الملحق باتفاقية برشلونة مفهوم السفينة في المادة الثالثة الفقرة الاولى على انها: " المراكب التي تسير فوق الماء وتحتها مهما كان نوعها"^{١١}.

وتجب الملاحظة ان هذا التوسع في مفهوم السفينة كمصدر ملوث هو الرقابة المحكمة على كل ما يمكن ان يسبب التلوث في البيئة البحرية.

وفي هذا الإطار، عرفت اتفاقية ماربول التلوث الناتج عن السفن في المادة الثانية في فقرتها الثالثة بأنه: " أي حادث يتضمن افراغ حال أو محتمل لمادة ضارة أو أي تدفقات لمثل هذه المادة. كما اعطت الاتفاقية في الفقرة الثانية مفهوما للمواد الضارة بأنها: " التي إذا اختلطت بمياه البحر يسفر عنا تعرض صحة الانسان للخطر وبخواص مياه البحر أو الحيلولة دون الاستخدامات المشروعة للبحر.

وتجدر الملاحظة أ، الافراغ حسب الاتفاقية يعني افلات او طرح أو ضخ أو قذف او اسكاب للمادة ضارة في البحر، والتي هي مسببة التلوث البحري. وإن النفط بكافة أنواعه من المواد الضارة التي شملتها المادة المذكورة سابقا، ويشمل التلوث العمدي الناتج عن التصريف العمدي لهذه المادة أو غير العمدي الناتج عن الحوادث البحرية^{١٢}.

المبحث الثاني : اساس المسؤولية الجنائية عن التلوث النفطي في المتوسط

المادة ٢٣٥ من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار نصت على ان: "الدولة مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية، المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهي مسؤولة وفقا للقانون الدولي.

وبالتالي فإن الاتفاقية بموجب هذه المادة ترتب على الدول مسؤولية بموجب القانون الدولي بالوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها . وهذه الالتزامات تشمل تلك المفروضة على الدول بموجب هذه الاتفاقية والاتفاقيات الاخرى ذات الصلة وقواعد العرف الدولي، والتي تنص على حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وذلك بمنع وقوع الضرر البيئي، والتقليل منه الى ادنى حد ممكن، كما تشمل الالتزام بجبر الضرر الذي يلحق بالبيئة البحرية.

المطلب الاول: العمل الدولي غير المشروع عن التلوث النفطي في المتوسط

اتفق الفقه الدولي حول مضمون العمل غير المشروع دوليا على انه يعد عملا غير مشروع دوليا متى كان مخالفا للالتزامات الدولية للدولة.

وعلى هذا النحو، اهتمت الاتفاقيات الدولية العالمية والاقليمية منها بحماية البيئة البحرية بمنطقة البحر المتوسط، حيث نصت على التزامات تستهدف حماية هذه البيئة من التلوث الناتج عن التصريف العمدي وعن الحوادث البحرية بفرض قواعد تتعلق ببناء سفن وتدريب طاقمها او حظر افعال مهينة بسبب ما تحدثه من مساس بالبيئة البحرية، حيث اصبح اي انتهاك للالتزام دولي يرتب مسؤولية الدولة مرتكبة الانتهاك يعتبر عملا غير مشروع اذا توفرت عدة عناصر وهي كما يلي :

اولا : انتهاك واخلاق بالالتزام دولي

يشكل كل اخلاق بالالتزام دولي او خرقه عملا غير مشروع دوليا، حيث أن معظم الاتفاقيات الدولية نصت على التزام الاطراف باتخاذ كافة التدابير والوسائل والاجراءات الملائمة لمنع تلوث البيئة البحرية والسيطرة عليه.

وإن مثل هذه الالتزامات تشمل الالتزام باتخاذ اساليب او اتباع سلوك معين كسفن القوانين والتنظيمات الوطنية لمنع والمعاقبة على تلوث البيئة البحرية، وتقصير الدولة في اتخاذ مثل هذه الاجراءات يعد خرقا للالتزامات السالف الذكر.

ويجمع الفقه الدولي على ضرورة توافر عنصرين اوصف عمل الدولة بانه غير مشروع دوليا اذا تحقق شرطان هما:

✓ **الشرط الاول:** ان يكون التصرف منسوبا الى الدولة او بمعنى اخر يجب ان يكون القيام بعمل او عدم القيام به منسوبا الى الدولة الملتزمة^{١٣}.

وقد يكون هذا التصرف غير المشروع صادرا عن السلطة التشريعية للدولة كما هو الحال في حالة امتناعها عن اصدار تشريعات ووضع النظم الكفيلة بمنع التلوث الناتج عن

التصريف العمدي وحفظه والسيطرة عليه بالمناطق البحرية التي تدخل في ولايتها او بالنسبة للسفن التي تحمل علمها او تكون مسجلة فيها .

كما هو الحال في حالة اتخاذها عملا او اقرارها نظاما يتعارض مع احكام وقواعد الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن هذا المصدر او صدور نظم وقواعد اقل فعالية من القواعد والنظم والمعايير المتفق عليها عالميا _ وقد يكون هذا التصرف غير المشروع صادرا عن السلطة القضائية للدولة كما هو الحال انكار العدالة وذلك بعدم الضمان للأجانب امكانية اللجوء الى القضاء الوطني للحصول السريع على تعويض كاف او ترضية اخرى عن الضرر الناتج عن التلوث الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون او الاعتباريون الخاضعون لولايتها .

وقد يكون العمل غير المشروع صادرا عن السلطة التنفيذية حيث ان الدولة تسال عن تصرفات هيئاتها ومؤسساتها التنفيذية وموظفيها سواء التصرفات غير المشروعة الصادرة منها وتكون مأذونا بها من طرف الدولة او تلك التي تصدر اثناء او بمناسبة اداء الوظيفة اذ تتحمل الدولة المسؤولية باعتبارها مسؤولة عن الاضرار المرتكبة من طرف موظفيها سواء خالفوا القانون الداخلي او تجاوزوا حدود اختصاصهم باعتبار ان العمل قد تم لحساب الدولة وتحت اشرافها ورقابتها^{١٤} .

اما فيما يتعلق بتصرفات الاشخاص الطبيعيين والمعنويين الذين لا يعملون باسم الدولة او لحسابها فان العمل غير المشروع الصادر عنهم لا تسال عليه الدولة الا اذا ثبت ان الدولة لم تبذل العناية اللازمة لمنع هؤلاء الاشخاص من ارتكاب التلوث او لن تتخذ الحيطة اللازمة لمنعهم عن ذلك.

الشرط الثاني : ان يكون هذا التصرف قد تم مخالفا لما تقضي به القاعدة القانونية

الدولية.

ولقد استقر العمل بين الدول على الاخذ بقاعدة عرفية في القانون الدولي تحظر على الدولة بصفة عامة سواء كانت طرفا في معاهدات دولية لحماية البيئة البحرية او لم تكن، تلويث البيئة البحرية وتامرها بالمحافظة على هذه البيئة وحمايتها ضد كافة مظاهر التلوث

ومنه مخالفة هذه القاعدة او هذا الالتزام الدولي و القيام بأعمال من شأنها تلويث البيئة البحرية هو خرق لالتزام دولي يترتب عنه عمل دولي غير مشروع ويرتب المسؤولية الدولية^{١٥}.

و هذا المعيار يعتمد في مجال تلويث البيئة البحرية الناتج عن التصريف العمدي من السفن والتلوث غير العمدي من السفن على حد سواء.

ثانيا : الضرر

يقصد به القانون الدولي : "المساس بحق او بمصلحة مشروعة لاحد اشخاص القانون الدولي ". وهو من اهم العناصر اللازمة، لقيام المسؤولية الدولية^{١٦} ومنه فانه من الضروري اثبات الضرر لقيام المسؤولية الدولية^{١٦} ولا مكان المطالبة بالتعويض.

هناك شبه اجماع في الفقه الدولي على ان مضمون الضرر البيئي يشمل الاضرار المباشرة التي تقع للأشخاص او للأموال او الانشطة والمصالح، والاضرار الغير مباشرة التي تحدث للبيئة نفسها والتي تتمثل في الخلل او الانهيار التدريجي للتوازن الطبيعي بين العناصر المشكلة لهذه البيئة وذلك في خلال الآجال الطويلة^{١٧}، وهذا يترتب عليه انه من الصعب تقدير الاضرار غير المباشرة ومن الصعب ايضا تقدير التعويض عنها.

وقد يكون الضرر البيئي مألوفاً او غير مألوف، وتجدد الملاحظة الى انه يشترط في الضرر البيئي ان يكون ضراً غير عادي. فلا يكفي ازالة نقاء المياه، فلا يوجد تلوث الا عندما تصل درجة الضرر الى الحد الذي يهدد الاستخدام الجماعي الضروري للمياه .

وتجدد الملاحظة، ان الضرر لا يعد احد العناصر الاساسية للفعل غير المشروع اذ ان انتهاك احكام الاتفاقية وحده يكفي لترتيب المسؤولية بغض النظر عن وقوع اضرار او تلوث للبيئة البحرية^{١٨}.

ثالثا: العلاقة السببية

وهو اثبات قيام رابطة سببية بين العمل او الامتناع الصادر عن الدولة، وبين الضرر الذي تترتب عن ذلك العمل او الامتناع، وهو ما يطلق عليه الفقه بالإسناد سواء كانت

التصرفات الضارة صادرة عن احد اجهزة الدولة سلطاتها الثلاث ومن احد رعاياها حيث يجب على الدولة جعل تشريعاتها الداخلية منسجمة مع القانون الدولي.

كما ان الدولة مسؤولة عن تصرفات هيئاتها الادارية طالما انها تتصرف باسم ولحساب الدولة سواء اتخذت تصرفات شكلا ايجابيا او سلبيا تتمثل في امتناع عن اتخاذ اجراءات مفروضة عليها بمقتضى التزاماتها الدولية وحتى لو تجاوز موظفوها السلطة المحولة لهم من قبلها، طالما قاموا بها لصالحها اي لصالح الدولة وتحت اشرافها ورقابتها و بمناسبة او اثناء او من اجل وظيفتهم^{١٩}.

وبصفة عامة، يجب اثبات العلاقة السببية بين الضرر و بين فعل التلوث الذي انتج الضرر، و احيانا يصعب اثبات هذه العلاقة لبعدها المسافة التي تفصل بين مكان وقوع الاعمال الملوثة، وبين مكان وقوع الضرر.

الطلب الثاني: مصدر التجريم عن التلوث النفطي في المتوسط

بموجب الاتفاقيات الدولية العالمية او الاقليمية او الثنائية، تلتزم الدول بتضمين تشريعاتها احكام هذه الاتفاقيات في مجال حماية البحر الابيض المتوسط من التلوث النفطي.

أولا: الاتفاقية الدولية العالمية.

يترتب عن انتهاك الحظر الوارد في اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤ المتعلقة بمنع التلوث بالنفط نشوء المسؤولية الدولية، حيث ان مخالفة احكام المادتين الثالثة والتاسعة من الاتفاقية ، يؤدي الى المعاقبة عليها وفقا لتشريع دولة التسجيل، اي يطبق قانون دولة علم السفينة، وهذا ما نصت عليه المادة السادسة في فقرتها الاولى.

كما اشترطت الاتفاقية بنفس المادة في فقرتها الثالثة ان تكون العقوبة المقررة في حالة مخالفة السفينة احكام الاتفاقية بتصريف المواد النفطية في اعالي البحار في قانون دولة العلم، الا تقل عن العقوبة المقررة عن الافعال المماثلة التي يمكن ان تقع في نطاق بحرها الاقليمي.

اما اتفاقية لندن ١٩٧٣ المتعلقة بمنع التلوث من السفن، فلم تتضمن اية احكام تتعلق بالمسؤولية الدولية ، وان المادة ١/٤ منها تبعد عن تطبيق القانون الدولي اذ انها تحيل الى

القانون الداخلي لدولة علم السفينة فيما يتعلق بمخالفة احكام الاتفاقية أيا كان مكان وقوع المخالفة حيث انه يطبق القانون المحلي لدولة العلم في تقرير العقوبات على اية مخالفة بغض النظر عن مكان وقوعها، هذا فيما يتعلق بالمخالفات التي تقع خارج نطاق ولاية الدول الاطراف.

اما فيما يخص المخالفات التي تقع في نطاق ولاية دولة من الدول الاطراف، فإن للدولة التي وقعت المخالفة في نطاق ولايتها اتخاذ الاجراءات المناسبة، وتوقيع العقوبات عن هذه المخالفة وفقا لقانونها المحلي او تخول ذلك لدولة علم السفينة بعد تزويدها بالمعلومات والادلة الثابتة للمخالفة وهذا طبقا للمادة ١/٤ و ٢.

وقد اشترطت الاتفاقية ان تكون العقوبات المنصوص عليها^٢ في هذه القوانين المحلية شديدة وصارمة بشكل تحد من وقوع المخالفات، ويجب الا تكون اقل صرامة وشدة من تلك المقررة على المخالفات الواقعة في نطاق ولايتها القضائية.

ولقد نصت المادة ٤/٤ من الاتفاقية على ما يلي: " يجب ان تكون العقوبة المحددة بمقتضى قوانين الاطراف وفقا للمادة الحالية صارمة بقدر يكفل بعد تثبيت عمليات خرق الاتفاقية الحالية، وان تمارس هذه الصرامة في الدرجة ذاتها بغض النظر عن مكان وقوع الخرق.

وطبقا لأحكام الاتفاقية في حالة توافر دلالة قوية للاعتقاد أن حالة السفينة او معداتها لا تتطابق مع الشهادات التي تحملها السفينة، فإنه يتعين على السلطات التي اجرت التفتيش اتخاذ الاجراءات اللازمة للحيلولة دون ابحار السفينة حتى يثبت لن تسبب تهديدا للبيئة البحرية.

ولقد نصت المادة الخامسة في الفقرة الثانية من اتفاقية ماربول على ما يلي: " حينما تكون السفينة الواجب حيازتها لشهادة بمقتضى احكام اللوائح، في الموانئ او المحطات البحرية الواقعة في ظل الولاية القانونية لطرف من الاطراف فإنها تخضع لتفتيش يقوم به موظفون مخولون قانونا من قبل ذلك الطرف، ويجب ان يقتصر التفتيش على التأكد من

وجود شهادة صحيحة على متن السفينة، الا اذا كانت تلك اسباب تبعث على الاعتقاد أن حالة السفينة او تجهيزاتها تختلف اختلافا جوهريا عما ورد وصفه في تلك الشهادة. ويترتب على ذلك، أنه في هذه الحالة او حين لا تتوافر شهادة صحيحة على ظهر السفينة، فإن على الطرف القائم بالتفتيش ان يتخذ الخطوات الكفيلة بمنعها من الاجار الى ان يكون بمقدورها التقدم نحو البحر دون تعريض البيئة البحرية لتهديد مفرط على انه يجوز لذلك الطرف السماح للسفينة بمغادرة الميناء او المحطة البحرية للتوجه نحو اقرب حوض مناسب متاح لا صلاح السفينة"، يستثني من تطبيق اتفاقية لندن ١٩٥٤ وكذا اتفاقية ماربول لندن ١٩٧٣ المعدلة في ١٩٧٨ سفن الصيد التي تبحر في البحيرات العظمى بأمريكا الشمالية وسفن القوات البحرية او السفن التي تعمل في خدمة هذه القوات وكذا سفن المساعدات البحرية.

ثانيا: الاتفاقية مونتي قوباي

لقد رتبت اتفاقية مونتي قوباي المسؤولية على عاتق دولة العلم والدولة الساحلية ودولة الميناء عن خرق واجب منع التلوث البحر من السفن، والتقليل من حدته الى اقصى حد ممكن.

أ. مسؤولية دولة العلم:

دولة العلم ملزمة باعتماد القوانين لقوانينها الداخلية على هذا الانتهاك اي كان مكان وقوعها، أو مكان حدوث، أو مشاهدة التلوث الناتج عن الانتهاك، ويشترط أن تكون العقوبات شديدة او رادعة لمرتكبيها.

وفي هذا السياق، نصت الفقرة الأولى من المادة 217 من اتفاقية مونتي قوباي على ما يلي " تضمن الدول امتثال السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها للقواعد والمعايير الدولية المطبقة و الموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام، ولموانئها وأنظمتها المعتمدة وفقا لهذه الاتفاقية من أجل منع تلوث البيئة البحرية من السفن و حفظه والسيطرة عليه، و تعتمد تبعا لذلك من القوانين و الأنظمة و تتخذ من التدابير الأخرى ما يلزم لتنفيذ هذه القواعد و المعايير و القوانين و الأنظمة، 32 من اتفاقية مونتي قوباي / و

تؤمن دولة العلم التنفيذ لهذه القواعد و المعايير و القوانين و الأنظمة، بصرف النظر عن وقوع الانتهاك ". أيضا ما نصت المادة 218 على أنه " تتخذ الدول، بوجه خاص، تدابير مناسبة لتأمين منع السفن الرافعة علمها أو المسجلة فيها حتى تستجيب لمتطلبات القواعد و المعايير الدولية المشار إليها في الفقرة 1 ، بما في ذلك المتطلبات المتعلقة بتصميم السفن و معداتها و تكوين طواقمها."

اما الفقرة 4 من المادة 94 من اتفاقية مونتي قوباى تنص أيضا على ما يلي ... " على أن يكون الربان و الضباط، و إلى المدى المناسب أفراد السفينة على دراية تامة بالأنظمة الدولية المنطبقة فيما يتعلق بسلامة الأرواح في البحار و منع المصادمات و منع التلوث البحري، و حفظه و السيطرة عليه ...و أن يكونوا مطالبين بمراعاة هذه القواعد."

ب. حقوق الدولة الساحلية في حماية بحرها الإقليمي من التلوث

حولت اتفاقية مونتي قوبي للدولة الساحلية حق اعتماد القوانين والأنظمة الوطنية لمنع التلوث الناتج عن السفن الأجنبية وحفظه والسيطرة عليه في بحرها الإقليمي بما في ذلك السفن التي تمارس حق المرور عبر البحر الإقليمي.

ويشترط ألا يترتب على تطبيقها (أي على تطبيق القوانين والأنظمة المذكورة أعلاه) إعاقة حق السفن الأجنبية في المرور البريء عبر البحر الإقليمي، وحق المرور البريء أقرته أيضا اتفاقية جنيف 1958 وذلك في مادتها الأولى.

ولكي تبقى السفن الأجنبية متمتعة بحق المرور البريء، عليها الامتناع عن كل عمل من أعمال التلوث العمدي والخطير وهذا طبقا لأحكام المادة ٢٠١٩ ج من اتفاقية قانون البحار والا اعتبر مرورها ضارا بسلم الدولة الساحلية وبحسن نظامها أو بأمنها ومنه يجوز لها اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنعها من المرور عبر بحرها الإقليمي وهذا طبقا لأحكام المادة ١٠٢٠ من الاتفاقية المذكورة أعلاه .

ولقد حولت الاتفاقية للدولة الساحلية سلطات أمنية واسعة، حيث تتخذ عدة صور حسب نوع وجسامته المخالفة، حيث حولتها ما يلي:

■ حق التفتيش المادي للسفن

وهذا في نطاق الرقابة التي تمارسها على السفن الأجنبية المتواجدة في مناطقها البحرية، حيث أنه في حالة ارتكاب سفينة مبحرة في البحر الإقليمي أو المنظمة الاقتصادية (للدولة ال ساحلية) مخالفة في المنطقة الاقتصادية الخالصة للقواعد والمعايير الدولية ولقوانينها المتعلقة بمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه، للدولة الساحلية طلب معلومات بشأن هويتها ميناء التسجيل، ميناء آخر زيارة وميناء الزيارة التالي . ويشترط هذا التفتيش امتناع السفينة عن تقديم المعلومات التي طلبتها الدولة الساحلية لتقرير ما إذا وقع انتهاك أم لا، ولها طلب المعلومات المذكورة أعلاه، إذا كانت المعلومات المقدمة مخالفة للحالة الواقعية الظاهرة وذلك إذا كانت المخالفة التي ارتكبتها تحمل على الاعتقاد بحدوث تصريف تسبب في إلحاق ضررا جسيما أو تهديد بإلحاق ضرر جسيم.

أما إذا كانت السفينة مبحرة في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، ووقع الانتهاك به يجوز لها أي للدولة الساحلية إجراء تفتيش مادي يتعلّق بالمخالفة، ويجب ان يقتصر التفتيش المادي على ما يلزم حمله من الشهادات وسجلات ووثائق أخرى طبقا للقواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما، ولا يجوز القيام بمزيد من التفتيش المادي الا في الحالات التالية:

- أ. وجود أسباب واضحة تدعو للاعتقاد بأن حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق إلى حد كبير مع تفاصيل الوثائق التي تحملها.
- ب. عدم كفاية الوثائق أو مضمونها في نفي أو تأكيد الانتهاك المشتبه به.
- ج. عدم حمل السفينة لأي شهادات صحيحة.

■ حجز السفينة

للدولة الساحلية في ممارستها لحقوقها المستمدة من سيادتها على إقليمها، ومن اتفاقية مونتي قوباى على بحرها الإقليمي ومناطقها الاقتصادية الخالصة، اتخاذ تدابير من بينها

حجز السفن وفقا لما تفتضيه الضرورة لضمان تطبيق واحترام قوانينها وأنظمتها في حالة ثبوت انتهاكا للقواعد والمعايير الدولية المتعلقة بصلاحيات السفن للإبحار والقواعد والقوانين الوطنية المتعلقة بمنع التلوث.

وإذا تسبب هذا الانتهاك أو المخالفة في تصريف سبب ضرر جسيم أو تهديد بإلحاق ضرر جسيم بساحل الدولة الساحلية أو مصالحها المرتبطة به، أو بأي من موارد بحرها الإقليمي، أو منطقتها الاقتصادية الخالصة، يجوز لتلك الدولة الساحلية إذا اقتضت قرائن القضية ذلك رفع دعوى حجز السفينة، حيث لا يسمح لها بالإبحار إلا إلى أقرب حوض مناسب لإصلاح السفن.

ويجب على أن يسمح لهذه السفينة بمواصلة سيرها بمجرد إزالة أسباب المخالفة ويفرض الإفراج عنها، أو يجعل مشروطا بالتوجه إلى أقرب حوض مناسب لإصلاح الشهادات إذا كان ذلك سيشكل تهديدا غير معقول بالإضرار بالبيئة البحرية و هذا طبقا لأحكام المادة 226 من الاتفاقية.

و قد اشترطت المادة 225 من الاتفاقية ألا تعرض التدابير العلاجية والتدخل المتخذة ضد السفن الاجنبية الملاحة للخطر وألا تعرض السفينة للخطر كإقتيادها لميناء أو مرسى غير مأمون أو تسبب أي خطر للبيئة البحرية^٦، أي أن الميناء يكون مستعدا فنيا وأمنيا لاستقبال السفينة.

■ المطاردة:

يجب على أي سفينة تقوم بانتهاك للقواعد والنظم الوطنية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث والموضوعة من طرف الدولة الساحلية، أن تمتثل للإجراءات التي تتخذها في مواجهتها الدولة الساحلية كالتحقيق، التفتيش والحجز.

إلا أنه قد لا تتمكن الدولة الساحلية من ضبط السفينة مرتكبة المخالفة في إقليمها، فإنه حينئذ يحق للدولة الساحلية مطاردة السفينة للقبض عليها، وهذا الحق مخول لها

بموجب اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار لعام 1958 ومخول لها أيضا بموجب اتفاقية مونتري قوبي في مادتها 111 وهذا الحق يشترط لممارسته الشروط التالية:

١. أن تتوافر لدى الدولة قرينة قوية على ارتكاب السفينة أثناء وجودها في المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري و البحر الإقليمي انتهاكا لقوانينها وأنظمتها الموضوعة للمحافظة على هذه المناطق.
٢. بدء المطاردة فور وقوع المخالفة أثناء تواجد ال سفينة في إحدى المناطق الواقعة تحت ولاية الدولة الساحلية.
٣. إصدار أمر للسفينة المرتكبة للمخالفة بالتوقف وذلك عن طريق الإشارة الضوئية أو الصوتية وعدم استجابة السفينة لهذا الأمر.
٤. استمرار المطاردة دون انقطاع و لو حصل انقطاع لأي سبب كان حتى ولو بسبب قوة قاهرة فإن العودة للمطاردة يعتبر أمرا غير مشروع.
٥. في حالة مطاردة السفينة بواسطة طائرة(مروحية) فإنه يجب على هذه الأخيرة إصدار أمر بالتوقف و أن تقوم بالمطاردة بنفسها حتى تصل سفينة أخرى تكون قد دعتها للمطاردة لكونها عجزت عن حجز السفينة ،بل لا يكفي مشاهدة الطائرة للسفينة مرتكبة المخالفة و هي ترتكب المخالفة، بل يجب أن تصدر أمرا بالتوقف.
٦. يجب توقيف المطاردة أو التوقف عن المطاردة بمجرد دخول السفينة المطاردة البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها، أو البحر الإقليمي لدولة أخرى، و يمكن استمرار المطاردة في أعالي البحار، إذ أنه يعتبر استمرارا لحق المطاردة. الهدف من المطاردة هو اتخاذ الإجراءات التي استحال على الدولة اتخاذها بسبب عدم امتثال السفينة لأمر التوقف، لذلك يجب على الدولة الساحلية عدم إغراق السفينة أو تدميرها.

وتجب الاشارة انه يجب على الدولة الساحلية عند ممارستها لكل عمليات الضبط المذكورة سالفا عدم تعريض السفينة وسلامة الملاحة للمخاطر و عدم تعريض البيئة البحرية لأخطار غير معقولة.

كما أن للدولة الساحلية حق التدخل خارج بحرها الإقليمي للحماية أو الوقاية أو الحد من التلوث، وهذا بشرط أن يترتب عن الحادث البحري تلوث أو تهديد بتلوث يتوقع إلى حد معقول أن يسبب آثارا ضارة خطيرة، ويشترط أن تتناسب التدابير المتخذة من طرف الدولة الساحلية لحماية سواحلها ومصالحها المرتبطة مع الضرر الفعلي أو المحتمل، وهذا ما نصت عليه المادة 221 من الاتفاقية.

وعليه، فإن اتفاقية مونتي قوبي كرست حق الدولة الساحلية في التدخل في أعالي البحار للحماية وللوقاية أو الحد من التلوث الوارد في اتفاقية بروكسل 1969 .

■ المحاكمة الجزائية

يجب أن تتناسب الجزاءات العقابية مع جسامة المخالفات المرتكبة وطبيعتها ومكان حدوثها، حيث تجيز الاتفاقية للدولة الساحلية تحريك الدعوى الجزائية عن طريق النيابة ضد السفينة الموجودة طوعا بأحد موانئها أو بإحدى محطاتها النهائية القريبة من الشواطئ إذا ارتكبت هذه السفينة انتهاكا للقوانين والانظمة الوطنية، أو القواعد و المعايير الدولية المتعلقة بمكافحة ومنع التلوث من السفن داخل بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية، كما يحق للدولة الساحلية أيضا إقامة دعوى ضد السفينة المبحرة في منطقتها الاقتصادية أو بحرها الإقليمي المرتكبة في المنطقة الاقتصادية الخالصة لها انتهاكا للقواعد الوطنية المتعلقة بمنع التلوث أو للقواعد والمعايير الدولية ويترتب عنه تصريف يسبب ضررا جسيما أو تهديد بإلحاق ضرر جسيم بشواطئها أو بمصالحها المرتبطة أو بأي من موارد بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة، متى اقتضت قرائن القضية ذلك.

كما أن للدولة الساحلية أيضا تحريك الدعوى الجزائية وأن تتأسس كطرف مدني ضد السفينة الموجودة في أحد موانئها أو بإحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من شواطئها،

إذا ثبت بأنها ارتكبت انتهاكا للقواعد و لمعايير المقررة بواسطة منظمة دولية مختصة، حتى ولو كان هذا الانتهاك قد ارتكب خارج المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية لتلك الدولة .

ويترتب على ذلك، أنه لتجنب إفلات السفن المرتكبة للمخالفة من تحمل مسؤولية العقاب بالهروب خارج المناطق البحرية التي ارتكبت فيها مخالفة التلوث، للدولة الساحلية أن تطلب من الدولة التي تتواجد السفينة في أحد موانئها أو في إحدى محطاتها النهائية القريبة من الشاطئ التحقيق فيما يعتقد أنه مرتكب من طرف تلك السفينة في المياه الداخلية لها أو منطقتها الاقتصادية أو في بحرها الإقليمي، أو فيما يكون قد سبب لها ضرا أو جعلها عرضة له، وعلى دولة الميناء تلبية هذا الطلب بقدر المستطاع كما عليها أيضا تلبية الطلبات المقدمة من دولة العلم للتحقيق في أي انتهاكات أخرى لأحكام الاتفاقيات بغض النظر عن مكان حدوثها.

وبموجب المادة ٢٨٨\١ من الاتفاقية فإنه يتعين على الدولة الساحلية التي رفعت الدعوى ضد السفينة التي ارتكبت مخالفة خارج بحرها الإقليمي (أي خارج البحر الإقليمي للدولة الساحلية)، وقف الدعوى إذا بادرت دولة العلم بتقديم السفينة للمحاكمة أمام قضائها بسبب تهم مماثلة خلال 06 أشهر من تاريخ تسجيل الدعوى للمرة الأولى الا أن هذا الوقف لا يسري إذا كانت دولة العلم تغاضت عدة مرات عن الوفاء بالتزامها بتنفيذ القواعد والمعايير الدولية السائدة تنفيذا فعلا فيما يتعلق بالمخالفات التي ترتكبها سفنها وكذلك إذا كانت الدعوى قد حركت نتيجة انتهاكات تترتب عنها ضرر جسيم بها أي بالدولة الساحلية، و نقضي الدعوى بعد الفصل في الدعوى من طرف دولة العلم.

ج: حقوق دولة الميناء في حماية البيئة من التلوث

لدولة الميناء إجراء تحقيقات وتحريك الدعاوي فيما يتعلق بأي تصريف للسفينة خارج المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة أي لدولة الميناء، مخالف للقواعد والمعايير الدولية .

ولا يتم إجراء التحقيق وتحريك الدعاوي إلا بطلب من تلك الدولة (أي الدولة التي وقع التصريف) في بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة أو في مياهها الداخلية، أو بطلب من دولة العلم أو الدولة المتضررة أو المهتدة بالضرر، إلا إذا تسببت أو من المحتمل أن تسبب المخالفة تلوث في مياهها أو بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة أي للدولة محركة الدعوى أي دولة الميناء ° .

ويجب على دولة الميناء تلبية طلب التحقيق بقدر الإمكان و كذا الطلب المقدم من طرف دولة العلم بغض النظر عن مكان وقوع المخالفة وفي نهاية التحقيق تحيل دولة الميناء الملف لدولة العلم أو للدولة الساحلية بناء على طلبهما، و جوز أن توقف دولة الميناء الدعوى بطلب من الدولة الساحلية وذلك في حالة وقوع المخالفة في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية لتلك الدولة ويحال الملف وسجلات القضية والكفالة المودعة إلى الدولة الساحلية.

وتجدر الملاحظة إلى أنه في حالة ثبوت ارتكاب السفينة لفعل التلوث، فإنه لا يجوز معاقبتها الا بعقوبات مالية فقط، سواء كان التلوث قد حدث خارج البحر الإقليمي أو داخله باستثناء حالة حدوث تلوث خطير داخل البحر الإقليمي نتيجة انتهاك متعمد للقوانين والأنظمة الوطنية، أو للقواعد والمعايير الدولية المطبقة والمتعلقة بمنع تلوث البحار، ففي هذه الحالة فقط يمكن أن تطبق وتفرض على السفينة العقوبة المنصوص عليها في القانون الداخلي للدولة الساحلية دون الالتزام بالعقوبة المالية وهذا طبقاً لأحكام المادة ١٣٠\١،٢ من الاتفاقية .

وتجدر الإشارة إلى أن الدعوى الجزائية تتقدم بمضي ثلاث سنوات من تاريخ ارتكاب المخالفة ، كما تجدر الإشارة أيضا إلى أن محاكمة السفينة جزائيا لا يؤثر على حق رفع دعوى مدنية للمطالبة بتعويض عن الخسائر والأضرار التي حدثت نتيجة التلوث. وإن المسؤولية الجزائية عن الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية والواردة في مختلف الاتفاقيات السابقة الذّكر تنطبق على كافة البحار بما فيها البحر المتوسط.

ثالثا: مصدر التجريم طبقا لأحكام القانون الجزائري

الإجراءات والتدابير المتخذة ضد السفينة المرتكبة للانتهاك (أ)، (ب)، العقوبات المقررة في مجال الحالات الطارئة أو الحوادث البحرية (ج)، ثم تقادم الدعوى الجزائية (د).

أ- الإجراءات والتدابير المتخذة ضد السفينة المرتكبة للانتهاك

لقد نص القانون البحري الجزائري^{٢١} وكذا قانون البيئة على مجموعة إجراءات وتدابير جزائية عن التلوث الناتج عن ناقلات النفط نتيجة التصريف العمدي وعن خرق الالتزامات الواردة في هذين القانونين وعن خرق الالتزامات والأحكام الواردة في الاتفاقيات الدولية والإقليمية المتعلقة بمكافحة هذا النوع من التلوث، وتتمثل فيما يلي:

■ المعاينة

تنص المادة 30 من قانون 98 - 05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 ، المعدل والمتمم للقانون البحري لسنة 1976 و المعدل للمادة 268 من القانون البحري على أن تعاقب المخالفات المرتكبة ضد الأحكام التنظيمية المتعلقة بأمن الملاحة البحرية والواردة في القانون البحري وتحرر محاضر من طرف مفتشي الملاحة والأشغال البحرية التابعين لمصلحة حراس السواحل، وترسل المحاضر إلى وكيل الجمهورية المختص و تبّلع نسخة منها إلى الوزير المكلف بالشؤون البحرية والتجارية عن طريق النظام السلمي وهذا طبقا لأحكام المادة 31 المعدلة للمادة ٢٧٠ .

ويقوم الأشخاص المؤهلون المشار إليهم في المادة 557، بجميع المعاينات والاستمتاع أو المواجهات التي تساعد على إظهار الحقيقة ويعدون محضرا بها طبقا لأحكام قانون الإجراءات الجزائية.

وتنتهي معاينة المخالفات بإعداد محضر يسرد فيه محرره بدقة الوقائع التي عاينها والتصريحات التي تلقاها، وتم التوقيع على المحضر من طرف محرره (أي من قام بتحريره) ومرتكب أو مرتكبي المخالفة و يرسل إلى الجهة القضائية المختصة والسلطة المكلفة بالموائج، وهذه المحاضر حجية لغاية إثبات عكسها أو الادعاء بالتزوير .

■ التحقيق

طبقا لأحكام المادة 566 من قانون 98 \ 05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المعدل والمتمم للقانون البحري يتولى الأشخاص المؤهلون والمشار إليهم بالمادة 557 مهمة الاستماع وإجراء المواجهات التي تساعد على إظهار الحقيقة.

كما أنه بمجرد علم ربان السفينة بمخالفة ارتكبت على متن السفينة يقوم فوراً بإجراء تحقيق، ويجوز له طبقاً للمادتين 566 و 557 المذكورتين أعلاه السماع وإجراء المواجهات لإظهار الحقيقة كما له أيضاً استجواب مرتكب المخالفة حول ما هو منسوب إليه وسماع الشهود وطبقاً لنتائج التحقيق بإمكانه إما تبرئة المتهم أو تسليط عقوبة تأديبية عليه.

و يدون الربان على الفور في سجلّ المخالفات طبيعة المخالفة والإجراءات المتخذة ويوقع المتهم على ما هو مدون وإذا رفض يشار على هذا الرفض في السجل ويجوز للربان وضع مرتكب مخالفة أو جنحة تحت المراقبة على متن السفينة طوال الرحلة .

وطبقاً لأحكام المادة 27 من قانون 98\05 المعدلة للمادة 237 يمكن للجنة المؤهلة القيام بتحقيق إداري وتقني إثر أي حوادث تقع للسفن في البحر.

وفي حالة وقوع حادث لسفينة أجنبية في المياه الخاضعة للقضاء الوطني تقوم السلطة البحرية بإبلاغ فوراً دولة التسجيل بكلّ المعلومات التي بحوزتها و يمكنها بطلب من دولة تسجيل السفينة المعطوبة السماح لحضور ممثل أو مجموعة ممثلين عن هذه الدولة للتحقيق أي لحضور التحقيق³

■ توقيف وحجز السفينة والقبض عليها:

كلّ شخص يمارس الملاحة البحرية بوثائق انتهت مدة صلاحيتها ينبغي حجز السفينة من قبل العون المختص في الميناء إلى أن تتم تسوية وضعيتها الإدارية.

و إنّه طبقا لأحكام المادة 159 من قانون 98 \ 05 المعدل والمتمم للقانون البحري، فإنّه في حالة ما إذا كانت سفينة محل حجز أو توقيف دخلت أو مرت في مياه خاضعة للقضاء الوطني وحاولت الفرار أو رفضت الامتثال لأوامر السلطات البحرية الجزائرية، فإنّه يقبض عليها وتقتاد نحو ميناء جزائري.

وفي هذه الحالة توقف يتم توقيف هذه السفينة حتى الإعلان عن قرار الجهة القضائية المختصة، ويمكن القبض على السفينة في المياه الخارجة عن القضاء الوطني إذا كانت المطاردة قد بدأت داخل هذه المياه.

الا أن المطاردة تتوقف عند دخول ال سفينة المطاردة مياه دولة أخرى، وفي حالة رفض السفينة محلّ المطاردة الامتثال إلى أوامر ال شرطة البحرية، تكون هذه الأخيرة مؤهلة لإطلاق طلقات إنذار، وإذا أصرت السفينة على رفضها، تقوم الشرطة البحرية بإطلاق طلقات بالذخيرة مع الحرص على عدم إصابة الأشخاص ويمكنها فضلا عن ذلك استخدام كلّ الوسائل التي ترى أنّها ضرورية.

عندما تقضي ضرورات التحقيق أو الإعلام، وبالنظر إلى جسامة المخالفة يمكن لوكيل الجمهورية أو القاضي الذي تحال عليه الدعوى، الأمر بإيقاف السفينة أو الطائرة أو الآلية أو القاعدة العائمة التي استخدمت في ارتكاب إحدى المخالفات المذكورة بالمادة 52 ومنها صب مواد من شأنها الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية ، عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة، إفساد نوعية المياه البحرية من حيث استعمالها والتقليل من القيمة الترفيهية والجمالية للبحر المناطق الساحلية والمساس بقدراتها السياحية. ويمكن للجهة القضائية المختصة أن تأمر في كلّ وقت برفع الإيقاف إذا تم دفع كفالة تحدد قيمتها وكيفية تسديدها هذه الجهة القضائية.

■ ب. الجزاء المقرر في مجال التصريف العمدي

بداية يتعدّد الاختصاص المحلي للمحكمة المختصة في جرائم تلوث البحار من السفن النفطية طبقاً للتشريع الجزائري في حالة وقوع انتهاك أو مخالفة تمس بالبيئة البحرية نصت المادة 89 من قانون البيئة على الجهات القضائية التي تتولى الفصل في هذه المخالفات كما يلي:

١. المحكمة الواقع في دائرة اختصاصها المخالفة أي محكمة مكان وقوع المخالفة.
 ٢. أو للمحكمة التي تم التسجيل في إقليمها إذا تعلّق الأمر بسفينة أو آلية أو قاعدة عائمة جزائرية.
 ٣. أو للمحكمة الموجود فيها السفينة إذا كانت أجنبية أو غير مسجلة.
- كما يعاقب قانون البيئة بموجب المادة 93 كل ريان خاضع لأحكام المعاهدة الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمخروقات والمبرمة في لندن بتاريخ 12 يوليو 1954 وتعديلاتها، ارتكب مخالفة للأحكام المتعلقة بحضر صب " أي تصريف المخروقات أو مزيجها في البحر، بالحبس من سنة إلى خمس سنوات وبغرامة من مليون دج إلى عشرة ملايين دج أو بإحدى العقوبتين فقط . وفي حالة العود تضاعف العقوبة "
- أما في حالة عدم خضوع الريان لأحكام المعاهدة المذكورة أعلاه في حالة ارتكابه مخالفة لأحكام المادة 93 من قانون البيئة أي انتهاك لهذه المادة فإنه يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة من 100.000,00 دج إلى 1.000.000,00 دج أو بإحدى العقوبتين فقط وفي حالة العود تضاعف العقوبة وتسري هذه المادة على السفن المجهزة بصهاريج والسفن الأخرى عندما تكون قوة محركها تفوق القوة المحددة من طرف الوزير المكلف بالملاحة البحرية التجاري.

وتستثنى من تطبيق هذه العقوبة بواخر البحرية الجزائرية طبقاً للمادة 95 في فقرتها الأخيرة من القانون المذكور أعلاه.

تنص المادة 494 من القانون 98 \ 05 المعدل و المتمم للقانون البحري، لسنة 1976، على أن يعاقب بغرامة مالية من 100.000 د.ج إلى 600.000 د.ج كل ريان سفينة جزائرية أو أجنبية يفوق طولها 24 متراً أو تفوق حمولتها 50 طن، لا يخبر

السلطات المختصة 24 ساعة قبل دخوله المياه الداخلية الجزائرية عن اسم السفينة، عملها، ميناء إرسائها واتجاهها وعن طبيعة الحمولة المنقولة.

كما يُوقع على كلِّ ربان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل حمولة محروقات تدخل المياه الإقليمية الجزائرية، دون إخبار السلطات المختصة بتاريخ و وقت دخولها و موقعها، وخط السير المتبع وسرعتها و كذا طبيعة و أهمية الحمولة، عقوبة الحبس من ستة أشهر إلى سنتين، وبغرامة مالية من 600.000 د.ج إلى 3.000.000 د.ج أو بإحدى العقوبتين.

وفي حالة التصريف يجب على كلِّ ربان سفينة جزائرية أو كلِّ شخص يشرف على هذه العمليات في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري تبليغ متصرفي الشؤون البحرية بعلميات الصب في أقرب الآجال وذلك تحت طائلة غرامة من 50.000,00 دج إلى 200.000,00 دج ويجب أن يتضمن هذا التبليغ بالتدقيق الظروف التي تمت فيها هذه العمليات.

وإذا ارتكبت إحدى المخالفات بأمر من مالك السفينة أو مستغلها يعاقب هذا المالك أو المستغل بنفس العقوبة المذكورة أعلاه . وفي حالة الشخص المعنوي يتحمل المسؤولية الممثل أو الممثلون الشرعيون أو المسيرون الفعليون الذين يتولون الإشراف والإدارة أو كلِّ شخص مفوض من طرفهم .

كما تقرر أيضا على ربان أو ضابط أو قائد أو أي عضو من الطاقم تسبب في ارتكاب مخالف للقواعد المنصوص عليها في التنظيمات البحرية أو أي فعل آخر من الإهمال تسبب في مساس بالبيئة، عقوبة حبس من 6 أشهر إلى خمس سنوات وغرامة مالية من 20.000 د.ج، إلى 200.000 د.ج أو بإحدى العقوبتين.

وفي حالة إفراغ أو ترك تسرب في مياه البحر الخاضعة للقضاء الجزائري بصفة مباشرة أو غير مباشرة لمادة أو مواد تسبب مفعولها أو تفاعلها في الإضرار ولو مؤقتا بصحة الإنسان أو النبات أو الحيوان أولى تقليص مناطق السباحة يعاقب الفاعل بستتين حبس

وغرامة تقدر بـ 500.000,00 دج ويمكن للمحكمة أن تفرض على المحكوم عليه إصلاح الوسط المائي.

تقرر على ربان سفينة يلقي بالصابورة في الموانئ و الأحواض عقوبة غرامة من 20.000 دج إلى 45.000 دج، وتقرر أيضا نفس العقوبة على كل من يقوم بإلقاء مياه الصابورة ليلا دون رخصة من ضابط الموانئ.

ج -العقوبات المقررة في مجال الحالات الطارئة أو الحوادث البحرية:

في حالة إبحار الربان بإرادته أو بتهاون منه بسفينة في حالة سيئة للملاحة وغير مجهزة بكفاية، وغير معدة وغير مموّنة، يعاقب بغرامة مالية من 50.000 دج إلى 300.000 دج، ويعاقب أيضا بنفس العقوبة كلّ مجهزة يضع تحت تصرفه مثل هذه السفينة، و كذلك إذا ترتّب على مثل هذا التصرف تعريض السفينة نفسها أو سفن أخرى أو الحمولة أو البيئة البحرية للأخطار.

وكلّ شخص يعيق القيادة أو المناورات البحرية للسفينة معرضا بذلك السفينة أو الشحنة أو البيئة البحرية إلى الخطر يعاقب بستّة أشهر حبس إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 50.000 د.ج على 500.000 د.ج.

كما قرر قانون 98 \ 05 أيضا عقوبة عن خرق التدابير الملاحية، وذلك بموجب أحكام المادتين 487 و 493 حيث أنه في حالة عدم مراعاة القواعد المتعلقة بالاتجاه الملاحي للسفينة والطريق الذي تتبعه أو القواعد التي تضبط الملاحة من طرف أي ربان أو ضابط أو قائد أو أي عضو من أعضاء الطاقم يعاقب بغرامة من 10.000 د.ج إلى 50.000 د.ج، وإذا ارتكبت هذه الأفعال ليلا و في ظروف جوية سيئة تشدد العقوبة من شهرين حبس إلى سنتين وغرامة مالية من 20.000 د.ج إلى 100.000 د.ج.

كما أنه في حالة ارتكاب خرق من قبل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية في المياه الإقليمية أو الداخلية الجزائرية لأية قاعدة من قواعد الحركة البحرية الواردة في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالوقاية من الاصطدامات في البحر، وذلك الالتزام تقره الأحكام القانونية

التي تحدد ممرات الدخول إلى الميناء أو الخروج منه، و تلك التي تعين المناطق المرخص الرسو فيها.

ووفقا الى ذلك، كلّ التزام تقره السلطة البحرية المختصة فيما يتعلق بالمسافات الدنيا للمرور بضاف السواحل الجزائرية، يعاقب بالحبس من شهرين وبغرامة مالية من 50.000 دج، إلى 100.000 دج أو بإحدى العقوبتين فقط.

وعندما ترتكب هذه المخالفة من طرف ربان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل المحروقات طبقا لأحكام الفقرة 4 من المادة 493 من قانون ٠٥\٩٨ المعدل و المتمم للقانون البحري ترفع الى 5.000.000 دج، كما تطبق نفس العقوبة على ربان سفينة جزائرية يخالف خارج المياه الإقليمية أو الداخلية الجزائرية أي قاعدة من قواعد الحركة البحرية الصادرة تطبيقا للاتفاقية الدولية للوقاية من الاصطدام في البحر.

ولقد نص أيضا قانون ٠٥\٩٨ المذكور أعلاه على مجموعة عقوبات عن عدم القيام بتدابير وقائية معينة كالإخطار، حيث أنه في حالة عدم إخطار ربان سفينة جزائرية أو أجنبية ناقلة لحمولة من المحروقات عند دخولها المياه الإقليمية الجزائرية السلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها وموقعها والطريق المتبع وسرعتها وكذلك طبيعة وأهمية الحمولة ووقع حادث آخر على البيئة البحرية يعاقب الربان بالسجن من خمسة سنوات إلى عشر سنوات وبغرامة مالية من 3.000.000 دج أو بإحدى العقوبتين.

وتطبق نفس العقوبة على كلّ شريك ساهم أو سهل العمليات المذكورة أعلاه، كما أنه تطبيقا للمادة 498 من قانون ٠٥\٩٨ يعاقب كلّ ربان سفينة جزائرية أو أجنبية موجودة في المياه الجزائرية، ساعد أو أجر سفينة لنقل حمولة محروقات دون إخطار السلطات المختصة عن موقع السفينة الموجودة في خطر وطبيعة عطبها.

ويعاقب كلّ ربان أو صاحب السفينة أو مستغلها أو كلّ شخص آخر غير ال ربان تسبب بسوء تصرفه أو برعونته أو غفلته أو إخلاله بالقوانين والأنظمة، في وقوع حادث ملاحى أو لم يتحكم فيه أو لم يتفاده ونتج عنه تدفق مواد تلوث المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، بغرامة من 100.000,00 دج إلى من 1.000.000,00 دج .

ولا يعاقب عن التّدْفَق الَّذِي بَرَزَتْهُ تَدَابِيرُ اقْتَضَتْهَا ضَرُورَةُ تَفَادِي خَطَرِ جَسِيمٍ وَعَاجِلِ أَيِّ مَحْدَقٍ يَهْدِدُ أَمْنَ السَّفِينَةِ أَوْ حَيَاةَ الْبَشَرِ أَوْ الْبِيئَةِ.

ويعاقب كلّ ربان سفينة حاملة بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة مبحرة وعابرة قرب المياه الخاضعة للقضاء الجزائري لم يبلغ عن حادث ملاحى وقع في مركبه أي على متن سفينته ونتج عن ذلك صب أي تسرب محروقات أو مزيج من المحروقات في المياه المذكورة أعلاه (أي الخاضعة للقضاء الجزائري) بالحبس من سنة إلى خمس سنوات وبغرامة من 2.000.000,00 دج إلى 10.000.000,00 دج

د. تقادم الدعوى الجزائية

طبقاً لأحكام المادة ٥٥٦ من قانون ٠٥\٩٨. يطبق قانون الإجراءات الجزائية^{٢٢} على الجناح والجنايات المنصوص عليها فيه أي في القانون المذكور أعلاه، فيما يتعلّق بتقادم الدعوى العمومية أي بمرور 3 سنوات بالنسبة للجناح طبقاً للمادة 8 من قانون الإجراءات الجزائية تسري من تاريخ اقرار الجناحة ما لم يتم أي إجراء من إجراءات التحقيق أو المتابعة خلال هذه المدة طبقاً للمادة 7 من قانون الإجراءات الجزائية وخمسة سنوات فيما يتعلّق بالجنايات ويبدأ سريانها.

وهذا طبقاً لأحكام المادة المذكورة أعلاه من تاريخ ارتكاب الجريمة ما لم يتم القيام بأي إجراء من إجراءات التحقيق أو المتابعة.

الخاتمة:

ختاماً يمكن القول، انه بالنظر للأهمية البحر الابيض المتوسط في التجارة الدولية، وفي انه مصدر تنمية للدول المحيطة به، فإن هذه الأهمية في علاقة طردية مع خطورة التلوث على البيئة والثروات البحرية الناتج عن ناقلات البترول في المتوسط على وجه التحديد، وبهذا كان من الضروري سهر دول البحر الابيض المتوسط على حمايته في إطار الجهود الدولية والاقليمية في مجال حماية البحر المتوسط.

ومن جهة ثانية، فإن العمل الدولي غير المشروع يتمثل في خرق الدولة لالتزاماتها وتعهداتها الدولية. وان معيار اللامشروعية هو اساس اقامة المسؤولية الدولية بغض النظر عم نوايا الدولة، باعتبار ان هذه الالتزامات لا تستمد مصدرها من المعاهدات الدولية فحسب، بل تستمد اصلها ومصدرها من العرف الدولي ومبادئ القانون الدولي ومن احكام القضاء الدولي.

وهذا يقتضي العمل على تجاوز الصعوبات التي تعترض إقرار الحماية المطلوبة والتي تظهر من كيفية الوقاية من التلوث النفطي في ظل غياب معايير موحدة حول هيكل السفينة وتكوين طاقم متخصص، بالإضافة الى صعوبة وضع الاتفاقيات الدولية موضع تنفيذ فعلي امام تضارب المصالح الاقتصادية للدول، وصعوبة تحديد المسؤولية الجزائية تعويض الضحايا، وحصر الاضرار اللاحقة للبيئة الى غير ذلك.

ولعل اهم التوصيات هي:

- العمل على ايجاد قانون موحد لحماية البيئة البحرية في المتوسط يجمع بين دفتيه الاحكام الموضوعية للمسؤولية الجنائية عن التلوث البحري، والاحكام الاجرائية الواجبة الاتباع لجعل الجزاء موضع تنفيذ فعلي.
- ضرورة تكثيف الرقابة على السفن في البحر الابيض المتوسط، خاصة وأن اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ حددت اختصاصات كل من دولة الميناء ودولة العلم والتي تسمح لهما بمراقبة السفن كتدبير وقائي.
- ابرام اتفاقيات اقليمية تساير التطور السريع للنقل البحري للنفط في المتوسط وتضمن نصوصها جزاء صارم وراذع.
- تشديد معايير بناء ناقلات النفط، كالحد من حجم الحمولة وبشروط تقنية جد عالية، واشتراط إلزامية تجهيزها بغلاف مزدوج تقني.
- وضع نظام لتقييم التلوث على المستوى الوطني لجميع دول البحر الابيض المتوسط، وتعزيز المبادئ الواردة في الاتفاقية كمبدأ الوقاية والحذر... .

- اتباع نهج دولي يسمح بتعزيز التعاون بين الدول الصناعية والدول النامية من اجل حماية البحر الابيض المتوسط من خلال تقديم الدعم المالي والتكنولوجي.
- اعداد برامج للتكوين في مجال محاربة التلوث النفطي، وتوظيف المؤهلين في هذا المجال بالوسائل والمعدات اللازمة في هذا المجال.
- توعية شعوب الدول الساحلية للبحر المتوسط بخطورة التلوث النفطي عن طرق مختلف وسائل الاعلام.

قائمة الهوامش:

١. ولقد وصف الاستاذ M Despax "الكفاح ضد العوامل المؤدية الى الاضرار بالبيئة بما فيها البيئة البحرية بأنها مشكلة القرن العشرين". أما السكرتيرة العامة للمجموعة الأوروبية بقولها: "أن الدفاع عن البيئة البحرية يمثل تحدي الأكثر أهمية في نهاية القرن العشرين". انظر: واعلي جمالك الحماية القانونية للبيئة البحرية من اخطار التلوث(دراسة مقارنة) ، رسالة دكتوراه، تخصص قانون خاص، كلية العلوم القانونية والسياسية، جامعة ابي بكر بكايد تلمسان، ٢٠٠٩-٢٠١٠ ص.٤،

٢. KISS (Charles-Alexandre) , Droit international de l'environnement, Etudes internationales, Paris, Pédone, 1990.p173.

٣ الفقرة الثالثة من ديباجة اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ .

٤. اتفاقية باريس لحماية الطيور الضرورية للزراعة المعتمدة في لعام ١٩٠٢ .

٥. أنظر د .عبد الهادي محمد عشري ، الاختصاص في حماية البيئة البحرية من التلوث ، رسالة دكتوراه ، السنة الجامعية 1989 ، كلية الحقوق ، جامعة القاهرة ، 1989 ، ص28

٦. المادة ٢.٢ من الرسوم رقم ٨٠-١٤ المؤرخ في ٢٦-٠١-١٩٨٠ المتضمن انضمام الجزائر لاتفاقية برشلونة المتعلقة بحماية البحر المتوسط من التلوث المبرمة في ١٦-٠٢-١٩٧٦ ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ: ٢٩-٠١-١٩٨٠ ، العدد ٥٥.

٧. تجب الإشارة الى أن التعديل لعام ١٩٩٥ أضاف المناطق الشاطئية ضمن نطاق البيئة البحرية ، أي وسع من مفهوم التلوث، إذ يشمل كل البيئة البحرية بما فيها المياه الشاطئية الساحلية.

Amendement à la convention pour la protection de la mer méditerranée contre la pollution inistère l'aménagement Du territoire et de l'environnement. Mars 2002 p1.

٨. تجدر الإشارة ان التعريف الوارد في اتفاقية برشلونة لعام ١٩٧٦ يتفق مع اتفاقية قانون البحار موني قوباى لعام ١٩٨٢ التي أخذت بالتعريف الذي اجمع عليه الفقه الدولي لمفهوم تلوث البيئة البحرية في المادة ١.٤ من هذه الاتفاقية، والذي يتفق مع التعريف الذي اقرته المنظمة الدولية البحرية O M I ،

لكن هذا التعريف لا يتفق وما نصت عليه اتفاقية لندن 1973 لأن المنطقة تشمل البحر المتوسط ذاته بما فيه من خلجان وبحار، وحدود البحر المتوسط و البحر الأسود ثابتة عند 41 درجة شرقا وبالتوازن مع الحدود الغربية لمضيق جبل طارق وبدرجة ٣٦\٥ درجة غربا.

لكن الاتفاقية التي أعدتها منظمة الأغذية والزراعة في مشروع جنيف في 13 يناير 197٥ بنفس تعريف اتفاقية لندن المذكورة أعلاه، وفي مؤتمر برشلونة سنة 1976 اعترض الوفد المغربي على الحدود الغربية للبحر المتوسط و اقترح توسيعها إلى 8 درجة غربا كما اعترض الوفد الإسباني على هذه الحدود فتم توسيعها قليلا إلى 5.55 درجة بدلا من 3.36 درجة غربا،

كما تم استبعاد بحر مرمرة من نطاق تطبيق اتفاقية برشلونة وذلك اقتراح من تركيا وذلك في اجتماع ممثلي الحكومات في برشلونة لعام 1975

٩. البحر الأبيض المتوسط ذا مساحة هامة إذ تقدر بحوالي ٢.٩٩٦.٠٠٠ كلم^٢، أي يمثل حوالي الجزء المائة والثمانين من المساحة الإجمالية لكل المحيطات، ويغطي أقل من 5% من المساحة الإجمالية للمحيطات والبحار في الأرض، وتحيط به 18 دولة ساحلية.

ويمتد البحر المتوسط على مسافة 4000 كلم، ويتصل البحر المتوسط بالمحيط الأطلسي عبر مضيق جبل طارق ، وبالمحيط الهندي عبر قناة السويس والبحر الأحمر كما يتصل ببحر مرمرة عن طريق مضيق البسفور.

١٠. نبيلة عبد الحليم كامل. المرجع السابق ص 308 و309

١١. أنظر الفقرة الأولى من المادة 3 من البروتوكول الملحق باتفاقية برشلونة المتعلقة بحماية البحر المتوسط من التلوث الناتج عن الإغراق من السفن والطائرات -02-1976. المبرم في برشلونة في 16.

١٢. د. نبيلة عبد الحليم كامل، المرجع السابق ص ٣١٠.

١٣. د عبد الواحد محمد الفار المرجع السابق، ص ١١٨. 117.

١٤. نفس المرجع السابق.

١٥ نفس المرجع السابق، ص ١١٩.

١٦ أبو الخير أحمد عطية عمر المرجع السابق ص ٣٣٠

١٧. نظرا لكون معظم أضرار التلوث البحري لا تعرف حدودا طبيعية أو سياسية باعتبار أنها في اتصالها وتداخل مياهاها تبدوا أنها وحدة طبيعية واحدة مما يجعل الأخطار المترتبة عن تلوثها تمتد إلى آل جزء منها. أما أنّ أي مصدر من مصادر التلوث البحري يمكن أن تمتد آثاره إلى آلاف الكيلومترات ، ملوثا في طريقه الاماكن التي يعبرها ، أما أن التيارات البحرية وتحركت الأسماك تعتبر وسيلة من وسائل نشر التلوث البحري، فإنه من الصعب بذلك إثبات الكثير من تلك الأضرار فور وقوعها أو تحديدها من حيث الزمان .والمكان ،انظر عبد الواحد محمد الفار ، المرجع السابق ص ١١٢ .

١٨. د. صلاح هاشم ، المرجع السابق ص ٢٢٨.

١٩. أبو الخير أحمد عطية عمر ، المرجع السابق ص 118 و ص ٢٩٨

٢٠. أنظر أيضا المادة 4 من اتفاقية لندن 1973 تنص على ما يلي ... " : و تحدد العقوبات الخاصة بذلك في ظل قانون الإدارة التي تخضع لها السفينة بصرف النظر عن مكان وقوع الخرق ، وفي حالة إخطار الإدارة بمثل هذا الخرق و إقناعها بتوافر الأدلة الكافية لمباشرة الإجراءات بشأن الخرق المرعوم فإن عليها اتخاذ هذه الإجراءات في أقرب وقت بمقتضى

قوانينها وعلى دولة علم السفينة اتخاذ على وجه السرعة الإجراءات المناسبة فيما تخطر به من مخالفات و أن تخطر الدولة الطرف التي بلغتها بأدلة، .بالإجراءات المتخذة و تخطر كذلك المنظمة البحرية الدولية " و هذا طبقا للمادة 4 المذكورة أعلاه في فقرتها 3 . ٢١. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية العدد 47 بتاريخ 25 يوليو 1998 المؤرخ 05 - المؤرخ في

25 يونيو 1998 المعدل والتمم للأمر - 76 المتضمن قانون 98 في 26 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري

٢٢. الأمر رقم ٦٦-١٥٥ المؤرخ في ١٨ صفر ١٣٨٦ هـ الموافق ل ٠٨ يونيو ١٩٦٦، المتضمن قانون الإجراءات الجزائرية الجزائرية المعدل والتمم.