

## المسؤولية عن تلويث البيئة البحرية بالنفايات في الجزائر

د/ عبدلي نزار

كلية الحقوق والعلوم السياسية- جامعة سكيكدة

Neza.abdelli@gmail.com

### ملخص:

يعتبر موضوع تلويث البيئة البحرية بالنفايات من المواضيع التي نالت اهتمام الدارسين والباحثين في الوقت الراهن، وذلك راجع إلى انعدام الوعي لدى الأفراد والجماعات بجسامة المخاطر الناجمة عن التلوث البيئي وعدم اهتمامهم بالحلول البديلة للتخلص من هذه النفايات، مما أثر سلبا على الوسط البيئي عموما وعلى البيئة البحرية خصوصا، وعرضت حياة الإنسان للخطر.

لقد تعاملت الجزائر مع هذا الوضع من خلال عدة طرق نذكر منها إعداد وكالات متخصصة، اتخاذ الإجراءات اللازمة لمعالجة النفايات من خلال تطوير النظام القانوني المتعلق بمعاقبة المتسببين في إحداث الضرر البيئي، والمصادقة على العديد من الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية.

كما بذل المشرع الجزائري جهود معتبرة من أجل تجسيد القواعد الدولية التي قبلتها الجزائر في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي والتلوث الناجم عن السفن، بالنظر إلى المكانة التي يحتلها قطاع المحروقات وكذا قطاع النقل البحري في الجزائر، فتجسدت هذه الحماية بصدور أول قانون خاص بحماية البيئة وهو القانون رقم 83-03 المتعلق بحماية البيئة ثم تدرجت بعده القوانين وصولا إلى القانون رقم 03-10، حيث تضمنت هذه التشريعات أحكاما للتصدي إلى مخالفة الالتزامات المتعلقة بحماية البيئة البحرية والتي في غالب الأحيان تستوجب مساءلة المخالف عن طريق تطبيق نظام المسؤولية عن الأضرار البيئية، أي إقامة المسؤولية المدنية والمسؤولية الجنائية.

**الكلمات المفتاحية:** المسؤولية، البيئة البحرية التلوث، النفايات .

### Abstract:



This presentation focuses on the problem of litter in marine environment, as tons of garbage has continued to pile up in this area, because of human's negligence, which indicate bad management of this waste, that caused big Environmental impact, and threat human life.

Algerian government struggles to deal with this situation by many ways: Setting up dedicated agencies, Take all measures for modern waste treatment and developing of a legal system to punish the perpetrators of the damage in this environment.

The Algerian legislature has made significant efforts to reflect international legal standards accepted by Algeria in the field of protection of the marine environment against oil pollution and pollution from ships.

This protection from the first emission special law to protect the environment Law No. 83-03 on the protection of the environment and then gradually progressed beyond the laws and access to Law No. 03-10, was a result which has included the provisions of the circumstances of legislation to deal with the violation of obligations and duties related to the protection of the marine environment, which in most often requiring the offender accountability by the application of responsibility for environmental damage system.

**Key words:** Responsibility, Marine Environment, Pollution, Waste.

#### مقدمة:

لقد أدرك المجتمع الدولي منذ زمن ليس بالبعيد أهمية وجسامة الخطر الذي يحدق بالبيئة العالمية عموما والبيئة البحرية على الخصوص، كون أن الظاهرة البيئية أصبحت ظاهرة دولية عابرة للحدود لا تخص دولة بعينها أو مكان معين، حيث بات المساس بالبيئة في الوقت الراهن يشكل تهديدا مباشرا للأمن والسلم الدوليين<sup>(1)</sup>. تعد الجزائر من بين الدول الساحلية التي حاولت ولا تزال تحاول أن تضع نظام فعال لتسيير النفايات بغية التقليل من الأضرار التي تصيب البيئة البحرية، ودعمت هذا النظام بمجموعة من الآليات والإجراءات القانونية التي من شأنها أن ترتب المسؤولية ضد مرتكبي الضرر البيئي من أجل معاقبتهم على هذه الأفعال وتردع الآخرين لتجنب السلوكات المضرة بهذه البيئة<sup>(2)</sup>. من خلال هذه الورقة البحثية فإننا نطرح السؤال



التالي: ما هي طبيعة المسؤولية المترتبة عن عدم حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفايات في الجزائر؟ للإجابة عن هذا الإشكالية قسمنا هذا الموضوع إلى محاورين: خصصنا المحور الأول لدراسة المسؤولية المدنية المترتبة عن تلويث البيئة البحرية بالنفايات في الجزائر، وتناولنا في المحور الثاني المسؤولية الجزائية المترتبة عن تلويث البيئة البحرية بالنفايات في الجزائر.

### المحور الأول: المسؤولية المدنية المترتبة عن تلويث البيئة البحرية بالنفايات في الجزائر:

اعترفت جل الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية بالعديد من الحقوق للدول في مجال استغلال مواردها الطبيعية وممارسة سلطاتها واختصاصاتها، بيد أن ذلك ليس مطلقاً وإنما مقيداً بالحدود المرسومة للحق ولا يجوز لها أن تتجاوزها، فإن هي خالفت ذلك خرجت عن دائرة الحق وتحملت تبعات ذلك من حيث المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تلحق بالأشخاص والممتلكات جراء التعدي الضار على البيئة البحرية، وهذا ما تم تأكيده في مؤتمر الأمم المتحدة الثاني حول البيئة والتنمية الذي عقد في البرازيل سنة 1992<sup>(3)</sup>. ومن الضروري أن نشير في هذا المجال إلى المبدأ (21) من مجموعة مبادئ مؤتمر ستوكهولم لسنة 1972 الذي نص على أن "على الدولة مسؤولية ضمان الأنشطة التي تتم داخل حدود ولايتها أو تحت إشرافها لا تسبب ضرراً لبيئة الدول الأخرى أو للمناطق فيما وراء حدود ولايتها الوطنية"<sup>(4)</sup>، كما جاء في اتفاقية الكويت حول البيئة البحرية للخليج العربي لسنة 1978 النص على أن تتعهد الدول الأطراف فيما بينها في صياغة وإقرار القواعد والإجراءات المناسبة لتحديد المسؤولية المدنية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلويث البيئة البحرية مع مراعاة القواعد والإجراءات الدولية السارية والمتعلقة بهذه الأمور.<sup>(5)</sup> والجزائر على غرار باقي الدول سارت على نفس النهج، حيث صادقت على العديد من الاتفاقيات الدولية المحددة لقواعد المسؤولية المدنية الناجمة عن الإضرار بالبيئة البحرية، لتصبح فيما بعد مصدراً أساسياً يستند إليه في ترتيب هذه المسؤولية، ذلك لأن التلوث لا يعرف له حدوداً، إذ يمكن أن يمتد خارج أقاليم الدولة، سواء في المجال البحري أو المجالات الأخرى، لذلك أصبح من الضروري أن تتدخل الدولة للتوفيق بين قوانينها الداخلية والتنظيم الدولي في هذا المجال، لتفادي الآثار المحتملة للتلوث البحري.<sup>(6)</sup> حيث تثار المسؤولية المدنية عن تلويث

البيئة البحرية في القانون الجزائري في صورتين، إما في حالة ارتكاب خطأ أو عملاً غير مشروع، لذلك سوف نتطرق أولاً للمسؤولية المدنية التقصيرية، ثم إلى المسؤولية المدنية العقدية ثانياً.<sup>(7)</sup>

**أولاً: المسؤولية المدنية التقصيرية:** تمثل الوضع العادي للمسؤولية عن الأضرار البيئية بوجه عام، سواء تدهور البيئة أو النفايات أو التلوث بمختلف أنواعه، حيث لا تقوم بين المسؤول أو المتضرر علاقة عقدية، هنا تبرز حقيقتان مهمتان وهما:

• يكون تحت تصرف المتضرر من ضرر بيئي إمكانيات متعددة لتأسيس المسؤولية المدنية في مواجهة محدث الضرر، ووسائل تأسيس هذه المسؤولية في القانون الوضعي هما مسؤولية مدنية عن الخطأ واجب الإثبات، ومسؤولية حارس الشيء.

• يصطدم هذا المتضرر بعقبات شديدة في سبيل إعمال هذه المسؤولية حيث أن المفاهيم التقليدية لقانون المسؤولية بخصوص الخطأ والضرر المباشر ورابطة السببية والشخص المسؤول غير مناسبة للسيطرة على الأوضاع المتتابعة لتدهور البيئة.<sup>(8)</sup>

**1- مسؤولية مدنية عن الخطأ واجب الإثبات:** إذ أن القانون المدني الجزائري في المادة 124 ينص على أن كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضرر للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض، أي متى أثبت المضرور خطأ محدث الضرر.<sup>(9)</sup> ففي مجال حماية البيئة البحرية من التلوث، نجد القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة يتضمن النص على تحمل مالك كل سفينة المسؤولية نتيجة حملة لشحنة من المحروقات، تسبب تلوث ناتج عن تسرب أو صب لهذه المحروقات من السفينة.<sup>(10)</sup> كما يكون مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن التلوث وفق للشروط والقيود المحددة بموجب الاتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بواسطة المحروقات، الموقع عليها في بروكسل في 29 نوفمبر 1960 والاتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث بسبب المحروقات والمنعقدة في بروكسل في 18 ديسمبر 1971.<sup>(11)</sup> كما أن إثبات الخطأ يسمح للمتضرر بالمطالبة بوقف النشاط غير المشروع فضلاً عن تعويض ما لحقه من ضرر الأمر الذي يعد جوهرياً في مجال الأضرار البيئية، لكن عادة ما يفضل المتضرر المسؤولية التي لا تستوجب إثبات الخطأ، خاصة في مجال الإضرار بالبيئة البحرية.<sup>(12)</sup>

2- المسؤولية المدنية لحارس الشيء: هنا المضرور سوف يجد ميزة حقيقية تتمثل في إعفائه من إثبات خطأ المسؤول عن الشيء، وفي القانون المدني الجزائري نجد المادة 138 الخاصة بالمسؤولية عن حراسة الأشياء التي تحتاج إلى عناية خاصة على كثير من مصادر الأضرار البيئية التي تسبب تدهورا أو تلوثا للبيئة في عناصرها المختلفة.

3- يصطدم تطبيق المسؤولية المدنية التقصيرية في مجال حماية البيئة بعدة صعوبات نجملها فيما يلي:

- الضرر البيئي في أغلب الأحيان يكون ضررا غير مباشر، لذا فمن الصعب إثبات العلاقة السببية بين النشاط القائم والضرر. كما أن الضرر - كعنصر جوهري للمسؤولية المدنية- يطرح عدة صعوبات ترتبط بتعريفه وإثبات تقديره، فضلا عن ذلك فإن خصوصية الأضرار البيئية تخلق بعض الصعوبات الإضافية.

- الضرر البيئي يتحقق في أغلب الأحيان بالتدرج وليس دفعة واحدة.  
- الأضرار الناجمة عن التلوث أو التدهور البيئي قد تكون أضرارا ليست مباشرة، لا تصيب الإنسان أو الحيوان أو الأشياء، بل تدخل وسائط من مكونات البيئة كالماء، الهواء، وغيرها.

ثانيا: المسؤولية المدنية العقدية: الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية العقدية يكمن في الإخلال بالالتزام العقدي، إلا أنه في مجال الأضرار البيئية فإن عبء الإثبات يقع على المتضرر. لذلك يمكن أن نلتزم في القواعد القائمة ما يحقق للمتضرر ذلك، حيث وبالرجوع إلى مجموعة الأحكام التي جاءت بها اتفاقية بروكسل 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي والتي صادقت عليها الجزائر نجدها تقيم المسؤولية المدنية على أساس وجود تأمين فعلي يكفل دفع جميع التعويضات اللازمة المترتبة عن قيام مسؤولية مالك السفينة.<sup>(13)</sup> لهذا فإن الفقه يقدر بحق أن الأضرار البيئية خاصة ما تولده النفايات السامة أو الضارة يمكن أن تسري عليه آلية ضمان العيوب الخفية للشيء المبيع الذي يوفر مزايا مؤكدة للمتضرر برغم ما يحيطه من قيود وصعوبات، كما يمكن أن يثار في هذا المجال الالتزام بالإعلام أو بالنصيحة. ففيما يتعلق بضمن العيوب الخفية لا توجد أحكام للقضاء الجزائري في هذا الخصوص، إلا أن نصوص القانون الجزائري في هذا الصدد تسمح للقضاء بتوفير

الحماية للمتضررين من النفايات، بحيث تقع المسؤولية العقدية بالنسبة لكل الأضرار الذي تصيب المعني في شخصه أو ماله أو التي تترتب على انعقاد مسؤوليته اتجاه الغير الذي يمسه ضرر بسبب النفايات، أما فيما يتعلق بالالتزام والنصح فيرى الفقه الحديث بضرورة وجود التزام بالإعلام والنصيحة أيضا في مجال الاتفاقيات المتعلقة بمعالجة ونقل النفايات، وتتعقد المسؤولية العقدية للأول إذا ثبتت مخالفة هذا الالتزام أو أصاب الناقل أو الغير ضرر، وبناء على هذه المعلومات والنصائح يستطيع المتعاقد الآخر أن يتخذ الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر.<sup>(14)</sup>

### المحور الثاني: المسؤولية الجزائية المترتبة عن تلويث البيئة البحرية بالنفايات في الجزائر:

لقد أقر المشرع الجزائري مجموعة من الإجراءات والعقوبات الجزائية التي توقع على مرتكبي الجرائم البيئية لاسيما تلك التي تشكل إخلالا أو مساسا بالبيئة البحرية نتيجة سوء تسيير النفايات وهذا من خلال مختلف القوانين المتعلقة بالمجال البيئي، وسنتناول فيما يلي بعض الأمثلة عن إقرار المشرع الجزائري للمسؤولية الجزائية ضمن هذه القوانين.

**أولا: في مجال القانون رقم 01-19 المتعلق بالنفايات:** إذا رجعنا إلى القانون 01-19 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها<sup>(15)</sup>، فإن هذا القانون لا ينص صراحة على المساس بالبيئة البحرية، لكن وبما أن أكبر نسبة من النفايات توجد في البحر ومصدرها البر، فإن هذا القانون يمس البيئة البحرية كذلك، إذ يمكن تطبيق فحوى هذا القانون إذا قام أحد الأشخاص بنفس التصرفات المنصوص عليها أدناه على مستوى هذه البيئة.

كما نص ذات القانون على توقيع غرامة مالية تتراوح قيمتها ما بين 500 دج و5000 دج على كل شخص طبيعي قام برمي أو إهمال النفايات المنزلية وما شابهها أو رفض استعمال نظام جمع النفايات وفرزها الموضوع تحت تصرفه من طرف الهيئات المعنية.<sup>(16)</sup> ويعاقب بغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج كل شخص طبيعي أو معنوي يمارس نشاطا صناعيا أو تجاريا أو حرفيا أو أي نشاط آخر، ارتكب نفس الفعل المذكور أعلاه، ونفس العقوبة بالنسبة لكل من قام بإيداع أو رمي النفايات الهامدة في



أي موقع غير مخصص لهذا الغرض لاسيما الطريق العمومي، وتضاعف هذه الغرامة في حالة العود، ويعاقب بالحبس من 03 أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 30000 إلى 50000 أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من قام بخلط النفايات الخاصة الخطرة مع النفايات الأخرى.<sup>(17)</sup> ويعاقب بالحبس من سنة إلى ثلاث سنوات وبغرامة مالية من 600.000 دج إلى 900.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط كل من قام بإيداع النفايات الخاصة الخطرة أو رميها أو طمرها أو غمرها أو إهمالها في مواقع غير مخصصة لهذا الغرض، ويعاقب بالسجن من 05 سنوات إلى 08 سنوات وبغرامة مالية من مليون دينار إلى 5.000.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط كل من استورد النفايات الخاصة الخطرة أو صدرها أو عمل على عبورها وتضاعف العقوبة في حالة العود.

ويعد فعل إرهابي أو تخريبي كل اعتداء على المحيط أو إدخال مادة أو تسريبها في الجو أو في باطن الأرض أو إلقائها عليها أو في المياه بما فيها المياه الإقليمية من شأنها جعل صحة الإنسان أو الحيوان أو البيئة الطبيعية في خطر.<sup>(18)</sup>

**ثانيا: في مجال القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة:** نجد أن المشرع الجزائري قد أفرد في إطار القانون 03-10 أحكاما جزائية خاصة تطبق في حالات المساس بالبيئة البحرية والتسبب في تلويثها بالنفايات بشتى أنواعها، حيث تضمنت على سبيل المثال المادة 90 منه ما يلي: "يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى 02 سنتين وبغرامة مالية من 100 000 دج إلى 1 000 000 دج أو بإحدى العقوبتين فقط، كل ربان سفينة جزائرية أو قائد طائرة جزائرية، أو كل شخص يشرف على عمليات الغمر أو الترميد في البحر على متن أليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، مرتكبا بذلك مخالفة لأحكام المادتين 52 و53 أعلاه."<sup>(19)</sup> كما وسع المشرع من نطاق التجريم من خلال إعمال المادة 92 من نفس القانون وذلك بتوقيع نفس العقوبات الجزائية المذكورة في المادة 90 أعلاه إذا ارتكبت المخالفات بأمر صادر عن مالك أو مستغل السفينة أو الطائرة أو الآلية أو القاعدة، والملاحظ أن المادة 90 أعلاه جاءت مطابقة لفحوى اتفاقية لندن لعام 1969م التي صادقت عليها الجزائر.<sup>(20)</sup>

**ثالثا: في مجال القانون البحري:** لقد جاء في القانون البحري في فقرة الجرح والجنايات البحرية والمصنفة تحت خانة المساس بأمن الملاحة البحرية يعاقب بالحبس من ثلاثة أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 100.000 إلى 600.000 دج كل ربان يبحر بإرادته أو يتهاون منه بسفينة في حالة سيئة للملاحة وغير مجهزة بكفاية وغير معدة أو ممونة، وكل مجهز يضع تحت تصرفه مثل هذه السفينة والذي يضع في خطر البيئة البحرية، ويعاقب بالحبس من 6 أشهر إلى 5 سنوات وبغرامة مالية من 50.000 دج إلى 500.000 دج كل شخص يمنع أو يعيق القيادات أو المناورات البحرية للسفينة أو يخل بالنظام والأمن على متن السفينة والتي تعرض البيئة البحرية للخطر. ويعاقب بالحبس من شهرين إلى سنتين وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج كل مالك حطام يشكل خطرا على البيئة وتحكم السلطة القضائية على المالك بدفع جميع النفقات التي قامت بها السلطة البحرية المختصة لتنفيذ عمليات الرفع أو إصلاح الأضرار الناتجة عن هذه العملية، ويعاقب بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر وبغرامة مالية من 200.000 دج إلى 500.000 دج كل شخص يعلم بضياح عتاد أو أي شيء في البحر أو إتلاف عتاد يؤدي الإضرار بالبيئة البحرية ولم يخطر السلطات البحرية الجزائرية المختصة.<sup>(21)</sup>

كما تنص المادة 911 من القانون البحري الجزائري على تأمين نظافة وصحة مساحات الماء والسطوح الترابية، الوقاية من الكوارث وتنظيم مكافحة التلوث وتفاذي انتشاره، وتحديد مقاييس رمي المنتجات البترولية في مساحات الماء.<sup>(22)</sup>

كما يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة من مائة ألف دينار (100.000 دج) إلى مليون دينار (1.000.000 دج) أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل ربان سفينة جزائرية أو قاد طائرة جزائرية، أو كل شخص يشرف على عمليات الغمر أو الترميد في البحر على متن أليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، مرتكبا بذلك مخالفة لأحكام المادتين 52 و53 أعلاه، وفي حالة العود تضاعف العقوبة.

يعاقب بالحبس من سنة واحدة إلى 05 سنوات وبغرامة من 1.000.000 دج إلى 10.000.000 دج، أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط كل ربان خاضع لأحكام المعاهدة





الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر المحروقات والمبرمة بلندن في 12 مايو 1954 وتعديلاتها، الذي ارتكب مخالفة للأحكام المتعلقة بحظر صب المحروقات أو مزيجها في البحر، وفي حالة العود تضاعف العقوبة.<sup>(23)</sup> ويعاقب بغرامة من 100.000 دج إلى 1.000.000 دج كل ريان تسبب بسوء تصرفه أو رعوثه أو غفلته أو إخلاله بالقوانين والأنظمة، في وقوع حادث ملاحى أو لم يتحكم فيه أو لم يتفاداه، ونجم عنه تدفق مواد تلوث المياه الخاضعة للقضاء الجزائي. وتنص المادة 99 من نفس القانون على أنه بغض النظر عن المتابعات القضائية، في حالة إلحاق الضرر بشخص أو بالوسط البحري أو بالمنشآت. يعاقب بالحبس من سنة إلى خمس سنوات وبغرامة من 2.000.000 دج إلى 10.000.000 دج كل من صب محروقات أو مزيج من المحروقات في المياه الخاضعة للقضاء الجزائي. كما يعاقب بالحبس لمدة سنتين وبغرامة مالية قدرها 500.000 دج كل من رمى أو أفرغ أو ترك تسربا في المياه السطحية، أو الجوفية أو في مياه البحر الخاضعة للقضاء الجزائي لمادة أو مواد يتسبب مفعولها في الإضرار ولو مؤقتا بصحة الإنسان أو النبات أو الحيوان، أو يؤدي ذلك إلى تقليص استعمال مناطق السباحة، وتطبق نفس العقوبات والتدابير على رمي أو ترك نفايات بكميات هامة في المياه السطحية، أو الجوفية أو في مياه البحر الخاضعة للقضاء الجزائي، وكذلك في الشواطئ وعلى ضفاف البحر.<sup>(24)</sup>

#### خاتمة:

لقد خلصنا من خلال دراسة هذه الورقة البحثية إلى جملة من النتائج نوردتها فيما يلي:

1- لقد تعددت مبادرات الجزائر في المصادقة على العديد من الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية، حيث بذل المشرع الجزائري جهود معتبرة من أجل تجسيد القواعد القانونية الدولية التي قبلتها الجزائر في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي والتلوث الناجم عن السفن والطائرات بالنظر إلى المكانة التي يحتلها قطاع المحروقات وكذا قطاع النقل البحري في الجزائر وباعتبار أن لهذين النوعين من التلوث الأثر البليغ على المصالح الاقتصادية والإستراتيجية



2- إن جهود المشرع الجزائري في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن مصادر برية قد جاءت عكس الأولى (التلوث النفطي والتلوث من السفن والطائرات) أي أن الجهود لا تزال ضئيلة في هذا المجال، وتكمن هذه الضآلة في قلة النصوص القانونية وندرته في القانون الداخلي - كما أن الإدارة وما تتمتع من صلاحيات السلطة العامة وسلطات الضبط الإداري تلعب دورا أساسيا ووقائيا فيما يخص حماية البيئة البحرية .

3- بتتبع موضوع المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، نجد بأنه لا يزال يشوبه الغموض وعدم التحديد ومن ذلك عدم الضبط الدقيق للمصطلحات كالتلوث مثلا إذ لم يتم التوصل لتعريف محدد لحد الآن يمكن أن تنظم بشأنه قواعد هذه المسؤولية، أو حتى نحدد المسؤول في ضوئه، وفي هذا الشأن نجد أن المشرع الجزائري لم يشير إليها في القانون المدني أو القوانين الأخرى وهذا ما أدى بنا إلى مشكلة في تحديد أساسا لهذه المسؤولية.

4- اعتنق المشرع الجزائري المسؤولية الموضوعية في مجال الجرائم الماسة بالنطاق البحري وبالدرجة الأولى في جرائم التلوث النفطي أي المحروقات بصفة عامة، كما أن هذه المسؤولية مركزة على أشخاص فقط محددين على سبيل الحصر (المستثمرين بالخصوص) بما يتيح للمضروور معرفة المطالب بالتعويض بسهولة بالإضافة إلى سرعة التعويض، والتعويض الأنسب في مثل هذه الحال هو التعويض النقدي لأن التعويض العيني يصعب في مثل جرائم التلوث البحري.

5- تهدف الحماية الجزائرية للبيئة البحرية إلى تحقيق الردع، إلا أننا توصلنا من خلال هذه الدراسة أنه وبالنظر لنقص تأهيل القضاة وضعف الإدارة في هذا المجال وتعدد القوانين الخاصة والمتعلقة بالبيئة بصفة عامة وبالبيئة البحرية بصفة خاصة جعل مهمة القضاء صعبة في الوقوف أمام الجرائم التي تلحق بالبيئة البحرية ولأجل ضرورة تفعيل التشريعات الخاصة بحماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري. وبناء على هذه النتائج المتوصل إليها يمكن تقديم الاقتراحات التالية:

1- المسؤولية المدنية هي القدرة على تأدية دور وقائي وفعال في مجال حماية البيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة، لذا لا بد من إعادة صياغة قواعد جديدة تتلاءم وحجم الضرر الذي يلحق يوميا بالبيئة البحرية.

2- يجب على الدولة الجزائرية أن تأخذ بعين الاعتبار التكلفة الباهظة للعديد من الآليات المعتمدة من أجل الحد من التلوث البحري والتي تؤثر كثيرا على الجزائر باعتبارها دولة نامية.

3- تكريس المشرع الجزائري للأحكام الواردة بالاتفاقيات الدولية التي قبلتها الجزائر بشأن الحماية الخاصة بالبيئة البحرية، من خلال إدماج تلك القواعد في القوانين الوطنية وخاصة تلك القواعد الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث من المصدر البري مع إلحاق هذا التكريس بجهاز للرقابة من مهامه التكفل بالالتزام الفعلي لأية قاعدة قانونية وطنية ويكون مدعما بآليات عقابية صارمة في حالة ارتكاب مخالفات.

4- ضرورة توفير إدارة قوية صارمة في تطبيق التشريعات الخاصة بالبيئة البحرية وقضاء صارم وردعي في تطبيق القوانين المتعلقة بحماية البيئة البحرية وذلك بتوفير قضاة مؤهلين ومتخصصين للنظر في القضايا التي تخص البيئة البحرية بصورتها المدنية والجزائية، وأن تأخذ هذه القضايا طابع الاستعجال للتمكن من ضبط الأضرار التي تمس المجال البحري.

5- إدخال التربية البيئية في المناهج التعليمية لجميع المراحل الدراسية والاعتراف في الوقت ذاته بأهمية كل شخص برفع الدعاوى لدى الجهات القضائية المختصة بخصوص أي مشكلة تمس البيئة البحرية حتى ولو لم يكن متضرراً بصورة شخصية منها، التي من شأنها في الحقيقة أن تحمل كل شخص مسؤولية الدفاع عن البيئة وحمايتها من الاعتداء عليها بمختلف الطرق والوسائل القانونية<sup>(25)</sup>.

#### الهوامش:

(1) . François FIORINA, espace maritime un enjeu capitale pour la prospérité des nations, comprendre les enjeux stratégiques, note hebdomadaire N° 76, école de management, Grenoble, 12 juillet 2012. P 05

- (2)- حسونة، عبد الغني، الحماية القانونية للبيئة في إطار التنمية المستدامة. أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في القانون. كلية الحقوق والعلوم السياسية. جامعة محمد خيضر. بسكرة. (2013/2012)، ص 16.
- (3)- عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2006، ص 65.
- (4)- عقد هذا المؤتمر في مدينة استوكهولم بالسويد في الفترة من 5 إلى 16 يونيو عام 1972 بدعوة من الجمعية العامة للأمم المتحدة في الثالث من ديسمبر عام 1968، وعرف بـ "قمة الأرض"، مستهدفاً تحقيق رؤية ومبادئ مشتركة لإرشاد شعوب العالم إلى حفظ البيئة البشرية وتميئتها، وكذلك بحث السبل لتشجيع الحكومات والمنظمات الدولية للقيام بما يجب لحماية البيئة وتحسينها.
- (5)- عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 81.
- (6)- مصطفى أحمد أبو الخير، الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي، ط1، الدار الهندسية، القاهرة، 2012، ص 87.
- (7)- مصطفى أحمد أبو الخير، مرجع سابق، ص 88.
- (8)- Théophile zognou: la protection de l'environnement marin et côtier dans la région du golf de GUINEE, thèse de doctorat en droit, faculté de droit et science économique, université de limoges, 2012, p06.
- (9)- انظر: المادة 124 من الأمر 75-58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق لـ 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون المدني معدل ومتمم، الجريدة الرسمية العدد 78 لسنة 12، الصادرة بتاريخ 30 سبتمبر 1975، ص 990، والتي تعتبر أن الخطأ هو أساس قيام المسؤولية المدنية، وتطبق هذه النظرية بصورة ضيقة في المجال البيئي بالنظر لصعوبة إثبات الخطأ من طرف المتضرر.
- (10)- انظر: المادة 58 من القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج 3 العدد 43 السنة الأربعون الصادرة بتاريخ 20 يوليو 2003.
- (11)- أحمد إسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، الجزائر، 1996، ص 31.
- (12)- أحمد إسكندري، مرجع سابق، ص 35.
- (13)- بالرجوع إلى نصوص كل من اتفاقية فيينا لعام 1963 وعام 1997 واتفاقية باريس لعام 1960 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية واتفاقية بروكسل لعام 1963 المكملة لاتفاقية باريس فإنها أخذت بالمسؤولية الموضوعية إذ تقضي هذه الاتفاقيات صراحة: " بأن مستغل المنشأة النووية يعد مسؤولاً مسؤولية مطلقة عن الأضرار النووية عندما يثبت أن هذه الأضرار قد وقعت نتيجة حادث نووي".
- (14)- سعيد السيد فتنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية (دراسة في ضوء الأنظمة القانونية والاتفاقيات الدولية)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2004، ص 159.

- (15) . القانون رقم 01-19 المؤرخ في 30 رمضان 1422 الموافق لـ 15 ديسمبر 2001 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، الجريدة الرسمية عدد 77.
- (16) . راجع المادة 55 من القانون رقم 01-19 المؤرخ في 30 رمضان 1422 الموافق لـ 15 ديسمبر 2001 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، الجريدة الرسمية عدد 77، ص 16.
- (17) . راجع المادة 66 من القانون رقم 01-19 المؤرخ في 30 رمضان 1422 الموافق لـ 15 ديسمبر 2001 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، الجريدة الرسمية عدد 77، ص 17.
- (18) . راجع المادة 67 من القانون رقم 01-19 المؤرخ في 30 رمضان 1422 الموافق لـ 15 ديسمبر 2001 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، الجريدة الرسمية عدد 77، ص 17.
- (19) . عبد اللاوي جواد، الحماية الجنائية للبيئة، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2004-2005، ص 8.
- (20) . انظر: المادتين 90 و92 من القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج 43 العدد 43 السنة الأربعة الصادر بتاريخ 20 يوليو 2003.
- (21) . انظر المادة 479 من القانون رقم 10-04 المؤرخ في رمضان 1431 الموافق لـ 15 أوت 2010 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ 29 شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية عدد 46، ص 12.
- (22) . انظر المادة 91 من القانون رقم 10-04 المؤرخ في رمضان 1431 الموافق لـ 15 أوت 2010 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ 29 شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية عدد 46، ص 13.
- (23) . انظر المادة 493 من القانون رقم 10-04 المؤرخ في رمضان 1431 الموافق لـ 15 أوت 2010 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ 29 شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية عدد 46، ص 15.
- (24) . انظر المادة 99 من القانون رقم 10-04 المؤرخ في رمضان 1431 الموافق لـ 15 أوت 2010 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ 29 شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية عدد 46، ص 19.