حماية البيئة البحرية المينائية في القانون الجزائري

Protection of the Port Marine Environment under Algerian Law

قندوز فتيحة*
Fatiha Guendouz
مخبر الدراسات القانونية المعمقة
Laboratory for in-depth legal studies
جامعة جيجل- الجزائر-
University of Jijel -Algeria-
f.guendouz@univ-jijel.dz

قندوز نجومن سناء
Sana Guendouz Ndjoumen
مخبر البحث حول فعلية القاعدة القانونية
Research Laboratory on The Effectiveness of The Legal Rule
جامعة بجاية- الجزائر-
University of Bejaia -Algeria-
Sana.guendouz@univ-bejaia.dz

تاريخ الاستلام:2026/06/10 تاريخ القبول للنشر: 2026/09/20 تاريخ النشر: 2026/10/01

ملخص:

تجسدت حماية البيئة البحرية المينائية بصدور مجموعة قوانين وتنظيمات تهدف إلى الوقاية من التلوث البحري والحد من آثاره، حيث تضمنت أحكاما تتعلق بتنظيم نشاط السفن والمنشات المينائية وإلزامها باحترام المعايير البيئية.

للتصدي إلى مخالفة الالتزامات المتعلقة بحماية البيئة البحرية المينائية يقتضي إجراء دراسة التأثير على البيئة قبل مباشرة المشاريع أو الأنشطة داخل الموانئ، ووضع خطط طوارئ مينائية، فضلا عن الرقابة البيئية المستمرة لضمان احترام المعايير والقواعد المقررة في مجال حماية البيئة البحرية، مقابل ذلك يقتضي الإخلال بها مساءلة المخالفين بتطبيق نظام المسؤولية عن الأضرار البيئية.

الكلمات المفتاحية: البيئة البحرية؛ الموانئ؛ التلوث؛ الوقاية؛ المسؤولية.

Abstract:

Protection of the port marine environment has been established through the promulgation of a set of laws and regulations, seeking to ensure the prevention of the marine pollution and the reduction of its adverse effects. This body of laws contained provisions that govern the vessel operations and the port facilities and requiring them to adhere the environmental standards.

Addressing the breaches of the obligations related to the protection of the port marine environment entails to undertake an environmental impact assessment before the execution of the projects and the activities within

*المؤلف المرسل

ports, and the development of the port emergency response plans alongside the continuous environmental monitoring to guarantee the adherence to the standards and the rules laid down for the marine environmental protection. Conversely, any breach thereof requires the prosecution of the offenders through the implementation of the liability system for the environmental damage.

***Keywords**: Marine Environment; Ports; Pollution; Prevention; Liability.*

مقدّمة:

تكتسي البيئة البحرية أهمية بالغة باعتبارها مصدرا رئيسيا للموارد البيولوجية والطاقوية والمعدنية، غير أنها أصبحت في الآونة الأخيرة عرضة لتهديدات متزايدة ناجمة عن مختلف مصادر التلوث، من بينها البترول النفطي ونفايات المصانع والمواد النووية المنقولة بالسفن، وغيرها من المواد والمنتجات ذات الخصائص الخطرة.

أمام هذا الوضع وخطورته الذي أصبح يشكل تهديدا حقيقيا للبيئة البحرية، سعت مختلف الدول ومن بينها الجزائر إلى صياغة العديد من القواعد القانونية للحفاظ على البيئة البحرية من خلال تجريم مختلف الأنشطة التي تشكل اعتداء على البيئة البحرية خصوصا منها التلوث بمختلف أشكاله، وتقرير المسؤولية لكل من يثبت ارتكابه لفعل التلوث البحري.

وفي هذا الصدد، حظيت البيئة بالحماية القانونية من خلال العديد من النصوص المتفرقة في مختلف القوانين من بينها القانون البحري وقانون العقوبات، وقد تعززت هذه الحماية فعليا بصدور قانون البيئة.

تبرز أهمية هذا الموضوع بشكل خاص من خلال ما أصبحت تمثله مشكلة تلويث البيئة البحرية المينائية من خطر جسيم عليها، إذ تتأثر بعوامل التلوث نظرا لطبيعتها الهشة، ويضاف إلى ذلك الاهتمام الدولي المتنامي الذي يلزم جميع الدول الساحلية وغير الساحلية، باتخاذ التدابير اللازمة لضمان بيئة بحرية نظيفة ومستدامة.

ظهرت العديد من القضايا الجديدة في مختلف المجالات من بينها المتعلقة بدراسة وتحليل قواعد حماية البيئة البحرية المينائية في القانون الجزائري، وهذا من أجل الإجابة على الإشكالية التالية: **ما هي الآليات الكفيلة بتحقيق حماية قانونية للبيئة البحرية المينائية؟**

للإجابة عن الإشكالية ارتأينا أن نتبع في دراستنا على المنهج الوصفي والمنهج التحليلي في آن واحد، من خلال تقسيم بحثنا إلى قسمين، تناولنا فيه مضمون ونطاق الالتزام بقواعد حماية

البيئة البحرية الميناائية **(المبحث الأول)**، ثم المسؤولية المترتبة عن الإخلال بقواعد حماية البيئة البحرية الميناائية **(المبحث الثاني)**.

المبحث الأول

مضمون ونطاق الالتزام بقواعد حماية البيئة البحرية الميناائية

تدخل المشرع الجزائري، شأنه في ذلك شأن العديد من التشريعات الأجنبية، بإصدار مجموعة من النصوص القانونية تهدف إلى حماية البيئة البحرية الميناائية من التلوث. وقد تنوعت هذه النصوص بين نصوص تشريعية **(المطلب الأول)** وتنظيمية **(المطلب الثاني)** لتحقيق هذا الهدف.

المطلب الأول: القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية الميناائية طبقا للنصوص التشريعية

إن معالجة القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية الميناائية طبقا للنصوص التشريعية تقتصر على دراستها في القانون البحري **(الفرع الأول)**، وقانون البيئة **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول: حماية البيئة البحرية الميناائية طبقا للقانون البحري

وفقا لنص المادة 212 من الأمر رقم 76-80[1] يحظر حظرا مطلقا ضمن نطاق الأملاك العمومية البحرية، طرح أو إلقاء أو تغطيس أي مواد أو طاقات ملوثة للوسط البحري، وذلك بعض النظر عن الأحكام أو الاستثناءات المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالوقاية ومكافحة تلوث البحار. وفي هذا الإطار، نص المشرع الجزائري على أن الدولة تتولى حماية البيئة بأبعادها البرية والبحرية والجوية، مع اتخاذ كافة التدابير اللازمة لمعاقبة الملوثين.[2]

غير أنه استثناءا من الحظر المنصوص عليه في المادة 212 من هذا الأمر، يجوز في حالات الضرورة الخاصة طرح المواد الملوثة في البحر من قبل سفينة ولا سيما في الأحوال التالية:

-إذا كان ذلك ضروريا لحماية أمن السفينة أو أمن سفينة أخرى،

-لتفادي خسائر تصيب السفينة أو حمولتها،

-لإنقاذ الأرواح البشرية في البحر، وفي جميع الأحوال، يلتزم ربان السفينة بتدوين الأسباب والدواعي الموجبة لهذا الطرح العرضي أو الاستثنائي في دفتر السفينة، مع بيان حوادث الملاحة البحرية ذات الصلة.[3]

وأضافت المادة 213 من نفس الأمر بأنه يجب على كل سفينة أن تقوم بطرح المواد الملوثة في المرافق الميناائية المخصصة لاستقبال الفضلات أو الحثالات وكافة المواد الملوثة، وذلك وفقا للإجراءات التنظيمية المعمول بها.

يتضح مما سبق أن المشرع الجزائري قد حظر تلويث البيئة البحرية، سواء كان مصدر التلوث مواد أو طاقة، وشدد على حماية الأملاك العمومية البحرية، كما أوجب على السفن التخلص من المواد الملوثة عبر المرافق المينائية المخصصة لهذا الغرض، مع استثناء بعض الحالات التي يجوز فيها طرح المواد أو الطاقة الملوثة في البحر، شريطة تقديم الأسباب المبررة لذلك أو تدوينها في دفتر السفينة مع بيان حوادث الملاحة البحرية ذات الصلة، ويترتب على مخالفة هذه الأحكام تعرض مرتكبها للعقوبات وفقا للمادة 216 من القانون البحري.

بعد تعديل الأمر رقم 76-80 بموجب القانون رقم 98-05[4]، تم تنظيم بعض الأحكام والتدابير الخاصة بمكافحة التلوث البحري، وقد نصت المادة 21 من هذا القانون على أنه: "يستبدل الرقم 212 الوارد في المادة 214 من الأمر رقم 76-80 بالرقم 210 منه".

وبالرجوع إلى نص المادة 210 منه يتبين أنها اقتصرت على تعريف التلوث البحري وفقط، حيث يعتبر تلوثا بموجب هذا الأمر، كل تلويث للوسط البحري ناتج عن تسرب مباشر أو غير مباشر للمواد أو الطاقة يؤدي إلى آثار ضارة، على خلاف المادة 212 المعدلة المشار إليها أعلاه، التي نصت كقاعدة عامة على مبدأ منع الصب أو الغمر أو الحرق العمدي للمواد الملوثة داخل البحر، إذا كان من شأنها الإضرار بالصحة العمومية أو الموارد البيولوجية، أو عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والصيد البحري، أو إفساد ماء البحر من حيث استعماله، أو التقليل من القيمة الترفيهية للبحر، مع إمكانية تحديد قائمة هذه المواد بموجب نصوص تنظيمية عند الاقتضاء.

وفي ذات السياق، تناولت المواد من 117 إلى 149 على وجه الخصوص تكريس مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري الذي تتسبب فيه السفينة، ما لم يثبت أن الضرر الناتج يرجع إلى سبب أجنبي لا دخل له فيه، كما اعتمدت بعض أحكام القانون المدني في جبر الأضرار الناجمة عن التلوث الزيتي، حيث كرست المسؤولية التضامنية في حالة تعدد ملاك السفينة عند وقوع ضرر واحد غير قابل للقسمة، وذلك وفقا المادة 220 من نفس القانون.

الفرع الثاني: حماية البيئة البحرية المينائية طبقا لقانون البيئة

تتضمن حماية البيئة عدة أشكال من الحماية ولعل أهمها حماية البيئة البحرية من التلوث الذي يصيبها جراء الحوادث البحرية، وقد خصص القانون رقم 03-83 المتعلق بحماية البيئة[5] أحكام الفصل الثالث من الباب الثالث لحماية البحر، فقد منع كل صب أو غمر أو حرق أية مواد في البحر تطبيقا للمعاهدات والاتفاقيات الدولية والإقليمية التي أقرتها الجزائر، وذلك من خلال المادة 53 وما يليها، حيث نصت المادة 54 منه على أنه يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطرة،

سامة أو ملوثة عند عبورها أو إبحارها بالقرب من المياه الإقليمية الجزائرية أو داخلها، أن يقوم بالإبلاغ عن كل حادث ملاحي يقع على متن السفينة ويحتمل أن يؤدي إلى تلويث أو إفساد الوسط البحري أو المياه أو السواحل الوطنية الجزائرية. وتم فرض عقوبات على من يخالف أحكامه، وذلك وفقا لما نصت عليه المادة 63 وما بعدها.

وفي نفس السياق، اشترط إدماج الاعتبارات البيئية ضمن مخططات التنمية، من خلال إلزامية دراسة مدى تأثير المشاريع الاقتصادية على البيئة قبل اعتمادها أو تنفيذها.

ونظرا للنقائص التي سجلها القانون رقم 83-03 اقتضت الضرورة تعديله بموجب القانون رقم 03-10 الذي يعد قانونا إطارا لحماية البيئة، ويلاحظ أن المادة 57 من القانون رقم 03-10[6] قد وردت متطابقة في مضمونها مع نص المادة 54 من القانون رقم 83-03 الملغى، ومما يدل على اهتمام المشرع الجزائري بحماية البيئة البحرية والمينائية من مختلف مصادر التلوث.

زيادة على ذلك، إن المادة 53 من قانون البيئة أجازت للوزير المكلف بالبيئة، بعد إجراء تحقيق عمومي، أن يقترح تنظيم التدابير اللازمة وأن يرخص بعمليات الصب أو الغمر أو الترميد كل مادة أو طاقة داخل البحر، شريطة أن تتم هذه العمليات وفق شروط تضمن عدم وجود خطر أو وقوع ضرر على البيئة، مع فرض عقوبات على المخالفين.

كما أكد المشرع على ضرورة تعزيز الوعي البيئي من خلال تكريس الحق العام في الإعلام البيئي، واعتباره من المتطلبات الأساسية التي يحتاجها المواطن[7]، إضافة إلى اعتماد المؤسس الدستوري جملة من المبادئ المتعلقة بحماية البيئة[8].

المطلب الثاني: القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية المينائية طبقا للنصوص التنظيمية

سنتناول القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية المينائية طبقا للنصوص التنظيمية من خلال الوقوف على حمايتها طبقا للمرسوم رقم 83-580 **(الفرع الأول)**، ثم المرسوم رقم 88-228 **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول: حماية البيئة البحرية المينائية طبقا للمرسوم رقم 83-580

يلزم المرسوم رقم 83-580 ربابنة السفن التي تحمل بضائع خطرة، سامة أو ملوثة، بوجوب الإشارة إلى طبيعة تلك البضائع في حالة وقوع حادث في البحر[9]، كما يحدد هذا المرسوم كيفيات تنفيذ هذا الالتزام، بحيث يتعين على السفن التي تنقل المحروقات أو المواد الخطرة والسامة أو الملوثة، عند تواجدها بالقرب من المياه الإقليمية الجزائرية أو داخلها، إبلاغ الجهات المختصة عن أي حادث قد يؤثر على الحالة العادية للسفينة، وذلك حماية للوسط البحري من مخاطر التلوث.

كما أكد نفس المرسوم على وجوب إيصال الإخطار دون أي تأخير إلى السلطات البحرية المختصة، وبوجه خاص الإدارة البحرية المحلية والمصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ، ويتم ذلك عبر إحدى محطات الراديو الساحلية أو عن طريق قيادة الميناء إذا كانت السفينة متواجدة في مرفأ أو ميناء جزائري أو بواسطة الهاتف اللاسلكي أو بأية وسيلة اتصال أخرى متاحة[10].

الفرع الثاني: حماية البيئة البحرية المينائية طبقا للمرسوم رقم 88-228

يحدد المرسوم رقم 88-228 الشروط والإجراءات الواجب إتباعها من قبل السفن والطائرات عند القيام بعمليات غمر النفايات التي من شأنها أن تلوث البحر، كما يضبط كيفيات تنفيذ ذلك[11]، ويشترط أن تتم كل عملية غمر قد تؤدي إلى تلوث البحر وفقا لأحكام القانون رقم 83-03، وكذا الأحكام المنصوص عليها في البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن عمليات غمر النفايات بواسطة السفن والطائرات[12].

وفي هذا الإطار، نص المرسوم رقم 88-228 على حظر غمر النفايات بكافة أشكالها في البحر إذا كانت تحتوي على مادة أو أكثر من المواد المحددة حصرا في الملحق الأول للبروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن عمليات إلقاء السفن والطائرات للنفايات في البحر، ما لم تكن هذه المواد موجودة في شكل ملوثات عرضية، شريطة ألا تكون قد أضيفت عمدا لغرض الغمر.

كما يمتد هذا الحظر إلى المناطق البحرية التي تكتسي أهمية خاصة من حيث الأمن، أو المصالح الاقتصادية والبيئية ولاسيما ما ورد ذكره منها في الجزء (ج) من الملحق 03 بالبروتوكول، وإلى المياه الإقليمية إذا شحنت النفايات في ميناء أو مطار أجنبي، وفيما دون 12 ميلا من أقرب أرض إليها وعلى عمق يقل عن 2000 متر فيما يخص نفايات مثل الحاويات الحديدية البالية، والنفايات المعدنية أو ذات الحجم الكبير، والسفن والطائرات، والأرضيات العائمة وغير ذلك من المنشات المقامة في البحر وكذلك حطام السفن والطائرات.

أما غمر النفايات الأخرى غير المدرجة في الملحقين الأول والثاني من البروتوكول، فيخضع للحصول على ترخيص عام دائم الصلاحية[13].

المبحث الثاني

الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية المينائية

إن دراسة الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية المينائية تسمح بتحديد آليات الوقاية من التلوث البحري ومكافحته **(المطلب الأول)**، ويرتب عن الإخلال بها مسؤولية قانونية على عاتق المتسبب في الضرر، والتي تتخذ صور المسؤولية الجزائية، الإدارية والمدنية **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول: الآليات الوقائية لحماية البيئة البحرية المينائية

وضع المشرع الجزائري آليات عديدة لحماية البيئة البحرية منها فرض دراسة التأثير عليها قبل إقامة المشاريع في المناطق الساحلية والمينائية **(الفرع الأول)**، ووضع خطط الطوارئ المينائية لمكافحة التلوث البحري **(الفرع الثاني)**، إلى جانب نظام المراقبة الممارس من قبل سلطة الميناء **(الفرع الثالث)**.

الفرع الأول: دراسة تقييم الأثر البيئي للمشاريع على المناطق الساحلية والموانئ

أقر المشرع الجزائري في القانون رقم 03-10 ضمن الفصل الرابع منه المتعلق بنظام تقييم الآثار البيئية لمشاريع التنمية: دراسات التأثير، بأن مشاريع التنمية والهياكل والمنشات الثابتة والمصانع والأعمال الفنية الأخرى، وكافة الأعمال وبرامج البناء والتهيئة، التي من شانها التأثير بصفة مباشرة أو غير مباشرة فورا أو لاحقا على البيئة، ولاسيما على الأنواع والموارد والأوساط والفضاءات الطبيعية والتوازنات الايكولوجية، وكذلك على إطار ونوعية المعيشة، تخضع وجوبا، وحسب الحالة، لدراسة التأثير أو لموجز التأثير على البيئة مسبقا قبل إنجازها.[14]

كما نصت المادة 45 من القانون رقم 03-10 على أن عمليات بناء واستغلال واستعمال البنايات، والمؤسسات الصناعية والتجارية والحرفية والزراعية، بالإضافة إلى المركبات والمنقولات الأخرى، تخضع لأحكام حماية البيئة، مع ضرورة اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي إحداث التلوث الجوي أو الحد منه.

وعليه، تخضع جميع المشاريع المرتبطة ببناء أو توسعة أو تشغيل الموانئ البحرية لدراسة التأثير أو موجز التأثير لأجل تقييم التأثيرات المحتملة على البيئة البحرية المينائية (تقييم الكائنات البحرية والشعاب المرجانية، رصد جودة المياه، التيارات، التلوث، قياس الضوضاء والاضطرابات الفيزيائية)، وتحديد الآثار المباشرة وغير المباشرة ووضع خطة إدارة بيئية شاملة تتضمن إجراءات وقائية للتعامل مع هذه التأثيرات مثل خطط معالجة للأضرار ومتابعة جودة البيئة خلال مراحل التنفيذ والاستغلال، وذلك لضمان أن يكون المشروع مستداما بيئيا وتحديد الآثار السلبية واتخاذ الإجراءات اللازمة قبل التنفيذ.

وفي ذات السياق، تدخل المشرع الجزائري بموجب القانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه[15]، حيث منع عملية التوطين على مسافة تقل عم 03 كلم من الشريط الساحلي، والقانون رقم 03-01 المتعلق بالتنمية المستدامة للسياحة[16] الذي تمحور حول ثلاثة مبادئ أساسية، الاستغلال السياحي المستديم، الاستغلال السياحي المسؤول، والاستغلال السياحي الاقتصادي، وبالإضافة إلى ذلك، جاء القانون رقم 01-20 المتعلق بتهيئة الإقليم والتنمية المستدامة[17] ليكرس آليات الوقاية من جميع أشكال التلوث من خلال الحفاظ على مكونات الإقليم وإصلاح الأوساط المتضررة.

الفرع الثاني: خطط الطوارئ المينائية لمكافحة التلوث البحري

ألزم المشرع الجزائري الموانئ بوضع خطة طوارئ مينائية[18] لمواجهة الحالات الطارئة[19] كحوادث التلوث النفطي من السفينة، انفجار خزائن مواد خطرة وانسكاب مواد كيميائية أثناء الشحن أو التفريغ، وذلك من خلال تحديث الخطة بشكل دوري وإصدار تعليمات تحدد الإجراءات المتعلقة بالاستجابة للحالات الطارئة، توفير معدات ومواد وإمكانات التدخل للتعامل مع التلوث البحري في الموانئ والتصرف بشكل فوري حال وقوع حادث (حواجز عائمة، مضخات، مواد ماصة...)، وتكوين أعوان الميناء على كيفية التدخل، وإبلاغ الجهة المعنية بالتحقيق فيها مباشرة.

إن الاتفاقية الدولية ماربول لمنع التلوث من السفن لعام 1973 تضمنت أحكام سواء في الملحق الأول من اللائحة الخاصة بمنع التلوث بالنفط والملحق الثاني من لائحة التحكم في التلوث الناجم عن المواد السائلة الضارة بكميات كبيرة، وألزمت السفن بوضع خطة طوارئ لمكافحة التلوث الزيتي والتلوث الكيميائي في الموانئ.[20]

استحدث المشرع الجزائري مخططات تدخل استعجالية على مستوى الولايات ذات الواجهة البحرية، وعلى المستويين الجهوي والوطني، بهدف تنظيم مكافحة التلوث البحري الناجم عن حادث بحري أو بري أو جوي يؤدي أو قد يؤدي إلى تسرب كثيف في البحر من المحروقات أو أية منتجات أو مواد أخرى قد تشكل خطرا جسيما و/أو وشيكا أو تلحق أضرارا بالوسط البحري، بأعماق البحار، بالسواحل أو بالمصالح المرتبطة بها، وذلك وفقا لأحكام المادة 22 من المرسوم التنفيذي رقم 14-264 المتعلق بتنظيم مكافحة التلوثات البحرية وإحداث مخططات استعجالية لذلك[21].

كما تعد مرافق استقبال نفايات السفن والزيوت المستعملة جزءا أساسيا من خطط الطوارئ المينائية، إذ تسهم في الوقاية من التلوث قبل حدوثه، وتقلل من المخاطر البيئية المرتبطة

بالنشاط الميناني، من خلال التقليل من بقايا الزيوت ومخلفات السفن وتفريغ السوائل الملوثة الناتجة الحوادث. وقد كرست اتفاقية ماربول لمنع التلوث من السفن لعام 1973 هذا المبدأ في ملحقها الثاني، حيث سمحت بتصريف النفايات فقط في مرافق الاستقبال المخصصة، كما حظرت تصريف النفايات التي تحتوي على مواد ضارة ضمن نطاق 12 ميلا بحريا من أقرب يابسة [22].

الفرع الثالث: نظام المراقبة الممارس من قبل سلطة الميناء

تخضع جميع الأنشطة المؤثرة على الساحل، بما في ذلك الموانئ، لرقابة بيئية شاملة سواء تعلق الأمر بمراقبة ومتابعة المشاريع المينائية وتقييم تأثيرها على الساحل والأنشطة الاقتصادية المحيطة به. وفي هذا الإطار، تساهم المصلحة الوطنية لحرس السواحل، في حدود صلاحياتها في الوقاية من الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد السفن وأطقمها والمسافرين على متنها والمنشات المينائية، كما تتولى مهام مكافحة هذه الأعمال، وتسهر على حماية البيئة البحرية وجمع المعلومات ذات الأهمية البحرية [23].

وقد تم إنشاء مركز وطني ومراكز جهوية لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر، ووضعت تحت سلطة المصلحة الوطنية لحرس الشواطئ، حيث تتولى هذه المراكز، بوجه خاص، مهام مراقبة كافة أشكال التلوث البحري ومكافحتها، ولتنفيذ ذلك، تم تزويدها بمراكز مراقبة تدعى بنظام عبور السفن "V T S"، يهدف إلى تحسين أمن وسلامة الملاحة البحرية ورفع فعاليتها، فضلا عن حماية البيئة في جميع المناطق البحرية الخاضعة للسيادة الوطنية[24].

المطلب الثاني: المسؤولية المترتبة عن الإخلال بقواعد حماية البيئة البحرية المينائية

سعت الجزائر إلى صياغة العديد من القواعد القانونية للحفاظ على البيئة البحرية من خلال تجريم مختلف الأنشطة الملوثة التي تشكل اعتداء عليها، وتقرير المسؤولية الجزائية **(الفرع الأول)**، الإدارية **(الفرع الثاني)** والمدنية **(الفرع الثالث)** لكل من يثبت ارتكابه لفعل التلوث البحري.

الفرع الأول: المسؤولية الجزائية عن الإخلال بقواعد حماية البيئة البحرية المينائية

أقر المشرع الجزائري حماية البيئة البحرية، وبالمقابل، ألزم توقيع العقوبة على كل شخص يرتكب فعلا من شأنه الإضرار بالبيئة البحرية وفيما يلي بيان لبعض الجرائم المنصوص عليها في القانون البحري:

تنص المادة 495 من القانون البحري على أنه يعاقب كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية تدخل المياه الإقليمية الجزائرية دون إخطار السلطات المختصة، في حالة وقوع حادث أثناء نقل حمولة من المحروقات أو من المواد الخطيرة الأخرى يؤثر على البيئة، بالسجن من خمس (05) إلى عشر

(10) سنوات وبغرامة مالية من 3.000.000 دج إلى 6.000.000 دج أو بإحدى العقوبتين. كما يعاقب كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل مواد مشعة أو مزودة بوسائل دفع نووي تدخل المياه الإقليمية الجزائرية، دون إخطار السلطات المختصة بالسجن من عشر (10) سنوات إلى عشرين (20) سنة وبغرامة مالية من 3.000.000 دج إلى 6.000.000 دج.[25]

الملاحظ أن المشرع الجزائري قد استعمل عقوبة الحبس استخداما موسعا في جرائم تلويث البيئة البحرية، وهذا ما يستشف من المادة 483 من القانون البحري على عقوبة الحبس من ستة (6) أشهر إلى خمس (5) سنوات وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج أو بإحدى العقوبتين، كل من تسبب في مساس بالبيئة البحرية نتيجة اصطدام أو جنوح أو تصادم، كما عاقب وفقا للمادة 479 فقرة 02 من القانون البحري من ثلاثة (3) أشهر إلى سنتين (2) وغرامة مالية من 100.000 دج إلى 600.000 دج، إذا كان الفعل يضع البيئة البحرية في خطر.[26] أما المادة 500 من القانون البحري فقد نصت على عقوبة الإعدام في حق كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية ألقى عمدا نفايات مشعة في المياه الإقليمية الوطنية.

فضلا عن ذلك، نص المشرع على توقيع عقوبات مالية ومن بينها الغرامة المالية التي يلزم المحكوم عليه بدفعها إلى خزينة الدولة، وذلك عن كل فعل من شأنه الإضرار بالبيئة البحرية، ومن هذه العقوبات، أنه عاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر وبغرامة مالية من 200.000 دج إلى 500.000 دج، على كل شخص يعلم بوجود ضرر يصيب البيئة البحرية ولا يقوم بإخطار السلطات البحرية الجزائرية المختصة بذلك.[27]

الفرع الثاني: المسؤولية الإدارية عن الإخلال بقواعد حماية البيئة البحرية المينائية

إن إخلال الملوث البحري بقواعد حماية البيئة البحرية المينائية، يعرضه لجزاءات إدارية خاصة توقعها السلطات الإدارية المختصة:

1-**العقوبة المالية**: عبارة عن جزاء إداري مالي تفرضه الجهة الإدارية المختصة على مرتكب جريمة التلويث، حيث يلزم بدفعه بدلا من ملاحقته جزائيا، وقد تبنى المشرع الجزائري هذا النهج من خلال فرض مجموعة من الرسوم الايكولوجية على الأنشطة الملوثة والخطرة، واعتبر أن الملوث ملزم بتحمل تكلفة جميع تدابير الوقاية من التلوث والحد منه، وإعادة الأماكن وبيئتها إلى حالتها الأصلية السابقة لممارسة النشاط الملوث للبيئة البحرية، أو عن طريق فرض ضريبة تصاعدية على الملوثات البحرية تقتطع إجباريا بقرار من السلطات العامة، وتستخدم مباشرة في إصلاح أو إعادة البيئة

البحرية إلى حالتها الأصلية، مما يساهم في التحكم في مصادر التلوث وتحسين مداخيل الرسم على الأنشطة الملوثة[28].

2- **وقف النشاط أو سحب التراخيص:** تملك السلطة الإدارية المختصة وقف أو سحب الترخيص، إذا تبين لها مخالفة المرخص للشروط القانونية الخاصة بممارسة النشاط الملوث، حيث تهدف إلى منع استمرار النشاط الذي يسبب التلوث وحماية البيئة الساحلية والبحرية، ويتم اللجوء إليها في حالات عدم احترام شروط الترخيص البيئي أو أن استمرار النشاط يشكل تلوث خطير يهدد البيئة البحرية.

إن وقف النشاط، قد يكون نهائي أو مؤقت في حالة وقوع خطر، كونه يعطي للإدارة الحق في منع المنشأة المخالفة من مزاولة نشاطها في حال عدم استجابتها للإخطار الموجه إليها، في حين أن السحب هو إنهاء الآثار القانونية للقرار منح الرخصة إذا تبين أن قرار الترخيص غير قانوني[29].

الفرع الثالث: المسؤولية المدنية عن الإخلال بقواعد حماية البيئة البحرية الميناائية

تنص المادة 124 من القانون المدني الجزائري[30] على أن كل فعل يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضررا للغير، يلزم مرتكبه بالتعويض، وبناءا عليه، فإن كل فعل غير مشروع يؤدي إلى إلحاق ضرر بالبيئة البحرية الميناائية أو أحد عناصرها، من شأنه أن يضع مرتكبه تحت طائلة المسؤولية المدنية، سواء بسبب مخالفة القوانين أو الإهمال في اتخاذ التدابير اللازمة لحماية البيئة.

ففي مجال حماية البيئة البحرية الميناائية من التلوث، نجد القانون رقم 03-10 السابق الذكر الذي يتضمن النص على تحمل مالك كل سفينة المسؤولية نتيجة حمله لشحنة من المحروقات، تسبب تلوث ناتج عن تسرب أو صب لهذه المحروقات من السفينة[31]، كما يكون مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن التلوث وفق للشروط والقيود المحددة بموجب الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها ببروكسيل في 29 نوفمبر 1969[32].

إن الضرر البيئي البحري ضرر ذو طبيعة خاصة لكونه يمس بالأوساط الطبيعية البحرية، الحيوانية والنباتية أو بالأنشطة الاقتصادية المرتبطة بها، وعليه فإن قيام المسؤولية المدنية مرهون باتصال الفعل الخاطئ بالضرر بصلة مباشرة محققة، أي أن يكون الضرر نتيجة مباشرة للخطأ، ما يترتب عنه التزام المتسبب بالضرر بتعويض المتضررين عن الأضرار التي لحقت بهم وإصلاح الضرر البيئي من خلال إعادة البيئة البحرية إلى ما كانت عليه أو تحمل تكاليف إزالة التلوث ومعالجة آثاره.

الخاتمة:

من خلال ما سبق يتضح أن القانون الجزائري أولى عناية هامة لحماية البيئة المينائية البحرية من خلال مجموع النصوص التشريعية والتنظيمية الصادرة في هذا المجال والتي أجريت عليها عدة تعديلات لمواكبة الأخطار التي تواجهها البيئة البحرية والتصدي لها، ولم يكتف بهذه النصوص بل امتدت الحماية إلى إقرار كل أشكال المسؤولية سواء المدنية منها، الجزائية أو الإدارية حتى في أحكام القانون المدني وقانون العقوبات اللذان يشكلان الإطار العام للحماية بما فيها حماية البيئة البحرية.

يمكن تلخيص نتائج هذا البحث في النقاط الآتية:

-أولى المشرع الجزائري اهتماما بحماية البيئة البحرية المينائية من خلال النصوص القانونية، سواء التشريعية أو التنظيمية، إلا أنه يؤخذ عليها أنها متفرقة بين القانون البحري وقانون العقوبات وقانون البيئة وغيرها، وهو ما يجعل هذه الحماية تعاني من بعض أوجه القصور.

-اعتماد المشرع الجزائري على مبدأ الوقاية خير من العلاج، بإقرار إلزامية إجراء دراسة التأثير على البيئة قبل انجاز المشاريع أو توسيع المنشات المينائية.

-إثبات العلاقة السببية بين الخطأ والضرر البيئي في مجال الأضرار البيئية أمر صعب، لأن الضرر البيئي في الغالب يكون ضررا غير مباشر، خاصة إذا تداخلت عدة أسباب في حدوثه.

-نشر الثقافة البيئية بين مختلف المتعاملين في المجال البحري.

بناء على ما سبق، نقترح ما يلي:

-ضرورة سن تشريع موحد يعنى بحماية البيئة البحرية.

-تعزيز الرقابة على البيئة البحرية المينائية من خلال اعتماد الوسائل التكنولوجية الحديثة.

-ربط فعالية العقوبات في مجال حماية البيئة البحرية المينائية بالتطبيق الصارم للنصوص القانونية ذات الصلة.

الهوامش:

1 أمر رقم 76-80، مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج.ر.ج.ج. عدد 29، صادر في 10 أفريل 1977.

2 أنظر المادة 21 فقرة 05 من مرسوم رئاسي رقم 20-442، مؤرخ في 30 ديسمبر 2020، يتعلق بإصدار التعديل الدستوري المصادق عليه في استفتاء أول نوفمبر 2020، ج.ر.ج.ج. عدد 82، صادر في 30 ديسمبر 2020.

أنظر المادة 214 من أمر رقم 76-80، المرجع السابق.3

4 قانون رقم 98-05، مؤرخ في 25 جوان 1998، يعدل ويتمم الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري، ج.ر.ج.ج. عدد 47، صادر في 27 يونيو 1998.

5 قانون رقم 83-03، مؤرخ في 05 فيفري 1983، المتعلق بحماية البيئة، ج.ر.ج.ج. عدد 06، صادر في 08 فيفري 1983 (ملغى).

6 أنظر المادة 57 من قانون رقم 03-10، مؤرخ في 19 يوليو 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج.ر.ج.ج. عدد 43، صادر في 20 يوليو 2003.

7 محمد منصوري، " الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية بين القانون الدولي العام والتشريع الداخلي"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، الجزائر ،المجلد 10، العدد 02، 2019، ص.841.

8 عواطف فارح وأميمة بومحداف، "القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية من مشكلة التلوث"، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، الجزائر، المجلد 16، العدد 01، 2023، ص.103.

9 مرسوم رقم 83-580، مؤرخ في 22 أكتوبر 1983، يتضمن إلزام ربابنة السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث في البحر، ج.ر.ج.ج. عدد 44، صادر في 25 أكتوبر 1983.

10 أنظر المواد من 01 إلى 05 من مرسوم رقم 83-580، يتضمن إلزام ربابنة السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث في البحر، مرجع سابق.

11 مرسوم رقم 88-228، مؤرخ في 05 نوفمبر 1988، يحدد شروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات التي من شأنها تلوث البحر وإجراءات ذلك وكيفياته، ج.ر.ج.ج. عدد 46، صادر في 09 نوفمبر 1988.

12 تم المصادقة عليه بالمرسوم رقم 81-02، مؤرخ في 17 جانفي 1981، المتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات والموقع في برشلونة يوم 16 فبراير 1976، ج.ر.ج.ج. عدد 03، صادر في 20 جانفي 1981.

13 أنظر المادتين 03 و04 من المرسوم رقم 88-22، الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات، مرجع سابق.

14 أنظر المادة 15 من قانون رقم 03-10، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، مرجع سابق.

15 قانون رقم 02-02، مؤرخ في 05 فيفري 2002، المتعلق بحماية الساحل وتثمينه، ج.ر.ج.ج. عدد 10، صادر في 12 فيفري 2002.

16 قانون رقم 03-01، مؤرخ في 17 فيفري 2003، المتعلق بالتنمية المستدامة للسياحة، ج.ر.ج.ج. عدد 11، صادر في 19 فيفري 2003.

17 قانون رقم 01-20، مؤرخ في 12 ديسمبر 2001، المتعلق بتهيئة الإقليم والتنمية المستدامة، ج.ر.ج.ج. عدد 77، صادر في 15 ديسمبر 2001.

18 خطة الطوارئ المينائية عبارة عن وثيقة رسمية تعدها كل إدارة مينائية، تتضمن الإجراءات ووسائل التدخل لمواجهة حوادث التلوث البحري داخل الميناء أو في محيطه.

19 أنظر أحكام الفصل الثاني المتعلق بأدوات التدخل في الساحل من المواد 33 إلى 36 من قانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه، مرجع سابق.

20 اتفاقية ماربول، تم الاطلاع عليها بتاريخ 20 جانفي 2026 على الساعة 15:30، أنظر الموقع الالكتروني التالي: *https://imo-epublications.org/content/books/9789280152302*

21 لأجل تنفيذ تنظيم مكافحة تلوث البحر أنشأت لجان ولائية تل بحر، لجان جهوية تل بحر، لجنة وطنية تل بحر، أمانة دائمة تل بحر، أنظر مرسوم تنفيذي رقم 14-264، مؤرخ في 22 سبتمبر 2014، يتعلق بتنظيم مكافحة التلوثات البحرية وإحداث مخططات استعجالية لذلك، ج.ر.ج.ج. عدد 58، صادر في 01 أكتوبر 2014.

22 المنظمة البحرية الدولية، تم الاطلاع عليها بتاريخ 15 ديسمبر 2025 على الساعة 11:00 ، أنظر الموقع الالكتروني التالي: *www.imo.org* .

23 أنظر المادة 11 من مرسوم رئاسي رقم 17-01، مؤرخ في 02 جانفي 2017، يتضمن مهام المصلحة الوطنية لحرس السواحل وتنظيمها، ج.ر.ج.ج. عدد 01، صادر في 04 جانفي 2017، راجع أيضا الأمر رقم 73-12، مؤرخ في 03 أفريل 1973، المتضمن إحداث المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ، ج.ر.ج.ج. عدد 28، صادر في 06 أفريل 1973.

24 مرسوم رئاسي رقم 95-290، مؤرخ في 30 سبتمبر 1995، يتضمن إنشاء مركز وطني ومراكز جهوية لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر، ج.ر.ج.ج. عدد 57، صادر في 03 أكتوبر 1995.

25 أنظر المادة 499 من القانون رقم 98-05 يتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

26 تجدر الإشارة أن القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة منع في المادة 55 منه كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية، وقد رتب على إتيان هذه الأفعال عقوبات جزائية في المواد 90، 91، 92 منه.

27 أنظر المادة 492 من القانون رقم 98-05 يتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

28 علي بودفع وصالح طيري، "آليات الضبط الإداري البيئي الوقائية والجزاءات الإدارية المترتبة على مخالفتها"، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، المجلد 08، العدد 01، 2023، ص. 238.

29 المرجع نفسه، ص.ص. 236-237.

30 أمر رقم 75-58، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، معدل ومتمم، أنظر الأمانة العامة للحكومة.*www.joradp.dz*

31 أنظر المادة 58 من قانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، مرجع سابق.

32 أمر رقم 72-17، مؤرخ في 07 يونيو 1972، المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها ببروكسيل في 29 نوفمبر 1969، ج.ر.ج.ج. عدد 53، صادر في 04 يوليو 1972.