

النقل البيئي وتنظيمه في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية

Environmental Transport and its regulation in Algerian legislation and international agreements

الأستاذ الدكتور عبد اللاوي جواد¹

¹ جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان (الجزائر)، djawed.abdellaoui@univ-tlemcen.dz

تاريخ الإرسال: 2023/03/30 تاريخ القبول: 2024/01/10 تاريخ النشر: 2024/03/28

ملخص:

التدخل القانوني في مجال حماية البيئة لتأطير النقل عموما مهم جدا لحماية البيئة ولتحقيق نقل بيئي يساهم في الحد من التلوث البيئي مع ضمان تحقيق أهداف النقل الاقتصادية والاجتماعية والثقافية. وتم التطرق لموضوع البحث من خلال المنهج التحليلي والمنهج الوصفي والمنهج المقارن بحيث تم التوصل لمجموعة من النتائج أهمها ضرورة حماية البيئة من خلال تنظيم النقل البيئي ومسايرة القانون بشقيه الوطني والدولي لتنظيم النقل البيئي.

الكلمات المفتاحية: النقل؛ البيئة؛ القانون؛ الاتفاقيات الدولية.

Abstract :

Legal intervention in the field of environmental protection to frame transportation in general is very important to protect the environment and to achieve environmental transportation that contributes to reducing environmental pollution while ensuring that the economic, social and cultural goals of transportation are achieved.

The subject of the research was addressed through the analytical approach, the descriptive approach, and the comparative approach, so that a set of results were reached, the most important of which is the need to protect the environment through the regulation of environmental transport and the importance of keeping pace with the law, both national and international, to regulate environmental transport.

Keywords: transport ; environment ; law ; international agreements.

المؤلف المرسل: عبد اللاوي جواد، الإيميل: djawed.abdellaoui@univ-tlemcen.dz

النقل البيئي وتنظيمه في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية

1. مقدمة:

التدخل القانوني لتنظيم النقل البيئي في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية ضرورة أمثلتها التحديات الجديدة نحو التوجه إلى صفر انبعاثات من التلوث، هذا التوجه نلمسه من خلال الحوافز التي أقرها القانون لملاك وسائل النقل الصديقة للبيئة من جهة وللمصانع التي تنتج هذه الوسائل، كل هذا في إطار استراتيجية دولية ووطنية تسعى لحماية البيئة وتحقيق التنمية المستدامة لا سيما في مجال النقل.

ويظهر النقل البيئي في حوض البحر المتوسط كبعد بيئي جديد فيما يعرف بالجيل الخامس من وسائل النقل، (سيارات الجيل الخامس خارقة الأداء وذاتية القيادة، 2022)، والتي تعتمد على الوقود البيئي أو الكهرباء، (MUZIRA، 2018)، مما يجعل مسألة توفير إطار قانوني لها مسألة مهمة، حيث يسمح بتنظيم هذا النوع من النقل وتحديد المسؤوليات إلى جانب توفير الامتيازات الضريبية والمالية في هذا المجال.

هذا التدخل القانوني لتنظيم النقل البيئي خصوصا في حوض البحر المتوسط يتطلب تنسيقا دوليا واتفاقيات تجسد هذا التوجه سواء في مجال النقل الجوي، أو البري أو البحري، هذا التنسيق الدولي بين دول حوض البحر المتوسط سينعكس كذلك على تشريعاتها الداخلية، مما يدفعها لتبني سياسة بيئية في مجال النقل ومواجهة مختلف الانتهاكات لهذه التشريعات والتنظيمات.

وتمحور إشكالية المداخلة حول تحديد النقل البيئي وأهم النصوص القانونية التي تنظمه، فماذا نقصد بالنقل البيئي؟ وماهي أبرز النصوص القانونية التي تنظم النقل البيئي ووطنيا ودوليا؟ ولمعالجة هذه الإشكالية ارتأينا اتباع المنهج الوصفي لتحديد ماهية النقل البيئي والمنهج التحليلي لمختلف النصوص القانونية والأحكام المرتبطة بالنقل، من خلال بحثين اثنين خصصنا المبحث الأول لتحديد مفهوم النقل البيئي محل الحماية القانونية، والمبحث الثاني للنصوص القانونية النازمة للنقل البيئي ووطنيا ودوليا.

2. مفهوم النقل البيئي محل التنظيم القانوني:

عبد اللاوي جواد

قبل تحديد النقل البيئي لابد من تحديد الإطار المفاهيمي للنقل من خلال تحديد ماهية النقل والآثار التي تترتب عنه اتجاه البيئة وذلك في مطلبين منفصلين.

1.2. ماهية النقل:

يكتسي النقل أهمية كبيرة في الحياة الاقتصادية والاجتماعية بل إن آثاره تمتد للجانب الثقافي بين الدول وداخل الدولة، هذا يتطلب منا تحديد مفهوم النقل وأهميته وأنواعه في الفروع التالية.

1.1.2. مفهوم النقل:

يعرف النقل بأنه النشاط الاقتصادي الذي يتعلق بحركة الأفراد أو السلع من مكان إلى آخر متجاوزا المسافة المكانية والبعد الزمني بهدف خلق المنافع أو زيادتها أو تطويرها، كما يمكن تعريفه بأنه خدمة أوجدت لإبصال مراكز الإنتاج والمناطق المأهولة ببعضها أو مع مراكز الاستهلاك، فهو تلك العملية التي يتم بها تغيير مكان الأشخاص والسلع بواسطة وسائل عدة في البر والبحر والجو. (رحموني، 2021)

أما المشرع الجزائري يعرف النقل البري طبقا للمادة 02 من القانون 09/11 المعدل للقانون 13/01 المتضمن تنظيم النقل البري وتوجيهه بأنه " كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو السلك على متن مركبة ملائمة" (النقل، 2011)، وطبقا للمادة 56 من القانون التجاري هو "اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين". (التجاري، 1975)

أما في مجال النقل الجوي فهو وفقا للمادة 131 من القانون المتعلق بالقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني فهو عقد أو اتفاق يتعهد بموجبه شخص يدعى ناقلا جويا بنقل شخص آخر أو أمتعته يسمى مسافرا، أو بنقل بضاعة لشخص آخر يسمى مرسلا من مكان إلى آخر بواسطة الطائرة خلال مدة معينة مقابل أجر محدد من محطة جوية إلى أخرى. (الطيران، 1998)

1.1.1.2. أهمية النقل:

لا يمكن إنكار الدور المحوري للنقل في دولة ما، هذه الأهمية يمكن أن نحدد بعضها منها وهي:

النقل البيئي وتنظيمه في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية

- يعد النقل المحرك الأساسي للاقتصاد فيوفر المواد ونقل المنتج للتسويق، ولا يمكن تصور حركة الاقتصاد بدون توفر النقل بشتى أنواعه.
- النقل هو مرآة لمدى تحضر ورقي مجتمع ما ومدى تقدمه، فلقد أصبح النقل معيارا مهما لتحديد مدى تطور دولة معينة، كما أن التحكم في التكنولوجيا المتعلقة بوسائل النقل هو عامل تنافسي بين الدول حيث تسعى كل دولة لامتلاك أكثر وسائل النقل تقدما. (سمير، 2017)
- المساهمة في تنويع مصادر الدخل للدولة لاسيما من العملة الأجنبية، فشركات النقل يمكنها من جهة توفير العملة الصعبة للدولة بدلا من توجيهها لشركات أجنبية للنقل، كما أن هذه الشركات يمكنها عرض خدماتها دوليا. (دغموم، 2022)

2.1.1.2. أنواع النقل:

يمكن تقسيم النقل في عدة مجموعات سواء حسب موضوعه أو مكانه أو مدى تدخل العامل البشري فيه، فهو إما نقل وطني داخل حدود الدولة وآخر نقل دولي، كما أن النقل الطبيعي فهو ذلك الذي يعتمد على الرياح كالنقل بالسفن الشراعية وآخر نقل ميكانيكي يعتمد على المحركات، وهناك نقل عمومي تمارسه مؤسسات عمومية ونقل خاص يباشره الأفراد أو الشركات الخاصة، إلا أن أبرز تقسيم للنقل فهو تقسيمه لنقل بري وبحري وجوي.

1.2.1.1.2. النقل البري:

يتم عبر الطرقات البرية والسكك الحديدية والنقل بالسلك، والنقل بالسيارات والحافلات والشاحنات والنقل بالميترو وامتدت الشبكة الوطنية للطرقات من 104.000 كم في 1999 إلى 126.900 كم في سنة 2017 وحصيلة السيارات تجاوزت 6.4 مليون سيارة. (بلواضح، 2020)

أما شبكة السكك الحديدية فامتدت من 1769 كلم سنة 2008 لتصل في آفاق 2020 إلى 5941 كلم، كما تمتلك الجزائر خط ميترو تم تدشينه سنة 2011، بحيث سعت الجزائر للوصول إلى نقل 17 مليون طن من البضائع و60 مليون مسافر سنويا.

2.2.1.1.2. النقل المائي:

النقل المائي بشقيه البحري والنهري بواسطة السفن، يعد أحد أهم أنواع النقل وأكثرها فائدة للاقتصاد، وتمتلك الجزائر 11 ميناء تجاري لنقل البضائع والمسافرين. (محمد الشريف، 2009)

3.2.1.1.2. النقل الجوي بالطائرات:

يمثل أهم وسائل نقل الأفراد خارج الدولة، وتمتلك الجزائر 35 مطارا منها 13 دولية، إلى جانب أسطول جوي يقدر ب 56 طائرة بمعدل عمر 11 سنة تفي بمعايير السلامة الدولية. (algerie، 2023)

2.1.2. الآثار السلبية للنقل على البيئة وصحة الإنسان والاقتصاد:

لا يمكن إخفاء الأثر الكبير للنقل على البيئة، فالنقل يمثل نحو 56 % الاستهلاك العالمي من النفط في العام 2019، (الطاقة": تعرف على نسبة النفط في قطاع المواصلات عالميا، 2020) و 27 % من إجمالي استهلاك الطاقة، كما أنه ينتج 23 % من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المرتبطة بالطاقة في العالم مع زيادة وسائل النقل، والمتوقع أن يزداد أثر هذا القطاع على البيئة بشكل كبير، وسيصل عدد المركبات على الطرق إلى ملياري مركبة بحلول سنة 2050، ومن أهم الآثار السلبية للنقل على البيئة وصحة الإنسان والاقتصاد ما يلي:

- يؤدي الوقت المهدر بسبب الازدحام إلى عدم الرخاء وحسائر كبيرة للاقتصاد.
- تكاليف النقل المرتفعة تزيد من أعباء الفقراء.
- يرتبط التلوث الناجم عن السيارات بإحداث نحو 185 ألف وفاة مباشرة في العالم، (تلوث الهواء المحيط -الهواء الخارجي، 2023)، وفي الجزائر يقدر هذا العدد بحوالي 2500 وفاة، (الجزائر: تلوث الهواء راجع أساسا لانبعاثات الغازات بسبب حركة المرور الحضري، 2019)

النقل البيئي وتنظيمه في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية

- أما في فرنسا فستكون ملوثات الهواء بفعل السيارات مسؤولة عن وفاة 6500 إلى 9500 شخص كل عام، فوفقاً للوكالة الفرنسية للسلامة الصحية البيئية فإن الانبعاثات الناجمة عن السيارات مسؤولة عما يناهز ثلث تلوث الهواء.
- تجزؤ المناظر الطبيعية بفعل شق الطرق والتلوث بما في ذلك التلوث الضوئي والملوثات الناجمة عن احتراق المركبات أو بعض حوادث الطرق.
- استهلاك المساحات بواسطة المحاجر ونقل المواد، ومن ثم تدمير المواطن من خلال شغل مساحة الطرق، أعمال الحفر، الصرف الصحي، التغيرات الناجمة من استخدام التربة.
- توفي في عام 1999 حوالي 540 ألف شخص بسبب حوادث المرور.

1.1.2. النقل البيئي أو النقل المستدام:

النقل البيئي المستدام جاء ليلبي الحاجة لتغيير أنماط النقل التي تتميز بآثارها السلبية على البيئة إلى أخرى يؤخذ فيها العامل البيئي بالاهتمام، كما أنه يتجسد من خلال النقل البيئي المستدام مجموعة من الأبعاد والمبادئ التي تجعل منه نقلاً مستداماً، هذا الأمر نجده قد تجسد في الدولة الجزائرية من خلال مساهمتها في تحقيق هذا النوع من النقل المستدام.

1.1.1.2. تعريف النقل البيئي:

يعني النقل البيئي الانتقال بوسائل تحافظ على سلامة البيئة ونظافتها، هذا المفهوم يعني تحقيق بيئة نظيفة، وترشيدا في استهلاك الطاقة، والاستخدام العقلاني للموارد، وأخيرا الحفاظ على صحة المواطنين، (شني، 2017)

وحسب التقرير الذي نشرته الأمم المتحدة فإن حاجة البشرية واعتمادها على النقل تزداد باستمرار لذا ينبغي أن يتم ذلك بشكل مستدام، فحسب جدول أعمال 2030 وهي أهداف يرحى تحقيقها فإنه يجب أن يكون بمقدور الجميع الوصول إلى نظم نقل آمنة وبأسعار معقولة ومتاحة وتوزيع عادل للجميع.

عبد اللاوي جواد

والنقل البيئي هو الذي لا يشكل خطرا على الصحة العامة والأنظمة البيئية، ويشبع حاجات النقل بالاعتماد على استخدام الموارد المتجددة وبكميات أقل من كمية تجدها، واستخدام الموارد الغير متجددة بمعدل وكميات أقل من معدل تطوير البدائل.

2.1.1.2 أبعاد النقل المستدام:

للنقل البيئي المستدام مجموعة من الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية والبيئية التي يتم السعي لتحقيقها على مستوى الأجلين القريب والمتوسط. (قعيد، 2021)

فبخصوص **البعد الاقتصادي** يسعى النقل البيئي إلى:

- تأمين وتوفير السلع والخدمات لكل مناطق الدولة بشكل عادل وفعال، والتسعير العادل للخدمات النقل.

- تحقيق المنفعة المكانية بين مختلف الأقاليم والمنفعة الزمانية في فترات زمانية معقولة.

- الاستخدام الأمثل والفعال للموارد غير المتجددة مع تشجيع الاعتماد على الموارد المتجددة والبديلة.

أما بخصوص **البعد الاجتماعي** يسعى النقل البيئي إلى:

- تيسير وتسهيل الانتقال من مكان لآخر لتحقيق التفاعل بين الأفراد داخل حدود الدول وخارجها.

- توفير الخيارات المعقولة لوسائل النقل المتاحة للأفراد قصد التحسين في مستويات معيشة الأفراد.

- الحفاظ على الصحة العامة وعلى سلامة الأفراد والمساهمة في تحسين جودة حياتهم.

النقل البيئي وتنظيمه في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية

- يعكس النقل البيئي مدى رقي وحضارة مجتمع وكذلك العدالة الاجتماعية بتوزيع عادل لوسائل النقل بين المدن والأرياف.
- أما بخصوص البعد البيئي يسعى النقل البيئي إلى:
- الحد من الملوثات وخفضها لدرجة مقبولة، حتى وإن كان الهدف الأخير هو الوصول إلى صفر انبعاثات.
- اعتماد وسائل نقل لا تؤثر على المناخ العالمي والصحة العامة وعناصر البيئة.
- الحد من الضجيج لمستوى مقبول، إلى جانب استخدام التكنولوجيا لتحسين وسائل النقل الصديقة للبيئة.

2.1.2. مبادئ النقل المستدام:

يقوم النقل البيئي المستدام على مجموعة من المبادئ التي يؤدي تفاعلها إلى تحقيقه (بندرس،

2015)

وهي:

- 1- الموصولية: تحقيق النقل البيئي للموصولية للأفراد والأماكن والسلع والخدمات.
- 2- العدالة والإنصاف: تحقيق العدالة الاجتماعية والمساواة بين الأفراد في شتى الأقاليم وضمان حقوق الأجيال اللاحقة.
- 3- الصحة والسلامة: ضمان وسائل النقل للصحة العامة والخاصة.
- 4- المسؤولية الفردية والشخصية عن حماية البيئة: فلا بد من قيام هذه المسؤولية عن تلك الأفعال التي تضر بالبيئة سواء كانت فردية أو جماعية.

عبد اللاوي جواد

5- التخطيط المتكامل: وضع خطة متكاملة لتحقيق نقل بيئي مستدام، فالتخطيط هو مرحلة أولية لأجل تحقيق النقل البيئي.

6- الحد من التلوث: بالحد من الانبعاثات والضجيج الصوتي والمرئي.

3.1.2. مساهمات الجزائر المادية في مجال النقل البيئي:

قدمت الجزائر مجموعة من المساهمات في مجال النقل البيئي وهذا في شتى أنواع النقل، (التاوتي،

2021)

ففي مجال النقل بالسكك الحديدية قامت الجزائر بتوسعة وكهربية شبكة السكك الحديدية، واقتناء وسائل النقل الحديثة من قبل الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، وإدخال أنظمة جديدة كالمetro والترامواي.

أما في مجال النقل البري فقد تم إدراج المراقبة التقنية للسيارات خصوصا في مجال مراقبة نسب الملوثات المنبعثة، وتعميم استخدام وقود أقل تلويث كالغاز المميع.

وفي مجال النقل البحري قامت الجزائر بالالتزام باتفاقية "مارابل للمنظمة البحرية الدولية" التي تستهدف استخدام وقود بواخر أقل انبعاثا للغازات، وتركيب تجهيزات لتصفية الغازات المنبعثة من البواخر ابتداء من بداية سريان الاتفاقية في جانفي 2020.

وفي مجال النقل الجوي فقد تم تجديد الأسطول الجزائري لأجل التقليل من الانبعاثات تنفيذا للالتزامات الدولية.

2.2. التدخل القانوني في مجال النقل البيئي:

تقدم النصوص القانونية إطارا شاملا للنقل البيئي سواء على الصعيد الوطني أو من خلال الاتفاقيات الدولية، فالإطار القانوني لتفعيل النقل البيئي أكثر من مهم، فهو من جانب يساهم في تأطير

النقل البيئي وتنظيمه في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية

سياسة الدولة وتوجيهها في هذا المجال ومن جانب آخر فهو يدعم آليات الرقابة على هذا القطاع المهم والحيوي في الدولة وخارجها.

1.2.2. النقل البيئي في القانون الجزائري:

تتنوع النصوص القانونية التي تهتم بتنظيم مجال النقل البيئي من الأعلى إلى الأسفل، أي من الدستور إلى مختلف اللوائح.

1.1.2.2. تنظيم النقل البيئي في الدستور:

اهتم المؤسس الدستوري في الجزائر بالنقل والبيئة فجاءت المادة 20 من الدستور الجزائري لتحديد أن لنا النقل البحري والجوي وبالسكك الحديدية ضمن الملكية العامة، كما أكدت المادة 21 منه على أن الدولة تسهر على حماية البيئة والتوعية بالمخاطر البيئية في مجالاتها الثلاثة، وفي المادة 49 من الدستور الجزائري تجعل من حرية تنقل المواطنين أحد الحريات الأساسية التي يكفلها الدستور، وفي المادة 64 تم التأكيد على الحق في البيئة لكل مواطن. (الدستور، 2020)

إن قراءة متأنية لهذه النصوص يتبين لنا أن النقل البيئي وإن لم يتم النص عليه صراحة دستوريا فإنه يتجسد سواء من خلال الحق في البيئة والحق في النقل، فالجمع بين الحقين يعني وجود حق جديد هو الحق في النقل البيئي.

هذا البعد الدستوري للنقل البيئي مستقبلا وإن غاب حاليا إلا أنه يمكن أن يتجسد لاحقا سواء في تعديلات دستورية أو أن يكون محل اجتهادات دستورية تؤكد خصوصا بعد استحداث محكمة دستورية في الجزائر، فلا يوجد ما يمنع هذه الهيئة الدستورية من اتخاذ موقف صريح لأجل حماية البيئة في مجال النقل أو بالأحرى تكريس الحق الدستوري في النقل البيئي لكل مواطن.

2.1.2.2. تنظيم النقل البيئي في التشريع الجزائري:

يتميز القانون الجزائري ببراء تشريعي في مجال حماية البيئة والنقل عموما، فلقد جاء قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ليؤكد لنا الأهمية البالغة لحماية البيئة في الجزائر سواء من خلال إقراره

عبد اللاوي جواد

لمجموعة من المبادئ البيئية التي يتعين احترامها أو مجموعة من المقتضيات البيئية في شتى مجالات البيئة والتي يؤدي المساس بها إلى قيام مسؤولية قانونية للمخالف وترتيب جزاءات عليه. (قانون البيئة، 2003)

وإلى جانب قانون حماية البيئة فإن قانون توجيه النقل البري يعد أداة مهمة لتحقيق النقل البيئي من خلال تضمينه على مجموعة من القواعد والأحكام ذات الصلة بهذا النوع من النقل، (قانون توجيه النقل البري، 2001)

نفس التوجه نلمسه من خلال أحكام القانون البحري الذي أكد على أهمية حماية البيئة في أحكامه خصوصا مواجهة تلوث البيئة البحرية الناجم عن السفن، (القانون البحري، 1976)

، كما أن قانون الطيران المدني يسعى لتحقيق هذا النوع من النقل من خلال أحكامه (قانون الطيران المدني، 1998)

وإلى جانب هذه النصوص القانونية فإن المشرع الجزائري وضع مجموعة من المراسيم التنفيذية والتي يساهم تنفيذها في تحقيق النقل البيئي نذكر منها:

- وضع رسوم على التلوث الهوائي ذي المنشأ الصناعي بموجب مرسوم تنفيذي يحدد كفاءات تطبيق الرسم التكميلي على التلوث الجوي ذي المصدر الصناعي (الرسم التكميلي على التلوث، 2007)

- تنظيم تنظيم استعمال المواد المستنفذة لطبقة الأوزون وأمزجتها والمنتجات التي تحتوي عليها (قانون تنظيم استعمال المواد المستنفذة للأوزون، 2007)

- تنظيم إفراز الغاز والبخار والجزيئات السائلة أو الصلبة في الجو، وكذا الشروط التي تتم فيها مراقبتها (إفراز الغاز والبخار والجزيئات السائلة أو الصلبة في الجو، وكذا الشروط التي تتم فيها مراقبتها، 2006)

النقل البيئي وتنظيمه في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية

- تحديد وضبط القيم القصوى ومستويات الإنذار وأهداف نوعية الهواء في حالة التلوث الجوي (بضبط القيم القصوى ومستويات الإنذار وأهداف نوعية الهواء في حالة التلوث الجوي، 2006)
- تحديد المستويات القصوى لانبعاث الأذخنة والغازات السامة والضجيج من السيارات (المستويات القصوى لانبعاث الأذخنة والغازات السامة والضجيج من السيارات، 2003)
- تنظيم إثارة الضجيج (بتنظيم إثارة الضجيج ، 1993)

ولا يقتصر النقل البيئي على تحديد الإطار القانوني له وإنما يمتد لإيجاد آليات للرقابة على كل المخالفات البيئية المرتبطة به، لذا فإن المشرع الجزائري حدد مجموعة من الأشخاص يمكنهم مراقبة هذه المخالفات في أسلاك الطيران المدني والأرصاد الجوية، والنقل البري، النقل الحضري وحركة المرور عبر الطرق، والبحرية التجارية والموانئ (القانون الأساسي الخاص بالموظفين المنتمين للأسلاك الخاصة بالإدارة المكلفة بالنقل، 2011)

يعملون إلى جانب أسلاك أخرى كمفتشي البيئة وذووا الضبط القضائي العام، فلدينا:

- مهندسو الطيران المدني والتقنيين في الطيران المدني.
- مهندسو النقل البري والتقنيين في النقل البري.
- مفتشي النقل البري.
- مهندسو البحرية التجارية والموانئ والمتصرفون في الشؤون البحرية ومراقبي الملاحة والعمل البحري.

2.2.2. تنظيم النقل البيئي في القانون الدولي

يساهم القانون الدولي في تحقيق النقل البيئي من خلال مجموعة من الاتفاقيات الدولية التي تتعلق بمجال الحفاظ على البيئة، بحيث يؤدي تطبيق هذه الاتفاقيات الدولية إلى الحفاظ على البيئة.

1.2.2.2. اتفاقيات الحفاظ على مكونات البيئة:

القانون الدولي البيئي غني بالاتفاقيات التي تساهم في تحقيق النقل البيئي نذكر منها:

عبد اللاوي جواد

- حماية البيئة من التغيرات البيئية ومنها بطبيعة الحال ذات المنشأ من وسائل النقل (اتفاقية الأمم المتحدة حول التغيرات المناخية ، 1992)
- تقييم الأثر البيئي في سياق عابر للحدود، فالتلوث الناجم عن وسائل النقل لا يقتصر على الدولة وإنما تمتد آثاره لعدة دول (اتفاقية إسبو بشأن تقييم الأثر البيئي في سياق عابر للحدود، إسبو، 1991)
- اتفاقية التلوث الجوي البعيد المدى عبر الحدود - (LRTAP) جنيف، 1979.
- وضع آليات لتحقيق العدالة في المسائل وتسهيل الوصول إلى المعلومات والمشاركة العامة (اتفاقية آرهُوس لسنة 1998).
- تنظيم انبعاثات محركات الطائرات وحماية البيئة بموجب الملحق 16، المجلد 2 لاتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي، مونتريال، 1981.
- حماية طبقة الأوزون وتشمل هذه الحماية تلك المتعلقة بالنقل بموجب اتفاقية فيينا لحماية طبقة الأوزون، فيينا 1985، بما في ذلك بروتوكول مونتريال بشأن المواد المستنفدة لطبقة الأوزون، مونتريال، 1987).
- اتفاقية حماية واستخدام المجاري المائية العابرة للحدود والبحيرات الدولية بموجب اتفاقية المياه التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا، هلسنكي، 1992.
- حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن فلدينا هنا اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات والمواد الأخرى (اتفاقية لندن)، لندن، 1972، والاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم

النقل البيئي وتنظيمه في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية

عن السفن لعام 1973، بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (ماربول 78/73)، لندن 1973 و1978.

- حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط ومشتقاته، فلدينا الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحر بالنفط، لندن 1954 و 1962 و 1969، والاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي (CLC)، بروكسل، 1969 و 1976 و 1984 و 1992، والاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت 1971 (FUND) و 1992، بروكسل، 1992/1971، والاتفاقية الدولية للتأهب والاستجابة والتعاون في مكافحة التلوث النفطي، لندن، 1990، والاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات التدخل في ضحايا التلوث النفطي، بروكسل، 1969.

- تنظيم الحماية الشاملة للبيئة البحرية ولدينا هنا اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، اتفاقية لوس، خليج مونتيجو، 1982، واتفاقية حماية وتنمية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر الأبيض المتوسط، اتفاقية برشلونة، برشلونة، 1976، والاتفاقيات داخل برنامج البحار الإقليمية لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة.

2.2.2.2. اتفاقيات منع التلوث:

اتفاقيات منع التلوث تساهم بشكل أكثر في تجسيد النقل البيئي، ولا يشمل فقط وسائل النقل وإنما كذلك المواد التي يتم نقلها، فتم تنظيم نقل النفايات والبضائع الخطرة، (قائمة الاتفاقيات الدولية في المجال البيئي، 2023) نذكر هنا بعضا من هذه الاتفاقيات:

عبد اللاوي جواد

- اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود لسنة 1989 والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 158/98 المؤرخ في 16/05/1998، الجريدة الرسمية رقم 32 لسنة 1998.
- الاتفاق الأوروبي بشأن النقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق المائية الداخلية (AND) ، جنيف، 2000.
- الاتفاق الأوروبي بشأن النقل الدولي للبضائع الخطرة عن طريق البر (ADR) ، جنيف، 1957.
- اتفاقية حظر استيراد النفايات الخطرة والمشعة إلى بلدان المنتدى الجزرية ومراقبة حركة النفايات الخطرة عبر الحدود وإدارتها داخل منطقة جنوب المحيط الهادئ، 1995.
- اتفاقية المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تحدث أثناء نقل البضائع الخطرة عن طريق البر والسكك الحديدية وسفن الملاحة الداخلية (CRTD) ، جنيف، 1989.
- اتفاقية حظر الاستيراد إلى أفريقيا والسيطرة على النقل عبر الحدود وإدارة النفايات الخطرة داخل أفريقيا، باماكو، 1991.
- الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر (HNS) ، لندن، 1996.
- بروتوكول التآهب والاستجابة والتعاون في حوادث التلوث الناجم عن المواد الخطرة والضارة بروتوكول OPRC-HNS، لندن، 2000.

3. الخاتمة:

النقل البيئي وتنظيمه في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية

- النقل البيئي هو انعكاس حقيقي لمدى رقي دولة ما فهو سلوك يتجسد من خلال آليات قانونية وأخرى تكنولوجية واجتماعية وثقافية، والملاحظ أن الدول كلها تسعى ولو في حدود معينة لأجل تغيير النمط السابق للنقل بنمط جديد يراعي الاهتمام البيئي، ويتطلب هذا الأخذ بمجموعة من الاقتراحات:
- الإسراع في وضع حد زمني للمركبات التي تعمل بالوقود كما هو الشأن في الدول الأوروبية أين تمت المصادقة في البرلمان الأوروبي على سنة 2030 لمنع وسائل النقل الفردية التي تعمل بهذا الوقود.
 - وضع نص قانوني واضح وصريح لأجل تنظيم هذا النوع من النقل، بحيث لن يتعين على القاضي أو الإدارة البحث في عدة نصوص قانونية.
 - النص الدستوري على النقل البيئي سيسمح من تفعيل هذا النوع من النقل وحمايته دستوريا.
 - تجسيد الاتفاقيات الدولية في المجال البيئي ذات العلاقة من خلال الانضمام إليها والمصادقة عليها.
 - التوعية والتحسيس بأهمية النقل البيئي بشكل مستمر.
 - تشجيع المبادرات الفردية والجماعية في هذا المجال خصوصا الجمعيات الناشطة في المجال البيئي.

4. قائمة المراجع والنصوص القانونية:

1.4. المقالات الفقهية:

- 1- أحمد رحموني، أيوب صكري، رشيد خميلي، ضرورة الانتقال نحو النقل المستدام عرض التجربة النيوزلندية في مجال استدامة قطاع النقل، مجلة التحولات الاقتصادية، المجلد 1، العدد 1 بتاريخ 2021/01/15، على الموقع:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/article/171934>

عبد اللاوي جواد

2- بلواضح الجيلاي، واقع قطاع النقل البري في الجزائر: المعوقات والحلول (دراسة وصفية تحليلية،مجلة التنمية والاقتصاد التطبيقي، المجلد 4، العدد 2، بتاريخ 2020/10/28، على الموقع:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/article/134178>

3- بن دريس حليلة، النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 2، العدد 1، بتاريخ 2015/03/01، على الموقع:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/553/2/1/83769>

4- بوختالة سمير، زرقون محمد، بن عمارة نوال، واقع وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، المجلد 4، العدد 6، بتاريخ 2017/06/01، على الموقع:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/article/26148>

5- دغموم هشام، قبائلي عبد النور، أهمية تطوير قطاع النقل في الجزائر كآلية لترقية مناخها الاستثماري، مجلة التنمية والاستشراف للبحوث والدراسات، المجلد 7، العدد 1، بتاريخ 2022/06/05، على الموقع:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/424/7/1/191138>

6- ستيفان ميزيرا وتاتيانا بيرالتا كويروس، التكنولوجيا تغير وجه قطاع النقل في المستقبل، بتاريخ 04 جوان 2018 ، مدونات البنك الدولي، على الموقع

<https://blogs.worldbank.org/ar/voices/transport/future-transport-here-are-you-ready>

النقل البيئي وتنظيمه في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية

7- صورية شني، استراتيجيات وسياسات تطوير قطاع النقل المستدام في التجارب الحديثة دراسة حالة قطاع النقل في الجزائر، مجلة التمويل والاستثمار والتنمية المستدامة، المجلد 2، العدد 1، بتاريخ 2017/06/30، على الموقع:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/article/141518>

8- محمد الشريف فاطمة الزهراء، رميني فوزية، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، المجلد 5، العدد 7، بتاريخ 2009/06/01، على الموقع:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/article/48250>

9- قعيد لطيفة، النقل المستدام أحد مؤشرات استدامة المدن" دراسة حالة النقل المستدام بمدينة مصدر بأبوظبي، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، المجلد 17، العدد 2، بتاريخ 2021/06/24، على الموقع:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/9/17/2/158301>

10- قندوز عائشة، التاوتي عبد العليم، النقل المستدام في الجزائر (حالة النقل البري)، مجلة جديد الاقتصاد، المجلد 16، العدد 01، بتاريخ 2021/12/31، على الموقع:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/342/16/1/175126>

2.4. مقالات على مواقع الانترنت:

11- الجزائر: تلوث الهواء راجع أساسا لانبعاثات الغازات بسبب حركة المرور الحضري، مقال بتاريخ 2019/06/11، على الموقع:

<https://www.aps.dz/ar/sante-science-technologie/72115-2019-06-11-07-59-20>

12- تلوث الهواء المحيط -الهواء الخارجي، على الموقع:

[https://www.who.int/ar/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/ar/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health)

13- سيارات الجيل الخامس خارقة الأداء وذاتية القيادة بتاريخ 08 مارس 2022، مجلة تليكوم رفيو، على الموقع:

<https://www.telecomreviewarabia.com/index.php/articles/reports-coverage/2264-5g-cars-good-performance-and-self-driving>

14- موقع الخطوط الجوية الجزائرية:

<https://airalgerie.dz/ar/تجربة-السفر/أسطولنا/>

15- قائمة الاتفاقيات الدولية في المجال البيئي:

<https://ae.linkedin.com/pulse/mostafa-kadi-قائمة-الاتفاقيات-والمعاهدات-البيئية>

16- اتفاقية إسبو بشأن تقييم الأثر البيئي في سياق عابر للحدود، إسبو، 1991، على الموقع:

<https://unece.org/DAM/env/eia/documents/legaltexts/conventiononextarabic.pdf>

3.4 النصوص القانونية:

- مرسوم رئاسي رقم 442/20 مؤرخ في 30 ديسمبر 2020 يتعلق بإصدار التعديل الدستوري،

الجريدة الرسمية رقم 82 لسنة 2020 على الموقع:

النقل البيئي وتنظيمه في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية

<https://www.joradp.dz/TRV/AConsti.pdf>

- المرسوم الرئاسي رقم 99/93 المؤرخ في 10/04/1993 انضمام الجزائر لاتفاقية الأمم المتحدة حول التغيرات المناخية المناخية نيويورك، 1992 الجريدة الرسمية رقم 24 لسنة 1993.
- المرسوم الرئاسي رقم 158/98 المؤرخ في 16/05/1998، المتضمن الانضمام لاتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود لسنة 1989، الجريدة الرسمية رقم 32 لسنة 1998.
- الأمر 59/75 المؤرخ في 29/09/1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم، على الموقع:
<https://www.joradp.dz/TRV/ACom.pdf>
- أمر رقم: 76 - 80 المؤرخ في: 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية رقم 29 لسنة 1977.
- القانون رقم: 98 - 05 المؤرخ في: 25/06/1998 يعدل ويتمم القانون البحري، الجريدة الرسمية رقم 47 لسنة 1998.
- قانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية رقم 40 لسنة 1998.
- القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري، الجريدة الرسمية رقم 44 لسنة 2001.
- قانون رقم 10/03 المؤرخ في 19 جويلية 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية رقم 43 لسنة 2003.

عبد اللاوي جواد

- القانون رقم 09/11 المؤرخ في 05 يونيو 2011 يعدل ويتمم القانون رقم 13/01 المؤرخ في 07 أوت 2001 والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية رقم 32 لسنة 2011.
- المرسوم التنفيذي رقم 184/93 المؤرخ 1993/07/27 المتعلق بتنظيم إثارة الضجيج الجريدة الرسمية رقم 50 لسنة 1993.
- المرسوم التنفيذي رقم 02/06 المؤرخ في 2006/01/07 المتعلق بضبط القيم القصوى ومستويات الإنذار وأهداف نوعية الهواء في حالة التلوث الجوي، الجريدة الرسمية العدد 01 لسنة 2006.
- المرسوم التنفيذي رقم 138/06 المؤرخ في 2006/04/15 المنظم إفراز الغاز والبخار والجزيئات السائلة أو الصلبة في الجو، وكذا الشروط التي تتم فيها مراقبتها، الجريدة الرسمية العدد 24 لسنة 2006.
- المرسوم التنفيذي رقم 207/07 المؤرخ في 2007/06/30 المتضمن تنظيم استعمال المواد المستنفذة لطبقة الأوزون وأمرجتها والمنتجات التي تحتوي عليها، الجريدة الرسمية رقم 43 لسنة 2007.
- المرسوم التنفيذي رقم 299/07 المؤرخ في 2007/09/27 الذي يحدد كفاءات تطبيق الرسم التكميلي على التلوث الجوي ذي المصدر الصناعي، الجريدة الرسمية رقم 63 لسنة 2007.
- المرسوم التنفيذي رقم 410/03 المؤرخ في 2003/11/05 الذي يحدد المستويات القصوى لانبعاث الأبخرة والغازات السامة والضجيج من السيارات الجريدة الرسمية رقم 68 لسنة 2003.
- مرسوم تنفيذي رقم 11- 328 مؤرخ في 15 سبتمبر 2011 يتضمن القانون الأساسي الخاص بالموظفين المنتمين للأسلاك الخاصة بالإدارة المكلفة بالنقل، الجريدة الرسمية 52 لسنة 2011.