



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة الإخوة منتوري قسنطينة -1-

كلية الحقوق

الرقم الترتيب 69/DS/2020

الرقم التسلسلي 14/Dpr/2020

الأحكام والمبادئ العامة للسيطرة على ملوثات البحر الأبيض المتوسط
(طبقا لاتفاقية قانون البحار 1982 والمواثيق الدولية)

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في القانون العام

تخصص : القانون الدولي العام

إشراف الأستاذ الدكتور :

معلم يوسف

إعداد الطالبة:

بلوط سماح

12/10/2020

أعضاء لجنة المناقشة

اللقب والإسم	الدرجة العلمية	الجامعة الأصلية	الصفة
بوطرفاس محمد	أستاذ التعليم العالي	جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1	رئيسا
معلم يوسف	أستاذ محاضراً	جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1	مشرفا ومقررا
بوروي عبد اللطيف	أستاذ التعليم العالي	جامعة صالح بوبنيدر-قسنطينة 3	عضوا مناقشا
لحشر عبد الرحمان	أستاذ التعليم العالي	جامعة باجي مختار-عنابة-	عضوا مناقشا
بولمكاحل أحمد	أستاذ محاضراً	جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1	عضوا مناقشا
دمدوم رضا	أستاذ محاضراً	جامعة صالح بوبنيدر-قسنطينة 3	عضوا مناقشا

السنة الجامعية: 2019 - 2020

شكرو عرفان

إن الحمد لله، نحمده، ونستعينه ونستغفره، لا إله إلا هو له
الكمال و الملك، والصلاة على سيدنا محمد وعلى آله وأصحابه أجمعين
أما بعد:

شكرا لله تعالى الذي أعاننا في إتمام بحثنا والذي يعود الفضل
فيه إلى أستاذنا الكريم الفاضل:

" معلم يوسف "

الذي لم يبخل علينا بنصائحه القيمة وبعمق معرفته ورحابة صدره
وتقديره لجهدنا ، وتفهمه لتعبنا نقدم له خالص الاحترام والتقدير
لما منحه لنا طيلة عملنا على الأطروحة فألف شكر.

شكرا

إهداء

الحمد لله الذي وفقنا لهذا ولم نكن لنصل إليه لولا فضل الله علينا أما بعد

أهدي ثمرة جهدي :

إلى التي حملتني وهنا على وهن و سهرت على تربيتي ولم تبخل علي بعطفها
وغمرتني بدفءها إلى أعز مالي في الوجود التي لم تبخل علي بحنانها و حبها إلى التي
أنارت بدعواتها ظلمات حياتي إلى والدتي الغالية.

إلى مثلي الأعلى رمز عزتي و شموخي إلى الذي لم يبخل علي بعطائه إلى من
أخذت و ارتويت من عميق خبرته إلى من تمنى لنا خير حياة و أرقى مراتب إليك والدي
العزیز

راجية من الله أن يحفظهما لي.

إلى من عمل معي بكد بغية إتمام هذا العمل إلى زوجي العزيز سليم

إلى أملي في الحياة أبنائي الأعزاء: عبد المالك و محمد الأمين

أهديها إلى من قاسموني دفاً العائلة و أجمل ما أهداني الخالق إلى أخواتي :

إيمان التي أرى فيها نفسي و أتمنى لها أحسن مستقبل و بلوغها ما تتمنى

إلى زهرتي العائلة رحمة و مايا أتمنى لهما كل الخير

أهديها إلى نور القلب مصدر كبريائي و شمعة بيتنا السعيد إلى أخي العزيز "

زين الدين " حفظه الله

سماح

مقدمة

مقدمة

تحظى البيئة باهتمام رجال القانون في العصر الحديث وذلك بظهور متخصصين قانونيين في مجال البيئة لوضع آليات قانونية لحماية وإدارة البيئة، حيث تحول الاهتمام من النطاق الوطني إلى النطاق الدولي، نتيجة الكوارث البيئية التي حدثت خلال القرن الماضي وإقرار القواعد الوطنية والدولية والآليات اللازمة لتوفير هذه الحماية، التي باتت من الموضوعات الهامة التي شغلت اهتمام الكثير من الدوائر الدولية، سواء كان ذلك في إطار الدول والحكومات أو في إطار الأمم المتحدة أو غيرها من المنظمات ذات الصلة.

ومع التقدم الحاصل على مر السنين تفرع قانون البيئة إلى عدة فروع، وذلك حسب الأضرار التي تصيب كل مكون من مكونات البيئة، الأرض، الجو، الغابات، المياه الداخلية البرية، المياه البحرية... الخ والفرع من القانون البيئي المتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث يدعى قانون البيئة البحرية، والذي أصبح الآن يتضمن قواعد تتعلق بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، لقد تنبه المجتمع الدولي لمشكلة تلوث البحار والمحيطات وجعلها من بين اهتماماته الكبرى وشغله الشاغل باعتبارها عنصراً أساسياً لاستمرار الحياة الإنسانية لما تتوفر عليه من إمكانيات ضخمة في مجال الموارد الطبيعية الحية، وغير الحية وما تحتويه من ثروات معدنية هائلة.

بالرغم من قدم ظاهرة تلوث البحار والمحيطات حيث كانت ولا تزال المستودع العام للنفايات التي خلفتها الحضارات الإنسانية المتعاقبة، فقد ظلت ولفترة طويلة من الزمن محتفظة بنقاؤها الطبيعي وتوازنها البيئي وذلك بحكم اتساعها وقدرتها على تفتيت المواد التي تلقى بها، إلا أن تطور نشاط الإنسان بلغ كل الانتهاكات بدخول عصر الصناعة والاكتشافات التكنولوجية والوصول إلى أساليب علمية جديدة متطورة مكنت من خلالها من استغلال قاع البحر وباطن أرضه، مما أثر على بيئة البحار والمحيطات فجعل موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث يكتسي أهمية بالغة، وهذا لما شهدته البيئة من تلوث وأعمال غير مشروعة والتي تتخذ أشكالاً وصوراً مختلفة، وتزداد أهمية الموضوع خاصة مع انتشار النزاعات المسلحة فعادة ما تكون البيئة وخاصة البحرية عرضة للتلوث والتدمير والتخريب.

إن الارتباط المباشر بين الأنشطة البشرية والبيئة البحرية نجم عنه قيام الإنسان بممارسة بعض الأنشطة في البر التي لوثت البيئة البحرية من خلال إلقاء الملوثات في البحار مباشرةً أو بعوامل أخرى كالهواء وأنابيب الصرف الصحي ومصاب الأنهار، كما أن أنشطة الملاحة البحرية ينتج عنه الكثير من العوامل الملوثة للبيئة البحرية كالنفايات والمخلفات الناجمة عن الإغراق والأنشطة الاعتيادية التي تقوم بها السفن والناقلات، وكذلك التلوث بالمواد النووية المرتبطة بإغراق النفايات النووية في أعماق البيئة البحرية وبذلك يمكن القول أن مصادر تلوث البيئة البحرية تعددت بتعدد الأنشطة الإنسانية، فقد ينشأ هذا التلوث من جراء أنشطة تجري في البر، أو في قاع البحار، أو في الجو أو من خلاله، أو كنتيجة لإغراق النفايات أو التخلص منها في البحر، أيضا استعمال البحر كوسيلة للنقل والتنقل بواسطة السفن.

ويرجع تاريخ الجهود الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث إلى عام 1926، حينما عقد مؤتمر دولي في واشنطن حضرته 13 دولة بحرية لإقرار اتفاقية دولية خاصة بمعالجة تلوث المياه القابلة للملاحة بالنفط، إلا أن مشروع الاتفاقية الذي أقره المؤتمر لم يدخل حيز التنفيذ، كما أن النفط لم يعد المصدر الوحيد للتلوث كما كان عليه الحال عام 1926، بل ازداد تعرض البحر لأنواع عديدة من الملوثات ومن مصادر مختلفة، فكان لها آثار سلبية على البيئة البحرية مما دفع المجتمع الدولي إلى تكثيف جهوده نحو السيطرة على هذا التلوث ووضع حد له، فقد عقدت العديد من المؤتمرات الدولية لتقرر عددا من الاتفاقيات الدولية في هذا المجال.

وقد تطور هذا الاهتمام فيما بعد وبشكل كبير ومهم في مجال البيئة البحرية بظهور التزام قانوني عام يقع على كل الدول لحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث، وقد جاء النص على هذا الالتزام في المواد من 192 إلى 237 في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، حيث جاءت هذه الاتفاقية بالعديد من القواعد والمبادئ العامة التي تختص بحماية البيئة البحرية والتحكم في استغلال البحر ومدى الحاجة إلى تعاون كل دول العالم لتحمل عبء مكافحة هذا التلوث ووضع الرقابة الفعالة للوقاية منه.

إن ظاهرة التعاون الإقليمي والتي يسميها البعض القانون الدولي للجوار تشكل الإطار الأساسي لحماية بعض الأوساط البيئية خاصة البحار الإقليمية مثل البحر الأبيض المتوسط، ويشكل حماية بيئة البحر المتوسط موضوعاً أساسياً لأهميته الاقتصادية والتجارية مما جعله محط أنظار الجميع، فهو

كذلك من المواضيع المهمة التي تفرض نفسها على الواقع ويرجع ذلك إلى هشاشة بيئته وتعرضه للضغط الديمغرافي والصناعي، نتيجة تمركز عدد هائل من السكان على الشريط الساحلي جعله أيضا مصب النفايات والتصريفات المختلفة، وأصبح مهددا بخطر الموت مما أدى إلى زيادة الوعي بضرورة حماية البيئة البحرية للمتوسط في وقت مبكر من جانب المجتمع الدولي.

إن السبب الرئيسي لاختيار هذا الموضوع يكمن في الجوانب العملية لهذا الأخير، من حيث إبراز الأحكام والمبادئ العامة المسيطرة على التلوث في إطار اتفاقية قانون البحار 1982، والتعمق أكثر في هذه الاتفاقية الشاملة في جزئها الثاني عشر، كون حماية البيئة البحرية أصبحت انشغالا كبيرا يهم جميع الدول المتقدمة والنامية وكذلك لتحديد السبل والبدائل التي من شأنها ضمان تسيير البيئة البحرية تسييرا رشيدا ومحكماً، وكون بيئة البحر الأبيض المتوسط أكثر تأثراً بالملوثات البحرية التي تطرح فيه أصبحت بيئة هشة ذات تركيبة مقلقة من مختلف مصادر التلوث البحري والتدهور الساحلي، لذلك يقع علينا واجب العمل بكل الوسائل والآليات القانونية المتاحة لحماية هذه البيئة وصياغة أنظمة ومعايير دولية بالنظر لتعدد أبعاد آفة التلوث، وإلى التمييز بين المعايير القانونية الإقليمية وتطبيقاتها بدراسة اتفاقية برشلونة 1976 والبروتوكولات الملحقة بها الخاصة ببيئة البحر الأبيض المتوسط فيما يخص مصادر تلوثه والقانون الدولي الشامل بدراسة اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 التي تعتبر اتفاقية شاملة لحماية البيئة البحرية من مصادر التلوث المتعددة.

وبالنظر لما تم تقديمه تتجلى أهمية بحث موضوع الحماية الدولية للبيئة البحرية بوجه عام وبيئة البحر الأبيض المتوسط بوجه خاص، في الأهمية الاستثنائية التي يوليها المجتمع الدولي لهذا الموضوع للسيطرة على الملوثات البحرية التي باتت تهدد الحياة البحرية بالفناء، ومع ازدياد أهمية البيئة البحرية وتعدد مصادر تلوثها وارتباطها بعوامل الاستكشاف والاستغلال، وكذلك اهتمام فقهاء القانون بالموضوع في الآونة الأخيرة وعلى جميع المستويات لذلك كله، فموضوع حماية البيئة البحرية من الملوثات في التشريعات الدولية والإقليمية جدير بالاهتمام وتسليط الضوء عليه لإثرائه بالدراسة والتحليل وإبراز جوانب القوة والضعف في تلك التشريعات.

كما أن حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها تعتبر مسألة بالغة الأهمية، لما لها من تأثير على التنمية والرفاهية لكل شعوب العالم، ومما يزيد من أهمية هذا البحث تناوله مشكلة ملوثات البحر الأبيض المتوسط والخطر المحدق بالدول المطلة عليه، نظراً لأن هذا الأخير هو بحر شبه مغلق ولا

تتجدد مياهه إلا بشكل بطيء، فضلا عن سرعة تأثر بيئته بعوامل التلوث المختلفة ويرجع هذا لهشاشة بيئته، مما دفع المجتمع الأورومتوسطية بوضع تنظيم إقليمي لإصلاح ما أحدثه الإنسان نتيجة عبثه وإفساده بتلك البيئة واستغلالها استغلالا جائرا، كما تكمن الأهمية في ضرورة حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية الأكثر عرضة للتلوث وفي كيفية المحافظة على البيئة دون كبح زمام التنمية الاقتصادية في منطقة تشهد تفاوت كبير بين دول الجنوب التي تعاني مشاكل التنمية، ودول الشمال التي تعرف تقدم اقتصادي وتكنولوجي كبير، فصعوبة التوفيق بين المصالح الاقتصادية للدول وبين المحافظة على البيئة وحمايتها يشكل خلفية للجدل بشأن تعزيز حماية البيئة.

وتكمن الأهمية الأخرى لهذه الدراسة في كونها تعالج موضوعا يبدو حديثا ولا يزال بكرا، ومن ثم فإن الكثير من جوانبه تبدو غامضة ومجهولة، وبالرغم من الاهتمام العلمي بمسألة التلوث البحري والذي ترجع إلى بحوث ودراسات علمية، إلا أن ذلك لم يوازيه استجابة سريعة ومشابهة على الصعيد القانوني، لقلة الدراسات القانونية في الدول العربية والأجنبية، لذا نحاول قدر المستطاع من خلال هذه دراسة البحث في هذا الموضوع مستعينين في ذلك بالدراسات السابقة التي تناولت الموضوع نفسه أملنا في أن نوفق لتقديم بحث يفتح المجال لدراسات أخرى.

حسب ما أمكننا الإطلاع عليه من أبحاث فإننا لا نكاد نعثر على دراسة مشابهة، حيث أن أغلب الدراسات التي عثرنا عليها، ذات طابع عام تقتصر في دراستها على حماية البيئة البحرية بصفة عامة ماعدا دراستين وحيدتين تناولت بالدراسة هذا الموضوع وهما:

1- دراسة ل. د. صليحة على صداقة: "النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط"، وهو عبارة عن كتاب، منشورات جامعة قان يونس، دار الكتب الوطنية، الطبعة الأولى بنغازي، 1996، حيث تناولت الكاتبة هذا الموضوع في فصلين سبقهما فصل تمهيدي وهي مقدمة لدراسة أهمية البحر الأبيض المتوسط ومشكلة التلوث وبعدها تعرضت لدراسة حماية البيئة البحرية في البحر المتوسط من مصادر التلوث جميعها، أما المسؤولية الدولية عن التلوث في البحر المتوسط في الفصل الثاني.

وتخلص هذه الدراسة إلى نتيجتين:

أ- أن البيئة البحرية في البحر المتوسط سريعة العطب.

ب- أن النظام القانوني لحماية البيئة البحرية في البحر المتوسط من التلوث يقوم على منهجين الوقائي والعلاجي.

في هذا الكتاب لم تتناول الكاتبة أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 في جزئها الثاني عشر، ولم تتعرض للمبادئ الحديثة لمكافحة التلوث البحري، وأيضاً مبدأ الإلتزام العام بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، أما فيما يخص البحر الأبيض المتوسط لم تتكلم الكاتبة عن خطة عمل البحر المتوسط في مرحلتها الثانية (المخطط الأزرق)، وفي الأخير لم تتعرض لتسوية منازعات التلوث البحري.

2- دراسة لـ.حلايمية مريم: "الحماية الدولية للبيئة البحرية (حالة البحر الأبيض المتوسط)"، وهي رسالة ماجستير في القانون العام فرع القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 2013، حيث تناولت الباحثة هذا الموضوع في ثلاث فصول في الفصل الأول المعنون بالبيئة البحرية وإشكالية التلوث البحري أما في الفصل الثاني تكلمت عن حماية البيئة البحرية من التلوث، أما دراسة حالة البحر الأبيض المتوسط فقد خصصته في الفصل الثالث، وتنتهي هذه الدراسة بخاتمة تحتوي على مجموعة من النتائج أهمها: أن دراسة حالة البحر الأبيض المتوسط تقوم على أساس التعاون الوثيق بين دول المنطقة وتطبيق قواعد ومعايير مشددة للسيطرة على مصادر التلوث كافة، لتعمق فرص التعاون فيما بينها في هذا المجال بغية التمكن من مكافحة التلوث الذي بات يهدد الحياة البحرية بخطر الفناء.

إن دراسة الطالبة كانت مختصرة فلم تتناول أحكام ومبادئ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 في جزئها الثاني عشر خاصة المادة 192 منها، أما فيما يخص البحر الأبيض المتوسط فإنها لم تفصل في البروتوكولات الملحقة باتفاقية برشلونة 1976 بل اكتفت بذكرها فقط كذلك عدم تفصيلها في خطة عمل حماية البيئة البحرية والتنمية المستدامة للمناطق الساحلية للمتوسط 1995 (المرحلة الثانية).

استنادا لأهمية موضوع الدراسة تبرز ملامح الإشكالية الأساسية التي اهتمنا إلى صياغتها على النحو الآتي:

هل استطاعت الأحكام والمبادئ التي جاءت بها اتفاقية قانون البحار 1982 والمواثيق الدولية في سد الثغرات التي تركتها أحكام اتفاقية برشلونة 1976 والبروتوكولات الملحقة بها، وإرساء قواعد المسؤولية الدولية فيما يخص بيئة المتوسط؟

ولإلمام أكثر بجوانب الموضوع ارتأينا الاستعانة بتساؤلات فرعية والمتمثلة فيما يلي:

1- كيف كانت مساهمة الأحكام والمبادئ العامة التي تنظم استغلال البحر في توفير حماية فعالة للبيئة البحرية من التلوث؟

2- وهل استطاع النظام القانوني الإقليمي (نظام برشلونة 1976 وبروتوكولاتها) توفير الحماية اللازمة والكافية لبيئة البحر الأبيض المتوسط وتحقيق أهدافه؟

3- ما هو دور خطة العمل (المخطط الأزرق) في حماية بيئة المتوسط من التلوث؟

4- وإذا كانت المسؤولية القانونية من أهم المبادئ الأساسية لأي نظام قانوني على الصعيدين الدولي والإقليمي، فهل يعتبر إعمال مبدأ المسؤولية الدولية فيما يخص البيئة البحرية آلية فعالة لإصلاح الضرر وحماية بيئة البحر المتوسط؟

للإجابة على الإشكالية اقترحنا الفرضيات التالية:

1- تولد أنشطة الإنسان المختلفة تعدد مصادر التلوث البحري.

2- تزايد التلوث البحري مع تزايد الاستغلال المفرط للبحار.

3- مشكلة التلوث البحري مشكلة عالمية تستلزم النهوض بإجراءات وحلول قانونية وتضافر الجهود.

4- اتفاقيات الأمم المتحدة وسيلة ناجحة للحد من ظاهرة التلوث البحري.

5- منطقة البحر الأبيض المتوسط منطقة بيئية فريدة من نوعها.

6- تلوث البحر الأبيض المتوسط خطر مستمر.

7- حماية البيئة البحرية وبيئة البحر الأبيض المتوسط يقتضي ضرورة تكاتف الجهود الدولية والإقليمية لإقرار تشريعات إلزامية.

8- اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها هي اتفاقية إطار لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.

9- القانون الدولي الحالي يستند على قواعد المسؤولية الدولية في التعويض عن الأضرار البيئية.

من الطبيعي أن معالجة الإشكالية المطروحة تحتاج إلى منهج أو عدة مناهج حسب طبيعة الموضوع ففي بحثنا هذا اعتمدنا منهجين اثنين أساسيين، هما **المنهج الوصفي والمنهج التحليلي** الغالبان في دراستنا وهذا راجع إلى دراسة الاتفاقيات والقوانين وتحليلها لإبراز مدى قدرتها على حماية البيئة البحرية من التلوث.

1- المنهج الوصفي: ويكمن ذلك في سرد الأحكام والمبادئ الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 الخاصة باستغلال البحار، وكذا سرد موقف الفقه والعمل الدوليين حول مبادئ حماية البيئة البحرية من التلوث، وكذلك الأحكام ومصادر التلوث الخاصة بالبحر الأبيض المتوسط في اتفاقية برشلونة 1976 وبروتوكولاتها.

2- المنهج التحليلي: وذلك لتحليل الأحكام والمبادئ الواردة في اتفاقية 1982 وفي الاتفاقية الإقليمية برشلونة 1976، مع تحليل موقف الفقه والعمل الدوليين في تأمين حماية فعالة للبيئة البحرية من التلوث كما اتبعنا المنهج التحليلي النقدي في دراسة موضوع المسؤولية الدولية عن انتهاك قواعد الحماية المقررة للبيئة البحرية من أجل بيان نوع المسؤولية الملقاة على منتهكي قواعد الحماية، وكذا من أجل تبيان التكييف القانوني لانتهاك هذه القواعد، ولتقييم مدى فعالية قواعد المسؤولية ونجاحتها في إلزام احترام قواعد الحماية وردع منتهكيها.

- كما استعنا بالمنهج الحقوقي الشكلي لعرض محتوى اتفاقية قانون البحار 1982 في جزئها الثاني عشر واتفاقية برشلونة 1976 وبروتوكولاتها الملحقة بها دون التعرض لخلفياتهما السياسية أو الاقتصادية أو غيرها، وكذلك استعنا بالمنهج الاستدلالي (الذي هو من المناهج المنطقية المشتركة) في الخاتمة للوقوف على مدى صحة النتائج المتوصل إليها. لقد اعتمدنا في دراستنا هذه على مجموعة من المراجع أهمها:

- 1- د. عبد الواحد محمد الفار، "الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث" دار النهضة العربية، القاهرة، 1985.
- 2- د. صلاح الدين عامر، "القانون الدولي الجديد للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989.
- 3- د. صلاح محمد هاشم، "المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1991.
- 4- د. أحمد عبد الكريم سلامة، "قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية" مطابع الملك فهد، الرياض، 1997.
- 5- د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، "حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية" دار المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2006.
- 6- د. واعي جمال، "الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث"، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2009-2010.
- 7- د. صباح العشوي، "المسؤولية الدولية عن حماية البيئة البحرية"، دار الخلدونية للنشر والتوزيع الطبعة الأولى، الجزائر، 2010.
- 8- د. مصطفى أحمد أبو الخير، "الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار"، دار إيتراك للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة، الطبعة الأولى، 2012.
- 9- د. عبد الكريم عوض خليفة، "القانون الدولي للبحار، دراسة في ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2013.
- 10- د. بومدين طاشمة، "التنمية المستدامة وإدارة البيئة بين الواقع ومقتضيات التطور"، الناشر مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2016.

أهم الصعوبات التي اعترضتنا في هذه الدراسة تتمثل في نقص وندرة المراجع المتخصصة في هذا المجال سواء على المستوى الدولي أو الإقليمي نظرا لحدثة الموضوع لكونه يعالج موضوعاً جديداً، لم يتناوله الباحثون بإسهاب مما أدى إلى نقص الدراسات المتعلقة بنفس الموضوع على حد علمي بالإضافة إلى سعة الموضوع من حيث الحيز الزماني والمكاني الكبير وتعقده، نظرا لطابع التقني مما أدى بنا لحصر الدراسة وتحديد إطار الدراسة المكاني في البحر الأبيض المتوسط، واتخاذ كنموذج عن الدول المتوسطية حيث لاحظنا عدم اكتمال هذا الموضوع في المرحلة الثانية والذي يعتبر في

طور التكوين فكل هذه العوامل فرضت صعوبات كبيرة على إتمام بحثنا، ولهذا فإن العمل الحالي يعتبر لبنة أولية تفتح المجال والبحث والتعمق مستقبلا.

انطلاقا من هذه المعطيات حاولنا الإحاطة بمختلف جوانب موضوع محل الدراسة، وارتأينا أولا أن نعتمد على خطة ثنائية قسمناها إلى بابين :

حيث تناول **الباب الأول** المبادئ والأحكام التفصيلية للسيطرة على الملوثات البحرية طبقا لاتفاقية قانون البحار 1982، تحت عنوان **الأساس القانوني للسيطرة على الملوثات البحرية**، وقسم إلى فصلين حيث يحتوي **الفصل الأول** على **المبادئ القانونية لحماية البيئة البحرية** الذي تناول مبحثين حيث عالجنا هذا الموضوع وتعرضنا للمفهوم البيئة البحرية والتلوث ومبادئ حمايتها في المبحث الاول الذي يحتوي على مطلبين فيهما فرعين، أما المبحث الثاني فتعرضنا لمبدأ الالتزام العام لحماية البيئة البحرية من التلوث وأيضا يحتوي على مطلبين فيهما فرعين، أما **الفصل الثاني** فيحتوي على **الأحكام التفصيلية للملوثات البحرية**، فيه مبحثين ففي المبحث الاول خصص لمصادر ملوثات البيئة البحرية يقسم إلى مطلبين فيهما فرعين، أما المبحث الثاني فخصص لحماية البيئة البحرية من مصادر التلوث البحري قسم هو أيضا إلى مطلبين فيها فرعين.

أما **الباب الثاني** فجاء تحت عنوان **النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في المتوسط** ويتفرع منه فصلين، إذ جاء في **الفصل الأول** حماية بيئة البحر المتوسط من مصادر التلوث تحت عنوان **مراحل حماية بيئة البحر المتوسط من التلوث**، الذي قسم إلى مبحثين ففي المبحث الاول تطرقنا إلى أهمية البحر الأبيض المتوسط ونظام اتفاقية برشلونة 1976 الذي قسم هو بدوره إلى مطلبين فيهما فرعين، أما المبحث الثاني فتعرضنا لحماية بيئة البحر المتوسط من مصادر التلوث الذي يحتوي على مطلبين فيهما فرعين، أما **الفصل الثاني** فتكلمنا فيه عن **فعالية نظام المسؤولية الدولية في حماية بيئة البحر المتوسط من التلوث**، وذلك لنبين الجهود التي سعى إليها المجتمع الدولي لغرض توفير حماية قانونية للبيئة البحرية على كافة المستويات الوطنية والإقليمية والعالمية ففي المبحث الاول تطرقنا فيه إلى تطور مفهوم المسؤولية الدولية وأساس قيامها فيه مطلبين فيهما فرعين، أما في المبحث الثاني فتكلمنا فيه عن المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية وطرق تسويتها الذي قسم إلى مطلبين فيهما فرعين.

حيث تعرضنا في هذا الباب للحماية القانونية لبيئة البحر الأبيض المتوسط حسب قواعد القانون الدولي من خلال إبراز أهمية التعاون الإقليمي وأبعاده الإيجابية فيما بين دوله للمحافظة على سلامة بيئته من مخاطر التلوث، معتمدين بذلك على اتفاقية برشلونة الإقليمية لعام 1976 والبروتوكولات الملحقة بها وكذلك تطرقنا إلى دراسة قواعد المسؤولية الدولية عن الإضرار ببيئة البحر المتوسط وأنهينا دراستنا بخاتمة أسردنا فيها جملة من الاستنتاجات والاقتراحات التي تم التوصل إليها من خلال رحلتنا البحثية.

الباب الأول

الباب الاول

الأساس القانوني للسيطرة على الملوثات البحرية

إن القانون هو وسيلة لخدمة المجتمع الدولي، فمن الطبيعي أن يتعاون أعضائه من أجل إيجاد حلول قانونية لمواجهة ظاهرة تلوث البحار، فخلال العقود الثلاثة الأخيرة، اتسمت مختلف القواعد الدولية المتعلقة بحماية البحار من التلوث بالفراغ والضعف مما دفع الفقهاء وعلماء القانون إلى إصدار شبكة من الاتفاقيات الدولية التقنية المتخصصة والمتكاملة للسيطرة على الملوثات البحرية، تمخض عنها اتفاقية ذات طابع شمولي وهي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، التي تعتبر نهاية عملية اندماج طويلة ومعقدة لمجموعة من القواعد والأنظمة الخاصة بحماية البيئة البحرية من مختلف مصادر الملوثات، وكذلك استلهاها مجموعة من المبادئ الواردة في إعلان استوكهولم مما جعلها ذات ثراء قانوني، نظمت من خلاله جملة من الأحكام العامة التي تعد بمثابة مبادئ توجيهية ملزمة لأطرافها، ومن ثم فصلت في أحكام الحماية لمختلف أنواع الملوثات التي تطرأ على البيئة البحرية سواء كانت أنشطة آتية من البر أو من الجو أو أنشطة ناتجة عن استكشاف واستغلال البحار الخاضعة للولاية الوطنية وغيرها التي سنتناولها في المبحث الثاني.

كذلك ورد في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 إلزام عام يخص كافة أطراف المجتمع الدولي والمنظمات الدولية للعمل على حماية البيئة البحرية من أي تلوث ومن أي مصدر، ويعد هذا الالتزام من القواعد العامة الآمرة في القانون الدولي المعاصر، والذي سنتطرق إليه في المبحث الثالث، كما أسس القانون الدولي حماية البيئة البحرية من التلوث على عدة مبادئ قانونية تمت صياغتها من النصوص القانونية والاتفاقية والأعراف الدولية التي سنتعرض لها في المبحث الاول وذلك لمعرفة مدى أهمية وفعالية هذه المبادئ ونجاحها في حماية البيئة البحرية من التلوث والمحافظة عليها.

الفصل الأول: المبادئ القانونية لحماية البيئة البحرية

إن مجال البيئة البحرية مجال رحب، وذا قيمة عالية، وذلك لأهميته الحيوية، كما أنه يعد مصدر حياة مختلف الكائنات الحية وهو الأمر الذي دفع معظم الدول إلى الاهتمام والعناية بهذا المجال الحيوي، مما جعل الاهتمام بمختلف عناصر البيئة وتحقيق التوازن الإيكولوجي أمر ضرورياً لحساسية الأضرار التي تتعرض لها البيئة البحرية بفعل التلوث البحري واتساع نطاقه، نتيجة لتزايد وتيرة التطور الصناعي والتجاري والتقدم الذي شاهده البشرية في السنوات الأخيرة، وقد أولت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 اهتماماً كبيراً لحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، فقد نصت على إلزام الدول التزاماً عاماً بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، ولذلك أصبح هذا الالتزام قاعدة من القواعد العامة في القانون الدولي وخاصة القانون الدولي للبحار وهو بمثابة القواعد العامة الآمرة في القانون الدولي المعاصر الذي يلزم كافة دول المجتمع الدولي والمنظمات الدولية على حماية البيئة البحرية من أي تلوث ومن أي جهة، كما أن هذه المبادئ وردت في الاتفاقيات الدولية وأيضاً في بعض الأحكام الصادرة من القضاء الدولي، وتعتبر هذه المبادئ ضوابط يجب أن تراعى من قبل الدول وفي أي نظام قانوني عند ممارستهم أو استعمالهم لحقوقهم أو الوفاء بالتزاماتهم.

المبحث الأول: مفهوم البيئة البحرية ومبادئ حمايتها

إن التلوث ظاهرة حديثة صاحبت التطور التكنولوجي الحديث وباتت تهدد الإنسان في صحته وبيئته على السواء، فالتأثير على البيئة البحرية يقلل من قيمتها ودورها الحيوي في التوازن الإيكولوجي حيث أن البيئة البحرية تعمل على التوازن بين مختلف العناصر البيئية الأخرى، منها تحقيق التوازن المناخي الذي أصبح حديث العصر، ومن هنا جاءت أهمية البيئة البحرية لكونها مصدر حياة مختلف الكائنات الحية وكذلك هي التي تحدد مصير الإنسان والكائنات الحية على الأرض، وهو الأمر الذي دفع معظم الدول بالاهتمام والحفاظ على البيئة سليمة نظراً لتفاقم مشكل التلوث وتهديده للمجتمع الدولي بأسره وأصبح التحكم فيه أمراً صعباً، ولهذا سنتناول مفهوم البيئة البحرية والتلوث الخاص بها في المطلب الأول والمبادئ الدولية في المطلب الثاني.

المطلب الأول: مفهوم البيئة البحرية والتلوث الخاص بها

الفرع الأول: البيئة البحرية

يعتبر مصطلح البيئة البحرية من المصطلحات الحديثة نسبيًا في فقه القانون، وكان الفقه الدولي التقليدي يستعمل لفظ البحر للدلالة على مساحات الكرة الأرضية المغمورة بالماء المالح والمتصلة بعضها ببعض، ثم ظهر بعد ذلك مصطلح البيئة البحرية الذي تم التوصل إليه في أعمال الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة السادس لقانون البحار والتي عقدت في جنيف ونيويورك سنة 1978 والذي تضمن في محتواه معنى الحياة البحرية، ثم جاءت اتفاقية قانون البحار سنة 1982 وصاغت هذا المفهوم الحديث للبيئة البحرية على أنه نظام بيئي لكي يصبح علامة بارزة في فقه القانون الدولي.⁽¹⁾

إن البيئة البحرية وفقا للمفهوم المعاصر أصبح ينظر إليها على أنها ليست فقط مجرد نطاق جغرافي فحسب، بل ينظر إليها بوصفها نظاما بيئيا، تنصرف الدراسة إليه كوحدة معينة في الزمان والمكان في ضل الظروف المادية والمناخية و ماتطوي عليه من كائنات حية ، والعلاقة بين تلك الكائنات بعضها البعض وعلاقتها بالظروف المادية المحيطة بها،⁽²⁾ وبناءا على ذلك سنتعرض لبعض التعريفات البيئة البحرية وعناصرها والمجال القانوني لهذه البيئة.

أولا: المقصود بالبيئة البحرية

إن البيئة البحرية أحد الاهتمامات الحديثة في القانون الدولي، لما تتميز به من سمات خاصة ونظام بيئي متكامل يجعلها تلعب دورا مؤثرا في الحياة الإنسانية، وللتذكير فإن أغلب فقهاء القانون الدولي يستعملون كلمة بحر مرادف للفظ البيئة البحرية، لا يفرقون بين البحر ولفظ البيئة البحرية.⁽³⁾ وبذلك فالبحر في اللغة هو الماء الكثير أجاجا كان أم فراتا، فيغلب لفظ البحر على المياه المالحة

(1) د. محمد أحمد المنشاوي، "الحماية الجنائية للبيئة البحرية، دراسة مقارنة"، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005 ص29.

(2) د. عبد الهادي محمد العشري، "دراسة عن دور القانون الدولي في حماية الخليج إبان النزعات المسلحة"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997، ص21.

(3) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، "حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية"، دار المكتب الجامعي الحديث، مصر 2006، ص19.

غير أن الملوحة ليست هي وحدها الاعتبار الفريد في استخدام المصطلح، ولذلك نجد أن الكثرة سمة أخرى للبحر.⁽¹⁾

أما مصطلح البحر فهو تلك المساحات من الكرة الأرضية المغمورة بالماء المالح، أي أن البحر هو مسطحات المياه المالحة التي تجمعها وحدة متكاملة في الكرة الأرضية جمعاء، ولها نظام هيدروجغرافي واحد.⁽²⁾ كما يرى البعض أن البحر يعني مساحات المياه المالحة المتصلة بعضها ببعض اتصالاً طبيعياً حراً.⁽³⁾ أما بعض المختصين فيروا أن للبحار وظيفتان رئيسيتان: كوسيلة اتصال وكمستودع للمواد الحية وغير الحية.⁽⁴⁾

إن البيئة البحرية "Marine environment" هو الوسط الطبيعي للأحياء البحرية، والثروات الطبيعية الأخرى، وتبدو البيئة البحرية ذات أهمية جوهرية للإنسانية، ولكل الشعوب مصلحة أكيدة في حسن إدارتها، وفي أن تظل نوعيتها، ومواردها، مصونة.⁽⁵⁾

وتتكون البيئة البحرية من مياه البحار والمحيطات وقد أستقر تعريف البحار قانوناً في فقه القانون الدولي العام على أنه: "يمثل مجموع المساحات المغطاة بالمياه المالحة المتصلة ببعضها البعض اتصالاً حراً"، وبذلك يستبعد من هذا التعريف من نطاق البحار المساحات المغطاة بالمياه العذبة كالأنهار، كما يستبعد أيضاً من نطاق البحار المغلقة كبحر قزوين والبحر الميت إذ لا يتحقق فيها عنصر الاتصال بينها وبين المساحات المائية الأخرى.⁽⁶⁾

لقد تم التوصل إلى أن مصطلح البيئة البحرية في الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار المنعقد في جنيف بسويسرا ونيويورك 1978 والذي يتضمن في محتواه معنى الحياة البحرية

(1) د. محمد طلعت الغنيمي، "الوسيط في قانون السلام، القانون الدولي العام أو قانون الأمم المتحدة، زمن السلم" منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 1982، ص 693.

(2) د. محمد طلعت الغنيمي، "الأحكام العامة في قانون الأمم، قانون السلم"، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر 1970، ص 842.

(3) د. محمد البشير الشافعي، "القانون الدولي العام"، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1974، ص 276.

(4) د. عمر سعد الله، "معجم في القانون الدولي"، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية، 2007 ص 101.

(5) أنظر ديباجة اتفاقية لندن المبرمة عام 1972م المتعلقة بمنع التلوث البحري بإغراق المواد والنفايات الضارة وغيرها.

(6) المستشار، أحمد محمود الجمل، "حماية البيئة البحرية من التلوث"، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 1998 ص 22.

وبما تعنيه من كافة صور الكائنات الحية الحيوانية والنباتية، التي تعيش في البحار، بالإضافة إلى مياه هذه البحار، قيعانها وباطن تربتها بما تحتويه من ثروات طبيعية.⁽¹⁾

كما عرفت مبادئ مونتريال التوجيهية 1985 بأنها: "المنطقة البحرية التي تمتد في حالة مجاري المياه إلى حدود المياه العذبة بما في ذلك مناطق تداخل أمواج المد، وممرات المياه المالحة." غير أن هذا التعريف يشتمل على نطاق المكاني للبيئة دون أن يتناولها من منظور البيئي.⁽²⁾ كما عرفت البيئة البحرية: "بأنها الوسط البحري يعنى بدراسة الحياة البحرية والشواطئ والطيور البحرية وحركات الأمواج والمد والجزر وغير ذلك من العوامل المؤثرة على مياه المحيطات والبحار وعلى حياة الكائنات التي تعيش فيها."⁽³⁾ إن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 اعتبرت البيئة البحرية نظام بيئي ينصرف إلى الوسط البيئي البحري بكل ما يحتويه من كائنات حية في ظل الظروف المادية والمناخية، وكذلك العلاقات بين تلك الكائنات وعلاقتها بالظروف المادية المحيطة بها.⁽⁴⁾

وعلى ضوء ذلك فالبيئة البحرية تعني: "مسطحات الماء المالح المتصلة ببعضها اتصالاً حراً طبيعياً وقاعها وباطن تربتها، وبما تحتويه من كائنات حية حيوانية ونباتية، وثرورات طبيعية تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية، وباعتبارها نظاماً بيئياً متكاملاً."⁽⁵⁾ يمكن القول أن مثل هذا التعريف هو أقرب للوضوح لأنه يتفق مع ما ورد في القرآن الكريم من دلالة على البحر بأنه الرقعة المائية الواسعة والتي سخرها الله سبحانه وتعالى تجلت قدرته لمنفعة البشر بقوله تعالى: "الله الذي سخر لكم البحر لتجري الفلك فيه بأمره ولتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون"، فالتسخير، والبحث، والابتغاء من فضل الله تتم وفق عوامل تؤثر وتتأثر بالإنسان في عرض البحر على النحو يتفق مع معاني البيئة البحرية.⁽⁶⁾

(1) د. صلاح الدين عامر، "القانون الدولي الجديد للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989م، ص 465.

(2) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، "حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية"، دار المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2006، ص 24.

(3) د. محمد الصيرفي، "السياحة والبيئة"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص 10.

(4) د. صلاح الدين عامر، "القانون الدولي للبحار، لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار"، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية، 2000، ص 478.

(5) د. صلاح هاشم، "المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1991، ص 16.

(6) د. نصر الدين هونوي، "الحماية الراشدة للساحل في القانون الجزائري"، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع الجزائر، 2013، ص 293، 294.

إن المسطحات المائية تحتل 72.5% من مساحة الكرة الأرضية فيما يبلغ متوسط عمق المحيطات 3800م حيث يتواجد في المحيط الهادي أكثر المناطق عمقا في خانق ماريانا وفي المحيط الأطلسي في خانق بورتوريكو، في المحيط الهندي ببلانيت بيرسونيد، أما أعمق أجزاءه يقع تحت ما يزيد عن 11000م من سطح، وتحتل البحار والمحيطات 97% من المسطحات المائية فوق سطح الأرض،⁽¹⁾ وهي عبارة عن خزانات ضخمة مكشوفة السطح تتعرض لعوامل جوية كالحرارة، الغازات الجوية، ومن هنا تظهر أهمية البحار بالنسبة لدورات بيئية من مجمل هذه التعاريف يمكن استخلاص عناصر البيئة البحرية وأهميتها بالنسبة للتوازن البيولوجي.

ثانيا: عناصر البيئة البحرية ومانافعها

1- عناصر البيئة البحرية

إن البيئة البحرية جزء من النظام البيئي العام الذي يحيط بالإنسان، يتأثر به ويؤثر فيه، فالبيئة البحرية تشمل على ثلاث عناصر رئيسية هي:

أ-المياه البحرية: تعتبر المياه البحرية العنصر الرئيسي في البيئة البحرية عموما، فهي تحتوي على نسبة كبيرة من الأملاح الذائبة، كما تنتشع مياه البحر بكميات كبيرة من الغازات الذائبة أهمها الأوكسجين اللازم لاستمرار الحياة، كذلك فإنها تتميز بتجانس درجات حرارتها وبقابليتها لنفاذ الأشعة الشمسية مما يساعد على مد الكائنات الحية التي تعيش بها بالطاقة اللازمة للحياة.⁽²⁾

ب-الحيوانات البحرية: تضم البيئة البحرية عدد كبيرا من الحيوانات البحرية لمختلف الأنواع بداية من الحيوانات الدقيقة الوحيدة الخلية إلى الأسماك والحيتان، وكلها تعيش في مختلف مناطق البيئة البحرية، والتي يستفيد منها الإنسان في غذائه.⁽³⁾

ج-النباتات البحرية: تعتبر النباتات البحرية إحدى العناصر الهامة للحياة البحرية وتشمل الطحالب بكافة أنواعها، العوالق وهي تنمو في صور أعشاب ونباتات بحرية، على صخور شواطئ البحر، أو تنمو تحت سطح ماء البحر حتى الأعماق، أما العوالق الهامة فهي نباتات متناهية الصغر تنتشر في

(1) د. عتيق العربي الهوني، "علم البيئة البحري"، منشورات جامعة الفاتح، 2005، ص5.

(2) د. زين الدين عبد المقصود، "البيئة والإنسان، دراسة في مشكلات الإنسان مع البيئة"، منشات المعارف، 1997 ص231.

(3) د. نصر الدين هنوني، مرجع سابق، ص ص 295، 296.

مياه البحر، تبلغ نسبتها 99% من مجموع نباتات البيئة البحرية حيث تشكل هرما غذائيا ضخما للحيوانات العشبية.⁽¹⁾

2- منافع البيئة البحرية

تحدد أهمية البيئة البحرية بالنظر إلى الأهمية الحيوية لها والأهمية الاقتصادية، والإستراتيجية ويتضح ذلك من خلال التفصيل الآتي:

أ- **الأهمية الحيوية:** بسبب الاتصال الحر الطبيعي بين البحار، وسرعة التفاعل والتأثير بين أجزائها وامتدادها لتحيط باليابسة فإنها تؤثر على اليابسة والجو، وإطار نظام كوني بالغ كامل بتحقيق التوازن المناخي في البيئة البحرية، ذلك لأن درجة حرارة البحار النوعية مرتفعة،⁽²⁾ مما يجعل البحار بمثابة آلة حرارية تعمل على تنظيم درجة حرارة الأرض، إذ تمتص أكبر قدر من حرارة اليابسة على الكرة الأرضية دون تتأثر بدرجة حرارتها هي، وعندما تكون حرارة اليابسة منخفضة، فإن البحار والمحيطات تفقد قدرًا من حرارتها لتدفئة اليابسة بدون أي تأثير على حرارة البيئة البحرية بسبب حركة التيارات البحرية، ومن ثم فهي عامل توازن وتلطيف للمناخ على ظهر اليابسة،⁽³⁾ كما أنها مصدر للتخلص من غاز ثاني أكسيد الكربون، ويرجع ذلك لوجود البلاكتونات والتي تقوم بعملية التمثيل الكلوروفيلي والتي تتمثل في عملية امتصاص هذا الغاز وفي هذه العملية التنفسية تنفصل ذرات الكربون لتتحول مواد عضوية ينطلق غاز الأوكسجين الذي يذوب في الماء وتنفس به الكائنات الحية في البيئة البحرية.⁽⁴⁾

ب- **الأهمية الاقتصادية:** نظرا للقيمة الاقتصادية التي تزخر بها هذه البيئة، فإنها تبدا ذات أهمية اقتصادية بارزة للإنسان مما يجعلها جديرة بالحماية والصون،⁽⁵⁾ وتكمن هذه الأهمية في جوانب عديدة منها:

- للبيئة البحرية أهمية كبرى في توفير المياه العذبة وتحليلتها والاستفادة منها في الزراعة والشرب خصوصا وأن المياه العذبة قد أضحت شحيحة على اليابسة،⁽⁶⁾ يظهر ذلك من قوله تعالى: "وترى

(1) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص38.

(2) د. صلاح هاشم، مرجع سابق، ص20.

(3) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص25.

(4) د. صلاح هاشم، مرجع سابق، ص21

(5) د. علي سعيدان، "حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيميائية"، دار الخلدونية، الجزائر، 2008 ص88.

(6) د. نصر الدين هنوني، مرجع سابق، ص298.

الأرض هامة فإذا أنزلنا عليها الماء اهتزت وربت وأنبتت من كل زوج بهيج"،⁽¹⁾ لأن البحار هي مصدر الأمطار، فهي مصدر أساسي للزراعة وحياة الأرض، لقد بينت الآيات القرآنية عن الثروات الكائنة بالماء وسائر أماكن وجودها، وهي تنفع الإنسان ويحقق بها تطوره وتنميته، ومن أمثلة ذلك الأسماك بمختلف أنواعها واللؤلؤ والمرجان والثروات المعدنية، ومن تلك الآيات قوله تعالى: "وهو الذي سخر البحر لتأكلوا منه لحما طريا وتستخرجوا منه حلية تلبسونها".⁽²⁾ وقوله تعالى: "مرج البحر يلتقيان بينهما برزخ لا يبغيان، فبأي آلاء ربكما تكذبان، يخرج منهما اللؤلؤ والمرجان".⁽³⁾

-البيئة البحرية مصدر للطاقة لأنها تحتوى على كمية معتبرة من المخزون العالمي من النفط والغاز الطبيعي يوجد بباطن البحار والمحيطات،⁽⁴⁾ التي تعادل بتفوق الموجود منها على اليابسة، كمناجم الفحم الموجودة في أعماق مياه بريطانيا واليابان والقصدير الموجود في مياه شواطئ تايلاند وماليزيا وكمية ألماس الموجودة في مياه جنوب إفريقيا وكذلك الكبريت في قاع خليج المكسيك،⁽⁵⁾ بالإضافة إلى وجود كميات هائلة من المعادن كمخزون عالمي في قاع البحار والمحيطات مثل احتياطي عقد المنجنيز والتي تحتوي على معادن أخرى مثل النحاس، والحديد، وكذا عقد الفسفور.⁽⁶⁾

-يعتبر البحر من الوسائل القديمة والهامة للمواصلات بسبب قلة التكاليف وإمكانية نقل الحمولات الضخمة التي تعجز الوسائل الأخرى على حملها، فتعد البيئة البحرية في مجال النقل والاتصال الدولي من أفضل الطرق وأيسرها،⁽⁷⁾ القرآن الكريم أكد هذه الأهمية بقوله تعالى: "الله الذي سخر لكم البحر لتجرى فلك فيه بأمره ولتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون"،⁽⁸⁾ وقوله تعالى: "ألم تر أن الفلك تجري في البحر بنعمت الله"،⁽⁹⁾ وقوله تعالى: "وله الجوار المنشآت في البحر كالأعلام"،⁽¹⁰⁾ كما أن البحار

(1) سورة الحج، الآية 5.

(2) سورة النحل، الآية رقم 14.

(3) سورة الرحمن، الآيات رقم 19، 20، 21، 22.

(4) د. نصر الدين هنونى، مرجع سابق، ص 298.

(5) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 26.

(6) المستشار إبراهيم الدغمة، "أحكام القانون الدولي لقاع البحار والمحيطات وباطن الأرض خارج حدود الولاية الوطنية"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص 12.

(7) د. نصر الدين هنونى، مرجع سابق، ص 299.

(8) سورة الجاثية، آية رقم 12

(9) سورة لقمان، آية رقم 31.

(10) سورة الرحمن، آية رقم 24.

والمحيطات هي مكان للنزهة والسباحة وممارسة عدة رياضات من خلال نشاط السياحة، هذا ما يدفعنا أكثر إلى الحفاظ على هذه البيئة.⁽¹⁾

ثالثاً: التحديد القانوني للبيئة البحرية

وفقاً لقواعد قانون البحار، يمكن التمييز بين خمسة أقسام لمساحة البيئة البحرية، فضلاً عن المياه الداخلية لكل دولة.

أ- **البيئة البحرية للمياه الداخلية:** يقصد به بالمياه الداخلية أو الوطنية المياه التي توجد بأكملها داخل حدود إقليم الدولة، وتشمل الموانئ والمرافئ والمراسي،⁽²⁾ أي هي المساحات المائية الأكثر قرباً والتصاقاً بالساحل والتي تقع في الجانب المواجه لليابسة من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي،⁽³⁾ وفي هذا الجزء من البيئة البحرية يخضع لسيادة الدولة الساحلية فهي تتولى بطرقها الخاصة تنظيم ولايتها ورقابتها الإدارية والتشريعية والقضائية.⁽⁴⁾ بمعنى أن الدولة تباشر عليها حقوقاً انفرادية وممنوعة لا تشاركها فيها سلطة أو هيئة أخرى ولا يرد على ذلك قيد أو استثناء، كما أن اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 نصت على أن أقسام وأجزاء أخرى للمياه الداخلية تخضع للنظام المتبع فيها وهي الخلجان والبحار المغلقة وشبه مغلقة والتي تقع في إقليم دولة واحدة.⁽⁵⁾

ب- **البيئة البحرية للبحر الإقليمي:** ويقصد بها ذلك الجزء من مياه الملاحق لشاطئ الدولة والتي تخصصها الدولة الساحلية لسيادتها شأنها في ذلك شأن سائر إقليم الدولة البري،⁽⁶⁾ هذه المسافة البحرية لا تتجاوز 12 ميلاً بحرياً مقاسه من خطوط الأساس المقررة في المادة 3 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982. وتمارس الدولة الساحلية سيادتها على البحر الإقليمي، فلها حق وضع نظم الملاحة فيه، والنظم الجمركية والصحية، وإقامة المنشآت الخاصة بالملاحة وأعمال الإرشاد والمساعدة والإنقاذ البحري...، كما أن لها حق استغلال الموارد الطبيعية الموجودة في بحرها الإقليمي بما لا

(1) د. نصر الدين هنونى، مرجع سابق، ص 209.

(2) د. أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 24.

(3) د. إبراهيم العناني، "قانون البحار، الجزء الأول"، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985، ص 11.

(4) د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 13.

(5) المادة 8 من اتفاقية 1982.

(6) د. أحمد محمود الجمل، نفس المرجع السابق، ص 24.

يؤدي إلى إعاقة حق المرور البريء فيه.⁽¹⁾ وهذا الحق السيادي يقابله "التزام" بالحفاظ على البيئة البحرية فيمنع على الدولة الساحلية القيام بأنشطة تؤدي إلى تلويث تلك البيئة، والإخلال بتوازنها الإيكولوجي، كما أن عليها اتخاذ تدابير الملائمة لرصد الملوثات بها، ووضع المستويات والمعايير القصوى للملوثات، بالتعاون مع المنظمات الدولية المختصة ومع الدول الأخرى، منعا من الأضرار لبيئة بحرها الإقليمي، أو امتداد تأثير الملوثات إلى البيئات البحرية الأخرى،⁽²⁾ وقد اعترف الفقه الدولي ممثلاً في (فوشي، بوند، ليفور، دي لابراديل) للدول الساحلية بحق سيادي على حزام بحري ملاصق للمياه الداخلية والأرخبيلية والمعني به هو البحر الإقليمي.⁽³⁾

ج- البيئة البحرية للمنطقة المتاخمة: وهي ذلك الجزء الذي يبدأ من نهاية البحر الإقليمي ويمتد نحو البحر العالي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلاً بحري وهذا على ضوء المادة 33 من اتفاقية قانون البحار 1982، وسلطة الدولة الشاطئية على المنطقة المتاخمة أقل من تلك المقررة على بحرها الإقليمي، فمن ناحية النظر إلى الهدف من تلك السلطة هو الوقاية من الأنشطة التي تشكل إخلالاً بأنظمتها الصحية والجمركية وشؤون الصيد، ومن ناحية أخرى بالنظر إلى تلك المنطقة لا تعد أصلاً امتداداً للإقليم الوطني، فهي خارج منطقة البحر الإقليمي وتعد أساساً جزءاً من البحر العالي،⁽⁴⁾ وتلتزم كل دولة بالتعاون مع الدول الأخرى بالحفاظ على البيئة البحرية المتاخمة، واتخاذ التدابير اللازمة لمراقبة التلوث فيها ومنعه والسيطرة عليه.⁽⁵⁾

د- البيئة البحرية للمنطقة الاقتصادية الخالصة: وهي المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له، ولا تمتد مساحتها لأكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، ويعترف القانون للدولة الساحلية بحقوق سيادية على هذه المنطقة تتعلق باستغلال

(1) د. أحمد عبد الكريم سلامة، "قانون حماية البيئة، مكافحة التلوث، تنمية الموارد الطبيعية"، دار النهضة العربية القاهرة، 2003، ص 214.

(2) C.K. CHATURVEDI, "legal control of marine pollution", New Delhi, Deep and Deep publication, 1981, p69.

(3) د. على صادق أبو هيف، "القانون الدولي العام"، منشأة المعارف الإسكندرية، 1999، ص 394.

(4) د. أحمد عبد الكريم سلامة، "قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية"، مطابع الملك فهد، الرياض، 1997، ص 83.

(5) د. أحمد عبد الكريم سلامة، "قانون حماية البيئة، مكافحة التلوث، تنمية الموارد الطبيعية"، مرجع سابق، ص 215.

واستكشاف الموارد الحية المتواجدة في المياه التي تعلو قاع البحر وكذا في استغلال الموارد غير الحية والتي تكمن في قاع المنطقة الاقتصادية الخالصة.⁽¹⁾

إذا كانت فكرة تحديد تلك المنطقة ووضع نظامها قد ولدت منذ زمن، إلا أنها لم تقن ولم يعترف بها إلا في القانون الجديد للبحار لسنة 1982، وقد روعي فيها أساساً مصالح الدول النامية، تمكينا لها من تحقيق تنميتها الاقتصادية والاجتماعية، والحد من هيمنة الدول المتقدمة على تلك المنطقة والاستفادة وحدها من ثرواتها الحية والمعدنية وغيرها من الموارد الموجودة بها.⁽²⁾

وإذا كان قانون البحار يعترف للدولة الساحلية "بحقوق سيادية" لفرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحية وغير الحية للمياه التي تعلو قاع البحر وباطن أرضه، وحفظ هذه الموارد وإدارتها وإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح.⁽³⁾ ومن ثم فإن للدولة لساحلية لها أن تمارس حق الولاية فيما يتعلق بحماية المنطقة الاقتصادية الخالصة والمحافظة عليها من التلوث في ضوء الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية.⁽⁴⁾

هـ - **البيئة البحرية للجرف القاري:** ويشمل على القاع وباطن تربة البحر فيما وراء البحر الإقليمي وفي جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم الدولة البري، وحتى الطرف الخارجي للحافة القارية وإلى مسافة 200 ميل بحري مقاسه من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة،⁽⁵⁾ ومن اتفاقية قانون البحار 1982 المتفق عليه أن الحد الأقصى لامتداد الجرف القاري لأي دولة ساحلية هو 350 ميلاً بحرياً يقاس من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي،⁽⁶⁾ كما أن الدولة الساحلية تمارس حقوقاً سيادية على منطقة الجرف القاري، لأغراض استكشاف واستغلال موارده الطبيعية بالقيود المعروف قانوناً، فإن

(1) المستشار، إبراهيم الدغمة، مرجع سابق، ص135.

(2) د. رفعت عبد المجيد، "المنطقة الاقتصادية الخالصة في البحار"، رسالة دكتوراه، الشركة المتحدة للنشر، القاهرة 1982، ص19.

(3) المادة 56 الفقرة الأولى من قانون البحار 1982.

(4) المستشار، أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص26.

(5) د. سليم حداد، "التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي"، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر، بيروت الطبعة الأولى، 1994م، ص70.

(6) المادة 76 من اتفاقية قانون البحار 1982م.

عليها بالمقابل الالتزام برقابة الحالة الطبيعية للبيئة البحرية لتلك المنطقة، وتقويم أي تغيير فيها والامتناع عن القيام بأي نشاط يكون من شأنه تلويث البيئة، والسهر على صيانتها ومكافحة تلوثها.⁽¹⁾

و- **البيئة البحرية لأعالي البحار**: أعالي البحار هي جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية للدولة، أو لا تشملها المياه الأرخيلية للدولة الأرخيلية.⁽²⁾

إذا كان القانون الدولي يعترف بأن أعالي البحار مفتوحة لكل الدول ساحلية كانت أم غير ساحلية فإن لتلك الدول بالتساوي حرية ممارسة حقها في أعالي البحار، كحرية الملاحة، وحرية الصيد والبحث العلمي، والتطويق ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب، وإقامة الجزر الصناعية،⁽³⁾ إلا أنه استوجب على جميع الدول أن لا تمارس أنشطة تضر بالبيئة البحرية لأعالي البحار، وهذا التزام عام مشترك يقع على عاتق الجميع باعتبار أن البيئة البحرية هي تراث مشترك للإنسانية،⁽⁴⁾ وإذا أخل بالالتزام العام المشترك يعني هذا أن مبدأ حرية أعالي البحار سيصير سبباً في مأساة الإنسانية.⁽⁵⁾

الفرع الثاني: التلوث

التلوث ليس هو الخطر الوحيد الذي يهدد البيئة الإنسانية إلا أنه من أهم الأخطار على وجه العموم، لأنه مشكلة عابرة للحدود فهو لا يعوقه حدود جغرافية أو سياسية، حيث أصبح فيروس العصر ينتشر بسرعة مذهلة ليصيب الجميع مسبباً وباءاً لا ندري كيف نواجهه، فهو فيروس فتاك لا يميز ولا يدرك لذا فإن آثاره الضارة قد تكون طويلة الأمد ويصعب التخلص منها، وكما أهتم علماء البيئة بظاهرة التلوث وراحوا يحذرون من أخطارها، سلك علماء القانون نفس المنحى ووضعوا مفاهيم وقواعد لمكافحة ظاهرة التلوث وحماية البيئة الإنسانية.

(1) المادتين 77، و 2/79 من اتفاقية قانون البحار 1982.

(2) المادة 86 من اتفاقية قانون البحار 1982.

(3) المادة 87 من اتفاقية قانون البحار 1982.

(4) Y.Dinstein, "Oil pollution by ships and the freedom of the high sea," in j, mar, L, comm. 1971-1972 p 363.

(5) R.P.ANAND, "Development and environment", in Am, j, int, L, 20 (1980), p16.

أولاً: المقصود بالتلوث

1- تعريفه لغة

جاء في أحد المعاجم اللغوية أن التلوث يعني عدم النقاء واختلاط الشيء بغيره بما يتنافر معه ويفسده،⁽¹⁾ وهو مأخوذ من تلوث ثوبه بالطين أو تلطخ به، وتلوث الماء أو الهواء أو نحوه أي خالطته مواد غريبة ضارة،⁽²⁾ أيضا التلوث يعني وسخ الشيء أي رده خطر وجعله غير سليم أو عكرو لوث الماء إذ جعله معيبا، وهو عكس نقي أو صافي،⁽³⁾ وبذلك فإن التلوث اسم من فعل يلوث، يعني اختلاط أي شيء غريب من مكونات المادة بمادة، مما يؤثر عليها ويفسدها.⁽⁴⁾ فهو يدور حول تغيير الحالة الطبيعية للأشياء بخلطها بما ليس من ماهيتها أي بعناصر غريبة عنها فيكدرها ويضرها بما يعوقها عن أداء وظيفتها المعدة لها.⁽⁵⁾

2- تعريفه اصطلاحا

في المعاجم المتخصصة في الاصطلاحات البيئية يعرف التلوث بأنه: "أي إفساد مباشر للخصائص العضوية أو الحرارية أو البيولوجية أو الإشعاعية لأي جزء من البيئة مثلا تفريغ أو إطلاق أو إيداع نفايات أو مواد من شأنها التأثير على الاستعمال المفيد أو بمعنى آخر تسبب في احتمال الإضرار بالصحة العامة أو بسلامة الحيوانات والطيور والحشرات والسمك والموارد غير الحية والنباتات".⁽⁶⁾ يرى جانب من الفقه أن التلوث هو تغيير الوسط الطبيعي الناشئ عن فعل الإنسان،⁽⁷⁾ ويعرف التلوث على

(1) د. جبران مسعود، "الرائد معجم لغوي عصري"، دار العلم للملايين، بيروت، 1985، ص88.

(2) المعجم الوسيط، مجمع اللغة العربية، الجزء الثاني، 1986، ص878.

(3) د. خالد خليل الظاهر، "قانون حماية البيئة في الأردن"، المكتبة الوطنية، عمان، 1999، ص13.

(4) د. إبراهيم سليمان عيسى، "تلوث البيئة، المشكل والحل"، دار الكتاب الحديث، القاهرة، الطبعة الثانية، 2000 ص19.

(5) د. أحمد عبد الكريم سلامة، "قانون حماية البيئة الإسلامي مقارنا بالقوانين الوضعية"، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، 1996، ص39.

(6) د. أشرف هلال، "جرائم البيئة بين النظرية والتطبيق"، رسالة ماجستير في العلوم البيئية، الطبعة الأولى، 2005 ص67.

(7) ABDEL .AZIZ ABD ELHADY , "l'action juridique internationale cote la pollution atmosphérique", Lyon,1981, p14-15.

أنه تغيير فيزيائي أو كيميائي أو بيولوجي مميز و يؤدي إلى تأثير ضار على الهواء أو الماء أو يضر بصحة الإنسان والكائنات الحية الأخرى، وكذلك يؤدي إلى التأثير على المواد المتجددة.⁽¹⁾ وجاء في كتاب الله لفظ "الفساد" ليدل على التلوث وقد وردت تلك اللفظة في العديد من الآيات الكريمة منها: "ظهر الفساد في البر والبحر بما كسبت أيدي الناس ليذيقهم بعض الذي عملوا لعلهم يرجعون"،⁽²⁾ وكلمة الفساد هو لفظ أعم وأوسع وأشمل وفي الوقت ذاته أدق من كلمة تلوث، فمعاجم اللغة توضح أن الفساد نقيض الصلاح، والمفسد خلاف المصلح، والاستفساد خلاف الاستصلاح.⁽³⁾

3- المفهوم القانوني للتلوث

عرف المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة التلوث بأنه: "كل تغيير في تكوين أو في حالة الوسط الطبيعي، يحدث تحت تأثير المباشر أو غير المباشر للأنشطة الإنسانية، ويخل ببعض الاستعمالات أو الأنشطة التي كان من الممكن القيام بها في حالته الطبيعية".⁽⁴⁾ وقد عرف البعض التلوث بأنه "إضافة الإنسان لمواد أو طاقة إلى البيئة بكميات يمكن أن تؤدي إلى إحداث نتائج ضارة ينجم عنها إلحاق الأذى بالمواد الحية، أو بصحة الإنسان أو تعوق بعض أوجه النشاط الاقتصادي مثل الزراعة والصيد أو تؤثر على الهواء أو الأمطار أو الضباب الطبيعي والمناطق الجليدية والأنهار والبحيرات والتربة والبحار أو تعوق الاستخدامات المشروعة للبيئة، أو تقلل إمكاناتها أو أي جزء أو عنصر منها".⁽⁵⁾

كما جاء في تعريف منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية لتلوث على أنه: "قيام الإنسان مباشرة أو بطريق غير مباشر بإضافة مواد أو طاقة بصورة يترتب عليها آثار ضارة يمكن أن تعرض صحة

(1) د. معمر رتيب عبد الحافظ، "القانون الدولي للبيئة وظاهرة التلوث"، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007 ص161.

(2) من سورة الروم، الآية رقم 41.

(3) د. إبراهيم سليمان عيسى، مرجع سابق، ص21.

(4) د. عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، "دور المنظمات الدولية في حماية البيئة"، دار النهضة العربية، القاهرة 1986، ص26.

(5) د. صلاح هاشم محمد، "المسؤولية الدولية في المساس بسلامة البيئة العربية"، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة 1991، ص33.

الإنسان للخطر، أو تمس بالموارد البيولوجية أو الأنظمة البيئية على النحو يؤدي إلى التأثير على أوه الاستخدام المشروع للبيئة".⁽¹⁾

وعرفته الجمعية العامة لتأمين حوادث التلوث بأنه: "تدمير أو تشويه النقاء الطبيعي لكائنات حية أو لجمادات بفعل عوامل خارجية، منقولة عن طريق الجو أو المياه أو التربة".⁽²⁾

نخلص مما تقدم إلى أن تعريف التلوث البيئي يجب أن يشتمل على ثلاث عناصر هامة هي:

1- كل تغيير كمي أو كفي يطرأ على مكونات البيئة الحية، وغير الحية، ويقوم بالضغط عليها.

2- ينتج معظمه عن نشاطات الإنسان، إلى جانب عوامل الطبيعية أو كليهما معا.

3- أن يكون هذا التغيير أو الخلل البيئي يلحق ضرر حالاً أو في المستقبل.

وبما أن هناك ارتباط بين مختلف أنواع الملوثات، فإن التلوث المائي يعد في الوقت الراهن من أهم موضوعات التلوث نظراً لأهمية وحساسية عنصر الماء في الطبيعة، كما أن البحار أصبحت مستودعات ضخمة تضم عديد من أنواع النفايات البشرية والصناعية فضلاً عن الملوثات الكيميائية والبيولوجية، ومشكلة التلوث في البحار ازدادت حدتها من خلال انفتاح هذه الأخيرة على بعضها البعض، مما يسهل من إمكانية انتشار أنواع الملوثات على مساحات واسعة وانتقالها إلى مسافات بعيدة مع التيارات المائية.

ثانياً: أنواع التلوث

يقسم العلماء تلوث البيئة إلى عدة أنواع، استناداً إلى معايير مختلفة، حيث يقسم بالنظر إلى شدة تأثيره على البيئة المحيطة، كما يقسم استناداً إلى مصدره، وهناك تقسيم ثالث بالنظر إلى نطاق الجغرافي الذي يظهر فيه التلوث، وهذه الأنواع المختلفة للتلوث تعرض لها الفقه بالدراسة لما لها من تأثير ولما تلحقه من أضرار فادحة على البيئة والصحة الإنسانية، مع التذكير بأن ظاهرة التلوث ظاهرة عامة ومرتبطة لا تتجزأ وإن القول بوجود أنواع للتلوث البيئي لا يعني البتة وجود انفصال بين هذه الأنواع أو اختلال فيما بينها، بل على العكس من ذلك تماماً، حيث نجد التداخل بين هذه الأنواع المختلفة والترابط فيما بينها.⁽³⁾

(1) د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، مرجع سابق، ص 165.

(2) د. سمير حامد الجمال، "الحماية القانونية للبيئة"، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص 36.

(3) د. صلاح الدين عامر، "دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار"، دار النهضة العربية، القاهرة 1989، ص 718.

1- أنواع التلوث بالنظر إلى مصدره

ينقسم التلوث البيئي استناداً إلى مصدره إلى نوعين: تلوث طبيعي، تلوث صناعي

أ- **التلوث الطبيعي:** وهو التلوث الذي يكون مصدره من الظواهر الطبيعية التي تحدث من حين إلى آخر دون تدخل الإنسان،⁽¹⁾ وذلك مثل الزلازل والفيضانات والبراكين والصواعق، كما تساهم بعض الظواهر المناخية كالرياح والأمطار في إحداث بعض صور التلوث البيئي،⁽²⁾ وهذا النوع من التلوث مصادره طبيعية ومن ثم يصعب مراقبته أو التنبؤ به أو السيطرة عليه، وهو موجود منذ قديم الزمان دون أن يشكل ظاهرة مقلقة للإنسان،⁽³⁾ وحيث أن القانون لا يهتم إلا بالأفعال الصادرة عن الإنسان لذلك لا يمكن أن يكون التلوث الطبيعي محلاً للمعالجة القانونية، ولا يصلح لأن يكون جزءاً من التنظيم القانوني الدولي لحماية البيئة.⁽⁴⁾

ب- **التلوث الصناعي:** هذا التلوث الذي ينتج عن فعل الإنسان ونشاطه أثناء ممارسته لأوجه حياته المختلفة، ويوجد فيما تنفثه عوادم السيارات والمصانع، المواد المشعة، والنفايات، والمخلفات الصناعية والمنزلية والزراعية والتجارية، وفي استخداماته المتزايدة لمظاهر التقنية الحديثة ومبتكراتها المختلفة، فلا يختلف اثنان أن الأنشطة الصناعية هي المسؤولة عن ظهور مشكلة التلوث في العصر الحاضر وبلوغها هذه الدرجة الخطيرة التي تهدد حياة الإنسان وصلاحية البيئة المحيطة.⁽⁵⁾ والواقع أن الصناعات الحديثة تزيد من معدلات التلوث في الهواء والماء بما تفرزه من مواد ومركبات تصبح ملوثة للبيئة ومؤثرة على حياة الإنسان وفرص عمله واقتصاده،⁽⁶⁾ وذلك إذا توفرت لها عوامل عديدة منها:

- المنطقة المنبعثة أو التي تصرف فيها، الكمية الإجمالية لها، الفترة الزمنية التي توضع فيها في البيئة، الخصائص الفيزيائية والكيميائية والحيوية للمواد المنبعثة بجانب سمية وخطورة المواد والمركبات

(1) د. منى قاسم، "التلوث البيئي والتنمية الاقتصادية"، الهيئة المصرية للكتاب، القاهرة، 1999، ص 61.

(2) د. محمود عبد القوي زهران، "أساسيات علم البيئة وتطبيقاتها"، دار النشر للجامعات المصرية، القاهرة، 1995 ص 246.

(3) د. عبد الله الأشعل، "حماية البيئة البحرية للخليج من التلوث"، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد 36، 1980، ص 210.

(4) د. فرج صالح الهرিশ، "الحماية الجنائية للبيئة"، دار النهضة العربية، القاهرة، ط 1، 1998، ص 55.

(5) د. مصطفى كمال طلبه، "إنقاذ كوكبنا، التحديات والآمال"، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1995 ص 120.

(6) د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، مرجع سابق، ص 186.

بالنسبة للكائنات الحية والإنسان،⁽¹⁾ وهذا النوع من التلوث هو المنتشر في الوقت الحالي نتيجة للتقدم التكنولوجي وما ينتج عنه من مخلفات صناعية ضارة تلوث البيئة مما يسبب الكثير من الدمار للبيئة المحيطة بما فيها من كائنات حية وغير حية.

2- أنواع التلوث بالنظر إلى آثاره على البيئة

ليست كل صور التلوث الموجودة في البيئة خطرة على النظام البيئي أو على صحة الإنسان وسلامته كما أنها ليست على نفس درجة من الخطورة والتأثير، حيث يمكن التمييز بين ثلاث درجات للتلوث وهي:

أ- **التلوث المعقول (العادي):** هو ذلك النوع من التلوث الذي لا تكاد تخلو منه منطقة من مناطق العالم، فهو موجود بدرجات متفاوتة في المناطق الصناعية الكبرى وكذلك في الدول النامية، ويميز ذلك النوع أنه لا تصاحبه أية مشاكل بيئية رئيسية أو أضرار خطيرة على البيئة أو الصحة الإنسانية.⁽²⁾

ب- **التلوث الخطير:** هذا النوع يظهر بوضوح في الدول المتقدمة صناعياً، حيث يكثر استخدام المصادر المختلفة للطاقة والنشاط المعدني، وما ينتج عنهما من الملوثات الصناعية والمنتجات الحديثة غير القادرة على التدوير نفسها وهذا النوع من التلوث البيئي يمثل مرحلة متقدمة، تتعدى فيها كمية ونوعية الملوثات خط الأمان البيئي الحرج، وتبدأ في التأثير السلبي على العناصر البيئية الطبيعية أو البشرية بشتى أشكالها.⁽³⁾

ومن أبرز الأمثلة على ذلك النوع من التلوث، الكوارث البيئية البحرية الناتجة عن الغرق أو احتراق ناقلات النفط العملاقة وتسرب حمولاتها في مياه البيئة البحرية، كحادثة الناقله أموكواديز الشهيرة (Amoco-Cadiz) في مارس 1978، وغرق ناقله البترول الضخمة توري كاينون (Torry-Canyon) في 1967، وتحطم ناقله البترول الأمريكية أكسون فالديز (Exxon-Valdez) عام

(1) د. أحمد عبد الكريم سلامة، "التلوث النفطي وحماية البيئة البحرية"، المجلة المصرية للقانون الدولي، القاهرة العدد 45، 1989، ص 103.

(2) د. عبد الله رمضان الكندري، "التلوث الهوائي والأبعاد البيئية والاقتصادية"، مجلة العربي الكويتية، العدد 405، 1992، ص 91.

(3) د. طارق إبراهيم الدسوقي عطية، "الأمن البيئي، النظام القانوني لحماية البيئة"، دار الجامعة الجديدة، 2009 ص ص 195-196.

1989، واحتراق الناقلّة الإيرانيّة العملاقة خرج 5 قبالة السواحل المغربيّة عام 1989.⁽¹⁾ بالإضافة إلى ذلك وفيما وصف بأنه "أسوأ كارثة في التاريخ" حادثّة تسرب غاز الميثيل من مصنع لإنتاج المبيدات الحشريّة في مدينة بوبال (Bohpal) الهنديّة في ديسمبر عام 1984، مما أدى إلى وفاة ألفين وخمسمائة شخص وإصابة أكثر من مائة ألف شخص بأمراض فتاكة، بجانب الخسائر الفادحة في الحيوانات والمحاصيل الزراعيّة،⁽²⁾ وغير ذلك من الكوارث الزراعيّة التي صارت أمرا مألوفا في حياتنا المعاصرة نتيجة لكثرتها واستمرارها.

ج- التلوث المدمر: هذا النوع من التلوث يمثل أخطر درجات التلوث على الإطلاق، حيث تتعدى فيه الملوثات الحد الخطر لتصل إلى الحد المدمر، وتبعاً لذلك ينهار النظام الإيكولوجي ويصبح غير قادر على العطاء، نظراً لاختلال التوازن البيئي بشكل جذري فهناك عدم توافق بين العناصر الطبيعيّة في البيئة والمواد الملوثة السامة والخطرة.⁽³⁾ ومن أبرز الأمثلة على هذا النوع من التلوث: حادثّة تشرنوبيل سنة 1986، والتي وقعت في المفاعل النووي السوفياتي، وكان لها آثار مدمرة على البيئة العالميّة المحيطة، وكذلك ما حدث في الحرب العراقيّة على الكويت عندما قامت القوات العراقيّة بحرق آبار البترول الكويتيّة عام 1991، وسبب دماراً وأثاراً بيئيّة خطيرة في الخليج العربي.⁽⁴⁾

3- أنواع التلوث بالنظر إلى نطاقه الجغرافي

هناك نوعان من التلوث بالنظر إلى نطاقه الجغرافي هما: التلوث المحلي والتلوث العابر للحدود.

أ- التلوث المحلي: ويقصد به التلوث الذي لا تتعدى أثاره الحيز الإقليمي لمكان مصدره، دون أن تمتد أثاره إلى خارج هذا الإطار، حيث يجب أن يكون الفعل المنشئ له واقعاً من إنسان يقيم على التراب الوطني لهذه الدولة، أو كان بفعل الطبيعة عندما تقع البراكين أو الزلازل أو الفيضانات وتصيب عنصر من عناصر البيئة المحليّة، ويجب أن تكون أثار هذا التلوث والتي تكمن في الضرر الحاصل، أن يكون هذا الضرر قد نال من أحد مكونات البيئة المحليّة دون أن يمتد هذا الأثر لبيئة مجاورة تتبع دولة أخرى.⁽⁵⁾

(1) د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص 58.

(2) د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، مرجع سابق، ص 188.

(3) د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص 59.

(4) د. محمد بركات، ود. زكي الشعراوي، "حماية البيئة والاستخدامات السليمة للطاقة النوويّة"، المؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين، جمعية الاقتصاد السياسي والتشريع، القاهرة، فيفري 1992، ص 22 وما بعدها.

(5) د. أحمد محمود سعد، "استقراء لقواعد المسؤولية المدنيّة"، دار النهضة العربيّة، القاهرة، 1991، ص 66.

وهذا التلوث كثير ما نصادفه في تلوث البيئة البرية وأحيانا في البيئة المائية والبيئة الجوية، وهو يؤدي إلى تغيير الظروف الجوية التي تعيش فيها الكائنات الحية والإنسان، نتيجة زيادة الغازات والغبار ودرجة الحرارة أو الرطوبة والضغط الجوي،⁽¹⁾ ويلاحظ أنه بالرغم من أن هذا النوع من التلوث يقتصر على إقليم دولة معينة، إلا أنه قد يكون مثار اهتمام عالمي من خلال تقديم المساعدات من المنظمات الدولية، ولا سيما للدول الفقيرة التي لا يمكنها بمفردها مواجهة مصادر التلوث التي تؤثر في بيئتها.⁽²⁾

ب- التلوث العابر للحدود: وهو الذي يكون مصدره داخل إقليم دولة ما أو تحت رقابتها، ويسبب أضرار تحدث في أقاليم دول أخرى، فهو تلوث عابر للحدود الدولية، حيث عرفته اتفاقية جنيف لعام 1979 بشأن التلوث بعيد المدى بأنه: "ذلك الذي يكون مصدره العضوي موجودا كلياً أو جزئياً في منطقة تخضع للاختصاص الوطني لدولة، ويحدث أثاره الضارة في منطقة تخضع للاختصاص الوطني لدولة أخرى"،⁽³⁾ كما عرفته منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (OECD) بأنه: "أي تلوث عمدي أو غير عمدي، والذي يكون مصدره أو أصله العضوي خاضعاً أو موجوداً كلياً أو جزئياً في منطقة تخضع للاختصاص الوطني لدولة، وتكون له آثار في منطقة خاضعة للاختصاص الوطني لدولة أخرى".⁽⁴⁾

وهذا التلوث قد ينتقل من إقليم دولة إلى أخرى عبر الوسط الطبيعي كالهواء أو مياه الأنهار والبحار فطبقات الهواء فوق إقليم دولة معينة يصبح بعد عدة أيام غلاف جوي لدولة أخرى أو لعدة دول والمياه الإقليمية لدولة ما تصبح بعد فترة زمنية جزء من إقليم دولة أخرى، ومياه الأنهار تعبر إقليم دولة ما لتصل لإقليم دولة أخرى، وتنتقل الطيور والحيوانات البرية والبحرية من دولة لأخرى ومن قارة إلى قارة، ولا تعرف في حركتها قيوداً أو حدوداً.⁽⁵⁾

فهذا النوع من التلوث هو الذي يعبر عن الضرر الذي يصيب الميراث المشترك للإنسانية حيث يتطرق إلى أحد عناصره، أو بعض أثاره مما يطلق عليه العنصر الأجنبي والذي لا يخضع لسيادة الدولة فهو شكل من أشكال التلوث وكل ما يميزه عن التلوث في صورته العادية إنه يجد مصدره في

(1) د. أحمد عبد الكريم سلامة، "التلوث النفطي وحماية البيئة البحرية"، مرجع سابق، ص 104.

(2) د. سمير حامد الجمال، مرجع سابق، ص 43.

(3) د. طارق إبراهيم الدسوقي عطية، مرجع سابق، ص 195.

(4) " OECD" Council Resolution c (77) 28 Annex, introduction.

(5) د. عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، "دور المنظمات في حماية البيئة"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1986 ص 33.

أنشطة صناعية أو نووية أو فضائية أو زراعية تتم داخل إقليم دولة ولكنه ينتقل إلى أقاليم دول أخرى عبر الهواء أو الماء محدثا فيها بعض الأضرار. (1)

ثالثا: التلوث البحري

1- معنى التلوث البحري

إن التلوث البحري يشكل المانع الأساسي أمام تحقيق حلم البشرية في سد احتياجاتها من الغذاء في المستقبل، ولهذا الصدد يؤكد تقرير منظمة الأغذية والزراعة حول التلوث البحري وتأثيره على الموارد الحية، والحالة الغذائية العالمية في حاضرها ومستقبلها، (2) حيث عرفت هذه المنظمة (FAO) الوارد في وثائق مؤتمرها المنعقد في روما خلال شهر ديسمبر 1970 بأن التلوث البحري : "ينتج من إدخال الإنسان في البيئة البحرية مواد يمكن أن تسبب نتائج مؤذية كالأضرار بالثروات البيولوجية والأخطار على الصحة الإنسانية وعرقلة النشاطات البحرية، بما فيها صيد الأسماك وإفساد مزايا مياه البحر عوضاً عن استخدامها والحد من الفرص في مجالات الترفيه". (3)

إن البيئة البحرية هي أكثر أنواع البيئات التي عالجتها الاتفاقيات الدولية وكتابات الفقهاء والتعريف الذي أوردته مجموعة العمل للحكومات عن التلوث البحري، ضمن مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة الإنسانية في استكهولم عام 1972، والذي جاء فيه أن التلوث البحري هو: "إدخال الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة لمواد أو طاقة في البيئة البحرية يكون لها آثار ضارة، كالأضرار التي تلحق بالموارد الحية، أو تعرض صحة الإنسان للمخاطر، أو تعوق الأنشطة البحرية، بما فيها الصيد وإفساد خواص مياه البحر، من وجهة نظر استخدامه، والإقلال من منافعه". (4)

لقد تضمنت المادة 2/2 من اتفاقية منع التلوث من السفن لعام 1973 بأنه يقصد بالمادة الضارة: "تلك المادة التي إذا اختلطت مع مياه البحر، فإنه يعزى إليها التسبب في حدوث مخاطر لصحة الإنسان أو الإضرار بمصادر الحياة لمخلوقات البحر، والحياة البرية، أو الإضرار بخواص مياه البحر

(1) د. أحمد محمود سعد، مرجع سابق، ص 66، ود. عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، مرجع سابق، ص 29.

(2) د. عبد القادر رزيق المخادمي، "التلوث البيئي مخاطر الحاضر وتحديات المستقبل"، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، 2006، ص 47.

(3) د. صليحة علي صداقة، "النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط"، منشورات جامعة قان يونس بنغازي، الطبعة الأولى، 1996، ص 43.

(4) د. أحمد عبد الكريم سلامة، "قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية"، مرجع سابق ص 70.

أو الحيلولة دون الاستخدامات المشروعة للبحر،⁽¹⁾ لا يختلف التعريف السابق مع تعريف التلوث البحري الذي أوردته اتفاقية حماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث والمبرمة في برشلونة سنة 1976، وأيضاً مع اتفاقية الكويت لحماية البيئة البحرية للخليج العربي من التلوث لعام 1978،⁽²⁾ وكذلك ما ورد في اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 بشأن قانون البحار، حيث تقضي الفقرة الرابعة من البند 1 من المادة الأولى على أنه: "إدخال الإنسان بالبيئة البحرية بما في ذلك مصاب الأنهار وبصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تتجم عنها ويحتمل أن تتجم عنها أثراً مؤذية كتعريض موارد الحياة البحرية للأضرار، والصحة البشرية للأخطار أو إعاقة الأنشطة البحرية، بما فيها صيد الأسماك وغيرها من أوجه الاستخدام المشروع للبحار، أو الحط من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال والإقلال من الترويح"، ومن ثم تلتها المادة الأولى من الاتفاقية الإقليمية المعقدة بجدة 1982 بشأن حماية بيئة البحر الأحمر وخليج عدن،⁽³⁾

هناك تعريفات قانونية للتلوث البحري في التشريعات الوطنية منها التشريع الانجليزي الذي عرفه القانون التجاري البحري الانجليزي سنة 1994 بأنه: "أي تلوث من السفن أو أي منشآت بحرية، أو غواصات أو خطوط أنابيب في المياه البحرية الخاضعة لاختصاص المملكة المتحدة".

كما تضمن القانون 4 لسنة 1994 للتشريع المصري النص على تعريف التلوث المائي بأنه: "إدخال المواد أو الطاقة في البيئة المائية بطريقة إرادية أو غير إرادية مباشرة أو غير مباشرة ينتج عنه ضرر بالموارد الحية وغير الحية، أو يهدد صحة الإنسان، أو يعيق الأنشطة المائية بما في ذلك صيد الأسماك، والأنشطة السياحية أو يفسد صلاحية مياه البحر للاستعمال أو ينقص من التمتع بها، أو يغير من خواصها".⁽⁴⁾

والملاحظ من التعريفات السابقة أنها ترجع التلوث البحري لإرادة الإنسان المباشر أو غير المباشر دون الاعتداد بأنه قد يكون لإرادة غير الإنسان مساهمة في حدوث تلك الظاهرة لذلك يمكن تعريف التلوث البحري، بأنه كل ما يحدث تغييراً في مكونات الطبيعة البحرية، سواء كان ذلك راجعاً لأفعال

(1) د. محمد مصطفى يونس، "حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام"، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 1990، ص 204.

(2) د. معمر رتيب عبد الحافظ، مرجع سابق، ص 166.

(3) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 33.

(4) د. صلاح محمد سليمة، "تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط 1، 2007، ص 496.

الإنسان (المباشرة وغير المباشرة)، أو لأفعال الطبيعة (كالزلازل، والبراكين)، ويؤدي إلى اختلال التوازن البيئي للبحار. (1)

2- أسباب التلوث البحري

ظهر التلوث بظهور الزراعة واكتشاف الصناعة، ولكن زادت حدته مع التقدم الصناعي والتطور التكنولوجي، وبعد زيادة عدد السكان وتوسع المدن على ضفاف السواحل من أهم مسببات التغيير البيئي والإخلال الطبيعي والبيولوجي لهذا الوسط، إذ أصبحت الأرض غير قادرة على استيعاب الكم الهائل من الملوثات وأصبح البحر الملجأ أو الملاذ المفضل لدى البعض لإلقاء مخلفاتهم رغم ما تشكله من خطورة على المستوى المحلي والعالمي، فلقد أقر التقرير العالمي لبرامج البيئة للأمم المتحدة على أن كوكب الأرض يقف على مفترق الطرق، حيث أصبحت بحار العالم معرضة بالفعل لتهديد حقيقي بسبب التلوث، وتلث المخزون العالمي من الأسماك تصنف الآن في خانة المعرضة للخطر. (2) إذ أن أسباب التلوث البحري يرجع معظمها إلى عوامل بشرية وصناعية عديدة، ذات تأثيرات منها الآتية، ومنها البعيدة المدى على مكونات هذا الوسط البحري. ويمكن أن نرجع التلوث البحري إلى سببين أساسيين هما:

أ- أسباب طبيعية: إذا كانت الأخطار التي تلحق بالبيئة البحرية هي في الغالب نتيجة لفعل الإنسان المباشر أو الغير مباشر، فإن هناك من الأسباب التي تعصف بالبيئة وتصيبها مما لا دخل للإنسان فيه، والمقصود بذلك الكوارث الطبيعية التي تحدث في أجزاء متفرقة من الكرة الأرضية مثل الزلازل والبراكين والأعاصير، وغيرها من مظاهر التي تصيب البيئة البحرية بأضرار فادحة، كما أن هناك أسباب طبيعية تنشأ من مكونات البيئة الطبيعية ذاتها، كالغازات المتواجدة في الأتربة المشبعة في طبقات الجو الناتجة عن المقذوفات البركانية والحم المنصهرة، أو نتيجة العواصف والرياح وغيرها التي تنقلها عبر الهواء إلى مسافات بعيدة، إن العديد من الملوثات العالقة في الجو تساهم الأمطار في إسقاطها على البحار والمحيطات. (3)

(1) د. صليحة علي صداقة، مرجع سابق، ص44.

(2) د. سيد عاشور أحمد، "التلوث البيئي في الوطن العربي، واقعه وحلول معالجته"، الشركة الدولية للطباعة والنشر الطبعة العربية، القاهرة، 2006، ص137.

(3) د. راتب مسعود، "الإنسان والبيئة، دراسة في التربية البيئية"، دار الحامد، عمان، 2004، ص53.

كما تعمل الفيضانات العارمة على جرف التربة، كالمواد السائلة والصلبة والطيني وغيرها، تعمل على إضعاف قدرة اختراق الضوء والحرارة الكافيين لعمليات البناء الضوئي، وبعض العمليات الحيوية كالنتفس، كما يعمل الطمي العالق بطبقات المياه على الإضرار بجهاز التنفس للكائنات كالأسمك بأنواعها، فيما يؤثر على خياشيمها ويعيق تنفسها، الأمر الذي يضر بالكميات المتواجدة في المنطقة وقد يؤدي إلى موتها، أو هجرتها نهائيا من تلك المناطق، إلى جانب هذه الأسباب الطبيعية والتي يكون عادتاً ذات تأثير محدود تزول بزوال المسبب، كما أن هناك أسباب أخرى استحدثتها الإنسان تلعب دور رئيسي في إحداث التلوث البحري.

ب-أسباب مستحدثة: وهي كل الملوثات الناتجة من أنشطة الأفراد والمؤسسات ومستحدثاتها الصناعية والتكنولوجية، والتي باتت تستخدم في شتى المجالات خاصة ما تعلق الأمر بالصناعات البترولية والتنقيب في أعماق البحار، إلى جانب أساطيل النقل البحري وحركة السفن الواسعة ومخلفاتها الزيتية (ناقلات، غواصات، سفن صيد....⁽¹⁾).

إلا أن الصرف الصحي يعد من أهم أسباب التلوث الذي يزداد خطورة بزيادة السكانية، خاصة على البيئة الساحلية، حيث تعاني الدول النامية مثل الجزائر من مشكلة صرف المياه المستعملة مباشرة في البحر دون معالجته على طول السواحل، لأن الجزائر لازلت قدرتها في مجال التطهير والتنقية ضعيفة، نظر لأعباء إنشاء محطات التنقية وتكاليف إصلاحها في حالة عطب،⁽²⁾ كما تستعمل المؤسسات الصناعية مياه البحر لإتمام عملياتها الإنتاجية أين تعود محملة بكل أنواع الملوثات والعناصر السامة (التبريد وتوليد الكهرباء ومحطات التنقية ومصانع مواد المنظفة...) والتي ترمى بمخلفاتها في المجاري المائية لتشكل وسط ملائم لتفاعلات بعض العناصر الملوثة.⁽³⁾

لقد ازدادت سرعة تطور والتقدم في النصف الأخير من القرن العشرين بصورة كبيرة في مختلف مجالات العلم والتكنولوجيا، ودخل التغيير والتعديل في ميادين بالغة الخطورة والحساسية لم يسبق لها مثيل من قبل، وهكذا أصبح تلويث البيئة البحرية من سمات الظاهرة المتنامية في السنوات الأخيرة وبات من الضروري إيجاد الحلول القانونية الملائمة لتلك الظاهر.⁽⁴⁾

(1) د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، مرجع سابق، ص 175.

(2) د. نصر الدين هنوني، مرجع سابق، ص 315.

(3) المرجع السابق، ص 316.

(4) المرجع السابق، ص 318.

المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية في إطار المبادئ الدولية

إن أي أساس أو سند شرعي لأي نظام قانوني يتجلى في عدة مبادئ رئيسية تقوم عليها العلاقات بين الدول عموماً، ويمكن أن نسترشد بها في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث، تلك المبادئ تمت صياغتها من النصوص والاتفاقيات والأعراف الدولية، ويمكن تقسيم هذه المبادئ إلى مبادئ تقليدية وهي المتعارف عليها في النظم القانونية الداخلية لدول أعضاء المجتمع الدولي، والتي تلقى استحسان الضمير العالمي لها، لما تحمله من اعتبارات العدالة وحسن الجوار والتوفيق بين المصلحة الخاصة لكل دولة ومصلحة المجتمع الدولي، والتقسيم الثاني للمبادئ يتمثل في مبادئ خاصة أو حديثة وبسبب تطور العلاقات الدولية والتقدم العلمي والتكنولوجي، أصبح من الضروري الأخذ بها في حل القضايا البيئية، إذ لا بد من وجود قواعد خاصة لتنظيم السلوك الدولي في مجال البيئة البحرية.

الفرع الأول: المبادئ الدولية التقليدية

إن هذه المبادئ تندرج في نطاق المبادئ العامة للقانون، فهي قواعد رئيسية تقوم عليها القوانين الداخلية وتشمل كافة النظم القانونية.

أولاً: مبدأ حسن النية

إن مبدأ حسن النية ولو أنه يندرج في نطاق المبادئ العامة للقانون فهو يكتسب أهمية خاصة في مجال البيئة، فهذا المبدأ يقضي: "بأن لا يسئ صاحب الحق استخدام حقه، فلا يستخدمه على نحو تتجاوز فيه مضاره الاجتماعية المصالح المشروعة لصاحب الحق تجاوزاً لا مبرر له".⁽¹⁾ لذلك يعد مبدأ حسن النية من أهم أعمدة العلاقات الدولية باعتباره شرطاً أساسياً لتوفر الثقة والأمن القانوني، وعلى أساس أن استبعاد سوء النية عند الوفاء بالالتزامات الدولية يعتبر لازماً لوجود علاقات قانونية ثابتة ومستقرة.⁽²⁾

ذلك أن تنفيذ الالتزامات الدولية يجب أن يكون بحسن نية فتعاون الدول فيما بينها يكون بحسن نية لتحقيق الاستخدام الأمثل للموارد الطبيعية وللمنع التأثيرات البيئية الضارة العابرة للحدود أو

(1) د. محمد طلعت الغنيمي، "الوسيط في قانون السلام"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1982، ص472.

(2) د. أحمد محمد أبو الوفا، "القانون الدولي للبحار، على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية، وسلوك الدولة واتفاقية 1982"، ط1، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989، ص43.

تخفيفها،⁽¹⁾ مما يحتم على الدول الوفاء بالتزاماتها الدولية بحسن نية، وضرورة التعاون حسب إعلان ريو عام 1992 والمشاركة في تفعيل مبادئ القانون الدولي في مجال التنمية المستدامة.⁽²⁾

إن مبدأ حسن النية يحقق مزايا منها:

أ- يواجه مراوغات الدول في أدائها لإلتزاماتها.

ب- يترتب على العمل بمبدأ حسن النية التحقق من مشروعية ممارسة الاختصاصات، والتوازن الواجب تحققه بين جميع الأطراف.

ج- انتقالاً من التعميم إلى التخصيص فإن الأخذ بمبدأ حسن النية يترتب عليه الحد من إطلاق السلطة التقديرية للدول، فممارسة السلطة التقديرية المعترف بها للدول يجب أن لا تتم بشكل تعسفي، وأن حسن النية يتدخل في هذا المجال للتحقق من مشروعية هذا الاختصاص، حيث يؤدي إلى البحث عن نية الدول ودوافعها لإتباع سلوك معين.⁽³⁾

د- كما أن تنفيذ هذا المبدأ يكون بالامتناع عن إلحاق الضرر بالدول الأخرى (سلوك سلبي) وإما بالتصدي لأي فعل يلحق الضرر بالغير (سلوك إيجابي) أي القيام بفعل أو الامتناع عنه.

وقد تناولت العديد من النصوص والممارسات الدولية التي تؤكد الأخذ بمبدأ حسن النية في مجال الحماية الدولية للبيئة ومنها البيئة البحرية، إضافة إلى ما ورد في ميثاق الأمم المتحدة،⁽⁴⁾ واتفاقية فيينا للمعاهدات،⁽⁵⁾ جاء مبدأ حسن النية في معاهدة حظر وضع الأسلحة النووية وغيرها من أسلحة الدمار الشامل بقاع البحار والمحيطات وفي باطن أرضها سنة 1971 في مادتها الخامسة التي تنص على أن: "تتعهد الدول الأطراف بمواصلة التفاوض بحسن نية فيما يتعلق بالتدابير الأخرى في ميدان نزع السلاح للحيلولة دون حدوث سباق تسلح في قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها".⁽⁶⁾

(1) سلافه طارق عبد الكريم شعلان، "الحماية الدولية للبيئة من ظاهرة الاحتباس الحراري"، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت، 2010، ص153.

(2) رياض صالح أبو العطا، "حماية البيئة في ضوء القانون الدولي"، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2000، ص110.

(3) د. مصطفى سلامة حسين، ود. مدوس فلاح الرشيد، "القانون الدولي للبيئة، دراسة للقواعد العامة وأهم الاتفاقيات الدولية"، لجنة التأليف والتعريب والنشر، ط1، الكويت، 2007، ص ص301، 302.

(4) تنص المادة 2/2 من هذا الميثاق على أنه: "لكي يكفل أعضاء المنظمة لأنفسهم جميعاً الحقوق والمزايا المترتبة على صفة العضوية يقومون بحسن نية بالالتزام التي أخذوها على أنفسهم في هذا الميثاق".

(5) المادة 26 من اتفاقية فيينا للمعاهدات التي تنص على أن: "كل معاهدة نافذة تكون ملزمة لأطرافها وعليهم تنفيذها بحسن نية".

(6) الأمم المتحدة، وقائع نزع السلاح، إدارة شؤون نزع السلاح، نيويورك، 1990، ص7.

تضمنت المادة 4/157 من اتفاقية قانون البحار 1982، والتي نصت: "على جميع أعضاء السلطة الوفاء بحسن النية بالالتزامات التي اضطلوعوا بها من أجل ضمان تمتعهم جميعاً بالحقوق والفوائد الناجمة عن العضوية"، كما أشارت المادة (300) من الاتفاقية ذاتها إلى المبدأ، بنصها على أن: "تفي الدول الأطراف بحسن نية بالالتزامات التي تتحملها بموجب هذه الاتفاقية.."، مما سبق يتضح أن الدول أثناء قيامها بممارسة أنشطتها المختلفة ينبغي أن يكون ذلك وفقاً لمبدأ حسن النية القائم على الثقة المتبادلة في التعامل، غير أنه في حالة عدم قيام دولة ما بممارسة أي نشاط ونتج عن ذلك حدوث ضرر بالغ بدولة أخرى فيمكن القول، بأن الأنشطة ليست هي وحدها التي قد تسبب أضرار وخاصة خارج حدود الولاية الإقليمية، بل أن عدم القيام بنشاط ما قد يؤدي إلى حدوث أضرار.⁽¹⁾

ثانياً: مبدأ حسن الجوار

يرى بعض الفقهاء أن ثمة قواعد دولية للتعايش السلمي وهي جزءاً من القانون الدولي العرفي يجد فيها القانون الدولي للبيئة تطبيقاته من ذلك مبدأ حسن الجوار، إذ يؤكد هذا الاتجاه على أن هذا المبدأ يهدف إلى تحقيق التوازن بين مصالح الدول المتجاورة، دون أن يؤدي إلى إلحاق الضرر بإقليم الدولة الجارة لما تمارسه الدول من أنشطة فوق أقاليمها،⁽²⁾ ويؤكد الفقهاء المؤيدين لذلك الاتجاه على حقيقة أن الهدف من تلك المجموعة من القواعد هو التوصل إلى تحقيق التوازن بين مصالح الدول المتجاورة وخاصة فيما يتعلق بحقوقهم فوق أقاليم دولهم على النحو الذي لا يؤدي إلى إلحاق الضرر بإقليم دولة نتيجة لبعض أوجه النشاط التي تجري مباشرتها فوق إقليم دولة مجاورة.⁽³⁾

ومبدأ حسن الجوار هو أحد المبادئ الأساسية للعلاقات الدولية ويقصد به قانونياً أن تراعى الدول حيث تمارس سيادتها واختصاصها على إقليمها أن لا يترتب على ما تجريه من أنشطة أية خسائر جسيمة على إقليم دولة أخرى مجاورة،⁽⁴⁾ إذ أن قواعد القانون الدولي الخاصة بالجوار تستند أساساً إلى العرف الدولي إذا تواترت الدول على تطبيقه في علاقاتها بعضها البعض، واعتقدت بالزام

(1) صليحة على صداقة، مرجع سابق، ص 58.

(2) د. علي عدنان الفيل، "المنهجية التشريعية في حماية البيئة، دراسة مقارنة"، ط 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع الأردن، 2012، ص 179.

(3) د. محسن أفكرين، "القانون الدولي للبيئة"، دار النهضة العربية، ط 1، القاهرة، 2006، ص 193.

(4) د. محمد صلاح هاشم، "المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية"، شركة سعيد للنشر والطباعة القاهرة، 1991، ص 172.

هذه القواعد وتوج هذا الاعتقاد بما جاء في ديباجة الأمم المتحدة، إذ تعهدت شعوب الأمم المتحدة :
"أن يعيشوا معاً في سلام وحسن الجوار".⁽¹⁾

ومن النصوص الدولية الهامة التي أشارت وأكدت مبدأ حسن الجوار منها:

نص المبدأ (21) من إعلان البيئة استكهولم 1972 والذي قرر وفقاً لميثاق الأمم المتحدة ومبادئ القانون الدولي: "للدول حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملاً بسياساتها البيئية وعليها واجب العمل بحيث لا تسبب هذه الأنشطة المباشرة فوق إقليمها أو تحت ولايتها أية أضرار بالبيئة في أقاليم الدول الأخرى أو في الأقاليم التي لا تخضع لأية ولاية وطنية".⁽²⁾ لذا لم يتردد واضعو إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية لعام 1992 في الإشارة إلى هذا المبدأ، فإذا كانت الدول طبقاً لهذا الإعلان تملك وفقاً لميثاق الأمم المتحدة ومبادئ القانون الدولي، الحق السيادي في استغلال مواردها وفقاً لسياساتها البيئية والإنمائية، فإنها: "مسؤولة عن ضمان أن لا تتسبب النشاطات التي تدخل في نطاق ولايتها أضراراً لبيئة دولة أخرى أو لمناطق واقعة خارج حدود ولايتها الإقليمية".⁽³⁾

مما تقدم نرى بأن مبدأ حسن الجوار هو أحد العناصر والمحاور الرئيسية والأساسية التي تساهم في حل ومواجهة المشاكل القانونية لاسيما تلك المتعلقة بتلوث البيئة، وقد وضع هذا المبدأ كأساس قانوني من حيث قوته كمبدأ من مبادئ القانون الدولي المعاصر وهذه خاصية تتعلق بالتطور التدريجي لنظام المسؤولية الدولية عن الأفعال الضارة التي لا يمنعها القانون الدولي، لكن مع أن مبدأ حسن الجوار من المبادئ التي باتت تلقى قبولا واسع النطاق في مجال تأسيس الالتزامات الدولية عن الأضرار المترتبة عن النشاطات التي تقوم بها الدول على أقاليمها،⁽⁴⁾ إلا أن هذا المبدأ لا يمكن الاستناد عليه في كل الحالات، فهو يطبق في حالة الأضرار التي تصيب جيران الدولة نتيجة للتلوث الصادر عن أنشطة تقوم بها في المناطق البحرية التي تدخل في نطاق سيادتها أو ولايتها، بينما يصعب تطبيق هذا المبدأ بالنسبة لدولة أخرى بعيدة عنها تضررت من آثار التلوث نتيجة لتسربه إليها بفعل التيار، كالتلوث الناتج عن أنشطة تتم في أعالي البحار.

(1) د. فاضل سمير محمد، "المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن استخدام الطاقة النووية وقت السلم"، عالم الكتب، 1976، ص 206.

(2) د. محسن أفكيرين، مرجع سابق، ص 196.

(3) د. مصطفى سلامة حسين، ود. مدوس فلاح الرشيدى، مرجع سابق، ص 305.

(4) Dupuy, p, "la responsabilité internationale des états pour les dommages causés par les activités technologiques et industrielles", paris, 1974, p66.

قد يقال أن مبدأ حسن الجوار يمكن أن يكون فكرة نسبية في مجال البيئة البحرية، ذلك لأنه نتيجة للوحدة الطبيعية للبحار، فإن ما يقع في أية منطقة قد يؤثر تأثيراً ضاراً على المناطق التي تدخل في نطاق السيادة أو الولاية للدول الأخرى، وهذا يحدث بسبب جريان المياه بين المناطق الدول الساحلية المتباعدة، ومن ثم فإن حالة الجوار قائمة في البيئة البحرية بصفة عامة ومطلقة دون ما حاجة إلى وجود اتصال إقليمي أو جوار جغرافي بين دول ذات حدود مشتركة.⁽¹⁾

ثالثاً: مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق

عرفت الأنظمة القانونية الداخلية تحولا عن الأفكار القانونية التقليدية التي كانت تنظر إلى فكرة الحق بصفة عامة، وإلى حق الملكية بوجه خاص بوصفه من الأفكار المطلقة التي لا يرد عليها قيد أو حد بحيث اتجهت إلى تقرير وجوب استعمال الحق من أجل مصالح جديدة ومشروعة.⁽²⁾ إن إعمال عدم التعسف في استعمال الحق، حيث: "ينصب على طريق ممارسة الحق بعيداً عن شروطه الموضوعية فهي تفترض حدود الموضوعية، لكن صاحبه مارسه بصورة تعسفية"،⁽³⁾ إن هذا المبدأ يهدف إلى عدم ممارسة الدول لحقوق مقرر لها بطريقة تفضي إلى إلحاق بضرر بدولة أخرى فالتعسف في استعمال الحق يفترض: "أن يستخدم صاحب الحق سلطة من السلطات المخولة له بواسطة القانون بطريقة ينتج عنها ضرر للغير".⁽⁴⁾

كما ذهب الفقيه (لو ترياخت) إلى القول بأن مبدأ التعسف في استعمال الحق، مبدأ مرن وضع ليناسب الحالات المختلفة التي تؤدي إلى ظلم الآخرين من استعمال المطلق للحقوق، ويجب أن يترك للقضاء تحديد الحالات التي يعد فيها الشخص قد أساء استعمال حقوقه، فتحديد النقطة التي يصل عندها ممارسة الحق القانوني إلى تعسف في استعمال الحق موضوع لا يمكن أن تتضمنه قاعدة تشريعية مجردة، إنما يحدده القضاء فهو يرسم الخط الفاصل في كل حالة على حدى.⁽⁵⁾

(1) د. عبد الواحد محمد الفار، "الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985، ص 67.

(2) د. محسن أفكيرين، مرجع سابق، ص 197.

(3) د. جويلي سعيد سالم، "مبدأ التعسف في استعمال الحق في القانون الدولي العام"، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985، ص ص 222، 223.

(4) د. غانم محمد حافظ، "المسؤولية الدولية"، معهد الدراسات العربية، القاهرة، 1962، ص 870.

(5) د. عشوش أحمد عبد الحميد، "النظام القانوني للاتفاقيات البترولية في البلاد العربية"، الشركة المتحدة للنشر والتوزيع، القاهرة، 1975، ص 753.

ما أوضح القاضي الفاريز في قضية المصايد النرويجية في الحكم الصادر في 18/12/1951 بقوله: "التحديد النرويجي للمياه الإقليمية ليس مخالفا للقانون الدولي لأنه معقول ولا ينطوي على أي انتهاك للحقوق المكتسبة للدول الأخرى، ولا يضر بالمصالح العامة ولا يشكل تعسفا في استعمال الحق".⁽¹⁾ ويرتكز هذا المبدأ على أن الحقوق ليست فقط محدودة في مضمونها ومداهها بل في استعمالها بغية تحقيق هدف معين، ويكون هناك تعسف في استعمال الحق إذا استعملت بغية الإضرار بالغير،⁽²⁾ وقد أخذ مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق مكانه بين مبادئ القانون الدولي حتى أنه قد تضمنته بعض الاتفاقيات الدولية صراحة أو ضمنا ومنها:

-المادة(2) من اتفاقية جنيف للبحر العالي1958، حيث صاغت هذا على النحو التالي: "...يكون استعمال أعالي البحار وفقا للشروط المبينة في مواد الاتفاقية وقواعد القانون الدولي".⁽³⁾
-وكذلك تنص المادة(300) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أن: "تمارس الحقوق والحريات المعترف بها في هذا الاتفاق على نحو لا يشكل تعسفا في استعمال الحق"، وتأتي أهمية المبدأ في أنه يعد ضمانا لمواجهة ما ينتج من أثار ضارة عن النشاطات المشروعة في مجال البيئة، فهو يمثل تعاملًا مع الواقع العملي، وضابط لحدود الممارسات المتعددة في هذا المجال مما يحقق في النهاية حماية فعالة للبيئة.⁽⁴⁾

ووفقا لذلك فإن الحقوق والحريات المنصوص عليها في اتفاقية قانون البحار يجب أن تمارس في ضوء الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث، حيث إذا تجاوزت الممارس هذا الالتزام فإن الدولة عليها أن تتحمل تبعة المسؤولية عن أية أضرار تحدث للغير استنادا إلى مبدأ التعسف في استعمال الحق.

ومن الأحكام التي تمثل إحدى السوابق القضائية الفدرالية في مجال تلوث البحار والصادرة من المحكمة العليا الأمريكية ليؤكد الالتزام الدولي بالمحافظة على البيئة بوجه عام والبيئة البحرية بصفة خاصة، وذلك من التلوث بالنفايات الخطرة وفقا لمبدأ عدم إساءة استعمال الحق في القانون الدولي رغم صدور هذا الحكم في القضاء الداخلي، إلا أنه يصلح ليؤكد الالتزام الدولي بالحفاظ على البيئة

(1) د. الخطيب محمد سعيد، "الوضع القانوني للبحر الإقليمي"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1975، ص 495.

(2) د. عدس عمر حسن، "استغلال حقول النفط الممتدة عبر الحدود الدولية"، وكالة المطبوعات، الكويت، 1981 ص165.

(3) د. الحفناوي مصطفى، "قانون البحار الدولي في زمن السلم"، مكتبة الانجلومصرية، القاهرة، 1962، ص524.

(4) د. مصطفى سلامة حسين، ود. مدوس فلاح الرشيد، مرجع سابق، ص303.

من التلوث، وذلك لأن القوانين الأمريكية الفيدرالية تعترف بالولايات التابعة لها بوضع مشابه في كثير من الوجوه لوضع الدولة في القانون الدولي.⁽¹⁾

ترجع وقائع هذه القضية إلى سنة 1931، حيث كانت ولاية نيوجرسي قد تقدمت بدعوى أمام المحكمة العليا بالولايات المتحدة الأمريكية، تتضرر فيها من قيام نيويورك بإلقاء الفضلات والنفايات في مياه المحيط، وهذه المياه تعتبر جزء من أعالي البحار المفتوحة لجميع الدول، بل إنها لم تلقى النفايات في المياه الإقليمية لولاية نيوجرسي أو ولاية أخرى، لكن المحكمة رفضت الدفع المقدم من ولاية نيويورك، وقضت بمسئوليتها عن إلقاء النفايات في مياه المحيط مستقبلاً،⁽²⁾ ويعتبر هذا الحكم سابقة قضائية هامة في مجال تلوث البيئة، حيث أرسى وبصراحة ووضوح قاطع مبدأ الالتزام بعدم تلويث البيئة بالنفايات بصفة عامة والخطرة منها بصفة خاصة، وإن كان قد صدر من محكمة داخلية إلا أنه تناول مشكلة دولية، وهي مشكلة إلقاء النفايات في البحار والمحيطات وحرمة الأنشطة التي تؤدي إلى هذه النتيجة وفقاً لمبدأ عدم إساءة استعمال الحق في القانون الدولي، مما سبق يتضح مدى أهمية مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق في نطاق التعامل الدولي بما يكفل احترام حدود وحقوق الدول وعدم الإضرار بها.

رابعاً: مبدأ المساواة في السيادة

يرتبط وجود الدولة المتعارف عليها حديثاً بإقرار مبدأ السيادة، فالسيادة عنصر أساسي وجوهري لكل دولة ويقصد بالسيادة: "استثناء جهة الحكم في الدولة بجميع اختصاصات السلطة ومظاهرها دون خضوع لجهة أعلى، ودون مشاركة من جهة مماثلة أو أدنى، وعلى النحو يجعل من هذه السلطة المطلقة أعلى وأشمل سلطة عليه للمرء إن يتصورها إذا ما استثنينا سلطة المولى عز وجل".⁽³⁾ وهكذا فإنه داخلياً: "تتمتع السيادة بمضمون إيجابي من خلال سموها بالنسبة لأفراد المجتمع ويتضمن ذلك الحرية التامة في اتخاذ القرارات ووضع القوانين والأنظمة والاحتكار الشرعي لأدوات القمع، أما خارجياً فإن مضمون السيادة يصبح سلبياً، وذلك من عدم قبول أية سلطة أعلى منها".⁽⁴⁾

(1) د. أبو الخير حامد عطية، "الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث"، رسالة دكتوراه جامعة عين شمس، 1995، ص 116، 117.

(2) د. محمد صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 169.

(3) د. سامي عبد الحميد، "التنظيم الدولي"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص 153.

(4) د. حداد ريمون، "العلاقات الدولية"، دار الحقيقة، بيروت، 2000، ص 273.

لكن معنى السيادة في القانون الدولي حق الدولة في ممارسة اختصاصات إقليمية مانعة على إقليمها وما فيه وما عليه، وتشمل حق الدولة في إدارة شؤونها الداخلية والخارجية دون أن تخضع فيها لدولة أخرى.⁽¹⁾

إن النظرة العامة على كل من الاتفاقيات الدولية الشارعة تظهر بما لا يدع أي مجال للشك رسوخ مبدأ السيادة في العلاقات الدولية، فلقد تبنى ميثاق الأمم المتحدة هذا المبدأ بنصه في الفقرة الأول من مادته الثانية على أن: "تقوم المنظمة على مبدأ المساواة في السيادة بين جميع أعضائها، وأكد القضاء الدولي ذلك في أحكام متعددة".⁽²⁾ كما ورد بالمبدأ (21) من إعلان استكهولم 1972 بأن: "وفقاً لأحكام الأمم المتحدة ومبادئ القانون الدولي يكون لكل الدول تطبيقاً لمبدأ المساواة في السيادة حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملاً بسياساتها البيئية وفقاً لالتزاماتها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها...".⁽³⁾

إن قيام الدولة بكافة أوجه النشاطات التي تجرى فوق إقليمها نابع من مبدأ سيادتها على ثرواتها الطبيعية، ذلك المبدأ التي تمت الاستعانة به في مجال اتفاقيات البيئة، فقد كان له تأثير قوي وفعال على السياسات الوطنية لدول العالم الثالث، وانعكس أثره على البرنامج الدولية لحماية البيئة.⁽⁴⁾ وذلك ما أشار إليه المادة 193 من اتفاقية قانون البحار 1982، حيث أقرت: "للدول حق سيادة في استغلال مواردها الطبيعية عملاً بسياساتها البيئية وفقاً لالتزاماتها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها". وبخصوص موضوع التلوث تعنى المساواة في السيادة حق الدول جميعاً في ممارسة اختصاصاتها الإقليمية داخل حدودها دون الإضرار بالبيئة في الدول الأخرى، فإذا جاز للدولة أن تعرض بيئتها بشكل يضر بها بسبب نموها الصناعي مثلاً فإنه ليس لها الإضرار بالبيئة المجاورة نتيجة امتداد أثر النمو الصناعي على الدول المجاورة،⁽⁵⁾ وتمتد سيادة الدولة على إقليمها البري وعلى البحر الإقليمي

(1) د. رفعت محمد عبد المجيد، "المنطقة الاقتصادية الخالصة في البحار"، الشركة المتحدة للنشر والتوزيع، القاهرة 1989، ص 381.

(2) د. مصطفى سلامة حسين، ود. مدوس فلاح الرشيد، مرجع سابق، ص 258.

(3) د. صليحة علي صداقة، مرجع سابق، ص 51.

(4) د. نبيل أحمد حلمي، "الحماية القانونية الدولية للبيئة من التلوث"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1991، ص 41.

(5) د. صليحة علي صداقة، مرجع سابق، ص 52.

وقاع وباطن والحيز الجوي الذي يعلو كلاً منهما، هذا ما نصت عليه المادة (1/1) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة 1958.⁽¹⁾

إن كل ما تقدم من نصوص يفضي إلى حقيقة أن احترام مبدأ السيادة والمساواة بينها أمر تم مراعاته لدى المشرعين في محاولات التنظيم الدولي للبيئة، وأن السيادة مازالت صفة لصيقة بالدولة لا يمكن إسقاطها أو التغافل عنها، وأن التسليم بهذا المبدأ واحترامه ضروري لمراعاة مصالح الدول فيما بينها.

الفرع الثاني: المبادئ الدولية الحديثة

إن قواعد المسؤولية التقليدية لم تجد حلولاً لكل قضايا البيئة بسبب تطور العلاقات الدولية والتقدم العلمي، إذ لا بد من وجود أساس جديد يجمع بين ثلاث أفكار رئيسية هي: "الوقاية، الردع، وجبر الضرر"، وأيضاً لا بد من وجود قواعد خاصة لتنظيم السلوك الدولي في مجال البيئة، هذه القواعد القانونية للقانون الدولي البيئي تجد ضالتها وأساسها في مبادئ جديدة للسياسة البيئية، بغية الحصول على أساليب خاصة لتنظيم قضايا البيئة، ومن أهم هذه المبادئ الحديثة ما يلي:

أولاً: مبدأ الحيطة

إن مبدأ الحيطة هو أحد المبادئ التي يقوم عليها النظام القانوني لحماية البيئة بصفة عامة سواء البرية أو البحرية أو الهوائية،⁽²⁾ وقد تمكن هذا المبدأ حالياً من احتلال مكانة متميزة في القانون البيئي الدولي والداخلي، حيث أصبحت القوانين تستند عليه أكثر من المبادئ الأخرى نظراً لما وصل إليه من ازدهار.⁽³⁾

ووفقاً للمفهوم الواسع للمبدأ يلقي على عاتق الأفراد والدول ضرورة الالتزام بانتهاج منهجاً تتخذ فيه الإجراءات والتدابير اللازمة لمنع تدهور حالة البيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة، أي أن مبدأ الحيطة الذي يجب بمقتضاه، ألا يكون عدم توفر التقنيات نظراً للمعارف العلمية والتقنية الحالية سبب في تأخر اتخاذ التدابير الفعالة والمناسبة، للوقاية من خطر الأضرار الجسيمة المضرّة بالبيئة ويكون ذلك بتكلفة اقتصادية مقبولة.⁽⁴⁾

(1) د. مصطفى الحفناوي، مرجع سابق، ص 513.

(2) P.MARTIN-BIDOU, "le principe de précaution en droit international de l'environnement", 3eme édition, RGDIP, 1999, p633.

(3) MARTIN, P, BIDOU, op-cit, p645.

(4) المادة رقم 10-03 من القانون المؤرخ في 19/07/2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة الجريدة الرسمية عدد 43، 2013.

فحماية البيئة البحرية إعمالاً لمبدأ التنمية المستدامة يقتضي على المستغل لأي نشاط من شأنه أن يضر بالبيئة البحرية اتخاذ جميع التدابير والإجراءات الضرورية لمنع وقوع ليس فقط الأضرار البيئية التي تؤكد المعرفة العلمية وقوعها بسبب إقامة نشاط ملوث، وإنما أيضاً الأضرار البيئية التي يدور حول وقوعها الشك دون أن يتوفر دليل علمي يقيني يؤكد ذلك.⁽¹⁾

يقتضي أيضاً إعمال مبدأ الحيطة على كل صاحب نشاط ملوث وضع تدابير للأمان في الانتفاع بنشاطه لتفادي وقوع تدهور محتمل للبيئة البحرية، وكذا مكافحة أسباب التدهور القائم، ومن ثم فإن سياسة الحيطة في ضوء عدم التقيد بأغلب المسائل البيئية من شأنه أن يضمن عدم وقوع أضرار بيئية، وهو ما يأتي إما من خلال حظر إقامة أنشطة من المحتمل أن تسبب أضراراً جسيمة بالبيئة البحرية، أو فرض قيود صارمة تلزم صاحب النشاط باتخاذ تدابير الحيطة والأمان قبل ممارسة نشاطه، بإثبات صاحب النشاط بأنه لن يسبب أية أضرار بفعل نشاطه، من خلال اللجوء إلى أفضل وسائل التكنولوجيا الحديثة.⁽²⁾

لقد لقي مبدأ الحيطة اهتماماً كبيراً، فقد ظهر خلال الثمانينات من القرن الماضي وكذلك بمناسبة مناقشة المشاكل الدولية للبيئة والتنمية بريو سنة 1992، أي بعد عشرين سنة من مؤتمر استكهولم ولا يمكن اليوم حصر الاتفاقيات الدولية التي ورد فيها هذا المبدأ، بل أخذ مكانة مؤكدة في القانون الدولي بالنص عليه في العديد من الاتفاقيات الدولية العالمية والإقليمية، لدرجة أنه تفوق بسبب شهرته على العديد من المبادئ الأخرى في نفس الوقت وأحياناً بدرجة متفاوتة، وقد نص على هذا المبدأ في المؤتمر الدولي الثاني حول حماية بحر الشمال المنظم بلندن يومي 24 و 25 نوفمبر 1987، تبنى إعلاناً، يجب على المشاركين ضرورة أخذ بمبدأ الحيطة خاصة بتنظيم صرف المواد الخطيرة في بحر الشمال.⁽³⁾

(1) د. محمد صافي يوسف، "مبدأ الاحتياط لوقوع الأضرار البيئية، دراسة في إطار القانون الدولي للبيئة"، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص 177.

(2) د. واعي جمال، "الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث"، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2009-2010، ص 267.

(3) د. مصطفى أحمد أبو الخير، "الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار"، دار إيتراك للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة، ط1، 2012، ص ص 277، 278.

ويعد ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث، أفضل مجال لتطبيق مبدأ الحيطة، فقد نصت المادة (206) من اتفاقية الأمم لقانون البحار 1982 على أنه: "عندما تكون لدى الدول، أسباب معقولة للاعتقاد بأن أنشطة يعترزم القيام بها تحت ولايتها أو رقابتها وقد تسبب تلوثا كبيرا للبيئة البحرية أو تغييرات هامة وضارة فيها، تعتمد هذه الدول إلى أقصى حد ممكننا عمليا إلى تقييم الآثار المحتملة لمثل هذه الأنشطة على البيئة البحرية، وتقدم تقرير على نتائج تلك التقييمات..."، إن هذا المبدأ لم يتوقف عن التوسع في مجال التلوث البحري، إذ تبنته لجنة باريس وأسلو وأصدرتا قرارات تطالب به، فقد تبنت لجنة باريس المنشأة ضمن إطار اتفاقية عام 1974 المتعلقة بحماية البحر من التلوث بمواد برية، توصية عام 1989 تسترد فيها حرفيا مبدأ الحيطة حسب ما هو معرف في إعلان لندن لسنة 1987 حول بحر الشمال.⁽¹⁾

كما تبنت لجنة أسلو المنشئة ضمن إطار اتفاقية عام 1972 لحماية التلوث البحري الناتج عن عمليات إغراق النفايات الصناعية في البحر، في هذه الفترة تقريبا أخذ مبدأ الحيطة يظهر تدريجيا بصفة دقيقة ضمن قرارات بعض الأنظمة، وأيضا في مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة، حيث أوصى سنة 1989 الأخذ والعمل بمبدأ الحيطة كوسيلة، بل كأساس لسياستها المنتهجة في حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث، وتم تكريسه كمبدأ عام ضمن السياسة البيئية في 16 ماي 1990 من طرف اللجنة الاقتصادية للأمم المتحدة لأوروبا بيرغان وكذا إعلان مؤتمر برغان حول التنمية الدائمة.⁽²⁾

تعتبر سنة 1992 حلقة اتصال بين حماية البيئة بصفة عامة ومبدأ الحيطة بصفة خاصة، إذ في غضون هذه السنة وفي مختلف المعاهدات تحدد المبدأ تدريجيا ليكشف عن مجموع مظاهره، ومن بين المعاهدات والاتفاقيات التي نصت عليه منها:

-اتفاقية باريس المؤرخة في 22 سبتمبر 1992 حول حماية الوسط البحري الأطلسي في الفقرة الأولى من المادة الثانية.

-اتفاقية هلسنكي المؤرخة في 17 مارس 1992 حول حماية واستعمال مجاري المياه العابرة للحدود والبحيرات الدولية في المادة الثانية.

(1) د.مصطفى أحمد أبو الخير، مرجع سابق، ص279.

(2) F.OUGUERGOUYZ, "la convention de Bamako sur l'interdiction, d'importer en Afrique des déchets dangereux", AFDI, 1992, pp 871-872.

- الاتفاقية المؤرخة في 2 أبريل 1992 حول حماية الوسط البحري لمنطقة بحر البلطيق في الفقرة الثانية من المادة الثالثة .

-أيضا البروتوكولات الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط ضد التلوث لأسباب برية.(1)
إن تحليل مختلف عبارات المبدأ في النصوص الدولية السابقة تظهر لنا شروط خاصة بتطبيقه وتكون متواجدة بصفة مماثلة ضمن مختلف الاتفاقيات، وبمجرد توفر هذه الشروط يظهر لنا هذا المبدأ، وهذه الشروط ثلاثة هي: الأول غياب اليقين العلمي، الثاني المتمثل في احتمال حدوث ضرر والأخير مدى خطورة وجسامة هذا الضرر.(2)

فإن مبدأ الحيطة يلزم الذي يلوث البيئة البحرية بالتقييم المستمر لآثار الأنشطة الملوثة، مادام الضرر المتوقع حدوثه بسبب النشاط الملوث ما يزال جسيما ولا يمكن توقعه، لذلك من الواجب تطوير أساليب الحيطة لاتقاء المخاطر، ليتحول الهدف من محاولة إعادة الحال إلى مكان عليه إلى اتخاذ كل التدابير الوقائية لإبقاء الحال على ما هو عليه.(3)

ومن الملاحظ أن التردد يعد بمثابة الخاصية الأساسية التي تميز مبدأ الحيطة عن مبدأ الوقاية، فاليقين على وجود آثار ضارة لمشروع ما يمكن أن يؤدي إلى تبني إجراءات وتدابير وقائية والرامية إلى الحد منه وتفاذي الآثار الضارة بالبيئة، ولكن الحيطة توجه لإدارة الخطر المجهول أو المعروف نسبيا.(4)

ثانيا: مبدأ الملوث هو الذي يدفع

يعتبر مبدأ "الملوث يدفع" من المبادئ الرئيسية التي تقوم بها المسؤولية الدولية، ويعتبر هذا المبدأ عامل مشجع للتقليل من مستويات التلوث، ورفع مستوى التكنولوجيا الغير ضارة بالبيئة عموما، كما يعتبره البعض مبداءً جوهريا في التشريعات البيئية لدى تم التأكيد عليه في عدة اتفاقيات دولية وتوجيهات أوروبية، في ظل هذا المبدأ تطبق نظرية المخاطر باعتماد المسؤولية المطلقة دون النظر للنتيجة، ذلك أن هذا المبدأ يهدف إلى تحميل المتسبب في التلوث التكاليف الاجتماعية لما أحدثه من تلوث، إن منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية أخذت بهذا المبدأ وجعلت التعويض على الملوث للبيئة فلا يتحمل الغير تكاليف التلوث، مما يعني أن مبدأ الملوث الدافع يلزم كل من قام بنشاط أدى إلى

(1) د. أشرف عرفات أبو حجازة، "مبدأ الملوث يدفع"، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص33.

(2) د. مصطفى أحمد أبو الخير، مرجع سابق، ص282.

(3) د. واعي جمال، مرجع سابق، ص270.

(4) M.REMOND-GUILLOUD",*P'incertitude et le droit, Responsabilité et Environnement*", 1996, p105.

تلويث البيئة وإلحاق بها الضرر أو بالكائنات الحية دفع التعويض المستحق لإزالة هذا التلوث أو إصلاح الأضرار. (1)

إن القانون الدولي لحماية البيئة لم يتخلف عن التعامل مع الحقائق، بالأخذ بمبدأ الملوث هو الدافع فبمقتضى هذا المبدأ يتحمل الملوث التكاليف المتعلقة بإجراءات منع ومكافحة التلوث التي تقرها السلطات العامة لكي تظل البيئة في حالة مقبولة، ومعنى ذلك أن تكلفة هذه الإجراءات يجب أن تنعكس على تكلفة السلع أو الخدمات التي هي مصدر التلوث. (2)

إن المبدأ المذكور أنفاً ينصرف إلى أحد المعنيين، الأول كل من تسبب في إحداث أضرار بيئية للغير ملزم بدفع التعويض المناسب، أما المعنى الثاني فيقصد به أن يتحمل الشخص المسؤول عن النشاط المضر بالبيئة جميع تكاليف لمنع حدوث هذه الأضرار، و الحقيقة أن مبدأ الملوث الدافع ينصرف إلى المعنى الثاني نظراً لأن مضمون المعنى الأول هو الالتزام بتعويض الأضرار البيئية ويعتبر من المبادئ المقررة في جميع النظم القانونية الدولية والوطنية. (3)

فمبدأ تحمل عبء التكاليف اللازمة لمنع الضرر البيئي يعد مظهراً واضحاً لسعي القانون الدولي للبيئة نحو منع التلوث ومواجهته، فهو ليس تعويضاً عن الأضرار، بل هو التزام للقائم بالتلوث باتخاذ اللازم للامتثال لقواعد البيئة بتحمل النفقات الواجبة الأداء في هذا الصدد وبناءً على ما تقدم، فإن مبدأ الملوث هو الدافع لا يندرج في نطاق المسؤولية الدولية، (4) حيث أن هذا مبدأ لا يخرج عن كونه مبدأ اقتصادي أكثر منه مبدأ قانوني، فهو في التحليل الأخير عبارة عن تكلفة تضاف إلى التكاليف الأخرى للإنتاج، وذلك للمحافظة على نوعية معينة للبيئة. (5)

ظهر مبدأ "الملوث الدافع" لأول مرة في إطار منظمة التعاون والتنظيم الاقتصادية (O.C.D.E) عام 1972 كمبدأ أساسي للسياسات البيئية، يهدف إلى تشجيع الاستخدام الأمثل والرشد للموارد الطبيعية

(1) د. محمد عبد الرحمان الدسوقي، "الالتزام الدولي بحماية طبقة الأوزون في القانون الدولي"، دار النهضة العربية، القاهرة، دون سنة نشر، ص 236.

(2) د. أحمد أبو الوفا، "الوسيط في القانون الدولي العام"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996، ص 330.

(3) د. عبد العزيز مخيمر، "الوسيط في القانون الدولي العام"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1986، ص 282.

(4) د. مصطفى سلامة حسين و د. مدوس فلاح الرشيدي، مرجع سابق، ص 190.

(5) د. عبد العزيز مخيمر، مرجع سابق، ص 384.

التي تحتويها البيئة البحرية، وكمبدأ اقتصادي يرمي إلى تحمل الملوث البحري تكاليف منع ومكافحة التلوث لكي تكون البيئة البحرية في حالة مقبولة.⁽¹⁾

لقد تم الاعتراف بمبدأ الملوث الدافع في اتفاقيات دولية متعددة في النطاقين الإقليمي والعالمي منها:

-اتفاقية حماية الألب لعام 1991 في مادتها الثانية الفقرة الأولى.

-اتفاقية صوفيا لعام 1994 بشأن حماية الراين والاستخدام المستدام له في مادته الثانية الفقرة الرابعة.

-اتفاقية 1992 لحماية البيئة البحرية لشمال وشرق الأطلنطي في المادة (22/ب).

-اتفاقية حماية البيئة البحرية للبحر المتوسط في مادة الثالثة الفقرة ب، لعام 1976 والمعدلة عام

1995.

وعليه فكل من أحدث التلوث يتحمل تكاليف إجراءات منع ومكافحة التلوث بإصلاح الأثر الضار الذي دهور البيئة، فكل من يسبب ضررا للغير بسبب التلوث الذي أحدثه يتحمل التعويض، لقد تأكد المبدأ في إعلان ريو لعام 1992 الذي ينص المبدأ السادس عشر منه على أنه: "ينبغي أن تسعى السلطات الوطنية إلى تشجيع استيعاب التكاليف البيئية الداخلية، واستخدام الأدوات الاقتصادية آخذة في الحسبان النهج القاضي بأن يكون المسؤول عن التلوث هو الذي يتحمل، من حيث المبدأ تكلفة التلوث مع مراعاة الصالح العام، ودون إخلال بالتجارة والاستثمار الدوليين."⁽²⁾

إذن بمقتضى هذا المبدأ يتم إدراج كلفة الموارد البيئية ضمن ثمن السلع أو الخدمات المعروضة في السوق، ذلك أن إلقاء النفايات الملوثة في الهواء أو الماء أو التربة هو نوع من استعمال لهذه الموارد ضمن عوامل الإنتاج، وبذلك ينبغي أن تدل استعمال الموارد الطبيعية في كلفة أو الخدمة المعروضة لدى يعتبر الاقتصاديون أن من أهم أسباب تدهور البيئة البحرية يعود إلى مجانية استخدام الموارد البحرية.⁽³⁾

على هذا الأساس فإن مبدأ الملوث هو الدافع يرمي إلى تحميل الملوث البحري التكاليف المتعلقة بإجراءات منع ومكافحة التلوث البحري التي تقررها السلطات العامة لحماية البيئة البحرية، أما في الجزائر ونتيجة اقتناع الإدارة البيئية في الجزائر بعدم فعالية وسائل الضبط الإداري لوحدها في مواجهة المشاكل البيئية المركبة لجأت إلى نظام التحفيز الضريبي، غير أن ما يلاحظ هو أن السلطات

(1) د. أشرف عرفات أبو حجازة، مرجع سابق، ص 11.

(2) د. مصطفى سلامة حسين، ود. مدوس فلاح الرشيد، مرجع سابق، ص 292.

(3) Jean-Philippe Barde, "économie et politique de l'environnement", presse universitaire de France, 2eme édition, paris, 1992, p210.

العمومية لم تعنتي بالوسائل المالية لحماية البيئة إلا في بداية التسعينات ومباشرتها تدريجيا ووضع مجموعة من الرسوم بغرض الوقاية من التلوث وردع كل مخالف.⁽¹⁾

وقد جاء القانون رقم 91-25 المؤرخ في 18 ديسمبر 1991 المتضمن قانون المالية لسنة 1992 بأول خطوة تشريعية في هذا المجال، حيث نصت المادة 117 منه على وضع رسم جبائي سنوي على الأنشطة الملوثة أو الخطرة على البيئة أو المحيط، ويطبق هذا الرسم على الأنشطة المبينة في القائمة الواردة في المرسوم التنفيذي رقم 98-388،⁽²⁾ ويحصل هذا الرسم لفائدة الصندوق الوطني للبيئة المستحدث بموجب المرسوم التنفيذي رقم 98-147،⁽³⁾ لتستعمله الإدارة البيئية في مكافحة التلوث والحد منه.

غير أن المشرع الجزائري وإيماناً منه بأهمية المبدأ فقد نص عليه في القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة، إذ نص بموجب المادة 03 على أن هذا القانون يتأسس على مبادئ عامة منها "الملوث الدافع"، الذي يتحمل بمقتضاه كل شخص يتسبب نشاطه أو يمكن أن يتسبب في إلحاق ضرر بالبيئة أو أحد عناصرها، نفقات كل تدابير الوقاية من التلوث والتقليص منه وإعادة الأماكن وبيئتها إلى حالتها الأصلية، وقد حدد المرسوم رقم 06-198⁽⁴⁾ طريقة تحصيل هذه الرسوم، وطريقة ووقت دفعها، بالإضافة إلى اعتماد أسلوب التدرج في الصرامة للتعامل مع المنشآت الملوثة، و بالمقابل مكن الملوثين من بعض التحفيزات الخاصة بالتسيير العقلاني للموارد البيئية.

وفي الأخير فإنه وبقدر ما يبدو مبدأ "الملوث يدفع" ضروريا في تكريس أساس جديد لدعوى المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث البحري، بقدر ما يكون دافعا للتلوث، يعني ذلك بأن صاحب النشاط الملوث يستطيع أن يلوث طالما بمقدرته أن يدفع الغرامة، بالرغم من ذلك فإن مبدأ الملوث هو الدافع يبقى مبدأ من مبادئ القانون الوضعي، ويساعد قواعد المسؤولية الدولية للوصول إلى معالجة متكاملة للأضرار الناتجة عن التلوث.

(1) د. يلس شاوش بشير، "حماية البيئة عن طريق الجباية والرسم البيئية"، مجلة العلوم القانونية والإدارية، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، العدد 1، 2003، ص 136.

(2) مرسوم تنفيذي رقم 98-338 مؤرخ في 3 نوفمبر 1998 يضبط التنظيم الذي يطبق على المنشآت المصنفة ويحدد قائمتها، الجريدة الرسمية رقم 82 لسنة 1998.

(3) مرسوم تنفيذي رقم 98-147 مؤرخ في 13 ماي 1998 يحدد كفيات تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 065-302 الذي عنوانه: "الصندوق الوطني للبيئة"، الجريدة الرسمية رقم 31 لسنة 1998.

(4) مرسوم تنفيذي رقم 06-198 مؤرخ في 31 ماي 2006 يضبط التنظيم المطبق على المؤسسات المصنفة لحماية البيئة، الجريدة الرسمية رقم 37 لسنة 2006.

ثالثاً: مبدأ الوقاية

لقد أصبح في الوقت الحالي التأكيد أو التشديد على تدابير الوقاية أكثر فعالية من إصلاح الأضرار المتوقعة التي يعجز على إصلاحها في كثير من الأحيان، وبمقتضى هذا المبدأ يلتزم المسؤول عن الضرر باتخاذ الإجراءات الوقائية المعقولة في حالة ما إذا كان النشاط الذي يمارسه يكاد يسبب أو يساهم في تدهور البيئة لبحرية، فعندها يتم إنفاق الكثير على الوقاية،⁽¹⁾ أي أن ضرر التلوث البحري لا يشمل الخسارة بمعناه التقليدي، بل يمتد أيضاً ليشمل تكاليف الإجراءات الوقائية،⁽²⁾ إذ يهدف مبدأ الوقاية إلى تجنب أو تقليل احتمال حدوث التلوث البحري، لذا يعرف هذا المبدأ على أنه: "بحث احتمال حدوث الضرر للبيئة البحرية بالبصيرة النافذة وبعد النظر"، ويعرف أيضاً على أنه: "الحذر من المخاطر".⁽³⁾

إن مبدأ الوقاية هو الواجب المستقى من عدة التزامات تقع على عاتق الدول وتضمنه المبدأ 15 من إعلان ريو دي جانيرو الذي نص على أنه: "من أجل حماية البيئة تأخذ الدول على نطاق واسع بالنهج الوقائي حسب قدراتها، في حال ظهور أخطار بوقوع ضرر جسيم، ولا يستخدم الافتقار إلى التيقن العلمي الكامل سبباً لتأجيل اتخاذ التدابير اللازمة التي تتسم بفاعلية التكاليف لمنع تدهور البيئة". نظر لأهمية هذا المبدأ فإن التوجيهات الأوروبية الحديثة بشأن حماية البيئة البحرية أكدت على التزامين هما منع الضرر البيئي والوقاية من مخاطر الناجمة عنه، إذ بمقتضى مبدأ الوقاية يجب إعادة البيئة إلى الحالة التي كانت عليها قبل حدوث الضرر، لذا فإن هذه التوجيهات قد أعطت الحق لكل جمعية أو مؤسسة تهدف إلى حماية البيئة بأن تطلب في أي وقت بمايلي:

- منع نشاط خطير غير قانوني ويمثل تهديد حقيقياً للبيئة البحرية،
- إيعاز المنتفع بأخذ كل ما من شأنه الوقاية من الحدث،
- إيعاز المنتفع بأخذ التدابير التي تقي من الضرر بعد وقوع كارثة بيئية أو حادث،

(1) د. سعيد السيد قنديل، "آليات تعويض الأضرار البيئية، دراسة في ضوء الأنظمة القانونية والاتفاقيات الدولية"، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002، ص 225.

(2) د. كيجل كمال، "المسؤولية الموضوعية الدولية عن التلوث البحري"، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، الجزائر، العدد 5، 2009، ص 213.

(3) د. واعي جمال، مرجع سابق، ص 271.

- إيعاز المنتفع بأخذ كل التدابير الممكنة لاستعادة الأشياء.⁽¹⁾

نشير في هذا الصدد إلى أن التوجه الأوروبي الحديث 2004/35/EC جاء أكثر تنظيماً لمبدأ الفعل الوقائي، فقد وضع التزاماً على الملوث البحري بأن يبادر وبدون أي تأخير في اتخاذ الإجراءات الوقائية الضرورية، كما أعطى للسلطة المختصة وفي وقت صلاحية مراقبة نشاط الملوث البحري ووضع عليه إلتزام تزويدها بأي معلومات عن أي تهديد وشيك للإضرار بالبيئة البحرية، وفي الحالات المشتبه فيها كتهديد وشيك بأن يتخذ الملوث البحري كل الإجراءات الوقائية الضرورية.⁽²⁾

ولأهمية مبدأ الوقاية فقد تبناه المشرع الجزائري في المادة 02 من قانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة عندما حدد المبادئ الأساسية وقواعد تسيير حماية البيئة وسماه "مبدأ النشاط الوقائي وتصحيح الأضرار البيئية بالأولوية عند المصدر"، وقد فرض المشرع الجزائري بموجب هذا المبدأ على الملوث استعمال أحسن التقنيات المتوفرة بتكلفة اقتصادية معقولة، كما ألزم كل شخص يمكن أن يلحق نشاطه ضرراً كبيراً بالبيئة عموماً والبيئة البحرية على الخصوص، مراعاة مصالح الغير قبل اتخاذ أي تصرف مضر.⁽³⁾

رابعاً: مبدأ الإعلام

يعتبر الإعلام من المبادئ القانونية المرتبطة بالنشاط الملوث البحري لدرجة أنه تحول إلى إلتزام قانوني في بعض التشريعات، لذا فإن أغلب المواثيق الدولية لحماية البيئة نصت عليه، فقد أكدت ندوة الأمم المتحدة للبيئة المعقدة بستوكهولم سنة 1972 على حق كل إنسان في الإعلام البيئي والمساهمة في المحافظة على البيئة،⁽⁴⁾ وتطوير التربية البيئية والإعلام البيئي،⁽⁵⁾ وعلى نفس المنهج تضمن إعلان قمة الأرض بريو دي جانيرو سنة 1992 حث الدول على ضمان المشاركة وحق الإعلام

(1) د. عباد قادة، "المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية"، مذكرة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص علوم قانونية وإدارية فرع قانون والصحة، جامعة الجيلالي الياصب، سيدي بلعباس، 2012/2011، ص ص 88، 89.

(2) Hamid Boukrif, " le droit internationale de l'environnement", contribution a une réflexion sur le concept de développement et de partenariat durable, thèse de doctorat en droit, université paris panthéon, Sorbonne, France, 2001, pp, 139-140.

(3) المادة 11 من القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 جوان 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة الجريدة الرسمية، العدد 43، 2003.

(4) نص عليه المبدأ الرابع من ندوة ستوكهولم لسنة 1972.

(5) نص عليه مبدأ التاسع عشر من ندوة ستوكهولم لسنة 1972.

والاضطلاع على الوضعية البيئية وتشجيعه، من خلال تمكين المواطنين من الحصول على المعلومات البيئية وتسهيل الوصول إليها.⁽¹⁾

إن الإعلام البيئي تضمن عنصرين: الأول يتعلق بالبيئة ومكوناتها ووصف عناصرها للمواطن وتهدف هذه العملية لتمكين المواطن من الاستفادة بعناصر البيئة والمحافظة على مكوناتها بالوجه الذي يتفق مع الاستعمال الرشيد والعقلاني لمواردها، أما العنصر الثاني فيتعلق ببيان كيفية استعمال الموارد البحرية، والاحتياجات الواجب اتخاذها عند استغلال هذه الموارد، وتوجيه انتباه المستغل إلى حجم المخاطر والمضاعفات التي تتجر عن استغلاله الخاطئ للبيئة، وإمداده أيضا بكل التدابير التي عليه اتخاذها للحيلولة دون ظهور المخاطر الكامنة في الاستغلال الخاطئ للموارد البحرية، لذلك وحتى يؤدي هذا التحذير غايته، فيجب أن يكون كاملا وواضحا.⁽²⁾

إن مبدأ الإعلام يجب أن يرد بعبارات مفهومة، يستطيع فهمها كل شخص، فقد طالبت محكمة جنح ليون (LYON) بضرورة توفر هذا العنصر، وكان ذلك بخصوص القضية المشهورة باسم (cinq-sept) حينما قضت بأن نقل المادة الخطرة وتسليمها دون تقديم بيانات إرشادية وواضحة مرفقة بها تتضمن تحذيرا كاملا وصريحا ومفهوما لكل المستعملين يشكل جريمة إهمال وفق ما نصت عليه المادة 319 من العقوبات الفرنسي، وفي قرار آخر لمحكمة النقض الفرنسية فقد اعتبرت بأن التحذير لا يكون واضحا إذ حرر بلغة أجنبية، لا يفهمها من وجهت إليه.⁽³⁾

نظرا لأهمية المبدأ فقد تحول في السياسة الأوروبية من مجرد مبدأ إلى حق في الإعلام يرتبط بالحريات العامة، فهو يرتبط بحرية تبادل الأفكار وحرية التعبير، وقد المجلس الأوروبي على هذا الحق من خلال توصيته رقم 77 المؤرخ في 28 سبتمبر 1977 المتعلقة بحماية الأشخاص من تصرفات الإدارة، والذي بموجبها تكرر حق المواطنين في امتلاك المعلومات قبل تدخل الإدارة.⁽⁴⁾ وبطريقة أكثر وضوحا فإن التوصية رقم (81) للجنة الوزارية للمجلس الأوروبي حول حق الجمهور في معرفة المعلومات التي تمتلكها السلطات العامة أقرت حق كل شخص في معرفة المعلومات التي

(1) نص عليه مبدأ التاسع عشر من ندوة ستوكهولم لسنة 1972.

(2) نص عليه مبدأ التاسع عشر من ندوة ستوكهولم لسنة 1972.

(3) د. عبد القادر الحاج، "مسؤولية المنتج والموزع"، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر، 1983 ص 24 وما يليها.

(4) Michel Prieur, "droit de l'environnement", édition Dalloz, 3eme édition, 1996, France, p102.

تمتلكها السلطات العامة بشأن البيئة والأخطار المتوقعة متى طلب ذلك، معتبرة بأن إعلام الجمهور هو عنصر ضروري وجوهري لبناء مجتمع ديمقراطي خاصة فيما يتعلق بالمادة البيئية.⁽¹⁾

وتطبيق التوجه الأوروبي رقم 90/313/CEE المؤرخ في 7 جوان 1990 المتعلق بالإعلام حول جمع، نقل، معالجة، تخزين النفايات فقد صدرت عدة نصوص قانونية تؤكد حق المواطنين الفرنسيين في الإعلام البيئي، منها ما يتعلق بالإعلام حول المخاطر الكبرى، ومنها ما يتعلق بوضع لجان محلية للإعلام، وأخرى وطنية للنقاش العام حول المشاكل البيئية.⁽²⁾

أما في الجزائر وبالربوع إلى قانون رقم 83-03 فإنه لم يتضمن مواد وأحكام تلزم الإدارة أو أصحاب المشاريع المحتمل إحداثها للتلوث بإعلام الجمهور عن المخاطر التي تهدد البيئة، باستثناء تلك المتعلقة بدراسة مدى التأثير على البيئة الذي يسمح بموجبه نظريا بإشراك المواطنين والجمعيات في اتخاذ الإجراءات الوقائية والقبلية بالحماية، وعلى خلاف ذلك فإن قانون رقم 03-10 نص صراحة على حق المواطنين في الحصول على المعلومات المتعلقة بالأخطار التي قد يتعرضون لها بفعل التلوث، وكذا تدابير الحماية التي تخصهم، فقد نصت المادة 02 منه على تدعيم الإعلام والتحسيس والمشاركة الجمهور ومختلف المتدخلين في تدابير الحماية، كما أن المادة 03 جعلت من مبدأ الإعلام والمشاركة من بين المبادئ العامة الذي يتأسس عليها قانون رقم 03-10 من هذا المنطلق يحق لكل شخص معنوي أو طبيعي أن يطلب من الهيئات المعنية الحصول على المعلومات المتعلقة بحالة البيئة سواء كانت مكتوبة، مرئية، آلية، والتي تتناول حالة المياه، الهواء، السواحل، التلوث، وكذا التدابير والإجراءات والمخططات الموجهة لحماية البيئة البحرية.⁽³⁾

قاعدة الالتزام بالإخطار الفوري:

اقترحت لجنة القانون الدولي بشأن المسؤولية الدولية عن النتائج الضارة الناجمة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي، نصا خاصا بالإخطار والإعلام، و الذي يقضي بأنه: "في حالة وجود مخاطر إيقاع ضرر جسيم عابر للحدود يجب على دولة المصدر أن تخطر دون تأخير الدول التي يحتمل أن

(1) Michel Prieur, op-cite, p102.

(2) Philippe ch-A Guillot, "droit de l'environnement", ellipses édition, France, p41.

(3) د. واعلي جمال، مرجع سابق، ص ص 279، 280.

تتأثر"، وبذلك نص على قاعدة الالتزام بالإخطار الفوري، إذ يجب على كل دولة تقوم بنشاطات تحتوي على أضرار عابرة للحدود، أن تقوم بإخطار الدول الأخرى التي يحتمل أن تتأثر بالنشاط المزمع.⁽¹⁾ إن قاعدة الإلتزام بالإخطار تعتبر من مبادئ الأساسية التي يقوم عليها القانون الدولي البيئي مفاده أن الدول من واجبها أن تخبر عاجلا الدول الأخرى التي يحتمل أن تتعرض لحالة أو حادثة من شأنها أن تتسبب بشكل فجائي في آثار مضرّة ببيئتها، وبمعنى آخر، أن واجب الإعلام في الظروف الطارئة هو واجب يقع على عاتق مختلف الدول.⁽²⁾

إن هذا الإلتزام يعد مبدأ مستقرا تماما في حالة الطوارئ البيئية، ونصت عليه العديد من الاتفاقيات الدولية منها: إعلان ريو دي جانيرو سنة 1992 في مبدئها 18، واتفاقية الأمم المتحدة للتنوع البيولوجي لسنة 1992 في المادة 14 من فقرتها الأولى والثالثة والرابعة، واتفاقية التبليغ المبكر بوقوع حادث نووي لسنة 1986 في مادتها الثانية، والاتفاقية الدولية المتعلقة بالتحضير والمكافحة والتعاون في ميدان التلوث النفطي لسنة 1990 (O.P.R.C)،⁽³⁾ ولاسيما اتفاقية قانون البحار مونتيجوباي 1982 التي خصصت إحدى موادها للإخطار بضرر وشيك أو فعلي بالنسبة لجميع حالات التلوث البحري الطارئ، بما في ذلك التلوث الناتج عن الحوادث الملاحة، إذ تقضى مادتها 198 بأنه: "عندما تعلم دولة معينة بحالات تكون فيها البيئة البحرية معرضة لخطر داهم بوقوع ضرر لها أو بحالات تكون فيها تلك البيئة قد أصيبت بضرر بسبب تلوث، فإنها تقوم بالإخطار الفوري للدول التي ترى أنها معرضة للتأثر بذلك الضرر، وكذلك إبلاغ المنظمات الدولية المختصة في ميدان التلوث البحري" نتيجة لذلك فإن قاعدة الإلتزام بالإخطار الفوري، ستزداد قيمته وسيوضح مضمونه وعناصره أكثر في ميدان مكافحة التلوث الناتج عن الحوادث البحرية التي استقر مبدأه في القانون الدولي الإتفاقي والعرفي.

(1) د. محمد البزاز، "حماية البيئة البحرية، دراسة في القانون الدولي"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006 ص 264.

(2) Alexandre. Charles. Kiss: "Droit international de l'environnement" , pedone, paris 1989, p83.

(3) د. محمد صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 222.

المبحث الثاني: مبدأ الالتزام العام بحماية البيئة البحرية من التلوث

لقد ارتبطت مشكلة البيئة بوجود الإنسان على الأرض، وإنشاء حضارات مختلفة واستغلاله للموارد الطبيعية المحيطة به، وبمرور الزمن تبلور لدى الإنسان أهمية المحافظة على البيئة وتنميتها لمصلحة الأجيال في الحاضر والمستقبل، ومواجهة الأخطار البيئية المحدقة به، مما دفعه إلى وضع أساس قانوني يتضمن مبادئ وقواعد قانونية وإنشاء أجهزة دولية تتولى مهمة تطبيق وتنفيذ ما يتم التوصل إليه من مبادئ وقواعد، في بداية الأمر تم عقد مؤتمرات اهتمت بإجراء اتفاقيات دولية لحماية عنصر واحد من البيئة، ثم أخذت هذه المؤتمرات بالتطور حتى توصلت إلى إجراء العديد من المعاهدات الدولية التي تناولت جميع عناصر البيئة.

حيث استطاع المجتمع الدولي ترجمة هذا الاهتمام إلى إلتزام قانوني شامل يقع على عاتق كل الدول يتم من خلاله حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث، والذي يفرض على كل الدول واجبين أساسيين هما: واجب وضع التشريعات والقواعد الوطنية التي تتكفل بمنع التلوث الضار بالبيئة البحرية أيا كان مصدره، وواجب التعاون على المستوى الدولي والإقليمي لتحقيق مبدأ الالتزام الذي يعتبر ضمان أكيد لتنفيذ وتطبيق القواعد العامة لحماية البيئة البحرية من التلوث.

المطلب الأول: الجهود الدولية لتطوير مبدأ الالتزام ومداه

في العقود الأولى من القرن العشرين أفرزت ظاهرة التلوث البحري مشاكل كبيرة شكلت تحديا حاسما للفكر القانوني الدولي، بعدما تبين تخلف القواعد القانونية العرفية آنذاك، مما جعل لزاما على القانون الدولي رفع التحدي بإرساء نظام قانوني كفيل بحماية البيئة البحرية من التلوث، ووضع أسسه وتحسين أدائه، واستكمال عناصره، لتحقيق هدف الحماية القانونية الدولية من التلوث، ونتيجة لذلك تطلب مجهود كبيرا تعاون عليه أعضاء المجتمع الدولي استمر لعقود عديدة.

ولذلك قبل أن نخوض في دراسة مبدأ الالتزام لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها على نحو ما جاءت به اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي لها قيمة في تقنين وتطوير قواعد القانون الدولي وإرسائها إلى إلتزام دولي واضح يفوق في عمومته ومداه أية إلتزامات دولية وردت في الاتفاقيات الدولية السابقة في مجال حماية البيئة البحرية، فإننا يجب أن ننوه بالجهود الدولية التي ساهمت وأدت إلى بلورة هذا الإلتزام في شكل نصوص قانونية واضحة الدلالة ومحددة.

الفرع الأول: الجهود الدولية لتطوير مبدأ الالتزام

إن بداية الاهتمام بظاهرة حماية البيئة البحرية من التلوث برزت عندما دعا رئيس الولايات المتحدة بعقد مؤتمر عالمي لمناقشة مشاكل التلوث في البحار، والعمل على وضع اتفاقية دولية لمنع تصريف المواد البترولية ومشتقاتها في البحار، وقد انعقد فعلا هذا المؤتمر بمدينة واشنطن غير أن هذه الاتفاقية ضعيفة ولم ترى النور، حيث لم تصادق عليها أية دولة.⁽¹⁾

ولقد أُلقت على هذه الاتفاقية عدة تعديلات في سنة (1962، 1969، 1971) وذلك بناء على طلب المنظمة البحرية الاستشارية الدولية (IMCO).⁽²⁾

إن إلتزامات الحد من مشكلة تلوث البيئة البحرية التي أوردتها تلك الاتفاقية لم تصل إلى حد الشمول والعمومية، كما أنها لم تبلغ مرتبة النفاذ الكامل بسبب ما ارتبط بها من استثناءات عديدة فضلا عن أنها اقتصرت على مصدر واحد وهو التلوث البترولي، ورغم ذلك يمكن القول أنها كانت أول أداة قانونية على المستوى الدولي تهتم بصورة جدية بمشكلة تلوث البيئة البحرية.⁽³⁾

ولمواجهة حالات التلوث الطارئة التي تتسبب فيها السفن، تحركت الحكومات لمعالجة آثار التلوث النفطي الناجم عن الحوادث التي تتعرض لها السفن، وهكذا انعقد في بروكسل مؤتمر دبلوماسي تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية.⁽⁴⁾ والذي توصل إلى إقرار اتفاقيتين دوليتين سنة 1969، الأولى متعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقع حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث نفطي، أما الثانية فتهم المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالنفط.⁽⁵⁾

لقد ساهمت هذه الجهود المتفق عليها في تطوير القانون الدولي، وشكلت أحد أركان البناء القانوني في ميدان العلاقات الدولية لمكافحة التلوث البحري، إلا انه هذه الجهود اتسمت بالانطباعية، وغلب عليها

(1) د. أحمد نجيب رشدي، "قواعد مكافحة التلوث ومسؤولية مالك السفينة في القانون المصري والاتفاقيات الدولية" المجلة المصرية للقانون الدولي، العدد 33، 1977، ص ص 185-186.

(2) IMCO: Intergovernmental Maritime Consultative Organization

تعتبر هذه المنظمة إحدى الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة وقد أنشئت في مارس 1948 لكي تباشر وتقوم بواجبات تتعلق بإعداد الاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة في البحار و لوائح التصادم، وتعمل على مراجعة القواعد الدولية للإشارات التي تستخدمها السفن، كما تبذل جهدا كبيرا في حل مشكلة تلوث البيئة البحرية، أنظر د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص ص 7، 8.

(3) د. محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 19.

(4) منظمة إيمو بدلاً من إيمكو (I.M.O) المنظمة البحرية الدولية L'organisation Maritime Internationale

(5) J.Ballenegger, " La pollution en droit international, La Responsabilité pour dommages causés par La pollution transfrontière", Librairie Droz, 1975, p 92.

الطابع التجزيئي، وعجز عن التخفيف من حدة الاستعمال المطلق لبعض القواعد التقليدية لقانون البحار.⁽¹⁾

وعندما دعت الأمم المتحدة لعقد مؤتمر دولي لمناقشة قانون البحار في جنيف سنة 1958، فقد أقر بأربعة اتفاقيات دولية تتضمن مجموعة من القواعد الدولية المنظمة لحقوق وواجبات الدول في البحار ونصت في المادة 24 من اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار لعام 1958، على أن: "كل دولة ملزمة بوضع النظم لمنع تلوث البحر جراء تفريغ البترول من السفن أو خطوط الأنابيب أو الناتج من استكشاف واستغلال قاع البحر وباطنه".⁽²⁾

إن ما جاءت به اتفاقيات جنيف بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث، هي خطوة أخرى لإرساء قواعد دولية عامة واجبة النفاذ، إلا أن تلك الخطوة عجزت عن مواكبة الثورة العلمية والتكنولوجية التي استجذت بعد سنة 1958، كما أن نطاق أحكام هذه الاتفاقية جد ضيق لكونها تعتبر التخلص من النفط هو الخطر الوحيد الذي يهدد البيئة البحرية، وكونها كذلك وضعت لتطبق في أعالي البحار فقط، دون الفضاءات الأخرى وهو ما جعل تلك الأحكام مجرد دعوة تفنقد إلى الفعالية.⁽³⁾

ومع بداية السبعينات شكل التلوث البيئي إحدى الانشغالات الكبرى للمجتمع الدولي، ولعب الرأي العام دوراً مهماً في تنبيه الحكومات لخطورة الوضع البيئي البحري للكرة الأرضية والمخاطر المحدقة بالمحيط الحيوي، لذلك فقد بادرت منظمة الأمم المتحدة بطلب عقد مؤتمر للبيئة الإنسانية ووضع القواعد الكفيلة بتحقيق التطور الاقتصادي والاجتماعي في العالم،⁽⁴⁾ هذا المؤتمر العالمي الذي موضوعه البيئة الإنسانية، انعقد باستكهولم في الفترة ما بين 5-12 جوان، وشكل مناسبة لتأكيد وتوجيه الاهتمام بالقضايا البيئية، ولوضع مبادئ والأسس التي يجب أن تحكم المسعى الدولي لحماية البيئة والمحافظة على الموارد والثروات الطبيعية.⁽⁵⁾

(1) J.Y. Morin, "La pollution de mers au Regard du droit international", colloque l'Académie de Droit international, Sijhoff leiden, 1975, p 312.

(2) د. أحمد عبد الكريم سلامة، "قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية"، مرجع سابق ص20.

(3) J.Y Moran, op-cit, p349.

(4) د. محمد البزاز، مرجع سابق، ص22.

(5) د. مصطفى سلامة حسين، ود. مدوس فلاح الرشيد، مرجع سابق، ص19.

لقد كان هذا المؤتمر على مستوى عالٍ من الوعي والإدراك بحقيقة المشكلة ومن ثم فقد انتهى إلى إقرار مجموعة من المبادئ العامة والتوصيات التي تشكل في مجموعها خطة عمل مستهدفة، يتعين على الدول والمنظمات الدولية المتخصصة أن تتبعها، وتأتي في مقدمتها ضرورة العمل على حماية البيئة من التلوث والتعاون الدولي لتحقيق هذا الهدف، وكان موضوع تلوث البيئة البحرية من الموضوعات التي حظيت باهتمام خاص في توصيات هذا المؤتمر فقد أوصى بضرورة التعاون مع الأجهزة التابعة للأمم المتحدة بمقاومة مصادر التلوث البحري، وعليها أن تعمل على إلزام السفن التابعة لها، أو التي تتواجد في مياهها باحترام لوائح وتعليمات تلك الأجهزة الدولية، خاصة فيما يتعلق بالتخلص من المخلفات الضارة في البحار.⁽¹⁾

وتوالى بعد ذلك المؤتمرات الدولية بشأن حماية البيئة، منها مؤتمر ريو دي جانيرو سنة 1992 المتعلق بالبيئة والتنمية، حيث صدر إعلان ريو الذي يتكون من مجموع من مبادئ التي تقوم على التسليم بالطابع المتكامل والمترايب للقضايا البيئية وتكريس مفهوم التنمية المستدامة.⁽²⁾

وعندما بدأ المؤتمر الثالث لقانون البحار أعماله سنة 1973 كأهم الورشات القانونية الكبرى لمراجعة القواعد التقليدية لقانون البحار، حيث شكلت قضايا حماية البيئة البحرية محوراً رئيسياً للمفاوضات ويضع قائمة بالموضوعات التي صاغت تصورات هذا المبدأ منها:

- مصادر التلوث ومخاطر أخرى ووسائل مكافحتها.

- التدابير الخاصة بالمحافظة على التوازن الإيكولوجي للبيئة البحرية.

- المسؤولية والتعويض الناشئ عن الأضرار بالبيئة البحرية للدول الساحلية.

- حقوق الدول الساحلية وواجباتها نحو منع التلوث البحري.

- التعاون الدولي في مجال مكافحة التلوث البحري.⁽³⁾

وقد توجهت جهود المؤتمر باعتماد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في مونتيجوباي بتاريخ 10 ديسمبر 1982، وتخصيص جزئها الثاني عشر لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، تتميز هذه الاتفاقية في أنها تؤكد علاقة تكامل بينها وبين الاتفاقيات السابقة لها في مجال حماية البيئة والحفاظ

(1) د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 12.

(2) د. طارق إبراهيم الدسوقي عطية، مرجع سابق، ص 496.

(3) د. إبراهيم الدغمة، "القانون الدولي الجديد للبحار، المؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1983، ص 33.

عليها فالمبادئ التي احتوتها الاتفاقية لا تخل بحال من الأحوال بالالتزامات الملقاة على عاتق الدول بموجب الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية كما أن على الدول وهي تقوم بتنفيذ مثل هذه الاتفاقيات أن تلتزم بالمبادئ العامة والأهداف التي رسمتها اتفاقية قانون البحار 1982.⁽¹⁾ إن المبدأ الذي يهمننا والذي توصلت إليه هذه الاتفاقية هو تحديد مضمون الالتزام الدولي العام لحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها ويتمثل في واجبين أساسيين:

أولاهما واجب وقائي يتمثل في إلتزام كل دولة بالامتناع عن كل من شأنه أن يؤدي إلى تلويث البيئة البحرية،⁽²⁾ **وثانيهما** واجب علاجي يتضمن إلتزام كل دولة بالتعاون مع غيرها من الدول سواء على المستوى الإقليمي، أو عن طريق المنظمات الدولية المتخصصة لمكافحة أخطار التلوث البحري.⁽³⁾ وبذلك أكدت هذه الاتفاقية وجود إلتزام عام له طابع قانوني خاص يتعين على كافة الدول احترام مضمونه، ليس فقط لأنه ورد هذا النص في معاهدة جماعية منظمة لجانب هام من جوانب البيئة الدولية التي تهتم المجتمع الدولي بأكمله، ولكن أيضا لما له من أهمية عظمى في سلامة وبقاء الجنس البشري، حيث تمكنت هذه الاتفاقية من تدوين المكتسبات القانونية القائمة وإبداع قواعد قانونية جديدة مما جعلها تساهم في تشييد وتعزيز القانون الوضعي المتعلق بحماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث، وتجنب البحار هذه المخاطر وبذلك تعد هذه العملية ناجحة في تكريس مبدأ الالتزام العام لحماية البيئة البحرية.

الفرع الثاني: مدى سريان هذا الالتزام العام

خلال العقود الثلاثة الأخيرة، يظهر جليا وجود إنتاجية قانونية مهمة، حيث تم الانتقال من مرحلة تتسم بالفراغ والضعف إلى المرحلة السائدة اليوم، والتميز بشبكة من الاتفاقيات الدولية المتخصصة والمتكاملة مع قواعد عامة ذات طابع تركيبي تضمنتها اتفاقية مونتريغويباي 1982، وبناءا عليه يمكن القول بوجود نظام قانوني خاص بحماية البيئة البحرية من التلوث، لذلك تم تخصيص الجزء الثاني

(1) د. صلاح الدين عامر، "حماية البيئة البحرية إبان النزاعات المسلحة في البحار"، المجلة المصرية لقانون الدولي المجلد 49، 1993، ص39.

(2) نصت عليه المواد: 192، 194، 195، 196، من اتفاقية قانون البحار 1982.

(3) نصت عليه المواد: 197، 198، 199، 200، 201، من نفس الاتفاقية.

عشر بأكمله لهذا النظام بعنوان "حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها"، وأشتمل على ستة وأربعين مادة من المادة 192 إلى 237.⁽¹⁾

لقد نصت المادة 192 من اتفاقية قانون البحار على "إلتزام عام" حيث تصرح بأن "الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها" وهذا التصريح يعد إلتزام اتفاقي يحميه القانون الدولي، وعلى الدولة أن تنفذه،⁽²⁾ ويبدو جليا أن هذا الإلتزام لا يسلب الدول الحق في استغلال مواردها الطبيعية، لذا نصت المادة 193 على أن: "للدولة حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملاً بسياساتها البيئية ووفقاً لالتزامها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها"، أي على الدول التوفيق بين حقها السيادي في استغلال مواردها الطبيعية وبين التزامها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.⁽³⁾ ولذلك فإن سريان الأحكام الخاصة بالالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث لا يقتصر فقط على دول الأطراف وإنما يمتد ليشمل الدول الغير ويمكن أن نوضح ذلك من الناحية القانونية ثم من ناحية المضمون.

أولاً- من الناحية القانونية

إن سريان هذا الإلتزام الدولي العام على أطراف الاتفاقية أمر يتفق مع ما هو مسلم به في نطاق القانون الدولي بخصوص القوة الملزمة للمعاهدات، أي التقيد بما تتضمنه نصوصها من أحكام ومراعاة تنفيذها نوا وروحاً وبحسن نية.⁽⁴⁾ إذا كانت القاعدة العامة في قانون المعاهدات هو أن الاتفاقية لا تلزم إلا أطرافها، ولا يجوز أن تكون مصدر حق أو إلتزام بالنسبة لدول الغير، وهذا ما أكدته اتفاقية فيينا سنة 1969 بشأن قانون المعاهدات.⁽⁵⁾

فهل القول أن الإلتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية، الذي نصت عليه اتفاقية قانون البحار 1982 لا يسري إلا على أطرافها؟ إن الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث لم يكن من ابتداء الاتفاقية، وإنما هو إلتزام ابتدعه العرف الدولي، فإذا رجعنا إلى اتفاقية جنيف

(1) د.أحمد عبد الكريم سلامة، "قانون حماية البيئة ، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية"، مرجع سابق صص 135، 136.

(2) Alexandre Kiss, "droit international de l'environnement", pedone, paris, 1989, p112.

(3) د. عبد الكريم عوض خليفة، "القانون الدولي للبحار، دراسة في ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار" دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2013، صص 156.

(4) Rousseau, Charl, "le Droit International Public", précis Dalloz, 3éd, paris, 1965 p53.

(5) نص المادة 26 من اتفاقية فيينا سنة 1969 بشأن قانون المعاهدات "قاعدة العقد شريعة المتعاقدين".

سنة 1958 الخاصة بالبحر العالي، وكذلك مبادئ التي تضمنها إعلان البيئة الصادر عن مؤتمر استكهولم سنة 1972 وأيضاً أعمال لجنة استخدامات السلمية لقاع البحار والمحيطات، فإننا نجد في كل تلك الوثائق التزاماً عاماً بضرورة العمل على حماية البيئة البحرية من التلوث واتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لمنع مخاطر التلوث.⁽¹⁾

كما أننا إذا رجعنا إلى الاتفاقيات الدولية التي أبرمت في هذا الصدد، نجد موضوع التلوث قد حظي باهتمام خاص في الكثير من تلك الاتفاقيات منها:

- اتفاقية واشنطن سنة 1962، واتفاقية لندن لمنع التلوث البترولي في البحار سنة 1954.

- الاتفاقية الدولية بشأن التدخل في البحار العالية في أحوال حوادث التلوث البترولي المبرمة في بروكسل سنة 1969.

- اتفاقية لندن لمنع التلوث البحري الناتج عن إغراق المخلفات والمواد الأخرى لسنة 1972.

- اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن 1973.

- اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط ضد التلوث سنة 1976.

- اتفاقية الكويت لحماية البيئة للخليج من التلوث سنة 1978.

- اتفاقية هلسنكي لحماية البيئة البحرية لبحر البلطيق من التلوث سنة 1974.⁽²⁾

وفي نطاق التشريعات نجد عدداً كبيراً من الدول قامت بإصدار تشريعات وطنية، تكفل تنظيم ورقابة عملية التخلص من المخلفات الضارة عن طريق إلقائها في البحر، وذلك تلافياً لما قد يحدث عنها من تلوث للبيئة البحرية.⁽³⁾

إذن يمكن التأكيد على وجود عرف دولي بشأن هذا الالتزام الدولي وقد جرى عليه العمل على المستويين الدولي والإقليمي وكذلك في نطاق التشريعات الوطنية، وكانت مهمة هذه الاتفاقية لقانون البحار 1982 أنها أعلنت هذا الالتزام العرفي على النطاق العالمي، أي أنها نظمت هذا الالتزام وحددت مضمونه دون أن تتدخل لتغيير أساسه القانوني ومن ثم فإنه علاوة على إلتزام دول الأطراف بهذا

(1) د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 60.

(2) د. أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، كتب على هذه الاتفاقية بالتفصيل، ص 94 وما يليها.

(3) د. سمير محمد فاضل، مرجع سابق، ص 252.

المبدأ على أساس اتفاقي، فإن دول الغير تعد ملزمة به على أساس كونه مبدأ من المبادئ المتعارف عليها في ميدان القانون الدولي البيئي.⁽¹⁾

إن مبدأ الالتزام العام لحماية البيئة البحرية هو تجسيد لتفاعل إيجابي بين القانون الدولي للبحار والقانون الدولي للبيئة، فقد ساهم في تقرير شمولية هذا المبدأ، فميدان حماية البيئة عموماً وميدان حماية البيئة البحرية على وجه الخصوص، يجعل من هذا الالتزام القانوني غير قابل للتجزئة، ذلك أن تنفيذه من قبل البعض دون البعض الآخر قد يفرغ هذا الالتزام القانوني من مضمونه، ويحرمه من بلوغ غايته،⁽²⁾

وأيضاً في حالة انسحاب دول الأطراف من الاتفاقية فإنه لا يؤثر ذلك في واجب تلك الدول المنسحبة في أداء التزاماتها المقررة في المعاهدة والتي تكون ملتزمة بها بمقتضى القانون الدولي، وهذا الحكم أقرته اتفاقية قانون البحار 1982 في مادتها 317 الفقرة الثالثة على أنه: "لا يؤثر الانسحاب بأي حال من الأحوال على واجب أي دولة طرف في الوفاء بأي التزام تتضمنه هذه الاتفاقية، وتكون الدولة الخاضعة له بمقتضى القانون الدولي بصرف النظر عن هذه الاتفاقية"، إن اتفاقية مونتريغويباي 1982 تعتبر اتفاقية عالمية، تؤكد على وجود قاعدة دولية موضوعية عالمية التطبيق، وهي تراعي المصالح المشتركة بين الدول وسريان هذا المبدأ على كافة الدول أمر يهم المجتمع الدولي ككل، وأن حماية البيئة البحرية يعد واجباً جماعياً مؤكداً، تجسد في "الالتزام عام" واستقر في ضمير المجتمع الدولي.

ثانياً - من ناحية المضمون

إن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 هي أوسع اتفاقية دولية في التاريخ العصر، وتأتي أهميته العظمى ليس فقط في الحشد الكبير من الدول التي وقعت عليها، والتي بلغ عددها مائة وتسعة عشر دولة، وإنما في أهمية الموضوع الذي عالجه باعتباره يمس أعضاء المجتمع الدولي في جملته.⁽³⁾

كما أن هذه الاتفاقية ترقى من حيث المضمون إلى مرتبة المعاهدات الدستورية ذات القدسية الخاصة بالنسبة للمجتمع الدولي كله، كما أنها لا تخرج عن كونها معاهدة دولية جماعية من حيث خصائصها

(1) د. محمد سامي عبد الحميد، "أصول القانون الدولي العام"، مؤسسة شباب الجامعة، مصر، 1972، ص 345، 346.

(2) د. محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 30.

(3) د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 59.

الشكلية، مثلها في ذلك مثل عصبية الأمم وميثاق الأمم المتحدة، ذلك لأنها أبرمت بواسطة مجموعة من الدول تمثل الغالبية العظمى للمجتمع الدولي، وبغرض تحقيق أهداف عامة لا تقتصر منفعتها على الدول الأطراف فقط بل تشمل كل شعوب العالم، و من هذا تكون قد أنشأت نظاما دوليا له آثار قانونية موضوعية تمتد إلى جميع الدول حتى تلك التي ليست طرف فيها.⁽¹⁾

إن مبدأ الالتزام العام بحماية البيئة من التلوث الوارد في المادة 192 من اتفاقية قانون البحار 1982 يهتم البيئة البحرية ككل، ما يكسب مضمون هذا الالتزام العام نطاقا أوسع ذلك أن التكريس الرسمي لهذا المفهوم يجعل الاتفاقية تتجاوز المنظور الجغرافي للبيئة البحرية، كما تتجاوز الانقسامات السياسية والقانونية للبحار،⁽²⁾ كما أن هذا الالتزام يستند إلى نظرية "المصلحة العامة للجماعة الدولية" فالذي لا شك فيه أن طبيعة الاتفاقية وما تضمنته من تنظيم موضوعي لكل المسائل المتعلقة بالبحار، يحتم امتداد سريان الالتزام على كافة الدول بما فيها الدول غير الأعضاء.⁽³⁾

وهذا الالتزام يعتبر قاعدة دولية جوهرية، له طابع شمولي يجعل تدخل القانون الدولي ينصب على التلوث كظاهرة وليس على المجال الجغرافي الذي يحدث فيه، بحيث تفرض التزاما عاما يقع على عاتق جميع الدول مهما كان موقعها أو نوع علاقتها بالبحر، من أجل حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن الأنشطة التي تجرى فوق إقليمها وتحت مراقبتها، سواء تعلق الأمر بالمجالات البحرية التابعة لولايتها الوطنية أو التي توجد وراء الولاية للدول، ومفاد ذلك أن الالتزام العام بالحماية لا يقتصر على المناطق الداخلية في الاختصاص الوطني للدول، وإنما يشمل البيئة البحرية كلها، مثل أعالي البحار وقاع البحار والقطب الجنوبي، وبذلك فإن اتفاقية قانون البحار 1982 تعنتق من خلال نصها على مبدأ الالتزام العام بحماية البيئة البحرية المنظور الشمولي الذي يحكم القانون الدولي البيئي وهدفه حماية المحيط الحيوي ككل.⁽⁴⁾

إن اتفاقية قانون البحار 1982 هدفها الحقيقي هو معالجة موضوع يهتم الجماعة الدولية بأسرها وقد أشارت الديباجة إلى ذلك بقولها: "إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية، إذ تحدها الرغبة في أن تسوى بروح التفاهم المتبادل والتعاون، كل المسائل المتصلة بقانون البحار، وإذ تدرك المغزى التاريخي لهذه الاتفاقية بوصفها مساهمة هامة في صون السلم وتحقيق العدالة والتقدم لشعوب العالم جمعاء..."

(1) Quadri, R, "Cours générales de droit international public", RCADI, t, 113, 1964 p237.

(2) Alexandre. Charles. Kiss, " l'Écologie et la loi", l'Harmattans, paris, 1989, p377.

(3) Wright. Q, "The Strengthening of international law", RCADI, t. 98, 1959, p72.

(4) Alexandre. Charles. Kiss, "droit international de l'environnement", op-cit, pp 66-67.

ومن الواضح أن هذه العبارة تدل على أن الدول الأطراف في الاتفاقية قد استهدفت إنشاء قواعد عامة مجرد لتنظيم كل ما يتعلق بالبحار حيث تسرى على الجميع، وعلى هذا الأساس لم تقرر التزامات شخصية متقابلة -كما تتضمنها عادة الاتفاقات الخاصة- وإنما أنشأت قواعد دولية موضوعية "عالمية التطبيق" وذلك فهي تدخل في عداد الاتفاقات الشارعة، ليس فقط لأنها تستهدف المصلحة الدولية المشتركة ولكن أيضا لأن نصوصها تتميز بالاتساع والعمومية في كافة المسائل المتعلقة بالبحار.⁽¹⁾

وهذه الاتفاقية تتسم قواعد القانون الدولية بصفة العمومية، رغم كونها جاءت في شكل اتفاق، فهو إطار لا بد من اللجوء إليه لإقرار تلك القواعد، والتي أوجدت لسببين هما:

- 1- أن أي تعديل في شكل الاتفاقية سواء بانسحاب بعض أطرافها أو انضمام الغير إليها، لا يؤدي إلى تعديل أو تغيير في القواعد أو الالتزامات القانونية الدولية التي يتضمنها.⁽²⁾
- 2- أن الاتفاقية لم تسمح بإبداء أي تحفظات أو استثناءات لوقف أو استبعاد تطبيق ما تتضمنه من مبادئ أو أحكام أو التزامات.⁽³⁾

ولهذا فإن سريان الأحكام الخاصة بالالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث، لا يقتصر فقط على الدول الأطراف، وإنما يمتد ليشمل الدول الغير.

المطلب الثاني: ضمانات تنفيذ مبدأ الالتزام

يتمتع الالتزام بحماية البيئة والمحافظة عليها من خطر التلوث بأهمية كبيرة، حيث يحافظ على المصالح الرئيسية والمقومات الأساسية للجماعة الدولية، مما جعله يرتفع لمكانة القاعدة القانونية الدولية،⁽⁴⁾ إن أي إلتزام قانوني تكمن صلاحيته في مدى فعاليته ومدى حظه في التطبيق ليحقق هدفه والغاية التي وجد من أجلها، رغم المشكلة التي تواجه المجتمع الدولي هو غياب السلطة العليا الحاكمة التي تجبر الدول على احترام مضمون الالتزام والانصياع لأحكامه ومراقبة تطبيقه، ولهذا السبب اهتم قانون البحار بالبحث عن الوسيلة الفعالة لتطبيق أحكام هذا الالتزام بتوزيع عملية التطبيق والرقابة في اتجاهين أحدهما يتجه إلى الاختصاصات التشريعية والتنفيذية التي تقوم بها الدول على المستوى الوطني، واتجاه آخر في شكل تعاون على المستوى العالمي والإقليمي.

الفرع الأول: التشريعات والنظم الوطنية لهذا المبدأ

⁽¹⁾ Laurence, T.J. "The Principle Of International Law", London, 1937, p38.

⁽²⁾ نص المادة 317 الفقرة 3 من اتفاقية قانون البحار 1982.

⁽³⁾ نص المادتان 309، 310 من اتفاقية قانون البحار 1982.

⁽⁴⁾ د. إبراهيم محمد العناني، "القانون الدولي العام"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1990، ص13.

من الملاحظ أن النظام القانوني الدولي يفتقر إلى وجود مؤسسة عليا فوق الدول تحتكر سلطتي التشريع والتنفيذ، مما يجعل من الدول ذاتها هي التي تعمل على صياغة قواعد القانون الدولي وهي التي تسهر على تنفيذها في نطاق اختصاصاتها الإقليمية أو الوطنية.⁽¹⁾

وفي ميدان تنفيذ القوانين والأنظمة الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث فقد عمد القانون الدولي الحالي إلى توزيع الاختصاصات في هذا الميدان بين ثلاث دول وهي دولة العلم والدولة الساحلية ودولة الميناء وهو توزيع يهدف إلى تحقيق التوازن بين المصالح الخاصة لكل دولة والمصالح المشتركة لباقي الدول.

إن اتفاقية قانون البحار تميزت بتحقيق هذا التوازن، لأن مهمة اتخاذ التدابير ووضع القواعد القانونية تكفل تنفيذ الالتزام على النحو الذي يحقق صيانة البيئة البحرية، وبذلك فإن حدود اختصاصات الدول في هذا الشأن تختلف حسب وضع كل دولة، فالأولى تؤكد وتوسع سلطات الدولة الساحلية أما الثانية فتحدد اختصاص سلطات دولة العلم، كما أضافت في الأخير اختصاصات محدودة لدولة الميناء.

أولاً- اختصاص الدولة الساحلية

تتمتع الدولة الساحلية بحقوق سيادية وأخرى ولائية بالنسبة لمنطقة البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة والمنطقة الاقتصادية والجرف القاري، لذلك وجب منع الدولة الساحلية حق صيانة وحماية تلك المناطق من خطر التلوث، وهذا الاختصاص له جانبين:

أحدهما يمثل حقا للدولة الساحلية بهدف حماية البيئة البحرية والمحافظة على ثرواتها، والجانب الآخر يمثل واجبا على الدولة الساحلية في ظل الالتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية.⁽²⁾

1- حق الدولة الساحلية في وضع القواعد والتدابير الوطنية لمكافحة التلوث

إن حق الدولة الساحلية في وضع القوانين واتخاذ التدابير الخاصة بمنع وخفض ومكافحة التلوث تكون مختلفة باختلاف مصادر تلوث البيئة البحرية وكذلك باختلاف المناطق البحرية، فحق الدولة الساحلية بالنسبة لحالات التلوث الناجمة عن مصادر البرية مطلق، وذلك أن الدولة تمارس ذلك الاختصاص

(1) د. محمد البراز، مرجع سابق، ص 91

(2) د. مصطفى أحمد أبو الخير، مرجع سابق، ص 287.

في الواقع على شواطئها، وفي مياهها الداخلية وعلى أبعد الاحتمالات في مياهها الإقليمية،⁽¹⁾ وهذا ما نصت عليه المادة 213 من اتفاقية قانون البحار 1982.

وكذلك الحال بالنسبة لحالات التلوث الناجمة عن الأنشطة المتعلقة باستكشاف واستغلال قيعان البحار في المناطق الخاضعة لولايتها، وهي المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري بما في ذلك الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات الأخرى التي تدخل في ولايتها⁽²⁾ وهذا ما نصت عليه المادة 214 من اتفاقية قانون البحار 1982.

يجب على الدولة الساحلية أن تأخذ بعين الاعتبار أية قواعد أو معايير دولية يتم إقرارها بمعرفة المنظمات الدولية المختصة، أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي بهدف مكافحة التلوث، بحيث لا تكون قوانين الدولة الساحلية أقل فعالية من تلك القواعد والمعايير الدولية.⁽³⁾

ويلاحظ بالنسبة لمجال الإغراق امتداد اختصاص الدولة الساحلية طبقا لنص الاتفاقية الجديدة لقانون البحار في مادتها 216 إلى بحرها الإقليمي ويمتد كذلك إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، وذلك بهدف حماية البيئة البحرية للدولة الساحلية وللمحافظة على الثروات في تلك المنطقة حيث خولت للدولة الساحلية حق تنظيم ومراقبة عمليات الإغراق في كافة المناطق البحرية الخاضعة لولايتها، ومن ثم أصبح الحصول على الإذن شرطا مسبقا يتعين الحصول عليه قبل الإقدام على أية عملية من عمليات الإغراق، سواء أكانت عن طريق السفن أو الطائرات أو المنصات أو غيرها.⁽⁴⁾

إن التوسع في اختصاص الدولة الساحلية، نجده أيضا في مجال التلوث الناجم عن السفن، لكنه يصطدم باختصاص دولة العلم للسفينة، إن هذا التلوث الناجم عن السفن له تأثير ضار على الثروات البحرية الحية في المناطق البحرية المجاورة لشواطئ الدولة الساحلية، فضلا عن تجمع الزيوت والمواد الضارة التي تلقىها السفن أو تتسرب منها على شواطئ تلك الدول مما يؤدي إلى أثار خطيرة على الصحة، لذلك نجد الاتفاقية أقرت للدول الساحلية بحق وضع التشريعات والأنظمة لمنع التلوث الناجم

(1) د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 78.

(2) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 136.

(3) نص المادة 214 من اتفاقية قانون البحار 1982، د. مصطفى أحمد أبو الخير، مرجع سابق، ص 287.

(4) المستشار إبراهيم محمد الدغمة، "القانون الدولي الجديد للبحار"، مرجع سابق، ص 408.

عن السفن الأجنبية وخفضه والسيطرة عليه، وذلك في نطاق بحرهما الإقليمي بما في ذلك السفن التي تمارس حق المرور البريء، بشرط ألا يترتب على ذلك عرقلة حرية المرور.⁽¹⁾

كما أن التوسع في الاختصاصات المقررة للدولة الساحلية في ميدان حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها قد اقترن بالخضوع لنوع من الرقابة الدولية، وتحقيق قدر من التنسيق على الصعيد الدولي، إذ تقرر للدولة الساحلية أن تعتمد بشأن منطقتها الاقتصادية الخالصة قوانين وأنظمة لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه، فإن من الواجب أن تكون تلك القوانين والأنظمة متفقة مع القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً، والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام.⁽²⁾

2- حق الدولة الساحلية في إجراءات ضبط مخالفات التلوث

مهما أصدرت الدولة الساحلية من تشريعات الوطنية أو اتخذت من تدابير خاصة فإنها لا تكفي لتحقيق فعالية الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية، وإنما لا بد أن تتولد عن تلك التشريعات طريقة تدعيم صفتها الإلزامية، ووضع الجزاء المناسب لها لأي مخالفة لأحكامها، إن حق تفتيش السفن يعتبر حق رقابة التي تفرضها الدولة الساحلية في حالة ما إذا توفرت لدى الدولة الساحلية أسباب واضحة كاعتقادها أن سفينة مبحرة في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو في بحرهما الإقليمي، قد ارتكبت في المنطقة الاقتصادية انتهاكاً للقواعد والمعايير الدولية المطبقة من أجل منع التلوث الناتج عن السفن وخفضه والسيطرة عليه، ويجوز لتلك الدولة أن تطلب من السفينة تقديم معلومات عن هويتها وميناء تسجيلها وميناء زيارتها الأخيرة وميناء زيارتها التالية وهذا ما نصت عليه المادة 3/220 من اتفاقية قانون البحار 1982، كما يجوز للدولة الساحلية أن تقوم بتفتيش مادي في الأمور المتصلة بالانتهاك إذا رفضت السفينة تقديم معلومات أو كانت المعلومات التي قدمتها مختلفة بصورة واضحة عن الحالة الواقعية الظاهرة، وإذا كانت الظروف تبرر إجراء هذا التفتيش.⁽³⁾

كما يحق للدولة الساحلية الحق في القيام بهذا التفتيش في حالة مخالفة السفينة للوسائل الإلزامية الخاصة بمنع التلوث الصادر عنها، والتي يتخذ بشأنها تدابير خاصة في قطاع معين ومحدد لأحكام

(1) نص المادة 4/211 من اتفاقية قانون البحار 1982.

(2) نص المادة 5/211 من اتفاقية قانون البحار 1982.

(3) نص المادة 5/211 من اتفاقية قانون البحار 1982.

المادة 6/211،⁽¹⁾ غير أنه يجب الانتباه إلى أن التفتيش المادي للسفينة يجب أن يقتصر على ما يكون مطلوب منها أن تحمله من شهادات وسجلات ووثائق أخرى بمقتضى القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً وبالتالي فلا يجوز القيام بالمزيد من التفتيش المادي للسفينة إلا في حالات خاصة نصت عليها الاتفاقية.⁽²⁾

لا يقتصر حق الدولة الساحلية في التفتيش فقط بل يجوز لها منع سفينة ما من الإبحار، عندما تتواجد داخل أحد موانئها أو إحدى محطاتها النهائية البحرية، في حالة ثبوت انتهاكها للقواعد والمعايير الدولية المتعلقة بصلاحيات السفن للإبحار مهددة بذلك البيئة البحرية بأضرار، حيث يجوز في هذه الحالة أن يسمح للسفينة التحرك إلى أقرب حوض مناسب لإصلاحها، على أن يتم السماح لها بمواصلة سيرها فوراً بعد إزالة أسباب الانتهاك.⁽³⁾

يعتبر حق مطاردة السفن وسيلة أخرى لتدعيم الصفة الإلزامية للتشريعات والنظم التي تضعها الدولة الساحلية لحماية البيئة البحرية من أخطار التلوث، ومضمون هذا الحق أن أية سفينة تقوم بانتهاك القواعد والنظم الوطنية، فمن واجب الدولة الساحلية القيام بإجراءات، كالتحقيق والتفتيش والاحتجاز غير أنه قد يحدث ألا تتمكن الدولة الساحلية من ضبط السفينة المخالفة في إقليمها هنا يصبح من حق الدولة الساحلية أن تطارد السفينة المخالفة للقبض عليها.⁽⁴⁾

ولما كان الهدف من المطاردة هو تمكين الدولة الساحلية من أن تتخذ الإجراءات التي استحال عليها اتخاذها، بسبب عدم امتثال السفينة لأمر التوقف الصادر لها، لذلك فإن استعمال هذا الحق يجب أن ينحصر في اتخاذ الإجراءات بهدف القبض على السفينة، ولا يتجاوز غير ذلك، كأن تعتمد الدولة الساحلية إلى إغراق السفينة أو تدميرها.⁽⁵⁾

إن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، أعطت الدولة الساحلية حق إقامة الدعوى الجنائية ضد السفينة الموجودة بأحد موانئها أو بإحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، إذا كانت هذه السفينة قد انتهكت القوانين والأنظمة الوطنية، التي وضعت لمنع وخفض ومكافحة التلوث الصادر

(1) د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 81.

(2) نص المادة 1/226 من اتفاقية قانون البحار 1982.

(3) نص المادة 219 من اتفاقية قانون البحار 1982.

(4) نص المادة 111 من اتفاقية قانون البحار 1982.

(5) د. محمد طلعت الغنيمي، "قانون السلام"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1973، ص 822.

من السفن، كالتصريف الذي يسبب ضرر جسيم أو يهدد بإلحاق ضرر جسيم بشاطئ الدولة الساحلية وهذا ما نصت عليه المادة 6/220 من اتفاقية مونتيجويباي 1982.⁽¹⁾

إن تقديم السفينة للمحاكمة الجنائية أمام القضاء الوطني، يمثل أحد الضمانات الفردية الفعالة لهيمنة الدول الساحلية على الرقابة وحماية البيئة البحرية، وتقاديا لعدم التعسف في استخدام هذا الحق فقد أحاطته بمجموعة من الضمانات القانونية منها:

- ضرورة اتخاذ التدابير اللازمة لتسهيل سماع الشهود.

- قبول القرائن المقدمة سواء من سلطات الدول الأخرى أو من المنظمة الدولية المختصة.

- تسهيل حضور للنظر في الدعوى للممثلين الرسميين للمنظمة الدولية المختصة.⁽²⁾

بالإضافة إلى الضمانات السابقة، فإن دعوى المسؤولية الجنائية تسقط عن السفينة بمضي ثلاث سنوات عن تاريخ الذي ارتكبت فيه المخالفة، وفي حالة ثبوت مسؤولية السفينة في ارتكاب فعل التلوث فإنه لا يجوز معاقبتها إلا بعقوبات مالية فقط، سواء كان فعل التلوث قد حدث خارج البحر الإقليمي أو داخله، لكن إذا كانت حالة حدوث التلوث خطير داخل البحر الإقليمي يجوز للدولة الساحلية فرض العقوبة المنصوص عليها في القانون الوطني للدولة الساحلية هذا ما نصت عليه المادة 230 من فقرتها الأولى والثانية من اتفاقية قانون البحار 1982.⁽³⁾

كذلك هناك حق الدولة الساحلية في التدخل لتفادي التلوث الناجم عن الحوادث البحرية وهو حالة وقوع تصادم بين سفينتين بحريتين، أو تعرض إحدى السفن للغرق لأي سبب كان، ويكون من شأن ذلك حدوث تسرب بترولي يهدد مصالح الدولة الساحلية أو يضر بشواطئها ومصالحها من خطر التلوث أو من احتمال حدوثه، لقد أكدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 هذا الحق في مادتها 221 على أنه: "ليس في هذا الجزء ما يسمى حق الدول - عملا بالقانون الدولي العرفي منه والاتفاقي - أن تتخذ وتنفذ خارج بحرها الإقليمي تدابير تتناسب والضرر الفعلي أو الداهم لحماية سواحلها أو مصالحها المرتبطة بها، بما في ذلك صيد الأسماك، مما يترتب على حادث بري، أو على

(1) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 139.

(2) د. مصطفى أحمد أبو الخير، مرجع سابق، ص 293.

(3) د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 87.

أعمال تتصل بهذا الحادث من تلوث أو تهديد بالتلوث يتوقع إلى حد معقول أن يسفر عن آثار ضارة كبرى".⁽¹⁾

يتضح من مما سبق أن ما أنيط به للدولة الساحلية من اختصاصات، سواء بالنسبة لوضع النظم والتشريعات الوطنية لحظر وتقليل التلوث، أو بالنسبة لضبط ومحاكمة مخالفات التلوث، أو بالنسبة للتدخل في أعالي البحار في حالة الحوادث، فلدولة الساحلية أن تمارس تلك الاختصاصات على كافة أنواع السفن-أيا كانت جنسيتها- ويستثنى من ذلك السفن الحربية والقطع البحرية المساعدة لها، ويجب أن لا تتجاوز نطاق المشروعية والتدابير المطلوبة بصورة معقولة.⁽²⁾

كما أن هذه الاختصاصات التي حددت للدولة الساحلية في التنفيذ جاءت لتضع توازناً بين مصالح الجماعة الدولية في حماية البيئة البحرية من التلوث، ومصحتها في استمرار الملاحة الدولية، الأمر الذي جعل الدولة الساحلية تتعامل مع حماية البيئة البحرية بحرية واختيار، للقيام به كواجب دولي يرتبط بحماية البيئة تحقيقاً للمصلحة العامة للمجتمع الدولي بأسره.⁽³⁾

وهكذا يتضح أن التشريعات والنظم الوطنية التي تضعها الدولة الساحلية تعتبر وسيلة أساسية لضمان تنفيذ الالتزام الدولي العام لحماية البيئة البحرية، كما أن مجموع المساحات المناطق البحرية التي تدخل في ولاية الدولية الساحلية تزيد من أهمية هذه الوسيلة، نظراً لأنها تقترب إلى حد كبير من مساحة اليابسة، كما نلاحظ أن جانب كبير من ضمان تنفيذ هذا الالتزام يقع على عاتق الدولة الساحلية فضلاً عن إصدارها للتشريعات والنظم الوطنية، واتخاذ التدابير المناسبة لمنع ومكافحة التلوث البحري في كافة المناطق البحرية، فإذا كانت لهذه التشريعات عن عنصر الفعالية والتنفيذ، نصل إلى صيانة البيئة البحرية من أخطار التلوث.

ثانياً: اختصاص دولة العلم

إن القانون الدولي التقليدي أعطى لدولة العلم الاختصاص المطلق في حالة تواجدها في المناطق التي تخرج عن الولاية الإقليمية للدولة الساحلية، أي حال تواجدها بأعالي البحار، فيما عدا الاستثناءات المحددة منها: حق التتبع، وتجارة الرقيق، القرصنة، كما أضافت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 لتلك الاستثناءات حالة أخرى وهي حالة التدخل في الحوادث البحرية لمنع

(1) د. صلاح الدين عامر، "القانون الدولي للبحار"، مرجع سابق، ص 531

(2) د. مصطفى أحمد أبو الخير، مرجع سابق، ص 296-297.

(3) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 140-141.

أضرار التلوث، أي لا مجال لتطبيق قانون دولة العلم وتقرير اختصاص سلطتها في حالات التلوث الناجم عن مصادر مختلفة للتلوث، ففي حالة التلوث الناجم عن مصادر برية، فالقانون الواجب التطبيق في تلك الحالة هو قانون الدولة الساحلية وليس قانون دولة العلم التي ترفعه السفينة وهذا ما نصت عليه المادة 207 من اتفاقية قانون البحار 1982.⁽¹⁾

رغم التوسع الملحوظ في اختصاصات الدولة الساحلية في مجال مكافحة التلوث، إلا أن دور اختصاص دولة في هذا المجال لا يقل فعالية عن دور الدول الساحلية فكلاهما يمثلان حلقة في سلسلة الضمانات الدولية المقررة لتنفيذ الالتزام الدولي لحماية البيئة البحرية من خطر التلوث.⁽²⁾

لقد نصت المادة 2/211 من اتفاقية قانون البحار 1982 عن الواجب الذي يقع على دولة العلم في هذا الشأن، وهو التزامها بوضع القوانين والأنظمة التي تستهدف مكافحة تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه بالنسبة لجميع السفن التي ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها، على ألا تكون تلك القوانين والأنظمة أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية عموماً والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة، أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي عام، حيث تلتزم دولة العلم بضمان احترام وتطبيق القواعد القانونية الدولية من جانب السفن التي تحمل علمها، أينما وجدت تلك السفن، كما يتعين عليها اتخاذ إجراءات قانونية وتدابير إدارية لازمة لضمان ذلك التطبيق منها:

* عدم السماح للسفينة بالإبحار من موانئها إلا بعد التأكد من صلاحيتها،

* توفر متطلبات السلامة والأمان بالنسبة لتشغيلها،

* كفاءة العاملين عليها، وفقاً للقواعد الدولية المعمول بها،

* شرط تزويد السفن بالشهادات والوثائق التي تتطلبها الاتفاقية الدولية كدليل ثبوت على مدى

صلاحيتها، سواء من حيث تصميمها أو من حيث بنائها ومعدات أو تكوين طواقمها،

* استمرار خضوع السفينة للتفتيش الدوري الذي تجريه دولة العلم لضمان توفر تلك المتطلبات.⁽³⁾

ويقع على دولة العلم الالتزام بإجراء التحقيق وتوقيع العقاب على كل ما ترتبه السفن التي تحمل علمها، من انتهاكات لأحكام التلوث، بصرف النظر عن مكان وقوع هذا الانتهاك، ويتم هذا التحقيق فور حدوث المخالفة أو اكتشاف التلوث، وبصورة تلقائية من طرف دولة العلم أو بناءً على طلب دولة

(1) د. صلاح الدين عامر، "القانون الدولي للبحار"، مرجع سابق، ص 518.

(2) د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 92.

(3) د. محمد البزاز، مرجع سابق، ص 80.

أخرى أو منظمة دولية مختصة، وعند ثبوت وقوع المخالفة فتتم محاكمة السفينة المخالفة وفقاً لقوانين دولة العلم، على أن يتم إبلاغ الدولة التي طلبت التحقيق أو المنظمة الدولية المختصة بالنتيجة التي انتهت إليها المحكمة.⁽¹⁾

إن الملاحظ في الواقع الدولي وفي العديد من الحوادث عدم إلتزام دولة العلم بالالتزامات التي تفرضها الاتفاقيات الدولية في مجال التلوث الناجم عن تشغيل السفن، كما أنها لا تبذل مجهوداً لذلك فهي تتعاس في اتخاذ الإجراءات الجنائية ضد السفن التي تحمل علمها مما أثار العديد من المخاوف والانتقادات، لذلك ظهرت دعوة وجوب التوسع في اختصاصات الدولة الساحلية في مجال مكافحة التلوث، وهي الدعوة التي جاءت مع الاتجاه العام للقانون الدولي الجديد للبحار، نحو التوسع في منح الدولة الساحلية المزيد من الاختصاصات.⁽²⁾

إن اختصاصات دولة العلم لا تتعارض مع اختصاصات الدولة الساحلية في مجال الرقابة على أحكام التلوث ومكافحته، إلا أنه يجب أن ننظر إلى اختصاصات دولة العلم على أنها وسيلة فعالة لضمان تنفيذ الإلتزام العام لحماية البيئة البحرية من أخطار التلوث، شرط أن تقوم دولة العلم بتنفيذ التزاماتها ومسئولياتها بصورة فعالة وجدية، سواء بوضع التشريعات الجنائية لصيانة البيئة البحرية من أخطار التلوث، أو القيام بالمتابعة الجنائية للمخالفات التي ترتكب من تلك السفن، لأنه لو تحقق تكامل الاختصاصات الممنوحة لدولتي الساحل والعلم، لأمكن القول بوجود تكامل تشريعي وإجرائي على امتداد البيئة البحرية لضمان حمايتها من أخطار التلوث.⁽³⁾

إن القيود الواردة على اختصاص دولة العلم، الذي لم يعد خالصاً في أجزاء من البحر خارج الولاية الوطنية للدول، هو دليل على حيوية الروح القانونية، والاتجاه الذي سار فيه قانون البحار الجديد من أجل التوافق بين المبادئ القانونية التقليدية القائمة، والشروط المجتمعية الجديدة التي تفرض مواجهة مخاطر التلوث البيئي الناتج عن الملاحة البحرية، وهذا الطابع التوافقي الذي تركز أيضاً من خلال الزيادة في اختصاصات الدول الساحلية في ميدان التنظيمي بغرض الوقاية من التلوث البحري الناتج عن السفن في المجالات البحرية الغير الخاضعة لولايتها الوطنية.⁽⁴⁾

(1) د. مصطفى أحمد أبو الخير، مرجع سابق، ص 300.

(2) د. صلاح الدين عامر، "القانون الدولي للبحار"، مرجع سابق، ص ص 520-521.

(3) د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 94.

(4) د. محمد البزاز، مرجع سابق، ص 82.

ثالثاً: اختصاص دولة الميناء

لم تعد الدولة الساحلية ودولة العلم هما الطرفان الوحيدان المتدخلان في ميدان الوقاية من التلوث، فقد اتجه قانون البحار الحالي إلى إقرار مفهوم "دولة الميناء" كطرف بديل لتجاوز العجز الذي يعاني منه القانون الدولي في هذا الميدان، وفي نفس الوقت سد النقص الذي يعانيه نظام توزيع الاختصاصات بين الدول لتنفيذ قوانين وأنظمة منع التلوث.⁽¹⁾

لقد قررت نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في جزئها الثاني عشر بمنح بعض الاختصاصات لدولة الميناء الذي تتوقف فيه السفينة وهذه الاختصاصات مكاملة لاختصاصات الدولة الساحلية، وتعتبر حلاً وسطاً لتسوية التنازع بين دولة العلم والدولة الساحلية، كما أنها تعمل على توسيع الاختصاص لجعل دولة الميناء جهة محورية لتفعيل المجهود الدولي لمواجهة أخطار هذا التلوث.⁽²⁾

كما تتلخص اختصاصات دولة الميناء في تنفيذ القواعد والقوانين الدولية في أمرين هما:

1- إجراءات التحقيق وإقامة الدعوى

لقد قرره الفقرة الأولى من المادة 218 إما بمبادرة من دولة الميناء أو بطلب من أي دولة أخرى:

- **فمن ناحية مبادرة دولة الميناء** فإنه يجوز لها بشأن السفينة الموجودة طوعاً داخل أحد موانئها أو إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشواطئ، أن تجري تحقيقاً وتقييم دعوى فيما يتعلق بأي تصرف من تلك السفينة يكون قد تم خارج المياه الداخلية، أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، لتلك الدولة كانتهاكها للقواعد والمعايير الدولية المطبقة، هذا ما نصت عليه المادة 218 في فقرتها الأولى من اتفاقية قانون البحار 1982.⁽³⁾

- **أما من ناحية طلبات الدول الأخرى** فإن على الدولة الميناء أن تلبى الطلبات المقدمة من أي دولة للتحقيق في انتهاك تصريف، من قبل سفينة موجودة طوعاً داخل أحد موانئها، أو في إحدى محطاتها النهائية القريبة من الشاطئ، يعتقد أنه وقع في المياه الداخلية للدولة مقدمة الطلب، أو في بحرها الإقليمي أو في منطقتها الاقتصادية الخالصة، أو يسبب لها ضرراً أو جعلها عرضة له، كما تلبى

⁽¹⁾ Alexandre, Charles, Kiss, "Droit international de l'environnement", op, cit, p 153.

⁽²⁾ د. محمد البزاز، مرجع سابق، ص108.

⁽³⁾ د. صلاح الدين عامر، "القانون الدولي للبحار"، مرجع سابق، ص108.

تلك الدولة الطالبات المقدمة من دولة العلم للتحقيق في هذا الانتهاك، وهذا ما نصت عليه المادة 218 في فقرتها الثالثة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.⁽¹⁾

وفي الحالتين السابقتين تنقل محاضر الذي تجريه دولة الميناء إلى دولة العلم وإلى الدولة الساحلية بناءً على طلبهما، ويجوز بناءً على طلب الدولة الساحلية إيقاف أي دعوى تكون دولة الميناء قد أقامت على أساس هذا التحقيق، عندما يكون الانتهاك قد وقع داخل مياهها الداخلية أو ببحرها الإقليمي أو بمنطقتها الاقتصادية الخالصة، وفي هذه الحالة تنقل أدلة وسجلات القضية وأي كفالة أو ضمان مالي آخر مودع لدى السلطات دولة الميناء إلى الدولة الساحلية، وبحول هذا النقل دون مواصلة النظر في الدعوى في دولة الميناء.⁽²⁾

2- تدابير صلاحية السفن للإبحار

فقد قررت المادة 219 لدولة الميناء أن تتخذ بقدر ما هو ممكن عملياً من تدابير إدارية لمنع السفينة التي تنتهك القواعد والمعايير الدولية الخاصة بصلاحية السفن للإبحار، مهددة بذلك البيئة البحرية بأضرار، ويكون لها ذلك عندما تتأكد بناءً على طلب مقدم لها أو بمبادرة منها، وبذلك تتخذ الإجراءات اللازمة لمنع السفن من الإبحار ولا تسمح لها بالتحرك إلا لأقرب حوض مناسب لإصلاح السفن، وعلى أن تسمح لها بمواصلة سيرها بعد إزالة أسباب الانتهاك.⁽³⁾

إن دولة الميناء هي جهة مستقلة، والاختصاصات التي أصبحت تمارسها هي في نفس الوقت مكملة لاختصاصات الدولة الساحلية، وكذلك بديلة لاختصاصات دولة العلم التي أثبتت التجربة ترحيبها ومجاملتها للسفن الحاملة لجنسيتها، فإذا كان من الثابت أن الحفاظ على الاختصاص الخالص لدولة العلم في تنفيذ، سيحكم بالفشل على أي مجهود اتفاقي للوقاية من التلوث الذي تخلفه السفن، فإن الرغبة الأكيدة للدول في معالجة جوانب القصور التي أفرزتها التجارب السابقة، جعل مفهوم دولة الميناء، بمثابة الحل التوفيق من أجل تجنب توسيع أكبر لاختصاصات الدولة الساحلية، وهو ما

(1) د. محمد مصطفى يونس، مرجع سابق، ص 50-51.

(2) د. أحمد عبد الكريم سلامة، "قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية"، مرجع سابق ص 149.

(3) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 145.

كانت تتخوف منه القوى البحرية، ومن أجل منح الدولة الساحلية سلطات إضافية وهو ما كانت ترغب فيه هذه الدول.⁽¹⁾

إن سماح الدولة المستقبلية للسفن في موانئها له دور كبير في ميدان التنفيذ، من شأنه تعزيز الغير مباشر لسلطات الدولة الساحلية، وفي نفس الوقت عدم عرقلة حركة الملاحة، ذلك أنه في بعض الحالات تكون السفينة ذات حمولة كبيرة فإنه يصعب التوقف أو التوجه إلى أقرب ميناء بأمر من سلطات الدولة الساحلية، علاوة على أن ممارسة دولة الميناء هذه الاختصاصات التنفيذية إزاء السفن التي تقصد موانئها ومحطاتها النهائية البحرية أو تتخذها كميناء توقف، فإن ذلك يتيح فرصة أفضل ويسهل عمليات البحث والتحقيق، وتجميع الأدلة عن وجود انتهاكات لقواعد الوقاية من التلوث.⁽²⁾

خلال أشغال المؤتمر الثالث لقانون البحار فقد اعتبرت دولة الميناء هي دولة ساحلية من الدرجة الثانية، بالنظر إلى الشروط التي تجعلها معنية بالتلوث الفعلي أو المفترض التي تلحقه السفن الأجنبية بالبيئة البحرية، مما يعني أن صفة دولة الميناء هي صفة ظرفية وليست بصفة جوهرية، فعندما تكون كل دولة ساحلية غير معنية بصفة مباشرة وفورية بالتلوث الذي تتسبب فيه سفينة متواجدة في مياهها الداخلية، فيمكنها أن تقوم بدورها في الوقاية من هذا التلوث على أساس أنها دولة ميناء، وإن كان على الصعيد الواقعي تظل مصالح دولة ميناء العبور مختلفة في الغالب عن مصالح الدولة الساحلية، ذلك انشغالات الأولى كدولة ميناء هو الحفاظ على حركة الملاحة البحرية، أما الانشغالات الثانية فهي الحرص على سلامة بيئتها البحرية، مما يطرح إشكالية التوفيق بين المصالح التجارية والأهداف البيئية.⁽³⁾

هناك طابع تجديدي لمفهوم دولة الميناء الذي يستند إلى نظرية الازدواج الوظيفي، الذي يتم اللجوء إليه كلما كان ذلك ضروريا لتجاوز الضعف المؤسسي يعاني منه القانون الدولي، حيث أوكل المجتمع الدولي لدولة الميناء سلطات على أساس هذه النظرية، تمكنها من اتخاذ إجراءات وتدابير ضرورية لحماية البيئة البحرية في المناطق الغير تابعة لأي ولاية وطنية، وهو ما يمكن اعتباره تعزيزاً للسلطات

(1) د. محمد مصطفى يونس، مرجع سابق، ص 58.

(2) Vignes. Daniel, "le navire et les utilisations pacifiques de la mer, la juridiction de la l'Etat du port et le navire en droit international", SFDI, Colloque de Toulon, pedone paris, 1992, p141.

(3) د. محمد البزاز، مرجع سابق، ص 116.

التنفيذية لهذا الصنف الخاص من الدولة الساحلية التي هي دولة الميناء، وفي نفس الوقت يعتبر تقليصا هاما لاختصاصات دولة العلم على السفن الحاملة لجنسيتها.⁽¹⁾

وبالفعل فإن هذا الإقرار بدور دولة الميناء في تنفيذ القواعد والمعايير الدولية لمنع التلوث من السفن في أعالي البحار، قد أقام توزيعا جديدا لاختصاصات الدول في هذا الميدان وفي نفس الوقت عالج القانون الدولي عن إيجاد مؤسسة دولية تتحمل مسؤولية حماية البيئة البحرية في هذه المناطق الدولية.

الفرع الثاني: التعاون الدولي لتنفيذ هذا المبدأ

إضافة إلى التشريعات والنظم الوطنية التي تعتبر وسيلة لضمان تطبيق الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية، فإن التعاون الدولي لمكافحة التلوث البحري يمثل هو الآخر وسيلة أخرى لضمان تطبيق هذا الالتزام، وذلك لأن أية دولة لا تستطيع بمفردها أن تتصدى لمكافحة التلوث البحري بعيدا عن غيرها أو بمعزل عن جيرانها، كما أن التلوث البحري عالمية عامة، تتطلب تكاتف كل الجهود الإنسانية وكافة الإمكانيات العلمية المتاحة، من أجل مواجهة ما تحمله من أخطار تهدد حياة المجتمع بأسره، إن إبرام المعاهدات التي ترمي إلى حماية البيئة لمنطقة ما يترجم تضامن الدول لمعرفة الأخطار التي تمثلها للمحافظة على الوسط الطبيعي الذي تشترك فيه.⁽²⁾

فمنظرا إلى تعدد أسباب تلوث البيئة البحرية، فقد كان من الطبيعي أن تتعدد وتتنوع الاتفاقيات الدولية التي تهدف إلى المحافظة على البيئة من التلوث البحري،⁽³⁾ فمنها الاتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية ذات البعد العالمي، ومنها الاتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية ذات البعد الإقليمي.

أولاً- الاتفاقيات الدولية ذات البعد العالمي

ضمن الاتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث ذات البعد العالمي هناك ما يحتوي أساسا على مواضيع ومجالات متنوعة إلى جانب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المنعقد سنة 1982 حيث شغل موضوع حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث في جزئها الثاني عشر ونصت على الالتزام به والذي يقع على جميع الدول دون استثناء بحماية البيئة.⁽⁴⁾

(1) د. محمد البزاز، مرجع سابق، ص 117.

(2) Josette BEER-GABEL, " Conventions régionales relatives a la lutte contre la pollution des mers", jurés, classeur, environnement fascicule n°632, édition 2000, p2.

(3) د. حورية غداوية، "الأدوات القانونية الدولية لحماية البيئة البحرية"، مذكرة لنيل الماجستير في الحقوق، جامعة البلدة، 2002، ص 81.

(4) نص المادة 192 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

واتخاذ الإجراءات المناسبة كي تتعاون الدول فيما بينها في تنفيذ وتبني القواعد والنظم التي تؤدي إلى منع التلوث أو أية أضرار أخرى تمس البيئة البحرية والحفاظ على التوازن الإيكولوجي لها وحماية وحفظ الثروات الطبيعية للمنطقة، وكذا الثروات الحيوانية والنباتية، كما قررت الاتفاقية ضرورة التعاون الدولي بين الدول عن طريق المنظمات الدولية المختصة لحماية البيئة البحرية كذلك حثت على ضرورة إخطار الدول المعنية من جانب الدولة التي تعلم ذلك عند احتمال حدوث ضرر وشيك أو فعلي للبيئة مع وضع خطط الطوارئ اللازمة لمواجهة حوادث التلوث كما أكدت الاتفاقية على أهمية القيام بالدراسات وتبادل المعلومات والبيانات الخاصة بتلوث البيئة البحرية.⁽¹⁾

وأول مظهر من مظاهر التعاون هو أن أية دولة يتبادر إلى علمها وجود حالة من حالات التلوث يمكن أن تعرض البيئة البحرية لخطر داهم، أو تنذر بوقوع أضرار جسيمة بها، أو تكون هذه الحالة قد أحدثت بالفعل ضررا بالبيئة البحرية، فمن الواجب على تلك الدولة أن تخطر فورا الدول الأخرى التي قد تكون معرضة للتأثر بهذا الضرر.⁽²⁾

وفي مثل تلك الأحوال تتعاون الدول وفقا لإمكاناتها، والمنظمات الدولية المختصة في مكافحة التلوث والقضاء على آثاره، ولتحقيق هذه الغاية فإنه من المنطق أن التعاون يفرض على الدول أن تعمل معا على وضع وتعزيز خطط الطوارئ كي تستطيع مواجهة حوادث التلوث البحري،⁽³⁾ كما تلتزم الدول بنشر تقارير النتائج التي يتم الحصول عليها، أو تقدم تلك التقارير على فترات مناسبة إلى المنظمات الدولية المختصة التي تجعلها في متناول جميع الدول.⁽⁴⁾

وبذلك يمكن القول أن هناك مظهرين من مظاهر التعاون العالمي لمكافحة التلوث البحري وهما:

1- التعاون من خلال المنظمات الدولية العالمية

تقوم المنظمات الدولية العالمية بدور هام لا يمكن التغافل عنه في مجال حماية البيئة البحرية ويؤكد ذلك أن معظم الاتفاقيات الدولية التي تنظم حماية البيئة البحرية من التلوث أبرمت في مؤتمرات دعت إليها إحدى هذه المنظمات الدولية العالمية، بناء عليه تقوم هذه المنظمات بمهمة إنشاء العديد من القواعد القانونية عن طريق تبني العديد من الأعمال القانونية كالتوصيات واللوائح والقرارات

(1) د. محسن أفكيرين، مرجع سابق، ص 95.

(2) نص المادة 198 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(3) نص المادة 199 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(4) نص المادة 205 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

والمعاهدات التي تضمن تنظيمًا لكيفية المحافظة على البيئة البحرية من التلوث،⁽¹⁾ وأهم هذه المنظمات بطبيعة الحال المنظمة البحرية الاستشارية (I.M.C.O) التي تهتم بمجال هام في حماية البيئة البحرية، وكذا برنامج الأمم المتحدة للبيئة،⁽²⁾ ومختلف المنظمات التابعة لها فهي تلعب دورًا أساسيًا في تجسيد هذه الحماية بشكل مباشر أو غير مباشر.

أ- دور منظمة الأمم المتحدة

لعبت منظمة الأمم المتحدة منذ نشأتها دور هام في حماية البيئة الإنسانية بصفة عامة، وقد زاد اهتمامها بشكل عام بالمسألة البيئية في بداية سنة 1968 على إثر توصية من مجلس الاقتصادي والاجتماعي التي مهدت فيما بعد لعقد ستوكهولم الدولي عام 1972، كما ساهمت المنظمة في إصدار ميثاق العالمي للطبيعة، والذي ينص على ضرورة التعاون فيما بين الدول والمنظمات والأفراد والهيئات الحكومية وغير حكومية من أجل المحافظة على الطبيعة، وحث الدول على عقد المعاهدات الدولية تستهدف من خلالها حماية البيئة البحرية.⁽³⁾

ب- دور المنظمة البحرية الدولية (O.M.I)

وهي من الوكالات المتخصصة حيث تم إنشائها في 6 مارس 1984 دورها يتمحور في المسائل الفنية للملاحة البحرية والتجارة الدولية البحرية، ومن مهامها تحسين أمن الملاحة باعتماد القوانين المتفق عليها دوليًا وحماية مياه البحار والمحيطات من التلوث بكل أشكاله، ولهذه المنظمة الفضل في إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية كتلك المتعلقة بمكافحة التلوث بالنفط، كما أنشأت هذه المنظمة مركزًا إقليميًا للتدخل المستعجل لمكافحة التلوث البحري في حوض البحر الأبيض المتوسط يعمل على مساعدة دول المنطقة في التصدي لحالات التلوث الطارئة.⁽⁴⁾

لقد أسفرت جهود هذه المنظمة إلى المبادرة في إعداد العديد من اتفاقيات دولية كاتفاقية لندن لمنع إلقاء النفايات 1972، والاتفاقية المتعلقة بمنع التلوث من السفن 1973.⁽⁵⁾

(1) د. مصطفى أحمد أبو الخير، مرجع سابق، ص 321.

(2) د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 101.

(3) د. خالد مصطفى فهمي، "الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقية الدولية دراسة مقارنة"، دار الفكر الجامعي، مصر، 2011، ص 266.

(4) د. واعي جمال، مرجع سابق، ص 122.

(5) د. صليحة علي صداقة، مرجع سابق، ص 223.

2- المساعدات العلمية والتقنية للدول النامية

وهي المساعدات التي تتطلبها ظروف تلك الدول، وحاجاتها الملحة إلى الخبر العلمية والتقنية في مجال مكافحة التلوث، ومن ثم فإن الاتفاقية قررت مبدأ وجوب تقديم تلك المساعدات على النحو الذي يؤدي إلى قيام تلك الدول بمباشرة دورها والتزاماتها في حماية البيئة، لاسيما أن حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من المسائل التي تتطلب قدراً كبيراً من الخبرة العلمية والفنية، والتي لا تتوفر لدى الكثير من بلدان الدول النامية.⁽¹⁾

وقد أظهرت المادة 202 من اتفاقية قانون البحار 1982 طبيعة تلك المساعدة حيث نصت على أن: "تعمل الدول مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة على مايلي:

أ- تشجيع برامج المساعدة العلمية والتعليمية والتقنية وغيرها من أجل حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، وتشمل هذه المساعدة فيما يلي:

1-تدريب العمال العلميين والتقنيين لتلك الدول.

2-تيسير اشتراكهم في البرامج الدولية ذات الصلة.

3-تزويدها بالمعدات والتسهيلات اللازمة.

4-دعم قدرتها على صنع تلك المعدات.

5-تقديم المشورة بشأن برامج البحث العلمي الرصد والبرامج التعليمية وغيرها ووضع تسهيلات لها.

ب-تقديم المساعدة المناسبة وخاصة إلى الدول النامية، من أجل التقليل إلى أدنى حد من آثار الحوادث الكبيرة التي قد تسبب تلوثاً خطيراً للبيئة البحرية.

ج- تقديم المساعدة المناسبة وخاصة إلى الدول النامية، فيما يتعلق بإعداد التقييمات البيئية".⁽²⁾

ومن ناحية أخرى أُلقت المادة 203 على المنظمات المتخصصة وجوب معاملة الدول النامية في مجال البيئة البحرية معاملة تفضيلية سواء من حيث تخصيص الأموال المناسبة والمساعدات التقنية أو فيما يتعلق بالانتفاع من الخدمات المتخصصة لهذه المنظمات.

(1) د. صلاح الدين عامر، "القانون الدولي للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982" مرجع سابق، ص509.

(2) نص المادة 202 من اتفاقية قانون البحار 1982.

ثانياً: الاتفاقيات الدولية ذات البعد الإقليمي

لم يقتصر الاهتمام بصيانة البيئة البحرية وحمايتها من أخطار التلوث على الجهود الاتفاقيات العالمية بل تعداها إلى الجهود الإقليمية فقد قدرت بعض الدول التي ترتبط فيما بينها ببيئة بحرية وجغرافية واحدة أنه من الضروري تعزيز القواعد الدولية النوعية والعامّة لحماية البيئة البحرية لقواعد أشد انضباطاً وصرامة، لتحقيق حماية أكثر فعالية لمنطقتها البحرية.⁽¹⁾

وعندئذ لجأت بعض الدول إلى التعاون في إطار إقليمي كي تتحكم في مكافحة التلوث البحري الذي يتطلب إمكانيات عالية وكبيرة ووسائل تقنية متطورة لا يمكن أن تتوفر لدى دولة واحدة بمفردها كما أن التعاون الإقليمي في مجال مكافحة التلوث يمكن أن يحقق فعالية أكبر للالتزام العام بحماية ذلك في نطاق مجموعات إقليمية متكاملة، تكون مهمتها الأساسية التعاون والتضامن، لحماية البيئة البحرية على امتداد مساحات جغرافية معينة، واستخدامه بصورة مؤثرة لضمان حماية البيئة البحرية من أخطار التلوث الذي يهددها.⁽²⁾

غير أن فكرة الإقليمي في مجال مكافحة التلوث البحري، تحظى بقبول واستحسان من معظم الدول ذات المصالح البحرية المشتركة، كما أنها تجد تشجيعاً دائماً من المنظمة الاستشارية البحرية الحكومية (I.M.C.O) وبرنامج الأمم المتحدة لشؤون البيئة، إن مجموع الاتفاقيات الدولية الإقليمية التي أبرمت في هذا الصدد تتجه لحماية البحار المغلقة وشبه المفتوحة حيث تكون مخاطر التلوث أشد جسامة بالنظر إلى عدم قدرة البحر المغلق أو شبه المفتوح، على استيعاب وتحويل الملوثات التي يتم تفرغها فيه.⁽³⁾

ويمكن ذكر بعض أبرز تلك الاتفاقيات وهي:

(1) د. أحمد عبد الكريم سلامة، 'قانون حماية البيئة، دراسة تأصلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية"، مرجع سابق ص156.

(2) د. نصر الدين هنوني، مرجع سابق، ص372.

(3) د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص ص96،95.

1- القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية للبحر الأبيض المتوسط

دعت منظمة الأمم المتحدة عن طريق برنامج الأمم المتحدة للتنمية، إلى عقد مؤتمر دولي بمدينة برشلونة الإسبانية في 2 فيفري 1976، وذلك لمناقشة وسائل حماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث، ولقد عقد المؤتمر بالفعل وأسفر عن إبرام اتفاقية تهدف إلى تحقيق التعاون الدولي من أجل سياسة شاملة لحماية وتحسين البيئة البحرية في منطقة البحر الأبيض المتوسط في 16 فيفري 1976 وقد ألحق بهذه الاتفاقية أربعة بروتوكولات تم توقيع اثنان منها مع الاتفاقية والثالثة تم توقيعه في أثينا عام 1980 والرابع في جنيف عام 1982، ولقد بدأ سريان العمل بهذه الاتفاقية اعتباراً من 23 سبتمبر 1979.⁽¹⁾

وشملت هذه الاتفاقية الدول الأطراف هي: مصر، قبرص، فرنسا، اليونان، إيطاليا، لبنان، مالطا، موناكو، المغرب، إسبانيا، تركيا، الجزائر، ليبيا، تونس، سوريا، يوغسلافيا سابق، إسرائيل المزعومة.⁽²⁾ ووفقاً لأحكام هذه الاتفاقية تلتزم دول الأطراف باتخاذ التدابير اللازمة لمنع التلوث أو الحد منه، وأيضاً حظر إلقاء الفضلات من السفن والطائرات، أو التلوث الناجم عن الاستكشاف أو استغلال قاع البحر أو الناتج عن تصريف الأنهار أو المنشآت الساحلية أو من مصادر أخرى في البر داخل أراضيها الإقليمية، كما نظمت الاتفاقية التعاون الدولي بشأن اتخاذ التدابير اللازمة للتصدي لحالات التلوث الطارئة أياً كان سببها، ووضع برامج لرصد التلوث في منطقة البحر الأبيض المتوسط، وفي البحوث العلمية والتقنية المتعلقة بكافة أنواع التلوث البحري.⁽³⁾

كما التزمت الدول الأطراف بالتعاون فيما بينها لمواجهة حالات التلوث، التي يمكن أن تعرض البيئة البحرية لمخاطر جسيمة، كما التزمت كل دولة بأن تخطر "برنامج الأمم المتحدة للبيئة" بكل حالات التلوث التي تصل إلى علمها، ويمتد نطاق سريان الاتفاقية بحيث يشمل جميع أنواع السفن والطائرات

(1) د. رياض صالح أبو العطا، مرجع سابق، ص 122.

(2) انظر العدد من الجريدة الرسمية الصادر في 17 ماي 1979.

(3) د. سمير حامد الجمال، مرجع سابق، ص 272، 273.

في البحر أو في أجوائه دون أي تمييز أو استثناء.⁽¹⁾

وهكذا جاءت تلك الاتفاقية كنموذج شامل للتعاون الإقليمي في مجال مكافحة التلوث، وهي بهذا تعتبر انعكاساً واقعياً لفكرة الإقليمية وتطبيقاً ناجحاً لدورها الوظيفي في حماية البيئة البحرية.⁽²⁾ وهذا ما سندرسه في الباب الثاني.

2- القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية للبحر الأحمر

جاءت هذه الاتفاقية محاولة من واضعيها لتوفير حماية للبيئة البحرية وخليج عدن، فالأهداف المتوخاة من اتفاقية جدة لعام 1982 ضمان استخدام الإنسان للموارد البحرية والساحلية الحية وغير الحية استخداماً رشيداً، بحيث تضمن تحقيق أقصى الفوائد للجيل الحالي مع الاحتفاظ في الوقت نفسه بإمكانيات تلك البيئة لتلبية احتياجات وطموحات الأجيال المقبلة.⁽³⁾

وتحت رعاية الجامعة العربية اجتمعت الغالبية العظمى من الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن في مدينة جدة بالمملكة العربية المتحدة السعودية، لوضع اتفاقية إقليمية للحفاظ على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن، من أخطار التلوث وأسفرت الاجتماعات عن توقيع اتفاقية بتاريخ 14 نوفمبر 1982، تعرف باتفاقية جدة للحفاظ على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن.⁽⁴⁾

وتطبق أحكام هذه الاتفاقية على البيئة البحرية الإقليمية للبحر الأحمر وخليج العقبة وخليج السويس وقناة السويس حتى نقطة التقائها بالبحر الأبيض، وهذه البيئة تشمل البيئة المائية لمناطق البحر الإقليمي للدول الأطراف، والمنطقة المجاورة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والجرف القاري وأعالي البحار، ولذلك لا تسري أحكامها على بيئة المياه الداخلية للأطراف وقد أولت الاتفاقية حماية بيئة البحر الأحمر وخليج عدن من التلوث بالبتترول عناية خاصة، نظراً لأنه من أكثر أنواع التلوث

(1) د. مصطفى سلامة حسين، د. مدوس فلاح الرشيد، مرجع سابق، ص 272، 273.

(2) د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 98.

(3) د. مصطفى سلامة حسين، د. مدوس فلاح الرشيد، مرجع سابق، ص 476.

(4) د. أحمد عبد الكريم سلامة، "قانون حماية البيئة، دراسة تأصلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية"، مرجع سابق ص 172، 173.

انتشارا في هذه المنطقة.⁽¹⁾ وألقت الاتفاقية مجموعة من الالتزامات على عاتق الدول الأطراف للحفاظ على البيئة البحرية وذلك باتخاذ جميع التدابير المناسبة التالية:

1- اتخاذ جميع التدابير اللازمة لمنع وتقليل ومكافحة التلوث في البحر الناجم من السفن، والعمل على ضمان الالتزام بالقواعد الدولية المرعية المتعلقة بالتحكم في هذا النوع من التلوث بما في ذلك طرق تحميل النفط فوق مياه التوازن وخزانات التوازن المنفصلة وإجراءات غسل الزيت الخام من الناقلات.

2- اتخاذ جميع التدابير لمكافحة ومنع التلوث الناجم من إلقاء الفضلات من السفن والطائرات مع احترام القواعد الدولية المتعلقة بالتحكم في هذا النوع من التلوث.

3- الالتزام بالتعاون مع المنظمات الدولية العالمية والإقليمية في إعداد وإقرار معايير وإجراءات إقليمية للحفاظ على البيئة البحرية.

4- اتخاذ جميع التدابير الضرورية سواء بصورة انفرادية أو مشتركة من أجل ضمان توفر المعدات المناسبة والأشخاص المؤهلين فور الحاجة لمواجهة حالات التلوث الطارئة في البحر، وإزالة التلوث الناجم عنها أو الحد منه.⁽²⁾

5- عدم تطبيق أحكام الاتفاقية على السفن وغيرها من السفن التي تمتلكها أو تقوم بتشغيلها إحدى الدول ويقتصر استخدامها على الخدمات الحكومية غير التجارية.⁽³⁾

6- السعي للوصول إلى تسوية بالطرق الودية في حالة قيام أي نزاع حول تفسير أو تطبيق الاتفاقية.⁽⁴⁾

3- القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية للخليج العربي

تعتبر مياه الخليج المصدر الأساسي للحصول على مياه العذبة في بعض الدول، فضلا على أن الخليج بعد من البحار الضيقة المساحة، قليلة العمق ذات التيارات بطيئة الحرية مما يضاعف من أثر التلوث عليه، ويؤكد أن المواد الملوثة تظل فيه سنوات طويلة لذلك عقد في الكويت في الفترة الممتدة بين 15 و 22 أبريل 1978 مؤتمر الكويت الإقليمي للمفوضين لحماية وتنمية البيئة البحرية والمناطق

(1) د. رياض صالح أبو العطا، مرجع سابق، ص 128.

(2) المادة الرابعة من اتفاقية المحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن لعام 1982.

(3) المادة التاسعة من اتفاقية المحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن لعام 1982.

(4) المستشار أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 98.

الساحلية والذي اشتركت فيه ثمان دول تطل على الخليج، وهي دول تنتمي إلى أغنى مناطق العالم إنتاجاً للنفط وهي: دول البحرين، إيران، العراق، الكويت، عمان، قطر، المملكة العربية السعودية الإمارات العربية المتحدة.⁽¹⁾

وقد أسفر المؤتمر عن توقيع اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث وبروتوكولان ملحقان بها، وقد أصبحت الاتفاقية سارية المفعول بعد أن صادقت عليها العدد المطلوب من الدول المتعاقد في 24 أبريل 1978، وقد عقد من أجل منع و رقابة ومكافحة التلوث البحري في مياه الخليج.⁽²⁾

والملاحظ من هذه الاتفاقية اهتمامها بالجانب التنظيمي لحماية منطقة الخليج من أضرار التلوث فأنشأت لهذا الغرض مجموعة من الأجهزة التي أنيط بها القيام بدور محدد في عملية تطبيق وتنفيذ أحكام مكافحة التلوث بصورة فعالة وهذه الأجهزة هي:

-المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية.

-مركز العون المتبادل في حالة الطوارئ البحرية.

-منظمة العون المتبادل لشركات البترول في منطقة الخليج.

وهناك أيضا اتفاقيات إقليمية لحماية البحار المغلقة وشبه المفتوحة منها:

-اتفاقية بون سنة 1969 لحماية بحر الشمال من التلوث بزيت البترول.

-اتفاقية أوسلو سنة 1971 الخاصة بمنع التلوث البحري المتسبب من الإغراق من السفن والطائرات.

-اتفاقية هلسنكي سنة 1974 الخاصة بحماية بحر البلطيق من التلوث.

-اتفاقية بوخارست لعام 1992 لحماية البحر الأسود من التلوث.

إن فكرة التعاون الإقليمي في مجال مكافحة التلوث أصبحت تشكل ركيزة أساسية لضمان تطبيق الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية، وذلك لأن هذه الفكرة انتشرت لتغطي مناطق عديدة من البحار

(1) د. ماجد راغب الحلو، "قانون البيئة في ضوء الشريعة"، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2004، ص211.

(2) د. خالد مصطفى فهمي، مرجع سابق، ص289.

المغلقة أو شبه المغلقة، والهدف الأساسي الذي تسعى إليه هو الوظيفة الإقليمية لحماية البيئة البحرية ومكافحة التلوث على النطاق الإقليمي، وما يفرضه الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من مسؤوليات وواجبات على المستوى العالمي.⁽¹⁾

الحقيقة أن التعاون الدولي سواء على المستوى الإقليمي أو على المستوى العالمي يعتبر ضمان أكيد لتنفيذ وتطبيق الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية فيما لو استطاعت الدول أن تستخدم هذا المنهج على النحو الذي رسمته الاتفاقية.

(1) د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 99.

الفصل الثاني

الأحكام التفصيلية للملوثات البحرية

من مصلحة الجميع السهر على حماية الوسط البحري، لما يحتويه من كائنات حية، ولما له من أهمية حيوية للإنسانية، من كل الأضرار بخواصه وثرواته فبيئة الإنسان واحدة وانتشار التلوث لا يحده حدود جغرافية بين الدول، والتلوث الذي يجد مسبباته في دولة يمكن أن يمتد آثاره الضارة إلى الدول الأخرى والتفاني في حماية البيئة البحرية ومكافحة تلوثها لا يهم دولة دون أخرى، بل هو مسؤولية مشتركة بين جميع الدول.

إن حالة التلوث البحري لا تتطلب بالضرورة أن تكون آثارها الضارة قد وقعت بالفعل، بل يكفي أن يكون هناك احتمال بأن الفعل الإنساني المتسبب لحالة التلوث يمكن أن يؤدي إلى إحداث هذا الضرر في المستقبل، إن الشعور بالمسؤولية المشتركة أدت إلى التعاون الدول فيما بينها، وسعيها لاتخاذ التدابير اللازمة والملائمة لحماية البيئة البحرية من مختلف الملوثات البحرية، وللجوء إلى إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية المشروعة التي تضع القواعد القانونية التي تكفل حماية البيئة البحرية من التلوث الذي يهدد توازنها الإيكولوجي ومواردها واستخداماتها المشروعة.

تعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بأنها عامة، نظرا لعموم أحكامها وشمولية قوانينها حيث ابتدأت بالالتزام العام لحماية البيئة البحرية من التلوث بإيرادها جملة من الأحكام العامة التي تعد بمثابة المبادئ التوجيهية الملزمة لأطرافها ومن ثم فصلت أحكام الحماية لكل نوع من أنواع الملوثات التي يمكن أن تطرأ على البيئة البحرية، فقد جاءت بصورة أكثر تفصيلا بالنسبة للأحكام المقررة لحماية البيئة البحرية من التلوث بالسفن والناقلات، باعتباره أغلب مصادر التلوث وأخطرها على النحو الضار بالبيئة البحرية .

ونجد أن الاتفاقية ألزمت الدول باتخاذ كافة التدابير اللازمة لضمان عدم إلحاق أية أضرار ناشئة عن طريق التلوث بسبب أنشطة واقعة تحت ولايتها أو رقابتها لأقاليم دول أخرى، وكذا ضمان عدم انتشار التلوث الناشئ عن أحداث أو أنشطة تقع تحت ولايتها أو رقابتها خارج المناطق التي تمارس فيها الحقوق السيادية، إن تنوع المخاطر التي تهدد البيئة البحرية يقابلها تنوع في المخلفات والنفايات التي تصب فيها يوميا، مما يؤدي إلى تعدد مصادر تلوث البيئة، والتي حصرتها الاتفاقية في أنشطة آتية من البر أو الناتجة عن استكشاف واستغلال البحار، أو الآتية من الجو أو من خلاله، وكذلك

التلوث الناتج عن إغراق المواد السامة أو النفايات الضارة والتي سيتم دراسة كل هذه الأنواع بشيء من التفصيل.

المبحث الأول: مصادر ملوثات البيئة البحرية

المطلب الأول: التلوث الذي يأتي من الإغراق ومن الجو أو من خلاله

الفرع الأول: التلوث عن طريق الإغراق

يقصد بالإغراق التخلص عمداً من النفايات أو المواد الأخرى وذلك بإلقائها في البحر، سواء عن طريق السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غيرها من المنشآت والمركبات الصناعية المقامة في البحر ويعتبر الإغراق مصدر خطير من مصادر التلوث، بل هو من أهم هذه المصادر باعتبار أن المواد التي يجري التخلص منها هي عادة مواد سامة أو مؤذية أو ضارة فضلاً عن أن الفعل ذاته يتم في شكل عمدي وهنا تكمن خطورة هذا المصدر.⁽¹⁾

إن التلوث الناجم عن إغراق وتصريف النفايات في البحار يعد من أنواع التلوثات الخطيرة نظراً لما تحتويه تلك النفايات من خواص فيزيائية وكيميائية وبيولوجية ذات تأثير ضار على الوسط البحري وتأثير التلوث بالإغراق على البيئة البحرية يتفاوت تبعاً لطبيعة المادة الملوثة التي يتم إغراقها أو تصريفها أو دفنها في المياه البحرية من حيث كونها مواد سامة أو مشعة وهي في مجملها تؤثر على صلاحية مياه البحار وتدمر كافة صور الحياة البحرية في منطقة الإغراق كما أن تأثيرها ينتقل بفعل التيارات البحرية من مكان لآخر في البحار ناقلاً الأثر الخطر والمدمر من منطقة إلى أخرى من مناطق البيئة البحرية.⁽²⁾

وقد كان هذا المصدر محل اهتمام خاص، سواء على المستوى الدولي أو الإقليمي خاصة بعدما أصبحت النفايات الذرية تمثل نسبة عالية من المواد التي تجري التخلص منها عن طريق الإغراق تلك النفايات التي أثبتت الدراسات العلمية أنها تؤثر على الخواص الطبيعية للمياه البحرية مما يؤثر بالتالي على الأحياء المائية ويقضي عليها بالتدرج، فضلاً عن انتقال هذا التلوث للإنسان عن طريق تناوله للأسماك التي تعد غذاء رئيسياً لشعوب الدول الشاطئية.⁽³⁾

(1) د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 40.

(2) د. أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 40.

(3) د. سمير محمد فاضل، مرجع سابق، ص 240.

أولاً: الاهتمام الدولي

من أهم مظاهر الاهتمام الدولي بمشكلة التلوث عن طريق الإغراق هو ما جاء في اتفاقية جنيف سنة 1958 الخاصة بالبحر العالي، حيث نصت المادة 25 منها على أن:

"1- كل دولة ملزمة باتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع تلوث البحار الناتج عن إغراق المخلفات المشعة مع الوضع في الاعتبار جميع القواعد واللوائح التي تضعها المنظمات الدولية المختصة.

2- كل الدول ملزمة بالتعاون مع المنظمات الدولية المختصة في وضع الإجراءات الرامية إلى منع تلوث البحار أو الهواء الذي يعلوها والناتج عن أي نشاط يتضمن استخدام المواد المشعة أو أي طاقة أخرى ضارة"، وقد انتهى الأمر بإقرار اتفاقية دولية لمنع التلوث البحري الناتج عن الإغراق وعرضت للتوقيع عليها في لندن.⁽¹⁾

وبالنظر إلى خطورة التلوث الناتج عن الإغراق فقد حرص مؤتمر الأمم المتحدة حول البيئة الإنسانية باستكهولم عام 1972 على التأكيد بأنه: "ينبغي على الدول أن تستعمل أحسن الوسائل العلمية المتاحة لديها لتقليل تفرغ المواد الضارة في البحر بكل الطرق بما في ذلك... الإغراق بواسطة أو من السفن والطائرات والمنشآت القائمة"، فقد جاء بالتوصية رقم 86(ج) من مجموع توصيات المؤتمر أنه: "يوصي الحكومات بالتعاون والتشاور مع أجهزة الأمم المتحدة خصوصاً مجموعة خبراء الجوانب العلمية للتلوث البحري، وأن تتضمن رقابة الإغراق البحري من قبل مواطنيها في أي مكان أو من قبل أي شخص في المناطق التي تحت ولايتها، وأن الحكومات سوف تستمر في العمل نحو إقامة وتطبيق ووضع الأدوات للرقابة على الإغراق البحري، وبإبرام الاتفاقيات الإقليمية في إطار عمل هذه الأدوات، خصوصاً بالنسبة للبحار المغلقة أو شبه مغلقة والتي تكون أكثر تعرضاً للخطر من التلوث".⁽²⁾

ولقد عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الإغراق في المادة الخامسة منها فنصت على أنه: "1- أي تصريف متعمد في البحر للفضلات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الصناعية.

2- أي إغراق متعمد في البحر للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الصناعية.

(1) د. مصطفى أحمد أبو الخير، مرجع سابق، ص ص 258، 259.

(2) د. أحمد عبد الكريم سلامة، "قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية"، مرجع سابق ص 105.

ولا يشمل الإغراق ما يلي:

- 1- تصريف الفضلات أو المواد الأخرى الذي يصاحب التشغيل الاعتيادي للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غيرها من التركيبات الاصطناعية ومعداتها في البحر أو ينتج عنه، وذلك خلاف الفضلات أو المواد الأخرى التي تنقل بواسطة أو إلى السفن أو الطائرات أو الأرصفة...
- 2- إيداع مواد ليس الغرض التخلص منها، بشرط ألا يتعارض هذا الإيداع مع مقاصد هذه الاتفاقية".⁽¹⁾

وكذلك من مظاهر الاهتمام الدولي بالتلوث البحري عن طريق الإغراق ما نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 في مادتها 210 منها، لحماية البيئة البحرية من التلوث عن طريق الإغراق من السفن أو الطائرات أو عن طريق المنشآت الصناعية المقامة بالبحر، حددت الاتفاقية لذلك مجموع من الأحكام هي:

أ- التزام الدول بوضع قوانين وتشريعات وطنية لمنع التلوث الناتج عن هذا المصدر وخفضه والسيطرة عليه، وعلى أن تتخذ الدول ما قد يكون ضروريا من تدابير أخرى لتحقيق هذا الهدف، ويشترط أن تتضمن هذه القوانين والتشريعات والتدابير منع القيام بأي إغراق دون الحصول على إذن بذلك من السلطات المختصة لتلك الدول، والتي يجب عليها التأكد من نوع وطبيعة المواد المراد إغراقها.

ب- يتعين على الدول أن تسعى إلى وضع "قواعد ومعايير دولية" عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي وذلك للالتزام بها على الصعيدين الإقليمي والعالمي عند الممارسة العلمية في مكافحة هذا المصدر.

ج- عدم جواز الإغراق في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري لإحدى الدول الساحلية دون الحصول على موافقتها الصريحة والمسبقة على عملية الإغراق المزمع القيام بها.

د- تخويل الدول الساحلية حق تنظيم ومراقبة الإغراق في مناطقها البحرية وذلك بعد التشاور الواجب مع الدول الساحلية الأخرى التي تتأثر بالإلقاء بسبب موقعها الجغرافي.⁽²⁾

وتشير الاتفاقية أيضا إلى وجوب الحصول على الإذن المسبق من الدولة الساحلية لإغراق أي مواد في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية أو الجرف القاري، وتهدف الاتفاقية من هذا

⁽¹⁾ نص المادة الخامسة من اتفاقية قانون البحار 1982.

⁽²⁾ د. مصطفى أحمد أبو الخير، مرجع سابق، ص 261.

القيود تفعيل رقابة الدولة الساحلية بإتاحة الفرصة لها في إجراء الموازنة بين السماح بالإغراق وعدم السماح به حال توقع حدوث أضرار خطيرة.⁽¹⁾

إن هذه الأحكام السابقة لا تسري إلا بالنسبة للإغراق العمدي المقصود به التخلص من النفايات أو المواد الضارة عن طريق إلقائها في البحر، ومن ثم فإنها لا تمتد لتشمل التخلص غير المتعمد للنفايات أو غيرها الناجم عن التشغيل العادي للسفن والمنشآت الصناعية المقامة في البحر أو معداتها وذلك خلاف الفضلات أو المواد الأخرى التي تنتقل بواسطة أو إلى السفن الطائرات أو المنصات أو غيرها من المنشآت الصناعية المقامة في البحر والعاملة فيه بغرض التخلص منها، أو تلك التي تكون ناجمة عن معالجة أحد الفضلات أو غيرها من المواد على هذه السفينة أو الطائرات أو المنصات أو المنشآت، كما لا يشمل مفهوم الإلقاء إيداع مواد لغرض آخر غير مجرد التخلص منها، بشرط ألا يتعارض هذا الإيداع مع أهداف الاتفاقية.⁽²⁾

ثانياً: الاهتمام الإقليمي

بالنظر إلى آثار الضارة بالتوازن الإيكولوجي للبيئة البحري، التي يسببها إغراق النفايات والفضلات السامة، فقد أبرمت عدة اتفاقيات نوعية تبين الأحكام القانونية لمكافحة تلوث البيئة البحرية بإغراق النفايات الضارة، من ذلك اتفاقية أوسلو لعام 1972 المتعلقة بتلوث البيئة البحرية الناتج عن الإغراق من السفن والطائرات وكذلك اتفاقية لندن لعام 1972 لمنع التلوث البحري بإغراق النفايات والمواد الأخرى .

1- اتفاقية لندن لعام 1972 بشأن منع التلوث البحري بإغراق النفايات والمواد الأخرى

أبرمت تلك الاتفاقية في لندن بتاريخ 13 نوفمبر 1972، وفتح باب التوقيع عليها في 29 ديسمبر من سنة ذاتها، وقد أشارت ديباجة هذه الاتفاقية إلى أهمية البيئة البحرية وما بها من أحياء مائية للبشرية جمعاء، وأشارت إلى القدرة المحدودة للبحار في استيعاب النفايات وجعلها غير ضارة وتوليد موارد طبيعية جديدة، والملاحظ أن الاتفاقية تسري على جميع البحار والمحيطات، وبالنظر إلى القيود التي ترد على حرية استغلال أعالي البحار، فقد نبهت الاتفاقية إلى أن كل حق يقابله التزام.⁽³⁾

(1) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 99.

(2) د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 44.

(3) د. أحمد عبد الكريم سلامة، " قانون حماية البيئة، مكافحة التلوث، تنمية الموارد الطبيعية"، مرجع سابق ص 273.

إن هذه الاتفاقية قدمت ثلاث قوائم للنفايات إحداهما سوداء تشمل المواد الأكثر خطورة والتي لا يمكن الترخيص بإغراقها في البحر إلا في حالة الضرورة القصوى، والأخرى الرمادية وتشمل المواد الأقل خطورة والتي يمكن السماح بإغراقها بموجب تصاريح خاصة وبشروط معينة، وخارج هاتين القائمتين تندرج باقي المواد التي يشترط لإغراقها مجرد الحصول على إذن وذلك بعد التحقق من طبيعتها، وعلى كل دولة أن تحدد الجهة المختصة داخليا بمنح هذه التراخيص، ووضع العقوبات التي يجب أن تقع على كل المخالفات التي تحدث.⁽¹⁾

تعد هذه الاتفاقية من الاتفاقيات النوعية العامة فمن حيث العموم أنت لتنظيم الحماية اللازمة للبيئة البحرية بشكل عام، ومن حيث النوعية فلأنها منعت مصدراً ونوعاً معيناً من الملوثات وهو الإغراق للنفايات فيها، فقد عرفت المادة الثالثة الفقرة الأولى البند(أ) الإغراق أنه : "أي تصريف عمدي للفضلات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات"، وعلى ضوء ذلك فقد عدت الفقرة الرابعة من المادة نفسها: "التصريف المتعمد للفضلات أو المواد الأخرى من السفن والطائرات، أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية أنه إغراق"، كما هو بالنسبة للإغراق المتعمد في البحر للسفن والطائرات والأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية.⁽²⁾

وبمقتضى المادة الثالثة الفقرة الأولى البند(ج) فلا يعد التصريف للنفايات والفضلات الأخرى في البيئة البحرية إغراقاً تقصده الاتفاقية إذا كان ناجماً عن تشغيل العادي للسفن والطائرات والأرصفة أو غيرها أو ناتجاً عنه، لأن مناط الإغراق هو النقل للنفايات والفضلات لغرض التخلص منها في البيئة البحرية، كذلك فيما يتعلق بإيداع مواد لأهداف غير التخلص منها، كما هو الحال عند وضع مواد بقصد تشييد الأعمدة التي تحتاج إليها الأرصفة البحرية أو المواد المستخدمة في استغلال أو استكشاف قاع البحار فلا تعتبر أنها مواد مغرقة تترتب عليها أحكام الاتفاقية ويشترط أن لا يتعارض هذا الإيداع مع أحكام الاتفاقية.⁽³⁾

(1) د. مصطفى أحمد أبو الخير ، مرجع سابق، ص 259.

(2) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 65.

(3) د. محمد مصطفى يونس، مرجع سابق، ص 111.

أ- إلتزام الأطراف المتعاقدة

فرضت الاتفاقية عدة إلتزامات على أطرافها وهي إلتزامات تهدف في مجموعها إلى خلق إلتزام حقيقي على عاتق الدول، بالحفاظ على البيئة البحرية عموماً ومنع تلويثها بإغراق المواد السامة أو الضارة فيها على وجه الخصوص، ومن هذه الإلتزامات :

1- العمل على تعزيز الرقابة الفعلية على كل مصادر تلوث البيئة البحرية وتتعهد باتخاذ كل الخطوات العلمية لمنع تلوث البحر بإغراق النفايات والمواد الأخرى ذات القابلية لخلق مخاطر على صحة الإنسان، والإضرار بالموارد الحية والحياة البحرية، والمصالح الترفيهية، وإعاقة الاستعمالات الأخرى المشروعة للبحار، هذا ما نصت عليه المادة الأولى من هذه الاتفاقية (اتفاقية لندن 1972) .

2- اتخاذ التدابير الفعالة انفرادياً أو جماعياً طبقاً لقدراتها العلمية والتقنية والاقتصادية، لمنع تلوث البيئة البحرية الذي يحدثه الإغراق، وكذلك التنسيق سياساتها في هذا السبيل منصوص عليه في المادة الثانية من اتفاقية لندن 1972.

3- اتخاذ التدابير بالتعاون مع الوكالات المتخصصة والأجهزة الدولية الأخرى، لحماية البيئة البحرية من التلوث الذي يسببه :

أ- الهيدروكربون بما في ذلك البترول و النفايات الأخرى.

ب- المواد السامة أو الضارة التي تنقلها السفن لغير أغراض الإغراق.

ج- النفايات التي تتولد أثناء تشغيل السفن والطائرات والأرصفة والتركيبات الاصطناعية الأخرى في البحار.

د- الملوثات المشعة أياً كان مصدرها بما فيها السفن.

هـ- المركبات الكيماوية والحيوية (البيولوجية) التي تستخدم في أغراض الحرب.

و- النفايات و المواد الأخرى التي تنشأ مباشرة أو كنتيجة لعمليات استكشاف و استغلال الموارد المعدنية لقاع البحار.⁽¹⁾

(1) منصوص عليه في المادة 12 من اتفاقية لندن 1972، د. أحمد عبد الكريم سلامة، " قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية"، مرجع سابق، ص 108.

ب- النطاق الموضوعي لاتفاقية لندن لعام 1972

حددت الاتفاقية النطاق الموضوعي لسريانها، معناه نوع المواد التي يجوز أو يحظر إغراقها في البحار، فقد قررت قاعدة عامة ثم بعدها باستثناء.

- **القاعدة العامة:** مقتضاها أنه يجب على الأطراف حظر إغراق أي نفايات أو مواد أخرى، أياً كان شكله أو ظروفه فيما:

- الحظر التام على إغراق النفايات والمواد الأخرى المنصوص عليها في الفقرتين (5 و7) من الملحق الأول من الاتفاقية مثل، المركبات الهالوجينية العضوية، الزئبق ومركباته، الكاديوم ومركباته، والمواد البلاستيكية، والمواد المخلفة غير قابلة للتحلل والتي تظل طاغية في البحار بطريقة تعرقل الملاحة والصيد والاستخدامات المشروعة البحار، والبتترول الخام، والنفايات المشعة من المستويات العالية والمواد الأخرى ذات النشاط الإشعاعي العالي، والتي يحددها جهاز دولي مختص كالوكالة الدولية للطاقة الذرية.⁽¹⁾

- أما الحظر المشروط بتصريح خاص والمسبق الذي يتمثل في منع إغراق النفايات والمواد المنصوص عليها في الملحق الثاني للاتفاقية وهي النفايات التي تحتوي على كميات مؤثرة من الزرنيخ والرصاص والنحاس والزنك والسليكون العضوي ومركباتها والسيانيدات والفلوريدات وكذا البريليوم والنيكل، كما تضمنت المادة (1/4) الحظر المشروط بتصريح عام للمواد الأخرى الملوثة للبيئة البحرية.⁽²⁾

كما أن التصريح لا يمنح إلا بعد تمحيص دقيق لكل العوامل المقررة في الملحق الثالث، بما في ذلك الدراسات المسبقة لخصائص مواقع الإغراق، و في سبيل تنفيذ الأحكام السابقة، فإنه ينبغي على كل طرف متعاقد أن ينشئ سلطة أو هيئة تختص بإصدار التراخيص الخاصة التي يتعين الحصول عليها مقدماً لإغراق المواد المعلنة في الملحق الثاني، وكذلك بإصدار التراخيص العامة التي يجب الحصول عليها مقدماً لإغراق المواد الأخرى، كما أن على كل دولة أن تحتفظ بسجل خاص يبين طبيعة المواد التي يسمح بإغراقها وكمياتها، ومكان الإغراق ووقته وطريقته، كما على الدولة منفردة أو بالتعاون مع

(1) عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 67.

(2) د. مصطفى سلامة حسين، د. مدوس فلاح الرشيد، مرجع سابق، ص 467.

الأطراف الأخرى أو المنظمات الدولية المختصة، أن ترصد حالة البحار من أجل تحقيق أغراض الاتفاقية هذا ما نصت عليه المادة السادسة من الاتفاقية.⁽¹⁾

- **الاستثناء:** لقد استثنت المادة الثامنة من الملحق الأول من الاتفاقية من حظر إغراق المواد في الملحق الأول، ذلك الذي يرد على المواد غير سامة أو التي تتحلل سريعاً بعد إغراقها وتتحول إلى مواد عضوية غير ضارة، كما أن المادة التاسعة من الملحق الأول أخرجت من نطاق حظر الإغراق الفضلات أو المواد الأخرى التي تحتوي على المواد المشار إليها في الملحق الأول، إذا ما كانت أثارها ضئيلة بالتلوث كالمخلفات الصحية، ومخلفات تطهير المجاري.⁽²⁾

إن المادة الخامسة من الاتفاقية أبحاث الإغراق بدون ترخيص في حالة القوة القاهرة، والحالات الطارئة ولكن بشروط هي:

1- أن تكون القوة القاهرة ناتج عنها تهديد للحياة الإنسانية أو سلامة السفن أو الطائرات أو التركيبات الأخرى.

2- أو أن تكون القوة القاهرة راجعة لسوء الطقس أو أي حالة تشكل خطورة على حياة الإنسان، أو تهديد للسفن والطائرات والأرصفة والمنشآت البحرية الأخرى.

3- أن يكون الإغراق هو الوسيلة الوحيدة لتفادي الخطر أو التهديد، وأن احتمال الضرر الناتج عن ذلك الإغراق سيكون أقل من الضرر المراد تفاديه.

إذا توفرت هذه الشروط أمكن إتمام الإغراق ولكن يكون بطريقة تقلل بقدر الإمكان من إلحاق الضرر بالحياة الإنسانية أو البحرية مع ضرورة إبلاغ المنظمة التي أنشأها الأطراف بموجب الاتفاقية.⁽³⁾

إن هذا الاستثناء يؤثر سلباً على حماية البيئة البحرية من التلوث بالإغراق بموجب هذه الاتفاقية ويرجع هذا التأثير إلى عدم وجود المعيار الحقيقي الذي يمكن الاعتماد عليه لتقدير الحالات الاستثنائية إذ تستطيع الدول الأطراف تفسيره كيفما شاعت وينذرون به وفقاً لمصالحهم وأهوائهم ولذلك كان على واضعي الاتفاقية الإتيان بالوسائل القانونية التي تقلل من أثر هذا الاستثناء وتحدده بصورة

(1) د. أحمد عبد الكريم سلامة، "قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية"، مرجع سابق ص 109.

(2) د. محمد مصطفى يونس، مرجع سابق، ص 118.

(3) د. على سعيداني، "حماية البيئة البحرية، من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيميائية في قانون الجزائر"، الطبعة الأولى، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2008، ص 961.

دقيقة، كأن تلزم الدول الأطراف بإزالة آثار التلوث الذي ينتج عن مثل هذه الحالات الاستثنائية، حتى لا تجعل من البيئة البحرية عرضة لهذه العمليات وبحجة الظروف الاستثنائية.⁽¹⁾

ج- النطاق الشخصي للاتفاقية

لقد حددت هذه الاتفاقية السفن والطائرات التي تخضع لأحكامها واختصاص الدولة الساحلية وهي:

- السفن والطائرات المسجلة في إقليم الدول الأطراف.
- السفن والطائرات التي يتم تحميلها، في إقليم الدول الأطراف أو في بحرها الإقليمي بالمواد التي يتم إغراقها.

- السفن والطائرات والأرصعة الثابتة والعائمة التي تحت ولاية كل دولة والتي يعتقد قيامها بالإغراق.⁽²⁾ ولكن استثنت الاتفاقية من نطاق تطبيق أحكامها السفن والطائرات التي تتمتع بحصانة سيادية طبقاً للقانون الدولي، على أنه ينبغي على كل طرف التأكد، عن طريق وضع التدابير الملائمة، من أن تلك السفن والطائرات المملوكة أو العاملة لحسابها، تتصرف بطريقة تتفق مع موضوع الاتفاقية وأغراضها وأن تبلغ المنظمة الدولية بذلك هذا ما نصت عليه المادة 4/7.⁽³⁾

2- اتفاقية أوسلو لعام 1972 لمنع التلوث البحري بالإغراق من السفن والطائرات

أبرمت هذه الاتفاقية في 15 فيفري 1972 م بين دول شمال شرق الأطلسي التي اشتركت في مؤتمر التلوث البحري الذي انعقد في أوسلو بالنرويج في أكتوبر 1971 م، وبدأ نفاذها في تاريخ 1974 وتهدف إلى حماية البيئة البحرية من التلوث بالإغراق للمواد الضارة من السفن والطائرات فيها، وقد دعت الاتفاقية في المادة الثالثة منها في إطار حمايتها للبيئة البحرية من التلوث بالإغراق للمواد الضارة من السفن والطائرات إلى اتخاذ التدابير والإجراءات المناسبة لمنع انتشار أو تحويل الفضلات والنفايات المغرقة إلى أماكن غير المشمولة بالاتفاقية.⁽⁴⁾

أ- إلتزامات الدول الأطراف

من أهم الإلتزامات التي فرضتها الاتفاقية على أطرافها، تحقيقاً لمقاصدها، نذكر ما قرره:

- تطبق تدابير لمنع تحويل الفضلات الملقاة إلى خارج المنطقة (المادة الثالثة من الاتفاقية)

(1) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، 69.

(2) نص المادة السابعة الفقرة الأولى من اتفاقية لندن 1972، د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 70.

(3) د. أحمد عبد الكريم سلامة، "قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية"، مرجع سابق ص 110.

(4) د. صلاح محمد هاشم، مرجع سابق، ص 275.

- حظر إلقاء المواد المدرجة في المرفق الأول حظراً مطلقاً (المادة الخامسة من الاتفاقية).
- كما تضمنت المادة السادسة حظراً يمنع الإغراق إلا بتصريح محدد وخاصة بالمواد التي يتم إغراقها في البيئة البحرية، وقد تم تحديدها في المرفق الثاني من الاتفاقية.
- في حين أن المادة السابعة أجازت الإغراق بتصريح عام من قبل السلطات المختصة في الدول.
- كما ألزمت المادة الخامسة عشرة بند رقم (1) جميع الدول بالامتناع عن الإغراق من السفن والطائرات التي تخضع لولايتها الوطنية سواء كانت المسجلة فيها أو التي ترفع علمها وتقوم بنقل مواد يراد إغراقها في البحار.⁽¹⁾
- كما يقع على الدول الأطراف بموجب المواد (16، 17) مهمة تنفيذ الأحكام والالتزامات التي اقتضتها الاتفاقية بصفة انفرادية وتخضع في ذلك لرقابة اللجنة المشكلة من قبل الدول الأطراف الممثلة فيها والتي تجتمع بصفة منتظمة للإشراف على تنفيذها.
- كما تتعهد كل دولة طرف بإصدار التعليمات لسفن وطائرات التفنيش التابعة لها، والأجهزة المعنية بأن تقدم تقريراً لسلطاتها عن الحوادث أو الظروف في أعالي البحار التي تثير الشك حول أي إغراق تم أو سيتم بالمخالفة لأحكام الاتفاقية، وعلى هذه الدولة أن تبلغ الدول الأخرى الأطراف إن كان ذلك مناسباً، كما نصت عليه المادة 2/15.
- وعلى كل دولة طرف أن تتخذ في إقليمها التدابير الملائمة لمنع وعقاب السلوك المخالف لأحكام الاتفاقية، كما أن عليها تتعاون مع غيرها، وتتبادل المعلومات بخصوص حوادث التلوث المتضمنة إغراقاً في البحر المادة (4/15) ، وبما في ذلك أعالي البحار المادة (5/15).

ب- النطاق الشخصي والموضوعي للاتفاقية

فيما يخص النطاق الشخصي فهو يتطابق مع اتفاقية لندن 1972 السابقة الذكر، التي نصت عليها المادة 1/15 من اتفاقية أوسلو أما الاستثناء فإن اتفاقية أوسلو اكتفت بالقول أنه : "ليس في نصوص الاتفاقية ما ينتقص من الحصانة السيادية لبعض السفن بمقتضى القانون الدولي".⁽²⁾

أما بخصوص النطاق الموضوعي فقد حددت الاتفاقية المواد التي تحظر إغراقها على نحو متماثل في اتفاقية لندن، فهناك الملحق الأول بالمواد المحظورة حظراً مطلقاً إغراقها في البحر (المادة 5)، كما

(1) د. مصطفى سلامة حسين، د. مدوس فلاح الرشيد، مرجع سابق، ص 466.

(2) نص المادة 15 في فقرتها السادسة من اتفاقية أوسلو 1972.

تضمن الملحق الثاني المواد التي تتطلب إغراقها عناية خاصة بمعنى أنه لا يجوز إغراق أي مواد بدون تصريح السلطات الوطنية المختصة.

وقد أوردت الاتفاقية استثناء بمقتضاه يكون الإغراق جائزاً، في حالة القوة القاهرة (المادة 1/8)، ويطبق هذا الاستثناء بالشروط ذاتها التي رأيناها بخصوص اتفاقية لندن لعام 1972م، إن الاتفاقية تركت لكل دولة طرف فيها مهمة تنفيذ أحكامها بصفة انفرادية، غير أن الدولة لا تكون طليقة من كل رقابة أثناء ذلك التنفيذ، فقد أنشأت بموجب المادة 16، لجنة يمثل فيما كل الدول الأطراف، وتعتقد اجتماعات في فترات منتظمة، وتكون مهمة اللجنة الإشراف على تنفيذ أحكام الاتفاقية، وتلقي طلبات التراخيص بالإغراق والموافقة عليها، ومراجعة حالة البحار في نطاق الجغرافي الذي تطبق فيه، وكذلك الإشراف والرقابة على فعالية التدابير المتخذة، وبحث الحاجة إلى وضع تدابير إضافية أو مختلفة نص المادة 17 من الاتفاقية.⁽¹⁾

ومنه نلاحظ أن التلوث الصادر من إغراق المواد السامة في المحيطات والبحار أخطر وأبرز المصادر الملوثة للبيئة البحرية، لأنه يشمل النفايات النووية والخطرة، فلق عرفته منظمة الصحة العالمية بأنها: "النفايات التي لها خواص فيزيائية أو كيميائية أو بيولوجية، تتطلب إجراءات نقل وتصريف خاصة لتجنب خطرهما على الصحة وأي آثار بيئية أخرى".⁽²⁾

فرض القانون الدولي للبحار من خلال قوانينه حماية البيئة البحرية من التلوث عن طريق الاتفاقيات الدولية وطالب بسن التشريعات الوطنية لمنع التلوث الصادر من الإغراق، كما أهتم المجتمع الدولي بالتلوث الصادر من الجو أو من خلاله الذي يضر بالبيئة البحرية، حيث تم إبرام اتفاقيات دولية عديدة تناولت مكافحة هذا التلوث والسيطرة عليه.

الفرع الثاني: التلوث الذي يأتي من الجو أو من خلاله

إن من صور ملوثات البيئة البحرية ما يحدث نتيجة انتقال الملوثات إليها من طبقات الجو التي تعلوها عبر الهواء للغلاف الجوي، وهذا النوع من التلوث أقل صور التلوث تأثيراً على سلامة البيئة البحرية لأنه قليل الحدوث، كما أن الأمطار الحمضية تعد صورة من صور التلوث الجوي ومن خلاله

⁽¹⁾ د. أحمد عبد الكريم سلامة، "قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية"، مرجع سابق ص114.

⁽²⁾ د. صباح العشاي، "المسؤولية الدولية عن حماية البيئة البحرية"، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، ط1، الجزائر 2010، ص 843.

ولكنه يعتبر في حكم المنع من حيث التأثير، نظرا لأن البحار لها القدرة على التمثيل الذاتي، أي احتواء مثل هذا النوع من الملوثات وتنقيتها.⁽¹⁾

إن التلوث البحري الناشئ من الجو أو من خلاله يعتبر قليلا نسبيا بالمقارنة لمصادر الأخرى، إلا أن الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها يمتد سريانه ليشمل التلوث الناتج عن هذا المصدر، وقد سوت الاتفاقية لقانون البحار 1982 بين الدول في التزامها نحو مكافحة التلوث البحري الصادر من الجو أو من خلاله، وذلك عن طريق إلزامها بوضع قوانين وتشريعات وطنية تسرى على المجال الجوي الخاضع لسيادتها وعلى السفن الرافعة لعلمها أو السفن أو الطائرات المسجلة فيها، على أن تكون تلك القوانين والتشريعات متفقة مع القواعد والمعايير والممارسات والإجراءات الدولية الموصى بها، وعلى أن يراعى فيها سلامة الملاحة الجوية.⁽²⁾

والتلوث من الجو أو من خلاله للبيئة البحرية يعتبر من مصادر التلوث التي حازت على اهتمام المجتمع الدولي فقد تناولته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 في مادتها 212 حيث حثت الاتفاقية الدول على بذل جهودها على الصعيدين العالمي والإقليمي لوضع قواعد وتدابير دولية لمنع التلوث الناشئ عن هذا المصدر وخفضه والسيطرة عليه.⁽³⁾

وتبدو أخطر صور هذا النوع من الملوثات هي التفجيرات النووية في بعض المناطق، حيث تتساقط الإشعاعات من الجو فتؤثر في المناطق البحرية التي تقع أسفل منها، ولذلك فقد انطوت الاتفاقية في مادتها 212 على تسليم الحق للدولة الساحلية في وضع القوانين والأنظمة بما يكافح تلوث البيئة البحرية من الجو أو من خلاله، لتتطبق على المجال الجوي الخاضع لسيادتها وعليها أن تراعي المتفق عليه دولياً من ممارسات وإجراءات وقواعد ومعايير تتعلق بسلامة الملاحة الجوية.⁽⁴⁾

وتلتزم الدولة بموجب المادة (3/212) إلى وضع الإجراءات الموصى بها عبر المنظمات الدولية المختصة والمؤتمرات الدبلوماسية على المستويين الإقليمي والدولي لمكافحة هذا النوع من التلوث ويظهر أن الاتفاقية لم تحدد نطاق القوانين والتدابير الوطنية في هذا الشأن وقد تركت حرية الاختيار للدول الساحلية في وضعها، وبالتالي ستكون تلك القوانين على درجة من التفاوت وتختلف باختلاف

(1) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 112.

(2) د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 52.

(3) د. صلاح الدين عامر، "القانون الدولي للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982"، مرجع سابق، ص 516.

(4) د. مصطفى أحمد أبو الخير، مرجع سابق، ص 269.

الدول ومصالحها في الشدة والتخفيف لتلك القوانين، كما تتلوث البيئة البحرية بسبب الأمطار الحمضية التي تتكون في طبقات الجو وتتساقط في البيئة البحرية وتؤدي إلى الإضرار بها، ومن أهم الاتفاقيات الدولية التي أبرمت لمكافحة هذا النوع من التلوث على المستوى الدولي، اتفاقية جنيف للتلوث بعيد المدى للهواء عبر الحدود لعام 1979، والتي تم إبرامها في إطار اللجنة الاقتصادية الأوروبية التابعة للمجلس الاقتصادي والاجتماعي، وقد يحدث التلوث من الغلاف الجوي بسبب إجراء التجارب والتفجيرات النووية، والتي يكون لها آثار خطيرة ومدمرة على البيئة البحرية، وقد منع القانون الدولي إجراء مثل هذه التجارب.⁽¹⁾

إن مكافحة التلوث الناشئ عن استخدام الطاقة النووية يدخل في نطاق الالتزام، رغم عدم ورود النص عليه صراحة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، وتجدر الإشارة إلى أن اتفاقية بروكسل الموقعة في 17 ديسمبر 1971 والخاصة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية تكفلت بمعالجة التلوث الناتج عن إلقاء الفضلات النووية في البحر، كما اهتمت اتفاقية موسكو للحظر الجزئي للتجارب النووية عام 1963، كما أشارت اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار عام 1958 بتنظيم عملية إغراق النفايات النووية في البحار.⁽²⁾

المطلب الثاني: التلوث الناتج عن الأنشطة الخاصة بقاع البحار

إن الاحتياج المتزايد لكل من النفط والغاز سيستمر لفترات ليست قريبة في المستقبل، وبسبب الاستغلال الجائر لها في اليابسة، يمكن تعريضها للاستنزاف، لذلك بدأ التفكير يتجه نحو أعماق قاع البحار والمحيطات، نظراً لما تشير إليه الدراسات العلمية عن وجود كميات هائلة منها في تلك الأجزاء، ويمكن استمرارها لفترات زمنية طويلة.⁽³⁾

وتجري عملية استخراج النفط بأربعة مراحل هي استكشاف، واستخراج، ونقل وتخزين، وكنتيجة حتمية لتلك العمليات يحدث تلويث للبيئة البحرية بالنفط أو الغاز، حيث يصاحب عمليات الاستخراج والنقل والتخزين حدوث كوارث بانفجار آبار النفط أو أنابيب نقلها، أو تلك الأنابيب الراسية في

(1) الباحث، عبد السلام علي عبد السلام، "الالتزامات الدولية لحماية لبيئة البحرية من أخطار التلوث"، رسالة ماجستير، أكاديمية الدراسات العليا، قسم القانون، طرابلس ليبيا، عام 2008، ص 147.

(2) د. سمير محمد فاضل، "التخلص من الفضلات الذرية في البحار في ضوء أحكام القانون الدولي العام"، المجلة المصرية للقانون الدولي، 1976، ص 169.

(3) د. عباس هاشم الساعدي، "حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام ومشكلة التلوث في الخليج العربي"، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002، ص 92.

الأعماق كما يحدث التلويث نتيجة اصطدام ناقلات النفط ببعضها أو بالأجهزة المعدة للاستغلال، أو تتعرض لكوارث بحرية أخرى.⁽¹⁾

وتختلف درجات التلوث باختلاف أماكن قيعان البحار وكذا باختلاف سلطات الرقابة والإشراف، حيث يمكن استخراج تلك المواد من الأجزاء الخاضعة للولاية الوطنية، ومن الأجزاء الخارجة عنها.⁽²⁾ ومن تم سنتناول هذا الموضوع بالاطلاع على الحماية المقررة في الاتفاقية العامة لقانون البحار 1982 في كل من الأجزاء الخاصة للولاية الوطنية والمنطقة الدولية.

الفرع الأول: الأنشطة في قاع البحر الخاضعة للولاية الوطنية

تعتبر الأنشطة التي تقوم بها الدول المختلفة للكشف عن قيعان البحار واستغلال مواردها من أكثر الأسباب المؤدية إلى تلويث البيئة البحرية، خاصة بعد أن اتجهت أغلب الدول الساحلية للتنقيب والبحث عن البترول والغاز الطبيعي لاستكشاف مستودعات ومخازن الطاقة لمواجهة ما يعرف بأزمة الطاقة التي بدأت تواجه دول العالم بشكل حاد في العقدين الأخيرين، لقد بلغ عدد الدول التي تقوم باستكشاف واستغلال البترول والغاز الطبيعي في مناطق قاع البحار أكثر من 65 دولة يمتد نشاطها ابتداءً من بحر الشمال إلى سواحل الهند الغربية وساحل البرازيل وجنوب بحر الصين والقطب الشمالي ومن المتوقع أن تزداد نسبة الناتج البترولي من هذا المصدر لتصبح أكثر من نصف الناتج الكلي العالمي قبل نهاية هذا القرن.⁽³⁾

ولا تقف الأنشطة الخاصة بقاع البحار عند مجرد التنقيب والبحث عن البترول ومشتقاته، بل يمتد هذا النشاط ليشمل العديد من أوجه الاستغلال الأخرى مثل إنشاء المحطات البحرية لخدمة سفن النقل العملاقة التي تحمل المواد البترولية أو الكيماوية أو غيرها من المواد الخطرة، وكذا إقامة مستودعات التخزين، ومد خطوط أنابيب الزيت والغاز الطبيعي السائل، واستخدام حركة المد والجزر والتيارات والميل الانحداري في توليد الطاقة الكهربائية، ووضع وتثبيت الجزر الصناعية والمنشآت والهيكل الطافية، واستخدام المعادن كالرصاص والقصدير، إلى غير ذلك من أنشطة تعتبر في مجموعها مظهراً من مظاهر التقدم التكنولوجي في عالمنا المعاصر.⁽⁴⁾

(1) د. صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 43.

(2) د. عباس هاشم الساعدي، مرجع سابق، ص 85.

(3) Hallman, R.M, "Towards an environmentally sound law of the Sea", the international institute for environment and development, 1974, pp 9-10.

(4) Hallman, R.M, Op-Cit, p 38.

ونظر لأن تلك الأنشطة تدخل في نطاق الحقوق السيادية التي تتمتع بها الدول في استغلال مواردها الطبيعية، وبسبب المخاطر الشديدة التي قد تتعرض لها البيئة البحرية نتيجة لتلك الأنشطة فقد ربطت اتفاقية قانون البحار 1982 بين حق الاستغلال والالتزام بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها حيث نصت المادة 193 على أن: "للدول حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملاً بسياساتها البيئية ووفقاً لالتزامها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها"، واستناداً لهذا النص فإن الدول الساحلية بما لها من حقوق سيادية على قاع البحار في المناطق التي تخضع لسيادتها الإقليمية أو ولايتها كالبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة والمنطقة الاقتصادية والجرف القاري، يمكنها مباشرة كافة الأنشطة المشار إليها أو السماح بها، بشرط ألا يترتب على تلك الأنشطة أية أضرار قد تهدد سلامة البيئة البحرية.⁽¹⁾ وفي سبيل ذلك فإن الدول الساحلية تلتزم بمجموعة من الواجبات من أهمها:

1- اتخاذ كافة التدابير اللازمة لضمان عدم إلحاق أية أضرار تنشأ بسبب تلك الأنشطة بالدول الأخرى وضمان عدم انتشار التلوث الناتج عن تلك الأنشطة خارج المناطق التي تمارس فيها حقوقها السيادية.⁽²⁾

2- وفي حالة وجود أسباب معقولة للاعتقاد بأن ثمة أنشطة مزعوم القيام بها تحت ولايتها أو رقابتها قد يحدث عنها تلوثاً كبيراً للبيئة أو تغييرات هامة وضارة فيها، فعليها تقييم الآثار المحتملة لتلك الأنشطة وأخطار المنظمات الدولية المختصة بها.⁽³⁾

3- كما تلتزم الدول أن تتخذ التدابير لمنع وخفض تلوث البيئة البحرية والسيطرة على هذا التلوث الناتج عن استخدام التكنولوجيا أو إدخال أنواع جديدة أو غريبة قصداً أو عرضاً في البيئة البحرية التي يمكن تسبب فيها تغييرات كبيرة وضارة بالبيئة.⁽⁴⁾

تنطوي الاتفاقية العامة للبحار 1982 في المادة 208 في فقرتها الأولى على التزام الدول الساحلية بأن: "تعتمد قوانين وأنظمة لمنع تلويث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، والناشئ عما يخضع لولايتها من أنشطة تخص قاع البحار أو ما يرتبط بتلك الأنشطة، وعما يدخل في ولايتها من جزر اصطناعية ومنشآت وتركيبات"، ولم تكتف الاتفاقية باعتماد القوانين والتدابير الدولية، بل منحت

(1) د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 36، 37.

(2) راجع المادة 2/194 من اتفاقية قانون البحار 1982.

(3) راجع نص المادة 206 من اتفاقية قانون البحار 1982.

(4) راجع نص المادة 196 من اتفاقية قانون البحار 1982.

المادة 208 في فقرتها الثانية والثالثة الدول الساحلية اختصاص وصلاحيات أوسع باتخاذ: "ما قد يكون ضرورياً من تدابير أخرى لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه"، وتشترط الاتفاقية أن لن تكون التدابير والأنظمة أقل فاعلية من تلك التدابير والمعايير والإجراءات والممارسات الموصى بها دولياً.⁽¹⁾

ويتضح جلياً أن هذا الشرط يعتبر المعايير والإجراءات الموصى بها دولياً بمثابة الحد الأدنى لتلك المقررة على المستوى الوطني، على النحو يجعل الدول في فسحة من الأمر باعتماد إجراءات وقواعد أشد منها على المستوى المقرر دولياً، لمكافحة ذلك النوع من التلوث.⁽²⁾

وعلى غرار ذلك فقد حثت الفقرتين الرابعة والخامسة من المادة 208 من اتفاقية قانون البحار 1982 على التعاون في سبيل الموائمة بين سياستها في سن القواعد والقوانين الوطنية، كما تسعى من جانب آخر إلى دعوة الدول لوضع معايير وتدابير فنية مناسبة لمكافحة هذا التلوث، عن طريق المؤتمرات الدبلوماسية أو المنظمات الدولية المختصة، وقد كشفت الفقرتين السابقتين عن تحديد المنظمات الدولية والمؤتمرات الدبلوماسية، كمراجع قانونية لوضع قواعد والمعايير الدولية بين الدول.⁽³⁾ إن هذا الالتزام الأخير أيده بعض الدول البحرية الكبرى، باعتبار أن خضوع الدول الساحلية لتلك النظم والمعايير لا يتعارض مع حقوق الولاية والسيادة التي تتمتع بها تلك الدول على مناطقها البحرية كما أن الحقوق الاقتصادية الخاصة للدول الساحلية لا يجب أن تكون حائلاً لتحقيق مصلحة المجتمع الدولي في حماية البيئة البحرية وصيانة ثرواتها فضلاً عن أن مصلحة المجتمع الدولي تتطلب وضع الأنظمة والمعايير الفعالة التي يجب أن يلتزم بها الجميع لحماية المصلحة العليا للإنسان.⁽⁴⁾

وقد عارضت مجموعة من الدول النامية هذا الاتجاه، لأن خضوع الدول الساحلية للقواعد والمعايير الدولية وتطبيق تلك المعايير على مناطقها البحرية أمر يتعارض مع حقوقها المقررة على تلك المناطق، وأن مسؤوليتها الكاملة في استكشاف واستثمار موارد تلك المناطق، تتطلب بالضرورة أن يكون لها حق حمايتها وصيانتها في ضوء معيار المتطلبات الوطنية، استناداً لتشريعاتها الداخلية، لأن

(1) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 108.

(2) د. جابر إبراهيم الراوي، "المسؤولية الدولية عن أضرار تلوث البيئة"، دار النهضة العربية، القاهرة، ط1، 1983 ص 140.

(3) د. عباس هاشم الساعدي، مرجع سابق، ص 94.

(4) Hallman, R.M, Op-Cit, pp 10-11.

مصالحها في منع الأضرار بالثروات الحية والسيطرة على مصادر التلوث البحري على ضوء المعايير والأنظمة والقواعد الدولية السائدة.⁽¹⁾

وانتهي هذا الاختلاف بالأخذ بوجهة نظر الدول النامية، على أساس أن يكون للدول الساحلية حق وضع القواعد والأنظمة لمكافحة التلوث في المناطق البحرية التي تحت ولايتها، على أن تنقيد تلك الدول بأن لا تكون هذه القواعد والأنظمة أقل فاعلية عن القواعد والمعايير الدولية المنصوص عليها مع وجوب التزامها بأية قواعد أو معايير أو نظم يتم الاتفاق عليها عن طريق المنظمات الدولية أو في نطاق مؤتمر دبلوماسي.⁽²⁾

يدخل ضمن هذا الالتزام وضع التدابير الضرورية لمنع الحوادث، ومواجهة حالات الطوارئ وتأمين سلامة العمليات في البحر، وتنظيم وتصميم كل المنشآت والأجهزة المستخدمة وبنائها وتجهيزها وتشغيلها وتكوين طواقمها، بما يؤدي إلى صيانة البيئة البحرية وعدم تعرضها لأخطار التلوث.⁽³⁾ أما فيما يخص طريقة تنفيذ الالتزام الذي نصت عليه المادة 214 من اتفاقية قانون البحار 1982 ضرورة تنفيذ التدابير والإجراءات والمعايير الدولية بشأن مكافحة التلوث الصادر عن المنظمات الدولية المختصة أو عن طريق اتفاقية دولية صادرة عن مؤتمر دبلوماسي عام، من أنشطة تخص قاع البحار يخضع لولايتها، ومما يدخل في ولايتها من جزر اصطناعية ومنشآت وتركيبات.

الفرع الثاني: الأنشطة في قاع المنطقة الدولية وما تحت تربتها

لقد حددت المادة الأولى في فقرتها الأولى من الاتفاقية العامة للبحار 1982 المنطقة الدولية بأنها: "تعني قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها، خارج الولاية الوطنية للدول"، والسلطة هي الجهاز الذي يقوم على استغلال ثروات التراث المشترك في المنطقة.⁽⁴⁾

وقد وضعت الاتفاقية لهذه المنطقة نظاما دوليا لاستكشافها واستثمار مواردها لصالح البشرية جمعا باعتبار تلك المواد "تراثا مشترك للإنسانية" وأنشأت لهذا الغرض "سلطة دولية" تتوب عن البشرية في

(1) د. مصطفى أحمد أبو الخير، مرجع سابق، ص 203.

(2) نص المادة 194 في الفقرتين ج ود من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(3) د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 39

(4) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 109.

استثمار واستغلال تلك الموارد، وفقا للقواعد والمبادئ المنصوص عليها في اتفاقية قانون البحار 1982.(1)

إن استكشاف واستثمار المنطقة لا يجب أن يؤثر على الاستعمالات المشروعة للبحر العالي، إذ قد يؤدي هذا الاستكشاف والاستثمار، من الناحية العملية، إلى عرقلة أو التأثير على الملاحة في البحر العالي، فقد يؤدي إقامة المنشآت والجزر الاصطناعية إلى التأثير على خطوط الملاحة، لذا اقتضت الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة (2) من المادة (147) من الاتفاقية بعدم ".إقامة هذه المنشآت إذا ترتب على ذلك إعاقة استخدام الممرات البحرية المعترف بأنها جوهريّة للملاحة الدولية أو إقامتها في قطاعات النشاط المكثف لصيد الأسماك"، وبذلك يكون هذا النص قد حرص على سلامة الممرات الجوهريّة للملاحة الدولية ومنع إقامة المنشآت والجزر الصناعية في طريقها حماية لحرية الملاحة الدولية، كما أنه حرص على الحماية الثانية لأعالي البحار المتمثلة بالصيد البحري، كما أن الفقرة (ج) من تلك المادة وضعت شروطاً تفصيلية في حالة بناء أو استخدام تلك المنشآت والجزر، فاشتترطت أن تقام حولها مناطق سلامة مع علامات مناسبة لضمان سلامة كل من الملاحة والمنشآت، ومنعت أن تشكل عائقاً أمام الوصول المشروع للسفن إلى مناطق بحرية معينة أو أن تعرقل الملاحة في الممرات البحرية الدولية.(2)

ونظر لما يرتبط بتلك الأنشطة من آثار مؤدية لتلوث البيئة البحرية، فقد انطوت المادة 145 في الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار 1982 الإشارة إلى وجوب قيام السلطة باعتماد القواعد والقوانين والمعايير والإجراءات التي تهدف إلى حماية البيئة البحرية من التلوث بما في ذلك المناطق الساحلية.(3)

حيث نصت المادة 145 على أن: "تتخذ الدول التدابير اللازمة وفقا لهذه الاتفاقية فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة لضمان الحماية الفعالة للبيئة البحرية من الآثار الضارة التي قد تنشأ عن هذه الأنشطة، وتحقيق لهذه الغاية تعتمد السلطة قواعد وأنظمة ومعايير وإجراءات مناسبة ومن الأمور التي تهدف إليها ما يلي:

(1) راجع نص المادة 136 إلى 143 و المادة 156 من اتفاقية قانون البحار 1982.

(2) د. محمد الحاج حمود، "القانون الدولي للبحار"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، 2008، ص 502، 503.

(3) د. صلاح الدين عامر، "القانون الدولي للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982"، مرجع سابق، ص 512

أ- منع التلوث والأخطار الأخرى التي تهدد البيئة البحرية بما فيها الساحل وخفضها والسيطرة عليها، وكذلك منع الإخلال بالتوازن الإيكولوجي للبيئة البحرية، مع إعطاء اهتمام إلى ضرورة الحماية من الآثار الضارة مثل التنقيب، الحفر، والتخلص من الفضلات وإقامة وتشغيل أو صيانة المنشآت وخطوط الأنابيب وغيرها من الأجهزة المتصلة بهذه الأنشطة.⁽¹⁾

ب- حماية وحفظ الموارد الطبيعية للمنطقة ومنع وقوع ضرر بالبيئة النباتية والحيوانية في البيئة البحرية، ما يتضح من هذه المادة أنه إذا كانت الأنشطة التي تجري في المنطقة يجب أن تتم وفقا للنظام الذي تضعه السلطة وتحت رقابتها، سواء قامت بتلك الأنشطة المؤسسة الدولية المزمع إنشاؤها لهذا الغرض، أو عن طريق حكومات الدول الأطراف أو مؤسساتها بالاشتراك مع السلطة، أو عن طريق الأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين الذين يحملون جنسيات الدول الأطراف أو الذين يكون لهذه الدولة أو لرعاياها سيطرة فعلية عليهم، فإن الرقابة التي تمارسها السلطة على تلك الأنشطة يجب أن تمتد لضمان الحماية الفعالة للبيئة البحرية من الآثار الضارة التي قد تنشأ عن هذه الأنشطة، وتحقيقا لهذا الغرض يتعين على "السلطة الدولية لقاع البحار" أن تضع القواعد والأنظمة والإجراءات المناسبة لمنع ومكافحة تلوث البيئة البحرية والسيطرة على أية أخطار أخرى تهددها، بما فيها الساحل، وكذلك لمنع الإخلال بالتوازن الإيكولوجي للبيئة البحرية، مع الاهتمام بصفة خاصة باتخاذ التدابير المناسبة للحماية من الأضرار المترتبة على الحفر والتنقيب أو التخلص من النفايات، أو إقامة وتشغيل وصيانة المنشآت وخطوط الأنابيب وغيرها من الأجهزة المتصلة بهذه الأنشطة.⁽²⁾

إن الرغبة في تحقيق النمو المتوازن لجميع الدول، على مختلف مناهجها الاقتصادية والاجتماعية هو هدف يطمح إلى تحقيقه المجتمع الدولي من ناحية النظرية على الأقل، ولما كانت الدول النامية هي الدول التي تحتاج إلى إيلاء عين الاعتبار إليها في هذا المجال،⁽³⁾ وبالنظر إلى ضعف اقتصادياتها التي قد تتضرر، بين أمور أخرى، نتيجة لاستغلال المنطقة، فقد قررت الاتفاقية نوعا ما المعاملة التفضيلية لهذه الدول، حيث أكدت المادة 144 على نقل التكنولوجيا والمعارف العلمية إلى

(1) للإشارة فان ناقله النفط "برستيج" وفي شهر نوفمبر سنة 2002 وعلى إثر تعرضها لحادث أغرقها في عرض السواحل الإسبانية، تسربت منها كميات معتبرة من النفط أدت إلى تلويث معتبر للسواحل الأوروبية.

(2) د عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 51.

(3) د. إبراهيم العناني، "قانون البحار" الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985، ص 69.

الدول النامية وضمان وصولها إليها، وأشارت المادة 148 على تشجيع المشاركة الفعالة للدول النامية في الأنشطة بالمنطقة مع الأخذ في الاعتبار لاحتياجاتها ومصالحها وبصفة خاصة الدول غير الساحلية أو غير المميزة جغرافياً.⁽¹⁾

واكتفت الفقرة الأولى من المادة 209 من الاتفاقية أن تضع وفقاً للجزء الحادي عشر قواعد وأنظمة وإجراءات دولية لمنع تلوث البيئة البحرية الناتجة عن الأنشطة في المنطقة، والعمل على خفضه والسيطرة عليه، وتعاد دراسة تلك القواعد والأنظمة والإجراءات من وقت لآخر حسب الضرورة، حتى تستطيع مواجهة المتغيرات البرية ومن ثم اقتراح المناسب لما يستجد من إشكالات واحتوائها بكل سهولة.⁽²⁾

ولكن المادة ذاتها في الفقرة الثانية فرضت على الدول التزاماً بوضع قوانين وأنظمة لخفض تلوث البيئة البحرية الصادر عن الأنشطة في المنطقة سواء من السفن والمنشآت أو التركيبات وغيرها من الأجهزة التي ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها أو تعمل تحت سلطتها، بحيث لا تكون هذه القوانين والأنظمة أقل فعالية من القواعد والأنظمة التي تضعها السلطة في هذا الشأن.⁽³⁾

وفي هذا الصدد يعاب على الاتفاقية العامة للبحار 1982 أنها أوكلت إلى السلطة الدولية مهام حماية البيئة البحرية، على أساس أنها الجهاز المعني بالإشراف على استغلال واستكشاف المنطقة الدولية بمعنى أن ثمة قيود تفرضها الاتفاقية على اختصاص السلطة الدولية في الإشراف على ثروات التراث المشترك في المنطقة، فهي مقيدة بواجب حماية البيئة البحرية من التلوث، وذلك ينبئ بازدياد الحاجة للاختصاص للسلطة الدولية ومن ثم فإن الأهمية الخاصة لحماية البيئة البحرية تفرز الحاجة الملحة إلى وجود جهاز متخصص يسهر على حماية البيئة البحرية غير السلطة الدولية للمنطقة الدولية،⁽⁴⁾ كما ألزمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 الدول بحماية البيئة البحرية من التلوث في المنطقة، إما بتنفيذ التدابير والإجراءات واللوائح التي تصدرها السلطة، أو تقوم الدول بعمل قوانين وتصدر تشريعات وطنية الغرض منها حماية البيئة البحرية من التلوث وخفضه والسيطرة عليه وهذا ما نصت عليه المادة 215 على تنفيذ الالتزامات فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية في المنطقة

(1) د. أحمد أبو الوفاء، "القانون الدولي للبحار، على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982"، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص 367.

(2) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 110.

(3) د. صلاح الدين عامر، "القانون الدولي الجديد للبحار"، مرجع سابق، ص 506.

(4) د. عباس هاشم الساعدي، مرجع سابق، ص 152.

من التلوث، فنصت على: "يحكم الجزء الحادي عشر تنفيذ القواعد والإجراءات الدولية الموضوعة وفقاً لذلك الجزء لمنع تلوث البيئة البحرية الناشئ عن الأنشطة في المنطقة وتخفضه وتسيطر عليه".⁽¹⁾

ومن الملاحظ أن اتفاقية قانون البحار 1982 قد جددت فيما يتعلق بتحديد نطاق القوانين والتدابير الوطنية بأن لا تقل فاعليتها عن القواعد والأنظمة الدولية، وهو ما لم تحققه اتفاقية جنيف للبحر العالي 1958 والتي كانت قد وضعت الخطوط الأولى في حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن استكشاف واستغلال قيعان البحار وما تحتها في المادة (24) منها، وعدم تعريفها للتلوث في هذه المادة، فإنه لا يعني أنها أرادت به المنع المطلق من دخول النفط والملوثات الأخرى للبيئة البحرية ومع ذلك فهو يتسم بصفة العموم وعدم التحديد.⁽²⁾

وبموجب ذلك تعتبر الدول الساحلية ملزمة بوضع القوانين والتدابير الوطنية، وفي حالة إخفاقها في سن القوانين والأنظمة الوطنية، فإن ذلك يعد انتهاكاً للالتزام المفروض بناءً على نص المادة (24) من اتفاقية جنيف 1958، غير أنها لم تحدد بتلك المادة المعايير اللازمة لتحديد كفاية القواعد والقوانين التي تضعها الدول، بمعنى أن الدول تستطيع بموجب ذلك وضع القوانين التي تنظم عمليات الاستكشاف والاستغلال لقيعان البحار، وإن لم تتعرض لموضوع الحماية من التلوث إلا بشكل هامشي، فإنها لا تعد مخلة بأحكام الالتزام المفروض عليها.⁽³⁾

إن المادة الخامسة من اتفاقية جنيف للجرف القاري 1958 جاءت لتفرض قيوداً أشد من المادة (24) من اتفاقية البحر العالي عندما فرضت على الدول الساحلية اتخاذ كافة التدابير المناسبة ضمن مناطق الأمان، لحماية الموارد الحية من الموارد الضارة، كما نصت نفس المادة في فقرتها الأولى من الاتفاقية نفسها على أن نشاطات استكشاف واستغلال الجرف القاري يجب أن لا ينجم عنها: "...أي تعارض غير مسوغ من شؤون الملاحة والصيد ووقاية الموارد الحية في البحر... ولا أي تعارض... مع البحث العلمي..."، وعلى ضوء ذلك تعتبر الحوادث الضخمة انتهاكات للالتزامات الدولية المفروضة والتي تشمل في الوقت الحالي قواعد للقانون الدولي العرفي، ويتضح منه أن الاتفاقية تستلزم اتخاذ التدابير والإجراءات الوقائية لتقرير حماية البيئة البحرية من التلوث.⁽⁴⁾

(1) د. مصطفى أحمد أبو الخير، مرجع سابق، ص 257.

(2) د. سمير حامد الجمال، مرجع سابق، ص 266.

(3) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 111، 112.

(4) د. عباس هاشم الساعدي، مرجع سابق، ص 95.

المبحث الثاني: حماية البيئة البحرية من مصادر التلوث البحري

المطلب الأول: حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

تعد السفن أحد مصادر تلوث البيئة البحرية، لما يمكن أن تحدثه من تلوث بسبب التشغيل الاعتيادي لها وما يصاحبه من تصريف أو تسرب الملوثات، وما تلقيه من عوادم وزيوت التشحيم في البحار ولما تتعرض له تلك السفن المستخدمة في الملاحة الدولية إلى حالات طارئة ترجع إلى أسباب فنية تجعلها تسير بطريقة عشوائية تعيقها عن الالتزام بالممرات البحرية أو الإشارات والوسائل اللازمة لملاحة آمنة مما يعرضها للاصطدام بالصور أو الشعب المرجانية البحرية المؤدية إلى جنوحها، أو اصطدامها بسفن أخرى، التي ينتج عنها تسرب أو رمي الملوثات في مياه البحار والمحيطات.⁽¹⁾

إن دراسة الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن لا يعني الفصل بين مختلف مصادر تلوث البيئة البحرية، فبالرغم من أنها متنوعة، فهي في نفس الوقت مترابطة، وإنما كان الاهتمام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن الملاحة البحرية يعد من أقدم وأهم مظاهر انشغال المجتمع الدولي بحماية البيئة، والنظر إلى ما ذهبت إليه الكثير من الدراسات التي تعتبر أن التلوث الصادر عن السفن "يظل على رأس قائمة الأخطار التي تهدد البيئة البحرية وبالتالي الأكثر إثارة للاهتمام"، واعتبار الكون هذا النوع من التلوث هو الذي يثير أكثر قضايا ذات البعد الدولي ويكون مصدر نزاع بين الدول،⁽²⁾ ومن تلك المعطيات يمكن تناول تلوث البيئة البحرية من السفن من زاوية تزايد الاهتمام الدولي به والتي تطرقت إليه الاتفاقية العامة للبحار 1982، وكذلك الاهتمام الإقليمي به لمنع التلوث الصادر من السفن.

الفرع الأول: الاهتمام الدولي

نظرا لتنوع مصادر التلوث من السفن، وعدم اقتصره على زيت البترول، فقد حرصنا على علاج التلوث من السفن كنوع على حدى من أنواع تلوث البيئة البحرية، ولم ندرجه ضمن التلوث بالبترول فالتلوث الناتج عن السفن بتفريغ المواد الضارة في البحر على النحو يحتمل معه إلحاق الضرر بصحة الإنسان، أو الأحياء المائية أو الموارد البحرية الأخرى، أو عرقلة الاستخدامات المشروعة للبحار والتأثير في خواص المياه، والانتقاص من الاستفادة منها وتشمل المواد الضارة بالبيئة البحرية، والتي

(1) د. سعيد محمد الحفار، "تحو بيئة أفضل، مفاهيم قضايا استراتيجيات"، دار الثقافة الدوحة، قطر، 1985م، ص 194، 195.

(2) د. محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 34.

تفرغها السفن من مياه الصرف الصحي، السوائل الضارة أو السامة المعبأة والمنقولة في حاويات أو صهاريج على ظهر السفن، ومخلفات ونفايات السفن من بقايا الطعام والأكياس الورقية والبلاستيكية.⁽¹⁾ إن اتفاقية قانون البحار أو اتفاقية مونتيجويباي لسنة 1982 تعتبر نهاية عملية اندماجية طويلة ومعقدة لمجموعة من قواعد والأنظمة الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن ولمجموعة من مبادئ وقواعد حماية البيئة بشكل عام، ذلك أن اتفاقية مونتيجويباي قد جسدت "القانون الإطار" في هذا الميدان حيث تمكنت من خلال عملية تركيبية تدوين المكتسبات القانونية القائمة وإيداع قواعد قانونية جديدة، مما جعلها تساهم في تشييد وتعزيز القانون الوضعي المتعلق بحماية البيئة من مخاطر التلوث الناجمة عن الملاحة البحرية، وفي نفس الوقت ستمهد أمام عمل دولي أكثر فعالية لتجنيب البحار هذه المخاطر.⁽²⁾

ومن ثم يجب استعراض الأحكام القانونية التي جاءت بها الاتفاقية العامة للبحار 1982، لتضفي حماية قانونية على البيئة البحرية من الملوثات الناجمة عن السفن بصورة عمدية تؤول إلى أعمال اعتيادية مرتبطة بالنقل البحري، أو تلك الناتجة عن الحالات الطارئة والكوارث البحرية.

أولاً: الحماية من التلوث العمدي المرتبط بأعمال النقل البحري

إن التلوث العمدي هو الذي يتم بفعل إرادي واع جاعلا من البحر مكباً سهلاً للنفايات والعوادم، وبذلك فإن جميع أنواع التلوث الذي تتعرض له البيئة البحرية المرتبطة بأعمال النقل البحري للسفن تعتبر تلوث عمدي، وبمقتضى الأهمية العملية للاتصال الدولي والوحدة العضوية للبيئة البحرية، التي جعلت من ازدياد الأساطيل التجارية في البحار وظهور السفن والناقلات العملاقة أمر لا مفر منه، ومن ثم فإن هذه الوسائل تسبب تلوثاً للبيئة البحرية.⁽³⁾

وبهذا من أجل إرساء أسس تنظيمية جديدة لحماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن وبالنظر لحقوق الدول الساحلية على المناطق البحرية المجاورة لها، فقد كان من النتائج المترتبة إقرار قانون البحار لصالح الدولة الساحلية بالولاية الوطنية على مجالات بحرية جديدة، أي توسيع وتعزيز اختصاصات الدولة الساحلية لتشمل اعتماد قوانين وأنظمة للوقاية من التلوث الناجم عن الملاحة

(1) د. أحمد عبد الكريم سلامة، "قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية"، مرجع سابق ص 128.

(2) د. صلاح دين عامر، "القانون الدولي للبحار"، مرجع سابق، ص 506.

(3) د. سليم حداد، مرجع سابق، ص 90.

البحرية، وهذا ما يتجلى من جهة أولى في تحديد حق المرور البريء في اتجاه تقييد نطاقه، ومن جهة ثانية في ربط حقوق الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة بممارسة ولاية عامة بهدف حماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن.

1- تجديد حق المرور البريء

لقد منحت الدول الساحلية دوراً حيوياً مهماً بالنسبة لمواجهة التلوث العمدي من السفن، طالما أن منطقة البحر الإقليمي - نظراً لقربها من اليابسة - ستكتظ بحركة المرور البريء لتلك السفن والناقلات وتعد جزءاً من الإقليم البري للدولة الساحلية، وقد عدت المادة (19/2/ج) من الاتفاقيات قانون البحار 1982 أعمال التلويث المقصود والخطير بأنه مخالف لأحكام المرور البريء ويتنافى معه.⁽¹⁾ والتلوث في البحر الإقليمي يكثر نتيجة لضحالة المياه في هذا الجزء من البيئة البحرية، وعلى ضوء ذلك سعت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي 1958، إلى وضع حدود للبحر الإقليمي الذي لا يمكن تجاوزه عندما أشارت إلى المسافة 12 ميلاً التي لا تتجاوزها المنطقة المتاخمة المادة (24/2) من اتفاقية جنيف 1958.⁽²⁾

إن التطورات التكنولوجية المتسارعة في ميدان الملاحة البحرية، وتزايد الطلب العالمي على النقل البحري، وما ترتب عنها من اتساع ظاهرة التلوث، قد جعلت حق المرور البريء كقاعدة ذات أسس متينة في القانون الدولي، موضوع انتقادات حادة من قبل الفقه الدولي، وكذلك محل اعتراض من قبل الدول الساحلية التي ستطالب بالزيادة في سلطتها على المجالات البحرية المجاورة لها، والتقليص من نطاق تطبيق قاعدة حق المرور البريء، بما يكفل حمايتها من أخطار التلوث المترتبة عن مرور السفن.⁽³⁾

وبالفعل جاءت نصوص اتفاقية مونتيجويباي سنة 1982 لتجدد مضمون حق المرور البريء دون المساس بجوهره، وإنما ستعمل على إعادة تعريفه بشكل يقلص من نطاقه، ويوسع في نفس الوقت من اختصاصات الدول الساحلية بهدف حماية البيئة البحرية من التلوث الذي يصدر من السفن، فقد

(1) د. عبد المنعم داوود، "القانون الدولي الجديد للبحار والمشكلات البحرية العربية"، منشأة المعارف، الإسكندرية ط1، 1999، ص 230.

(2) د. عبد الله علي البورجي، "الجزر اليمنية في البحر الأحمر وخليج عدن"، إصدارات 26 سبتمبر، ط2، 1996م ص 65.

(3) C. L. Emmanuelli, "la pollution maritime et la notion du passage inoffensif ", ACIDI 1973, p p 13-14, ACIDI: Annuaire Canadien de Droit International.

نصت في الفقرة الأولى من المادة 19، من خلال صياغة تشبه تلك الموروثة عن تدوين اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي، لتقضي بأنه: " يكون المرور بريئا مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها"، إن المقصود من المادة في الوضع القانوني الحالي أنه يجب فهم الإحالة إلى الأمن بشكل أكثر شمولاً، حيث أن هذا المرور يفقد هذه الصفة القانونية إذا كان يهدد الأمن البيئي للدولة الساحلية ولأمنها بصفة عامة.⁽¹⁾

فإنه متى اعتبرت الدولة الساحلية أن سفينة معينة قامت بعمل تلويثي مخالف للاتفاقية يفقدها الحق في المرور البريء بالبحر الإقليمي، وبالتالي فإن حق المرور البريء يفقد طابعه القانوني ليس فقط في حالة الحصول ضرر فعلي يمس بأمن الدولة الساحلية، بل يتسع كذلك ليشمل حتى حالة افتراض خطر التلوث مادام هناك انتهاك للشرعية الدولية.⁽²⁾

إن اتفاقية مونتيجويباي 1982 تقرر بشكل صريح لصالح الدولة الساحلية بسلطة تنظيمية في بحرها الإقليمي لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن الملاحة البحرية، حيث تقضي في الفقرة الرابعة من المادة 211 بأن يحق: "للدولة الساحلية في إطار ممارستها لسيادتها داخل البحر الإقليمي أن تعتمد قوانين وأنظمة لمنع التلوث البحري من السفن الأجنبية وخفضه والسيطرة عليه، بما في ذلك السفن التي تمارس حق المرور البريء..."، هذا ما يدل على توسيع لاختصاصات الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي، وفي نفس الوقت تقليص من نطاق حق المرور البريء الذي تتمتع به السفن الأجنبية، التي أصبحت ملزمة بالامتثال للقوانين والأنظمة التي تعتمدها الدول الساحلية وإلا فقدت حقها في المرور البريء.⁽³⁾

لكن في الشطر الثاني من هذا البند تعود لتضع قيوداً على ممارستها لهذه السلطة التنظيمية بحيث تقضي بأنه لا يجب أن تؤدي "هذه القوانين والأنظمة إلى عرقلة المرور البريء للسفن الأجنبية"، إن قاعدة ممارسة الدولة الساحلية لاختصاصاتها الإقليمية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن الملاحة البحرية، هي قاعدة قائمة ومؤكدة وخاضعة للسلطة التقديرية للدولة الساحلية، باستثناء ما

⁽¹⁾ Lucchini (Laurant), " **Apropos de L'Amoco-Cadiz La lutte contre la pollution des mers évolution ou révolution du droit international** ", in AFDI, 1978, p 733, AFDI: Annuaire Français de Droit International.

⁽²⁾ J. Y, Morin, op-cit, pp 280-281.

⁽³⁾ Boyle(Alane), " **Marine pollution under the law of the Sea Convention**", AGIL 1985, p 359.

يتعلق منها بحالة اعتمادها للقوانين والأنظمة التي تفرضها على السفن الأجنبية فيما يخص تصميمها أو بنائها أو معداتها أو تكوين طواقمها، فإنها تكون ملزمة بمراعاة القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً، أي تلك القواعد التي تم إقرارها بشكل جماعي، وبالخصوص الأنظمة المشتركة التي تهدف إلى الوقاية من التلوث من السفن.⁽¹⁾

أما بالنسبة للسفن والناقلات العاملة بالطاقة النووية أو التي تحمل مواد نووية، ومواد خطرة فقد ألزمتها الاتفاقية في المادة 23 بحمل الوثائق اللازمة، وأن تراعي التدابير الوقائية التي تقرها الاتفاقية النوعية المتعلقة بها، مثل اتفاقية موسكو 1963 لخطر التجارب النووية في الجو والفضاء وتحت سطح الماء وقد نصت على أن: "على السفن الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية والتي تحمل مواد نووية... أثناء ممارستها لحق المرور البريء في البحر الإقليمي أن تحمل من الوثائق وأن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قرره الاتفاقيات الدولية فيما يتعلق بتلك السفن".⁽²⁾

إن الممارسة الدولية تتجه إلى فرض نظام الإخطار على السفن المارة ببحرها الإقليمي، والذي لا يصل إلى مرتبة نظام الإذن المسبقة المطبق على السفن ذات الدفع النووي عند توقفها في ميناء أجنبي أو المرور في البحر الإقليمي لدولة أجنبية، إذ تحتاج إلى الحصول على ترخيص من قبل الدولة الساحلية، التي تظل لها الصلاحيات التقديرية، وتوفر السفينة المعنية على الشروط اللازمة عند تقديمها ملف السلامة وتحديد مسار رحلتها البحرية.⁽³⁾

وفي الحقيقة فإن مرور السفينة نووية أو ناقلة عملاقة محملة بشحنات ضخمة من مواد نفطية أو غيرها هو في حد ذاته مرور بريء، ولكن إذا نظرنا إلى أمن الدولة الساحلية بمفهومه الشامل فإن مرور هذه النوعية من السفن بالقرب من سواحل هذه الدول تشكل خطراً كامناً، إذ أن المخاطر التي تحيط عادة بالرحلة البحرية وما تنتج به هذه المواد من طابع تلويثي من شأنه أن يلحق بالبيئة وما يرتبط بها من مصالح أضرار جسيمة، يصعب التكهن بحجمها أو تطويق آثارها، من هنا نفهم توجه الممارسة الدولية الحالية في تطوير قواعد قانون البحار وتجديدها بما يناسب أكثر أهداف الوقاية من التلوث الصادر من السفن.

(1) د. محمد البزاز، مرجع سابق، ص 54.

(2) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 118، 119.

(3) E.Du.pontavice et cordier (Patricia), " Droit de la mer , problèmes actuels " , tome 1 paris, 1984, p 353.

2- ولاية الدولة الساحلية لحماية البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة

كان من نتائج إقرار القانون الدولي للبحار مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة كمقاطعة بحرية وطنية هو توسيع اختصاصات الدولة الساحلية لتشمل الوقاية من التلوث الصادر عن السفن، و يتمثل ذلك في تحويل هذه الدولة ولاية عامة بهدف حماية البيئة البحرية في منطقتها الاقتصادية الخالصة وفي نفس الوقت منحها حق إقامة داخلها "مناطق خاصة"، بغرض الوقاية من التلوث الناتج عن الملاحة البحرية.

أ- ولاية الدولة الساحلية العامة

تعد المنطقة الاقتصادية الخالصة فكر قانونية جديدة ولدت منذ زمن بعيد إلا أن تقنينها لم يتم إلا في اتفاقية الأمم المتحدة للبحار 1982، وقد روعي فيها أساساً مصالح الدول النامية تمكيناً لها من تحقيق تميزتها وتقديمها الاقتصادي والاجتماعي، والحد من أهمية الدول المتقدمة التي تتمكن بسبب التقدم العلمي والتقني من استغلال الثروات الحية والمعدنية دون غيرها.⁽¹⁾

لقد اعتمد الدارسون على تفسير مقتضيات الاتفاقية تفسيراً واسعاً، يقوم على أساس الربط بين الحقوق السيادية للدولة الساحلية على مواردها في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وولايتها لحماية البيئة البحرية في هذه المنطقة، والتي يعتبرونها ولاية عامة تستجيب للمنظور الشمولي الذي يقوم عليه القانون الدولي، ذلك أن النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة يقضي بوضع هذه المجالات البحرية تحت الحماية الخاصة للدولة الساحلية، بعدما كانت هذه المجالات في السابق تابعة لأعالي البحار وهو ما ترتب عنه توسيع نطاق المناطق البحرية ذات المصلحة القانونية لحمايتها، ويعتبر هذا التطور بالتأكيد الجانب الأكثر أهمية في زيادة الاختصاصات الوطنية للدولة الساحلية.⁽²⁾

لقد نتج عن النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة توسيع سلطات الدولة الساحلية، ليس في ميدان الاقتصادي فحسب بل أيضاً في الميدان البيئي، بالنظر لترابط بينهما ولكونهما يشكلان وجهان لعملة واحدة، ذلك أنه بالنظر لكون حقوقها على موارد المنطقة الاقتصادية الخالصة هي حقوق سيادية وضمن استمرارها، فإن الدولة الساحلية تبقى هي الدولة الأكثر تعرضاً لمخاطر التلوث، وفي

(1) د. سليم حداد، مرجع سابق، ص 84.

(2) P.M, Dupuy et M.R. Gouilloud, "la préservation du milieu marin", Economica Bruylant paris Bruxelles, 1985, pp 1037, 1038.

نفس الوقت الأكثر أهلية للتصرف مهما كان مستوى سيادة الدولة الساحلية داخل منطقتها الاقتصادية الخالصة.⁽¹⁾

بالرجوع إلى أحكام اتفاقية مونتيجويباي 1982 فقد وضعت ضمانات بشأن اعتماد القوانين والأنظمة القابلة لتطبيق من قبل الدولة الساحلية لحماية البيئة البحرية في منطقتها الاقتصادية الخالصة، أحدهما يهتم التلوث الصادر عن السفن الذي حددت شروطه الفقرة 5 من المادة 211 من اتفاقية قانون البحار 1982 فهذه الأخيرة تصرح بحق الدولة الساحلية في أن: "تعتمد فيما يتعلق بمنطقتها الاقتصادية الخالصة قوانين وأنظمة لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه"، وهو ما يعني تخويل هذه الدولة سلطة تشريعية للوقاية من التلوث الناجم عن الملاحة البحرية، غير أن اختصاصات الدولة الساحلية في هذا المجال لا يصل إلى حد امتلاكها سلطة تقديرية، بل هو اختصاص مقيد، حيث تضيف الاتفاقية بأن القوانين والأنظمة التي تعتمدها الدولة الساحلية لتطبق في منطقتها الاقتصادية الخالصة يجب أن تكون "متفقة مع قواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً والموضوعة من قبل المنظمة الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام يكون فيها إعمال لهذه القواعد والمعايير".⁽²⁾

وهكذا بالرغم من الصلاحيات التشريعية للدولة الساحلية للوقاية من التلوث الصادر عن السفن في منطقتها الخالصة، فإن لها صلاحيات محددة بمراعاة القواعد والمعايير الدولية، وهي إشارة إلى تلك الأنظمة القانونية المشتركة التي تم إقرارها في إطار مؤتمرات دبلوماسية عامة أو في إطار المنظمة البحرية الدولية، ولكن تظل الدولة الساحلية تقوم على إعمال هذه القواعد والمعايير الدولية في هذه المنطقة عبر تشريعاتها الوطنية، التي تكون السفن ملزمة بالامتثال إليها وإلا تعرضت هذه الأخيرة للمسؤولية الجنائية.⁽³⁾

ب- حق الدولة الساحلية في إنشاء قطاع خاص داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة

تأكيداً للدور الأساسي للدولة الساحلية في الوقاية من التلوث الصادر عن السفن داخل منطقتها الاقتصادية الخالصة، فإن اتفاقية مونتيجويباي تزيد في قيمة الاختصاصات التشريعية للدولة الساحلية

⁽¹⁾ R.J.Dupuy, " l'océan portagé", pedone, paris, 1979, p 85.

⁽²⁾ د. محمد البزاز، مرجع سابق، ص 69

⁽³⁾ G.Apollis, " l'état côtier est à la fois le pays exposé au risque de pollution et celui qui est le mieux placé pour agir "in" l'emprise maritime de l'état côtiers", pedone, paris 1981, p 233.

حيث تقضي الفقرة 6 من المادة 211 بأنه : عندما تقدر الدولة الساحلية أن القواعد والمعايير الدولية التي تم إقرارها في إطار مؤتمر دبلوماسي أو في إطار المنظمة البحرية الدولية من أجل الوقاية من التلوث الصادر عن السفن غير كافية لمواجهة التلوث الناتج عن الملاحة البحرية، وتقدر أن قطاعا معيناً واضح التحديد من منطقتها الاقتصادية الخالصة، يحتاج إلى تدابير مناسبة للوقاية من التلوث فإنه يجوز لها أن تقرر اعتبار هذا القطاع منطقة خاصة وأن: "تعتمد له تدابير إلزامية خاصة لمنع التلوث من السفن".⁽¹⁾

وفي نفس الوقت تربط اتفاقية مونتيجوباي 1982 ممارسة الدولة الساحلية لهذا الاختصاص بعدد من الضوابط وتخضعه لنوع من الوصاية الدولية تمارسها المنظمة البحرية الدولية كمنظمة متخصصة وهي مجموعة من الضوابط الهدف منها التخفيف من الاختصاص الخالص الذي تمارسه الدولة الساحلية عند إقرارها لمنطقة خاصة داخل منطقتها الاقتصادية الخالصة،⁽²⁾ وتتمثل هذه الضوابط في مراعاة الخطوات والعناصر التالية:

1- بدءاً فإنه لا يجوز للدولة الساحلية ممارسة اختصاصها في إقرار منطقة خاصة داخل منطقتها الاقتصادية الخالصة، إلا إذا استندت إلى أسباب تقنية معترف بها، ويتعلق الأمر بالظروف الإيكولوجية للقطاع المعني، وكذلك باستخدامه أو حماية موارده وبالطابع الخاصة للمرور فيه، وتتولى الدولة الساحلية تبليغ هذه الأدلة العلمية والتقنية المؤيدة لذلك ومعلومات عن مرافق الاستقبال الضرورية إلى المنظمة البحرية الدولية.⁽³⁾

2- إلى جانب الاستناد إلى هذه الأدلة العلمية والتقنية، فإنه لا يجوز للدولة الساحلية إقرار هذه المنطقة الخاصة، وما تحتاجه من تدابير إلزامية خاصة، إلا بعد إجراء "المشاورات المناسبة مع أي دولة أخرى يعنىها الأمر عن طريق المنظمة الدولية المختصة"،⁽⁴⁾ وحقاً تعد هذه المقتضيات التي تحيل إلى آلية المشاورات كآلية معمول بها في ميدان حماية البيئة، واعتبار المنظمة البحرية الدولية كقناة لإجرائها، إلا أن اعتبار كون هذه المشاورات تجريها الدولة

(1) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 120.

(2) P.M. Dupuy et M.R. Gouilloud, op-cit, p 1017.

(3) المادة 6/211 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

(4) د. صلاح الدين عامر، "القانون الدولي للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982"، مرجع سابق، ص 516، انظر التهميش، المادة 6/211 من اتفاقية الأمم المتحدة 1982.

الساحلية "مع أي دولة أخرى يعينها الأمر" هي "عبارة واسعة بالنظر لكونها تتعلق بمناطق مفتوحة في وجه الملاحة الدولية".⁽¹⁾

3- وبعد تبليغ المنظمة البحرية الدولية بقرار الدولة الساحلية والأدلة المؤيدة له باعتماد قوانين وأنظمة إلزامية لمنع التلوث من السفن في قطاع خاص من منطقتها الاقتصادية الخالصة وبعد إجراء المشاورات المناسبة، تنص الاتفاقية على أنه لكي يدخل هذا القرار حيز التنفيذ وتوفير الحجية إزاء الدول الأخرى، فإن الأمر يقتضي الحصول على موافقة رسمية من قبل المنظمة، في غضون 12 شهراً من استلام التبليغ، وتضيف الاتفاقية أن تطبيق هذه الأنظمة الإلزامية الخاصة على السفن الأجنبية، لا يتم إلا بعد مضي 15 شهراً من تقديم التبليغ إلى المنظمة،⁽²⁾ وبعد أن تنشر الدولة الساحلية إعلاناً، تعين بوضوح حدود القطاع البحري المستهدف بهذا التنظيم الخاص.⁽³⁾

4- وفي الأخير تجيز اتفاقية قانون البحار 1982 للدولة الساحلية "اعتماد قوانين وأنظمة إضافية لنفس القطاع من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه، والتي تتناول حالات التصريف والممارسات الملاحية".⁽⁴⁾

وإن حقيقة اختصاص الدولة الساحلية لإقامة منطقة خاصة داخل منطقتها الاقتصادية الخالصة تحيط به عدد من الشروط، وتخضع لوصاية المنظمة البحرية الدولية (منظمة الإيمو IMO) التي تراقب أسباب هذا القرار، ومضمون القوانين التي اعتمدها، ومدى مطابقتها لجانبا منها مع القواعد والمعايير الدولية، إلا أنه هذا "الكم من الاحتياجات لا يمس بالطابع الخالص لهذا الاختصاص الذي تمارسه الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة".⁽⁵⁾

إن الدول تضمن امتثال السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها للقواعد والمعايير الدولية، ولقوانينها وأنظمتها المعتمدة وفقاً لهذه الاتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن، كما تلتزم دولة العلم وتؤمن التنفيذ الفعال لتلك القوانين بصرف النظر عن مكان وقوع الانتهاك،⁽⁶⁾ ولتمكين الدولة الساحلية من

⁽¹⁾ P.M. Dupuy et M.R. Guilloid, op-cit, p 1017.

⁽²⁾ نص المادة 211 فقرتها 6 البند أ من اتفاقية قانون البحار سنة 1982.

⁽³⁾ نص المادة 211 فقرتها 6 البند ب من اتفاقية قانون البحار سنة 1982.

⁽⁴⁾ نص المادة 211 فقرتها 6 البند ج من اتفاقية قانون البحار سنة 1982.

⁽⁵⁾ P.M. Dupuy et M.R. Guilloid, op-cit, p 1018.

⁽⁶⁾ د. صلاح الدين عامر، "القانون الدولي الجديد للبحار"، مرجع سابق، ص 239.

تنفيذ القواعد المتعلقة بالتلوث العمدي من السفن، خولتها الاتفاقية وضع القوانين الوطنية لمكافحة هذا التلوث بما لا يتعارض مع القواعد الدولية، بمعنى أن سلطتها تمنحها تنفيذ وإعمال القواعد الدولية بدون زيادة أو نقصان.⁽¹⁾

ثانيا: الحماية من التلوث الناتج عن الكوارث البحرية

لقد قامت اتفاقية بروكسل 1969 بتقديم تعريف للحادث البحري (accident en mer) وهو التعريف الذي سيتم إعادة استعماله في أواخر دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار، وأوردت عناصره حرفيا اتفاقية مونتيجوباي 1982 .

الكارثة البحرية: تعني اصطدام السفينة أو جنوحها، أو الحوادث الملاحية الأخرى، أو الحوادث الفجائية الواقعة على متن السفينة وخارجها التي ينجم عنها ضرر مادي أو خطر وشيك يبنى بوقوع ضرر مادي للسفينة أو حمولتها، إذ نصت المادة 2/221 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 على ذلك بأن: "لأغراض هذه المادة تعني عبارة "حادث بحري" تصادم سفن أو جنوح أو أي حادث بحري ملاحي آخر، أو أن يقع على ظهر سفينة أو خارجها ما من شأنه أن يسفر عن ضرر مادي أو خطر وشيك يهدد بحدوث ضرر مادي لسفينة أو بضاعة."⁽²⁾

فقد شهدت البيئة البحرية في السنوات الأخيرة عدداً من الكوارث البحرية، ألحقت أضراراً فادحة استدعت الدول إلى التفكير في اتخاذ موقف موحد يمكن الدول الساحلية من اتخاذ الإجراءات والتدابير الضرورية لحماية شواطئها ومصالحها المرتبطة من آثار الخطر الجسيم والمحدد الناجم عن تلك الكوارث.⁽³⁾

إن في هذا الفرع المهم هو التعرف على أحكام اتفاقية مونتيجوباي 1982 ، نظرا لعدم ظهور الحاجة الملحة لمثل هذه الأحكام في ظل اتفاقية جنيف 1958، حيث كانت سابقة على مثل تلك الحوادث فلم ترد أحكام تنظم فيها أحوال التدخل في أعالي البحار، لمعالجة أضرار مثل تلك الكوارث والوقاية منها في البيئة البحرية عامة، وبالذات في أعالي البحار لأن المناطق الخاضعة للولاية الوطنية سيتم اتخاذ إجراءات بموجب الولاية الممنوحة للدول الساحلية بدون حدوث أي إشكال، بخلاف أعالي البحار ففيه

(1) د. عباس هاشم الساعدي، "حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام ومشكلة التلوث في الخليج العربي"، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002، ص 55.

(2) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 126.

(3) المستشار إبراهيم الدغمة، "القانون الدولي الجديد للبحار"، مرجع سابق، ص 88.

تتنازع حرية الملاحة وعدم أحقية الدول الساحلية في إدعاء السيادة فيها من ناحية، وحقها في اتخاذ الإجراءات الكفيلة لمنع التلوث وإزالة آثاره على نحو قد يضر بالدول الأخرى من ناحية أخرى.⁽¹⁾ كما نصت المادة (89) من اتفاقية مونتيجوباي 1982 على أنه: "يجوز لأي دولة شرعاً أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها"، ومن ثم فإن اتفاقية الأمم المتحدة للبحار 1982 قد أدخلت تجديداً هاماً بالقاعدة المتعلقة باتخاذ الإجراءات الكفيلة لتفادي التلوث الناجم عن الحوادث البحرية خارج نطاق البحر الإقليمي.⁽²⁾

حيث نصت في المادة (1/21) من اتفاقية 1982 على أنه: "ليس في هذا الجزء ما يمس حق الدول عملاً بالقانون الدولي العرفي منه والاتفاقي في أن تتخذ وتتخذ خارج بحرهما الإقليمي تدابير تتناسب والضرر الفعلي، أو الحال لحماية ساحلها ومصالحها المرتبطة به بما في ذلك صيد الأسماك، مما يترتب على حادث بحري أو على أعمال تتصل بهذا الحادث من تلوث أو تهديد بالتلوث يتوقع إلى حد معقول أن يسفر عن آثار ضارة كبرى"، ويتضح من النص أن الاتفاقية لم تتناول موضوع التدخل بصورة مباشرة، وإنما اكتفت بأن احتفظت بعدم الإضرار أو الإخلال بحقوق الدول بموجب القانون الدولي التقليدي في التدخل وبما يجاوز المياه الإقليمية للدول المعنية.⁽³⁾

كما أن هذا النص يعطي الدول الساحلية الحق في اتخاذ الإجراءات الكفيلة لمكافحة التلوث أو إزالته ووفقاً للقانون الدولي العرفي والذي يعد تطبيقاً لحالة الضرورة، فمنهم من يؤسس هذا الحق على مبدأ حق الدفاع الشرعي أو حفظ النفس وسواء كان هذا أو ذاك فالمهم الاتفاق على أن حق الدولة الساحلية في اتخاذ الإجراءات الكفيلة لمنع التلوث ضروري.⁽⁴⁾

وطالما كانت حالة الضرورة كذلك فإنه من الأهمية بمكان استعراض شروط توفر حالة الضرورة وهي:
1- وجود خطر جسيم وداهم لحقوق الدولة الساحلية ومصالحها الأساسية، مع مراعاة أن يكون ذلك الخطر حقيقياً وليس وهمياً بمعنى أن تكون الكارثة قد وقعت، أو على وشك الوقوع على نحو يجعل من وقوعها أمراً محققاً، وبسبب وقوعها في أعالي البحار ومتاخماً للبحر الإقليمي تستطيع الدولة الساحلية اتخاذ الإجراءات اللازمة ضد السفينة التي تعرضت للكارثة.⁽⁵⁾

(1) د. عباس هاشم الساعدي، مرجع سابق، ص 66.

(2) المستشار إبراهيم الدغمة، "القانون الدولي الجديد للبحار"، مرجع سابق، ص 57.

(3) د. محمد مصطفى يونس، مرجع سابق، ص 56.

(4) د. عباس هاشم الساعدي، مرجع سابق، ص 69.

(5) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 128

2- يجب أن تكون الإجراءات المتخذة متناسبة مع الخطر المقصود إزالته، ويعني التناسب أرجحية حصول الضرر في حالة عدم اتخاذ تلك التدابير، وأرجحية فاعلية تلك التدابير ونطاق الضرر الذي تسببه.

3- يجب أن يكون الإجراء المتخذ لإزالة الضرر هو الإجراء الوحيد ولا توجد أي وسيلة أخرى يمكن اتخاذها عوضاً عن إجراءات التدخل.

4- يجب أن تكون التدابير لغرض إزالة الخطر دونما أي زيادة، فعندما يثبت أن تلك التدابير أصبحت لا تحقق النتيجة المرجوة وقد أزيل الخطر يجب توقيفها حالاً.⁽¹⁾

لقد نصت المادة 221 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 أنه تستطيع الدولة الساحلية التدخل لمواجهة خطر التلوث وفقاً لضوابط قانونية محددة تجنباً لحصول حالات التدخل التعسفي الذي يضر بالآخرين وبوقت مبكر ويقدر يفوق ما كان مسموح به في ظل اتفاقية 1969.⁽²⁾

وعند التأمل في نص المادة 211 من الاتفاقية نفسها يتضح أن المشرع الدولي بها جميع الكوارث البحرية سواء حدثت في أعالي البحار أو في البحر الإقليمي للدول الساحلية بموجبها اتخاذ كافة التدابير اللازمة لمكافحة التلوث عن كوارث السفن التي تحمل الزيت أو غيره من المواد الضارة الأخرى، وهي تسري على جميع السفن الأجنبية وبموجبها تخضع لأحكام التدخل ماعدا تلك المستخدمة للأغراض العامة فهي تتمتع بحصانة سيادية بموجب المادة 236 من نفس الاتفاقية، والتي نصت على: "لا تنطبق أحكام هذه الاتفاقية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، على أي سفينة حديثة، أو قطعة بحرية مساعدة أو غيرها من السفن والطائرات التي تملكها أو تشغلها دولة ما وتكون مستعملة وقتئذ فقط في خدمة حكومية غير تجارية...".⁽³⁾

إن الدولة الساحلية ملزمة بمواكبة التطور التقني المتعلق بإنتاج وسائل مكافحة التلوث، فإذا لم تتوفر لديها تلك الوسائل وتوفرت بالنسبة للدول الأخرى فإنها لا تستطيع التمسك بعدم قدرتها على اقتناء البدائل الأخرى على النحو يجعلها تستخدم حقها في التدخل لمواجهة تلك الكوارث، وعلى الدولة الساحلية التي تقوم بتنفيذ الإجراءات والتدابير المتخذة لمكافحة التلوث أو التقليل منه الناجم عن

(1) د. أحمد عبد الكريم سلامة، "قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية"، مرجع سابق ص 102.

(2) د. صلاح الدين عامر، "القانون الدولي للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982"، مرجع سابق، ص 478.

(3) المستشار إبراهيم الدغمة، "القانون الدولي الجديد للبحار"، مرجع سابق، ص 105.

الكوارث البحرية، أن تلتزم بعدم تعريض الملاحة للخطر أو تسبب بأي طريقة أخرى، أي مخاطر لسفينة ما، أو تقتادها إلى الميناء أو مرسى غير مأمون، أو تتخذ إجراءات من شأنها إحداث تلويث خطير غير معقول في البيئة البحرية طبقاً للمادة (225) من الاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.⁽¹⁾

الفرع الثاني: الاهتمام الإقليمي

أنت هذه الاتفاقية كنتيجة حتمية لعدم كفاية اتفاقية لندن 1954 حول منع التلوث بالزيت وتعديلاتها 71/69/62م وكذا لزيادة حوادث السفن والناقلات التي تحمل المواد البترولية أو مواد أخرى ملوثة غير بترولية وتحطمها في البحار، مما جعل المنظمة البحرية الدولية (IMO) تدعو لعقد مؤتمر لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن، ولتحل محل اتفاقية 1954 ويكون العمل بها.⁽²⁾

وبالفعل فقد انتهى المؤتمر إلى عقد اتفاقية لندن بتاريخ 2 نوفمبر 1973 والتي تم سريانها بدءاً من 2 أكتوبر عام 1983، إن اتفاقية لندن عام 1973 تعد أهم الاتفاقيات المعنية بالحماية من التلوث البحري، خاصة أنها أفصحت لأول مرة عن حماية البيئة البحرية ليس باعتبارها وسيلة للنقل البحري أو مصدراً للثروات البحرية، وإنما باعتبارها جزءاً من بيئة الإنسان، ويتضح هذا من ديباجة تلك الاتفاقية والتي أشار إلى أن هدف تلك الاتفاقية هو المحافظة على البيئة بوجه عام والبيئة البحرية بوجه خاصة، كما تميزت بالتوسع في تعداد المواد التي تعتبر مؤدية إلى التلوث البيئة البحرية، دون أن تقتصر على زيت البترول ومشتقاته.⁽³⁾

ومن تلك المعطيات تبدوا معالم تلوث البيئة البحرية من السفن التلوث الذي ينتج عن السفن بتفريغ المواد الضارة بصحة الإنسان، أو الأحياء المائية، أو المواد البحرية الأخرى، أو عرقلة الاستخدامات المشروعة للبحار والتأثير في خواص المياه، والانتقاص من الاستفادة منها.⁽⁴⁾

وتشمل المواد الضارة بالبيئة البحرية، والتي تفرغها السفن، ومخلفات ونفايات السفن من بقايا الطعام والأكياس الورقية والبلاستيكية، وقد أوردت الفقرة الرابعة من مقدمة الاتفاقية 1973 الفرض الذي تسعى إليه والمتمثلة في: "تحقيق حظر كامل للتلوث العمدي للبيئة البحرية من الزيت والمواد

(1) د. عبد المنعم محمد داوود، مرجع سابق، ص 275.

(2) د. أحمد عبد الكريم سلامة، "قانون حماية البيئة الإسلامي، مقارنا بالقوانين الوضعية"، مرجع سابق، ص 133.

(3) المستشار، أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 9.

(4) د. صلاح محمد هاشم، مرجع سابق، ص 215.

الضارة الأخرى، وتقليل التصريف العرضي والذي يحدث من السفن للتخلص من تلك المواد"،⁽¹⁾ لذلك سيتم استعراض أحكام الاتفاقية من خلال التعرض لنطاقها الشخصي والموضوعي والأحكام المستحدثة التي تقررت بها.

أولاً: النطاق الشخصي والموضوعي

1- النطاق الشخصي

إن اتفاقية لندن لسنة 1973 من أحكامها الأولى عمدت إلى تقديم مفهومها للسفينة من أجل التحديد الواضح لنطاق تطبيق القواعد الدولية الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية، وهكذا تعرف السفينة بأنها: "هي مركب من أي نوع كان يعمل في بيئة بحرية، وتشمل القوارب الزلافة والمركبات ذات الوسائد الهوائية، والغواصات والطافيات والمنصات المثبتة أو الطافية"،⁽²⁾

ويتبين من هذا النص أن الاتفاقية تأخذ بتعريف واسع وهام لأنه يسمح بالخصوص بإخضاع المنصات البحرية الثابتة أو الطافية التي تقوم بعمليات الحفر البحري، والتي تكون مسؤولة عادة عن التلوث بإخضاعها للقواعد الدولية الموضوعية في هذا الشأن، غير أن الشرط الوحيد الذي تقرضه هذه الاتفاقية هو أن تكون هذه المراكب مخصصة للاستغلال التجاري حتى تخضع لأحكام الاتفاقية.⁽³⁾

إن النطاق الشخصي تم تحديده في المادة (1/3) منها عندما أعلنت أنها تسري على السفن التي ترفع أعلام الدول الأطراف والسفن التي يتم تشغيلها لحساب وتحت سلطة الدول الأطراف، غير أن هذه المادة لم تسلم من الاستثناءات فقد استثنت الفقرة الثانية منها السفن الحربية والسفن البحرية المساعدة والأخرى المملوكة لدولة طرف أو تعمل لحسابها وتحت سلطتها لأغراض غير تجارية، وقد حاولت الفقرة الثالثة التقليل من خطورة هذه الاستثناءات بإلزام الدول على ضمان أن تجري عمليات تشغيل مثل هذه السفن المستثناة بصورة تتفق مع أحكام اتفاقية لندن 1973، إلا أن ذلك غير قادر على منع مثل هذه السفن من إحداث أي تلويث للبيئة البحرية منها.⁽⁴⁾

(1) د. أحمد عبد الكريم سلامة، "قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية"، مرجع سابق ص 128.

(2) اتفاقية لندن لعام 1973 المادة 2 الفقرة 4.

(3) د. محمد البزاز، مرجع سابق، ص 172.

(4) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 53.

خاصة تلك المتعلقة بمنع التلوث النفطي لا تكون واجبة التطبيق على هذه السفن إلا إذا بلغت حجماً معيناً وهو ما يعني استبعادها لعدد كبير من السفن الصغيرة، ومن ناحية ثانية فقد ظلت السفن الحربية وحدها وما يدخل في عدادها غير خاضعة لقواعد الاتفاقية 1973، وهو الوضع الذي كان قائماً في ظل اتفاقية لندن سنة 1954 ولم تستطع اتفاقية لندن لسنة 1973 تصحيحه، حيث عجزت عن تقليص من سيادة الدول، وحرصت بشدة على مراعاة القواعد التقليدية لقانون البحار التي تخول لهذه السفن نوعاً من الحصانة، ولو تعلق الأمر بقضايا التلوث البحري.⁽¹⁾

2- النطاق الموضوعي

أما النطاق الموضوعي فهو يختلف تبعاً لاختلاف الوسيلة الملوثة للبيئة البحرية، فيما إذا كانت سفناً أو ناقلات جديدة حيث حدد الملحق الأول من الاتفاقية المقصودة بالسفن الجديدة بأنها هي التي أبرم عقد لبنائها بعد 1975/12/13 أو السفن الممدود حبالها، أو التي تكون في مرحلة سابقة من مراحل البناء بعد 1976/6/30 إن لم يكن هناك مثل هذا العقد، أو السفن المسلمة بعد هذا العقد 1979/12/31 أو السفن التي أجريت عليها عملية تحويل رئيسية.⁽²⁾

فقد سمحت المادة (3/ب) من اتفاقية لندن عام 1954 أنه يحضر عليها أن تفرغ أكثر من جزء من ثلاثين ألف جزء من سعة الحمولة الكلية، بينما تظل باقي أنواع الناقلات خاضعة للقاعدة القديمة المقررة في اتفاقية لندن 1954، وهي عدم جواز تفريغ كمية تزيد على جزء واحد من خمسة عشرة ألف جزء من مجمل سعة الحمولة،⁽³⁾ ووفقاً لأحكام اتفاقية 1954 وتعديلاتها فضلاً عما تضمنته الاتفاقية من شروط متعلقة بوجود مؤشر يبين تصريف تلك المخلفات وكذا نظام رصد ومراقبة التصريف وترتيباته، ولا يقل البعد الذي يتم فيه التصريف من الناقلات التي تحمل (400) طن فأكثر من الزيت على مسافة خمسين ميلاً من البر وبالتالي فإن مثل هذه الترخيصات في التصريف للملوثات ستتيح فرصاً عديدة لتلويث البيئة البحرية من هذا المصدر تحت تلك المبررات.⁽⁴⁾

(1) د. محمد اليزار، مرجع سابق، ص 174.

(2) المستشار أحمد محمود الجمل، "حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية"، مرجع سابق، ص 111.

(3) د. أحمد عبد الكريم سلامة، "قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية"، مرجع سابق ص 129.

(4) عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 54.

أما السفن فقد أجازت لها الاتفاقية من نفس الملحق التصريف مع ضرورة أن يكون لديها نظام رصد تفريغ البترول ورقابته، ونظام لتصفية المياه قبل أن يتم التفريغ، ولا بد أن تكون السفينة على مسافة لا تقل عن 12 ميلاً من أقرب شاطئ، وفي كلتا الحالتين يشترط أن لا يجري التصريف من السفن والناقلات وفقاً للشروط المنصوص عليها في الاتفاقية إذا كانت متواجدة في المناطق الخاصة المحظورة فيها ذلك بموجب المادة (1/9) من الملحق الأول من اتفاقية لندن 1954،⁽¹⁾ وعلى صعيد آخر عرفت الفقرة الثانية من المادة الثانية التصريف بأنه: "أي تدفق من السفينة أياً كان، بما في ذلك تسرب أو تخلص أو انسكاب أو إراقة، أو ضخ أو إفراغ".⁽²⁾

ومن تم فإنه يخرج عن مراد التصريف المقصود ولا يخضع لأحكام اتفاقية الإغراق بمفهومه المحدد في اتفاقية لندن لمنع تلوث البحار بإغراق الفضلات والمواد الأخرى المبرمة في 1972 من عناصر التصريف المعني، وكذلك التدفق للمواد الضارة الناتجة مباشرة عن عمليات استكشاف واستغلال المواد المعدنية لقاع البحر بعيداً عن الشاطئ بموجب المادة (2/3/ب) لأنها تعني التصريف من السفن والناقلات دون غيرها من الوسائل الأخرى،⁽³⁾ وكذلك التدفق المشمول للمواد الضارة المستخدمة في أغراض البحث العلمي المشروع الذي يستهدف مكافحة التلوث والسيطرة عليه، وهذا يتعارض مع هدف الاتفاقية والتي تسعى لتحقيق الحظر الكامل لتصريف المواد الضارة في البيئة.⁽⁴⁾ وقد فعلت حسناً بما سعت إليه الاتفاقية في المادة (4/5) من تقليل للأثر النسبي للمعاهدات بعدم سريانها في حق الدول غير الأطراف عندما ألزمت الدول المتعاقدة بإصدار القواعد اللازمة لحرمان السفن التابعة للدول غير الأطراف من أي معاملة خاصة، و في ذلك حافز لحث الدول على الانضمام إلى الاتفاقية و التقيد بأحكامها.⁽⁵⁾

(1) د. جابر إبراهيم الراوي، "المسؤولية الدولية عن أضرار تلوث البيئة"، دار النهضة العربية، القاهرة ، ط1، 1983 ص 133.

(2) د. محمد صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 215.

(3) د. محمد مصطفى يونس، مرجع سابق، ص 165.

(4) د. محمد صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 216.

(5) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 56.

ثانيا: الأحكام التي استحدثتها اتفاقية لندن 1973

تأكيدا لفعالية أحكام الاتفاقية ورد بها بعض المستحدثات التي خلت منها اتفاقية لندن لعام 1954 وهي تهدف في مجموعها إلى تعزيز العمل في مجال منع تلوث البيئة البحرية ومكافحة أسبابه.

1- فكرة المناطق الخاصة

إن فكرة المناطق الخاصة تعني المنطقة البحرية التي تستدعي الاعتراف بها لأسباب فنية معروفة تتعلق بظروفها الإيكولوجية، والطابع الخاص للملاحة فيها مما يستدعي بشأنها تبني مناهج خاصة آمرة بمنع التلوث البحري بها،⁽¹⁾ وهذه المناطق حددتها الملاحق الأول والثاني والخامس من الاتفاقية وهي تشمل منطقة البحر الأبيض المتوسط وخليجانه وبحاره والحدود بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأسود على امتداد خط 41 درجة شمالا، ثم إلى الغرب حيث مضيق جبل طارق بدرجة 36 درجة غربا، كما تشمل منطقة الخليج العربي، وهناك أيضا منطقة بحر البلطيق والبحر الأسود.⁽²⁾

إن الملحق الأول ينص على حظر كليا أي تصريف في البحر للبتترول أو المواد الممزوجة به من أي ناقلة أو سفينة حمولتها القائمة (400) طن فأكثر في المناطق الخاصة، وتلتزم السفن حال وجودها فيها بأن تستبقي على ظهرها كل البتترول ومواد الصرف والنفايات والمخلفات، ولا تتخلص منها إلا في مناطق معدة لاستقبالها.⁽³⁾

وتلتزم الدول التي لها سواحل على المناطق الخاصة بموجب المادة (7/10) بتزويد موانئ الشحن وموانئ الصيانة والإصلاحات بالخدمات المناسبة لاستقبال ومعالجة المخلفات ومياه غسيل الصهاريج التي تحمل البتترول، ويستثنى من ذلك الحظر بموجب المادة (11) من الملحق ذلك التصريف الذي يكون لازما لضمان سلامة السفن والملاحة والأرواح والبضائع، والأحوال التي ترخص بها الحكومة بهدف مكافحة حوادث التلوث، مما يقلل من أهمية الحظر في مثل هذه المناطق التي تحتاج إلى قواعد آمرة لحمايتها من التلوث من هذا المصدر.⁽⁴⁾

(1) د. عباس هاشم الساعدي، مرجع سابق، ص 26، هامش رقم 4

(2) د. مصطفى محمد بونس، مرجع سابق، ص 167.

(3) د. جابر إبراهيم الراوي، مرجع سابق، ص 133.

(4) د. أحمد عبد الكريم سلامة، " قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية"، مرجع سابق، ص 131، 132.

كما تلزم الاتفاقية الناقلات الجديدة بتزويدها بصهاريج صابورة منفصلة تطبيقاً لتجنب التلوث الناجم عن تفريغ مياه الصابورة الملوثة التي تطرحها الناقلات عن تفريغ تلك المياه في موانئ شحن الزيت.⁽¹⁾ كما تضمن الملحق الثاني للاتفاقية أحكام ولوائح الرقابة على التلوث من المواد السائلة الضارة وتصريفها في المناطق الخاصة، وقد تم تقسيمها إلى أربعة بنود (أ، ب، ج، د) تبعاً لفداحة الضرر إلى (كبير، كبير نوع، صغير نوعاً، قليل)، فكلما كان الضرر فادحاً كانت الإجراءات بدرجة من الاحتياط الكافي.⁽²⁾

ففي البند (أ) من الملحق الثاني، وهي المياه المتخلفة من غسيل الصهاريج التي بها رواسب ضارة، أو مخلوطة بمواد ضارة، فإنه يحظر تفريغها في المناطق الخاصة، أما في البند (ب) فقد اشتمل على مواد محظورة التصريف ما لم تستوف الشروط المتعلقة بكون الصهاريج نظيفة، وأن تكون وسائل التفريغ معتمدة من جهات الحكومة المختصة، وأن يجري التصريف تحت سطح الماء على مسافة لا تقل عن (12) ميلاً بحرياً، ويظهر أن هذه المعايير أغلبها فنية أكثر من أنها عملية ومن ثم فيصعب مراقبة تنفيذها والتقيدها بها من قبل الدول الأطراف، إذ يحبز إناطة مهمة رقابة تنفيذها لجهاز دولي مستقل.⁽³⁾

أما المواد المنصوص عليها في البند (ج) فيتم تفريغها بالشروط السابقة ذاتها مع اختلافات ضئيلة أما بشأن المواد المنصوص عليها في البند (د) فيجوز تفريغها أثناء سير السفينة في خطها الملاحي المرسوم لها، ولا يجوز في حالة المواد الضارة المركزة، أن يزيد التفريغ على جزء من المادة المتخلفة مقابل كل عشرة أجزاء من المادة، وبشرط أن يتم على مسافة لا تقل عن اثني عشر ميلاً من أقرب شاطئ. أما بخصوص التلوث بإلقاء النفايات الأخرى، فإنه يحظر أن يلقى بالبحر الحبال وشبكات الصيد وأكياس البلاستيك، والورق والزجاج والمعادن ومواد تغليف، ونفايات الطعام فيمكن التخلص منها بشرط أن يكون على أبعد مسافة ممكن من الساحل، وعلى مسافة لا تقل عن اثني عشر ميلاً من أقرب شاطئ، وتحقيقاً لفعالية هذا الحظر الخاص بالتخلص من النفايات في البحر، فإنه ينبغي على الدول الأطراف التي لها سواحل على المناطق الخاصة أن تقدم إلى الموانئ كافة التسهيلات اللازمة للتخلص من هذه النفايات، آخذة في الحسبان الاحتياجات الخاصة بالسفن التي تعمل في المناطق الخاصة.⁽⁴⁾

(1) د. عباس هاشم الساعدي، مرجع سابق، ص 27.

(2) د. محمد مصطفى يونس، مرجع سابق، ص 169.

(3) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 58.

(4) د. محمد مصطفى يونس، مرجع سابق، ص 170.

2- فكرة شهادة منع التلوث الدولي بالبترول

قررت الاتفاقية على التزام الدول الأطراف بإخضاع كل ناقلة بترول يبلغ وزنها 150 طناً، وكل سفينة يزيد وزنها على 400 طن، لفحوص خاصة دورية وكاملة للتأكد من سلامة بنائها وتجهيزاتها ولا يسمح بتشغيل أي سفينة قبل إصدار الشهادة الخاصة بمنع التلوث بالبترول، وقد حددت المادة الخامسة من اتفاقية 1973 أثر الشهادة، ووجوب الاعتراف المتبادل بها بين دول الأعضاء.⁽¹⁾

بعد إجراءات المعايينات اللازمة، تصدر دولة العلم لفائدة السفينة التابعة لها شهادات دولية للوقاية من التلوث، والتي تخص التلوث بالمواد النفطية أو التلوث بالمواد السائلة الضارة، وتعتبر هذه الشهادات الدولية وثائق رسمية، تكون السفن ملزمة بحيازتها قبل دخولها ميدان الخدمة وأثناء مباشرتها لأنشطتها البحرية المعتادة، وتعد هذه الشهادات الدولية للوقاية من التلوث دليلاً رسمياً صادراً عن دولة العلم تعترف فيه لفائدة السفينة الحاملة لجنسيتها، بأن جل مكوناتها متطابقة مع قواعد والمعايير الدولية لمنع التلوث.⁽²⁾

من أجل التأكد من التزود بتلك الشهادة، فقد أجازت الاتفاقية لسلطات دولة الميناء، والدولة الساحلية التفتيش على السفن ويجب أن يقتصر التفتيش على فحص صلاحية الشهادة، ما لم توجد أسباب تدعو للاعتقاد بأن حالة السفينة أو تجهيزاتها لا تتفق وما هو مدون بالشهادة، وفي هذه الحالة إن لم تكن السفن تحمل شهادة صالحة فإن على الطرف الذي قام بالتفتيش اتخاذ الخطوات التي تضمن عدم إبحار السفينة إلا إذا تم التأكد من عدم وجود تهديد غير جدي بالإضرار بالبيئة البحرية وعند منع إحدى الدول الأطراف سفينة أجنبية من الدخول إلى موانئها، أو اتخاذها لإجراء تجاهها لعدم احترامها لأحكام الاتفاقية، فيتعين أن تبلغ الممثل القنصلي أو الدبلوماسي للدولة التي تحمل السفينة علمها، أو الإدارة التي تتبعها السفينة إن استحال ذلك.⁽³⁾

واحتياطاً يجوز لدولة الطرف أن تحل محل دولة العلم لإجراء معاينة على سفينة تحمل جنسية هذه الأخيرة، وتصدر شهادات دولية لمنع التلوث، إذا اقتضت بامنتالها للقواعد والمعايير الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن الملاحة البحرية، ذلك أنه إذا لم تستطع دولة علم معينة أو لم ترغب في أن تقوم بذلك بنفسها، فإنه يجوز لها أن تطلب من حكومة دولة طرف في النظام الإقليمي، إخضاع

(1) د. عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 59.

(2) A. KISS, " Droit international de l'environnement", op-cit, p 134.

(3) د. أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 133.

السفينة للمعينة ومنح هذه السفينة أو التصريح بمنحها الشهادة الدولية للوقاية من التلوث، إذ تأكدت من احترامها للقواعد والمعايير الدولية ذات الصلة، بالمقابل لا يجوز تسليم هذا النوع من الشهادات إلى السفينة التي ترفع أعلام دول غير أطراف في الاتفاقية.⁽¹⁾

هذا وقد نظمت الاتفاقية التعاون بين الأطراف بشأن الكشف عن مخالفة أحكامها وتدابير الرصد (المادة 6)، وحدد الملحق الثاني للاتفاقية القواعد الخاصة بمكافحة تلوث البيئة البحرية بالمواد السائلة الضارة، التي تشحن سائلة في خزانات السفن، أو المغلقة في حاويات الشحن البحري، أما الملاحق الأخرى فقد بينت الأحكام الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية بمخالفات السفن، كمياه الصرف الصحي والمواد الأخرى التي تستعمل أثناء إبحار السفن، في هذا الصدد يشار إلى سلامة المسلك في اعتماد هذه الفكرة كمعيار عملي يمكن تنفيذها من قبل الدول، ومن ثم مراقبة ذلك التنفيذ من قبل السلطات الدول الساحلية ودول الميناء، وهكذا يخلص إلى أن هذه الاتفاقية قد وقعت بنفس العيوب التي وقعت بها اتفاقية 1954 فهي تستثني نفس الاستثناءات وتعد تكراراً لها الأمر الذي يمكن القول معه أنها عديمة الجدوى والفائدة، فضلاً عما جاءت بها من أحكام فنية تنقل كاهل الدولة النامية وتجعلها غير قادرة على توفيرها في سفنها، بل وعاجزة عن التحقق من وجودها في السفن والناقلات التي ترتاد البيئة البحرية الخاضعة لسلطاتها.⁽²⁾

ولقد عقد في لندن في الفترة من 6-17 فيفري عام 1978 مؤتمر دولي حول سلامة الناقلات والوقاية من التلوث، وانتهى بإبرام بروتوكول يلحق بالاتفاقية الدولية للتلوث من السفن لعام 1973 ومعدلاً لبعض أحكامها، وهي تعديلات يبدوا أن بعض الاتفاقيات العامة حول حماية البيئة البحرية من التلوث قد أخذتها في الاعتبار.⁽³⁾

يستنتج من رسم هذا الإطار القانوني أن الوقاية من تلوث البيئة البحرية الصادر عن السفن ليس شاملاً، فهناك دول وسفن ومناطق وحالات ومواد مستثناة من مقتضيات القواد الدولية في هذا الميدان وبالتالي هذه الوضعية تظل أخطار التلوث المهددة للبيئة البحرية قائمة، دون أن تتوفر الدول المتضررة لاسيما الدول الساحلية من أن تواجه ذلك استناداً على هذه الأدوات القانونية الدولية، وتشكل هذه الاستثناءات ثغرات تقلل من فعالية هذه القواعد الدولية لمواجهة أخطار التلوث المترتبة عن الملاحة البحرية.

(1) د. محمد اليزاز مرجع سابق، ص 214.

(2) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 59.

(3) د. أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 134.

المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية من التلوث الصادر من البر ومن الأنشطة الخاصة بقاع البحار

الفرع الأول: حماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر البر

يمثل تلوث البيئة البحرية الناجم عن مصادر برية الجزء الأكبر من التلوث البحري ويظهر هذا النوع من التلوث بصفة خاصة في المناطق والأقاليم والشواطئ التي تعرف كثافة شديدة للسكان ويتضاعف هذا النوع من التلوث في المواسم السياحية التي يتضاعف فيها السكان الناتج عن النشاط السياحي، إن هذا التلوث هو من أقدم مصادر التلوث للبحر خصوصا لما وجد الإنسان البحر ملاذا لتصريف نفاياتها التي تخلفها الصناعات الكيماوية وغيرها، وخصوصا لما ساد الاعتقاد بأن البحر قادر على أن يخلص نفسه بنفسه من هذه الملوثات.⁽¹⁾

فالبيئة البحرية تتعرض للتلوث بمواد آتية من أنشطة الإنسان في البر، من ذلك صرف المياه الفاسدة بالمركبات السامة أو الكيماوية، ومياه المجاري أو الصرف الصحي، وما تصبه الأنهار وخطوط الأنابيب في البحار بالإضافة إلى التلوث الحراري الناتج عن صرف مياه التبريد في محطات توليد الطاقة والمصانع ومصافي تكرير البترول وغيرها، وهذا النوع من التلوث البحري خصوصا الذي يجد مصدره في مصاب الأنهار، يعد أكثر أنواع تلوث البيئة البحرية انتشارا حيث تبلغ نسبته حوالي 70% من مجموع ملوثات تلك البيئة،⁽²⁾ وبذلك لا بد من حظره ومكافحته من خلال وضع آليات على المستوى العالمي والإقليمي للدول.

أولا: الجهود المبذولة على الصعيد العالمي

إن قضية تلوث البيئة البحرية من مصادر برية لم تكن موضع بحث متعمق على المستوى العالمي، وقد يكون ذلك عن إرادة وقصد متعمدا منها حتى تترك المجال في هذه القضية للعمل على المستوى الإقليمي،⁽³⁾ فقد حرص مؤتمر استكهولم حول البيئة الإنسانية 1972 على التنبيه لذلك، فقد نص المبدأ الثالث من مجموع المبادئ والتوجيهات الخاصة بصيانة البيئة البحرية، التي تبناها المؤتمر على أنه: "ينبغي على الدول أن تستعمل أحسن الوسائل العلمية المتاحة لديها لتقليل تفريغ المواد

(1) د. علي سعيداني، "حماية البيئة البحرية، من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيماوية في قانون الجزائر"، الطبعة الأولى، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2008، ص ص 92، 93.

(2) د. أحمد عبد الكريم سلامة، "قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية"، مرجع سابق ص ص 121، 122.

(3) د. أبو الخير أحمد عطية عمر، مرجع سابق، ص 218.

الضارة في البحر بكل الطرق، بما في ذلك المصادر البرية مثل الأنهار ومصابها وخطوط الأنابيب داخل نطاق ولايتها الوطنية".⁽¹⁾

كما جاء بالتوصية رقم 86 الصادرة عن هذا المؤتمر ضرورة قيام الحكومات بتنظيم الرقابة على عمليات الصرف في البحار، سواء تمت هذه العملية بمعرفة رعاياها أو بمعرفة أي شخص آخر يعمل في نطاق اختصاصاتها وتحت سلطانها وإشرافها، وعليها أن تضع القواعد والتدابير الوطنية الكافية للرقابة على كل المصادر البرية المؤدية لتلوث البيئة البحرية، خصوصا في البحار المغلقة أو شبه المغلقة، وأن تعترف بأن تفريغ النفايات الساخنة من المحطات النووية ومحطات الطاقة الأخرى، يمكن أن يشكل خطراً محتملاً للأنظمة الإيكولوجية البحرية،⁽²⁾ كما تردد مضمون هذه التوصية بصورة أخرى حيث جاء في التوصية رقم (92/ب) ضرورة قيام الحكومات ببذل جهدها بوضع الإجراءات الوطنية الكافية لرقابة كافة المصادر الهامة المؤدية لتلوث البيئة البحرية بما في ذلك المصادر البرية، وعليها تنسيق إجراءاتها في هذا الشأن بما يتفق والمستويات الإقليمية والدولية السائدة.⁽³⁾

وفي عام 1981 قدم برنامج الأمم المتحدة للبيئة خطة واسعة طويلة الأجل في إحدى عشرة مجالا من مجالات البيئة، وقد أعتبر التلوث من مصادر برية أول برنامج له الأولوية في القائمة، كما أعطى البرنامج الأولوية لدفع وتحريك وتنسيق الجهود على المستوى الإقليمي في صدد مكافحة التلوث من مصادر أرضية، واستمر البرنامج في بذل الجهود لمكافحة تلوث البيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة، واتبع في ذلك نظام خطط عمل متوسط الأجل حيث قام باعتماد أول خطة عمل لتغطي الفترة من 1984 حتى عام 1989، واتبعها بالخطة الثانية في عام 1988 لتغطي الفترة من عام 1990 إلى عام 1995، واتبع نظام قطاعات حيث خصص لكل قطاع تنظيما وبرنامجا خاصا ومن بين هذه القطاعات خصص برنامج استراتيجي بحماية الأنظمة الإيكولوجية الشاطئية ضد التلوث من مصادر برية.⁽⁴⁾

(1) د. أحمد عبد الكريم سلامة، نفس المرجع السابق، ص 122.

(2) د. مصطفى أحمد أبو الخير، مرجع سابق، ص 247.

(3) د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص ص 34، 35.

(4) د. بومدين طاشمة، أ. زينب سالم، "جهود حماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر برية"، من كتاب، "التنمية المستدامة وإدارة البيئة بين الواقع ومقتضيات التطور"، لتحرير الدكتور بومدين طاشمة، الناشر مكتبة الوفاء القانونية الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2016، ص 594.

وترمي إستراتيجية برنامج الأمم المتحدة للبيئة إلى ضمان الإنشاء والتنفيذ الفعال لبرنامج التعاون الدولي لإدارة المناطق الشاطئية، واستيفاء الخطط والأساليب التي توجد هذه الإدارة وتهدف كذلك إلى تجميع جهود الأمم المتحدة لإدارة هذه الأنظمة البحرية بطريقة معقول وملائمة، إن أعمال اللجنة الثالثة لمؤتمر قانون البحار عالج مشكلة تلوث البيئة البحرية من مصادر برية في إطار الالتزام العام بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من مخاطر التلوث حيث قررت على الدول الأطراف واجب اتخاذ كافة التدابير الضرورية للإقلال إلى أدنى حد ممكن من انطلاق المواد السامة أو الضارة أو المؤذية لا سيما الصامدة منها في البيئة البحرية، بما في ذلك الأنهار ومصاها وخطوط الأنابيب ومخارج التصريف،⁽¹⁾ وهذه المصادر تشتمل على المنشآت البترولية الساحلية، أو المصانع القريبة من السواحل والتي تصرف نفاياتها في مجاري مائية أو شبكة صرف صحي تصب في البحر.⁽²⁾ وأيضاً حثت الاتفاقية الدول باتخاذ التدابير اللازمة لمنع التلوث الناتج عن هذا المصدر والتخفيف منه والسيطرة عليه، وذلك عن طريق إصدار تشريعات وطنية المتفقة مع القواعد والمعايير والممارسات والإجراءات الدولية الموصى بها.⁽³⁾

ومما يلاحظ في هذا النص أنه جاء ضعيفا ولم يعرض بقوة لأنه لم يلزم الدول بالحد الأدنى من القواعد والمعايير الدولية، بل ترك الأمر نسبيا للدول فهي حرة فيما تضعه من قواعد ومعايير طالما كانت مراعية القواعد والمعايير الدولية،⁽⁴⁾ كما نصت اتفاقية قانون البحار 1982 على: "أن تسعى الدول عاملة بصورة خاصة عن طريق المنظمات الدولية المختصة، أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي إلى وضع قواعد ومعايير وما يوصى به من ممارسات وإجراءات على الصعيدين العالمي والإقليمي لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر البر وخفضه والسيطرة عليه مع مراعاة الخصائص الإقليمية المميزة وما للدول النامية من ثروات اقتصادية وحاجة إلى التنمية الاقتصادية".⁽⁵⁾

(1) نص المادة 207 من اتفاقية قانون البحار 1982.

(2) د. معوض مصطفى عبد التواب، "جرائم التلوث من الناحيتين القانونية والفنية"، منشأة المعارف، الإسكندرية 1986، ص 409.

(3) يقصد بها تلك التي تصدر عن المنظمات والهيئات الدولية المختصة مثل برنامج الأمم المتحدة لشؤون البيئة ومنظمة الصحة العالمية، والوكالة الدولية للطاقة الذرية، والمنظمة الاستشارية البحرية، أو التي تصدر عن مؤتمر دبلوماسي.

(4) د. صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 26.

(5) نص المادة 207 في فقرتها الرابعة من اتفاقية قانون البحار 1982.

ويشار في هذا الصدد إلى أن الدول النامية كانت تطالب بازدواجية المعايير بحيث تكون بصورة أكثر شدة وصرامة عندما تعني الدول المتقدمة، وتكون بصورة أخف وأيسر، حال تنفيذها في الدول النامية،⁽¹⁾ كما قررت المادة 207 في فقرتها الرابعة مبدأ إعادة الدراسات من وقت لآخر حسب الضرورة، كي تجعل منها أكثر مرونة تواكب التقدم والتطور العلمي والتقني، كما تنطوي الاتفاقية أيضا في مادتها 207 من فقرتها الخامسة على تحديد أهداف القوانين والأنظمة والممارسات الوطنية التي تتخذها الدول، وعلى ضوءها يجب أن تشمل على وجه الخصوص الإقلال إلى أبعد مدى ممكن من إطلاق المواد السامة أو المؤذية لاسيما المواد الصامدة غير القابلة للتحلل في البيئة البحرية.⁽²⁾

وذلك باتخاذ جملة من التدابير كمنع إقامة مجاري المدن أو المخلفات الصناعية على السواحل البحرية، كما يجب عليها القيام بمعالجة المواد التي تلقى في البحار من مصادر أرضية بهدف الإقلال من إلحاق الضرر بالبيئة البحرية والحد منها، وكذا الإقلال من رش المبيدات الزراعية والنباتية التي تستخدم في إزالة الأعشاب الضارة والتي قد يتسرب بعضها إلى البحار مع مياه الأمطار والأنهار على النحو يقتل الحيوانات والأسماك فيها، والكائنات التي تساهم في تصفية البحار من كثير من عوامل التلوث مما يترتب عليه الإضرار بصحة الإنسان،⁽³⁾ كما أخضعت هذه الاتفاقية الدول غير ساحلية أي التي لا تمتلك شواطئ ممتد على البحار أو المحيطات، والتي تساهم كذلك في تلويث البحر من مصادر أرضية للالتزام بتوحيد المعايير المعتمدة من الدول وبالتعاون للدول النامية ومتطلبات التنمية الاقتصادية لهذه الدول.⁽⁴⁾

ثانيا: الجهود المبذولة على الصعيد الإقليمي

إن الجهود المبذولة على المستوى الإقليمي في مجال مكافحة التلوث البحري يمكن أن يحقق فعالية أكبر للالتزام العام بحماية البيئة البحرية، لأن الجهود الفردية للدول يمكن جمعها في نطاق مجموعات إقليمية متكاملة، وبذلك نقرب إلى تكريس المنهج الإقليمي واستخدامه بصورة مؤثرة ومتوائمة لضمان حماية البيئة البحرية من أخطار التلوث التي تهددها.

(1) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 105.

(2) المستشار إبراهيم محمد الدغمة، "القانون الدولي الجديد للبحار"، مرجع سابق، ص 285.

(3) د. زكي زكي حسين زيدان، "الأضرار البيئية وأثرها على الإنسان، وكيف عالجها الإسلام"، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، ط1، 2004، ص 81.

(4) د. أبو الخير أحمد عطية عمر، مرجع سابق، ص ص 222، 223.

ولهذا اتجهت الدول إلى تنظيم التلوث من مصادر برية تنظيمًا إقليميًا فهي تؤدي دور مهمًا في حماية البيئة البحرية والتي تعد من المصادر الرئيسية في التشريع الدولي،⁽¹⁾ وقد صدر العديد من الاتفاقيات الإقليمية لحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر برية ومن هذه الاتفاقيات، اتفاقية باريس لحماية البحار من التلوث الأرضي، وبروتوكولات أثينا، ومؤتمر الكويت لعام 1985، سنقتصر على دراسة اتفاقية باريس 1974 لأنها تحتوي على قواعد الأكثر تنظيمًا لهذه المشكلة في القانون الدولي.

- اتفاقية باريس 1974

اتفاقية باريس المبرمة في 4 جوان 1974 تعتبر هذه الاتفاقية من الاتفاقيات النوعية المهمة التي أبرمت خصيصاً لمواجهة حالات التلوث البحري من مصادر البر، وقد جاء بديباجة الاتفاقية أن البيئة البحرية، وأحيائها المائية، ذات أهمية حيوية لكل الأمم، وأن التوازن البيئي والاستخدام المشروع للبحار، أضحي مهدداً بالتلوث اليوم عن ذي قبل، وهو ما دعا إلى إبرام الاتفاقية تماشياً مع توصيات مؤتمر الأمم المتحدة حول البيئة الإنسانية عام 1972.⁽²⁾

لقد عرفت هذه الاتفاقية التلوث الأرضي على أنه: "تلوث المنطقة البحرية من المجاري المائية من الساحل سواء المناسبة تحت الماء أو الماء من خلال خطوط الأنابيب أو من المنشآت أقامها الإنسان تحت الدولة العضو وسيادتها".⁽³⁾

أ- النطاق المكاني

لتطبيق أحكام هذه الاتفاقية تم تحديدها المكاني الذي نصت عليه المادة الثانية من هذه الاتفاقية حيث حددت النطاق المكاني بالمنطقة البحرية المحمية من التلوث وتتمثل في:

- 1- مناطق المحيط الأطلسي والمناطق المتجمدة والبحار التابعة، والتي تقع شمال خط عرض 36 درجة، وبين خط طول 42 غرباً وخط 15 شرقاً.
- 2- على الجزء من المحيط الأطلسي الذي يقع شمال خط عرض 59، وبين خط طول 42-44 غرباً.

(1) د. محمود جاسم نجم الراشدي، "ضمانات تنفيذ اتفاقية حماية البيئة"، دار الفكر الجامعي، ط1، الإسكندرية 2014، ص 21.

(2) د. أحمد عبد الكريم سلامة، "قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية"، مرجع سابق ص 123

(3) د. محمد مصطفى يونس، مرجع سابق، ص 133.

3- كما استنتجت المادة الثانية من المناطق البحرية المحددة فيها بحر البلطيق والبحر الأبيض المتوسط.

ويمكن القول بأنها بهذا التحديد الإقليمي كونها تهتم بجهة بحرية معينة و نوعية لمعالجتها لمصادر التلوث البحري، فضلا عما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة الثالثة من هذه الاتفاقية 1974 على أن أحكامها لا تسري على المياه الداخلية للدول الأطراف فيها فحسب، بل أيضا أعالي البحار، والمياه البحرية الإقليمية التي قد تمتد إلى المجاري المائية حتى حدود المياه العذبة، بمعنى أنها جاءت لتعم البيئة البحرية لتلك المناطق ولم تترك جزءاً منها ومهملاً بدون حماية، فهي عامة بالنسبة لتلك المنطقة، ويشار إلى سلامة المسلك الذي اعتمده في تقرير حمايتها لكافة البيئة البحرية من التلوث وهو ما لم ترتق إليه اتفاقية عالمية أو إقليمية غيرها.⁽¹⁾

ب- النطاق الموضوعي

وبهذا التحديد يبدو أن اتفاقية باريس هي من الاتفاقيات النوعية العامة، التي تغطي الغالبية العظمى من البيئة البحرية، وبالتالي يبدو من مصلحة الدول كافة التي تطل على المنطقة البحرية الانضمام إليها، بعد التعرف على النطاق المكاني للاتفاقية نتجه إلى التعرف على النطاق الموضوعي لها وذلك حتى يتم لنا التمييز بين هذا النوع من المصادر وغيره من مصادر التلوث، ومن بين الالتزامات التي قررتها للحفاظ على البيئة البحرية من التلوث بمصادر أرضية :

1- أن يتخذ الأطراف كل الخطوات الممكنة لمنع تلوث البحر، المتأتي من إدخال الإنسان مباشرة أو بطريق غير مباشر، لمواد أو طاقة في البيئة البحرية، على النحو يلحق الضرر بصحة الإنسان أو الموارد الحية، والنظم البيئية البحرية، والأحياء البحرية، والاستخدامات المشروعة الأخرى للبحار.⁽²⁾

2-توجب الاتفاقية على الأطراف الالتزام باتخاذ كافة التدابير الممكنة لزوال تلوث البحار وذلك سواء كان بطريقة منفردة أو بالتعاون مع الدول الأخرى لمكافحة تلوث البحار من مصادر برية، تلتزم بتوحيد سياساتها لهذا الغرض،⁽³⁾ كما يجب أن تشمل التدابير والبرامج على الأنظمة والمستويات التي تحكم نوعية البيئة، والتفريغ في المناطق البحرية الآتية من المجاري المائية، وتركيب المواد واستعمالها وينبغي أن تكون تلك التدابير والبرامج على أحدث ما وصل إليه التطور التكنولوجي.

(1) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 73.

(2) نص المادة الأولى من اتفاقية باريس 4 جوان 1974.

(3) نص المادة الأولى الفقرة الثانية من نفس الاتفاقية.

3- على الدول الأطراف أن تضع منفردة أو بالاشتراك مع غيرها وعلى النحو ملائم، البرامج والتدابير لتوقي التلوث وخفضه وإزالته من المنطقة البحرية من مصادر أرضية بمواد غير مذكورة في الملحق (1) من اتفاقية إذ ثبت علمياً أن مخاطر جدية ستلحق بالمنطقة البحرية من تلك المواد وتقتضي اتخاذ إجراءات مستعجلة.⁽¹⁾

4- يجب على الأطراف بوجه عام أن تسعى لخفض التلوث الموجود وتحول دون أي تلوث جديد من مصادر برية، فقد ميزت المادة السادسة من الاتفاقية في هذا بين التلوث الحاضر والمستقبلي منه وحث الدول على بذل قصارى جهدها لتقليل التلوث الموجود، وتجنب أي تلوث جديد من تلك المصادر بما في ذلك التلوث الناجم عن مواد جديدة.⁽²⁾

أما بخصوص المناطق البحرية فيما وراء المنطقة التي تسري عليها الاتفاقية، قررت هذه الأخيرة أنه ينبغي أن تقبل الدول الأطراف تطبيق التدابير التي تضعها للعمل لتفادي تزايد التلوث البحري خارج المنطقة التي تنطبق عليها أحكام الاتفاقية وكذلك في المنطقة التي تسري عليها تلك الأحكام من مصادر أخرى خلاف المصادر البرية.⁽³⁾

تلزم المادة التاسعة من الاتفاقية الدول الأطراف على التعاون في إبرام اتفاق بعد إجراء التشاور والتفاوض اللازمين بشأن مواجهة حدوث التلوث الخطير من مصادر برية بمادة غير مدرجة في الجزء (أ) من الملحق الأول، وفي هذا إتاحة الفرصة لعقد مؤتمرات المراجعة، كي يستطيع الأطراف التقليل من الجمود الذي يلحق بالاتفاقية الدولية، وإن الذي يؤكد ذلك ما دعت إليه المادة العاشرة الأطراف للاتفاق على وضع برامج تكميلية للأبحاث العلمية والتقنية، لأجل الوصول إلى أحسن الطرق للقضاء على المواد الضارة بالبيئة البحرية، أو استبدالها بمواد أقل ضرراً، وعلى الأطراف تبادل المعلومات في هذا الشأن آخذين في اعتبارهم جهود الوكالات والمنظمات الدولية.⁽⁴⁾

وفي هذا الصدد حظر ورقابة التلوث من مصادر البر، فقد تدرجت الاتفاقية في نطاقه المفروض على تصريف المواد من مصادر أرضية في البحار، بينما حظرت بعض المواد حظراً مطلقاً، اكتفت بفرض الرقابة على مواد أخرى، فقد اشتملت على الحظر المطلق في الجزء (أ) من الملحق الأول من

(1) نص المادة الرابعة من فقرتها الرابعة من نفس الاتفاقية.

(2) د. محمد مصطفى يونس، مرجع سابق، ص 143.

(3) نص المادة السابعة من نفس الاتفاقية.

(4) د. أحمد عبد الكريم سلامة، " قانون حماية البيئة الإسلامي مقارناً بالقوانين الوضعية"، مرجع سابق، ص 138.

الاتفاقية للمواد المحظورة لما تسببه من ملوثات خطيرة والتي أدرجت في القائمة السوداء ويرجع ذلك إلى زوال أثرها الضارة تدريجياً بشكل طبيعي، واحتمال تزايد و تضخم خطرها ويتسرب إلى الطعام ومنه إلى الإنسان، ولأن السرعة شرط للوقاية اللازمة منها، فقدت تضمنت مركبات عضوية سواء كانت مواد ملحية أو مواد تشكل مركبات عضوية، الزئبق ومركباته والمواد التركيبية القابلة للطفو أو التي قد تظل معلقة أو تنساب إلى قاع البحر ويبدأ أثرها الضار على الأحياء البحرية، والتي ربما تتدخل مع أي استخدام مشروع للبحر.⁽¹⁾

ج- الإجراءات المساعدة لتنفيذ الاتفاقية

أوردت الاتفاقية عدم أحكام تتعلق ببعض الإجراءات الفنية التي تساعد على تنفيذها منها:

1- أنه على الدول الأطراف مساعدة بعضها البعض لمنع الحوادث التي تنتج عن التلوث من مصادر أرضية، من أجل الإقلال وإزالة نتائج هذه الحوادث وتبادل المعلومات في هذا الخصوص.⁽²⁾

2- أنه ينبغي أن يتفق الأطراف على وضع برامج تكميلية أو مشتركة للأبحاث العلمية والتقنية، بما في ذلك أحسن الطرق للقضاء على المواد الضارة أو إحلالها، على نحو يقلل من التلوث البحري بمصادر أرضية، وأن يتبادلوا المعلومات بهذا الصدد، مع الأخذ في الاعتبار مجهودات المنظمات والوكالات الدولية المختصة.⁽³⁾

3- أن يتفق الأطراف على إقامة نظم رصد دائمة في المنطقة المحمية بما يسمح بالتقويم المبكر للبيئة البحرية، ومدى فعالية الإجراءات المتخذة لخفض هذا المصدر من التلوث.⁽⁴⁾

4- كما أضافت الاتفاقية، أنه عند حدوث تلوث من مصادر أرضية في إقليم دولة طرف، وينحو يضر بمصالح طرف آخر أو أكثر، ينبغي على الدول الأطراف أن تدخل في مشاورات، بناء على طلب أحدهم، بغية التفاوض للوصول إلى اتفاق تعاوني، وعلى الأطراف احترام أحكام الاتفاقية داخل الأقاليم الوطنية، حيث تبدأ بمعاقبة أي أعمال تنتهك أحكامها وتخالفها داخل إقليمها، وإنشاء لجنة للإشراف على تنفيذ الاتفاقية، وتقييم حالة البحار المشمول بها، ووضع البرامج والتدابير اللازمة.⁽⁵⁾

(1) د. محمد مصطفى يونس، مرجع سابق، ص 153.

(2) المادة 13 من اتفاقية باريس 1974.

(3) نص المادة 10 من نفس الاتفاقية.

(4) نص المادة 11 من نفس الاتفاقية.

(5) نص المادة 12 و16، من نفس الاتفاقية.

مع هذا لم تتضمن الاتفاقية في نصوصها أي أحكام تتعلق بتنظيم المسؤولية الناجمة عن عدم تنفيذ الدول تلك الالتزامات، لذا فإن المسؤولية الدولية ستخضع للمبادئ العامة التي تحكم قواعدها وفقا للقانون الدولي العام.⁽¹⁾

وفيما يتعلق بتسوية الخلافات الناشئة عن تطبيق الاتفاق فقد قررت واجب الدول الأطراف في اللجوء إلى الطرق السلمية كالمفاوضات أو التحقيق أو التسوية الودية، وذلك لتسوية الخلافات التي تنشأ من تفسير أو تطبيق نصوص الاتفاقية وفي حالة فشل هذه الطرق يمكن تسوية الخلاف عن طريق التحكيم بناء على طلب إحدى الدول الأطراف وهذا ما نصت عليه المادة 21 من اتفاقية باريس 1974.⁽²⁾

الفرع الثاني: حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن الأنشطة الخاصة بقاع البحار

إن أنشطة استكشاف واستغلال قاع البحر قد تؤدي إلى تلوث البيئة البحرية، مما يؤدي إلى حدوث أضرار جسيمة بالبيئة يصعب تداركها في بعض الأحيان، وهو الأمر الذي أدى إلى إلزام السفن والمنصات البحرية والشركات والهيئات الوطنية والأجنبية المصرح بها باستكشاف أو استخراج أو استغلال حقول بحرية والمواد الطبيعية الأخرى، بما في ذلك وسائل نقل الزيت، بعدم تصريف أية مادة ملوثة ناتجة عن عمليات الحفر أو الاستكشاف أو اختبار الآبار، حيث يجب على هذه الدول استخدام الوسائل الأمنية التي لا يترتب عليها الإضرار بالبيئة البحرية، ومعالجة ما يتم تصريفه من نفايات ومواد ملوثة، بما يتفق مع الشروط المنصوص عليها سواء في الاتفاقيات الدولية أو الإقليمية.⁽³⁾ ولذلك سنتطرق إلى هذه الشروط التي أخذت حيزا كبيرا من الاهتمام العالمي والإقليمي.

أولا: اتفاقية بروكسل 1969 واتفاقية 1972

يعد التلوث النفطي من أخطر أنواع الملوثات فهو يؤثر على التوازن البيئي للبحار، وتكمن خطورته في زيادة تسربه نتيجة للكوارث البحرية التي تحدث للسفن والناقلات والمنشآت البحرية، عند تصادمها بسبب عجز إمكانيات المساعدات الملاحية والإرشادية وسوء الأحوال الجوية وعدم الحيطة في قيادة السفن، وتزاحم حركتها في البحار، ويتم تلويث البيئة البحرية بالسفن بسبب عمليات التفريغ العمدي للنفط في البيئة البحرية بصفة مباشرة، لذلك اقتضت الضرورة استعراض أحكام أدلت بها

(1) د. صلاح محمد هاشم، مرجع سابق، ص 243.

(2) د. بومدين طاشمة، أ. زينب سالم، مرجع سابق، ص 600.

(3) د. سمير حامد الجمال، مرجع سابق، ص 250.

الاتفاقية النوعية المتعلقة بالتلوث النفطي وهي الاتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في الأحوال التي تؤدي أو يمكن أن تؤدي إلى التلوث بزيوت البترول بروكسل لعام 1969.⁽¹⁾

كما يعد التلوث النووي أشد الملوثات خطورة على الإطلاق، وتكمن تلك الخطورة في الأشعة والنفايات الأخرى المصاحبة لاستخدام المواد النووية في الأغراض السلمية والحربية، والتي تدمر الكائنات الحية المنتشرة في مساحات واسعة من البيئة البحرية.⁽²⁾

وعلى ضوء ذلك الخطر شعر المجتمع الدولي بضرورة، إيجاد قواعد قانونية تنظم استخدام الطاقة النووية في المجالات السلمية في إطار العلاقات الدولية والتي ينبغي أن تكون متسقة مع السلام والأمن الدوليين وفقا لميثاق الأمم المتحدة، كما هو الحال في اتفاقية لندن 1972 لحظر وضع الأسلحة النووية وأسلحة الدمار الشامل في قاع البحار والمحيطات وباطن تربتها، ظهرت هذه الاتفاقية لتنظيم استخدام البحار ونظامه القانوني، حيث تناولت موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث بالمواد النووية بصفة مباشرة أو غير مباشرة، وتكلفت الجهود الدولية الساعية إلى الحد من سباق التسلح ونزع السلاح النووي الذي يكفل حقوق الإنسان ويضمنها في السلم والحرب.⁽³⁾

1- اتفاقية بروكسل لعام 1969 بشأن التدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بالبترول

كان تحطم السفينة الليبيرية Torrey Canyon في عام 1967 هي الشرارة التي انبعث منها التفكير في إبرام الاتفاقية فقد اجتمعت، بناء على دعوة المنظمة البحرية الدولية، وفود عدة دول في بروكسل لتدارك عيوب اتفاقية لندن لعام 1954، وعدم كفايتها لمواجهة حالات التلوث الناتج عن كوارث السفن في أعالي البحار، وتم إبرام الاتفاقية في بروكسل بتاريخ 19 نوفمبر 1969، وبدأ سريانها في 6 ماي عام 1975 .⁽⁴⁾

(1) د. زكي عامر زيدان ، "الأضرار البيئية وأثرها على الإنسان وكيف عالجها الإسلام"، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2003، ص 80.

(2) د. محمد خيرى بنونة، "القانون الدولي واستخدام الطاقة النووية"، مؤسسة دار الشعب، القاهرة، الطبعة الثانية 1971، ص 6.

(3) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 81.

(4) د. سمير حامد الجمال، مرجع سابق، ص 267.

وتهدف هذه الاتفاقية لتمكين الدول من اتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة في أعالي البحار في حالات وقوع كوارث بحرية تؤدي إلى تلوث البحار وشواطئها بالنفط، وذلك بمنع أو تخفيض حدة هذا التلوث أو إزالة أضراره المحدقة بسواحلها أو مصالحها.⁽¹⁾

والملاحظ من هذه الاتفاقية أنها جاءت على خلاف مقتضى القواعد العامة، فقد حرص واضعوها على تأكيد التوازن الدقيق الذي يتعين المحافظة عليه، بين تقرير حق الدولة الساحلية بالتدخل في مناطق أعالي البحار في أحوال الحوادث التي يمكن أن تؤدي إلى التلوث بالبتترول، وبين مبدأ حرية أعالي البحار.⁽²⁾

أ- الأحكام الهامة التي أتت بها الاتفاقية

إن اتفاقية بروكسل 1969 ركزت على الجوانب الوقائية من التلوث وليست العلاجية للتلوث وقد اشتملت في المادة الثانية منها على تحديد الكارثة البحرية بقولها أنها تعني تصادم السفن، أو جنوحها أو أي حادثة ملاحية أخرى، أو واقعة على ظهر السفينة أو خارجها، ينتج عنها ضرر مادي أو التهديد المحقق بضرر مادي لسفينة، كما حددت المادة نفسها المراد بالمصالح الساحلية للدولة، والتي تتأثر أو تكون مهددة بالتأثر بالكارثة البحرية، المشتملة على الشاطئ البحري، الميناء، أو الأنشطة الإرشادية، بما في ذلك أنشطة الصيد، والتي تعد سبلا جوهرية لعيش الأشخاص المعنيين، والجذب السياحي للمنطقة المعينة، وصحة سكان السواحل وسلامة المنطقة، بما في ذلك حماية الأحياء والموارد البحرية الحية.⁽³⁾

ويلاحظ بذلك أن مثل هذا التحديد في المصالح المعتمدة جاء في الاتفاقية بمثابة سلاح ذو حدين فهي بالقدر التي توسعت في جوانب حماية البيئة البحرية وما يرتبط بها من مصالح للدول الساحلية قد تكون سبباً لتدخل الدول القوية في أنشطة الدول النامية بقصد حرمانها من الأنشطة المكفولة في القانون الدولي للبحار، إن اتفاقية بروكسل لم تشر إلى مكان الحادث البحري المسبب للتلوث، وهو ما يفيد أنه يجوز ممارسة حق التدخل مهما كانت المنطقة البحرية التي وقع فيها الحادث، إذ كما يتبين من أشغال مؤتمر بروكسل وأكدت على ذلك بالخصوص بعض الدول، أنه يحق للدولة الساحلية اتخاذ تدابير ضد السفينة، المنكوبة في أعالي البحار، حتى ولو وقع هذا الحادث في المياه الإقليمية لدولة

(1) د. أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 8.

(2) د. صلاح الدين عامر، "القانون الدولي الجديد للبحار"، مرجع سابق، ص 106.

(3) د. صلاح الدين عامر، "القانون الدولي لجديد للبحار"، مرجع سابق، ص 480.

أخرى، فإن من شأن التيارات البحرية القوية أن تدفع إلى المياه الدولية بحطام السفينة التي تعرضت لحادث بحري في المياه الإقليمية لدولة معينة.⁽¹⁾

إن المادة (1/3) من الاتفاقية طرحت أحكاماً هامة تتعلق بتقليص اختصاص دولة العلم في أعالي البحار، حيث انطوت على تقرير حق الدول الأطراف في التدخل في أعالي البحار، باتخاذ ما تراه ضرورياً من تدابير تحول دون تعرض سواحلها أو تهديد مصالحها بأضرار التلوث النفطي المترتبة عن الكوارث التي تتعرض لها السفن والناقلات، وقد قيدت حق الدول الأطراف هنا بضرورة إخطار الدول الأخرى قبل اتخاذ إجراءات التدخل إلا أنها أجازته بدون إخطار إذا كان الخطر حالاً.⁽²⁾

أما في الفقرة الثانية من نفس المادة ألزمت الدول الساحلية قبل اتخاذ أي إجراء أن تخطر الدولة التي ترفع السفينة علمها أو أي شخص آخر يتوقع بصورة معقولة أن تتأثر مصالحه منها وذلك ما أوجبه الفقرة الثالثة من المادة نفسها أن تتشاور الدولة الساحلية قبل اتخاذ التدابير المزمعة، مع خبراء مستقلين تختار أسماءهم من القائمة المعدة لدى المنظمة الدولية البحرية، فضلاً عما تضمنته فقرتها الخامسة من أنها ألزمت الدولة الساحلية بأن تبذل ما في وسعها لحماية الحياة البشرية ومساعدة الأفراد في حالة الشدة وأن تقدم لهم ما هم في حاجة إليه من المساعدات وأن تيسر السبل الممكنة لإعادة السفن إلى مواطنها بدون عوائق.⁽³⁾

لقد جاءت اتفاقية بروكسل لسنة 1969 لتقضي بحق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار ضد السفن مصدر التلوث، إلا أنها لا توضح ما إذا كان هذا الحق يطبق إزاء جميع الدول دون تمييز أم يطبق فقط على السفن الحاملة لجنسيات الدول الأطراف في الاتفاقية، لكن الرأي الراجح يعتبر أن حق الدولة الساحلية في أعالي البحار يهم جل السفن مهما كان العلم الذي ترفعه، أي سواء كانت سفن تابعة لدول أطراف في اتفاقية أم لا، ويعزي هذا التفسير إلى كون حق التدخل ضد السفن الملوثة يقوم على أساس فكرة الحماية الذاتية، فهو مبدأ من مبادئ العامة للقانون ويجد أصوله في القانون العرفي.⁽⁴⁾

(1) د. محمد البزاز، مرجع سابق، ص 241.

(2) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 50.

(3) د. أحمد عبد الكريم سلامة، " قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية"، مرجع سابق ص 103.

(4) L. Luchini. AFDI, 1978, op-cit, p 745.

بالمقابل توضح اتفاقية بروكسل لسنة 1969 بأنه لا يجوز للدولة الساحلية التصرف في أعالي البحار، إلا إذا تعلق الأمر بحادث بحري أصاب السفينة خاصة، إذ أن الاتفاقية تستبعد من نطاق تطبيق حق التدخل في أعالي البحار السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المخصصة لمصلحة حكومية غير تجارية، أي أنه لا يجوز للدولة الساحلية اتخاذ التدابير ضد هذه السفن العمومية في أعالي البحار، وإذا كان ذلك بهدف مكافحة التلوث، وبذلك أدي إلى تقليص من نطاق تطبيق اتفاقية بروكسل، وبالتالي حق التدخل في أعالي البحار فيما يخص السفن التي من المحتمل أن تحدث تلوثاً يهدد مصالح دولة ساحلية.⁽¹⁾

مع ذلك فإن في الأحوال الضرورية القصوى والتي تتطلب اتخاذ تدابير فورية، فإن للدولة الساحلية اتخاذ التدابير والإجراءات التي تفرضها حالة الاستعجال، وذلك دون إبلاغ مسبق أو استشارة، أو حتى الاستمرار في التشاور الذي كان قد بدأ.⁽²⁾

في سياق تحديدها لنطاق حق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار، فإن اتفاقية بروكسل لسنة 1969 حصرت ممارسة هذا الحق في حالة التلوث بالمواد النفطية،⁽³⁾ فهي لا تجيز لهذه الدولة التدخل ضمن سفن أجنبية إلا إذا تعلق الأمر بحادث بحري ترتب عنه تلوث نفطي، حيث أثير هذا المشكل تمديد حق التدخل ليشمل السفن الناقلة لمواد أخرى غير النفط، إلا أن مؤتمر بروكسل قرر في النهاية حصر النطاق تطبيق حق التدخل في أعالي البحار على هذا النوع من المواد الملوثة.⁽⁴⁾ يمكن وصف هذا الموقف الذي تبنته اتفاقية بروكسل غير سليم من الناحية القانونية حيث أن القانون العرفي يقر لصالح الدولة الساحلية بحق التدخل في أعالي البحار ضد كل سفينة معطوبة التي تخلق خطر تلوث بسبب مواد نفطية أو غير نفطية بمجرد أن من شأن ذلك أن يؤدي إلى أضرار هامة.⁽⁵⁾

ومع ذلك فإن هذا لا يعني أن الاتفاقية تحصر حق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار على حالة التلوث الناتج عن ناقلات البترول، إذ أقر مؤتمر بروكسل توصية أدرجها في النص الختامي يدعو فيها من جهة المنظمة البحرية الدولية إلى تكثيف أشغالها المتعلقة بمختلف مظاهر التلوث

(1) Quenedec (Jean – Pierre), "chronique du droit de la mer", in AFDI, paris, 1969, p 749.

(2) نص المادة (3/د) من اتفاقية بروكسل 1969 بشأن حق التدخل في أعالي البحار.

(3) نص المادة 2 الفقرة 3 من اتفاقية بروكسل 1969 بشأن حق التدخل في أعالي البحار.

(4) J.P, Queneudec, Op-Cit, p 749.

(5) J.Y.Morin, Op-Cit, p 302.

البحري الناتج عن مواد أخرى غير النفط، ومن جهة أخرى يدعو الدول إلى التعاون من أجل تطبيق التام أو الجزئي لقواعد اتفاقية بروكسل 1969 بشأن هذه المواد، ويلاحظ أنه اعترافاً ضمنياً بالطابع الجزئي للاتفاقية، وإعداد نصوص أكثر طموحاً.⁽¹⁾

ب- نطاق التدابير الواجب اتخاذها

لقد أوجبت المادة الخامسة بأنه لا يجوز أن تتجاوز الإجراءات المتخذة ما هو ضروري لتحقيق الهدف من التدخل، ويجب أن تتناسب هذه التدابير مع حجم الضرر الواقع أو المحتمل وقوعه، أي أن ممارسة الدولة الساحلية لهذا الحق مرهون بحصول تلوث أو على الأقل احتمال وقوع مثل هذا التلوث، إلا أن الاتفاقية تضيف شرطاً آخر، وهو أن يشكل هذا التلوث أخطاراً جسيمة ووشيقة على سواحل الدولة المعنية والمصالح المرتبطة بها، هذا يعني حسب الاتفاقية أن وجود حالة تلوث أو تهديد بالتلوث لا تكفي لوحدها، لممارسة حق التدخل في أعالي البحار، بل يجب أيضاً أن يتسم هذا التلوث بخطورة مزدوجة جسيمة ووشيقة.⁽²⁾

وفي المادة (3/2) لم تجز الاتفاقية ممارسة حق التدخل إذا كان الحادث ناتجاً عن تشغيل المنشآت والمهمات المخصصة لاستكشاف واستغلال موارد قاع البحار والمحيطات أو باطن تربتها وهذا الاستثناء يعد أمراً لا يمكن تبريره خاصة في ظل تزايد أخطار التلوث النفطي من تلك المعدات في مناطق أعالي البحار القريبة نسبياً من الشواطئ كتلك التي حدثت في (أكوفيسك) بالقطاع النرويجي من بحر الشمال، مما أدى إلى اندفاع النفط إلى ارتفاع (180) قدم فوق سطح الماء، ولم يتم السيطرة عليه إلا بعد ثلاثة أيام نتج عنه انسكاب كمية كبيرة من الزيت انتشرت في مساحة (1000) كم مربع لكنها لم ترتب أضراراً للدول الساحلية، بسبب تبخر نحو 50% من كمية الزيت وتعاون بقية الدول الساحلية من أجل مواجهة الكمية الباقية.⁽³⁾

وقد قررت الاتفاقية بالنسبة للتدابير التي تتخذ، من قبل الدولة الساحلية، في حالة كوارث تلوث البيئة البحرية بالبترول ألا تتجاوز ما هو ضروري لتحقيق الهدف المحدد، وأن تتوقف مجرد إدراك ذلك الهدف، فإنه من الخطأ أن تعتقد أن حق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار يعد حق بدون

⁽¹⁾ L.Lucchini, "La pollution des mers, Les conventions de Bruxelles de novembre 1969 ou les Fissure du droit international classique", 1970, n°4, pp 812-813.

⁽²⁾ د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 55.

⁽³⁾ د. محمد صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 44.

حدود، فقد عمدت اتفاقية بروكسل لسنة 1969 إلى تحديد خصائص التدابير الاستثنائية التي تتخذها الدولة الساحلية إزاء السفينة الأجنبية مصدر التلوث.⁽¹⁾

إن الاتفاقية تعلن عن الغاية التي يجب أن تستهدفها التدابير التي تتخذها الدولة الساحلية ضد السفينة الأجنبية الملوثة، إذ يجب أن تهدف إلى منع أو التخفيض أو الحد من الأخطار التي يولدها التلوث وبأنه لا يجب أن تتجاوز هذه التدابير ما يمكن اعتباره شكل معقول لتحقيق هذا الهدف، ويجب على الدولة الساحلية إنهاء هذه التدابير بمجرد بلوغ هدفها.⁽²⁾

ويتم تقدير مدى مطابقة هذه التدابير مع أحكام اتفاقية بروكسل 1969، على أساس حسن نية الدولة الساحلية المعنية، لأنه لا يمكن لهذه الأخيرة أن تمارس حق التدخل بشكل متعسف أو غير ضروري ولا يجب أن تتسبب بدون داع في عرقلة حقوق ومصالح دولة العلم أو دولة ثالثة أو أي شخص طبيعي أو اعتباري.⁽³⁾

كما ينبغي على الدولة الساحلية، قبل اتخاذ تلك التدابير، أو أثناء اتخاذها، أن تبذل قصارى جهودها لتفادي أي خطر على الحياة الإنسانية، وأن تقدم المساعدة للأشخاص المحتاجين، وفي الحالات الممكنة، أن تسهل إصلاح أخطاب السفن، وألا تقيم أي عقبات في هذا السبيل،⁽⁴⁾ وفي حالة ما إذا تجاوزت الدولة هذا الشرط في اتخاذ التدابير عند ممارسة لحق التدخل تلتزم بتعويض المتضرر جراء ذلك التجاوز، أو في حالة الممارسة غير القانونية أو المتعسفة لحق التدخل.⁽⁵⁾

ثانياً: اتفاقية عام 1972 بشأن تحريم وضع الأسلحة النووية وأسلحة الدمار الشامل الأخرى على قاع البحار أو أرض المحيطات أو تحتها.

يرجع تاريخ تلك المعاهدة إلى عام 1968، حينما أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة قراراً بتشكيل "لجنة الاستخدام السلمي لقاع البحار وأرض المحيطات خارج البحار الإقليمية"، واستمر جهد هذه اللجنة حتى تقدم مندوبوا الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفياتي السابق بمشروع تلك

(1) د. محمد البزاز ، مرجع سابق، ص 252.

(2) نص المادتين (1/1) و (2/5) من اتفاقية بروكسل لسنة 1969.

(3) J.P, Queneudec, Op-cit, p 754.

(4) نص المادة (5/3) من اتفاقية بروكسل 1969.

(5) نص المادة 6 من اتفاقية بروكسل 1969.

المعاهدة إلى الجمعية العامة، التي أصرت في 7 ديسمبر عام 1970 بإتمام المعاهدة، وقد تم توقيعها، ودخلت حيز السريان في 18 ماي عام 1972م.⁽¹⁾

وتهدف هذه الاتفاقية إلى أمور تتعلق بمنع سباق التسلح، وفي صورة أخرى وبصفة غير مباشرة جاءت لتحمي البيئة البحرية من التلوث بالأسلحة النووية، بالنظر إلى أنها تتحدث عن وضع الأسلحة النووية وأسلحة الدمار الشامل الأخرى في قلب البيئة البحرية، وهذا ما تجسد في ديباجتها أنها تهدف إلى "تحقيق المصلحة العامة للبشرية في تنمية استكشاف واستغلال واستخدام قاع البحار والمحيطات في الأغراض السلمية"، وأضافت أنها تعد "خطوة في سبيل استبعاد قاع البحار وأرض المحيطات والتربة تحتها من سباق التسلح" وبأنها: "تدعم مقاصد الأمم المتحدة، ومبادئها بشكل يتوافق مع القانون الدولي دون أن يمس حرية البحار العالية"، وهكذا يتضح أن موضوع المعاهدة يعد من الوسائل اللازمة للحفاظ على البيئة البحرية من التلوث الناجم عن فعل المحظور بالمعاهدة.⁽²⁾

1- الالتزامات القانونية للأطراف

لقد وجدت الاتفاقية عدة إلتزامات منها بأن: "تتعهد الدول الأطراف في هذه المعاهدة بعدم زرع أو وضع أي سلاح نووي أو أي أنواع أخرى من أسلحة التدمير الشامل وكذلك منشآت أو تجهيزات للأطراف أو أي تسهيلات أخرى مصممة خصيصا لتخزين أو تجربة أو استخدام مثل هذه الأسلحة على قاع البحار وأرض المحيطات والتربة تحتها خارج نطاق الحدود الخارجية لقاع البحار كما هي محددة بالمادة 2".⁽³⁾

ومن هذه الفقرة يتضح أنها تلزم الدول الأطراف بعدم زرع أو وضع أي سلاح نووي، ويمتد هذا الإلتزام ليشمل تعهد الدول بعدم زرع ووضع المنشآت أو التجهيزات اللازمة لإطلاق الأسلحة النووية من قاع البحار وأرض المحيطات، كذلك تقديم التسهيلات والمعدات لتخزين أو إجراء تجارب لهذه الأسلحة.⁽⁴⁾

(1) د. أحمد عبد الكريم سلامة، "قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية"، مرجع سابق ص118.

(2) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص ص (89-90).

(3) نص المادة (م1/1) من معاهدة عام 1972 بشأن تحريم وضع الأسلحة النووية.

(4) د. محمد خيرى بنونة، "القانون الدولي واستخدام الطاقة النووية"، مؤسسة دار الشعب، القاهرة، الطبعة الثانية 1971م، ص 148.

ويلاحظ على هذه التعابير التي وردت في النص "وضع، زرع، المنشآت..." ليست كافية لتحقيق الحماية اللازمة للبيئة البحرية، لأنها يجب أن تفسر على النحو الذي يضيق المدى المشمول بالاتفاقية خصوصاً وأن المندوب الأمريكي كان قد صرح في أثناء انعقاد الاتفاقية ولم يعترض عليه المندوب السوفياتي، بأن الأسلحة القادرة على الابتعاد الذاتي عن وجه القاع لا تنطبق عليها المعاهدة.⁽¹⁾ ومنه يتبين أيضاً أنه يشترط في الأسلحة والتجهيزات بأن تكون ثابتة كمعاني مرادفة لوضع، وزرع ومن ثم فإن الحظر لا يمتد إلى الأسلحة والتجهيزات المتحركة كالعواصات والمنصات المتحركة فضلاً عما زاده وصف ذلك النوع (النووي) من قصور، فقد اقتصر الحظر على التجهيزات المعدة لحمل السلاح النووي دون غيره من الأسلحة، لأن تلك الأجهزة قد يمكن استخدامها لأغراض مزدوجة للأسلحة التقليدية والأسلحة النووية، إذ قد تحمل أسلحة تقليدية (غير محظورة) وتطلق أسلحة نووية (محظورة) وهذا غير متناسب منطقياً مع حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن استخدام هذه الأسلحة.⁽²⁾ ومن ناحية أخرى، التزام كل طرف بالألا يساعد أو يشجع أو يحرض أي دولة أخرى على إتيان أي أنشطة المنصوص عليها في المادة السابقة (1/1) وألا يشترك، بأي طريقة أخرى، في مثل هذه الأنشطة.

2- النطاق المكاني للأعمال المحظورة

بالإضافة إلى ما سبق فإن الحظر للأسلحة والمنصات والتسهيلات لا ينطبق على الدول الساحلية ولا على أعماق البحار والواقعة تحت مياهها الإقليمية، بمعنى أن أحكام المعاهدة تظل غائبة في المياه الإقليمية وقاعها وباطن تربتها وهذا الأمر يجعل البيئة البحرية كلها عرضة للتلوث لما للبيئة البحرية من سمات العموم والوحدة وعدم التجزئة، كما يؤخذ على الحظر أنه لم يشمل العمود المائي من هذه المناطق المحظورة الأمر الذي يمكن أن يجعل الدول تضع وتزرع أسلحتها النووية في العمود المائي ومنه تحدث أضرار بيئية خطيرة في البيئة البحرية.⁽³⁾

وأكدت المعاهدات بقولها أن أحكامها "لا تنطبق على الدول الساحلية أو على قاع البحار وداخل مياهها الإقليمية"، نصت على المادة (م2/1) من معاهدة 1972، ويقصد بذلك تطبيق المعاهدة على

(1) د. سليم حداد، مرجع سابق، ص 74.

(2) د. عادل محمد الطائي، "النظام القانوني للاستخدام العسكري للبحار"، دار واسط للنشر، الطبعة الأولى، بغداد 1984م، ص 27.

(3) د. محمد خير بنونة، مرجع سابق، ص 145.

مياه أعالي البحار وبالنظر إلى قواعد القانون الدولي العام وما تتمتع به الدولة من حقوق السيادة الإقليمية، فإن الحظر لا يشمل إجراء التجارب النووية بالنسبة للدول الساحلية، أما الدول الأخرى فالحظر يشملها في مثل تلك المناطق التي لا تخضع لسيادتها،⁽¹⁾

واستثناء البحر الإقليمي من أحكام الاتفاقية غير مقبول في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث باعتبار أنها وحدة واحدة لا تتجزأ والأضرار التي تلحق بأي جزء منها ستمتد في العموم الغالب إلى باق الأجزاء بفعل التيارات المائية والرياح،⁽²⁾ فهي إذا خضعت لتحديد القانوني، فإنها تستعصي على التحديد الجيوكيميائي، والبيولوجي، وعلى ذلك فإن النصوص الحالية للمعاهدة لا تكفل حماية فعالة للبيئة البحرية من أخطار التلوث النووي، ويجب تقرير امتداد الحظر إلى قطاعات البيئة البحرية كافة إن كنا نرغب في الحفاظ على تلك البيئة باعتبارها تراثاً مشتركاً للإنسانية.⁽³⁾

3- الرقابة على تنفيذ أحكام المعاهدة

لاشك أن الأحكام المقررة اتفاقاً ستكون عديمة الجدوى، ما لم تهيئ السبل القانونية للرقابة على وضعها موضع الأعمال، وقد أقرت المعاهدة مبدأ الرقابة المتبادلة بين الأطراف على حسن تنفيذ أحكامها، لقد أقرت الاتفاقية في المادة (3) منها مبدأ الرقابة المتبادلة بين الأطراف على أن يكون لكل طرف الحق في ملاحظة ورقابة أنشطة الدول الأخرى الأطراف فيما وراء المنطقة المحظورة فيها زرع أو وضع الأسلحة النووية، على أن لا تشمل أعمال الرقابة مثل هذه الأنشطة، وفي حالة الشك بخصوص أداء الالتزامات المقررة، يكون للدولة الطرف التي يمتلكها هذا الشك والدولة الطرف المسؤولة عن النشاط الذي سبب الشك أن تتعهد من أجل إزالته،⁽⁴⁾

وعندما يبقى الشك قائماً، يتعاون الأطراف الآخرون في الاتفاقية في مواصلة الإجراءات اللازمة للتحقيق، كما يتفق عليه، وعلى أن يتضمن تفتيش الأشياء والمنشآت والتجهيزات والتسهيلات الأخرى وبما لا يتعارض مع حقوق الدول الأخرى المقررة في القانون الدولي للمادة (2/3) من الاتفاقية.⁽⁵⁾

(1) د. محمد خيرى بنونة، مرجع سابق، ص 146.

(2) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 92.

(3) د. أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 120.

(4) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 92.

(5) د. محمد خيرى بنونة، مرجع سابق، ص 147.

لقد فوضت المادة 3 : "أن يكون مجلس الأمن هو الجهة المختصة بالنظر في عدم الوفاء بالالتزامات المنصوص عليها في هذه المعاهدة، إذ يجوز لأي طرف إحالة الأمر إليه، عند عدم البث في مسألة خطيرة تتعلق بعد الوفاء بهذه الالتزامات"، وعلى هذا فقد تم تحديد كيفية الفصل في المنازعات المترتبة على انتهاك أحكام الاتفاقية بإحالة الموضوع بمعرفة أحد الأطراف إلى مجلس الأمن في حين لم تتناول كيفية نشوء المسؤولية، والأحكام المترتبة على قيامها، وتترك المجال في ذلك للقواعد العامة في المسؤولية الدولية.⁽¹⁾

(1) د. محمد صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 248.

خلاصة الباب الاول

لقد جذبت ظاهرة التلوث البحري اهتمام العديد من فقهاء القانون وعلماء الطبيعة والجيولوجيا لذا بادر المجتمع الدولي بإعداد قواعد ونظم التي تحد منه على المستوى العالمي والإقليمي والوطني وتجلى ذلك بتحديد مفهومه الذي هو بطبيعته متغير ومتطور دائماً، مع تحديد مفهوم البيئة البحرية وتحديدها القانوني، كما سعت الجهود الدولية على وضع قواعد قانونية دولية موحدة، تلتزم بها الدول جميعاً لتوفير الحماية الضرورية للبيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث، وذلك بفضل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التي جاءت بالعديد من القواعد والمبادئ العامة حيث أقرت بتوفير الحماية اللازمة للبيئة البحرية في مادتها 192 منها، وهذا يعتبر تصريح بوجود التزام دولي باتخاذ التدابير والإجراءات اللازمة لمنع وقوع أي تلوث بيئي بحري، مما دفع إلى تكثف الجهود الدولية في عقد اتفاقيات عديدة في هذا المجال بالاعتماد على قواعد وتدابير على أساس التعاون والتضامن الدولي والإقليمي بغية تمكين الدول المتضررة من الوسائل الكفيلة لمواجهة التلوث.

ومع التطور الحديث لم يعد النفط المصدر الوحيد للتلوث كما كان عليه الحال عام 1926، بل ازداد تعرض البحر لأنواع عديدة من الملوثات وتأتي هذه الملوثات من مصادر مختلفة، فقد ينشأ التلوث من جراء أنشطة تجرى في البر أوفي قاع البحر أوفي الجو أو من خلاله أو التلوث من السفن أو كنتيجة لإغراق النفايات أو التخلص منها في البحر، وللسيطرة على هذه الملوثات تكاثفت الجهود الدولية والإقليمية إلى وضع العديد من الأحكام الخاصة للحد من الملوثات البحرية، خاصة التي نصت عليها اتفاقية قانون البحار 1982 في موادها من 192 إلى 237، ولإيجاد الوسائل القانونية التي تكفل حماية فعالة وناجعة لكل مناطق البيئة البحرية من هذه المصادر والسيطرة عليها وتحديد الأدوات القانونية المناسبة لمكافحتها، تعمدنا إبراز الأحكام التفصيلية للملوثات البحرية الموجودة في الاتفاقيات الدولية والإقليمية.

الباب الثاني

الباب الثاني

النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في المتوسط

لم يقتصر الاهتمام بصيانة البيئة البحرية وحمايتها من أخطار التلوث، على جهود الاتفاقيات العالمية، بل تعداها إلى الجهود الإقليمية فقد قررت بعض الدول التي ترتبط فيما بينها بيئة بحرية وجغرافية واحدة، أنه من الضروري تعزيز القواعد الدولية النوعية والعامّة لحماية البيئة البحرية، لقواعد أشد انضباطا وصرامة لتحقيق حماية أكثر فعالية لمنطقتها البحرية، حيث تكون مخاطر التلوث أشد جسامة، بالنظر إلى عدم قدرة البحار المغلقة وشبه مغلقة على استيعاب وتحويل الملوثات التي يتم تفرغها فيه، إلى مواد غير أو سامة، الشيء الذي أدى إلى الحاجة إلى التعاون الإقليمي، والمساهمة في تطويره وتحسينه.

مما شكل الإطار الأساسي لحماية بعض الأوساط البيئية خاصة البحار الإقليمية مثل البحر الأبيض المتوسط، الذي له أهمية اقتصادية وتجارية باعتباره بحر شبه مغلق، مما أدى إلى تعرضه للضغط الديمغرافي والصناعي كبير نتيجة تركيز عدد كبير وهائل من السكان على الشريط الساحلي، جعلت منه مصب النفايات ومخلفات الإنسان المختلفة، لذلك أصبح مهدداً بخطر التلوث، الذي أدى إلى زيادة الوعي بضرورة حماية البيئة البحرية في هذا البحر في وقت مبكر من جانب المجتمع الدولي.

ومن ثمرة هذا الوعي اتفاقية برشلونة 1976 المتعلقة بحماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية للبحر المتوسط في إطار شامل بهدف التعاون الدولي ووضع سياسة شاملة لتحسين البيئة البحرية وحماية البحر المتوسط من التلوث، فالمشاكل الرئيسية التي يتعرض لها البحر الأبيض المتوسط والناجمة عن التلوث من كافة مصادره وأنواعه، هي بالفعل كثيرة ومتنوعة جعلت هذا بحر من أكثر البحار الإقليمية عرضت لأخطار التلوث، الأمر الذي أدى إلى وضع قواعد المسؤولية الدولية عن التلوث موضع التطبيق، وذلك لحماية البيئة البحرية للمتوسط من أخطار التلوث.

وبذلك تم تقسيم هذا الموضوع إلى فصلين حيث يتطرق الفصل الأول إلى حماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من مصادر التلوث، أما الفصل الثاني فيتناول المسؤولية الدولية عن تلوث البحر الأبيض المتوسط.

الفصل الأول

مراحل حماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث

يعد البحر المتوسط من أهم المناطق البحرية في العالم، بسبب موقعه في قلب العالم بين الشرق والغرب وتطل عليه ثلاث القارات، بالإضافة إلى تميزه عن كثير من بحار العالم بعدة مزايا إستراتيجية واقتصادية، كما انه يتضمن مضائق وممرات بحرية أهمها مضيق جبل طارق، ومضيق البوسفور والدردينيل وقناة السويس ومضيق صقليا وغيرها، مما جعله يتعرض لمصادر وأنواع الملوثات المختلفة، لاسيما الملوثات النفطية الناجمة عن طرح المتعمد للسفن والناقلات أو غير المتعمد نتيجة الإهمال أو بسبب الحوادث إضافة إلى بقية المصادر الأخرى، التي باتت تهدد بيئة البحر المتوسط بشكل خطير، خصوصا أنه من البحار شبه المغلقة، والسكوت عن اتخاذ التدابير الملائمة لمكافحة مصادر تلوثه ينذر بفناء الثروات الطبيعية والأحياء المائية فيه، بالنظر إلى تزايد معدلات تفرغ المواد السامة به، وعدم قدرة البحر على إستيعاب تلك المواد الضارة وتحويلها.

المبحث الأول: أهمية البحر الأبيض المتوسط ونظام اتفاقية برشلونة 1976

يشكل النظام القانوني لحماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط موضوعا أساسيا يكاد يكون موضوع الساعة ومن المواضيع المهمة التي تفرض نفسها على الواقع الدولي، وللبحر الأبيض المتوسط أهمية جوهريّة من عدة نواحي، تجارية وثقافية وسياسية وعسكرية، تجعله محط أنظار الجميع، هذا من ناحية ومن ناحية أخرى يشكل البحر الأبيض المتوسط مجالا حيويا للحركة التجارية في العالم، فيعد مركز تجمع خطوط المواصلات العالمية البحرية والجوية، و بالنظر إلى أهمية البحر الأبيض المتوسط أدركت دولة الساحل ضرورة العمل المشترك فيما بينها لحماية بيئته البحرية ويتجلى ذلك في اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها.

المطلب الأول: أهمية البحر الأبيض المتوسط

يعتبر البحر الأبيض المتوسط عبارة عن مساحة مائية كبيرة تفصل بين القارة الأوروبية والإفريقية والآسيوية وهو من أهم المناطق البحرية في العالم بسبب موقعه الإستراتيجي بين الشرق والغرب وتتمثل أهمية البحر الأبيض المتوسط في أهميته الحيوية وتميزه بالمناطق البحرية.

الفرع الأول: الأهمية الحيوية للبحر المتوسط

وتتجلى هذه الأهمية في النواحي التجارية والثقافية والسياسية والعسكرية:

أولاً: الأهمية التجارية للبحر المتوسط

ساهم البحر الأبيض المتوسط عبر العصور في تبادل السلع بين شعوبه، ففي ربوعه نشأت التجارة والملاحة والنقود واللغة التي تساعد كثير على المبادلات، وتمثل المبادلات الأوروبية-العربية نحو ثلث تجارة حوض المتوسط وتشمل في المقام الأول النفط والغاز، ثم المنتجات الزراعية والصناعية وغيرها.⁽¹⁾

إن الأسطول التجاري الذي يعمل في البحر الأبيض المتوسط مقصوراً على أسطول البلاد الشاطئية ولكن أسطول البحر المتوسط زاد بسبب النفط بسرعة أكبر من زيادة الأسطول العالمي، ففي عام 1980 كانت اليونان الأولى بأسطولها الذي يبلغ طاقته الإجمالية (40) مليون طن والذي يجوب البحر المتوسط وكذلك العالم، وبعدها يأتي الأسطولان الفرنسي والإيطالي بحوالي 12 مليون طن لكل منهما، ثم إسبانيا ويوغسلافيا سابقاً، وقبرص وتركيا والجزائر... كما توجد ثلاث نقاط عبور مهمة للتجارة الدولية في البحر المتوسط وهي الدردنيل وجبل طارق وقناة السويس.⁽²⁾

ثانياً: الأهمية الثقافية للبحر المتوسط

كان البحر المتوسط منذ القدم مهداً لكثير من الحضارات التي نمت على ضفافه، حيث كان ازدهار المدن الفينيقية والإغريقية مرتبطاً ارتباطاً عضوياً بالبحر المتوسط، وبالمثل كانت علاقات الرومان البحرية والسياسية في البحر المتوسط الركيزة التي مكنتها من امتداد نفوذها إلى أوروبا الغربية، وبالمثل كانت الدول الإسلامية في دمشق وبغداد والقاهرة قوى مرتبطة بعالم البحر المتوسط شريان الاتصال الحضاري والاقتصادي في العالم آنذاك.⁽³⁾

ويظهر التأثير الحضاري لمنطقة الشرق الأدنى على المنجزات الحضارية للمجتمع اليوناني في أكثر من جانب، فقد أخذت اليونان عن المصريين، مبادئ الطب والتشريح التي دونها المصريون في شكل قواعد علمية، تكونت منها مكتبة الإسكندرية التي كانت مصدر إشعاع ثقافي بارز في منطقة الشرق الأدنى لقرون طويلة، كذلك المدارس أو المراكز الثقافية السورية التي لعبت دوراً مرموقاً في نشر الثقافة اليونانية في المنطقة واستمرت هي ومكتبة الإسكندرية في تأدية هذا الدور حتى العصر

(1) د. نصر الدين هنوني، مرجع سابق، ص 300.

(2) د. صليحة صداقة، "النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط"، منشورات جامعة قان يونس، بنغازي، ط1، 1996، ص 34.

(3) د. محمد رياض، "الأصول العامة في الجغرافية السياسية مع دراسة تطبيقية على الشرق الأوسط"، ط2، دار النهضة العربية، بيروت، 1979، ص 222.

الإسلامي، حين بلغت حركة الترجمة من اليونانية إلى العربية ذروتها في عصر الخليفة العباسي المأمون، وانتقل على إثر ذلك مركز الإشعاع الثقافي إلى بغداد "مكتبة بيت الحكمة" لفترة شهدت تأثير يونانيا واضحا في جوانب الطب والرياضيات والعلوم والفلسفة التي استوعبها العالم العربي بالمعنى الحضاري، وطورها علماء بعد ذلك أمثال، ابن رشد والغزالي والفارابي وابن سينا وغيرهم كثير لتشكيل نتيجة لذلك قسما أساسيا في التراث العلمي والفكري.⁽¹⁾

ثالثا: الأهمية السياسية للبحر المتوسط

تبرز أهمية الصراع السياسية المعاصر على هذا البحر بوصفه منطقة حيوية ذات صلات واسعة مع أم وبلاد كثيرة في العالم، فالمنافسة الانجليزية-الفرنسية، ثم التحالف الانجليزي والفرنسي من جانب ضد التحالف الإيطالي-الألماني من جانب آخر،⁽²⁾ والملاحظ أن البحر المتوسط منذ مطلع القرن العشرين تتناوبه التيارات السياسية التالية فرنسا كانت تعتبر الحوض الغربي للبحر المتوسط بحراً فرنسياً تحف به الأراضي الفرنسية من الشمال فرنسا والجنوب فرنسا عبر البحار في شمال إفريقيا، وإيطاليا تعد الحوض الأوسط كله بما في ذلك الأدرياتيك بحراً إيطاليا.⁽³⁾

وكذلك بريطانيا كانت تمارس نفوذها الفعال في شرق البحر المتوسط "مصر وفلسطين وقناة السويس" كما كانت تتحكم في مفاتيح البحر المهمة في جبل طارق ومالطا وقناة السويس قبل التأميم التي تربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر، حيث تعتبر هذه القناة من الممرات الملاحية الدولية التي تضمن أمن السفن العابرة بها وسلامتها ودورها في خدمة التجارة الدولية.⁽⁴⁾

وفي يوم 26-07-1956 أعلنت الحكومة المصرية تأميم شركة قناة السويس وأعقب ذلك التأميم سلسلة من الحوادث، منها قيام القوات الإسرائيلية في 29-10-1956 والقوات الإنجليزية والفرنسية في 31 منه بالاعتداء على مصر وكان من جراء ذلك أن سدت القناة بإغراق بعض السفن فيها ولم تعد صالحة للملاحة، ثم أعيد فتح القناة والمرور فيها في 24-04-1957.⁽⁵⁾

(1) د. يحيى لطفي عبد الوهاب، "اليونان مقدمة في التاريخ الحضاري"، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت 1979، ص ص 19، 20.

(2) د. نصر الدين هنوني، مرجع سابق، ص 301.

(3) د. محمد رياض، مرجع سابق، ص 223.

(4) د. عزت محمد عادل، "قناة السويس نظرة مستقبلية"، مجلة الموقف العربي، العدد 80، 1986، ص 80.

(5) د. أبو هيف علي صادق، "القانون الدولي العام"، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط4، 1990، ص 398.

رابعاً: الأهمية العسكرية للبحر المتوسط

عند نهاية الحرب العالمية الثانية وتكوين الحلف الأطلسي الذي دخلت فيه فرنسا وإيطاليا واليونان وتركيا، أصبح البحر المتوسط بحرية غريبة يسيطر عليها الأسطول الأمريكي السادس بالاشتراك مع الأساطيل الأخرى لإيطاليا واليونان وتركيا، أما فرنسا فقد انسحبت من منظمة الحلف عام 1966، ثم جاءت حركات استقلال الدول العربية على طول الشواطئ الشرقية والجنوبية من البحر المتوسط وحرم الغرب من قواعد إستراتيجية مهمة على طول الجبهة في وهران وبنزرت وطرابلس والسويس.⁽¹⁾

وفي نفس الوقت حلت قوة غريبة جديدة في الركن الجنوبي الشرقي وهي إسرائيل، وتدرجياً تصاعدت حدة التوتر في البحر المتوسط إلى أن أصبحت في مواجهة غربية، أمريكية وسوفيتية، وأعقب ذلك الأحداث الأخيرة أثناء انهيار الإتحاد السوفياتي ومحاولة الولايات المتحدة السيطرة على العالم لصالح دعم هيمنتها وتكريس زعامتها للعالم في ظل ما يعرف "بالنظام العالمي الجديد".⁽²⁾

خامساً: أهمية حماية بيئة البحر المتوسط

بالنظر لأهمية البحر المتوسط فقد أدركت دوله الساحلية،⁽³⁾ أهمية العمل المشترك فيما بينها لحماية البيئة البحرية وذلك وفقاً للقيمة الاقتصادية والاجتماعية والصحية والثقافية لتلك البيئة، ولوجود مصالح مرتبطة فيما بينها،⁽⁴⁾ ومن الدول العربية المطلة على البحر المتوسط ما يمتاز بسواحل ذات جبهات مزدوجة كالمغرب التي تمتد أراضيها لتشمل أجزاء من جنوب غرب البحر المتوسط وأجزاء من ساحل المحيط الأطلسي لغرب إفريقيا، كذلك مصر فإن لها امتدادين متساويين تقريباً على البحر المتوسط والبحر الأحمر.⁽⁵⁾

يعتبر الساحل الليبي من السواحل الطويلة بطول 910 أميال بحرية بما في ذلك خليج سرت الكبير الذي يشكل منطقة حيوية مهمة من عدة نواحي سياسية وأمنية واقتصادية... ويؤكد هذه الأهمية دفاع

(1) د. محمد رياض، مرجع سابق، ص 227.

(2) د. نصر الدين هنوني، مرجع سابق، ص 301.

(3) الدول الساحلية للبحر المتوسط تسع عشر دولة وهي المغرب، الجزائر، تونس، ليبيا، مصر، سوريا، فلسطين المحتلة، لبنان، تركيا، اليونان، قبرص، مالطا، ألبانيا، البوسنة والهرسك وسلوفينيا، وصربيا، الجبل الأسود وكرواتينا إيطاليا، فرنسا، وإسبانيا.

(4) د. ممدوح شوقي، "حماية بيئة البحر المتوسط في ضوء اتفاقية برشلونة 1976"، مجلة القانون والاقتصاد، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، 1988، ص 9.

(5) د. رفعت محمد عبد المجيد، "المنظمة الاقتصادية الخالصة في البحار"، الشركة المتحدة للنشر والتوزيع، القاهرة 1898، ص 585.

ليبيا عن حقوقها التاريخية في الخليج وحماية سواحلها، كما حدث خلال عامي 1981 و1986 ضد الأسطول السادس الأمريكي، ثم ألغيت مناورات الأسطول الأمريكي قبل موعدها بثلاثة أيام وذلك لتمسك ليبيا بحقوقها على خليج سرت وتأكيدا على شرعية استخدام القوة ضد انتهاك سيادتها على الخليج.⁽¹⁾

سادسا: مخاطر التلوث بالبحر الأبيض المتوسط

للبحر الأبيض المتوسط أهمية جوهريّة من عدة نواحي، تجارية وثقافية وسياسية وعسكرية... إلخ تجعله محط أنظار الجميع هذا من ناحية ومن ناحية أخرى، فإن لمخاطر التلوث التي يتعرض لها هذا البحر آثار ضارة على اعتبار أنه منطقة خاصة.⁽²⁾

ومن البحار شبه المغلقة التي عبرت عنها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 في المادة 122 بنصها: "الأغراض هذه الاتفاقية يعين البحر المغلق وشبه مغلق خليجا أو حوضاً أو بحراً تحيط به دولتان أو أكثر ويتصل ببحر آخر أو محيط بواسطة منفذ ضيق، أو يتألف كلياً أو أساسياً من البحار الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر"، وتعتبر البحار شبه المغلقة أكثر عرضت لمضار التلوث دون غيرها، كبحر البلطيق وبحر الشمال وخليج المكسيك والبحر المتوسط حيث يتصل هذا الأخير بالمحيط الأطلنطي من مخرج ضيق "مضيق جبل طارق" وبالبحر الأحمر عن طريق قناة السويس، كما يحتوي على بعض الجزر الرئيسية وعدد من الجزر الصغيرة.⁽³⁾ ولم يعد بعد اليوم من شك في أن البحر المتوسط قد أصبح مهدداً بأشكال تلوث عديدة وليس المقصود هنا نوعاً معيناً من التلوث، كالذي تحدثه بقع النفط مثلاً، ولكن يمكن إجمال المخاطر المحيطة بالبحر المتوسط في نوعين:

(1) د. مصطفى الجفال، "المواجهة العربية الأمريكية فوق خليج سرت"، ط1، دار الموقف العربي، نيقوسيا، 1982 ص 11.

(2) د. أحمد عبد الكريم سلامة، "التلوث النفطي وحماية البيئة البحرية"، المجلة المصرية للقانون الدولي، عدد 4، 1989، ص 117.

(3) د. نصر الدين هنوني، مرجع سابق، ص 302.

1- المخاطر البيئية المباشرة

وهي المخاطر التي تهدد طبيعة حياة الإنسان والتي تكون بسبب مياه الصرف الصحي "المجاري" غير المعالجة أو المعالجة بصورة غير كافية، أو بسبب المواد الكيميائية أو الإشعاعية النووية الناتجة عن تشغيل المصانع المختلفة أو المقامة على طول سواحل البحر المتوسط، خاصة الشمالية منها، ويساهم النفط ومشتقاته في زيادة نسبة هذا التلوث.⁽¹⁾

كما توجد كثافة سكانية عالية على امتداد شواطئه وما تحمله من مخاطر تتمثل بغزو العمران والمنشآت العمرانية للساحل بأكمله، وتشكل الدول الساحلية كإيطاليا وفرنسا وتركيا وإسبانيا، أكثر الكثافات السكانية، بينما يبلغ عدد سكان ليبيا في الجنوب 4 مليون نسمة ويزيد عدد السكان في مصر عن 55 مليون نسمة، وفي تونس 8 مليون نسمة وفي الجزائر والمغرب يفوق عدد السكان لكل منهما 25 مليون نسمة، وفي سوريا يفوق عدد السكان 10 مليون نسمة، وفي لبنان 3,5 مليون نسمة.⁽²⁾ يتبين من خلال ذلك أنه ستحصل نفايات أكثر نتيجة الانفجار السكاني بسبب متطلبات البشر للطعام والطاقة والمواد المختلفة لتسهيل أمور حياتهم، أما الإجراءات ضد التلوث مستقبلاً، فستبقي عديمة الفائدة بدون التحكم في نسبة الزيادة في السكان، وهناك وسائل متطورة يجب استعمالها للتعامل مع هذه المسألة إذا أراد الإنسان أن يستمر في الحياة.

2- المخاطر البيئية غير المباشرة

وتتمثل في الأضرار الناجمة عن التلوث التي تكون سبباً في تهديد حياة النباتات والحيوانات البحرية بالفناء وهي مصدر الحياة فوق الأرض، مثلاً لتلوث المياه بالنفط آتاره السيئة على الكائنات الحية البحرية، إذ يهلك منها ما يهلك ويتلوث ما يصطاد فيصبح غذاء ضار للإنسان، وتتكون من النفط الملقى في مياه البحر كتل قطرانية سوداء تقذف بها الأمواج في الغالب على مقربة من الشواطئ متناثرة فوق سطح الماء مما يضر بالمصطافين و رواد الشواطئ.⁽³⁾

إن الثابت اليوم أن المحاسن التي تحتويها سواحل المتوسط معرضة إلى أخطار جمة، فإذا لم يحظ بالحماية والعناية الكاملة، فإنه لن يستطيع أن يقاوم الضغوطات الواقعة عليه لمدة طويلة.

(1) د. صليحة علي صداقة، مرجع سابق، ص 16.

(2) د. محمد المعالج، "الآثار البيئية لاستخدامات الطاقة المتجددة في الدول العربية"، المجلة العربية للعلوم، عدد 18 1991، ص ص 7، 8.

(3) د. ماجد راغب الحلو، "قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004 ص 213.

الفرع الثاني: الوضع القانوني للمناطق البحرية في البحر المتوسط

يتميز تحديد المناطق البحرية في البحر الأبيض المتوسط بوضع خاص مرتبط بأساسا بأسباب جغرافيا وسياسية واقتصادية وعليه يمكن تمييز المناطق البحرية التالية:

أولا: المناطق البحرية للدول الساحلية حتى حدود أعالي البحار

1- البحر الإقليمي

معظم دول البحر الأبيض المتوسط أنشأت بحر إقليمي يمتد لمسافة إثني عشر ميلا بحريا مقاسه من خط الأساس، في حين بعض البلدان ما زالت تعتمد حدود ضيقة، خاصة بين تركيا واليونان في بحر إيجه.⁽¹⁾ بسبب تعقد الوضع السياسي والجغرافي بين البلدين، ومجرد احتمال توسيع نطاق المياه الإقليمية في بحر إيجه لا يزال محل نزاع بين البلدين، كما أن تطبيق قاعدة خط الأساس الثابت المحدد بموجب المادة الخامسة عشر من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، حساس من الناحية السياسية، إذ أن عدد كبير من الجزر واقعة على جانبي خط الأساس، فالبوسنة وسلوفينيا دولتان حديثتا الاستقلال لهما ممر ضيق جدا إلى البحر الأدرياتيكي كما أن الخصائص الجغرافية للشريط الساحلي للبحر الأدرياتيكي خاصة تجعل من الصعب أو من المستحيل على الدولتين إنشاء بحر إقليمي أوسع.⁽²⁾

تم إبرام عدة اتفاقيات في البحر المتوسط لتعيين حدود البحر الإقليمي، بين تركيا وروسيا في 17 أبريل 1973، وبين فرنسا وإيطاليا في 28 نوفمبر 1986 بشأن قناة "بونيفاسيو" الواقعة بين جزيرتي كورسيكا وسردينيا، وبين إيطاليا ويوغسلافيا في 10 ديسمبر 1975 بشأن خليج ترياست، وحديثا بين كرواتيا والبوسنة في 30 جويلية 1999.⁽³⁾

2- المنطقة الاقتصادية الخالصة

إن دول البحر الأبيض المتوسط أظهرت حتى الآن، أنها غير راغبة في إعلان المنطقة الاقتصادية الخالصة، ولم تهتم بأي عمل من أجل المطالبة بها في هذا البحر، وذلك لوجود مشاكل صعبة لتعيين الحدود التي يجب حلها في هذا البحر الضيق، ورغبة معظم الدول الشاطئية في المحافظة على حقها في الصيد في جميع أنحاء الحوض، وهي الأسباب التي دفعت الدول إلى عدم المطالبة بالمنطقة

(1) مع العلم أن البحر الإقليمي لتركيا في البحر الأسود هو 12 ميل بحري.

(2) د. إبراهيم العناني، مرجع سابق، ص ص 13، 14.

(3) Claudiane Chevalier, "gouvernance de la mer Méditerranée Régime juridique et prospective", UICN-programme global marin, 2005, p 13.

الاقتصادية الخالصة في البحر الأبيض المتوسط، وهذا يخدم مصالح دول الجنوب كالجائر والمغرب وتونس وغيرها، نظر لافتقارها لتكنولوجيا الحديثة في مجال الصيد، عكس دول الشمال التي تتمتع بقدرات تكنولوجية هائلة وأسطول صيد ضخم، فكان على الدول الجنوب تحديد منطقتها الاقتصادية حفاظا على ثروتها البحرية الحية.⁽¹⁾

ومع ذلك فمن وجهة النظر القانونية، لا يوجد ما يمنع دول حوض البحر الأبيض المتوسط من إنشاء منطقة اقتصادية خالصة إذا رغبة في ذلك،⁽²⁾ وحتى اليوم يوجد ثلاث دول في البحر الأبيض المتوسط اتخذت فعليا خطوات في هذا الاتجاه، ويتعلق الأمر بالمغرب الذي أعلن عام 1981 منطقة اقتصادية خالصة، تمتد إلى مئتي ميل بحري التي تنطبق بلا تمييز على المحيط الأطلسي والبحر الأبيض المتوسط ومع ذلك فالمغرب لو يتمسك بحقوقه فيما يتعلق بتعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة في مياه البحر المتوسط، كما أن المغرب لم يبدأ بعد بمفاوضات مع الدول المجاورة لترسيم توسيع منطقة الاقتصاد الخالصة في البحر المتوسط.⁽³⁾

أما مصر عند تصديقها على اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في 26 أوت 1983، أعلنت أنه: "اعتبارا من هذا التاريخ، فإنها تؤكد على الحقوق المخولة لها بموجب أحكام الفصل الخامس والسادس من اتفاقية قانون البحار، فيما يتعلق بإنشاء منطقة اقتصادية خالصة متاخمة لبحرها الإقليمي في منطقة البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، وأنها ستقوم برسم الحدود الخارجية لمنطقتها الاقتصادية الخالصة، وفقا للقواعد والمعايير والإجراءات المنصوص عليها في اتفاقية قانون البحار."⁽⁴⁾ لكن يبدو أن هذا الإعلان المصري لم يعقبه إصدار أية تشريعات تمهيدية، كما تضمن القانون البحري الكرواتي المعتمد في 27 جانفي 1994، على عدة أحكام تتعلق بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، ومع ذلك فإن تطبيق هذه الأحكام يتطلب قرار صادر من البرلمان الكرواتي لإعلان مثل هذه المنطقة.⁽⁵⁾

(1) د. محمد مجذوب، "القانون الدولي العام"، منشورات الحلبي الحقوقية، ط6، 2007، ص 490.

(2) الجزء الخامس من اتفاقية قانون البحار 1982، خاصة المواد 56-58-60 حتى 63.

(3) وفقا للمادة 11 من القانون رقم 1-81 الصادر في 08 أبريل 1981 والتي تنص: " أنه يجب علينا المضي قدما في ترسيم الحدود وفقا لمبادئ العدالة التي ينص عليها القانون الدولي، إن الحد الخارجي للمنطقة الاقتصادية الخالصة لا يجوز أن تتجاوز خط وسطي كل نقطة من نقاط التي هي متساوية في بعدها عن أقرب النقاط على خطوط الأساس من الساحل المغربي وسواحل الدول الأجنبية التي تواجه الساحل المغربي أو تحيط به ".
(4) يمكن الاطلاع على الإعلان على الموقع الإلكتروني للأمم المتحدة: www.Un.org

(5) المادة من 33 إلى 42 من قانون البحري الكرواتي لعام 1994.

أما فرنسا وإسبانيا فأعلنتا منطقة اقتصادية خالصة، تمتد إلى مئتي ميل بحري أمام سواحلها، لكنها أشارت إلى أنها لا تنطبق على البحر الأبيض المتوسط، كما أعلنت قبرص بموجب قانون المنطقة الاقتصادية الخالصة الصادر في 02 أبريل 2002، منطقة اقتصادية خالصة لا تتعدى مئتي ميل بحري ابتداء من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي، وتمارس في هذه المنطقة الاقتصادية الخالصة كل الحقوق والالتزامات المنصوص عليها في اتفاقية قانون البحار لعام 1982، حيث تحدد المادة السابعة والثامنة من هذا القانون التزاماتها المتعلقة بالمحافظة على المواد الحية وغير الحية، كما تضمن أحكام جزائية في حالة انتهاكها.⁽¹⁾

كما أوردت المادة الحادية عشر من ذات القانون أن لوائح إضافية يمكن اعتمادها تهدف إلى المحافظة على الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وحماية البيئة في هذه المنطقة، تنظيم الصيد في هذه المنطقة أو أيضا تنظيم أنشطة البحث العلمي، كما يمكن ممارسة الاختصاصات فيما يتعلق بالتفتيش والاعتقال والمصادرة للسفن إذا اقتضت الضرورة، لضمان فعالية القوانين واللوائح المعتمدة لحماية الحقوق السيادية للدولة، إصدار تراخيص لممارسة الأنشطة في المنطقة الاقتصادية الخالصة.⁽²⁾

3- منطقة حماية الصيد

أعلنت أربع دول في البحر الأبيض المتوسط، إنشاء منطقة صيد تمتد إلى ما وراء مياهها الإقليمية وهي الجزائر، مالطا، إسبانيا، تونس في عام 1994 طالبت الجزائر بإنشاء منطقة صيد خالصة "منطقة مخصصة للصيد"، إلى ما وراء مياهها الإقليمية والمتاخمة لها، تمتد إلى مسافة اثنان وثلاثين ميل بحري من الحافة البحرية الغربية إلى رأس تنس، واثنان وخمسون ميلا بحري من رأس تنس إلى الحافة البحرية الشرقية،⁽³⁾ كما طالبت مالطا منذ 1978 بمنطقة صيد خالصة، تمتد إلى مسافة خمسة وعشرين ميل بحري، وطالبت تونس بمنطقة صيد خالصة، تحدد بما يقارب نصف طوله خمسين متر من خط التساوي العمق.⁽⁴⁾

(1) د. صلاح الدين عامر، "مقدمة لدراسات القانون الدولي العام"، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص 610.

(2) د. محمد سامي عبد الحميد، "القانون الدولي العام"، منشأة المعارف الإسكندرية، 2004، ص 403.

(3) المادة 6 من المرسوم التشريعي الصادر في 28 ماي 1994.

(4) المادة الثالثة فقرة ب من المرسوم الصادر في 26 جويلية 1951، المعدل بالقانون رقم 63-42 الصادر في 30 ديسمبر 1963.

وذلك بموجب قانون يعود إلى قرار صادر عن الملك محمد الأمين الباي، المؤرخ في 1951، والذي تم تأكيده بقوانين صادرة في عام 1963، 1973 وهي المرة الأولى التي يتم فيها وضع هذا المعيار والعمل به في الممارسة الدولية لتحديد منطقة بحري، وبما أن مياه المنطقة قليلة العمق، فإن الحدود الخارجية لمنطقة الصيد هي خط تكون النقاط موجودة في بعض الحالات على بعد خمسة وسبعون ميل بحري من السواحل التونسية، وخمسة عشر ميل بحري من الجزيرة الإيطالية "المبوديسا"،⁽¹⁾ فمنطقة الصيد الخالصة التي أنشأتها تونس هي منطقة غنية بالموارد الحية يستغلها الصيادين الإيطاليين، إذ يعتبر الإيطاليين هذه المنطقة هي أعالي البحار، بموجب المرسوم الملكي رقم 1997/1315 الصادر في 1 أوت 1997.⁽²⁾

كذلك طالبت إسبانيا بمنطقة لحماية مصائد الأسماك عرضها سبعة وثلاثون ميل بحري، تقاس من الحدود الخارجية للبحر الإقليمي، محدودة حسب خط الذي هو مسافة واحدة "خط الوسط" من الساحل المقابل للجزائر وإيطاليا، ومن الساحل المجاور لفرنسا، ولم تنشأ منطقة لحماية الصيد في بحر البوران أمام السواحل الإسبانية المقابلة للمغرب، ومن المثير للاهتمام أن المرسوم الملكي في ديباجته يشير إلى ضرورة تمديد الولاية القضائية في مجال الموارد المائية الحية، خارج المياه الإقليمية لضمان الحماية الكافية والفعالة لهذه الموارد، لاسيما بالنظر لكثافة الصيد خاصة "التونة الحمراء" الذي ظهر في السنوات الأخيرة بسبب السفن التي تحمل أعلام دول غير متوسطة، وفي إطار المبادئ التوجيهية التي وضعتها إسبانيا، ووفقا لما جاء في الوثيقة التي تم تبنيها عام 2002 وضع الإتحاد الأوربي خطة عمل مشتركة من أجل المحافظة والاستغلال المستدام للموارد المائية الحية في البحر الأبيض المتوسط، وعليه أيد الإتحاد الأوربي إعلان مناطق لحماية مصائد الأسماك، تمتد إلى مئتي ميل بحري لتحسين إدارة الصيد وحماية الموارد المائية.⁽³⁾

(1) Didier ortolland, Jean pierre pirat, "Atlas géopolitique des espaces maritimes Frontières, énergie, pêche, et environnement", édition technip, paris, 2008, p 72.

(2) الجريدة الرسمية للملكة الإسبانية، رقم 204 الصادر في 26 أوت 1997 ص 25628، المعدل بالمرسوم الملكي 431/2000، الصادر في 1 مارس 2000.

(3) لجنة الإتحاد الأوربي، "تقر اللجنة إلى البرلمان الأوربي حول وضع خطة عمل مشتركة للمحافظة والاستغلال المستدام للموارد المائية في البحر المتوسط وفقا لسياسة الإتحاد المتعلقة بالصيد"، بروكسل، في 09 أكتوبر 2002. fin 535(2002).com

وتحسين الرأي العام بحقيقة أن إنشاء مناطق لحماية الصيد تسهل مراقبة مصائد الأسماك، و تساهم بقدر كبير في مكافحة الصيد غير المشروع وغير المنظم، كما أشارت الوثيقة إلى ضرورة الشروع في مشاورات مع جميع البلدان المطلة على البحر الأبيض المتوسط التي يهتما هذا الاقتراح، من أجل الحصول على موافقة الجميع ومشاركتهم لضمان نجاح هذا المسعى، فإذا كانت حقيقة أن إعلان مناطق لحماية الصيد، يكون لها تأثير قانوني فيما يخص الولاية على الموارد المائية الحية، فلا يكون لهذه الدول ولاية على الموارد المائية الحية، فلا يكون لهذه الدول ولاية على الموارد المعدنية والحفرية، أو على الملاحة في أعالي البحار، أو على أية حقوق في أعالي البحار، وخلافا للحقوق السيادية للدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة، فإن حقوق الدول في مناطق حماية المصائد تشمل "استكشاف، استغلال، إدارة، والمحافظة على الموارد الحية"، وعليه فأثر إنشاء مناطق حماية الثروة السمكية، سينقلص من مناطق الصيد في أعالي البحار، ويعدل من حقوق الوصول إلى بعض مصائد الأسماك، ففقدان إمكانية الوصول إلى مناطق الصيد التي تنتمي أصلا إلى أعالي البحار، يمكن تعويضه من خلال إبرام اتفاقية ثنائية للوصول إلى الصيد، ويمكن اتخاذ تدابير تخفيفية في حالة ما إذا نتج عن تمديد الولاية الوطنية آثار اقتصادية واجتماعية سلبية على دول أخرى أو مواطنيها.⁽¹⁾

كما تعمل الدول الساحلية على توفير كامل على الوسائل لحماية الموارد الحية من الاستنزاف من خلال التعاون من المنظمات المختصة كما تلتزم بتقديم كافة المعلومات حول كمية الصيد المتوفرة مع التعاون في هذا المجال مع المنظمات المختصة، وكافة الدول المعنية بما فيها الدول التي سمحت لرعاياها بالصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة، كما تفرض الالتزام بالتعاون بين الدول والمنظمات الدولية المختصة لمنع خطر الاستغلال المفرط للموارد الحية وتبادل المعلومات المتصلة بحفظ الأرصد السمكية.⁽²⁾

(1) إن تصميم مثل هذه التدابير جاء وفقا لما نصت عليه المادة 62 فقرة 3 من قانون البحار 1982 التي نصت "تضع الدولة الساحلية في اعتبارها، عند إتاحتها، للدول الأخرى فرصة الوصول إلى منطقتها الاقتصادية الخالصة بموجب هذه المادة، كافة العوامل المتصلة بالأمر خاصة احتياجات الدول النامية في المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية جزء من الفائض، وضرورة الإقلال إلى أدنى حد من الاختلال الاقتصادي في الدول التي اعتاد رعاياها الصيد في المنطقة والتي بذلت جهدا كبيرا في إجراء البحوث المتعلقة بتلك الأرصد وفي التعرف عليها".

(2) SCOVAZZI (T), "Marine protected Areas on The high Seas: Some legal and policy considerations", the international journal of marine and coastal law, vol 19, N°1, 2004 p17.

4- المناطق الخاضعة للحماية البيئية

رغم عدم وجود تعريف للمنطقة الخاضعة للحماية البيئية، فإنه يمكن اعتبار هذه المنطقة المجال المخصص للمحافظة على التنوع البيولوجي البحري، مصائد لأسماك المستدامة، وحماية البيئة البحرية، وتوجد دولة واحدة هي فرنسا أعلنت إنشاء منطقة خاضعة للحماية البيئية، يسمح بتطبيق واحترام القوانين والتنظيمات المتعلقة بالتلوث البحري في هذه المنطقة، حتى ولو لم توجد أية منطقة اقتصادية خالصة معلنة.⁽¹⁾

إن إنشاء مثل هذه المناطق من شأنه أن يسمح للدول الساحلية، التأكيد على كثير من الحقوق والرقابة التي يمكن تطبيقها إذا أعلنت منطقة اقتصادية خالصة، وتعبير أدق فإن فرنسا وبموجب هذا التعيين، قررت أن تمارس ولايتها القضائية على المنطقة الاقتصادية الخالصة لحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، كما أنشأت كرواتيا في 03 أكتوبر 2003 منطقة لحماية البيئة والمصائد، والذي دخل حيز التنفيذ في 2004، إذ اعتبرت أن تمديد ولايتها القضائية سيسمح للسلطات الكرواتية من ممارسة الاختصاصات التي يعترف بها القانون الدولي في مجال حماية النظم البيئية الهشة، لضمان الاستخدام الأمثل والمستدام للموارد الحية ومصائد الأسماك.

5- الجرف القاري

إن حقوق الدول الساحلية على جرفها القاري، هي حقوق خالصة، أصلية ووظيفية، فالدولة الساحلية ليست مجبرة على إعلان جرفها القاري، فهو موجود بطبيعته وملزم لها بخلاف المنطقة الاقتصادية الخالصة التي يجب الإعلان عنها والفرق بين الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة، هو أن الجرف القاري موجود بقوة القانون، ولا يرتبط بالاحتلال الفعلي للدولة الساحلية له، ولا يتطلب إعلان من جانب الدولة الساحلية أما المنطقة الاقتصادية الخالصة فالدولة الساحلية يجب أن تطالب بها، وهذه الحقوق السيادية الخالصة بمعنى أنه إذا لم تقم الدولة الساحلية باستكشاف الجرف القاري أو استغلال موارده الطبيعية، لا يمكن لأحد أن يقوم بهذه الأنشطة دون موافقة صريحة من الدولة الساحلية.⁽²⁾

كما تعتبر الحقوق السيادية للدولة الساحلية هي أيضا وظيفية، محدودة لغرض استكشاف الجرف القاري واستغلال موارده الطبيعية، وهي تشمل "الموارد المعدنية، وغيرها من الموارد الحية لقاع البحر

(1) المرسوم رقم 33-2004 الصادر في 8 جانفي 2004، المنشور في الجريدة الرسمية الفرنسية رقم 08، الصادر

بتاريخ 10 جانفي 2004، ص 844.

(2) نص المادة 77 فقرتها الثانية من اتفاقية قانون البحار 1982.

وباطن أرضه، بالإضافة إلى الكائنات الحية التي تنتمي إلى الأنواع الآبدة، أي الكائنات التي تكون في مرحلة يمكن جنيتها فيها، إما غير متحركة وموجودة على قاع البحر أو تحته، أو غير قادر على الحركة والتي على اتصال مادي دائم بقاع البحر أو باطن أرضه".⁽¹⁾

ومن الأمور المتفق عليها أن الوضع القانوني للجرف القاري لا يؤثر في الوضع القانوني للمياه التي تغمره، كونها من البحر العام ولا في الوضع القانوني للفضاء الجوي الذي يعلوه، ويجب أن لا يؤدي استغلال الجرف القاري إلى عرقلة الملاحة أو الصيد أو المحافظة على الموارد الحية للبحر، وللدولة الساحلية الحق في إقامة المنشآت اللازمة لاستغلال هذا الامتداد والحق في صيانتها، ولها الحق في أن تقيم حولها ولمسافة خمس مئة متر مناطق أمن تتخذ فيها التدابير الكفيلة بحمايتها.⁽²⁾

علاوة على ذلك فللدولة الساحلية الحقوق الخاصة، في إنشاء الجزر الصناعية والمنشآت والتركيبات على جرفها القاري، والإذن بالحفر في الجرف القاري وتنظيم هذا الحفر لكافة الأغراض.⁽³⁾

وإن ترسيم حدود الجرف القاري ضروري ويتم عادة باتفاق بين الدول المتجاورة وذلك لتطبيق المادة 77 من قانون البحار لعام 1982، وفي قضايا ترسيم حدود الجرف القاري في منطقة البحر الأبيض المتوسط توجد العديد منها ما زالت عالقة وحساسة، لا سيما الخلاف القديم بين تركيا واليونان، بشأن ترسيم المناطق الساحلية في بحر إيجه الذي لم يحسم بعد.⁽⁴⁾

ترسيم الحدود بين إسبانيا والمغرب الذي يظهر أنه جد معقد، بسبب وجود جيوب وجزر إسبانيا على طول السواحل المغربية، والمفاوضات بين فرنسا وإيطاليا حول الترسيم النهائي للحدود البحرية، الذي يجب أن يسبقه حل للمشاكل الجغرافية الناتجة عن وجود جزر مقعرة ومحدبة التكوين على طول السواحل، وفي البحار شبه المغلقة الذي يشمل أكثر من دولتين يزيد من تعقيد القضايا المتعلقة بترسيم الحدود البحرية، فحتى الآن توجد دولتان فقط في البحر الأبيض المتوسط هي إمارة موناكو وجمهورية البوسنة والهرسك اللتان رسمتا حدودها البحرية الكلية، في حين هناك بلدان كثيرة في المنطقة لم تبرم اتفاق بهذا الشأن، وهناك اتفاقيات ثنائية أبرمت بين دول البحر الأبيض المتوسط بشأن ترسيم حدود الجرف القاري، ودخلت حيز التنفيذ ويتعلق الأمر ب: إيطاليا ويوغسلافيا (روما في 28 جانفي 1968)

(1) نص المادة 77 فقرة 4 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

(2) د. محمد المجذوب، مرجع سابق، ص 479.

(3) انظر المادة 80 و81 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

(4) في 19 ديسمبر 1978، قررت محكمة العدل الدولية بأن لا ولاية لتركيا للنظر في الطلب الذي قدمته اليونان المتعلق بقضية الجرف القاري في بحر إيجه بين تركيا واليونان.

إيطاليا وتونس (تونس في 20 أوت 1971)، إيطاليا وإسبانيا (مدريد في 19 فيفري 1974)، اليونان وإيطاليا (أثينا في 24 ماي 1977)، فرنسا وإمارة موناكو (باريس في 16 فيفري 1984)، والاتفاق بين ليبيا ومالطا (فاليثا في 10 نوفمبر 1986)، من أجل تطبيق الحكم الصادر عن محكمة العدل الدولية،⁽¹⁾ والاتفاق بين ليبيا وتونس (بنغازي في 08 أوت 1988) لتنفيذ حكم محكمة العدل الدولية.⁽²⁾

ثانيا: النظام القانوني لأعالي البحار في البحر الأبيض المتوسط

نظر للأسباب السياسية والجغرافية لم تعلن أية دولة في البحر الأبيض المتوسط منطقتها الاقتصادية الخالصة، وبذلك فإن جزء كبير من البحر الأبيض المتوسط خاضع للنظام القانوني لأعالي البحار وفقا للاتفاقية قانون البحار لعام 1982، مما يترتب عليه من حقوق للدول الأخرى في البحر الأبيض المتوسط، سواء أكانت دولاً ساحلية أم غير ساحلية، مما يطرح إشكالية المحافظة على الموارد الحية في البحر الأبيض المتوسط، والتعاون بين الدول للمحافظة على هذه الموارد.⁽³⁾

لذا يجب أخذ بعين الاعتبار التعديلات التي وقعت على النظام القانوني للدول الساحلية على البحر الأبيض المتوسط، إذ يمكن للدولة الساحلية أن تقوم برسم ذاتي لحدودها البحرية، وتمارس فقط حقوقها فيما يتعلق باستغلال واستكشاف وإدارة الموارد الطبيعية والحيوية وغير الحيوية المشاعة في قاع البحر وباطن أرضه لمناطقها البحرية.⁽⁴⁾

إن تعدد المبادرات من جانب واحد من قبل دول البحر الأبيض المتوسط، يثير العديد من التحديات القانونية، مما يجعل البحر الأبيض المتوسط خاضعا لخليط من النظم القانونية، مشكلا ثغرات قانونية فيما بينها وغموض نتيجة تداخل هذه المجموعة من الأنظمة القانونية هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى فإن تردد الدول الساحلية المتقابلة والمتجاورة في رسم حدودها البحرية يجعل من الصعب إتباع نهج ثابت، وعليه فمن الضروري إنشاء نظام موحد يتم العمل به، وتوحيد المبادرات القائمة بين الدول الشاطئية للبحار المغلقة وشبه مغلقة بالتعاون بحسن نية لمعالجة المشاكل المشتركة.⁽⁵⁾

(1) حكم محكمة العدل الدولية في قضية الجرف القاري بين الجماهيرية الليبية ومالطا الصادر في 09 فيفري 1982.

(2) حكم محكمة العدل الدولية في قضية الجرف القاري بين الجماهيرية الليبية وتونس الصادر في 10 ديسمبر 1985.

(3) د. محمد مجذوب، مرجع سابق، ص 494.

(4) Claudiane Chevalier, op-cit, p 16.

(5) انظر نص المادة 123 من اتفاقية البحار 1982.

وبصفة عامة فالالتزام بالتفاوض، ينطوي على واجب العمل بحسن نية لتحقيق الهدف، والأخذ بعين الاعتبار الطلبات المقدمة من الدول المعنية، فمحكمة العدل الدولية أضافت بعض الدقة في مفهوم الالتزام بالتعاون، حيث نصت: "إن الأطراف ملزمة بالدخول في مفاوضات بغية الوصول إلى اتفاق وليس القيام بعملية شكلية بوصفها شرط من الشروط المسبقة كي يتسنى تلقائياً إتباع نهج ما لتعيين الحدود دون أن يكون هناك اتفاق، وعلى الأطراف أن تتصرف بحيث تكون للمفاوضات جدوى، وهذا لا يظهر عندما تصر أحد الأطراف على موقفها الخاص دون أن تتوقع أي تعديل على ذلك الموقف، وهذا الالتزام إنما هو تطبيق خاص لمبدأ يشكل الأساس لجميع العلاقات الدولية، باعتباره أحد الطرق لحل النزاعات الدولية المعترف بها في المادة الثالثة والثلاثون من ميثاق الأمم المتحدة.⁽¹⁾

إن الوضع القانوني للبحر الأبيض المتوسط يظهر أنه معقد نسبياً، مما يجعل نظام المحافظة على التنوع البيولوجي البحري مجزأً وغير ملائم، لذا ينبغي المزيد من الجهود وتشجيع التعاون والتنسيق الذي يسمح بوضع نظام قانوني متكامل فيما يخص المحافظة على التنوع البيولوجي البحري، والصيد المستدام، ويمكن تحقيق ذلك عن طريق المفاوضات متعددة الأطراف في إطار جماعي أو في إطار مشترك بين الدول، ويمكن لاتفاقية برشلونة أن توفر إطار متعدد الأطراف لمناقشة هذه الخيارات.⁽²⁾

المطلب الثاني: اتفاقية برشلونة 1976 لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث

إن الدول المطلة على البحر المتوسط تعتبر من الدول المتقدمة ومنها ما يسعى للوصول إلى ذلك، وهو بحر تاريخي احتضن حضارات قديمة جعلت هذا البحر دور حضاري وإنساني على مر العصور، وهو يمثل منفذاً طبيعياً هاماً لجميع الدول المطلة عليه كما أنه يمثل منفذاً طبيعياً للربط بين قارات العالم الخمسة خاصة بعد حفر قناة السويس وربطها للشمال بالجنوب بوسيلة بحرية، لذلك اتجهت الجهود للبحث عن أفضل السبل الكفيلة بحماية البيئة البحرية.⁽³⁾

وفي أوائل 1975 عقد اجتماع حكومي لحماية البحر المتوسط من التلوث، برعاية الأمم المتحدة للبيئة، وعدد من الوكالات المتخصصة المعنية مثل منظمة الأغذية والزراعة، والصحة العامة

(1) حكم محكمة العدل الدولية في قضية الجرف القاري لبحر الشمال، بين الدنمرك، هولندا، ألمانيا الاتحادية الصادر في 20 فيفري 1969.

(2) Claudiane Chevalier, op-cit, p p 21,21.

(3) د. أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 87.

والمنظمة الدولية الاستشارية للملاحة البحرية ومنظمة الأرصاد الجوية، وقد انتهى هذا الاجتماع بإقرار خطة عمل لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.⁽¹⁾

وفي الأخير أدركت هذه الدول أهمية البحر الأبيض المتوسط إذ يعد شريان الحياة ومنتفس مدنها الساحلية وذا أهمية كبيرة بالنسبة لطرق المواصلات البحرية العالمية، وبالنسبة لاقتصادياتها على وجه الخصوص، وأن حوادث التلوث بالبتروول، والنفايات الصناعية ومخلفات الصرف الصحي للمدن الساحلية، باتت تهدد البيئة البحرية له بشكل خطير، خصوصاً وأنه من البحار شبه المغلقة، والسكوت عن اتخاذ التدابير الملائمة لمكافحة مصادر تلوثه ينذر بفناء الثروات الطبيعية والأحياء المائية فيه، بالنظر إلى تزايد معدلات تفريغ المواد السامة به، وعدم قدرة البحر على استيعاب تلك المواد وتحويلها.⁽²⁾

كل هذه الظروف الطبيعية والاقتصادية والسياسية ساهمت بتكاثف الجهود للدول المتوسطية، وتحت رعاية برنامج الأمم المتحدة للبيئة انعقد في مدينة برشلونة بإسبانيا مؤتمر للدول المطلة على البحر المتوسط،⁽³⁾ وأسفرت عن توقيع اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث بتاريخ 16 مارس 1976، هذه الاتفاقية أصبحت سارية ونافاذة إبتداءً من تاريخ 02/13/78 ومن ثم فإن الدول الأطراف فيها تكون ملزمة بتنفيذ أحكامها إبتداءً من هذا التاريخ، وقد كانت تهدف إلى تحقيق تعاون دولي لإيجاد نهج منسق وشامل لحماية البيئة البحرية للبحر الأبيض المتوسط، وذلك في ضوء الخصائص المميزة لهذه البيئة باعتباره من البحار شبه المغلقة والتي تكون أكثر عرضة للتأثر بالتلوث لا سيما من المواد المفرغة فيه حيث تزداد بصفة مستمرة وعلى النحو الذي يجعل منه غير قادر على استيعاب تلك المواد.⁽⁴⁾

(1) د. إبراهيم العناني، "القانون الدولي"، مرجع سابق، ص 329.

(2) د. أحمد عبد الكريم سلامة، "قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية"، مرجع سابق ص 158.

(3) والدول التي اشتركت ووقعت على الاتفاقية هي: فرنسا- إيطاليا-إسبانيا- اليونان- تركيا-يوغسلافيا- قبرص- مالطا-موناكو-مصر-المغرب-لبنان-تونس-إسرائيل المحتلة-الجزائر.

(4) د. أحمد عبد الوهاب عبد الجواد، "تلوث البحر الأبيض"، سلسلة دائرة المعارف، الدار العربي للنشر، ط1، 2000 ص 377.

تعد هذه الاتفاقية بمثابة اللبنة الأولى لوضع نظام قانوني دولي ضد التلوث في المنطقة المتوسطية،⁽¹⁾ وتعتبر أيضا كأول اتفاقية إقليمية تبرم في إطار برنامج البحار الإقليمية الذي أطلقه برنامج الأمم المتحدة للبيئة في سنة 1974،⁽²⁾ ونقحت الاتفاقية في برشلونة في 10 جوان 1995 وأعيد تسميتها باتفاقية حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية للبحر الأبيض المتوسط ودخل النص المعدل حيز التنفيذ يوم 9 جويلية 2004،⁽³⁾ حيث أصبح عنوانها "اتفاقية حول حماية الوسط البحري والساحلي المتوسطي" واشتملت على عدة موضوعات ذات الصلة بالتلوث،⁽⁴⁾

حيث مس التعديل الديباجة و16 مادة، كما تم إضافة ستة مواد جديدة تتعلق بحماية التنوع البيولوجي والتلوث الناجم عن نقل النفايات الخطيرة والتخلص منها عبر الحدود والتشريع البيئي والإعلام الجماهيري والمشاركة،⁽⁵⁾ فقد رتبت اتفاقية برشلونة 1976 في نصوصها أحكاما حددت فيها النطاق الذي تسري عليه والتعهدات والالتزامات الملقاة على عاتق الدول الأعضاء وكيف يتم تنفيذها.

الفرع الأول: نطاق تطبيق قواعد اتفاقية برشلونة 1976

عرضت الاتفاقية لنطاق سريان أحكامها، سواء من الناحية الجغرافية أو من الناحية الشخصية أو من الناحية الموضوعية والتزامات دول الأطراف.

أولا: النطاق الجغرافي والشخصي

1- النطاق الجغرافي

لقد حددت الاتفاقية النطاق الجغرافي للبيئة البحرية المعنية بالحماية من التلوث وفقا لنص المادة الأولى من الاتفاقية والذي جاء فيه بأن البحر الأبيض المتوسط هو المياه البحرية التي يحدها غربا

(1) Dupuy, pierre-Marie, " Qu'en est le droit international de l'environnement a la fin du siècle?", Annuaire du droit de la mer, 1997, p 875.

(2) UMBARTO LEANZA, "le nouveau droit inter nation de la mer méditerranée" édition siontifica, 1994, p 28.

(3) صادقت الجزائر على تعديلات اتفاقية برشلونة بموجب مرسوم رئاسي رقم 04-114 المؤرخ في 28 أبريل 2004 والمتضمن التصديق على تعديلات اتفاقية برشلونة الموقعة في 16 فيفري 1976 المعتمدة يوم 10 جويلية 1995.

(4) Lilia khodjet El Khalil, " la pollution de la mer Méditerranée du fait du transport maritime de marchandise, Régime juridique applicable et mise en œuvre par les états", presses universitaires d'AIX-Marseille, 2003, p 24.

(5) Dejeant-Pons, "protection et développement du Bassin méditerranée textes et documents internationaux", Economica, paris, 1987, p 40.

خط الطول الذي يمر بمنارة رأس سبارتل عند مدخل مضيق جبل طارق، وشرق التخوم الجنوبية لمضيق الدردنيل ما بين منارتي مهمتجيك وكمكالي.(1)

ولا تشمل منطقة البحر المتوسط التي تقصدها الاتفاقية المياه الداخلية للأطراف المتعاقدة ويذكر أن بحر مرمره الذي يفصل بين البحر المتوسط والبحر الأسود قد استبعد من نطاق تنفيذ الاتفاقية بطلب من تركيا.(2)

ويتضح أن هذا الاستثناء سيكون له أثر سلبي على حماية البيئة البحرية للبحر الأبيض المتوسط بموجب هذه الاتفاقية لأن هذا البحر سيكون عرضة للتلوث وفي ظل غياب نص قانوني بسبب الاستثناء قد يتحول إلى مكب للملوثات البحرية، ومن ثم ستنتقل تلك الملوثات، بعوامل التيارات والرياح والاتصال الحر بين أجزاء البيئة البحرية إلى بيئة البحر الأبيض المتوسط، ويجعل من الاتفاقية بذلك قليلة الجدوى والأهمية وغير قادر على تحقيق الأهداف التي جاءت من أجلها.(3)

أما استثناء الأجزاء التي تعد مياه داخلية بموجب القانون الدولي للبحار، له أثر بالغ خاصة أن المياه الداخلية للدول الساحلية تتعرض أكثر من غيرها من أجزاء البيئة البحرية للتلوث المستمر نتيجة لكثرة الأنشطة التي تحدث في الشواطئ ومن المصادر البرية للملوثات، وكذا كثرة عمليات زيارة السفن ورسوها لأجل تحميل ونقل المواد الملوثة للبيئة البحرية في الموانئ والمرافئ التي تعد جزء من المياه الداخلية، وإذا كانت أحكام الاتفاقية تسري فقط على منطقة البحر المتوسط بالمفهوم السابق، إلا أن هذا لا يعني استثناء تلك الأحكام بالسريان وحدها دون غيرها، بل يمكن سريان قواعد أخرى على المنطقة ذاتها، وكما قررت الاتفاقية فإن للأطراف أن تدخل في اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف بما في ذلك الاتفاقيات الإقليمية وشبه الإقليمية، لحماية البيئة البحرية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط من التلوث شريطة أن تتماشى مثل هذه الاتفاقيات مع أحكامها وتتفق والقانون الدولي.(4)

كما لا يمس أي حكم من أحكام الاتفاقية بالمطالب الراهنة أو المستقبلية، ولا بوجهات النظر القانونية، لأي دولة، فيما يتعلق بقانون البحار، ومدى السيادة الساحلية وسيادة دولة العلم.(5)

(1) د. أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 159.

(2) د. محمد مصطفى يونس، مرجع سابق، ص 88.

(3) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 88.

(4) المادة 3 فقرتها الأولى من اتفاقية برشلونة 1976.

(5) الفقرة الثانية من المادة 3 من اتفاقية برشلونة 1976.

إلا أنه بعد تعديل الاتفاقية وسعت النطاق الجغرافي لتطبيقها وأصبحت تشمل المناطق الداخلية كما أضافت المادة فقرة أخرى تتضمن إمكانية تمديد النطاق الجغرافي للبروتوكولات المتصلة بهذه الاتفاقية.⁽¹⁾

2- النطاق الشخصي

ورد تحديد النطاق الشخصي بخصوص البروتوكول الملحق بالاتفاقية والمتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن الإغراق من السفن والطائرات، فوفقاً للمادة 3 في فقرتها الأولى من هذا البروتوكول يقصد بالسفن والطائرات التي تسري عليها: "المراكب التي تسير فوق الماء وتحتها والطائرات مهما كان نوعها، وكذلك المراكب التي تسير فوق الوسائد الهوائية والمراكب العائمة، سواء كانت ذاتية الحركة أم لا وكذلك الأرصفة والمنشآت البحرية ومعداتها"، وفي تحديد أدق لهذه السفن والطائرات تضمنت المادة 11 من نفس البروتوكول حكماً يؤكد بأن الاتفاقية تسري على السفن والطائرات المسجلة في أراضي إحدى الدول الأطراف أو تحمل علمها، وكذا السفن والطائرات التي تحمل النفايات أو مواد أخرى في أراضيها بهدف إغراقها، ويعتقد أنها تقوم بعمليات الإغراق في مناطق خاضعة لسيادة الدول الأطراف،⁽²⁾

وقد استنتجت المادة 11 فقرتها الثانية من البروتوكول نفس السفن والطائرات الموصوفة بالوصف السابق، تلك التي تستخدم في خدمة الحكومة لأغراض غير تجارية وكذلك الحربية، وأحالت الأمر إلى الدول الأطراف التي تتبعها السفن المستثناة، في توفير الضمانة التي تكفل احترام تلك السفن والطائرات لأحكام الاتفاقية، وهكذا يظهر أن هذه الاستثناءات تؤكد فكرة نسبية الاتفاقيات الدولية بشكل عام، عالمية أو إقليمية وهو لا يحبذ الباحث بشأن الاتفاقيات الإقليمية لأنها تأتي لأجل التقليل من فكرة نسبية أثر المعاهدات والاتفاقيات العالمية خصوصاً فيما بحماية البيئة البحرية من التلوث وكان يفترض أن لا تستثنى مثل هذه السفن والطائرات، حتى لا تجعل الدول الأطراف منها وسيلة لتلويث البيئة البحرية.⁽³⁾

(1) المادة الأولى من اتفاقية حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية في المتوسط.

(2) انظر المادة 3 في فقرتها الأولى و المادة 11 من البروتوكول الملحق بالاتفاقية والمتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن الإغراق من السفن والطائرات.

(3) د. إدريس الضحاك، "قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص 668.

وحتى مع وجود هذا الاستثناء فقد حرص البروتوكول على إلزام كل طرف بأن يتحقق، من خلال إتباع الإجراءات المناسبة التي لا تعرقل تشغيل مثل هذه السفن والطائرات التي يملكها، ولا تؤثر على قدراتها التشغيلية، من أن مثل هذه السفن والطائرات تعمل على النحو يتمشى، قدر الإمكان، من الناحية المعقولة والعملية مع هذا البروتوكول.⁽¹⁾

وليس هذا فحسب بل كان يفترض أن تضع الاتفاقية إجراءات وتدابير تحمي هذه البيئة من التلوث من السفن والطائرات التي تخضع لسيادة دول أخرى ليست طرفاً في الاتفاقية طالما أنها تعبر البحر الأبيض المتوسط، وبما لا يتنافى مع قواعد القانون الدولي للبحار.⁽²⁾

ثانياً: النطاق الموضوعي والتزامات دول الأطراف

1- النطاق الموضوعي

إذا كان وجود الاتفاقيات تعالج مصادر محددة من تلوث البيئة البحرية، فإن اتفاقية برشلونة لا تدخل رغم طابعها الإقليمي، في تلك الاتفاقية النوعية، بل هي أشبه بالاتفاقيات العامة حيث تغطي تقريباً كافة مصادر التلوث البحري، فمن ناحية التلوث من السفن والطائرات، قررت الاتفاقية أن على الدول الأطراف أن تتخذ كافة التدابير المناسبة لوقاية منطقة البحر الأبيض المتوسط من إلقاء الفضلات من السفن والطائرات، والتخفيف من حدته ومكافحته،⁽³⁾

ويلحق بهذا الحكم التلوث الناجم من السفن، حيث يتعين أن تتخذ الدول الأطراف كافة التدابير، التي تتوافق والقانون الدولي، لوقاية منطقة البحر الأبيض المتوسط من التلوث ومكافحته، كما تعمل على ضمان التنفيذ الفعال، في هذه المنطقة للأنظمة المعترف بها عموماً على المستوى الدولي فيما يتعلق بمكافحة هذا النوع من التلوث.⁽⁴⁾

ومن ناحية التلوث الناتج عن أنشطة استغلال قاع البحار، قررت الاتفاقية أن على الأطراف أن تتخذ كافة تدابير المناسبة لوقاية منطقة البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن عمليات استكشاف واستغلال الجرف القاري وقاع البحر وطبقات تربته الجوفية، والعمل على التخفيض من حدة هذا التلوث ومكافحته.⁽⁵⁾

(1) د. أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 160.

(2) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 162.

(3) نص المادة الخامسة من اتفاقية برشلونة 1976.

(4) المادة السادسة من اتفاقية برشلونة 1976.

(5) نص المادة السابعة من اتفاقية برشلونة 1976.

ومن ناحية الأحكام المتعلقة بحماية البيئة البحرية للبحر الأبيض المتوسط من مصادر برية، فهي تلزم الدول الأطراف باتخاذ كافة الإجراءات والتدابير للوقاية من هذا المصدر من الملوثات سواء كان ناتجاً عن عمليات التصريف من الأنهار، أو من منشآت الساحلية، أو أي مصدر آخر يقع في إطار حدود أراضي الدول الأطراف، وتدعو الدول الأطراف إلى التقليل منه إلى أدنى ممكن.⁽¹⁾

وبالنسبة لمصدر التلوث بالإغراق، فقد أبرم البروتوكول الخاص الملحق بالاتفاقية، الذي يعالج هذا النوع من التلوث، ونص في المادة الأولى منه على أن تتخذ الأطراف المتعاقدة، في هذا البروتوكول كافة التدابير المناسبة للحيلولة دون تلوث منطقة البحر المتوسط والتخفيف من حدة تلوثه نتيجة إغراق النفايات والمواد الضارة الأخرى، وقد حدد البروتوكول المراد بالإغراق،⁽²⁾ حتى يتم تمييزه عن غيره بدقة، ومن تم تحديد المواد التي يحظر إغراقها بصورة مطلقة.⁽³⁾

كما تضمنت المادة 5 منه المواد التي يلزم لإغراقها تصريح خاص مسبق حتى تستطيع الجهات المختصة إجراء الدراسة اللازمة لتقييم آثار تلك المواد على بيئة البحر الأبيض المتوسط، وعلى ضوء تلك الدراسات تمنح طالب الترخيص وتأذن له بالإغراق، وأضافت المادة السادسة من البروتوكول أن إغراق جميع أنواع النفايات أو المواد الأخرى يتطلب استصدار تصريح عام مسبق من السلطة المختصة، التي تراعي خصائص المادة وتكوينها وخصائص الموقع وطريقة الإلغاء، ويتضح أن تلك المواد جاءت لتنظيم عملية الإغراق وليس لمنعه، فهي تمنع الإغراق لمواد وتشتت الترخيص الخاص بكل عملية يتم فيها إغراق للبعوض الآخر، وتفسح المجال أمام التلويث بالإغراق لتلك المواد التي

(1) انظر نص المادة الثامنة من اتفاقية برشلونة 1976.

- د. عوض عبد التواب، ومصطفى عبد التواب، "جرائم التلوث من الناحيتين القانونية والفنية"، منشأة المعارف الإسكندرية، 1986، ص 829.

(2) نصت المادة 3/3 على أن: "الإغراق يقصد به:

أ- أي تخلص متعمد من النفايات أو المواد الأخرى في البحر من السفن أو الطائرات.

ب- أي تخلص متعمد في البحر من السفن و الطائرات".

وأضافت المادة 4/3 أنه: "لا يشمل الإغراق:

أ- التخلص في البحر من النفايات أو المواد الأخرى الناجمة من التشغيل العادي للسفن والطائرات أو تتخلف

عنه بخلاف النفايات أو المواد الأخرى التي تنقل في السفن أو الطائرات أو إليه أو التي يتم تشغيلها بغرض

التخلص من مثل هذه المواد من السفن أو الطائرات، إيداع المواد بهدف غير مجرد التخلص منها، شريطة ألا

يتعارض ذلك مع أهداف هذا البروتوكول".

(3) نصت على هذا الحظر المادة الرابعة من البروتوكول.

تحتاج تصريحا عاماً، وهذا التنظيم يقلل من أهمية حماية البيئة البحرية للبحر الأبيض المتوسط وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية الإقليمية.⁽¹⁾

ومن ناحية التلوث بالنفط والمواد الضارة الأخرى، فقد قررت المادة الأولى من البروتوكول الملحق بالاتفاقية والمتعلق بالتعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الأخرى في الحالات الطارئة، أن على الأطراف في البروتوكول أن تتعاون في اتخاذ الإجراءات اللازمة، في حالات الخطر الشديد والوشيك، التي تلحق بالبيئة البحرية، وساحل طرف واحد أو أكثر، أو بمصالحها المرتبطة،⁽²⁾ بسبب وجود كميات كبيرة من النفط أو المواد الضارة الأخرى الناجمة عن أسباب عرضية، أو عن تراكم إفرزات ضئيلة، أخذت تلوث البحر أو تعرضه للتلوث ضمن منطقة البحر الأبيض المتوسط.

2- إلتزامات دول الأطراف

من المتفق عليه عموماً أن الاتفاقيات الثنائية والمتعددة الأطراف ترتب إلتزامات وحقوق لذلك فإلتزامات طرف أو أكثر يقابلها حقوق لفائدة الأطراف الأخرى، ولكن في حالة اتفاقية برشلونة فإن نصوص الاتفاقية تنشأ أعباء متساوية بالنسبة لجميع الأطراف المتعاقدة، والإمكانية الوحيدة التي يملكها طرف هو أن يتحمل الأطراف الأخرى نفس الأعباء.⁽³⁾

ومن بين هذه الإلتزامات:

1- أن تبرم الدول الأطراف اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف بما في ذلك الاتفاقيات الإقليمية ودون الإقليمية لتعزيز التنمية المستدامة، وحماية البيئة البحرية وحماية الموارد الطبيعية في

(1) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 163، 164 .

(2) وفقاً للمادة الثانية من البروتوكول يقصد بعبارة "المصالح المرتبطة" تأثر مصالح أي دولة ساحلية مباشرة أو تعرضها للخطر، وتتعلق ضمن أمور أخرى:

أ- الأعمال الجارية في المياه الساحلية والموانئ أو المصببات الأنهار، بما في ذلك عمليات الصيد.

ب- الجاذبية التاريخية والسياحية للمنطقة، بما في ذلك الرياضة المائية والترفيهية.

ج- الحالة الصحية لسكان المناطق الساحلية.

د- المحافظة على الموارد الحية.

(3) Lila Bouali, "la protection de la mer méditerranée contre la pollution, le système de Barcelone", thèse de doctorat 3 eme cycle, université de paris-1 panthéon-Sorbon, 1980 p26.

منطقة البحر الأبيض المتوسط شريطة أن تتماشى هذه الاتفاقيات مع اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها وتتوافق مع القانون الدولي.⁽¹⁾

2- أن تتخذ دول الأطراف المتعاقدة كافة التدابير المناسبة لوقاية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن إلقاء الفضلات من السفن والطائرات والتخفيف من حدته، والتلوث الناجم عن عمليات التصريف من السفن والتخفيف من حدته، وأيضاً من التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال الجرف القاري وقاع البحار وطبقات تربته الجوفية، والتلوث من البرية والناجم عن تصريف من الأنهار والمنشآت الساحلية أو الناتجة عن أية مصادر واقعة ضمن حدود أراضيها والعمل على التخفيف من حدة هذا التلوث ومكافحته.⁽²⁾

3- أن تتعاون دول الأطراف في صياغة واعتماد البروتوكولات المتضمنة للتدابير والإجراءات التي يتم تحديدها والاتفاق عليها لتنفيذ الاتفاقية، وأيضاً أن تتعاون في اعتماد تدابير في إطار الهيئات الدولية ومكافحة جميع أشكال التلوث ومن جميع المصادر.⁽³⁾

4- أن تتعاون دول الأطراف في اتخاذ الإجراءات الضرورية لمعالجة حالات التلوث الطارئة في منطقة البحر الأبيض المتوسط ولتحقيق ذلك ينبغي إقامة شبكة للرصد المستمر لمراقبة كل الأنشطة التي تجري في البحر، والتدخل بسرعة في حالة وجود خطر كبير للتخفيف وإزالة الأضرار الناجمة عنه ويلتزم كل طرف بإخطار المنظمة أو أي طرف من الأطراف المتعاقدة.⁽⁴⁾

5- إنشاء نظام للرصد المستمر للتلوث وإعداد برامج ثنائية أو متعددة الأطراف لتوفير البيانات اللازمة وصياغة أي ملاحق قد تدعو الحاجة إليها وتشجيع تبادل المعلومات من خلال المنظمات الإقليمية المختصة في مجال العلم والتكنولوجيا، كما تلتزم دول الأطراف على ضرورة تسمية السلطات المختصة المسؤولة عن رصد المستمر للتلوث في المناطق الخاضعة

(1) الفقرة الأولى من المادة الثالثة من اتفاقية برشلونة 1976.

(2) انظر نص المواد 4,5 حتى إلى 8 من اتفاقية برشلونة لعام 1976.

(3) الفقرة 2و3 من المادة الرابعة من اتفاقية برشلونة وللمزيد من التفاصيل انظر: د. محمد مصطفى يونس، مرجع سابق، ص 8.

(4) الفقرة 1و2 من المادة 9 من الاتفاقية وللمزيد من التفاصيل انظر:

-Alexandre-Charles kiss, " La convention pour la protection de la Mer Méditerranée contre la pollution", Revue juridique de l'environnement, n°2, 1977, p 154.

لسيادتها الوطنية، وأن تشترك ما أمكن ذلك عمليا في الترتيبات الدولية للرصد المستمر في المناطق الخارجة عن نطاق سيادتها الوطنية.⁽¹⁾

إن اتفاقية برشلونة هي اتفاقية إطارية ذات مدى عام، بحيث تشترك هذه الاتفاقية مع اتفاقية هلسنكي لحماية بحر البلطيق لعام 1974 حول نقطة الالتزام، فاتفاقية هلسنكي تضمنت تدابير خاصة لكل شكل من أشكال التلوث في ملاحق متعددة، عكس اتفاقية برشلونة التي وضعت مبدأ فقط يلتزم بموجبه كل طرف متعاقد "باتخاذ كافة التدابير المناسبة للوقاية من التلوث، والتخفيف من حدته، ومكافحته".⁽²⁾ وجميع هذه التدابير يتمثل هدفها الأساسي في إنشاء هيكل دائم، يتخذ على مستواه كل عمل فردي أو جماعي للأطراف المتعاقدة، من أجل تحقيق الهدف النهائي للاتفاقية، وبالتالي فهو إذا تأكيد واضح على الطبيعة الإقليمية للاتفاقية والتزام الدول بالبحث عن أحسن الوسائل لمكافحة التلوث، فطبيعة ومدى هذا الالتزام يعرف بالكلمات التالية "الوقاية، التخفيف، المكافحة" والتي نجدها في مواد مختلفة من الاتفاقية.⁽³⁾

الفرع الثاني: تنفيذ أحكام اتفاقية برشلونة وتسوية النزاعات

أولا: تنفيذ أحكام الاتفاقية

تظل الأحكام القانونية عديمة الأهمية ما لم يتم تنفيذها، لذلك فقد أسندت الاتفاقية مهام تنفيذها لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP)،⁽⁴⁾ إذن يقع عبئ تنفيذ أحكام الاتفاقية على الأطراف بصفة أساسية، وتتعهد الأطراف بأن تتعاون في وضع الإجراءات التي تكفل لها في تنفيذ أحكام الاتفاقية والبروتوكولات الملحق بها، كما يعقد الأطراف اجتماعات عادية مرة كل عامين، واجتماعات استثنائية حسب الظروف، تستعرض فيها بصورة متواصلة أمر تنفيذ هذه الاتفاقية والبروتوكولات.⁽⁵⁾

وفي ذلك يمكن للدول مراجعة وتقييم وتبادل الآراء ووجهات النظر، وفي وضع الحلول المناسبة التي تنقل القواعد القانونية إلى مرحلة التنفيذ العملي لحماية البيئة البحرية من التلوث، وتتحقق جوانب التنفيذ التي تضمنتها الاتفاقية في التعاون العلمي والتقني وتبادل المعلومات والبيانات العلمية بصفة مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية والإقليمية المختصة، وكذا في إعداد برامج إقليمية ودولية

(1) نص المادتين 10 و 11 من اتفاقية برشلونة 1976.

(2) Lila Bouali, op-cit, p 27.

(3) Lila Bouali, op-cit, pp 27-28

(4) د. محمد مصطفى يونس، مرجع سابق، ص 91.

(5) نص المادتين 14-21 من اتفاقية برشلونة 1976.

للبحوث وتوفير المعونة الفنية والمادية في الحالات التي تتعرض لها البيئة البحرية للتلوث مع إعطاء الأولوية في تقديم وتوفير المعونة للدول النامية في إقليم البحر الأبيض المتوسط.⁽¹⁾

وقد نصت المادة 13 من الاتفاقية على أن: "يعين الأطراف المتعاقدة برنامج الأمم المتحدة للبيئة للاضطلاع بمسؤولية وظائف السكرتارية التي فيها الدعوة إلى اجتماعات الأطراف، والمؤتمرات وإحاطة الأطراف بالإخطارات والتقارير وغيرها من المعلومات، والنظر في الاستفسارات والمعلومات الواردة من الأطراف والتشاور معها بشأن المسائل المتعلقة بالاتفاقية والبروتوكولات الملحقة بها وتأمين التنسيق الضروري مع الهيئات الدولية الأخرى التي تعتبرها الأطراف المتعاقدة مختصة، والقيام بوضع الترتيبات الإدارية من أجل مباشرة وظائف السكرتارية على نحو فعال".⁽²⁾

أما بالنسبة لتنفيذ إجراءات التعديلات التي قد تطرأ على أحكام الاتفاقية، فقد اعتمدت المادتين 16،17 منها على أسلوب الإجراء المبسط في التعديلات، من حيث أنها أقرت في المادتين موافقة الأغلبية ثلاث أرباع الأصوات، وكذا أكتفت بإقرار التعديل من قبل مؤتمر دبلوماسي يعقد لأجله، وتصبح التعديلات سارية بالنسبة للدول التي وافقت عليها، والتي لم تستفيد من مهلة حق الاعتراض عليها.⁽³⁾ وهكذا يتضح أن جانب التنفيذ هو أضعف جزء في الجهود الدولية لأحكام الرقابة على التلوث البحري، إذ ترجع فعاليته بموجب الاتفاقية إلى عزم وصدق الدول المتعاقدة الملقى على عاتقها تنفيذ الاتفاقية والتي ستتولى بلورة أحكام الاتفاقية في إجراءاتها التشريعية والتنفيذية والقضائية، وسيكون ذلك على جانب من الأهمية إذا ما وجدت سلطة تسهر على ضمان تنفيذ الدول الأطراف لتلك الأحكام، أما وإنها هي التي تضع القاعدة ومن ثم تنفيذها وتسهر على ضمانتها، فإنها ستجعل ذلك بما يتفق ومصالحها الذاتية ولو كان على حساب حماية البيئة البحرية من التلوث.⁽⁴⁾

إن المادة 12 من الاتفاقية قد أظهرت عدم التوصل إلى نظام قانوني مستقل فيما يتعلق بقواعد المسؤولية كضمانة لتنفيذ أحكامها لما يترتب من إجراءات مدنية وجنائية اتجاها الانتهاكات التي قد تتعرض لها أحكام الاتفاقية، فقد نصت على أن: "تتعهد الأطراف المتعاقدة بالتعاون في أقرب وقت ممكن في صياغة واتخاذ الإجراءات المناسبة المتعلقة بتحديد المسؤولية القانونية، والتعويض عن

(1) د. أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 164.

(2) المستشار أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 89.

(3) د. عباس هاشم الساعدي، مرجع سابق، ص 143.

(4) د. محمد مصطفى يونس، مرجع سابق، ص 47.

الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، بسبب خرق الاتفاقية والبروتوكولات الملحقة بها"، وفي هذا النص دلالة واضحة على عدم الاتفاق بين الأطراف بخصوص وضع قواعد محددة للمسؤولية والتعويض عن الأضرار التي تنجم عن انتهاك أحكامها، وفي هذه الدلالة تقليل من الحماية التي تهدف إلى تحقيقها هذه الاتفاقية، لأن القاعدة القانونية تختلف عن غيرها من القواعد الأخلاقية بعنصر الإلزام والذي لن يأتي ما لم تتوفر القاعدة القانونية على نظام المسؤولية القانونية فيها، غير أنه يمكن تطبيق القواعد الدولية العامة للمسؤولية في القانون الدولي والتي تجعل من العمل غير المشروع أي المخالف لأحكام الاتفاقية الدولية كأساس لترتيبها.⁽¹⁾

ثانياً: تسوية النزاعات

إذا نشأ خلاف أو نزاع بين الدول الأطراف في الاتفاقية، فقد حددت المادة 22 من الاتفاقية وسائل التسوية بالتفاوض عن طريق ممثلين للدول الأطراف أو بمؤتمر دبلوماسي يتم عرض النزاع، ومن ثم تقريب وجهات النظر وتسويته، وإذا فشلت التسوية السلمية يتم اللجوء إلى التحكيم الإلزامي بين الدول على أساس مبدأ المعاملة بالمثل.⁽²⁾

أي في حالة قيام نزاع بين الأطراف المتعاقدة حول تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية أو البروتوكولات تسعى هذه الأطراف إلى الوصول إلى تسوية هذا النزاع بالتفاوض، أو بأية طريقة سلمية حسب اختيارها وفي حالة عجز الأطراف عن تسوية خلافاتها بالأساليب الوارد ذكرها يقدم النزاع بالاتفاق المشترك إلى التحكيم وتتخذ إجراءات التحكيم وفق المرفق ألف في حالة لم يتفق أطراف النزاع على خلاف ذلك، ومع ذلك يجوز للأطراف المتعاقدة أن تعلن في أي وقت، ودون حاجة إلى اتفاق خاص بقبول الالتزام الجبري بتطبيق إجراء التحكيم تماشياً مع أحكام المرفق ألف ويخطر مثل هذا الإعلان كتابة إلى المودع لديه الذي يقوم بدوره بإبلاغه إلى الأطراف الأخرى.⁽³⁾

بالنسبة للانسحاب من الاتفاقية فقد أتيحت للدول الأطراف فرصة تمكنها من الانسحاب من عضوية الاتفاقية بعد مضي ثلاث سنوات من تاريخ نفاذها، لأجل أن تستقر أحكامها على المستوى الإقليمي

(1) د. صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 228.

(2) د. جابر إبراهيم الراوي، "المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث البيئية"، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى القاهرة، 1983، ص 135.

(3) د. بوكورو منال، "حماية التنوع البيولوجي في البحر الأبيض المتوسط على ضوء القانون الدولي والتشريع الجزائري"، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة 1، 2018، ص 92.

وتتجسد مبادئها، وبموجب تقديم إخطار كتابي، وبعد مضي تسعين يوماً من تاريخ تلقي الأمانة إيداع إخطار بالانسحاب.⁽¹⁾

يبقى خلالها الطرف المنسحب ملتزماً بجميع الالتزامات المترتبة عن الاتفاقية والبروتوكولات المنسحب منها، وإذا انسحب طرف متعاقد من هذه الاتفاقية يعتبر كذلك منسحباً من أي بروتوكول كان طرف فيه، وإذا أصبح أي طرف عند الانسحاب من أي بروتوكول، غير طرف في أي من بروتوكولات الاتفاقية يعتبر منسحباً كذلك من الاتفاقية.⁽²⁾

ولكن هذا الإجراء يقلل من أهميتها لأن الدول التي سنتتهك أحكامها ستلجأ إلى تقديم طلب الانسحاب من الاتفاقية وبالتالي سيشكل لها مخرجا تتجو به من تطبيق أحكام المسؤولية الدولية عليها، إذ لا بد تقييد هذا الحق على النحو الذي يجعل من إمكانية تنفيذه، بعد التأكد من أن الدول التي تطلبه لم تكن قاصدة بذلك الهروب من تنفيذ إلتزامات بسبب انتهاك أحكام الاتفاقية عند الانسحاب أو في المستقبل لتحقيق أفضل وأنجح حماية للبيئة البحرية من التلوث.⁽³⁾

ثالثا: الهدف من الاتفاقية

رسمت اتفاقية برشلونة مجموعة من الأهداف دعت فيها الدول الأطراف إلى تحقيقها، وتتمثل هذه الأهداف في:

1-الحفاظ على التراث المشترك والقيم الاقتصادية والثقافية للبيئة البحرية في منطقة البحر الأبيض المتوسط وذلك لمصلحة الحاضر، المستقبل، والأطراف المتعاقدة مسؤولة على الحفاظ هذا التراث المشترك بطريقة مستدامة.⁽⁴⁾

2-حماية البيئة البحرية وتوازنها وحماية مواردها من التلوث.⁽⁵⁾

3-توثيق التعاون بين الدول والمنظمات الدولية المعنية وذلك بإتباع برنامج شامل ومنسق على الصعيد الإقليمي لحماية البيئة البحرية في المنطقة والعمل على تحسينها، ومقاومة جميع مصادر التلوث البحري.⁽⁶⁾

(1) د. عوض عبد التواب، ومصطفى عبد التواب، مرجع سابق، ص 431.

(2) انظر المادة 28 فقرة 4، 5 من الاتفاقية.

(3) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 196.

(4) ديباجة اتفاقية برشلونة 1976، ص 7.

(5) ديباجة اتفاقية برشلونة 1976، ص 9.

(6) ديباجة اتفاقية برشلونة 1976، ص 8.

4- ضرورة التعاون التكنولوجي والعلمي والتعاون في إعداد و تنفيذ برامج إقليمية ودولية للبحوث مع إسناد الأولوية للاحتياجات الدول النامية في إقليم البحر المتوسط.⁽¹⁾

المبحث الثاني: حماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من مصادر التلوث

لقد تسبب الإنسان في إضافة الكثير من المواد الكيميائية والبيولوجية والعضوية إلى مياه البحار مما ألقى الضرر بالبيئة البحرية، وساعد النمو الكبير لعدد سكان العالم والمدن الساحلية والصناعات والنقل البحري وخاصة البترول إلى زيادة حجم الملوثات التي تستقر في مياه البحار والمحيطات فتأثرت الكائنات النباتية والحيوانية بدرجات مختلفة حسب كمية الملوثات ونوعياتها وتركيزها.⁽²⁾ يعاني البحر الأبيض المتوسط كبقية البحار المغلقة والبحيرات الكبرى من ظاهرة التلوث، "حد الإشراف على الموت"، إذ لم نطبق على البحر الأبيض المتوسط العلاج الملح الواجب إتباعه، فإنه سيموت في أجل قصير.⁽³⁾

إن أشد الملوثات تهديدا للبيئة البحرية هو النفط الذي ينقل بكميات ضخمة من موانئ الإنتاج إلى موانئ الاستهلاك في الدول الصناعية ومياه المجاري الآتية من المدن الساحلية الكبرى، كما أن للحروب نصيبا في التلوث بالنفط، كما يعتبر من المصادر المهمة التي تتعرض لها البحار والمحيطات، وعلى وجه الخصوص البحر الأبيض المتوسط، على اعتبار أن أغلب دوله الجنوبية من الدول المنتجة والمصدرة للنفط، كما تقام على ضفافه العديد من الإنشاءات الصناعية بمختلف أنواعها، وتعتبر الدول الشمالية كإيطاليا وفرنسا وإسبانيا هي الملوث الأكبر لمياه هذا البحر.⁽⁴⁾ كما تتميز منطقة البحر الأبيض المتوسط بكثرة الأنشطة الصناعية حيث تنتشر على ضفافه ما يزيد على ما يزيد عن مئتي ألف مصنع، يوجد 90% في دول الشمال، تتمثل أساسا في صناعة الجلود والصناعات الكيميائية والبتروكيميائية، صناعة الورق، الصناعات الغذائية ومصافي النفط، كلها تشكل تهديدا حقيقيا للبيئة البحرية في المتوسط.

(1) انظر نص المادة 11 من اتفاقية برشلونة 1976.

(2) د. صالح وهبي، "الإنسان والبيئة والتلوث البيئي"، دار الفكر دمشق، 2001، ص 145.

(3) د. عبد القادر رزيق المخادمي، "التلوث البيئي، مخاطر الحاضر وتحديات المستقبل"، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ط2، 2006، ص 123.

(4) د. صليحة على صداقة، مرجع سابق، ص 64.

إن الالتزام الكلي الذي يقع على عاتق الأطراف المتعاقدة حسب اتفاقية برشلونة 1976، هو اتخاذ تدابير تشريعية وإدارية وتدابير أخرى سواء منفردة أو مشتركة، من أجل الوقاية والتخفيف ومكافحة التلوث (المطلب الأول)، وهذا يعني أن اتفاقية برشلونة " ذاتية التنفيذ "، كما توجد تعهدات خاصة بالبروتوكولات الإضافية (المطلب الثاني) وامتداد التعهدات إليها، فهذه التعهدات مهمة جدا بالنسبة للاتفاقية، فهي تسمح للدول المتعاقدة بوضع بروتوكولات إضافية، فهو ينطوي على التشاور والتعاون المستقبلي بين الأطراف والذي يسمح بتوسيع نصوص الاتفاقية التي تعتبر كمرجع بطريقة متماسكة ومترابطة منطقيا، كما تتعهد الأطراف كذلك بتعزيز التدابير المتعلقة بحماية البيئة البحرية من جميع أنواع التلوث ومصادره في منطقة البحر الأبيض المتوسط، وذلك ضمن إطار الهيئات الدولية التي تعتبرها الأطراف من ذات الاختصاص.⁽¹⁾

المطلب الأول: مصادر تلوث البحر الأبيض المتوسط

تعرضت اتفاقية برشلونة لمبدأ أساسي بمقتضاه، أن تتخذ الأطراف المتعاقدة سواء منفردة أو مشتركة كافة التدابير المناسبة بغية، وقاية البحر الأبيض المتوسط من التلوث والتخفيف من حدته، ومكافحة وحماية البيئة البحرية في المنطقة وتحسينها، إن مكافحة التلوث المعلنه في الاتفاقية، تمس جميع أشكال التلوث وجميع مصادره مما يعطي لنصوص الاتفاقية مجال واسع.⁽²⁾

تم اعتماد تعريف التلوث في اتفاقية برشلونة على تعريف المعتمد في اتفاقية استوكهولم لعام 1972 حول البيئة، إذ عرفت المادة الثانية من الاتفاقية التلوث على أنه: " هو قيام الإنسان، سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مادة أو أي صنف من الطاقة إلى البيئة البحرية مما يسبب آثار مؤذية كالحاق الضرر بالمواد الحية، أو أن تكون مصدر خطر على الصحة البشرية، وعائقا للنشاطات البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وإفساد لنوعية مياه البحر المستخدمة وإنقاص لمدى التمتع بها"، فهذا التعريف العام مقبول على المستوى العالمي إذ يشمل جميع حالات التلوث، ففي اتفاقية برشلونة نجد التوزيع الرباعي للتلوث يشمل: التلوث من السفن، التلوث الناجم عن الإغراق التلوث من مصادر برية، والتلوث الناجم عن استكشاف واستغلال قاع البحار.

(1) نص المادة 4 في فقرتها 3 من اتفاقية برشلونة 1976.

(2) FALICON Michel, "la protection de l'environnement Marin par les nations unies programme d'Activités pour les mers Régionales", publications du CNEXO, Rapports économiques et juridiques, n°9, 1981, p 81.

الفرع الأول: مصادر تلوث البحر المتوسط الواقعة بالبحر

أولاً: التلوث من السفن

يعد النفط من أخطر الملوثات الواقعة بالبحر، لما يحدثه من خسائر كبيرة تنتهي بهلاك الأحياء البحرية والأسماك، وتدمير السلاسل الغذائية والنظم البيئية بشكل عام، حيث يؤدي اختلاط النفط بالمياه البحرية إلى الإخلال بالتوازن البيئي وبالوسط الطبيعي والنظم البيئية البحرية، ويتخذ التلوث البحري عن طريق النفط عدة صور،⁽¹⁾ حيث ينتج عن البحث والتنقيب واستخراج المواد البترولية بواسطة الجزر الاصطناعية العائمة وعن ناقلات البترول، سواء نتيجة تفريغ العمدي لتنظيف السفن، وهو عمل شرعي ينظمه القانون الدولي ويتجه إلى الحد منه وتقييده أكثر فأكثر، أو عن طريق حوادث ناقلات البترول.

إن النفط يشكل اليوم أحد شرايين الحياة الرئيسية للنهضة الصناعية الحديثة ويتم نقل النفط من مصادر إنتاجية بكميات ضخمة عبر البحار إلى مناطق الاستهلاك في الدول الصناعية، ومع أن النفط يعد من أفضل مصادر الطاقة إذا أمكن التحكم باستخدامه، إلا أن مخاطر نقله وسوء استخدامه تؤدي إلى التلوث، وخاصة تلوث البحر به، حيث ينتشر إلى مسافات تقاس بالأميال خلال دقائق معدودة بسبب حوادث اصطدام أو غرق ناقلات النفط.⁽²⁾

مما وضع الدول في حالة تأهب واستعداد لكافة أنواع التلوثات المحتملة خاصة التلوث بالنفط المعضلة التي أرقت الدول الساحلية، إن دول الأطراف المتعاقدة تتخذ كافة التدابير التي تتوافق والقانون الدولي لوقاية منطقة البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن عمليات التصريف من السفن، والتخفيف من حدة هذا التلوث ومكافحته، والتنفيذ الفعال في هذه المنطقة للأنظمة المعترف بها عموماً على المستوى الدولي، فيما يتعلق بمكافحة هذا النوع من التلوث في المنطقة.⁽³⁾

وفي هذا المجال تعتبر اتفاقية لندن لعام 1973 المتعلقة بالوقاية من التلوث الناجم عن السفن، التي تغطي مختلف أشكال هذا النوع من التلوث، وتستجيب لمتطلبات المنطقة، مرجع لاتفاقية برشلونة التي تفترض مسبقاً ارتباط الدول الموقعة على الاتفاقية بالقوانين الدولية في هذا المجال، أي المصادقة

(1) د. محمود عبد المولى، "التلوث البيئي"، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 2003، ص 42.

(2) د. سالم أبو بكر الصديق، و د. عبد المنعم محمود، "التلوث المعضلة والحل"، مركز الكتب الثقافية، القاهرة، ط 1، 1989، ص 243.

(3) المادة 6 من اتفاقية برشلونة لعام 1976.

الضمنية على اتفاقية لندن لعام 1973.⁽¹⁾ وهذا ما جعلنا نتناول التلوث الناتج عن طرح السفن والتلوث الناتج عن التصادم في البحر.

1- التلوث الناتج عن طرح السفن

يمكن تعريف التلوث من السفن كواقعة بحرية طبقا لاتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن لعام 1973 بأنه: "أي حدث يتضمن إفراغ حال أو محتمل لمادة ضارة في البحر أو أي تدفقات لمثل هذه المادة"،⁽²⁾ كما عرفت ذات الاتفاقية الإفراغ على أنه: "أي إفلات أو طرح أو تدفق أو تسريب أو ضخ أو قذف أو انسكاب لمادة ضارة في البحر".⁽³⁾

ثم عرفت أيضا المادة الضارة على أنها: "تلك المادة التي إذا اختلطت بمياه البحر، فإنه يعزي إليها التسبب في مخاطر لصحة الإنسان أو الإضرار بمصادر الحياة لمخلوقات البحر والحياة البحرية".⁽⁴⁾ والملاحظ أن الفقرة السابقة من المادة الثانية من نفس الاتفاقية لم تعرف المادة الضارة في حد ذاتها وإنما اكتفت بالإشارة إلى الآثار المترتبة عليها عند اختلاطها بمياه البحر.⁽⁵⁾

وللمحافظة على التوازن السير ولأسباب أمنية تقوم بعض ناقلات النفط بملئ خزاناتها بمياه البحر وعند وصولها إلى ميناء الدولة المصدرة فإنها تقوم بتفريغ حمولتها من مياه البحر هذه وما معها من بقايا شحنتها السابقة من النفط.⁽⁶⁾

(1) Liamine chebli, " La pollution en Méditerranée, Aspects juridiques des problèmes actuels", OPU, 1980, p 149.

(2) المادة 2 فقرتها 6 من اتفاقية لندن سنة 1973 لمنع التلوث من السفن.

(3) المادة 2 فقرتها 3 من اتفاقية لندن سنة 1973 لمنع التلوث من السفن.

(4) المادة 2 فقرتها 2 من اتفاقية لندن سنة 1973 لمنع التلوث من السفن.

(5) د. فتحي حسين، "التلوث البحري المغزو للسفن وآليات الحد من التلوث"، أبحاث المؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين، القاهرة، 1992، ص 4.

(6) تسمى بمياه الموازنة: وهي المياه التي تملأ بها الخزانات الضخمة وصهاريج الناقلات البترولية، وهي فارغة من النفط، لكي تضمن توازنها أثناء رحلة ذهابها إلى الموانئ الشحن، وقبل دخول بعض الناقلات ميناء التصدير تتخلص من هذه المياه الملوثة ببقايا النفط، في المياه الإقليمية توفيراً لنفقات معالجة هذه المياه في المحطات المعدة لذلك بموانئ الشحن.

أنظر د. حورية غداوية، "الأدوات القانونية الدولية لحماية البيئة البحرية"، رسالة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق جامعة البليدة، سنة 2002، ص 68.

على الرغم من وجود التجهيزات الضرورية لمثل هذه العمليات بالعديد من موانئ التصدير، ويرجع ذلك إلى عدة اعتبارات أبرزها الاعتبار المالي، ذلك أن تنظيف السفينة يكون بمقابل الوقت الذي تستغرقه في انتظار دورها، كما أن انعدام الرقابة أدى إلى نقشي مثل هذه المخالفات.⁽¹⁾

إن منع التلوث من النفط ليس مطلقاً، إذا استثنى البعض منها، مثل المناطق المحرمة وهي المناطق التي تمتد على بعد 50 ميل بحرياً من أقرب نقطة في اليابسة، وبتحديد هذه المسافة كان يمكن اللجوء إلى عمليات التنظيف والتخلص من الفضلات في مكان أبعد من هذه المسافة، وهذه المسافة قريبة من السواحل في البحار المغلقة وشبه مغلقة وكان الأجدر في الاتفاق زيادة هي المسافة في هذه البحار خاصة البحر الأبيض المتوسط،⁽²⁾ ومن الملاحظ أن اتفاقية لندن 1978/37 لمنع التلوث من السفن لا تقتصر أحكامها على مكافحة النفط فقط بل تهدف إلى مكافحة جميع أنواع التلوث البحري، فيما عدا المخلفات والنفايات الناتجة عن مصادر أرضية ويتم إلقاؤها في البحر حيث تغطيها اتفاقيات أخرى.

2- التلوث الناتج عن التصادم في البحر

تزداد حركة مرور ناقلات النفط الضخمة بصورة مستمرة، خاصة وأن النمو الصناعي المطرد في العالم الصناعي أدى إلى زيادة الطلب على النفط الخام وعلاقة هذه الناقلات بمشكلة التلوث علاقة قديمة، حيث إن تلوث البيئة البحرية هو نتيجة العمليات اليومية بسبب تكرارها، إضافة إلى وقوع العديد من الكوارث البحرية كالتصادم مثلاً،⁽³⁾ وفي هذا الصدد توجد مسألتان، تتعلق الأولى بتعريف التصادم البحري وأسبابه، ثم استعراض لأهم حالاته والتي تتعلق بالبحر الأبيض المتوسط.

أ- تعريف التصادم البحري وأسبابه

لقد عرفت اتفاقية بروكسل للتدخل في أعالي البحار 1969، التصادم والجنوح أو أي حادثة أخرى ضمن مفهوم "الكارثة البحرية"، حيث ورد نص المادة الثانية منها تعنى "الكارثة البحرية": "تصادم

(1) Malika Kacemi, "protection du littoral en Algérie entre politiques et pouvoirs locaux, le cas du pole industriel d'Arzew (Oran)", Revue en sciences de l'environnement-vertigo, vol 7, N°3, paris2006, p5.

(2) Colliard Claude, Cours de droit international public, 1974-1975, pp 184-185.

(3) د. العوضي بدرية، "موقف القانون من الأحداث المحلية والدولية"، ط1، دار البحوث العلمية، الكويت، 1980 ص 111.

السفينة أو جنوحها أو أي حادث ملاحه أخرى أو واقعة على ظهر السفينة أو خارجها ينتج عنها ضرراً مادياً أو التهديد المحقق بضرر مادي لسفينة أو شاحنة".⁽¹⁾

كما أشارت المادة الثانية في فقرتها الأولى من اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن لعام 1973، إلى ذات المعنى، بأن اعتبرت التصادم والجنوح كارثة بحرية وعرفت بها بأنها: "تصادم السفينة أو جنوحها أو الحوادث الملاحية الأخرى أو الحوادث الفجائية على ظهر السفينة أو خارجة عنها تسبب ضرراً جسيماً أو خطراً داهماً بوقوع ضرر جسيم للسفن أو لحمولتها".⁽²⁾

لقد قامت المنظمة البحرية الدولية بالدعوة لعقد مؤتمر في لندن في الفترة من 4-20 أكتوبر 1972 لغرض تعديل القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر والصادر عام 1960،⁽³⁾ وتهدف قواعد التصادم بصفة عامة إلى تفادي وقوع التصادم البحري وما تلتزم به السفن من حيث الأنوار والإشارات الصوتية التي تستخدمها وقواعد السير في البحر لتجنب التصادم.⁽⁴⁾

ومن بين أهم الأسباب الرئيسية والمنطقية للتصادم البحري بين السفن بعضها ببعض أو بالموانئ وفي ذلك يمكن ذكر سوء الأحوال الجوية كالأعاصير البحرية توقع التصادم، فتشكل قوة قاهرة لأنه لا يمكن دفعه، عجز الإرشادات والمساعدات الملاحية وتزاحم حركة المرور البحرية وقدم أو سوء تصميم السفن وعدم التجهيز المناسب لها أو تعطل أجهزة التوجيه والإرشاد بها،⁽⁵⁾ كذلك يقع التصادم نتيجة خطأ ريان السفينة التي تصدم غيرها.⁽⁶⁾

إن العديد من السفن والناقلات يفوق عمرها 25 سنة في حين أن المعايير التقنية الأكثر أمناً هو 15 سنة إذا كانت ذات صفيحة واحدة، بالإضافة إلى أن السبب المشترك لجنوح وانسطار هذه السفن هي أن صفائح خزاناتها تتكون من صفيحة واحدة، هذا ما يسهل انشطارها لأبسط العوائق البحرية، في

(1) د. أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 111.

(2) د. الراوي جابر إبراهيم، "القانون الدولي للبحار"، المكتبة الوطنية، بغداد، 1989، ص 259.

(3) د. عبد العزيز مصطفى محمد، "القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم في البحر"، دار المعارف، الإسكندرية 1977، ص 9.

(4) د. عشوش أحمد عبد المجيد، "النظام القانوني للاتفاقيات البترولية في البلاد العربية"، الشركة المتحدة للنشر والتوزيع، القاهرة، 1975، ص 310.

(5) د. نصر الدين هنوني، مرجع سابق، ص 309-310.

(6) د. الحفناوي مصطفى، "قانون البحار في زمن السلم"، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة 1962، ص 296.

حين أن المعايير الدولية تلح على نقل هذه المواد على متن سفن صفائح خزاناتها لا بد أن تكون مضاعفة.⁽¹⁾

ب- أشهر حوادث التصادم البحري بالمتوسط

قام المركز الإقليمي لمكافحة التلوث النفطي (ROCC) بالبحر المتوسط بإعداد بيانات ومعلومات خاصة عن فترة من أوت 1977 إلى ديسمبر 1989، تعتبر ذات أهمية بالغة في تطوير القدرات لمكافحة التلوث بالنفط، كذلك تسهياً لتبادل المعلومات وتوفير التعاون التكنولوجي وتقييم النتائج وبلغ عدد الحوادث التي وقعت بالبحر المتوسط وتم تسجيلها من قبل المركز الإقليمي، خلال عام 1989 ومنها عشرة حوادث تسرب نفطي، وتسع حوادث لم ينتج عنها أي تسرب، وأن كمية النفط المتسربة نتيجة لحوادث عام 1989 بحوض البحر المتوسط تقدر بحوالي ألف ومئتي طن.⁽²⁾

وتعود أسباب حوادث الناقلات النفطية إلى الارتطام بالقاع وحرائق انفجارات وتصادم الناقلات والحوادث أثناء العمليات بالموانئ "الشحن والتفريغ"، كما أن التوزيع الجغرافي للحوادث يختلف من منطقة إلى أخرى، وأول هذه المواقع التي تعتبر ذات أهمية بالغة في عمليات النقل وهي: المنطقة الوسطى لحوض البحر المتوسط، وعلى الخصوص الأماكن القريبة من شواطئ تونس ومالطا وجنوب صقلية، وتقدر نسبة الحوادث التي وقعت بتلك المنطقة بحوالي 20% من كل الحوادث التي وقعت بالمتوسط.

- المنطقة الواقعة ببحر إيجه، وخاصة بالقرب من بيروت التي تقدر بحوالي 12%.⁽³⁾

- منطقة شرق البحر المتوسط، وهي الواقعة بين قبرص وسوريا ولبنان وسجلت نسبة الحوادث بها 8% إضافة إلى أن هناك مساحات أخرى تبدوا فيها أخطار حوادث الناقلات مرتفعة وهي حوالي 60% بمنطقة الدردنيل والبوسفور بتركيا، وخلال هذا العام وبالتحديد في 15-03-1994 حدث وأن احترقت ناقلة نفط في البوسفور وتسرب النفط منها وأدى ذلك إلى تلوث البحر بالمنطقة.⁽⁴⁾

(1) حورية غداوي، مرجع سابق، ص 190.

(2) بن زقلام وليد، "حوادث الناقلات في البحر المتوسط"، مجلة المشعل تصدر عن النقابة العامة للنفط والتعدين، عدد 71، 1991، ص 52.

(3) نفس المرجع السابق، ص 53.

(4) د. صليحة علي صداقة، المرجع السابق، ص 82.

- وهناك 5% من الحوادث سجلت في بحر ليقران (Liqu Rian) ومن جهة أخرى، فإن عددا قليلاً من الحوادث وقع مناطق مختلفة هي إسبانيا والمياه الإقليمية الفرنسية وبحر الأدرياتكي وشرق ليبيا وغرب الشواطئ المصرية.⁽¹⁾

وعلى العموم لقد حصلت حوادث مختلفة مشهورة لتصادم السفن في عرض البحر نذكر منها التوري كانيون وأموكو كاديس وإيريكيا ومؤخرا براستيخ، كل هذه الحوادث أوقعت آثار التلوث بالنفط على المحيط البحري والنشاط الاقتصادي المرتبط بالبحر مثل السياحة والصيد.⁽²⁾

وفي الجزائر أصبح التلوث البحري انشغالا يشد بال المواطنين منذ أن كشفت الصحافة على وجود مادة الزئبق بميناء الجزائر،⁽³⁾ كأمثلة عن الحوادث البحرية التي لوثت الوسط البحري في الجزائر، نذكر منها:⁽⁴⁾

-حادثة الناقل البترولية Maas Luis بتاريخ 25 ماي 1977 بميناء الجزائر وخلفت 500 طن من النفط.

-حادثة الناقل البترولي Juana Lavallega بتاريخ 26 ديسمبر 1980 بميناء أرزيو، خلفت 39000 طن من النفط على طول 300 كلم للساحل.

-حادثة سفينة ماركوس Capitane Marcos سنة 1980 بسواحل عنابة خلفت 70.000 طن من الزيوت الثقيلة.

-حادثة السفينة Oued Giuatterini بتاريخ 4 جوان 1986 بميناء الجزائر أفرغت 15 طن من الزفت Le Bitume.

-جنوح سفينة سان هارس Haris سنة 1991 بجوار ميناء مستغانم بحمولة هامة من المازوت و الفيول.

(1) بن زقلام وليد، مرجع سابق، ص 53.

(2) د. محمد بوسلطان، "التلوث البحري بالبترول"، مجلة العلوم القانونية والإدارية، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، العدد 1 سنة 2003، ص 10.

(3) Mohamed Kahloula, "la protection juridique du milieu marin en droit algérien et la nécessité d'une coopération intermaghrébine", Revue juridique de l'environnement N°1, 1995, p 11.

(4) Aoul Mahi Tabat, "Développement durable et stratégie de développement", OPU Alger, 1998, p 1.

-حادثة الناقلّة الإيرانيّة Abadeh بتاريخ 16 فيفري 2007 على بعد 3 كلم من شاطئ مدينة سكيكدة والتي خلفت 500 متر مكعب من النفط.⁽¹⁾

كل هذه المآسي الخطيرة أدت إلى يقظة بيئية ترجمت على المستوى القانوني بسن مجموعة من النصوص التي على الرغم من سوء تطبيقها، إلا أنها شكلت قاعدة نافعة جداً.⁽²⁾

ثانيا: التلوث الناجم عن عمليات استكشاف واستغلال قاع البحر

من بين فئات التلوث المختلفة التي تتعرض لها البيئة البحرية، لم يثير التلوث الناجم عن استغلال واستكشاف قاع البحر حتى الآن الاهتمام عند المؤلفين وكذا في تطبيقات الاتفاقيات الدولية، وهذا راجع من جهة أن هذا التلوث أقل أهمية من الناحية الكمية من التلوث الناجم عن مصادر الأخرى ومن ناحية أخرى الاحترام الواسع الذي تلقاه هذه الأنشطة في مجال النفط في الوقت الحالي الذي يشهد أزمة طاقة، يفسر كذلك قلت الاهتمام والتنظيم حتى الآن للتلوث الناجم عن هذه الأنشطة.⁽³⁾

لكن نظرا للحاجة الماسة إلى النفط الذي يشكل المصدر الاقتصادي الرئيسي للطاقة، فقد بدأ اتجاه الدول حديثا نحو استخراج النفط من أعماق البحار، وتعد الأنشطة التي تقوم بها الدول المختلفة للكشف عن قيعان البحار والمحيطات واستغلال مواردها من أكثر الأسباب المؤدية إلى تلوث البيئة البحرية، خاصة بعد أن اتجهت أغلب الدول الساحلية للتقيب والبحث عن النفط والغاز الطبيعي والمعادن في جرفها القاري لمواجهة ما يعرف بأزمة الطاقة التي بدأت تواجه العالم.⁽⁴⁾

والبحر الأبيض المتوسط شأنه شأن باقي بحار العالم ليس بمنأى عن تلك الأنشطة، وهو معرض لمثل هذه الكوارث نتيجة استكشاف واستغلال قاعه، من قبل دول البحر الأبيض المتوسط فليبيا أقامت جزيرتين اصطناعيتين أو منصتي نفط على بعد مئة وعشرون كيلومتر من سواحلها، أحدها بحفارة واحدة والأخرى بحفارتين، إلى جانب ذلك يوجد خزان عائم يستقبل النفط الخام بعد استخراجها بواسطة المنصات بأنابيب معدة خصيصا لهذا الغرض، وهي الوسيلة التي يتم بها ضخ البترول إلى

(1) K, Ouahab, "Alerte a la pollution à Skikda", quotidien El- watan, 18 février 2007, p 6.

(2) Mohamed Kahloula, op-cit, p 11.

(3) Tullio Trèves, "La pollution Résultant de l'exploration et de l'exploitation de fonds marins en Droit international", AFDI, Année 1978, volume 24, Numéro 1, pp 827-828.

(4) د. محمد عبد الواحد الفار، "الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985، ص 35.

الناقلات، وقد بدأت عمليات استكشاف النفط البحري عام 1987، أما عمليات الإنتاج الفعلي فبدأ عام 1988.⁽¹⁾

وكذلك الأبحاث التي أجرتها كل من اسبانيا والمغرب في حوض البوران، حيث تم اكتشاف حقلين بين عام 1983 و 1985 من قبل المغرب، والحقل النفطي في البحر الأبيض المتوسط الذي تريد إسرائيل استغلاله على الحدود البحرية الإسرائيلية اللبنانية.⁽²⁾

هذا الاهتمام المتزايد باستغلال الموارد البحرية بالبحر المتوسط خاصة النفط الطاقة الأكثر طلب في السوق العالمية، أدى إلى وضع ترسانة من المواد القانونية لحماية البحر المتوسط من التلوث. ومنها المادة السابعة من الاتفاقية التي خصت للتلوث الناجم عن استكشاف واستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وترتبه التحتية، بحيث نصت على أن: "تتخذ الأطراف المتعاقدة كافة التدابير المناسبة لوقاية منطقة البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال الإفريز القاري وقاع البحر وطبقات تربته الجوفية، والعمل على التخفيف من حدة هذا التلوث ومكافحته".⁽³⁾

إن اعتماد بروتوكول خاصة يتضمن التدابير المناسبة، يتم بموجبها تحديد المعايير للأنشطة المعنية بهذا المجال ولمكافحة هذا النوع من التلوث، تأخر كثير مقارنة بالبروتوكولات الأخرى، بحيث تم الانتظار لمدة ثمانية عشرة سنة لظهور بروتوكول خاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من هذا النوع من التلوث، بحيث تم اعتماد البروتوكول في 14 أكتوبر 1994 ولم يدخل حيز التنفيذ بعد ويرجع ذلك إلى الصعوبات التي يطرحها استغلال قاع البحر، خاصة ذات الطبيعة الاقتصادية والاستقلالية في مجال الطاقة، وخلافات الدول حول الجرف القاري، أخرت البروتوكول وعطلت دخوله حيز التنفيذ.⁽⁴⁾ تتمثل الأضرار التي يلحقها استكشاف واستغلال قاع البحر وترتبه التحتية في استخدام المتفجرات في استكشاف واستغلال قاع البحر، فمما لا شك فيه أن استخدام الموجات الانفجارية يؤثر على الأساس الجيولوجي لقاع البحار، علاوة على تأثيرها الضار على كل الأسماك داخل منطقة الانفجار، وقد ظهرت حديثاً وسائل أقل إضراراً وما زالت تتطور لتخدم الاستغلال.⁽⁵⁾

(1) د. صليحة على صداقة، المرجع سابق، ص ص 99، 100.

(2) المكتب الوطني للهيدروكربونات و المعادن، www.onhym.com.

(3) المادة السابعة من اتفاقية برشلونة 1976.

(4) Tullio, Treves, op-cit, p 828.

(5) د. حلمي نبيل أحمد، "الامتداد القاري"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1978، ص 389.

كما أن التلوث الذي ينجم عن عمليات الاستكشاف والإنتاج يختلف باختلاف سبب حدوثه، فالتلوث الناجم عن عمليات العادية، يختلف عن الذي ينجم عن الحوادث الانفجارات، وما يحدث في البحر يختلف مما يحدث باليابسة، ويختلف باختلاف طرق ومناطق الحفر وأعماقه، وقبل الحفر هناك التفجيرات الزلزالية وما يحدث عنها من اهتزازات، فاستعمال الديناميت مثلاً يحتاج إلى عناية خاصة حتى لا يحدث إضراراً أو أثراً على مصادر المياه الجوفية، لكن الحفر والاستكشاف في البحار حالياً، قد أصبح أقل خطراً إذا اتبعت الأساليب العلمية الحديثة، مثل إحلال البندقية الهوائية ومتفجر الغاز محل الديناميت الذي عادة يستعمل ويلحق ضرراً بالحياة البحرية، وخاصة إذا كانت الشحنات قوية والمياه ضحلة.⁽¹⁾

الفرع الثاني: مصادر تلوث البحر الأبيض المتوسط الآتي من الأرض ومن الإغراق

أولاً: مصادر تلوث البحر الأبيض المتوسط الآتي من الأرض

إن التقدم الصناعي والتكنولوجي يزيد من تلوث بيئة البحر الأبيض المتوسط بالتخلص من المخلفات السائلة في البحار، فتقوم معظم البلاد الداخلية البعيدة عن السواحل بصرف مخلفاتها السائلة بالري أو الصب في المجاري المائية المجاورة، إلا أن البلدان الساحلية نظر لقربها من البحر تصرف المخلفات السائلة في البحر مباشرة مما يؤدي إلى أضرار كثيرة بالشواطئ من الناحية الصحية والاقتصادية.⁽²⁾ ومن ناحية أخرى، فإن تلوث مياه الأنهار لا يختلف كثيراً عن مشكلة تلوث البحار، لأن مصدر الملوثات في كل منهما متشابه في معظم الحالات، كما أن البحر هو المصرف النهائي الذي تلقي فيه الأنهار بالملوثات، التي تحملها من داخل اليابسة، وإن كان هناك اختلاف في حجم الملوثات ونوعيتها في كل من النهر و البحر.⁽³⁾

1- نفايات المصانع التي تصب في البحر مباشرة

يضم شمال البحر الأبيض المتوسط دولاً صناعية هي المتسبب الأول في تلوث البيئة البحرية، حيث تعد مصادر التلوث الصناعي أكبر وأشد في السواحل الفرنسية والإيطالية والإسبانية مما في غيرها وتقدر كمية الملوثات الصناعية التي ترمى في هذا البحر بملايين الأطنان سنوياً، وتنفذ جميع المدن الساحلية الواقعة في الحوض الشرقي للبحر الأبيض المتوسط بمخلفاتها البشرية والصناعية في هذا

(1) د. صليحة علي صداقة، مرجع سابق، ص 100.

(2) Lamine chabli, op-cit, p 151.

(3) د. نجم حسين طه، "البيئة والإنسان"، دار البحوث العلمية، الكويت، 1978، ص 244.

البحر دون معالجة مسبقة أو بمعالجة غير كافية، مما يؤثر في الصحة العامة والنواحي السياحية والاقتصادية لهذه المدن.⁽¹⁾

وأهم الصناعات التي تؤثر في تلوث مياه البحر منها: صناعة الورق، الزيوت، المعادن الثقيلة التي توجد في نفايات بعض الصناعات كالتي تتكون من المعادن وفي صناعة الصفائح المعدنية كالنيكل والكروم والزنك وكذلك الزئبق، الذي يمثل الاستخراج المنجمي منه نحو نصف الإنتاج العالمي، في كل من الجزائر ويوغسلافيا سابقا، وتركيا وإسبانيا.⁽²⁾

2- النفايات الآتية من مياه الأنهار

يحدث التلوث من مياه الأنهار التي ترمي محتوياتها الملوثة في البحار وتساهم بشكل رئيسي في تلوثها مع تقدم التصنيع في أحواض الأنهار، لا سيما في مناطق مصاب الأنهار وبلغت العواقب الملوثة الناجمة عن تصريف الأنهار في البحار أبعاداً واسعة النطاق، إذ أن ازدياد كمية النفايات التي تحملها الأنهار إلى البحار ووسائل التخلص منها تتطلب نظرة دولية أوسع تراعي فيها المصالح ذات الصلة المتعلقة بمياه البحار.⁽³⁾

ويمكن تلخيص مصادر تلوث الأنهار في النقاط التالية:

- **النفايات الصناعية:** بسبب هذا المصدر أصبحت الأنهار في المناطق الصناعية مصارف لمخلفات الصناعية، خاصة من مصانع لب الخشب والصناعات الكيماوية ومعامل تكرير النفط وغيرها.

- **التلوث الحراري:** ومصادره محطات توليد الكهرباء الحرارية التي تقام على الأنهار وتستخدم مياهها في عمليات التبريد ثم تقوم بصرف المياه الملوثة الساخنة إلى النهر مما يؤدي إلى رفع درجة حرارة المياه، وأيضا الأسمدة الكيماوية وتشكل مصدراً كبيراً لتلوث مياه الأنهار، إذ أن ما ينصرف من ملوثاتها إلى الأنهار من الأراضي الزراعية التي يؤدي إلى كثافة نمو الطحالب، مما يعيق دخول ضوء الشمس إلى أعماق البحار.⁽⁴⁾

(1) منظمة اليونسكو بالتعاون مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة، "الإنسان والبيئة"، المطبعة العربية الحديثة، القاهرة 1978، ص 413.

(2) د. عادل عوض، "بحوث مختارة في علوم البيئة"، طلاس للدراسات والترجمة والنشر، سوريا، ط1، 1989 ص 36.

(3) حولية لجنة القانون الدولي، المجلد الثاني، الجزء الأول، وثائق الدورة 44، نيويورك، 1991، ص 617.

(4) د. صليحة على صداقة، مرجع سابق، ص 112.

-مياه المجاري: ولها أثر خطير فبمجرد أن تصب هذه الملوثات في مياه النهر تنتشط عمليات البكتيريا النهرية التي تستهلك الأوكسجين المذاب في المياه، ونظر لخطورة مياه المجاري "الصرف الصحي" وغيرها من الملوثات على مياه الأنهار والبحيرات والبحار،⁽¹⁾ ونشير إلى بعض مصادرها:

أ- إن كثير من دول البحر المتوسط إن لم نقل كلها تلقي نفاياتها من مستودعات المياه المستعملة وفضلات الإنسان في شتى الأنهار فضلا عن البحار فتعاني تلوث المياه العذبة، ذلك أن البكتيريا التي توجد في تلك النفايات تمتص أكسجين الماء في الأنهار والبحيرات، وبذلك تفقد الأنهار الحياة فتتصاعد منها رائحة كريهة وتصبح هي ومياهها خطرا على صحة الإنسان وتزداد خطورتها في البحار التي لا تتعرض لكثير من المد والجزر والرياح.⁽²⁾

ب- ومن المشاكل المترتبة على المياه الصرف ما تبين للوكالة الدولية أن شبكات المجاري في كثير من المدن الواقعة على سواحل البحر الأبيض المتوسط، غير صالحة بقدر عجزت معه السلطات المعنية عن اكتشاف أنابيب تلك الشبكة كما تبين لها أن ما يقارب من (60) من أحياء أثينا غير متصل بشبكات المجاري الرئيسية.⁽³⁾

أما في الجزائر لا زالت قدراتها في مجال التطهير والتصفية ضعيفة⁽⁴⁾، مما أثر سلبا على نوعية مياه الاستحمام التي اكتسحتها البكتيريا ذلك أغلب الوديان التي تصب بالبحر محملة بالمواد الملوثة والتي تضر بالمناطق الساحلية لا سيما بوسط البلاد.⁽⁵⁾

إن تلوث المياه البحرية الساحلية بما تحمله الوديان من المياه المستعملة الصناعية والمنزلية يشكل ظاهرة معروفة ومخيفة، هذه الخشية تتضاعف مع أهمية التعمير والمنشآت الصناعية الساحلية لأن تلوث هذه الوديان سواء من المركبات الصناعية أو من المجاري الحضرية تتصل لا محالة

(1) د. نص الدين هونوي، مرجع سابق، ص 315.

(2) د. عبد التواب معوض، وعبد التواب مصطفى معوض، "جرائم التلوث من الناحيتين القانونية والفنية"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1986، ص 43.

(3) د. عوض عادل، مرجع سابق، ص 58.

(4) أظهرت الدراسات التي أعدتها وزارة الموارد المائية سنة 2006 حول مصبات مياه الصرف الصحي بالبحر المتوسط دون أي معالجة، بأن 14 ولاية للشريط الساحلي التي تجمع حوالي 145 مدينة بها 301 نقطة مصب لحجم يقدر ب650000 متر مكعب في اليوم: راجع:

Zineb Maiche, "Dessalement d'eau de mer et pollution marine", quotidien El Watan du 22 Février 2006, p 23.

(5) Zineb Maiche, "Qualité des eaux baignade, les bactéries gagnent du terrain" quotidien El Watan du 30 mai 2007, p 17.

بالبحر، خاصة مع انعدام أنظمة معالجة المياه وتصفيتهما، قبل الصب المباشر وغير المباشر في البحر. (1)

ثانياً: مصادر تلوث البحر الأبيض المتوسط من الإغراق

إن إغراق النفايات النووية في البحار والمحيطات على أعماق بعيدة حيث تستخدم هذه الطريقة دول كثيرة في الوقت الراهن، مرتكزة على مبدأ "التفتت والتشتت" بمعنى أن البحار والمحيطات متسعة اتساعاً كافياً ويمكن تخفيف وتشتيت أية كمية من الإشعاع، وتعد النفايات النووية أهم ملوث للبيئة البحرية في منطقة البحر الأبيض المتوسط، إذ يوجد أربعة عشر مصنعا نووياً، وسبعة مشاريع طاقة نووية، ومحطات أخرى منتشرة على ضفاف البحر الأبيض المتوسط، يضاف إليها عدد من مشاريع النووية الإسرائيلية بفلسطين المحتلة وهذا بالنظر للمخاطر البيئية الناجمة عن المفاعل النووي الإسرائيلي "ديمونة" القديم على البحر الأبيض المتوسط،⁽²⁾ فأهم قضايا التلوث بالإغراق للكيمياويات في البحر الأبيض المتوسط قضية "الأحوال الحمراء" عام 1974، الذي قامت به شركة Montedison الإيطالية عام 1969.⁽³⁾

1- إغراق النفايات النووية

تعتبر حوادث المفاعلات النووية من أهم عناصر التلوث النووي وتعتمد شدة التلوث الناتج على نوع الحادث وعلى الطريقة التي تنتشر بها السحابة المشعة وعلى ازدحام المنطقة المحيطة بالمفاعل بالسكان، وقد لا يتم الإعلان عن حوادث المفاعلات في بعض الحالات وذلك تجنباً لإثارة الرأي العام ضد محطات القوى النووية.⁽⁴⁾

لقد أنشأت فرنسا خط أنابيب يمتد تحت سطح بحر المانش بعمق 2 كم ورغم ذلك فإنه عندما أعلنت إدارة الطاقة الذرية في فرنسا أنها ستقوم بتجربة إغراق 6500 برميل من الفضلات الذرية المشعة في البحر الأبيض المتوسط، فإن الدول المحيطة قد حذرت ورفضت مثل هذا الإجراء التعسفي في حق دول البحر المتوسط، إن هذه الطريقة لإغراق النفايات قد تكون من الناحية الفنية مثالية نظراً لانتساع

(1) Mostéfa Boulahdid, " les eaux côtières entre la contrainte continentale de l'influence des eaux", Revue symbiose, N°3, Alger, 1998, p 14.

(2) د. عوض عادل، مرجع سابق، ص 52.

(3) د. صليحة علي صداقة، مرجع سابق، ص 152.

(4) د. عبد السلام علي زين العابدين، ود. عرفات محمد بن عبد المرضي، "التلوث ثمن للمدينة"، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، ط1، 1992، ص 366.

الملحوس للبحار والمحيطات، إلا أن كمية النفايات الذرية في زيادة مستمرة وستعجز البحار والمحيطات على استيعاب تلك الكميات وسيصبح مبدأ التخفيف والتشتيت مبدأً صورياً.⁽¹⁾

إن هدف وأحكام اتفاقية فينا بشأن التبليغ المبكر عن وقوع حادث نووي، والتي اعتمدت في 26-09-1986 وبدأ نفاذها في 27-10-1986، تهدف هذه الاتفاقية إلى الحصول على المعلومات ذات الصلة بشأن الحوادث النووية في أقرب وقت ممكن، حتى يمكن تقليل من آثار الإشعاعية المترتبة عليها عبر الحدود،⁽²⁾ ومن أهم الأحكام التي تناولتها هذه الاتفاقية:

أ- في حالة وقوع حادث نووي، فعلى الطرف الذي يعلم بوقوعه أن يبادر بصورة مباشرة أو عن طريق الوكالة الدولية للطاقة الذرية بتبليغ الدول التي أضررت أو يحتمل أن تضار مادياً، وتبليغ الوكالة الدولية للطاقة الذرية بالحادثة النووي وطبيعته ووقت حدوثه وموقعه بالتحديد كلما كان ذلك ملائماً.⁽³⁾

ب- من أجل التقليل إلى أدنى حد من العواقب الإشعاعية يجوز للدول الأطراف أن تقوم بالتبليغ عن وقوع الحوادث النووية.⁽⁴⁾

ج- على الوكالة الدولية أن تعلم فوراً الدول الأطراف والدول الأعضاء وغيرها من الدول التي تضار أو قد تضار مادياً والمنظمات الدولية ذات الصلة بأي بلاغ تلقته عن أي حادث نووي.⁽⁵⁾

2- إغراق النفايات الكيميائية الخطرة

من أهم قضايا التلوث بالكيمائيات، التي وقعت بالبحر الأبيض المتوسط قضية "الأحوال الحمراء" عام 1974، ونظراً للآثار الضارة التي نجمت عنها وسببت تلوثاً للأحياء البحرية والصيد في منطقة البحر المتوسط، وترجع قضية الأحوال الحمراء إلى قيام شركة مونتيكاتيني أيدسون الإيطالية عام 1969، بإنشاء مصنع للبوكسايد المستخرج من التيتان والأصبغ والورق والأغلفة البلاستيكية في جنوب مدينة ليفورن في مقاطعة توسكاني في إيطاليا، والبوكسايد مادة شديدة التلوث، ولتشغيل المصنع قررت الشركة إلقاء المواد المستعملة كفضلات في البحر وأنشأت سفينتي صهريج تتسع 1.558 طناً من الفضلات، نجم عن ذلك تلوث البحر باللون الأحمر مما آثار تحفظ الصيادين

(1) المرجع السابق، ص ص 323-324.

(2) د. أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص ص 114-115.

(3) نص المادة الثانية في فقرتها (أ) من اتفاقية فينا 1986.

(4) نص المادة الثالثة من اتفاقية فينا 1986.

(5) نص المادة الرابعة في فقرتها (أ) من اتفاقية فينا 1986.

الفرنسيين قرب كورسيكا ورد فعل الحكومة الفرنسية إلى الحكومة الإيطالية طالبة منها التدخل لمنع تلويث البحر المتوسط بالقرب من الشواطئ الفرنسية.⁽¹⁾

وفي 1972/7/21 أقامت دائرة السياحة في ليفورن الإيطالية دعوى ضد الشركة وقام قاضي التحقيق في 1973 /9/25 بالحجز على سفينتي الصهريج ومنعها من العمل، وأحيل إلى القضاء مدير عام الشركة وأربعة مدراء آخرين مع قبطاني سفينتي الصهريج وفي جملة الاتهامات الموجهة إليهم تنظيم وإغراق فضلات بوكسايد التيتان مسببين أضراراً بالغة للثروة الحية مثل الأحياء المائية والأضرار بحقوق الصيد الثابتة بموجب قانون الصيد الإيطالي.⁽²⁾

لقد تبين من التقارير العلمية المقدمة إلى المحكمة جسامة التلوث الذي نجم عن الإغراق، حيث العقم الحيوي لكمية تقدر بـ12 مليون متر مكعب من ماء البحر في اليوم وإلى نقص حاد في الأحياء المائية بسبب الأضرار التي أصابت الأحياء المجهرية واختفاء عدد منها في المناطق المصابة بالتلوث، كما أن المواد الملوثة قد دخلت في تكوين الأنسجة الحية مما يؤثر على صحة العامة.⁽³⁾ لاحظت المحكمة أن الذي شجع الشركة على إغراق المواد الملوثة بدون معالجة غياب رقابة السلطة العامة، الأمر الذي يشجع غيرها من الشركات على تلويث البيئة البحرية والإفلات من الرقابة والعقاب بالرغم من مخالفات التشريعية التي تحمي البيئة والاتفاقيات الدولية النافذة في هذا المجال كاتفاقية لندن في 1972/12/29 والتي تحظر تلويث البحار بقذف المواد الملوثة فيه،⁽⁴⁾ وهكذا يتبين مدى خطورة هذه الملوثات على بيئة البحر الأبيض المتوسط، وإلى أي مدى يمكن تطبيق التشريعات الوطنية في ضوء الاتفاقيات الدولية المعمول بها في النصوص.

المطلب الثاني: حماية بيئة المتوسط من خلال البروتوكولات الإضافية وفي مرحلته الثانية 1995

الفرع الأول: حماية بيئة المتوسط من خلال البروتوكولات الإضافية

إن فكرة الاتفاقية الإطار والبروتوكولات الملحق بها ظهرت لأول مرة في مجال حماية البيئة وبالأخص حماية البحار الإقليمية وقد استعملتها الدول لتفادي إبرام عدة اتفاقيات بالمحافظة على الاتفاقية الأصل في الاتفاقية الإطار وإدراج القواعد الأخرى غير المتفق عليها في بروتوكولات اختيارية يكون للدول

(1) د. صليحة علي صداقة، مرجع سابق، ص 152.

(2) د. صليحة علي صداقة، مرجع سابق، ص 153.

(3) Kiss Alexandre Charles, "Un cas le pollution international l'affaire des boues rouges", J.D.I, N°2, 1975, p 213.

(4) Kiss Alexandre Charles, op-cit, p 216.

حرية المصادقة عليها، وتعتبر اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط أولى الاتفاقيات التي تبنت هذه الفكرة بنصها على أنه يجوز للدول الأطراف أن تعتمد في مؤتمر دبلوماسي بروتوكولات إضافية لها.⁽¹⁾

ولقد تم إدخال تعديلات على اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها حتى تتماشى مع التغيرات الجديدة في مجال القانون البيئي الدولي وخصوصا بعد مؤتمر ريو دي جانيرو لعام 1992، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.⁽²⁾

لكن العلاقة بين الاتفاقية والبروتوكول تم التعبير عليها صراحة في الاتفاقية، بحيث لا يجوز لأي طرف أن يصبح طرفاً في هذه الاتفاقية ما لم يصبح في الوقت ذاته، طرفاً متعاقداً في ما لا يقل عن بروتوكول واحد، ولا يجوز لأي طرف من الأطراف أن يصبح طرفاً متعاقداً في بروتوكول، ما لم يكن أو يصبح في الوقت ذاته، طرفاً في هذه الاتفاقية.⁽³⁾

فهذا الحكم منطقي باعتبار أن الاتفاقية لا تشمل سوى الإطار القانوني العام، وحتى يكون لتعهد الأطراف بعض الفعالية عليها الانضمام إلى بروتوكول واحد على الأقل، لذا يعتبر أي بروتوكول لهذه الاتفاقية ملزماً فقط بالنسبة للأطراف المتعاقدة في البروتوكول قيد النظر، وهذا ما يسمح للأطراف باختيار التزاماتها بالعمل على مكافحة التلوث الذي يهملها خاصة، وهذا يعني للأطراف المتعاقدة فقط في البروتوكول الحق في اتخاذ القرارات، فيما يخص اجتماع الدول الأعضاء بخصوص تعديلات البروتوكولات.⁽⁴⁾

وقد تم التوقيع على بروتوكولين في آن واحد، ويتعلق الأمر بالبروتوكولات الخاصة بالوقاية من تلوث البحر الأبيض المتوسط من إلقاء نفايات السفن والطائرات، والبروتوكول الخاص بالتعاون في مكافحة التلوث في البحر الأبيض المتوسط بالنفط وغير ذلك من المواد الضارة في الحالات الطارئة، بعد

(1) حلايمية مريم، "الحماية الدولية للبيئة البحرية، حالة البحر الأبيض المتوسط"، رسالة ماجستير في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 1، 2012-2013، ص 151.

(2) ففي سنة 1993 طلب برنامج الأغذية العالمي النظر في الاتفاقية حتى تأخذ بعين الاعتبار الأهداف التي اعتمدت في ريو دي جانيرو عام 1992، والتي تركز على حماية البيئة والتنمية المستدامة وأيضاً على الإدارة المستدامة للموارد والمحافظة على الطبيعة ومناظرها وتقييم ومنع ومكافحة التلوث ولتفصيل أكثر انظر:

-Mohamed Albakjaji, "relations internationale ayant la pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime", thèse de doctorat Université paris-Est, 2011, pp 101-109.

(3) المادة 23 الفقرة الأولى من اتفاقية برشلونة عام 1976.

(4) Falicon Michel, op-cit, p101.

هذين البروتوكولين الأساسيين، كثفت الدول الأطراف المتعاقدة من جهودها بالاشتراك مع برنامج الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة في صياغة واعتماد بروتوكولات أخرى في إطار الاتفاقية.

أولاً: مكافحة التلوث الناجم عن عمليات الإغراق من السفن والطائرات

سهلت كل من اتفاقية لندن المبرمة في 2 سبتمبر 1972، المتعلقة بمنع تلوث البحر الناجم عن إلقاء النفايات، واتفاقية أوسلو المبرمة في 15 فبراير 1972، المتعلقة بمنع تلوث البحر الناجم عن إلقاء من السفن والطائرات، واتفاقية هلسنكي المبرمة في 23 مارس 1974، المتعلقة بحماية البيئة البحرية في بحر البلطيق، الأعمال التحضيرية لهذا البروتوكول، بحيث تضمنت كلها تدابير خاصة متعلقة بالغمر، وبالتالي مهدت الطريق لإيجاد حلول لمشاكل التلوث بالغمر، وقدمت حلول دقيقة لها.⁽¹⁾

تم اعتماد هذا البروتوكول بمؤتمر المفوضين بشأن اتفاقية برشلونة 1976، ودخل حيز التنفيذ بتاريخ 12 فيفري 1978، وقد تم تعديله بمؤتمر المفوضين بشأن اتفاقية برشلونة 1995، ليصبح اسمه "بروتوكول بشأن حماية المتوسط من التلوث الناجم عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات الترميد في البحر"، وقد تحول من السماح بإلقاء النفايات بالبحر ومنعه في بعض الحالات الاستثنائية إلى منع إلقاء النفايات بالبحر والسماح به في بعض الحالات الاستثنائية.⁽²⁾

كما ننوه أن نطاق تطبيق البروتوكول هو منطقة البحر الأبيض المتوسط المحددة في المادة الأولى من الاتفاقية الإطار اتفاقية برشلونة 1976 التي تتعهد الأطراف المتعاقدة فيها بالوقاية والتخفيف من حدة التلوث فيها، كما أن لهذا البروتوكول آلية قانونية شاملة تأخذ بعين الاعتبار كما ورد في ديباجته "اتفاقية لندن لعام 1972 المتعلقة بمنع التلوث الناجم عن إغراق النفايات والمواد الأخرى الضارة"، وهذا يشكل تكيف إقليمي مع النموذج الدولي.

كما قدم البروتوكول تعريفاً دقيقاً "للسفن والطائرات" والتي تعني المراكب التي تسير فوق الماء وتحت "العواصات"، والطائرات مهما كان نوعها، ويضم هذا التعبير المراكب التي تسير فوق الوسائد الهوائية والمراكب العائمة سواء كانت ذاتية الحركة أم لا وكذلك الأرصفة والمنشآت البحرية ومعداتها، أما تعريف "النفايات والمواد الأخرى" جميع المواد مهما كان نوعها وشكلها ووصفها.⁽³⁾

(1) Lila Bouhali, op-cit, p35.

(2) <http://www.unepmap.org>, le 12/12/2009

(3) المادة الثالثة في فقرتها الأولى من البروتوكول المتعلق بمكافحة التلوث الناجم عن عمليات الإغراق من السفن والطائرات، المعتمد في 10 جوان 1976، الجريدة الرسمية رقم 03، الصادر في 20 جانفي 1981.

أما تعريف "الإغراق" أي التخلص المتعمد من النفايات أو المواد الأخرى في البحر من السفن أو الطائرات، وأي تصريف في البحر من السفن والطائرات، في حين لا يشمل الإغراق التخلص في البحر من النفايات والمواد الأخرى الناجمة عن تشغيل العادي للسفن والطائرات، أو تتخلف عنه بخلاف النفايات أو المواد الأخرى التي تنقلها السفن.⁽¹⁾

وفيما يتعلق بالقواعد المعمول بها في مجال الإغراق، فالبروتوكول فرق بين المواد الضارة حسب درجة ضررها، فهذه المواد إما أن يمنع إلقائها، أو تُلقى بترخيص يمنح من السلطة المختصة للأطراف المتعاقدة التي تضمن مراقبة تنفيذ هذه التدابير بالإضافة إلى البروتوكول في مجمله.

1- خصائص إغراق المواد

ينظم البروتوكول إلقاء المواد وفقا لثلاثة خصائص:

أ- يحظر إغراق النفايات أو المواد الأخرى، المدرجة في الملحق الأول بهذا البروتوكول في منطقة البحر الأبيض المتوسط،⁽²⁾ هذه القائمة المعرفة باسم "القائمة السوداء" تشمل ما يلي:

المركبات الهالوجينية العضوية والمركبات التي قد تكون مثل هذه المواد في البيئة البحرية، باستثناء المواد غير السامة، المركبات السيليكونية العضوية والمركبات التي قد تكون مثل هذه المواد في البيئة البحرية، باستثناء المواد غير السامة، الزئبق ومركباته، الكاديوم ومركباته، مواد البلاستيكية والمواد المختلفة الأخرى غير القابلة للتحلل، النفط الخام والمواد الهيدروكربونية المشتقة من النفط، وعلى أي خليط يشمل أي منها، النفايات المشعة من المستويات العالية والمتوسطة والضيئيلة أو المواد الأخرى المشعة من المستويات العالية والمتوسطة والضيئيلة كما تحددها الوكالة الدولية للطاقة الذرية، مركبات الأحماض والقلويات التي تتركز بكميات يمكن أن تؤدي إلى أضرار، والمواد المنتجة لأغراض الحروب البيولوجية والكيميائية مهما كان شكلها سواء كانت صلبة أو سائلة أو غازية، فهذه القائمة ليست شاملة فهي تستبعد الإلقاء المنتظم للزئبق ومركباته الذي يعرف تأثيرات ترسبه على السلاسل الغذائية وخطورته على صحة الإنسان.⁽³⁾

(1) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 169.

(2) المادة 4 من البروتوكول المتعلق بمكافحة التلوث الناجم عن عمليات الإغراق من السفن والطائرات.

(3) Liamine Chebli, op-cit, p 160.

ب- لإغراق النفايات أو المواد الأخرى المدرجة في الملحق الثاني من هذا البروتوكول، لا بد من استصدار تصريح خاص مسبق لكل حالة على حدة من السلطات الوطنية المختصة،⁽¹⁾ هذه القائمة معروفة "بالقائمة السوداء" وتشمل: الزرنيخ والرصاص والنحاس والزنك والبريليوم والكروم والنيكل والفاناديوم والسيلينيوم والأنتيموني ومركباتها، السيانيد والفلوريدات، مبيدات الآفات ومنتجاتها الثانوية التي لم يشمل عليها الملحق الأول، مركبات الأحماض والقلويات التي لم يحدد تكوينها وكميتها وفقاً للإجراءات المبينة في الملحق الأول من هذا البروتوكول.⁽²⁾

ج- يتطلب إغراق كافة أنواع النفايات أو المواد الأخرى في منطقة البحر الأبيض المتوسط استصدار تصريح عام مسبق من السلطات المختصة،⁽³⁾ ومن ذلك يظهر أن البروتوكول دعا دول الأطراف إلى الاهتمام بالمقاييس ومستويات تلوث البيئة، واتخاذ الإجراءات الفنية لوضع نظمها لتشمل معايير تحدد صفة البيئة البحرية السليمة، ومن ثم تحدد نوعية الملوثات المسموح إغراقها في البيئة البحرية، والعمل على تطوير هذه المعايير طبقاً لما يتضح من التغيرات في البيئة البحرية وبصفة دورية، أي أن السلطة المختصة لا تقوم بإصدار تصريح عام إلا بموجب دراسة يتم إجراءها لخصائص المادة وتكوينها وخصائص موقع الإغراق وطريقة الإلقاء، وفي جميع الأحوال تختص سلطة وطنية بمنح تلك التراخيص وفقاً للمادة السابعة من هذا البروتوكول.⁽⁴⁾

كل ذلك من الأمور التي تعتمد على قواعد البروتوكول ومواده، وتعد من جانب آخر أنها اشتملت على استثناءات من أصل مكافحة التلوث وهي ستؤثر حتماً على سلامة وحماية البيئة البحرية، خصوصاً أن بعض الدول لا تتوفر لديها الإمكانيات المادية والتقنية التي تؤهلها لإيجاد مثل هذه النظم، ومن ثم ستضعف رقابتها وملاحظتها للبيئة البحرية اللازمة لإغراق المواد المنصوص عليها في المادتين الخامسة والسادسة من هذا البروتوكول.⁽⁵⁾

(1) المادة الخامسة من البروتوكول المتعلق بمكافحة التلوث الناجم عن عمليات الإغراق من السفن والطائرات.

(2) د. محمد مصطفى يونس، مرجع سابق، ص 123.

(3) المادة السادسة من البروتوكول المتعلق بمكافحة التلوث الناجم عن عمليات الإغراق من السفن والطائرات.

(4) د. معوض عبد التواب، ود. مصطفى معوض عبد التواب، مرجع سابق، ص 433.

(5) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 171.

ولكن مع هذا فإن هذه القوائم "السوداء، الرمادية" هي أكثر صرامة ووضوح من تلك الواردة في اتفاقية لندن لعام 1972.⁽¹⁾

2- كيفية استصدار تصريح

يكون من اختصاص السلطات الإدارية للدول المتعاقدة، استصدار تصريح ولا يصدر إلا من قبلها، مع مراعاة بعض العوامل المبينة في الملحق الثالث من هذا البروتوكول وتشمل هذه العوامل:

1- خصائص المادة وتكوينها حيث تشمل الكمية، الشكل، الخواص الفيزيائية والكيميائية والحيوية والسمية، والاستمرارية وكذلك التراكم والتحول البيولوجي، العرض للتغيرات الفيزيائية والكيميائية والبيولوجية.

2- خصائص موقع الإغراق وطريقة الإلقاء التي تشمل الموقع، معدل التخلص خلال فترة معينة، طرق تعبئة المواد واحتوائها إن وجدت، والتخفيف الأولي الذي يتحقق بإتباع الأسلوب المقترح للإطلاق لا سيما سرعة السفينة، خصائص الانتشار، خصائص المياه، خصائص القاع، تواجد آثار المواد الأخرى التي تم إغراقها، كما تسعى الأطراف المتعاقدة إلى تحديد أساس علمي ملائم لتقدير مثل ذلك الإغراق في المنطقة.

3- اعتبارات وظروف عامة تشمل التأثيرات المحتملة على مناطق الترقية، التأثيرات المحتملة على الحياة البحرية وتربية الأسماك والمحار والمصائد وجني الأعشاب البحرية، التأثيرات المحتملة على الاستخدامات الأخرى للبحر، توافر أساليب برية علمية بديلة لمعالجة المواد والتخلص منها أو إزالتها أو معالجتها لجعلها أقل ضرر عند إغراقها في البحر.⁽²⁾

إن اختصاص الدول في منح التراخيص لا ينطبق فقط على النفايات والمواد التي يتم تحميلها في إقليمها، ولكن ينطبق كذلك على السفن والطائرات المسجلة في إقليمها، أو التي ترفع علمها عندما يتم تحميلها في إقليم دولة غير طرف في هذا البروتوكول، وعليه فاختصاص الدول المتعاقدة في إصدار التراخيص أو تطبيق التدابير، مرتبط إما بالإقليم أو بالعلم خارج إقليمها، فإقليمية التدابير تمتد في الواقع إلى السفن والطائرات التي يعتقد أنها قامت بعمليات إغراق في مناطق خاضعة للولاية القضائية للأطراف المتعاقدة.⁽³⁾

(1) Alexandre-Charles kiss, " La convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution", Revue juridique de l'environnement, N°2, 1977, p 740.

(2) الملحق الثالث الفقرة 3 من البروتوكول المتعلق مكافحة التلوث عن عمليات الإغراق من السفن والطائرات.

(3) Falicon-Michel, op-cit, p 105.

لقد استبعد البروتوكول تطبيق أحكامه بالنسبة للسفن والطائرات التي تستخدم خصيصا لأغراض حكومية وغير تجارية، وهو النظام المطبق من طرف الاتفاقيات الدولية والإقليمية الأخرى التي تنظم الإغراق،⁽¹⁾ وأحال البروتوكول الأمر إلى الدول الأطراف التي تتبعها السفن والطائرات المستثناة، في توفير الضمانة التي تكفل احترام تلك السفن والطائرات لأحكام البروتوكول، فكان من المفروض أن يضع البروتوكول إجراءات وتدابير تحمي هذه البيئة البحرية من تلوث السفن والطائرات الحكومية، التي تخضع لسيادة دولة أخرى ليست أطرافا في البروتوكول عندما تبحر في البحر الأبيض المتوسط، وبما لا يتنافى مع قواعد القانون الدولي.⁽²⁾

3- الاستثناءات

أورد البروتوكول استثناءين عن تطبيق أحكامه، فمن جهة لا تطبق أحكام هذا البروتوكول في حالة القوة القاهرة، الناجمة عن الظروف المناخية القاسية أو نتيجة أسباب أخرى، تتعرض فيها حياة الإنسان أو سلامته عندما يكون على متن سفينة أو طائرة،⁽³⁾ وفي هذه الحالة يجب على الفور إطلاع الأمانة بكل التفاصيل والمعلومات حول طبيعة وكمية النفايات والمواد الأخرى التي تم غمرها.⁽⁴⁾ من جهة أخرى، فإنه في الحالة الطارئة ذات الطبيعة الاستثنائية، ورد في البروتوكول أنه إذا رأى أحد الأطراف أن النفايات والمواد الأخرى المدرجة في الملحق الأول، يمكن القضاء عليها على الأرض دون خطر أو ضرر على حياة الإنسان أو سلامته، يمكن بعد استشارة الأمانة التي تجمع المعلومات وبتوصية منها، اعتماد حسب الظروف، طرق تخزين ووسائل مرضية للقضاء على النفايات، وبعد ذلك يعلم الطرف الأمانة بالتدابير المتخذة لتطبيق التوصيات، كما تتعهد الأطراف بالمساعدة المتبادلة في مثل هذه الحالات.⁽⁵⁾

إذا كان الاستثناء الأول يشير إلى مفهوم جاري العمل به في جميع الاتفاقيات، فإن الاستثناء الثاني يبدو غامضا، ومقصود ولا يسمح بغمر النفايات في البحر بطريقة مباشرة، فهذه الصياغة الحذرة من الأطراف كان المقصود منها عدم السماح بغمر المواد الخطيرة بحجة الحالة الطارئة المفترضة من قبل الدول، وعليهم البحث عن الطرق المناسبة للقضاء عليها قبل غمرها في البحر.⁽⁶⁾

(1) المادة 6 الفقرة 2 من البروتوكول المتعلقة مكافحة التلوث الناجم عن عمليات الإغراق من السفن والطائرات.

(2) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 162.

(3) د. محمد مصطفى يونس، مرجع سابق، ص 125.

(4) المادة الثامنة من البروتوكول المتعلق مكافحة التلوث الناجم عن عمليات الإغراق من السفن والطائرات.

(5) المادة التاسعة من البروتوكول المتعلق مكافحة التلوث الناجم عن عمليات الإغراق من السفن والطائرات.

(6) Falcon Michel, op-cit, p 105.

ثانيا: مكافحة التلوث بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة

تم تحضير مشروع البروتوكول، المتعلق بمجال مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، من قبل منظمة البحرية الدولية، وأخذ البروتوكول من اتفاقية بون لعام 1969 المتعلقة بمكافحة تلوث بحر الشمال بالنفط، واتفاقية هلسنكي لحماية بحر البلطيق لعام 1974، ومشروع نايلي لعام 1972.⁽¹⁾

وتم اعتماد البروتوكول المتعلق بمنع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط في الحالات الطارئة ببرشلونة في نفس الوقت مع الاتفاقية الإطار بتاريخ 10 جوان 1976 ودخل حيز التنفيذ بتاريخ 12 فيفري 1978، ويعتبر هذا الإجراء ذا أهمية بالغة بالنسبة لمنطقة المتوسط التي تعبرها كميات كبيرة من النفط وعدة مواد خطرة أخرى.⁽²⁾

1- نظام مكافحة التلوث بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة

تقدم نصوص البروتوكول مجموعة من القواعد، التي تسمح بتنظيم التعاون بين الدول في مجال مكافحة هذا النوع من التلوث، وتستند هذه القواعد الإقليمية إلى حد كبير على القواعد التي حددتها الاتفاقيات الدولية مثل الاتفاقية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لعام 1973، والاتفاقية الدولية للتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حوادث تلوث بالنفط لعام 1969، والبروتوكولات الخاصة بالتدخل في أعالي في حالة وقوع تلوث بحري ناجم عن مواد أخرى غير النفط لعام 1973، والاتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط لعام 1969.⁽³⁾

ويوضح هذا رغبة الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط الانضمام إلى التنظيم الدولي الموجود في هذا المجال، وإعطاء البروتوكول صدى واسع على المستوى الإقليمي، ويفسر ذلك اعتماد القرار الرابع خلال مؤتمر برشلونة الذي يدعو إلى "إنشاء لجنة خبراء من أجل دراسة إمكانية إنشاء صندوق الضمان بين الدول في البحر الأبيض المتوسط"، هذا الاقتراح بالرغم من أنه تم قبوله مع تحفظ بعض الدول، فهو يسمح بامتداد مجال الاتفاقية إلى التعويض عن الأضرار الناجمة عن الحالات الطارئة، التي تجاهلتها النصوص المعتمدة.⁽⁴⁾

(1) Liamine chebli, op-cit, p 163.

(2) www.Unepmap.org, le 12/12/2009.

(3) ديباجة البروتوكول المتعلق بمكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لعام 1976.

(4) Falicon Michel , op-cit, p 106.

أ- مجال التعاون بين الدول

إن مبدأ التعاون الوارد في نصوص البروتوكول، موجه في منطقة البحر الأبيض المتوسط إلى تلوث خاص يتميز بشدته ومصدره العرضي، وتأثير تراكم النفط والمواد الضارة الأخرى الملوثة، التي تؤدي إلى تلوث مناطق محددة عرفت المادة الأولى من الاتفاقية، إذ يجب أن يشكل هذا التلوث خطر كبيراً ووشيك الحدوث، على البيئة البحرية والمناطق الساحلية، أو لمصالح المرتبطة لطرف أو أكثر.⁽¹⁾ وعبارة "المصالح المرتبطة" تم توضيحها في المادة الثانية من البروتوكول، وتعني مصالح دولة ساحلية متضررة أو مهددة مباشرة بخطر التلوث، وتتعلق ضمن أمور أخرى، بالأنشطة الجارية في المياه الساحلية، والموانئ ومصبات الأنهار بما في ذلك عمليات الصيد، والجاذبية التاريخية والسياحية للمنطقة بما في ذلك الأنشطة الترفيهية والرياضية، والحالة الصحية لسكان المناطق الساحلية والمحافظة على الموارد الحية.⁽²⁾

إن التعاون بين الدول ليس له شكل محدد، إذ يمكن يكون ثنائي أو متعدد الأطراف والمبادرة متروكة إلى الأطراف لوضع خطة طوارئ مشتركة، ووسائل لمكافحة التلوث الضخم الناجم عادة عن الحوادث، من الواضح أن النفط الخام، وكذلك المواد الهيدروكربونية تشكل حالياً المواد الأساسية الضارة في البحر الأبيض المتوسط، بسبب طبيعتها وشدتها، لذا يجب بالمقابل البحث عن الوسائل الخاصة لمكافحة هذا النوع من التلوث بالنظر إلى خصائصه الفيزيائية والكيميائية، كما أننا لسنا في مأمن من الملوثات الأخرى الناجمة عن المواد الضارة خاصة السائلة منها، وهنا يجب تنظيم خطة ناجحة من أجل مباشرة استرجاع هذه المواد بطريق تخفف من خطر التلوث.⁽³⁾

لقد سعت الدول من خلال نصوص البروتوكول إلى الاهتمام بالتلوث الناجم من حيث المبدأ عن الكوارث التي تمس الصالح المباشرة للدول الأطراف، ولم تهتم بالتلوث الذي يمس المصالح غير المباشرة لهذه الدول مثل تركيز المواد الخطيرة التي تؤدي إلى تغيير البيئة البحرية.⁽⁴⁾

(1) المادة الأولى من البروتوكول المتعلقة بمكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لعام 1976.

(2) المادة الثانية من نفس البروتوكول.

(3) Lamine Chebli, op-cit, p 164.

(4) Falicon Michel, op-cit, p 107.

ب- العمل المشترك بين الدول

توصي نصوص البروتوكول بالتعاون الذي يتم إنجازه على عدة مراحل، وإنشاء تعاون خاص من أجل تعزيز وترقية وسائل المكافحة والرصد والإعلام، قبل حدوث الحالة الطارئة، واتخاذ التدابير عند وقوع الحالة الطارئة.

- ترقية وتعزيز وسائل المكافحة والإعلام والرصد

تهدف ترقية هذه الوسائل من طرف الدولة المتعاقدة، إلى وضع خطة عملية تكون جاهزة للعمل بشكل فعال وقت وقوع الحوادث، لذا قررت الدول تغطية مناطقها الخاصة، بمجموع من الوسائل المناسبة، وخطط الطوارئ، وتشمل هذه الوسائل الخاصة بالتجهيزات، السفن، الطائرات، والعمال الضروريين للعمليات في الحالات الطارئة.⁽¹⁾

يمكن تنفيذ هذه الترقية للتجهيزات والوسائل من أجل مكافحة هذا الشكل من التلوث بصورة فردية أو ثنائية أو متعددة الأطراف، ولتحقيق فعالية أكبر لخطط التدخل لمكافحة التلوث أثناء حدوث الحادث الطارئ، ينبغي على كل طرف أن ينشر بعض المعلومات عن الوسائل التي يمتلكها، وخطط التدخل إلى الأطراف الأخرى، وتسمح له هو كذلك بمعرفة وسائل الأطراف الأخرى، وضمان توحيد استخدامها،⁽²⁾ كما يتعهد كل طرف بتزويد باقي الأطراف بالمعلومات المتعلقة ب:

- المنظمة الوطنية المختصة أو السلطات المسؤولة، عن مكافحة تلوث البحر بالنفط وبالمواد الضارة الأخرى.

- السلطات الوطنية المختصة، المسؤولة عن تلقي التقارير الخاصة بتلوث البحر بالنفط والمواد الأخرى، ومعالجة المسائل المتعلقة بإجراءات المعونة المتبادلة بين الأطراف.

- الأساليب الجديدة التي تؤدي إلى تفادي تلوث البحر بالنفط وبالمواد الضارة الأخرى، والتدابير الجديدة لمكافحة التلوث وإحداث برامج البحوث المتصلة بذلك.

وأخيرا تتعهد الأطراف سواء منفردة أو من خلال التعاون الثنائي أو الجماعي، أن تقوم بتطوير وتطبيق نشاطات الرصد المستمر لمناطقها، وذلك بغية التوصل إلى معلومات دقيقة عن حالات التي يمكن أن تحدث، وإصدار تعليمات إلى ربان السفن التي تحمل علمها، وقادة الطائرات المسجلة في

(1) المادة 3 من البروتوكول المتعلق بمكافحة تلوث البحر المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لعام 1976.

(2) المستشار أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 91.

أراضيها، بإخطار أحد الأطراف أو المراكز الإقليمية عن حالات المتعلقة بالتلوث بالنفط والمواد الأخرى الضارة.⁽¹⁾

وفي حالة الخطر الناجم عن التلوث الشديد، يبلغ الأطراف مباشرة عن طريق ريان السفن التي تحمل علمها، أو قادة الطائرات المسجلة في إقليمها، بالإضافة إلى المخبرين الذين يقومون بالتبليغ عن الحوادث الخطيرة إلى الأطراف التي يمكن أن تتأثر، أو إلى المراكز الإقليمية بأسرع وقت، حسب الظروف ووفقا للملحق الأول لهذا البروتوكول، وتهدف هذه المعلومات إلى الإخطار عن جميع الحوادث التي تتسبب أو يحتمل لأن تتسبب في تلويث مياه البحر بالنفط والمواد الأخرى الضارة، ومدى انسكاب النفط والمواد الأخرى الضارة التي تشاهد في البحر والتي يحتمل أن تشكل تهديداً خطيراً على البيئة البحرية أو السواحل أو المصالح المرتبطة.⁽²⁾

كما يركز البروتوكول على حقيقة أن الأطراف، ينبغي أن تتعهد بتنسيق استعمال وسائل الاتصال الموجودة تحت تصرفها، ليتسنى لها تأمين استلام ونقل ونشر جميع التقارير والمعلومات العاجلة المتعلقة بالحوادث، وتستهدف هذه التدابير نوعية المعلومات وتعزيز شبكة المعلومات المنشأة.⁽³⁾

- الإجراءات التي يجب أن تتخذها الأطراف لمواجهة الحالة الطارئة

يقوم المخبر الرئيسي الذي هو قائد السفينة أو الطائرة أو الشخص المسؤول عن الأشغال التي تجري في البحر، بتبليغ المعلومات التي يجمعها بالطرق السريعة والملائمة، حسب الظروف إلى الأطراف التي قد تتأثر بالتلوث من قبل الطرف الذي تلقى المعلومات، أو عن طريق المركز الإقليمي لمكافحة التلوث، ومع ذلك يجب أن تحترم هذه المعلومات بشكل معين، وتتضمن مجموعة من العناصر التي تمنح نوعية معينة للبيانات، وبالتالي فإن كل نص يتضمن ملحق توصف فيه المعلومات المقدمة.⁽⁴⁾

وبالإضافة إلى ذلك نظمت الأطراف المتعاقدة شبكة للرصد منفردة أو بالتعاون، وانطلاقاً من هذا التنظيم، فعندما يواجه أحد الأطراف حالة طارئة، يجب عليه الشروع في سلسلة من الإجراءات تضمنها المادة التاسعة من البروتوكول، كتقدير طبيعة ومدى الإصابة أو الحالة الطارئة، وتحديد نوعية النفط

(1) المستشار أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 91.

(2) Liamine Chebli, op-cit, p 166.

(3) المستشار أحمد محمود، مرجع سابق، ص 92.

(4) الملحق الأول للبروتوكول المتعلق بمكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة.

والمواد الضارة وكميتها، واتخاذ التدابير العلمية للحيلولة دون التلوث أو الحد منه، وإبلاغ الأطراف الأخرى، واتخاذ جميع التدابير لحماية الأشخاص الموجودين على ظهر السفينة وحمايتهم.⁽¹⁾ كما يجوز للأطراف طلب المعونة لمكافحة التلوث الناجم عن النفط والمواد الأخرى الضارة، سواء مباشرة أو من خلال المراكز الإقليمية، كما يجوز أن تشمل هذه المعونة، مشورة الخبراء، والتسهيلات البحرية أو وضعها تحت تصرفها، وعلى الأطراف التي يطلب منها المعونة أن تبذل قصارى جهدها.⁽²⁾

2- المركز الإقليمي لمكافحة التلوث في الحالات الطارئة

تم إنشاء مركز إقليمي لمكافحة التلوث من قبل دول البحر الأبيض المتوسط يستجيب للمركزية المهام التقنية المتعلقة بمكافحة الحالات الطارئة، التي يسببها النفط والمواد الضارة الأخرى، فمن حيث الشكل أنشأ المركز بموجب القرار السابع وملحق خلال مؤتمر برشلونة، تحت عنوان "أهداف ومهام المركز الإقليمي لمكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط"، وتنفيذ للقرارات تم فتح المركز بمالطا في ديسمبر 1976 قبل دخول الاتفاقية حيز التنفيذ.⁽³⁾

كما يعتبر البروتوكول المركز الإقليمي لمكافحة التلوث الذي أنشئ في مالطا، هيئة مركزية سيتم ربطها في المستقبل بمراكز شبه إقليمية، حسب ما ورد في المادة 11 من البروتوكول التي تنص "تطبيق الأحكام المنصوص عليها في المواد 6-10 من هذا البروتوكول فيما يتعلق بالمركز الإقليمي، كلما كان ذلك مناسباً على المركز شبه الإقليمي في حالة قيامها، مع الأخذ بعين الاعتبار غايتها ووظائفها وعلاقتها بالمركز الإقليمي".⁽⁴⁾

ويفسر إنشاء المراكز شبه الإقليمية باتساع المنطقة الإقليمية التي يغطيها، فمركز واحد يكون غير كافي ولا يستجيب بفعالية لحاجيات البحر الأبيض المتوسط في هذا المجال، وبالتالي فاللامركزية في هذه الحالة أمر ضروري، وتحقيقاً لهذه الغاية طلب القرار الثامن لمؤتمر برشلونة من المدير التنفيذي

(1) المادة التاسعة من البروتوكول السابق.

(2) المادة العاشرة من البروتوكول السابق.

(3) برنامج الأمم المتحدة للبيئة، "تقرير الاجتماع الاستعراضي لأنشطة المركز الإقليمي لمكافحة التلوث بالنفط في

البحر الأبيض المتوسط"، مالطا، 17-20 نوفمبر 1980، ص1.

(4) المادة 11 من البروتوكول السابق.

التشاور مع الدول الساحلية للمنطقة حول المهام والأهداف التي ينبغي أن تكون لهذه المراكز الشبه الإقليمية، والعلاقات التي تربطها بالمراكز الإقليمية.⁽¹⁾

أ- الأهداف

تتمثل أهداف المركز الإقليمي في:

1- تعزيز قدرة الدول الساحلية في المنطقة، وتسهيل التعاون بينها في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، وتجدر الإشارة إلى أن مركز مالطا أنشأ من أجل مكافحة التلوث بالنفط فقط، أي "البقع النفطية" أما مكافحة المواد الضارة الأخرى فهو هدف آخر.

2- مساعدة دول المنطقة التي تسعى لبناء قدراتها لمكافحة التلوث بالنفط والمواد الضارة الأخرى، وتيسير تبادل المعلومات والتعاون التقني وبرامج تدريب.⁽²⁾

تم تأجيل إلى وقت لاحق إمكانية قيام المركز بعمليات مكافحة التلوث على المستوى الإقليمي، نظراً لأن تدخل المركز ينبغي أن يخضع لموافقة حكومات الدول الأطراف، بعد تقييم نتائج الجهود المبذولة لتحقيق الهدفين الأول والثاني، وبالنظر إلى الموارد المالية التي يمكن تخصيصها لهذا الغرض.

ب- المهام

تتمثل مهام المركز في استقبال ونشر المعلومات المتعلقة ب⁽³⁾:

- إحصاء للخبراء والوسائل المتاحة لكل دولة لمكافحة التلوث الناجم عن الحالات الطارئة.
- الخطط والأساليب والتقنيات لمكافحة التلوث.
- القوانين والأنظمة، والمعلومات المتعلقة بالسلطات المختصة المكلفة بتنظيم مكافحة.
- إنشاء وصيانة نظام كافي للاتصالات والمعلومات يستجيب لحاجيات الدول التي تخدمها هذه المراكز.

- مساعدة الدول في وضع خطط الطوارئ.

- إقامة اتصالات مع المراكز والهيئات الإقليمية والدولية المختصة.

بالإضافة إلى مهام التنسيق والإعلام، يمكن إضافة مهام خاصة للمركز، بحيث وسع البروتوكول في مجال اختصاص المركز الإقليمي، بتزويده سلطة التنسيق في العمليات المباشرة لمكافحة التلوث

⁽¹⁾ Falicon Michel, op-cit, p 113.

⁽²⁾ Falicon Michel, op-cit, p 113.

⁽³⁾ راجع برنامج الأمم للبيئة، التقرير السابق، المرجع السابق، ص ص، 3-8.

"إذا لم تصل الأطراف في عملية ما لمكافحة التلوث إلى اتفاق، يجوز للمركز الإقليمي أن يقوم بموافقتها، بتنسيق العمل بالتسهيلات المستخدمة من جانب هذه الأطراف".⁽¹⁾

ثالثاً: بروتوكول مكافحة التلوث من مصادر برية

تم اعتماد هذا البروتوكول في أثينا 17-05-1980 وبدأ تنفيذه في 17-06-1983 والمعدل في 08 مارس 1996، فمجرد التوقيع على الاتفاقية، بدأت دول البحر الأبيض المتوسط في دراسة مشروع بروتوكول متعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من مصادر برية، بعقد سلسلة من الاجتماعات.⁽²⁾ واعتمد نصه النهائي في اجتماع المفوضين في شهر ماي 1980، والذي زود اتفاقية برشلونة بآلية قانونية جديدة، تسمح بتدعيم القدرات العلمية ضد تلوث ذو تأثير كبير جداً على البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط.⁽³⁾

يتكون البروتوكول المعتمد من نص قانوني يتضمن ستة عشر مادة، وثلاث ملاحق تقنية بحيث تم في النص القانوني التفاهم على تحديد الأهداف العامة، والأطر التي تلتزم بها الدول في مكافحة التلوث من مصادر برية، ثم نظرت في الأحكام التي تنظم تصريف المواد، وأخيراً عرض عدد من التدابير الموجه لدعم وتوسيع نطاق مكافحة التلوث من مصادر برية بطريقة شاملة.

1- أهداف البروتوكول

ذكرت ديباجة البروتوكول بالضغوطات التي تتعرض لها البيئة في البحر الأبيض المتوسط، من جراء الأنشطة البشرية خاصة في ميداني التصنيع وال عمران، وكذلك الزيادة الموسمية في عدد سكان المناطق الساحلية نتيجة للسياحة، ولقد اعترفت الدول المتعاقدة بالخطر الذي يهدد البيئة البحرية والموارد الحية والصحة البشرية من جراء التلوث من مصادر برية، وباختلاف مستويات التنمية بين الدول الساحلية، وأخذ الاعتبارات الاقتصادية والاجتماعية للبلدان النامية بعين الاعتبار.⁽⁴⁾

(1) المادة العاشرة في فقرتها 2 من البروتوكول المتعلق بمكافحة تلوث البحر المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة.

(2) بدأ بالاجتماع الحكومي الأول المنعقد من 7-11 فيفري 1977 بأثينا، تبعه الاجتماع الحكومي الاستشاري الثاني المنعقد من 17-21 أكتوبر 1977 بالبندقية، ثم نوقش المشروع باجتماع حكومي المنعقد من 25-29 جانفي 1978 بموناكو، وفي الأخير بين 25-29 جوان 1978 بجنيف نتج عنه ولادة مشروع البروتوكول U.N.E.P/W.G ,17/6-9/7/1979

(3) د. مصطفى سلامة حسين، ود. مدوس فلاح الرشيد، مرجع سابق، ص 473.

(4) د. صليحة علي صداقة، المرجع السابق، ص 255.

أدت هذه النتائج إلى اعتماد قرار يدعو الدول الأطراف، إلى اتخاذ التعاون الوثيق في ما يخص كافة التدابير الضرورية لحماية البحر الأبيض المتوسط ضد التلوث من مصادر برية، بحيث تم تدعيم هذا التعاون في بعض الحالات المحددة المنصوص عليها في البروتوكول، ويتعلق الأمر في حالة التي تكون فيها التصريف من مجاري مائية تتدفق من أراضي الطرفين أو أكثر، أو تشكل حدودا بينها يحتمل أن تسبب تلوثا، تدعى الأطراف المعنية إلى التعاون من أجل تطبيق أحكام البروتوكول،⁽¹⁾ كما لا يعتبر أحد الأطراف مسؤولا عن تلوث ناشئ من أراضي دولة غير متعاقدة، ومع ذلك يحاول هذا الطرف التعاون مع الدولة المذكورة بغية تطبيق البروتوكول بالكامل.⁽²⁾

من هنا نلاحظ الاهتمام المثير للبروتوكول، في محاولة توسيع نطاق التعاون في مكافحة التلوث من مصادر برية إلى الدول الأخرى غير الأطراف، وإرادة الدول الأطراف في مهاجمة بعض مصادر التلوث الواقعة قريبا من الأنهار المائية التي تعبر أراضي دول غير ساحلية، فإذا كان ما ورد في ديباجة البروتوكول مهم، فإنه ينبغي أن لا نهملها، فلها قوة إلزامية مشابهة للأحكام الواردة في مواد البروتوكول، إذا أن إلزام الأطراف في المادة الأولى من الاتفاقية هو استجابة لما ورد في المادة الثامنة من اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، ومع ذلك فمن الأفضل استبدال مفهوم "مكافحة التلوث من مصادر برية" الناجم عن تصريف الأنهار، والمؤسسات الساحلية والمصبات بمفهوم إيجابي هو "التحكم" في هذه الظاهرة.⁽³⁾

كان موضوع نطاق تطبيق الإلتزامات، محل سلسلة من التحفظات من قبل العديد من الدول فيما يتعلق بتحديد مفهوم "المياه الداخلية"،⁽⁴⁾ لذا لم يحتفظ البروتوكول بالمفهوم ولكن احتفظ ضمنا بالمحتوى، أي أن مجال تطبيق الإلتزام يغطي منطقة البحر الأبيض المتوسط كما عرفت المادة الأولى من الاتفاقية الإطار، والمياه من جانب الأرض لخط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي، الذي يمتد في حالة مجاري المياه حتى حدود المياه العذبة، وتشمل أيضا المستنقعات والبحيرات والمياه الجوفية المتصلة بالبحر، كما أعطى البروتوكول مفهوم "حدود المياه العذبة" تعني

(1) المادة 11 فقرة 1 من البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية، المعتمد في 17 ماي 1980، الجريدة الرسمية رقم 51 الصادرة في 11 ديسمبر 1982.

(2) المادة 11 فقرة 2 من البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية.
(3) Falicon Michel, op-cit, p 118.

(4) المادة 3 من البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية.

مكان مجاري المياه حيث ترتفع الملوحة نتيجة وجود مياه البحر في حالة انخفاض المد والجزر وفي فترة انخفاض تدفق المياه العذبة.⁽¹⁾

إذا كان التوافق حول النطاق الجغرافي لتطبيق البروتوكول صعب التحقيق، فهذا راجع لأنه يتجاوز نطاق الاتفاقية الإطار المحدد في المادة الأولى منها، ويشمل هذا التعريف الجديد الواسع "المياه الداخلية" وهو ضروري للخشية من ظاهرة التلوث من مصادر برية، وفي نفس الوقت يطرح هذا التمديد المشاكل المتعلقة بتعريفه.

هناك تعريف دقيق جدا وشامل للتلوث من مصادر برية، بتحديد المصادر وعناصر التعريف، وإدراج مجاري المياه الجوفية، والجريان السطحي للمياه بشكل واسع جدا، فهذا التعريف الواسع جدا للتلوث من مصادر برية يعطي المعنى القانوني للمفهوم "الإقليم البري، النهري، والجوي، بحيث توجد حالة واحدة تتعلق بالتلوث من مصادر برية تنتقل من الجو وهي المدخلات من المواد الملوثة المنقولة جوا إلى البحر...".⁽²⁾

ما يمكن استخلاصه أن هذا لبروتوكول الهدف من اعتماده، منع تلوث منطقة البحر الأبيض المتوسط والحد منه ومكافحته والسيطرة عليه والناجم عن تصريف الأنهار والمنشآت الساحلية أو من خارج التصريف أو التلوث المنبثق من مصادر أخرى داخل الأراضي الإقليمية.⁽³⁾

2- الأحكام الأساسية

يتميز البروتوكول بين نوعين من المواد السامة، خصص لكل نوع منها مرفق خاص بها، كما تتعهد الأطراف بمكافحة هذا التلوث تدريجيا باعتماد مبادئ توجيهية، ومقاييس أو معايير مشتركة.

أ- مواد المرفق الأول

تتعهد الدول الأطراف بالقضاء على التلوث من مصادر برية، المدرجة في المرفق الأول من البروتوكول،⁽⁴⁾ وتم اختيار هذه المواد خصيصا على أساس تسميتها صمودها وتراكمها الإحيائي وتشمل: مركبات الفسفور العضوي ومركبات الهالوجين العضوي، مركبات الأورجانونيين، الزئبق ومركبات الزئبق، الكاديوم ومركبات الكاديوم، كذلك زيوت التشحيم المستعملة، المواد الصناعية الثابتة

(1) المادة 2 فقرة 3 من البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية.

(2) المادة الرابعة في فقرتها 2 من البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية.

(3) د. مصطفى سلامة حسين، ود. مدوس فلاح الرشيد، مرجع سابق، ص 473.

(4) المادة 5 فقرة 1 من البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية.

التي يمكن أن تطفو أو تغوص أو تبقى عالقة والتي يمكن أن تعيق الاستعمال المشروع للبحر، المواد التي ثبت أنها تسبب سرطان أو تشوهات أو طفرات للكائنات الحية في البيئة البحرية أو من خلال ذلك، المواد المشعة بما في ذلك نفاياتها عندما لا تمثل عمليات التخلص منها لمبادئ الحماية من الإشعاع كما حددتها المنظمات الدولية المختصة، مع الأخذ بعين الاعتبار حماية البيئة البحرية.⁽¹⁾ كما لا تنطبق أحكام هذا المرفق على التصريفات التي تحتوي على هذه المواد المذكورة سابقا، عندما تكون كميتها أقل من الحد الأقصى الذي تعينه الأطراف بالاشتراك فيما بينها.⁽²⁾ يتم القضاء على هذه المواد "القائمة السوداء" من قبل الأطراف عبر مراحل تتضمن معايير المشتركة للإرسال والاستعمال، وتحدد الأطراف القواعد والجداول لتطبيق البرامج والتدابير التي تهدف إلى إزالة التلوث من مصادر برية وتراجعها بصورة دورية.⁽³⁾

فهذه الإلتزامات تصطدم مع الواقع، فكثافة وتنوع الملوثات البرية السامة جدا في البحر الأبيض المتوسط، يتطلب عمل منهجي وإجراءات وأغلبية خاصة يتم توفرها لاعتماد برامج وإجراءات معينة.⁽⁴⁾ ويعكس هذا الحكم قيمة التكاليف الاستثمارية لهذه البرامج والتدابير، التي يلتزم بها الأطراف مع الأخذ بعين الاعتبار، قدرات المنشآت القائمة والجديدة التي تأتي منها التصرفات على التكيف مع البرامج الجديدة، والتدابير والتحول إلى منشآت أقل تلويثا، والقدرة الاقتصادية للأطراف وحاجاتها إلى التنمية.⁽⁵⁾

ب- مواد المرفق الثاني

تشكل المجموعة الثانية من المواد السامة وتشمل المواد التالية: العناصر التالية ومركباتها: الزئبق النحاس، النيكل، الكروم، الرصاص، السيلينيوم، الزرنيخ، الأنثيمون... وغيرها من المركبات المنصوص عليها في المرفق الثاني في فقرته " ألف " من البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية، أيضا منها المواد التي لها تأثير غير ملائم مباشرة على نسبة الأوكسجين في

(1) المرفق الأول من البروتوكول بشأن حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية، أثينا، 1980 الفقرة "ألف".

(2) المرفق الأول من البروتوكول السابق، الفقرة "باء".

(3) المادة 5 فقرتها 3 و4 من البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية.

(4) فحسب المادة 15 من البروتوكول السابق "تعتمد اجتماعات الأطراف بأغلبية الثلثين، البرامج وخطط العمل قصيرة ومتوسطة الأجل، الإقليمية التي تحتوي على تدابير زمنية لتنفيذها".

(5) المادة 7 فقرتها 3 من البروتوكول السابق.

البيئة البحرية وأيضاً المركبات الحامضية أو القاعدية التي يكون تركيبها أو عددها من شأنه أن يخل بنوعية المياه البحرية، والمواد التي قد تصبح بالرغم من كونها غير سامة بطبيعتها، ضارة بالبيئة البحرية أو التي تعرقل الاستعمال المشروع للبحر بسبب الكميات الملقاة.⁽¹⁾

تم اختيار هذه المواد أو أسر ومجموعات هذه المواد، أو مصادر التلوث على أساس نفس المعايير المتبعة بالنسبة لمواد أو مصادر المرفق الأول، غير أنها أقل ضرر بصفة عامة، أو أنه يسهل التخلص من تأثيرها الضار بصفة طبيعية، ولذلك فإنها عموماً تؤثر على مناطق ساحلية أضيق حدوداً.

تلتزم الأطراف بأن تخفض بصرامة من التلوث من مصادر برية بسبب المواد "القائمة الرمادية" أو المصادر المشار إليها في هذا المرفق، وتطبق الدول الأطراف منفردة أو مجتمعة حسب الاقتضاء البرامج والتدابير المناسبة لهذا الغرض، ويخضع تصريف هذه المواد كلياً لإصدار تراخيص من جانب السلطة الوطنية المختصة.⁽²⁾

ج- مواد المرفق الثالث

عند إصدار ترخيص لتصريف النفايات التي تحتوي على المواد المذكورة بالمرفق الثاني أو الفرع باء من المرفق الأول من هذا البروتوكول تؤخذ بعين الاعتبار الخاص حسب الحالات والعوامل التالية:

- خصائص وتركيب النفايات

تشمل نوع وأهمية مصدر النفايات كالصناعات التي تنتج عنها، نوع النفايات "الأصل، التركيب"، شكل النفايات "صلبة، سائلة، طينية"، الكمية الإجمالية "الحجم الملقى شهرياً أو سنوياً"، طريقة التصريف "مستمر، متقطع، متغير، موسمي..."، تركيز المكونات الرئيسية، الخصائص الطبيعية والكيميائية والحيوية للنفايات.⁽³⁾

- خصائص مكونات النفاية من حيث ضررها

تشمل الصمود "الثبات" سواء كان طبيعياً أو كيميائياً أو بيولوجياً في البيئة البحرية، السمية وغيرها من الآثار الضارة، التراكم في المواد البيولوجية أو الرواسب، التحول الكيميائي الحيوي الذي ينتج مركبات ضارة، الآثار غير الملائمة على نسبة وتوازن الأوكسجين، القابلية للتغيرات الطبيعية والكيميائية

(1) راجع المرفق الثاني للبروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية، الفقرة "ألف".

(2) نص عليها المرفق الثاني من البروتوكول السابق في فقرته "باء".

(3) المرفق الثالث، فقرة "ألف"، من البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية.

والحيوية والتفاعل في البيئة المائية مع مواد أخرى والتي قد تكون لها آثار ضارة من حيث الاستعمالات.(1)

- خصائص مكان التصريف والبيئة البحرية المستقبلية

وتشمل الخصائص الهيدروغرافية والجوية والجيولوجية والطبوغرافية للمنطقة الساحلية، موقع ونوعية التصريف(مصب، قناة، مرجح، ماء...)، التدوير الابتدائي الذي يتم عند مخرج النفاية بالبيئة البحرية، خصائص الانتشار مثل آثار التيارات، والمد والجزر والرياح والانتقال الأفقي، خصائص المياه المستقبلية نظراً للظروف الطبيعية والكيميائية والبيولوجية والبيئية في منطقة التصريف، قدرة البيئة البحرية المستقبلية على امتصاص النفايات الملقاة بدون تأثير غير ملائم.(2)

- تقنيات معالجة النفايات

يجب اختيار طرق تخفيض وتصريف النفايات بالنسبة للمصارف الصناعية وذلك بالنسبة للمياه المنزلية المستعملة مع مراعاة وجود وإمكانية تطبيق عمليات المعالجة البديلة، طرق إعادة الاستعمال أو الإزالة، بدائل الإنزال أرضاً، التكنولوجيا التي تنتج مقداراً ضئيلاً من النفايات.(3)

- احتمالات الأضرار بالتوازن البيئي واستعمالات البحر

تشمل التأثير على الصحة البشرية بسبب انعكاسات التلوث على الكائنات البحرية الصالحة للأكل مياه السباحة، النواحي الإجمالية، والتأثير على التوازن البيئي خاصة الحية والسلالات المعرضة والمواطن القابلة للضرر بها، والتأثير على الاستعمالات غير المشروعة الأخرى للبحر.(4)

- د- اعتماد خطوط توجيهية وقواعد أو معايير مشتركة

من أجل تعزيز مكافحة المواد الملوثة السامة، نص البروتوكول على إعداد واعتماد مبادئ توجيهية ومعايير وقواعد مشتركة بالتعاون من المنظمات الدولية المختصة، تتعلق ب:(5)

- طول وعمق ومواقع القنوات المستعملة للتصريفات الساحلية، مراعية بصفة خاصة الطرق المستعملة للمعالجة الأولية للنفايات السائلة.

- الأحكام الخاصة المتعلقة بالنفايات السائلة التي تتطلب معالجة منفصلة.

(1) المرفق الثالث، فقرة "باء"، من البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية.

(2) المرفق الثالث، الفقرة "جيم"، من البروتوكول السابق.

(3) المرفق الثالث، فقرة "دال"، من البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية.

(4) المرفق الثالث، الفقرة "هاء"، من البروتوكول السابق.

(5) المادة 7 فقرة 1 من البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية.

- نوعية مياه البحر المستعملة لأغراض خاصة والضرورية لحماية البشرية والمواد البيولوجية وللتوازن البيئي.

- مراقبة الموارد والمنشآت والطرق الصناعية وغيرها التي من شأنها أن تلوث بدرجة محسوسة البيئة البحرية واستبدالها تدريجياً.

- الأحكام الخاصة المتعلقة بالكميات التي وقع تصريفها من المواد المعدة في المرفقين الأول والثاني وتركيزها في النفايات السائلة وطرق إلقائها.

تؤخذ هذه الخطوط التوجيهية والقواعد أو المعايير المشتركة بعين الاعتبار، دون الإخلال بأحكام المادة الخامسة من البروتوكول، الخصائص المحلية الإيكولوجية والجغرافية والطبيعية والقدرة الاقتصادية للأطراف وحاجتها للتنمية ومستوى التلوث الموجود والقدرة الاستيعابية الحقيقية للبيئة البحرية.⁽¹⁾

الفرع الثاني: خطة عمل حماية البيئة البحرية في المتوسط في مرحلته الثانية 1995 (المخطط الأزرق)

بداية يجب التذكير إلى أنه في عام 1975 وبعد ثلاث سنوات فحسب من انعقاد مؤتمر استكهولم الذي أنشأ برنامج الأمم المتحدة للبيئة، وافقت دول البحر الأبيض المتوسط والمجموعة الأوروبية على أن تشكل خطة عمل البحر الأبيض المتوسط الإطار المؤسسي للتعاون على مواجهة التحديات المشتركة في مجال التدهور البيئي، وتم اعتمادها كأول خطة لبرنامج البحار الإقليمية تحت مظلة برنامج الأمم المتحدة للبيئة، حيث اعتمدت اتفاقية حماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث "اتفاقية برشلونة" في عام 1976، إلى جانب بروتوكولين يتناولان الحماية من التلوث الناتج عن الإلقاء من السفن والطائرات، والتعاون على مكافحة التلوث في الحالات الطارئة، ودخلت هذه الوثائق القانونية الثلاثة حيز التنفيذ في 12 فيفري 1978.

وتضمنت الاتفاقية كذلك أحكاماً تتعلق بوثائق قانونية إضافية لاعتمادها، وسرعان ما استكملت ببروتوكول المصادر البرية 1980، وبروتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة 1982، والبروتوكول البحري 1994، ورغم أن المرحلة الأولى من الخطة انصبت في البداية على مكافحة التلوث البحري إلا أن التجربة سرعان ما أكدت أن الاتجاهات الاجتماعية والاقتصادية إلى جانب سوء الإدارة والتخطيط للتنمية، هي أساس معظم المشاكل البيئية وأن الحماية المجدية والدائمة للبيئة مرتبطة بصورة لا تفصل على التنمية الاجتماعية والاقتصادية، فأخذت الخطة تنتقل تدريجياً من النهج

(1) المادة 7 فقرة 2 من البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية.

القطاعي لمراقبة التلوث إلى التخطيط والإدارة المتكاملين للمناطق الساحلية باعتبارهما الأداة الرئيسية التي يجري من خلالها البحث عن حلول اللازمة، وبذلك صممت الخطة الثانية آخذة في الاعتبار الانجازات وأوجه القصور فيها في سياق التطورات التي شهدتها سياسات حماية البيئة على الصعيد الدولي.

أولاً: الإطار القانوني والمؤسسي للخطة في مرحلتها الثانية

1- الإطار القانوني للخطة

أ- أهداف المرحلة الثانية من خطة عمل البحر المتوسط

تهدف خطة عمل حماية البيئة البحرية والتنمية المستدامة للمناطق الساحلية للبحر الأبيض المتوسط التي اعتمدت عام 1995، إلى تحقيق الأهداف التالية:

- ضمان الإدارة المستدامة للموارد البحرية والبرية الطبيعية وإدماج البيئة في التنمية الاجتماعية والاقتصادية، ولسياسات استخدام الأراضي.

- حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية من خلال منع التلوث والحد من مداخلات الملوثات، سواء المزمدة أو العرضية، والبقاء عليها إلى أقصى حد ممكن.

- حماية الطبيعة، وتعزيز المواقع والمناظر الطبيعية ذات القيمة الثقافية أو البيئية.

- تعزيز التضامن بين الدول الساحلية المتوسطية في إدارة تراثها المشترك ومواردها لصالح الأجيال الحالية والمقبلة.

- المساهمة في تحسين نوعية الحياة.⁽¹⁾

ب- البروتوكولات السبعة للخطة⁽²⁾

تتناول البروتوكولات السبعة جوانب محددة من الحفاظ على البيئة المتوسطية وتشكل الإطار القانوني لخطة عمل البحر الأبيض المتوسط وهي:

1- بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن تصريف النفايات من السفن والطائرات، اعتمدت في عام 1976، وعُدل في عام 1995 وتعديلاته لم تدخل حيز التنفيذ بعد.

(1) UNEP MAP, www.web.unep.org. تاريخ الإطلاع: 23/02/2020

(2) نفس الموقع الإلكتروني السابق، تحت عنوان "الإطار القانوني".

2- البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ، اعتمد في عام 2002 عوضاً عن بروتوكول 1976 ذي الصلة ودخل حيز التنفيذ في عام 2004.

3- بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر وأنشطة برية، المعتمد في عام 1980، المعدل في عام 1996، دخلت تعديلاته حيز التنفيذ في عام 2008، لكن البروتوكول الآن دخل حيز النفاذ في 2011.

4- بروتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي في البحر المتوسط، اعتمد في عام 1995، عوضاً عن بروتوكول عام 1982 ذي الصلة، والمرفقات المعتمدة في عام 1996 والمعدلة في أعوام 2009، 2012 و 2013.

5- بروتوكول لحماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال الجرف القاري وقاع البحر وتربته التحتية، اعتمد عام 1994 ودخل حيز التنفيذ في عام 2011.

6- بروتوكول بشأن حماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، اعتمد عام 1996 ودخل حيز التنفيذ في عام 2001.

7- بروتوكول بشأن الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في المتوسط، اعتمد عام 2008.

2- الإطار المؤسسي للخطة

أ- اجتماع الأطراف

الأطراف 22 المتعاقدة في اتفاقية برشلونة هي: اسبانيا، وإسرائيل، وألبانيا، وإيطاليا، والبوسنة والهرسك وتركيا، وتونس، والجبل الأسود، والجزائر، وسوريا، وسلوفينيا، وفرنسا، وقبرص، وكرواتيا، ولبنان ومالطا، ومصر، والمغرب، وموناكو، واليونان، والاتحاد الأوروبي.

تتضمن الاتفاقيات الإطار في مجملها الالتزام بمواصلة التفاوض فإنه ينبغي إنشاء إطار للتفاوض المستقبلي، وهذه الطريقة تنطبق على الاتفاقيات المعتمدة في إطار برنامج البحار الإقليمية والتي تم اعتمادها تحت رعاية برنامج الأمم المتحدة للبيئة، والتي يطلق عليها الاتفاقيات الإطار الحقيقية التي تضمن مؤتمراً للأطراف يطلق عليه "اجتماع الأطراف"، والتي تجتمع دورياً لمواصلة المشاورات والمفاوضات تسمح هذه الطريقة بمتابعة التطورات العلمية وكذا بمشاركة ممثلين المجموعات ذات المصلحة مثل المنظمات الاقتصادية، والمنظمات غير الحكومية في المفاوضات وعليه فإن التعايش داخل نظام اتقائي يجمع الاتفاق الإطار، والبروتوكولات الملحقة به يمكن أن يطرح إشكال مؤسسي

ذلك أن جميع الأطراف في الاتفاقية الإطار لا تكون بالضرورة كلها أطراف في البروتوكولات، ونفس الشيء عندما تنشئ البروتوكولات نفسها اجتماعات الأطراف في حين لا توجد نفس الأطراف المشاركة في مختلف الآليات التي يتركب منها النظام الإتفاقي، أما بالنسبة لاتفاقية برشلونة فالمشكلة لا يطرح باعتبار أنها تقرر أن اجتماعات الأطراف في كل البروتوكولات تتم خلال الاجتماعات العادية للأطراف في الاتفاقية الإطار.⁽¹⁾

تقوم الأطراف المتعاقدة بالبيت في سياسات خطة عمل البحر المتوسط واستراتيجياتها وميزانيتها وبرنامج عملها في الاجتماعات التي تعقدها مرة كل عامين على المستوى الوزاري، كما تقوم بتعيين نقاط اتصال لاستعراض سير العمل والتأكد من تنفيذ التوصيات على الصعيد الوطني، ويتولى مكتب مشكل على أساس تناوبي من ستة ممثلين للأطراف المتعاقدة ومنتخب حسب المادة 19 من اتفاقية برشلونة 1976 إصدار التوجيهات بشأن تنفيذ برنامج العمل في الفترة الفاصلة بين اجتماعات السنيتين.⁽²⁾

كما تعقد الأطراف اجتماعات استثنائية في أي وقت آخر تراه ضروريا وذلك بناء على طلب المنظمة أو أي طرف من الأطراف المتعاقدة، على شرط أن تلقي مثل هذه الطلبات تأييداً من طرفين متعاقدين على الأقل ومن اختصاصاتها:

- إجراء استعراض عام لعمليات الجرد التي تضطلع بها الأطراف المتعاقدة والهيئات الدولية المختصة بشأن حالة تلوث البحري وآثارها على منطقة البحر المتوسط.
- النظر في التقارير التي تقدمها الأطراف.
- اعتماد المرفقات بهذه الاتفاقية والبروتوكولات واستعراضها وتعديلها عند الحاجة.
- تقديم التوصيات بشأن اعتماد أي بروتوكولات إضافية أو أي تعديلات على هذه الاتفاقية أو البروتوكولات.
- النظر في أي إجراءات إضافية قد تدعو الحاجة إليها والاضطلاع بها لتحقيق أغراض هذه الاتفاقية والبروتوكولات، - الموافقة على الميزانية المبرمجة.⁽³⁾

(1) Alexandre Charles kiss : " les traités- cadre" : une technique juridique caractéristique du droit international de l'environnement, AFDI, 1993, volume 39, numéro 1, p 796.

(2) UNE PMAP , www, web, Unep.org "الأطراف المتعاقدة" تحت عنوان 23/02/2020 تاريخ الإطلاع

(3) أمواج المتوسط، الذكرى الثلاثون لإنشاء الخطة، مجلة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، العدد 53-54، 2004، ص 3.

كما أنشأت الاتفاقية بموجب المادة التاسعة عشر "مكتب الأطراف المتعاقدة"، يتألف من ممثلي الأطراف المتعاقدة المنتخبين من قبل اجتماعات الأطراف المتعاقدة، ويراعى في ذلك مبدأ التوزيع الجغرافي العادل ويتألف المكتب من ستة أعضاء بتوفير الإرشاد والمشورة لأمانة الخطة في الفترة الفاصلة بين كل اجتماعين من اجتماعات الأطراف المتعاقدة.

ب- الأمانة

إن التنظيم المؤسسي للاتفاقية هو أحد الجوانب الأكثر إثارة للاهتمام، فمن الصعوبات التي تخشى والملازمة لكل اتفاقية دولية متعددة الأطراف، هو خلق منظمة لها وزن ثقيل على الدول، فهذه الظاهرة يمكن أن تكون لها آثار سلبية وتولد الاستياء والإحباط من جانب الدول المتعاقدة، حيث ثبت أن الدول الأطراف ولسبب وجيه لا تريد تحمل أعباء ثقيلة خاصة من الناحية المالية، ومع ذلك فالإطار المؤسسي أمر ضروري لضمان استمرارية العمل من جهة والتبادل الدوري للمعلومات المتعلقة بتنفيذ الالتزامات القائمة من جهة أخرى، وربما تسمح باعتماد تدابير ضرورية جديدة.⁽¹⁾

فالحل الذي قدمته اتفاقية برشلونة قد يكون حلاً وسطياً جيداً بتعيين برنامج الأمم المتحدة للاضطلاع بمسؤولية تنفيذ وظائف الأمانة،⁽²⁾ وتأتي هذه المهام الموكلة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة في إطار إسناد مهمة الإشراف على تنفيذ أحكام الاتفاقية غير أن المتأمل في الوظائف التي تنص عليها المادة السابعة عشر يرى أنها وظائف إجرائية تتعلق بالتنسيق بين الأطراف في تشكيل حلقة وصل بينها.

⁽¹⁾ Lila Bouali, op-cit, p 32.

⁽²⁾ تنص المادة 17 من الاتفاقية على: "تعين الأطراف المتعاقدة برنامج الأمم المتحدة للبيئة، للاضطلاع بمسؤولية تنفيذ وظائف الأمانة التالية:

- الدعوة إلى عقد اجتماعات الأطراف المتعاقدة والمؤتمرات وإعدادها.
- إحاطة الأطراف المتعاقدة بالإخطارات، والتقارير وغيرها من المعلومات التي يتم استلامها.
- تلقي الاستفسارات والمعلومات من الأطراف المتعاقدة ودراستها والرد عليها.
- تلقي الاستفسارات والمعلومات من المنظمات غير الحكومية والجمهور، وارد عليها.
- تودي الوظائف التي تعهد إليها بمقتضى بروتوكولات هذه الاتفاقية.
- إخطار الأطراف المتعاقدة على نحو منتظم بتنفيذ الاتفاقية والبروتوكولات.
- تودي أي وظائف أخرى تسندها إليها الأطراف المتعاقدة.
- تضمن التنسيق الضروري مع الهيئات الدولية التي تعتبرها الأطراف المتعاقدة مختصة، والقيام بالترتيبات الإدارية كلما دعت الحاجة إليها".

أما فيما يتعلق بالجوانب الموضوعية فهو متروك للدول وهذا يقلل من أهمية الاتفاقية،⁽¹⁾ وكما سمحت أيضاً للأطراف المتعاقدة إمكانية عقد دورات عادية واستثنائية.⁽²⁾

لاستعراض تنفيذ أحكام الاتفاقية والبروتوكولات الملحقة بها، أي أن الاتفاقية أرجحت إلى الدول الأطراف سلطة تنفيذ أحكامها وفي هذا الجانب يظهر ضعف أثر الاتفاقية، إذ يقاس النجاح في الاتفاقيات على مدى قدرتها في الوصول إلى إيجاد شخصية اعتبارية تدوب فيها سيادة الدول المتعاقدة، وتصبح تلك الشخصية بمثابة النائب عن جميع المتعاقدين في تنفيذ ما تم الاتفاقية عليه دون أي تقصير، وعليه فإن إرجاع الأمر إلى الأطراف في وضع الإجراءات التنفيذية سيبيح الفرصة لفتح الباب أمام اختلاف كبير في كل مسألة تطرأ في تنفيذ أحكامها قد لا تنتهي، إلا إذا أوكلت إجراءات التنفيذ لهيئة تمنح لها الشخصية القانونية التي تؤهلها للتعبير عن إرادة الدول المتعاقدة وتحقيق مصالحها في حماية البيئة البحرية من التلوث للمنطقة المشمولة بحمايتها.⁽³⁾

- وحدة تنسيق الخطة

يوفر برنامج الأمم المتحدة للبيئة خدمات الأمانة السر للأطراف المتعاقدة من خلال وحدة تنسيق خطة عمل البحر الأبيض المتوسط التي أنشأت في أثينا عام 1982 مقر لها، وذلك بالاستناد إلى اتفاقية البلد المضيف المبرمة بين اليونان وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، وتوفر الحكومة اليونانية الدعم المالي واللوجستي للخطة وتمنح الأمانة وضعاً دبلوماسياً، وتضطلع الوحدة بالتنسيقية بدور أمانة الخطة بحيث تقوم بأدوار دبلوماسية، وسياسية، واتصالية، وتشرف على عناصر الخطة الرئيسية (مراكز الأنشطة الإقليمية)، إلى جانب تنظيمها للاجتماعات والبرامج الهامة.⁽⁴⁾

وتتمثل المهمة الأساسية لوحدة التنسيق في تعزيز وتسيير تنفيذ اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها واستراتيجياتها، والقرارات والتوصيات الصادرة عن الأطراف المتعاقدة، وتتولى الوحدة ضمان وحدة التسيير الجيد لنظام خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، وإعداد برنامج العمل وتنفيذه ودعم الأطراف المتعاقدة في الوفاء بالتزاماتها بموجب الاتفاقية، وتعمل وحدة التنسيق على تنظيم وتوفير خدمات أمانة السر لاجتماعات الهيئات المنشأة في إطار خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، كما تمثل الوحدة

(1) د. أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 89.

(2) انظر نص المادة 18 من اتفاقية برشلونة 1976.

(3) د. محمد مصطفى يونس، مرجع سابق، ص 91.

(4) قرار اللجنة المتوسطية المشتركة الصادر في 17 أكتوبر 2007 بفلورانس (إيطاليا)، "المخطط الهيكلي للنظام المؤسسي لحماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية في البحر الأبيض المتوسط".

أمانة سر اتفاقية برشلونة على الصعيدين الدولي والإقليمي، وتضطلع بالحوار السياساتي والسياسي الرفيع المستوى مع الأطراف الخارجية، إلى جانب ذلك تكفل وحدة التنسيق أن يؤدي نظام الإبلاغ وآلية الامتثال لاتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها ومهامها، ويعهد إليها كذلك تقديم تقارير منتظمة عن حالة البيئة والتنمية في منطقة البحر الأبيض المتوسط،⁽¹⁾ وتتلقى وحدة التنسيق في إطار تنفيذ برنامج عملها الدعم التقني والمساعدة من مكونات خطة عمل البحر الأبيض المتوسط وفقا لولاية كل منها وللمقررات المحددة التي تتخذها الأطراف المتعاقدة.

ثانيا: الإطار السوسيو اقتصادي والعملي للخطة

1- الإطار السوسيو اقتصادي

يتضمن الإطار السوسيو اقتصادي "لحظة العمل في المتوسط" برنامجي عمل بيئيين للإنعاش الاقتصادي يتمثلان في المخطط الأزرق "le plan bleu"، وبرنامج عمل ذات الأولوية "PAP" مختصر في كلمة "plan d'action prioritaire".

أ- المخطط الأزرق برنامج عمل بيئي فعال

وضع هذا المخطط في إطار مقارنة للبحث عن الموازنة بين التنمية السوسيو اقتصادية ومتطلبات حماية البيئة في منطقة البحر الأبيض المتوسط للأجيال الحالية والمستقبلية، فبرنامج عمل "المخطط الأزرق" يهدف من خلاله دول المنطقة إلى تحديد وسائل تحقيق تنمية اقتصادية مستدامة في ظل احترام المعطيات البيئية.⁽²⁾

ومن أجل تحقيق ذلك فإن البرنامج يقترح على دول المتوسط أعمال ومشاريع إنمائية خاصة بالمحافظة على المجال البحري وقابلة للتحقيق الفعلي في الميدان، فالمخطط الأزرق يمثل الجانب الاقتصادي والاجتماعي لخطة العمل من أجل البحر الأبيض المتوسط، الذي يوجد مقره بأثينا، وتقدم له فرنسا الدعم المالي واللوجستي، بميزانية تقدر بحوالي عشرة مليون فرنك فرنسي.⁽³⁾

(1) UNE PMAP, www, web, Unep.org "وحدة التنسيق" تحت 23/02/2020 تاريخ الإطلاع

(2) Grif witzehum, et c.Imperial, "la protection régionale de l'environnement marin : approche européenne", centre d'étude et de recherche internationales, France, 1992, p 232.

(3) Charle Ehrmann, " Rapport de l'assemblée nationale n°2762", session ordinaire de 1999-2000, 29 novembre 2000, p8.

يهدف إلى تحديد الإجراءات اللازمة لتعزيز التنمية الاقتصادية والمحافظة على البيئة، فهو المكلف بقيادة مسار التعاون المشترك بين دول البحر المتوسط من أجل التنمية المستدامة للمنطقة، وتطوير ووضع أحكام مشتركة تساهم في تحقيق هذا الهدف.⁽¹⁾

ويتميز المخطط الأزرق بشمولية برنامجه البيئي المخصص لحماية بيئة حوض المتوسط فهو مخطط موجه لحماية كل الفضاءات برية، بحرية جوية، سياحية...وقد امتد تطبيقا المخطط على ثلاث مراحل.⁽²⁾

انتهى العمل بالمخطط الأزرق نظريا في 1989، غير أن اجتماع رؤساء حكومات الدول الساحلية لحوض المتوسط قد قرر إنشاء "centre Sofia Antipolis" الكائن مقره بفرنسا كمرصد متوسطي مكلف بتوجيهه ونصح الدول في إطار خططها الخاصة بالتنمية المستدامة، وقد كلف هذا المركز بمتابعة والإشراف على الخطة، وتوفير الاتصال والتنسيق بين حكومات دول منطقة المتوسط شمالها وجنوبها في تنفيذ الخطة، وكذا تشجيع التعاون في تجسيدها.⁽³⁾

ويعتبر المخطط الأزرق هو واحد من مراكز الأنشطة الإقليمية الستة لخطة العمل الخاصة بالبحر المتوسط التابعة لبرنامج الأمم، وتتمثل مهمتها في المساعدة في رفع مستوى الوعي بين أصحاب المصلحة ودول بحر الأبيض المتوسط بشأن القضايا المتعلقة بالبيئة والتنمية المستدامة في المنطقة من خلال تزويدهم بالمعلومات الإستشرافية تخص مستقبل المنطقة، وبحكم وظيفته المزدوجة لمراقبة البيئة والتنمية المستدامة ومركز للتحليل المنظم والمستقبلي يقوم بتزويد الأطراف المتعاقدة في اتفاقية

(1) www, medpol.org. Le 20/02/2020.

(2) - المرحلة الأولى(1980-1984): تم فيها جرد وضعية البيئة و التنمية في حوض المتوسط بجمع المعلومات الخاصة بذلك، لدى رصدت على إثر ذلك هذه المعلومات استراتيجيه خاصة لمواجهة الآثار المدمرة للتلوث البحري بعد تحديد أولويات التدخل.

- المرحلة الثانية (1984-1987): وضعت فيها المعلومات التي جمعت من قيل المعاهد والهيئات المتخصصة التابعة لدول الحوض موضع التنفيذ بخصوص حدود التلوث، لإنجاز تجارب للتدخل والمراقبة مستويات التلوث، بتبني الدول لمخططات خاصة للمكافحة مستقبلا تصل إلى آفاق 2000 و 2025.

- المرحلة الثالثة(1987-1989): خصصت هذه المرحلة لوضع تقارير تحليلية، حول الأعمال التي أنجزت من قبل الدول أثناء تنفيذها برنامج "المخطط الأزرق"، ومن ثم اقتراح توصيات جديدة تسمح للدول ببرمجة أفضل لتنميتها الاقتصادية.

(3) M.Dejeant-pons,"**protection et développement du bassin méditerrané**", textes et documents internationaux, Economica, revue française, France, p 414.

برشلونة بالتقييمات والدراسات والبيانات والإحصائيات والمؤشرات المتعلقة بالبيئة والتنمية المستدامة بحوض البحر المتوسط.⁽¹⁾

كما بادر بأشطة تعاون في مجالات متعددة مثل مؤشرات التنمية المستدامة والتأثيرات المحتملة في مجال التنمية المستدامة للدول الأوروبية، منطقة التبادل الحر الأوروبية، منطقة التبادل الحر الأوروبية بحلول عام 2010، ووضع مبادئ توجيهية في إطار اللجنة المتوسطية للتنمية المستدامة، تتوافق مع التنمية المستدامة في مجال التنمية المستدامة للموارد المائية، السياحة، والمدن.⁽²⁾

ب- برنامج عمل ذو الأولوية (P.A.P)

بغرض إيجاد شبكة تعاون دائمة بين الدول الساحلية المشكلة لحوض المتوسط وتبين معايير موحدة في مجال مكافحة التلوث البحري، وضعت الدول المتعاقدة بفضل برنامج (P.A.P) مخططات للتنمية الاقتصادية تتلاءم والمعطيات البيئية الخاصة بدون المنطقة، وقد شارك في تنفيذ هذا البرنامج الهيئات المكلفة بحماية البيئة التابعة للأمم المتحدة، ويعتبر برنامج (P.A.P) خطوة تكميلية للمخطط الأزرق غير انه يختلف مع المخطط الأزرق في كون أن هذا الأخير خاص بالأعمال المشتركة التي تقوم بها الدول الأعضاء في مجال حماية البيئة البحرية، على خلاف برنامج (P.A.P) الذي يهتم بالنشاطات القطاعية التي تقوم بها كل دولة متعاقدة، وقد أنشأ لتجسيد هذا البرنامج "مركز سبلت" الكائن مقره بيوغسلافيا سابقا، والذي يعمل بالتنسيق مع "مركز صوفيا أنتيبوليس"، ويقوم هذا المركز بوضع دراسات أولية لكل عملية تدخل، كما أنه يعمل على تنفيذ القرارات المتخذة في مجال حماية البيئة من قبل الدول الأعضاء في اتفاقية برشلونة.⁽³⁾

ويقوم هذا المخطط بمساعدة البلدان في تنفيذ مشاريع توضيحية في مناطق ساحلية محلية منتقاة في البحر الأبيض المتوسط لتقديم بيان عملي عن تطبيق الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية كأداة رئيسية، بهدف تنفيذ بروتوكول الإدارة المتكاملة على وجه التحديد، وتهدف مشاريع برنامج إدارة المناطق الساحلية إلى تنفيذ إجراءات والأدوات اللازمة لتحقيق التنمية المستدامة في مناطق المشاريع واستكشاف المنهجيات والأدوات الملائمة وتطبيقها، والمساهمة في بناء القدرات على الأصعدة المحلية والوطنية والإقليمية، وضمان الاستخدام الواسع للنتائج التي يتم التوصل إليها.⁽⁴⁾

(1) www.planbleu-euromed.org.

(2) <http://www.ecologie.gouv.fr/centre-d-activites-regionales>, le 20/02/2020

(3) www.pap-thecoastcentre.org. تاريخ الإطلاع 02/02/2020

(4) www.web.unep.org 23/02/2020 تاريخ الإطلاع

2- المخطط العملي

في هذا المخطط أنشأت خطة عمل البحر الأبيض المتوسط برنامج ومراكز ساعدت وساهمت كثير في حماية بيئة إقليم المتوسط هي:

أ- برنامج تقدير التلوث ومكافحته في إقليم البحر الأبيض المتوسط

لقد تبنت الدول المتعاقدة في اتفاقية برشلونة المحررة في 1976 برنامج للبحث العلمي والتنسيق والمراقبة في مجال حماية بيئة المتوسط أطلقت عليه اسم "برنامج تنسيق المراقبة والبحث عن التلوث في منطقة المتوسط" والذي يعرف باسم برنامج "MEDPOL"⁽¹⁾ والذي يشكل العنصر العلمي والتقني في خطة عمل البحر الأبيض المتوسط لتقييم التلوث من مصادر برية ومكافحته.

تميزت المرحلة الأولى من هذا البرنامج (1976-1980) التي وضعت من قبل برنامج الأمم المتحدة للبيئة بالتنسيق مع كل من منظمة الأغذية والزراعة، منظمو اليونسكو، منظمة الصحة العالمية، بتقييم الوضع البيئي في المتوسط، وتقديم المعلومات العلمية والتقنية الضرورية للدول من أجل التفاوض وتنفيذ الاتفاقية والبروتوكولات.⁽²⁾

أما المرحلة الثانية (1980-1995) فالتزم برنامج "مدبول" بتزويد الأطراف المتعاقدة بالمعلومات اللازمة لتنفيذ الاتفاقية والبروتوكولات الملحقة بها، ومؤشرات التقييم الفعالة وتدابير منع التلوث المتخذة تنفيذًا للاتفاقية والبروتوكولات الملحقة بها، المعلومات العلمية التي يمكن أن تؤدي إلى تعديل الآليات القانونية.⁽³⁾

أما المرحلة الثالثة من البرنامج فيتمثل في إعداد واعتماد الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة لبرنامج عمل استراتيجي (SAPMFD)، للأنشطة الإقليمية والوطنية الرامية إلى مكافحة التلوث البري الذي يهدف إلى تحديد الفئات المستهدفة ذات الأولوية من المواد والأنشطة الملوثة للتخلص منها تماما أو لضبطها وفقا لجدول زمني محدد (حتى عام 2025) لتنفيذ تدابير وأنشطة مخصصة للحد من التلوث، وعندها دخل البرنامج مرحلته الثالثة (1996-2005) المنصبة على مكافحة التلوث عبر نهج وأنشطة جديدة.⁽⁴⁾

(1) Programme " MEDPOL " : " programme de coordination et de recherché en matière de pollution dans la méditerranée"

(2)-<http://www.ecologie.gov.fr/centre d'activités regionales>, le 23/02/2020.

(3) -<http://www.ecologie.gov.fr/le programme- de-surveillance>, le 20/12/2019.

(4) -[http:// www.Une pmap.org](http://www.Une pmap.org), le 23/02/2020

وإعلان مرحلة رابعة (2006-2013) كمنسقة جديدة لبرنامج "مدبول" تقرر البلدان في إطارها بأن الحد من التلوث هو خطوة لاغنى عنها في جهودها المتكاملة نحو التنمية المستدامة، وبأن برنامج "مدبول" هو أداتها الرئيسية لتحقيق ذلك، ومن أهداف هذا البرنامج هي:

- تقييم الحالة الراهنة للتلوث البحري في حوض المتوسط.
- تقديم العناصر الضرورية لوضع خطط لمواجهة التلوث البحري عن طريق التعرف عن الدورة البيولوجية للمواد الملوثة وتأثيرها.
- تقديم المعلومات وتوظيفها في مجال تسيير برنامج مكافحة التلوث البحري.
- مساعدة الدول المتضررة لأخذ قرارات ووضع إستراتيجيات للتنمية الاقتصادية تتلاءم وحماية البيئة.
- اقتراح خطط لمحاربة التلوث ووضع نظام لتقييم التكاليف الخاصة لذلك.⁽¹⁾

ب- مراكز الأنشطة الإقليمية

تتمركز في ستة مدن متوسطة ويوفر كل منها خبراته البيئية والإنمائية لصالح المجتمع المتوسطي وذلك للإسهام في تنفيذ أنشطة الخطة وهي:

1- المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري في حوض المتوسط (REMPEC)
مالطا، أنشأ عام 1976 ويساعد هذا المركز الدول الساحلية المتوسطية على بناء قدراتها الوطنية في ميدان الحماية والتصدي للحوادث الكبرى للتلوث البحري، كما يسير المراكز التعاون بين البلدان في مكافحة التلوث العرضي الناجم عن طائفة من المواد الخطرة بما في ذلك النفط، ويدار المركز في ظل رعاية مشتركة من الخطة والمنظمة البحرية الدولية.⁽²⁾

2- مركز الأنشطة الإقليمية للخطة الزرقاء (BP/RAC) فرنسا، أنشأ في عام 1977 ويعتمد المركز نهجا منتظما وإستشرافيا إزاء قضايا البيئة والتنمية في المتوسط ويستخدم في ذلك أدوات المراقبة والتقييم كما يستخلص المؤشرات اللازمة، ويقدم الخبراء بتصورات للتسوية بين المتطلبات البيئية وحقائق التنمية الاقتصادية بهدف مساعدة البلدان المتوسطية على اتخاذ القرارات في ضوء آفاق المستقبل.⁽³⁾

(1) د. واعي جمال، مرجع سابق، ص 113.

(2) www.rempec.org, le 20/01/2020

(3) www.planbleu.org, le 23/02/2020

3- مركز الأنشطة الإقليمية لبرنامج الأعمال ذات الأولوية (BP/RAC) كرواتيا، أنشأ عام 1980 ويعني هذا المركز بالإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية بغية التخفيف من حدة المشكلات الإنمائية في المناطق الساحلية ويوفر المركز المساعدة التقنية، وينسق برامج إدارة المناطق الساحلية التي تشمل عادة على مشاركة العديد من الهيئات المحلية.⁽¹⁾

4- مركز الأنشطة الإقليمية للمناطق المتمتعة بحماية خاصة (SPA/RAC) تونس، أنشأ عام 1985 ويصب المركز اهتمامه على التنوع البيولوجي ويسهم في حماية الأنواع المتوسطة المهددة بالانقراض من النباتات والحيوانات البحرية، والمحافظة عليها وإدارتها إدارة مستدامة، ويطور المركز خطط الإدارة وأدوات المعلومات للرصد، ويشجع حملات التوعية ونشر المعلومات بين الاختصاصيين والمنظمات الدولية المعنية بما في ذلك المنظمات غير الحكومية.⁽²⁾

5- المركز الإقليمي للاستهلاك والإنتاج النظيف (CP/RAC)، إسبانيا، أنشأ عام 1996 ويسعى هذا المركز للحد من النفايات الصناعية عند مصادرتها في القطاع الصناعي المتوسطي، ويعمل على نشر تقنيات مختبرة للإنتاج النظيف، ويتولى المركز كذلك تنظيم البرامج التدريبية ويشجع على تبادل الخبراء وتيسير نقل التكنولوجيا ضمن الإقليم.⁽³⁾

6- مركز الأنشطة الإقليمية للمعلومات والاتصالات (INFO/RAC) إيطاليا، أنشأ عام 2005 ويوفر هذا المركز خدمات الاتصال والدعم التقني لأمانة الخطة ولعناصرها الإقليمية الأخرى (مراكز الأنشطة الإقليمية)، ويعني المركز أيضا بتعزيز الوعي العام وإرساء علاقات عمل متعددة القطاعات تتيح تحقيق التنمية المستدامة على امتداد إقليم المتوسط.⁽⁴⁾

3- الإستراتيجية المتوسطة للتنمية المستدامة MSSD

أ- اللجنة المتوسطة للتنمية المستدامة

أنشأت هذه اللجنة في جويلية عام 1996، في مؤتمر الأطراف المنعقدة في تونس "ميد 21" حول التنمية المستدامة في المنطقة البحر الأبيض المتوسط المنعقد بتونس عام 1994، وهي منتدى للحوار تصدر توصيات إستراتيجية لأطراف المتعاقدة بشأن القضايا الرئيسية المتعلقة بالتنمية المستدامة وهي هيئة استشارية لخطة عمل من أجل المتوسط.

(1) www.unepmap.org/index.phpmodule=content , le 23/02/2020.

(2) www.rac-spa.org.le 20/01/2020.

(3) www.cprac.org, le 23/02/2020.

(4) www.info-rac.org, le 23/02/2020.

تعمل اللجنة من خلال تكليف جماعات عمل متخصصة ومدعومة من عناصر خطة عمل المتوسط بدراسة القضايا الخاصة بالتنمية المستدامة التي تهم المتوسط، وقد تم إصدار ثماني مجموعات من توصيات اللجنة اعتمدها الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة وذلك بشأن الموضوعات التالية: الإدارة الساحلية، وإدارة الطلب المائي، والمؤشرات، والسياحة، والإعلام/التوعية، والصناعة، والتنمية الحضرية، والتجارة، وتتصب الجهود حاليا على قضايا التعاون والتمويل والتسيير المحلي.⁽¹⁾

ب- الإستراتيجية المتوسطة للتنمية المستدامة (MSSD)

تعنى الإستراتيجية بالمجالات ذات الأولوية (المياه، الطاقة، النقل، السياحة، الزراعة، التنمية الحضرية، التجارية) إلى جانب قضايا عامة (إدارة المعرفة، بناء القدرات، التسيير، علاقات الشراكة الإستراتيجية المالية)، وتسعى الإستراتيجية المتوسطة للتنمية المستدامة، التي اعتمدها الأطراف المتعاقدة عام 2005، إلى مواصلة الإلتزامات الدولية مثل الأهداف الإنمائية للألفية مع الظروف الإقليمية، وتوفير الإرشاد للإستراتيجيات الوطنية للتنمية المستدامة، وإطلاق علاقة شراكة ديناميكية بين البلدان ذات المستويات المتباينة من التنمية.⁽²⁾

وحددت هذه الإستراتيجية المذكورة أربعة أهداف رئيسية ترمي إلى ترويج التنمية المستدامة وهي: المساهمة في التنمية الاقتصادية، الحد من التفاوت الاجتماعي، تغيير أنماط الإنتاج والاستهلاك غير المستدامة وضمان الإدارة المستدامة للموارد الطبيعية، تحسين التسيير، وتعتمد سياسات التنمية المستدامة أيضا على تقييم الآفاق المقبلة في الإقليم وبالتالي على التحليل الشامل للآثار المحتملة للتنمية على البيئة وهو ما يشكل مهمة مركز الأنشطة الإقليمية للخطة الزرقاء.⁽³⁾

وفي عام 2016 اعتمدت الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة إستراتيجية البحر الأبيض المتوسط للتنمية المستدامة 2016-2025، توفر هذه الإستراتيجية إطار سياسيات تكاملية وتشكل وثيقة توجيهية لكافة أصحاب المصالح والشركات لترجمة جدول أعمال 2030 للتنمية المستدامة على المستوى الإقليمي ودون الإقليمي وعلى المستوى الوطني، إنها تهدف إلى إيجاد حالة من التناغم في إطار النقاعات بين الأهداف الاجتماعية والاقتصادية والبيئية، ومواصلة الإلتزامات الدولية مع الظروف الإقليمية، وتحفيز التعاون الإقليمي بين أصحاب المصالح في سياق تطبيق التنمية المستدامة.⁽⁴⁾

(1) www.unepmap.org, le20/01/2020.

(2) Mediterranean Action plan, Mediterranean strategy for sustainable development a framework for environmental sustainability and prosperity, Athens,2005, p09.

(3) www.planbleu.org, le 20/02/2020.

(4) www, web.Unep.org, le 20/02/2020.

الفصل الثاني

فعالية نظام المسؤولية الدولية في حماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث

إن المشاكل الرئيسية التي يتعرض لها البحر الأبيض المتوسط والناجمة عن التلوث من كافة مصادره وأنواعه، تجعل هذا البحر من أصعب المشاكل التي تعترض وجود الإنسان وبعض الكائنات الحية وتعرضهم للخطر، فقد ينشأ هذا التلوث من جراء أنشطة تمارس في البر أوفي قاع البحر أو الجو أو كنتيجة لإغراق النفايات أو التخلص منها في البحر، غير انه من ابرز مصادر تلوث البيئة البحرية هو استعمال البحار كوسيلة للنقل بواسطة السفن، الأمر الذي يتطلب تدخل دوله بوضع قواعد المسؤولية الدولية عن التلوث موضع التطبيق وذلك لحماية بيئتهم البحرية من أخطار التلوث، إذ تحمل المسؤولية الدولية في ثناياها فكرة الجزاء القانوني سواء على الصعيد الوطني أو الإقليمي أو الدولي، بل هي في الواقع مناط العقاب والجزاء على جرائم التلوث، فهي تفرض عقوبات على خرق القانون وتسعى لإصلاح الضرر الناشئ عنه وتتولى بذلك تصحيح الأوضاع، حيث يعد ذا أهمية اجتماعية كبرى.

إن المادة 12 من اتفاقية برشلونة 1976 قد أظهرت عدم التوصل إلى نظام قانوني مستقل فيما يتعلق بقواعد المسؤولية كضمان لتنفيذ أحكامها، ولما يترتب عنها من إجراءات مدنية وجنائية اتجاه الانتهاكات التي قد تتعرض لها أحكام الاتفاقية، أي أن الأطراف لم تتفق على وضع قواعد محددة للمسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار التي تنجم عن انتهاك أحكام الاتفاقية، وبذلك يمكن تطبيق القواعد الدولية العامة للمسؤولية الدولية في القانون الدولي والتي تجعل من العمل غير المشروع أي المخالف لأحكام الاتفاقية الدولية كأساس لترتيبها.⁽¹⁾

وانطلاقاً من ذلك سنتناول موضوع المسؤولية الدولية عن الأضرار بالبيئة البحرية في ضوء أحكام القانون الدولي العام، ونهدف من خلاله توضيح مدى فعالية وكفاية نظام المسؤولية في حماية البيئة البحرية من التلوث، وذلك لأن أية حماية للبيئة لا يمكن أن تكون فعالة إلا بوضع نظام للمسؤولية يحقق الردع و الإصلاح في ذات الوقت.

(1) د. صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 228.

المبحث الاول: تطور مفهوم المسؤولية الدولية وأساس قيامها

كان المبدأ السائد قديماً في معظم دول العالم هو عدم مسؤولية الدولة، حيث كان لا يحق للأفراد مطالبة الدولة بالتعويض عن الأضرار التي تسببها أعمالها، واستمر هذا المبدأ إلى أواخر القرن التاسع عشر، إلى أن ظهرت مجموعة من العوامل التي تضافرت فيما بينها للعدول عنه وإعمال مبدأ المسؤولية الدولية.

إن الفقه والاجتهاد بذلاً جهداً كبيراً لدعم و توجيه فكرة المسؤولية في المجال الدولي، والدولة في الواقع، مسؤولة بعضها أمام البعض الآخر مما يعرضها إلى تصليح أخطائها، ولذلك يجب أن تتحول المسؤولية من نطاق وطني إلى نطاق دولي وبدأ من ذلك سنتطرق إلى تعريف المسؤولية الدولية في جميع الاتجاهات وبعدها بيان آثارها التي تقوم عليها.

المطلب الاول: تطور مفهوم المسؤولية الدولية

الفرع الاول: مفهوم المسؤولية الدولية وأركانها

أولاً: مفهوم المسؤولية الدولية

مر مفهوم المسؤولية الدولية بمراحل تطور عديدة من المجتمعات القديمة حتى الآن، وقد تأثر ذلك بتلك التطورات السياسية والاجتماعية والاقتصادية التي تعرض لها المجتمع وقد شمل هذا التطور الأسس التي تقوم عليها مسؤولية الدولة وشروط قيامها.⁽¹⁾

إن المسؤولية عن فعل مجرم فكرة قديمة، عرفها اليونانيون، والرومان والفرس، كما أن الفقه الإسلامي قد أقر مبدأ المسؤولية عن الفعل غير المشروع، إلا أنه خالف الأفكار القديمة للعصور الوثنية، فاعتبر المسؤولية إلا على الإنسان،⁽²⁾ لقد تم تحديد المسؤولية الدولية في عدة تعريفات مختلفة حسب رأي كل فقيه وحسب الرأي الخاص به، من منظور قانوني أو سياسي أو مدني.

(1) حلايمية مريم ، "الحماية الدولية للبيئة البحرية، حالة البحر الأبيض المتوسط"، رسالة ماجستير في القانون الدولي العام ، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة-1- الجزائر، 2013، ص 166.

(2) د. محمد حسن عبد الحميد الحداد، "المسؤولية الدولية"، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2016 ص 11.

1- مفهوم المسؤولية في الفقه الإسلامي

المسؤولية في اللغة هي مصدر من سائل يسأل، فهو مسائل، أي مؤاخذ، و المسؤولية هي المؤاخذة، أي العقوبة أو التهديد بها، كقول الله تعالى: " فورك لنسئلتهم أجمعين(92) عما كانوا يعملون(93)(1) وقوله تعالى: " لهم فيها ما يشاءون خالدين كان على ربك وعداً مسؤولاً"، (2) إشارة إلى قوله عز وجل حكاية عن الملائكة في دعائهم للمؤمنين.

من خلال هذه النصوص نجد أن المساءلة مصطلح يفيد المؤاخذة والعقوبة عن التقصير والإهمال في الواجب، أو هو وضع يكون فيه الإنسان مطلوباً بذنوبه أي مسؤولاً عليها،(3) ويتم بإرادة الفاعل، قصداً أو إهمالاً، يلحق ضرراً بالغير في العقود أو الأنفس أو الجراحات فتوجب المساءلة، بمقتضى أحكام الشريعة الإسلامية.(4)

والمسؤولية الدولية في الفقه الإسلامي، فقد عرفت بأنها إسناد التصرف غير المشروع دولياً في الشريعة الإسلامية ألحق ضرر بدولة أخرى أو رعاياها إلى شخص آخر دولي معين،(5) كما أن المسؤولية تعرف أيضاً أنها كل انتهاك لأحكام وقواعد الفقه الإسلامي إلى شخص معين سواء كان دولياً أو محلياً، مما يلزمه جبر هذا الضرر.(6)

والمسؤولية الدولية في الفقه الإسلامي لا تقف على تحقق الضرر أو انتهاك لقواعد وأحكام الفقه الإسلامي المتمثل في الفعل أو الخطأ، بل أن المسؤولية الدولية تتعقد في الفقه الإسلامي كذلك على أساس نظرية المخاطر التي عبر عنها الفقه الإسلامي "الغرم بالغرم"، أي من يفسد من نشاطه فعليه تحمل تبعته، فلا يشترط وفقاً للقاعدة وجود خطأ أو تقصير أو حتى إهمال من جانب صاحب النشاط

(1) سورة الحجر الآية رقم 92، 93.

(2) سورة الفرقان الآية 16.

(3) د. محمد نعيم ياسين، "أثر الأمراض النفسية والعقلية على المسؤولية الجنائية في الشريعة الإسلامية"، مجلة الشريعة والقانون، العدد السادس عشر، الأردن، جانفي 2002، ص 29.

(4) د. محمد حسن عبد المجيد الحداد، مرجع سابق، ص 28.

(5) د. السيد أبو عطية، "الجزاءات الدولية في الشريعة الإسلامية"، المؤسسة الجامعية للثقافة، الإسكندرية، ط1 1997، ص 45.

(6) د. محمد حسن عبد المجيد الحداد، مرجع سابق، ص 31.

وإنما يكفي حدوث ضرر عن ذلك النشاط المشروع، أي أنه إذا سبب استعماله لحقه المباح ضرراً للغير ولو لم يسيء النية وبقصد الإضرار، فإنه ذلك الضمان يستند إلى فكرة المصلحة.⁽¹⁾

2- المفهوم الكلاسيكي للمسؤولية الدولية

المسؤولية الدولية وفقاً للتعريف الكلاسيكي هي النظام القانوني الذي تلتزم بموجبه دولة أنت عملاً غير مشروع بتعويض دولة أخرى تضررت من هذا العمل،⁽²⁾ وبذلك فإن المسؤولية الدولية لا تقع إلا على عاتق دولة، ولا تثيرها إلا دولة لمصلحتها،⁽³⁾ يعني مبدأ المسؤولية في القانون الدولي الذي يفرضه القانون الدولي على الشخص القانوني بإصلاح الضرر لمن كان ضحية تصرف أو امتناع مخالف لأحكام القانون الدولي أو يتحمل العقاب جزاء هذه المخالفة.⁽⁴⁾

وبناءً على ذلك، فسواء تضررت الدولة من عمل غير مشروع لدولة أخرى، كأن تكون ضحية صاروخ قذفته نحو إقليمها، أو تضرر أحد مواطنيها من تصرف تلك الدولة، كأن تؤم ملكية دون تعويض، فإن المطالبة الدولية لا تكون إلا من قبل الدولة المتضررة تجاه الدولة التي صدر منها الفعل غير المشروع حتى ولو كان الضرر قد مس أحد مواطنيها فقط.⁽⁵⁾

لقد استقرت المحكمة الدائمة للعدل الدولي على هذا الاتجاه حينما حكمت بتاريخ 14 جوان 1938 في قضية الفوسفات المغربي بأنه: "فيما يتعلق بعمل منسوب للدولة وموصوف بأنه مخالف للحقوق الاتفاقية لدولة أخرى، فإن المسؤولية الدولية تقوم مباشرة في نطاق العلاقات بين هاتين الدوليتين".⁽⁶⁾ غير أن القانون الدولي يعترف بالأهلية القانونية للمنظمات الدولية والأفراد ومنه يتحملوا المسؤولية الدولية أن أسأوا استعمال حقوقهم.⁽⁷⁾

(1) د. علواني مبارك، "المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، دراسة مقارنة"، أطروحة دكتوراه في الحقوق تخصص قانون العلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2017.

(2) د. عبد العزيز محمد سرحان، "القانون الدولي العام"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1991، ص 130.

(3) د. محمد طلعت الغنيمي، "بعض الاتجاهات الحديثة في القانون الدولي العام، قانون الأمم"، منشأة المعارف الإسكندرية، 1974، ص 141.

(4) د. عبد العزيز العشاوي، "محاضرات في المسؤولية الدولية"، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2007، ص 17.

(5) د. أمر يحيوي، "قانون المسؤولية الدولية"، دار هومة لنشر والتوزيع، الجزائر، ط2، 2010، ص 12.

(6) د. محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 136.

(7) د. محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 142.

3- مفهوم المسؤولية في القانون الدولي

كان المبدأ السائد قديماً في معظم دول العالم هو عدم مسؤولية الدولة، حيث لا يحق للأفراد مطالبة الدولة بالتعويض عن الأضرار التي تسببها أعمالها، وذلك استناداً إلى تمتع الدولة بالسيادة واستمر هذا المبدأ إلى أواخر القرن التاسع عشر إلى أن ظهرت مجموعة من العوامل التي تضافرت فيما بينها للعدول عنه وإعمال مبدأ مسؤولية الدولة عن أعمالها،⁽¹⁾ والمسؤولية الدولية لم تستقر بعد في صورة تقنين متكامل المعالم، بل مازالت قواعدها العرفية بصفة عامة محلاً للنقاش والجدل الفقهي والقضائي

على الصعيد الدولي، وقد ورد في تعريف المسؤولية الدولية الفقهية المختلفة نذكر بعضها:

- هي ما تنشأ عن قيام دولة أو شخص من أشخاص القانون الدولي بعمل أو امتناع عن عمل مخالفاً للالتزامات المقررة وفقاً لأحكام القانون الدولي.⁽²⁾

- المسؤولية الدولية هي الجزاء القانوني الذي يترتب عليه القانون الدولي العام على عدم احترام أحد أشخاص هذا القانون لالتزاماته الدولية.⁽³⁾

- وعرفها شارل رسو بأنها: "وضع قانوني تلتزم الدولة التي ارتكبت عملاً غير مشروع وفقاً للقانون الدولي، بتعويض الدولة التي تم ارتكابه في مواجهتها".⁽⁴⁾

- كما عرفها الدكتور السعيد الدقاق بأنها: "نظام يسعى لتعويض شخص آخر أو أكثر من أشخاص القانون الدولي عن الأضرار التي لحقت به نتيجة لنشاط أتاها شخص آخر أو أكثر من الأشخاص القانون الدولي".⁽⁵⁾

- وقيل أنها: "مجموعة من القواعد القانونية الدولية تُلقي على عاتق أشخاص القانون الدولي إلتزامات بمنع وتقليل الضرر الذي يمكن أن يلحق بشخص دولي آخر، وكذلك الإلتزامات بإصلاح ما قد يلحق

(1) د. عمار التراكوي خليل، "مسؤولية الدولة عن أضرار التلوث البيئي"، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، مصر 2007، ص 312.

(2) د. محمد حافظ غانم، "القانون الدولي العام"، مكتبة السيد عبد الله وهبة، القاهرة، ص 15.

(3) د. عبد العزيز محمد سرحان، مرجع سابق، ص 497.

(4) Rousseau. Charl, " le droit international public", précis dalloz, 3eme édition, paris 1965, p 5.

(5) د. محمد السعيد الدقاق، "شرط المصلحة في دعوى المسؤولية عن انتهاك الشرعية الدولية"، دار الجامعة للطباعة والنشر، بيروت، 1973، ص 11.

بالغير من أضرار".⁽¹⁾

- وعرفها الدكتور عبد الغني محمود بأنها: "نظام قانوني بمقتضاه يفرض القانون الدولي على الشخص القانوني الدولي الذي ارتكب تصرفا مخالفًا لإلتزاماته ترتب عليه إلحاق الضرر بشخص آخر من أشخاص القانون الدولي بأن يقد الطرف المسؤول الطرف المتضرر ما يصلح ذلك الضرر".⁽²⁾

4- المسؤولية الدولية بمفهوم لجنة القانون الدولي

حددت لجنة القانون الدولي المسؤولية على أنها: "كل عمل غير مشروع دوليا صادر عن دولة يترتب عليه مسؤولية دولية هي:

- عمل أو امتناع عن عمل يعد خرقاً لإلتزام مؤسسة على قاعد من قواعد القانون الدولي.

- أن يسند هذا العمل غير المشروع إلى الدولة باعتبارها شخصا قانونيا.

- أن يترتب عن هذا العمل الامتناع عنه ضرراً".⁽³⁾

ويذهب مؤيدو هذه النظرية مع القضاء والفقهاء الدولي أخذاً بنظرية العمل غير المشروع دوليا مما جاء في حكم محكمة العدل الدولية الدائمة الصادرة في جويلية 1927 في النزاع بين ألمانيا وبولونيا بشأن قضية شوروز.⁽⁴⁾

كما أكدت المحكمة أيضا في حكمها الصادر في قضية برشلونة تراكتشن، أن جرائم الاعتداء والإبادة والتفرقة العنصرية تعد أعمالا غير مشروعة موجهة ضد المجتمع الدولي بأسره، وتنتهك المصلحة العامة المشتركة لكافة الدول والشعوب والمتمثلة بالقواعد الدولية الآمرة التي أكدتها المادة 19 من مشروع مسؤولية الدولية، ومن مبادئ القانون الدولي أن مخالفة إلتزام دولي يتبعه تعويض بطريقة كافية، وأن هذا الإلتزام هو نتيجة حتمية لأي إخلال في تطبيق أي اتفاقية دولية دون حاجة للنص على ذلك في نفس الاتفاقية، كما ورد في الرأي الاستشاري لمحكمة العدل الدولية في قضية الكونت

(1) د. صلاح هاشم، "المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1991 ص 76.

(2) د. عبد الغني محمود، "القانون الدولي دراسة مقارنة بالشريعة الإسلامية"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1986 ص 175.

(3) تقرير لجنة القانون الدولي عن أعمال دورتها الواحدة والأربعين، 1989، ص 112.

(4) د. أحمد بلقاسم، "القضاء الدولي"، دار هومة، الجزائر، 2005، ص 61.

برنادوت عام 1949 بشأن الأضرار التي تحدث لموظفي الأمم المتحدة عن انتهاك أحد مبادئ القانون الدولي عن مخالفة الالتزام سيبتع بالتعويض.⁽¹⁾

واستناداً إلى ما ذهبت إليه بعض التشريعات الوطنية، كالتشريع الفرنسي والجزائري إلى اعتبار جرائم تلوث البيئي من جرائم التي تنطوي على المساس بمصلحة أساسية من مصالح المجتمع والاعتداء على الحق العام، وأكدت ذلك المؤتمرات الدولية ابتداءً من مؤتمر استوكهولم مروراً بربو دي جانيرو وإلى جوهانسبورغ وإلى فرنسا اعتبروها جرائم دولية منظمة، وأن مجال المحاسبة فيه يعود إلى القضاء الوطني والدولي معاً.⁽²⁾

ثانياً: أركان المسؤولية الدولية وأنواعها

1- أركان المسؤولية الدولية

تعرف المسؤولية الدولية بأنها: "الأداة الرئيسية في القانون الدولي والتي تضبط المنظومة القانونية في إطار العلاقات الدولية، وتثور المسؤولية الدولية في حق الشخص الدولي، عندما يقوم بخل بالالتزام دولي ويسبب ضرر للغير، مما يستدعي التعويض العيني، إذا كان ممكناً أو يلجأ إلى التعويض المالي أو كلاهما.⁽³⁾

وحتى تقوم المسؤولية الدولية لا بد من وجود شروط محددة أجمع الفقه الدولي على ضرورتها كي تتحقق المسؤولية الدولية، وقد اختلف الفقهاء في كون هذه العناصر شروطاً للمسؤولية الدولية أو أركاناً وحيث يقول في ذلك الدكتور مصطفى أبو الخير: "أن الشرط لا يحقق المقصود فهو بانتقائه توجد المسؤولية ولكنها ناقصة فقط، ويعكس من ذلك فالركن بإلغائه لا تكون هناك مسؤولية".⁽⁴⁾

وقد اختلف الفقهاء في حصرها وتعريفها، غير أن الراجح هو أنها: "الفعل الذي يرتب عليه القانون الدولي المسؤولية الدولية، وضرر يصيب أحد أشخاص القانون الدولي نتيجة فعل الضار، ونسبة الفعل إلى شخص من أشخاص القانون الدولي العام دولة أو منظمة".⁽⁵⁾

(1) د. صباح العشاوي، "المسؤولية الدولية عن حماية البيئة"، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، ط1، ص 171.

(2) د. العشاوي عبد العزيز، مرجع سابق، ص 98.

(3) د. مصطفى أبو الخير، "القانون الدولي المعاصر"، دار الجنان للنشر و التوزيع، الأردن، 2017، ص 156.

(4) د. مصطفى أبو الخير، نفس المرجع، ص 157.

(5) د. مصطفى أبو الخير، نفس المرجع، ص 155.

أ- الفعل الذي يرتب عليه القانون الدولي المسؤولية الدولية

هو المساس بحق أو مصلحة مشروعة لأحد أشخاص القانون الدولي، حيث يجب أن يكون هناك إخلال حقيقي بالتزام دولي، ويكون هذا الإخلال إيجابياً كالقيام بعمل مخالف لما تقتضيه القاعدة القانونية، أو سلباً كما هو الحال عند امتناع الشخص الدولي عن قيام بعمل يفرضه القانون الدولي.⁽¹⁾ يرى جانب من الفقه الدولي على أنه: "الفعل غير المشروع الشرط الأول لقيام المسؤولية الدولية، ولكن الخلاف كان أكثر في تحديد المطلوب للتمييز بين الأفعال التي تعتبر شرطاً للمساءلة المدني والأخرى التي تستلزم المساءلة الجنائية، وقد يكون الفعل مشروعاً ولكنه ينطوي على خطر، يحدث في مجال ولاية الدولة المسؤولة أو صادر من إحدى هيئاتها، ويمتد الضرر إلى الغير".⁽²⁾

كما جاء في المادة 31 من المشروع النهائي للجنة القانون الدولي: "تخرق الدولة التزاماً قانونياً، متى كان الفعل الصادر عنها غير مطابق لما يتطلبه منها هذا الإلتزام، بغض النظر عن منشأ الإلتزام أو طبيعته"،⁽³⁾ وعليه فإن الفعل الموجب للمسؤولية الدولية هو الركن الأول لقيامها، وهو عمل غير مشروع حصل نتيجة لإخلال الشخص الدولي بالتزام دولي.⁽⁴⁾

ب- نسبة الفعل إلى شخص من أشخاص القانون الدولي العام دولة أم منظمة

القاعدة أنه لا مسؤولية دون إسناد، أي أنه لا تقوم المسؤولية الدولية دون نسبة العمل غير المشروع لأحد أشخاص القانون الدولي، وقد يكون الضرر الحاصل نتيجة الإخلال بالتزام دولي منسوباً إليه شخصياً أو إلى أحد الأجهزة التابعة له، ويستوي فيها الحال بالنسبة للدول، وهو أن يكون صادراً عن إحدى مؤسساتها القضائية التشريعية أو التنفيذية.⁽⁵⁾

(1) فلك هاشم عبد الجليل المهيرت، "المسؤولية الدولية للمنظمات الدولية في القانون الدولي العام"، رسالة ماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2016، ص 34.

(2) د. يوسف بوغالم، "المساءلة عن جرائم البيئة في القانون الدولي"، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع، ط1 مصر، 2015، ص 49.

(3) سامر عبد الحليم أبو سمرة، "المسؤولية الدولية المترتبة على إسرائيل جراء أعمال سلطتها التشريعية"، رسالة ماجستير في القانون الدولي العام، كلية الشريعة والقانون، فلسطين، 2016، ص 7.

(4) نفس المرجع السابق، ص 8.

(5) فالك هاشم عبد الجليل المهيرت، مرجع سابق، ص 37.

- تصرفات السلطة التشريعية

تتحقق نتيجة إصدار تشريع مخالف لواجباتها الدولية أو عما يترتب على عدم إصدار تشريع تقتضيه ضرورة قيامها بواجباتها الدولية،⁽¹⁾ ويحدث ذلك في حالتين:

1- إذا امتنعت الهيئة التشريعية أو تقاعست في اتخاذ كل ما هو ممكن من تدابير بما في ذلك إصدار التشريعات ووضع النظم الكفيلة بمعالجة تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه والناجم عن مختلف المصادر، على وفق ما تناولته اتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث 1976 المواد من 5 إلى 11.⁽²⁾

2- إذ اتخذت الهيئة التشريعية عملاً أو أقرت نظاماً يتعارض مع أحكام وقواعد الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية ويدخل في ذلك قصور ما تصدره الهيئة التشريعية من نظم وقواعد بما يجعلها أقل فاعلية من القواعد والنظم والمعايير المنفق عليها دولياً.⁽³⁾

- تصرفات السلطة التنفيذية

تسأل الدولة عن أفعال سلطتها التنفيذية إذا ثبت تقصيرها في بذل العناية اللازمة التي تحول وقوع الإضرار التي ترتب مسؤوليتها الدولية، من ذلك ما قضت به محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو عام 1949 بأن: "ألبانيا وقد ثبت في حقها العلم بوجود الألغام في المجرى الملاحي لمضيق كورفو فإنها لم تتخذ ما كان ينبغي عليها أن تتخذه من خطوات ضرورية لتحذير السفن المقترية من المنطقة الخطرة، خاصة تلك التي كانت على وشك الوصول إلى هذه المنطقة"، وانتهت المحكمة إلى أن السلطات الألبانية لم تحاول حقيقة أن تمنع الكارثة وهذا الإهمال الخطر يوقع المسؤولية الدولية على عاتقها.⁽⁴⁾

- تصرفات السلطة القضائية

تسأل الدولة عن الأحكام التي تصدرها محاكمها إذا كانت هذه الأحكام متعارضة مع قواعد القانون الدولي لذلك فإن مسؤولية الدولة عن تصرفاتها سلطتها القضائية تكون في حالتين:

(1) د. أبو هيف على صادق، مرجع سابق، ص 253.

(2) د. صليحة على صداقة، مرجع سابق ص 283.

(3) د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 102

(4) د. محمد صلاح هاشم، المرجع السابق، ص 107، 108.

- الأولى حالة إنكار العدالة وذلك إذا لم تكفل الدولة للأجانب إمكانية اللجوء إلى قضائها الوطني وفقا لنظمها القانونية من أجل الحصول السريع على تعويض كاف أو على أية ترضية أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون أو الاعتباريون الخاضعون لولايتها.(1)

- الثانية حالة فساد الجهاز القضائي بما يؤدي إلى تأخر الفصل في دعاوي التعويض الخاصة بالأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية وبالتالي تقويت الغرض من ضمان الحصول على تعويض سريع وكان وفقا لما نصت عليه المادة 2/235 من اتفاقية قانون البحار 1982، وبدخل في هذه الحالة كذلك عدم اتخاذ التدابير التي تنص عليه المادة 223 لتسهيل سير الدعاوي المرفوعة أمام محاكم الدولة لتحديد المسؤولية في حالة التلوث.(2)

ج- ضرر يصيب أحد أشخاص القانون الدولي نتيجة الفعل الضار

يقصد بالضرر في نظام المسؤولية الدولية: "المساس بحق أو مصلحة مشروعة لأحد أشخاص القانون الدولي"، وقد درج الفقه الدولي التقليدي على القول بأن الضرر ركن رئيسي من أركان المسؤولية الدولية، أو من الضروري إثبات الضرر لقيام المسؤولية الدولية ولا مكان المطالبة بالتعويض.(3) من الأحكام التي توفر ضرورة وجود الضرر حكم المحكمة الدائمة لسنة 1925 بين بريطانيا واليونان في شأن قضية "مافروماتيس" إذ حكمت المحكمة أنه لم يصب المدعي أي ضرر فليس له الحق في التعويض.(4)

ومن جهة أخرى فإن الضرر المستوجب للمسؤولية الدولية، هو ذلك الضرر المؤكد الذي يحدث لدولة أو مجموعة من الدول بسبب فعل غير مشروع دوليا، وبالتالي فإن الأضرار المحتملة أو الغير مؤكدة لا يجب أن تؤخذ في الاعتبار، ولعل ذلك كان السبب في المناداة بضرورة تطوير قواعد المسؤولية الدولية لتتلاءم مع طبيعة هذه الأضرار، ويتضح ذلك مما يتضمنه المبدأ 22 من إعلان مؤتمر البيئة باستكهولم الذي جاء به أنه: "يجب على الدول أن تتعاون لتطوير القانون الدولي فيما يتعلق

(1) د. عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص 117.

(2) د. صليحة على صداقة، مرجع سابق، ص 287.

(3) د. محمد حافظ غانم، "المسؤولية الدولية"، محاضرات بمعهد الدراسات العربية، القاهرة، ص 113.

(4) د. حيدر أدهم عبد الهادي، "تدخل الغير أمام محكمة العدل الدولية"، دار حامد للنشر والتوزيع، ط1، عمان 2009، ص 140.

بالمسؤولية وتعويض ضحايا التلوث والأضرار الأخرى الناتجة عن الأنشطة الواقعة داخل حدود اختصاص هذه الدول أو تحت إشرافها والتي تصيب الأقاليم الواقعة خارج حدود اختصاصها".⁽¹⁾

2- أنواع المسؤولية الدولية

إذا تطرقنا لأنواع المسؤولية فإننا ننظر إليها من زاوية الدولة المسؤولة، وبالتالي يمكن تقسيمها إلى أربعة أنواع وهي: المسؤولية الدولية المباشرة التي تقوم بها الدولة، وكذا المسؤولية الدولية غير مباشرة والتي تقوم بها أحد أشخاص القانون الدولي، وقد تكون المسؤولية الدولية التعاقدية نتيجة عقد ميرم بين دولتين، أو المسؤولية الدولية التقصيرية تكون بدون عقد.

أ- المسؤولية الدولية المباشرة

يقصد بها تلك المسؤولية الناجمة عن إخلال الدولة بالتزاماتها الدولية سواء كان مصدر هذا الالتزام نص اتفاقي أو قاعدة عرفية، أو تلك المسؤولية الدولية الناتجة عن إخلال الدولة ذاتها بما يستوجب القيام به، ومثاله الإخلال بأي قاعدة من قواعد القانون الدولي أو الالتزامات الدولية المترتبة على عاقبتها، أي كان المصدر الشكلي لهذه الالتزامات.⁽²⁾

وبالتالي فالمسؤولية الدولية المباشرة للدولة تنشأ عن الأفعال المنسوبة للدولة من خلال تقصيرها المباشر أو من خلال الإخلال بأحد الالتزامات الدولية، التي يمكن أن تتخذ كأساس للمسؤولية الدولية في حماية البيئة البحرية بحسب طبيعة الفعل المخالف للالتزام أو المتسبب في التلوث، وكذا مساهلة الدولة مباشرة عن الأفعال الصادرة عن سلطاتها المختلفة (التشريعية، التنفيذية، والقضائية) عن الأضرار التي تلحقها بالغير، تعد هذه الصورة هي الصورة الطبيعية للمسؤولية الدولية.⁽³⁾

ب- المسؤولية الدولية غير المباشرة

وعبر عنها شارل روسو: "المسؤولية الدولية غير المباشرة تقع عندما تتحمل إحدى الدول خرق القانون الدولي من قبل دولة أخرى، وتستلزم هذه المسؤولية وجود رابطة قانونية خاصة قائمة بين دولتين المعنيتين".⁽⁴⁾

(1) د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص ص 121، 122.

(2) د. عبد الكريم عوض خليفة، "القانون الدولي العام، دراسة مقارنة"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011 ص 355.

(3) د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص ص 115، 116.

(4) Rousseau, charle, " la Responsabilité international ", dalloz, paris,1960, pp 13,14

بمعنى أن المسؤولية الدولية غير المباشرة هي تحمل الدولة ما مسؤولية الدولية من قواعد القانون الدولي من قبل دولة أخرى، هذه الصورة تفترض قيام علاقة قانونية بين الدولة التي ارتكبت الفعل غير المشروع وبين الدولة التي تتحمل المسؤولية الدولية عنه، ولا تترتب على الدولة المسؤولية الدولية غير المباشرة إلا إذا قصرت في الوفاء لهذه الالتزامات، لان تقصيرها في هذه الحالة يعتبر فعلا غير مشروع،⁽¹⁾ تثور هذه المسؤولية في حالة الدولة الاتحادية والحامية أو الدولة الفدرالية والمنتدبة والدولة القائمة على إدارة الإقليم.

- مسؤولية الدولة الاتحادية

تكون الدولة مسؤولة عن الأضرار التي تنشأ عن تصرفات صادرة عن إحدى دويلات التي تكون منها المسؤولية المباشرة، فقد حاولت بعض الدول الاتحادية التهرب من المسؤولية الدولية فقبلت من طرف التحكيم الدولي بالرفض، كما جاء في قرار التحكيم، "في قضية مونتيغويباي 26 جويلية 1875 مابين أمريكا وكولومبيا".⁽²⁾

- مسؤولية الدولة المنتدبة

الدولة المنتدبة مسؤولة عن الأفعال غير المشروعة دوليا الصادرة عن الإقليم الخاضع للانتداب، فالدولة مسؤولة عن أعمال التي يقوم به الأفراد الذين يقيمون على هذا الإقليم، لأنه في جميع الحالات تسأل الدولة عن الإخلال بالالتزامات الدولية التي تقع على عاتقها هي.⁽³⁾

- مسؤولية الدولة الحامية

يقصد بها الأفعال غير مشروعة دوليا لم تصدر عن الدولة نفسها، فهي مسؤولية الدولة عن أعمال الأفراد الذين يقيمون على إقليمها، لأن الدولة تسأل عن الإخلال بالالتزامات عن أعمال الأفراد الذين يقيمون على الإقليم الواقع تحت حمايتها، لأن الدولة تسأل عن الإخلال بالالتزامات الدولية التي تقع على عاتقها، وفي هذا الصدد قررت محكمة العدل الدولية في حكمها الصادر في 27 أوت 1952 في قضية حقوق الرعايا الأمريكيين (فرنسا ضد الولايات المتحدة الأمريكية).

(1) د. سعادي محمد، "المسؤولية الدولية للدولة في ظل التشريع والقضاء الدوليين"، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، 2013، ص 23.

(2) د. سعادي محمد، مرجع سابق، ص 24.

(3) د. غازي حسن صباريني، "الوجيز في القانون الدولي العام"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، ط4، 2014 ص 302.

- مسؤولية الدولة الفيدرالية

تثور المسؤولة الدولية غير المباشرة في هذه الحالة عندما ترتكب الدولة عضو في الاتحاد الفيدرالي عمل غير مشروع دولياً يسبب ضرر للغير، وبالتالي فالدولة الفيدرالية تتحمل مسؤولية العمل غير المشروع الذي قامت به الدولة العضو، وهو ما أكدته محكمة التحكيم الكولومبية الأمريكية في قرارها الصادر في 26 جوان 1876 بشأن نزاع بين الولايات المتحدة الأمريكية وكمبوديا المعروفة باسم قضية مونتيجو.⁽¹⁾

ج- المسؤولية الدولية التعاقدية

عرفها الفقيه "باس دي فان" بأنها: "تلك التي تنشأ نتيجة إخلال الدولة بأحد التزاماتها التعاقدية سواء كان مصدرها المعاهدات الدولية شارعة أو غير شارعة فتلتزم الدولة بتعويض الضرر المتمخض عن الإخلال ولو لم ينص على ذلك صراحة في المعاهدات"، يعني أن المسؤولية الدولية التعاقدية للدولة عن إخلال الدولة بالتزاماتها التعاقدية مثل الإخلال الدولة بالمعاهدات والاتفاقيات مع دولة أخرى، وفي هذه الحالة تلتزم الدولة المخلة بالتعويض عن الضرر التي نتجت وإن لم ينص على ذلك في الاتفاق الذي جرى الإخلال به.⁽²⁾

وهذه الصورة من المسؤولية الدولية التعاقدية لا تثير إشكالا وإنما تثير الإشكال في المسؤولية الدولية هي صورة أخرى وهي الحالة التي تخل فيها الدولة بالتزاماتها اتجاه أطراف تابعين لدولة أجنبية نتيجة عقد مبرم معها فينتج هنا حالتين:⁽³⁾

- **الحالة الأولى:** هي الحالة التي تبرم فيها هذه العقود من طرف دولة بصفقتها شخصاً معنوياً، فهنا لا تقوم المسؤولية الدولية لأن بإمكان الفرد أن يلجأ للقضاء الداخلي إلا في حالة قيام المسؤولية التقصيرية.

- **الحالة الثانية:** في حالة ما تبرمه هذه الدولة من عقود مع الأفراد بصفقتها سلطة عامة إذ تقوم المسؤولية الدولية باعتبار أن هذا الإخلال عقدي، انتهك لقاعدة من قواعد القانون الدولي، وفي هذه الحالة لا يكون الفرد الأجنبي سوى اللجوء إلى دولة تطلب حماية دبلوماسية.

(1) د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 119.

(2) د. فيصل إياد فرج الله، "مسؤولية الدولة عن انتهاكات الشركات الدولية الخاصة العسكرية والأمنية في ضوء القانون الدولي الإنساني"، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، بيروت، 2013، ص 47.

(3) د. زارة لحضر، "أحكام المسؤولية الدولية في ضوء قواعد القانون الدولي العام"، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2011، ص 514.

د- المسؤولية التقصيرية

تكون هذه المسؤولية في حالة عدم وجود عقد بين دولتين، ويقصد بها ارتكاب أو امتناع الدولة على ما يفرضه القانون الدولي دون أن يكون مصدره اتفاق وتنشأ عن الأفعال الصادرة عن إحدى سلطات الدولة أو هيئاتها العامة إخلال بالقواعد القانون الدولي حتى إن كانت هذه الأفعال لا تتعارض مع أحكام قانونها الداخلي، تكون مسؤولية عن تصرفات سلطاتها الثلاث لدولة بالإضافة إلى تصرفات الأفراد التابعين لها، وتحمل الدولة مسؤوليتها الدولية نتيجة أفعالها.⁽¹⁾

الفرع الثاني: المفاهيم الحديثة للمسؤولية الدولية عن الأضرار بالبيئة

أولاً: عناصر المسؤولية الدولية

تتمثل عناصر المسؤولية الدولية في: الخطأ، الضرر، إسناد عمل غير مشروع، والرابطة السببية بين الضرر والعمل غير المشروع .

1- الخطأ

يعتبر الخطأ عنصر من عناصر المسؤولية بصفة عامة ولذلك نجد كل الأنظمة القانونية الداخلية تتطلب وقوع الخطأ متعمداً أو وقوع إهمال،⁽²⁾ والخطأ في اللغة هو الإخلال بواجب قانوني،⁽³⁾ ويقوم الخطأ على ركنين هما الركن المادي والركن المعنوي.

- **الركن المادي (ركن التعدي):** وهو العمل الذي يقع من شخص في تصرفه بحيث يمتنع عن قيام بالواجب المفروض عليه على وجه الأكمل، أو تعمد الإضرار بالغير عن تصرفاته.

- **الركن المعنوي (ركن الإدراك):** يشكل الإدراك الركن المعنوي في الخطأ إذ لا يكفي وجود الركن المادي لقيام الخطأ، بل لا بد من كون القائم بأعمال التعدي مدركاً لهذه الأعمال، سواء كان ذلك شخصاً طبيعياً أو شخصاً معنوياً.⁽⁴⁾

(1) رابح حناشي، "النظام القانوني الدولي لجرائم الحرب"، رسالة ماجستير في القانون الدولي الجنائي، كلية الحقوق جامعة البليدة، 2004-2005، ص 139.

(2) د. محمد حافظ غانم، "القانون الدولي العام"، مرجع سابق، ص 426.

(3) د. إسماعيل غانم، "النظرية العامة للالتزام"، مكتبة سيد عبد الله وهبة، القاهرة، عام 1976، ص 37.

(4) د. عمار مساعدي، "المسؤولية الدولية عن جرائم الاستعمار الفرنسي في الجزائر دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية"، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2013، ص 24.

2- الضرر

عند التعرض لأساس المسؤولية نجد أنها تستوجب وقوع فعل غير المشروع أي مخالف للقواعد القانونية الدولية، غير أن مجرد وقع العمل غير المشروع لا يكفي لإثارة المسؤولية الدولية، ذلك أن المسؤولية الدولية كقاعدة عامة من طبيعة تعويضية.⁽¹⁾ والضرر نوعان الأول تتعرض له الدولة بالذات والثاني يتعرض له الأشخاص الطبيعيين (الأفراد) أو الاعتباريين (الشركات مثلا)، والضرر التي تتعرض له الدولة نوعان هما:

1- **الضرر المادي:** يقصد به "الإخلال بمصلحة للمضروب ذات قيمة مالية، ويجب أن يكون هذا الإخلال محققا"، ويتعلق بتلك الأضرار التي تتعرض لها أملاك الدولة بشكل مباشر كتدمير باخرة بحرية من أسطولها أو حجز طائرة أو الاستيلاء غير المشروع على مبنى سفارة، ومن أمثلة الأضرار المادية ما طلبته بريطانيا سنة 1949 في إطار قضية مضيق كورفو من ألبانيا تعويضها الخسائر التي تعرضت لها سفنها وبحارتها من جراء انفجار مجموعة من الألغام الموضوعة في هذا المضيق التابع إقليميا لدولة ألبانيا.

2- **الضرر المعنوي:** وتتعلق بتلك الأضرار التي تصيب الشخص الدولي في شرفه مثالها إهانة ممثل دبلوماسي لدولة أجنبية أو القيام بعمل ما من شأنه الإساءة إلى الدولة التي صدر في مواجهتها العمل.⁽²⁾

ويشترط في الضرر الشروط التالية:

أ- يجب أن يكون الضرر أكيدا، أي أن يكون قد حدث فعلا وليس مجرد احتمال يمكن أن يحدث أو لا يحدث مستقبلا

ب- يجب أن يكون الضرر ثابتا لا عارضا وهكذا حكمت إحدى اللجان التحكيمية بالتعويض عن أضرار نجمت بتأثير الدخان أحد المناجم بين الولايات المتحدة و كندا لسنة 1931.⁽³⁾

ج- يجب أن لا يكون الضرر قد تم تعويض عنه، لأنه لا يجوز التعويض عن ضرر واحد مرتين.

د- يجب أن يقع الضرر على حق وليس على مجرد مصلحة، وهكذا تقبل الدعوة من ورثة تعرض مورثهم لضرر على المستوى الدولي، ولكن لا تقبل الدعوى من شركة تعرضت لمثل هذا الضرر

(1) د. على صادق أبو هيف، "القانون الدولي العام"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1975، ص 205.

(2) د. محمد حافظ غانم، "مبادئ القانون الدولي العام"، دار النهضة العربية، القاهرة، ط3، ص 710.

(3) د. محمد حافظ غانم، "القانون الدولي العام"، مكتبة سيد عبد الله وهبة، القاهرة، 1967، ص 37.

باستثناء حالة ما إذا كانت هناك اتفاقية تجعل من مجرد المصالح حقوقاً محمية فتقبل عند ذلك الحماية الدبلوماسية ومبدأ التعويض عن المصلحة المتضررة.

3- إسناد العمل غير المشروع

بالنسبة للدولة فإن العمل غير المشروع الذي تسأل عنه هو كل التصرفات التي تقوم بها أجهزة الدولة (تشريعية، تنفيذية، قضائية) والمخالفة لقواعد القانون الدولية التي تسبب أضراراً للأجانب، وتسأل كذلك عن تصرفات الأفراد العاديين التي تلحق أضراراً بالأجانب إذ لم تتخذ الدولة الإجراءات اللازمة لمنع ذلك أو معاقبة من قام بذلك.⁽¹⁾

وحتى تثار المسؤولية الدولية لا بد أن يستتفد المتضرر جميع طرق الطعن المفتوحة له طبقاً للقانون الدولي الداخلي فإذا استتفد ذلك دون الحصول على حقه يمكن اللجوء إلى دولة طالبا تدخلها لحمايته بالطرق الدبلوماسية أو عن طريق رفع دعوى المسؤولية الدولية أمام المحاكم الدولية، في هذه الحالة يمكن القول أن العمل المنسوب إلى الدولة بوصفها شخصاً من أشخاص القانون الدولي ويمكن القول أيضاً أن هناك مسؤولية دولية.⁽²⁾

4- علاقة السببية بين العمل غير المشروع والضرر

لقيام المسؤولية الدولية هناك شرط هو علاقة السببية "le lien de causalité" بمعنى أن يكون الضرر المتولد مباشرة عن العمل غير المشروع الذي قامت به الدولة،⁽³⁾ وقد توجد هناك بعض الأضرار غير المباشرة التي يمكن الإدعاء أنها حصلت كنتيجة بعيدة لاحقة للعمل غير المشروع، هذه الأضرار لا يؤخذ بها في القانون الدولي بمعنى أنها لا توجب التعويض من طرف الدولة كما هو الحال بالنسبة للأضرار المباشرة والفورية لوقوع التصرف المخالف لقواعد القانون الدولي.⁽⁴⁾

ثانياً: المفاهيم الحديثة للمسؤولية الدولية

شهد العالم حملة من التطورات المتلاحقة نتيجة للتقدم العلمي الهائل في جميع المجالات، هذا الواقع أدى إلى استخدام الآلات الخطرة مما ترتب عليه ظهور مخاطر وأضرار جسيمة حيث أصبح من الصعوبة بمكان إثبات وقوع الخطأ، لذا لم تقف حدود المسؤولية عند نظرية الفعل غير المشروع التي

(1) د. أ. عمر يحيوي، "قانون المسؤولية الدولية"، دار هومة، ط2، الجزائر، 2010، ص 39.

(2) د. بن عامر التونسي، "المسؤولية الدولية، العمل غير المشروع كأساس للمسؤولية الدولية"، منشورات دحلب الجزائر، 1995، ص 26.

(3) د. علي صادق أبو هيف، مرجع سابق، ص 875.

(4) د. عمار مساعدي، مرجع سابق، ص 24.

تستلزم ارتكاب تصرف يتضمن نوعاً من الخطأ أو انتهاك لإحدى الإلتزامات القانونية، بل أصبح من المتصور قيام المسؤولية بعيداً عن هذه الحدود وذلك في ظل تطور نظام المسؤولية القانونية الذي يستند إلى فكرة الضرر التي تقوم على ركنين فقط، وهما الضرر وعلاقته السببية بينه وبين الفعل الذي أحدثه،⁽¹⁾ ومنه ظهر ما يسمى بالمسؤولية الموضوعية المطلقة.

1- نظرية المخاطر "المسؤولية المطلقة"

نعني بالمسؤولية المطلقة،⁽²⁾ المسؤولية التي ترتب على عاتق الدولة بسبب الأضرار الناشئة عن أنشطة مشروعة ولكنها تنطوي على مخاطر جمة، بصرف النظر، عن وجود تقصير أو إهمال أو خطأ في جانب الدولة أو مشغل جهاز الخطر.⁽³⁾

إن هذه الأضرار والمخاطر الجسيمة التي تهدد البيئة لا يمكن الاكتفاء بنظرية المسؤولية على أساس الخطأ كما لا يمكن الاكتفاء بنظرية المسؤولية على أساس الخطأ كما لا يمكن الاكتفاء بنظرية العمل غير المشروع التي تستند إلى معايير يستحيل تعميمها على كافة الأضرار البيئية، لذلك لا بد من البحث عن أسس أكثر انسجاماً وطبيعة هذه الأضرار والتي تعتمد على معايير موضوعية تعتبر الضرر شرطاً ضرورياً لتطبيقها.⁽⁴⁾

إن الاستجابة لمتطلبات الحياة العصرية وظهور أنواع عديدة من المخاطر نتيجة استعمال تكنولوجيات واختراعات حديثة تحمل في طياتها العديد من المخاطر والأضرار، كل هذه العوامل جعلت الوسائل القانونية الكلاسيكية عاجزة عن إصلاح العديد من الأضرار الناجمة، لذلك ظهرت اجتهادات فقهية وقانونية مطالبة بإعادة النظر في الأسس التقليدية للمسؤولية المدنية عن الأضرار التي تصيب الأشخاص أو الأموال سواء على المستوى الوطني أم على المستوى التشريعي والقضائي

(1) د. عمر محمود أعمار، "دور المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث"، مجلة العلوم القانونية، جامعة بغداد كلية القانون، المجلد 26، العدد 1، 2001، ص 321.

(2) تناول الفقه الدولي والداخلي هذه النظرية بمسميات عدة منها: نظرية المخاطر، المسؤولية المطلقة، المسؤولية المشددة، المسؤولية بدون خطأ.

(3) د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، "المسؤولية الدولية عن نقل وتخزين النفايات الخطرة"، دار النهضة العربية مصر، 2007، ص 349.

(4) د. حميدة جميلة، "النظام القانوني للضرر البيئي وآليات تعويضه"، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2011 ص ص 157، 158.

وبعد التقدم الصناعي في مختلف مناطق العالم بما له من أثر كبير في إثارة الاهتمام بموضوع المسؤولية المدنية.⁽¹⁾

ومنه فإن المسؤولية الصادرة أو المطلقة هي مسؤولية قانونية استثنائية تقوم على فكرة الضرر، حيث تلزم المسؤولية قانوناً بالتعويض عن الضرر الذي يلحق بالغير دون ضرورة إثبات الخطأ منه، بمعنى كل من يمارس نشاط يحتوي على خطورة ملازمة أو مصاحبة له بنشاطه الشخصي أو تحت إشرافه وأحدث ضرراً للغير فهو ملزم بتعويض الضرر الذي يصيب الغير عند تحقق هذا الخطر بصرف النظر عن وقوع الخطأ من قبل المحدث للضرر أو عدم وقوعه،⁽²⁾

إن المسؤولية المطلقة تعني أنها أساس لا يحتاج إلى البحث فيها وإثبات قيامها، ولا ينظر فيها إطلاقاً إلى عنصر الخطأ أو إثباته، فهي بهذه لا تستند إلا على أساس وحيد وهو الضرر وهي فيما يؤكد العديد من رجال الفقه والقانون الحديثين إلى تحقيق نوع من الضمان والعدالة الاجتماعية وحماية المتضررين من مخاطر بعض النشاطات التي يترتب على ممارستها أضرار استثنائية كالأنشطة التكنولوجية الحديثة والأنشطة الصناعية والفضائية وكذلك الأنشطة النووية والإشعاعية.⁽³⁾

2- بلورة مفهوم جديد لنظام المسؤولية الدولية عن الضرر البيئي

قامت لجنة القانون الدولي وهي بصدد إعداد مشروع اتفاقية دولية للمسؤولية الدولية عن نتائج الضارة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي، على الفصل بين الأنشطة التي تنطوي على خطورة وهناك احتمال في أن تسبب ضرراً كبيراً وبين الأنشطة التي تتسبب فعلاً في الضرر، وهذا يعني أن هناك نظامان للمسؤولية، إحداهما لمنع ويهدف إلى الوقاية من الأضرار، ولا سيما الأضرار البيئية أو الحد من وقوعها على أساس نظام يهدف إلى حماية البيئة الإنسانية وتعزيز مفهوم الوقاية خير من

(1) د. صالح عطية سليمان الغرجومي، "أحكام القانون الدولي في تأمين البيئة البحرية ضد التلوث"، رسالة دكتوراه مقدم تحت إشراف الدكتور محمد سامي عبد الحميد، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1980، ص 695، 696.

(2) د. وليد فؤاد المحاميد، "دور المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث"، مجلة الكوفة للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 1، العدد 10، العراق، 2011، ص 31، 32.

(3) د. سعيد سعد عبد السلام، "مشكلة تعويض أضرار البيئة التكنولوجية"، دار النهضة العربية، القاهرة، 2003، ص 120.

العلاج، أما النظام الآخر فيقوم على أساس المسؤولية الدولية عن وقوع الضرر وهو يقع ضمن المفهوم العلاجي.⁽¹⁾

كما ننوه إلى التطور الذي حدث على مفهوم المسؤولية الدولية في نظر الفقه الدولي، وجد العديد من الفقهاء صعوبة تطبيق القواعد التقليدية للمسؤولية الدولية في مجال البيئة، مما أدى إلى ظهور توجه متزايد يدعو إلى إيجاد الحلول المناسبة، وتأتي في مقدمة تلك الحلول تطوير مفهوم المسؤولية الدولية وكذلك تطوير القواعد الإجرائية المتعلقة بتسوية المنازعات البيئية.⁽²⁾

هذا الأمر تأكد في قضية مصنع (Sandoz) عام 1986، حيث حدث تلوث شديد في نهر الراين نتيجة حريق شب في هذا المصنع، فقد تحملت حكومة سويسرا التابع لها هذا المصنع المسؤولية الدولية استناداً إلى قواعد العامة في المسؤولية الدولية، ودفعت للحكومة الفرنسية مبلغ 46 مليون فرنك لإصلاح الأضرار الناتجة من تلوث نهر الراين، وتأسست المسؤولية على الفعل غير المشروع الذي يرجع إلى تقصير السلطات العامة في هذا الصدد،⁽³⁾ وبذلك يكون الحكم في تلك القضية جاء متوافقاً مع ما جاء به الفقه الدولي الذي يعد رقابة السلطات العامة في الدولة على الأنشطة الخطرة للأشخاص القانونية الخاصة يجب أن لا يقتصر على الحدود الوطنية، أي داخل إقليم دولة فقط بل يجب أن تكون هذه الرقابة أكثر اتساعاً، لكي لا تؤدي تلك الأنشطة أضراراً بدول أخرى، وإلا تتحمل الدولة المقصرة تبعاً للمسؤولية الدولية.⁽⁴⁾

مما لا شك فيه أن هذا القول ينطبق أكثر ما ينطبق على الإضرار الناتجة عن المشروعات التي تحدث تلوثاً لبيئات الدول الأخرى، فنشاطات الدولة داخل حدودها الإقليمية تعتبر في حد ذاتها نشاطات مشروعة طالما اتخذت الدولة من الاحتياطات الأمنية ما يكفي لمنع أخطارها عن الآخرين، فإذا ما وقع الضرر وتعذر على المضرور إثبات خطأ هذه الدولة فلا مناص أماناً من تطبيق نظرية المسؤولية

(1) د. نوري رشيد نوري الشافعي، "البيئة وتلوث الأنهار الدولية"، ط1، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت، 2011، ص 177.

(2) د. سعيد جويلي، "موجهة الأضرار البيئية"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999، ص 26.

(3) Alexandre, Kiss, Tchernobyl au la pollution accidentel du Rhin par les produits chimiques, AFDI, 1987, pp 719,720.

(4) د. صالح محمد بدر الدين، "المسؤولية عن نقل النفايات الخطرة في القانون الدولي"، دار النهضة العربية القاهرة، 2005، ص 188.

المطلقة رافعين عن كاهل المضرور عبء إثبات الخطأ من جانب الدولة المسؤولة مكثفين بالربط بين نشاط الدولة ووقوف الضرر،⁽¹⁾

وهذا الاتجاه هو نفس ما أشار إليه " Wilfred Jenks " في اقتراحات التي أوردتها بدروسه بأكاديمية لاهاي للقانون الدولي عام 1966 عن المسؤولية الدولية عن النشاطات الشديدة الخطورة بقوله، أن المسؤولية عن الضرر الناتج عن النشاطات شديدة الخطورة تقوم دون ما حاجة لإثبات خطأ ما،⁽²⁾ لقد تركزت المفاهيم السابقة للفقهاء الدولي بأنه قد أوصى صراحةً بضرورة تطبيق نظرية المسؤولية المطلقة في مجال تعويض عن أضرار التلوث البيئي نظراً لجسامة هذه الأضرار من جهة وتعذر الخطأ من جهة أخرى.

3- تطور مفهوم المسؤولية الدولية طبقاً للاتفاقيات الخاصة بالبيئة

سارع المجتمع الدولي لإبرام العديد من الاتفاقيات الدولية التي تؤكد الاتجاه السائد حالياً في تطوير قواعد المسؤولية الدولية نحو تأسيس المسؤولية على فكرة المخاطر، وإنه توجد حالياً تطبيقات لهذه النظرية الخاصة في المجال النووي ومجال تلوث البحار بالزيت ونقل النفايات الخطرة ومجالات أخرى ومن تلك الاتفاقيات:

أ- اتفاقية بازل عام 1989:

عقدت هذه الاتفاقية في بازل السويسرية في عام 1989 وكان هدفها مكافحة تجارة النفايات الخطرة أو النقل غير المشروع لتلك النفايات، كما أنها أعطت تنظيمًا مفصلاً لحركة النفايات الخطرة عبر الحدود من خلال تشديد الرقابة عن نقل تلك النفايات المسموح بنقلها.⁽³⁾

إن اتفاقية بازل قد جاءت بقواعد المسؤولية الدولية تتمايز عما هو متعارف عليه في ضوء القواعد التقليدية للمسؤولية الدولية والتي كانت تشترط أن يكون الفعل المنسوب إلى الدولة فعلاً غير مشروع، بينما نجد أن المادة الثامنة من تلك الاتفاقية ألزمت الدولة المصدرة للنفايات بتحمل المسؤولية

(1) د. عبد السلام منصور الشيو، "التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام"، دار الكتب القانونية، القاهرة، 2010، ص 68.

(2) د. عبد السلام منصور الشيو، مرجع سابق، ص 69

(3) د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، "اتفاقية بازل ودورها في حماية البيئة من التلوث بالنفايات الخطرة"، دار الكتب القانونية، القاهرة، 2008، ص 7.

عن الأضرار الناتجة عن هذا النقل إذا فشلت جهود الدولة المستوردة في التخلص السليم من تلك النفايات، وإن قامت الدولة المصدرة بالنقل المشروع.⁽¹⁾

أما بشأن النقل غير المشروع للنفايات الخطرة والتي حددتها المادة التاسعة من اتفاقية بازل، نجد أن هذه الاتفاقية وسعت كثيراً من نطاق تحقيق المسؤولية الدولية عن تلك الشروط التي جاءت بها النظرية التقليدية لتلك المسؤولية، ففيما يتعلق بفعل نقل الغير المشروع فإن اتفاقية بازل ألزمت الدول الأطراف بالتعاون في منع الأنشطة الضارة التي تقع على إقليمها.⁽²⁾

أما عن موقف اتفاقية بازل من اشتراط توافر الضرر، فيمكن ملاحظة أن الضرر لا يعد شرطاً جوهرياً لتحقيق المسؤولية الدولية بموجب هذه الاتفاقية، ذلك أن النقل غير المشروع للنفايات الخطرة قد لا يترتب عليه أي ضرر في بعض الأحيان، وهذا يعني وفقاً لنظرية الضرر عدم إمكانية تحقق المسؤولية الدولية، الأمر الذي يتعارض مع اتفاقية بازل وأغلبية الاتفاقيات الدولية، التي تكفل حماية البيئة، لاسيما في مجال النقل غير المشروع للنفايات الخطرة.⁽³⁾

ب- اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية لتغير المناخ لعام 1992

ومن الاتفاقيات الأخرى التي وسعت نطاق المسؤولية الدولية نذكر اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية لتغير المناخ لعام 1992،⁽⁴⁾ تلك الاتفاقية التي تهدف إلى تقليل خطر التغير المناخي والحد من آثاره للتوصل إلى آلية ملزمة لخفض غازات الاحتباس الحراري، حيث جاءت تلك الاتفاقية بالاعتماد على المبدأ الوقائي على أساس أن منع الضرر قبل وقوعه أفضل من تركه يقع ثم يتم التعامل معه وإن أفضل طريقة لحماية البيئة تكمن في منع وقوع الضرر بدلاً من محاولة إعادة إصلاح ما تم فقده أو إفساده، وعليه فإن هذه الاتفاقية تترتب المسؤولية على الفعل لما قد يسببه من ضرر بالبيئة وليس

(1) يقصد بالنقل المشروع للنفايات الخطرة عبر الحدود، كل حركة للنفايات الخطرة و النفايات الأخرى من منطقة تدخل ضمن الاختصاص الوطني لدولة متجهة إلى منطقة أخرى تدخل ضمن اختصاص الوطني لدولة أخرى، أو أن تكون النفايات في حالة عبور تلك المنطقة من الدولة الأخرى- نص المادة 2 في فقرتها 3 من اتفاقية بازل لعام 1989.

(2) نص المادة 10 من اتفاقية بازل لعام 1989.

(3) د. أحمد عبد الكريم سلامة، "قانون حماية البيئة الإسلامية"، جامعة الملك بن سعود، ط1، الرياض، 1996، ص 500.

(4) تعرف المعاهدات الإطارية في مجال البيئة، على أنها "تلك المعاهدات التي تعلن مبادئ لحماية البيئة يجب أن تستخدم كمرتكز للتعاون في معاهدات لاحقة"، انظر:

Alexandre, Kiss, les traits cadres sources du droit de l'environnement, AFDI, 1991, p793.

نتيجة للضرر المتحقق فعلاً، لذلك نصت على ما يلي: "يمكن تقييد أو حتى منع النشاطات التي قد تؤدي إلى أضرار وغير قابل للإصلاح"،⁽¹⁾

ج- الاتفاقيات الأخرى:

- اتفاقية التنوع البيولوجي لعام 1992 أشارت إلى أنه حينما يكون هناك تهديد بخفض مهم أو فقدان للتنوع البيولوجي فإن إفتقار إلى التيقن العلمي التام ينبغي عدم استخدامه كسبب لتأخير التدابير أو تقادي أو تقليل شأن مثل هذا التهديد.

- يبدو أن تطور قواعد المسؤولية الدولية يتجه نحو تجريم بعض الأفعال التي ينتج عنها ضرر جسيم بالبيئة، ويظهر ذلك بصفة خاصة في الاستخدامات غير المشروعة للأسلحة الكيماوية والبكتريولوجية حيث يحرم القانون الدولي الإتفاقي، استخدام مثل هذه الأسلحة ضمن صكوك دولية متعددة كبروتوكول جنيف لعام 1925، واتفاقية الحظر الجزئي لإجراء التجارب النووية فوق سطح الأرض لعام 1963، واتفاقية حظر وإنتاج وتخزين الأسلحة الجرثومية لعام 1972 وغيرها.⁽²⁾

- هناك أيضا من الاتفاقيات المتعلقة بالغللاف الجوي والطاقة ومن أبرزها فينا لحماية طبقة الأوزون لعام 1985 وبروتوكول مونتريال بشأن المواد المستنفذة لطبقة الأوزون لعام 1987، بروتوكول كيوتو لعام 1997 والمتعلقة بتغير المناخ، حيث أنها جاءت بقواعد توسع من نطاق المسؤولية الدولية.

- ومن الاتفاقيات الأخرى للبيئة تلك المتعلقة بالمواد الكيميائية والنفايات الخطرة، واتفاقية روتردام بشأن تطبيق إجراء الموافقة المسبقة على استيراد مواد كيميائية ومبيدات آفات خطرة معينة متداولة في التجارة الدولية لعام 1998، واتفاقية استكهولم المبرمة لعام 2001 بشأن الملوثات العضوية الثابتة.⁽³⁾

- وفي الأخير نشير إلى أن القواعد الاتفاقية التي تضمنتها أغلب الاتفاقيات الدولية تركز على حلول وقائية هدفها منع حدوث كوارث بيئية أكثر من تركيزه على العلاج، بعبارة أخرى يتم تسليط الضوء على منع حدوث الضرر بالبيئة أكثر من تصليحه.

(1) الفقرة 3 من المادة 3 من اتفاقية الأمم المتحدة لتغيير المناخ 1929.

(2) د صليحة علي صداقة، مرجع سابق، ص 303.

(3) د. غسان الجندي، "القانون الدولي لحماية البيئة"، دار وائل لنشر، عمان، 2004، ص 42.

المطلب الثاني: أساس قيام المسؤولية الدولية وآثارها

الفرع الأول: أساس قيام المسؤولية الدولية

يقصد بأساس المسؤولية الدولية تلك النظرية أو المبدأ القانوني، الذي يستند إليه في إقامة المسؤولية على عاتق شخص من أشخاص القانون الدولي نتيجة خرقه التزاما قانونيا أو هو السبب من أجله يضع القانون عبئ تعويض الضرر الذي يقع على عاتق شخص معين.⁽¹⁾

وقد اجتهد فقهاء القانون الدولي في وضع النظريات الفقهية التي تنظم أساس المسؤولية في العلاقات الدولية، متأثرين في ذلك بفقه القانون الداخلي وقد تعددت نظرياتهم وتطورت وفقا للمتغيرات ونتيجة للتقدم العلمي والتقني اللذين يشهدهما العالم يوما بعد يوم، وبالرغم من تعدد النظريات التي تناولت أساس المسؤولية الدولية فلم يستقر الفقه والعمل الدوليين على أساس موحد لها حتى الآن.⁽²⁾

وواقع الأمر أن متطلبات وطبيعة العلاقة القانونية أو نوعية المسبب للضرر، تفرض نفسها على الفقه والقضاء الدوليين، لاختيار الأساس الذي يحكم تلك العلاقة القانونية ويتفق الفقه الدولي ويؤيده في ذلك القضاء والمعاهدات والممارسات الدولية، على أن المسؤولية في القانون الدولي تحكمها ثلاث نظريات رئيسية وهي: نظرية الخطأ، والفعل الدولي غير المشروع، والمخاطر أو المسؤولية المطلقة.

أولا: نظرية الخطأ كأساس لقيام المسؤولية الدولية

اتجه جانب من الفقه الدولي إلى تقرير إقامة المسؤولية الدولية على أساس الخطأ، ويلقى رأي "فعل الدولة المؤذي لدولة أخرى لا يعتبر جنحة دولية إذا لم يرتكب بشكل متعمد أو إهمال جدير باللوم تأييدا كبيرا".⁽³⁾

لم يرد تعريف الخطأ الموجب للمسؤولية في القوانين الداخلية للدول ولا في القانون الدولي، ومن ثم فقد تكفل الفقه بهذه المهمة، حيث اعتبر الفقه الدولي أن الخطأ هو: "ذلك السلوك الذي يأتيه شخص من أشخاص القانون الدولي، الضار بشخص آخر من أشخاصه سواء تمثل هذا السلوك في القيام بعمل إيجابي يلزم القانون القيام به، أو عمل سلبي (الامتناع عن العمل) ينهى القانون عن القيام به".⁽⁴⁾

(1) د. بن عامر تونسي، "أساس المسؤولية الدولية في ضوء القانون الدولي المعاصر"، منشورات دحلب، الطبعة الأولى، الجزائر، 1995، ص 106.

(2) د. بن عامر تونسي، مرجع سابق، ص 108.

(3) د. صلاح عبد الرحمان الحديثي، "النظام القانوني الدولي لحماية البيئة"، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، لبنان 2010، ص ص 219-220.

(4) د. محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 447.

ولا يشترط في الخطأ أن يقع بسوء نية إذ يمكن أن يقع هذا السلوك عن قصد، وهنا نكون أمام خطأ عمدي يتمثل في التقصير كما يمكن أن يكون الخطأ غير عمدي، ويعني الإهمال واللامبالاة فنترتب المسؤولية الدولية للدولة عن إهمالها أيضا إذا أخل ممثليها بواجب بذل العناية أو اليقظة والحيطه في إدارة شؤونها الداخلية، للحيلولة دون وقوع أفعال ضارة تلحق بغيرها من الدول أو برعايا هذه الدول.⁽¹⁾ لقد تأثرت فكرة المسؤولية الدولية بعوامل التطور التاريخي للقانون الدولي تبعا للظروف السياسية والاقتصادية، وكذا التقدم العلمي وتطور التكنولوجيا مما جعلها عرضة للتبديل والتغيير لمسايرة احتياجات المجتمع الدولي وما يعتره من مستجدات، وفي هذا السياق قام الفقيه الهولندي "جروسيوس" (Grotius) بنقل نظرية الخطأ من القانون الداخلي إلى مجال القانون الدولي وذلك في نهاية القرن الثامن عشر، تتلخص فكرة الخطأ وفق ما صاغه هذا الفقيه في أن الدولة لا تسأل عن تصرفات رعاياها، إلا إذا نسب هذا الخطأ أو الإهمال إلى الدولة ذاتها، إذ تنشأ مسؤولياتها على أساس اشتراكها في وقوع الضرر نتيجة لإهمالها في منع تصرف رعاياها أو لأنها أجازت هذا التصرف، بعدم معاقبة المخطئ أو بتمكينه من الإفلات من العقاب،⁽²⁾

من الفقهاء الذين تناولوا نظرية الخطأ كأساس لقيام المسؤولية الدولية نجد الفقيه "جورج سل" الذي يرى أن مخالفة قاعدة من قواعد القانون الدولي يعتبر تجاوز في السلطة أو تعسف السلطة أو عدم القيام باختصاص معين بكل بساطة أو وجود خطأ لأحد الأعوان في أداء وظيفته، ويضيف انه لا يمكن أن نعرف المعنى القانوني لكلمة الخطأ إذا لم تكن تصرفا مخالف للقانون، أما الفقيه "جولدي" يرى أن المسؤولية على أساس الخطأ تدل على ارتباطها بعامل تسبب ضرر عمدا أو بالإهمال وأن الإهمال يحصل عندما يتجاوز الفاعل الالتزام الملقى على عاتقه والذي يتطلب العناية.⁽³⁾

(1) د. رشا عارف السيد، "القانون الدولي في ثوبه الجديد"، دار وائل للطباعة والنشر والتوزيع، ط1، القاهرة، 2001 ص 179.

(2) د. بن عامر التونسي، مرجع سابق، ص 76.

(3) د. سه نكه رداود محمد، "التنظيم القانوني الدولي لحماية البيئة من التلوث"، دار شتات للنشر والبرمجيات مصر، 2012، ص 185.

وفي نفس الاتجاه ذهب جابر سالفيل (Gabral Salvuile) في المحاضرات التي ألقاها بلاهاي عام 1933 بأنه أخذ مصطلح المسؤولية بمفهومه الواسع بمعنى الالتزام الناتج عن عمل غير مشروع فإنه من التناقض أن نتحدث عن المسؤولية بدون خطأ ذلك أن وجود عمل غير مشروع معناه وجود خطأ وأن هذا الأخير لا ينشأ إلا عند انتهاك قاعدة قانوني.⁽¹⁾

وفقا لذلك هناك من يرى أن مسؤولية الدولة عن أضرار تلوث البيئة البحرية تقوم على أساس فكرة الخطأ والتقصير وفقا للقانون الدولي العام، ولا توجد هناك دلائل تشير إلى أن هذا القانون قد أقر فكرة المخاطر أساسا لمسؤولية الدولة، أو ما سمي أحيانا بالمسؤولية المطلقة التي قوامها مسؤولية الدولة حتى ولو لم يثبت الخطأ والتقصير في جانبها، وينبغي على ذلك من انتفاء مسؤولية الدولية عن النشاطات التي تضر ببيئة دولة أخرى من خلال تلويث بيئتها البحرية، إذا لم يثبت الخطأ والتقصير في جانبها، فالدولة عند مباشرتها لنشاطات التنقيب عن الموارد الطبيعية واستثمارها في المناطق الخاضعة لولايتها الوطنية، كما في النشاطات الحاصلة ضمن جرفها القاري، لا تسأل مسؤولية مطلقة عن الأضرار الحاصلة للدولة الأخرى نتيجة لانفجار آبار النفط وتدفق كميات كبيرة منه في المنطقة، بل تسأل فقط إذا ثبت أنها لم تبذل العناية المعقولة في وقاية مصالح تلك الدول، ذلك لأن الدولة الساحلية ملزمة بإصدار الأنظمة واتخاذ التدابير اللازمة لاستكشاف الجرف القاري واستثماره وفقا للمعايير الدولية، وتقع عليه أيضا ضمان الالتزام بتلك الأنظمة والتدابير، وفي حالة تقصير الدولة أو إخفاقها في تنفيذ تلك الالتزامات فإنها تتحمل عبئ المسؤولية عن تلك النشاطات.⁽²⁾

وتؤيد بعض الأعمال القانونية هذه النظرية، مثلما جاء بمشروع تقنين قواعد مسؤولية الدولة الذي أعدته اللجنة الأمريكية للقانون الدولي فقد نصت المادة (3) على أن "تسأل الدولة عندما تكون هناك حاجة واضحة من الخطأ الحكومي"، وتضيف المادة (4) "تسأل الدولة عندما توجد درجة واضحة من الخطأ الحكومي يرجع لعمل أو إهمال الموظفين التنفيذيين"، كما ذهب الفقيه (Strupp) في أوائل القرن العشرين إلى تأييد نظرية المسؤولية الخاطئة حيث تنص المادة الأولى من مشروع المسؤولية

(1) د. معلم يوسف، "المسؤولية الدولية بدون ضرر، حالة الضرر البيئي"، أطروحة دكتوراه في القانون العام، فرع قانون دولي، كلية الحقوق جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1، 2009-2010، ص 9.

(2) د. عباس هاشم الساعدي، مرجع سابق، ص 181-182.

الذي أعده على أنه "إذا انطوى العمل على إهمال تسأل الدولة فقط على التزامها المبني على الخطأ".⁽¹⁾

إلا أن هذه النظرية تعرضت لانتقادات عديدة كان أبرزها صعوبة إثبات التقصير في القانون البيئي الدولي من حيث تكون إجراءات سلوك الدولة المسيطرة على أنشطة التلوث أم غير موجودة أو قد تم التعبير عنها بعمومية.⁽²⁾

وليس من المستبعد أن يحرم الكثير من المضرورين من الحصول على التعويض لفشلهم في إثبات الخطأ رغم ما أصابهم من ضرر مؤكد، كما أن هذه النظرية لا تحل المشكلة عندما تمارس الدولة عملاً مشروعاً لا يعد خرقاً لأي قاعدة من قواعد القانون الدولي، ورغم ذلك يسبب ضرراً للدول الأخرى أضف إلى ذلك إلى أن تلك النظرية لا تتماشى مع التطور العلمي والتكنولوجي المعاصر، وما صاحبه من نشوء أضرار دون وقوع خطأ بالمعنى المعروف فقد تتخذ دولة أو صاحب المشروع الحيطة اللازمة مما يمنع وجود خطأ أو الإهمال، ويلحق الضرر رغم ذلك دولة أخرى.

كما أنه من الصعب دائماً من الناحية العلمية، إثبات نية الخطأ العمدي أو الإهمال خاصة إذا كان منسوباً إلى فرد أو إلى مجموعة من الأفراد لفشلهم في أداء المهام الوظيفية الموكلة إليهم، بالإضافة إلى ذلك فإن البحث في معيار السلوك الذي تنتهجه الدولة عند إتيانها لفعل ماس بسلامة البيئة، لا يتفق مع طبيعة الدولة كشخص اعتباري ويخشى في ضوء الاعتبارات السابقة، أن تصبح مسؤولية الخطأ وسيلة لتحاشي المسؤولية وفي وقت أصبح المجتمع الدولي غير قادر على تجنب الضرر والدليل على ذلك، أنه عند إعداد مشروع الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي عام 1969، وفي وجود اقتراح إقامة المسؤولية على أساس الخطأ وآخر يستهدف إقامة المسؤولية على أساس المسؤولية المطلقة كان أن عرضت شركات التأمين في سوق لندن، أن تغطي التأمينات بموجب هذه الاتفاقية بقيمة 40 مليوناً من الدولارات إذا ما أسست المسؤولية على أساس الخطأ، وخفضت القيمة إلى 9.6 مليون دولار، إذا ما تم تأسيس الاتفاقية على أساس المسؤولية المطلقة.⁽³⁾

(1) د. أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص ص 453-454.

(2) د. صلاح عبد الرحمان الحديثي، مرجع سابق، ص 220.

(3) د. صلاح هاشم، المرجع السابق، ص 90.

ومنه نخلص إلى أن نظرية الخطأ لا نستطيع تطبيقها أو اعتمادها كأساس وحيد للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية، لكن هذا لا يمنع استبقائها وإعمالها في النطاق الذي يكمن أن تنطبق فيه ويتوافر الخطأ، أما إذا لم يتوافر الخطأ وترتب مع ذلك الضرر فليس هناك ما يمنع قانونا من البحث عن الأساس الآخر للمسؤولية وإلزام من قام بالعمل بتعويض المضرور على ما نرى الآن.⁽¹⁾

ثانيا: نظرية العمل غير المشروع كأساس لقيام المسؤولية الدولية

أمام الانتقادات التي وجهت إلى نظرية الخطأ اتجه أنصار المدرسة الوضعية إلى تبني أساس آخر لمسؤولية الدولة يتفق وطبيعة القانون الدولي وتقرر هذه المدرسة أن العبرة هي الصفة غير المشروعة للتصرف المخالف للقانون الدولي.⁽²⁾

ظهرت نظرية الفعل غير المشروع دوليا على يد فقهاء المدرسة الإيطالية وعلى رأسهم الفقيه "Anzillotti"، حيث يرى أنصار هذه المدرسة أن المسؤولية الدولية تقوم على أساس موضوعي يتمثل في انتهاك القانون الدولي، إذ لا بد من استبعاد نظرية الخطأ نظرا لصعوبة التوصل لمعرفة ما إذ كانت إرادة الدولة تعمدت ارتكاب هذا الفعل أم كانت متهاونة بصدده، فيكفي لترتيب مسؤولياتها توفر الرابطة السببية بين الفعل الذي تأتبه والواقعة المخالفة للقانون الدولي،⁽³⁾

بينما ذهب البعض الآخر إلى أن المسؤولية الدولية أساسها العمل الدولي غير المشروع وطبيعة هذا العمل هو انتهاك الالتزامات الدولية المفروضة على الأشخاص محل المسؤولية، سواء كان هذا الانتهاك إيجابيا (بالفعل) أم سلبيا (بالامتناع) وهو ما تقره المشاريع التي أعدت بشأن المسؤولية الدولية، سواء تلك المعدة من قبل الهيئات العلمية أو بعض الأفراد، حيث كلها اشترطت لقيام المسؤولية انتهاك الالتزامات الدولية،⁽⁴⁾

والعمل الدولي غير المشروع هو كل عمل أو امتناع ينتهك التزاما قائما بموجب قواعد القانون الدولي الاتفاقية أو العرفية أو المبادئ القانونية العامة، كما يعرف الأستاذ إبراهيم محمد العناني العمل غير

(1) د. أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 451.

(2) بن سالم رضا، "حماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة في البحار"، رسالة ماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر، 2003-2004، ص 145.

(3) د. رشاد عارف السيد، مرجع سابق، ص 180.

(4) د. عبد العزيز أبو سخيلة، "المسؤولية الدولية عن تنفيذ قرارات الأمم المتحدة"، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق

جامعة القاهرة، 1978، ص 35.

المشروع كعنصر في المسؤولية الدولية هو السلوك المخالف لالتزامات قانونية دولية، بمعنى آخر هو الخروج على قاعدة من قواعد القانون الدولي.⁽¹⁾

ولقد أخذت لجنة القانون الدولي بالعمل غير المشروع كأساس المسؤولية الدولية للدول فجاء في المادة الأولى من المشروع الذي وضعته المتعلق بتقنين مسؤولية الدول "أن كل عمل غير مشروع دولياً لدولة يترتب مسؤولياتها الدولية".⁽²⁾

لقد وجدت عدة تعريفات فقهية للعمل الدولي غير المشروع، كلها تصب في ذات الاتجاه والمعنى لذلك فإنه يمكن الاكتفاء بالإشارة إلى بعضها، حيث ذهبت الأستاذة " Zoller Elizabeth " إلى القول بأن العمل الدولي غير المشروع هو: "عنصر موضوعي يفترض قيام الدولة بفعل مخالف لقواعد القانون الدولي".⁽³⁾

وعرف الفقيه (Roberto Ago) العمل غير المشروع دولياً بأنه: "السلوك المنسوب للدولة وفقاً للقانون الدولي، والذي يتمثل في فعل أو امتناع، يشكل مخالفة لإحدى التزاماتها الدولية،⁽⁴⁾ أما بالنسبة لفقه القانون الدولي العربي نذكر تطرق عدة فقهاء عرب لتعريف العمل غير المشروع، نذكر الدكتور إبراهيم العناني الذي عبر عنه بقوله: "هو الخروج على قاعدة من قواعد القانون الدولي أي أنه مخالفة قاعدة قانونية دولية أياً كان مصدرها، اتفاق، أو عرف، أو مبادئ القانون العامة التي أقرتها الأمم المتحدة".⁽⁵⁾

كما عرفه البعض بأنه: "مخالفة الدول لالتزاماتها المقررة في القانون الدولي، نتيجة لقيامها أو امتناعها عن عمل بما لا يجيزه القانون الدولي، أو يترتب عليه المساس بالحقوق التي قررها ذلك القانون لأشخاص القانون الدولي الآخرين".⁽⁶⁾

(1) د. إبراهيم محمد العناني، "القانون الدولي العام"، دار النهضة العربية، القاهرة، الجزء الأول، 1997، ص 197.

(2) د. أمير يحيوي، مرجع سابق، ص 39.

(3) د. بن عامر تونسي، مرجع سابق، ص 22.

(4) محمد حمداوي، "الأساس القانوني للمسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية"، مذكرة ماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سعيدة، 2008-2009، ص 92.

(5) د. محمد سعادي، مرجع سابق، ص 70.

(6) د. زازة لخضر، مرجع سابق، ص 84.

كما نوه إلى أن الفعل غير المشروع دولياً يستند في وجوده إلى عنصرين أساسيين هما **العنصر الشخصي** والذي يتمثل في إسناد الفعل غير المشروع دولياً إلى أحد الأشخاص القانون الدولي،⁽¹⁾ لقد تبنى الفقه الدولي نظرية الموظف الفعلي، وأكد على مسؤولية الدولة عن الأعمال الصادرة في إطار هذه النظرية، ومن الأقوال الفقهية المؤكدة على ذلك ما أدلى به الفقيه " Paul Reuteur " معتبراً بأن: "الأمر يتعلق بأشخاص ليس لهم من وجهة النظر الشخصية صفة موظفي الدولة أو أعوان الإدارة، ومع ذلك فإن أعمالهم يجب أن تنسب إلى الدولة، لأن تصرفاتهم كانت لحسابها".⁽²⁾

أما **العنصر الثاني** فهو يتمثل في العنصر الموضوعي ويقصد به أحد الالتزامات الدولية، وقد تتخذ هذه المخالفة صورة إيجابية كالقيام بفعل يحظره القانون الدولي، كما قد تتخذ صورة سلبية من خلال امتناع عن قيام بفعل يوجبه القانون الدولي،⁽³⁾ ويميز الفقه عادة بين نوعين من الالتزامات الدولية التي يترتب على انتهاكها المسؤولية الدولية على أساس الفعل غير المشروع دولياً، يتمثل النوع الأول منها في الالتزام ببذل عناية، بينما يتمثل النوع الثاني في الالتزام بتحقيق نتيجة معينة.⁽⁴⁾

ففي إطار حماية البيئة البحرية للمنطقة تنص المادة 145 من اتفاقية قانون البحار على أن: "تتخذ الدول عن طريق السلطة العليا لقاء البحار التدابير اللازمة وفقاً لهذه الاتفاقية، فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة لضمان الحماية الفعالة للبيئة البحرية من آثار الضارة التي قد تنشأ عن هذه الأنشطة ومنع الإخلال بالتوازن الإيكولوجي للبيئة البحرية"، كما نصت الاتفاقية في المادة 192 على حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وكلا النصين السابقين يفرضان التزاماً ينبغي على الدولة الوفاء به وتنفيذه، فإن عملت غير ذلك كان عملها غير مشروع وأستوجب مسؤوليتها الدولية وهذا ما صرحت به المادة (1/253) من الاتفاقية السابقة.⁽⁵⁾

إن الدولة التي تقوم بعمل غير مشروع يترتب عنه إلحاق أضرار ببيئة دولة أخرى يترتب عليه مسؤولية التعويض عن هذه الأضرار التي لحقتها وقد أخذ بهذا المبدأ في اتفاقية حظر استخدام تقنيات تغيير البيئة لسنة 1976 حيث أكدت في المادة الأولى منها على أنه يكفي وجود معيار واحد حتى تقوم المسؤولية الدولية عن انتهاكات قواعد تلك الاتفاقية في حق الدول المتعاقدة كما أن المادة 235 من

(1) د. حامد سلطان، "القانون الدولي العام وقت السلم"، دار النهضة العربية، ط5، 1962، ص 226.

(2) د. عامر التونسي، مرجع سابق، ص 208.

(3) د. عبد العزيز العشراوي، مرجع سابق، ص 27.

(4) د. محمد حمداوي، مرجع سابق، ص 103.

(5) د. أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 458.

اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 أكدت على أن العمل غير مشروع يعتبر أساس نشوء مسؤولية الدولة تلقى على عاتق الدول التزاما يقضي بإصلاح الأضرار الناجمة عنها.⁽¹⁾

كما أن القضاء الدولي أخذ بنظرية الفعل غير المشروع في القضية التي رفعتها استراليا ونيوزيلندا ضد فرنسا أمام محكمة العدل الدولية بشأن التجارب الذرية في جنوب المحيط الهادي سنة 1933، حيث طالبت استراليا ونيوزيلندا من محكمة العدل الدولية بعدم مشروعية استمرار هذه التجارب الفرنسية لمخالفتها لقواعد القانون الدولي المعمول به، وطالبت باتخاذ الإجراءات التحفظية للكف عن إجراء التجارب حتى الفصل فيه من قبل محكمة العدل الدولية، وكان الحكم الذي أصدرته المحكمة يقضي بوقف الحكومة الفرنسية لتجارب الذرية التي تسببت في تساقط الغبار على إقليم الاسترالي والنيوزيلندي مستندة إلى أن التجارب الذرية الفرنسية تسببت في إعاقة السفن والطائرات في البحر العالي والمجال الجوي الذي يعلوه من تلويث بالغبار الذري المشع يعتبر عملا غير مشروع لأنه يشكل غرقا لقاعدة دولية تتمثل في حرية البحر العالي، وأن أي تسرب للمواد المشعة يشكل خطر على الإقليم وبصيبيه بأضرار لا يمكن إصلاحها.⁽²⁾

وفي الرأي الاستشاري للمحكمة العدل الدولية لسنة 1996 حول مدى مشروعية التهديد باستعمال الأسلحة النووية، أكدت على أنه يوجد التزام عام على الدول بأن تكفل احترام الأنشطة الواقعة تحت ولايتها ورقابتها لبيئة الدول الأخرى أو لمجالات خارجة عن الرقابة الوطنية هي الآن جزء من مجموعة القوانين الدولية المتعلقة بالبيئة.⁽³⁾

وعليه نجد أن المسؤولية عن العمل غير المشروع في مجال البيئة قد استقر في القانون الدولي والعرفي والمعاهدات الدولية يقضي من الدول ببذل العناية اللازمة في تنفيذها التزاماتها الدولية فيما يخص ما يتعلق بالبيئة وذلك عند قيامها بنشاطاتها في حدود ولايتها شريطة عدم إلحاق الأضرار بالآخرين، وهو ما يجسد المبدأ لا ضرر ولا إضرار. وقد وجهت لنظرية العمل غير المشروع انتقادات على أساس أنها لم تتمكن من مسايرة التطورات العلمية والتقنية التي شهدتها العالم في مجالات عدة منها استخدام

(1) د. نزار عبدلي، "المسؤولية عن أضرار التلوث البيئي في إطار النظام القانوني الدولي"، الملتقى الدولي حول نظام القانوني لحماية البيئة في ظل القانون الدولي والتشريع الجزائري، يومي 9 و10 ديسمبر 2013، مخبر الدراسات القانونية والبيئية، جامعة 8 ماي 1945، قالمه، ص 04.

(2) د. صباح العشوي، مرجع سابق، ص 179.

(3) Michel Bothe and others, "international law protecting the environment during armed conflict", gaps and opportunities, Review of the Red Cross, vol 92, N°879 September 2010, p 575.

الفضاء والطاقة الذرية وأسلحة الدمار الشامل التي أدت إلى ظهور أخطار استثنائية تلحق أضرار مدمرة بالدول الأخرى أثبت عجزها في تحديد الأساس القانوني عن مثل هذه الأضرار التي تعد وجهة نظر القانون الدولي أعمالاً مشروعة.⁽¹⁾

وعليه نجد أن الأضرار بالبيئة البحرية أو تلويثها هو فعل غير مشروع دولياً تؤسس عليه المسؤولية الدولية للدولة، وأيضاً نجد أن خرق قواعد الحماية للبيئة البحرية في القانون الدولي هو خرق لأحد مصادر القانون الدولي، إلا أن هذه النظرية لا يمكن أن تعتمد كأساس قانوني للمسؤولية الدولية للدول في ميدان والإضرار بالبيئة والمرتتبة عن بعض الأنشطة المشروعة التي جاءت بها الثورة الصناعية والتكنولوجية وما تخلفه من مخاطر جسيمة على البيئة مما دفع الفقهاء البحث عن أساس قانوني جديد للمسؤولية.

ثالثاً: نظرية المخاطر كأساس لقيام المسؤولية الدولية

جاءت نظرية المخاطر لسد ثغرات التي أفرزتها نظرية الخطأ والفعل غير المشروع وقصورهما تكنولوجي وعدم قدرتهما على مواكبة وتيرة التقدم الحاصل في المجال العلمي والتكنولوجي، لا سيما في مجالات الطاقة النووية، النشاطات في الفضاء ونقل النفايات الخطيرة... الخ، كما جاءت هذه النظرية الحديثة نتيجة الانتقادات التي وجهت لنظرية الخطأ ونظرية الفعل غير المشروع تقوم على أساس أن المسؤولية التي تترتب على عاتق الدولة بسبب أضرار الناشئة عن أنشطة مشروعة، ولكنها تنطوي على مخاطر بغض النظر عن وجود تقصير أو إهمال أو خطأ من جانب الدولة أو مشغل الجهاز الخطر، ويؤكد أنصار هذه النظرية على أن المخاطر تقوم على فكرة تحمل نتائج التي تترتب عن النشاطات الخطرة وليس على أساس الخطأ.⁽²⁾

ظهرت نظرية المخاطر في إطار القانون الداخلي، حيث اتجهت القوانين الداخلية للدول المختلفة إلى إدخال قواعد جديدة من شأنها إقامة المسؤولية في بعض الأحوال دون حاجة إلى إقامة الدليل على الخطأ الشخص المسؤول لصعوبة إثباته من جانب المضرور، وقد طبقت القضاء الوطني في العديد

(1) د. محمد بواط، المجلة الأكاديمية الاجتماعية والإنسانية، العدد 15، جانفي 2016، ص 171.

(2) تناول الفقه المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية بمسميات مختلفة عديدة هناك من أطلق عليها اسم نظرية المسؤولية بدون خطأ أو النظرية الموضوعية، وكذا النظرية التبعية، د. صلاح عبد الرحمان الحديثي، مرجع سابق، ص 222.

من القضايا، وأبرزها قضية " Rylands " ضد " Fletcher " التي أثّرت أمام القضاء الانجليزي عام 1868، التي كان لها الفضل في دخول هذه النظرية حيز الوجود القانوني.⁽¹⁾

لقد تم نقل هذه النظرية من طرف الفقهاء إلى مجال القانون الدولي لتماشيتها مع مستجدات المجتمع الدولي، وذلك باعتبارها السبيل الوحيد لحصول المضرور على التعويض من الدولة مصدر الضرر جراء قيامها بأنشطة خطيرة،⁽²⁾ ويؤكد دعاة المسؤولية الموضوعية أو المخاطر أنها تقوم على فكرة تحمل النتائج التي تترتب على النشاطات الخطرة وليس على أساس الخطأ، ويتناول الفقه المسؤولية الموضوعية بمسميات عديدة نظرية المخاطر، المسؤولية المطلقة، المسؤولية المشددة أو الكاملة.⁽³⁾ المسؤولية بدون خطأ، نظرية تحمل التبعة وأحبذ تسمية المسؤولية الموضوعية وبدون خطأ على غيرها من التسميات الأخرى، لأن المخاطر موجودة في كل النظريات السابقة مثلها مثل التبعة وتبقى تسمية المطلقة غير صحيح، لأنها لا تأخذ إلا بعنصر الضرر وتعويضه نفس الملاحظة يمكن إبداءها بخصوص تسمية المشددة أو الكاملة.⁽⁴⁾

مضمون نظرية المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي يتمثل بإيجاز في كفاية الضرر لوحده لقيام المسؤولية تجاه شخص قانوني، ثبت أن هناك علاقة سببية بين النشاط القائم به والضرر الواقع على شخص قانوني آخر أو على مصلحة قانونية، وتعد مبدئياً المشروعات التي تضم أشياء أو آلات شديدة الخطورة هي الباعث وراء إقرار نظرية المخاطر في النظام الداخلي.⁽⁵⁾

ويقول الأستاذ الدكتور محمد سامي عبد الحميد، إن أساس المسؤولية كقاعدة عامة هو الفعل غير المشروع، مع إمكانية قيام المسؤولية الدولية إذا ما صدر مع الدولة فعل يمثل خطورة استثنائية ترتب عليه إضرار بدولة أخرى ولو كان الفعل في ذاته مشروعاً وذلك على أساس نظرية المخاطر.⁽⁶⁾

(1) د. بن عامر التونسي، مرجع سابق، ص ص 108-109.

(2) د. رشاد عارف السيد، مرجع سابق، ص 183.

(3) د. صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 135.

(4) Alexandre Kiss, " traité de droit européen de l'environnement", édition prison, Riche 1995, p 72.

(5) Jenks, (Wilfred), " liability for Ultra-hazardous activities in international law," RCADI 1966, T 177, P 105.

(6) د. محمد سامي عبد الحميد، "أصول الفقه القانون الدولي العام"، ج2، القاعدة القانونية، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة، 1999، ص 367.

يمكن القول بأن مفهوم نظرية المسؤولية عن نتائج أفعال التي لا يحظرها القانون الدولي هي "إمكانية مساءلة الشخص القانوني الدولي إذا مارس نشاطا مشروعاً من الناحية القانونية الدولية، وهذا النشاط من الخطورة بحيث ينتج عنه أضرار للدولة المجاورة، ففي هذه النظرية الجديدة العبرة بحدوث الضرر فهو وحده يرتب المسؤولية الدولية في حق الدولة التي تباشر نشاطاً دولياً مشروعاً"، مثل امتلاك أسلحة ذرية، إطلاق السفن ومركبات إلى الفضاء، استغلال واستكشاف الفضاء، امتلاك الشركات والمصانع،⁽¹⁾ إطلاق الأقمار الصناعية والبعث المباشر الصادر عنها.⁽²⁾

إن من أهم الاتفاقيات التي أخذت بنظرية المخاطر نجد الاتفاقيات الخاصة بالطاقة الذرية، التي تلزم الدولة التي تقوم بأي نشاط ذري وقت السلم بتعويض الأضرار الناجمة عن هذا النشاط على أساس المسؤولية المطلقة المنجدة عن نسبة أي خطأ للدولة، كاتفاقية باريس المتعلقة بالمسؤولية الدولية قبل الغير في ميدان الطاقة النووية لسنة 1960 التي وازنت بين المصالح بما يضمن تطوير الاستخدامات السلمية للطاقة النووية، والمسؤولية بموجب هذه الاتفاقية مطلقة تقع على عاتق المشغل القائم بإدارة المنشأة النووية فهو المسؤول عن أي خسائر أو ضرر للأشخاص أو الممتلكات وعماً يقع خارج المنشأة، ولا تنتفي المسؤولية إلا في حالة وقوع حادث إبان النزاعات المسلحة أو كارثة طبيعية أو غزو وإلا عليه أن يدفع التعويض اللازم.⁽³⁾

أما في مجال العمل الدولي نجد الإدعاء الكندي ضد الإتحاد السوفياتي فيما يخص القمر الصناعي المعروف باسم "كوزموس" الذي تم إطلاقه من قبل الإتحاد السوفياتي في 18 سبتمبر 1977، وحدث أن دخل هذا القمر في المجال الجوي لكندا وأدى إلى تباثر أجزاء منه ونفايات علي الإقليم الكندي خصوصاً وأن هذا القمر يحمل مفاعلاً ذرياً، ولم يخطر الإتحاد السوفياتي كندا على احتمال دخول القمر في أجوائها، واعتبرت كندا أن هذا التصرف يشكل مساساً بسيادتها ويعد خطر على البيئة والأموال والأشخاص، وطلبت من الإتحاد السوفياتي بتاريخ 23 جانفي 1979 تعويض استناداً إلى الاتفاقيات الدولية وعلى وجه الخصوص اتفاقية 1976 المتعلقة بالمسؤولية عن الأضرار التي تسببها

(1) د. صلاح الدين عامر، "حماية البيئة إبان النزاعات المسلحة في البحار"، المجلة المصرية للقانون الدولي، 1933، ص 22.

(2) د. صالح محمد محمود بدر الدين، "المسؤولية الموضوعية في القانون الدولي"، دار النهضة العربية، القاهرة 2004، ص 47.

(3) د. صباح العشوي، مرجع سابق، ص 174.

الأجسام الفضائية، وقد أبدى الاتحاد السوفياتي استعداده لإرسال خبراء للمساعدة على تقليل الأضرار الناجمة عن ذلك ولكن لم يقدم إجابات شافية بشأن طلبات كندا وتساؤلاتها.⁽¹⁾

وعليه نرى أن الدولة التي تتسبب بنشاطاتها المشروعة في إحداث الضرر عليه أن تتعهد أو تضمن عدم حصول الضرر، في حالة الاستمرار في النشاط باتخاذ التدابير والإجراءات الاحتياطية لمنع الضرر في حالة استمرار بالنشاط باتخاذ تدابير استناداً إلى أحكام وقواعد القانون الدولي العام.

نستشهد بهذا الصدد بقرار محكمة التحكيم الصادر بشأن قضية مصهر ترابيل سنة 1941 بين الولايات المتحدة وكندا، المتعلق بمسألة تلويث الهواء بدخان ثاني أكسيد الكربون المنبعث من المصنع المنشأ في الأراضي الكندية على الحدود سبعة أميال من الحدود الدولية، مما تسبب في إحداث إضرار بالمحاصيل الزراعية بولاية واشنطن حيث وازنت محكمة التحكيم بين حق الدولة في استعمال إقليمها بما لها من سيادة عليه والتزاماتها، بعدم الإضرار بالدول الأخرى مقررته أنه وفقاً للقواعد القانون الدولي وقانون الولايات المتحدة الأمريكية لا يحق لأي دولة أن تستعمل إقليمها أو تسمح باستعماله بطريقة ضارة، ينتج عنها وصول أبخرة إلى إقليم دولة أجنبية وذلك بشرط أن تكون المسألة على جانب من الجسامة بحيث يمكن إثبات الضرر بطريقة واضحة ومقنعة.⁽²⁾

أما فيما يخص الأضرار الناشئة عن تلوث البيئة البحرية، بوجه عام يذهب البعض إلى إقامة مسؤولية الدولة على أساس المخاطر وذلك عن كافة النشاطات التي تجري في ظل ولاية الدولة أو إشرافها سواء كانت الجهة الممارسة لنشاط جهة خاصة (مؤسسة خاصة) أو الدولة من خلال مؤسساتها العامة،⁽³⁾

حيث يكتفي الطرف المضرور بأن يثبت ما لحقه من ضرر فقط، ذلك أن اشتراط أن يكون العمل غير المشروع دائماً أو أن يوجد خطأ يؤدي إلى تقليص حالات المسؤولية عن أضرار التلوث البحري، لأنه كثير ما تحدث تلك الأضرار، "نتيجة ممارسة الدولة لحقوقها أو بسبب ما تقوم به من أنشطة مشروعة...، وبالتالي لا يصح الاعتداد بعدم المشروعية كأساس وحيد لتحمل الدولة تبعه المسؤولية عن الأضرار التي يمكن أن تترتب نتيجة التلوث...، إنما يمكن الاعتداد بمجرد التسبب في إحداث التلوث بصرف النظر عن الخطأ أو الإهمال بما يعني الأخذ بفكرة المسؤولية المطلقة"، ويضيف ذلك البعض قوله أنه : "من الأهمية البالغة لحماية البيئة وصيانتها أن تبني المسؤولية على مجرد إثبات

(1) د. نزار عبدلي، مرجع سابق، ص 10.

(2) د. سه نكه داود محمد، مرجع سابق، ص 191.

(3) د. عباس هاشم الساعدي، مرجع سابق، ص 182.

وجود علاقة سببية بين النشاط والضرر أكثر من أن تبنى فقط على نية الضرر أو سلوك خاطئ آخر".⁽¹⁾

إلا أن هذا الأساس تعرض للنقد فقد ذهب البعض إلى أن فكرة المخاطر التي أقرتها العديد من الأنظمة والقوانين الوطنية لا يمكن نقلها إلى القانون الدولي، ذلك أن المسؤولية الدولية تفترض دائماً وجود خطأ أو عمل مخالف لأحكام القانون الدولي وقواعده، فالخطأ شرط أساسي لوجود المسؤولية الدولية، أما المخاطرة فلا تستوجب تلك المخاطرة، ويبدو أن هذا الاتجاه ضعيفا ويعوق مجارة القانون الدولي للتغيرات الحديثة في الروابط الدولية، خاصة وأن الأنشطة الضارة بالبيئة هي في غالبيتها أنشطة استثنائية في خطورتها، ولا مانع من أن توضع نظم قانونية استثنائية لمواجهة آثارها، ولما كانت المسؤولية المطلقة هي في الأصل من النظم الاستثنائية، فإنه تتلاءم معطيات أعمالها مع الأضرار التي تنشأ عن الأنشطة الخطيرة الضارة بالبيئة بوجه عام.⁽²⁾

لذلك نحن نؤيد ما ذهب إليه هذا الاتجاه لإقامة مسؤولية دولة عن الأضرار بالبيئة البحرية على أساس المخاطر بوجه خاص، لأن من يقوم بنشاط شديد الخطورة عليه أن يتحمل المسؤولية عن المخاطر التي يترتب على هذا النشاط، فالعديد من الأنشطة في البحار وبصورة خاصة تلك المتعلقة بصناعة النفط تتصف بالخطورة الجسيمة على البيئة البحرية رغم مشروعيتها هذه الأنشطة، لان أغلب مصادر التلوث تأتي من أفعال مشروعته فضلا عن تلك الأفعال غير المشروعة، وهذا ما يبرر أخذنا بفكرة المسؤولية المطلقة فلا يمكن الاستناد هنا إلى الخطأ أو العمل غير المشروع كأساس لإقامة مسؤولية الدولة عن الأضرار التي يمكن أن تترتب عن التلوث البحري والآتية من أفعال مشروعة.

ومن كل ما سبق فإننا نرى أن لكل نظرية من النظريات التي عرضناها مجال التطبيق لا تصلح واحدة كأساس كاف للمسؤولية الدولية أو لقيامها في جميع الحالات، إنما يتم إعمال كل نظرية حسب ظروف كل حالة، مع الأخذ بعين الاعتبار أن تطبيق نظرية المسؤولية المطلقة تحقق لنا حماية أكثر فعالية للبيئة البحرية، لكن هذا لا يعني إمكان مساءلة المدعي عليه عن الأنشطة التي يقوم بها على أساس الخطأ أو العمل غير المشروع.

(1) د. أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 477.

(2) د. أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 481.

الفرع الثاني: آثار المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية

إن تقييم القانون الدولي البيئي بشكل عام من حيث وجوده وتطبيقه وآثاره، يعتمد على التنفيذ ومدى الإلتزام بقواعد المسؤولية الخاصة وأحكامه، ولقد أقر على نطاق واسع بأن أفضل طريقة لحماية البيئة تكمن في منع وقوع الضرر بلا من محاولة إعادة ما تم فقده أو إفساده،⁽¹⁾ ومن هنا يتضح أن أهم نتيجتين رئيسيتين تترتبان على المسؤولية عن الضرر البيئي بوجه عام، والإضرار بالبيئة البحرية بوجه خاص هما الإلتزام العلاجي المتمثل بإصلاح الضرر وهما ما سنتناوله .

أولاً: الإلتزام بمنع وتقليل الإضرار بالبيئة البحرية

لهذا الإلتزام مظهران إلتزام سلبي وآخر إيجابي، يتمثل الاول بالإلتزام العام المفروض على الدول بالامتناع عن الإضرار بالبيئة البحرية، أما الثاني فيعني التدابير الوقائية التي تتخذها الدول للحيلولة دون الإضرار بالبيئة البحرية عند ممارستها للنشاطات المسببة للتلوث.

1- الإلتزام السلبي

إن الإلتزام بمنع التلوث البيئي والأحكام الخاصة به يعني مجموعة من الإجراءات التي ينبغي الدولة الإلتزام بها، من خلال تشريعات الوطنية ذات العلاقة بالأنشطة التي لا تهدد بحدوث آثار بيئية مهلكة.⁽²⁾

ويمكن أن نجد تطبيقات لهذا المبدأ في المعاهدات التي تنظم استعمال مياه الأنهار الدولية، حيث فرضت هذه الاتفاقيات التزاماً على الدول الضفية بعدم تلويث مياه تلك الأنهار وإحداث الإضرار للدول الضفية الأخرى، وقد أكدت الهيئات الدولية الفقهية المبدأ المتقدم في قراراتها الصادرة بخصوص استخدام مياه الأنهار الدولية كإعلان مدريد للمعهد القانون الدولي عام 1911، والمادة العاشرة من قواعد هلسنكي التي أقرتها جمعيات القانون الدولي العام 1976، كل هذه القرارات أكدت الإلتزام الإيجابي للدول الضفية باتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع تلويث مياه الأنهار الدولية بشكل يؤدي إلى التسبب في حصول أضرار بليغة للدول الضفية الأخرى.⁽³⁾

(1) د. صلاح عبد الرحمان الحديثي، مرجع سابق، ص 231.

(2) د. صلاح عبد الرحمان الحديثي، مرجع سابق، ص 321.

(3) د. عباس هاشم الساعدي، مرجع سابق، ص 158، ولتفصيل أكثر حول الاتفاقيات التي عقدت في هذا الشأن

راجع : د. صباح العشراوي، مرجع سابق، ص ص 184-185.

كما جاء مبدأ المتقدم تطبيقاً له في قرار محكمة التحكيم الخاصة التي أنشأت عقب النزاع، الذي حصل بين كندا والولايات المتحدة الأمريكية "قضية مصهر تريال" إثر الأضرار التي تكبدتها الأخيرة نتيجة لانبعاث الغازات السامة من مصنع لصهر المعادن في إقليم كندا.⁽¹⁾

حيث جاء في قرارها الصادر في 11 مارس أنه : " طبقاً لمبادئ القانون الدولي فليس لأي دولة الحق في استعمال إقليمها أو السماح باستعماله بشكل يلحق أضراراً بإقليم دولة مجاورة"،⁽²⁾ كما أعلنت محكمة العدل الدولية اعترافها بالمبدأ المتقدم بموجب قرارها الصادر في 19 أبريل 1949 في قضية "مضيق كورفو" حيث جاء بأنه : "لا يجوز لأية دولة أن تستعمل إقليمها لأغراض يمكن أن تسبب ضرراً خطيراً بحقوق ومصالح الدول الأخرى"، فهذه الاجتهادات الفقهية كشفت عن وجود قاعدة عرفية بمقتضاها أنه لا يجب على أية دولة أن تستعمل إقليمها لأغراض يمكن أن تسبب ضرراً خطيراً بحقوق ومصالح الدول الأخرى.⁽³⁾

وقد عكس إعلان الأمم المتحدة الذي أقره مؤتمر استكهولم للبيئة البشرية المبادئ التي أقرها القضاء الدولي، حيث تتحمل الدول بموجب المبدأ 21 من الإعلان السابق مسؤولية العمل "على ضمان عدم إلحاق النشاطات التي تجري في ظل ولايتها أو إشرافها، الضرر ببيئة الدول الأخرى أو بيئة المناطق الواقعة خارج حدود الولاية الوطنية".⁽⁴⁾

ومما لا شك فيه أن إعلان استكهولم يعد أساساً لا غنى عنه باتجاه إنشاء وتطوير قواعد جديدة لقانون الدولي تمنح الأثر الفعال للمبادئ المعلنة عنها في هذا الإعلان، حيث أن العمل الدولي الأحق بكسب مبادئ الإعلان قوة القانون الملزم، كما هو الحال في الإعلان العالمي لحقوق الإنسان عام 1948، إذ بالرغم من الأسماء التي أطلقت عليه، فقد أثبتت التطورات اللاحقة أنه يفرض التزامات قانونية على الجماعة الدولية، وبذلك تتحمل الدول كافة مسؤولية المحافظة على سلامة البيئة البحرية وحدة متكاملة عن كافة النشاطات التي يمارسها الأشخاص، وتلك التي تمارسها المؤسسات الحكومية والخاصة

(1) د. عباس هاشم الساعدي، مرجع سابق، ص ص 158-159.

(2) د. محمد بزاز، مرجع سابق، ص 35.

(3) Alexandre kiss, " droit international de l'environnement", Edition pendans, paris 1989, pp 72-73.

(4) د. عباس هاشم الساعدي، مرجع سابق، ص ص 159-160، كذلك: Alexandre kiss , op-cit, p 8

والسفن الخاضعة لولايتها، بصرف النظر عن موقع ممارسة النشاط سواء حصل في المناطق الخاضعة لولايتها الوطنية أو في المنطقة الدولية.⁽¹⁾

ومن جانبها جاءت نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لتؤكد المبادئ السابقة ولتضع لنا التزاما دوليا عاما يقع على عاتق الدول، مضمونه "حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها".⁽²⁾ كما ارتبط هذا الالتزام العام الملقى على عاتق الدول لحقها السيادي في استغلال ثرواتها الطبيعية بصورة توفيقية بين الحق والواجب، الذي يقيد ويحدد نطاقه وهذا الأمر أفصحت عنه المادة 193 من الاتفاقية التي تنص على أن: "للدول الحق السيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملا بسياساتها البيئية، وفقا لالتزاماتها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها"، كما تضمنت هذه الاتفاقية أيضا واجب التزام كل دولة بالامتناع عن كل ما من شأنه أن يؤدي إلى تلويث البيئة البحرية، مع اتخاذ الإجراءات الممكنة ووضع القواعد الكفيلة بمنع التلوث أو نقل ضرره بطريقة مباشرة أو غير مباشرة من منطقة إلى أخرى.⁽³⁾

وذلك أن هذا الالتزام العام بحماية البيئة البحرية والامتناع عن الإضرار بها هو قاعدة قائمة ضمن القانون الوضعي وتجد أصولها القانونية في الممارسات الدولية، إذ تحددت معالمها من خلال العديد من الاتفاقيات العالمية والإقليمية التي تضمنت التزامات بشأن حماية البيئة من مختلف مظاهر التلوث البحري، فضلا على أن مجموعة كبيرة من الدول في ممارستها الداخلية سنت تشريعات وأصدرت أنظمة وطنية للحد من مظاهر التلوث البحري، ولمراقبة عمليات التخلص من النفايات والمواد الضارة في مياه البحار، وكان طبيعيا أن يكون لهذا الالتزام القانوني تأثير في إرساء هذه القاعدة.⁽⁴⁾ وهكذا وكخلاصة لما سبق يمكن القول أن مبدأ الالتزام العام بحماية البيئة البحرية الذي سبق بيانه في الباب الأول، والامتناع عن الإضرار بالبيئة البحرية دونته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 وكرسه المبدأ السابع من إعلان استكهولم، فأضحى اليوم قاعدة قانونية دولية ذات طابع شامل تطوق بالتزاماتها كافة الجماعة الدولية خاصة دول البحر الأبيض المتوسط.

(1) د. عباس هاشم الساعدي، مرجع سابق، ص ص 161-162.

(2) انظر المادة 192 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982.

(3) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 98.

(4) د. محمد البزاز، مرجع سابق، ص 29.

2- الالتزام الإيجابي

يمثل هذا الجانب الإيجابي من الموضوع، فالمسؤولية في التخطيط المسبق لتجنب وقوع الضرر تعد جزءاً لا يتجزأ من المسؤولية في ضمان عدم وقوع الضرر، بل أن سياسة السعي إلى المنع أفضل لأنه كثير ما يعجز التعويض من إعادة الحل إلى ما كانت عليه قبل الحادث.⁽¹⁾

وقد أثبت العمل الدولي أن الدول الواقعة على أحواض الممرات المائية الدولية تتعاون فيما بينها عن طريق الاتصالات المنظمة لغرض السيطرة على الفيضانات والكوارث الطبيعية الأخرى، وتجنب وقوع الأضرار الناجمة عنها، ويقع عليها واجب المبادرة بتحذير الدول الأخرى، عندما تتعرض المناورات العسكرية والأنشطة الأخرى الحياة البشرية أو الأمن في البحار للخطر.⁽²⁾

وفي نفس السياق انطوت المادة (194/2و1) من اتفاقية قانون البحار على التدابير الخاصة التي تتخذها الدول لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، حيث أوجبت على الدول منفردة أو مشتركة بحسب الاقتضاء اتخاذ كافة التدابير والقوانين الوقائية التي تعمل على وقاية البيئة البحرية من التلوث، واتخاذ الحيطه والحذر اللازمين في الأنشطة والممارسات التي تجربها تحت ولايتها حتى لا تحدث أي تلويث لأجزاء بحرية تخضع لولاية الدول، في اتفاقية قانون البحار 1982 ورد فيها التزام كل دولة بالتعاون مع غيرها من الدول سواء على المستوى الإقليمي أو من خلال المنظمات المتخصصة بمكافحة أخطار التلوث البحري، لذا فقد ألزمت الاتفاقية الدول بأن تسعى بأقصى حد ممكن عملياً مباشرة أو من خلال المنظمات الدولية المختصة إلى ملاحظة وقياس وتقييم وتحليل مخاطر تلوث البيئة البحرية أو آثاره الضارة بواسطة الطرق العلمية المعترف بها.⁽³⁾

وعندما يكون لدى إحدى الدول أسباب معقولة للاعتقاد بأن ثمة أنشطة تعترض القيام بها تحت ولايتها أو رقابتها، من المحتمل أن يتسبب عنها تلوثاً كبيراً للبيئة البحرية أو تغيرات هامة وضارة فيها فعلى تلك الدول أن تقيم الآثار المحتملة لمثل هذه الأنشطة، وتعد التقارير اللازمة عن نتائج تلك التقويمات بهدف نشرها أو تقديمها إلى المنظمات الدولية المختصة لتكون في متناول الجميع، بل إن الدول

(1) د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، مرجع سابق، ص 153.

(2) د. عباس هاشم الساعدي، مرجع سابق، ص 164.

(3) انظر المادة 1/204 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

ملزمة بصفة خاصة بأن تضع قيد المراقبة والملاحظة كافة الآثار الناتجة عن أي أنشطة أو تقوم بها بقصد البث فيها إذا كان من المحتمل أن تؤدي هذه الأنشطة إلى تلويث البيئة البحرية.⁽¹⁾ ولاشك أن ازدياد الأنشطة وبرامج التنقيب في البيئة البحرية على أثر التقدم التكنولوجي للكشف عن أسرار البحار، وما تحويه من موارد هائلة سوف يزيد من احتمالات تعرض البيئة البحرية إلى مخاطر جسيمة، وفي الوقت نفسه تبرز الحاجة إلى ضمان حماية مصالح الدول المتجاورة.⁽²⁾

ثانيا: الالتزام بإصلاح الضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية

من المبادئ الثابتة في القانون الدولي أن خرق أي التزام دولي يستوجب تعويضا مناسباً، وعليه تطبيقها نتيجة لإخفاق الدولة في تنفيذ التزاماتها الدولية، ويعرف التعويض بأنه إلتزام يفرضه القانون الدولي بوصفه أثراً لتحقيق المسؤولية الدولية وهو إلتزام تبعي، وقد أكد الفقه والقضاء الدوليان هذا الإلتزام الذي يجب أن يكون بطريقة كافية تضمن به إصلاح كامل الضرر.⁽³⁾

فالفقه الدولي يجمع ويؤكد أنه من الآثار الرئيسية للمسؤولية الدولية الإلتزام بإصلاح ما يقع على عاتق الدولة المسؤولة، وهو أحد المبادئ الأساسية،⁽⁴⁾ الذي أعلنت محكمة العدل الدولية الدائمة بقولها: "أن التعويضات يجب قدر المستطاع أن تعمل على إزالة جميع آثار العمل غير المشروع وإعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل وقوع هذا العمل".⁽⁵⁾

والمبدأ الأساسي لهذا الإصلاح هو إزالة آثار الفعل غير المشروع قدر الإمكان وإرجاع الأمور إلى الحالة التي كانت عليها لو لم يتم ارتكاب ذلك الفعل، و رد ما أتلّف بمثله إذا لم يكن ذلك ممكناً دفع مبلغ مالي يعادل قيمة الرد بالمثل.⁽⁶⁾

(1) د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص ص 101-102.

(2) د. عباس هاشم الساعدي، مرجع سابق، ص 169.

(3) د. صلاح عبد الرحمان الحديثي، مرجع سابق، ص 236.

(4) د. محمد بوسلطان، "مبادئ القانون الدولي العام"، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، ط4، الجزائر 2008، ص 158.

(5) د. صلاح عبد الرحمان الحديثي، مرجع سابق، ص 263.

(6) د. محمد بوسلطان، مرجع سابق، ص 159.

والتعويض عن الضرر البيئي يمكن أن يتم، إما بالتعويض العيني أو التعويض المالي، وإن كلاهما مهمان لزيادة قوة الردع، فبالرغم من أن التعويض قد لا يفعل الكثير لصالح الدولة المتضررة في استعادة بيئتها، إلا أنه قد يكون له تأثير تأديبيا يثنى الدول عن القيام بالأفعال الضارة.⁽¹⁾

1- التعويض العيني للأضرار البيئية

إن المعنى أثر الرد العيني يختلف عن أثر وقف الفعل أو العمل غير المشروع دولياً، حيث أن منع النشاط غير المشروع يهدف فقط إلى إلغاء مصدر الضرر، بينما يهدف الرد العيني إلى إلغاء الضرر الذي أحدثه ذلك المصدر، ومن المرجح أن الدولة المسؤولة ليس لها الحق في الاختيار بين القبول هذا الأثر (إعادة الحال) وتركه والقبول بأثر آخر غيره، إذ لا بد عند المفاضلة من ترجيح اختيار الدولة المتضررة،⁽²⁾ وإن تم الاختيار للرد العيني بالشروط التالية:

1- ألا يكون الرد العيني مستحيل من الناحية المادية فهلاك الموارد البحرية الحية بسبب المواد السامة أو المشعة يجعل إعادة الحال إلى ما كان عليه مستحيلاً، أما الاستحالة القانونية الناجمة عن عقبات مرجعها القانون الوطني فلا يعتد بها بموجب القانون الدولي.⁽³⁾

2- ألا يستتبع الرد عبء لا يتناسب إطلاقاً مع المنفعة المترتبة عليه بدلاً من التعويض، ويراد من هذا الشرط تحقيق التوازن بين ما ينبغي أن تتحمله الدولة المسؤولة من عبء جزاء تنفيذها للالتزام الرد العيني، وما تستفيد الدولة المضرومة من الرد العيني وليس التعويض عما أصابها من ضرر، فالدولة المضرومة وبرغم أولوية حقها في اختيار الرد العيني إلا أن إصرارها على ذلك دون قبول التعويض قد يعني تعسفاً في استعمال ذلك الحق حيثما يكون العبء الذي يشكله الرد العيني باهظاً.⁽⁴⁾

أما التعويض العيني القانوني فيعني اتخاذ إجراءات قانونية كتعديل قانون أو إلغائه أو اتخاذ إجراءات جزائية ضد شخص ما، كما يهدف التعويض العيني عن الأضرار البيئية إلى إعادة الحال إلى ما كان عليه بالنسبة للوسط البيئي الذي لحقه الضرر، وهذا النوع من التعويض هو الأفضل للبيئة لأنه يعني محو الضرر البيئي.⁽⁵⁾

(1) د. صلاح عبد الرحمان الحديثي، مرجع سابق، ص 236.

(2) د. مسعود عبد السلام، "المسؤولية الدولية، العناصر والآثار"، المعهد المصري للدراسات، مصر، 2019، ص 24.

(3) نفس المرجع السابق، ص 24.

(4) د. عادل أحمد الطائي، "القانون الدولي العام"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص 290.

(5) د. سمير حامد الجمال، مرجع سابق، ص 317.

يعتبر الهدف الأساسي للتعويض العيني هو إصلاح الشيء المتضرر وليس المحو الكلي للضرر الواقع، وكذا محاولة إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر بالنسبة لبعض الأشياء، وقد أكدت لجنة القانون الدولي التابع للأمم المتحدة في مشروع مسؤولية الدولة هذا الالتزام، وأن القانون الدولي العرفي ينص كقاعدة عامة على إلزامية تقديم تعويض عيني في كل مرة يكون فيها ذلك ممكن من الناحية المادية، وعليه فإن كل دولة تسبب أضراراً بالبيئة للدول الأخرى يقع على عاتقها التزام تقديم للمتضرر تعويض عيني، وفي هذا الصدد أكدت المادة 5 من اتفاقية ولونغتون لسنة 1988 المتعلقة بتنظيم النشاطات الخاصة بالمواد المعدنية في القطب الجنوبي، على أن يكون القائم بالنشاط مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبيئة أو بالأنظمة المشاعة المترتبة عن الأنشطة المتعلقة بالاتفاقية ويكون القائم بالنشاط مسؤولاً عن التعويض عندما لا يرجع الوضع إلى ما كان عليه.⁽¹⁾

ويتمثل التعويض العيني بوصفه أثراً من آثار المسؤولية الدولية عن تلويث البيئة البحرية في صورة إلزام الدولة المسؤولية بإعادة الأوضاع إلى سابق أصلها أو ما كانت عليه قبل الحادث، أي بإعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل حدوث الفعل المسبب للتلوث ومن قبيل ذلك إلزام الدولة بإزالة كافة آثار التلوث، أو وقف ما تقوم به من أنشطة تسبب التلوث كوضع التشريعات والنظم الوطنية التي تكفل حماية البيئة البحرية، أو ضرورة الاعتداد بالمعايير والنظم السائدة دولياً في مجال مكافحة التلوث.⁽²⁾ كما يأخذ التعويض العيني صورة إعادة الشيء إلى ما كان عليه، هو أفضل صور التعويض العيني قبولاً لدى الدول طالما كان ممكناً حيث أنه يزيل كل أثر للسلوك الضار خاصة الأضرار البيئية بصورة غير مشروعة، لا سيما وأن ما يهجم الدول المتضررة هو التخلص من تلك الأضرار التي تلحق بالبيئة يمتد تأثيرها أيضاً على صحة الإنسان والكائنات الحية الأخرى وطالما كان الرد العيني ممكن فهو الأفضل في جبر الضرر.

وقد أكدت التوجيهات الأوروبية في الكتاب الأخضر في مجال الأنشطة البيئية، على أن مبدأ إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الحادث كتعويض عيني يمثل العلاج البيئي الوحيد الأكثر ملائمة وهو بمثابة عقوبة تكميلية للمسؤولية عن الضرر إلى جانب العقوبة الأصلية التي تسلط عليه، كما أن

(1) د. سنه نكه داود محمد، مرجع سابق، ص 199.

(2) د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، "المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها وفقاً لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة، دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين العربية"، دار الجامعة الجديدة، ط1، الأزاريطة، 2008، ص ص 378-379.

التعليمة الأوروبية الصادرة من المجلس الأوروبي في 21 أبريل 2004 المتعلقة بتعويض الأضرار البيئية أشارت إلى أساليب وإمكانيات تعويض الأضرار البيئية، ومن بينها التعويض في صورة إعادة الحال إلى ما كان عليه واستبعاد التعويض المالي متى كان التعويض العيني ممكناً.⁽¹⁾

رغم أن التعويض العيني عن طريق إعادة الشيء إلى ما كان عليه يعتبر وسيلة ناجعة لتعويض عن الأضرار البيئية، فإنه لا يمكن أن ننكر بأن إعادة الحال إلى ما كان عليه يتطلب أموال باهضة مما يؤدي إلى أنقال كاهل المتسبب في الأضرار البيئية، ومنه لا يجوز إنفاق أموال طائلة من أجل إزالة التلوث من مكان قد لا تقدر قيمته لقيمة الأموال المصروفة لإزالة التلوث.⁽²⁾

كما إن إعادة الحال إلى ما كان عليه قد يكون مستحيل إذا تعلق الأمر بحريق كلي أدى إلى إتلاف الآلاف من الممتلكات والغابات، وتدمير كلي لبعض الطبيعة الاصطناعية أو تلك الأضرار التي تصيب الفصائل الحيوانية والنباتية نتيجة إلقاء المواد السامة أو تدفق المواد البترولية في البحار، وكذا الأضرار الناجمة عن التجارب النووية التي تكون أضرارها طويلة الأمد.

2- الالتزام بالتعويض النقدي (التعويض المادي)

إذا كان التعويض العيني غير ممكن أو (غير إلزامي) أو أنه غير كاف لإعادة الوضع الذي كان يمكن أن يكون عليه لولا ارتكاب الفعل، فإنه ينبغي على الدولة المتسببة بالتلوث تقديم تعويضات مالية مساوية بالقدر اللازم لإعادة الوضع إلى ما كان عليه.⁽³⁾

ويتم في حالة ما إذا كان الضرر المترتب على التلوث قد وقع فعلاً وأصبح من المتعذر إصلاحه عن طريق التعويض العيني، عندئذ تكون الدولة ملزمة بدفع التعويض النقدي الذي يغطي هذا الضرر إذ يؤدي التعويض في هذه الحالة إلى جبر الضرر.⁽⁴⁾

إن هذا النوع من التعويض ذو أهمية خاصة في سد ثغرات التي لا يمكن أن يقوم بها التنفيذ العيني إذ يؤدي إلى تحقيق جبر الضرر الذي لحق بالمضرور، ويقدر بحسب الضرر المباشر سواء كان الضرر مادياً أو معنوياً، كما هو الحال بالتعويض عن الضرر المادي في مجال التلوث البيئي، فإنه يتم

(1) بن قو أمال، "التعويض العيني عن الضرر البيئي"، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، مخبر البحث في تشريعات حماية النظام البيئي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بن خلدون، تيارت، العدد السابع، جوان 2015 ص 119.

(2) بن قو أمال، مرجع سابق، ص 122.

(3) د. صلاح عبد الرحمان الحديثي، مرجع سابق، ص 420.

(4) د. محمد صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 336.

التعويض أيضاً عن الضرر المعنوي، سواء أكان الضرر متوقعاً أو غير متوقع وسواء أكان حالاً أم مستقبلاً مادام محققاً.⁽¹⁾

وينبغي أن يماثل تعويض الضرر مماثلة حقيقية بحيث لا يقل عنه ولا يزيد، كما ينبغي أن يشمل كافة ما لحق الدولة ضحية الضرر من خسائر وما فاتها من كسب.⁽²⁾ ووفق المفهوم الذي صاغته محكمة العدل الدولية الدائمة في قضية مصنع شورزو 1928 وأبرزت فيه : "إن إصلاح الضرر يجب أن يؤدي بقدر المستطاع إلى إزالة كافة نتائج الفعل غير القانوني وبما يتيح إعادة إقرار الحالة التي كان من المرجح أن توجد لو لم يرتكب هذا الفعل"، لذلك تقتصر وظيفة التعويض النقدي وفقاً لما استقر عليه التعامل الدولي على كونه عوضاً مادياً للضرر الذي يستوجب جبر الضرر.⁽³⁾

وبالنسبة للشكل الذي ينبغي أن يتخذه التعويض فإن القاعدة العامة هي أن الدفع النقدي للضرر البيئي هو الأساس، وهذا ما أكدته البروتوكول الملحق باتفاقية الشمال حول حماية البيئة البحرية المبرمة بين الدنمارك والسويد والنرويج لسنة 1974 في استكهولم، حيث يسمح للطرف الذي يدعي الضرر من التلوث عبر الحدود الطلب بشراء أملاكه الحقيقية، وتسمح معاهدة الحدود الفنلندية والروسية للطرفين بإجراء التعويض النقدي عن أي خسارة أو ضرر تسبب بالضمان للطرف الذي يعاني من خسارة أو ضرر.⁽⁴⁾

إن غالبية التشريعات تقبل الحكم بتعويض نقدي عن الأضرار التي تلحق بالوسط البيئي الطبيعي بشرط أن تستغل هذه الأموال في السعي لإعادة هذا الوسط البيئي للمضروب إلى ما كان عليه قبل حدوث التلوث ، أو أن تستغل هذه المبالغ في مجال الحفاظ على الثروات الطبيعية، وفي الدول التي لا توجد فيها جمعيات متخصصة في مجال حماية البيئة والدفاع عنها فيتم تحويل المبالغ المحكوم بها إلى وزارات البيئة داخل كل دولة.⁽⁵⁾

(1) د. محمد الحميدي، "المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها"، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، مصر، 2005، ص 348.

(2) د. محمد سامي عبد الحميد، مرجع سابق، ص 455.

(3) د. محمد صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 337.

(4) د. سه نكه داود محمد، مرجع سابق، ص 201.

(5) د. أحمد خالد الناصر، "المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 2010، ص 144.

في مجال التعويض عن أضرار تلوث البيئة البحرية يمكن الإشارة هنا إلى أنه في حالة الأضرار المترتبة على التلوث التي وقعت بالفعل، وأصبح من المتعذر إصلاحها من خلال التعويض العيني فإن للقاضي الدولي أن يحكم بإلزام الدولة المسؤولة بدفع تعويض مالي يغطي الأضرار المباشرة وغير المباشرة التي نتجت عن فعل التلوث، لاسيما إذا كانت الدولة المضرورة قد تبنت مطالب رعاياها، إذ أن تحديد التعويض هنا يخضع لقواعد القانون الدولي المعمول بها بين الدولتين المتخاصمتين.⁽¹⁾ عموما إن التعويض النقدي عن الأضرار التي تلحق بالبيئة تشمل كل المبالغ لاستعادة وإحياء واستبدال مصادر أخرى للمصادر المتضررة، كما تضمن المبالغ المالية التي تعني بإنقاص من قيمة المصادر المكونة للبيئة لاستعادة وضعها السابق، قبل وقوع الضرر كما يضاف إليه التكاليف والمصروفات الضرورية التي بذلت بهدف تقدير هذه الأضرار.

إن أنواع التعويض لم تعد تتلاءم مع تطورات الحديثة في قانون البحار لاسيما بالنسبة لقواعد تقييم الضرر، كذلك بالنسبة للتعويض العيني والتعويض المالي إذ أن الأضرار التي يمكن أن تترتب على كارثة بحرية واحدة قد تفوق في آثارها وانتشارها مما لا يمكن توقعه، لذا قد تكون الدولة المتسببة بإحداث الضرر عاجزة عن الوفاء بالتزاماتها بدفع التعويض المترتب على هذا الضرر.⁽²⁾ وهذا ما جعل الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث تتجه في نصوصها إلى فرض مبدأ مسؤولية الملوث المحددة في مبلغ معين، أي تحديد سقف مسؤولية الملوث عند تعويضه للأضرار التي تسببت فيها، فقد أجمعت كل النصوص الاتفاقية على الأخذ بقاعدة تحديد مسؤولية الملوث مع اختلاف بالطبع في مبالغ التحديد، بالنظر لاختلاف حجم الأضرار ونوع التلوث.⁽³⁾

(1) د. عبد الواحد الفار، مرجع سابق، ص ص 146-147.

(2) نفس المرجع السابق، ص ص 147-148.

(3) د. محمد البزاز، مرجع سابق، ص 383.

المبحث الثاني: المسؤولية الدولية عن الأضرار وطرق تسويتها

المطلب الأول: المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية وحالات انتفاءها

الفرع الأول: المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية

يرى بعض الفقهاء صعوبة في تطبيق القواعد التقليدية الخاصة بالمسؤولية الدولية على الأضرار التي تصيب البيئة، ويفضل هؤلاء الفقهاء اللجوء إلى وسائل إدارية أو فنية أو وسائل قانونية غير تقليدية من أجل تحقيق حماية فعالة للبيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة في ظل التطورات التي يمر بها المجتمع الدولي، وقد عبر عن هذه الحقيقة المبدأ رقم 22 من إعلان استوكهولم 1972 وذلك بتشجيع التعاون الدولي في مجال البيئة، وكذلك المبدأ رقم 13 من إعلان ريو دي جانيرو عام 1992 من أجل العمل على تطوير قواعد المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تلحق بالبيئة.

ليست المسؤولية عن الأضرار البيئية كغيرها من أنواع المسؤوليات فهناك العديد من الجوانب التي تميزها عن غيرها، سواء من ناحية المشكلات التي تتعلق بصعوبة تطبيق القواعد التقليدية الخاصة بالمسؤولية الدولية عن الأضرار التي تصيب البيئة بوجه عام والبيئة البحرية بوجه خاص، أو بانعدام القواعد القانونية الوطنية أو الدولية المنظمة لأحكام تلك المسؤولية، لذا وفي سبيل تحقيق حماية فعالة للبيئة البحرية في ظل التطورات التي يمر بها المجتمع الدولي لابد من تشجيع التعاون الدولي من أجل العمل السريع على تطوير قواعد المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية. وفي إطار التنظيم القانوني الدولي للمسؤولية عن الأضرار البيئية سنقسم هذا المطلب إلى فرعين حيث يتناول أولاً الصعوبات التي تعترض تطبيق قواعد المسؤولية الدولية في مجال حماية البيئة البحرية وثانياً يتضمن إيجاد الحلول المناسبة لتلك الصعوبات السابقة.

أولاً: صعوبات تطبيق قواعد المسؤولية الدولية في مجال حماية البيئة البحرية

إن الطبيعة الذاتية تؤكد أن مسائل المسؤولية البيئية تبدو معقدة ودقيقة إلى حد بعيد، ويشوبها الكثير من الغموض وعدم التحديد على سبيل المثال فكرة التلوث البيئي، إذ لم يستقر الرأي القانوني على اعتماد تعريف واضح فرجال القانون يلجأون إلى العلوم الطبيعية لتحديد مضمون ذلك التعريف، وإذا كانت هناك بعض الصعوبات المتعارف عليها في تحديد ورسم الإطار القانوني لأركان المسؤولية المدنية بوجه عام، كتحديد المراد بالخطأ وأنواعه، حالات انتقاله، وتحديد المفهوم الدقيق للضرر وأنواعه، وبيان علاقة السببية وتمييزها عن الخطأ، وعوارضها، وتعدد الأسباب، تسلسل الأضرار، إلا أن تلك الصعوبات تتزايد في شأن المسؤولية عن الأضرار البيئية، وتبدو كعقبة في كثير من الأحيان

بسييل حصول المضرور من تلوث البيئة أو من غيره من مظاهر التعدي على البيئة، وعلى التعويض اللازم لجبر الضرر.⁽¹⁾

ويمكن إجمال الصعوبات التي تعترض تطبيق قواعد المسؤولية الدولية الناجمة عن الإضرار بالبيئة بوجه عام والبيئة البحرية بوجه خاص على النحو الآتي:

1- صعوبة التحديد الدقيق لفاعل التلوث

تكمن المشكلة هنا في حالة أن يكون التلوث ناجما عن مصادر مختلفة عندما: "لا يكون بالإمكان بشكل عام التمييز بين إسهام مصادر انبعاث فردية أو مجموعة مصادر في آن واحد"، فتحديد الملوث ربما يعتبر صعوبة دقيقة في حالات التلوث بعيد المدى،⁽²⁾ مثل تلوث مياه البحار والأنهار التي تمر عبر الحدود دول متعددة، والذي يحدث أضرارا بالإنسان أو الثروة المائية في دول أخرى، فكيف نحدد من قام بالنشاط الضار ومدى نصيب كل مسؤول إذا ثبت تعدد من اشتركوا في إحداث التلوث الضار أشخاصا خاص أم دولاً.⁽³⁾

2- صعوبة إثبات العلاقة السببية بين تصرف المخالف والضرر الناشئ عنه

يجب إثبات علاقة السببية بين النشاط الذي يفترض أنه تسبب بالإضرار والآثار السلبية التي تلحق بالبيئة. إن المسافة بين مصدر التلوث والأضرار الناجمة عنه ربما يكون عاملا مهما، كما أن عامل الوقت ربما يسبب أيضا مشاكل ومصاعب، فقد تبرز الآثار بعد عدة شهور أو سنين من حدوث التلوث سواء كان هذا التلوث عرضيا أم لا، ويتمثل بوجه خاص في مشكلة التلوث بواسطة مواد سامة أو إشعاعية كما يمكن لعامل الوقت أن يلعب دورا بشكل آخر، إذا أن الآثار الناجمة عن التدهور البيئي ربما تكون جسيمة بحيث تتجم عنها تأثيرات ضارة ومستمرة، كما أن أضرار كهذه ربما تتجم عن ظهور مجموعة من التلوثات ناتجة عن مصادر مختلفة قد تتفاعل فيما بينها.⁽⁴⁾

وذلك كما في حالة تلوث البحار بإلقاء النفايات أو تصريف مياه المصانع والمفاعلات النووية، فضلا عن أن الآثار التي يمكن أن تتجم عنها فيما بعد تختلف عن تلك التي تنتج عن مصادر فردية،⁽⁵⁾ ففي مثل هذه الحالات من الصعب وربما من المستحيل من الناحية العلمية التوصل إلى العلاقة السببية

⁽¹⁾ G, J.Martin, " la responsabilité civile du fait des déchets en droit français", in ibid, p65.

⁽²⁾ د. صلاح عبد الرحمان الحديثي، مرجع سابق، ص 245.

⁽³⁾ د. أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 431.

⁽⁴⁾ د. صلاح عبد الرحمان الحديثي، مرجع سابق، ص ص 244-245.

⁽⁵⁾ حلايمية مريم، مرجع سابق، ص 189.

بين النشاط المذكور التي قد تتجم عنه وتقديمه أمام المحكمة أو حتى في المفاوضات الرامية إلى تقديم تعويضات عن الأضرار البيئية.

3- صعوبة تحديد الضرر الموجب للمسؤولية

حالما يتم التغلب على العائقين أعلاه يتم تقييم الأضرار لكي يتسنى رفع دعوى يتقرر بضوئها مقدار التعويض، وإن أفضل حل في التقييم هو إعادة الحال إلى ما كان عليه سابقاً،⁽¹⁾ ونظراً لصعوبة إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر في حالة الضرر البيئي، فإن مسألة حصر الأضرار تصبح ضرورية من أجل تقدير قيمة التعويض وهي مسألة من الصعب تقديرها لأنها تقريبية، بل إنه هناك حالات تكون فيها الأضرار البيئية هي أضرار غير مرئية ويصعب إن لم يكن مستحيلاً تقديرها من ذلك تقدير الأضرار التي تصيب المصطافين وانصرافهم عن التمتع بالشاطئ بسبب تلوث مياه بالنفط، وكذلك حالة التلوث بالأمطار الحمضية للبحيرات وغيرها.⁽²⁾

وبالرغم مما يثيره تقييم الأضرار من مشاكل جسيمة للغاية إلا أنه ينبغي تقدير التعويض المالي بالنسبة إلى قضية تلوث نهر الراين بمادة الكلوريد، أعلنت المحكمة روتردام بوضوح أن المتسبب في حدوث نسبة 37.5% من التلوث هي مناجم البوتاسيوم الفرنسية بالقرب من ملهاوس وقد حملت فرنسا المسؤولية عن الأضرار التي لحقت بهولندا، لكنها طلبت استشارة خبير قدر تعلق الأمر بحجم الأضرار، وفي نهاية المطاف اتفق الطرفان على مبلغ معين يدفع كتعويض، أما بالنسبة إلى قضية تلوث أماكو كاديز فقد أعلنت محكمة شمال النيوي بأن مالك السفينة المحطمة شركة أويل ستاندرز نيوجرسي قد يتحمل مسؤولية قانونية بيد أن المحكمة واجهت بعض المصاعب في تحديد مبلغ التعويض المتوقع دفعة في نهاية الأمر، قد تم تعويض الأضرار المادية فحسب دون الأخذ بنظر الاعتبار الأضرار الإيكولوجية التي اعتبرت خارج صلب الموضوع.⁽³⁾

(1) د. صلاح عبد الرحمان الحديثي، مرجع سابق، ص 246.

(2) د. أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 433.

(3) د. صلاح عبد الرحمان الحديثي، مرجع سابق، ص 246.

ثانياً: الحلول المناسبة للصعوبات التي تواجه تطبيق قواعد المسؤولية الدولية

في ظل الصعوبات التي تعترض تطبيق القواعد التقليدية للمسؤولية الدولية في مجال البيئة، ذهب اتجاه متزايد في الفقه الدولي يدعو إلى إيجاد الحلول المناسبة وذلك من خلال تطوير مفهوم المسؤولية الدولية، بالإضافة إلى الاتجاه المتزايد في الفقه والذي ينادي بتطبيق نظرية المسؤولية المطلقة في مجال البيئة للتغلب على المشاكل التي تعترض إقامة علاقة سببية بين التصرف والضرر الناجم عنه، ولقد أدى التطور الصناعي والتكنولوجي إلى التوسع في استخدام الأجهزة والآلات والمعدات الخطرة وصاحب ذلك تزايد المخاطر في التعامل مع تلك الأجهزة و المعدات، حيث يمكن أن تلحق الضرر بالأشخاص دون أن يتمكن هؤلاء من إثبات أي خطأ في جانب صاحب المنشأة.⁽¹⁾

من المؤكد أن انعدام وجود تقنين لقواعد المسؤولية في الأضرار لا مفر أمام هذا النقص أو الفراغ القانوني من إعمال القواعد التقليدية المتعارف عليها، في مجال المسؤولية المدنية الخاصة أو في مجال المسؤولية الدولية، لذلك قد دعا إلى المناداة بضرورة تطوير قواعد المسؤولية لتتماشى مع خصوصية المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية المتمثلة في أركان المسؤولية أو شروط الحماية الدبلوماسية، طريقة تقدير التعويض أو الكيفية العامة لإصلاح الضرر وشروط قبول دعوى المسؤولية وجاءت تلك الدعوى من جانب العديد من الأعمال والأحداث القانونية:

1- فإذا نظرنا إلى مؤتمر الأمم المتحدة الأول حول البيئة المنعقد باستكهولم عام 1972، نجد أن السكرتير العام للمؤتمر "موريس سترونج"، "String Maurice"، قد أكد صراحة في كلمته الافتتاحية لأعمال المؤتمر أن: "علينا وضع قواعد جديدة للقانون الدولي لتطبيق المبادئ الجديدة للمسؤولية والسلوك الدولي الذي يتطلبه عصر البيئة وأساليب جديدة لتنظيم المنازعات الخاصة بالبيئة".⁽²⁾

(1) د. أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص ص 307-308.

(2) نفس المرجع، ص 449.

أما أعمال المؤتمر ذاته، فقد نبهت إلى ضرورة تطوير أحكام المسؤولية عن الأضرار في مجال البيئة فنقرأ في المبدأ 22 من مجموع المبادئ التي تبناها المؤتمر أن: "يجب على الدول أن تتعاون لتطوير القانون الدولي بشأن المسؤولية وتعويض ضحايا التلوث والأضرار البيئية الأخرى الناتجة عن الأنشطة التي تتم داخل ولاية هذه الدول أو تحت إشرافها، والتي تلحق المناطق فيما وراء حدود تلك الدول".⁽¹⁾

2- كما عبر عن هذه الحقيقة أيضا مبدأ رقم 13 من إعلان ريو دي جانيرو عام 1992، وذلك بتشجيع الدول بأن تضع قانونا وطنيا بشأن المسؤولية اتجاه الغير والتعويض لضحايا التلوث وغيره من الأضرار البيئية، وتتعاون الدول أيضا على نحو يتسم بالسرعة وبمزيد من التصميم في زيادة تطوير القانون الدولي بشأن المسؤولية اتجاه الغير والتعويض عن الآثار السلبية للأضرار البيئية التي تلحق بمناطق خارج ولايتها من جراء أنشطة تدخل في ولايتها أو سيطرتها.⁽²⁾

وما جاء على لسان "موريس سترونج" ينبهان إلى أمرين مهمين:

الأول: أن القاعدة المتعارف عليها في القانون الدولي بشأن المسؤولية الدولية بحاجة إلى وضع "قواعد جديدة" كي تسد وتعالج عجز القواعد التقليدية للمسؤولية، فهذه الأخيرة ليست في حد ذاتها كافية وملائمة لتسوية منازعات الأضرار البيئية.

الثانية: أن وضع تلك القواعد على عاتق كل دولة حتى يتم تأمين تعويض كامل وعادل لضحايا تلوث البيئة، ويمكن للدول أن تنهض بهذا الواجب إما منفردة أو بالتعاون مع غيرها من الدول الأخرى، كسنة قانون داخلي يقنن قواعد المسؤولية عن الأضرار البيئية أو وضع اتفاقية دولية مع غيرها لتنظيم أحكام المسؤولية.⁽³⁾

3- والدعوة إلى تطوير قواعد المسؤولية الدولية، وجهها أيضا قانون البحار الجديد عام 1982 وبعض الاتفاقيات الأخرى، فالفقرة الثالثة من المادة 235 من قانون البحار تنص على أن: "لغرض ضمان تعويض سريع وكاف فيما يتعلق بجميع الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، تتعاون الدول في تنفيذ القانون الدولي القائم، وفي تطوير القانون الدولي المتصل بالمسؤولية والالتزامات الناجمة عنها من أجل تقويم الضرر والتعويض عنه وتسوية المنازعات المتصلة بذلك، وتتعاون حينما يكون ذلك

(1) د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، مرجع سابق، ص 148.

(2) voir le principe 13 de déclaration de rio de Janeiro du 3 au 14 juin 1992.

(3) د. أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص ص 449 450.

مناسبا في وضع معايير، وإجراءات لدفع تعويض كاف مثل التأمين الإجباري أو صناديق التعويض".⁽¹⁾

4- ونذكر أيضا المادة 10 من اتفاقية لندن لعام 1972 التي نصت على أنه: "اتفاقا مع مبادئ القانون الدولي المتعلق بمسؤولية الدولة عن الأضرار ببيئة دولة أخرى، أو بأي منطقة في البيئة الناتج عن إغراق النفايات والمواد الأخرى من كل الأنواع، يتعهد الأطراف بتطوير الإجراءات المنظمة للمسؤولية وتسوية المنازعات الخاصة بالإغراق".⁽²⁾

5- ومن الاتفاقيات الإقليمية الخاصة بحماية البيئة البحرية، ما دعت إليه المادة 16 من اتفاقية برشلونة لعام 1976 الخاصة بحماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط، والمادة 13 لكل من اتفاقية الكويت لعام 1978 الخاصة بحماية البيئة البحرية للخليج العربي، واتفاقية جدة لعام 1982 بحماية بيئة البحر الأحمر وخليج عدن إلى تشجيع وتعاون الدول الأطراف من أجل العمل على تطوير قواعد المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية.

وعلى هذا يوجب قيام دول الأطراف بصياغة القواعد الموضوعية والإجراءات المناسبة الخاصة بالمسؤولية الدولية والتعويض، سواء بالطرق الانفرادية أو الاتفاقية، إلا أنه استلزم مراعاة ما هو مستقر عليه من قواعد وإجراءات سارية بهذا الخصوص على المستوى الدولي، المراد به هو ألا تكون تلك القواعد والإجراءات أقل فعالية وحماية لضحايا التلوث مما هو ثابت من قواعد وإجراءات وممارسات على الصعيدين العالمي والإقليمي.

فإن الدعوى إلى تطوير قواعد المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية يجب أن يلقى استجابة من جانب كل الدول ليس فقط من أجل حماية ضحايا التلوث البيئي، بل من أجل الوقاية من التعدي على البيئة فالقواعد المسؤولية لا تقوم فقط بوظيفة علاجية، بل كذلك بوظيفة وقائية وتحد من التصرفات والأنشطة الضارة بالبيئة فتحقق بذلك نوعا من الردع العام في التعامل مع البيئة.⁽³⁾

(1) نص الفقرة 3 من المادة 235 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، انظر د. محمد البزاز، مرجع سابق ص 350.

(2) نص المادة 10 من اتفاقية لندن عام 1972 المتعلقة بمنع التلوث البحري بإغراق النفايات و المواد الأخرى.

(3) د. أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 451.

الفرع الثاني: حالات انتفاء قيام المسؤولية الدولية

مما لا شك فيه أن الفعل الدولي غير المشروع لا ينسب إلى الدولة إلا إذا كانت الجهة التي ارتكبت الفعل قد تصرفت بحرية وإرادة ووعي وإدراك لما تقوم به، والدولة التي تخالف التزاما دوليا رتبته إحدى قواعد القانون الدولي تتحمل تبعه المسؤولية عن هذا العمل غير المشروع.⁽¹⁾

وإذا توافرت بعض الحالات فإنه تعفى الدولة من المسؤولية الدولية، ولعل أهم الحالات المتفق عليها فقها في هذا الصدد هي حالات الدفاع الشرعي، والقوة القاهرة، والضرورة. ويقرر القانون الدولي أنه يمكن للدولة أن تطلب بإعفائها من المسؤولية، وذلك إذا ما أثبتت أنه أنت العمل غير المشروع في ظل بعض الظروف والملابسات التي من شأنها اعتبار عملها ومن ثم لا يمكن مساءلتها دوليا.⁽²⁾

وبالرجوع إلى مشروع لجنة القانون الدولي 2001 المتعلق بمسؤولية الدول عن الأفعال غير المشروعة دوليا فإن الفصل الخامس منه، يحدد ستة ظروف تنفي عدم مشروعية التصرف مخالفا لالتزاماتها الدولية، ووجود ظرف ينفي عدم مشروعية في حالة معينة يحول دون إدعاء وقوع إخلال بالالتزام الدولي، والظروف الستة هي: الموافقة (م 22)، الدفاع عن النفس (م 21)، التدابير المضادة (م 22) القوة القاهرة (م 23)، حالة الشدة (م 24)، وحالة الضرورة (م 25).⁽³⁾

وعلى هذا الأساس فسوف ندرس بعض حالات انتفاء قيام مسؤولية الدولة في المطالب التالية:

أولاً: حالة القوة القاهرة

تعتبر القوة القاهرة كذلك من بين الحالات التي يكن للدول في حالة توافر شروطها أن تنتدع بالقوة القاهرة لكي تعفى من المسؤولية الدولية،⁽⁴⁾ وتعرف القوة القاهرة بأنها: "كل حدث يرجع إلى القوة لا

(1) د. غازي حسن صباريني، "الوجيز في مبادئ القانون الدولي"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2005، ص 357.

(2) د. محمود حافظ غانم، "المسؤولية الدولية"، دراسة لأحكام القانون الدولي ولتطبيقاتها التي تهم الدول العربية، معهد الدراسات العربية العالية، جامعة الدول العربية، 1962، ص 131.

(3) حولية لجنة القانون الدولي، 2001، المجلد الثاني، الجزء الثاني، تقرير لجنة القانون الدولي إلى الجمعية العامة عن أعمال دورتها الثالثة والخمسين، الأمم المتحدة، ص 91. (PART2) A/CN.4/SER.A/2001/ADD1.

(4) د. السيد أبو عطية، "الجزاءات الدولية بين النظرية والتطبيق"، مؤسسة الثقافة الجامعية، الإسكندرية، 2001، ص 281.

تقاوم أو تحت السيطرة مثل الزلازل والبراكين والظوفان والعواصف والصواعق التي يستحيل التنبؤ بوقوعها ويستحيل دفعها أو السيطرة عليها إذا وقعت بالفعل".⁽¹⁾

حالة القوة القاهرة المتمثلة في الحادث الطارئ أو المفاجئ (غير متوقع) وغير ممكن الدفع، وبدون أي خطأ من الدولة، وذلك مثل حالات الثورات، والانقلابات، أو الكوارث الطبيعية،⁽²⁾ وقد نصت المادة (31) من مشروع لجنة القانون الدولي على القوة القاهرة، بقولها: "يقتضي عدم مشروعية عن فعل الدولة غير المطابق لما يتطلب منها التزام دولي لها، إذا كان الفعل راجعاً لقوة القاهرة لا سبيل على مقاومتها أو لحدث خارجي غير منظور خارج عن إرادتها جعل من المتعذر مادياً على تلك الدولة أن تتصرف وفقاً لذلك الالتزام أو أن تعرف أن تصرفها لم يكن مطابقاً لما يتطلبه ذلك الالتزام".⁽³⁾

1- الموقف الفقهي من القوة القاهرة

تكشف الدراسات الفقهية أن المؤلفين يتفقون علمياً على الرغم من أوجه الاختلاف في استخدام الألفاظ وتعريفات الأفكار على أن عدم المشروعية يسقط عن عمل الدولة، إذا وجدت الدولة أن من المستحيل مادياً انتهاج سلوك غير السلوك الذي انتهجته في حالة معينة والذي لا يتماشى مع التزامها، بينما شدد آخرون على ضرورة كون السلوك إرادياً وتقرير بحرية، وما إلى ذلك لكي تكون عدم مشروعية ثم بالتالي مسؤولية.⁽⁴⁾

ويرى الدكتور علي إبراهيم أن الدولة لا تتحمل أي مسؤولية دولية إذا كانت القوة القاهرة أهدمت إرادتها ولا يمكن أن ينسب لها أي إهمال أو تقصير أو دور عدم الوفاء بالالتزام الدولي انتفى فعلاً الفعل الدولي غير المشروع.⁽⁵⁾

ويؤكد بعض الكتاب صراحة أن استحالة الوفاء بالالتزام مادياً تسقط عدم المشروعية من عمل لا يتماشى مع ذلك الالتزام، وهذا ما أكد عليه فؤاد شباط حيث قال: "أن مفهوم المسؤولية مقرون بمفهوم

(1) د. علي إبراهيم، "الحقوق والواجبات الدولية في عالم متغير"، دار النهضة العربية، القاهرة، ط1، 1995، ص 684.

(2) د. عمر صدوق، "محاضرات في القانون الدولي العام، المسؤولية الدولية، المنازعات الدولية"، ديوان المطبوعات الجامعية، ط2، الجزائر، 2003، ص 35.

(3) د. صليحة علي صداقة، مرجع سابق، ص 344.

(4) د. نصر الدين قليل، "مسؤولية الدولة عن انتهاكات القانون الدولي"، رسالة دكتوراه علوم في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2016-2017، ص 208.

(5) د. علي إبراهيم، مرجع سابق، ص 684.

حرية التصرف فهما متلازمان فإذا زالت حرية التصرف زالت المسؤولية لذلك فإن الدولة التي تباشر عملا تحت عوامل قاهرة لا تقوى على التغلب عليها أو تجنبها، تعفى من المسؤولية ولكن عبئ الحجة بوجود حالة قاهرة يقع على عاتقها والبينة على من ادعى".⁽¹⁾

2- موقف لجنة القانون الدولي من القوة القاهرة

عالجت لجنة القانون الدولي مسألة القوة القاهرة كمانع لقيام مسؤولية الدولة من خلال المشروع النهائي عن الأفعال غير المشروعة دوليا لسنة 2001 في أحكام المادة 23 منه التي جاءت تحت عنوان "القوة القاهرة"،⁽²⁾ وجاء في تعليق اللجنة على المادة 23 أن القوة القاهرة التي تنتفي عدم المشروعية لا تنشأ إلا حيث تستوفي 3 عناصر هي:

- 1- وقوع الفعل المعني بقوة لا سبيل لمقاومتها.
- 2- ويكونان خارجين عن إرادة الدولة المعنية.
- 3- ويجعلان أداء ذلك الالتزام في هذه الظروف مستحيلا ماديا، وعبارة "لا سبيل لمقاومتها" التي تصف كلمة "القوة" تؤكد على وجوب وجود قيد عجزت الدولة عن تجنبه أو مقاومته بما لديها من وسائل، ولكي يعتبر الحدث "غير متوقع" ينبغي أن لا يكون منظور قبل وقوعه أو تسهل رؤيته قبل وقوعه.⁽³⁾

وتستبعد الفقرة 2(أ) الاحتجاج بالقوة القاهرة في الظروف التي تكون فيها القوة القاهرة راجعة إما منفردة أو بالاقتران مع عوامل أخرى إلى تصرف الدولة التي تحتج بها، وتتناول الفقرة 2(ب) الحالات التي تكون فيها الدولة قد قبلت فعلا بالمجازفة بنشوء القوة القاهرة سواء فعلت ذلك من حيث الالتزام نفسه أو تصرفها أو بمقتضى فعل إنفرادي ما، وهذا يبين المبدأ القائل أنه لا ينبغي للقوة القاهرة أن تعفى من الأداء إذا تعهدت الدولة بمنع نشوء الظرف المعين أو أخذت على عاتقها تحمل المجازفة.⁽⁴⁾

(1) د. بن عمر التونسي، مرجع سابق، ص 312.

(2) تقرير لجنة القانون الدولي عن أعمال دورتها الثالثة والخمسين، 2001، A/53/589، مرجع سابق، ص 13.

(3) د. نصر الدين قليل، مرجع سابق، ص 210.

(4) حولية لجنة القانون الدولي 2001، المجلد الثاني، الجزء الثاني، مرجع سابق، ص 98.

3- القوة القاهرة في مختلف الصكوك الدولية

هناك العديد من النصوص تضمنت الإشارة إلى حالة القوة القاهرة كسبب من أسباب انعدام المسؤولية منها:

1- نص المادة (م 1/8) من اتفاقية أوسلو لمنع التلوث البحري الناجم عن إلقاء الفضلات من السفن والطائرات لعام 1971، والمادة (م 1/8) من بروتوكول برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن تصريف النفايات من السفن والطائرات لعام 1976، حيث نص كل منهما على أنهما لا ينطبقان في حالة القوة القاهرة بسبب الظروف المناخية القاسية أو أي سبب آخر عندما تهدد تلك الظروف الحياة الإنسانية أو السفن أو الطائرات، كان الإغراق هو الوسيلة الوحيدة للإنقاذ لأن الضرر المحتمل عن الإغراق يكون أقل من الضرر المتحقق في الظروف الاضطرارية وفي ظروف القوة القاهرة.⁽¹⁾

2- أشارت إلى انعدام المسؤولية في حالة القوة القاهرة، كل من المادة (2) من اتفاقية مسؤولية مشغلي السفن النووية 1962، والمادة (3/4) من اتفاقية فينا للمسؤولية المدنية عن أضرار الطاقة النووية 1963، والمادة 2/3- أ من بروتوكول عام 1984 المعدل لاتفاقية بروكسل المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي لعام 1969، والمادة (3/3) من اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي الناجم عن استكشاف واستغلال الموارد المعدنية لقاع البحار لعام 1977.⁽²⁾

والعمل الدولي يعترف بالقوة القاهرة كسبب في التحرر من الالتزام الدولي، فالمادة 61 من اتفاقية فيينا لسنة 1969 لقانون المعاهدات أخذت بهذا كسبب من أسباب استحالة التنفيذ،⁽³⁾ وقد أدرجت القوة القاهرة في عدد من الصكوك الدولية كنص المادة 14 ف 3 من اتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة الملاحقة في تقرير حق المرور البريء، وكذلك في الاتفاقية الجديدة لقانون البحار لسنة 1982 في المادة 18 ف 2 منها، وكذلك اتفاقية التجارة العابرة للدول غير الساحلية الموقعة في نيويورك في 8 جويلية 1965.⁽⁴⁾

(1) د. صليحة على صداقة، مرجع سابق، ص 344.

(2) انظر حول هذه النصوص : د. محمد صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 374 وما بعدها.

(3) د. علي إبراهيم، "الحقوق والواجبات في عالم متغير"، مرجع سابق، ص 98.

(4) د. بن عامر التونسي، مرجع سابق، ص ص 314-315.

ثانياً: حالة الضرورة

إن حالة الضرورة هي مجموعة الظروف الخارجية التي تهدد بخطر جسيم حال لا يمكن تلافيه إلا بارتكاب فعل مخالف للقانون وغالباً ما تكون وليدة لقوى طبيعية،⁽¹⁾ ووفقاً لهذا التعريف فإن معيار حالة الضرورة هو وجود حالة يقوم بها الفاعل بالمقارنة بين مصلحتين متعارضتين، والتضحية بالمصلحة غير الجوهرية لصالح الجوهرية أو هي موقف من أحدث ضرر نتيجة فعل منه، كان الوسيلة الوحيدة لتفادي ضرر أكبر، بحيث يشترط لتوافر حالة الضرورة أن يكون الضرر المراد تفاديه أكبر من ذلك الذي يضحى به، فإن كان الضرران متساويان أو كان المضحى به أكبر من الضرر المراد تفاديه فلا نكون بصدد حالة الضرورة.⁽²⁾

وتعرف أيضاً بأنها مبدأ مؤداه أن الدولة بجانب حقها في الدفاع ضد الدولة معتدية أو مهددة لسلامتها، حق آخر يبيح لها باسم الضرورة أن تأتي للمحافظة على مصالحها وكيانها أي عمل ولو كان فيه اعتداء على دولة أخرى بريئة لا دخل لها فيما تريد الدولة الأولى دفعه عنها أو حماية نفسها منه.⁽³⁾

وتعني الضرورة بشكل عام كما يراها الدكتور زيتون أحمد الرجير ب: "التضارب بين مصلحتين مشروعيتين فيضحى بأحدهما بهدف إبقاء الأخرى"،⁽⁴⁾ وفي إطار القانون الدول يعرفها مصطفى أحمد فؤاد بأنها: "وجود حالة تكون فيها الدولة مهددة بخطر جسيم حال أو على وشك الوقوع يعرض للخطر بقاءها أو نظامها الأمامي أو شخصيتها أو استقلالها، ويجب أن يكون هذا الخطر لا يمكن دفعه إلا بإهدار مصالح محمية بمقتضى القانون الدولي".⁽⁵⁾

(1) د. النبراوي محمد سامي، "شرح أحكام العامة لقانون العقوبات الليبي"، منشورات جامعة قاريونس، ط2، ليبيا 1987، ص ص 420-421.

(2) د. أبو الليل إبراهيم الدسوقي، "المسؤولية المدنية بين التقييد والإطلاق"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980 ص 89.

(3) د. صادق أبو هيف، "القانون الدولي العام"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1969، ص 558.

(4) د. طاهر عبد السلام إمام منصور، "الجرائم المرتكبة ضد الإنسانية ومدى المسؤولية الدولية عنها"، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، القاهرة، 2005، ص 198.

(5) د. مصطفى أحمد فؤاد، "فكرة الضرورة في القانون الدولي العام"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1987، ص 9.

1- موقف لجنة القانون الدولي من حالة الضرورة

عالجت لجنة القانون الدولي مسألة حالة الضرورة كمانع لقيام مسؤولية الدولة من خلال المشروع النهائي عن الأفعال غير المشروعة دولياً في أحكام المادة (25) منه والتي جاءت تحت عنوان "الضرورة".⁽¹⁾

وجاء في تعليق اللجنة على المادة 25 أن عذر الضرورة هو استثنائي في عدد من الجوانب وهي تختلف عن الموافقة (م20)، أو الدفاع الشرعي (م21)، أو التدابير المضادة (م22)، غير مرتبطة بالتصرف السابق للدولة المضروعة، وهي بخلاف القوة القاهرة (م23) لا تنطوي على تصرف لا إرادي أو قصري، وهي بخلاف حالة الشدة (م24) لا تكمن في خطر يهدد حياة الأفراد الموكلة رعايتهم إلى مسؤول حكومي، وإنما تكمن في خطر جسيم يهدد المصالح الأساسية للدولة أو المجتمع الدولي ككل وتنتشأ حالة الضرورة إذا حدث تنازع لا سبيل لتسويته بين مصلحة أساسية من جهة، و إلتزام واقع على الدولة تحتج بالضرورة من جهة أخرى، وتعني هذه السمات الخاصة أن حالة الضرورة لن تتاح إلا في حالة عدم أداء إلتزام وإنها خاضعة لقيود صارمة منعا لإساءة استعمالها.⁽²⁾

ومشروع المادة 25 يحصر الضرورة بوصفها ظرفا يستبعد عدم الشرعية، على الحالات التي يكون فيها سلوك ما الأسلوب الوحيد أمام الدولة كحماية مصلحة جوهرية ضد خطر جسيم وضخم دون إضعاف مصلحة جوهرية أخرى محل البحث يستبعد تلك الإمكانية، وكمثال لذلك يشير تعليق لجنة القانون الدولي إلى وجود اتفاقيات إنسانية بعينها تنطبق على النزاع المسلح ويستبعد صراحة الاستناد إلى الضرورة صراحة، فمن المستهدف تطبيقها في أوضاع الظروف غير العادية التي تواجه الدولة المسؤولة وترتبط بمصالحها الجوهرية بوضوح، والقانون الدولي الإنساني هو قانون خاص بالمنازعات المسلحة التي تعد تحديداً أوضاعاً طارئة، ولهذا فهو يستبعد ضمناً إدعاء الدفع بالضرورة ماعدا ما نصت بعض قواعده صراحة على خلاف ذلك.⁽³⁾

(1) تقرير لجنة القانون الدولي عن أعمال دورتها الثالثة والخمسين 2001، (A/56/589)، مرجع سابق، ص ص 13-14.

(2) حولية لجنة القانون الدولي 2001، المجلد الثاني، الجزء الثاني، مرجع سابق، ص 103.

(3) ماركو ساسولي، "مسؤولية الدولة عن انتهاكات القانون الدولي الإنساني"، المجلة الدولية للصليب الأحمر مختارات من إعداد عام 2002، ص 248.

2- حالة الضرورة في مختلف الصكوك الدولية

لقد تضمن القانون الدولي الإتفاقي في العديد من النصوص، الإشارة إلى حالة الضرورة كسبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية:

1- نص المادة الأولى من بروتوكول برشلونة لمكافحة التلوث بالنفط والمواد الضارة في الحالات الطارئة 1976، حيث نصت على أن: "تتعاون الأطراف المتعاقدة في اتخاذ الإجراءات اللازمة في حالات الخطر الشديد والوشيك التي تلحق بالبيئة البحرية ويساحل طرف واحد أو أكثر من الأطراف أو بمصالحها المرتبطة بسبب وجود كميات كبيرة من النفط أو المواد الضارة الأخرى الناجمة عن أسباب عرضية أو عن تراكم إفرزات ضئيلة أخذت تلوث البحر أو تعرضه للتلوث".

2- تعرضت اتفاقية قانون البحار 1982 لحالة الضرورة في نصوص عديدة منها:

-المادة 198: "عندما تعلم دولة بحالات تكون البيئة البحرية فيها معرضة لخطر داهم بوقوع ضرر بها أو بحالات تكون فيها تلك البيئة قد أصيبت بضرر بسبب التلوث تخطر فورا الدول الأخرى التي ترى أنها معرضة للتأثر بذلك الضرر وكذلك المنظمات الدولية المختصة".

-كذلك نص المادة 221: "ليس في الجزء الثاني عشر ما يسمى حق الدول عملاً بالقانون الدولي العرفي منه و الإتفاقي، في أن تتخذ وتنفذ خارج بحرها الإقليمي تدابير تتناسب والضرر الفعلي أو الداهم لحماية ساحلها أو مصالحها المرتبطة به، بما في ذلك صيد السمك مما يترتب على حادث بحري أو على أعمال تتصل بهذا الحادث من تلوث أو تهديد بالتلوث يتوقع إلى حد معقول أن يسفر عن آثار ضارة كبرى".⁽¹⁾

3- ما يبرر تدخل انجلترا لكي تحمي شواطئها من التلوث بالنفط الذي تسببت فيه الناقلات "توري كانيون"، ففي هذه القضية لدينا حالة ضرورة وهي الاختيار بين النفط غير المشتعل والناقلة وبين التلوث الخطير، فاختارت البحرية الانجليزية حرق النفط والناقلة لوقف التلوث لأن المصلحة الثانية وهي حماية البيئة البحرية من التلوث مقدمة على الاحتفاظ بالناقلة والنفط يقترب منها ملوثاً البحر.

(1) المادتين 198 و 221 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

ثالثاً: حالة الشدة

حالة الشدة أو الكرب كما يسميها بعض الكتاب هي بخلاف حالة الضرورة يؤثر الخطر على الأفراد وليس على الدولة،⁽¹⁾ وحالة الشدة تختلف أيضاً عن ظروف القوة القاهرة فالشخص الذي يتصرف في حالة الشدة لا يكون تصرفه تصرفاً غير إرادي حتى وإن كانت حالة الخطر تلغي خياره فعلياً.⁽²⁾ أيضاً حالة الشدة تختلف عن حالة الضرورة ففي الثانية يكون فاعل الضرر مضطراً للتضحية بين مصلحتين جوهريّة وغير جوهريّة، أما في حالة الشدة فإن الفاعل مضطراً لاتخاذ إجراء ما لإبعاد الخطر الداهم يستدعي التدخل،⁽³⁾ أي في حالة إذا كان الفرد الذي يقوم بالعمل لا يجد طريقة معقولة أخرى لإنقاذ حياته أو حياة أشخاص آخرين مكلفين برعايتهم.

1- موقف لجنة القانون الدولي في حالة الشدة

عالجت لجنة القانون الدولي مسألة حالة الشدة كمانع لقيام مسؤولية الدولة من خلال المشروع النهائي عن الأفعال غير المشروعة دولياً في أحكام المادة 24 منه، والتي جاءت تحت عنوان "حالة الشدة".⁽⁴⁾ وبالرجوع إلى تعليق اللجنة على نص المادة 24 المتعلقة بحالة الشدة فذكرت أن المادة 24 تتناول الحالة التي يكون فيها فرد تنسب أفعاله إلى الدولة في حالة خطر سواء هو شخصياً أو أشخاص مشمولين برعايته، وتنفي هذه المادة عدم مشروعية التصرف الذي يتصرفه وكيل دولة في ظروف لا يكون فيها أمام هذا الوكيل أي سبيل معقول آخر لإنقاذ الحياة، وأكدت اللجنة أيضاً أنه لا تستبعد ظروف الشدة بموجب الفقرة 2(أ) إلا في حالة الشدة التي تعزي منفردة أو بالاقتران مع عوامل أخرى إلى التصرف الدولة التي تحتج بها، وكذلك نصت الفقرة 2(ب) على أن ظروف الشدة لا تنطبق إذا كان من المرجح أن يؤدي الفعل المعنى إلى حدوث خطر مماثل أو أكبر، وهذا ما يتفق مع الفقرة 1 التي تنشئ اختباراً موضوعياً بتساؤلها عما إذا لم يكن لدى الوكيل "سبيل معقول آخر" لإنقاذ الحياة وعبارة "مماثل أو أكبر" ينبغي تقييمها في سياق الفرض العام وهو إنقاذ الحياة.⁽⁵⁾

(1) ماركو ساسولي، مرجع سابق، ص 249.

(2) حولية لجنة القانون الدولي 2001، المجلد الثاني، الجزء الثاني، مرجع سابق، ص 100-101.

(3) د. صليحة علي صداقة، مرجع سابق، ص 352.

(4) انظر تقرير لجنة القانون الدولي عن أعمال دورتها الثالثة والخمسين 2001، (A/56/589)، مرجع سابق، ص

(5) انظر حولية لجنة القانون الدولي، 2001، المجلد الثاني، الجزء الثاني، مرجع سابق، ص 102-103.

2- حالة الشدة في مختلف الصكوك الدولية

تضمنت عدة نصوص على حالة الشدة في العديد من الاتفاقيات الدولية منها:

1- نص المادة (2/3) من اتفاقية بروكسل للتدخل عام 1969 أشارت إلى حالة الشدة بتعبير آخر فنصت: "في أحوال الضرورة القصوى التي تتطلب اتخاذ تدابير فورية فإن للدولة الساحلية اتخاذ تدابير والإجراءات التي تفرضها حالة الاستعجال وذلك دون إبلاغ مسبق أو استشارة أو حتى الاستمرار في التشاور الذي كان قد بدأ"⁽¹⁾، ويتضح من هذا النص أنه يمكن اللجوء إلى حالة الضرورة أو حالة الشدة لغرض مكافحة التلوث البحري ولكل حال على حدة.

2- وأشارت اتفاقية قانون البحار 1982 إلى حالة الشدة في معرض حديثها عن معنى المرور البريء وذلك بأن نصت المادة (2/18) على أن: "يكون المرور متواصلًا وسريعًا ومع هذا فإن المرور يشتمل على التوقف والرسو، ولكن فقط بقدر ما يكون هذا التوقف والرسو من مقتضيات الملاحة العادية أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة الشدة، أو حين يكونان لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن في حالة خطرة أو شدة"⁽²⁾.

وتتحقق حالة الشدة القصوى ما قد ينجم عنها أضرار، خاصة بسبب الكوارث البحرية التي تتعرض لها السفن والناقلات والجزر الصناعية البحرية، وعندما تقع الكوارث بسبب عجز عن المساعدة أو الإنقاذ البحري والإرشاد أو سوء الأحوال الجوية أو الإهمال وعدم اتخاذ الحيطة اللازمة في القيادة أو التزاحم في حركة المرور البحرية... الخ، الأمر الذي يستلزم التدخل السريع والفوري لتلافي وقوع تلك الأخطار أو لتخفيف من حدتها، حيث يرتب القانون على ذلك إلتزامات قانونية معينة.⁽³⁾

3- كما جاء في نص المادة (2/9) من بروتوكول برشلونة للتعاون في مكافحة التلوث بالنفط وغيره من المواد الضارة 1976 مشيراً إلى أنه: "عند اتخاذ إجراء ما لمكافحة التلوث الصادر عن سفينة يجب اتخاذ كافة التدابير لحماية الأشخاص الموجودين على ظهر السفينة ولحماية السفينة ذاتها ما أمكن ذلك وعلى أي واحد من الأطراف الذي يتخذ مثل هذا الإجراء إخطار المنظمة البحرية الدولية".⁽⁴⁾

(1) د. أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 112.

(2) نص الفقرة 2 من المادة 18 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(3) د. صليحة علي صداقة، مرجع سابق، ص 353.

(4) الفقرة الثانية من المادة التاسعة من بروتوكول برشلونة للتعاون في مكافحة التلوث بالنفط وغيره من المواد الضارة 1976.

يترتب على ذلك نتيجة وهي أن تسعى الدول إلى أقصى حد ممكن علمياً، وعلى نحو يتماشى مع حقوق الدول الأخرى مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختلفة إلى ملاحظة وقياس وتقييم مخاطر تلوث البيئة البحرية، أو أثاره بواسطة الطرق العلمية المعترف بها.⁽¹⁾

رابعاً: حالة التدابير المضادة

من الأمور المسلمة بها في نطاق القانون الدولي أنه يحق للدولة أن تقابل العنف بمثله، وأنه يحق لها كذلك أن تقابل مخالفة دولية التي وقعت في مواجهتها بمخالفة دولية.⁽²⁾

وعبارة "التدابير المضادة" هي المصطلح الحديث المستخدم للتعبير عن تدابير الاقتصاد على الأقل خارج نطاق المنازعات المسلحة الدولية، ويمكن أن تكون تلك التدابير المضادة من عدم أداء الدولة المتضررة للالتزامات الدولية في الوقت الحالي تجاه الدولة المسؤولة.⁽³⁾

والتدابير المضادة أو المعاملة بالمثل تعرف بأنها: "الحق الذي يقرره القانون للدولة التي تعرضت لاعتداء ذي صفة إجرامية في أن تردده باعتداء مماثل تستهدف به الإجبار على احترام القانون أو على تعويض الضرر المترتب على المخالفة".⁽⁴⁾

فالتدابير المضادة تعرف كذلك بأنها: "تدابير وقائية قهرية تنطوي على مخالفة للقواعد العادية لقانون الشعوب تتخذها دولة في أعقاب وقوع عدوان عليها يصيبها بالضرر من جانب دولة أخرى، مستهدفة بذلك إجبار الدولة المعتدية على الكف عن عداوتها والتزام محارم القانون، وهي تقوم على فكرة الرد على اعتداء سابق بوسيلة غير مشروعة في الأصل إلا أنها تصبح مباحة بالرد على الاعتداء المخالف للقانون بقصد إرغام المعتدي، على أن تكون متسقة مع أحكام القانون الدولي".⁽⁵⁾

يجوز للدولة أن تقابل العنف بمثله ومواجهة المخالفة بذات المخالفة وذلك كوسيلة لإرغام أو إلزام الدولة المسؤولة بالتعويض أو إصلاح الضرر، فتكون الأعمال الانتقامية ممانعة من مسؤولية الدولة الضحية عن هذه الأعمال، فلا تسأل عنها إذا توفرت الشروط التالية:

(1) نص المادة 204 في فقرتها الأولى من اتفاقية قانون البحار 1982.

(2) د. حسام على عبد الخالق الشبخة، "المسؤولية والعقاب على الجرائم الحرب مع دراسة تطبيقية على جرائم حرب البوسنة والهرسك"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004، ص 32.

(3) ماركو ساسولي، مرجع سابق، ص 57.

(4) د. أشرف توفيق شمس الدين، "مبادئ القانون الجنائي الدولي"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص 57.

(5) د. أيمن عبد العزيز محمد سلامة، "المسؤولية الدولية عن ارتكاب جريمة الإبادة الجماعية"، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، 2005، ص 313.

1- أن يكون جوباً على مخالفة لقواعد القانون الدولي ترتب المسؤولية بقصد إلزامها بإصلاح الضرر أو حملها على عدم ارتكاب أعمال أو مخالفات دولية أخرى.

2- أن يظهر للدولة الضحية أن الدولة المخالفة لا ترغب في تحمل المسؤولية الدولية.

3- أن يسبق الأعمال الانتقامية مطالبة الدولة الضحية المسؤولة برفع الضرر الناتج عن عملها غير المشروع الضار أو تقديم تعويض عادل ومناسب وكاف فترفض الدولة المسؤولة وتصر على ذلك.

4- وحتى تكون الأعمال الانتقامية التي تمارسها الدولة الضحية مشروعة وقانونية يلزم أن تكون في الحدود التي تستلزمها حماية حقوقها القانونية المعتدى عليها.⁽¹⁾

1- موقف لجنة القانون الدولي من التدابير المضادة

عاجت لجنة القانون الدولي مسألة التدابير المضادة كمانع لقيام المسؤولية الدولية الجنائية من خلال مشروع النهائي عن الأفعال غير المشروعة دولياً لسنة 2001 في أحكام المادة 22 منه، وبالرجوع إلى مشروعها لسنة 2001 حول مسؤولية الدول عن أفعالها غير المشروعة دولياً تنص على التدابير المضادة في المادة 22 منه بعنوان "التدابير المضادة فيما يتصل بفعل غير مشروع دولياً"، ب: "تنتفي صفة عدم المشروعية عن الفعل الذي لا يكون مطابقاً للإلتزام دولي اتجاه دولة أخرى إذا كان هذا الفعل يشكل تدبيراً مضاداً متخذاً ضد الدولة الأخيرة ويقدر ما يكون كذلك."⁽²⁾

وجاء في تعليق اللجنة على المادة أن ارتكاب دولة فعلاً غير شرعياً دولياً قد يبرر في ظروف معينة قيام دولة أخرى بتضرر من جراء ذلك الفعل، باتخاذ تدابير مضادة غير قسرية من أجل تحميل الدولة على وقف الفعل وجبر الضرر، وتعالج المادة 22 هذه الحالة من منظور الظروف التي تنفي عدم المشروعية.⁽³⁾

وأكدت اللجنة كذلك في تعليقها أنه: "حيثما تتخذ التدابير المضادة طبقاً للمادة 22 لا يتم تعليق الإلتزام الأساسي ولا إنهاؤه وتنتفي عدم مشروعية التصرف المعني إنتفاءً مؤقتاً بسبب طابعه كتدبير مضاد ولكن بشرط استيفاء الشروط اللازمة لاتخاذ التدابير المضادة، وإذا اتخذت هذه التدابير رداً على تصرف غير مشروع دولياً قامت به دولة أخرى لا يجوز تبريرها إلا فيما يتعلق بتلك الدولة، وهذا ما

(1) د. حسام علي عبد الخالق الشبيخة، مرجع سابق، ص ص 34-35.

(2) انظر تقرير لجنة القانون الدولي عن أعمال دورتها الثالثة والخمسين 2001، (A/56/589)، مرجع سابق، ص 120.

(3) د. نصر الدين قليل، مرجع سابق، ص 203.

أكدت عليه العبارة الآتية: "إذا كان هذا الفعل يشكل تدبيراً مضاداً متخذاً ضد الدولة الأخيرة ويقدر ما يكون كذلك"، وأي فعل موجه ضد دولة ثالثة لا يتفق مع هذا التعريف ولا يجوز تبريره كتدبير مضاد.⁽¹⁾

المطلب الثاني: تسوية المنازعات عن الإضرار بالبيئة البحرية

يتم تطبيق المسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية بحسب النتائج التي يتوصل إليها أطراف النزاع لمعالجة هذا التلوث، فإذا أرادت الأطراف تحاشي اللجوء إلى المحاكم الدولية فإنها تبتغي من وراء ذلك التوصل إلى حل ودي من شأنه أن يحول دون الإدانة والحكم بالتعويض والمتمثل في حل النزاع بالطرق السلمية.

ونتيجة لعدم الوضوح الذي تتسم به قواعد المسؤولية الدولية فيما يخص طبيعة الالتزام بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، فإن احتمال قيام المنازعات والادعاءات بين الدول في هذا الصدد ممكنة، فمعرفة طرق تسوية تلك المنازعات والادعاءات هو أمر ضروري، أما إذا تعذر الاتفاق الدولي فإن اللجوء إلى المحاكم الدولية من شأنه أن يحسم النزاع بتطبيق القانون، وذلك بإدانة الطرف المسؤول عن التلوث والنتائج التي تنجم عن الحكم بالإدانة إما بإثبات المسؤولية والتعويض لإصلاح الضرر وإما الحكم بالغرامة، وعلى هذا الأساس سنتكلم عن الالتزام بتسوية منازعات التلوث بالطرق السلمية، ثم نتعرض لتحديد الجهات القضائية المختصة في المنازعات المتعلقة بالبيئة البحرية، وفي الأخير نضع أسس سير إجراءات تسوية المنازعات.

الفرع الأول: الالتزام بتسوية منازعات التلوث البحري بالطرق السلمية وأسس سير الإجراءات

أولاً: الالتزام بتسوية منازعات التلوث البحري

إن أحكام مكافحة التلوث البحري تعتبر جزءاً لا يتجزأ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 فإن طرق تسوية المنازعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية تسري على قواعد مكافحة التلوث.⁽²⁾

ويأتي في مقدمة تلك الطرق الالتزام بتسوية المنازعات بالطرق السلمية وهذا الالتزام يستمد أساسه من المنهج العام الذي يشكل ركيزة أساسية فيما تهدف إليه منظمة الأمم المتحدة من مفاهيم، حيث جاء في

(1) انظر حولية لجنة القانون الدولي 2001، المجلد الثاني، الجزء الثاني، مرجع سابق، ص ص 96-97.
(2) تنص الاتفاقية على طرق تسوية المنازعات المتعلقة بتفسيرها أو تطبيقها في المواد من (279-299) اتفاقية قانون البحار 1982.

المادة الأولى فقرة (1) من مقاصد الأمم المتحدة "حفظ السلم والأمن الدولي" وتحقيقاً لهذه الغاية تتذرع المنظمة بالوسائل السلمية وفقاً لمبادئ العدل والقانون الدولي لحل المنازعات الدولية التي قد تؤدي إلى الإخلال بالسلم أو لتسويتها، كما أن الفقرة الثالثة من المادة الثانية من الميثاق تنص على أن: "يفض جميع أعضاء المنظمة منازعاتهم الدولية بالوسائل السلمية على وجه لا يجعل السلم والأمن والعدل الدولي عرضة للخطر".⁽¹⁾

وعلى هذا الأساس جاءت المادة 279 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 تنص على أن: "تسوي دول الأطراف أي نزاع بينها سواء تعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها بالوسائل السلمية وفقاً للفقرة (3) من المادة الثانية من ميثاق الأمم المتحدة، وتحقيقاً لهذا الغرض تسعى إلى إيجاد حل بالوسائل المبينة في الفقرة (1) من المادة (33) من الميثاق"، والوسائل المشار إليها هي: "المفاوضة والتحقيق والوساطة والتوفيق والتحكيم والتسوية القضائية"، أو أن يلجأ إلى الوكالات والتنظيمات الإقليمية أو غيرها من الوسائل السلمية التي يقع عليها اختيارها.⁽²⁾

واستناداً إلى تلك النصوص فإن أي نزاع يثور بين دولتين أو أكثر من الدول الأطراف في الاتفاقية بشأن تفسير أو تطبيق حكم من أحكام مكافحة التلوث فمن الواجب على الدول المتنازعة أن تبادر إلى تسوية هذا النزاع بأحد الوسائل السلمية السابق ذكرها.⁽³⁾

واختيار تلك الوسائل هو أمر يخضع لمحض إرادة الأطراف المتنازعة، وقد أشارت الاتفاقية على ذلك حيث نصت في المادة (280) من اتفاقية قانون البحار منها على أنه: "ليس في هذه المادة ما يخل بحق أي من الدول الأطراف في أن تتفق في أي وقت على تسوية نزاع بينها، يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها بأية وسيلة سلمية من اختيارها"، واستناداً إلى هذا المبدأ فمن الجائز أن تلجأ الدول المتنازعة، عن طريق اتفاق عام أو إقليمي أو ثنائي أو بأي طريقة أخرى، لإخضاع منازعات التلوث إلى التسوية السلمية عن طريق إجراء معين يؤدي إلى قرارات ملزمة.⁽⁴⁾

وهكذا يتضح أنه متى قام نزاع يتعلق بتفسير أو تطبيق أحكام مكافحة التلوث، فمن الواجب على الدول أطراف هذا النزاع أن تتبادل الآراء حول كيفية تسويته بالطرق السلمية، ولها في هذا الصدد أن

(1) د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 136.

(2) راجع بخصوص الوسائل الدبلوماسية للتسوية السلمية للمنازعات الدولية لمؤلفنا د. عمر صدوق، "محاضرات في القانون الدولي العام"، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ط3، 2003، من ص 66 إلى ص 73.

(3) د. عبد العزيز سرحان، "مبادئ القانون الدولي العام"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1981، ص 431.

(4) نص المادة 282 من اتفاقية قانون البحار 1982.

تختار إحدى الوسائل السلمية المنصوص عليها في المادة 33 من ميثاق الأمم المتحدة، ولكن يمكن للدول أن تختار وسائل سلمية أخرى غير تلك التي ورد النص عليها في المادة 33 من ميثاق الأمم المتحدة، فمثلاً نجد الاتفاقيات الإقليمية لمكافحة التلوث تنص على طرق التسوية السلمية، وقد تذهب إلى مدى أبعد بإنشاء جهاز قضائي يتعين اللجوء إليه لتسوية ما يثور بين الأطراف من خلافات بسبب التلوث، وعلى سبيل المثال فقد أنشأت اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث "لجنة قضائية" مهمتها تسوية المنازعات المتعلقة بالتلوث، كما أن اتفاقية هلسنكي الخاصة بحماية بحر البلطيق من التلوث سنة 1974 أشارت على الأطراف بتسوية منازعاتها بالوسائل السياسية "كالمفاوضات والمساعي الحميدة والوساطة"، وإذا فشلت تلك الخطوات يكون اللجوء بالاتفاق المشترك إلى التحكيم أو محكمة العدل الدولية، أما اتفاقية برشلونة سنة 1976 فقد نصت على التسوية عن طريق الوسائل السياسية، وفي حال فشل تلك الوسائل يتعين اللجوء إلى التحكيم بأحد الطريقتين: إما بالاتفاق المشترك، وإما بقبول الاختصاص التحكيمي الإلزامي على أساس المعاملة بالمثل،⁽¹⁾ أما إذا لم يتم التوصل إلى تسوية النزاع عن طريق إحدى تلك الطرق السلمية فإنه من الواجب تسويته عن طريق اللجوء إلى القضاء الدولي.

ثانياً: أسس سير إجراءات تسوية المنازعات

متى انعقد الاختصاص بنظر النزاع لإحدى المحاكم الأربع المشار إليها، وفقاً للضوابط والشروط الموضوعية في هذا الشأن،⁽²⁾ كان للمحكمة المختصة السير في إجراءات تسوية النزاع وفقاً للأسس التالية:

1- يجوز للمحكمة في المنازعات التي تتطوي على أمور علمية أو تقنية وبناء على طلب أحد الأطراف أو من تلقاء نفسها، أن تشرك معها اثنين أو أكثر من الخبراء العلميين أو التقنيين يفضل اختيارهم من القائمة المناسبة المعدة وفقاً للمادة 2 من المرفق الثامن لاتفاقية قانون البحار 1982 وهي

(1) د. عبد الله الأشعل، "حماية البيئة للخليج العربي من التلوث"، المجلة المصرية للقانون الدولي، العدد 36، 1980 ص ص 214-215.

(2) من المسلم به أن أحد الشروط الهامة التي يجب أن تتوفر لانعقاد اختصاص تلك المحاكم هو ضرورة استنفاد الطرق القانونية الداخلية لتسوية النزاع وفقاً لما يقضي به القانون الدولي، نص المادة 295 من اتفاقية قانون البحار 1982.

القائمة المعدة في نطاق التحكيم الخاص على أن لا يكون لهؤلاء الخبراء حق التصويت.⁽¹⁾

2- يجوز للمحكمة أن تتخذ أية تدابير مؤقتة تعتبرها مناسبة لصيانة حقوق كل من أطراف النزاع أو تعتبرها ضرورية لمنع إلحاق ضرر جدي بالبيئة البحرية، ومن جهة أخرى يجوز للمحكمة تعديل تلك التدابير أو إلغائها بمجرد تغير أو زوال الظروف التي تبررها، غير أن فرض أو تعديل أو إلغاء تلك التدابير لا يجب أن تتم إلا بناء على طلب أحد أطراف النزاع، وبعد سماع وجهة نظر الأطراف الأخرى على المحكمة أن ترسل فوراً إشعاراً بفرض تلك التدابير أو بتعديلها أو بإلغائها إلى الدول المتنازعة، وكذا إلى الدول الأخرى التي ترى من المناسب إخطارها.⁽²⁾

3- تمتع المحكمة عن اتخاذ أي إجراء في القضية للحالتين التاليتين:⁽³⁾

الحالة الأولى: حالة الإدعاء بأن الدولة قد تصرفت في ممارستها للحريات والحقوق وأوجه استخدام البحر المشروعة دولياً بما يخالف أحكام الاتفاقية أو بما يتعارض مع القوانين والأنظمة التي اعتمدها الدولة الساحلية، للمحافظة على البيئة البحرية طبقاً للاتفاقية أو قواعد القانون الدولي الأخرى، ويثبت للمحكمة بناء على طلب أحد الأطراف أو من تلقاء نفسها أن هذا الادعاء يشكل تعسفاً في استعمال الطرق القانونية أو أنه غير مستند إلى أسس سليمة في الظاهر.⁽³⁾

الحالة الثانية: حالة الإدعاء بأن الدولة الساحلية قد تصرفت بما يخالف القواعد والمعايير الدولية المحددة لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، والتي تكون منطبقة على الدولة الساحلية وتكون قد تقرر بموجب الاتفاقية، أو تكون قد وضعت عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي تم عقده بموجب هذه الاتفاقية، وبذلك يشكل تعسفاً في استعمال الطرق القانونية أو أنه غير مستند إلى أسس سليمة في الظاهر.⁽⁴⁾

4- وأخيراً فإن القواعد المنصوص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، وكذلك قواعد القانون الدولي الأخرى غير المتنافية معها تشكل في مجموعها القانون الواجب التطبيق على

(1) نص المادة 289 من الاتفاقية لقانون البحار 1982.

(2) نص المادة 290 من الاتفاقية السابقة.

(3) نص المادة 294 من الاتفاقية السابقة.

(4) نص المادة 1/297-ج من اتفاقية السابقة.

المنازعات المتعلقة بتفسير وتطبيق أحكام مكافحة التلوث، غير أن ذلك لا يخل بسلمة المحكمة في البت في قضية معروضة أمامها وفقا لمبادئ العدل والإنصاف إذا ما اتفق أطراف النزاع على ذلك.⁽¹⁾

الفرع الثاني: الجهات القضائية المختصة بمنازعات البيئة البحرية وطبيعة ومضمون الحكم

أولاً: الجهات القضائية المختصة بمنازعات البيئة البحرية

لقد منحت الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية الاختصاص بفصل المنازعات إلى جهات قضائية سواء وطنية أو دولية وذلك حسب المنطقة التي حدث فيها ضرر التلوث البحري، أو حسب الاتفاق الذي تم بين الدول على اختيار الجهة المختصة في النظر في النزاع القائم حول الضرر الناتج عن التلوث البحري، كما يخضع النزاع في حالات التسوية وفقاً للإجراءات الإلزامية التي تؤدي إلى قرارات ملزمة والمنصوص عليها في الفرع الثاني بالجزء الخامس عشر من اتفاقية قانون البحار 1982، وبناءً على ذلك تكون للجهات القضائية المختصة بالنظر في المنازعات المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، إما في محاكم الدول التي حدثت فيها أضرار التلوث البحري، أو محكمة العدل الدولية أو المحكمة الدولية لقانون البحار المنشأة وفقاً للمرفق السادس للاتفاقية قانون البحار 1982، وكذلك محكمة تحكيم مشكلة وفقاً للمرفق السابع للاتفاقية أو محكمة تحكيم خاصة مشكلة وفقاً للمرفق الثامن للاتفاقية.

1- محكمة الدولة التي حدثت في إقليمها أضرار التلوث البحري

طبقاً لاتفاقية بروكسل لعام 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالبتترول فإن الدعاوى بمنازعات حماية البيئة البحرية، ترفع أمام محاكم الدولة التي حدثت في إقليمها أضرار التلوث أو التي اتخذت فيها التدابير الوقائية لمنع أو تخفيض أضرار التلوث، وهذا طبقاً للمادة التاسعة منها والتي نصت على ما يلي: "عندما يسبب حادث تلوث في إقليم يشمل البحر الإقليمي لدولة متعاقدة أو أكثر إذا اتخذت الإجراءات الوقائية لمنع أو تقليل ضرر التلوث في مثل هذا الإقليم المتضمن البحر الإقليمي، يمكن رفع دعاوى التعويض في المحاكم الخاصة بهذه الدولة أو هذه الدولة المتعاقدة ويخطر المدعى عليه في الوقت المناسب بهذه الدعوى".⁽²⁾

أما الفقرة الثانية من المادة التاسعة من الاتفاقية نصت: أن كل دولة متعاقدة لها محاكمها التي تملك التشريع الضروري لقبول الدعاوى، مثل الدعاوى الخاصة بالتعويض بالمسؤولية عن الإضرار بالبيئة

(1) نص المادة 293 من اتفاقية قانون البحار 1982.

(2) د. أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 134.

البحرية، وأن تكون على كفاءة عالية على تحديد كل المسائل المتعلقة بتقييم أنصبة التعويض المقررة لإصلاح الضرر الناتج وتوزيع الاعتماد المالي، أما المادة العاشرة من نفس الاتفاقية فقد نصت على أنه يجب أن يعترف في الدول المتعاقدة بكل حكم يصدر من المحكمة بتشريع ويكون هذا الحكم معمولاً به في الدول الأصلية، حيث لا يكون موضوعاً للإشكال العادي للاستئناف، ما عدا إذا صدر الحكم بطريق الاحتياط أو إذا لم يخطر المدعى عليه في الوقت المناسب والكافي لتقديم دعواه.⁽¹⁾

أما اتفاقية ريو دي جانيرو لعام 1992 حول الجرائم ضد البيئة، جاءت ببعض التوصيات التي تعنى مكافحة التلوث العابر للحدود، أهمها هي إمكانية ملاحقة الفاعل جنائياً سواء أمام الدولة التي ارتكبت فيها جريمة تلويث البيئة، أو في الدولة التي تحقق فيها الضرر مع تأكيد الاتفاقية على ضمان حقوق الدفاع للمتهم، واحترام قواعد القانون الدولي كما وجدت كذلك بعض الاتفاقيات الثنائية حلول مقررّة بمقتضى توصيات تضمنها هذه الاتفاقيات، وبمقتضاها تختص إحدى محاكم هاته الدول الأطراف في الاتفاقية بمعاينة المخالفين للالتزامات الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث والحفاظ عليها.

2- إختصاص محكمة العدل الدولية

تعد محكمة العدل الدولية الجهاز القضائي الرئيسي لمنظمة الأمم المتحدة وهي تتمتع بالعديد من الاختصاصات، وطبقاً للمادة 34 في فقرتها الأولى من نظامها الأساسي فإن الدول وحدها فقط لها الحق في أن تكون أطرافاً في الدعاوى التي ترفع إلى المحكمة، فولاية المحكمة في النظر للنزاعات الدولية هي الأصل ولاية اختيارية أي قائمة على رضا وموافقة الدول المتنازعة.⁽²⁾

عند قبول الطرفين المتنازعين ولاية محكمة العدل الدولية بالنظر في منازعات التلوث سواء عند التوقيع على الاتفاقية أو عند التصديق عليها أو عند الانضمام إليها، وذلك استناداً لنص المادة 36 من النظام الأساسي للمحكمة، والمادة 287 في فقرتها الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، بينما إذا انعدم التراضي بين المتنازعين أو لم يقبل أحد الأطراف بولاية المحكمة فإنه يستحيل عرض النزاع عليها عملاً بنص المادة 36 في فقرتها الأولى من النظام الأساسي للمحكمة، ووفقاً لما أكدته الفقرة الخامسة من المادة 287 من اتفاقية قانون البحار 1982.⁽³⁾

(1) نفس المرجع، ص 135.

(2) د. حساني خالد، "مدخل إلى النزاعات الدولية"، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2011، ص 79.

(3) د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 138.

وطبقا لذلك يستطيع الأطراف من أشخاص القانون الدولي عرض قضاياهم على محكمة العدل الدولية إذا قبلوا ولايتها، وفقا للقواعد المنظمة لاختصاص المحكمة بإمكان المحكمة أن تفصل في منازعاتها البيئة البحرية المتعلقة بتفسير أو تطبيق الاتفاقيات المتعلقة بحماية البيئة البحرية، وقد منح لها الاختصاص العديد من الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة منها اتفاقية لندن سنة 1954 الخاصة بمنع تلوث البحار بالبترول وهذا في مادتها 13، والملحق الخاص باتفاقية فيينا لسنة 1963 الخاص بالمسؤولية المدنية عن أضرار الطاقة النووية، وكذلك اتفاقية هلسنكي سنة 1974 الخاصة بحماية البيئة البحرية لبحر البلطيق وذلك تبعا للمادة 12 في فقرتها الثانية.⁽¹⁾

أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 فقد منحت الاختصاص لمحكمة العدل الدولية بفض النزاعات التي تنور حول حماية البيئة البحرية من التلوث من خلال المادة 287 الفقرة 1، كما سبق ذكرها والتي تنص على أن: "تكون الدولة عند توقيعها أو تصديقها على هذه الاتفاقية، أو انضمامها إليها أو في أي وقت بعد ذلك، صارت تختار بواسطة إعلان مكتوب واحد أو أكثر من الوسائل التالية لتسوية المنازعات المتعلقة بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها محكمة العدل الدولية".⁽²⁾

هناك عدة أحكام قضائية صدرت عن محكمة العدل الدولية تؤكد على مبدأ الاستخدام غير الضار بالإقليم وعدم إلحاق الأضرار بالأقاليم الأخرى، منها النزاع بين كل من الدولتين استراليا ونيوزلندا والدولة الفرنسية بخصوص التجارب النووية التي قامت بها فرنسا في المحيط الهادي سنة 1973 غير مبالية بالدول الأخرى، حيث ثم عرض النزاع على محكمة العدل الدولية والتي أكدت في حكمها الصادر على أن ممارسات فرنسا تعتبر غير شرعية، وتحدث أضرار معتبرة بمصلحة المجموعة الدولية من حيث التأثير على المحيط والثروات البحرية، وألزمت السلطات الفرنسية بالتوقف عن هذه التجارب في البحر في قرارها الصادر سنة 1974.⁽³⁾

(1) د. رضا صالح أبو العطا، "حماية من منظور القانون الدولي العام"، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1994، ص 163.

(2) د. محسن أفكيرين، مرجع سابق، ص 425.

(3) د. محسن أفكيرين، مرجع سابق، ص 161.

3- اختصاص المحكمة الدولية لقانون البحار

نصت المادة الأولى من المرفق السادس الخاص بالنظام الأساسي للمحكمة الدولية لقانون البحار المنشأة طبقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، على أن تنشأ المحكمة الدولية لقانون البحار وتعمل وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية وهذا النظام الأساسي، مقر المحكمة هامبورغ بألمانيا ولها تعقد جلساتها وتمارس أعمالها من مكان لآخر كلما رأت أن ذلك مناسباً، وقد تم تشكيلها وبدأت عملها بالفعل في أكتوبر 1996.⁽¹⁾

ينعقد اختصاص المحكمة الدولية لقانون البحار بنظر المنازعات المتعلقة بحماية البيئة البحرية ومكافحة تلوثها، وما يتبع ذلك من مشاكل حيث نصت المادة 21 من النظام الأساسي للمحكمة على أن اختصاص المحكمة يشمل جميع المنازعات، وجميع الطلبات المحالة إليها وفقاً لهذه الاتفاقية وجميع المسائل المنصوص عليها تحديداً في أي اتفاق آخر يمنع الاختصاص للمحكمة.⁽²⁾ وإذا كانت المادة 34 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية قد جعلت حق التقاضي أمامها يقتصر على الدول فقط، فإن التقاضي أمام المحكمة الدولية لقانون البحار متاح أمام الدول الأطراف وكذلك متاح للكيانات أخرى من غير الدول الأطراف وفقاً لما هو منصوص عليه في الاتفاقية.⁽³⁾

4- اختصاص محكمة التحكيم المشكّلة وفقاً للمرفق السابع للاتفاقية

أجازت الاتفاقية اللجوء إلى التحكيم لتسوية النزاعات التي تنشأ فيما بين الدول الأطراف حول تفسير أو تطبيق أحكامها، ويتم اختيار هذه الوسيلة على النحو الموضح في المادة 287 في فقرتها الأولى من الاتفاقية، أي بموجب إعلان مكتوب عند التوقيع على الاتفاقية أو عند التصديق عليها أو عند الانضمام في وقت لاحق، وقد حدد المرفق السابع للاتفاقية إجراءات التحكيم وكيفية تشكيل المحكمة وعملها، وقد جاء في هذا المرفق أنه يجوز لأي طرف في النزاع إخضاع هذا النزاع لإجراء التحكيم بإخطار كتابي يوجهه إلى الطرف الآخر أو الأطراف الأخرى في النزاع، ويكون الإخطار مصحوباً ببيان بالادعاء وبالأسس التي يستند إليها.⁽⁴⁾

(1) د. رضا صالح أبو العطا، مرجع سابق، ص 164.

(2) د. محسن أفكيرين، مرجع سابق، ص 426.

(3) راجع نص المادة 20 من النظام الأساسي للمحكمة، وكذلك الجزء الحادي عشر الخاص بالمنطقة المواد

187-191 من اتفاقية قانون البحار 1982، كذلك انظر د. محسن أفكيرين، مرجع سابق، ص 426.

(4) راجع نص المادة الأولى من المرفق السابع للاتفاقية الخاص بالتحكيم.

وفي حالة عدم وجود اتفاق مشترك للقبول باختصاص إحدى تلك المحاكم، أو عدم اختيارها أصلاً هنا نجد أن الاتفاقية قد احتاطت للأمر فنصت على أنه في مثل هاتين الحالتين، فإن النزاع يخضع للتحكيم وفقاً للمرفق السابع للاتفاقية.⁽¹⁾

5- اختصاص محكمة التحكيم الخاصة المشكلة وفقاً للمرفق الثامن للاتفاقية

يخضع اختيار هذه المحكمة لمحض إرادة الدول الأطراف وذلك بموجب إعلان مكتوب عند التوقيع على الاتفاقية أو عند الانضمام اللاحق، وقد حدد المرفق الثامن للاتفاقية إجراءات اللجوء إلى هذه المحكمة وكيفية تشكيلها وبيان حدود اختصاصها.

وفي هذا الصدد جاء أنه: "يجوز لأي طرف في نزاع يتعلق بتفسير أو تطبيق مواد هذه الاتفاقية في مجالات هي: مصائد الأسماك، حماية البيئة والحفاظ عليها، البحث العلمي البحري، الملاحة بما في ذلك التلوث من السفن وعن طريق الإغراق.. أن يخضع النزاع لإجراءات التحكيم الخاص بإخطار كتابي يوجه إلى الطرف الآخر أو الأطراف الأخرى في النزاع، ويكون الإخطار مصحوباً ببيان بالإدعاء وبالأسس التي يستند إليها."⁽²⁾

ويقوم نظام التحكيم الخاص على أساس وضع قائمة من الخبراء والاحتفاظ بها في المجالات المذكورة سابقاً، وتتولى إعداد قوائم هؤلاء الخبراء والاحتفاظ بها كل من منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة في ميدان "مصائد الأسماك"، وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة في مجال "حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها" واللجنة الدولية الحكومية في مجال "البحث العلمي البحري"، والمنظمة الدولية للملاحة البحرية في ميدان "الملاحة بما في ذلك تلوث من السفن وعن طريق الإغراق"، ويحق لكل دولة أن تسمى خبيرين في كل ميدان على أن تكون كفاءتهما في الجوانب القانونية أو العلمية أو التقنية للميدان المذكور ثابتة ومعترف بها عامة، ويتمتعان بأوسع شهرة في الإنصاف والنزاهة، وتكون القائمة الخاصة بكل مجال من أسماء هؤلاء الأشخاص.⁽³⁾

أما المادة الثالثة من المرفق الثامن فقد بينت كيفية تشكيل محكمة التحكيم الخاصة، وأجيز للدول الأطراف أن تتفق في أي وقت على أن تطلب من هذه المحكمة أن تجري تحقيقاً وأن تثبت الوقائع

(1) راجع الفقرتين الثالثة والخامسة من المادة 287 من اتفاقية قانون البحار 1982.

(2) نص المادة الأولى من المرفق الثامن الخاص بالتحكيم الخاص.

(3) نص المادة الثانية من المرفق الثامن الخاص بالتحكيم الخاص.

المسببة للنزاع، وتعتبر النتائج التي تتوصل إليها المحكمة في هذا الشأن باثة بالنسبة لأطراف النزاع ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك.⁽¹⁾

ثانيا: طبيعة ومضمون الحكم الصادر في قضايا التلوث

يعتبر الحكم القضائي الصادر في القضايا التلوث بمثابة حكم واجب النفاذ ومن الواجب على جميع أطراف النزاع الامتثال له، وإن كانت قوته الملزمة لا تسري إلا بالنسبة لأطراف النزاع وبصدد ذلك النزاع نفسه،⁽²⁾ إن الحكم في النظام القضائي الدولي يجب أن يصدر بأغلبية القضاة الحاضرين فإذا تساوت الأصوات رجح الجانب الذي فيه الرئيس أو القاضي الذي يقوم مقامه.⁽³⁾ كما أنه يجب أن يتضمن الحكم بيانا بأسماء القضاة الذين اشتركوا فيه، فإذا لم يكن قد صدر بإجماع القضاة فيحق لكل قاضي أن يصدر بيانا مستقلا برأيه الخاص،⁽⁴⁾ وغالبا ما يكون هذا الرأي مخالفا لمنطوق الحكم أو متفقا مع منطوق الحكم ومخالف في الحثيات جميعها أو بعضها، ولما كان الحكم يجب أن يوضح الأسباب التي بني عليها، ولأن هذه الأسباب مبنية على القواعد القانونية التي تطبقها المحكمة على النزاع المعروض لذلك فمن الواجب أن لا تخرج تلك القواعد عن تلك التي حددتها المادة 293 من اتفاقية قانون البحار 1982 والتي جاء فيها:

"1- تطبيق المحكمة المختصة هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى غير المتنافية مع هذه الاتفاقية.

2- لا تخل الفقرة (1) بما للمحكمة ذات الاختصاص من سلطة البت في قضية وفقا لمبادئ العدل والإنصاف، إذا اتفقت الأطراف على ذلك".

من الواضح أن مضمون هذه المادة يتفق مع مضمون المادة (38) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية التي جاء فيها:

"1- الاتفاقات الدولية العامة والخاصة التي تضع قواعد معترف بها صراحة من جانب الدول المتنازعة.

(1) د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 140.

(2) نص المادة 296 من اتفاقية قانون البحار 1982.

(3) تنص المادة (55) على ذلك من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية والمادة (29) من النظام الأساسي للمحكمة الدولية لقانون البحار، والمادة (8) من المرفق السابع الخاص بالتحكيم والمادة (4) من المرفق الثامن الخاص بالتحكيم.

(4) نصت على ذلك المادة (57) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، والمادة (30) من النظام الأساسي للمحكمة الدولية لقانون البحار، والمادة (10) من نظام التحكيم المنصوص عليه بالمرفق السابع.

2- العرف الدولي المعترف بمثابة قانون دل عليه تواتر الاستعمال.

3- مبادئ القانون العام التي أقرتها الأمم المتحدة.

4- أحكام المحاكم ومذاهب كبار المؤلفين في القانون العام في مختلف الأمم... ويعتبر هذا أو ذاك مصدراً احتياطياً لقواعد القانون".

وأخيراً يتعين أن يتضمن منطوق الحكم تحديد مدى المسؤولية الدولية التي يجب أن تتحملها الدولة التي ثبت في حقها الادعاء بمخالفة أحكام الالتزام، وهذه المسؤولية وفقاً لقواعد القانون الدولي القائم لا تخرج عن التزام الدولة المخلة بتعويض كافة الأضرار المادية والمعنوية، المترتبة على الفعل الذي ولد المسؤولية الدولية.⁽¹⁾

(1) د. محمد حافظ غانم، مرجع سابق، ص 225.

خلاصة الباب الثاني

أسفرت الجهود الدولية إلى إبرام اتفاقية إقليمية وهي اتفاقية برشلونة 1976 وبروتوكولاتها والتي كانت بمثابة الإطار العام والشامل للحفاظ على سلامة بيئة البحر الأبيض المتوسط من مصادر التلوث، فهو يعكس الخصائص والمتطلبات الإقليمية لأن مكافحة بعض الملوثات يتطلب أهمية خاصة واتخاذ إجراءات جد واسعة ودعم من قبل الدول المعنية بتطبيقه، حيث تكون فيه مسؤوليات ومصالح الدول المتجاورة مباشرة يسهل التحكم فيها، هذا ما دفع برنامج الأمم المتحدة للبيئة إلى تبني برنامج البحار الإقليمية الذي يشكل في حقيقته القاعدة التي بني عليها الإطار القانوني الحالي لحماية بيئة البحر المتوسط.

لكن بتزايد التطور والحاجة إلى التحكم الواسع في بيئة البحر المتوسط ظهرت خطة عمل ذات نطاق واسع تراعى فيها التنمية الاقتصادية والاجتماعية للمنطقة، بحيث توصي بالتخطيط للتنمية المتكاملة والإدارة العقلانية للموارد الطبيعية، بعدها صممت المرحلة الثانية من خطة العمل من أجل البحر المتوسط على أساس النجاحات والفشل خلال العشرين سنة من وجود البرنامج، وذلك لتعزيز التنمية المستدامة من خلال التعاون مع برامج ومراكز أنشطة، لتكامل خطة عمل البحر المتوسط والمسماة بخطة عمل حماية البيئة البحرية والتنمية المستدامة للمناطق الساحلية للبحر المتوسط 1995 (المخطط الأزرق) وهو انتقال من النهج القطاعي لمراقبة التلوث إلى التخطيط والإدارة المتكاملين للمناطق الساحلية.

ونلاحظ إلى حد الآن عدم تبني دول البحر الأبيض المتوسط لنظام المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث، بحيث لم تهتم هذه الدول في وضع نظام يمكن ضحايا التلوث من الحصول على تعويض منصف وكافي، ويبقى العمل بالمعايير الدولية في مجال المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية وتطبيقها في البحر الأبيض المتوسط ، وهذا لعدم تمكن اتفاقية برشلونة 1976 وبروتوكولاتها من وضع نظام يخص المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار البيئية، بسبب الصعوبات التي تعترض تطبيق قواعد المسؤولية الدولية في مجال حماية البيئة البحرية.

خاتمة

خاتمة:

نستخلص من دراستنا أن البيئة البحرية لها أهمية خاصة تميزها عن كافة أنواع البيئات الأخرى لتمتعها بطبيعة متميزة تجعلها النموذج الأمثل للبيئة الإنسانية، من هنا صارت البيئة البحرية مجالاً عالمياً وإقليمياً خصباً للبحث العلمي والقانوني، ومع تزايد التلوث وانتشاره في البحار أصبحت هذه الظاهرة خطراً كبيراً يهدد العالم، مما جعل التلوث البحري مبرراً كافياً لإجماع الدول على ضرورة الإلتزام بحماية تلك البيئة وفرض إجراءات فعالة لمنع ومكافحة تلوثها.

إن بحثنا هذا والمتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث، تم من خلال اعتمادنا على اتفاقيات دولية وإقليمية المتعاقبة، منها اتفاقية قانون البحار 1982، وإدراكاً منها لأهمية البيئة البحرية أقرت صراحة بتوفير الحماية اللازمة لها، وذلك بفرض إلتزام دولي يقع على عاتق الدول بتوفير كافة السبل للحفاظ على البيئة البحرية وعدم الإضرار بها، واتخاذ التدابير والإجراءات اللازمة لمنع وقوع أي تلوث بيئي بحري، لذلك أوردت الكثير من الأحكام التفصيلية لجملة مصادر التلوث، وفقاً للنصوص القانونية التي تناولها الجزء الثاني عشر من الاتفاقية، مما جعل حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من خطر التلوث من المسائل التي تهم البشرية كلها فهي بمثابة "تراث مشترك للإنسانية"، والتي لا بد من بذل كل الجهود الدولية لتفادي الأخطار المحدقة بها وكذلك السيطرة على ما يحيط بها من عوامل التدهور والفاء.

اتضح لنا من هذه الدراسة أن الإلتزام العام بحماية البيئة البحرية جاء كنتيجة لما خلفته الثورة الصناعية والتطور الهائل للتكنولوجيا من متغيرات جذرية في عناصر البيئة البحرية، وباستعراضنا للمبادئ العامة التي تحكم في استغلال البحار الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، تبين لنا أن احترامها والعمل بها له أهمية قصوى في حماية البيئة البحرية من التلوث والمحافظة عليها من كل الأخطار المحدقة بها، على أن فعالية هذه المبادئ ونجاحها يتوقف في المقام الأول على كيفية تطبيقها والالتزام بها، وكذلك توفر حسن النية من جانب الدول مع ضرورة الإلتزام وحسن تطبيق القواعد القانونية الأخرى المنصوص عليها في الاتفاقية وخاصة المواد 192 إلى 237.

فالنص الوارد في المادة 192 من اتفاقية قانون البحار 1982 يقضى بأن: "الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها"، ونرى أنه لا يعتبر عملاً جدياً لحماية البيئة البحرية لأنه يحتاج إلى دعم من المجتمع العالمي، كأن تفرض رقابة دولية حقيقية للتأكد من وضع تلك الإلتزامات موضوع التطبيق وأن يناط ببرنامج الأمم المتحدة للبيئة أو عن طريق أجهزة متخصصة تنشأ لهذا الغرض.

لقد أوضحت هذه الدراسة أن النظام القانوني الخاص بحماية البيئة البحرية من التلوث ومن خلال التعرف على مصادر التلوث البحري ومسبباته، بأن هناك تنوع في أسباب هذا التدهور الذي يقع على عاتق الدول مسؤوليات مشتركة في إحداثه وإن كانت متباينة، حيث سببت أنشطتها الملوثة تدهوراً واضحاً للموارد الطبيعية وكذلك إضراراً بمياه البحار واستنزافاً لثرواته المختلفة، أثر بشكل سلبي على التوازن الإيكولوجي الذي أصبح هشاً.

ولحسنا أن الضرر بالبيئة ينشأ جراء أنشطة تجري في البر أو في الجو أو من خلاله أوفي قيعان البحار، ويعتبر الإنسان المسبب الرئيسي لهذا الاستنزاف حيث أثبتت البحوث العلمية أن استخدام البحار لأغراض النقل واستخراج الموارد المعدنية يعرض بيئتها للخطر، ويمكن اعتبار الأضرار التي تصيب البحار والمحيطات من أخطر الأضرار بل يمكن اعتبار المجموع الحسابي لكل أشكال التلوث التي يعرفها الإنسان الآن، وكافة الملوثات البيئية سواء الهوائية أو الموجودة على الأرض ينتهي بها الأمر في البحر، ما يسبب أضراراً جد كبيرة بالإنسانية جمعاء وهذه اللامبالاة سببها الإنسان لاعتقاده أن البحار والمحيطات مكاناً طبيعياً للتخلص من الفضلات معتقداً بقدرتها على التنظيف الذاتي.

ونظراً لأهمية الموضوع وتميزه بطابع خاص قمنا بإعداد دراسة قانونية متخصصة في مجال حماية البيئة البحرية وحالة بيئة البحر الأبيض المتوسط والتي نالت اهتمام الدول والمنظمات الدولية والهيئات العلمية، ونتيجة لذلك وبعد إدراك المجتمع الدولي مؤخراً مدى خطورة التلوث على البيئة البحرية وبيئة البحر المتوسط على وجه الخصوص وما يخلفه من آثار مدمرة، أعلن عن رغبته في وضع الحلول الجذرية للسيطرة على هذا الخطر ووضع حد لتفاقمه، وكننتيجة لذلك ظهرت اتفاقية برشلونة 1976 لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، التي تعتبر اجتهاد هام في مجال حماية البيئة البحرية حيث كان القانون الدولي للبيئة في مراحل تكوينه الأولى الذي كان هدفه خلق نظام لوقاية البحر المتوسط، فهذه الاتفاقية تنظر إلى مشاكل هذا الوسط البيئي من جميع جوانبه بحيث اهتمت بمختلف مصادر التلوث، عن طريق فرض مجموعة من الإلتزامات من أجل القضاء على

التلوث أو الحد منه، وكذلك اتخاذها ما يلزم من الوسائل والإجراءات اللازمة للحد من نطاق أضرار التلوث البحري المهدد للبيئة البحرية.

فحماية البيئة البحرية من أي خطر لا تكون فعالة إذا ما اقتصر دور فعاليتها على تطبيق إجراءات الحماية بعد حصول الخطر، بل لا بد أن تتضمن الحماية من اتخاذ ما يلزم قبل وقوعه لمنع حصوله أو تقليله أو السيطرة عليه، معتمدة في ذلك على أساس مبدئي التعاون والتضامن الدولي لتمكين الدول النامية منها من إرساء التدابير الكفيلة للسيطرة على التلوث والوقاية منه.

كما لحضنا في دراستنا أيضا تضافر الجهود الدولية على المستوى الإقليمي لحماية البيئة البحرية للمتوسط، نظرا لأن بيئته تعد من المناطق الخاصة استلزمت وضع قواعد صارمة تقوم على أساس التعاون الوثيق بين دول المنطقة، وتطبيق قواعد ومعايير مشددة للسيطرة على كافة مصادر التلوث وبالفعل هذا ما ترجمته "اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها" لعام 1976 لتعمق فرص التعاون الإقليمي باعتمادها خطة عمل مشتركة، تهدف إلى خلق نظام فعال لحماية البحر الأبيض المتوسط والتي استطاعت أن تأتي بإطار عام وشامل للحفاظ على سلامة بيئته البحرية من مصادر التلوث، وكذلك تعزيز التنمية المستدامة فيه، وذلك من خلال التعاون مع برامج ومراكز أنشطة خطة عمل البحر المتوسط، ومما يؤخذ على هذه الاتفاقية أنها لم تحقق الحماية الكافية للبحر الأبيض المتوسط لاحتوائها على العديد من النقائص والاستثناءات والتقييد بصيغة العموم، وإحالة الكثير من القواعد والمعايير إلى القانون الدولي، وهذا من شأنه أن يؤثر حتما على سلامة وحماية بيئة حوض المتوسط.

إن الالتزام الذي فرضته اتفاقية برشلونة يرتكز على التعاون بين الدول الساحلية، في مجال رصد التلوث والسيطرة عليه، وكذلك في المجال العلمي والتقني وتبادل المعلومات والتكوين، لذا فهي فرصة لدول حوض المتوسط أن تعمق التعاون فيما بينها في هذا المجال لتتمكن من مكافحة التلوث الذي بات يهدد الحياة البحرية بخطر الانقراض، لأن هناك دول جنوب المتوسط لا تتوفر لديها الإمكانيات المادية والتقنية نفسها التي توّهلها لإيجاد مثل هذه النظم ومواكبة معايير الاتفاقيات المعمول بها، لذا يجب أن تتقل الدول الشمالية المتوسطية لدول الجنوبية النامية إمكانياتها التقنية من بناء مؤسسات إدارية وأجهزة فنية مختصة، حتى تتمكن هذه الأخيرة للتصدي الفاعل والعاجل في نفس الوقت للمسائل البيئية المتوسطية، ومما يعيب هذه الاتفاقية أنها لم تعين هيئة مستقلة تسهر على مراقبة الدول الأعضاء للوفاء بالتزاماتها تجاه بيئة المتوسط، وفي هذا الجانب يظهر لنا ضعف الاتفاقية والتقليل من حمايتها للبحر الأبيض المتوسط التي تهدف إلى تحقيقه.

ومن أجل تنفيذ الاتفاقية السابقة، تم الاعتماد مجموعة من البروتوكولات الإضافية التي تعتبر كأدوات تنفيذية لمكافحة مختلف مصادر التلوث، وعلى إثر ذلك تم اعتماد بروتوكولين مع الاتفاقية في آن واحد، ويتعلق الأمر بالبروتوكول المتعلق بإلقاء النفايات في البحر من السفن والطائرات والبروتوكول المتعلق بالتلوث في الحالات الطارئة، ثم تبعتها بعد ذلك اعتماد بروتوكولات أخرى تحت رعاية برنامج الأمم المتحدة للبيئة، ويتعلق الأمر بالتلوث من مصادر برية والتلوث الناجم عن استغلال قاع البحار وحماية التنوع البيولوجي ونقل النفايات الخطيرة، بعد عشرون سنة تم تعديل الاتفاقية الإطار للتوسيع النطاق الجغرافي الذي أصبح يشمل المناطق الساحلية، التي استبعدتها اتفاقية برشلونة عام 1976 وذلك يعتبر قصور كبير في الاتفاقية باعتبار أن التلوث من مصادر برية يمثل أكبر نسبة لتلوث.

والملاحظ هنا هو تماثل دول البحر الأبيض المتوسط في التوقيع على اتفاقية الإطار والبروتوكولات الملحقة بها، فتعديل الاتفاقية لم يدخل حيز التنفيذ إلا بعد مرور تسعة سنوات من اعتمادها، بالإضافة إلى ذلك فتعديل البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات أو ترميدها في البحر، لم يدخل بعد حيز التنفيذ وما زال العمل بالبروتوكول الأصلي لعام 1976 ساري المفعول، والبروتوكول المتعلق بمنع التلوث من مصادر وأنشطة برية لم يدخل حيز التنفيذ إلا في 11 ماي 2008، ولم تصادق عليه بعض دول المتوسطية من بينها الجزائر، وكذلك بالنسبة للبروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن استكشاف قاع البحر وتربيته، فلم تصادق عليه دول البحر المتوسط منذ 1994، وهذا راجع إلى الفجوة الواسعة من الناحية الاقتصادية بين دول البحر الأبيض المتوسط وصعوبة التوفيق بين البيئة والتنمية الاقتصادية في المنطقة.

وفي عام 2016 اعتمدت الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة إستراتيجية البحر المتوسط للتنمية المستدامة 2016-2025، بحيث توفر هذه الإستراتيجية إطار سياسات تكاملية وتشكل وثيقة توجيهية لكافة أصحاب المصالح والشركاء لترجمة جدول أعمال 2030 للتنمية المستدامة على المستوى الإقليمي ودون الإقليمي وعلى المستوى الوطني، إنها تهدف إلى إيجاد حالة من التناغم في إطار التفاعلات بين الأهداف الاجتماعية والاقتصادية والبيئية، ومواءمة الالتزامات الدولية مع الظروف الإقليمية، وتوجيه الاستراتيجيات الوطنية للتنمية المستدامة، وتحفيز التعاون الإقليمي بين أصحاب المصالح في سياق تطبيق التنمية المستدامة، كما أن هذه الإستراتيجية تركز على تحويل

البحر المتوسط إلى منطقة تتميز بالرخاء والسلام يستمتع فيها الناس بحياة عالية الجودة، وتفعيل التنمية المستدامة في إطار الطاقة الاستيعابية للأنظمة البيئية الصحية، والمشاركة القوية لجميع أصحاب المصالح والتعاون، والتضامن، والمساواة.

وعلى ضوء ما سبق نصل إلى أن جهود دول البحر الأبيض المتوسط كان لها دور فعال في تحسين حماية بيئتها البحرية، إلا أنه وبالرغم من كل هذه الجهود ما يزال البحر المتوسط يعاني من مشكلات التلوث ويواجه كل يوم تحديات جديدة، خاصة وأن حماية هذا البحر لن تتحقق إلا في حالة ما إذا تحملت كافة البلدان المطة عليه مسؤولياتها اتجاه حماية واستعادة الأنظمة الأيكولوجية الخاصة به للحد الأقصى الممكن، كما أن الاحتياجات اللازمة لحماية البيئة تقع خارج إمكانيات العديد من بلدان البحر المتوسط نظراً لمتطلباتها المالية الضخمة.

أما فيما يتعلق بالمسؤولية عن أضرار تلوث بيئة البحر الأبيض المتوسط، لاحظنا أن الاتفاقية الخاصة بالبحر الأبيض المتوسط لم تتضمن في نصوصها أية قواعد خاصة بالمسؤولية والتعويض عن الأضرار بالرغم من إعادة النظر فيها عام 1995، هذا ما يجعلنا نلجأ ونقوم بإسقاط تطبيق القواعد العامة للمسؤولية في القانون الدولي على القانون الإقليمي الخاص بالبحر المتوسط وهذه المسؤولية تلقي على كل الدول مسؤولية الحفاظ على سلامة البيئة البحرية من أخطار التلوث، إن النظام الخاص بالمسؤولية الدولية لحماية البيئة البحرية قائم على فكرة أساسية مفادها أن البيئة ومشكلاتها والمسائل القانونية المتعلقة بها لم تعد أمراً داخلياً محضاً، وإنما هي تجسيد حي لمفهوم التراث المشترك للإنسانية الذي وجد تطبيقه في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

لقد أفرزت دراستنا هذه فيما يخص المفهوم التقليدي السابق للمسؤولية الدولية، بأنه لم يعد ينسجم والطبيعة الخاصة للضرر البيئي، وبالتالي فإن اعتبارات حماية البيئة البحرية تستوجب قيام المسؤولية الدولية على أساس المخاطر، أي قيام المسؤولية الدولية دون اشتراط الخطأ، وهذا ما بات يعرف حالياً بقيام المسؤولية الدولية عن أعمال لا يحضرها القانون الدولي، أو ما يسمى "بالمسؤولية المطلقة" حيث تقوم المسؤولية بمجرد حصول الضرر دون حاجة لإثبات مخالفة القانون الدولي، ذلك أن اعتبارات حماية البيئة البحرية تدعونا إلى فرض المسؤولية المطلقة، لاسيما على عاتق المشروعات التي يصاحب تشغيلها خلق مخاطر جسيمة، ذلك أن الأرباح الهائلة التي تجنيها هذه المشاريع تحتم الربط بين المخاطر وتحمل التبعة.

وعلى إثر ذلك توصلنا إلى جملة من النتائج:

1-تزايد الجهود الدولية والإقليمية وتكاتفها للسيطرة على الملوثات البحرية وهي فعالة لدرجة كبيرة، إذ يرجع الفضل لهذه الجهود في تقطن العالم لخطر التلوث البحري، واتخاذ الإجراءات اللازمة من خلال عقد اتفاقيات دولية وإقليمية تستعجل إيجاد حل لهذا الوضع.

2-كما وجدنا أن هذه الاتفاقيات الدولية والإقليمية لم تطلق صافرة الإنذار فقط لتنبه العالم من مشكل التلوث البحري وإنما هي المصدر الأساسي للنهوض بقواعد القانون الدولي ومبادئه وأحكامه التي تعالج مختلف أنواع التلوث وأضراره.

3-أهمية ودور المبادئ العامة في سد النقص الذي يوجد في المعاهدات والاتفاقيات الدولية والإقليمية ومساعدتها في السيطرة على الملوثات البحرية بالرغم من نقص عنصر التطبيق والمراقبة.

4-لحسنا أن القانون الدولي والإقليمي اعتمد في مجال حماية البحار من التلوث على نصوص الاتفاقيات المبرمة لهذا الغرض، مع العلم بأن مبادئ هذه الاتفاقيات لم تضيء إلا طابع الوعي العالمي لخطر التلوث البحري، والتنسيق للعمل مع الأجهزة الدولية التي تتادي بحماية هذه البيئة، وبذل كل المستطاع للحفاظ على مقوماتها.

5- خطة العمل من أجل البحر الأبيض المتوسط ركزت جهودها على مكافحة التلوث البحري.

6- تنامي أهمية البحر الأبيض المتوسط في مجال التجارة الدولية فهو مصدر تنمية للدول المحيطة به، فإن هذه الأهمية في علاقة طردية مع خطورة التلوث على البيئة والثروات البحرية في المتوسط على وجه التحديد، ولهذا كان من الضروري تعاون دول البحر الأبيض المتوسط لحمايته في إطار الجهود الدولية والإقليمية .

7- جاءت اتفاقية برشلونة لعام 1976 كنموذج شامل للتعاون الإقليمي في مجال مكافحة التلوث، وهي تعتبر انعكاسا واقعيا لفكرة الإقليمية وتطبيقا ناجحا لدورها الوظيفي في حماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث.

8- إن حماية بيئة البحر الأبيض المتوسط لا يمكن أن تكون فعالة إلا بوضع نظام للمسؤولية الدولية يحقق الردع والإصلاح في نفس الوقت، ويأتي ذلك بما تحققه المسؤولية من دور بارز في حماية بيئة البحر الأبيض المتوسط بما تهدف إليه من تحفيز لمنع وقوع الضرر بوضع إجراءات وقائية وتدبير علاجية تلتزم بها دول المتوسط.

9- اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لم تتضمن في نصوصها أية قواعد خاصة بالمسؤولية، مما جعل تطبيق القواعد العامة للمسؤولية في القانون الدولي على البحر الأبيض المتوسط، التي تلقي على الدول مسؤولية الحفاظ على سلامة البيئة البحرية من أخطار التلوث من خلال الإلتزام بعدم الإضرار بالبيئة البحرية، واتخاذ كل التدابير الوقائية لتنفيذ الإلتزامات وفي حالة مخالفتها تقام المسؤولية الدولية وفقا لأحكام القانون الدولي.

10- يبقى العمل بالمعايير الدولية ضعيف في مجال المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية لصعوبة التوفيق بين المصالح البيئية والمصالح الاقتصادية، بالإضافة إلى مشكل تماطل دول حوض البحر المتوسط في التوقيع على الاتفاقية الإطار والبروتوكولات الملحقة بها.

- وهكذا يتضح مما سبق أن الجانب التنفيذي هو أضعف جزء في الجهود الدولية لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لافتقارها على الإرادة السياسية والوعي البيئي.

وفضلا عما تقدم من نتائج يكون من المناسب الإشارة إلى بعض الاقتراحات التي خلص إليها

البحث على النحو التالي:

1- إتباع نهج دولي يسمح بتعزيز التعاون بين الدول الصناعية والدول النامية، وحث الدول المتقدمة خاصة التي تقع على الضفة الشمالية للمتوسط على نقل التكنولوجيا المتطورة إلى الدول النامية من أجل حماية البحر الأبيض المتوسط الذي يزداد تلوثا، من خلال تقديم الدعم المالي والتقني لأن تقنيات الحماية وأساليبها مكلفة جدا وتستلزم التعاون الإقليمي، كإنشاء صندوق لتمويل مشاريع الدول الأوروبية متوسطة خاصة النامية منها، وللتعويض عن الأضرار التي تصيب بيئة حوض المتوسط.

2- تكثيف الرقابة على السفن في البحر الأبيض المتوسط، خاصة وأن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 حددت اختصاصات كل من دولة الميناء، ودولة العلم، التي تسمح لهما بمراقبة السفن وبالتالي مكافحة التلوث الناجم عن إلقاء النفايات ونقلها عبر الحدود.

3- توعية شعوب الدول الساحلية للبحر المتوسط بخطورة أنواع التلوث البحري عن طريق مختلف وسائل الإعلام، ونشر مفاهيم التوعية في الحفاظ على البيئة البحرية سواء على مستوى مؤسسات الدولة بوصفها أشخاص معنوية أو على مستوى الأفراد داخل تلك الدول.

4- وضع نظام لتقييم التلوث على المستوى الوطني لجميع دول البحر الأبيض المتوسط، وتعزيز المبادئ العامة الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 كمبدأ للوقاية والحذر.

5- حث جميع الدول المشاركة والانضمام في أي تجمع يهدف إلى حماية البيئة البحرية والتصديق على الاتفاقيات الدولية والالتزام بنصوص وقواعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

6- ضرورة مصادقة كل دول البحر الأبيض المتوسط على البروتوكول المتعلق بالإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية، وتعديل البروتوكولات المتعلقة بمكافحة التلوث من مصادر أنشطة برية، باعتبار أن حوالي 80% من تلوث البحر الأبيض المتوسط تأتي من السواحل، نظراً لما تتعرض له سواحل البحر الأبيض المتوسط من ضغوطات ديموغرافية واقتصادية.

7- ضرورة مواكبة التطورات القانونية المتعلقة بمصادر التلوث والحد منه، بشكل يمكن الاستفادة من تلك التطورات لبناء نظام قانوني وطني قادر على التعامل مع هذه الملوثات، على أن لا تقل تلك الأنظمة الوطنية فعاليتها عن قواعد القانون الدولي، فضلا عن ذلك بناء أجهزة وطنية للتعامل مع هذه المتطلبات الدولية.

8- إنشاء سلطة عليا دولية حاکمة تستطيع أن تجبر الدول على احترام مضمون الالتزام العام الذي نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 في المادة 192 للانصياع لأحكامه ومراقبة تطبيقه.

9- ضرورة تكيف التشريعات الوطنية في دول البحر الأبيض المتوسط مع نظام برشلونة المتعلق بحماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية خاصة في المجالات المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث.

10- دمج الاعتبارات البيئية ضمن خطط التنمية المستدامة على الصعيد الوطني والإقليمي والعالمي والتنسيق مع المنظمات البيئية في هذا الشأن، وتعزيز مشاركة الجمهور والتوعية حول أنشطة برنامج الأمم المتحدة لخطّة البحر الأبيض المتوسط، واتفاقية برشلونة والبرامج ذات الصلة بشأن سياسات البيئة البحرية والتنمية المستدامة.

11- إتباع القاعدة المعرفية لسد الفجوة بين العلم والرصد البيئي ووضع السياسات في منطقة البحر الأبيض المتوسط، مع مراعاة الجهود المبذولة حاليا على المستوى الإقليمي للتركيز على الممارسات الجيدة ذات الصلة بتنفيذ اتفاقية برشلونة وإستراتيجية البحر الأبيض المتوسط للتنمية المستدامة.

12- ضرورة التحرر من القواعد التقليدية للمسؤولية الدولية، وتنظيم قواعد مسؤولية خاصة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث بيئة البحر الأبيض المتوسط، بالشكل الذي يتوافق مع الطبيعة الخاصة للضرر البيئي مما يحقق المزيد من الالتزام.

13- العمل على إنشاء منظمة دولية عالمية يكون لها الحق في إصدار قرارات تنفيذية في جميع المسائل التي تشكل تهديدا جسيما للبيئة البحرية عامة وبيئة البحر الأبيض المتوسط خاصة، وان يكون لتلك المنظمة أجهزة تعمل على مراقبة تنفيذ تلك القرارات.

في الأخير وبعد دراستنا هذه وجدنا مواضيع تثار ولا تناقش حالياً ويمكن أن تثار في المستقبل منها أفق 2020 الذي يسمى "بمبادرة أفق 2020 (H2020)"، حيث ألزمت شركاء الأورومتوسطيون أنفسهم على تبني جدول زمني لإزالة التلوث من البحر المتوسط بحلول عام 2020 مع تأمين الوسائل العلمية والتقنية اللازمة لتنفيذه، إذن: - هل وصل هذا البرنامج إلى مسعاه؟

- ماهي أهداف أفق 2020؟

- ماذا أضاف هذا البرنامج لحماية البحر المتوسط؟

تمت بحمد الله وعونه

قائمة المصادر

والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية

1- الكتب

- 1- إبراهيم الدغمة، "القانون الدولي الجديد للبحار، المؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1983.
- 2- إبراهيم محمد العناني، "قانون البحار" الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985.
- 3- إبراهيم سليمان عيسى، "تلوث البيئة، المشكل والحل"، دار الكتاب الحديث، القاهرة، الطبعة الثانية 2000.
- 4- إبراهيم محمد العناني، "القانون الدولي العام"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1990.
- 5- إبراهيم محمد العناني، "القانون الدولي العام"، دار النهضة العربية، القاهرة، الجزء الأول، 1997.
- 6- أبو الليل إبراهيم الدسوقي، "المسؤولية المدنية بين التقيد والإطلاق"، دار النهضة العربية القاهرة، 1980.
- 7- أبو هيف علي صادق، "القانون الدولي العام"، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط4، 1990.
- 8- أحمد أبو الوفا، "القانون الدولي للبحار، على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982"، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.
- 9- أحمد أبو الوفا، "القانون الدولي للبحار، على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية، وسلوك الدولة واتفاقية 1982"، ط1، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989.
- 10- أحمد أبو الوفا، "الوسيط في القانون الدولي العام"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996.
- 11- أحمد بلقاسم، "القضاء الدولي"، دار هومة، الجزائر، 2005.
- 12- أحمد خالد الناصر، "المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2010.

- 13- أحمد عبد الكريم سلامة، "قانون حماية البيئة الإسلامي مقارنا بالقوانين الوضعية"، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، 1996.
- 14- أحمد عبد الكريم سلامة، "قانون حماية البيئة الإسلامية"، جامعة الملك بن سعود، ط1، الرياض 1996.
- 15- أحمد عبد الكريم سلامة، "قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية" مطابع الملك فهد، الرياض، 1997.
- 16- أحمد عبد الكريم سلامة، "قانون حماية البيئة، مكافحة التلوث، تنمية الموارد الطبيعية"، دار النهضة العربية، القاهرة، 2003.
- 17- أحمد عبد الوهاب عبد الجواد، "تلوث البحر الأبيض"، سلسلة دائرة المعارف، الدار العربي للنشر ط1، 2000، ص377.
- 18- أحمد محمود سعد، "استقراء لقواعد المسؤولية المدنية"، دار النهضة العربية ، القاهرة، 1991.
- 19- إدريس الضحاك، "قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية"، دار النهضة العربية، القاهرة 1987.
- 20- إسماعيل غانم، "النظرية العامة للالتزام"، مكتبة سيد عبد الله وهبة، القاهرة، عام 1976.
- 21- أشرف توفيق شمس الدين، "مبادئ القانون الجنائي الدولي"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.
- 22- أشرف عرفات أبو حجازة، "مبدأ الملوث يدفع"، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.
- 23- أمير يحيوي، "قانون المسؤولية الدولية"، دار هومة لنشر والتوزيع، الجزائر، ط2، 2010.
- 24- بن عامر التونسي، "المسؤولية الدولية، العمل غير المشروع كأساس للمسؤولية الدولية" منشورات دحلب، الجزائر، 1995.
- 25- بن عامر تونسي، "أساس المسؤولية الدولية في ضوء القانون الدولي المعاصر"، منشورات دحلب الطبعة الأولى، الجزائر، 1995.

- 26- بومدين طاشمة، أ. زينب سالم ، "جهود حماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر برية"، من كتاب، "التنمية المستدامة وإدارة البيئة بين الواقع ومقتضيات التطور"، لتحرير الدكتور بومدين طاشمة، الناشر مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2016.
- 27- جابر إبراهيم الراوي، "المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث البيئية"، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، القاهرة، 1983.
- 28- جبران مسعود، "الرائد معجم لغوي عصري"، دار العلم للملايين، بيروت، 1985.
- 29- جويلي سعيد سالم، "مبدأ التعسف في استعمال الحق في القانون الدولي العام"، دار الفكر العربي القاهرة، 1985.
- 30- حامد سلطان، "القانون الدولي العام وقت السلم"، دار النهضة العربية، ط5، 1962.
- 31- حداد ريمون، "العلاقات الدولية"، دار الحقيقة، بيروت، 2000.
- 32- حسام على عبد الخالق الشبيخة، "المسؤولية والعقاب على الجرائم الحرب مع دراسة تطبيقية على جرائم حرب البوسنة والهرسك"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004.
- 33- حساني خالد، "مدخل إلى النزاعات الدولية"، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2011.
- 34- الحفناوي مصطفى، "قانون البحار في زمن السلم"، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة 1962.
- 35- حلمي نبيل أحمد، "الامتداد القاري"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1978.
- 36- حميدة جميلة، "النظام القانوني للضرر البيئي وآليات تعويضه"، دار الخلدونية للنشر والتوزيع الجزائر، 2011.
- 37- حيدر أدهم عبد الهادي، "تدخل الغير أمام محكمة العدل الدولية"، دار حامد للنشر والتوزيع، ط1 عمان، 2009.
- 38- خالد خليل الظاهر، "قانون حماية البيئة في الأردن"، المكتبة الوطنية، عمان، 1999.
- 39- خالد مصطفى فهمي، "الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية دراسة مقارنة"، دار الفكر الجامعي، مصر، 2011.

- 40- الخطيب محمد سعيد، "الوضع القانوني للبحر الإقليمي"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1975.
- 41- راتب مسعود، "الإنسان والبيئة، دراسة في التربية البيئية"، دار الحامد، عمان، 2004.
- 42- الراوي جابر إبراهيم، "القانون الدولي للبحار"، المكتبة الوطنية، بغداد، 1989.
- 43- رشا عارف السيد، "القانون الدولي في ثوبه الجديد"، دار وائل للطباعة والنشر والتوزيع، ط1 القاهرة، 2001.
- 44- رياض صالح أبو العطا، "حماية البيئة من منظور القانون الدولي العام"، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، 1994.
- 45- رفعت محمد عبد المجيد، "المنطقة الاقتصادية الخالصة في البحار"، الشركة المتحدة للنشر والتوزيع، القاهرة، 1989.
- 46- رياض صالح أبو العطا، "حماية البيئة في ضوء القانون الدولي"، دار الجامعة الجديدة مصر، 2000 .
- 47- زازة لحضر، "أحكام المسؤولية الدولية في ضوء قواعد القانون الدولي العام"، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2011.
- 48- زكي زكي حسين زيدان، "الأضرار البيئية وأثرها على الإنسان، وكيف عالجها الإسلام"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط1، 2004.
- 49- زين الدين عبد المقصود، "البيئة والإنسان، دراسة في مشكلات الإنسان مع البيئة"، منشآت المعارف، 1997.
- 50- سالم أبو بكر الصديق، و د. عبد المنعم محمود، "التلوث المعضلة والحل"، مركز الكتب الثقافية القاهرة، ط1، 1989.
- 51- سامي عبد الحميد، "التنظيم الدولي"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.
- 52- سعادي محمد، "المسؤولية الدولية للدولة في ظل التشريع والقضاء الدوليين"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2013.

- 53- سعيد السيد قنديل، "آليات تعويض الأضرار البيئية، دراسة في ضوء الأنظمة القانونية والاتفاقيات الدولية"، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002.
- 54- سعيد جويلي، "موجهة الأضرار البيئية"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999.
- 55- سعيد سعد عبد السلام، "مشكلة تعويض أضرار البيئة التكنولوجية"، دار النهضة العربية، القاهرة 2003.
- 56- سعيد محمد الحفار، "تحو بيئة أفضل، مفاهيم قضايا استراتيجيات"، دار الثقافة الدوحة، قطر 1985م.
- 57- سلافه طارق عبد الكريم شعلان، "الحماية الدولية للبيئة من ظاهرة الاحتباس الحراري"، ط1 منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2010.
- 58- سليم حداد، "التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي"، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر بيروت، الطبعة الأولى، 1994م.
- 59- سمير حامد الجمال، "الحماية القانونية للبيئة"، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.
- 60- سه نكه رداود محمد، "التنظيم القانوني الدولي لحماية البيئة من التلوث"، دار شتات للنشر والبرمجيات، مصر، 2012.
- 61- السيد أبو عطية، "الجزاءات الدولية بين النظرية والتطبيق"، مؤسسة الثقافة الجامعية الإسكندرية 2001.
- 62- السيد أبو عطية، "الجزاءات الدولية في الشريعة الإسلامية"، المؤسسة الجامعية الثقافية الإسكندرية، ط1، 1997.
- 63- سيد عاشور أحمد، "التلوث البيئي في الوطن العربي، واقعه وحلول معالجته"، الشركة الدولية للطباعة والنشر الطبعة العربية، القاهرة، 2006.
- 64- صالح محمد بدر الدين، "المسؤولية عن نقل النفايات الخطرة في القانون الدولي"، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005.

65- صالح محمد محمود بدر الدين، "المسؤولية الموضوعية في القانون الدولي"، دار النهضة العربية القاهرة، 2004.

66- صالح وهبي، "الإنسان والبيئة والتلوث البيئي"، دار الفكر دمشق، 2001.

67- صباح العشوي، "المسؤولية الدولية عن حماية البيئة البحرية"، دار الخلدونية للنشر والتوزيع ط1، الجزائر، 2010.

68- صلاح الدين عامر، "القانون الدولي للبحار، أهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار" دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية، 2000.

69- صلاح الدين عامر، "القانون الدولي الجديد للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989م.

70- صلاح الدين عامر، "مقدمة لدراسات القانون الدولي العام"، دار النهضة العربية، القاهرة 2007.

71- صلاح عبد الرحمان الحديثي، "النظام القانوني الدولي لحماية البيئة"، منشورات الحلبي الحقوقية ط1، لبنان، 2010.

72- صلاح محمد سليمة، "تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث"، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، ط1، 2007.

73- صلاح محمد هاشم، "المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية"، شركة سعيد للنشر والطباعة، القاهرة، 1991.

74- صلاح محمد هاشم، "المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1991.

75- صليحة علي صداقة، "النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط" منشورات جامعة قان يونس بنغازي، الطبعة الأولى، 1996.

- 76- طارق إبراهيم الدسوقي عطية، "الأمن البيئي، النظام القانوني لحماية البيئة"، دار الجامعة الجديدة، 2009.
- 77- عادل أحمد الطائي، "القانون الدولي العام"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
- 78- عادل أحمد الطائي، "النظام القانوني للاستخدام العسكري للبحار"، دار واسط للنشر، الطبعة الأولى، بغداد، 1984م.
- 79- عادل عوض، "بحوث مختارة في علوم البيئة"، طلاس للدراسات والترجمة والنشر، سوريا ط1، 1989.
- 80- عباس هاشم الساعدي، "حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام ومشكلة التلوث في الخليج العربي"، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002.
- 81- عبد التواب معوض، وعبد التواب مصطفى معوض، "جرائم التلوث من الناحيتين القانونية والفنية" منشأة المعارف، الإسكندرية، 1986.
- 82- عبد السلام علي زين العابدين، ود. عرفات محمد بن عبد المرضي، "التلوث ثمن للمدينة"، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، ط1، 1992.
- 83- عبد السلام منصور الشيبوي، "التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام"، دار الكتب القانونية، القاهرة، 2010.
- 84- عبد العزيز العشاوي، "محاضرات في المسؤولية الدولية"، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع الجزائر، 2007.
- 85- عبد العزيز سرحان، "مبادئ القانون الدولي العام"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1981.
- 86- عبد العزيز محمد سرحان، "القانون الدولي العام"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1991.
- 87- عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، "دور المنظمات الدولية في حماية البيئة"، دار النهضة العربية القاهرة، 1986.

88- عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، "دور المنظمات في حماية البيئة"، دار النهضة العربية، القاهرة 1986.

89- عبد العزيز مخيمر، "الوسيط في القانون الدولي العام"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1986.

90- عبد العزيز مصطفى محمد، "القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم في البحر"، دار المعارف الإسكندرية، 1977.

91- عبد الغني محمود، "القانون الدولي دراسة مقارنة بالشرعية الإسلامية"، دار النهضة العربية القاهرة، 1986.

92- عبد القادر رزيق المخادمي، "التلوث البيئي، مخاطر الحاضر وتحديات المستقبل"، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ط2، 2006.

93- عبد الكريم عوض خليفة، "القانون الدولي العام، دراسة مقارنة"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2011.

94- عبد الكريم عوض خليفة، "القانون الدولي للبحار، دراسة في ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2013.

95- عبد الله علي البورجي، "الجزر اليمنية في البحر الأحمر وخليج عدن"، إصدارات 26 سبتمبر ط2، 1996م.

96- عبد المنعم داوود، "القانون الدولي الجديد للبحار والمشكلات البحرية العربية"، منشأة المعارف الإسكندرية، ط1، 1999.

97- عبد الهادي محمد العشري، "دراسة عن دور القانون الدولي في حماية الخليج إبان النزعات المسلحة"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997.

98- عبد الواحد محمد الفار، "الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث" دار النهضة العربية، القاهرة، 1985.

- 99- عبده عبد الجليل عبد الوارث، "حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية" دار المكتب الجامعي الحديث، مصر 2006.
- 100- عتيق العربي الهوني، "علم البيئة البحري"، منشورات جامعة الفاتح، 2005.
- 101- عدس عمر حسن، "استغلال حقول النفط الممتدة عبر الحدود الدولية"، وكالة المطبوعات، الكويت 1981.
- 102- عشوش أحمد عبد المجيد، "النظام القانوني للاتفاقيات البترولية في البلاد العربية"، الشركة المتحدة للنشر والتوزيع، القاهرة، 1975.
- 103- علي صادق أبو هيف، "القانون الدولي العام"، منشأة المعارف الإسكندرية، 1999.
- 104- علي صادق أبو هيف، "القانون الدولي العام"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1975.
- 105- علي عدنان الفيل، "المنهجية التشريعية في حماية البيئة، دراسة مقارنة"، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012.
- 106- علي إبراهيم، "الحقوق والواجبات الدولية في عالم متغير"، دار النهضة العربية، القاهرة، ط1 1995.
- 107- علي سعيدان، "حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيماوية"، دار الخلدونية، الجزائر 2008.
- 108- علي سعيداني، "حماية البيئة البحرية، من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيماوية في قانون الجزائر"، الطبعة الأولى، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2008.
- 109- علي صادق أبو هيف، "القانون الدولي العام"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1969.
- 110- عمار مساعدي، "المسؤولية الدولية عن جرائم الاستعمار الفرنسي في الجزائر دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية"، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2013.
- 111- عمر سعد الله، "معجم في القانون الدولي"، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية 2007.

- 112- عمر صدوق، "محاضرات في القانون الدولي العام"، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ط3
2003.
- 113- عمر صدوق، "محاضرات في القانون الدولي العام، المسؤولية الدولية، المنازعات الدولية"
ديوان المطبوعات الجامعية، ط2، الجزائر، 2003.
- 114- العوضي بدرية، "موقف القانون من الأحداث المحلية والدولية"، ط1، دار البحوث العلمية
الكويت 1980.
- 115- غازي حسن صباريني، "الوجيز في القانون الدولي العام"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن
ط4 2014.
- 116- غازي حسن صباريني، "الوجيز في مبادئ القانون الدولي"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن
2005.
- 117- غسان الجندي، "القانون الدولي لحماية البيئة"، دار وائل لنشر، عمان، 2004.
- 118- فاضل سمير محمد، "المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن استخدام الطاقة النووية
وقت السلم"، عالم الكتب، 1976.
- 119- فرج صالح الهريش، "الحماية الجنائية للبيئة"، دار النهضة العربية، القاهرة، ط1، 1998.
- 120- فيصل إياد فرج الله، "مسؤولية الدولة عن انتهاكات الشركات الدولية الخاصة العسكرية
والأمنية في ضوء القانون الدولي الإنساني"، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، بيروت، 2013.
- 121- ماجد راغب الحلو، "قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة"، دار الجامعة الجديدة للنشر
الإسكندرية، 2004.
- 122- محسن أفكيرين، "القانون الدولي للبيئة"، دار النهضة العربية، ط1، القاهرة، 2006.
- 123- محمد أحمد المنشاوي، "الحماية الجنائية للبيئة البحرية، دراسة مقارنة"، دار النهضة العربية
القاهرة، 2005.

- 124- محمد البزاز، "حماية البيئة البحرية، دراسة في القانون الدولي"، منشأة المعارف، الإسكندرية 2006.
- 125- محمد البشير الشافعي، "القانون الدولي العام"، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1974.
- 126- محمد الحاج حمود، "القانون الدولي للبحار"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان 2008.
- 127- محمد السعيد الدقاق، "شرط المصلحة في دعوى المسؤولية عن انتهاك الشرعية الدولية"، دار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1973.
- 128- محمد الصيرفي، "السياحة والبيئة"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.
- 129- محمد بوسلطان، "مبادئ القانون الدولي العام"، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية ط4 الجزائر، 2008.
- 130- محمد حافظ غانم، "القانون الدولي العام"، مكتبة سيد عبد الله وهبة، القاهرة، 1967.
- 131- محمد حافظ غانم، "المسؤولية الدولية"، دراسة لأحكام القانون الدولي ولتطبيقاتها التي تهم الدول العربية، معهد الدراسات العربية العالية، جامعة الدول العربية، 1962.
- 132- محمد حسن عبد الحميد الحداد، "المسؤولية الدولية"، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى الإسكندرية، 2016.
- 133- محمد خيرى بنونة، "القانون الدولي واستخدام الطاقة النووية"، مؤسسة دار الشعب القاهرة، الطبعة الثانية، 1971م.
- 134- محمد رياض، "الأصول العامة في الجغرافية السياسية مع دراسة تطبيقية على الشرق الأوسط" ط2، دار النهضة العربية، بيروت، 1979.
- 135- محمد سامي عبد الحميد، "أصول الفقه القانون الدولي العام"، ج2، القاعدة القانونية، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة، 1999.

136- محمد سامي عبد الحميد، "أصول القانون الدولي العام"، مؤسسة شباب الجامعة، مصر، 1972.

137- محمد سامي عبد الحميد، "القانون الدولي العام"، منشأة المعارف الإسكندرية، 2004.

138- محمد سعيد عبد الله الحميدي، "المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها وفقا لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة، دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين العربية"، دار الجامعة الجديدة، ط1، الأزاريطة، 2008.

139- محمد صافي يوسف، "مبدأ الاحتياط لوقوع الأضرار البيئية، دراسة في إطار القانون الدولي للبيئة"، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.

140- محمد طلعت الغنيمي، "الأحكام العامة في قانون الأمم، قانون السلم"، منشأة المعارف بالإسكندرية مصر، 1970.

141- محمد طلعت الغنيمي، "الوسيط في قانون السلام، القانون الدولي العام أو قانون الأمم المتحدة زمن السلم"، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 1982.

142- محمد طلعت الغنيمي، "بعض الاتجاهات الحديثة في القانون الدولي العام، قانون الأمم منشأة المعارف، الإسكندرية، 1974.

143- محمد طلعت الغنيمي، "قانون السلام"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1973.

144- محمد عبد الرحمان الدسوقي، "الالتزام الدولي بحماية طبقة الأوزون في القانون الدولي"، دار النهضة العربية، القاهرة، دون سنة نشر.

145- محمد عبد الواحد الفار، "الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث" دار النهضة العربية، القاهرة، 1985.

146- محمد مجذوب، "القانون الدولي العام"، منشورات الحلبي الحقوقية، ط6، 2007.

147- محمد مصطفى الحفناوي، "قانون البحار الدولي في زمن السلم"، مكتبة الانجلومصرية، القاهرة 1962.

- 148- محمد مصطفى يونس، "حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام"، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 1990.
- 149- محمود جاسم نجم الراشدي، "ضمانات تنفيذ اتفاقية حماية البيئة"، دار الفكر الجامعي، ط1 الإسكندرية، 2014.
- 150- محمود عبد القوي زهران، "أساسيات علم البيئة وتطبيقاتها"، دار النشر للجامعات المصرية القاهرة 1995.
- 151- محمود عبد المولى، "التلوث البيئي"، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 2003.
- 152- المستشار إبراهيم الدغمة، "أحكام القانون الدولي لقاع البحار والمحيطات وباطن الأرض خارج حدود الولاية الوطنية"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987.
- 153- المستشار، أحمد محمود الجمل، "حماية البيئة البحرية من التلوث"، منشأة المعارف بالإسكندرية مصر، 1998.
- 154- مسعود عبد السلام، "المسؤولية الدولية، العناصر والآثار"، المعهد المصري للدراسات مصر، 2019.
- 155- مصطفى أبو الخير، "القانون الدولي المعاصر"، دار الجنان للنشر والتوزيع، الأردن، 2017.
- 156- مصطفى أحمد أبو الخير، "الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار"، دار إيتراك للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة، ط1، 2012.
- 157- مصطفى أحمد فؤاد، "فكرة الضرورة في القانون الدولي العام"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1987.
- 158- مصطفى الجفال، "المواجهة العربية الأمريكية فوق خليج سرت"، ط1، دار الموفق العربي نيقوسيا 1982.
- 159- مصطفى سلامة حسين، ود. مدوس فلاح الرشيد، "القانون الدولي للبيئة، دراسة للقواعد العامة وأهم الاتفاقيات الدولية"، لجنة التأليف والتعريب والنشر، ط1، الكويت، 2007.

- 160- مصطفى كمال طلبه، "إنقاذ كوكبنا، التحديات والآمال"، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت 1995.
- 161- معمر رتيب عبد الحافظ، "القانون الدولي للبيئة وظاهرة التلوث"، دار النهضة العربية، القاهرة 2007.
- 162- معمر رتيب محمد عبد الحافظ، "اتفاقية بازل ودورها في حماية البيئة من التلوث بالنفايات الخطرة"، دار الكتب القانونية، القاهرة، 2008.
- 163- معمر رتيب محمد عبد الحافظ، "المسؤولية الدولية عن نقل وتخزين النفايات الخطرة"، دار النهضة العربية، مصر، 2007.
- 164- منى قاسم، "التلوث البيئي والتنمية الاقتصادية"، الهيئة المصرية للكتاب، القاهرة، 1999.
- 165- النبراوي محمد سامي، "شرح أحكام العامة لقانون العقوبات الليبي"، منشورات جامعة قاريونس ط2، ليبيا، 1987.
- 166- نبيل أحمد حلمي، "الحماية القانونية الدولية للبيئة من التلوث"، دار النهضة العربية، القاهرة 1991.
- 167- نجم حسين طه، "البيئة والإنسان"، دار البحوث العلمية، الكويت، 1978.
- 168- نصر الدين هنوني، "الحماية الراشدة للساحل في القانون الجزائري"، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2013.
- 169- نوري رشيد نوري الشافعي، "البيئة وتلوث الأنهار الدولية"، ط1، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت 2011.
- 170- يحيى لطفى عبد الوهاب، "اليونان مقدمة في التاريخ الحضاري"، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، 1979.
- 171- يوسف بوغالم، "المساءلة عن جرائم البيئة في القانون الدولي"، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع، ط1، مصر، 2015.

2- المقالات

- 1- أحمد عبد الكريم سلامة، "التلوث النفطي وحماية البيئة البحرية"، المجلة المصرية للقانون الدولي القاهرة، العدد 45، 1989.
- 2- أحمد نجيب رشدي، "قواعد مكافحة التلوث ومسؤولية مالك السفينة في القانون المصري والاتفاقيات الدولية"، المجلة المصرية للقانون الدولي، العدد 33، 1977.
- 3- بن زقلام وليد، "حوادث الناقلات في البحر المتوسط"، مجلة المشعل تصدر عن النقابة العامة للنفط والتعدين، عدد 71، 1991.
- 4- بن قو أمال، "التعويض العيني عن الضرر البيئي"، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية مخبر البحث في تشريعات حماية النظام البيئي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بن خلدون تيارت، العدد السابع، جوان 2015.
- 5- سمير محمد فاضل، "التخلص من الفضلات الذرية في البحار في ضوء أحكام القانون الدولي العام"، المجلة المصرية للقانون الدولي، 1976.
- 6- صلاح الدين عامر، "حماية البيئة البحرية إبان النزاعات المسلحة في البحار"، المجلة المصرية لقانون الدولي، المجلد 49، 1993.
- 7- عبد الله الأشعل، "حماية البيئة للخليج العربي من التلوث"، المجلة المصرية للقانون الدولي، العدد 36، 1980.
- 8- عبد الله رمضان الكندري، "التلوث الهوائي والأبعاد البيئية والاقتصادية"، مجلة العربي الكويتية العدد 405، 1992.
- 9- عزت محمد عادل، "قناة السويس نظرة مستقبلية"، مجلة الموقف العربي، العدد 80، 1986.
- 10- عمر محمود أعمار، "دور المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث"، مجلة العلوم القانونية جامعة بغداد كلية القانون، المجلد 26، العدد 1، 2001.
- 11- كيجل كمال، "المسؤولية الموضوعية الدولية عن التلوث البحري"، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، الجزائر، العدد 5، 2009.
- 12- ماركو ساسولي، "مسؤولية الدولة عن انتهاكات القانون الدولي الإنساني"، المجلة الدولية للصليب الأحمر، مختارات من إعداد عام 2002.

13- محمد المعالج، "الآثار البيئية لاستخدامات الطاقة المتجددة في الدول العربية"، المجلة العربية للعلوم، عدد 18، 1991.

14- محمد بوسلطان، "التلوث البحري بالبترول"، مجلة العلوم القانونية والإدارية، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، العدد 1، سنة 2003.

15- محمد نعيم ياسين، "أثر الأمراض النفسية والعقلية على المسؤولية الجنائية في الشريعة الإسلامية"، مجلة الشريعة والقانون، العدد السادس عشر، الأردن، جانفي 2002.

16- ممدوح شوقي، "حماية بيئة البحر المتوسط في ضوء اتفاقية برشلونة 1976"، مجلة القانون والاقتصاد، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، 1988.

17- وليد فؤاد المحاميد، "دور المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث"، مجلة الكوفة للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 1، العدد 10، العراق، 2011.

18- يلس شاموش بشير، "حماية البيئة عن طريق الجباية والرسوم البيئية"، مجلة العلوم القانونية والإدارية، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، العدد 1، 2003.

19- أمواج المتوسط، الذكرى الثلاثون لإنشاء الخطة، مجلة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، العدد 53-54، 2004.

3- الأطروحات والرسائل الجامعية

أ- أطروحات الدكتوراه:

1- أبو الخير حامد عطية، "الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث" أطروحة دكتوراه، جامعة عين شمس، 1995.

2- أيمن عبد العزيز محمد سلامة، "المسؤولية الدولية عن ارتكاب جريمة الإبادة الجماعية"، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، 2005.

3- بوكورو منال، "حماية التنوع البيولوجي في البحر الأبيض المتوسط على ضوء القانون الدولي والتشريع الجزائري"، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة 1، 2018.

4- رفعت عبد المجيد، "المنطقة الاقتصادية الخالصة في البحار"، أطروحة دكتوراه، الشركة المتحدة للنشر، القاهرة، 1982، ص 19.

5- صالح عطية سليمان الغرجومي، "أحكام القانون الدولي في تأمين البيئة البحرية ضد التلوث" أطروحة دكتوراه مقدم تحت إشراف الدكتور محمد سامي عبد الحميد، كلية الحقوق، جامعة القاهرة 1980.

6- طاهر عبد السلام إمام منصور، "الجرائم المرتكبة ضد الإنسانية ومدى المسؤولية الدولية عنها" أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، القاهرة، 2005.

7- عباد قادة، "المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية"، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص علوم قانونية وإدارية، فرع قانون والصحة، جامعة الجبالي الياض، سيدي بلعباس، 2011/2012.

8- عبد العزيز أبو سخيلة، "المسؤولية الدولية عن تنفيذ قرارات الأمم المتحدة"، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1978، ص 35.

9- عبد القادر الحاج، "مسؤولية المنتج والموزع"، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة مصر، 1983.

10- علواني مبارك، "المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، دراسة مقارنة"، أطروحة دكتوراه في الحقوق تخصص قانون العلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2017.

11- عمار التراكوي خليل، "مسؤولية الدولة عن أضرار التلوث البيئي"، أطروحة دكتوراه، جامعة عين شمس، مصر، 2007.

12- محمد الحميدي، "المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها" أطروحة دكتوراه، جامعة عين شمس، مصر، 2005.

13- معلم يوسف، "المسؤولية الدولية بدون ضرر، حالة الضرر البيئي"، أطروحة دكتوراه في القانون العام، فرع قانون دولي، كلية الحقوق جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1، 2009-2010.

14- نصر الدين قليل، "مسؤولية الدولة عن انتهاكات القانون الدولي"، أطروحة دكتوراه علوم في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2016-2017.

15- واعلي جمال، "الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث"، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2009-2010.

ب- رسائل الماجستير:

1- أشرف هلال، "جرائم البيئة بين النظرية والتطبيق"، رسالة ماجستير في العلوم البيئية، الطبعة الأولى، 2005.

- 2- بن سالم رضا، "حماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة في البحار"، رسالة ماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر، 2003-2004.
- 3- حلايمية مريم، "الحماية الدولية للبيئة البحرية، حالة البحر الأبيض المتوسط" رسالة ماجستير في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة1، 2013.
- 4- حورية غداوية، "الأدوات القانونية الدولية لحماية البيئة البحرية"، رسالة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، جامعة البليدة، سنة 2002.
- 5- رابح حناشي، "النظام القانوني الدولي لجرائم الحرب"، رسالة ماجستير في القانون الدولي الجنائي كلية الحقوق، جامعة البليدة، 2004-2005.
- 6- سامر عبد الحليم أبو سمرة، "المسؤولية الدولية المترتبة على إسرائيل جراء أعمال سلطتها التشريعية"، رسالة ماجستير في القانون الدولي العام، كلية الشريعة والقانون، فلسطين، 2016.
- 7- عبد السلام علي عبد السلام، "الالتزامات الدولية لحماية لبيئة البحرية من أخطار التلوث"، رسالة ماجستير، أكاديمية الدراسات العليا، قسم القانون، طرابلس ليبيا، عام 2008.
- 8- فلك هاشم عبد الجليل المهيرات، "المسؤولية الدولية للمنظمات الدولية في القانون الدولي العام" رسالة ماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2016.
- 9- محمد حمداوي، "الأساس القانوني للمسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية"، رسالة ماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سعيدة، 2008-2009.

4- الوثائق الرسمية

أ- الاتفاقيات الدولية ومعاهدات الإقليمية:

- اتفاقية باريس 1974 لمواجهة حالات التلوث البحري من مصادر البر.
- اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية لتغير المناخ لعام 1992.
- اتفاقية الأمم المتحدة مونتيغويباي لقانون البحار 1982.
- اتفاقية المحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن لعام 1982.
- اتفاقية أوسلو لعام 1972 لمنع التلوث البحري بالإغراق من السفن والطائرات.
- اتفاقية بازل لعام 1989 هدفها مكافحة تجارة النفايات الخطرة أو النقل غير المشروع لتلك النفايات.
- اتفاقية برشلونة 1976 لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.
- اتفاقية بروكسل لعام 1969 بشأن التدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بالبترول.

- اتفاقية جنيف 1958.
 - اتفاقية عام 1972 بشأن تحريم وضع الأسلحة النووية وأسلحة الدمار الشامل الأخرى على قاع البحار أو أرض المحيطات أو تحتها.
 - اتفاقية فيينا 1986 بشأن التبليغ المبكر عن وقوع حادث نووي.
 - اتفاقية فيينا 1969 بشأن قانون المعاهدات.
 - اتفاقية لندن لسنة 1973 المعنية بالحماية من التلوث البحري الناتج عن السفن.
 - اتفاقية لندن لعام 1972 بشأن منع التلوث البحري بإغراق النفايات والمواد الأخرى.
 - البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية، المعتمد في 17 ماي 1980، الجريدة الرسمية رقم 51 الصادرة في 11 ديسمبر 1982.
 - البروتوكول المتعلق بمكافحة التلوث الناجم عن عمليات الإغراق من السفن والطائرات، المعتمد في 10 جوان 1976، الجريدة الرسمية رقم 03، الصادر في 20 جانفي 1981.
 - البروتوكول المتعلق بمكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لعام 1976.
 - بروتوكول برشلونة للتعاون في مكافحة التلوث بالنفط وغيره من المواد الضارة 1976.
 - ديباجة اتفاقية لندن المبرمة عام 1972م المتعلقة بمنع التلوث البحري بإغراق المواد والنفايات الضارة وغيرها.
 - ندوة ستوكهولم لسنة 1972.
- ب- النصوص الرسمية**
- المراسيم:**
- 1- الجريدة الرسمية للمملكة الإسبانية، رقم 204 الصاد في 26 أوت 1997 ص 25628، المعدل بالمرسوم الملكي 431/2000، الصادر في 1 مارس 2000.
 - 2- المرسوم الصادر في 26 جويلية 1951، المعدل بالقانون رقم 63-42 الصادر في 30 ديسمبر 1963.
 - 3- المرسوم رقم 33-2004 الصادر في 8 جانفي 2004، المنشور في الجريدة الرسمية الفرنسية رقم 08، الصادر بتاريخ 10 جانفي 2004.

4- صادقت الجزائر على تعديلات اتفاقية برشلونة بموجب مرسوم رئاسي رقم 04-114 المؤرخ في 28 أبريل 2004 والمتضمن التصديق على تعديلات اتفاقية برشلونة الموقعة في 16 فيفري 1976 المعتمدة يوم 10 جويلية 1995.

5- مرسوم تنفيذي رقم 06-198 مؤرخ في 31 ماي 2006 يضبط التنظيم المطبق على المؤسسات المصنفة لحماية البيئة، الجريدة الرسمية رقم 37 لسنة 2006.

6- مرسوم تنفيذي رقم 98-147 مؤرخ في 13 ماي 1998 يحدد كفاءات تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 065-302 الذي عنوانه: "الصندوق الوطني للبيئة"، الجريدة الرسمية رقم 31 لسنة 1998.

7- مرسوم تنفيذي رقم 98-338 مؤرخ في 3 نوفمبر 1998 يضبط التنظيم الذي يطبق على المنشآت المصنفة ويحدد قائمتها، الجريدة الرسمية رقم 82 لسنة 1998.

5- التقارير والمؤتمرات الدولية

أ- القرارات والتقارير:

1- حولية لجنة القانون الدولي، المجلد الثاني، الجزء الأول، وثائق الدورة 44، نيويورك، 1991.

2- حولية لجنة القانون الدولي، 2001، المجلد الثاني، الجزء الثاني، تقرير لجنة القانون الدولي إلى الجمعية العامة عن أعمال دورتها الثالثة والخمسين، الأمم المتحدة.

A/CN.4/SER.A/2001/ADD1. (PART2)

3- تقرير لجنة القانون الدولي عن أعمال دورتها الثالثة والخمسين، 2001، A/53/589

4- تقرير لجنة القانون الدولي عن أعمال دورتها الواحدة والأربعين، 1989.

5- قرار اللجنة المتوسطة المشتركة الصادر في 17 أكتوبر 2007 بفلورانس (إيطاليا)، "المخطط الهيكل للنظام المؤسسي لحماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية في البحر الأبيض المتوسط".

6- برنامج الأمم المتحدة للبيئة، "تقرير الاجتماع الاستعراضي لأنشطة المركز الإقليمي لمكافحة التلوث بالنفط في البحر الأبيض المتوسط"، مالطا، 17-20 نوفمبر 1980، ص 1.

7- لجنة الإتحاد الأوروبي، "تقر اللجنة إلى البرلمان الأوروبي حول وضع خطة عمل مشتركة للمحافظة والاستغلال المستدام للموارد المائية في البحر المتوسط وفقا لسياسة الإتحاد المتعلقة بالصيد"

بروكسل، في 09 أكتوبر 2002، fin 535(2002).com

ب- المؤتمرات والملتقيات:

- 1- فتحي حسين، "التلوث البحري المغزو للسفن وآليات الحد من التلوث"، أبحاث المؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين، القاهرة، 1992.
- 2- محمد بركات، ود. زكي الشعراوي، "حماية البيئة والاستخدامات السلمية للطاقة النووية"، المؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين، جمعية الاقتصاد السياسي والتشريع، القاهرة، فيفري 1992.
- 3- نزار عبدلي، "المسؤولية عن أضرار التلوث البيئي في إطار النظام القانوني الدولي"، الملتقى الدولي حول نظام القانوني لحماية البيئة في ظل القانون الدولي والتشريع الجزائري، يومي 9 و10 ديسمبر 2013، مخبر الدراسات القانونية والبيئية، جامعة 8 ماي 1945، قالمة.

ثانيا: المراجع باللغة الأجنبية

1- المراجع باللغة الفرنسية

- 1- Alexandre kiss Charles, "Un cas le pollution international l'affaire des boues rouges", J.D.I, N°2, 1975-G.
- 2-Alexandre kiss, " droit international de l'environnement", Edition pendans, paris, 1989.
- 3-Alexandre Kiss, "droit international de l'environnement", pedone, paris 1989.
- 4-Alexandre Kiss, " traité de droit européen de l'environnement", édition prison, Riche 1995.
- 5-Alexandre, Kiss, "les traits cadres sources du droit de l'environnement" AFDI, 1991.
- 6-Alexandre, Kiss, Tchernobyl au la pollution accidentel du Rhin par les produits chimiques, AFDI, 1987.
- 7-Alexandre. Charles. Kiss, " l'Ecologie et la loi", l'Harmattans, paris, 1989.

8-Alexandre-Charles kiss," **La convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution**", Revue juridique de l'environnement N°2, 1977.

9-Alexandre-Charles kiss," **La convention pour la protection de la Mer Méditerranée contre la pollution**", Revue juridique de l'environnement n°2, 1977.

10-Aoul Mahi Tabat, "**Développement durable et stratégie de développement**", OPU, Alger, 1998.

11-Apollis," **l'état côtier est à la fois le pays exposé au risque de pollution et celui qui est le mieux placé pour agir "in" l'emprise maritime de l'état côtiers**", pedone, paris, 1981

12-C. L. Emmanuelli,"**la pollution maritime et la notion du passage inoffensif**", ACIDI, 1973, ACIDI: Annuaire Canadien de Droit International.

13-Charle Ehrmann," **Rapport de l'assemblée nationale n°2762**", session ordinaire de 1999-2000, 29 novembre 2000.

14- Claudiane Chevalier,"**gouvernance de la mer Méditerranée Régime juridique et prospective**", UICN-programme global marin, 2005.

15-Colliard Claude, "**Cours de droit international public**", 1974-1975.

16-Dejeant-Pons, "**protection et développement du Bassin méditerranée textes et documents internationaux**", Economica, paris, 1987.

17-Didier ortolland, Jean pierre pirat, "**Atlas géopolitique des espaces maritimes, Frontières, énergie, pêche, et environnement**", édition technip paris, 2008.

18-Dupuy, p, "**la responsabilité internationale des états pour les dommages causés par les activités technologiques et industrielles**", paris, 1974.

19-Dupuy, pierre-Marie," **Qu'en est le droit international de l'environnement a la fin du siècle?**", Annuaire du droit de la mer, 1997.

20-E.Du.pontavice et cordier (Patricia) ," **Droit de la mer , problèmes actuels** " , tome 1, paris, 1984.

21-F.OUGUERGOUYZ,"**la convention de Bamako sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux**", AFDI, 1992.

22-FALICON Michel, "**la protection de l'environnement Marin par les nations unies, programme d'Activités pour les mers Régionales**" publications du CNEXO, Rapports économiques et juridiques, n°9, 1981.

23-Grif witzehum, et c.Imperial, "**la protection régionale de l'environnement marin : approche européenne**", centre d'étude et de recherche internationales, France, 1992.

24-Hamid Boukrif," **le droit internationale de l'environnement**", contribution a une réflexion sur le concept de développement et de partenariat durable thèse de doctorat en droit, université paris panthéon, Sorbonne, France, 2001.

25-J.Ballenegger ," **La pollution en droit international, La Responsabilité pour dommages causés par La pollution transfrontière**", Librairie Droz 1975.

26-J.Y. Morin, "**La pollution de mers au Regard du droit international** " colloque l'Académie de Droit international, Sijhoff leiden, 1975.

27-Jean-Philippe Barde, "**économie et politique de l'environnement**", presse universitaire de France, 2eme édition, paris.

28-Josette BEER-GABEL ," **Conventions régionales relatives a la lutte contre la pollution des mers**" , jurés, classeur, environnement fascicule n°632, édition 2000.

29-K, Ouahab, "**Alerte a la pollution à Skikda**", quotidien El- watan, 18 février 2007.

30-L.Lucchini, "**La pollution des mers, Les conventions de Bruxelles de novembres 1969 ou les Fissure du droit international classique**", 1970 n°4.

31-Liamine chebli," **La pollution en Méditerranée, Aspects juridiques des problèmes actuels**", OPU, 1980.

32-Lila Bouali, "**la protection de la mer méditerranée contre la pollution, le système de Barcelone**", thèse de doctorat 3 eme cycle, université de paris-1 panthéon-Sorbon, 1980.

33-Lilia khodjet El Khalil," **la pollution de la mer Méditerranée du fait du transport maritime de marchandise, Régime juridique applicable et mise en œuvre par les états**", presses universitaires d'AIX-Marseille, 2003.

34-Lucchini (Laurant), " **Apropos de L'Amoco-Cadiz La lutte contre la pollution des mers évolution ou révolution du droit international** ", in AFDI, 1978, AFDI: Annuaire Français de Droit International.

35-M.REMOND-GOUILLOUD",**l'incertitude et le droit, Responsabilité et Environnement**".

36-Malika Kacemi," **protection du littoral en Algérie entre politiques et pouvoirs locaux, le cas du pole industriel d'Arzew (Oran)** ", Revue en sciences de l' environnement-vertigo, vol 7, N°3, paris2006.

37-Michel Prieur,"**droit de l'environnement** ", édition Dalloz, 3eme édition 1996, France.

38-Mohamed Albakjaji," **relations internationale ayant la pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime**", thèse de doctorat, Université paris-Est, 2011.

39-Mohamed Kahloula,"**la protection juridique du milieu marin en droit algérien et la nécessité d'une coopération intermaghrébine**", Revue juridique de l'environnement, N°1, 1995.

40-Mostéfa Boulahdid," **les eaux côtières entre la contrainte continentale de l'influence des eaux**", Revue symbiose, N°3, Alger, 1998.

41-P.M, Dupuy et M.R. Guilloud, "**la préservation du milieu marin** " Economica Bruylant paris Bruxelles, 1985.

42-P.MARTIN-BIDOU, "**le principe de précaution en droit international de l'environnement**", 3eme édition, RGDIP, 1999.

43-Philippe ch-A Guillot, "**droit de l'environnement**", ellipses édition, France.

44-Quadri, R, "**Cours générales de droit international public**", RCADI, t, 113 1964.

45-R.J.Dupuy, "**l'océan partagé**", pedone, paris, 1979.

46-Rousseau, Charl, "**le Droit International Public**", précis Dalloz, 3éd paris, 1965.

47-Rousseau, charle, "**la Responsabilité inter-Alexandre Charles kiss : les traités- cadre**" : une technique juridique caractéristique du droit international de l'environnement, AFDI,1993, volume 39, numéro 1.

48-Rousseau. Charl, "**le droit international public**", précis dalloz, 3eme édition, paris, 1965.

49-Tullio Trèves, "**La pollution Résultant de l'exploration et de l'exploitation de fonds marins en Droit international**", AFDI, Année 1978, volume 24 Numéro 1.

50-UMBARTO LEANZA, "**le nouveau droit inter nation de la mer méditerranée**", édition siontifica, 1994.

51-Vignes. Daniel, "**le navire et les utilisations pacifiques de la mer, la juridiction de la l'Etat du port et le navire en droit international**", SFDI , Colloque de Toulon, pedone, paris, 1992.

52-Zineb Maiche, "**Dessalement d'eau de mer et pollution marine**", quotidien El Watan du 22 Février 2006.

53-Zineb Maiche, "**Qualité des eaux baignade, les bactéries gagnent du terrain**", quotidien El Watan du 30 mai 2007.

1-Boyle(Alane), " **Marine pollution under the law of the Sea Convention**", AGIL , 1985.

2-C.K. CHATURVEDI, "**legal control of marine pollution**", New Delhi Deep and Deep publication, 1981.

3-Hallman, R.M,"**Towards an environmentally sound law of the Sea**", the international institute for environment and development, 1974.

4-Jenks, (Wilfred)," liability for Ultra-hazardous activities in international law," RCADI, 1966, T 177.

5-Laurence, T.J."**The Principle Of International Law**" ,London, 1937.

6-SCOVAZZI (T), "**Marine protected Areas on The high Seas: Some legal and policy considerations**", the international journal of marine and coastal law, vol 19, N°1, 2004.

7-Wright. Q,"**The Strengthening of international law**", RCADI, t. 98, 1959.

8-Y.Dinstein ,"**Oil pollution by ships and the freedom of the high sea**," in j mar,L, comm. 1971-1972.

ثالثاً: المواقع الإلكترونية:

- المكتب الوطني للهيدروكربونات و المعادن، www.onhym.com

-<http://www.unepmap.org>, le 12/12/2009

-www.Unepmap.org, le 12/12/2009.

-UNEP MAP, www.web.unep.org. تاريخ الإطلاع: 23/02/2020

-UNE PMAP , www, web, Unep.org تحت عنوان 23/02/2020 تاريخ الإطلاع

"الأطراف المتعاقدة"

-UNE PMAP, www, web, Unep.org تاريخ الإطلاع 23/02/2020 تحت

"وحدة التنسيق"

-www, medpol.org. Le 20/02/2020.

-www.planbleu-euromed.org.

-<http://www.ecologie.gouv.fr/centre-d-activites-regionales>, le 20/02/2020

-www.pap-thecoastcentre.org. 02/02/2020 تاريخ الإطلاع

-www. web. unep.org 23/02/2020 تاريخ الإطلاع

-http ://www.ecologie.gov.fr/centre d'activités régionales, le 23/02/2020.

-http ://www.ecologie.gov.fr/le programme- de-surveillance, le20/12/2019.

-http:// www.Une pmap.org, le 23/02/2020

-www.rempec.org, le 20/01/2020

-www.planbleu.org, le 23/02/2020

-www.unepmap.org/index.phpmodule=content , le 23/02/2020.

-www.rac-spa.org,le 20/01/2020.

-www.cprac.org, le 23/02/2020.

-www.info-rac.org, le23/02/2020.

-www.unepmap.org, le20/01/2020.

-www.planbleu.org, le 20/02/2020.

-www, web.Unep.org, le 20/02/2020.

الفهرس

أ.....	مقدمة
2.....	الباب الأول: الأساس القانوني للسيطرة على الملوثات البحرية
3.....	الفصل الأول: المبادئ القانونية لحماية البيئة البحرية
3.....	المبحث الأول: مفهوم البيئة البحرية ومبادئ حمايتها
4.....	المطلب الأول: مفهوم البيئة البحرية والتلوث الخاص بها
4.....	الفرع الأول: البيئة البحرية
13.....	الفرع الثاني: التلوث
25.....	المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية في إطار المبادئ الدولية
25.....	الفرع الأول: المبادئ الدولية التقليدية
33.....	الفرع الثاني: المبادئ الدولية الحديثة
45.....	المبحث الثاني: مبدأ الالتزام العام بحماية البيئة البحرية من التلوث
45.....	المطلب الأول: الجهود الدولية لتطوير مبدأ الالتزام ومداه
46.....	الفرع الأول: الجهود الدولية لتطوير مبدأ الالتزام
49.....	الفرع الثاني: مدى سريان هذا الالتزام العام
54.....	المطلب الثاني: ضمانات تنفيذ مبدأ الالتزام العام
55.....	الفرع الأول: التشريعات والنظم الوطنية لهذا المبدأ
66.....	الفرع الثاني: التعاون الدولي لتنفيذ هذا المبدأ
76.....	الفصل الثاني: الأحكام التفصيلية للملوثات البحرية
77.....	المبحث الأول: مصادر الملوثات البحرية
77.....	المطلب الأول: التلوث الذي يأتي من الإغراق ومن الجو أو من خلاله
77.....	الفرع الأول: التلوث عن طريق الإغراق
87.....	الفرع الثاني: التلوث الذي يأتي من الجو أو من خلاله

89.....	المطلب الثاني: التلوث الناتج عن الأنشطة الخاصة بقاع البحار
90.....	الفرع الأول: الأنشطة في قاع البحار الخاضعة للولاية الوطنية
93.....	الفرع الثاني: الأنشطة في قاع المنطقة الدولية وما تحت تربتها
98.....	المبحث الثاني: حماية البيئة البحرية من مصادر التلوث البحري
98.....	المطلب الأول: حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن
98.....	الفرع الأول: الاهتمام الدولي
110.....	الفرع الثاني: الاهتمام الإقليمي
	المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية من التلوث الصادر من البر ومن الأنشطة الخاصة
118.....	بقاع البحار
118.....	الفرع الأول: حماية البيئة البحرية من التلوث الصادر من البر
126.....	الفرع الثاني: حماية البيئة البحرية من التلوث الصادر من الأنشطة الخاصة بقاع البحار
137.....	خلاصة الباب الأول
139.....	الباب الثاني: النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في المتوسط
140.....	الفصل الأول: مراحل حماية بيئة البحر المتوسط من التلوث
140.....	المبحث الأول: أهمية البحر الأبيض المتوسط ونظام اتفاقية برشلونة 1976
140.....	المطلب الأول: أهمية البحر الأبيض المتوسط
140.....	الفرع الأول: الأهمية الحيوية للبحر المتوسط
146.....	الفرع الثاني: الوضع القانوني للمناطق البحرية في البحر المتوسط
154.....	المطلب الثاني: اتفاقية برشلونة 1976 لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث
156.....	الفرع الأول: نطاق تطبيق قواعد اتفاقية برشلونة 1976
163.....	الفرع الثاني: تنفيذ أحكام اتفاقية برشلونة 1976
167.....	المبحث الثاني: حماية بيئة البحر المتوسط من مصادر التلوث
168.....	المطلب الأول: مصادر تلوث البحر الأبيض المتوسط
169.....	الفرع الأول: مصادر تلوث البحر المتوسط الواقعة بالبحر
177.....	الفرع الثاني: مصادر تلوث البحر المتوسط الآتية من الأرض ومن الإغراق

المطلب الثاني: حماية بيئة المتوسط من خلال البروتوكولات الإضافية

182.....	وفي مرحلته الثانية.....
182.....	الفرع الأول: حماية بيئة المتوسط من خلال البروتوكولات الإضافية.....
	الفرع الثاني: خطة عمل حماية البيئة البحرية في المتوسط في مرحلته الثانية 1995
201.....	(المخطط الأزرق).....
214.....	الفصل الثاني: فعالية نظام المسؤولية الدولية في حماية بيئة البحر المتوسط من التلوث.....
215.....	المبحث الأول: تطور مفهوم المسؤولية الدولية وأساس قيامها.....
215.....	المطلب الأول: تطور مفهوم المسؤولية الدولية.....
215.....	الفرع الأول: مفهوم المسؤولية الدولية وأركانها.....
227.....	الفرع الثاني: المفاهيم الحديثة للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة.....
236.....	المطلب الثاني: أساس قيام المسؤولية الدولية وآثارها.....
236.....	الفرع الأول: أساس قيام المسؤولية الدولية.....
249.....	الفرع الثاني: آثار المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.....
259.....	المبحث الثاني: المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية وطرق تسويتها.....
259.....	المطلب الأول: المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية وحالات انتفاءها.....
259.....	الفرع الأول: المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية.....
265.....	الفرع الثاني: حالات انتفاء قيام المسؤولية الدولية.....
276.....	المطلب الثاني: تسوية المنازعات عن الإضرار بالبيئة البحرية.....
276.....	الفرع الأول: الالتزام بتسوية منازعات التلوث البحري بطرق السلمية وأسس سير الإجراءات.....
280.....	الفرع الثاني: الجهات القضائية المختصة بمنازعات البيئة البحرية وطبيعة ومضمون الحكم.....
287.....	خلاصة الباب الثاني.....
289.....	خاتمة.....
299.....	قائمة المصادر والمراجع.....
327.....	الفهرس.....
330.....	المالخص.....

الملخص

ملخص

المجتمع الدولي يولي أهمية استثنائية لموضوع الحماية الدولية للبيئة البحرية للسيطرة على الملوثات البحرية التي باتت تهدد الحياة البحرية بالفناء، فموضوع حماية البيئة البحرية من الملوثات في التشريعات الدولية والإقليمية جدير بالاهتمام وتسليط الضوء عليه لإثرائه بالدراسة والتحليل وإبراز جوانب القوة والضعف في تلك التشريعات، بالتميز بين المعايير القانونية الإقليمية وتطبيقاتها بدراسة اتفاقية برشلونة 1976 والبروتوكولات الملحقة بها الخاصة ببيئة البحر الأبيض المتوسط فيما يخص مصادر تلوثه من جهة، ومن جهة أخرى القانون الدولي الشامل بدراسة اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 التي تعتبر اتفاقية شاملة لحماية البيئة البحرية من مصادر التلوث المتعددة إذن:

هل استطاعت الأحكام والمبادئ التي جاءت بها اتفاقية قانون البحار 1982 والمواثيق الدولية في سد الثغرات التي تركتها أحكام اتفاقية برشلونة 1976 والبروتوكولات الملحقة بها، وإرساء قواعد المسؤولية الدولية فيما يخص بيئة المتوسط ؟

إن الأحكام والمبادئ العامة التي تحكم استغلال البحار الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، تبين لنا أن احترامها والعمل بها له أهمية قصوى في حماية البيئة البحرية وحسن تطبيق قواعدها القانونية المنصوص عليها في الاتفاقية وخاصة المواد 192 إلى 237، كما أن هذه الأحكام والمبادئ لها أهمية ودور في سد النقص الذي يوجد في المعاهدات والاتفاقيات الإقليمية، خاصة اتفاقية برشلونة 1976 وبروتوكولاتها وذلك لمساعدتها في السيطرة على الملوثات البحرية والحد من ازدياد تلوث بيئة البحر المتوسط، ويتجلى ذلك في مبدأ الإلتزام العام المنصوص عليه في المادة 192 من اتفاقية قانون البحار 1982 الذي يقضي بأن : "الدولة ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها"، وكذلك أن اتفاقية برشلونة 1976 لم تدرج في نصوصها أية قواعد خاصة بالمسؤولية ، مما دفع إلى تطبيق القواعد العامة للمسؤولية في القانون الدولي على البحر الأبيض المتوسط، والتي تلقي على عاتق الدول مسؤولية الحفاظ على سلامة البيئة البحرية من أخطار التلوث من خلال الإلتزام بعدم الإضرار بالبيئة البحرية.

الكلمات المفتاحية: البيئة البحرية، التلوث البحري، تلوث البحر الأبيض المتوسط، المسؤولية الدولية اتفاقية برشلونة 1976 وبروتوكولاتها، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

Résumé

La communauté internationale attache une importance exceptionnelle à la question de la protection internationale du milieu marin, pour contrôler les polluants marins qui menacent la vie marine, la question de la protection du milieu marin contre les polluants dans législation internationale et régionale mérite attention et l'éclairer pour l'enrichir d'études et d'analyses, et mettre en évidence les forces et les faiblesses de cette législation, ce ci afin de distinguer les normes juridiques régionales et leur application en étudiant la convention de Barcelone et ses protocoles pour l'environnement méditerranéen en ce qui concerne les sources de sa pollution, d'une part, et d'autre part, le droit international complet en étudiant la convention des nations unies sur le droit de mer 1982, qui considérée comme un accord global, pour protéger le milieu marin de multiples sources de pollution.

Les dispositions et principes contenus dans la convention 1982 sur le droit de la mer et les chartes internationales pourraient-ils combler les lacunes laissées par les dispositions de la convention de Barcelone 1976 et des protocoles qui y sont attachés, et établissant les règles de la responsabilité internationale a l'égard de l'environnement méditerranéen ?

Les dispositions et principes généraux régissant l'exploitation des mers contenus dans la convention des nations unies sur le droit de la mer de 1982, il est devenu clair pour nous que le respecter et agir en conséquence est de la plus haute importance pour la protection du milieu marin et une bonne mise en oeuvre de ses règles juridiques stipulées dans l'accord notamment les articles 192 à 237, de plus , ces dispositions et principes ont une importance et rôle pour combler la cunes qui existent dans les traités et accords régionaux en particulier la convention de Barcelone de 1976 et ses protocoles, afin de les aider maitriser les polluants marins, limiter l'augmentation de la pollution du milieu méditerranéen, ceci est attesté par le principe obligation générale stipulé a l'article 192 de la convention sur le droit de mers 1982 qui stipule que "l'état est tenu de protéger et préserver le milieu marin ", de même , la convention de Barcelone 1976 n'incluait dans ses textes aucune règle de responsabilité, cela a conduit à l'application des règles générales de responsabilité du droit international à la mer méditerranée, qui mettent les

états sur leur épaule pour préserver la sécurité du milieu marin contre les dangers de la pollution et l'obligation de ne pas nuire au milieu marin.

Mots clés : le milieu marin, pollution marine, pollution de la mer méditerranée Responsabilité internationale, la convention de Barcelone de 1976 et ses protocoles, convention des nations unies sur le droit de la mer 1982.

ABSTRACT

The international community attaches exceptional importance to the issue of international protection of the marine environment, to control marine pollutants that threaten marine life, the issue of protecting the marine environment from pollutants in international and regional legislation deserves attention and shed light on it to enrich it with study and analysis and highlight the strengths and weaknesses of the that legislation this in order to distinguish regional legal norms and their applications by studying the Barcelona convention and its protocols for the Mediterranean environment with regard to the sources of its pollution, on the one hand, and on the other hand, complete international law, by studying the united nation convention on the law of the sea 1982 which is considered comprehensive agreement, to protect the marine environment from multiple sources of pollution.

Could the provision and principles contained in convention 1982 on the law of the sea and international charters fill in the gaps left by the provisions of the Barcelona convention 1976 and the protocols attached thereto, establishing the rules of international responsibility with regard to the Mediterranean environment ?

The provisions and general principles governing the exploitation of the seas contained in the united nation convention on the law the sea of 1982, it became clear to us that respecting and acting upon it is utmost importance in protecting the marine environment and good implementation of its legal rules stipulated in the agreement, especially articles 192 to 237, also, these provisions and principals have an importance and a role in bridging the deficiency that exists within regional treaties and agreements, especially the 1976 Barcelona convention and its protocols in order to help them control marine pollutants limit the increase in pollution of the Mediterranean environment, this is evidenced by the principle of general obligation

stipulated in article 192 of the law of the sea convention 1982 which stipulates that "the state is obligated to protect and preserve the marine environment", likewise, the 1976 Barcelona convention did not include in its texts any liability rules, this prompted the application of the general rules of responsibility in international law to the Mediterranean sea, which place states on their shoulders of preserving the safety of the marine environment from the dangers of pollution and the obligation not to harm the marine environment.

Key words: the marine environment, marine pollution, pollution of the Mediterranean sea, international responsibility, the 1976 Barcelona convention and its protocols, united nation convention on the law of the sea 1982.