

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة قسنطينة 1

كلية الحقوق

قسم القانون العام

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي العام

# الحماية الدولية للبيئة البحرية

(حالة البحر الأبيض المتوسط)

إشراف الدكتور:

دلول الطاهر

إعداد الطالبة:

حلايمية مريم

أعضاء لجنة المناقشة:

رئيسا

مشرفا ومقررا

عضوا

أستاذ التعليم العالي بجامعة قسنطينة 1

أستاذ محاضر بجامعة تبسة

أستاذ التعليم العالي بجامعة قسنطينة 1

أ.د. عزوز كردون

د. دلول الطاهر

أ.د. حسنة عبد الحميد

السنة الجامعية: 2012 / 2013

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

وَالْبَرِّ وَالْأَبْطَرِ رَبِّمَا فَتَحَسَّبُ يَوْمَ أَيُّ دِينٍ النَّاسُ لِيُذِيقَهُمْ بِعَذَابِ الَّذِي عَمِلُوا أَعْلَاهُمْ

يَرْجُونَ ﴿الآية ٤٤ من سورة الروم﴾

صدق الله العظيم

## إهداء

إلى روحا والدي وجدي أدخلهما الله فسيح جنانه وطيبا الله ثراهما

وإلى والدتي أطال الله في عمرها

وإلى أخي أصلح الله حاله وسدد خطاه

وإلى عمي صابر الذي تتسابق الكلمات لتخرج معبرة عن شكره

إللكم جميعا أهدي ثمرة جهدي المتواضع.

## شكر وعرفان

الحمد لله وكفى والصلاة والسلام على المصطفى

اللهم لك الحمد كما ينبغي لجلال وجهك وعظيم سلطانك، إعترافا بعظيم نعمائك وجزيل فضلك  
عليّ

إعترافا بالجميل.....

أتقدم بخالص شكري وفائق تقديري لأستاذي الفاضل الدكتور دلول الطاهر الذي تفضل  
بالإشراف على مذكرتي والذي وجهني وشجعني على مواصلة هذا البحث وإتمامه.

كما أشكر لجنة المناقشة المكونة من الدكتورة المحترمين الأستاذ عزوز كردون والأستاذ  
حسنه عبد الحميد على تفضلهم بقبول مناقشة هذا البحث، والذين بمشاركتهم في المناقشة  
يواصلون جهدهم العلمي.

كما أشكر كل أساتذتي الأجلاء في قسم الماجستير والدراسات العليا.

كما لا يفوتني في هذا المقام تقديم خالص إمتناني وشكري للأستاذ مبارك التوهامي الذي  
أمدني بيد المساعدة والعون لإنجاز هذا العمل.

وأشمل بذلك كل من ساعدني في إنجاز هذا البحث ولو بكلمات تشجيع.

وفي الختام أسأل الله العلي القدير أن يجعل هذا العمل خالصا لوجهه الكريم وآخر دعوانا أن  
الحمد لله رب العالمين.

مع خالص تحياتي للجميع.

مقدمة

## مقدمة.

إلى وقت قريب كان الإنسان يعتبر البحار مكانا طبيعيا للتخلص من فضلاته، فأبعدها اللامتناهية حملت على الإعتقاد بقدرتها غير المحدودة على التنظيف الذاتي، وعلى مر العصور إستطاعت مياه البحر إحتواء مختلف الآثار السلبية للأنشطة الإنسانية، إلا أن الإرتفاع المهول في عدد سكان العالم خلال العقود الأخيرة، وتزايد إحتياجاتهم، وما واكبه من إستخدام وسائل تكنولوجية جد متطورة لتوسيع وتكثيف الأنشطة الإقتصادية المرتبطة بالبحر، كل ذلك قد ترتب عنه مجموعة من الآثار الوخيمة، جعلت الإنسان يصطدم بمشكل فعلي هو مشكلة التلوث البحري.

فقد عمل الإنسان منذ وجوده على الأرض على إستغلال موارد البيئة البحرية الطبيعية لبناء حضارته الإنسانية الحالية، إلا أن إستغلاله لهذه الموارد قد إزدادت بصورة مذهلة خلال القرون حتى بلغت ذروتها في القرن العشرين وأخلت بالتوازن الطبيعي للحياة وجعلت الأنشطة الإنمائية التي لم تضع الإعتبارات البيئية في حساباتها تسهم في إلحاق الضرر بالبيئة البحرية وتثير القلق حول أهمية المحافظة على مقومات الحياة والتي تتميز الموازين الطبيعية فيها بمنتهى الحساسية والضعف.

وقد أظهرت البيئة البحرية مرونة مدهشة في مقاومة التغيرات البيئية التي طرأت عليها، بعد أن بدأت اليد تعبت بها من خلال النشاطات التي تمارس بشكل يومي على مستوى الدول من خلال إستخدام البحر لأغراض النقل والتنقل بواسطة السفن وما يمكن أن ينجم عن هذه الملاحة البحرية من حوادث ، وكذلك برامج التنقيب عن الموارد المعدنية وإستثمارها في قيعان البحر، وعلى مستوى الأشخاص من خلال الإسراف بإستعمال المواد والممارسات غير السليمة فيها، وفي مثل هذه الحالة تتعرض سلامة البيئة البحرية لأخطار كبيرة تهدد التوازن الإيكولوجي للبحر والأنشطة الإقتصادية المرتبطة به.

إن المعاينة المتكررة لحالات التلوث البحري والأضرار الكارثية الناجمة عن تلوثه، كانت كافية لتنبية الرأي العام ومن خلال الحكومات لخطورة مشكلة تلوث البحار، ولضرورة إرساء الأدوات القانونية الدولية المناسبة لمواجهة هذا التحدي الجديد، فالشعور بالأخطار المحدقة بالبيئة البحرية دفعت المجتمع الدولي إلى التدخل لتوفير الحماية الدولية ضد هذه الأخطار، على إعتبار أن مشكلة التلوث البحري تكتسب بعدا عالميا دون ريب، إذ لا تنحصر آثاره في منطقة دون أخرى بل تنتشر في كافة أنحاء البحار والمحيطات وتتناول كافة الدول الصناعية والنامية على

حد سواء. بناء على ذلك تستلزم مشكلة التلوث البحري - بوصفها مشكلة عالمية- النهوض بالإجراءات والحلول القانونية على الصعيد العالمي.

غير أن البحار والمحيطات ليست متجانسة التكوين، وتتباين درجات الحرارة والضغط في أجزائها المختلفة. كما لا تتوزع الحياة البحرية بالتساوي في مختلف أنحاء بل تتحرك بعض أجزائها بسرعة فائقة

من خلال التيارات البحرية، والبعض الآخر تبقى راکدة في محلها لعدة سنوات، وبذا يشبه وضع الملوثات في مناطق معينة من البحار وضعها في مستنقع، إذ تبقى راکدة في مواقعها لفترة طويلة. ولذا فإن مشكلة التلوث البحري تحتفظ بطابع إقليمي ومحلية، بالإضافة إلى كونها مشكلة عالمية. وهنا لا بد أن تقترن الحلول القانونية العالمية بالحلول الإقليمية والوطنية، فيما يتعلق بالمناطق البحرية التي تتصف بخصائص معينة تجعل منها أكثر المناطق تحسسا وتأثرا بالملوثات وهذه الصورة عكستها المؤتمرات العالمية الخاصة بالتلوث البحري حينما تولت طرح الحد الأدنى من المعايير والقواعد التي تستجيب لمشاكل التلوث الخاصة في المناطق الإقليمية. وتعد بيئة البحر الأبيض المتوسط من أبرز الأمثلة على هذه المناطق، حيث تضافرت الجهود العالمية والإقليمية والوطنية لحمايتها من التلوث.

ويرجع تاريخ الجهود الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث إلى عام 1926، حينما عقد مؤتمر دولي في واشنطن حضرته 13 دولة بحرية لإقرار إتفاقية دولية خاصة بمعالجة تلوث المياه القابلة للملاحة بالنفط، إلا أن مشروع الإتفاقية الذي أقره المؤتمر لم يدخل حيز النفاذ. ولم يعد النفط المصدر الوحيد للتلوث كما كان عليه الحال عام 1926، بل إزداد تعرض البحر لأنواع عديدة من الملوثات. وتأتي هذه الملوثات من مصادر مختلف، فقد ينشأ التلوث من جراء أنشطة تجري في البر أو في قاع البحر، أو في الجو أو من خلاله، أو التلوث من السفن أو كنتيجة لإغراق النفايات أو التخلص منها في البحر. كان للآثار السلبية التي تخلفها هذه الملوثات أو في البيئة البحرية أن كثفت الجهود الدولية نحو السيطرة على التلوث ووضع حد له، فلقد عقدت العديد من المؤتمرات الدولية لتقرر عددا من الإتفاقيات الدولية في هذا المجال.

ومن جميع ما تقدم، تتجلى أهمية بحث موضوع الحماية الدولية للبيئة البحرية بوجه عام وبيئة البحر الأبيض المتوسط بوجه خاص، في الأهمية الإستثنائية التي يوليها المجتمع الدولي لهذا الموضوع في مسعاه للسيطرة على التلوث البحري الذي بات يهدد الحياة البحرية بالفناء. ويكتسب تطبيق هذا الموضوع على بيئة حوض المتوسط أهمية أكثر، نظرا للمخاطر الجسيمة

التي تتعرض لها الثروة السمكية في المتوسط من إستنزاف وإفساد مقصود خاصة بعد أن إستشعر الإنسان الخطر الذي يهدده نتيجة سوء تعامله مع تلك البيئة فبدأ يتزايد الإهتمام بتلك البيئة وحمايتها على جميع المستويات المحلية والإقليمية والعالمية. كما تزداد أهمية البحر المتوسط بالنسبة للموقع الإستراتيجي الذي يحتله، فهو يعد من أهم المساحات المائية التي تربط بين العديد من البحار والمحيطات والأقاليم والقارات، وعلى ذلك تعد هذه المنطقة واحدة من الوجهات السياحية الأكثر شعبية وإكتظاظ بحركة الملاحة في العالم.

ومما يزيد من أهمية هذا البحث وتناوله بيئة البحر الأبيض المتوسط على وجه الخصوص أن مشكلة تلوث حوض المتوسط يمثل خطرا كبيرا على الدول المطلة عليه لأن هذا الأخير هو بحر شبه مغلق ولا تتجدد مياهه إلا بشكل بطيء فضلا عن سرعة تأثر بيئته بعوامل التلوث نظرا لطبيعتها الهشة، ويشهد على أهمية الموضوع ما تعرضت له البحار والمحيطات في الآونة الأخيرة من كوارث بيئية وما سببته من آثار جسيمة وفادحة بمعدل لا سابقة له.

من هنا بدأت أصوات الإستغاثة تتعالى ونواميس الخطر تدق، وشعر المجتمع الأورومتوسطي بالخطر المحدق الذي يهدد تلك البيئة وأصبح الأمر مدعاة لتدخل التنظيم الإقليمي ليقوم الإعوجاج الذي أحدثه الإنسان نتيجة عبثه وإفساده بتلك البيئة وإستغلالها إستغلالا جائرا.

إن إختيار دراسة الحماية الدولية للبيئة البحرية بصفة عامة وبيئة البحر الأبيض المتوسط بصفة خاصة ينبني إلى عدة إعتبرات منها: كون حماية البيئة البحرية أصبحت إشغالا كبيرا يهم جميع الدول الغنية والفقيرة، فقد كان طبيعيا أن يتدخل الباحثين بالدراسة ليتجاوزو مع هذه الإشغالات المجتمعية ويصبح هدفه تغيير الواقع المترتب عن هذه المظاهر السلبية.

تلوث البيئة البحرية تعد من أهم قضايا العصر والمستقبل والمحافظة عليها وحمايتها يعتبر اليوم أهم واجب عاجل للبشرية جمعاء، وبالنظر على ما ذهبت عليه الكثير من الدراسات وبالتحديد فيمل يخص بيئة حوض المتوسط بإعتباره من أكثر المناطق البحرية الأخرى تأثرا بالملوثات التي تطرح فيه، إذ تواجه البيئة البحرية المستضعفة اليوم في حوض المتوسط تركيبة مقلقة ممن مختلف مصادر التلوث البحري والتدهور الساحلي، فقد تم تصنيفه في إتفاقية MARPOL ضمن المناطق الخاصة للنفط منذ عام 1973 وللقمامة منذ عام 2009. ولذلك يقع علينا واجب العمل وبكل الوسائل والآليات القانونية المتاحة لحماية هذه البيئة وصياغة أنظمة ومعايير دولية بالنظر لتعدد أبعاد مشاكل التلوث.

علاوة على ذلك فإن إختيارنا لهذا الموضوع نابع من الإهتمام الوطني والإقليمي والدولي بالإنشغالات البيئة المتوسطة والجهود التي بذلتها الدول الأورومتوسطية في سبيل إسترداد المتوسط عافيته، خاصة بعد إدراك المجتمع الدولي أن ظاهرة تلوث البيئة البحرية تتجاهل الحدود المرسومة للدولة الواحدة فالمشاكل التي تطرأ داخل الحدود الوطنية أو ما ورائها تتطلب حولا موحدة، كما أن معالجة القضايا البيئية تقتضي التعاون الإقليمي فيما بينها للنهوض بالقضايا البيئية البحرية.

ولا شك أن جدة الموضوع وقلة الدراسات القانونية التي تناولته هو الذي دفعني إلى خوض غمار هذا الموضوع المعقد، والثري وإستكشاف معالمه وأسسه وضوابطه ومن ثم إعطاء زبدة الموضوع في معالجة المشكلة التي أصبحت تنذر بإنتحار جماعي وشيك.

ووفق هذا المنظور نتساءل عن النظام القانوني النافذ الذي أرساه القانون الدولي لتأمين حماية أفضل للبيئة البحرية؟ وعن مدى فعالية أحكامه في تحقيق أهدافه المرجوة؟

وفيما يتعلق بموضوع البحر المتوسط نتساءل عن وجود نظام قانوني لحماية بيئته البحرية؟ وأيضا إلى أي مدى نجحت جهود دوله وقدرتها على إرساء معايير وآليات قانونية تستجيب لمتطلبات حماية حوض المتوسط من الإنعكاسات السلبية للتطور الإقتصادي والتكنولوجي؟

ومما لاشك فيه أن معالجة الإشكالية المطروحة في بحثنا ، يجب أن تكون وفق منهج أو عدة مناهج حسب طبيعة الموضوع المطروح، والمنهج هو الطريقة أو الأسلوب الذي يتبعه الباحث في دراسة موضوع بحثه من خلال الإشكالية المطروحة وهو يختلف باختلاف بإختلاف المواضيع المطروحة، وتبعاً لذلك يمكن الإعتماد على منهج واحد أو عدة مناهج في البحث الواحد. وفي بحثنا هذا إعتمدنا على منهجين إثنين، هما المنهج الوصفي والمنهج التحليلي الذي يغلب على دراستنا هذه لأننا سنقوم بدراسة الإتفاقيات والقوانين وتحليلها لإبراز مدى قدرتها على حماية البيئة البحرية من التلوث، وسنستخدم المنهج المقارن أينما سنحت لنا ظروف الدراسة بذلك.

ورغم أهمية موضوع دراستنا إلا أنه قد صادفتنا مجموعة من الصعوبات تعلقت على العموم بقلة الدراسات والأبحاث، ناهيك عن النقص الملحوظ في المراجع وعدم توفرها، وإن لم نقل بندرتها لاسيما فيما تعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط وقواعد المسؤولية الدولية بحيث أسجل غياب أي دراسة في الموضوع، فضلا عن أن الموضوع الذي نتناوله بالدراسة يتميز بالحدثة ومع ذلك فإننا إعتمدنا على المراجع المتعلقة بالبيئة البحرية وهذه هي التي ساعدتني على إنجاز هذا البحث رغم قلتها هي الأخرى.

وإنطلاقاً من هذه المحددات، وفي محاولة منا للإحاطة بمختلف جوانب موضوع الدراسة إرتأينا أن نعتمد على خطة قسمناها إلى ثلاثة فصول، حيث كان يجدر بنا أن نتناول في الفصل الأول المعنون بالبيئة البحرية وإشكالية التلوث البحري إلى تعريف البيئة البحرية وأهميتها وتحديدها القانوني في المبحث الأول، أما المبحث الثاني فتناول فيه تعريف التلوث البحري وأنواعه ومصادر تلوثه حتى نوضح للقارئ إلى أهمية هذه البيئة وإلى الأضرار الناجمة عن خطورة تعرضها للتلوث.

أما الفصل الثاني المعنون بجهود حماية البيئة البحرية من التلوث تم تقسيمه إلى مبحثين، فالأول جعل لدراسة القواعد القانونية الدولية والوطنية لحماية البيئة البحرية، أما المبحث الثاني فتطرقتنا فيه إلى وسائل وإجراءات مكافحة التلوث البحري، وذلك حتى نبين الجهود التي سعى المجتمع الدولي لغرض توفير حماية قانونية للبيئة البحرية على كافة المستويات العالمية والإقليمية والوطنية.

ولما كانت دراستنا تتعلق بدراسة حالة البحر الأبيض المتوسط فقد خصصنا الفصل الثالث والمعنون بالحماية القانونية لبيئة البحر الأبيض المتوسط حسب قواعد القانون الدولي إلى مبحثين هو الآخر، نتناول في المبحث الأول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث وذلك من خلال إظهار أهمية التعاون الإقليمي وأبعاده فيما بين دوله للمحافظة على سلامة بيئته من مخاطر التلوث معتمدين على ذلك على إتفاقية برشلونة الإقليمية لعام 1976 والبروتوكولات الملحقة بها، أما المبحث الثاني فهو مقتصر على دراسة قواعد المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية المتوسطة. وأنهيت دراستي هذه بخاتمة أسرد فيها جملة من الإستنتاجات والتوصيات التي تم التوصل إليها من خلال رحلتي البحثية.

# الفصل الأول

## الفصل الأول:

### البيئة البحرية وإشكالية التلوث البحري.

مما لاشك فيه أن مشكلة تلوث البيئة البحرية أصبحت اليوم أهم وأخطر المشكلات التي تواجه الإنسان على الإطلاق، فمع تقدم المجتمعات بدأت تتزايد مصادر تلوثها الملازمة للسباق المحموم في مجال النهضة الصناعية الضخمة ولاسيما بعد التطور العلمي الهائل، كما باتت مكونات وموارد البيئة البحرية الحية وحتى غير الحية منها تعاني من آثار التلوث على نحو يندب بقوم حالة إنتحار جماعي بطيئ لكل كائنات هذا النظام البيئي الذي كاد يحتضر.

ولا يمكن تصور مشكلة تلوث البيئة البحرية على أنها مشكلة محلية، بمعنى أنها خاصة ببلد معين أو مكان بذاته، بل إنها تخطت الحدود وتجاوزت المسافات حيث أصبحت مشكلة عالمية يعاني منها الجميع. لهذا نقول أن الإنسان في سعيه الدائم نحو التقدم والرقى، وإن كان قد أصاب كثيرا من النجاح في ميادين شتى، فإنه قد أسهم - بقصد وفي كثير الأحيان دون قصد- في إلحاق الأضرار بالبيئة التي يعيش فيها.

ولما كانت دراستنا تتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث، فإنه لا بد أن نتناول في هذا الفصل مفهوم البيئة البحرية وبيان أهميتها وتحديدتها القانوني في مبحث أول، والإطلاع كذلك على مفهوم التلوث البحري الذي يطراً على البيئة البحرية والتعرف على أنواعه ومصادره في مبحث ثاني.

## المبحث الأول:

### ماهية البيئة البحرية

تعد البيئة البحرية أحد الإهتمامات الحديثة في القانون الدولي لما تتميز به من سمات خاصة و نظام بيئي متكامل يجعلها تلعب دورا مؤثر في الحياة الإنسانية،<sup>1</sup> ونظرا للقيمة الاقتصادية التي تزخر بها هذه البيئة، فإنها تبدو ذات أهمية حيوية وإقتصادية وإستراتيجية بارزة للإنسان مما يجعلها جديرة بالحماية و الصون<sup>2</sup> وقد رأينا أن نبدأ في هذه الدراسة بالتعرف في المطلب الأول على مفهوم البيئة البحرية، وبيان الأهمية الخاصة التي تتميزها عن غيرها من البيئات الطبيعية الأخرى في المطلب الثاني، أما المطلب الثالث سنخصصه للتحديد القانوني لهذه البيئة.

### المطلب الأول:

#### مفهوم البيئة البحرية.

لكي نقف على تعريف البيئة البحرية لا بد أن نتعرض أولا لتعريف البيئة بصفة عامة بإعتبار أن البيئة البحرية هي إحدى العناصر التي تتكون منها البيئة<sup>3</sup> هذا من جهة، ومن جهة أخرى نجد أن لفظ كلمة البيئة قد إنتشر في الفترة الأخيرة بين العامة و الخاصة و ظهرت مصطلحات مثل البيئة الإجتماعية، البيئة الثقافية،<sup>4</sup> ولذلك يتطلب الأمر إيضاحا لتعريف البيئة أولا، ثم تعريف البيئة البحرية ثانيا .

#### الفرع الأول: تعريف البيئة .

يتخذ مصطلح البيئة مفاهيم عديدة ذات صلة بجوانب الدراسة المراد تقديمها، فإذا كانت دراسة لغوية فهي تعتمد المفهوم اللغوي للمصطلح، وإذا كانت دراسة علمية فإنها تعتمد المفهوم

---

1- عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية و الداخلية ، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية ، 2006 ، ص 19

2- د.علي سعيدان ، حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيميائية في القانون الجزائري ، دار الخلدونية ، الطبعة الأولى ، الجزائر ، 2008 ، ص 88 .

3- د. محمد أحمد منشاوي ، الحماية الجنائية للبيئة البحرية (دراسة مقارنة)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005 ، ص 24 .

4- د. علي سعيدان ، المرجع السابق ، ص 05 .

العلمي للبيئة، وإذا كانت الدراسة قانونية فإنها تعتمد المفهوم القانوني للبيئة دون إهمال بقية المفاهيم الأخرى، وسنلخصها دون الغوص في تفاصيل تلك المفاهيم كما يلي :

## أولاً : التعريف اللغوي للبيئة .

سأقوم بتبيان مفهوم البيئة في اللغات الحية التالية :

### 1- البيئة في اللغة العربية .

تتشابه المعاجم اللغوية في تحديد المفهوم اللغوي للبيئة، وقد اتفقت معظم هذه المعاجم على أن البيئة قد تعبر عن المكان الذي يعيش فيه الكائن الحي، وقد تعبر عن الحالة التي عليها ذلك الكائن<sup>1</sup>.

فقد جاء في لسان العرب المحيط، بؤتك بيتا : إتخذت لك بيتاً، وقيل تبوأه: أصلحه وهياه، وتبوأ : نزل وأقام<sup>2</sup> كما يعني بالبيئة أيضا الحالة أي حالة التنبؤ وهيئته فيقال باءت بيئة سوء، أي بحالة سوء،<sup>3</sup> وقيل أيضا أن البيئة هي المقام و المنزل أي محل الإقامة، وتبوأ المكان أي أقام به<sup>4</sup>. وهو نفس المعنى الذي أورده صاحب مختار الصحاح لتعريف البيئة لغة<sup>5</sup>.

وعلى ذلك فالبيئة هي المنزل أو المحيط الذي يعيش فيه الكائن الحي، سواء كان إنسان أو حيوان، والكائن ومحيطه أو منزله يتكاملان، يؤثر كل منهما في الآخر ويتأثر به<sup>6</sup>.

### 2- البيئة في اللغة الفرنسية.

تعد كلمة البيئة l'environnement من المصطلحات الحديثة في اللغة الفرنسية،<sup>7</sup> وتعتبر عن المحيط الذي يعيش فيه الكائن الحي وهي تشمل مجموعة من العناصر البيولوجية والكيميائية

1- د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ ، القانون الدولي للبيئة وظاهرة التلوث (خطوة للأمام لحماية البيئة الدولية من التلوث ) ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2007 ، ص 11 .

2- 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 ، الطبعة الأولى، الأزارطة ، 2008 ، ص08 .

3- رائف محمد لبيب ، الحماية الإجرائية للبيئة من المراقبة إلى المحاكمة (دراسة مقارنة)، دار النهضة العربية ، الطبعة الأولى ، القاهرة ، 2009 ، ص 19 .

4- د. طارق إبراهيم الدسوقي عطية، الأمن البيئي (النظام القانوني لحماية البيئة )، دار الجامعة الجديدة ، 2009 ، ص103 .

5- د.محمد سعيد عبد الله الحميدي ، المرجع السابق ، ص 09 .

6- د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ ، المرجع السابق ، ص 12 .

7- رائف محمد لبيب ، المرجع السابق ، ص 21 .

والطبيعية، سواء كانت طبيعية أو صناعية.

وأورد معجم Robert البيئة بأنها: "جميع الظروف الطبيعية الفيزيائية، والكيميائية، والبيولوجية، والثقافية والاجتماعية" التي تؤثر على الكائنات الحية والأنشطة الإنسانية.<sup>1</sup>

كما يقصد بمصطلح البيئة من المنظور اللغوي، أنها كلمة مكونة من مقطعين يونانيين : الأول Oikos ويعني مكان العيش، والثاني Logus وتعني دراسة، وقصد بها دراسة العلاقات المتبادلة بين الأحياء والبيئة.<sup>2</sup>

أما المجلس الدولي للغة الفرنسية فيعرف البيئة بأنها: "مجموعة العوامل الطبيعية والكيميائية والحيوية والعوامل الاجتماعية التي لها تأثير مباشر أو غير مباشر، حال أو مقبل على الكائنات الحية والأنشطة الإنسانية".<sup>3</sup>

### 3- البيئة في اللغة الإنجليزية .

كلمة Environnement تستخدم في اللغة الإنجليزية للدلالة على كل الشروط والظروف والمؤثرات المحيطة، والتي تؤثر على تطور حياة الكائن الحي أو مجموع الكائنات الحية.<sup>4</sup> وكذلك تستخدم للدلالة على الوسط أو المحيط، أو المكان الذي يحيط بالشخص ويؤثر في مشاعره وأخلاقه وأفكاره.<sup>5</sup>

يتضح من العرض السابق بأن المعنى اللغوي لكلمة "بيئة" يكاد يكون واحدا بين مختلف اللغات، فهو ينصرف إلى الوسط الذي يعيش فيه الكائن الحي بوجه عام، كما ينصرف إلى الظروف التي تحيط بذلك الوسط أيا كانت طبيعتها، ظروف طبيعية أو إجتماعية أو بيولوجية والتي تؤثر على حياة ذلك الكائن ونموه وتكاثره.<sup>6</sup>

---

1- د. صالح محمد محمود بدر الدين، الإلتزام الدولي بحماية البيئة من التلوث (على ضوء قواعد القانون الدولي للبيئة وقرارات وتوصيات المنظمات الدولية)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص 17.

2- د. طارق إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص 104 .

- Vori aussi en cesens : Michel Prieur, Droit de L'environnement , 4 édition , Dalloz , 2001, P 2 et 3.

3- أ. أحمد لكحل، " مفهوم البيئة ومكانتها في التشريعات الجزائرية" ، مجلة الفكر، المدينة، العدد السابع، دون سنة النشر، ص 223 .

4- د. طارق إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص 103 .

5- صباح العشراوي، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، دار الخلدونية، الطبعة الأولى، 2010، ص 11.

6- د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص 15.

## ثانيا: التعريف الإصطلاحي للبيئة.

لما كانت البيئة تعني المحيط أو الوسط الحيوي للكائنات، فكان من المنطقي أن يظهر إهتمام أكبر بتحديد المعنى الإصطلاحي لها،<sup>1</sup> لذلك فقد حضيت بتعاريف عديدة منها:

- البيئة هي كل ما يحيط بالإنسان من مكونات حية مثل النباتات والحيوانات ومن مكونات غير حية مثل الصخور والمياه والهواء والطقس وغير ذلك.<sup>2</sup>

- وعرفها البعض الآخر بأنها: "الوسط المحيط بالإنسان، والذي يشمل كافة الجوانب المادية وغير المادية، البشرية منها وغير البشرية فالبيئة تعني كل ما هو خارج عن كيان الإنسان، وكل ما يحيط به من موجودات فالهواء الذي يتنفسه لإنسان، والماء الذي يشربه، والأرض التي يسكن عليها ويزرعها، وما يحيط به من كائنات حية أو من جماد هي عناصر البيئة التي يعيش فيها والتي تعتبر الإطار الذي يمارس فيه حياته ونشاطاته المختلفة".<sup>3</sup>

- ويذهب البعض الآخر إلى أن البيئة هي مجموع العوامل الطبيعية والحيوية والعوامل الإجتماعية والثقافية والإقتصادية التي لها تأثير مباشر أو غير مباشر، حال أو مؤجل على الكائنات الحية والأنشطة الإنسانية.<sup>4</sup>

ويلاحظ أن كل ما قيل حول تعريف البيئة في الإصطلاح العلمي يدور حول محور الوسط الكوني الذي يحيط بالإنسان والمشمول بالماء والهواء والأرض، وبقدر ما يؤثر الإنسان فيها فإنه بدوره يتأثر بها.<sup>5</sup>

ومن ثم تكون البيئة وفقا للمفاهيم المختلفة السابقة تحتوي على عنصرين أساسيين هما:<sup>6</sup>

- الأول: هو عنصر طبيعي يتمثل في مجموعة العناصر الطبيعية التي لا دخل للإنسان في وجودها، بل إنها حتى سابقة في وجودها على وجود الإنسان، ويشمل هذا العنصر الماء والهواء

---

1- د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص 16

2- د. محمود صالح العادلي، موسوعة حماية البيئة (دراسة مقارنة)، دار الفكر الجامعي، دون مكان النشر، 2003، ص 17

3- د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص 16.

4- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 10- 11، وأنظر أيضا: د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص 19.

5- د. علي سعيدان، المرجع السابق، ص 06 .

6- رائف محمد لبيب، المرجع السابق، ص 22.

والتربة والبحار والمحيطات والنباتات والحيوانات وغيرها، كما يشمل الثروات الطبيعية المتجددة كالزراعة والمصائد والغابات، وغير المتجددة كالمعادن والبترو.

- أما **العنصر الثاني**: فيتمثل في العنصر الصناعي أو المستحدث، ويشمل العوامل الاجتماعية، وهي مجموعة النظم الاجتماعية والسياسية والاقتصادية والثقافية، كما يشمل الأدوات والوسائل التي ابتكرها الإنسان للسيطرة على الطبيعة وكل ما أنشأه من مدن وطرق ومصانع ومطارات و مواصلات ، أي كافة أنشطة الإنسان في البيئة.<sup>1</sup>

وخلاصة القول أنه لا يوجد تعريف شامل ودقيق للبيئة، وهذا راجع لتعدد المفاهيم وإختلاف المتخصصين في مجال علوم البيئة وفروعها (العلوم الاجتماعية والقانونية والسياسية والجغرافية وغيرها من العلوم الأخرى).

ولهذا قيل أن مفهوم البيئة هو مفهوم متعدد الجوانب والإختصاصات، ويختلف مفهومه باختلاف المتخصصين، أو بعبارة أخرى يتعدد هذا المفهوم باختلاف رؤية الباحث في كل فرع من فروع العلوم المختلفة، إذ يعرف البيئة وفقا لرؤيته لها ومن زاوية تخصصه الدقيق.<sup>2</sup>

### ثالثا: التعريف القانوني للبيئة.

بعد التطور العلمي والصناعي الذي ساد العالم في الآونة الأخيرة وخاصة في أواخر القرن الماضي، أصبح للبيئة قيمة جديدة ضمن قيم المجتمع الذي سيعد للحفاظ عليها وحمايتها من كل فعل يشكل إضرارا بها.<sup>3</sup>

فقد إختلف الكثير من الفقهاء في وضع تعريف ومفهوم ملائم للبيئة من الناحية القانونية،<sup>4</sup> حيث يتجلى الأمر في أن كثير من محتويات المفهوم أو مضمونه ذات طابع علمي وفني، وهو أمر يفرض على رجل القانون محاولة المزج بين الأفكار القانونية والحقائق العلمية البحتة الخاصة بالبيئة من أجل تنظيم قواعد السلوك التي ينبغي السير عليها في التعامل مع البيئة بعناصرها المختلفة، ووضع الجزاء المترتب على إنتهاك قواعد السلوك تلك ومخالفتها.<sup>5</sup>

1- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 11 .

2- أ. أحمد لكحل، المقال السابق، ص 225.

3- نور الدين حمشة، رسالة ماجستير في الشريعة والقانون بعنوان الحماية الجنائية للبيئة (دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون الوضعي)، كلية العلوم الإنسانية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2005-2006، ص22.

4- رائف محمد لبيب، المرجع السابق، ص 23.

5- د. داود عبد الرزاق الباز، الأساس الدستوري لحماية البيئة من التلوث (دراسة تحليلية في إطار المفهوم القانوني للبيئة والتلوث)، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2007، ص 28-29.

وقد تعددت التعريفات في هذا الشأن، وورد تعريف البيئة في العديد من الإتفاقيات وفي كثير من المؤتمرات، كما أدرجت كافة الدول مفهوم البيئة في التشريعات البيئية التي أصدرتها، وإن اختلف هذا المفهوم من دولة لأخرى.

فقد عرف الإعلان الصادر عن مؤتمر البيئة البشرية الذي عقد في إستكهولم بالسويد عام 1972، البيئة بأنها: "كل شيء يحيط بالإنسان سواء كان طبيعياً أو بشرياً".<sup>1</sup>

أما المؤتمر الدولي للتربية البيئية الذي عقد في مدينة تبليس بجمهورية جورجيا السوفياتية خلال الفترة من 13-26 أكتوبر 1977 عرف البيئة بأنها : الإطار الذي يعيش فيه الإنسان ويحصل منه على مقومات حياته من غذاء وكساء ودواء ومأوى ويمارس فيه علاقاته مع إخوانه من البشر.<sup>2</sup>

أما في التشريعات الوطنية فنجد أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى تعريف البيئة خلاف الكثير من القوانين العربية،<sup>3</sup> فحسب قانون رقم 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، وفي المادة الثانية نص على أهداف حماية البيئة،<sup>4</sup> أما المادة الرابعة منه فتكلمت عن مكونات البيئة حيث نصت على أنه: "تتكون البيئة من الموارد الطبيعية اللاحيوية والحيوية كالهواء والجو والماء والأرض وباطن الأرض والنباتات والحيوان بما في ذلك الأماكن والمناظر والمعالم الطبيعية".<sup>5</sup>

أما المشرع المصري فقد عرف البيئة في الفقرة الأولى من المادة الأولى من القانون رقم 4 لسنة 1994 بأنها "المحيط الحيوي الذي يشمل الكائنات الحية وما يحتويه من مواد وما يحيط بها من هواء وماء وتربة وما يقيمه الإنسان من منشآت".<sup>6</sup>

أما المشرع الكويتي فقد عرف البيئة في الفقرة السادسة من المادة الأولى من القانون رقم 61

---

1- رائف محمد لبيب، المرجع السابق، ص 23.  
2- د. أحمد مشيش، المفهوم القانوني للبيئة في ضوء أسلمة القانون المعاصر، دار الفكر الجامعي، 2001، ص 13.  
3- نور الدين حشمة، الرسالة السابقة، ص 23 .  
4- راجع المادة 02 من القانون رقم 10/03 المؤرخ في 19 جويلية 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، جريدة رسمية عدد 43 والمؤرخة في 20 جويلية 2003.  
5- د. علي سعيدان، المرجع السابق، ص 06 .  
6- أ. أحمد لكحل، المقال السابق، ص 225 .

لسنة 1995 بإنشاء الهيئة العامة للبيئة بأنها "المحيط الحيوي الذي يشمل الكائنات الحية من إنسان وحيوان ونبات وكل ما يحيط بها من ماء وهواء وتربة وما يحتويه من مواد صلبة أو سائلة أو غازية أو إشعاعات طبيعية والمنشآت الثابتة أو المتحركة التي يقيمها الإنسان".

ويتضح لنا من إستقراء التعريفات السابقة للبيئة أن التشريعات التي جاءت بهذه التعريفات حرصت على تبني المفهوم الواسع للبيئي والذي يشتمل على العناصر الطبيعية والصناعية معاً، ولكن هناك عدة دول إتجهت إلى الاتجاه المضاد والذي يأخذ بالمفهوم الضيق للبيئة والمنصب فقط على العناصر الطبيعية.

ففي فرنسا نصت الفقرة الأولى من المادة مائة وعشرة من قانون البيئة رقم 2000/914 الصادر في 18 سبتمبر 2000 على أن "الفضاء والمصادر الطبيعية والمواقع السياحية ونوعية الهواء والمحيط الحيواني والنباتي والتنوع البيولوجي يعد كل هذا جزءاً من الملكية العامة للأمة".

ويستفاد من النص السابق أن **المشرع الفرنسي** تبني المفهوم الضيق للبيئة وذلك حسبما جاء في القانون المذكور، لكونه لم يدرج العناصر الصناعية التي من صنع الإنسان في هذا المفهوم.

وكذلك الحال بالنسبة **للمشرع الليبي** الذي إقتصر في تعريفه للبيئة على العناصر الطبيعية فقط دون إدخال العناصر الصناعية معها، حيث نص في الفقرة الأولى من المادة الأولى من القانون رقم 7 لسنة 1982 بشأن حماية البيئة بأنها تعني "المحيط الذي يعيش فيه الإنسان وجميع الكائنات الحية ويشمل الهواء والماء والتربة والغذاء".

وإزاء هذا الإختلاف والتباين في تحديد التعريف القانوني للبيئة واتجاه بعض المشرعون لتبني المفهوم الواسع و البعض الآخر لتبني المفهوم الضيق، يرى الأستاذ رائف محمد لبيب أنه من الأجدر الأخذ بالمفهوم الواسع لعدة إعتبارات، **أولها** أن هناك فرق بين مفهوم البيئة ومفهوم الطبيعة لكون البيئة تضيف مظاهر جديدة وعناصر أخرى للطبيعة لم تكن من مكوناتها وهي من صنع الإنسان مثل المنشآت الحفرية، **ثانيهما** أن العناصر الصناعية والتي هي من صنع الإنسان تعد السبب الرئيسي في الإضرار بالعناصر الطبيعية التي هي من صنع المولى عز وجل، مما يستلزم الأمر ضرورة فرض الرقابة على العناصر الصناعية وإدراجها في مفهوم البيئة بدءاً للحد من مخاطرها المفترطة، بدلا من الإعتماد فقط على التشريعات وعقوباتها المختلفة في حماية البيئة الطبيعية من أخطار البيئة الصناعية.<sup>1</sup>

1- رائف محمد لبيب، المرجع السابق، ص 24- 25 .

## الفرع الثاني: تعريف البيئة البحرية.

سنتطرق في هذا الفرع إلى بيان مفهوم البيئة البحرية، وفي إطار إستكمال تعريف هذا المصطلح يقتضي ذلك الأمر التطرق إلى تعريف الآخر من المصطلح وهو البحر أيضا.<sup>1</sup>

### أولاً: التعريف اللغوي للبيئة البحرية.

إن تعبير البيئة البحرية ليس بجديد على اللغة العربية، (فالبيئة البحرية لغة) هي المنازل إلى الماء،<sup>2</sup> والبحر لغة: هو الماء الكثير، مالحا كان، أو عذبا، وهو خلاف البر، وإنما سمي البحر بحرا، لسعته، وإنبساطه. وقد غلب إستعماله في الماء المالح.<sup>3</sup> وقد ورد ما يؤكد في القرآن الكريم أن لفظ البحر يطلق على الماء المالح والعذب لقوله تعالى: "وما يستوي البحران هذا عذب فرات سائغ شرابه وهذا ملح أجاج". وهو نفس المعنى الذي أورده معجم الوسيط لتعريف البحر بأنه الماء الواسع الكثير ويغلب فيه الملح. وفي لسان العرب هو "الماء الكثير أجاجا كان أم فراتا". غير أن الغلبة لتقيد لفظ (البحر) على الماء المالح دون العذب.<sup>4</sup> وكل ما نسب إلى البحر فهو بحري. وبهذا المعنى فالبيئة البحرية لغة هي: (المنازل إلى المياه المالحة).<sup>5</sup>

### ثانياً: التعريف الاصطلاحي للبيئة البحرية.

لقد جرى تعريف البحر بأنه (المسطحات الواسعة من المياه المالحة، وما يسفل تلك المسطحات من يابسة). أو بأنه (مساحات المياه المالحة المتصلة ببعضها إتصالا حرا طبيعيا).<sup>6</sup>

وعلى ذلك تعتبر ملوحة البحر هي المميز الرئيسي للبحر فكل مياه مالحة تعتبر بحرا جغرافيا، إلا أن هناك من المساحات المائية ما قد يعتبر بحرا في نظر الجغرافيين ولا يعتبر بحرا في نظر فقهاء القانون الدولي مثل البحر الميت لأنه لا يتصل بباقي المحيطات.<sup>7</sup> فالدلالة القانونية

1- عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2006، ص 22.

2- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 75.

3- د. عمر سعد الله، المطول في القانون الدولي للحدود (عالمية القانون الدولي للحدود)، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2010، ص 203.

4- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 23.

5- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 75.

6- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 23.

7- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 75.

للبحر تنصرف إلى سطح الماء وقاعه وباطن تربته، وتشتمل على المعاني الجغرافية، وسبل الملاحة فيها.<sup>1</sup>

### ثالثاً: التعريف القانوني للبيئة البحرية.

يعتبر مصطلح البيئة البحرية من المصطلحات الحديثة نسبياً في فقه القانون الدولي،<sup>2</sup> فقد درج هذا الفقه على استعمال مصطلح (البحر) للدلالة على تلك المساحات من الكرة الأرضية المغورة بالماء المالح، المتصلة فيما بينها دون عوائق، حيث عرف البحر بأنه (مسطحات المياه المالحة التي تجمعها وحدة واحدة متكاملة في الكرة الأرضية جمعاء، ولها نظام هيدروجرافي واحد).

وقد ظل هذا المفهوم التقليدي (للبحار) سائداً في فقه القانون الدولي، حتى كانت أعمال الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، والتي عقدت في جنيف ونيويورك عام 1978، حيث تم التوصل إلى مصطلح البيئة البحرية بما تعنيه من كافة صور الكائنات الحية والحيوانية والنباتية التي تعيش في البحار، بالإضافة إلى مياه هذه البحار، وقيعانها وباطن تربتها، بما تحتويه من ثروات طبيعية.<sup>3</sup>

ثم جاءت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والتي أبرمت في عام 1982 فصاغت هذا المفهوم الحديث للبيئة البحرية، ليصبح علامة بارزة في الفكر القانوني الدولي،<sup>4</sup> إذ نظرت هذه الإتفاقية إلى البيئة البحرية على أنها نظام بيئي أو مجموعة من الأنظمة البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي ينصرف إلى دراسة وحدة معينة في الزمان والمكان بكل ما تنطوي عليه من كائنات حية في ظل الظروف المادية والمناخية، وكذلك العلاقات بين تلك الكائنات ببعضها البعض وعلاقتها بالظروف المادية المحيطة بها.<sup>5</sup> ورغم الوضوح الذي إتسم به هذا المفهوم البيئي للبحار، والذي عبرت عنه إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، فقد شاب القصور التعريف بالبيئة البحرية،<sup>6</sup> الذي أوردته مبادئ مونتريال التوجيهية لحماية البيئة من التلوث من مصادر في البر إذ عرفت البيئة البحرية بأنها : ( المنطقة البحرية التي تمتد في حالة مجاري المياه إلى حدود

1- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 23.

2- د. محمد أحمد منشأوي، المرجع السابق، ص 29.

3- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 76.

4- المرجع نفسه، ص 76-77 .

5- بيطار وليد، القانون الدولي العام، المؤسسة الجامعية للدراسات، بيروت، 2008، ص 933.

6- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 77.

المياه العذبة، بما في ذلك مناطق تداخل أمواج المد وممرات المياه المالحة)<sup>1</sup>. غير أن هذا التعريف يشتمل على النطاق المكاني للبيئة دون أن يتناولها من منظور بيئي.

وعلى ضوء ذلك فالبيئة البحرية تعني مسطحات الماء المالحة المتصلة ببعضها اتصالاً حراً طبيعياً والذي يشمل سطحها وقاعها وباطن تربتها، وبما تحتويه من كائنات حية حيوانية ونباتية، وثرورات طبيعية تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية، وباعتبارها نظاماً بيئياً متكاملًا. وهذا التعريف قد يقترب من المفهوم القانوني للبيئة البحرية في قوانين بعض الدول العربية.

حيث يعرفها القانون المصري رقم 4 لسنة 1994 في شأن حماية البيئة المائية من التلوث في المادة الثامنة وأربعون "هي حماية شواطئ جمهورية مصر العربية وموانئها من مخاطر التلوث وحماية بيئة البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة ومواردها الطبيعية الحية وغير الحية، وحماية الموارد الطبيعية في المنطقة الاقتصادية والجرف القاري".

وأيضاً القانون الإتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم 24 لسنة 1999 في شأن حماية البيئة وتنميتها فقد فرق بين البيئة البحرية والبيئة المائية حيث عرف البيئة البحرية في المادة الأولى بأنها هي "المياه البحرية وما بها من ثروات طبيعية ونباتات وأسماك وكائنات بحرية أخرى، وما فوقها من هواء وما هو مقام فيها من منشآت أو مشروعات". أما البيئة المائية فهي: "البيئة البحرية والمياه الداخلية بما في ذلك المياه الجوفية ومياه الينابيع والوديان وما بها من ثروات طبيعية ونباتات وأسماك وكائنات حية أخرى وما فوقها من هواء وما هو مقام عليها من منشآت أو مشاريع ثابتة أو متحركة"<sup>2</sup>.

وخلاف للمشرعين السابقين نجد أن المشرع الجزائري لم يرد لنا أي تعريف بشأن البيئة البحرية، وإنما إقتصر دوره إلى التطرق في المادة الثانية والرابعة من قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة إلى أهداف حماية البيئة ومكوناتها.<sup>3</sup>

1- د. سمير حامد الجمال، الحماية القانونية للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص 228 .

2- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 78-79 .

3- راجع المادة 2 و4 من القانون رقم 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة السالف الذكر.

## المطلب الثاني:

### أهمية البيئة البحرية.

مما لا ريب فيه أن البيئة البحرية لم تحظ في وقت من الأوقات بقدر من الإهتمام مثل ما تحظى به الآن، فقد شهدت السنوات الأخيرة إهتماما كبيرا ونشاطا واسعا بموضوعات تلك البيئة سواء من الحكومات والجهات العلمية، أو المحافل الدولية ورجال القانون، بل ورجال الأعمال بوصفها مجالا بکرا لإستثمار رؤوس الأملهونلعالی: "وَجَعَلْنَا مِنَ الْمَاءِ كُلَّ شَيْءٍ حَيٍّ" وتعتبر هذه الآية الكريمة من القرآن الكريم عن أهمية البيئة البحرية، إذ أن الماء هو العنصر الأساسي في تكوين كافة الكائنات الحية، مما يجعله لا غنى عنه لإستمرار الحياة على الأرض، فالأرض - كما قيل عنها بحق- هي (عالم مائي) حيث تشغل البحار حوالي 71 % من مساحته.<sup>2</sup>

بناء عليه سنعرض في هذا المطلب أهمية البيئة البحرية من الناحية الحيوية والإقتصادية والإستراتيجية كل منهم في فرع مستقل.

### الفرع الأول: الأهمية الحيوية للبيئة البحرية.

حسب ما تتميز به البيئة البحرية من إتصال أجزائها طبيعيا يتيح ذلك سرعة التفاعل والتأثير بين أرجائها، فضلا عن أن إنتشار البحار ومجاورتها لليابسة يجعل تأثيرها على اليابسة وما حولها في إطار نظام كوني بالغ الدقة مما يحقق التوازن المناخي للبيئة والإنسان،<sup>3</sup> وتغذية المساحات الشاسعة من الأرض بالأمطار، والحد من غاز ثاني أكسيد الكربون بإمتصاصه من الجو، وذلك على النحو التالي:<sup>4</sup>

### أولا: دور البيئة في تحقيق التوازن المناخي.

تنتم البحار والمحيطات بإرتفاع حرارته النوعية<sup>5</sup> مما يمكنها من أن تؤدي دورا في البيئة

---

1- حتى عام 1976 كانت أكثر من 600 شركة تعمل في مجال إستكشاف إستغلال الموارد البحرية وكثير منها يعمل في البحث عن إستغلال الموارد المعدنية فقط. راجع ذلك: د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 80.

2- المرجع نفسه، ص 81.

3- أحمد السروي، "أهمية البيئة البحرية"، [www.knol.google.com](http://www.knol.google.com)، المطلع عليه 2012/05/25، ص 01.

4- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 25.

5- الحرارة النوعية: هي كمية المياه اللازمة لرفع درجة حرارة جرام واحد من الماء .

الإنسانية وهي خاصية تتيح للبحار أن تمتص قدرا كبيرا من كميات الحرارة التي تصل من الطاقة الشمسية دون أن يؤثر ذلك في حرارة البحار والمحيطات تتوزع توزيعا متجانسا، فالبحر يمتد ليتخلل أو يحيط باليابسة فيخفض حرارتها ويلطف مناخها.<sup>1</sup>

### ثانيا: دور البيئة البحرية كمصدر للأمطار على اليابسة.

ولو قع على ربّ في هُلكَ لذي أَرَسَلَ الرِّيحَ بُشْرًا بَيْنَ رَحْمَتِهِ وَأَذْرًا لَنَا مِنَ السَّمَاءِ مَاءً  
، لَنُدْهِبَ بِهَوْرٍ لَدَهُ مَيِّتًا وَدُسْقِيَهُ مِمَّا خَلَقْنَا أَنْعَامًا وَأَنَاسِيَّ كَثِيرًا<sup>2</sup>، وقد ثبت علميا أن البحار والمحيطات عندما تتعرض لأشعة الشمس فإنها تتبخّر، وبفعل عوامل التيارات والرياح ترتفع تلك الأبخرة إلى طبقات الجو، وبمعايير الحرارة والضغط والرياح تتحول الأبخرة إلى سحب، ومن ثم يسقط منها المطر إذا شاء الله.<sup>2</sup>

### ثالثا: دور البيئة البحرية وقدرتها على إمتصاص غاز ثاني أكسيد الكربون.

تتميز البحار بقدرتها على إمتصاص غاز ثاني أكسيد الكربون من الجو، بواسطة عملية التمثيل للكوروفيل التي تقوم بها الهائمات النباتية العالقة في مياه البحار،<sup>3</sup> والتي تتمثل في عملية إمتصاص هذا الغاز وفي هذه العملية التنفسية تنفصل ذرات الكربون لتتحول إلى مواد عضوية وينطلق غاز الأوكسجين الذي يذوب في الماء وتنفس به الكائنات الحية في البيئة البحرية.<sup>4</sup>

### رابعا: دور البيئة البحرية كمورد للماء العذب.

حيث أنها مصدر هام للمياه العذبة عن طريق تحلية مياه البحر حيث تستغل كثير من الدول التي تعاني من مشاكل النقص في الموارد المائية العذبة مياه البحر كمصدر لتحلية الماء والحصول على احتياجاتها من الماء العذب.<sup>5</sup> وذلك بتقطير الماء أو بتجميده أو كنتاج لعملية التحليل الغشائي والكهربائي لماء البحر لحل مشكلة كثير من الدول التي تعاني من نقص في مواردها من المياه العذبة.<sup>6</sup>

## الفرع الثاني : الأهمية الإقتصادية للبيئة البحرية.

- 1- أحمد السروي، المقال السابق، ص 01.
- 2- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 25 .
- 3- أحمد السروي، المقال السابق، ص 01 .
- 4- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 26 .
- 5- أحمد السروي، المقال السابق، ص 01.
- 6- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 82 .

لقد ظلت هذه البحار لمدة طويلة لغزا غامضا، شغل حيزا كبيرا من تفكير الإنسان وجهده لكشف أسرارها وخباياها، رغم بقاء الإنسان لفترة طويلة وهو يعتبر البحر فحسب مصدرا للغذاء، وسبيلا للمواصلات، بينما ظلت ثروات البحار زمنا وهي خافية عن الإنسان إلى أن، أتاح له العلم كشف أغوارها، وسبل إستغلال ثرواتها، منذ ذلك الحين بدأت تظهر أهمية البيئة البحرية من الناحية الإقتصادية التي تنفرد بها عن غيرها من بيئات طبيعية أخرى، وسنلخصها في الآتي:

### أولاً: دور البيئة البحرية كمصدر للغذاء.

تحتوي البحار والمحيطات على كميات هائلة من أنواع متباينة من الأحياء البحرية، ذات القيمة الغذائية العالية، أهمها الأسماك. وفي ظل أزمة الغذاء العالمية، وندرة توافر البروتين الحيواني، وإفتقار معظم الدول للحبوب والحاصلات الزراعية التي تحتوي على الأحماض الأمينية، يزداد لجوء الإنسان للبيئة البحرية، للحصول على تلك العناصر الغذائية الهامة.<sup>1</sup> حيث يوفر التنوع البيولوجي للعالم ضمانا إمكانية الحصول على إمدادات متصلة من الأغذية، ومن أنواع لا حصر لها من المواد الخام التي يستخدمها الإنسان في حياته اليومية ولبناء حضاره ومستقبله.<sup>2</sup> وهذا لإيمان المجتمع الدولي بأن البحار أصبحت معقل الرجاء الذي تتجه إليه البشرية لتجد فيها الثروة الغذائية والمعدنية وغيرها والتي عجزت اليابسة عن تقديرها.<sup>3</sup>

### ثانياً: دور البيئة البحرية كمصدر للثروات الهامة.

لا ترجع أهمية هذه البيئة البحرية إلى أنها مصدر للغذاء الإنساني فحسب بل إن ثلث كمية محصول الصيد السمكي، غالبا ما تستخدم كغذاء للحيوانات بعد تصنيفها، وإعدادها كدقيق سمكي، أو إستخدامه في صنع السماد.<sup>4</sup> كما أن الثدييات البحرية تعتبر مصدرا مهما للزيوت التي تستخدم في صناعة الدهون، وبعض الفيتامينات وفي صناعة الأصباغ والصابون والأدوية، وكذلك مادة العنبر المستخدمة في صنع العطور، وهناك المحار الذي ينمو في البحار الدافئة ويستخرج منه اللؤلؤ.<sup>5</sup> فضلا عما تزخر به من كميات هائلة من الثروات المعدنية والبتترول والتي تعادل بتفوق الموجود منها على اليابسة، كمناجم الفحم الموجودة في أعماق مياه بريطانيا

1- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 82 .

2- د. سمير حامد الجمال، "المسؤولية المدنية عن الأضرار البيولوجية"، مجلة الشريعة والقانون، العدد الثاني والأربعون، 2010، ص 311 .

3- د. محمد أحمد منشأوي، المرجع السابق، ص 127.

4- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 82.

5- أحمد السروي، المقال السابق، ص 01.

واليابان والقصدير الموجود في مياه شواطئ تايلاندا وماليزيا، وكمية الماس الموجودة في مياه جنوب إفريقيا، وكذلك الكبريت في قاع خليج المكسيك، والإستثمار المتزايد أثبت أن 16 % منه 1965 من إجمالي بترول العالم من المحيطات، وفي سنة 1975 وسنة 1980 تضاعف الإنتاج البحري للبتروال.

ولهذا تزايدت أهمية النفط في العالم منذ نهاية القرن الماضي حتى أصبح المحرك الأساسي لعجلة الصناعة وحركة النقل، والتنمية الإقتصادية بكافة جوانبها.<sup>1</sup> إذ تؤمن صناعة النفط والغاز الموجودين في عرض البحر في الوقت الراهن حوالي 25 إلى 30 في المائة من إجمالي الإنتاج.<sup>2</sup> وإذا كان النفط يعد أهم الثروات المعدنية في البيئة البحرية،<sup>3</sup> فهذه البيئة وافرة أيضا بكميات هائلة من المعادن التي تعتبر كمخزون عالمي في قاع البحار والمحيطات.<sup>4</sup>

### ثالثا: دور البيئة البحرية في الملاحة البحرية.

حيث أدرك الإنسان منذ القدم أهمية البحار كطريق عظيم الفائدة من طرق المواصلات، فمن أجل ذلك شيدت المراكب والسفن والناقلات البحرية والتي لعبت دورا هاما في الكشوفات الجغرافية. ورغم إختراع الطائرة وما وفرته من سرعة في النقل واقتصادها في الوقت، إلا أن الغلبة ظلت للبحر وناقلاته، بسبب قلة التكاليف وإمكانية نقل الحمولات الكبيرة، والأوزان الثقيلة التي تعجز عن حملها الطائرات، وبنمو حركة التجارة الدولية تزداد يوما بعد يوم أهمية البحر كطريق للمواصلات.

لهذا نقول أن تزايد هذه الأهمية للبيئة البحرية وإختلافها عن غيرها من البيئات الأخرى سواء من الناحية الحيوية أو الإقتصادية يؤدي إلى زيادة إحتتمالات تلويث هذه البيئة بمختلف الملوثات نتيجة الإقبال على إستغلالها بأوجه الإستغلال المختلفة، الأمر الذي يدلنا على مدى أهمية هذه البيئة لحياة الإنسان، ومدى حاجته إلى حمايتها والحفاظ عليها، والوقوف في وجه كل صور المساس بسلامة هذه البيئة التي تتزايد بها يوما بعد يوم.<sup>5</sup>

### الفرع الثالث: الأهمية الإستراتيجية للبيئة البحرية.

- 
- 1- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 27 .
  - 2- أنظر تقرير الأمين العام عن المحيطات وقانون البحار، الدورة الخامسة والخمسون ، الفقرات 137- 138، الملحق A/55/61، ص 38.
  - 3- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق ، ص 82 .
  - 4- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 27 .
  - 5- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 82- 83 .

أظهرت الأهمية الاقتصادية والحيوية دورا مهما للبحار من الناحية السياسية، فقد بدأت الدول تتجه نحوها لتتال منها أكبر قدر من الثروات.<sup>1</sup> ويمكن القول أن هذه الأهمية الإستراتيجية هي الباعث الدافع، والعامل المحرك لظهور فكرة السيادة والسيطرة على البحار بالمفهوم الحالي والتي بدأت منذ القرون الوسطى، وإن كانت في كل عصر تلبس ثوبا جديدا، وتتخفى بأقنعة وحجج تتلائم مع كل زمان وتبعا لهذا التطور اختلفت هذه الأهمية.<sup>2</sup>

وقد أظهرت هذه الإهتمامات إنقسام المجتمع الدولي إلى دول بحرية تمتلك الأساطيل البحرية الضخمة والأدوات والتقنيات المتطورة التي تمكنها من الغوص و البحث في أعماق البحار،<sup>3</sup> ومن ثم الوصول إلى ما تهدف إليه من تحقيق سياستها وأهدافها دون مراعاة للفريق الآخر والمتمثل في الدول النامية والتي لا تقدر على بسط قدراتها الفنية على هذا القطاع الحيوي، ومن ثمة تعمل الدول المتقدمة على إستغلال البحار إستغلالا جائرا.<sup>4</sup> لأن هذه الأهمية الإستراتيجية تتخذ موقفا متغيرا يتباين مع قوى الدول ومصالحها السياسية والإقتصادية متنوعا باختلاف التقسيمات القانونية لهذه البيئة .

بينما نجد أن الدول البحرية الكبرى التي تملك أقوى الأساطيل البحرية تميل إلى التوسعة من نطاق أعالي البحار على حساب البحر الإقليمي، بتأييدها أضييق مساحة ممكنة للبحر الإقليمي لتضمن حرية الحركة لأساطيلها البحرية، فإنه على العكس من ذلك نجد أن الدول الصغرى خاصة النامية بوجه عام تعبر عن رغبتها الملحة في تأمين حدودها البحرية بالميل نحو توسعة

---

1- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 28.

2- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 84.

3- الأهمية الإستراتيجية لأعماق البيئة البحرية: ويقصد بأعماق البيئة البحرية طبقات المياه المحصورة بين سطح البحر وقاعه(القاع هو سطح القاعدة الأرضية للبحر). ومما لاشك فيه أن التقدم التقني الحديث أصبح يشكل ضغطا كبيرا على ذلك الأساس الذي قامت عليه القوى البحرية في السنوات الماضية من إعتمادها على السفن التي تبحر فوق سطح الماء، إذ يبدأ هذا الأساس ينسحب إلى الظل على مسرح الإستراتيجية البحرية لتتركز الأضواء على الغواصات والصواريخ، حيث أن الغواصات وإن كانت تستطيع الإبحار فوق سطح الماء إلا أنها بطبيعتها وتكوينها مجهزة لتمارس عملياتها العسكرية في أعماق البحار، ولم تعد فقط ألد أعداء سفن السطح بل إنها أصبحت الآن في عصرنا النووي تمثل إحدى الصعاب التي يجابهها نظام الدفاع النووي المضاد.

الأهمية الإستراتيجية لقاع البيئة البحرية : يمكن القول أن هذه الأهمية قد بدأت منذ اكتشاف الزيت في مناطق قاع تلك البيئة لما له من أهمية اقتصادية وحيوية بوصفه مصدرا للطاقة ، على أن هذه الأهمية الإستراتيجية لقاع البيئة البحرية، وما تحت القاع بمضمونها الحالي قد برزت في الأونة الأخيرة نتيجة للتطورات الهائلة في مجال التقنية والإستراتيجية العسكرية، ورغبة كل طرف من أطراف القوى الكبرى في إحراز سبق التفوق.أنظر في ذلك: د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 84.

4- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 28.

بحارها الإقليمية والمحافظه على مصالحها الإقتصادية في إستغلال الموارد البحرية لسد حاجة شعوبها المتزايدة إلى الطعام، وسواء كانت الدول الكبرى أو الدول الصغرى فإن كلا منها يسعى

لتحقيق مصالحه وأهدافه على هدى من مخططات إستراتيجية قومية.<sup>1</sup>

وقد برز هذا الوضع في كثير من المحافل القانونية مثل المؤتمر الثالث للبحار، وقد حاول كل فريق إقناع الآخر والمجتمع الدولي بصحة ما يراه في إستغلال البحار، غير أن هذه الآراء المتباينة بدأت تنهار أمام التفكير بإيجاد نظام إقتصادي جديد يوفق بين الرؤى المختلفة. ومما يؤكد إرتباط أهمية البحار بالوضع الإستراتيجي تلك الغفوة التي لحقت بالمجتمع الدولي حين جعلت الدول العظمى- في فترة الحرب الباردة- من البيئة البحرية ميداناً للسباق في التسلح بمختلف أنواعه.<sup>2</sup> وإن تزايد هذه الأهمية الإستراتيجية يحتم علينا أن نحافظ على هذه البيئة البحرية الغنية بكل الثروات ضد التلويث الناجم عن هذا الإستغلال.<sup>3</sup>

لذلك يتضح من العرض السابق، أهمية البيئة البحرية بالنسبة للحياة الإنسانية، بوصفها مورداً لا يبارى بالنسبة للبيئات الطبيعية الأخرى، سواء من حيث مدى الإمكانيات الهائلة، وأوجه

---

1- لذلك نجد أن الدول البحرية تسعى إلى تحقيق سياستها وأهدافها القومية معتمدة على أساس فاعلية السفن التجارية في النقل عبر البحار، وكفاءة الأساطيل البحرية في حمايتها أو حصارها تبعاً لما تقتضيه الظروف، وإن تنوعت الغايات واختلفت الأهداف باختلاف وجهات نظر الدول التي تبدو في بعض الأحيان على طرفي نقيض. راجع في ذلك د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 84-85.

2- ومما لا شك فيه أن إستخدام قاع البحار والمحيطات للإغراض العسكرية له آثاره العريضة في المجالات السياسية والمجالات العلمية منها:

بالنسبة للمجالات العسكرية: فإن إستخدام الأسلحة النووية إبتداءً من قواعد مثبتة على قاع البحر يتيح فرصة إستخدام تلك الأسلحة دون إحداث تلويث نووي للمنطقة التي يقع عليها الهجوم وإن كان سياترب عليه تلويث البيئة البحرية ذاتها. فقد تبين أن تفجير قنبلة قوتها 10 ميجا طن يولد موجة من الماء يصل إرتفاعها إلى 200 متر على بعد مائة كيلو متر، ويكون لتلك الموجة أثر تدميري نتيجة إغراق المناطق الساحلية دون إحداث تلويث نووي.

كذلك من الأهمية الإستراتيجية لقاع البيئة البحرية أن إقامة القواعد العسكرية على قاع هذه البيئة يحقق للدول المعنية الكثير من المميزات منها:

أ- إختفاء تلك القواعد عن أجهزة التجسس لأن عمق المياه يحول دون إمكان الأقمار الصناعية إكتشاف مثل تلك القواعد في أعماق البحار.

ب- تصبح تلك القواعد في مأمن نسبي من هجمات الصواريخ المعادية بفضل سمك طبقات المياه التي تلوها.

ج- نظراً لثبات تلك القواعد على القاع فإنه يمكن زيادة حجم الصواريخ الموجودة بها، وبالتالي زيادة قوتها التدميرية، وطول مداها، بالإضافة إلى أنها أقل تكلفة، كما يمكن توجيهها وقيادتها بصور أفضل. راجع في ذلك للد. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 85-86، وراجع أيضاً: عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 28-29.

3- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 86.

الإستغلال النافعة التي يمكن أن تستغل فيها هذه الموارد، بوصفها غذاء وشرابا ودواء وميدانا للإتصال والنقل البحري، ومصدرا لأنواع مختلفة من الطاقات والمواد الخام المتنوعة التي يمكن أن تعوض الإنسان ما يعانيه من نقص للطعام والغذاء والطاقات المستغلة على الأرض.<sup>1</sup>

## المطلب الثاني:

### التحديد القانوني للبيئة البحرية.

يبدو تحديد البيئة البحرية مفيدا في بيان نطاق سريان بعض القواعد الوطنية والإتفاقية، حيث أن القواعد الوطنية لمكافحة التلوث البحري، والحفاظ على الموارد الطبيعية، تسري داخل نطاق إقليمي محدد من المساحة البحرية وكذلك الشأن في القواعد الإتفاقية.

وفقا لقواعد قانون البحار، يمكن التمييز بين خمسة أقسام لمساحة البيئة البحرية، فضلا عن المياه الداخلية لكل دولة.<sup>2</sup> وهكذا نجد أن المناطق البحرية في القانون الدولي المعاصر يمكن جعلها في ثلاثة طوائف رئيسية، حسب درجة ممارسة الدولة لسيادتها عليها، مناطق خاضعة لسيادة الدولة، مناطق تتمتع الدولة فيها بحقوق سيادية، وأخيرا المناطق المعتبرة إرث مشترك للإنسانية وأعالي البحار، وهي المناطق الخارجة عن سيادة الدولة.<sup>3</sup> وهو ما سنتناوله من خلال ثلاثة فروع، والتي نستعرض فيهم كل منطقة من تلك المناطق المكونة للبيئة البحرية بشيء من التفصيل الذي يتفق وما يحتاجه الموضوع من تحديد للبيئة البحرية موضوع التلوث.

### الفرع الأول: المناطق الخاضعة لسيادة الدولة.

وهي على الخصوص المياه الداخلية والمياه الإقليمية.

---

1- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 86.  
2- د. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والإتفاقية)، جامعة الملك سعود، 1992، ص 82.  
3- محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الرابعة، الجزائر، 2008، ص 224 .  
- ولقد كرست الجزائر هذه المسألة التي اصطلح على تسميتها بالسيادة الإقليمية، ضمن دساتيرها باعتبارها قمة الهرم القانوني، فنجدها دائما في الباب الأول المعنون "المبادئ العامة التي تحكم المجتمع الجزائري"، الفصل الثالث منه "الدولة"، ففي دستور 1976 ينص عليها في المادة 25 أما في دستوري 1989 و 1996 جاء تحت نفس الرقم وهي المادة 12 بقولها: "تمارس سيادة الدولة على مجالها البري، ومجالها الجوي، وعلى مياهها". راجع في ذلك: أ. سهيلة قمودي، "مجال السيادة البحرية الجزائرية حسب المادة 12 من دستور 1996"، مجلة الإجتهد القضائي، العدد الرابع، الجزائر، دون سنة النشر، ص 242 .

## أولاً: البيئة البحرية للمياه الداخلية.

إن أول مسطحات بحرية امتدت إليها سيادة الدولة هي تلك المياه القريبة من الساحل والتي أطلق عليها تسمية المياه الداخلية،<sup>1</sup> وتقع في الجانب المواجه لليابسة من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي، وقد إنطوت المادة الثامنة من إتفاقية قانون البحار على أقسام وأجزاء أخرى للمياه الداخلية تخضع للنظام المتبع فيها وهي: الخلجان والبحار المغلقة وشبه المغلقة والتي تقع في إقليم دولة واحدة، وكذا المرافئ والموانئ والمراسي، وهذا الجزء من البيئة البحرية - المياه الداخلية-<sup>2</sup> تمارس الدولة فيها سيادتها كاملة. وبالتالي نفس الإختصاصات الممارسة على الإقليم الترابي،<sup>3</sup> فهي تتولى بطرقها الخاصة تنظيم ولايتها ورقابتها الإدارية والتشريعية والقضائية.<sup>4</sup>

ويترتب على ذلك أن الدولة الساحلية يمكنها وبمحض إختيارها منع السفن الأجنبية من دخول هذه المياه، أو أن تحتكر لنفسها ورعاياها الملاحة فيها ولا يقيدتها في ذلك سوى ما قد يرد في إتفاقية تكون قد ارتبطت بها.<sup>5</sup> وعلى إعتبار أن السفينة تشكل نظاما داخليا خاصا، فإن كل ما يتعلق بالقضايا التأديبية وما شابه ذلك من إختصاص سلطات السفينة والدولة صاحبة العلم (أي علم السفينة). وتحتاج الدولة إلى رخصة قائد السفينة أو دولة العلم للتدخل وممارسة إختصاصها في حالة السفن الحربية.<sup>6</sup>

## ثانياً: البيئة البحرية للبحر الإقليمي.

إمتلاك الدولة لمياه إقليمية لأهداف أمنية كان هو الإتجاه السائد في بداية الأمر. لذلك لم يخضع تحديد عرضها لأي قياس في بادئ الأمر، بل ارتبط بإمكانية الدفاع عنها، حيث كانت الدولة الساحلية تبسط نفوذها على كل المناطق التي يمكن الدفاع عنها بواسطة المدافع، من التحصينات الساحلية. ولذلك سميت هذه القاعدة بقاعدة "طلقة المدفع". وإعتبار أن المدفع كان مداه

1- أ.د. جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام المجال الوطني للدولة (البري- البحري- الجوي)، الجزء

الثاني، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2009، ص 166.

2- عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 29.

3- محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 225.

4- عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 29.

5- أ.د. جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 166.

6- محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 22.

لا يتجاوز ثلاثة أميال، أصطلح أن البحر الإقليمي يمتد إلى ثلاثة أميال من خط الأساس. لكن مصالح الدول في المياه الإقليمية تزايدت بسرعة، ولم تعد تتحدد بتلك المصالح الأمنية الدفاعية بل أصبح للمصالح الاقتصادية دور يتجاوز في أهميته الدور الأول للمياه الإقليمية بل المناطق البحرية المتتابة. خاصة وأن درجة النمو بين الدول أصبحت تتزايد أكثر فأكثر، مما دفع تلك الأقل قدرة على الاستكشاف وإستغلال البحر وقاعه إلى المطالبة بإمتداد المياه الإقليمية إلى إثني عشر ميلا منذ مؤتمر قانون البحار لعام 1930.<sup>1</sup> واستمر هذا الزحف المستمر لتحديد مدى المياه الإقليمية، إلى أن جاءت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 لوضع حد للخلاف الذي كان قائما بشأن تحديد عرض البحر الإقليمي لمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا مقيسة من خطوط الأساس المقررة في إتفاقية قانون البحار.<sup>2</sup>

و الثابت في فقه قانون البحار، أن البحر الإقليمي هو ذلك الجزء من البحر الملاصق لشاطئ الدولة ويمتد نحو البحر العالي لمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا،<sup>3</sup> تمارس الدولة عليها سيادتها<sup>4</sup> فلها حق وضع نظم الملاحة فيه، والنظم الجمركية والصحية وإقامة المنشآت الخاصة بالملاحة وأعمال الإرشاد والمساعدة والإنقاذ البحري... كما أن لها حق إستغلال الموارد الطبيعية الموجودة في بحرها الإقليمي، بما لا يؤدي إلى إعاقة حق المرور البريء فيه<sup>5</sup> لكل السفن الأجنبية عبر هذه المياه، وفي الحقيقة أن قاعدة حرية المرور البريء جاء نتيجة موازنة بين مصالح الدول الساحلية ومصالح الملاحة الدولية كاستثناء وحيد لسيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي.<sup>6</sup> وهذا الحق السيادي يقابله التزام بالحفاظ على البيئة البحرية، فيمتنع على الدول الساحلية القيام

1- محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 226.

2- د. علي سعيدان، المرجع السابق، ص 88 .

وراجع أيضا:

-David Ruziè, Droit International Public, 15 édition, Dalloz, 2000, P. 150

3- د. علي سعيدان، المرجع السابق، ص 88.

4- محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 226.

5- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 83.

6- أ. سهيلة قمودي، المقال السابق، ص 245 . وحسب قولها أيضا أن الجزائر لم تقبل منذ الإستقلال هذه القاعدة التي تسمح للسفن الأجنبية ممارسة حقها في المرور البريء عبر المياه الإقليمية الجزائرية، فإن الجزائر خلافا لأحكام الإتفاقية تشترط ترخيص مسبق لمرور السفن الحربية الأجنبية. هذا الموقف إعتدته الجزائر صراحة منذ الإستقلال، وأكدته صراحة سنة 1972 عندما أصدرت مرسوما ينظم مسألة المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية وهو نفس الموقف الذي أكدته أثناء أشغال المؤتمر الثالث لقانون البحار ، ولم تغير الجزائر هذا الموقف عندما عبرت عن رغبتها في قبول الإتفاقية، سواء أثناء التوقيع أو التصديق، لما أصدرت إعلانا تتمسك فيه بموقفها، بالرغم من مصادقتها على إتفاقية قانون البحار لعام 1982، التي تمنع التحفظات وتطالب الدول الأطراف فيها أن تتسق بين تشريعاتها الوطنية وأحكام هذه الإتفاقية، وهذا الموقف خطير من شأنه أن ينشأ نزاعات مع الدول الأخرى.

بأنشطة تؤدي إلى تلويث تلك البيئة، والإخلال بتوازنها الإيكولوجي. كما أن عليها إتخاذ التدابير الملائمة لرصد ملوثاتها، ووضع المستويات والمعايير القصوى للتلوث بالتعاون مع المنظمات الدولية المختصة ومع الدول الأخرى منعا لإضرار بيئة بحرها الإقليمي، أو إمتدادات تأثير الملوثات إلى البيئات البحرية الأخرى.<sup>1</sup>

### ثالثا: البيئة البحرية للمنطقة المتاخمة.

حسب أحكام قانون البحار الكلاسيكي، كان إختصاص الدولة يتوقف في المياه الإقليمية لأنها كانت تحاذي مباشرة أعالي البحار، باستثناء حالات خاصة مثل حق المتابعة في أعالي البحار، أو ممارسة الإختصاص الشبه إقليمي والشخصي. ولكن نتيجة التطور الذي شهده القطاع، زحف الإختصاص إلى مناطق عدة تمارس الدولة فيها بعض إختصاصاتها من بينها المنطقة اللصيقة. وسميت كذلك لإلتصاقها بالمياه الإقليمية أو محاذاتها لها، فهي تأتي مباشرة بعد هذه الأخيرة، ويظهر أن جيدال، الكاتب الفرنسي، كان من أوائل منشئي نظرية المناطق اللصيقة في بداية الثلاثينات.<sup>2</sup>

والمنطقة المتاخمة، أو الملاصقة أو المجاورة، هي ذلك الجزء الذي يبدأ من نهاية البحر الإقليمي تجاه البحر العالي لمسافة إثني عشر ميلا بحريا. ووفقا لأحكام قانون البحار الجديد، فإن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لا يجوز أن تمتد مساحتهما معا إلى أبعد من 24 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها البحر الإقليمي.<sup>3</sup>

وعليه بما أن الإتفاقية قد حددت عرض البحر الإقليمي بما لا يتجاوز 12 ميلا بحريا، فإن عرض المنطقة المتاخمة هو ما تبقى من الأربعة وعشرون ميلا. مما يجعل من الحد الخارجي للبحر الإقليمي، حدا داخليا للمنطقة المتاخمة.<sup>4</sup>

وسلطات الدولة الشاطئية على المنطقة المتاخمة أقل من تلك المقررة على بحرها الإقليمي من ناحية بالنظر إلى الهدف من تلك السلطات، وهو الوقاية من الأنشطة التي تشكل إخلالا بأنظمتها الصحية والجمركية وشؤون الصيد، ومن ناحية أخرى، بالنظر إلى أن تلك المنطقة لا

1- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 83 .

2- محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 231-232.

3- أنظر المادة 02/33 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982

4- د. جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص 355 .

تعد أصلاً إمتداداً للإقليم الوطني، فهي خارج منطقة البحر الإقليمي، وتعد أساساً جزءاً من البحر العالي،<sup>1</sup> وعلى ذلك فإن الدولة الساحلية تتمتع في هذه المنطقة بسلطات وضع القوانين واللوائح الجمركية، والضريبية والصحية، والمتعلقة بالهجرة، وكذا معاقبة أي خرق للقانون الدولي.<sup>2</sup>

ولما كانت تلك المنطقة والحفاظ عليها مسألة تدخل في سلطات الدولة الساحلية لذلك فمن حق تلك الدولة أن تضع القواعد والإجراءات اللازمة لحماية تلك المنطقة من التلوث في ضوء الإلتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية.<sup>3</sup>

### الفرع الثاني: المناطق التي تمارس فيها الدولة حقوقاً سيادية.

إن نظام "الحقوق السيادية" في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري بصفة عامة يكفل ممارسة الدولة الساحلية لإختصاصها من أجل إستغلال ثرواتها وحماية مصالحها. كما أنه يضمن في المقابل الحماية والتمتع بالحقوق التي كانت لها قبل ظهور النظام الجديد.<sup>4</sup>

بناء على ما تقدم، سنتطرق إلى هذه المناطق لإبراز مدى سيطرة وهيمنة كل دولة من الدول على كل منطقة من مناطق البيئة البحرية لتكفل لها الحماية القانونية اللازمة.<sup>5</sup>

#### أولاً: البيئة البحرية للمنطقة الاقتصادية الخالصة.

لقد عرفت المادة 55 من إتفاقية قانون البحار المنطقة الاقتصادية الخالصة بأنها: (المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له)، وحددت المادة 57 من الإتفاقية عرض المنطقة

---

1- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 83 . وراجع أيضاً د. علي سعيدان، المرجع السابق، ص 89 .

2- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 30 .  
وراجع في نفس المعنى: د. زكريا الباهي، المياه في القانون الدولي وأزمة المياه العربية، دار طلاس، الطبعة الأولى، دمشق، 1994، ص 54 .

3- أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث (في ضوء التشريعات الوطنية والإتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 25 .

4- محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 247 .

- وهذا الأمر تم تأكيده أيضاً بشأن تحديد المجالات البحرية الجزائرية الملاصقة لإقليمه البحري، حيث تنص المادة 02 /12 من دستور 1996 على أنه: "... كما تمارس الدولة حقها السيد الذي يقره القانون الدولي على كل منطقة من مختلف مناطق المجال البحري التي ترجع إليها" القانون الدولي الذي تحيلنا إليه هذه الفقرة هي إتفاقية قانون البحار لعام 1982. راجع في ذلك: أ. سهيلة قمودي، المقال السابق، ص 246 .

5- أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 23 .

الإقتصادية بما لا يتجاوز أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.<sup>1</sup>

وتعد هذه المنطقة مظهرا من مظاهر التطور الحديث لقانون البحار، وقد جاءت بمثابة نوع من التوفيق بين المبالغة في الإدعاءات بفرض السيادة الإقليمية على مسافات مترامية من البحار والمحيطات، وبين تطلع عدد كبير من دول العالم الثالث إلى الثروات الطبيعية في البحار المجاورة لها عليها تقدم مصدرا إقتصاديا جديدا يمكن أن يسهم في تنميتها الإقتصادية وتوفير المزيد من الغذاء لشعوبها.<sup>2</sup>

وهكذا فإن هذه المنطقة تتميز بأنها تمثل نطاق إضافي للدول الساحلية تمارس عليه حقوق ذات سيادة<sup>3</sup> لغرض إستكشاف وإستغلال الموارد الطبيعية المائية الحية وغير الحية، النباتية وغير النباتية المحتمل وجودها في قاع البحر وفي باطن الماء بالإضافة إلى القيام بأنشطة في عمليات الإستكشاف والإستغلال والبحث العلمي والإقتصادي كإنتاج الطاقة من مياه التيارات المائية والرياح.

بل أنها منحت لجميع الدول الساحلية وغير الساحلية الحقوق المتعلقة بالملاحة والتخليق في الفضاء وزرع الكابلات والأسلاك والأنابيب المائية وغيرها من أوجه الإستخدامات المشروعة دوليا شريطة مراعاة الحقوق السيادية للدول الساحلية وأنظمتها وقوانينها.<sup>4</sup>

ولم تكف الإتفاقية بهذا القدر من التسامح بل ذهبت إلى أبعد من ذلك عندما قالت بأنه يحق للدول غير الساحلية والبلدان المتضررة جغرافيا إلى السعي وراء الصيد وفقا " لأساس عادل" <sup>5</sup> أي حق المشاركة المنصفة والعادلة في إستغلال الجزء الفائض من تلك الموارد في المناطق الخالصة للدول الساحلية في المنطقة إلا في حالة إعتداد الدولة الساحلية كليا على إستغلال تلك الموارد.<sup>6</sup> وتضيف المادة 69 من الإتفاقية أنه يجب أن تؤخذ بعين الإعتبار الظروف الإقتصادية

1- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 99.

2- المرجع نفسه، ص 98.

3- د. عمر سعد الله، المرجع السابق، ص 242.

4- أنظر المادتين 56 و58 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 .

5- Davia Ruziè, op .cit, p 146.

6- أنظر المادتين 70 و71 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، وتحليل أكثر لنص المادتين راجع:

- David Ruziè,op .cit, p 149.

والجغرافية للدول المعنية. على أن تحدد شروط هذه المشاركة في إتفاقيات ثنائية.<sup>1</sup>

ومن ثم فإن الدولة الساحلية لها أن تمارس حق الولاية فيما يتعلق بحماية المنطقة الإقتصادية الخالصة والمحافظة عليها من التلوث في ضوء الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية<sup>2</sup> والحفاظ عليها، وهي ولاية يجب أن تفهم على أنها إلتزام باتخاذ التدابير الملائمة لصيانة البيئة البحرية بوجع عام.<sup>3</sup>

### ثانيا: البيئة البحرية للجرف القاري.

في واقع الأمر، لقد تعددت المصطلحات المستخدمة من جانب فقهاء القانون الدولي في البلدان العربية على وجه الخصوص بخصوص إختيار التعبير العلمي الدقيق لمصطلح الرصيف القاري، فبعضهم يستخدم إصطلاح الإمتداد القاري، والبعض الآخر يستخدم مصطلح الإفريز القاري، وأي ما كان المصطلح المستعمل،<sup>4</sup> فإن الجرف القاري يشمل بالنسبة لكل دولة ساحلية، قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الإمتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مساحة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذ لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة،<sup>5</sup> والمستقر عليه أن الحد الأقصى لإمتداد الجرف القاري لأي دولة ساحلية هو 350 ميلا بحريا يقاس من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.<sup>6</sup>

إن الحقوق السيادية مقررة للدولة الساحلية خاصة، بمعنى أنه ذا لم تقم الدولة الساحلية باستكشاف الجرف القاري أو إستغلال موارده الطبيعية فلا يجوز لأحد أن يقوم بهذه الأنشطة

1- أ. محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 238-239.

2- أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 26 .

3- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 84.

4- د. علي سعيديان، المرجع السابق، ص 90 .

5- أنظر المادة 76 من إتفاقية قانون البحار 1982، وراجع أيضا:

- David Ruziè, op. cit, p 147.

6- David Ruziè, op. cit, p 147.

دون موافقة صريحة من الدولة الساحلية باعتبار أن منطقة الجرف القاري هي محاولة أيضا لحفظ ثروات البحار من أن تكون مصدر صراع إضافي بين الشمال والجنوب.

ولكن هذه الحقوق المقررة للدولة الساحلية مقيدة في الجرف القاري بما هو مقرر من حقوق وحرريات للدول الأخرى، فحقوق الدولة الساحلية لا تمس النظام القانوني للمياه العلوية أو الحيز الجوي فوق تلك المياه، ولا يجوز أن تسفر هذه الحقوق عن أي تدخل لا يمرر له على الملاحة البحرية، والحقوق والحرريات المقررة للدول بموجب الإتفاقية.

وتوفيقا بين حقوق الدولة الساحلية، وحقوق الدول الأخرى فيما يتعلق بوضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، لا يجوز للدولة الساحلية أن تضع العراقيل أمام وضع أو صيانة هذه الكابلات والأنابيب.

ومع ذلك يظل من حق الدولة الساحلية تعيين مسار هذه الكابلات والخطوط، ولها أن تتخذ كافة الإحتياطات اللازمة لمنع التلوث الناتج عن هذه الكابلات والخطوط وخفضه والسيطرة عليه.

ويستفاد من ذلك أن حق الدولة الساحلية في حماية البيئة البحرية يمتد ليشمل أي نشاط يمارس على الجرف القاري يمكن أن ينجم عنه تلوث البيئة البحرية.<sup>1</sup> والسهر على صيانتها ومكافحة تلوثها.<sup>2</sup>

### **الفرع الثالث: المناطق الخارجة عن سيادة الدولة.**

من بين المناطق الخارجة عن سيادة الدول قاع البحار والمحيطات وأعالي البحار

#### **أولا: البيئة البحرية لقاع البحار والمحيطات.**

إعتبرت إتفاقية قانون البحار الجديدة كل ما يقع خارج الإختصاص الوطني لمجموع دول العالم، من قاع البحار والمحيطات وباطنها، إرثا مشتركا للإنسانية، وذلك تطبيقا للمبادئ الواردة لعام 1970 والذي جاء فيه على الخصوص: "تعلن الجمعية العامة أن:

1- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 100.

2- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 85.

1- قاع البحار والمحيطات وباطنه، خارج الإختصاص الوطني ( الذي سيطلق عليه تعبير المنطقة ) بما في ذلك ثروات المنطقة، هي إرث مشترك للإنسانية.

2- لا يمكن تملك المنطقة بأي وسيلة كانت، سواء من قبل الدول أو الأشخاص الطبيعية والمعنوية، كما أنه لا يمكن لأي دولة أن تمارس سيادتها أو حقوقا سيادية على المنطقة...

1- كل النشاطات المتعلقة باستكشاف وإستغلال ثروات المنطقة والنشاطات الأخرى المرتبطة بها يحكمها التنظيم الدولي الذي سينشأ<sup>1</sup>.

وينحصر مضمون فكرة التراث المشترك للإنسانية في أن موارد الطبيعة ذات الطابع العام أو المشترك، هي ملك مشترك لكل شعوب الإنسانية دون تفرقة ويجب أن تمارس تلك الشعوب حقوقها على تلك الموارد والثروات على قدم المساواة وفي الحدود التي تسمح بها إمكانياتها الفنية والمادية وبحيث لا يسوغ لوحدة أو جماعة إقليمية أو دولة أن تدعي السيادة أو السلطان على جزء منها، وتحرم غيرها من الإنتفاع به. ومفهوم الحماية لا ينسحب فقط على حماية العناصر الطبيعية لهذه المناطق، بل يشمل أيضا حماية الكائنات التي تعيش في هذه المناطق.<sup>2</sup>

وباعتبار أن البيئة البحرية هي تراث مشترك للإنسانية فإنه يقع عاتق على جميع الدول حماية<sup>3</sup> هذه المنطقة من التلوث الناجم عن عمليات الإستكشاف والإستغلال للثروات الكامنة في قاع البحار والمحيطات المتجددة وغير المتجددة.<sup>4</sup> على إعتبار أن مبدأ التراث المشترك للإنسانية يمثل إستراتيجية جيدة التنمية في العالم مؤداها أن الثروات الطبيعية ليست حقا خالصا للحاضر فحسب بل هي مشترك بين الحاضر والمستقبل وتحتمها ضرورات عالمية التنمية.<sup>5</sup>

### ثانيا: البيئة البحرية لأعالي البحار.

أعالي البحار هي جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الإقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية.<sup>6</sup>

1- راجع ذلك بالتفصيل: محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 253- 258 .

2- د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص 41 .

3- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 85.

4- عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 35.

5- د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص 46 .

6- أنظر المادة 86 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

وبحسب المادة 87 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فإن أعالي البحار مفتوحة لسفن جميع الدول، بما في ذلك الدول الحبيسة. وهي حرية تمارس طبقاً لقواعد القانون الدولي، وتشمل على الخصوص حرية الملاحة والطيران، وحرية مد الأنابيب والكوابل على قاع البحر. وإنشاء الأجهزة اللازمة لذلك، حرية الصيد، وحرية البحث العلمي،<sup>1</sup> إلا أنه وفي المقابل إستجوب على جميع الدول ألا تأتي من الأنشطة ما يضر بالبيئة البحرية لأعالي البحار. وهذا إلتزام عام ومشترك يقع على عاتق الجميع، باعتبار أن البيئة البحرية هي تراث مشترك للإنسانية، لأن القول بغير ذلك يعني أن مبدأ حرية أعالي البحار سيصير سبباً في مأساة إنسانية.

وقد تضمنت بعض الإتفاقيات الدولية نصوصاً صريحة حول الإلتزام بالحفاظ على البيئة البحرية لأعالي البحار من التلوث.<sup>2</sup>

وهكذا يتضح لنا من الإستعراض السابق للمناطق البحرية أن الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية يمتد نطاق سريانه ليشمل كافة المناطق البحرية لا فرق في ذلك بين المناطق التي تدخل في ولاية أو سيادة الدول الساحلية وتلك التي تخرج عن نطاق الولاية الإقليمية لأية دولة. وهذا يعني أن الإلتزام يمتد ليشمل كافة عناصر البيئة البحرية لكل المناطق بدءاً من سطح البحر والمجال الجوي أعلاه وإنتهاءً إلى عمود الماء وقاع البحر خلف أعلى درجات الجزر وما يتبعه أو يقوم عليه من أحياء.<sup>3</sup>

---

1- محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 259.

2- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 85-86.

3- أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 27.

## المبحث الثاني:

### ماهية التلوث البحري.

مما لا شك فيه أن مشكلة التلوث البحري من المشكلات التي واجهت الإنسان في الآونة الأخيرة،<sup>1</sup> ولقد حضيت مشكلة التلوث البحري بالدراسة والإهتمام، سواء من قبل رجال العلم أو القانون، وذلك لأن آثار تلوثه الضارة شملت الإنسان، والحيوان، والنبات.

ويوصف التلوث على أنه الوريث الذي حل محل المجاعات والأوبئة، وهذا يعكس خطورته وعمق آذاه.<sup>2</sup>

وسوف يتم بيان تعريف التلوث البحري وتحديد عناصره وأنواعه وأسبابه ومصادره على النحو التالي: المطلب الأول تعريف التلوث البحري وتحديد عناصره، والمطلب الثاني: أنواع التلوث البحري، والمطلب الثالث، أسباب ومصادر التلوث البحري.

### المطلب الأول:

#### مفهوم التلوث البحري وتحديد عناصره.

إن ظاهرة التلوث ظاهرة حديثة صاحبت التطور التكنولوجي الحديث وباتت تهدد الإنسان في نفسه وبيئته على السواء. لذلك فإن تحديد مفهوم التلوث البحري في صورة دقيقة ومحددة، هو بلا شك نقطة البداية لأي معالجة قانونية في مجال التلوث، وهو أيضا جوهر أية حماية يمكن تقريرها للبيئة في مواجهة أهم مشاكلها.<sup>3</sup>

وفيما يلي نتناول تعريف التلوث البحري وتحديد عناصره كلا منهما في فرع مستقل.

#### الفرع الأول: تعريف التلوث البحري.

---

1- د. صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص 443.

2- أ. عماد خليل التركاوي، القوانين والتشريعات المنظمة للإدارة (مسؤولية الدولة عن أضرار التلوث البيئي)، جامعة دمشق، دون سنة النشر، [www.kenanaonline.com](http://www.kenanaonline.com)، ص 44.

3- د. محمد أحمد منشاوي، المرجع السابق، ص 38.

يبدو أنه ليس من السهل تحديد مدلول التلوث، أو بعبارة أدق تعريفه. بل إن هذا التحديد أو التعريف يبدو في نظر البعض مستحيلا وهذا يرجع في واقع الأمر، إلى طبيعة التلوث ذاته، فهذا الأخير كما عبر عنه أحد الكتاب - وبحق- متأهة كثيرة القنوات ومتنوعة المسالك ومتعددة الأسباب ومتشابهة الآثار تغطي تقريبا كل مجالات الحياة البشرية.<sup>1</sup>

ومع ذلك، فإننا سنحاول تعريف التلوث البحري لغويا واصطلاحيا وقانونيا، كما يلي:

### أولا : التعريف اللغوي للتلوث البحري.

سنقوم بإستعراض مفهوم التلوث البحري في اللغات الحية وهي:

#### - التلوث في اللغة العربية.

جاء في لسان العرب المحيط تحت كلمة "التلوث" أن التلوث يعني التلطيخ، فيقال تلوث الطين، ولوث ثيابه بالطين أي لطحها، ولوث الماء أي كدره،<sup>2</sup> وفي المعجم الوسيط: تلوث الماء أو الهواء يعني خالطته مواد غريبة ضارة،<sup>3</sup> كما تشير معاجم لغوية أخرى إلى أن التلوث يعني خلط الشيء بما هو خارج عنه، فيقال لوث الشيء بالشيء أي خلطه به ولوث الماء أي كدره، وتلوث الماء أو الهواء ونحوه، أي خالطته مواد غريبة ضارة.<sup>4</sup>

إن كلمة "تلوث" اسم من فعل "يلوث"، وهو يدور حول تغيير الحالة الطبيعية للأشياء وبخلطها ما ليس من ماهيتها، أي بعناصر غريبة أو أجنبية عنها، فيكدرها ويغير من طبيعتها، ويضرها بما يعوقها عن أداء وظيفتها المعدة لها.<sup>5</sup> والتلوث في اللغة العربية نوعان:

**معنى مادي:** وهو إختلاط أي شيء غريب من مكونات المادة بالمادة، مما يؤثر عليها ويفسدها، كتلوث الماء لما يختلط بالطين الملوث.

- 1- أ. عماد خليل التركاوي، المقال السابق، ص 45.
- 2- د. منصور مجاجي، المدلول العلمي والمفهوم القانوني للتلوث البيئي، مجلة المفكر، العدد الخامس، جامعة محمد خيضر بسكرة، دون سنة النشر، ص 101.
- وانظر أيضا: د. ماجد راغب الطلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 45 .
- 3- علي محمد القحطاني، رسالة ماجستير بعنوان التلوث البيئي الناتج عن محطات الوقود في مدينة الدمام، جامعة نايف العربية للعلوم، الرياض، 2005، ص 07.
- 4- د. منصور مجاجي، المقال السابق، ص 101.
- 5- أ. د. إبراهيم سليمان عيسى، تلوث البيئة أهم قضايا العصر المشكلة والحل، دار الكتاب الحديث، أسبوط، 2000، ص 20 راجع أيضا: د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 76 ، ود. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص 16.

**معنى معنوي:** فهو يعني ذلك التغيير الذي ينتاب النفس فيكدرها، أو الفكر فيفسده أو الروح فيضرها، وهذا التغيير كما يتضح يكون دائما إلى ما هو أسوء، أو يكون تغيرا من أجل غرض ما.<sup>1</sup>

والتلوث بشقيه المادي والمعنوي، يعني فساد الشيء أو تغيير خواصه.<sup>2</sup>

#### - التلوث في اللغة الفرنسية.

جاء في أحد المعاجم اللغوية الفرنسية أن فعل يلوث: Polluer أي يلطخ أو يوسخ Solir، ووسخ الشيء جعله غير سليم أو عكره، وتلوث الماء أو الهواء: أي جعلهم معيبا، ويلوث عكس ينقى épurer أو يصفى.<sup>3</sup> والتلوث Pollution كتعبير شائع يعني تدهور الحال أو الوسط بإدخال مادة ملوثة أو مكدره.<sup>4</sup>

وتستخدم كلمة (Pollution) أيضا والتي تعني تدنيس أو تلويث أو تنجيس كتدنيس الكنيسة.<sup>5</sup>

#### - التلوث في اللغة الإنجليزية.

نجد نفس المعنى في قاموس Webster's New ففعل يلوث Pollute جعل الوسط المحيط غير نقي Impure، أو غير نظيف Unclean، والتلوث Pollution اسم من فعل يلوث بمعنى الوسط الملوث.

كما جاء في إحدى المعاجم أيضا أن يلوث Pollute، يجعل الشيء غير نقي أو غير صالح للإستعمال،<sup>6</sup> و"التلوث" اسم من فعل يلوث. ويقال يوجد كثير من التلوث في هذا المكان، ويقال أن النهر صار ملوث بنفايات المصنع.<sup>7</sup>

1- نور الدين حشمة، الرسالة السابقة، ص 26.

2- د. منصور مجاجي، المقال السابق، ص 101.

3- د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص 160.

وراجع أيضا في نفس المعنى: د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 34، ود. محمد أحمد منشاوي، المرجع السابق، ص 28.

4- سليمان منصور يونس الحبوني، رسالة دكتوراه في القانون العام بعنوان الضبط الإداري، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، دون تاريخ، ص 11-12.

5- أ. صباح العشاوي، المرجع السابق، ص 28، وراجع أيضا رائف محمد لبيب، المرجع السابق، ص 28.

6- د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص 160.

7- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 35.

وهكذا يتضح لنا أن مفهوم التلوث يكاد يكون واحدا في اللغات الثلاثة ويدور حول إختلاط أشياء غريبة بالماء أو الهواء أو التربة يجعلها فاسدة وغير صالحة وتسبب أضرارا للكائنات الحية جميعها.<sup>1</sup>

### ثانيا: التعريف الإصطلاحي للتلوث البحري.

إذا كان المفهوم اللغوي لفكرة التلوث يدور حول خلط الشيء بما هو خارج عن طبيعته، بما يغير من تكوينه وخواصه، ويؤثر على وظيفته، فإن معنى التلوث في الإصطلاح العلمي، لا يبتعد كثيرا عنه.<sup>2</sup>

فالبعض يعرفه: بأنه كل تغيير في الخواص الطبيعية البيولوجية أو الكيميائية للمياه يترتب عليه، أو يحتمل أن يترتب عليه عدم صلاحية مياه البحر للإستعمالات المخصصة لها فإنه يشكل تلوثا.

وعرفه رأي آخر بأنه: إدخال الإنسان بصفة مباشرة أو غير مباشرة للمواد الضارة للبيئة البحرية وذلك بما يؤدي إلى تغيير الخواص الطبيعية بها مما يضر بصحة الإنسان ورفاهيته وكذلك الحيوان والنبات.<sup>3</sup>

وعرفه البعض أيضا: بأنه وجود مواد غريبة ضارة في مياه البحر نتيجة النشاط الإنساني أو تركيز النشاط في الإستغلال البحري بحيث يؤثر ذلك على الإستخدامات الحالية أو المستقبلية.

كما عرفه البعض الآخر أيضا بأنه: إدخال أي مواد أو طاقة في البيئة البحرية بطريقة إرادية أو غير إرادية مباشرة أو غير مباشرة ينتج عنه ضرر بالموارد الحية أو غير الحية أو يهدد صحة الإنسان أو يعوق الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك والأنشطة السياحية أو يفسد صلاحية مياه البحر للإستعمال أو ينقص التمتع بها أو يغير من خواصها.<sup>4</sup>

إستنادا إلى المفاهيم السابقة، يمكن القول بأن هذه التعريفات قد إتفقت فيما بينها على إشتراط حدوث التلوث بفعل الإنسان، وأن يؤدي إلى الإضرار بصحة الإنسان ورفاهيته، وهو ما يرى خلافه جانب آخر من الفقه، إذ يرى هذا الجانب - وبحق- أن التلوث قد يقع بالفعل دون أن يؤثر

1- د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص 160.

2- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، 76- 77.

3- د. صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 444.

4- د. محمد أحمد منشأوي، المرجع السابق، ص 43- 44 .

في صحة الإنسان، فتلوث مياه البيئة البحرية لن يترتب أضراراً مباشرة على صحة الإنسان، إذا لم يستخدم هذه المياه بصورة أو بأخرى، كذلك فإن التلوث يمكن أن يقع دون تدخل من أي نشاط إنساني، ولكن كنتيجة مترتبة على حالة طبيعية كالبراكين والزلازل التي يمكن أن تؤدي إلى تلوث البيئة في المناطق المحيطة، حيث يرون أن التلوث يعني: " وجود مواد غريبة بالبيئة أو أحد عناصرها على نحو يمكن أن يؤدي إلى آثار ضارة " <sup>1</sup>.

### ثالثاً: التعريف القانوني للتلوث البحري.

تعددت التعريفات القانونية للتلوث البحري، سواء في نصوص الإتفاقات الدولية أو القوانين الداخلية <sup>2</sup>.

حيث يعرف إعلان إستكهولم لسنة 1972 التلوث البحري بأنه: " إدخال الإنسان بطريق مباشر أو غير مباشر لمواد أو طاقة في البيئة البحرية تكون لها آثار ضارة كالإضرار التي تلحق بالمواد الحية أو تعرض صحة الإنسان للمخاطر أو تعوق الأنشطة البحرية، بما فيها الصيد وإفساد خواص مياه البحر من وجهة نظر إستخدامه والإقلال من منافعه" <sup>3</sup>.

ولقد عرفت إتفاقية ماربول لعام 1973 (إتفاق منع التلوث من السفن) التلوث البحري بأنه: " تلك المواد التي إذا إختلطت مع مياه البحر، فإنه يعزى إليها التسبب في حدوث مخاطر لصحة الإنسان، أو الإضرار بمصادر الحياة لمخلوقات البحر، والحياة البحرية، أو الإضرار بخواص مياه البحر، أو الحيلولة دون الإستخدامات المشروعة للبحر".

ولا يختلف هذا التعريف للتلوث البحري عما ورد في إتفاقيات حماية البيئة البحرية، كاتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لعام 1976 إذ قضت الفقرة الأولى من المادة الثانية على أنه: " يقصد بالتلوث قيام الإنسان، سواء بطريقة مباشرة، أو غير مباشرة، بإدخال أي مواد، أو صنوف من الطاقة إلى البيئة البحرية، مما يسبب آثاراً مؤذية، كإلحاق الضرر بالموارد الحية، أو أن تكون مصدر خطر على الصحة البشرية وعائق للنشاطات البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وإفساد نوعية مياه البحر المستخدمة وإنقاص لمدى التمتع بها " <sup>4</sup>.

1- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 107.

2- د. صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 444.

3- أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 30.

4- أ.د. مصطفى سلامة حسين، د. مدوس فلاح الرشيد، القانون الدولي للبيئة، لجنة التأليف والتعريب والنشر، الطبعة الأولى، الكويت، 2007، ص 231-232.

وكذلك ما جاء في المادة الأولى من إتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث لعام 1978 إذ تقضي هذه المادة بأنه: " يقصد بتعبير التلوث البحري قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مواد أو مصادر للطاقة إلى البيئة البحرية تترتب عليها، أو يحتمل أن يترتب عليها آثار ضارة كالإضرار بالمواد الحية، وتهديد صحة الإنسان وتعويق الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك وإفساد صلاحية مياه البحر للإستخدام والحد من قيام المرافق الترفيهية"<sup>1</sup>.

كذلك ما ورد في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 حيث تقضي الفقرة الرابعة من المادة الأولى في تعريف التلوث البحري بأنه: ( إدخال الإنسان في البيئة البحرية بما في ذلك مصاب الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تنجم عنها أو يحتمل أن تنجم عنها آثار مواد مؤذية، مثل الإضرار بالمواد الحية والحياة البحرية، وتعريض الصحة البشرية للأخطار، وإعاقة الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك وغيرها من أوجه الإستخدامات المشروعة للبحر، والحد من نوعية قابلية مياه البحر للإستعمال، والإقلال من الترويح).<sup>4</sup>

والملاحظ أن هذا التعريف يتوافق كثيراً مع التعريفات التي وردت في بعض الإتفاقيات الإقليمية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث كالتعريف<sup>3</sup> السابق الذي نصت عليه إتفاقية حماية وتنمية البيئة البحرية والمناطق الساحلية في الخليج العربي في مؤتمر الكويت الإقليمي لسنة 1978. وإتفاقية البحر الأحمر وخليج عدن - جدة- لسنة 1982،<sup>4</sup> وكذلك مع التعريف الوارد في إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة في برشلونة لسنة 1976 المشار إليه سابقاً.<sup>5</sup> بل أن هذا التعريف أيضاً يكاد يكون متطابقاً مع تعريف إعلان إستكهولم.<sup>6</sup>

- 
- 1- أ.د. مصطفى سلامة حسين، د. مدوس فلاح الرشيد، المرجع السابق، ص 232.
  - 2- د. محسن أفكيرين، القانون الدولي للبيئة، الطبعة الأولى، دار النشر العربية، القاهرة، 2006، ص 16. وراجع أيضاً: د. ياسر محمد فاروق المنياوي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، 2008، ص 41.
  - 3- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 109، وراجع أيضاً: عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 33، د. طارق إبراهيم الدسوقي عطية، المرجع السابق، ص 203.
  - 4- حيث تنص المادة 01 من الإتفاقية الإقليمية للحفاظ على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن على أن التلوث البحري: " قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أي مواد أو شكل من أشكال الطاقة إلى البيئة البحرية تترتب عليها آثار ضارة بالمواد الحية، وتهديد صحة الإنسان وتعويق الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وإفساد صلاحية مياه البحر الأحمر للإستخدام، والحد من قيام المرافق الترفيهية ".أنظر في ذلك: د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 109، د. محسن أفكيرين، المرجع السابق، ص 17.
  - 5- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 109.
  - 6- المرجع نفسه، ص 108.

أما في التشريعات الوطنية فنجد أن المشرع الجزائري عرف التلوث في الفقرة العاشرة من المادة الرابعة من القانون رقم 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة بأنه: " إدخال أية مادة في الوسط المائي من شأنها أن تغير الخصائص الفيزيائية أو الكيميائية و/البيولوجية للماء، وتتسبب في مخاطر على صحة الإنسان، وتضرر بالحيوانات أو النباتات البرية والمائية وتمس بجمال المواقع أو تعرقل أي إستعمال طبيعي آخر للمياه".<sup>1</sup>

في حين نجد المشرع المصري عرف التلوث البحري في القانون رقم 04 لسنة 1994 المتضمن حماية البيئة، حيث تنص الفقرة الثانية من المادة الأولى على أن التلوث البحري يعني: "إدخال أي مواد أو طاقة في البيئة المائية بطريقة إرادية أو غير إرادية مباشرة أو غير مباشرة ينتج عنها ضرر بالمواد الحية أو غير الحية، أو يهدد صحة الإنسان أو يعوق الأنشطة المائية بما في ذلك صيد الأسماك والأنشطة السياحية، أو يفسد صلاحية مياه البحر للإستعمال، أو ينقص من التمتع بها أو يغير من خواصها".<sup>2</sup>

وعرف المشرع التونسي في المادة الأولى من القانون رقم 96/29 المؤرخ في 03 أبريل 1996 المتعلق بإحداث خطة وطنية للتدخل العاجل لمكافحة حوادث تلوث البحر، التلوث البحري بأنه: " كل حدث ينجر عنه أو يمكن أن ينجر عنه إنسكاب في البحر لمحروقات أو لمواد ضارة أخرى، يحدث أو يمكن أن يحدث أضرارا في المحيط البحري أو على السواحل".<sup>3</sup>

وعرف قانون حماية البيئة وتنميتها بدولة الإمارات العربية المتحدة رقم 24 لسنة 1999 التلوث البحري في المادة الأولى بأنه: " إدخال أية مواد أو طاقة في البيئة المائية بطريقة إرادية أو غير إرادية مباشرة أو غير مباشرة ينتج عنه ضرر بالموارد الحية وغير الحية، أو يهدد صحة الإنسان، أو يعوق الأنشطة السياحية أو يفسد صلاحيتها للإستعمال، أو ينقص من التمتع بها أو يغير من خواصها".<sup>4</sup>

كما عرف قانون التجارة البحري الإنجليزي لسنة 1994 التلوث البحري بأنه: " أي تلوث من السفن أو أي منشآت بحرية، أو غواصات أو خطوط أنابيب في المياه البحرية الخاضعة لإختصاص المملكة المتحدة".<sup>5</sup>

1- د. منصور مجاجي، المقال السابق، ص 110.

2- د. صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 446.

3- أنظر الموقع الإلكتروني [www.anc/site/servlet](http://www.anc/site/servlet)، والمطلع عليه يوم 2012/03/25.

4- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 109.

5- د. صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 446.

مما سبق يتضح أن التلوث البحري قد يتم نتيجة عمل إرادي بتدخل الإنسان بصفة مباشرة أو غير مباشرة، وقد يتم نتيجة أعمال غير إرادية مثل الظواهر الطبيعية مما يترتب عليه التغيير في استخدام الإنسان للبحر ويمكن تعريفه بأنه: " تغيير في الخواص الطبيعية للمياه البحرية نتيجة لمواد ملوثة بغض النظر عن طبيعة هذه المادة ومصدرها، وأهميتها، بما يضر بالحياة البحرية والإنسان، والحيوان، والنبات".<sup>1</sup>

## الفرع الثاني: عناصر التلوث البحري.

تتفق - عموماً - كافة التعريفات السابقة على أن التلوث البحري يقوم على ثلاثة عناصر أساسية هي كالتالي:

### أولاً: حدوث تغيير في البيئة البحرية.

أي إحداث تغيير في الوسط الطبيعي لمكونات البيئة البحرية،<sup>2</sup> وهذا التغيير تبدأ معالمه بحدوث إختلال في التوازن الفطري أو الطبيعي القائم بين عناصر ومكونات البيئة بإختفاء بعضها أو قلة حجمها أو نسبتها بالمقارنة بالبعض الآخر أو بحالتها الأولى، أو بالتأثير على نوعية أو خواص تلك العناصر،<sup>3</sup> فخذ مثلاً ... إذا تسبب الإنسان وأدخل مواد غريبة على البيئة البحرية، مثل النفط أو النفايات السامة التي يقوم بدفنها في البحار، فإنه هذا السلوك سوف يؤدي بطبيعة الحال إلى إحداث تغييرات جوهرية في البيئة البحرية، وأقرب مثل على ذلك التلوث البحري في مياه الخليج العربي إبان حروب العراق الثلاثة مع إيران والكويت والغزو الأنجلوأمريكي الأخير للعراق أدى إلى تلوث مياه الخليج العربي بشتى الملوثات.<sup>4</sup> وذلك لأن التوازن ما بين المكونات والعناصر في البيئة البحرية أمر مقرر لصالح الحياة. وهذا التغيير قد يكون بزيادة أو نقصان بعض المواد أو أحد مكونات عنصر من عناصر البيئة البحرية أو بدخوله في غير مكانه أو غير زمانه. فكل هذا يؤدي إلى إخلال بتلك البيئة وتعكير صفاءها وتكدير مناخها مما يعتبر تلوثاً من الناحية العلمية والقانونية.<sup>5</sup>

وتغيير البيئة البحرية قد يكون تغيراً في الكم أو الكيف وقد يكون تغيراً في الزمان أو المكان

1- د. محمد صلاح سليمة، المرجع السابق، ص 447.

2- د. محمد أحمد منشأوي، المرجع السابق، ص 59 .

3- د. نبيلة إسماعيل رسلان، التأمين ضد أخطار التلوث، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 10 وراجع أيضاً: د. ياسر محمد فاروق المنياوي، المرجع السابق، ص 50- 51.

4- د. صالح محمد محمود بدر الدين، المرجع السابق، ص 27 .

5- د. محمد أحمد منشأوي، المرجع السابق، ص 59 .

وسنعرض لتلك الصور بشيء من الإيجاز

**1- التغيير في الكم:** والتغيير يكون كمي بزيادة أو نقصان بعض أو أحد مكونات عنصر من عناصر البيئة البحرية، وذلك بزيادة أو نقصان نسبة الأوكسجين في المياه فإنه يؤدي إلى إختناق الأحياء البحرية.

**2- التغيير في الكيف:** ويحدث ذلك بإدخال عناصر غريبة على مفردات البيئة البحرية وهو ما قد يؤدي إلى آثار جانبية خطيرة تلوث تلك البيئة ثم تنتهي بإلحاق أضرار بالإنسان والكائنات البحرية.

**3- التغيير في المكان:** ويحدث التغيير في المكان بتغيير بعض المواد من موطنها الطبيعي إلى موطن آخر، فيكون نتيجة إلحاق الضرر بالمواطن الجديد. مثال ذلك البترول الموجود تحت مياه البحر فهو في مكان لا يسبب ضررا للغير غير أن تمر به أثناء التنقل عبر البحار أو أثناء إستخراجه من قيعانه<sup>1</sup> يؤدي إلى تلوث هذه المياه، وجلب الأذى لمختلف الكائنات الحية التي تعيش فيها.<sup>2</sup>

**4- التغيير في الزمان:** والذي يعني وجود المادة في غير زمانها الذي تفيد فيه الحياة بأشكالها المختلفة. وذلك مثل زيادة الحرارة في المياه في أوقات الدفئ نتيجة لعمليات صناعية فيؤدي إلى ارتفاع درجة الحرارة في عناصر البيئة البحرية فيضر بالأحياء البحرية الموجودة في الوسط البحري حيث أن الطاقة المضافة وردت في غير زمانه.<sup>3</sup>

**ثانيا: أن يكون التلوث بفعل الإنسان.**

التلوث ظاهرة تحدث بفعل الأنشطة البشرية وقد تحدثها الطبيعة أيضا ولكن التلوث محل دراستنا القانونية هو التلوث الذي يحدث بفعل الأنشطة البشرية.<sup>4</sup> لأن القانون لا يخاطب إلا الإنسان ولا يهتم إلا بأفعاله<sup>5</sup> ولهذا فإن العديد من الإتفاقيات الدولية الخاصة بتلوث البيئة البحرية حرصت على النص على أن التلوث لا يكون إلا بفعل الإنسان. وذلك لأن الطبيعة قد تتداخل في إحداث تغيير عن طريق العواصف والبراكين والزلازل والفيضانات كحادثة المد البحري التي

1- د. محمد أحمد منشاوي، المرجع السابق، ص 60.

2- د. طارق إبراهيم الدسوقي عطية، المرجع السابق، ص 188 .

3- د. محمد أحمد منشاوي، المرجع السابق، ص 61.

4- د. محمد أحمد منشاوي، المرجع السابق، ص 61.

5- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 276.

حدثت بدول شرق آسيا، ولكن هذه الظواهر رغم ما تحمله من تهديد للتوازن البيئي في الوسط البحري فإنها لا يمكن أن تكون محلا للتنظيم القانوني لحماية البيئة البحرية<sup>1</sup> وذلك لأن التلوث لم يكن بسبب التدخل البشري وإنما كان بسبب ثورات الطبيعة التي لا دخل للإنسان بها.<sup>2</sup>

إذن فالذي يعنينا هو التغيير الناجم عن عمل الإنسان، فأغلب التلوث الذي يصيب البيئة يتحقق بفعله ونتيجة تعمده أو إهماله أو عجزه عن إقامة التوازن بين الأعمال اللازمة لإشباع حاجته وأطماعه المتزايدة، وبين المحافظة على سلامة البيئة وخلوها من التلوث.

كما أن الإنسان بأعماله المؤثرة في البيئة لا يأتي بجديد مطلق من عنده فهو لا يستحدث عنصرا غير موجود في الطبيعة أصلا، ولا يخلق مادة أولية لا أساس لها في الكون، وكل ما يفعله هو أن يغير في موجودات البيئة من حيث الكيف أو الكم أو المكان أو الزمان.<sup>3</sup>

### ثالثا: إدخال مواد ملوثة في البيئة البحرية.

يتحقق التلوث بسبب إدخال مواد ( صلبة أو سائلة أو غازية) أو طاقة أيا كان شكلها كالحرارة أو الإشعاع، في الوسط الطبيعي، وتسمى هذه المواد أو الطاقة الملوثة بالملوثات، وهي عبارة عن مواد أو طاقة تدخل في البيئة فتحدث اضطرابات في الأنظمة البيئية المختلفة،<sup>4</sup> بحيث يكون وجود هذه المادة أو الطاقة الملوثة في البيئة الطبيعية بغير كيميائياتها أو كمياتها، أو في غير مكانها أو زمانها، بما من شأنه الإضرار بالكائنات الحية أو بالإنسان في أمنه أو صحته أو راحته.<sup>5</sup> أو من شأنها أن تضر بالمناطق السياحية أو تتداخل مع الاستخدامات الأخرى المشروعة للبحر.

وعلى ذلك يتحقق التلوث بسبب إدخال أي من هذه المواد في الوسط البحري وغالبا ما تنتشر المواد الملوثة على إختلاف أشكالها بنسبة أو بأخرى في البيئة البحرية وتتفاعل مع بعضها مسببة التلوث،<sup>6</sup> الذي تحدد درجة خطورة ومدى ضرره، بالنظر إلى طبيعة المادة الملوثة ودرجة تركيزها في هذا الوسط البيئي.<sup>7</sup>

- 
- 1- د. محمد أحمد منشاوي، المرجع السابق، ص 61 .
  - 2- د. صالح محمد محمود بدرالدين، المرجع السابق، ص 28.
  - 3- د. منصور مجاجي، المقال السابق، ص 105- 106، وراجع أيضا: د. ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص 41.
  - 4- د. طارق إبراهيم الدسوقي عطية، المرجع السابق، ص 184.
  - 5- د. منصور مجاجي، المقال السابق، ص 104.
  - 6- د. محمد أحمد منشاوي، المرجع السابق، ص 62.
  - 7- د. طارق إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص 185.

وفي هذا الصدد نعرض بعض النصوص في الإتفاقيات الدولية لإيضاح معنى المواد الملوثة.<sup>1</sup> من ذلك إتفاقية لندن لسنة 1972 المتعلقة لمنع التلوث البحري بإغراق النفايات والفضلات الأخرى، وحسب ما ورد في المادة الأولى من هذه الإتفاقية أوجبت على كل دولة بأن تتخذ الخطوات العملية اللازمة لمنع تلوث البحار بإغراق النفايات التي تحمل مخاطر للصحة الإنسانية، وإلحاق الأذى بالمواد الحية و الحياة البحرية، وإعاقة الإستعمالات الأخرى المشروعة للبحار. وقد فصلت هذه الإتفاقية أنواع النفايات و فرقت بين النفايات المحضرة إطلاقاً إغراقها<sup>2</sup> في الفقرتين 5 و7 من الملحق الأول من الإتفاقية ( القائمة السوداء) مثل: المركبات الهالوجينية العضوية، والزئبق ومركباته والكالسيوم ومركباته والمواد البلاستيكية، والمواد المخلفة وغير القابلة للتحلل والتي تظل طافية في البحار بطريقة تعرقل الملاحة والصيد، والإستخدامات المشروعة للبحار والبتترول الخام والمواد الهيدروكربونية المشتقة من البترول، ولأي خليط يشتمل على أي منها مما يتم تحميلها بهدف إغراقها في البحر والنفايات المشعة من المستويات العالية، والمواد الأخرى ذات النشاط الإشعاعي العالي، والتي يحددها جهاز دولي مختص كالوكالة الدولية للطاقة الذرية، والمواد المنتجة لأغراض الحرب البيولوجية أو الكيميائية أيا كان شكلها هذا من جهة،<sup>3</sup> ومن جهة أخرى بنيت الأنواع الأخرى من النفايات التي يجوز إغراقها بموجب تصريح عام أو تصريح خاص مسبقاً<sup>4</sup> والتي تم النص عليها في الملحق الثاني للإتفاقية<sup>5</sup> والذي يضم قائمة بالنفايات الأقل خطورة وتسمى بالقائمة الرمادية ومن هذه المواد (الزرنيخ، الرصاص، النحاس، الزنك، السيليكون العضوي ومركباته، الكروم، النيكل، السيانيدات)<sup>6</sup>.

وأيضاً ما جاء بإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن المنعقدة في لندن 1973 حيث عرفت المواد الضارة المحضور تصريفها في البيئة البحرية بأنها: (أية مواد يكون من شأنها إذا ما أدخلت إلى البحر أن تشكل خطراً على صحة الإنسان أو تلحق الأذى بالمواد الحية وبالحيات البحرية أو تضر بالإستمتاع بالبحر أو تتداخل مع الإستخدامات المشروعة للبحار).<sup>7</sup>

- 
- 1- د. طارق إبراهيم الدسوقي عطية، المرجع السابق، ص 185.
  - 2- د. أحمد حامد البدري، الحماية القانونية للبيئة في المملكة العربية السعودية ( دراسة مقارنة)، مركز البحوث، 2010، ص 55-56.
  - 3- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 67.
  - 4- د. أحمد حامد البدري، المرجع السابق، ص 56.
  - 5- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 67.
  - 6- د. صلاح عبد الرحمان الحديثي، النظام القانوني لحماية البيئة، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2010، ص 133.
  - 7- د. محمد أحمد منشاوي، المرجع السابق، ص 78-79.

وكذلك ما جاء في تعريف فريق الخبراء الذي عينه برنامج الأمم المتحدة لصياغة المبادئ التوجيهية لحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر في البر بأنه: (قيام الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال مواد أو طاقة في البيئة البحرية ينتج عنها أو يمكن أن ينتج عنه آثار ضارة كإيذاء الموارد الحية والنظم الإيكولوجية البحرية والأخطار على الصحة البشرية).

ونستأنس أيضا في ذلك ببعض النصوص في التشريعات الوطنية. حيث عرف المشرع المصري المواد الملوثة للبيئة المائية في المادة الأولى من القانون رقم 04 لسنة 1994 بأنه: ( أية مواد يترتب على تصريفها في البيئة المائية بطريقة إرادية أو غير إرادية تغيير في خصائصها أو الإسهام في ذلك بطريقة مباشرة أو غير مباشرة على نحو يضر بالإنسان أو بالموارد الطبيعية أو بالمياه البحرية أو يضر بالمناطق الساحلية).<sup>1</sup>

وهذا ما أكده أيضا المشرع الجزائري بشأن حماية البيئة البحرية حيث نص في المادة 52 من القانون رقم 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة السالف الذكر: "... يمنع داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري، كل صب أو غمر أو ترميد لمواد ضارة من شأنها:

- الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية.

- عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والتربية المائية والصيد البحري.

- إفساد نوعية المياه البحرية من حيث استعماله.

- التقليل من القيمة الترفيهية والجمالية للبحر و المناطق الساحلية، والمساس بقدراتهما السياحية".

كما بين لنا القانون 10/03 مسبق الذكر الحالات الأخرى التي يجوز فيها صب أو غمر أو ترميد المواد الملوثة في البحر بموجب ترخيص مسبق من الوزير المكلف بالبيئة.<sup>2</sup>

وعلاوة على ذلك لا بد أن يكون التغيير الحاصل في البيئة تغييرا ضارا وتمس آثاره التوازن الطبيعي للبيئة، وتؤثر على الكائنات الحية وغير الحية، مع ملاحظة أنه لا يشترط أن تكون الآثار الضارة قد وقعت بالفعل، بل يكفي أن يكون هناك احتمال بأنه الفعل المتسبب بالتلوث يمكن أن يؤدي إلى إحداث هذا الضرر مستقبلا.<sup>3</sup> وقد أشار المشرع الجزائري إلى هذه النقطة صراحة إلى

1- د. محمد أحمد منشاوي، المرجع السابق، ص 77-79 .

2- أنظر المواد 53-55 من القانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة السالف الذكر.

3- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 111.

هذه النقطة صراحة عندما عرف التلوث في الفقرة التاسعة من المادة الرابعة من القانون رقم 10/03 السابق الذكر بأنه: " كل تغيير مباشر أو غير مباشر للبيئة يتسبب فيه كل فعل يحدث أو قد يحدث وضعية مضرة بالصحة وبسلامة الإنسان والنبات والحيوان...".<sup>1</sup>

## المطلب الثاني:

### أنواع التلوث البحري.

يتنوع التلوث البحري إلى عدة أنواع إستنادا إلى معايير مختلفة، حيث يقسم بالنظر إلى طبيعة تلوثه،<sup>2</sup> وبالنظر إلى مصدره، كما يقسم استنادا على درجة التلوث وشدة تأثيره على النظام البيئي،<sup>3</sup> كما يقسم أيضا بالنظر إلى نطاقه الجغرافي<sup>4</sup> الذي يظهر فيه التلوث، وتبعاً لهذه التقسيمات المختلفة تتحدد الأنواع المتعددة للتلوث البيئي،<sup>5</sup> ومع ذلك ينبغي التذكير بأن ظاهرة التلوث ظاهرة عامة و مترابطة لا تتجزأ، وأن القول بوجود أنواع للتلوث البيئي لا يعني البتة وجود انفصال بين هذه الأنواع أو إختلاف فيما بينها، لكن ضرورات البحث العلمي تقتضي المعالجة الجزئية لظاهرة التلوث والقول تبعاً لذلك بمثل هذه التقسيمات.<sup>6</sup>

ولذلك سوف نعرض فيما يلي لتلك الأنواع المختلفة للتلوث البحري، وسنفرد لكل نوع منها فرعاً مستقلاً، وذلك على الآتي:

### الفرع الأول: أنواع التلوث البحري بالنظر إلى طبيعته.

ينقسم التلوث البحري بالنظر إلى طبيعته إلى تلوث بيولوجي، تلوث فيزيائي وتلوث كيميائي.<sup>7</sup>

#### أولاً: التلوث البيولوجي.

يعتبر التلوث البيولوجي من أقدم صور التلوث التي عرفها الإنسان،<sup>8</sup> ويتمثل في الملوثات الناجمة عن الأحياء التي إذا وجدت في الوسط البحري كالفيروسات والبكتيريا التي تنتشر أنواعه

1- د. منصور مجاجي، المقال السابق، ص 104.

2- د. محمد أحمد منشاوي، المرجع السابق، ص 45.

3- د. منصور مجاجي، المقال السابق، ص 106.

4- د. محمد أحمد منشاوي، المرجع السابق، ص 45.

5- د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص 181.

6- د. منصور مجاجي، المقال السابق، ص 106.

7- د. محمد أحمد منشاوي، المرجع السابق، ص 45.

8- أ. عماد خليل التركاوي، المقال السابق، ص 49.

في الماء،<sup>1</sup> وهذه الكائنات تظهر إما على شكل مواد منحلّة أو مؤلّفة من ذرات وإما على شكل أجسام حية تتطور من شكل إلى آخر في دورة متجدّدة باستمرار وهي تسبب أضراراً للإنسان والنباتات والحيوانات كما وكيفا.<sup>2</sup>

### ثانياً: التلوث الفيزيائي أو الإشعاعي.

تتمثل هذه الملوثات في التلوث الحراري والإشعاعات بأنواعها الناتجة عن المفاعلات النووية، وتشكل المواد المشعّة خطراً كبيراً على الإنسان كما وكيفا.<sup>3</sup>

ويعتبر التلوث الإشعاعي من أخطر التلوثات فهو يتسرب بسهولة كبيرة إلى الكائنات الحية في كل مكان دون أي مقاومة، وبصورة سريعة ومفاجئة، كما قد يأخذ وقتاً طويلاً ليظهر في الأجيال القادمة.<sup>4</sup> وهذا النوع من التلوث قد يحدث من مصادر طبيعية كالأشعة الصادرة من الفضاء، وقد يكون من مصادر صناعية وهذا يكون نتيجة لتدخل الإنسان كالمفاعلات النووية.<sup>5</sup>

وعموماً فإنّ استخدام الإشعاعي في حياة الإنسان في الوقت الحالي من أهمّ متطلبات فقد استخدمت في الطب والصناعة والزراعة وفي إنتاج الطاقة، وهذا يؤدي إلى إستفادة الإنسان منها، لكنّ الاستخدام الجائر لتلك الأشعة في الأغراض غير السلمية والعسكرية سوف يسهم بدرجة كبيرة في تعريض الكائن الحي للعديد من المشكلات والأضرار المختلفة.<sup>6</sup>

### ثالثاً: التلوث الكيميائي.

يعدّ التلوث الكيميائي للبيئة البحرية من أهمّ وأخطر أنواع التلوث ويرجع ذلك لإزدياد المواد

- 
- 1- د. محمد أحمد منشاوي، المرجع السابق، ص 45.
  - 2- أ. عماد خليل التركاوي، المقال السابق، ص 49.
  - 3- د. محمد أحمد منشاوي، المرجع السابق، ص 46.
  - 4- برني لطيفة، رسالة ماجستير في العلوم الإقتصادية بعنوان دور البيئة في تحقيق مزايا تنافسية للمؤسسة الصناعية، دراسة حالة مؤسسة EN.I.CA. BISKRA، كلية العلوم الإقتصادية، جامعة محمد خيضر- بسكرة- الجزائر، 2006-2007، ص 13.
  - 5- د. محمد أحمد منشاوي، المرجع السابق، ص 46.
  - ولتفصيل أكثر بخصوص مصادر التلوث الإشعاعي ومخاطره راجع: د. إبراهيم سليمان عيسى، المرجع السابق، ص 46.
  - وراجع كذلك: د. أحمد المهدي، الحماية القانونية للبيئة ودفع البراءة الخاصة بها (مقارناً بتشريعات الدول العربية)، دار الفكر القانوني للنشر والتوزيع، المنصورة، 2006، ص 146-151.
  - 6- بوزغاية باية، رسالة ماجستير في علم الاجتماع الحضري بعنوان تلوث البيئة والتنمية لمدينة بسكرة، كلية العلوم الإنسانية والإجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2007-2008، ص 82.

الكيميائية في عصرنا الحاضر وتنوعها، وقد تتحد بعض هذه المواد الكيميائية مع بعضها مكونة مركبات أكثر سمية، ومما يزيد الأمر صعوبة أن عدد الملوثات الكيميائية التي أفرزتها الحضارة الحديثة يعد بالآلاف، وتزداد أعداد المنتجات الكيميائية الجديدة بمعدل يفوق عدد الدراسات التي تبحث في مخاطر هذه المنتجات وسميتها.

وتنقسم المواد الكيميائية من حيث قابليتها للذوبان في الماء إلى نوعين نوع قابل للإنحلال ونوع قابل للتراكم والتجمع في الكائنات الحية التي تعيش في الوسط البحري، والنوع الثاني أشد خطورة من سابقه ومن أهم المركبات الكيميائية الملوثة للبيئة البحرية والضارة لصحة الإنسان ومركبات الكاديوم والمبيدات الحشرية والزئبق والمواد البترولية.

### **الفرع الثاني: أنواع التلوث البحري بالنظر إلى مصدره.**

ينقسم التلوث البحري بالنظر إلى مصدره إلى قسمين: تلوث طبيعي وتلوث صناعي.

#### **أولاً: التلوث الطبيعي.**

وهو التلوث الذي يجد مصدره في الطبيعة ذاتها، وهو يغير الخصائص الطبيعية والصناعية للبيئة البحرية، ويحدث دون تدخل من جانب الإنسان كالغازات والأتربة التي تقذفها البراكين في البيئة البحرية فتؤدي إلى التأثير على التوازن البيئي لتلك البيئة وتهدد بعض مكوناتها الطبيعية مسببة بذلك تلوثها.<sup>1</sup>

وتتسم هذه المصادر بصعوبة وإستحالة السيطرة عليها ورقابتها، فهي وإن كانت تسبب ضرراً شديداً للبيئة، إلا أن القانون لا يرتب أثر عليها، فهذه الظواهر رغم ما تحملها من تهديد للتوازن البيئي، فإنها لا يمكن أن تكون محلاً للتنظيم القانوني لحماية البيئة، إذ يقتصر هذا التنظيم على التغيير الإرادي للبيئة والمقصود هنا هو فعل الإنسان.<sup>2</sup>

#### **ثانياً: التلوث الصناعي.**

وهو الذي يحدثه تدخل الإنسان ويجد مصدره في أنشطة الإنسان المختلفة وفي إستخداماته لمظاهر النهضة الحديثة ومبتكراتها المختلفة كالنفايات والمخلفات الصناعية والتفجيرات النووية الواقعة على البيئة البحرية.<sup>3</sup>

1- د. محمد أحمد منشاوي، المرجع السابق، ص 47- 48 .

2- د. منصور مجاجي، المقال السابق، ص 106.

3- د. محمد أحمد منشاوي، المرجع السابق، ص 48.

والمواقع أن الصناعات الحديثة تزيد من معدلات التلوث في الماء، بما تفرزه من مواد ومركبات تصبح ملوثة للبيئة ومؤثرة على حياة الإنسان وفرص عمله وإقتصاده،<sup>1</sup> وذلك إذا توافرت لها عوامل متعددة منها:

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

فهذا النوع من التلوث هو السائد الآن نتيجة للتقدم التكنولوجي وما ينتج عنه من آثار ضارة ومنها التلوث البيئي، والذي يسبب كثير من الدمار للبيئة المحيطة بما فيها من كائنات حية وغير حية، مما يستدعي تركيز الإهتمام التشريعي على النطاق الدولي لمواجهة ذلك النوع من التلوث وما ينتج عنه من أخطار.<sup>2</sup>

### الفرع الثالث: أنواع التلوث البحري بالنظر إلى لآثاره.

ليست كل صور التلوث البحري الموجودة في البيئة خطر على هذا الوسط، أو على صحة الإنسان وسلامته، كما أنها في الوقت نفسه، ليست كلها على نفس الدرجة من الخطورة والتأثير، حيث يمكن التمييز في هذا الشأن بين ثلاث درجات للتلوث البحري وهي: تلوث مقبول وتلوث خطر وتلوث شديد الخطورة.

#### أولاً: التلوث المقبول.

وهو أدنى درجات التلوث والتي لا يصاحبها عادة أي أخطار واضحة تمس البيئة البحرية<sup>3</sup> ولا تكاد تخلو منطقة من مناطق العالم منها، ويمكن القول أن هذه الدرجة من التلوث كانت في معظم بيئات العالم قبل الثورة الصناعية من مصادر غير صناعية، وكانت التقنية الذاتية للبحر قادرة على إحتوائها. ومن ثمة ظل التلوث<sup>4</sup> المقبول درجة محددة من درجات التلوث التي لا يتأثر بها توازن النظام الإيكولوجي ولا يكون مصحوباً بأي أخطار أو مشاكل بيئية رئيسية.<sup>5</sup>

1- د. محمد أحمد منشأوي، المرجع السابق، ص 48 .

2- د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص 186- 187.

3- د. محمد أحمد منشأوي، المرجع السابق، ص 48- 49.

4- د. محمد أحمد منشأوي، المرجع السابق، ص 49.

5- برني لطيفة، الرسالة السابقة، ص 14.

## ثانياً: التلوث الخطر.

هذا النوع من التلوث يمثل مرحلة متقدمة، تتعدى فيها كمية ونوعية الملوثات خط الأمان البيئي الحرج، وتبدأ في التأثير السلبي على العناصر البيئية الطبيعية أو البشرية بشتى أشكالها<sup>1</sup> مما يؤدي إلى الإخلال بالحركة التوافقية داخل النظام الإيكولوجي ويمس التوازن البيئي، وقد إقترن ظهور هذه الدرجة الخطرة من التلوث بظهور العنصر الصناعي وما صاحبه من إطلاق كميات هائلة من النفايات والفضلات متنوعة الخصائص والمصادر في النظم الإيكولوجية المختلفة بخاصة في التلوث البحري بما يفوق قدرتها على التنقية الذاتية. وهذه الدرجة من التلوث تنتشر في الوقت الحاضر في معظم الدول الصناعية<sup>2</sup> حيث الملوثات الصناعية والمنتجات الحديثة والنشاط التعديني والتوسع الهائل في إستخدامات المصادر المختلفة للطاقة، وما شابه ذلك من أنشطة تسهم في تفاقم مشكلة التلوث البيئي.<sup>3</sup>

ومن شواهد تلك الكوارث الخطرة الكوارث البيئية البحرية الناتجة عن غرق أو إحتراق ناقلات النفط وتسرب حمولاتها في مياه البحر، كحادثة ناقلة البترول الضخمة توري كانيون ( Torry Kanyon ) في سنة 1976، وكذلك تحطم ناقلة البترول الأمريكية أكسون فاليدز ( Exxon Valdez ) عام 1989،<sup>4</sup> والإنفجار الذي حدث بناقلة البترول الفرنسية قبالة السواحل اليمنية في 16 أكتوبر 2002 حيث تسرب ما يزيد عن خمسين ألف برميل من البترول الخام وأدى إلى تلوث سواحل حضر موت وقتل الأحياء البحرية الموجودة بها.

وعلى الرغم من الإهتمام المتزايد بقضية التلوث لمكافحته وإحتوائه إلا أن الإنسان لم يستوعب الدرس ولم يتحرك على مستوى المسؤولية بدليل تزايد التلوث بشكل ملحوظ في كثير من البيئات حتى أنه قد وصل في بعض البيئات إلى الدرجة القاتلة.<sup>5</sup>

## ثالثاً: التلوث المدمر أو شديد الخطورة.

يمثل التلوث المدمر المرحلة التي ينهار فيها النظام الإيكولوجي ويصبح غير قادر على العطاء

---

1- د. طارق إبراهيم الدسوقي عطية، المرجع السابق، ص 196.

2- د. محمد أحمد منشأوي، المرجع السابق، ص 49.

3- د. منصور مجاجي، المقال السابق، ص 107.

4- د. طارق إبراهيم الدسوقي عطية، المرجع السابق، ص 196-197.

5- د. محمد أحمد منشأوي، المرجع السابق، ص 50.

نظرا لإختلاف مستوى الإتران بشكل جذري.<sup>1</sup> والحقيقة أن هذه الدرجة وإن لم يقدر لها الإنتشار بعد فإن بوارها بدت تلوح في الأفق في بعض المناطق منذرة ومحدرة من مغبة التهاون أو التراخي في مواجهة هذا النوع من التلوث،<sup>2</sup> وأحسن مثال عن ذلك ما حدث لبحيرة (أيري) في الولايات المتحدة الأمريكية، التي أعلن عنها العلماء أن لا حياة فيها لأنها تحولت إلى بحيرة ميتة فاقدة لمقومات الحياة للأحياء البحرية،<sup>3</sup> وكذلك حادث التلوث الذي حصل عند حرق آبار النفط الكويتية في حرب الخليج عام 1991 من قبل نظام صدام حسين وما سببه من آثار مدمرة على البيئة البحرية في منطقة الخليج عموماً.<sup>4</sup>

### الفرع الرابع: أنواع التلوث البحري بالنظر إلى نطاقه الجغرافي.

يتنوع التلوث البحري بالنظر إلى نطاقه الجغرافي إلى تلوث محلي وتلوث عبر الحدود .

#### أولاً: التلوث المحلي.

ويقصد به التلوث الذي لا تتعدى آثاره الحيز البحري لمكان مصدره وهو تلوث محصور من حيث مصدره أو من حيث آثاره في منطقة معينة من الوسط البحري.<sup>5</sup>

فالتلوث المحلي هو ذلك الذي يكتمل داخل الإطار الإقليمي لدولة معينة، دون أن تمتد آثاره خارج هذا الإطار، يستوي في ذلك أن يكون مصدره فعل الإنسان، حيث يجب أن يكون الفعل المنشأ له واقعا من إنسان يقيم على التراب الوطني لهذه الدولة، أو كان بفعل الطبيعة، عندما تقع البراكين أو الزلازل أو الفيضانات وتصيب عنصر من عناصر البيئة المحلية، كما أنه يجب للقول بذلك أن تكون آثار هذا التلوث والتي تكمن في الضرر الحاصل أن يكون هذا الضرر قد نال من أحد مكونات البيئة المحلية دون أن يمتد للبيئة مجاورة تتبع دولة أو قارة أخرى.<sup>6</sup>

وقد يرجع الإهتمام الدولي بمثل هذا التلوث المحلي أو الداخلي إلى باعثنين أساسيين:

الأول إذا تطلب مواجهة هذا الكون إشتراك عدد من الدول أو المنظمات الدولية من خلال خبرائها

1- برني لطيفة، الرسالة السابقة، ص 14.

2- د. محمد أحمد منشأوي، المرجع السابق، ص 51.

3- د. محمد أحمد منشأوي، المرجع السابق، ص 51.

4- أ. عماد خليل التركاوي، المقال السابق، ص 52.

5- د. محمد أحمد منشأوي، المرجع السابق، ص 51.

6- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 112-113.

الدوليين في مجال هذا النوع من التلوث، فالدول الفقيرة لا يمكنها مواجهة كافة مصادر التلوث التي تؤثر بالضرر على بيئتها، ومن هنا يمكن أن تطلب مساعدة المجتمع الدولي فنيا وماليا.

أما الباعث الثاني في حالة التلوث الداخلي إذا وصل إلى درجة تؤثر على حركة التجارة الدولية ولن يقتصر الأمر على وضع قيود على البضائع القادمة من هذه الدول بل أنها ستمر على عدة إختيارات علمية وفنية لقياس مدى تلوثها مما يضيف تكاليف على أسعار هذه السلع قد تؤدي إلى إخراجها من مجال المنافسة مع البضائع المشابهة التي تنتجها دول أخرى لا تتعرض لنفس التلوث وأضراره.<sup>1</sup>

### ثانياً: التلوث عبر الحدود البحرية.

هو كما عرفته منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية أنه: "أي تلوث عمدي أو غير عمدي يكون مصدره أو أصله العضوي خاضعاً أو موجوداً كلياً وجزئياً في منطقة تخضع للإختصاص الوطني لدولة، وتكون له آثاره في منطقة خاضعة للإختصاص الوطني لدولة أخرى".<sup>2</sup>

وعلى ذلك يمكن أن يتخذ التلوث عبر الحدود صورتين:

#### 1- الصورة الأولى: التلوث عبر الحدود البحرية ذو الإتجاه الواحد.

وهو التلوث الذي يجد مصدره في دولة وينتج آثاره في دولة أخرى،<sup>3</sup> ولعل حادث تشيرنوبل (عام 1986) الشهير خير مثال على هذا النوع من التلوث.

#### 2- الصورة الثانية: التلوث عبر الحدود البحرية ذو الإتجاهين أو التبادلي.

وهو التلوث الذي تجد مصدره في دولة وينتج آثاره في دولة أخرى، ويوجد في هذه الدولة الأخرى مصادر للتلوث تنتج آثارها في الدولة الأولى.

كما عرف البعض التلوث عبر الحدود بأنه: "التلوث الذي ينشأ في بلد ما، ويحدث تأثيراته في دولة أخرى"، أو كما عرفته لجنة القانون الدولي بأنه يقصد به: "التلوث الذي ينشأ داخل إقليم إحدى الدول أو تحت رقابتها ويسبب أضراراً داخل دولة أخرى أو تحت رقابتها".<sup>4</sup>

1- طلال بن سيف بن عبد الله الحسيني، المقال السابق، ص 11-12.

2- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 75.

3- د. محمد أحمد منشأوي، المرجع السابق، ص 53.

4- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 112.

ونصل إلى القول، أن التلوث عبر الحدود أكثر إنتشاراً في البيئة البحرية والجوية، أما التلوث المحلي فكثيراً ما نقابله في تلوث البيئة البرية.<sup>1</sup> على ذلك كانت البيئة الإنسانية واحدة والإلتزام بحمايتها لا يتجزأ فقد كفلت الإتفاقيات الدولية وضع نظام قانوني لمكافحة هذا النوع من التلوث بما يوجب الإلتزام بالتعاون بين الدول.<sup>2</sup>

## المطلب الثالث:

### أسباب ومصادر التلوث البحري.

تعد مشكلة التلوث البحري من المشكلات التي واجهت الإنسان في الأونة الأخيرة، ولما كانت أسباب ومصادر هذا التلوث متعددة وناتجة عن ممارسات وأنشطة مختلفة، فقد حاول العلماء حصر أسباب و مصادر تلوث البيئة البحرية لما لها من آثار ضارة على الإنسان والحيوان والنبات.<sup>3</sup>

لذلك سوف نتناول في هذا المطلب أسباب ومصادر التلوث البحري، كل منهما في فرع مستقل.

### الفرع الأول: أسباب التلوث البحري.

إن هناك العديد من الأسباب التي ساهمت بشكل مباشر أو غير مباشر في تلوث البيئة البحرية، نستعرض هنا أهم هذه الأسباب:

#### أولاً: الإزدیاد السكاني.

يحدث التلوث البيئي بسبب الإختلال أو عدم التوازن بين أعداد السكان - والذين هم في زيادة مستمرة- وبين العناصر الطبيعية<sup>4</sup> من جهة أخرى فالإنسان بأنشطته المختلفة، ومخلفاته وتفاعله مع العناصر الطبيعية المحيطة به ، والتأثير فيها والتأثر بها وتعامله مع غيره من الكائنات

---

1- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 76.

2- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 113.

3- د. صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 443.

4- د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص 182.

وعلى ذلك كانت مشكلة زيادة السكان لها أثرها الخطير في إستنفاد الموارد الطبيعية، وتعقيد مشكلة تلويث البيئة بوجه عام والبيئة البحرية بوجه خاص لما يترتب على زيادة السكان من الإضطرار إلى إستعمال المزيد من المبيدات الحشرية في الزراعة نتيجة للتوسع في الإنتاج الزراعي لتوفير الغذاء للملايين المتزايدة من البشر.

كذلك فإن زيادة السكان إنما تعني مزيدا من المدن والمزيد من أعمال الكشف عن الموارد الزيتية في البيئة الأرضية أو البيئة البحرية مما يؤدي إلى المزيد من الإنتاج وزيادة الزيت المنقول عبر البيئة البحرية لمواجهة الحاجة إلى الطاقة، ومما يترتب على ذلك من زيادة تلويث هذه البيئة سواء بسبب الكشف والإنتاج أو النقل. وعلى هذا يقول البعض إن زيادة السكان إنما تعني زيادة المخلفات التي يخلقها الإنسان على وجه الأرض،<sup>2</sup> وقد أصبحت هذه المخلفات تشكل واحدة من أكبر مشكلات تلوث الماء، وذلك بسبب كثرة المركبات العضوية والكيميائية والكائنات الحية التي تحملها، إذ غالبا ما تقذف هذه المخلفات البشرية في المسطحات المائية دون أية معالجة مسبقة.<sup>3</sup>

ويذهب البعض الآخر للقول أن الانفجار السكاني وتطور وسائل لإستكشاف وإسغلال موارد البيئة البحرية أدى إلى تهديد ثروات هذه البيئة بأخطار إنقراض بعض مظاهر الحياة البحرية،<sup>4</sup> فلإنسان تسبب في تحويل عدد كبير من البيئات إلى بيئات سامة، وتحويل المخلوقات الحية إلى مخلوقات سامة، ففي اليابان ظهرت أمراض تسببت فيها أسماك إبتلعت نفايات مشبعة بالزئبق والكاديوم، كما ساد الإعتقاد في إيطاليا أن في خليج نابولي الميكروبات التي سببت مرض الكوليرا، وأراض أخرى.<sup>5</sup>

وحسب توقعات قسم السكان بالأمم المتحدة فإن عدد السكان سوف يصل إلى نحو 85 بليون نسمة عام 2025، وسوف تبلغ الزيادة في البلدان النامية ما يزيد على ثلاثة بلايين أو 95 % من

1- نبيل صاري، مداخلة حول جرائم البيئة في الدول العربية، بيروت 17- 18 مارس، 2008، [www.abhato.net.ma/index.php/fre/content](http://www.abhato.net.ma/index.php/fre/content)، ص 08 .

2- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 102.

3- د. عبد الرزاق مقري، مشكلات التنمية والبيئة والعلاقات الدولية (دراسة مقارنة بين الشريعة الإسلامية والقانون الدولي حول مشكلات التنمية والبيئة في ظل العلاقات الدولية الراهنة)، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الجزائر، 2008، ص 355.

4- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 102 103.

5- أ.د. إبراهيم سليمان عيسى، المرجع السابق، ص 16.

الزيادة الكلية وهي 302 بليون نسمة، بينما تبلغ الزيادة في البلاد المتقدمة مائتي مليون نسمة، وهذا يستتبع إزدياد فقر البلدان الفقيرة بسبب إستنزاف مواردها الطبيعية،<sup>1</sup> فمع التزايد المستمر في عدد سكان العالم تتفاقم مشكلة التلوث وتتضخم مخاطرها ويتحتم البحث عن حلول جذرية لحماية البشرية من كوارث محققة.

### ثانياً: التقدم التقني.

لقد برزت مشكلة التلوث وتعاضم خطرهما مع تقدم الصناعة وإستخدام الآلات الحديثة وأسلحة الحرب المدمرة على نطاق واسع، وكانت الدول الصناعية الكبرى سباقة إلى إكتشاف المشكلة ومخاطرها والبحث عن الحلول المناسبة لمعالجتها، كما كانت سباقة إلى إحداث التلوث والإخلال بالتوازن الإيكولوجي.<sup>2</sup>

ومما لا شك فيه أن التقدم العلمي والتقني قد يسر للإنسان سبل الحصول على الثروات المعدنية من البيئة البحرية بمعدلات إقتصادية، وقد أضحت البحار منذ ذلك الحين مصدراً هاماً للحصول على الموارد المعدنية حتى إن عمليات الحفر والتعدين في البيئة البحرية زادت بمعدلات كبيرة، وأصبحت تشكل خطراً ملموساً على سلامتها، لذلك ترتب على الثروة الصناعية التي قامت في إنجلترا وغيرها من البلاد الأوروبية الكثير من المشاكل ذات الصبغة السياسية والإجتماعية الإقتصادية، لهذا يرى البعض أن هذه المشاكل إنما هي نتيجة طبيعية لما تحمله مثل هذه التطورات من تغييرات تصيب المجتمع في كل أنحاء العالم نتيجة لإستخدام الآلات وإكتشاف مواد جديدة، وإستحداث أساليب حديثة في طرق الإنتاج تتلائم مع الأوضاع الجديدة الناجمة عن تلك التغييرات الجذرية التي تحدث في حياة المجتمعات التي أصابها رياح التغيير ويرجع البعض أهم هذه النتائج المترتبة على حدوث الإقلاّب الصناعي من ثورة تقنية إلى إكتشاف مواد كيميائية جديدة تتلائم مع ما طرأ على أساليب الإنتاج من تجديد.<sup>3</sup> وبالرغم من أن هذه المواد أسهمت إلى حد كبير في رفع مستوى حيلة الإنسان ورفاهيته، إلا أنها حملت أخطار جديدة إلى البيئة، فقد أوضحت الدراسات أن هذه المركبات لها إضرار مدمرة للإنسان والبيئة على السواء، الأمر الذي حذى بأحد الباحثين إلى تشبيهها " بالقنابل الزمنية " إذ أن أثرها شديد البطيء لا يظهر إلا بعد

1- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 103.

2- طلال بن سيف بن عبد الله الحوسني، المقال السابق، ص 10.

3- فعلى سبيل المثال الكلور والمواد المركبة والمكلورة (المعالجة بالكلور) التي كان لها أثرها على البيئة البحرية. أنظر في ذلك: د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 104.

سنوات من التعرض لها والتعامل معها.<sup>1</sup>

من خلال ما تقدم نقول أن هناك علاقة وثيقة بين التقدم التقني والتلوث البيئي، ذلك أن التقدم التقني يطور من أساليب استخدام موارد الطبيعة وبالتالي يزيد من إنبعاث، وتولد النفايات الصناعية التي تؤدي إلى تلوث البيئة وما يترتب على ذلك من أضرار فادحة.<sup>2</sup>

### ثالثاً: الحروب وسباق التسلح.

أصبحت الحروب والنزاعات المسلحة الدولية العالية والإقليمي، وما صاحبها من تقدم رهيب للتسليح النووي في العصر الحديث من أهم أسباب تلوث البيئة بل أخطرها على الإطلاق، وإن أمكن القول أن الحروب قد باتت محرمة في المجتمع الدولي المعاصر طبقاً للقانون الدولي، فإن مظاهر استخدام القوة لأسباب عديدة ما زالت تؤثر على البيئة تأثيرات فادحة.<sup>3</sup> ويكفي للتدليل على ذلك الخراب والدمار الذي حدث بعد حرب الخليج، حيث ترتب على ذلك موت المئات من الحيوانات والكائنات البحرية.<sup>4</sup>

بالإضافة إلى أن استعمال الذرة على نطاق واسع رغم أنه خطوة حتمية للحضارة الإنسانية لكن الإنسان كشف عن طريقة جديدة للتلوث، بأن نشر فيها منتجات الانشطار الصناعي لنوى الذرات، وحتى لو وضعنا جانب احتمال نشوب حرب ذرية، فإن مجرد زيادة المواد ذات الفاعلية الإشعاعية واستخدامه بالجملة في الأغراض السلمية تتضمن خطراً كامناً للإنسان والبيئة على حد سواء.<sup>5</sup>

وفي الحقيقة فإن الأخطار التي تهدد البيئة نتيجة لسباق التسلح لا يقتصر على ما تسببه المناورات العسكرية التي تجرى في البيئة البحرية ولكن من أكبر الأخطار التي تسبب تلوثاً مهلكاً هي مسألة تجارب الأسلحة النووية تحت سطح الماء في المياه الإقليمية أو في أعالي البحار، وما ينتج عن هذه التفجيرات من وجود مخلفات مشعة خارج حدود الدولة التي يتم التفجير تحت ولايتها.<sup>6</sup>

1- د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص 175.

2- المرجع نفسه، ص 174.

3- المرجع نفسه، ص 177.

4- د. صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 461-462.

5- د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص 177-178.

وراجع أيضاً بالتفصيل الأخطار المحتملة نتيجة للتسرب الإشعاعي (أو التفجيرات الذرية) للد. طارق إبراهيم الدسوقي عطية، المرجع السابق، ص 268-271.

6- د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص 178.

## رابعاً: الكوارث الطبيعية.

فكما قيل - بحق- إذا كانت الأخطار التي تلحق بالبيئة هي في الغالب نتيجة لفعل الإنسان وتدبيره، 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 البراكين والزلازل، وغيرها من المظاهر التي تؤدي إلى نتائج وأثار شديدة على الإنسان.

فعلى سبيل المثال ما تقذفه البراكين من طاقات حرارية ومن مركبات كيميائية تحويها الأبخرة والغازات والحمم المتصاعدة<sup>1</sup> في البيئة البحرية فتؤدي إلى التأثير على التوازن البيئي بتلك البيئة وتهدد بعض مكوناتها الطبيعية مسببة بذلك تلوثها.<sup>2</sup>

بعد تبيان الأسباب الرئيسية للتلوث البحري، نقول انه من هنا يبرز التحدي أمام الإنسان، لكي يحافظ على بيئته ويحميها، لذلك يجب أن تتركز كل جهود الإنسانية في الإهتمام إلي وسائل فنية جديدة تهيئ للإنسان سبيل التقدم، دون ما ضرر تلحقه بيئته الطبيعية.<sup>3</sup>

## الفرع الثاني: مصادر التلوث البحري.

يجب التذكير أولاً أن التشريعات الوطنية تختلف عن الإتفاقيات الدولية في بيان تحديد مصادر التلوث البحري وهذا الإختلاف بين التشريعات الوطنية والإتفاقيات الدولية منطقي،<sup>4</sup> حيث تحرص هذه الإتفاقيات على حصر النشاط كأساس لتحديد مصادر التلوث في حين أن التشريعات الوطنية تحرص على حصر النشاطات النابعة من البيئة المحلية والتي تؤدي إلى إحداث هذا التلوث، سواء يتعلق الأمر بنشاط الأشخاص، أم بطبيعة المواد الضارة التي تؤدي إلى تلوث البيئة البحرية.<sup>5</sup>

ولما كانت مصادر التلوث متعددة ونتاجة عن أنشطة مختلفة فإننا وعلى ضوء هذه المقدمة سنتطرق إلى مصادر التلوث البحري التي يمكن حصرها في الآتي:

- 1- د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص 178-179.
- 2- د. محمد أحمد منشاوي، المرجع السابق، ص 47-48.
- 3- أ.د. إبراهيم سليمان عيسى، المرجع السابق، ص 17.
- 4- راجع إختلاف الإتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية في تعداد مصادر التلوث البحري للد.محمد أحمد منشاوي، المرجع السابق، ص 54-59.
- 5- د. ياسر فاروق المنياوي، المرجع السابق، ص 75.

## أولاً: التلوث من مصادر أرضية.

تلوث البيئة البحرية من مصادر برية، هو من أقدم مصادر تلوث البحر، خصوصاً لما وجد الإنسان البحر ملاذاً لتصريف نفاياته الكيماوية التي تخلفها الصناعات الكيماوية، وخصوصاً لما ساد الاعتقاد بأن البحر قادر على أن يخلص نفسه بنفسه من هذه الملوثات.

وعليه،<sup>1</sup> يعتبر تلوث البيئة من مصادر برية أو أرضية هو الذي يحدث بفعل التصريف من الأرض أو البر إلى المجاري البحرية أو النهرية أو غيرها، أي كان مصدر التلوث، منقولا من الماء أو من الساحل مباشرة بما في ذلك مساقط المياه أو من خطوط الأنابيب<sup>2</sup> أو سواء كان هذا المصدر من اليابسة أو من منشآت صناعية.<sup>3</sup>

فالبيئة البحرية تتعرض للتلوث بمواد متأتية 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... وهذا النوع من التلوث البحري، خصوصاً الذي يجد مصدره في الأنهار يعد أكثر أنواع تلوث البيئة البحرية إنتشاراً حيث تبلغ نسبته حوالي 70% من مجموع ملوثات تلك البيئة،<sup>4</sup> وهذه النسبة يختلف حجمها من باحث لآخر.<sup>5</sup>

ويبدو التلوث البحري من مصادر أرضية خطيراً بالنسبة لحالات الصرف في البحار المغلقة أو شبه المغلقة، كالخليج العربي، وبحر البلطيق والبحر الأبيض المتوسط، والبحر الأحمر... حيث أن ضعف حركة التيارات البحرية يجعل درجة تركيز التلوث مرتفعة مما يهدد بقاء الأحياء البحرية.<sup>6</sup>

وبالنظر إلى أهمية وخطورة هذا المصدر من المصادر البرية، فقد حرص مؤتمر إستكهولم حول البيئة الإنسانية عام 1972 على التنبيه إلى ذلك. فقد نص المبدأ الثالث من مجموعة المبادئ

1- د. علي سعيدان، المرجع السابق، ص 92-93.

2- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 121.

3- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 115.

4- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 121-122.

5- يقدر د. محمد سعيد عبد الله الحميدي هذه النسبة بـ 80% وراجع أيضاً باحثين آخرين بشأن تقدير هذه النسبة للد. علي سعيدان، المرجع السابق، ص 93.

6- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 122. ولتفصيل أكثر حول مخاطر هذا النوع من التلوث راجع: د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 116-118.

والتوجيهات الخاصة بصيانة البيئة البحرية، التي تبناها المؤتمر، على أنه: " ينبغي على الدول أن تستعمل أحسن الوسائل العلمية المتاحة لديها لتقليل تفريغ المواد الضارة في البحر بكل الطرق، بما في ذلك المصادر البرية مثل الأنهار ومصابها وخطوط الأنابيب داخل نطاق ولايتها القانونية".

كما جاء بالتوصية رقم 86 (ف) أن المؤتمر (يوصي الحكومات بالتعاون والتشاور مع أجهزة الأمم المتحدة المعنية خصوصا مجموعة خبراء الجوانب العلمية للتلوث البحري... بإحكام الرقابة الوطنية على المصادر البرية للتلوث البحري، خصوصا في البحار المغلقة أو شبه المغلقة، أن تعترف بأن تفريغ النفايات الساخنة من المحيطات النووية ومحطات الطاقة الأخرى، يمكن في بعض الظروف أن يشكل خطرا محتملا للأنظمة الإيكولوجية البحرية".

وأضافت التوصية 92 (ب) أن من "الموصى به أن تقدم الحكومات، دون إبطاء باتخاذ التدابير الوطنية الفعالة لرقابة المصادر المهمة للتلوث البحري، بما في ذلك المصادر البيرة، وعليها تنسيق مجهوداتها إقليميا أو على أسس واسعة، كلما بدى ذلك مناسبا".

وقد أتت هذه التوصيات ثمارها حيث أبرمت عدة إتفاقيات تعالج تلوث البيئة البحرية من مصادر برية وغيرها من المصادر<sup>1</sup> على ما سوف نرى ذلك في الفصل الثاني.

### ثانيا: التلوث النفطي.

إن إستقراء الواقع العملي يبصر بأن التلوث النفطي أو بزيوت البترول، يعد من أخطر مصادر تلوث البيئة البحرية<sup>2</sup> فاختلاط البترول بالمياه البحرية يخل على نحو خطير بالتوازن البيئي، وبالوسط الطبيعي والنظم البيئية البحرية. فالتلوث بالبترول يؤثر من ناحية على التنفس لدى الأسماك والطيور المائية، والأحياء البحرية الأخرى، بما يعرض حياتها لخطر وهلاك محقق كما يؤثر من ناحية ثانية على التركيب النوعي لماء البحر ويخل بخصائصه نتيجة ذوبان المواد الهيدروكربونية، والبنزين هيكساكلوريد، والدايلدرين، والكلوريد الثلاثي المركب<sup>3</sup>، ويؤثر من ناحية أخرى على الشواطئ والمنشآت الترفيهية، ويؤثر على إقتصاديات المدن

1- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 122-123.

2- د. علي سعيدان، المرجع السابق، ص 93.

3- المرجع نفسه، ص 94.

الساحلية بوجع عام،<sup>1</sup> ولعل الكوارث البحرية الشهيرة تعد أحد المؤشرات الهامة للقول باختلال التلوث البترولي صدارة مصادر تلوث البيئة البحرية.<sup>2</sup>

ويرجع التلوث بالبترول وسبب زيادة نسبته، إلى أن كمية البترول المنقولة بالبحر تكاد تصل إلى نسبة 60 % من مجموع المنتج البترولي في العالم، ويقدر البعض كمية البترول التي تختلط لمياه البحر، من تشغيل السفن بحوالي مليون طن سنويا،<sup>3</sup> في مياه البحار والمحيطات، يضاف إليها ثلاثة ملايين طن من النفط الذي يتسرب إلى البحار بسبب المصانع الخاصة بتكريره المقامة على ضفاف الأنهار أو على سواحل البحار.<sup>4</sup>

والغالب عملاً أن التلوث النفطي للبيئة المائية يحدث عن طريقين:

- **الطريق الأول:** الكوارث البحرية القهرية، التي تحدث للسفن وناقلات البترول والمنشآت البحرية، وهو ما يتم عند وقوع تصادم بين السفن البترولية بسبب عجز المساعدات الملاحية ونظم الإرشاد، وسوء الأحوال الجوية المناخية والإهمال وعدم الحيطة والحذر في قيادة السفن وناقلات النفط كما يتم بسبب جنوح تلك الناقلات، أو بسبب تحطم المنشآت البحرية أو إصطدام السفن بتلك المنشآت.

- أما **الطرق الثاني:** التفريغ العمدي للمواد النفطية في المياه وهو يأخذ صورتين:

**1- التفريغ المباشر:** ويحدث ذلك في العمليات العسكرية كما حدث في أعقاب الغزو العراقي للكويت 1990، كما قد يحدث عند وجود أعطال في ناقلات النفط.

**2- التفريغ غير المباشر:** ويتم في حالتين:

1- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 95-96.  
2- ومن أبرز الكوارث العالية تلك الحادثة لناقلة البترول الأمريكية Exycon Valdez والذي وقع في مارس 1989 حيث كانت تبحر في خليج ألاسكا بولاية ألاسكا الأمريكية في منطقة Prince Williams Sound محملة بحمولة مقدارها (1260000) برميل من البترول الخام وقد اصطدمت بحاجز مرجاني في الخليج ترتب عنه تسرب البترول من الناقل بما يقرب من (240000) برميل، وقد ترتب على الحادث أضرار فادحة للثروة البحرية والطيور المهاجرة والشواطئ.

ومن قبيل ذلك الحوادث البارزة في الآونة الأخيرة، حادث جنوح الناقل الهندية (جونجا) فوق شعب أبو نخلة بالقرب من ميناء جدة الإسلامي بتاريخ 21/09/1409 هـ حيث وصل حجم تسرب زيت البترول لمياه البحر إلى حوالي (15000) برميل. أنظر في ذلك بالتفصيل: د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 121-122.

3- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 96.

4- د. علي سعيدان، المرجع السابق، ص 94.

الأولى، تتعلق بتفريغ مياه الإتران أو الصابورة، وهي المياه التي تحملها ناقلات البترول في خزائنها بعد تفريغها، كمثل لحفظ توازنها أثناء رجوعها فارغة إلى ميناء الشحن، والثانية أثناء تفريغ مياه غسيل خزانات البترول في السفن والناقلات عند إجراء الصيانة الدورية.

على أن التلوث لا يقتصر مصدره على السفن بل يمكن أن يتأثر من مصادر برية يشمل تلوث الهواء أيضا، فقد أدى تطور تكنولوجيا استخراج النفط إلى إمتداد نطاق إستخراجه ليشمل حقولا تحت المياه، وهذه الحقول بالضرورة معرضة لعملية الإنفجار مما يؤدي إلى تلوث المياه.<sup>1</sup> لهذا فقد تزايد الإهتمام بهذا الأسلوب لتلوث البيئة البحرية في الآونة الأخيرة.

### ثالثا: التلوث من الجو أو من خلاله.

وهذا النوع من التلوث يحدث نتيجة إنتقال الملوثات للبيئة البحرية من طبقات الجو التي تعلوها<sup>3</sup> عبر هواء الغلاف الجوي وهذا النوع من التلوث أقل صور التلوث تأثيرا على سلامة البيئة البحرية إذ أنه قليل الحدوث.

كما يرى البعض أن الأمطار الحمضية تعد صورة أخرى من صور التلوث من الجو، حيث أوضحت التحليلات لمياه الأمطار الساقطة في كثير من البيئات، وخاصة البيئات الصناعية أن مياه الأمطار لم تعد مياها نقية تماما، بل أصبحت ملوثة بكثير من الغازات الضارة العالقة في الغلاف الجوي وبالتالي فأن تساقط الأمطار يعد مصدرا من مصادر تلوث المياه لها إنعكاسات على مجال الزراعة والحياة العادية للبشرية التي تستخدم هذه المياه للشرب.<sup>2</sup>

ومن جانب آخر يؤكد أن التلوث النووي من أشد أنواع التلوث خطورة على الإطلاق سواء من ناحية آثاره المدمرة على الإنسان والحيوان والنبات، أم من ناحية النطاق الجغرافي.<sup>3</sup>

ويجد هذا النوع من التلوث مصدره في التفجيرات النووية العمدية في مجال التجارب النووية وزيادة إستخدامات الطاقة النووية وما يترتب عليها من إحتتمالات التسرب النووي الإشعاعي وقد يحدث بطريق الخطأ في إستخدام الآلات في المنشآت الذرية، أو إنفجار المفاعلات النووية أو محطات توليد الطاقة التي تعمل بالوقود النووي، وكذلك وسائل النقل البري أو البحري أو الجوي

1- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 123.

2- د. علي سعيدان، المرجع السابق، ص 96.

3- د. محمد سعيد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 124-125، وراجع أيضا: د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 114.

## ذات المحركات النووية.

لهذا يقول البعض أن التلوث البحري الناشئ من الجو أو من خلاله يعتبر قليلا نسبيا بالمقارنة لمصادر التلوث الأخرى، إلا أن الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها يمتد سريانه ليشمل التلوث الناتج عن هذا المصدر وخفضه والسيطرة عليه.<sup>1</sup>

## رابعاً: التلوث الناجم عن الإغراق.

يعتبر التلوث البحري بإغراق المواد السامة أو الضارة من أقدم أنواع تلوث البيئة البحرية، حيث يرجع إلى العصر الذي ركب فيه الإنسان البحر.<sup>2</sup> ويقصد بالإغراق أي تصريف متعمد للفضلات والنفايات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات أو الأرصفة ومعداتا في البحر أو ينتج عنه، وذلك خلاف الفضلات أو المواد الأخرى التي تنتقل بواسطة السفن أو طائرات أو أرصفة أو تركيبات إصطناعية أخرى في البحر تشغل لغرض التخلص من هذه المواد.<sup>3</sup>

واعتبر البعض أن الإغراق مصدر خطير من مصادر التلوث، بل ومن أهم هذه المصادر بإعتبار أن المواد التي يجرى التخلص منها هي عادة مواد سامة أو مؤذية أو ضارة، فضلا عن أن الفعل ذاته يتم في شكل عمدي أي بعد إعداد مسبق ونية مبيتة لمرتكب الفعل، وهنا تكمن خطورة هذا المصدر.

وقد تفاقمت أخطار التلوث بالإغراق في ظل مبدأ حرية البحار العالمية، فنظرا لأن تلك البحار لا تخضع لسيادة دولة محددة، بل هي خارج نطاق الولاية الوطنية لجميع الدول فقد أساءت الدول لا سيما المتقدمة منها إستعمال حقها تجاه البحار العالمية، واتخذتها مقابلا لنفاياتها الصناعية والزراعية وغيرها، وساعدها على ذلك ما تملكه من أساطيل وطائرات تحمل حاويات النفايات والقمامة وتلقي بها في جوف البحار.<sup>4</sup> ونظرا لمخاطر هذا النوع من التلوث، فقد حضي

1- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 125-126.

- وتؤكد التقارير أن التلوث الإشعاعي للبحار يأتي في أكبر جانب منه نتيجة تجارب الأسلحة النووية، ومن هذه التجارب النووية، التفجيرات التي أجرتها الولايات المتحدة الأمريكية، عام 1945 في جزر مارشال بجنوب المحيط الهادي وأدت إلى الإضرار بقوارب صيد يابانية و ببعض الأهالي والممتلكات في منطقة التجارب.

2- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 104.

3- أنظر المادة 01 / 05 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بشأن تعريف الإغراق.

4- راجع بالتفصيل د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 127-128.

بإهتمام مستمر على المستويين الدولي والإقليمي لمكافحة هذا المصدر من التلوث وخفضه والسيطرة عليه.<sup>1</sup>

مما سبق يتضح أن أسباب ومصادر التلوث البحري متعددة ومتنوعة بتعدد الأنشطة الإنسانية، فقد ينشئ هذا التلوث من جراء أنشطة في البر أو في الجو أو من خلاله أو كنتيجة لإغراق النفايات والتخلص منها في البحر أو نتيجة للتلوث النفطي، مع الأخذ بعين الاعتبار أن مصادر تلوث البيئة البحرية لا يمكن حصرها أو تحديد أثر كل منها على وجه الدقة وكلما إزداد التقدم العلمي والتكنولوجي كلما إزدادت إحتتمالات التلوث من مصادر جديدة.

---

1- راجع: د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 129، وراجع أيضا: د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 105.

## خلاصة الفصل الأول.

من خلال ما تم التطرق إليه نشير إلى أن البيئة البحرية قد حظيت بالإهتمام على المستوى الدولي والمحلي، وقد تجلّى ذلك بتحديد مفهومها وتحديدها القانوني، وكذا الإطلاع على مفهوم التلوث البحري الذي يطرأ عليها بالرغم من صعوبة الوقوف على تعريف محدد، كون الأمر هنا يتعلق بمسألة علمية فنية يغلب فيها الجانب التقني وهو بطبيعته متغير ومتطور دائما فلا شك لدينا أن الوقوف على مثل هذه التعريفات هو نقطة البداية لأي معالجة قانونية وهو أيضا جوهر أية حماية يمكن تقريرها للبيئة البحرية في مواجهة أهم مشاكلها كما ذكرنا سابقا.

كما نستنتج أيضا من خلال ما تم التطرق إليه أن مشكل التلوث البحري الذي يطرأ على البيئة البحرية يعتبر من القضايا البيئية الخطيرة التي أصبحت تهدد مسيرة الحياة، وهي مشكلة متناهية مع كل تطور ونمو عمراني وصناعي، وإن كانت تبدو لأول وهلة مشكلة محلية الحدوث، فإنها تعتبر في نفس الوقت مشكلة عالمية التأثير بالدرجة الأولى، فالملوّثات البيئية البحرية تحت تأثير عوامل كثيرة لا تعرف حدودا سياسية نتوقف عندها، إذ تتسم بقدرتها على الحركة المرنة والإنتقال الحر من بيئة لأخرى على المدى القريب أو البعيد، وليس ثمة شك أن محاولة التعرف على مصادر التلوث البحري هو في نهاية المطاف محاولة منا إيجاد مفتاح البحث عن الوسائل القانونية التي تكفل حماية فعلية لكل مناطق البيئة البحرية من هذه المصادر والسيطرة عليها، وتحديد الأدوات القانونية المناسبة لمكافحتها وهو ما سيتم عرضه في الفصل الثاني.

## الفصل الثاني

## الفصل الثاني:

### جهود حماية البيئة البحرية من التلوث البحري.

إن السبيل الطبيعي لإعمال مبدأ الإلتزام العام بحماية البيئة البحرية يفرض على الدول وضع قواعد وآليات تعاونية تمكن المجتمع الدولي من تحقيق أهدافه في مواجهة المخاطر والأضرار الناجمة عن التلوث البحري، على إعتبار أن هذا التلوث ظاهرة مجتمعية تهتم جميع الدول وأن القضاء عليه يتطلب تضافر جهودها لوضع حد له.

ولهذا الغرض عقدت العديد من الإتفاقيات الدولية والإقليمية، كما أصدرت أغلب الدول التشريعات المختلفة لحماية البيئة البحرية، وأنشأت العديد من الأجهزة والمؤسسات المعنية بها، وهذا من أجل توفير أقصى درجات الحماية الممكنة واللازمة لمواجهة مشكلات تلوث البيئة البحرية.

وبناء على ذلك فإننا سنتناول في هذا الفصل الجهود التي بذلها المجتمع الدولي لتطويق مشكلة التلوث البحري في مبحثين مستقلين، نبحث في المبحث الأول القواعد القانونية الدولية والوطنية لحماية البيئة البحرية، وفي المبحث الثاني وسائل وإجراءات مكافحة التلوث البحري.

## المبحث الأول:

### القواعد القانونية الدولية والوطنية لحماية البيئة البحرية.

إن الوسط البحري بما يحتويه من كائنات حية له أهمية حيوية للإنسانية، وأن من مصلحة الجميع السهر على حمايته من كل ما يضر بخواصه وثرواته.<sup>1</sup> ولا مفر من القول أن الأداة الرئيسية لتوفير الحماية القانونية للبيئة البحرية هي الرجوع إلى قواعد قانونية حاسمة قاطعة في توفير هذه الحماية مع تغاير هذه القواعد القانونية وتلاؤمها مع طبيعة البيئة المقصود حمايتها فهي تختلف من إتفاقيات دولية إلى إتفاقيات إقليمية وتنتهي أخيرا بصيها في قالب تشريعات وطنية.<sup>2</sup>

لذلك سنعرض هذا المبحث على النحو التالي: نتطرق في المطلب الأول حماية البيئة البحرية على المستوى الدولي، والمطلب الثاني نتناول فيه حماية البيئة البحرية على المستوى الإقليمي، أما المطلب الثالث سنعرض فيه حماية البيئة البحرية على المستوى الوطني.

## المطلب الأول:

### حماية البيئة البحرية على المستوى الدولي.

لقد أدى الشعور بتحمل مسؤولية حماية البيئة البحرية إلى تعاون الدول، وسعيها إلى إتخاذ التدابير الملائمة لحماية البيئة البحرية من التلوث بمختلف مصادره. ومن بين تلك التدابير اللجوء إلى إبرام العديد من الإتفاقيات الدولية المشرعة، التي تضع القواعد القانونية التي تكفل حماية البيئة البحرية من التلوث الذي يهدد توازنها الإيكولوجي ومواردها وإستخداماتها المشروعة.<sup>3</sup>

ويمكننا أن نميز بين عدة أنواع من القواعد القانونية الإتفاقية: أولا القواعد القانونية النوعية، ثانيا القواعد القانونية العامة، ونخصص لعرض كل نوع منهما فرعا على حدة.

### الفرع الأول: القواعد القانونية النوعية.

نقصد بالقواعد القانونية النوعية تلك القواعد التي وضعتها الإتفاقيات الدولية، وتعالج نوعا

1- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 94.

2- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 450.

3- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 95.

معينا ومحددا من مصادر تلوث البيئة البحرية، فتبين الأحكام القانونية لمكافحة هذا المصدر بالقضاء عليه أو خفضه أو السيطرة عليه.

فهناك القواعد القانونية التي تحمي البيئة البحرية من التلوث بالبترول أو النفط، ومن التلوث بإغراق المواد السامة والنفايات الضارة، ومن التلوث النووي، ومن التلوث بمصادر أرضية، وأيضا التلوث من السفن بأنواعها.<sup>1</sup>

**أولا: قواعد الحماية من التلوث بالبترول.**

أبرمت عدة إتفاقيات مهمة لمنع تلوث البيئة البحرية بزيوت البترول وإنصبت أحكام تلك الإتفاقيات فقط على الحماية من هذا النوع من التلوث.<sup>2</sup> ومن تلك الإتفاقيات نذكر:

### **1- إتفاقية لندن لعام 1954 وتعديلاتها المتعلقة بمنع تلوث البحر بالبترول.**

دعت الحكومة البريطانية لعقد تلك الإتفاقية في 12 ماي 1954 بعد أن أدركت الدول فداحة مشكلة تلوث مياه البحار والمحيطات، وقد وقعت على تلك الإتفاقية عشرون دولة<sup>3</sup> وأصبحت نافذة المفعول إعتبارا من 26 جويلية 1958. وقد عدلت عدة مرات في أعوام 1962، 1969 و1971<sup>4</sup> بناء على إقتراحات من المنظمة البحرية الدولية.<sup>5</sup>

ويمكن إجمال أهم الأحكام التي جاءت بها إتفاقية لندن عام 1954 المعدلة على النحو التالي:

- حضرت الإتفاقية إلقاء زيت البترول أو أي خليط منه تتجاوز نسبته 100 في المليون في المناطق القريبة من الشواطئ حتى مسافة مائة ميل بحري.

- أوضحت المادة الثانية من الإتفاقية أنها تنطبق على كافة السفن المسجلة في أقاليم الدول

---

1- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 451.

2- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 95.

3- وهي ألمانيا الاتحادية، بلجيكا، كندا، سيلان، الدانمارك، فنلندا، فرنسا، اليونان، إيرلندا، إيطاليا، اليابان، ليبيريا، المكسيك، النرويج، نيوزيلندا، هولندا، بريطانيا، السويد، الإتحاد السوفياتي، يوغسلافيا. مع العلم أن مؤتمر واشنطن المنعقد في 1926 هو الذي لفت الأنظار إلى خطورة تلوث البيئة البحرية بالزيت وبالرغم من فشل هذا المؤتمر في الوصول إلى إتفاقية بهذا الشأن، إلا أنه كان بمثابة التمهيد لهذه الإتفاقية. راجع ذلك بالتفصيل : بن سالم رضا، رسالة ماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية بعنوان حماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة في البحار، كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر، 2003-2004، ص 53.

4- د. أحمد حامد البديري، المرجع السابق، ص 48.

5- د. رياض صالح أبو العطا، المرجع السابق، ص 114.

الأطراف، عدا السفن الحربية، والسفن التي تقل حمولتها عن خمسمائة طن بشرط إلتزام الدول الأطراف باتخاذ التدابير والخطوات لتطبيق إشتراطات الإتفاقية على تلك السفن على النحو الذي يتلائم مع حجمها وحمولتها، وأيضا سفن الصيد والسفن المستخدمة في صناعة صيد الأسماك.

- أشارت الإتفاقية إلى أن الجزاء على مخالفة القواعد والأحكام التي جاءت يتم تحديده بواسطة تشريعات دولة التسجيل، أي على أساس قانون دولة العلم الذي تحمله السفينة وبحيث يجوز للدولة أن تقرر عقوبات لإلقاء زيت البترول في أعالي البحار أقل من تلك المقررة للعقاب على الأفعال المماثلة التي تتم في إطار بحرها الإقليمي. وتلك ولا شك ضمانا مهمة لتطبيق القواعد نفسها على الفعل الواحد سواء وقع في منطقة تخضع لإختصاص الدولة أو وقع في أعالي البحار، فالصلة وثيقة بين الأجزاء المختلفة من البحار والمحيطات، فتلوث أعالي البحار لا بد أن تمتد آثاره إلى المناطق القريبة من شواطئ الدولة.<sup>1</sup>

## 2- إتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار المبرمة في جنيف عام 1958.<sup>2</sup>

ألزمت هذه الإتفاقية كل الدول بوضع أنظمة لمنع تلوث البحار بتصريف النفط من السفن أو خطوط الأنابيب أو نتيجة لإستغلال وإستكشاف قاع البحار وباطن أرضها أخذة في الإعتبار أحكام المعاهدات العامة القائمة في هذا الخصوص.<sup>3</sup> حيث نجد أن إتفاقية أعالي البحار تضمنت بعض النصوص التي تهدف إلى حماية البيئة البحرية من التلوث، ومثال ذلك ما نصت عليه المادة الرابعة والعشرون منها من الترخيص للدول المتعاقدة بأن تصدر لوائح لمنع التلوث البحري الناتج عن تفريغ المواد البترولية من السفن وأنابيب البترول. كما تناولت المادة الخامسة والعشرون من نفس الإتفاقية إجراءات منع التلوث الإشعاعي والتلوث الناتج عن المواد الضارة الأخرى.<sup>4</sup> وتضع كل دولة هذه القواعد إما منفردة أو بالتعاون مع غيرها من الدول الأخرى

1- د. أحمد حامد البدرى، المرجع السابق، ص 48.

2- أبرزت المناقشات التي جرت خلال مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار الذي عقد في جنيف 1958 إهتماما متزايدا من المجتمع الدولي لحماية البيئة البحرية من التلوث وإن لم تسفر أعمال هذا المؤتمر عن نتائج محددة في هذا المجال فقد كان لإتفاقية لندن عام 1954 الأثر الكبير في حصر إهتمام لجنة القانون الدولي في الهياكل الرئيسية العامة لمكافحة التلوث البحري، وقد أسفر هذا المؤتمر عن إبرام أربع إتفاقيات دولية في 29 أبريل 1958 وهي إتفاقية جنيف الخاصة بصيد الأسماك وحفظ الموارد الحية في أعالي البحار، وإتفاقية جنيف للجرف القاري، وإتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة، وإتفاقية جنيف لأعالي البحار وهي ما تعيننا في هذا المقام لتضمنها أحكام تتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي حيث دخلت دور النفاذ في 1962/09/30 راجع ذلك صالح أبو العطا، المرجع السابق، ص 115.

3- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 455.

4- أ.د. عبد الهادي محمد العشري، "دور القانون الدولي في حماية البيئة البحرية من التلوث"، دون إسم وعدد المجلة، جمهورية مصر العربية، دون سنة النشر، [www.4shared.com](http://www.4shared.com)، ص 08.

والمنظمات الدولية المتخصصة.<sup>1</sup> وعلى الرغم من أن إتفاقيات جنيف قد أرست القواعد التقليدية لقانون بحري دولي، إلا أنها في مجال مكافحة التلوث البحري لم تتضمن هذه الإتفاقيات نصوصاً تستحق التعمق في دراستها،<sup>2</sup> فحتى الإلتزامات الواردة في هاتين المادتين قد وردت في صياغة عامة تفتقر إلى الوضوح والتحديد الكافي، الأمر الذي لا يمكن معه مجارة الرأي القائل بأنه تنطوي على إلتزامات عامة بحماية البيئة البحرية يترتب الإخلال بها مسؤولية دولية.<sup>3</sup>

### 3- إتفاقية بروكسل عام 1969 الخاصة بالتدخل بأعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي.

أثارت حوادث التصادم البحري والكوارث التي لحقت ببعض ناقلات البترول في أعالي البحار، مشاكل المساس الخطير بالبيئة البحرية، وأدت إلى التأثير على البيئة البحرية في المناطق الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية أي بحارها الإقليمية، وسواحلها البحرية وترتيباً على ذلك أثرت المطالبة بوجوب حق الدولة الساحلية في التدخل في أعالي البحار خلاف للقواعد العامة، والتي ينعقد الإختصاص في أعالي البحار بموجبها لقانون دولة العلم، وذلك لمواجهة الأخطار الفادحة التي تتعرض لها الدولة الساحلية في مثل تلك الأحوال. وقد جاءت إتفاقية بروكسل لعام 1969 بشأن التدخل في أعالي البحار على خلاف مقتضى القواعد العامة،<sup>4</sup> ومن ثم كان حرص واضعي الإتفاقية على تأكيد التوازن الدقيق الذي ينبغي المحافظة عليه، بين تقرير حق الدولة الساحلية في التدخل في مناطق أعالي البحار، في أحوال الحوادث التي يمكن أن تؤدي إلى التلوث بالبترول، وبين مبدأ حرية أعالي البحار،<sup>5</sup> ولقد دخلت الإتفاقية حيز النفاذ الفعلي في 06 ماي 1975.<sup>6</sup>

ومن أهم المبادئ التي جاءت بها إتفاقية بروكسل لعام 1969:

- تقرير حق الدول الأطراف في الإتفاقية في التدخل في مناطق أعالي البحار، بالقدر الضروري لمواجهة الأخطار الحالة التي يمكن أن تهدد شواطئها، أو تمس مصالحها نتيجة التلوث بزيت البترول أو التهديد به، أو الناجم عن حوادث بحرية أو متصلاً بها حسبما نصت على ذلك المادة

1- د. رياض صالح أبو العطاء، المرجع السابق، ص 16.

2- أ.د عبد الهادي محمد العشري، المقال السابق، ص 08.

3- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 456.

4- د. أحمد حامد البدري، المرجع السابق، ص 49.

5- بن سالم رضا، الرسالة السابقة، ص 56.

6- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 461.

- توسيع مفهوم مصالح الدول الساحلية التي تهددها الحادثة التي تبرز تدخلها، بحيث تشمل المصالح الإقتصادية والسياسية وصحة ورفاهية شعب الدول، والمحافظة على المصادر البحرية الحية وفقا لما ورد النص عليه بالمادة 4/22 من الإتفاقية.

- تمارس الدول الساحلية الأطراف حقها في التدخل في أعالي البحار في مواجهة كافة السفن عدا السفن الحربية والسفن العامة التابعة للدول، وغير المخصصة لأغراض تجارية (المادة 2/1 من الإتفاقية).

- ضرورة أن تقوم الدولة الساحلية بالتشاور مع غيرها من الدول المعنية بالخطر وخاصة دولة علم السفينة التي تتعرض للحدث ويمكن للدولة أن تطلب رأي لجنة من الخبراء، على أنه في أحوال الخطر الحال يمكن للدولة أن تتخذ الإجراءات التي تفرضها حالة الضرورة بغير إخطار أو مشاورات مسبقة أو دون إستكمال المشاورات التي تكون قد بدأت بالفعل (المادة 3).

- يتعين أن تكون الإجراءات التي تتخذها الدول الساحلية للتدخل في أعالي البحار لمواجهة الحادث متناسبة مع الخطر الناجم عنه.(المادة 5). كما ألحقت الإتفاقية قواعد خاصة بالتوفيق والتحكيم الذي يمكن الإلتجاء إليه لتسوية ما قد ينشب من خلاف بين الدولة المسؤولة عن الحادث والدولة التي تعرضت للضرر.<sup>1</sup>

وبالرغم من تلك القواعد والإلتزامات التي فرضتها هذه الإتفاقية إلا أنها لم تسلم من المآخذ التي وجهت لها، حيث أنها قد تضمنت إستثناء المنشآت وأجهزة إستكشاف وإستغلال الثروات المعدنية لقاع البحار وما تحت القاع في أعالي البحار من مجال تطبيقها، كما يؤخذ عليها أيضا أنها لا تخص إلا حالة التدخل في أعالي البحار في حالة الحادث البحري الذي يترتب عليه تلوث بالبترول،<sup>2</sup> لهذا أعتمد بروتوكول لندن الموقع في 12 نوفمبر 1973 الذي أسفر عن إعتقاد إتفاقية ماربول 1973 ويهدف إلى معالجة النقص الذي أصاب إتفاقية بروكسل 1969، وذلك بمد تطبيق إجراءات هذه الإتفاقية على التلوث الطارئ الذي يقع في أعالي البحار والذي ينتج عن مواد ضارة أخرى خلاف الزيت. وقد دخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ في 30 مارس 1983، وبلغ عدد أطرافه حتى أبريل 1987 تسعة عشر دولة.<sup>3</sup>

1- د. أحمد حامد البدري، المرجع السابق، ص 50.

2- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 460-461.

3- المرجع نفسه، ص 462.

#### 4- الإتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط.

أبرمت هذه الإتفاقية في 29 نوفمبر 1969 تحت إشراف المنظمة الدولية للملاحة البحرية، وبدأ سريانها في 19 جوان 1975.<sup>1</sup> ولقد أدت هذه الإتفاقية إلى إرساء نظام دولي للمسؤولية عن أضرار البيئة الناجمة عن النفط من خزانات الناقلات، والتي كانت بمثابة تعزيز للمقولة التي مفادها أن الدول ليس بمقدورها أن تلوث البحار وتتجو من المسؤولية التي تنشأ نتيجة لذلك.<sup>2</sup>

#### ثانيا: قواعد الحماية من التلوث بالإغراق.

بالنظر إلى الآثار الضارة بالتوازن الإيكولوجي للبيئة البحرية، التي يسببها إغراق النفايات والفضلات السامة، فقد أبرمت عدة إتفاقيات لمواجهة هذا المصدر من مصادر التلوث ومكافحته، لذلك نعرض أهم أحكام بعض تلك الإتفاقيات:

#### 1- إتفاقية لندن لعام 1972 بشأن منع التلوث البحري بإغراق النفايات والمواد الأخرى.

أبرمت هذه الإتفاقية في لندن عام 1972، وهي إتفاقية عامة تشمل جميع البحار والمحيطات وتتعلق بمنع التلوث البحري من خلال إغراق النفايات والمواد الأخرى.<sup>3</sup> وترمي هذه الإتفاقية إلى منع تلوث البحار الناجم عن الإغراق المتعمد للنفايات من السفن أو الطائرات أو الأرصفة البحرية أو من أي أجهزة متحركة في البحار، أما عن مضمون النفايات التي تنظمها الإتفاقية، فهي أية مواد أو جواهر من أي نوع ومن أي شكل ومن أي طبيعة كانت، ويمتد مجال تطبيق الإتفاقية ليشمل كافة أجزاء المناطق البحرية فيما عدا المياه الداخلية للدول الأطراف.

وفي تنظيم الإتفاقية لعمليات إغراق النفايات في البحار أرسى ما يعرف بنظام القوائم حيث قسمت النفايات المراد إغراقها إلى ثلاث قوائم طبقا لدرجة سميتها، كما أوجبت الإتفاقية على الدول الأطراف تعيين سلطة مختصة بتسليم تصاريح الإغراق للقيام بعملية الإغراق للمواد المسموح بها.

أما فيما يتعلق بالمسؤولية عن مخالفة أحكام الإتفاقية فقد إكتفت بالنص على " التعاون لإعداد الإجراءات الرامية إلى تحديد المسؤولية وتسوية الخلافات الناتجة عن إغراق النفايات

1- راجع ذلك بالتفصيل: د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 461.

2- بن سالم رضا، الرسالة السابقة، ص 57.

3- د. أحمد حامد البدرى، المرجع السابق، ص 55.

والمواد الضارة الأخرى في البحار". وهو نص شديد العمومية لا يقدم أية قواعد خاصة بشأن المسؤولية ويتعين إعمال القواعد العامة للمسؤولية في القانون الدولي، وعليه فإن أي مخالفة للإلتزامات المنصوص عليها في تلك الإتفاقية تعد من الأفعال غير المشروعة، مما يترتب المساءلة على عاتق الدولة الطرف في الإتفاقية والتي ينسب إليها القيام بتلك المخالفة.<sup>1</sup>

## 2- إتفاقية أوصلو لعام 1972 لمنع التلوث البحري بالإغراق من السفن والطائرات.

تم إبرام هذه الإتفاقية في 15 فيفري 1972 بين الدول التي إشتراك في مؤتمر التلوث البحري الذي عقد في أوصلو بالنرويج، وفي سبيل تحقيق أهداف هذه الإتفاقية تم النص على بعض قواعد حضر إلقاء بعض أنواع الفضلات حضرا مطلقا، حيث نظمت عملية التخلص من أنواع أخرى من الفضلات بتصريح مسبق يصدر في كل حالة على حدة كما حضرت الإتفاقية تصريح أو إلقاء الفضلات - بوجه عام- دون موافقة مسبقة من السلطات الوطنية المختلفة.

كذلك تضمنت الإتفاقية إلتزاما على الدول الأطراف بأن تقوم كل منها بتطبيق التدابير اللازمة لمنع تحويل إتجاه الفضلات الملقاة في المنطقة التي تشملها الإتفاقية إلى خارجها، ويعبر هذا الإلتزام عن إدراك الدول الأطراف لوحدة البيئة البحرية وإتصالها.

وعموما فإن هذه الإتفاقية لم تتضمن أية أحكام تتعلق بالمسؤولية، مثل العديد من الإتفاقيات سابقة الإشارة إليها، لذلك فإن الأحكام العامة للمسؤولية تصبح مدعوة للتطبيق في حالة خرق أحكام هذه الإتفاقية.<sup>2</sup>

## ثالثا: قواعد الحماية من التلوث النووي.

لقد سعت الدول إلى إبرام إتفاقيات خاصة تناولت حظر الإستخدامات الضارة للطاقة النووية في البيئة البحرية ومن تلك الإتفاقيات:

### 1- إتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958.

أدت إساءة الدول لا سيما الدول النووية في البحار إلى إجراء تجارب أسلحتها النووية في البحار، الأمر الذي كان يترتب عليه تدمير خطير لثروات البحار.

وقد نصت إتفاقية جنيف حول أعالي البحار على أنه ( يتعين على كل دولة إتخاذ الإجراءات

1- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 465.

2- المرجع نفسه، ص 467-468.

لمنع تلوث البحار الناتج من إغراق المخلفات المشعة، واطعة في الإعتبار جميع المستويات واللوائح التي قد تكون موضوعة من قبل المنظمات الدولية المختصة.) وقد أضافت المادة 25 من الإتفاقية قولها: ( وعلى كل دولة أن تتعاون مع المنظمات الدولية المختصة في وضع الإجراءات الرامية إلى منع تلوث البحار والهواء الذي يعلوه والناتج من أي أنشطة بالمواد المشعة أو أي مواد أخرى ضارة).

وتقرر الإتفاقية إلزاماً دولياً يقع على عاتق الدول المنظمة إليها بحماية البيئة البحرية من التلوث النووي، وتقرر مسؤولية الدوفى كل حالة يَلْحَقُ بالبيئة البحرية والدول الأخرى ضرراً نتيجة التلوث الإشعاعي.<sup>1</sup>

## 2- إتفاقية موسكو 1963 المتعلقة بحظر تجارب الأسلحة النووية في الجو، وفي الفضاء الخارجي، وتحت سطح الماء.

أبرمت هذه الإتفاقية في موسكو في 05 أكتوبر 1963 وبدأ نفاذها في 10 أكتوبر من العام نفسه<sup>2</sup> وقد تضمنت الإتفاقية إلزاماً عاماً، يلزم الدول الأعضاء<sup>3</sup> بتحريم ومنع إجراء أي تجربة لتفجير سلاح نووي، أو أي تفجير نووي آخر في أي مكان في نطاق ولايتها أو تحت رقابتها. كما لم تميز الإتفاقية بين التفجيرات النووية التي تجرى في نطاق الإستخدامات السلمية للطاقة النووية وبين التجارب العسكرية للأسلحة النووية، فكلاهما محصور بصريح نص هذه الإتفاقية. كذلك يسري نطاق الحظر أيضاً على التجارب النووية التي تجرى في نطاق ولاية إحدى الدول الأطراف أو تحت رقابتها، سواء كان ذلك في الجو أو خارج النطاق الجوي في الفضاء الخارجي، وأيضاً على التجارب التي تجرى تحت سطح الماء بما في ذلك المياه الإقليمية وأعلى البحار، وإلا كانت الدولة مسؤولة عن أنشطة الكيانات الخاصة التي تقوم بإجراء هذه التجارب النووية.<sup>4</sup>

## 3- معاهدة 1972 بشأن تحريم وضع الأسلحة النووية وأسلحة التدمير الشامل الأخرى على قاع البحار أو أرض المحيطات أو تحتها.

أبرمت هذه الإتفاقية عام 1972 بمجهودات لجنة الإستخدام السلمي لقاع البحار وأرض

1- د. أحمد حامد البديري، المرجع السابق، ص 50-51.

2- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 470.

3- د. أحمد حامد البديري، المرجع السابق، ص 51.

4- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 470-471.

المحيطات، وتهدف هذه الإتفاقية إلى تحريم وضع الأسلحة النووية وأسلحة الدمار الشامل الأخرى على قاع البحار أو أرض المحيطات أو تحتها،<sup>1</sup> ودخلت هذه الإتفاقية حيز السريان في 18 ماي 1972.<sup>2</sup>

لم تتعرض هذه الإتفاقية لأحكام المسؤولية،<sup>3</sup> وإنما نصت على إلزام الدول الأعضاء بعدم زرع أو وضع أي سلاح نووي أي نوع آخر من أسلحة الدمار الشامل، وكذلك أي منشآت أو تجهيزات للإطلاق أو أي تسهيلات أخرى مصممة خصيصا لتخزين أو تجربة أو إستخدام مثل هذه الأسلحة على قاع البحار أو أرض المحيطات والتربة تحتها فيما وراء نطاق الحدود الخارجية لقاع البحار.<sup>4</sup> ومن أجل تحقيق ذلك، أجازت الإتفاقية قيام مراقبين من أي طرف بالتحقق من وجود أي أنشطة لطرف آخر على قاع البحار.<sup>5</sup> كما تلتزم أيضا الدول الأعضاء بعدم مساعدة أو تشجيع أو تحريض أي دولة أخرى على إتيان أي<sup>6</sup> أنشطة من المنوه عنها وألا تشترك بأي طريقة أخرى في مثل هذه الأنشطة، كذلك حددت هذه الإتفاقية كيفية الفصل في المنازعات المترتبة على إنتهاك أحكامها وأوكلتها لمجلس الأمن.

#### 4- إتفاقية نيويورك عام 1976 بشأن حضر إستخدام تقنيات التغيير في البيئة لأغراض عسكرية أو لأية أغراض عدائية أخرى.

عقدت هذه الإتفاقية في مدينة نيويورك في 10 ديسمبر 1976 وبدأ سريانها في 05 أكتوبر 1978. ولقد نصت الإتفاقية على إلزام الدول الأطراف "بألا تستخدم تقنيات التغيير في البيئة ذات التأثيرات واسعة الإنتشار أو التي تدوم مدة طويلة أو الشديدة، كوسيلة لتدمير أطراف أخرى أو إتلافها والإضرار بها، وألا تساعد أو تشجع ، أو تحض أي دولة أخرى، أو مجموعة من الدول، أو منظمة دولية على أن تفعل ذلك".<sup>7</sup>

وتقديرًا من الدول الأطراف في الإتفاقية لأهمية الإستخدامات السلمية للتقنيات المتقدمة في تحقيق صالح المجتمع الدولي، فقد حضرت إعاقه إستخدام هذه التقنيات للأغراض السلمية، وإشترطت للسماح بهذه الأنشطة أن يتم تبادل المعلومات العلمية والتقنية المتعلقة بهذه

1- د.أحمد حامد البدري، المرجع السابق، ص 52.

2- د.أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 118.

3- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 472.

4- د.أحمد حامد البدري، المرجع السابق، ص 52.

5- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 472.

6- د.أحمد حامد البدري، المرجع السابق، ص 52.

7- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 473.

الإستخدامات، وعلى هذا فإن الإتفاقية وإن كانت لا تنطوي على أية أحكام تتعلق بالمسؤولية، فقد تضمنت في مادتها الخامسة إناطة مجلس الأمن بفحص شكاوى الدول الأطلاق من خرق أي طرف آخر لأحكام الإتفاقي، لذلك فإن المسؤولية عن مخالفة أحكام هذه الإتفاقية ستظل خاضعة للقواعد العامة، كما هو الحال في معظم ما عرضنا من إتفاقيات.

#### رابعاً: قواعد الحماية من التلوث من مصادر أرضية.

من الإتفاقيات النوعية التي أبرمت بوجه خاص، لحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر أرضية، ما سنعرضه الآن فيما يلي:

#### 1- إتفاقية باريس لعام 1974 للحماية من التلوث بمصادر أرضية.

أعتمدت هذه الإتفاقية في مؤتمر باريس الذي عقد في في فيفري 1974 وفتحت للتوقيع عليها في 4 جوان 1974، وتعتبر الإتفاقية الإقليمية الوحيدة المتعلقة بمكافحة تلوث البيئة البحرية من مصادر أرضية.<sup>1</sup> وتعد إتفاقية باريس من الإتفاقيات النوعية العامة لأنها تغطي لنا الغالبية العظمى من البيئة البحرية ولا يخرج من نطاق تطبيقها الإقليمي، إلا البحر الأبيض المتوسط وبحر البلطيق.<sup>2</sup>

وتوجب الإتفاقية على الأطراف إنفراديا أو جماعيا إتخاذ كافة التدابير اللازمة لمكافحة التلوث البحري من المصادر الأرضية، مع مراعاة تنسيق سياستهم في هذا الخصوص. وتشمل تلك التدابير وضع البرامج والإجراءات التي تكفل إزالة تلوث المناطق البحرية من الملوثات في البر، ومن المواد المحددة في القسم الأول من الملحق (أ)، وكذلك تلك التي تكفل تخفيض تلوث تلك المناطق البحرية من الملوثات في البر والمواد المحددة في القسم الثاني من الملحق (أ).<sup>3</sup> وكذلك توجب الإتفاقية على الدول الأطراف أن تتبادل المساعدات لمنع وقع الحوادث التي تنتج التلوث الأرضي أو لخفض ذلك التلوث بعد وقوعه.

وفيما يتعلق بتسوية الخلافات الناشئة عن تطبيق الإتفاقية فقد قررت اللجوء إلى الطرق السلمية لتسوية الخلافات التي تنشأ عن تفسير أو تطبيق نصوص الإتفاقية، وفي حالة فشل هذه الطرق يمكن تسوية الخلاف عن طريق التحكيم بناء على طلب إحدى الدول الأطراف.

1- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 473-474.

2- راجع ذلك بالتفصيل: د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 123-124.

3- المرجع نفسه، ص 124-125.

ويتضح لنا من إستعراض النظام القانوني للإتفاقية أنها تحتوي على تنظيم قانوني كامل لمكافحة تلوث البحار من مصادر برية، ويظهر تطور ذلك من خلال تخصيصه جهازا يتولى الرقابة على تطبيق الإتفاقية من قبل الأطراف.<sup>1</sup>

#### خامسا: قواعد الحماية من التلوث من السفن.

نظرا لتنوع مصادر التلوث من السفن وعدم إقتصاره على زيت البترول فقد حرصنا على علاج التلوث من السفن كنوع على حدة، من أنواع تلوث البيئة البحرية لاسيما أن هناك قواعد إتفاقية قد وضعت على وجه الخصوص لمكافحة التلوث من السفن وهي كالتالي:

#### 1- إتفاقية لندن لعام 1973 لمنع التلوث من السفن.

وإذا كانت نهاية الستينات ومطلع السبعينات قد عرفت إقرار عدد كبير من الإتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية، وحسنا أن نشير هنا إلى إتفاقية لندن لعام 1973 لحضر تلوث البيئة البحرية بإغراق المخلفات وغيرها من المواد، فإن الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن والتي أقرتها في 2 نوفمبر 1973 المؤتمر الدولي حول التلوث البحري الذي عقد في لندن، والتي فتحت الباب للتوقيع عليها إعتبارا من 15 جانفي، وتعد أهم هذه الإتفاقية قاطبة، وقد جاءت خطوة هامة في مجال العمل على حماية البيئة البحرية في ضوء إدراك حقيقة كون البيئة البحرية جزءا من بيئة الإنسان، وهو الأمر الذي عبرت عنه ديباجة الإتفاقية بالإشارة إلى أن هدفها هو المحافظة على البيئة بوجه عام والبيئة البحرية على وجه الخصوص.

وقد تميزت هذه الإتفاقية على الإتفاقيات الدولية السابقة عليها بالتوسع في تعداد المواد التي تعتبر مؤدية إلى تلوث البيئة البحرية، غير مقتصرة على زيت البترول ومشتقاته، وإعتمدت في هذا السبيل أسلوبا جديدا إنحصر في إصدار ملاحق عديدة إنطوت على حصر للمواد الملوثة، وقد إعتبرت بعض تلك الملاحق (ثلاثة ملاحق) بمثابة ملاحق إختيارية، بينما جرت الإشارة في المادة الثانية من الإتفاقية إلى تعريف عام للمواد الضارة بأنها تعني أية مواد يمكنها أن تؤدي إذا ما ألقيت في البحر إلى إلحاق الضرر بصحة الإنسان، أو إيذاء المواد الحية أو الحياة البحرية أو المساس بإستخدامات البحار في المجالات الترفيهية وغيرها من الإستخدامات المشروعة للبحار أو إضافة أية مواد تخضع للرقابة بموجب الإتفاقية.<sup>2</sup>

1- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 477.

2- بن سالم رضا، الرسالة السابقة، ص 58.

## 2- إتفاقية المساعدة البحرية لندن عام 1989.

إهتمت إتفاقية لندن 1989 بمكافحة التلوث البحري، وقررت العديد من الأحكام التي من شأنها تحقيق هذا الهدف. ومن الأمور التي إهتمت بها الإتفاقية أيضا التشجيع على تقديم المساعدة لمنع التلوث البحري أو الحد من آثاره. كما ألزمت الإتفاقية مالك السفينة بدفع تعويض خاص معادل أو مساو للنفقات التي تكبدها المساعد، فقد أعطت الإتفاقية لمقدم المساعدة الحق في تعويض خاص إذا كان يهدف من الأعمال التي قام بها حماية البيئة البحرية من التلوث.<sup>1</sup>

## 3- الإتفاقية الخاصة بالمسؤولية المدنية في ميدان النقل البحري للمواد النووية.

تهدف هذه الإتفاقية إلى تحديد المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية التي تحدث أثناء عملية النقل البحري لمادة نووية. وتعتبر هذه الإتفاقية مكملة لإتفاقيتي باريس سنة 1960 وفيينا سنة 1963، الخاصتين بالمسؤولية المدنية في ميدان الطاقة النووية - قبل الغير ومشغلي السفن النووية - حيث تركز الإتفاقية المسؤولية المدنية عن الضرر الذي يحدث بسبب حادث نووي أثناء عملية النقل البحري للمواد النووية على الشخص القائم بتشغيل المنشأة النووية دون غيره من الأشخاص، ولا تقتصر المسؤولية على الضرر الحادث أثناء عملية النقل بل تشمل أيضا الأضرار التي تلحق بوسائل النقل أو المنشأة ذاتها.

## الفرع الثاني: القواعد القانونية العامة.

إن المراد بالقواعد القانونية العامة في هذا الشأن، تلك القواعد التي ترمي إلى حماية البيئة البحرية من مختلف مصادر تهديدها، أي التلوث بمختلف أشكاله وأنواعه، ومكافحة الإستغلال الجائر للثروات البحرية، لذلك نكتفي بالتعرف على ما جاءت به الإتفاقية الجديدة لقانون البحار باعتبارها مثلا لمصدر القواعد القانونية العامة لحماية البيئة البحرية عموما.<sup>2</sup>

## - إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982.

تعتبر إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مظهرا راقيا وواعيا لما وصل إليه المجتمع الدولي في إدراك خطورة التلوث البيئي البحري، ولذلك إهتمت هذه الإتفاقية بالإضافة إلى موضوعات أخرى بتنظيم حماية البيئة البحرية من التلوث وخفضه والسيطرة عليه حال وقوعه وتأسيس المسؤولية عنه وفرض التزامات على الدول المعنية، سواء كانت دولا ساحلية أو غير

1- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 481-482.

2- المرجع نفسه، ص 482-483.

ساحلية.<sup>1</sup> وقد سلكت الإتفاقية في تنظيم حماية البيئة البحرية مسارين: الأول نصت فيه على أحكام تلتزم بها الدول الأطراف لمكافحة التلوث وحماية البيئة البحرية بصفة عامة، والمسار الثاني وضعت فيه قواعد تفصيلية فصلت فيه ما يجب إتباعه إزاء حالات التلوث من قبل دول بعينها تتميز بوضع جغرافي معين. وسوف نعرض بإيجاز لكل المسارين، على النحو التالي:<sup>2</sup>

### المسار الأول: الأحكام العامة لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

نصت المادة 192 من الإتفاقية على أن (الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها). وتتمثل هذه الأحكام في أحكام تتعلق بإتخاذ تدابير معينة وأحكام تتعلق بوجود التعاون الدولي.

#### أولاً: الأحكام العامة المتعلقة بإتخاذ تدابير معينة.

1- نصت الإتفاقية على أن: تتخذ الدول منفردة أو مشتركة حسب الإقتضاء بإتخاذ ما يلزم من التدابير لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، مستخدمة أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها والمتفقة مع قدراتها<sup>3</sup> وفقاً للمادة 1/4 من الإتفاقية.

2- كما تتخذ الدول جميع ما يلزم من التدابير لتضمن أن تجرى الأنشطة الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها، بحيث لا تؤدي إلى إلحاق ضرر- عن طريق التلوث- بدول أخرى وبيئتها، وأن لا ينتشر التلوث الناشئ عن إحداث أي أنشطة تقع تحت ولايتها أو رقابتها إلى خارج المناطق التي تمارس فيها حقوقاً سيادية وفقاً لهذه الإتفاقية.<sup>4</sup>

3- كما تلتزم بأن لا تنقل بصورة مباشرة أو غير مباشرة الضرر أو الأخطار من منطقة إلى أخرى أو تحول نوع من التلوث إلى نوع آخر منه وفقاً للمادة 195 من الإتفاقية.<sup>5</sup>

4- كما ألزمت الإتفاقية الدول بإعتماد قواعد وأنظمة وإجراءات دولية لمنع تلوث البيئة البحرية الناشئ عما تقوم به من أنشطة في المنطقة.

---

1- كانت هذه الإتفاقية ثمرة جهود دولية عديدة قامت بها الأمم المتحدة بدأت عام 1967 وكان آخرها المؤتمر الثالث لقانون البحار الذي بدأ في ديسمبر 1973، وإستمر حتى سبتمبر 1982 لإعداد مشروع الإتفاقية، وكانت مدينة مونتيجويباي بجاميكا قد شهدت في 10 ديسمبر 1982 التوقيع عليها من جانب مندوبي 117 دولة، وبلغت جملة الدول التي وقعت عليها حتى عام 1987 159 دولة.

2- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 485.

3- سلافة طارق عبد الكريم الشعلان، الحماية الدولية للبيئة من ظاهرة الإحتباس الحراري في بروتوكول كيوتو 1997، (في إتفاقية تغير المناخ لسنة 1992)، منشورات الحلبي الحقوقية، حلب، دون سنة النشر، ص 25.

4- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 486.

5- سلافة طارق عبد الكريم شعلان، المرجع السابق، ص 25.

## ثانيا: الأحكام العامة المتعلقة بالتعاون الدولي.

1- حثت الإتفاقية ضرورة التعاون الدولي (العالمي والإقليمي) بين الدول أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة لحماية البيئة البحرية.<sup>1</sup>

2- ألزمت الإتفاقية كل دولة تعلم بوجود حالات تتعرض فيها البيئة لخطر داهم بسبب التلوث أن تخطر فورا الدول الأخرى التي ترى أنها معرضة للتأثر بذلك الضرر، وكذلك المنظمات الدولية المتخصصة.<sup>2</sup> وفي مثل تلك الأحوال تتعاون الدول الواقعة في المنطقة المتأثرة وفقا لقدراتها والمنظمات الدولية المختصة قدر المستطاع في القضاء على آثار التلوث، وكذلك منع الضرر أو خفضه إلى الحد الأدنى، وتحقيقا لهذه الغاية تعمل الدول معا على وضع وتعزيز خطط طوارئ لمواجهة حوادث التلوث في البيئة البحرية.<sup>3</sup>

3- كما يجب على الدول إجراء الدراسات وبرامج البحث العلمي، وتبادل المعلومات والبيانات، والتعاون في وضع المعايير العلمية،<sup>4</sup> وتقديم المساعدات التقنية خصوصا إلى الدول النامية التي تتمتع في هذا الخصوص بمعاملة تفضيلية.<sup>5</sup>

### المسار الثاني: الأحكام التي يجب إتباعها من قبل دول معينة وفي حالات محددة.

ذهبت الإتفاقية في هذا المسار نحو إلزام بعض الدول التي تتمتع بتأثير خاص على البيئة البحرية وحمائتها في تلوثها، وذلك لقدرتها على الحماية أكثر من غيرها، أو لأنها أكثر التلوث تأثرا بالتلوث الذي حدث أو سيحدث، أو لأنها أقرب الدول لمصدر التلوث وصاحبة السلطة عليه، ونعني بذلك دولة العلم والدولة الساحلية ودولة الميناء.

ونعرض فيما يلي للإلتزامات التي فرضتها الإتفاقية على هذه الدول لمكافحة التلوث البحري.

### أولا: دولة العلم.

فرضت الإتفاقية على دولة العلم إلتزامات لحماية البيئة البحرية ومكافحة التلوث وخفضه والسيطرة عليه وتأسيس المسؤولية عنه حال وقوعه، وتتمثل إلتزامات دولة العلم بوضع القوانين

1- أنظر المادة 197 من الإتفاقية قنون البحار لعام 1982.

2- أنظر المادة 198 من الإتفاقية نفسها.

3- أنظر المادة 199 من الإتفاقية نفسها.

4- أنظر المادة 200 من الإتفاقية نفسها.

5- د. فارس محمد عمران، السياسة التشريعية لحماية البيئة في مصر وقطر ودور الأمم المتحدة في حمايتها، المكتب الجامعي الحديث، دون مكان النشر، 2005، ص 242-243.

والأنظمة الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية من السفن التي ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها وخفضه والسيطرة عليه،<sup>1</sup> كما تلتزم بالرقابة على سفنها لإحترام القانون الدولي وأن تضمن خضوع السفن التي ترفع علمها لهذه القواعد أينما وجدت. وتلتزم دولة العلم أيضا بتأسيس المسؤولية عن التلوث، وتحريك هذه المسؤولية حال وقوع التلوث وذلك بأن تباشر التحقيق الفوري في أي إنتهاك للقواعد والمعايير الدولية، وأن تباشر الدعوى الجنائية بهدف توقيع العقاب بشأن المخالفات التي ترتكبها السفن التي تحمل علمها.<sup>2</sup>

### ثانيا: الدولة الساحلية.

أعطت الإتفاقية للدولة الساحلية حقوقا وألقت على عاتقها إلتزامات بهدف حماية البيئة البحرية من التلوث وتأسيس المسؤولية عنه حال وقوعه، إذ يجوز للدولة الساحلة عندما تكون السفينة موجودة طوعا داخل إحدى موانئها، أو في إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ كان لها أن تقيم الدعوى الجنائية<sup>3</sup> فيما يتعلق بأي إنتهاك لقوانينها أو نظمها المعتمدة وفقا لهذه الإتفاقية أو للقواعد والمعايير المنطبقة من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه، وأن يكون الإنتهاك قد وقع داخل البحر الإقليمي أو المنطقة الإقتصادية الخالصة لتلك الدولة.<sup>4</sup> بل إنه إذا ما كانت السفينة مبحرة في المنطقة الإقتصادية الخالصة لإحدى الدول أو في بحرها الإقليمي وتوافرت بيانات واضحة للإعتقاد بوقوع إنتهاك لقوانينها وأنظمتها المشار إليها، فإن للدولة للساحلية سلطتين: الأولى أن تقوم بتفتيش السفينة تفتيش مادي فيما يتعلق بتلك المخالفة. الثانية أن ترفع الدعوى الجنائية إذا كانت الأدلة قوية تبرر ذلك، ولها حق طلب إحتجاز السفينة. مع مراعاة القيود الفنية الواردة في الفرع السابع من الإتفاقية.<sup>5</sup>

### ثالثا: دولة الميناء.

يمكن أن ينطبق تعبير "دولة الميناء" على الدولة الساحلية عندما تكون هي صاحبة الميناء وتسعى للمحافظة على الميناء من التلوث، بالإضافة إلى المحافظة على سواحلها، ومع ذلك فإن النص صراحة في الإتفاقية على دولة الميناء تبقى له أهميته العملية تجاه الإجراءات التي تتخذها

1- أنظر نص المادة 211 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

2- أنظر الفقرات 1- 8 من المادة 217 من الإتفاقية نفسها.

3- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 150.

4- أنظر المادة 1/220 من الإتفاقية نفسها.

5- أنظر المادة 2/220 من الإتفاقية نفسها، وبصفة عامة أنظر بالتفصيل تحليل هذه المواد للد. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 489- 493.

الدولة باعتبارها "دولة الميناء" خاصة أن مصالح دولة الميناء قد تختلف من الناحية العملية عن الدولة الساحلية فالأولى تهتم بالمحافظة على الملاحة البحرية، والثانية يهتما سلامة سواحلها.

ودولة الميناء تلعب دورا مساعدا في عملية منع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، وذلك عندما تطلب منها دولة أخرى القيام بالتحقيق في إنتهاك يعتقد أنه وقع في المياه الداخلية للدولة مقدمة الطلب أو في مناطقها البحرية الأخرى الخاضعة لولايتها الوطنية، وكان مصدر هذا الإنتهاك إحدى السفن الأجنبية الموجودة في ميناء دولة الميناء، فإن الأخيرة عليها أن تلبى بقدر الإمكان الطلبات المقدمة من دولة العلم للتحقيق في هذا الإنتهاك، بصرف النظر عن مكان حدوثه.

وفيما يتعلق بالمسؤولية والتعويض فقد أفردت الإتفاقية ضمن مواد هذا الجزء الثاني عشر مادة خاصة بها، إلا أن صياغة هذه المادة لم تقدم جديدا بشأن قواعد المسؤولية الدولية بل إنها تثير لبسا لا مبرر له، فعلى حين تعترف الفقرة الثالثة من هذه المادة بقصور القانون الدولي المتعلق بالمسؤولية والإلتزامات الناجمة عنها، وتحث الدول على التعاون في تطويره، فإن الفقرة الأولى من نفس المادة تحيل إلى القانون الدولي المعترف بقصور قواعده، لكي يطبق لإعمال المسؤولية الدولية عن الإخلال بالوفاء بالإلتزامات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.<sup>1</sup>

---

1- أنظر الفقرات 1- 3 من المادة 218 والمادة 235 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، وأنظر أيضا تحليل نص المادتين للد. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 493- 497.

## المطلب الثاني:

### حماية البيئة البحرية على المستوى الإقليمي.

لم يقتصر الإهتمام بصيانة البيئة البحرية وصيانتها من أخطار التلوث على الجهود العالمية الإتفاقية ، بل تعداها إلى الجهود الإقليمية، فقد قدرت بعض الدول التي ترتبط فيما بينها بيئة بحرية وجغرافية واحدة، أنه من الضروري تعزيز القواعد الدولية النوعية والعامّة لحماية البيئة البحرية لقواعد أشد إنضباطا وصرامة لتحقيق حماية أكثر فعالية لمنطقتها البحرية.<sup>1</sup>

وعلى ضوء ذلك فقد عقدت عدة إتفاقيات إقليمية لحماية البيئة البحرية<sup>2</sup>، سنتناول بعضها منها في الفروع التالية: الفرع الأول القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية للخليج العربي، الفرع الثاني القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية للبحر الأحمر، أما الفرع الثالث سنخصصه لتقدير القواعد القانونية والإتفاقية بشأن حماية البيئة البحرية.

### الفرع الأول: القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية للخليج العربي.

يلاحظ بخصوص الخليج العربي أمران: الأول أنه من البحار شبه المغلقة بالمفهوم المعروف قانونا، حيث لا منفذ له على المحيطات أو البحار العامة إلا فتحة مضيق هرمز، الثاني أن الدول المطلة عليه هي من أكبر وأكثر الدول التي تمد العالم الخارجي بأهم مصادر الطاقة، لا سيما البترول. وهذان العاملان يوجبان بذل عناية خاصة لحماية البيئة البحرية للخليج العربي فمن ناحية يعد تسرب البترول أثناء إستخراجه من مكامنه البحرية أو أثناء شحنه إلى الناقلات من العوامل التي تهدد البيئة البحرية على نحو خطير. ومن ناحية أخرى فإن القيام بإلقاء النفايات الصناعية السامة، وتصريف المخلفات المنزلية والصناعية وغيرها في الخليج يزيد من مخاطر التلوث، فاستمرار تدفق تلك الملوثات يرفع نسبة تركيز المواد الضارة في المياه، حيث تضعف التيارات البحرية وتقل قدرة مياه الخليج على تحليل تلك المواد وإستيعابها.

وقد تنبّهت الدول الخليجية لا سيما الكويت إلى المخاطر البيئية التي تهدد مياه الخليج. وفي

1- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 155.

2- منها إتفاق بون لعام 1969 للتعاون في التصدي لتلوث بحر الشمال بالنفط، وإتفاقية هلسنكي لعام 1974 لحماية البيئة البحرية لمنطقة بحر البلطيق، وإتفاقية بوخارست لعام 1992 لحماية البحر الأسود من التلوث، إلا أنه في دراستنا هذه سنتطرق إلى تلك الإتفاقيات الإقليمية التي تهتم بلادنا العربية لأجل حماية بيئتها البحرية مع تأجيل حماية البيئة البحرية للبحر الأبيض المتوسط في الفصل الثالث من بحثنا هذا. لتفصيل أكثر حول هذه الإتفاقيات راجع: للأ.د مصطفى سلامة حسين، د. مدوس فلاح الرشيد، المرجع السابق، ص 469-479.

عام 1971 دعت الكويت إلى تدارك الموقف والعمل على وضع القواعد القانونية اللازمة لمكافحة تلوث البيئة البحرية للخليج،<sup>1</sup> وتدعمت تلك الدعوة ببناء المدير التنفيذي لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة إلى إبرام إتفاقية إقليمية من أجل حماية البيئة البحرية للخليج العربي. وبعد سلسلة المشاورات والمفاوضات إنعقدت في الفترة من 15 إلى 23 أبريل 1978 مؤتمر بين الدول المطلة على الخليج العربي<sup>2</sup> مما أسفر ذلك التوقيع على إتفاقية وخطة عمل وبروتوكول بشأن التعاون الإقليمي في حالات الطوارئ، وملحق بشأن الخطوط الإرشادية لوضع التقرير الخاص بتنفيذ الدول الإجراءات المقررة، وأخيراً قرار بشأن السكرتارية المؤقتة. ودخلت الإتفاقية حيز التنفيذ في 1979/07/01.

ونعرض فيما يلي أهم أحكام الإتفاقية:

### أولاً: نطاق تطبيق إتفاقية الكويت لعام 1978.

لأحكام إتفاقية الكويت لحماية البيئة البحرية، نطاق مكاني وشخصي وموضوعي لسريانه.

**1- من ناحية النطاق المكاني أو الجغرافي:** حددت المادة الثانية من الإتفاقية نطاق سريانها بأن قررت إنطباق أحكام هذه الإتفاقية على البيئة البحرية للخليج العربي، وتشمل مياه البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة والمنطقة الإقتصادية الخالصة، والجرف القاري وأعالي البحار، وعلى ذلك فلا تسري أحكام الإتفاقية على المياه الداخلية.<sup>3</sup> وترك تنظيمها للقواعد الوطنية للدول الساحلية وهو إستثناء غير موفق ويرجع ذلك إلى إعتبار المياه الداخلية من أكثر المياه عرضة للتلوث، لا سيما وأن الدول الساحلية من أكثر دول العالم إنتاجاً للبتترول ومن ثم تكثرت موانئ نقل هذه المادة في المياه الداخلية للمنطقة البحرية وهو ما يترتب عنه تلويثاً لها ناتجاً عن عمليات تحميل وتفريغ ونقل النفط ناهيك عن مصادر التلوث التي تأتي من البر فهي تطال المياه الداخلية قبل بقية الأجزاء الأخرى،<sup>4</sup> وهو ما يتناقض مع هدف الإتفاقية الذي جاء ليحمي المنطقة البحرية من التلوث.

**2- من ناحية النطاق الشخصي:** تسري أحكام الإتفاقية على السفن والطائرات التي تملكها

1- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 165.

2- وهذه الدول هي: المملكة العربية السعودية، الكويت، إيران، العراق، البحرين، قطر، الإمارات العربية المتحدة، عمان. راجع ذلك: للد. أحمد حامد البديري، المرجع السابق، ص 60.

3- المرجع نفسه، ص 60-61.

4- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 173-174.

الدولة بإستثناء السفن والطائرات الحربية وكذلك تلك التي تستخدمها الدولة في أغراض غير تجارية، ولكن الدول الموقعة يجب أن تتأكد بقدر إستطاعتها من إحترام سفنها الحربية التي تديرها أو تملكها وتستخدم فقط لأغراض غير تجارية لأحكام هذه الإتفاقية بصدد منع التلوث البحري.<sup>1</sup> كما تسري الإتفاقية على السفن والطائرات المملوكة للأفراد.<sup>2</sup>

**3- من ناحية النطاق الموضوعي:** تتسم بالعموم من حيث تناولها لجميع مصادر التلوث فهي عامة إقليمية،<sup>3</sup> حيث واجهت مختلف مصادر التلوث ولم تقتصر على منع ومكافحة التلوث من مصدر بعينه دون غيره. فعلى الأطراف في الإتفاقية إتخاذ التدابير المناسبة كافة لوقاية منطقة الخليج العربي من التلوث من السفن، والتلوث عن طريق المصادر الأرضية، والتلوث الناشئ عن أنشطة إستكشاف وإستغلال قاع البحر الإقليمي وتربيته والإمتداد القاري، والتلوث الناتج عن إغراق النفايات من السفن والطائرات، وأخيرا التلوث الناشئ عن أنشطة بشرية أخرى مثل إستصلاح الأرض وحفرها والحفر الساحلي (المواد من 4-8).<sup>4</sup>

#### ثانيا: التزامات الدول الأطراف.

بالإضافة إلى الإلتزام العام بإتخاذ الدول الأطراف جميع ما يلزم من التدابير الملائمة لمنع تلوث البيئة البحرية للخليج العربي وخفضه والسيطرة عليه بمختلف مصادره التي أشرنا إليها،قررت:

**من ناحية أن على الدول الأطراف في حالات التلوث الطارئة لأن تتعاون وفقا لقدراتها في مواجهة تلك الحالات من أجل القضاء على آثار التلوث، أو منع الضرر أو خفضه إلى الحد الأدنى. ولها في هذا السبيل أن تعمل معا على وضع وتعزيز خطط طوارئ لمواجهة كوارث التلوث في البيئة البحرية للخليج العربي.**

**ومن ناحية أخرى على الدول في حالات التلوث الأخرى أن تتعاون من أجل تعزيز برامج البحث العلمي وتبادل المعلومات والبيانات عن تلوث البيئة، وتعمل على إقامة النظم الفنية لملاحظة ملوثات البيئة البحرية ورصدها، وتقييم وتحليل مخاطر التلوث ولآثاره المحتملة بواسطة الطرق العلمية المعترف لها.**

1- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 506.

2- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 168.

3- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 174.

4- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 168.

## ثالثاً: تنفيذ أحكام الاتفاقية.

يتم تنفيذ الأحكام التي قررتها الاتفاقية بواسطة الأطراف عن طريقين:

من ناحية إعتقاد الدول الأطراف للإجراءات والتدابير الوطنية بما في ذلك وضع القوانين والأنظمة المناسبة لمنع تلوث البيئة البحرية لمياه الخليج وخفضه والسيطرة عليه. وتشمل تلك الإجراءات إقامة نظم رصد الملوثات وتقييم لآثارها ووضع المعايير والمقاييس لمستويات تفريغ المواد في مياه الخليج والتي لا يجوز تجاوزها، وكذلك إجراء الدراسات المتعلقة بمكافحة التلوث.

ومن ناحية أخرى<sup>1</sup> قررت الاتفاقية تأكيداً لفعالية أحكامها إنشاء ثلاث هيئات للسهر على رقابة ومتابعة تنفيذ الدول الأطراف لأحكامها، الأولى المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية وهي تتكون من ثلاثة أجهزة: المجلس وهو الجهاز الأساسي ويتكون من جميع الدول الأطراف، والسكرتارية ومهمتها التنسيق بين الدول الأعضاء وإعداد خطط العمل من أجل تحقيق مقاصد الاتفاقية، واللجنة القضائية التي تنهض بتسوية المنازعات حول تفسير وتطبيق الاتفاقية، أما الهيئة الثانية فهي مركز المساعدة المتبادلة بحالات الطوارئ، والهيئة الثالثة هي منظمة المساعدة المتبادلة لشركات البترول في منطقة الخليج.<sup>2</sup>

وفيما يتعلق بموضوع المسؤولية والتعويض فقد نصت المادة 13 من الاتفاقية على أن: "تتعهد الدول المتعاقدة بالتعاون فيما بينها في صياغة وإعداد القواعد والإجراءات المناسبة لتحديد:

أ- المسؤولية المدنية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، مع مراعاة القواعد والإجراءات الدولية السارية والمتعلقة بهذه الأمور.

ب- المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن مخالفة الإلتزامات الواردة في الاتفاقية وبروتوكولاتها".

ومن النص يتجلى لنا بأن قواعد القانون الدولي المتعلقة بالمسؤولية الدولية ستظل هي الحاكمة للوضع في بيئة الخليج البحرية إلى أن تضع الدول الأطراف في الاتفاقية القواعد المتعلقة بالمسؤولية عن مخالفة أحكام الاتفاقية وهو ما لم يحدث حتى الآن.<sup>3</sup>

1- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 169-170.

2- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 505.

3- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 182-183.

وجدير بالذكر أنه قد أُلحِقَ بهذه الإتفاقية بروتوكول خاص<sup>1</sup> بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالنفط وبمواد أخرى في حالات الطوارئ، ويهدف هذا البروتوكول إلى تعزيز التدابير القائمة من أجل التصدي لحالات الطوارئ عن تلوث الخليج العربي، وبمقتضى هذا البروتوكول أنشأت الدول المتعاقدة مركز المساعدة المتبادل للطوارئ البحرية في دولة البحرين.<sup>2</sup>

## الفرع الثاني: القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية للبحر الأحمر.

يعد البحر الأحمر وعلى غرار الخليج العربي من البحار شبه المغلقة، وتزايد عمليات تصريف المواد السامة والبتروول فيه دون مراقبة يشكل تهديدا للموارد البحرية وإخلالا بالتوازن الإيكولوجي للبيئة البحرية للبحر الأحمر، مما يندرج بأخطار جسيمة للصحة البشرية والموارد والإستخدامات المشروعة للبحر. وإدراكا من الدول المطلية على البحر الأحمر للقيمة الإقتصادية والإجتماعية والصحية والثقافية للبيئة البحرية في منطقة هذا البحر الأحمر، ووعيتها بأن مشكلات تلوث البيئة البحرية وثيقة الترابط ولا يمكن لدولة بمفردها أن تنهض بعبئ حلها، فقد أجمعت على التعاون بينها ضرورة لا محيص عنها نظرا لقصور إمكانات ووسائل أي دولة منفردة من ناحية، ولوحدة البيئة البحرية والإنسانية من ناحية أخرى.<sup>3</sup>

وتحت رعاية الجامعة العربية إجتمعت الغالبية من الدول المطلية على البحر الأحمر وخليج عدن<sup>4</sup> في مدينة جدة بالمملكة العربية السعودية، لبحث وضع إتفاقية إقليمية للحفاظ على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن من أخطار التلوث. وأسفرت الإجتماعات عن توقيع إتفاقية في 14 فيفري 1982 تعرف بإتفاقية جدة للحفاظ على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن والبروتوكول الملحق بها المتعلق بالتعاون الإقليمي لمكافحة تلوث البيئة البحرية بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة.

1- وقع هذا البروتوكول في نفس اليوم الذي وقعت فيه الإتفاقية 1978/04/24، وأيضا هناك بروتوكول وقع في 1989/03/29 في الكويت لحماية منطقة الخليج العربي من التلوث الناجم عن إستكشاف وإستغلال ثروات القاع وما تحت القاع. راجع ذلك: للد. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 507.

2- المرجع نفسه، ص 508.

3- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 172.

4- وقد شارك في الإجتماعات والمناقشات كل من السعودية، الأردن، السودان، الصومال، فلسطين، الجمهورية العربية اليمنية، وجمهورية اليمن الديمقراطية قبل وحدتها، ولم تشترك أثيوبيا لعدم عضويتها في الجامعة العربية التي رعت المؤتمر لأن المادة 2/26 من الإتفاقية تنص على أن حق الإنضمام للإتفاقية متاح لكل دولة تطل على البحر الأحمر وخليج عدن بشرط أن تكون عضوا في الجامعة العربية، مع العلم أن مصر لم تشترك في إعداد الإتفاقية بصفة رسمية نتيجة للظروف التي كانت تعيشها، وعقب عودة الظروف إلى طبيعتها فقد تمت الموافقة على الإتفاقية وبروتوكولها الخاص في عام 1990. راجع ذلك: للد. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 508-509.

ونتناول عرض أهم أحكام هذه الإتفاقية فيما يلي:

### أولاً: نطاق تطبيق أحكام إتفاقية جدة لعام 1982.

توضع القواعد القانونية عموماً لتسري داخل نطاق محدد، وهذا التحديد من نطاق عوامل قوة نفاذها، وهذا النطاق المحدد قد يكون مكانياً أو شخصياً أو موضوعياً.

**1- النطاق المكاني أو الجغرافي:** أوضحت المادة الثانية من الإتفاقية أن أحكامها تسري على البيئة البحرية للبحر الأحمر وخليج عدن وخليج العقبة وخليج السويس، وقناة السويس حتى نقطة إتقائها بالبحر المتوسط. وهذه البيئة تشمل البيئة المائية لمناطق البحر الإقليمي للدول الأطراف، والمنطقة المجاورة والمنطقة الاقتصادية والجرف القاري وأعالي البحار، ولا تسري أحكام هذه الإتفاقية على بيئة المياه الداخلية للدول الأطراف<sup>1</sup> إلا في حالتين:

**الأولى:** أن تطلب الدولة الطرف في الإتفاقية ذلك، **والثانية:** أن تنص الإتفاقية ذاتها أو أي من البروتوكولات الملحقة بها على سريان أحكامه على المياه الداخلية للدول الأطراف<sup>2</sup>.

**2- النطاق الشخصي:** قررت الإتفاقية وعلى غرار إتفاقية الكويت لعام 1978 قاعدة عامة مقتضاها أن أحكامه تسري على السفن والطائرات الخاصة أو التجارية، والسفن والطائرات العامة التي تملكها أو تديرها الدول لأغراض غير تجارية كسفن البريد والطائرات وسفن المستشفيات. ويرد على تلك القاعدة إستثناء مقتضاه أن أحكام الإتفاقية لا تسري على السفن والطائرات التي تتمتع بحصانة سيادية وهي السفن والطائرات الحربية وغيرها من السفن والطائرات الحكومية التي تستخدم في أغراض غير تجارية، وهذا الإستثناء له نظير في إتفاقية الكويت لعام 1978.

**3- النطاق الموضوعي:** تعد إتفاقية جدة من الإتفاقيات العامة من حيث تنظيم أحكامه لتلوث البيئة البحرية بمختلف مصادره. فقد قررت المواد (4-8) أن على الدول الأطراف إتخاذ جميع التدابير والإجراءات الملائمة لمنع التلوث وخفضه ومراقبته، سواء كان ناشئاً عن مصادر في البر أم ناتجاً عن أنشطة إستكشاف إستغلال قاع البحر الإقليمي وتربته والإمتداد القاري، والتلوث من السفن، والتلوث الناشئ عن إغراق النفايات من السفن والطائرات، وكذلك التلوث الناتج عن الأنشطة البشرية الأخرى مثل إستصلاح الأراضي أو عمليات تجريف الساحل (المادة 1/3).<sup>3</sup>

1- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 509.

2- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 174.

3- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 511.

## ثانيا: التزامات الدول الأطراف.

فرضت الإتفاقية عدة تعهدات على الدول الأعضاء نذكر منها:

- الإلتزام العام بإتخاذ الدول الأعضاء منفردة أو مشتركة حسب الإقتضاء<sup>1</sup> جميع ما يلزم من التدابير المناسبة لمنع تلوث بيئة البحر الأحمر وخليج عدن وخفضه والسيطرة عليه، سواء كان مصدره إفراغ المواد الملوثة من السفن أو من أنشطة إستكشاف وإستغلال قاع البحر الإقليمي والإمتداد القاري، أو الذي ينأتى من الأنشطة البشرية الأخرى.

- تتعاون الدول في حالات التلوث الطارئة وفقا لقدراتها من أجل القضاء على آثار التلوث أو منع الضرر أو خفضه إلى الحد الأدنى.<sup>2</sup> وتتعاون في صياغة وإقرار بروتوكولات أخرى تنص على التدابير والمعايير المتفق عليها لتنفيذ الإتفاقية (المادة 2/3).

- تلتزم الدول الأعضاء بأن تتعاون من أجل تعزيز برامج البحث العلمي والفني وتقويم الأوضاع البيئية وإدارتها، وتطوير برامج المعونة الفنية وغيرها (المواد من 9- 12).<sup>3</sup>

- كما دعت الإتفاقية الدول القيام بوضع القوانين واللوائح الوطنية حسبما يقتضي ذلك التنفيذ الفعال للإلتزام الأول ( المادة 1/3)، كما تسعى للتنسيق بين سياساتها الوطنية في هذا الخصوص، وتعيين كل دولة طرف "السلطة الوطنية" لهذا الغرض.

- على الدول الأطراف التعاون مع المنظمات الدولية أو الإقليمية ذات الإختصاص لإعداد وإقرار معايير إقليمية وتطبيقات وإجراءات يوصى بها للحفاظ على البيئة البحرية، بما في ذلك منع المصادر وتقليلها ومكافحتها تمشيا مع أهداف الإتفاقية، ولمساعدة بعضها البعض في الوفاء بالتزاماتها طبقا للإتفاقية.<sup>4</sup> كما تقوم الدول الأطراف ببذل قصارى جهدها للتأكد من أن تنفيذ أحكام هذه الإتفاقية، لن ينجم عنه تحول أحد أشكال أو أنواع التلوث إلى شكل أو نوع آخر، قد تكون نتيجته أكثر إضرارا بالبيئة.<sup>5</sup>

## ثالثا: تنفيذ أحكام الإتفاقية.

1- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 176.

2- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 511.

3- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 176.

4- أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 95.

5- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 512.

مثلما هو الحال في إتفاقية الكويت لعام 1978 فإن تنفيذ الدول الأعضاء في إتفاقية جدة لإلتزاماتهم عن طريقين:

أ- **الإجراءات الفردية من جانب كل دولة:** فقد نصت المادة 23 من الإتفاقية أن تتعاون الأطراف المتعاقدة في وضع وتنفيذ الإجراءات التي تكفل التطبيق الفعال لهذه الإتفاقية وبروتوكولاتها، بما في ذلك المخالفات بإستخدام جميع وسائل الكشف والرصد البيئي المناسبة والقابلة للتطبيق، والتي تشمل الإجراءات الكافية لجميع الأدلة والإبلاغ عنها. وهذا النص يعطي الدول الأطراف إختصاصا ذاتيا في مجال التنفيذ والتطبيق الفعال لأحكام الإتفاقية، فكل دولة منفردة تستطيع إتخاذ الإجراءات والتدابير التي تمكنها من كشف المخالفات فيما يتعلق بالتلوث من مصادر أرضية، أو التلوث الناشئ عن أنشطة تخص إستكشاف قاع البحر وإستغلاله، وكذلك التلوث الناجم عن إغراق النفايات السامة أو الضارة.

ب- **الأجهزة المؤسسية:** فقد أنشأت الإتفاقية معاونة للدول الأعضاء في الوصول إلى أكبر قدر من الإلتزام بأحكامه وتنفيذها "الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن" ومقرها مدينة جدة، وهذه الهيئة التي إستحوذت فكرتها من إتفاقية الكويت تتكون هي الأخرى من ثلاثة أجهزة: **المجلس** وهو الجهاز الرئيس للهيئة ويتكون من جميع الدول الموقعة على الإتفاقية، **والسكرتارية أو الأمانة العامة** والتي من مهامها التنسيق بين الدول الأعضاء وإعداد إجتماعات المجلس وخطط العمل من أجل تحقيق أهداف الإتفاقية، أما **الجهاز الثالث** فيتمثل في **اللجنة القضائية** وهي عبارة عن جهاز قضائي مهمته فض المنازعات التي قد تنشأ عن تفسير وتطبيق أحكام الإتفاقية بين الدول الأطراف.<sup>1</sup>

وفيما يتعلق بالمسؤولية إنطوت الإتفاقية على مادة مشابهة في صياغتها للمادة الثالثة عشر من إتفاقية الكويت، إذ دعت الدول إلى التعاون لوضع القواعد المنظمة بالمسؤولية المدنية والتعويض عن الضرر الناجم عن التلوث بالبيئة البحرية.<sup>2</sup>

وقد تم إعداد بروتوكول ألحق بالإتفاقية ينظم التعاون بين الدول الأعضاء في مجال مكافحة التلوث النفطي وغيره من المواد الضارة في حالة الطوارئ أو الكوارث.<sup>3</sup> وأهم ما يمكن قوله في هذا البروتوكول أنه جاء ليغطي النقص الذي ورد في الإتفاقية بشأن إستثناء المياه الداخلية من

1- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 177-178.

2- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 512.

3- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 175.

الخضوع لأحكامها، فهو يمتد لتسري أحكامه على الموانئ والمرافئ والخلجان والتي تقع جميعا في إطار المياه الداخلية للدول الساحلية. وفي إطار تنفيذ أحكام هذا البروتوكول أنشأت الدول المتعاقدة بموجب المادة الثالثة مركزا للمساعدة المتبادلة في حالة الطوارئ.<sup>1</sup>

وفي النهاية نقول أن إتفاقية جدة بما إحتوته من أحكام تعد خطوة مهمة نحو تأمين حماية فعالة للبيئة البحرية للبحر الأحمر وخليج عدن، خصوصا أن تلك الأحكام وضعت على ضوء أحكام العديد من الإتفاقيات الدولية البيئية، وبالأخص إتفاقية الكويت لعام 1978 والتي تأثرت بها إلى حد بعيد.<sup>2</sup>

### الفرع الثالث: تقدير القواعد القانونية الدولية (النوعية- العامة- الإقليمية) لحماية البيئة البحرية.

على الرغم من توافر العديد من الإتفاقيات الدولية التي تنطوي على كثير من الأحكام القانونية بشأن حماية البيئة البحرية، إلا أن الجهود الدولية التي بذلت حتى يومنا هذا تتميز بعدم كفايتها في مجال الوقاية من التلوث وعدم تنظيمها للمسؤولية والتعويض عن الأضرار بشكل كاف، ويرجع ذلك إلى الأسباب التالية:

**أولاً:** تتميز إتفاقيات منع التلوث البحري منذ عام 1954 وحتى يومنا هذا بالبطئ الشديد الملاحظ في الكثير منها لكي تدخل حيز النفاذ، هذا البطئ الذي يرجع في أغلب الأحيان إلى الدول ذات الأساطيل البحرية العظمى التي مازالت تفضل مصالحها الاقتصادية على مصالحها البيئة ومصالح الدول الساحلية الأخرى فيما يتعلق بمسائل مكافحة التلوث البحري،<sup>3</sup> ومن هنا ظلت معظم هذه الإتفاقيات كما مهملا لعشرات السنين لعدم إكمال النصاب القانوني لدخولها حيز التنفيذ.<sup>4</sup>

**ثانياً:** تتميز إتفاقيات منع التلوث البحري بعدم دقتها وشمولها، ويرجع ذلك إلى أنه في حالة بدأ سريانها فإن أثرها يظل نسبيا لأن قواعده القانونية لن تشمل كل الدول ولا كل الحالات، حيث أنها تقتصر في التطبيق على الدول الأطراف فيها، كما تقضي بإستبعاد بعض الحالات من التطبيق.<sup>5</sup>

1- لتفصيل أكثر راجع: عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 200.

2- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 178.

3- أ.د عبد الهادي محمد العشري، المقال السابق، ص 33.

4- فعلى سبيل المثال إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الموقعة سنة 1982 والتي لم تدخل حيز النفاذ إلا في نهاية 1994.

5- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 513.

**ثالثاً:** قد تكون الإستثناءات العديدة التي أتت بها إتفاقيات منع التلوث البحري سببا في إضعاف فاعليتها في مواجهة ظاهرة التلوث البحري، إلا أن ما يضعفها أكثر من ذلك هو عدم تطبيق الأحكام الواردة فيها بشكل تام على الجهات المعنية بمكافحة التلوث البحري نتيجة لعدم دقتها في تحديد الإختصاصات في تنفيذ هذه الأحكام.<sup>1</sup> ذلك أن الدول الصناعية الكبرى ذات الأساطيل البحرية الكبيرة إستطاعت في كل تلك الإتفاقيات أن تعطي في كثير من الأحيان لدولة العلم الإختصاص في إصدار العقوبات الناتجة عن مخالفة أحكامها وفي تنفيذ هذه العقوبات، فجعلت من نفسها في ذات الوقت الخصم والحكم وقد إستطاعت أن تحتفظ، لأن التجربة قد أثبتت في كثير من الحالات أن دولة العلم لم تتوفر لديها النية الحسنة في أغلب الحالات من التثبت من مخالفات التلوث التي ترتكب بواسطة السفن التي ترفع علمها أو المسجلة في إقليمها وتنفيذ العقوبات المنصوص عليها في الإتفاقيات المعنية. وحتى إذا كانت دولة العلم حسنة النية، فإن هناك من دول العلم لا تتوافر لديها الوسائل الضرورية لذلك نظرا لأن إرتباط هذه السفن بها هو إرتباط غير حقيقي، إذ قد لا تذورها السفينة التي تحمل علمها مطلقا حتى تتمكن من تنفيذ العقوبة عليها وهي حالة الدول التي تمنح علمها بسهولة (دولة علم المجاملة).

**رابعاً:** أصبحت الجهود الرامية لمكافحة ظاهرة تلوث البيئة البحرية سواء على المستوى الدولي أو الإقليمي أو المحلي غير قادرة على مسايرة التطور الهائل في مجال النقل البحري وسباق التسليح النووي، وظهور مصادر جديدة تؤدي إلى تلووث البيئة البحرية مثال ذلك التلوث الناجم عن الهجمات المسلحة على السفن التجارية في البحار (حرب الناقلات في الخليج العربي)، وظهور ما يسمى بعصابات دفن النفايات الخطرة في العصر الحديث (عصابات الإتفاق على دفن النفايات في المناطق البحرية التي تخضع لسيادة دول العالم الثالث).<sup>2</sup>

وفي الختام نصل إلى القول أن الإتفاقيات الدولية والإقليمية قد حققت جانبا مهما من جوانب حماية البيئة البحرية من التلوث - رغم العيوب التي طرأت عليها. خصوصا فيما يتعلق بالإجراءات الوقائية، والتي تحقق نتيجة للتعاون المحدود بين الدول الساحلية وغيرها من الأحكام التي أوردتها بخصوص خفض التلوث والسيطرة عليه.<sup>3</sup>

وعلى ضوء ذلك فإن هذه الإتفاقيات وتحت تضارب مصالح الدول لم تتمكن من وضع القواعد الناجحة والفعالة للحفاظ على هذه البيئة البحرية من التلوث، وقد تم إحالة هذا الأمر على

1- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 513-514.

2- أ.د. عبد الهادي محمد العشري، المقال السابق، ص 34-35.

3- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 201.

القوانين الوطنية للحصول على التنفيذ الفعال للمقتضيات القانونية الخاصة بحماية البيئة البحرية.<sup>1</sup>

## المطلب الثالث:

### حماية البيئة البحرية على المستوى الوطني.

بعد أن تفاقمت مشكلة تلوث البيئة البحرية وتهدم نظمها الإيكولوجية، نشطت العديد من الدول في وضع القوانين والأنظمة المتعلقة بحماية بيئاتها من التلوث<sup>2</sup> لتأمين حماية شاملة وفعالة للبيئة منطلقاً من مبدأ مفاده أن حماية البيئة هي في حقيقتها حماية الإنسان الذي هو غاية الحياة ومنطلقها.<sup>3</sup>

ولهذا سنتعرض في دراستنا لبعض المجهودات الوطنية في هذا الخصوص، نعرض في فرع أول للحاجة إلى وضع القواعد القانونية الوطنية لحماية البيئة البحرية، وفي فرع ثاني لأنظمة وقوانين حماية البيئة البحري على المستوى الوطني.

### الفرع الأول: الحاجة إلى وضع القواعد القانونية الوطنية لحماية البيئة البحرية.

بعد أن إتجهت أنظار الدول إلى أخطار التلوث التي تهدد البيئة البحرية بدأ إهتمام الحكومات بإصدار التشريعات الوطنية لحماية تلك البيئة من التلوث بقصد العمل على منع إنتشاره والحد منه ومكافحته، ولم يتوقف الأمر عند هذا الحد بل حرصت أغلب الدول على إقامة هيئات فنية متخصصة في مجال حماية البيئة، حتى تقوم بدراسة كافة السبل الكفيلة بالحفاظ على سلامة البيئة ودفع التلوث عنها.

### أولاً: السند القانوني لوضع قوانين البيئة البحرية.

إذا كانت البيئة البحرية هي تراث مشترك للإنسانية جمعاء، فقد لا تكفي المجهودات المشتركة لحماية ذلك التراث. فالإتفاقيات الدولية التي عرضناها تحتاج إلى مساندة التشريعات والأنظمة الداخلية في كل دولة على حدة، وهي مساعدة تتحقق:

من ناحية عن طريق إستيعاب الأنظمة والقوانين الوطنية لأحكام تلك الإتفاقيات الدولية

1- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 201.

2- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 179.

3- الطاهر دلول، رسالة دكتوراه في القانون الجنائي بعنوان الحماية الجنائية للبيئة في التشريع الجزائري، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، 2006-2007، ص 52.

وإستبيانها في النظام القانوني الداخلي.

ومن ناحية عن طريق المبادرة بوضع قواعد قانونية جديدة لسد ما عسى أن يوجد من ثغرات في أحكام تلك الإتفاقيات الدولية، وهي ثغرات إن نتيجة عفوية لعدم إمكان إحاطة أي إتفاقية مهما بلغ واضعوها من حرص ودقة فنية بجمع جوانب الموضوعات البيئية المطروحة، فإنها أحيانا قد تكون ثغرات مقصودة أملى تركها خصوصية موضوع معين، أو الطبيعة الذاتية للمسائل البيئية.<sup>1</sup>

ومن ناحية أخرى عن طريق وضع الترتيبات واللوائح التنفيذية لما تم التوصل إليه في الإتفاقيات الدولية، وقد يكون هذا ضروريا لإمكان تنفيذ الدولة لإلتزاماتها الإتفاقية. حيث لا يسوغ لها فيما بعد أن تحتج بالنقص الموجود في قوانينها الداخلية للتوصل من تلك الإلتزامات.

وقد حض على ضرورة سن الأنظمة والقوانين الداخلية التي تكفل الحفاظ على البيئة البحرية من التلوث العديد من الأعمال. فمثلا تنص المادة 1/207 من قانون البحار الجديد على أن: "تعتمد الدول قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر في البر، بما في ذلك الأنهار ومصابها وخطوط الأنابيب ومخارج التصريف، وخفض التلوث والسيطرة عليه مع مراعاة ما أتفق عليه دوليا من قواعد ومعايير وممارسات وإجراءات موصى بها". وكذلك نصت المادة 1/208 من الإتفاقية نفسها على أن: "تعتمد الدول الساحلية قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه الناشئ عما يخضع لولايتها من أنشطة تخص قاع البحار". ومثل هذا النص مورد في المادة 1/210 بخصوص تلوث البيئة البحرية عن طريق الإغراق<sup>2</sup> والمادتين 211 و212 بخصوص التلوث من السفن والتلوث من الجو.<sup>3</sup>

ومن قبل نص المبدأ السابع من مجموعة مبادئ مؤتمر إستكهولم حول البيئة الإنسانية عام 1972 على أن: "تتخذ الدول الخطوات الممكنة لمنع تلوث البحار بالمواد القابلة لخلق مخاطر للصحة الإنسانية والموارد الحية والحياة البحرية، والإضرار بمنافعها وإعاقة الإستخدامات المشروعة الأخرى لها". ولا شك أن من أهم تلك الخطوات وضع القواعد القانونية للحفاظ على البيئة البحرية.

وقد لا يكفي أن تصدر الدولة الأنظمة والقوانين الوطنية المتعلقة بحماية البيئة البحرية، بل يلزم مواصفات معينة في تلك الأنظمة تحقيقا لأكثر قدر ممكن من الحماية. من ذلك ما تنص عليه

1- د. محسن أفكيرين، المرجع السابق، ص 67.

2- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 180.

3- أ.د. مصطفى سلامة حسين، د. مدوس فلاح الرشيد، المرجع السابق، ص 448.

المادة 2/211 من قانون البحار الجديد من أن: "تعتمد الدول قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن التي ترفع علمه أو تكون مسجلة فيها وخفضه والسيطرة عليه، ولا تكون هذه القوانين والأنظمة أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو مؤتمر ديبلوماسي عام". ووفقاً لهذا النص يلزم أن تكون القوانين والأنظمة الخاصة بحماية البيئة عموماً على المستوى الفني والعلمي الملائم من ناحية مضمون قواعد وفن صياغتها متمشية مع القوانين الحديثة المقارنة في مجال البيئة مستوعبة للجوانب العلمية والإيكولوجية أو البيئية، وكذلك جاء بالمبدأ الرابع من مجموعة الموجهات والمبادئ العامة حول الحفاظ على البيئة البحرية، والتي تبناها مؤتمر الأمم المتحدة حول البيئة بإستكهولم عام 1972 أنه: "تضمن الدول أن تكون تشريعاتها الوطنية مزودة بالجزاءات المناسبة ضد من ينتهك التنظيمات القائمة حول التلوث البحري".

### ثانياً: الهيئات الفنية وإعمال قوانين البيئة.

لا يكفي أن نطالب بوضع الأنظمة الحمائية للبيئة البحرية، بل لابد أن نطالب أيضاً بوجود الأجهزة المتخصصة التي تقترح الأنظمة الملائمة، وتتابع تطبيقها في الوقت ذاته، ويفرض ذلك الطابع الفني للمشكلات البيئية بوجه عام.<sup>1</sup>

وتتمتع هذه الهيئات في بعض الدول بجانب من صلاحيات السلطة العامة، ويطلق عليها تسميات متعددة منها لجنة أو مجلس أو وكالة أو إدارة أو هيئة حماية البيئة،<sup>2</sup> ومن هذه الهيئات الوكالة الوطنية لحماية البيئة بالجزائر التي تم إنشاؤها عام 1983<sup>3</sup> والتي تختص أساساً بالقيام بجمع الدراسات والأبحاث قصد تقرير سائر الأخطار التي يحتمل أن تصيب البيئة كما تقوم بجمع المعلومات المتعلقة بحماية البيئة. وإقامة شبكة وطنية لملاحظة حالة البيئة ومراقبتها.<sup>4</sup> وفي نفس السنة تم إحداث مجلس أعلى للبيئة والتنمية المستدامة،<sup>5</sup> وهو أول هيئة من نوعها إهتمت بالتشاور والتنسيق بين القطاعات ودراسة كل الجوانب المتعلقة بالبيئة والتنمية المستدامة التي تهدف أساساً إلى تحديد خيارات إستراتيجية كبرى لحماية البيئة وترقية البيئة المستدامة، الذي يضبط

1- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 181.

2- د. ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص 58.

3- مرسوم رقم 457/83 المؤرخ في 23 يوليو 1983 والمتضمن إنشاء الوكالة الوطنية لحماية البيئة الجريدة الرسمية في 26 يوليو 1983.

4- دلول الطاهر، الرسالة السابقة، ص 60.

5- مرسوم تنفيذي رقم 456/94 المؤرخ في 25 ديسمبر 1994، والمتضمن إحداث مجلس أعلى للبيئة والتنمية المستدامة ويحدد صلاحياته وتنظيمه وعمله.

الإختبارات الوطنية والإستراتيجية الكبرى لحماية البيئة وترقية البيئة المستديمة ويقرر بانتظام حماية البيئة.<sup>1</sup> وهناك أيضا المديرية العامة للبيئة والتي تضم خمس مديريات متخصصة في تنفيذ التشريعات البيئية، وكل مديرية من هذه المديريات لها مديريات فرعية مكلفة تقريبا بحماية كل عنصر من عناصر البيئة المختلفة، وفي مجال بحثنا نجد المديرية الفرعية المعنية بالحفاظ على المناطق البحرية للساحل والمناطق الرطبة.<sup>2</sup> أما في مصر فنجد جهاز شؤون البيئة، ونجد أيضا مصلحة الأرصاد وحماية البيئة بالسعودية، ومجلس حماية البيئة بالكويت، والهيئة الاتحادية بالبيئة بالإمارات، ولجنة حماية البيئة في البحرين<sup>3</sup> ومصلحة الأرصاد وحماية البيئة في المملكة العربية السعودية، وكذلك الهيئة الوطنية لحماية الحياة الفطرية والتي صدر نظامه القانوني بمقتضى المرسوم الملكي رقم م/22 الذي أنشأ في 1406/09/12 هـ.<sup>4</sup>

ومن أمثلة هيئات حماية البيئة في الدول الغربية وكالة حماية البيئة بالولايات المتحدة الأمريكية، وتتبعها فروع متخصصة في مكافحة بعض نوعيات التلوث، وذلك كمكتب النفايات الصلبة الذي يعمل على حماية البيئة من تلك النفايات التي زادت أحجامها ونوعياتها في العصر الحديث بصورة مفرعة، ومنه إدارة البيئة الفيدرالية بكندا، والإدارة الوطنية لحماية الوسط الطبيعي بالسويد، وهيئة مكافحة التلوث بالنرويج،<sup>5</sup> كما أنشئ في العديد من الدول وزارات خاصة بشؤون البيئة.<sup>6</sup>

## الفرع الثاني: أنظمة وقوانين حماية البيئة البحرية على المستوى الوطني.

إهتمت كثير من الدول بحماية البيئة البحرية المحيطة بها، لذلك فقد أوردت العديد من القواعد القانونية التي تستهدف حمايتها ومنع المساس بها.

وسنعرض في هذا الفرع لأنظمة وقوانين حماية البيئة البحرية في تشريعات بعض الدول. لقد طرحت مسألة حماية البيئة في الجزائر، كقضية حساسة وهامة مباشرة بعد الإستقلال. وفعلا

---

1- دلول الطاهر، الرسالة السابقة، ص 61-62.

2- الرسالة نفسها، ص 63-70.

3- د. ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص 59.

4- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 181.

5- د. ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص 58.

6- المرجع نفسه، ص 181.

بادرت السلطات العمومية آنذاك بإتخاذ جملة كبيرة من الإجراءات والتدابير الوقائية، وإن كانت هذه الإجراءات والتدابير في البداية جزئية ومحصورة في المجال الصناعي ونظافة المحيط على الخصوص، ذلك راجع بالدرجة الأولى للإعتبارات والأولويات المرسومة آنذاك.

ونتيجة للنمو الإقتصادي والإجتماعي والثقافي ونظرا لتطور المجتمع الجزائري بشكل عام، إزدادت إهتمامات وإنشغالات الجزائر بمسألة البيئة. فكرست لها نصوصا تشريعية وأحكاما تنظيمية هامة ومختلفة تهدف إلى الحفاظ على إطار معيشة السكان، وإلى حماية البيئة من كل الإعتداءات بصفة مباشرة أو غير مباشرة.

من بين هذه النصوص، يمكن ذكر بالخصوص القانون رقم 10/03 المتعلق بحماية البيئة والتنمية المستدامة السالف الذكر،<sup>1</sup> ولحماية البيئة البحرية أخذ المشرع الجزائري بعين الإعتبار كل المعاهدات والإتفاقيات الدولية التي أقرتها الجزائر والمتعلقة بحماية البحر<sup>2</sup> من التلوثات التي تصب وتغمر وتحرق في البحر ومختلف المواد الأخرى المضرة بصحة الإنسان والموارد

- 
- 1- فريدة تكارلي، رسالة ماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية بعنوان مبدأ الحيطة في القانون الدولي للبيئة، كلية الحقوق، بن عكنون، الجزائر، 2005، ص 30.
  - 2- وهذه بعض الإتفاقيات التي إنتضمت إليها الجزائر المتعلقة بحماية البيئة قبل وبعد صدور قانون البيئة منها:
    - المرسوم رقم 344/63 المؤرخ في 11 سبتمبر 1963 المتعلق بالإنضمام إلى إتفاقية لندن حول مكافحة تلوث مياه البحر بالوقود بتاريخ 1954/05/12.
    - أمر رقم 17/72 المؤرخ في 7 يونيو 1972 المتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع في 1969/11/29 ببروكسيل.
    - أمر رقم 55/74 المؤرخ في 13 ماي 1974 المتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث بسبب المحروقات الموقع في 1971/12/18 .
    - مرسوم رقم 14/80 المؤرخ في 26 يناير 1980 المتضمن إنضمام الجزائر إلى إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة في 1976/02/16 ببرشلونة.
    - مرسوم 02/81 المؤرخ في 12 يناير 1981 المتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات الموقع في 1976/02/16 ببرشلونة.
    - مرسوم 03/81 المؤرخ في 17 يناير 1981 المتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص بالتعاون على مكافحة البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة الموقع في 1976/02/16 ببرشلونة.
    - مرسوم رقم 441/82 المؤرخ في 11 ديسمبر 1982 المتضمن إنضمام الجزائر إلى البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من مصادر برية الموقع في 1980/05/17 بأثينا.
    - مرسوم رقم 108/88 المؤرخ في 31 ماي 1988 المتضمن إنضمام الجزائر إلى الإتفاقية الدولية المتعلقة بالوقاية من التلوث الناجم عن البواخر لسنة 1973.
    - مرسوم رئاسي 158/98 المؤرخ في 16 ماي 1998 المتضمن إنضمام الجزائر إلى إتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود.

البيولوجية والثروة السمكية، والتقليل من القيمة الترفيهية للبحر وغيرها.<sup>1</sup> مع إمكانية الترخيص بذلك من طرف الوزير المكلف بالبيئة إذا كانت هذه الأفعال غير مؤذية وخالية من الأضرار.<sup>2</sup>

وقد ألزم القانون صاحب السفينة أو الطائرة أو الناقلة أو العائمة بإتخاذ كل الإجراءات اللازمة لوضع حد للخطر الطارئ الواقع في البحر الإقليمي وفي حالة الإستعجال تأمر الدولة بتنفيذ الإجراءات اللازمة على نفقة صاحب الناقلة أو تحصل على مبلغ التكلفة منه.<sup>3</sup> بل ألزمت كل ربان سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة يعلن عن كل حادث وقع بالقرب من المياه الإقليمية الجزائرية أو داخلها.<sup>4</sup>

وكإجراء لحماية البيئة البحرية صدر المرسوم<sup>5</sup> الذي يحدد شروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات التي من شأنها أن تلوث البحر وإجراءات ذلك وكيفية، وهي إجراءات عملية لتطبيق أحكام قانون البيئة لحماية البحر. فأوجب أن تجري كل عملية غمر من شأنها أن تلوث البحر في إطار القانون والأحكام الواردة في البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن عمليات غمر النفايات من السفن والطائرات الموقع ببرشلونة في 16 فيفري 1976 والمصادق عليه بالمرسوم 02/81 المؤرخ في 17 يناير 1981 المذكور أعلاه.<sup>6</sup> وهذا يعبر عن أهمية الوسط البحري لذا فإنه يجب إجراء مراقبة منتظمة لجميع النفايات الحضرية والصناعية والزراعية التي من شأنها أن تتسبب في تدهور الوسط البحري وتلوثه.<sup>7</sup>

كما تضمن القانون البحري أحكام المسؤولية للمتسببين في تلوث البحر والذي يخص مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار الحاصلة من جراء التلوث بالوقود.<sup>8</sup>

- 
- 1- راجع المادة 48 من قانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة السالف الذكر.
  - 2- دلول الطاهر، الرسالة السابقة، ص 166 ، وراجع المادة 52 من قانون 10/03 السالف الذكر، والمادة 58 من القانون رقم 02/02 المؤرخ في 5 فيفري 2002 والمتعلق بحماية الساحل وتنميته الجريدة الرسمية العدد 10 المؤرخة في 02 فيفري 2002.
  - 3- دلول الطاهر، الرسالة السابقة، ص 166، وراجع المادة 56 من قانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة السالف الذكر.
  - 4- راجع المادة 57 من قانون 10/03 من القانون نفسه.
  - 5- مرسوم رقم 228/88 المؤرخ في 05 أكتوبر 1988 المحدد شروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات التي من شأنها أن تلوث البحر وإجراءات ذلك وكيفية.
  - 6- دلول الطاهر، الرسالة السابقة، ص 167، وراجع المواد 11-13 ومن 18-20 من المرسوم رقم 288/88 المحدد لشروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات السالف الذكر.
  - 7- دلول الطاهر، الرسالة نفسها، ص 168.
  - 8- لتفصيل أكثر راجع: د. محمود شحات، القانون البحري الجزائري، دار الهدى، عين مليلة، 2010، ص 88 وما بعدها.

ولحماية الصيد البحري تم إنشاء الوكالة الوطنية لتنمية الصيد البحري والمندوبية الولائية للصيد البحري.<sup>1</sup> كما تناول المشرع الجزائري في قانون رقم 10/03 المتعلق بحماية البيئة الإجراءات القضائية والعقوبات المتعلقة بحماية البيئة البحرية.<sup>2</sup>

كما إهتمت جمهورية مصر العربية بمشكلة تلوث البيئة البحرية، فأصدرت القانون رقم 72 لسنة 1968 بشأن منع تلوث مياه البحر بالبترول وذلك تنفيذا لأحكام الإتفاقية الدولية لمنع تلوث مياه البحر بالبترول لسنة 1954 والتي إنضمت إليها في عام 1962.<sup>3</sup> وبخصوص التلوث النووي فقد وردت بعض النصوص في قوانين متفرقة تحظر تلوث البيئة البحرية بالمواد النووية فمثلا صدر قرار رئيس الجمهورية رقم 288 لسنة 1957 بإنشاء مؤسسة الطاقة الذرية المصرية، التي تسهر على ما يتعلق بإستخدام الطاقة النووية والآثار التي تنشأ عنه، بما في ذلك التلوث النووي، كما صدر القانون رقم 59 لسنة 1960 في شأن تنظيم العمل بالإشعاعات المؤينة والوقاية من أخطارها.<sup>4</sup> وإيماننا أيضا من المشرع بالأهمية التي تتميز بها البيئة البحرية فقد تناولها بالتنظيم في قانون البيئة الجديد رقم 04 لسنة 1994، حيث أفرد لها الباب الثالث منه (المواد 48- 83) فنصت المادة 48 على حماية الشواطئ والموارد الطبيعية والتعويض عن الأضرار، ثم تناول التلوث من السفن (الفصل الأول) متناولا في الفرع الأول التلوث بالزيت (المواد 48- 59) أما الفرع الثاني فقد خصه للتلوث بالمواد الضارة (المواد 60- 95)، أما الفرع الثالث فتناول فيه التلوث بمخلفات الصرف الصحي والقمامة (المواد 66- 68)، ثم تناول في الفصل الثاني التلوث من المصادر البرية (المواد 69- 75) ونظم في الفصول التالية أمورا تتعلق بالإجراءات القضائية والعقوبات وصندوق حماية البيئة البحرية.<sup>5</sup>

كما حذى المشرع التونسي أقرانه في بقية الدول وأولى أهمية كبيرة للتصرف لتلوث البيئة البحرية، حيث تم إصدار العديد من النصوص القانونية التي ترمي إلى حماية المياه الإقليمية والموارد المائية التي تمنع كل صب أو تغطيس لمياه البحر، كل المواد على إختلاف أنواعها وخاصة الفضلات المنزلية أو الصناعية التي من شأنها أن تضر بالصحة العمومية وكذلك بالحيوانات والنباتات البحرية وأن تعرقل سير التنمية الجهات الساحلية من الوجهتين الإقتصادية

1- دلول الطاهر، الرسالة السابقة، ص 168.

2- راجع المواد 88- 100 من القانون رقم 10/03 المتعلق بحماية البيئة السالف الذكر.

3- أ.د رمضان محمد بطيخ، " دور التشريعات والقوانين في حماية البيئة العربية"، دون عدد المجلة، الإمارات العربية المتحدة، 2005، [www.faculty.ksu.edu.se/almutaz.documents/enviro.cours](http://www.faculty.ksu.edu.se/almutaz.documents/enviro.cours)، ص 15.

4- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 202- 203.

5- د. ياسر فاروق محمد المنياوي، المرجع السابق، ص 73.

والسياسية، وقد إهتم المشرع التونسي كذلك بالصيد البحري الذي خصص له العديد من القوانين التنظيمية.<sup>1</sup>

وفي المملكة العربية السعودية وفضلا عن مشاركتها في العديد من المؤتمرات الدولية حول مشكلات تلوث البيئة البحرية، وتوقيعها لأهم الإتفاقيات التي تمخضت عنها وتخص حماية البيئة البحرية، كإتفاقية الكويت لعام 1968، وإتفاقية جدة لعام 1982، بالإضافة إلى إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، نجد أنها قد أصدرت بعض الأنظمة الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية من التلوث، ومن تلك الأنظمة الخاصة بحماية البيئة البحرية بالبتترول نذكر نظام الموانئ والمرافئ والمنائر البحرية الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/07 وبتاريخ 24 جمادى عام 1394 هـ. وتنفيذا لذلك النظام صدرت بقرار وزير المواصلات بتاريخ 09 شوال 1395 هـ اللائحة التنفيذية التي إشتملت على العديد من الأحكام الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث بالبتترول، قننتها المواد من 311-335، وهي في غالبيتها مستمدة من أحكام الإتفاقية الدولية لمنع التلوث بالبتترول المبرمة في لندن عام 1954.<sup>2</sup> وفيما يتعلق بالتلوث بالإغراق والمصادر الأرضية صدر نظام صيد وإستثمار وحماية الثروات المائية الحية في المياه الإقليمية للمملكة العربية السعودية، بقرار مجلس الوزراء رقم 14 بتاريخ 21 محرم 1408 هـ، والمتوج بالمرسوم الملكي رقم م/09 بتاريخ 27 ربيع الأول 1408 هـ، ليضع القواعد التي تضبط جميع أعمال الصيد وإستثمار وحماية الثروات المائية في المياه الإقليمية للمملكة، حيث تنص المادة 63 من هذه اللائحة التنفيذية للنظام المذكور على أنه: "يحضر طرح فضلات المعامل أو المختبرات أو المصانع أو مياه الصرف الصحي في البحر وكذلك المواد الكيميائية والبتروولية أو زيوت السفن أو أي سوائل أو محاليل تضر بحياة الأحياء مما يؤدي إلى قتلها أو إبعادها عن المياه الساحلية للمملكة". كما نصت المادة 6 من النظام ذاته ومقتضاه أنه: "لا يجوز... القيام بردميات ساحلية إلا بعد موافقة وزير الزراعة والمياه على ذلك بالتنسيق مع الهيئة الوطنية لحماية المياه الفطرية وإنمائها". وهذان المادتان يدخلان ضمن الأدوات القانونية لمكافحة تلوث البيئة البحرية من مصادر أرضية، ذلك أن دفن المخافات والنفايات وإلقاء الردم والأتربة وتجريف السواحل يعد من الملوثات التي تؤثر على البيئة البحرية.<sup>3</sup>

وفي فرنسا ونظرا للأخطار التي تهدد بيئتها البحرية وسواحلها وبشكل رئيسي من التجارة

1- دلول الطاهر، الرسالة السابقة، ص 55.

2- د.أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 182.

3- المرجع نفسه، ص 197-198.

البحرية الدولية، فقد صادقت على العديد من الإتفاقيات الدولية والإقليمية التي تدخلت في شأن حماية البيئة البحرية.<sup>1</sup> ولقد أصدر المشرع الفرنسي الكثير من النصوص القانونية التي ساهمت بشكل مباشر أو غير مباشر في حماية البيئة البحرية، منها القانون رقم 599/76 المؤرخ في 07 يوليو 1976 بشأن منع ومكافحة التلوث الناجم من الإغراق من السفن والطائرات، والقانون رقم 600/76 المؤرخ في 07 يوليو 1976 بشأن منع وقمع التلوث البحري الناجم عن عمليات الحرق، وكذلك القانون رقم 530/77 الصادر في 26 أيار 1977 بشأن المسؤولية المدنية وإلتزام التأمين من أصحاب السفن عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي.<sup>2</sup> هذا وتناول القانون رقم 1245 لعام 1964 المتعلق بوقاية المياه من التلوث في المادة الثانية منه على أنه: "يحظر صرف أو إغراق المواد أيا كانت طبيعتها في مياه البحر، خصوصا النفايات الصناعية والنوية، التي يمكن أن تلحق الضرر بالصحة العامة والحيوانات والنباتات البحرية، وتعوق التنمية الإقتصادية والسياحية للمناطق الشاطئية". وجلي من النص أن هناك حضرا عاما على إلقاء أو تفرغ المواد المشعة أيا كانت طبيعتها صلبة أم سائلة في مياه البحر لأن هذا الأمر من شأنه أن يلحق ضررا بالصحة الإنسانية، والأحياء البحرية من أسماك ونباتات، وإعاقة التنمية الإقتصادية والسياحية للمناطق التي يتم فيها إلقاء المواد المشعة.<sup>3</sup>

وفي الختام نصل إلى أن الغالبية من الدول إهتمت بإصدار التشريعات الخاصة بمكافحة التلوث وحماية البيئة البحرية من كل الأضرار التي تتعرض لها بالنظر لطبيعة البيئة البحرية كون أن الضرر الذي يصيبها سيمس أكثر من دولة، وستترتب عليه مضار جسيمة لا يحتمل عقابها، الأمر الذي يحتم على هذه الدول ضرورة سنها قواعد قانونية خاصة وفعالة مقرررة لحماية البيئة البحرية، إلا أنه ما يلاحظ على معظم التشريعات التي قمنا بعرضها أنها متناثرة ومتعددة في قوانين متفرقة مما يؤدي بالنتيجة إلى عدم وجود قانون متكامل وفعال يضمن لنا حماية بيئتنا البحرية.

1- Philippe Cb-A Guillot, Droit de L'environnement, ellipses, édition marketing, Paris ; 1998, P 60 et 61.

2- Philippe Cb-A Guillot, op. Cit, p 62. Et voir aussi :

Raphael Romi, Droit et administration de l'environnement, 5<sup>eme</sup> édition , Montchrestien, Paris, 2001, p193 et pp 522- 523.

3- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 202.

## المبحث الثاني:

### وسائل وإجراءات مكافحة التلوث البحري.

إن التحولات الجذرية الحاصلة على مستوى إستعمالات البحر في الأغراض المختلفة وما أصبحت تمثله من مهددات جدية لديمومة إستخدام الثروات البيولوجية ولسلامة المنظومة الإيكولوجية عامة دفعت المجتمع الدولي إلى الإنخراط في عمل دؤوب على المستويات الوطنية والإقليمية والدولية من أجل التصدي لظاهرة التلوث البحري، وإتخاذ ما يلزم من تدابير وإجراءات للتوقي منها والإستعداد لها ومقاومتها في حالة حصولها.<sup>1</sup>

وحتى نلم بموضوع المعالجة لفكرة التلوث البحري نرى تقسيم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب نتناول في المطلب الأول وسائل الحماية من التلوث البحري، وفي المطلب الثاني الإجراءات الوقائية اللازمة لمكافحة التلوث البحري، أما المطلب الثالث سنعرض فيه الإجراءات العلاجية اللازمة للسيطرة على التلوث البحري.

### المطلب الأول:

#### وسائل الحماية من التلوث البحري.

بالرغم من الأخطار الداهمة التي تهدد توازن المجال الحيوي فإنه لم يفت الأوان بعد لكي تدرك الإنسانية<sup>2</sup> أن مشكلات تلوث البيئة البحرية كانت نتيجة الطفرة الهائلة في مجالات العلم والتكنولوجيا نتيجة للإستخدام المفرط للملوثات الحيوية والكيميائية، الأمر الذي إستلزم مطالبة المجتمع الدولي اليوم بوضع السياسات التي تساهم في الحد من هذا التلوث.<sup>3</sup>

وبناء على ذلك سنقسم هذا المطلب إلى فرعين إثنين، الفرع الأول يتناول أبعاد مشكلة التلوث البحري، أما الفرع الثاني سنخصصه لأساليب الحماية من التلوث البحري.

#### الفرع الأول: أبعاد مشكلة التلوث البحري.

<sup>1</sup> - راجع الدليل الإسترشادي لخطط الطوارئ للتلوث البحري بالزيت في الوطن العربي، الخرطوم، 2008، ص 26.

<sup>2</sup> - طلال بن سيف بن عبد الله الحوسني، المقال السابق، ص 4.

<sup>3</sup> - د.محمد أحمد منشاوي، المرجع السابق، ص 115.

سنتطرق في هذا الفرع أبعاد مشكلة التلوث البحري بإعتبار أن فهم المشكلة هو بداية العلاج، وكلما زادت معرفتنا بحجم المشكلة بقدر ما تزيد به إرادتنا وعزمنا على التصدي لها، ومن ثم إيجاد الحلول وإبتكار الأساليب والوسائل العلاجية والوقائية منها.<sup>1</sup>

لقد إستقر رأي غالبية الفقهاء على أن البيئة البحرية هي تراث مشترك للإنسانية جمعاء،<sup>2</sup> فالرغم من هذه الأهمية التي تحضى بها البحار في حياة الإنسان إلا أن نشاطات هذا الأخير سواء في البر أو في البحر، قد أحدثت إختلالا كبيرا في تركيبة مياه البحر وتغير توازنها، ويظهر ذلك بشكل ملموس في المناطق الساحلية أو القريبة من الشواطئ بإعتبارها من أكثر مناطق الأرض إستخداما.<sup>3</sup> لهذا بات مستقبل الحياة على كوكب الأرض مهددا بأخطار جسيمة بسبب سوء تصرف الإنسان وإعتدائه العمدية وغير العمدية المتزايدة على البيئة المحيطة والتي تشبع له حاجاته، بل وهي قوام حياته، وبدأت البيئة بالفعل - رغم نظامها البديع وإمكاناتها الكبيرة- تنوء بما أصابها من جراء ذلك من تلوث وتعجز عن معالجته تلقائيا بما يحقق خير الناس، فمن تلوث البيئة أخذ الإنسان نفسه يعاني من المشاكل، ويذوق من ألوان العذاب بما قدمت يداه.<sup>4</sup>

ولما كانت البيئة البحرية تراث مشترك للإنسانية تكاتف الجهود الدولية نحو إبرام إتفاقيات بصدد حماية هذا التراث المشترك - الأمر الذي تناوله فقهاء القانون الدولي بالإيضاح - مما يجب على الدول أن تتخذ كافة الإجراءات الفردية أو الجماعية اللازمة لمنع التلوث البحري ودرء الآثار المترتبة عليه ( على صحة الإنسان أو رفايته أو بالبيئة والحياة البحرية) <sup>5</sup> لا سيما إذا أدركنا أن تلوث المياه الإقليمية قد يؤدي إلى تلوث لمياه إقليمية لدولة أخرى إذا كان النهر يمر بأكثر من دولة، <sup>6</sup> لأن البحار متصلة ببعضها البعض حيث تقوم تياراتها المائية بنقل المواد الملوثة إلى أقاصي البحار المفتوحة، <sup>7</sup> الأمر الذي يثير كثير من المشاكل القانونية، حيث مع تحرك الأمواج وظاهرة المد والجزر ينتقل التلوث إلى شواطئ دولة معينة، مما يصعب معه إثبات المتسبب في هذا الخطأ، ولا أدل على ذلك أن الخصائص المادية لثاني أكسيد الكربون تمثل

1- طلال بن سيف بن عبد الله الحوسني، المقال السابق، ص 04.

2- د. ياسر محمد فاروق المنياوي، المرجع السابق، ص 73.

3- د. عبد الرزاق مقري، المرجع السابق، ص 355.

4- طلال بن سيف بن عبد الله الحوسني، المقال السابق، ص 09- 10.

5- د. صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 461.

6- د. ياسر محمد فاروق المنياوي، المرجع السابق، ص 72.

7- د. داود عبد الرزاق الباز، المرجع السابق، ص 44.

سببا أولى للصعوبات نظرا لقابلية ذوبانه في مياه البحر مما يمكنه في بضع ساعات التمدد في مساحات شاسعة مع تيار الهواء.

وكان نتاج هذه المجهودات، وما ثبت لها من الأضرار التي نتجت عن عدة كوارث بحرية أدت إلى تلوث المياه والشواطئ الداخلية، أن بدأت الدول في إتخاذ إجراءات صارمة في الفترة الأخيرة لمواجهة مشكلة تلوث البحار في مياهها الإقليمية بل وفي أعالي البحار إذا كان هذا سيؤثر بعد فترة على شواطئها حيث تساعد حركة البحار في المد والجزر على وصول التلوث إلى شواطئها.<sup>94</sup>

وهكذا يأتي التلوث على رأس الأخطار التي تهدد بيئة الإنسان، وتمتد آثاره لتمس الإنسان في وجوده ورفاهيته وأوجه نشاطه، وتعيق عملية تطوير بيئة الإنسان وتحسينها على النحو الذي يتفق مع الإحتياجات الإنسانية المتزايدة في ظل إنفجار سكاني وتقدم علمي وفني لم يعرف العالم لهما مثيلا من قبل، وقد كان إدراك تلك الحقيقة سببا في تكثيف الجهود لمقاومة التلوث ومحاولة التقليل من إضراره إلى أبعد الحدود على المستويين الوطني والدولي<sup>2</sup> فكل هذا يؤكد أن التلوث من حيث هو مشكلة بيئية هو عالميا بالدرجة الأولى، فما يحدث في بيئة ما من تلوث يؤثر في كثير من الأحيان في البيئات الأخرى، ولا سيما المجاورة لمناطق التلوث،<sup>3</sup> على ذلك كانت البيئة الطبيعية وحدة واحدة لا تحدها حدود.<sup>4</sup>

## الفرع الثاني: أساليب الحماية من التلوث البحري.

أصبحت حماية البيئة مسألة بالغة الأهمية للإنسانية كافة إلى درجة جعلت C.La lumiere السكرتير العام للجماعة الأوروبية تؤكد بأن الدفاع عن البيئة يمثل التحدي الأكثر أهمية في نهاية القرن العشرين.<sup>5</sup> فالأمم المتحدة والدول ومؤسسات المجتمع المدني (المهتمة بالبيئة) مطالبة اليوم بوضع السياسات التي تساهم في الحد من التلوث.<sup>6</sup> وذلك عن طريق مايلي:

### أولا: الإهتمام بالوعي البيئي.

- 1- د. ياسر محمد فاروق المنياوي، المرجع السابق، ص 73.
- 2- د. صالح محمد محمود بدر الدين، المرجع السابق، ص 32-33.
- 3- د. داود عبد الرزاق المقرري، المرجع السابق، ص 45.
- 4- طلال بن سيف بن عبد الله الحوسني، المقال السابق، ص 04.

5- Michel Prieur ,op .cit, p19

6- د. كمال رزيق، المقال السابق، ص 97.

سبقت الإشارة إلى أن حماية البيئة تمثل إهتماما عالميا مشتركا،<sup>95</sup> حيث عبر السيد R.Poujada أول وزير فرنسي للبيئة عن أهمية البيئة وضرورة حمايتها بقوله: " حماية البيئة تعبر عن فكرة هامة ورائدة لا توجد بكثرة في كل قرن...".<sup>2</sup> على ذلك كان ينبغي رفع مستوى الوعي البيئي لدى السكان لتفادي مخاطر الجهل بأهمية الحفاظ على البيئة ومواجهة حالات التلوث التي تكون الرذيلة فيها جهلا،<sup>3</sup> فمشاركة هذه الفئة من الناس توضح أمامهم الصورة وتنقلهم من عالم الجهل البيئي إلى عالم المعرفة بالضرورات البيئية والممارسات التي لا بد من الإحجام عنها لما تعود به على الكائنات الحية من دكار وخراب والتوجه للممارسات الإيجابية.<sup>4</sup> وقد إستخلص جانب من الفقه الدولي الحديث من فكرة الإهتمام المشترك أن الالتزامات الدولية بحماية البيئة تقع في مواجهة الكافة Erga Onnes بإعتبار أنها تهتم المجتمع الدولي بأسره الأمر الذي يعطي لكافة أعضاء هذا المجتمع مصلحة قانونية في ضمان إحترامها وجدير بالذكر أن المجتمع الدولي قد تجاوز مرحلة التعايش بين الدول وإنتقل إلى مرحلة أخرى هي التعاون الدولي، بمعنى التعاون الإيجابي وليس التعاون السلبي، وما دامت حماية البيئة وتحقيق التنمية لا يمكن أن تقف داخل حدود إقليمية، فإن القانون الدولي يجب أن يكفل تحقيق التعاون بين مختلف الدول بغير توقف.<sup>5</sup>

والتوعية البيئية ليست حديثة العهد، فهي من الأصول المتأصلة في ثقافتنا العربية والإسلامية حيث أكدت أهمية المحافظة على البيئة بكافة عناصرها، وتنمية الوعي البيئي لا تتم هكذا تلقائيا إنما لا بد لها من وسائل وطرق يمكن أن تتمثل بنشاطات منظمة وحملات توعية مكثفة أو عن طريق إتاحة المجال أو حفز المواطنين على المشاركة في المشاريع، وخاصة بعض الشرائح التي تملك إمكانيات مناسبة.<sup>6</sup> بناءا على ذلك سنتطرق بشكل موجز لطرق ووسائل التوعية البيئية وهي كالتالي:

**1- القطاع العام:** نظرا لقدرة القطاع العام على التأثير الفعال في التخفيف من المشاكل التي تعاني منها البيئة إذا أتيحت له المخصصات المالية وتأييد متخذي القرار حيث يتضح ذلك من خلال

1- نبيل صاري بالمقال السابق، ص 19.

2- Michelle Perier, op. cit, p 20

3- طلال بن سيف بن عبد الله الحوسني، المقال السابق، ص 12.

4- إبتسام سعيد الملكاوي، جريمة تلوث البيئة (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، 2009، ص 126.

5- نبيل صاري، المقال السابق، ص 19.

6- إبتسام سعيد الملكاوي، المرجع السابق، ص 126-127.

إسهامات بعض الوزارات في رفع مستوى الوعي البيئي فنجد أن وزارة التربية والتعليم ساهمت من خلال رفع مستوى التوعية لدى الطلبة عن طريق إدخال المفاهيم البيئية في المناهج المدرسية والمحاضرات البيئية التي تم دعوة رؤساء البلديات و المجالس البلدية إلى حضورها والمشاركة فيها، في حين أقامت وزارة البيئة العديد من الفعاليات والبرامج التي تعزز الوعي البيئي بين المواطنين على كافة مستوياتهم وثقافتهم، من خلال الندوات والبرامج الإعلامية البيئية من كتب وملصقات وبرامج تلفزيونية، بالإضافة إلى دور الأندية الوطنية في التوعية.

**2- المنظمات غير الحكومية:** تلعب المنظمات غير الحكومية دورا فاعلا ومتجددا في نشر الوعي البيئي لدى شرائح المجتمع، ومن الأدوار البارزة لهذه الجمعيات بث الوعي البيئي بين المواطنين من خلال البرامج والمشاريع التي تقوم بها هذه الجمعيات، فرفع ثقافة المواطنين ووعيهم وإرشادهم لكيفية التمكن من نيل حقهم في بيئة نظيفة أو الضغط على الجهات المعنية بالضبط الإداري أو القضائي لمنع نشاط معين ملوث للبيئة. فالمجتمع المدني عليه أن يخوض ويشارك في معركة الحفاظ على البيئة، وهو بمشاركته تلك يستطيع أن يكتسب المصداقية.

**3- القطاع الأكاديمي ( الجامعي):** مع تزايد الإهتمام بالبيئة ونمو وإزدياد التشريعات البيئية كان لا بد من الإهتمام بزيادة الوعي البيئي لسببين أساسيين، الأول: هو تنبيه المواطنين لحقوقهم البيئية وضمان تمتعهم بأقصى درجات الأمان البيئي، والثاني: هو تنبيه القائمين على الصناعات المختلفة أن هناك قوانين بيئية متعددة تضمن إلزامهم بالحد المقرر للمعايير البيئية المقررة.

ومن أجل تحقيق ذلك يتعين نشر الوعي البيئي عن طريق المؤسسات التعليمية المختلفة بل وإدراج الموضوعات المتعلقة بالبيئي في المناهج المختلفة<sup>96</sup> من خلال تمكين الطلاب من الحصول على درجة الماجستير في تخصصات بيئية، في حين تلعب مراكز البحث العلمي دورا واضحا في إبراز قضايا البيئة من خلال الإستعانة بالمنظمات غير الحكومية في توعية المواطنين<sup>2</sup>.

ولعل من أبرز التوصيات التي صدرت عن مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة البشرية الذي عقد في يونيو 1972 بمدينة إستكهولم في السويد، التوصية (96) التي تصلح أساسا ومنطلقا هاديا للبرامج المتعلقة بالتربية البيئية وهذه التوصية تطالب بأن تتولى الوكالات التابعة للأمم المتحدة ولا سيما اليونسكو وغيرها من المؤسسات الدولية المعنية، بعد التشاور والإتفاق المشترك فيما

1- نبيل صاري، المقال السابق، ص 27- 28.

2- إبتسام سعيد الملكاوي، المرجع السابق، ص 129.

بينها إتخاذ التدابير اللازمة لوضع برنامج جامع لعدة فروع علمية للتربية البيئية، على أن يشمل كل مراحل التعليم ويكون موجهاً للجميع بهدف تعريفهم بما يمكنهم النهوض به من جهود بسيطة وفي حدود الإمكانيات المتاحة لهم، لإدارة شؤون البيئة و حمايتها.<sup>97</sup>

ولقد عملت الدول العربية على دعم المؤسسات العلمية والبحثية حتى تطورت قدراتها بكيفية تتناسب مع حاجيات العمل في مجال مكافحة التلوث البحري. وإستعداداً لعمليات التصدي تم إعداد لوائح في المؤسسات والكفاءات العلمية ومكاتب الخبرة المختصة وفي نوعية الأعمال والاختبارات التي تقوم بها والتي يمكن الإستعانة بها في أعمال التقييم والتغيير عند حصول حالات للتلوث.<sup>2</sup>

**4- القطاع الخاص:** كان للقطاع الخاص دوره في توعية المواطنين وتبصيرهم بما تعانيه البيئة من تدهور و إرشادهم إلى الأساليب التي يمكن إتباعها للحد من هذا التدهور، حيث كان ذلك من خلال غرف الصناعة والتجارة والكثير من البنوك ومؤسسات القطاع الخاص التي ساهمت في تقديم الأموال للقيام بحملات النظافة، وكذلك من خلال الندوات المتعلقة بالحفاظ على البيئة وتوعية المصانع لتجنب التلوث.

**5- المنظمات الدولية:** أسهمت وتسهم المنظمات والبرامج الدولية من خلال دعم المؤسسات الوطنية المالية في التوعية البيئية بما يلزمها من خبرات وتمويل للعمل على الحد من التدهور البيئي، حيث تقدم منظمات عديدة كالأمم المتحدة واليونسكو ومنظمة الصحة العالمية ووكالة الولايات المتحدة للإينماء والوكالة الوطنية الألمانية للتعاون الفني وغيرها من المنظمات العالمية في الجهود الرامية إلى بث الوعي البيئي، والعمل على حماية البيئة والحد مما تتعرض له من كوارث وملوثات.<sup>3</sup>

وقد قامت المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية<sup>4</sup> ببعض الجهود، من ذلك ما تقوم به هذه

---

1- رشيد الحمد، محمد سعيد صبارني، البيئة ومشكلاتها ( سلسلة كتب ثقافية شهرية يصدرها المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب)، دون دار ومكان النشر، 1978، ص 80- 81.

2- راجع الدليل الإسترشادي لخطط الطوارئ للتلوث البحري بالزيت في الوطن العربي، السالف الذكر، ص 35.

3- إبتسام سعيد الملكاوي، المرجع السابق، ص 129- 130.

4- تم تأسيس هذه المنظمة عام 1979، ومن بين أهداف إنشائها تنفيذ ما جاء في إتفاقية الكويت الإقليمية لحماية البيئة البحرية لعام 1978، والبروتوكولات الملحقة بها، أما عن الدول الأطراف فيها: البحرين وإيران والعراق والكويت وعمان، وقطر والمملكة العربية السعودية، ودولة الإمارات العربية المتحدة، راجع في ذلك بالتفصيل: أ.د مصطفى سلامة حسين، د. مدوس فلاح الرشيد، المرجع السابق، ص 78- 92.

المنظمة من برامج تثقيفية للعامه حول مسائل البيئة المختلفة كاتخاذ يوم 24 أفريل من كل عام يوماً للبيئة منذ عام 1982، وكوضع جائزة سنوية للبيئة، ووضع البرامج التثقيفية والإعلامية بشأن البيئة، وقد أدت هذه الجهود التثقيفية دورها الفعال في إنتشار الوعي البيئي.<sup>98</sup>

ومما لاشك فيه أن المنظمات الدولية يمكن أن تحقق لنا أكبر قدر من الفعالية للإجراءات والتدابير الضرورية لمكافحة ظاهرة التلوث البحري.<sup>2</sup>

فالتهديدات تحيط كل عنصر من عناصر البيئة من ماء وهواء وتربة، وزيادة الوعي البيئي أداة رئيسية لضمان المحافظة على هذه العناصر والعمل على عكس إتجاه التدهور البيئي.<sup>3</sup>

### ثانياً: إعداد الفنيين الأكفاء.

لا ريب أن حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، من المسائل التي تتطلب قدراً كبيراً من الخبرة العلمية والفنية،<sup>4</sup> لهذا يجب إعداد الفنيين الأكفاء في مجالات علوم البيئة بالقدر الكافي للعمل على حماية البيئة ووقايتها من كل أنواع التلوث، وذلك في مجال التخطيط والتنفيذ على السواء حتى تكون حماية البيئة من عناصر دراسة الجدوى بالنسبة للمشروعات المراد إقامتها، ومن أهم ضبط السلوك البشري في المجالات التنفيذية وفي حياة الناس وعاداتهم بصفة عامة.<sup>5</sup>

ولقد أقيمت الهيئات والأجهزة الدولية المكرسة لحماية البيئة، وعلى رأسها برنامج الأمم المتحدة للبيئة الذي أقيم في أعقاب مؤتمر إستكهولم كأداة للأمم المتحدة في مجال النهوض بالتعاون الدولي لحماية البيئة، ومنها الأقسام أو الفروع التي خصصتها الكثير من المنظمات الدولية للعناية بالبيئة<sup>6</sup> ففي مجال شؤون المحيطات وقانون البحار هناك العديد من البرامج التعاونية، هذه البرامج تشمل على العديد من فريق الخبراء المشترك المعني بالجوانب العلمية لحماية البيئة البحرية، والنظام العالمي لرصد المحيطات، وبرنامج التغيرات والتنبؤات المناخية واللجنة التقنية المشتركة للتغيرات الأوقيانوغرافية والأرصاد الجوية، والخلاصات المتعلقة

1- أ.د. مصطفى سلامة حسين، د. مدوس فلاح الرشيد، المرجع السابق، ص 81.

2- أ.د. عبد الهادي محمد العشري، المقال السابق، ص 40.

3- إبتسام سعيد الملكاوي، المرجع السابق، ص 127.

4- بيطار وليد، المرجع السابق، ص 936.

5- د. ماجد راغب الحلوة، المرجع السابق، ص 15.

6- المرجع نفسه، ص 12.

ولقد عملت الدول العربية على بناء قدراتها البشرية في إختصاصات مكافحة التلوث البحري ولاسيما التلوث بالزيت وقد تم ذلك على أصعدة:

- **صعيد وطني** من خلال تنظيم دورات وطنية تدريبية لتكوين قدر من الكفاءات في التخصصات ذات العلاقة بمكافحة التلوث البحري.

- **صعيد ثنائي** من خلال عمل تكوين بالتعاون مع دول إقليمية لها خبرات واسعة في مجال مكافحة التلوث البحري.

- **صعيد إقليمي** من خلال التعامل مع المراكز الإقليمية المختصة والمحدثة ضمن الآليات الإقليمية للمحافظة على البيئة البحرية وفق نطاق الإتفاقيات الإقليمية المبرمة على هذا الصعيد.

وحتى يتسنى تعهد الكفاءات البشرية وسبر طاقاتها على الأداء الأمثل من ناحية والتثبت من مدى جاهزية مختلف عناصر الخطة الموضوعية وتجهيزاتها للتصدي، من ناحية أخرى عملت الدول العربية المعتمدة لخطط التلوث الطارئ على تنظيم العديد من التمارين.

وقد تمت هذه التمارين على مستوى وطني وبطاقات وطنية في مناسبات عدة في حين تم القيام لبعض التمارين بشريك خبرات أجنبية من دول متقدمة أو عن منظمات إقليمية مختصة.<sup>2</sup>

### ثالثاً: سن القوانين اللازمة.

إن المحافظة على البيئة تتطلب جهوداً مكثفة من التوعية والتنظيم والتخطيط والتشريع والحفز والمراقبة والعمل المتواصل لضبط عملية التوازن البيئي،<sup>3</sup> لذلك تلزم الدول بسن القوانين اللازمة لحماية البيئة من الإعتداءات التي يمكن أن تقع على أي عنصر من عناصرها.<sup>4</sup>

وتعتبر الوسائل القانونية أهم وأكثر الوسائل حماية للبيئة وإنتشاراً وقبولاً في غالبية دول العالم، هذه الوسائل تحد من التلوث الناتج عن أنشطة الإنسان في مختلف أنواع التلوث، بإعتبار

1- أنظر تقرير الأمين العام عن المحيطات وقانون البحار، السالف الذكر، الفقرة 280، ص 72 .

2- الدليل الإسترشادي لخطط الطوارئ للتلوث البحري بالزيت في الوطن العربي، السالف الذكر، ص 34-35.

3- أ.د. أحمد النكلاوي، المرجع السابق، ص 112.

4- د. ماجد راغب الطلو، المرجع السابق، ص 16.

أن القانون يكفل حماية متميزة للبيئة.<sup>100</sup> والقوانين الأكثر فعالية هي تلك التي تقي من التلوث وتحول دون وقوعه، فموضوع العقوبات الرادعة على مخالفات البيئة وذلك ليس بقصد معاقبة المعتدين بقدر ما هو بهدف منع الآخرين من الإعتداء على البيئة خشية العقاب.<sup>2</sup>

ولقد عززت الدول الجانب التشريعي من خلال مصادقتها على العدد الأكبر من الإتفاقيات المبرمة على الصعيد الدولي أو الإقليمي لإحكام عمله في مجال مكافحة التلوث البحري.<sup>3</sup>

#### رابعاً: منح الحوافز البيئية.

نظراً لإنخفاض درجة الوعي البيئي وضعف الواعز الداخلي لحماية البيئة وضحالة الثقافة البيئية، فقد وضعت بعض القوانين من الحوافز المادية ما قدرت جدواه في هذا المجال، من ذلك ما ورد بالمادة 17 من قانون شؤون البيئة المصري رقم 04 لسنة 1994 التي قضت بأن يضع جهاز شؤون البيئة - بالإشتراك مع وزارة المالية - نظاماً للحوافز التي يمكن أن يقدمه الجهاز والجهات الإدارية المختصة للهيئات والأفراد الذين يقومون بأعمال من شأنها حماية البيئة.<sup>4</sup>

ويمكن الإستفادة من طموحات الإنسان ورغبته في تحقيق المكاسب المادية في حماية البيئة، وذلك عن طريق تقديم القروض الميسرة لتحويل إلى تقنيات البيئة النظيفة، وتقديم المساعدة التقنية المؤدية إلى حماية البيئة عن طريق السماح بالمتاجرة في تصاريح التلوث، بحيث تستطيع المنشأة قليلة التلوث أن تبيع حصتها من التلوث المسموح به إلى منشأة يفوق تلوثها الحدود المسموح بها.<sup>5</sup>

#### خامساً: ردع ملوثي البيئة.

إن خوف الإنسان من العقاب كثيراً ما يدفعه إلى تقويم سلوكه، لذلك ينبغي تنمية قدرات المؤسسات المسؤولة عن الكشف عن المخالفات البيئية، وعدم التراخي في توقيع العقوبات البيئية على المخالفين لقوانين البيئة.<sup>6</sup>

---

1- د. كمال رزيق، المقال السابق، ص 97.

2- د. ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص 16.

3- لتفصيل أكثر حول هذا الموضوع راجع: الدليل الإسترشادي لخطط التلوث البحري بالزيت في الوطن العربي، السالف الذكر، ص 34.

4- د. ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص 61-26.

5- طلال بن سيف بن عبد الله الحوسني، المقال السابق، ص 13.

6- د. ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص 16-17.

ذلك أن الإعتداء على البيئة يعتبر بمثابة مساس بمصالح المجتمع الدولي، وهو ما أدى إلى إعتبار جرائم الإعتداء على البيئة ضمن الجرائم الدولية التي ترتب المسؤولية الجنائية لمرتكبها. وقد نصت المادتان 35 و 55 من البروتوكول الأول سنة 1977 الملحق بإتفاقية جنيف على منع استخدام الطرق أو الوسائل التي يقصد بها أو يتوقع منه إحداث الضرر بالبيئة الطبيعية.<sup>101</sup> وخاصة جرائم تلويث البيئة البحرية فلقد أصبحت اليوم ظاهرة في كل المجتمعات فهي تنتشر لتصيب مجتمعا بأكمله وتتعداه إلى غيره<sup>2</sup> لهذا أعطت هنا المادة 203 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 للدولة الساحلية سلطة المتابعة الجنائية للجرائم والمخالفات المتعلقة بتلويث البيئة البحرية، حيث أنه إذا توافر لدى الدولة الساحلية أسبابا جديدة وواضحة للإعتقاد أن سفينة مبحرة في المياه الإقليمية أو المنطقة الإقتصادية الخالصة إنتهكت القواعد الخاصة بالحفاظ على البيئة البحرية بشكل يسفر عن تصريف كبير يسبب تلوث أو يهدد بحدوث تلوث جاز لتلك الدولة أن تقوم بتفتيش تلك السفينة تفتيشا ماديا في الأمور المتصلة بالإنتهاكات، كما يجوز لها أيضا متى توافر دليل موضوعي شريطة أن يقتضي ذلك أدلة القضية أن تقيم وفقا لقوانينها دعوى تشمل إحتجاز السفينة على أن تسمح الدولة الساحلية للسفينة مواصلة طريقها إذا قامت بتقديم كفالة أو ضمان مالي مناسب وقررت أنه لا يجوز أن تفرض سوى العقوبات النقدية على ما ترتكبه السفن من إنتهاكات خارج البحر الإقليمي وحتى داخل البحر الإقليمي إلا في حالة فعل تلويث متعمد وخطر داخل البحر الإقليمي. وعلى أن تراعى الحقوق المعترف بها للمتهم أثناء سير الدعوى المقامة بشأن الإنتهاكات التي ترتكبها السفينة الأجنبية.<sup>3</sup>

ولقد سعت الجزائر لحماية البيئة البحرية من خلال تخصيصها في قانون رقم 10/03 المتعلق بحماية البيئة فصلا كاملا تناولت فيه العقوبات المتعلقة بحماية الماء و الأوساط المائية<sup>4</sup> وهذا من شأنه أن يؤكد على فعالية وكفاءة التشريعات المعنية بحماية البيئة مما يعزز قدرة وكفاءة التشريعات البيئية وفعاليتها من جانب، ومما يؤكد على أهمية البيئة وسمو قيمتها وضرورة إحترامه من جانب آخر. ومما لاشك فيه أن العقوبة لها أثر جوهري في نفوس الأفراد لأنها تؤدي إلى ردع النفوس البشرية.<sup>5</sup>

1- نبيل صاري، المقال السابق، ص 19-20.

2- د. محمد أحمد منشأوي، المرجع السابق، ص 115.

3- المرجع نفسه، ص 122-123.

4- راجع المواد من 88-100 من القانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة السالف الذكر.

5- د. كمال رزيق، المقال السابق، ص 102.

وعلى ذلك يمكننا القول بأن تلويث البيئة البحرية من الأعمال المخلة بقواعد النظام العام الدولي، وأن هذه الوسائل التي قمنا بعرضها من شأنها أن تساهم في الحد من التلوث البحري وتوعية المجتمع الدولي بضرورة الإلتزام الدولي بصيانة البيئة البحرية والحفاظ عليها.

## المطلب الثاني:

### الإجراءات الوقائية اللازمة لمكافحة التلوث البحري.

يتوقف نجاح تدخل الدول لمكافحة التلوث البحري على السرعة وحسن التنظيم، وهو ما يتطلب إستعدادا منظما وصارما على المستوى الوطني والذي يجب أن يكون متضافرا ومنسجما مع مجهود الدول الأخرى المعنية بمكافحة التلوث، وهو ما عبرت عنه الدول الأطراف في عدد من الصكوك الإتفاقية تأكيدها على أهمية التحضير الفعال لمكافحة أحداث التلوث.<sup>102</sup> لهذا بادرت الدول المستشعرة للأخطار الملمة إلى تدبر ما يمكن إتخاذ من إجراءات للتصدي لهذه الظاهرة.<sup>2</sup> بناء على ذلك سنبين هذه الإجراءات الوقائية لمكافحة التلوث البحري من خلال فروع ثلاثة.

### الفرع الأول: إعتداد أنظمة أو خطط طوارئ لمكافحة التلوث البحري.

لقد أظهرت التجربة أن وقوع حوادث بحرية تلحق أضرارا بالبيئة البحرية تقتضي بالدرجة الأولى تدخل الدولة الساحلية المعنية مباشرة، أي يتطلب الوضع عملا وطنيا لمكافحة التلوث، والذي يجب أن يكون بالطبع في إطار دولي منظم لمكافحة آثار التلوث على البيئة البحرية. ثم إن نجاح مكافحة التلوث في شقيه الوطني والدولي يتوقف على السرعة وحسن التنظيم، وما يرافق ذلك من إستعداد أو تحضير مسبق، وإتخاذ تدابير قبلية تحسبا لحدوث حالات طارئة، وتجريب تلك التدابير، وضمان الإنسجام بين مختلف عناصرها،<sup>3</sup> وهذا من شأنه أن يساهم في تقليل الإضرار بالبيئة إلى أدنى حد ممكن، وذلك لأن هذه الأوضاع الإستعجالية تحتاج إلى رد فعل سريع، وتنظيم دقيق وتجنب تعقد المساطر الإدارية والعادية، كما تحتاج إلى إخضاع هذه التدابير للإختبار القبلي، والعمل على تطويرها بما يناسب التطورات التي يعرفها ميدان

1- د. محمد البزاز، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006، ص 286.

2- لتفصيل أكثر حول هذا الموضوع راجع: الدليل الإسترشادي لخطط التلوث البحري بالزيت في الوطن العربي، السالف الذكر، ص 26.

3- د. محمد البزاز، المرجع السابق، ص 286.

الملاحة البحرية، ولبلوغ تلك الأهداف فإن الممارسة الإتفاقية تفرض إرساء أنظمة أو خطط وطنية لمكافحة التلوث.

تلتزم جل الإتفاقيات الإقليمية الدول الأطراف بأن تقوم سواء بصفة إنفرادية أو من خلال التعاون الثنائي أو متعددة الأطراف، بإعتماد ودعم خطة أو خطط وطنية أو إقليمية للطوارئ من أجل التصدي لحوادث التلوث وغيرها من الحوادث التي يحتمل أن تكون لها آثار سلبية خطيرة على البيئة البحرية، وهكذا كل من إتفاق لشبونة لسنة 1990 بشأن حماية سواحل ومياه شمال شرق الأطلسي وأيضا إتفاقية لندن 1990 بشأن التحضير والتعاون لمكافحة التلوث النفطي، على إلتزام الدول الأطراف بإرساء نظام وطني لمنع ومكافحة التلوث البحري، وهذا النظام الوطني يحتوي في جانب منه على مخطط طوارئ وطني للتحضير ومكافحة التلوث، وكذلك الجهة المكلفة باسم الدولة لمعالجة قضايا التعاون المتبادل مع الدول الأطراف لمكافحة التلوث، إضافة إلى تحديد نقطة أو نقط الإتصال العملية الوطنية المكلفة باستقبال أو إرسال التقارير بشأن أحداث التلوث.

وعلى العموم تتضمن خطط الطوارئ الوطنية لمكافحة حوادث التلوث، طبق الإتفاقيات الإقليمية وإتفاقية لندن سنة 1990 وبرتوكولها لسنة 2000 الملحق بها، مجموعة من العناصر الضرورية التي تتوقف عليها عمليات مكافحة التلوث، أي توفير جملة من الوسائل لمنع حدوث التلوث ومكافحة آثاره: وهو ما يقتضي من ناحية أولى التوفير القبلي للموارد المادية، من معدات وعتاد وسفن وطائرات..إلخ، والتي تكون ضرورية وملئمة لمواجهة مخاطر التلوث المفترضة، ومن ناحية ثانية إرساء الآليات القانونية والإدارية للتنسيق بين هذه العناصر.<sup>103</sup> وهو ما تم تبيانه في المطلب الأول من هذا الفصل المتعلق بوسائل الحماية من التلوث البحري.

مع العلم أن توفير الدولة الساحلية لهذه العناصر التي تقوم عليها الخطة الوطنية لمكافحة التلوث يتم حسب إمكانيات كل دولة، سواء بشكل إنفرادي أو في إطار تعاوني ثنائي أو متعدد الأطراف.

وعلى كل حال فإن إرساء خطط وطنية لمكافحة التلوث وتحديد مضمونها والعناصر التي يجب أن تشتمل عليها، تشكل أرضية لإنطلاق تعاون دولي فيما يخص إكتساب الخبرة والتجارب وتبادل المعلومات من أجل مكافحة التلوث البحري.<sup>2</sup>

1- د. محمد البزاز، المرجع السابق، ص 287-288.

2- المرجع نفسه، ص 288-289.

## الفرع الثاني: نظم رصد ملوثات البيئة البحرية.

نصت الفقرة الأولى من المادة 194 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: " تتخذ الدول، منفردة أو مشتركة حسب الإقتضاء، جميع ما يلزم من التدابير المتمشية مع هذه الإتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، أيا كان مصدره، مستخدمة لهذا الغرض أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها والمتفقة مع قدراتها، وتسعى إلى الموائمة بين سياساتها في هذا الصدد...".

ومن التدابير الملائمة للوقاية من تلوث البيئة البحرية، إقامة النظم الخاصة برصد مصادر التلوث ومراقبتها، وإنشاء الأجهزة وبرامج التدريب التي تدعم تلك النظم، وعلى نحو يكفل القيام مبكرا بملاحظة وقياس وتقويم وتحليل مخاطر تلوث البيئة البحرية أو آثاره<sup>104</sup> بواسطة الطرق العلمية المعترف بها، ويتعين عليها أن تراقب أوجه النشاط التي تقوم أو تسمح القيام بها، بهدف القطع فيما إذا كان من المحتمل أن تؤدي مثل تلك الأوجه من النشاط إلى تلوّث البيئة البحرية. وتنشر الدول تقارير بما يتم الحصول عليه من نتائج، أو تقدم هذه التقارير على فترات مناسبة إلى المنظمات الدولية المختصة التي تجعلها في متناول جميع الدول<sup>2</sup> الأخرى التي يحتمل أن تتأثر بحادث التلوث.<sup>3</sup>

ولما كان تقوّي الخطر خيرا من الإنتظار لحين حدوثه، وكانت تدابير الرصد تستجيب لذلك، فقد تنبه مؤتمر الأمم المتحدة حول البيئة الإنسانية المنعقدة بإستكهولم عام 1982 إلى أهمية حث الدول على إقامة نظم رصد مصادر التلوث وراقبتها. فقد ورد بالتوصية رقم 72 من مجموعة التوصيات التي تبناها المؤتمر أن على الحكومات أن تقدم دعمها الفعال " لتقويم مصادر ومسالك حركة الملوثات والتعرض لتلك الملوثات والمخاطر التي تكتنفها"، كما جاء بالتوصية رقم 86 أن على حكومات الدول، وبمساعدة وتوجيه أجهزة الأمم المتحدة المعنية، خصوصا مجموعة الخبراء في الجوانب العلمية للتلوث البحري أن " تقبل بإقامة الأدوات القادرة على رقابة المصادر البحرية للتلوث البحري... وأن ترتب ملاءمة متخذة لمراجعة فعالية التدابير الدولية الموجودة المقترحة لرقابة التلوث البحري، خصوصا فيما يتعلق بالتخلص من المخلفات الضارة في البحار، وبالذات النفايات الإشعاعية".<sup>4</sup>

1- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 86- 87.

2- بيطار وليد، المرجع السابق، ص 937.

3- د. محمد اليزاز، المرجع السابق، ص 293.

4- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 87.

وحضت التوصية رقم 87/أ ورقم 92/ب الدول على دعم المجهودات الوطنية بالبحث والرصد ورقابة المصادر المختلفة للتلوث البحري.

وبالنظر إلى أهمية نظم ملوثات البيئة البحرية ورصدها، كوسيلة وقائية، فقد حرصت القواعد القانونية الإتفاقية على النص عليها وحث الدول على وصفها.

فإتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة في 16 فيفري 1976 نصت في المادة العاشرة منها على أن تسعى الأطراف المتعاقدة بالتعاون الوثيق مع الهيئات الدولية التي تعتبرها مختصة إلى إعداد برامج تكميلية أو مشتركة، بما في ذلك برامج ثنائية أو متعددة الأطراف كلما كان ذلك مناسباً، من أجل رصد التلوث في منطقة البحر الأبيض المتوسط، كما عليها أن تسعى إلى إحداث نظام للرصد المستمر للتلوث في هذه المنطقة.

ولهذا الغرض، على الأطراف المتعاقدة أن تجعل السلطات المختصة المسؤولة عن الرصد المستمر للتلوث في المناطق الخاضعة لسيادتها الوطنية، وأن تشترك ما أمكن ذلك عملياً، في الترتيبات الدولية للرصد المستمر في المناطق الخارجة عن نطاق سيادتها الوطنية.

كما تتعهد الأطراف المتعاقدة بأن تتعاون في صيانة أي ملاحق قد تدعو الحاجة إليها بالنسبة لهذه الإتفاقية وإعتمادها وتنفيذها، بغية وضع إجراءات وقواعد مشتركة للرصد المستمر للتلوث.

وفي الإتجاه ذاته سارت إتفاقية قانون البحار 1982، حيث نصت المادة 204 منها أن تسعى الدول إلى أقصى حد ممكن عملياً، وعلى نحو يتماشى مع حقوق الدول الأخرى، مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، إلى ملاحظة وقياس وتقييم وتحليل مخاطر تلوث البيئة البحرية أو آثاره بواسطة الطرق العلمية المعترف بها.

وبوجه خاص تُبقي الدول قيد المراقبة الآثار الناتجة عن أي أنشطة تسمح أو تقوم بها بقصد البت فيما إذا كان من المحتمل أن تؤدي هذه الأنشطة إلى تلويث البيئة البحرية.<sup>105</sup>

وبناء على توصيات مؤتمر إستكهولم حول البيئة الإنسانية، والتي أشرنا إليها وبما يدعم فعالية النصوص الإتفاقية السالفة الذكر، فقد قامت لجنة التنسيق، أحد الأجهزة الأربعة لبرنامج الأمم المتحدة في عام 1983، بالتحضير لإقامة نظام عالمي لرصد ملوثات البيئة، وجمع المعلومات عن تركيز الملوثات في البيئة بوجه عام وتأثيرها على عناصرها الطبيعية والإستفادة منها في التنبؤ بالكوارث الطبيعية التي يمكن أن تصاحبها، ولقد إنتهى الأمر إلى إقامة " النظام

1- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 87-88.

العالمي لرصد البيئة " الذي يشار إليه إختصاراً بـ GEMS، ويعمل النظام المذكور في إطار برنامج الأمم المتحدة للبيئة الإنسانية، ويهدف إلى تحديد حجم الملوثات والنفائيات الضارة بالبيئة البحرية، وتقويم تلوث المحيطات، وآثاره على الأنظمة البيئية البحرية، وبوجه عام الإشراف على عمليات الرصد ومراقبة التغيرات البيئية.

وقد أعد مركز النظام العالمي لرصد البيئة، بالتعاون مع اللجنة الحكومية لعلوم المحيطات ومنظمة الأرصاد الجوية، مشروعاً لرصد التلوث بالزيت النفطي في أعالي البحار. كما أنشأ برنامج الأمم المتحدة للبيئة، مركزاً لبرنامج البحار الإقليمية ومقره جنيف بسويسرا لمتابعة مراقبة ورصد تلوث البيئة البحرية.

ونشير أيضاً إلى الإسهام الفعال للجنة الحماية البحرية، واللجنة الفرعية للتلوث البحري، التابعين للمنظمة البحرية الدولية في دعم برنامج رصد ملوثات البيئة البحرية.<sup>106</sup>

### الفرع الثالث: نظم مقاييس ومستويات تلوث البيئة البحرية.

ثبت علمياً أنه من العسير حماية البيئة حماية مطلقة من أي كمية ولو يسيرة من الملوثات الناتجة عن الأنشطة البشرية، وليس من المجدي ترك تقدير كمية الملوثات المسموح بها أو غير المسموح للتقييم الشخصي أو لمجرد الظن أو التخمين أو الإعتماد على حواس المسؤولين<sup>2</sup> فبعض الملوثات يمكن إدراكها بالحواس، وبعضها يحتاج إلى أجهزة دقيقة لإدراكها. ولا بد من وجود معايير موضوعية أو مقاييس ومواصفات محكمة لتحديد كميات المواد التي يسمح أولاً يسمح بإخراجها إلى البيئة حماية لها.<sup>3</sup>

ومن التدابير الضرورية من الناحية الفنية لوقاية البيئة البحرية من التلوث وضع نظم لمقاييس ومستويات الملوثات أي تحديد فني للدرجات القصوى المسموح بها، والتي يعد تجاوزها إضراراً غير جائز، أو غير مشروع قانوناً بالبيئة البحرية.

ووضع أو إقامة نظام لمقاييس ومستويات التلوث، يشمل:

من ناحية المعايير المحددة لصفات البيئة البحرية السلمية المتوازنة، أي البيئة التي لها من الخواص الطبيعية والكيميائية والبكتريولوجية والبيولوجية، ما يساعدها على حفظ توازنها

1- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 88-89.

2- د. ماجد راغب الحلوة، المرجع السابق، ص 62.

3- د. طارق إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص 332.

وإستمرارية نشاطها الإستيعابي، لكي لا تتأثر ثرواتها الحية والجمالية أو يحدث لها أي تغيير يخالف الوضع الذي فطرت عليه.

**ومن ناحية ثانية،** المعايير المحددة لنوعية الملوثات في النفايات والمخلفات التي يسمح بتصريفها في البيئة البحرية، ويجب عند وضع هذه المعايير والمستويات أن يؤخذ في الإعتبار الظروف المكانية والطبيعية والكيميائية والبيولوجية لأماكن تصريف وتأثير هذه النفايات على المعايير المحددة لنوعية المياه في هذه الأماكن، مع الأخذ في الإعتبار ليس فقط نوعية الملوثات، بل أيضا التأثير المشترك لها معا، وتأثير البيئة عليها وقابلية كل منه على التحلل، بالإضافة إلى كميات النفايات الحاملة لهذه الملوثات.

ويجب أن يراعى أيضا احتمالات التصريف الإضطرابي أو غير الإرادي الناشئ عن الحوادث وأخطار التشغيل، مع إحتساب معامل أمن مناسب يعتمد على درجة سمية الملوثات وقابليتها للتحلل في البيئة.

**ومن ناحية ثالثة،** التطوير المستمر للمقاييس والمعايير البيئية طبقا لما يتضح من التغيرات في البيئة البحرية بالرصد الدوري.

**ومن ناحية أخيرة،** تحديد الضوابط والمعايير بالنسبة لكل ملوث على أساس تأثيره بيولوجيا وسميا على أكثر الكائنات الحية حساسية له.

ولما كانت المستويات والمقاييس المحددة للملوثات من الأمور اللازمة لإمكان وضع القواعد القانونية التي تجرم الأنشطة الضارة بالبيئة البحرية، حيث لا يعد مشروعا إلا الأنشطة التي لا تتجاوز تلك المستويات والمقاييس، فإن الأعمال القانونية تبرز أهمية وضع نظم المستويات والمعايير المحددة لنسب الملوثات والتي لا يجوز تخطيها.

فقد أوصى مؤتمر الأمم المتحدة حول البيئة الإنسانية عام 1982، في التوعية رقم 81 من مجموعة توصياته، وبصفة عامة بأن " على منظمة الصحة العالمية بالتعاون مع المنظمات الدولية المعنية أن تستمر في دراسة وإقامة مستويات أولية لحماية الكائن الإنساني، خصوصا من الملوثات المشتركة بين الهواء والماء والغذاء " <sup>107</sup>.

ومن بين المبادئ والتوجيهات الخاصة بالحفاظ على البيئة البحرية التي أقرت في لقاء "أوتاوا" في نوفمبر 1971، من قبل مجموعة العمل الحكومية للتلوث البحري، وأقرها مؤتمر

1- د.أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 90.

إستكهولم نذكر المبدأ 11 الذي جاء به أنه: "ينبغي وضع قواعد ومستويات إتفاقية دولية للتغييرات الإقليمية والمحلية لآثار التلوث وتقدير تلك للآثار". ويضيف المبدأ 12 أنه: "من المفيد على النطاق الوطني وفي بعض الحالات وعلى أسس إقليمية أو عامة، أن توضع مستويات حماية أولية، ومستويات تشغيل تابعة، خصوصا تقنيات للمستويات التطبيقية والجارية".

كما أكدت إتفاقية قانون البحار على ضرورة وضع مقاييس ومعايير لمستويات التلوث التي لا يجوز تخطيها فنصت المادة 197 منها على أن تتعاون الدول على أساس عالمي وحسب الإقتضاء على أساس إقليمي مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة على صيانة ووضع قواعد ومعايير دولية وممارسات وإجراءات دولية موصى بها، تتماشى مع هذه الإتفاقية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها مع مراعاة الخصائص الإقليمية المميزة.<sup>108</sup>

وإذا كان وضع مقاييس ومستويات تلوث البيئة البحرية متروكا أمر تنفيذه إلى الدول بذاتها، وذلك لإنعدام السلطة العامة العالمية، إلا أن مجموع الأعمال والنصوص القانونية التي أوردناها نبصر بأن وضع تلك المقاييس والمستويات يتم بعدة طرق:

**الأول: الطريق الإتفاقي.** وبمقتضاه تلجأ الدولة إلى إبرام إتفاقيات دولية عالمية أو إقليمية تحدد فيها المستويات القصوى للتلوث البحري. وقد أخذ بذلك الطريق إتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن المبرمة عام 1973، والتي حوت خمسة ملاحق تحدد المواد الملوثة المحظورة ودرجة تركيزها، وكيفية التخلص منها والمواصفات الفنية الواجب توافرها في ناقلات البترول وغيرها من السفن والكميات الجائز إفراغها دون خطر. ومن ذلك أيضا إتفاقية برشلونة لعام 1976 بخصوص حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، حيث إحتوى البروتوكول الملحق بها والخاص بالتلوث الناشئ عن الإغراق من السفن والطائرات، ثلاثة ملاحق تحدد المواد المحظور إغراقها في البحر.

**الثاني: الطريق المنظم.** وفيه تنهض المنظمات الدولية من خلال لجانها وأجهزتها المتخصصة بمهمة وضع المعايير والمستويات المذكورة، وهذا ما تحبذه الإتفاقيات الدولية، حيث تحض الدول على السعي إلى وضع المعايير والمستويات المحددة للتلوث البحري بالإستعانة بصورة خاصة بالمنظمات والهيئات الدولية ذات الإختصاص .

**الثالثة: الطريق الإنفرادي.** وفيه تلجأ الدولة إلى سن النظم واللوائح القانونية التي تبين المعايير

1- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 91.

والمستويات اللازمة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه. غير أنه يشترط هنا في القواعد والمعايير الوطنية أمران:

**الأول** ألا تكون أقل فعالية من القواعد والمعايير المتعارف عليها دولياً، و**الثاني** ألا تتعارض تلك القواعد الوطنية مع تلك التي أقرتها المنظمات والإتفاقيات الدولية لما لهذه الأخيرة من سمو قانوني ودقة فنية.

ويفرض هذا الأمر الأخير التوصية رقم 72 من مجموعة توصيات مؤتمر إستكهولم حول البيئة عام 1972، حيث جاء بها أن: "من الموصى به أن تأخذ الحكومات عند وضع مستويات أو مقاييس للملوثات ذات المدى الدولي في الإعتبار المستويات الأساسية المقترحة من قبل المنظمات الدولية المختصة، وتتعاون مع الحكومات المعنية والمنظمات الدولية المختصة في تخطيط وتنفيذ برامج الرقابة على الملوثات الموزعة فيما وراء الإختصاص الوطني".<sup>109</sup>

وفي ختام بحث أهمية وضع نظم مقاييس ومعايير تلوث البيئة البحرية نشير وكما ألمحنا بصدد القانون الإقتصادي البيئي، إلى أن الدول النامية تطالب بثنائية المقاييس والمستويات، وبمقتضى هذا النظام تخضع الدول المتقدمة صناعياً لمقاييس ومستويات أعلى وأشد في صرامتها في حماية البيئة بالنظر إلى أنها أقدر إقتصادياً على تمويل برامج إعداد تلك المقاييس والمستويات، وبالنظر إلى أن مصادر التلوث ترجع في غالبها إلى أنشطة تلك الدول. أما الدول النامية فيجب حسب رأيها أن يسمح لها بمقاييس ومستويات أدنى تتماشى مع قدراتها الإقتصادية، وحتى لا تتعطل عمليات التنمية فيها.<sup>2</sup> فكل دولة تحاول وفق ظروفها تبني المعيار الذي تراه محققاً للتوازن<sup>3</sup> بين مقتضيات حماية البيئة من ناحية ومستلزمات النشاط الإقتصادي من ناحية أخرى دون إفراط أو تفريط. ولا شك أن الخيار صعب ودقيق.<sup>4</sup>

وقد أتت جهود الدول النامية بثمارها حيث خصصت إتفاقية البحار الجديدة المادة 202 منها للنص على المساعدة العلمية والتقنية للدول النامية، ونص المادة 203 على ضرورة المعاملة التفضيلية لتلك الدول، وتكلمت المادة 207 صراحة بخصوص التلوث من مصادر أرضية عن مراعاة الدول النامية بخصوص وضع المعايير والمقاييس فنصت فقرتها الرابعة على أن: "تسعى الدول عاملة بصورة خاصة عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر

1- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 90-91.

2- المرجع نفسه، ص 93-94.

3- د. ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص 64.

4- د. طارق إبراهيم الدسوقي عطية، المرجع السابق، ص 334.

ديبلوماسي إلى وضع قواعد ومعايير وما يوصى به من ممارسات وإجراءات على الصعيد العالمي والإقليمي لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر في البر وخفضه والسيطرة عليه، مع مراعاة الخصائص الإقليمية المميزة وما للدول النامية من قدرات إقتصادية وحاجة إلى التنمية الإقتصادية، وتعاد دراسة تلك القواعد والمعايير وتلك الممارسات والإجراءات الموصى بها من وقت لآخر حسب الضرورة".

على أن تلك المعاملة التفضيلية للدول النامية لا تعفيها من الإلتزام بالقواعد القانونية الإتفاقية المتعلقة بحماية البيئة البحرية،<sup>110</sup> وهو ماتم تناوله في المبحث الأول من هذا الفصل.

## المطلب الثالث:

### الإجراءات العلاجية اللازمة للسيطرة على التلوث البحري.

لاجدال أن مشكلة تلوث البيئة البحرية أصبحت واحدة من أهم وأخطر المشاكل التي تواجه البشرية، لإتصال أجزائها مما يتيح سرعة التفاعل والتأثير بين أرجائها، وأن هذه المخاطر الناجمة عن تلويثها تتطلب تضافر الجهود الدولية وتكثيفها مع الجهود الوطنية لمحاولة التقليل من أضرارها، لذلك سعى المجتمع الدولي إلى صيانة قواعد قانونية للحد من نطاق أضرار التلوث البحري في الحالات الطارئة.<sup>2</sup>

وبناء عليه فإننا سنقسم هذا المطلب إلى فرعين، نتناول في الفرع الأول التدابير العملية لمكافحة آثار التلوث البحري، وفي الفرع الثاني طرق التحكم في التلوث وإزالته.

### الفرع الأول: التدابير العملية لمكافحة آثار التلوث البحري.

تتمثل هذه التدابير في بعض القواعد والإجراءات التي يجب على الدول مراعاتها في مواجهة حوادث التلوث البحري، وعلى ما يبدو تتصف هذه القواعد والإجراءات بالطابع الإستعجالي، وتقوم على أساس التنسيق والتعاون بين الدول من أجل إنجاح عمليات مكافحة التلوث. وهي تتعلق إجمالاً: بتقييم الوضع، وبالإعلام المتبادل، وتنسيق عمليات مكافحة التلوث البحري، وأخيراً تتعلق بطلب المساعدة وتمويل عمليات مكافحة التلوث.<sup>3</sup>

1- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 94.

2- د. أحمد محمد منشأوي، المرجع السابق، ص 114 - 115.

3- د. محمد اليزاز، المرجع السابق، ص 293.

## أولاً: تقييم الوضع.

لقد حددت بعض القواعد الإتفاقية الإقليمية<sup>111</sup> وكذا إتفاقية لندن 1990، مجموعة من التدابير التي يجب على الدول أن تتخذها لمواجهة آثار حوادث التلوث البحري، فعندما يبلغ إلى علم دولة ساحلية أخبار من مصادر خارجية عن حدوث تلوث بحري مفاجئ في منطقة بحرية مجاورة لها، تكون هذه الدولة ملزمة في مرحلة أولى بتقييم الوضع وفي نفس الوقت القيام بالتقديرات اللازمة بشأن طبيعة حادث التلوث وأهميته وآثاره المحتملة. وعند لجوئها إلى هذه الإجراءات فإنه تكون مطالبة بالخصوص بتحديد نوع المادة الملوثة، والكميات التقريبية للتلوث الذي يتسرب إلى مياه البحر، وكذلك إتجاه ونطاق إنتشار المادة الملوثة وسرعتها، وغير ذلك من العوامل التي تمكن من تقييم مدى تأثير التلوث وحجمه على البيئة البحرية. وإستنادا على تقييمها للوضع وعلى تقديراتها هذه تتخذ الدولة الساحلية كافة التدابير العملية التي تراها مناسبة لتفادي التلوث أو الحد من آثاره، وأن لا ينتشر التلوث الناشئ عن أحداث أو نشاط يقع تحت ولايتها أو رقابتها إلى خارج المناطق التي تمارس فيها حقوق سيادية.<sup>2</sup>

ومن أجل فعالية عمليات مكافحة التلوث، وتجنباً لأي خلاف بين الدول الساحلية في حالة وقوع حادث بحري في أعالي البحار، والذي قد يشكل تهديداً لسواحل ومصالح لأكثر من دولة ساحلية، فقد لجأت بعض الإتفاقيات الإقليمية<sup>3</sup> إلى تقسيم المنطقة البحرية التي تغطيها بقواعدها إلى قطاعات إدارية بيئية حيث تكون الدولة الساحلية مسؤولة مسؤولية أساسية عن قطاع من هذه القطاعات الإدارية لتقييم الوضع ومدى خطورة الحادث المسبب للتلوث وإتخاذ إجراءات مكافحة التلوث، وفي نفس الحين تم التأكيد على أن المنطقة البحرية في مجملها هي من مسؤولية الدول ككل فرادى أو جماعات في الحدود التي أوضحتها الدول من خلال الإتفاقيات التي أبرمتها.<sup>4</sup>

1- من بين هذه الإتفاقيات الإقليمية إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث بتاريخ 16 فيفري 1976، والتي ألحق بها البروتوكول الخاص بالتعاون في ميدان مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط وغيره من المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة (الفقرة الأولى من المادة التاسعة)، وإتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث بتاريخ 24 أبريل 1978 والتي ألحق بها البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي لمكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة في حالات الطوارئ (المادة 10 من الإتفاقية)، وكذلك إتفاقية جدة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن بتاريخ 14 فيفري 1982 والتي ألحق بها البروتوكول الخاص بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة ( المادة 10 من البروتوكول). أنظر في ذلك: د. محمد البزاز، المرجع السابق، ص 281.

2- بيطار وليد، المرجع السابق، ص 935.

3- حالة إتفاق بون لعام 1969 للتعاون في التصدي لتلوث بحر الشمال بالنفط، راجع هذا الإتفاق لل أ.د. مصطفى سلامة حسين، د. مدوس فلاح الرشيد، المرجع السابق، ص 469-470.

4- د. محمد البزاز، المرجع السابق، ص 295.

ولتفادي سوء التأويل في المستقبل بشأن هذه التقسيمات الإدارية لأغراض مكافحة التلوث، فإن هذه الإتفاقيات الإقليمية تقضي بأن لا يتم فهم هذه المقتضيات بكونها تمس سيادة الدول الأطراف أو لحقوقها السيادية أو الحريات التي تتمتع بها الدول، طبقاً لقواعد القانون الدولي كما تقضي في نفس الوقت بعدم جواز الإستناد إلى تقسيم البحر إلى قطاعات إدارية لأغراض مكافحة التلوث كسابقة أو إتخاذها دليلاً في ميدان السيادة البحرية للدول الساحلية.

عل خلاف ذلك تحاشت إتفاقيات إقليمية أخرى تقسيم المنطقة البحرية التي تغطيها إلى قطاعات إدارية لتحديد مسؤولية إتخاذ التدابير اللازمة لمواجهة آثار حادثة التلوث، وإنما عملت على إنشاء آليات إقليمية مرنة لتيسير وتنسيق التعاون بين الدول لمكافحة التلوث البحري. وهو الحل الذي تبنته عدد من الإتفاقيات الإقليمية الخاصة بحماية البيئة البحرية في مناطق تقع في بحار مغلقة أو شبه مغلقة، وما يتطلب ذلك من مستوى أعلى من التنسيق وتجنب التداخل في الصلاحيات، ومثال ذلك المركز الإقليمي لمكافحة التلوث الذي أنشأه بروتوكول برشلونة لسنة 1976 بشأن التعاون في مكافحة التلوث في الحالات الطارئة، ومركزي المساعدة المتبادلة في حالات الطوارئ المحدثة في إطار كل من بروتوكول الكويت لسنة 1978 وبروتوكول جدة لسنة 1982. والذين يحددان الأغراض المتوخاة تحقيقها من وراء إنشاء هذين المركزين الإقليميين وكذلك ما هي المهام التي أوكلت إليهما فيما يخص تيسير التعاون بين الدول لمكافحة التلوث؟ ولكن يظل النموذج المتقدم على المستوى الأوروبي، والتي أدت إلى إنشاء قوات للتدخل في الحالات الطارئة.<sup>112</sup>

## ثانياً: الإعلام المتبادل.

يشكل الإعلام المتبادل بشأن الوقائع والتدابير التي تكون لها علاقة بسلامة البيئة عموماً والبيئة البحرية بالخصوص، أحد الإلتزامات التي يقوم عليها التعاون الدولي في هذا الميدان، فقد نصت على إتفاقية مونتيغوباي سنة 1982<sup>2</sup> كما أكدت عليه إتفاقيات دولية خاصة كإتفاقية لندن 1990 وكذلك مجموعة من الإتفاقيات الإقليمية بشأن مكافحة التلوث في الحالات الطارئة. فهذه الأخيرة تتضمن بنوداً مخصصة للتعاون عندما تتسبب سفينة ما في إلحاق تلويث بالبيئة البحرية، حيث تقضي بأن تقوم كل طرف متعاقد يبلغ إلى علمه وقوع حالة طارئة قد يترتب عنها

1- د. محمد البزاز، المرجع السابق، ص 295-296.

2- حيث تنص المادة 198 على أنه الإخطار بضرر وشيك أو فعلي " 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 فوراً الدول الأخرى التي ترى أنها معرضة للتأثير بذلك الضرر، وكذلك المنظمات الدولية المختصة".

تلوث المنطقة المعنية، بإعلام المنظمات الدولية المعنية فورا ومن خلالها أو مباشرة كل دولة متعاقدة أخرى يمكن أن تتأثر بيئتها من جراء مخلفات هذه الحالة الطارئة إضافة إلى ذلك أوضحت هذه الإتفاقيات كيفية تنفيذ هذا الإلتزام، حيث حددت بتفصيل الإجراءات المعتمدة لإبلاغ هذه المعلومات.

وهكذا فإن قاعدة الإعلام المتبادل بالوقائع والتدابير المتعلقة بسلامة البيئة البحرية باعتبارها إحدى الأولويات لإنطلاق علاقات تعاون بين الدول المعنية هي في الحقيقة قاعدة تجد أصولها الأولى في برنامج العمل من أجل البيئة الذي أقره مؤتمر إسطنبول لسنة 1972.<sup>113</sup>

حيث يقرر المبدء 24 منه على أنه: " يجب تحسين معالجة المشاكل الدولية المتعلقة بحماية البيئة بروح التعاون من جانب كل الدول الكبيرة والصغيرة، وعلى قدم المساواة، والتعاون عن طريق الإتفاقيات المتعددة الأطراف أو الثنائية أو أية وسائل أخرى مناسبة يعد أمرا لا غنى عنه لنحدد بفعالية ونمنع ونقل وننهي كل الإعتداءات على البيئة الناجمة عن أنشطة يتم ممارستها في جميع المجالات، وذلك مع إحترام سيادة ومصالح كل الدول".<sup>2</sup>

وبالنظر لأهمية هذه القاعدة فتم التأكيد عليها أيضا في إطار إتفاقيات البحار الإقليمية ولا سيما البروتوكولات الملحقة بها أو الإتفاقيات المتعلقة بالتعاون لمكافحة التلوث، وهكذا تضمنت هذه الصكوك الدولية أحكاما تلزم الدول الأطراف التي تواجه حوادث التلوث، بأن تقوم فورا بإعلام الدول المتعاقدة الأخرى، سواء مباشرة أو من خلال الآليات الإقليمية المحدثة لهذا الغرض بتقديراتها بشأن حادث التلوث، والإجراءات التي إتخذتها أو التي تنوي إتخاذها، وفي ذات الوقت تعمل هذه الدولة على مواصلة مراقبة الوضع لأطول مدة ممكنة.

ومن جانبها أكدت أيضا الفقرة الأولى من المادة الخامسة من إتفاقية لندن لسنة 1990 على قاعدة الإعلام وألزمت الدول الأطراف التي تواجه حادث تلوث بأن تقوم فورا بإعلام ليس الدول الأطراف فحسب، وإنما جميع الدول الأخرى التي تكون مصالحها مهددة، أو من شأنها أن تكون مهددة بتلوث نفطي أو كيميائي. وأن تقدم لهم في نفس الوقت تفاصيل عن تقديراتها وكل عمل تقوم به أو تعتزم القيام به لمكافحة التلوث، وغيرها من المعلومات المناسبة، وذلك إلى أن يتم إنتهاء العمل المتخذ لمواجهة مخلفات الحادث البحري أو إلى أن تقوم الدولة المعنية بالإنخراط في عمل مشترك.

1- د. محمد البزاز، المرجع السابق، ص 296.

2- رياض صالح أبو العطاء، المرجع السابق، ص 31.

ولعل إتساع نطاق هذا الإلتزام يعزى إلى كون واجب الإعلام هو واجب عام، ملقى على عاتق الدول في الميدان البيئي وغير مرتبط في وجوده بقيام علاقة إتفاقية وخاصة ما يتعلق بحماية البيئة البحرية وإنفاذها من التهديدات المحدقة بها.<sup>114</sup>

### ثالثا: تنسيق عمليات مكافحة التلوث البحري.

إن مسألة حماية البيئة من التلوث العابر للحدود للتلوث البحري لا تتطلب مجرد الإمتناع عن القيام بنشاط معين بل تتطلب من الدول أن تتعاون لتحقيق هدف الحماية<sup>2</sup> لذلك فإن عدد من الإتفاقيات الإقليمية بعدما أكدت بأن تقوم كل دولة معينة بتشكيل وتدعيم سلطة مختصة للإضطلاع بصورة كاملة بالتزاماتها في مكافحة التلوث البحري، فإنها توضح على أن هذه السلطة المختصة مطالبة بالتعاون وتنسيق جهودها مع نظيراتها من الدول المتعاقدة. ولهذا الغرض أنشأت إطارا مؤسسيا لتمكين الدول من تحقيق هذه الغاية والمتمثل في المركز الإقليمي لمكافحة التلوث خاصة في الحالات الطارئة، وقد أوكلت لهذا المركز وظائف تهم جوانب التعاون والتنسيق في مكافحة التلوث من بينها: توزيع وتخصيص المخزون من المواد والمعدات ذات الصلة بعمليات مكافحة التلوث وأنشطة مراقبة التلوث البحري ورصده ووسائل الإتصال فيما يتعلق بالحالات البحرية الطارئة، وكذلك مساهمة المنظمة البحرية الدولية في الإسهام في التعاون في مجالات التحضير لمكافحة التلوث لاسيما ما يتعلق منها بتقديم خدمات الإعلام والتعليم والتكوين وتنمية البحث والإستشارة وتقديم المساعدة التقنية.<sup>3</sup>

### رابعا: طلب المساعدة والتمويل.

إن السيطرة على التلوث يستلزم تبادل والخبرات المكتسبة بين الدول المعنية، كما يتطلب خبرات علمية وتقنية وأجهزة ومعدات غاية في التطور ومما لاشك فيه أن العديد من الدول - خاصة دول العالم الثالث- أحوج ما يكون إلى الإستفادة بخبرة وتجربة الدول المتقدمة في هذا المجال،<sup>4</sup> ذلك أن الإضرار المترتبة عن التلوث أو التي يمكن أن تترتب عنه تتجاوز إمكانياتها

1- د. محمد البراز، المرجع السابق، ص 297.

2- د.صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، المرجع السابق، ص 152.

3- د. محمد البراز، المرجع السابق، ص 298.

4- د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص 195.

وأنه ليس في مقدورها بمفردها القضاء على هذه الأضرار أو الحد منها، فهي تحتاج لوسائل أضخم وذات فعالية أكبر من أجل مكافحة هذا التلوث فتكون بالتالي مجبرة على اللجوء إلى دول أخرى لطلب المساعدة،<sup>115</sup> ولقد دعا مؤتمر إستكهولم إلى ضرورة تشجيع إنتقال المعلومات وخلاصة تجارب الدول المتقدمة إلى الدول النامية لمساعدتها في حل مشاكلها البيئية،<sup>2</sup> وهو نفس المبدأ الذي أقرته المادة 202 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على وجوب تقديم المساعدات الفنية والعلمية لتلك الدول 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 والمساعدة التقنية، أو فيما يتعلق بالإنتفاع من الخدمات المتخصصة لهذه المنظمات.<sup>3</sup> لهذا كانت قاعدة المساعدة شكلا من أشكال التعاون بل والتضامن بين الدول، كما تكشف عن ذلك الممارسة الدولية أثناء وقوع كوارث بيئية.

فقد سبق للفقير كيس أن تساءل عن وجود "واجب المساعدة" يقدم إلى دولة تتعرض بيئتها للتلوث نتيجة حالات طارئة، ليخلص أنه إذا كان مبدأ المساعدة في حد ذاته قد تم إقراره بشكل عام لا سيما من قبل عدد من الإتفاقيات بشأن حماية البيئة التي نصت على واجب الإعلام. غير أنه إذا كان هذا الأخير مسطرة خاصة لتنفيذه فإن واجب المساعدة يفترض بالمقابل وجود ترتيبات خاصة بين الدول المعنية سواء الدول المستقبلية للمساعدة أو المقدمة لها.

بناء عليه، فقد خصصت مجموعة من القواعد الإتفاقية سواء الإقليمية أو العالمية الخاصة بمكافحة التلوث في الحالات الطارئة بعض من أحكامها لواجب المساعدة وحددت بشكل عام مضمونه وشروطه، وهكذا فقد نصت بعض الإتفاقيات الإقليمية<sup>4</sup> على أن الدولة التي تواجه تلوث للبيئة البحرية نتيجة حالات طارئة وتحتاج إلى معونة لمكافحة التلوث الناجم عن المواد النفطية أو غيرها من المواد الضارة الأخرى، فإنه يجوز لها أن توجه طلب مساعدة إلى الدول الأطراف الأخرى سواء مباشرة أو عبر الآلية الإقليمية التي أنشأتها الدول من أجل التعاون في هذا المجال، وفي نفس الوقت فهي تنص على أنه من واجب الدول الأطراف الأخرى التي يوجه

1- د. محمد البزاز، المرجع السابق، ص 298.

2- د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص 196.

3- بيطار وليد، المرجع السابق، ص 936.

4- حالة بروتوكول برشلونة الخاص بالتعاون في ميدان مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط وغيره من المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لسنة 1976 (الفقرة الأولى من المادة العاشرة)، وبروتوكول الكويت الخاص بالتعاون الإقليمي لمكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة في حالات الطوارئ لسنة 1978 (المادة 11)، وأيضا بروتوكول جدة المتعلق بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لسنة 1982 (المادة 11) راجع ذلك: د. محمد البزاز، المرجع السابق، ص 299.

إليها طلب المساعدة أن تبذل قصارى جهدها لتقديم هذه المساعدة وتتمثل هذه المساعدة في تقديم مشورة الخبراء، وإمداد الدولة بطلبات المساعدة بالمواد والمعدات وغيرها من الوسائل اللازمة لمكافحة المواد الملوثة أو التخلص منها أو وضعها رهن تصرفها، وكذلك إرسال الموارد البشرية المؤهلة لمثل هذه المهام.

من جانبها فقد خصصت إتفاقية لندن المتعلقة بمكافحة التلوث النفطي لعام 1990 وبروتوكولها لسنة 2000 الملحق بها بنودها لمسألة المساعدة، كأحد جوانب التعاون الدولي في ميدان مكافحة التلوث، إذ تقضي بأن كل دولة تعرضت بيئتها البحرية لأضرار أو من المحتمل لأن تتعرض لذلك نتيجة حادث تلوث نفطي أو كيميائي طارئ يتسم بالخطورة، فإنه يجوز لها تقديم طلب المساعدة إلى الدول الأطراف. وبناء على هذا الطلب تتفق الدول على التعاون حسب الإمكانيات المتاحة ومدى توافر الموارد المناسبة لمكافحة هذا النوع من التلوث، وذلك من أجل توفير خدمات الإستشارة والدعم التقني والمعدات الضرورية لمواجهة حادث التلوث الطارئ وتضيف هذه الإتفاقية بأنه يجب على كل دولة طرف أن تتخذ التدابير القانونية والإدارية الضرورية لتسهيل إنتقال أو المرور في وجه السفن والطائرات وغيرها من وسائل النقل المشاركة في عمليات مكافحة التلوث، أو تلك التي تنقل شحنات من مواد أو معدات اللازمة للقضاء على أضرار التلوث أو الحد منه.<sup>116</sup>

وقد تناولت عدد من الصكوك الإتفاقية العالمية والإتفاقية في جزء من بنودها الجوانب المالية لعمليات التدخل لمكافحة التلوث وكيفية توزيع التبعات المالية المترتبة عن مكافحة لآثار التلوث، فعلى سبيل المثال وضعت إتفاقية لندن 1990، أحكاماً خاصة بتحديد كيفية تحمل تكاليف خدمات الإستشارة والدعم التقني والمعدات المقدمة إلى الدولة التي طلبت المساعدة لمواجهة مخلفات الحادث البحري، حيث إعتبرت أنه في حالة غياب إتفاق ثنائي أو متعدد الأطراف لتمويل عمليات مكافحة التلوث البحري فإن الدول الأطراف تتحمل مصاريف عملياتها المتعلقة بمكافحة التلوث، إذ أن الدولة التي قدمت طلباً صريحاً بالمساعدة هي التي تسد لفائدة الدولة الأخرى مقدمة المساعدة مصاريف عمليات المكافحة. أما إذا كانت هذه المساعدة قد جاءت بمبادرة من الدولة مقدمة المساعدة فإن هذه الأخيرة هي التي تتحمل لوحدها المصاريف المترتبة عن هذه العمليات.<sup>2</sup>

1- د. محمد اليزاز، المرجع السابق، ص 299-300.

2- المرجع نفسه، ص 300-301.

وهكذا يتأكد أن القانون الدولي الحالي من أجل تمكين الدول من الإصلاح المادي لآثار التلوث للبيئة البحرية اعتماد قواعد جديدة تقوم على أساس التعاون والتضامن الدولي لتمكين الدولة الساحلية من الوسائل الكفيلة لمواجهة التلوث الذي يهدد سواحلها وفي نفس الآن يهدد البيئة البحرية ككل.<sup>117</sup>

## الفرع الثاني: طرق التحكم في التلوث وإزالته.

عندما يحدث تسرب للزيت من أي سفينة أو من أي وسيلة أخرى، مثل أنابيب البترول الممتدة تحت سطح الماء، وظهور بقع الزيت على سطح البحر وبالرغم من صغر حجم هذا التسرب فإنه ينتشر بسرعة كبيرة مما يجعل عملية إزالته تزداد صعوبة،<sup>2</sup> لذلك بات من الضروري إحتواء الإنسكاب بأسرع وقت ممكن من أجل تقليل الضرر عن الأحياء البحرية، والمصادر الطبيعية بإتباع الطرق المختلفة المستخدمة في الإزالة.

### أولاً: إحتواء التلوث ومنع إنتشاره.

يحتاج إحتواء الإنسكاب<sup>3</sup> لإستخدام أجهزة تطويق ومنع إنتشار بقع الزيت التي تعمل بسرعة وفاعلية لإيقاف إنتشارها ويتم تطويق وإحتواء بقع الزيت بما يسمى بالحواجز العائمة والتي يطلق عليها حواجز الزيت. والحواجز التي تستخدم بالموانئ نوعين: حواجز متنقلة وحواجز دائمة.

**1- الحواجز المتنقلة:** تتميز الحواجز المتنقلة بخفة وزنها وسهولة نقلها من المخازن إلى الشاطئ في حالة تسرب للزيت، وتستعمل الحواجز المتنقلة أجزاء عائمة، إما أن تكون مملوءة بالهواء أو بالرغاوي الإسفنجية ومن قميص يمتد تحت سطح الماء، وأجزاء للشد وهذه تكون عادة على شكل حبال صلبة مجدولة حتى يمكنها إحتمال أحمال الشد على الحاجز علاوة على وسيلة لتوصيل أجزاء الحاجز أو شبكة الحواجز ببعض.

ويمكن تقسيم الحواجز المتنقلة إلى ثلاثة أحجام وهي:

**أ- الحجم الصغير:** ويستعمل داخل الموانئ غير المعرضة للأمواج والتي تقل سرعة الرياح بها عشرة عقد (أي 18 كلم/الساعة).

1- د. محمد اليزاز، المرجع السابق، ص 302.

2- أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 51.

3- د. فاطمة جعارة، "تلوث البيئة البحرية بالنفط"، حلب، 2007، [www.egpet.net/vb/threads](http://www.egpet.net/vb/threads)، ص 31.

ب- **الحجم المتوسط:** ويستعمل داخل الموانئ في الأماكن التي يكون إرتفاع الموج فيها متوسط (أي 1 متر).

ج- **الحجم الكبير:** ويستعمل في الموانئ الخارجية أو في الأماكن المعرضة لرياح شديدة أو تأثير الأمواج والتيارات المائية أي الأمواج بإرتفاع 1.5 متر .

2- **الحواجز الدائمة:** تصمم الحواجز الدائمة عكس الحواجز المتنقلة للإستعمال الدائم في مياه البحر وبالتبعية فإنها تكون أثقل وزنا وأقوى إحتمالا من الحواجز المتنقلة،<sup>118</sup> وتستعمل الحواجز الدائمة لإحاطة السفن أثناء عمليات تفريغها أو لحماية بعض المناطق الحساسة مثل مأخذ المياه.

وهناك نوعان من الحواجز الدائمة:

أ- **النوع العائم:** الذي يمكن إغراقه تحت سطح الماء ويستخدم هذا النوع الأخير غرف يمكن ملئها بالمياه بحيث تسمح بإغراق الحاجز لكي تتمكن السفينة من دخول المنطقة المحمية به.

ب- **النوع العائم الدائم:** فإنه يكون مزودا بأجهزة تثبت بقاع البحر بحيث تبقى عائمة بصفة دائمة.

**ثانيا: تنظيف بقع الزيت المتسرب.**

إن تنظيف بقع الزيت المتسرب عندما تصل إلى الشاطئ تعتبر عملية غالية التكاليف علاوة على طول الوقت اللازم لذلك حيث أنها تحتاج لعدد كبير من الأيدي العاملة والكثير من المعدات والمواد وفي كثير من الأحيان تستخدم المواد العضوية الماصة مثل القش لإمتصاص الزيت من البلاجات كما تم إستخدام بعض المذيبات لغسيل الزيت بنجاح محدود وأيا كانت الوسيلة المستخدمة فإن الأمر يستلزم مجهودا وتكاليف عالية ولهذا السبب فإن المجهودات الكبيرة يجب أن تركز على إزالة الزيت من سطح الماء قبل أن يصل إلى الشاطئ.<sup>2</sup>

وهناك العديد من طرق تنظيف الزيت جاري إستخدامها حاليا ومن هذه الطرق الآتي:

أ- المواد الماصة.

ب- المواد.

1- أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 53.

2- المرجع نفسه، ص 55.

ج- التنظيف الميكانيكي.

د- الميكروبات الآكلة للزيوت.

ثالثاً: نقل البضاعة في حالة الطوارئ.

إن غالبية حوادث التلوث الضخمة كانت بسبب ناقلات النفط التي تشحط أو يحدث بها حريق أو انفجار داخلي أو فقدت قدرة ماكيناتها المحركة، وفي كثير من الأحيان يمكن منع هذه الكوارث إذا ما تواجدت المهمات بسرعة لنقل حمولة الناقل المصابة إلى ناقله أخرى.

ويحتاج الأمر إلى نوعين من المهمات لإجراء عملية النقل هذه بأمان وهما:

أ- وسيلة ضخ متكاملة.

ب- دعوة فنادر ضخمة لوضعها بين السفينتين أثناء عملية نقل الشحنة.<sup>119</sup>

وقد تم منع العديد من حوادث التلوث باستخدام طرق الضخ عند الطوارئ ومن هذه الحوادث التي أمكن تفاديها ما حدث للسفينة Metula خارج شاطئ الشيلي والسفينة Sgowo Maru بالقرب من سنغافورة، وقد تم تفريغ هاتين السفينتين وتعويمهما بعد أن شحطتا بقاع البحر وبذلك تم إنقاذ السفينة وغالبية حمولتها من النفط كما تم منع حدوث كارثة ضخمة<sup>2</sup> ويعود الفضل إلى ذلك في تلك التقنيات المستعملة للتحكم في التلوث البحري، وهذا من شأنه أن يساهم في تقليل الإضرار بالنظام الإيكولوجي للبيئة البحرية.

---

1- تعتبر الفنادر وسيلة ضخ تتركب على فتحة قطرها 30 بوصة على سطح السفينة المنكوبة وبذلك يمكن نقلها بسرعة وسهولة من خزان نפט إلى آخر من السفينة.

والفنادر عادة ما تكون بقطر 3 أمتار وبطول 6 أمتار بالنسبة لناقلات البترول العالقة وتوضع ما بين السفينة المنكوبة وسفينة التخفيف وتمتص الفنادر الطاقة المتسببة الحركة النسبية للسفينتين وتمنعهما من الإحتكاك وإمتصاص الطاقة. لتفصيل أكثرراجع: أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 60.

2- المرجع نفسه، ص 60.

## خلاصة الفصل الثاني.

يتضح مما تقدم، أن نجاح الجهود الدولية المبذولة للسيطرة على التلوث البحري تتوقف على مدى قدرة الدول على تزويدها بالوسائل القانونية والإجرائية اللازمة بهدف القضاء أو الحد من نطاق أضرار هذا التلوث، خاصة في الحالات الطارئة لهذا سعى المجتمع الدولي وبعد إدراكه بمدى العواقب البعيدة المدى التي تصيب البيئة البحرية من جراء التلوث البحري الذي لا تعيقه الحدود الجغرافية. ولهذا تكتلت جهود الجماعة الدولية في عقد إتفاقيات عديدة في هذا المجال وإعتماد قواعد وتدابير تقوم على أساس التعاون والتضامن الدولي بغية تمكين الدول المتضررة من الوسائل الكفيلة لمواجهة التلوث الذي يهدد سواحلها وفي نفس الوقت يهدد البيئة البحرية ككل.

إلا أن هذه الجهود التي بذلتها وكذلك التشريعات الوطنية التي أصدرتها العديد من الدول تميزت بعدم كفايتها في مجال الوقاية من التلوث البحري بسبب العيوب التي طرأت عليها سواء تعلقها من جهة بجملة من الإستثناءات للسفن والناقلات والوسائل الأخرى والمواد الملوثة وبعض أجزاء البيئة البحرية، أو من ناحية الغموض الذي إكتنفها والنقصان الذي إعتورها فيما يتعلق بالعقوبات المقررة وقواعد المسؤولية الدولية حيال إنتهاك أحكامها من جهة أخرى، وهذا كله من شأنه أن يساهم في التقليل من فعالية أحكامها وعدم قدرتها على توفير حماية شاملة للبيئة البحرية

## الفصل الثالث

## الفصل الثالث:

# الحماية القانونية لبيئة البحر الأبيض المتوسط حسب قواعد القانون الدولي.

تبين من دراستنا السابقة أن البحار والمحيطات في الكرة الأرضية غير متجانسة التكوين، حيث تختلف حساسيتها ودرجة تأثيرها بالمواد الملوثة تبعاً لتكوينها الجغرافي وأعماقها ومناخها السائد، ودرجة النمو والتطور الإقتصادي للمناطق الساحلية المحيطة بها... إلى غيرها من العوامل العديدة الأخرى، وقد إتضح أيضاً أن إتسام مشاكل التلوث بالطابع الدولي لا يعني بالضرورة فاعلية الحلول العالمية والوطنية المطروحة لمعالجتها. بل إن هناك بعض المناطق البحرية تنسم بخصائص جغرافية وبيئية مميزة تجعلها تعاني من مشاكل تلوث خاصة وتحتم رسم سياسات بيئية موحدة على الصعيد الإقليمي، لذا فإن مشاكل التلوث الخطيرة التي تتعرض إليها هذه المناطق تجعل من التعاون الإقليمي فيما بين الدول الساحلية ضرورة ملحة. وتعد بيئة البحر الأبيض المتوسط أوضح مثال لتلك المناطق الخاصة كما سنرى في دراستنا لهذا الفصل.

وبذلك فإن الهدف الأساسي من هذا الفصل هو إظهار أهمية التعاون الإقليمي فيما بين الدول الأورومتوسطية للمحافظة على سلامة البيئة البحرية من التلوث، معتمدين في ذلك على تقسيم دراستنا إلى مبحث أول يتناول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، ومبحث ثاني نعالج فيه قواعد المسؤولية الدولية عن الإضرار بهذه البيئة.

## المبحث الأول:

### حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.

بعدما أدركت الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط أن هذا الأخير يعد شريان الحياة ومنتفس مدنها الساحلية، وذا أهمية كبيرة بالنسبة لطرق المواصلات البحرية العالمية، وبالنسبة لإقتصادها على وجه الخصوص، أن مشاكل تلوثه باتت تهدد البيئة البحرية له بشكل خطير أجمعت دوله على ضرورة التعاون فيما بينها على وضع القواعد القانونية اللازمة لمكافحة تلوث بيئة بحرهم المتوسط .

ولعلاج هذا الموضوع كان ولا بد من التمهيد له بالتعرض في المطلب الأول لخصائص بيئة البحر المتوسط ومدى تأثيرها بالملوثات، وفي المطلب الثاني للتطرق إلى التعاون الإقليمي فيما بين دول البحر المتوسط لصيانة بيئة المتوسط البحرية، أما المطلب الثالث سنبرز فيه جهود حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.

## المطلب الأول:

### خصائص بيئة البحر المتوسط ومدى تأثيرها بالملوثات.

تتميز بيئة البحر الأبيض المتوسط عن غيرها من بيئات البحار الأخرى شبه المغلقة في العالم بخصائص فريدة من نوعها، وبالتالي تجعل منها أكثر المناطق البحرية الأخرى تأثرا بالملوثات التي تطرح فيها، وذلك بصفته شرطا لإستحقاقها معالجات إقليمية خاصة. وضمن هذا المطلب لا بد من التعرض أيضا إلى مصادر التلوث وآثارها الضارة في بيئة البحر الأبيض المتوسط. ولذا فإن معالجتنا لهذا المطلب تنحصر في الفرعين الرئيسيين التاليين:

### الفرع الأول: خصائص بيئة البحر الأبيض المتوسط.

تتصف بيئة البحر الأبيض المتوسط بصفات جغرافية وهيدوغرافية وبيئية متميزة تجعل منها ذات تأثير وحساسية بالملوثات أكثر من المناطق البحرية الأخرى، كما أعلن ذلك في إتفاقية برشلونة الإقليمية.<sup>120</sup>

1- راجع ديباجة إتفاقية برشلونة لعام 1976 المتعلقة بحماية البيئة البحرية والساحلية للبحر الأبيض المتوسط.

فالبنسبة للخصائص الجغرافية يعد حوض البحر الأبيض المتوسط من أكبر البحار شبه المغلقة في العالم ، إذ تبلغ مساحته 2.5 كلم<sup>2</sup> ، وتمتد سواحلها على مسافة تفوق 46000 كلم وهو يأخذ شكلا إستطاليا يبلغ طوله الأقصى من جبل طارق حتى بر الشام نحو 3700 كلم<sup>2</sup> . غير أن المتوسط ما هو إلا قطرة فحسب في المحيطات فهو يشكل نسبة 0.7 % فقط من مجموع المياه المالحة، ويصل العمق الوسطي لهذا البحر إلى 1500 متر فقط،<sup>121</sup> وتغطي مساحة البلدان المطلة على البحر المتوسط 8759 مليون كلم<sup>2</sup>.<sup>2</sup> حيث يغطي المجموع الحالي لسكان البلدان المتشاطئة بنحو 470 مليون نسمة يعيش أكثر من ثلثهم في المناطق الساحلية المتوسطة التي لا تزيد مساحتها عن سدس مجموع مساحة هذه البلدان.<sup>3</sup>

أما الوضع الهيدوغرافي للبحر المتوسط فينفرد بخصائص متميزة تزيد من سرعة تأثير مياهه بالملوثات لأن البحر الأبيض المتوسط هو بحر شبه مغلق بمنفذين رئيسيين هما: مضيق جبل طارق وعرضه نحو 14 كلم وقناة السويس التي لا يتجاوز عرضها بضعة أمتار، ويعني ذلك أنه في حالة تلوث المتوسط أن مياهه بحاجة إلى وقت طويل لتجدد، ويتطلب هذا التجدد وفقا للتقديرات العلمية ما يتراوح بين 80 و 150 عاما وهذا من شأنه أن يؤدي إلى تركيز الملوثات و تراكمها.<sup>4</sup> ويتصف طقس البحر المتوسط بصيفه الحار والجاف وشتاءه الرطب والمعتدل، حيث تتراوح نسبة المعدلات الحرارية في فصل الصيف بين 22<sup>0</sup> على السواحل و30<sup>0</sup> في المناطق الداخلية وتقترب إلى 40<sup>0</sup> أحيانا،<sup>5</sup> وفي هذا الصدد تشير الدراسات إلى أن ارتفاع نسبة الرطوبة أمر يؤدي إلى تصاعد نسبة التلوث كما يؤدي ارتفاع درجة حرارة المياه إلى إنتشار الملوثات وبطئ ذوبانها في طريقها من سطح الماء إلى أعماق المتوسط، الأمر الذي يؤدي إلى تركيز الملوثات في الطبقات العلوية من المياه وما ينجم عن ذلك من تصاعد لأخطار التلوث.<sup>6</sup>

1- Mohamed Albakjaji , Thèse de doctorat relations internationale ayant La pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime, Université Paris- Est , 2011, P 39.

2- أنا إغليسييس، تغيرات المناخ في البحر الأبيض المتوسط، -2-02-a/www.fao.org/sd/climagrimed/html، أطلع عليه يوم 2012/07/07، ص 01،

3- والبلدان الواقعة شمال البحر المتوسط هي: إسبانيا، البوسنة والهرسك، كرواتيا، فرنسا اليونان، إيطاليا، مالطا، موناكو، صربيا والجبل الأسود، سلوفينيا وألبانيا، أما في الجنوب الشرقي منه فتقع بلدان الجزائر، قبرص، مصر، إسرائيل، لبنان، المغرب، ليبيا، فلسطين وسورية. أنظرفي ذلك: أنا إغليسييس، المقال السابق، ص 01.

4- البحر المتوسط، قطرة (حيوية) في المحيطات، مجلة خطة عمل البحر الابيض المتوسط، العدد 52، دون مكان النشر، 2004، ص 08.

5- هذه البيانات متاحة على الموقع الإلكتروني التالي: www.wikipedia.org ، والتي أطلع عليها يوم 2012/07/22.

6- هذه البيانات متاحة على الموقع الإلكتروني التالي: www.ghattour.com/or/index.php، والتي =

أما عن حالة الملاحة فيعد البحر المتوسط من أكثر المناطق البحرية في العالم إكتظاظا بحركة الملاحة، حيث تشير بعض التقديرات إلى أن 30 % من إجمالي حجم التجارة الدولية ينشأ إما من مواني البحر المتوسط أو يتجه إليها، كما يشارك حوض البحر الأبيض المتوسط أيضا بربع حركة الملاحة البحرية للنفط بأنحاء العالم.

ووفقا للتقديرات فإن هناك نحو 2000 سفينة تجارية تزيد حمولة كل منه عن 100طن تعمل في المتوسط في أي وقت من الأوقات ، ويصل مجموع عدد الرحلات البحرية إلى 200.000 رحلة سنويا، وتعاني حركة النقل من الإكتظاظ ولا سيما في الممرات الضيقة التي تستخدمها السفن في الدخول إلى البحر المتوسط والخروج منه، وينطبق ذلك على مضيق جبل طارق الذي يبلغ عرضه نحو 14 كلم والتي يبلغ العدد التقديري للسفن التي تعبره 80.000 سفينة، وتشهد قناة السويس التي لا يزيد عرضها على بضعة أمتار أكثر من 14500 عملية عبور سنويا حسب التقديرات.

وهناك آثار هائلة لهذا النقل الكثيف في البحر المتوسط الذي يشكل نسبة 0.7 % فحسب من مجموع المحيطات والبحار في العالم، لأن مرور هذا الكم الهائل من الناقلات الضخمة في بحر شبه مغلق من شأنه أن يخلق لنا مخاطر كبيرة لحركة الملاحة التي تؤدي إلى حصول حوادث ضخمة بفعل إصطدام الناقلات أو إنحرافها كما حصل في مناطق عديدة من العالم، خاصة وأن التقديرات تشير إلى أن 50% من كل البضائع المنقولة بحرا تتسم بالخطورة بدرجة ما.<sup>122</sup>

## الفرع الثاني: مصادر الملوثات وآثارها الضارة في بيئة البحر المتوسط البحرية.

يعاني البحر الأبيض المتوسط كبقية البحار شبه المغلقة والبحيرات الكبرى من ظاهرة التلوث حد الإشراف على الموت، وعلى حد تعبير أحدهم: إذا لم نطبق على البحر الأبيض المتوسط العلاج الملح الواجب إتباعه، فإنه سيموت في أجل قصير.<sup>2</sup>

وبناء على ما تقدم يتبين لنا أن حوض المتوسط يتلقى العديد من الملوثات التي لها آثار جد بالغة على بيئة المتوسط البحرية واتي سنحاول إجمالها من خلال ما يلي:

### أولاً: المصادر البرية.

= أطلع عليها يوم 22 / 7 / 2012.

- 1- البحر المتوسط: قطرة (حيوية) في المحيطات، المقال السابق، ص 14.
- 2- عبد القادر رزيق المخادمي، التلوث البيئي (مخاطر الحاضر وتحديات المستقبل)، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، بن عكنون، دون سنة النشر، ص 123.

تتأتى مصادر التلوث في البحر الأبيض المتوسط بشكل رئيسي من اليابسة. حيث تتحمل المصادر البرية مسؤولية ما نسبته 80 % من التلوث وتندرج الصناعة والمراكز الحضرية والزراعة في عداد أضخم مصادر تلوث البحر الأبيض المتوسط.

فبشأن التلوث من النفايات الصناعية القادمة من المصادر البرية، فقد شهد هذا المصدر تصاعدا مستمرا في آثاره<sup>123</sup> في بيئة المتوسط خلال الفترة الأخيرة بسبب النهضة الصناعية والعمرائية الضخمة. حيث يضم حوض المتوسط أكثر من 200 منشأة من منشآت الطاقة، والصناعات البتروكيميائية، والصناعات الكيماوية ومصانع الكلور، كما أنه يتلقى أحمالا ثقيلة من المواد الملوثة من المناطق الداخلية ينقلها ما يزيد على 80 نهرا رئيسيا، وهكذا فإن هذا الحوض بلغ الآن مرحلة متقدمة من التدهور.<sup>2</sup> ولعل أبرز المشكلات البيئية التي تواجه الإقليم هي ضعف معالجة مياه الصرف البلدية، فحتى الآن فإن نسبة المدن الساحلية التي تمتلك وحدات للمعالجة لا تزيد عن 55 % ، ويعني ذلك أن أحمال المياه غير المعالجة التي تدخل البحر المتوسط سنويا تتجاوز ثلاثة مليارات متر مكعب.<sup>3</sup>

وأما بالنسبة لمخلفات المراكز الحضرية فيجب التنكير بداية إلى أن عدد سكان البلدان الساحلية يصل إلى نحو 450 مليون نسمة ومن المنتظر أن يرتفع هذا العدد ما بين 520- 570 نسمة في عام 2030 ليصل ما يقارب 600 مليون نسمة في عام 2050. ونجد حوالي 35% منهم يعيشون في المناطق الساحلية،<sup>4</sup> ومع ذلك يمكن أن يتضاعف هذا الرقم خلال الصيف لأن المنطقة هي واحدة من الوجهات السياحية الأكثر شعبية في العالم.<sup>5</sup> ووفقا للتقديرات فإن توليد النفايات الصلبة في إقليم المتوسط يصل وسطيا إلى 254 كغ للشخص الواحد في العام، مع معدل زيادة سنوي يتراوح بين 2 و 3 % ، ويشمل ذلك النفايات المنزلية والورق والزجاج والبلاستيك وهو ما يمثل نسبة 75% من النفايات في البحر.

1- د. عباس هاشم الساعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث ومشكلة التلوث في الخليج العربي (دراسة مقارنة)، دار المطبوعات الجامعية، إسكندرية، 2002، ص 284.

2- البحر المتوسط: قطرة (حيوية) في المحيطات، المقال السابق، ص 10

3- Mohamed Albakjaji , op. cit , p 42.

4- ibid, p 41.

5- Voir : Rapport AEE n° 4/2006, Problèmes prioritaires pour l'environnement Méditerranéen ,office des publications officielles des communautés européennes, Luxembourg , 2006, p 15.

وتشير البيانات المتوافرة من برنامج مادبول المعني بتقدير التلوث ومكافحته<sup>124</sup> والتابع لخطّة عمل المتوسط، والمتاحة كذلك من مصادر أخرى في الإقليم إلى أن كمية تتراوح بين 30 إلى 40 مليون طن من النفايات الصلبة البلدية تتولد سنويا في المناطق الساحلية كما تشير التقديرات أن نسبة 30 إلى 50 في المائة يمكن أن تصل إلى المتوسط من مواقع الإلقاء غير المشروعة.<sup>2</sup>

وفيما يتعلق بالزراعة فهي ترتبط جزئيا بالمشكلات المعروضة حتى الآن، فإنها تستحق دراسة خاصة حيث أن من المعتقد أنها أضخم المصادر غير النقطة للمواد الملوثة في المتوسط. وفي الواقع فإن هناك ضغطا شديدا في حوض المتوسط وعلى طول المناطق الساحلية، ولا سيما في الجنوب لإستخدام مقادير أكبر من الأسمدة إلى جانب إستخدام المبيدات التي تجد طريقها إلى البحر مباشرة من خلال المياه الجوفية، والأراضي الرطبة، والأنهار وذلك على شكل رسوبات وأحمال كيميائية.<sup>3</sup>

أما بشأن تأثير هذه المخلفات غير المعالجة الناتجة عن الصناعة، المراكز الحضرية والزراعة في البيئة البحرية تشير الدراسات إلى أنها تؤدي إلى حصول تأثيرات سامة للأحياء البحرية بسبب عمليات الأكسدة التي تفضي إلى نقص كميات الأوكسجين المذاب ونفاذها<sup>4</sup> وغني عن الذكر في هذا المقام أن مخاطر هذا النوع من التلوث من شأنه أن يؤثر أيضا على صحة الإنسان نتيجة لإستهلاكه المأكولات البحرية الملوثة.<sup>5</sup> ويتجلى ذلك من خلال إنتقال هذه الملوثات عن طريق السلسلة الغذائية من المياه إلى الطحالب والنباتات المائية وأخيرا إلى الحيوانات المائية حتى تصل في النهاية إلى الإنسان.<sup>6</sup> كما لا يخفى علينا التدهور الخطير الذي يخلفه السياح في المتوسط خاصة وأن السياحة غالبا ما تتركز على المناطق ذات الثروات الطبيعية العالية، مما يشكل تهديدا خطيرا للموائل البحرية ومن المثير للسخرية أن السياحة في هذه المنطقة تدمر أساسيات وجودها، وأنه لا مفر من أن السياح سيغادرون البحر الأبيض المتوسط ويصبح قد أستنفذ الكثير من جماله الطبيعي.<sup>7</sup>

1- البحر المتوسط: قطرة (حيوية) في المحيطات، المقال السابق، ص 12.

2- Mohamed Albakjaji , op . cit , p 41.

3- - البحر المتوسط: قطرة (حيوية) في المحيطات، المقال السابق، ص 12.

4- د. عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص 284.

5- Voir : Rapport AEE n° 4/2006, op. cit, p 15.

6- د. ياسر فاروق محمد المنياوي، المرجع السابق، ص 85.

7- هذه البيانات متاحة على الموقع الإلكتروني التالي والسابق ذكره: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

وهكذا فإن الصورة الشاملة توضح أن هناك حاجة إلى تدابير عاجلة وموجهة، وعلى رأس هذه التدابير القيام بتحديد دقيق لمواقع دخول المواد الملوثة إلى البحر ومقاديرها. وعبر مركز الأنشطة الإقليمية لبرنامج التدابير ذات الأولوية تسعى خطة البحر الأبيض المتوسط إلى إدماج الإدارة المستدامة بأنشطة التخطيط والتنمية من خلال تنفيذ برامج إدارة المناطق الساحلية، وهي مشروعات منفردة لحل المشكلات في أكثر المناطق الساحلية تضرراً.<sup>125</sup>

## ثانياً: التلوث النفطي.

يعد الزيت الخام ومشتقاته من المصادر الأساسية لتلوث بيئة البحر الأبيض المتوسط. ويحصل التلوث من الزيت نتيجة لمباشرة عمليات شحن السفن وتحميلها في الموانئ وذلك من خلال انفجارات خطوط الأنابيب أو التمزق الذي قد يصيب الخراطيم بسبب الضغط الشديد أو أي خلل ميكانيكي عند تحميل الناقلات. أما التلوث الطارئ نتيجة لإنفجار الناقلات أو إنحرافها أو إصطدامها، فهو أمر محتمل جداً بسبب تعرض الملاحة إلى العديد من المخاطر،<sup>2</sup> ذلك أن ثلث مجموع حركة النقل البحري العالمية للنفط وللمشتقات النفطية تمر عبر المتوسط وذلك بسبب الموقع الجغرافي الذي يحتله بين مجموعة من أهم البلدان المنتجة للنفط وأوروبا الصناعية.<sup>3</sup> وبناء على ذلك يمكن تقسيم الأنشطة الاقتصادية المتعلقة بالنفط إلى جزء شمالي مستهلك "أوروبا" يطرح حوالي 65% من جملة التلوث النفطي الإجمالي، وجزء جنوبي منتج للنفط يلوث بنسبة 35% من التلوث النفطي وهذا ناتج عن حركة مرور الناقلات النفطية وتفريغ الرواسب الزيتية ومصافي النفط والتنقيب عنه وكذلك الحوادث البحرية.<sup>4</sup>

1- ومنذ عام 1990 تم تنفيذ 13 برنامجاً من برامج إدارة المناطق الساحلية في ألبانيا، الجزائر، كرواتيا (خليج كستيليا)، قبرص، مصر (فوكة، و طروح)، اليونان (رودس)، إسرائيل، لبنان، مالطا، سلوفينيا، سورية، تونس (صفاقس)، تركيا (خليج أزمير)، إسبانيا والمغرب. راجع هذه المعلومات بالتفصيل على الموقع الإلكتروني التالي: [www.unepmap.org/index.phpK](http://www.unepmap.org/index.phpK) ، والذي أطلع عليه يوم 2012/07/23.

2- . عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص 283.

3- د. حسني العظمة، تلوث البحر الأبيض المتوسط، [www.aljazeera.net/books/pages/26539dfb](http://www.aljazeera.net/books/pages/26539dfb) ، والذي أطلع عليه يوم 2012/07/20.

4- ووفقاً للإحصائيات الأخيرة وقع 624 حادث بين عامي 1978-2010، ومن بين حوادث التسرب النفطي الكبرى في المنطقة، انفجار ناقلة النفط Heven في عام 1991 على سواحل إيطاليا حيث تسرب 180 مليون لتر من النفط، وكذا الحريق الذي شب في ناقلة النفط Irenes Serenade في عام 1980 في اليونان حيث تسرب 50 مليون لتر، وفي الجزائر وبميناء أرزيو حدث تسرب قدره بـ 50 مليون لتر من ناقلة النفط Juan lavallega، كذلك التسرب النفطي في لبنان سنة 2006 الذي سببته العمليات الحربية بتسرب 19 مليون لتر. كما تجدر الإشارة إلى أن حوادث التسرب النفطي في الأطراف الأوروبية هي الأكبر والأكثر شيوعاً في منطقة المتوسط ويرجع ذلك إلى تركيز الصناعات البتروكيماوية وزيادة التبادل التجاري بين هذه الدول. مع العلم أن إيطاليا تحمل الرقم القياسي في حوادث تسرب النفط وتليها مباشرة اليونان ثم إسبانيا. ولتفصيل أكثر حول =

وتبعاً لتقديرات مركز الطوارئ REMPEC التابع لخطة عمل المتوسط في عام 2002 فقد يقع تسرب نفطي يومي في البحر المتوسط قدره 2600 طن بالتشغيل العادي لعمليات الشحن والتفريغ أو بالحوادث البحرية الطارئة للناقلات.<sup>126</sup>

أما بشأن تأثير هذا المصدر على بيئة المتوسط فإن الدراسات الحديثة تشير إلى أن التأكسد التام للتر الواحد من الزيت يؤدي إلى إستنزاف الأوكسجين المذاب (400.000) من مياه البحر، كما يؤدي الزيت الخام وزيت الوقود إلى التسبب في حصول تأثيرات سامة في الأحياء البحرية وبالتالي قتل كميات كبيرة من الأسماك.<sup>2</sup>

### ثالثاً: التلوث بواسطة الإلقاء من السفن والطائرات.

يحصل أيضاً تلوث البحر الأبيض المتوسط نتيجة تصريف متعمد للفضلات أو المواد الأخرى من السفن والطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الصناعية وكذا إغراق متعمد في البحر، بالإضافة إلى تصريف الفضلات أو المواد الأخرى الذي يصاحب التشغيل الإعتيادي للسفن أو الطائرات أو الأرصفة وغيرها من التركيبات الإصطناعية ومعداتنا في البحر أو ما ينتج عنه. كما يحصل ذلك أيضاً بسبب إلقاء مياه الصابورة الملوثة من الناقلات عند عودتها من رحلاتها الإعتيادية بغية تمكّنها من شحن حمولات جديدة.<sup>3</sup> وهو ما ينجم عنه عمليات التفريغ غير القانونية من ناقلات النفط والسفن، ووضع مخلفاتها في حوض المتوسط. ومرد ذلك إلى أن هذه الموانئ تعاني من نقص حاد في المرافق في موانئ البحر الأبيض المتوسط لإستقبال ومعالجة مخلفات الزيت والقمامة، فضلاً عن إرتفاع تكلفة تصريف النفايات في مرافق الإستقبال.<sup>4</sup>

= حوادث التسرب النفطي في حوض البحر الأبيض المتوسط راجع:

- 1- Mohamed Albakjaji , op . cit , pp 67- 71.
- 2- Et voir aussi : Alessandro Candeloro, Dossier spécial-Après L'accident dans le Golfe du Mexique : est-ce que la Méditerranée est prête a faire face à un grave incident de déversement d'hydrocarbures, www.euromedcp.eu/indx.php?option=content&viem=article&id=633, p 10, jour d'initié 28/07/2012.
- 3- د. حسني العظمة،المقال السابق، ص 02.
- 4- د. عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص 284.
- 5- المرجع نفسه، ص 282.
- 6- لتفصيل أكثر حول عمليات التفريغ غير القانونية من قبل السفن في البحر الأبيض المتوسط راجع:  
- Elisa Noémie laurent , La Méditerranée cette année ! Rapport sur la pollution marine par hydrocarbures et les dégazages sauvages en Méditerranée , Paris ,2003 =

ووفقا لتقديرات الأكاديمية الأمريكية للعلوم فإنه تم تصريف تشغيلي من النفط 1080000 طن في عام 1973 وإنخفض إلى 700000 طن في عام 1981 و 159000 طن في عام 1989 و 163000 طن في عام 2000<sup>127</sup> وللأسف لا تزال عمليات تفريغ النفط تتم كما يتبين ذلك من البرنامج الأوروبي " رصد عمليات التفريغ غير القانوني من السفن" الذي أوضح أنه في 2004 من خلال الصور التي إنقطها القمر الصناعي أجريت 1425 عملية تفريغ نفطي غير قانونية، ويتبين من الخارطة التي توضح كثافة هذه التسربات النفطية أن معظمها يؤثر في شمال وشرق البحر المتوسط.<sup>2</sup> وهذا من شأنه أن يتسبب في حصول آثار سلبية على الحياة البحرية خاصة وأن طبيعة هذه المواد غير قابلة للذوبان وتشكل كتلا متماسكة تطفو على سطح الماء مما يسبب تلفا يغطي مساحات كبيرة من سطح الماء.<sup>3</sup>

#### رابعا : التلوث الناتج عن الأنشطة الخاصة بقاع البحار.

تعد عمليات إستكشاف وإستغلال بيئة البحر الأبيض المتوسط مصدر مهم من مصادر تلوثه خاصة بعد إكتشاف أن أهم إحتياطيات النفط والغاز البحري تقع على طول سواحلها، ساحل البحر الأدرياتيكي في إيطاليا، في بحر إيجا في اليونان، وفي خليج قابس التونسية، والطرف القاري للبحر المتوسط من سواحل ليبيا ومصر، وبالإضافة إلى ذلك يجري التخطيط للتنقيب عنهما على سواحل المغرب وتركيا وإسرائيل.<sup>4</sup>

وتشير التقديرات إلى أن هناك أكثر من 200 منصات بحرية نشطة في منطقة البحر المتوسط، وهناك خطط لتثبيت أكثر من ذلك، ومن المرجح أن في أنشطة التنقيب ستمدد إلى الموارد المعدنية الأخرى الموجودة في المياه العميقة قاع البحر وباطنه.<sup>5</sup>

وتجرى عمليات إستخراج النفط بأربع مراحل هي إستكشاف وإستخراج ونقل وتخزين، وكنتيجة حتمية لتلك العمليات يحدث تلوث البيئة البحرية بالنفط والغاز مما يؤدي إلى

= p 11-12. Et voir aussi : Mohamed Albakjaji , op . cit , p 59

1- Cette information est disponible sur le site suivant : [www.marees-noires.com/fr/source/deversement-operationnel/navire-petrolier.php](http://www.marees-noires.com/fr/source/deversement-operationnel/navire-petrolier.php), jour d'initié 29/07/2012.

2- Alessandro Candeloro, op. cit, p 01.

3- Elisa Noémie laurent , op. cit, p 11.et voir aussi :

- د. عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص 284.

4- Alessandro Candeloro, op. cit, p 01.

5- Cette information est disponible sur le site suivant : [www.senat.fr/ue/pac/e6825.html](http://www.senat.fr/ue/pac/e6825.html), jour d'initié 28/07/2012.

الإضرار بصورة بالغة بالموارد الحية في مياه البحر وفوق قيعانه.<sup>128</sup>

لذا تبرز أهمية إتخاذ التدابير الكفيلة بما فيها التدابير القانونية بالمحافظة على نقاوة بيئة المتوسط البحرية وحفظ تنوعه البيولوجي.<sup>2</sup>

## المطلب الثاني:

### التعاون الإقليمي فيما بين دول البحر المتوسط لصيانة بيئة المتوسط البحرية.

تنبتهت الدول المطلة على حوض المتوسط أهمية التعاون الإقليمي ودوره في خلق آفاق جديدة في مجال حماية البيئة البحرية والحفاظ على مواردها، لذا سعت هي الأخرى إلى التعاون فيما بينها بالحفاظ على نقاوة بيئة البحر المتوسط خاصة وأن هذه الأخيرة تتصف بخصائص متميزة تجعل من التنظيم الإقليمي أمراً ملحاً.

وستتولى عرض هذه الفقرة في فرعين أساسيين، نبين في الفرع الأول أهمية التنظيم الإقليمي في حماية البيئة البحرية ومبررات تطبيقه، أما في الفرع الثاني سنتولى تحليل ما جاءت به إتفاقية برشلونة الإقليمية.

#### الفرع الأول: أهمية التنظيم الإقليمي في حماية البيئة البحرية ومبررات تطبيقه.

تكمن أهمية التنظيم الإقليمي في أن هناك مشاكل بيئية لا يستطيع الأسلوب الإنفرادي أن يقدم لها حولا فاعلة على الصعيد الوطني، كما أن هذه المشاكل ليست عالمية بطبيعتها بل تتميز بخصائص تجعل الحلول العالمية غير قادرة على إستيعابها، لذا يكون التعاون الإقليمي فيما بين الدول المحيطة بالمناطق البحرية التي تعاني من مشاكل خاصة أكثر الأساليب فعالية في تقديم الحلول الناجمة لتلك المناطق وإستيعاب خصوصياتها. هذا بالإضافة إلى أن التعاون الإقليمي في

1- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 107.

2- وفيما يتعلق بالتنوع البيولوجي فالمتوسط يعد خزان كبير للتنوع البيولوجي (10000 - 12000) من الأنواع البحرية، إذ تعيش فيه نسبة 7.5% من مجموع الأنواع الحيوانية و18% من كل النباتات البحرية رغم أنه يغطي فحسب 0.7% من المساحة الإجمالية للمحيطات. ولتفصيل أكثر راجع:

- Mohamed Albakjaji , op. cit , p 44.

هذا المجال يتيح أفضل الفرص لإنماء العلاقات الإجتماعية فيما بين دول المنطقة. لهذا فقد أكد العديد من الكتاب أهمية التنظيم الإقليمي بوصفه أحد الأساليب الفعالة للسيطرة على التلوث في المناطق البحرية التي تعاني مشاكل بيئية خاصة. وجاء تأكيد أهميته في العديد من الوثائق الدولية الخاصة بقانون البحار،<sup>129</sup> كما دعت منظمة الأمكو البحرية الدولية إلى أهمية هذا الموضوع - عقب وقوع كارثة توري كانيون- لبناء الأنظمة الإقليمية للتعاون دون إبطاء في إطار تقديم الكادر المتخصص والأجهزة والمعدات والمشاورات العلمية بغية معالجة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى، الأمر الذي أكدته لجنة الإستخدامات السلمية لقاع البحار والمحيطات سنة 1972، فقد تركت للقواعد الإقليمية طرح الضوابط الخاصة والمشددة قدر ما تكون لكل منطقة أو بلد. كما تم تأكيد ذلك بالمبدأ التاسع من المبادئ الخاصة بحماية البيئة البحرية التي أقرها مؤتمر إستكهولم 1972، حيث دعا إلى تضامن الدول في توحيد سياستها وتبني تدابير مشتركة خلال التنظيم الإقليمي بغية منع تلوث المناطق التي تشكل وحدات طبيعية متجانسة لأسباب جغرافية أو بيئية وقد توج بالمؤتمر الثالث لقانون البحار بتأكيد أهمية التعاون الإقليمي في هذا المجال في المادة 123 من الإتفاقية.<sup>2</sup>

وعلى الرغم من أن هذه الدعوات قد لاقت التطبيق الفعلي في مناطق بحرية عديدة كبحر البلطيق والبحر المتوسط وبحر الشمال والخليج العربي، حيث عقدت بشأنها إتفاقيات إقليمية أرسى مبادئ التنظيم الإقليمي وأسسها في هذا المجال إلا أنه من المفيد بيان الأسباب الرئيسية التي تكمن وراء التنظيم الإقليمي في هذا المجال.

**أولاً:** أن الإختلاف في مصادر التلوث وتركيز المواد الملوثة وتباين درجة تأثر وحساسية مختلف المناطق البحرية بتلك المواد إستنادا إلى الظروف البيئية أو الجغرافية والملاحية الخاصة، تستلزم تعدد الأساليب المستخدمة للسيطرة على التلوث وضبطه، الأمر الذي يجعل من التنظيم الإقليمي أحد الأساليب الفعالة لإستيعاب خصوصيات المناطق البحرية التي تعاني مشاكل بيئية خاصة.

**ثانياً:** يؤدي التنظيم الإقليمي إلى تعزيز الإمكانيات المادية وإلى تهيئة الوسائل والمعدات التقنية المتطورة وذلك من خلال تضافر الجهود دول منطقة وإمكانياتها في هذا المجال، حيث

1- د. عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص 290.

2- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 155-156.

تتطلب حوادث التلوث المروعة إتخاذ تدابير عاجلة وإستخدام وسائل التقنية المتطورة لمعالجتها قد لا تستطيع الدول إنجازها فرادى.

**ثالثاً:** يساعد التنظيم الإقليمي على سد الثغرات التي يعانيتها التنظيم العالمي في مجال السيطرة على التلوث البحري، فالمشاكل الناجمة عن ولاية دولة العلم على سفنها أو ضعف الرقابة التي تمارسها العديد من تلك الدول تعد من المثالب الأساسية المأخوذة على ذلك التنظيم. لهذا تستطيع مجموعة الدول الواقعة تحت مظلة التنظيم الإقليمي أن تتفق فيما بينها على عدم تقديم التسهيلات والمساعدات في موانئها إلى السفن الممنعة في إنتهاك قواعد التلوث أو إلى السفن التي ترفع علم دولة معروفة في عدم مراعاتها لتلك القواعد، كما أن تأثير التنظيم الإقليمي قد ينتشر في العديد من المناطق البحرية على مصالح دول أخرى بعيدة جغرافياً عن الدول الواقعة في منطقة التنظيم الإقليمي قد يكون سبباً في إنضمامها إلى الإتفاقيات الإقليمية، وبالنتيجة يؤدي هذا الإنضمام إلى إتساع دائرة الإلتزام بالقواعد والمعايير الإقليمية ولربما إرتقائها إلى مستوى العالمية.

وبذلك يبدو أن هناك مبررات قوية تكمن وراء إستحقاق التنظيم الإقليمي إهتماماً خاصاً في مجال السيطرة على التلوث البحري أكثر بكثير من الأسلوب العالمي أو الإفرادي، لكن ذلك لا يعني إلغاء أسلوب التنظيم العالمي في هذا المجال، بل يطرح الأسلوب العالمي معايير وقواعد الحد الأدنى تاركا للتنظيم الإقليمي مهمة طرح القواعد والمعايير التفصيلية التي تستجيب لخصوصيات وظروف المناطق البحرية، وكذا تحديد العلاقة بين تلك المعايير والمعايير العالمية.<sup>130</sup>

## الفرع الثاني: تحليل إتفاقية برشلونة الإقليمية.

في أوائل 1975 عقد إجتماع حكومي لحماية البحر المتوسط من التلوث برعاية برنامج الأمم المتحدة للبيئة وعدد من الوكالات المتخصصة المعنية مثل منظمة الأغذية والزراعة والصحة العالمية، والمنظمة الدولية الإستشارية للملاحة البحرية ومنظمة الأرصاد الجوية، وقد إنتهى الإجتماع بإقرار خطة عمل لحماية البحر المتوسط من التلوث.<sup>2</sup> وإعتمدها 16 بلداً متوسطياً إلى جانب الجماعة الأوروبية وكانت هذه الخطة هي الأولى التي يتم إعتمدها كبرنامج للبحار الإقليمية تحت مظلة الأمم المتحدة للبيئة، ومع أن إهتمام خطة عمل البحر المتوسط

1- لتفصيل أكثر راجع: د. عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص 292- 293.

2- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 157.

إنصبت في بادئ الأمر على مكافحة التلوث البحري، فإن مهمتها قد إتسعت شيئاً فشيئاً لتشمل تخطيط المناطق الساحلية وإدارتها بصورة متكاملة.<sup>131</sup>

ولقد دعت منظمة الأمم المتحدة عن طريق برنامج الأمم المتحدة للتنمية إلى عقد مؤتمر دولي لمدينة برشلونة في 1976/02/02، وذلك لمناقشة وسائل حماية بيئة البحر المتوسط من التلوث، ولقد عقد المؤتمر بالفعل وأسفر عن إبرام إتفاقية تهدف إلى تحقيق التعاون الدولي من أجل سياسة شاملة لحماية وتحسين البيئة البحرية في منطقة البحر المتوسط في 1976/02/16<sup>2</sup> وبدأ نفاذها في 1978.<sup>3</sup>/02/16 وفي عام 1995 إعتمدت الأطراف المتعاقدة خطة عمل لحماية البيئة البحرية والتنمية المستدامة للمناطق الساحلية في البحر المتوسط(المرحلة الثانية لخطة عمل البحر المتوسط) لتحل محل خطة البحر المتوسط لعام 1975. وفي الوقت ذاته إعتمدت الأطراف المتعاقدة نسخة معدلة من إتفاقية برشلونة لعام 1976 التي غدا إسمها حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط والتي تم إعتماها ببرشلونة في 1995/06/10. وبدأ نفاذها في 2004/07/09.

ونتناول عرض أحكام إتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها فيما يلي:

### أولاً: أحكام إتفاقية برشلونة.

نبين أحكام هذه الإتفاقية من خلال ما يلي:

#### 1- نطاق تطبيق القواعد الإتفاقية: عرضت الإتفاقية لنطاق سريان أحكامها سواء من

1- وتجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أن هناك من الإتفاقيات الدولية التي نصت على أحكام محددة للبحر الأبيض المتوسط سواء بصفة مباشرة) إتفاقية ماريبول لعام 1978/1973 والتي نظرت إلى البحر المتوسط بإعتباره منطقة خاصة ومن وجوب إعتما تشريعات خاصة وصارمة لتنظيم عمليات إنبعاث الملوثات ورمي القمامة من السفن في البحر) أو بصفة غير مباشرة) إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي إعتمدت مفهوم البحار المغلقة وشبه المغلقة بما في ذلك البحر الأبيض المتوسط) ولتفصيل أكثر حول هذا الموضوع راجع:

- Mohamed Albakjaji , op. cit , pp 91- 100.

2- د. رياض صالح أبو العطا، المرجع السابق، ص 121- 122.

3- والدول الأطراف في هذه الإتفاقية: ألبانيا، الجزائر، البوسنة والهرسك، كرواتيا، قبرص، فرنسا، اليونان، "إسرائيل، إيطاليا، لبنان، ليبيا، مالطا، موناكو، المغرب، صربيا والجزيل الأسود، سلوفينيا، إسبانيا، سوريا، تونس، تركيا، المجموعة الأوروبية، راجع ذلك:

- Mohamed Albakjaji , op. cit , p101 .

الناحية الجغرافية أو من الناحية الشخصية أو من الناحية الموضوعية.

أ- **النطاق الجغرافي:** وفقا لنص المادة الأولى من الإتفاقية تسري الأحكام التي إرتضاها الأطراف على منطقة البحر المتوسط وتشمل المياه البحرية للبحر المتوسط ذاته، وخليجانه وبحاره التي يحدها خط الطول الذي يمر بمنارة رأس سبارتل عند مدخل مضيق جبل طارق وشرق التخوم الجنوبية لمضيق الدردنيل ما بين منارتي مهمتجيك وكمالي. ولا تشمل منطقة البحر المتوسط التي تقصدها الإتفاقية المياه الداخلية للأطراف المتعاقدة.<sup>132</sup> ويذكر أن بحر مرمرة الذي يفصل بين البحر المتوسط والبحر الأسود قد أستبعد من نطاق تنفيذ الإتفاقية بطلب من تركيا.<sup>2</sup>

ويتضح أن هذا الإستثناء سيكون له أثر سلبي على حماية البيئة البحرية لبحر المتوسط بموجب هذه الإتفاقية لأن هذا البحر سيكون عرضة للتلوث وفي ظل غياب قانوني بسبب الإستثناء قد يتحول إلى مكب للملوثات البحرية، ومن ثم ستنتقل تلك الملوثات بعوامل التيارات والرياح والإتصال الحر بين أجزاء البيئة البحرية إلى بيئة البحر المتوسط.<sup>3</sup> وعلاوة على ذلك فإستبعاد الأجزاء التي تعد مياه داخلية بموجب القانون الدولي للبحار من النطاق الجغرافي لبيئة البحر المتوسط سيكون له هو الآخر تأثير سلبي كبير خصوصا وأن الشيء المهم الذي جاءت لأجله الإتفاقية هو مكافحة التلوث من مصادرها المختلفة، والمياه 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.<sup>4</sup>

ونتيجة لذلك يتبين لنا أن هذه الإتفاقية غير قادرة على تحقيق الأهداف التي جاءت من أجلها نتيجة الإستثناءات التي أقرتها. وحسنا فعل واضعو البروتوكول الملحق بالإتفاقية المتعلق بالتلوث من مصادر أرضية 1977 عندما وضعوا إمكانية إمتداد تطبيقه وسريانه إلى بعض المياه الداخلية في المادتين (2 و4) ولكن هذا التطور لم يكتمل إذ لوحظ أنه جاء مشروط بوجود مجاري

مائة لأجل إنطباق أحكامه على المياه الداخلية، ولاسيما أن الإتفاقية في المادة (1/2) قد إختتمت

1- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 158-159.

2- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 158.

3- Mohamed Albakjaji , op. cit , p 203.

4- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 158.

ذلك الإستثناء بشرط عدم نص البروتوكول على خلاف ذلك<sup>133</sup> وعلى الرغم من تعديل الإتفاقية في عام 1995 لكن هذا الإتفاق الجديد لا يحتوي في رأينا أية قواعد قانونية ملزمة لتشمل تطبيق الإتفاقية على المياه الداخلية لأنه تضمن عبارات إختيارية.<sup>2</sup>

والواقع أن الإتفاقية وفي المادة (1/3) حاولت أن تقدم بدائل لتحقيق الحماية الكاملة للبحر المتوسط عندما أعطت الحق<sup>3</sup> للأطراف الدخول في إتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف بما في ذلك الإتفاقيات الإقليمية شريطة أن تتماشى هذه الإتفاقيات مع أحكامها وتتفق مع القانون الدولي.<sup>4</sup>

وفي صورة أخرى وخاصة في المادة (2/3) يعاب عليها إرجاع موضوع الحماية المقررة للبيئة البحرية من التلوث إلى الإتفاقيات العالمية، عندما صرحت بعدم تعارضها مع القانون الدولي للبحار والمطالب الراهنة والمستقبلية للدول الأطراف، وكأنه تسلم الأمر للإتفاقيات العالمية والتي أصبحت غير قادرة على حماية البيئة البحرية من التلوث كما رأينا ذلك في الفصل الثاني. وفي رأينا أنه كان من الأفضل أن تأتي الإتفاقية لتعالج النقائص التي طرأت على الإتفاقيات العالمية (العامة والنوعية) لا لتكرار العيوب والغموض.<sup>5</sup>

**ب- النطاق الشخصي:** ورد تحديد النطاق الشخصي بخصوص البروتوكول الملحق بالإتفاقية والمتعلق بحماية البحر المتوسط من التلوث الناشئ عن الإغراق من السفن والطائرات، فوفقاً للمادة (11) من هذا البروتوكول<sup>6</sup> يؤكد بأن الإتفاقية تسري على السفن والطائرات المسجلة في أراضي إحدى الدول الأطراف أو تحمل علمه، وكذا السفن والطائرات التي تحمل النفايات أو مواداً أخرى في أراضيها بهدف إغراقها، ويعتق أنه تقوم بعمليات الإغراق في مناطق خاصة لسيادة الدول الأطراف. على أن الفقرة الثانية من المادة المذكورة إستثنت السفن والطائرات الموصوفة بالوصف السابق تلك التي تستخدم في خدمة الحكومة لأغراض غير تجارية وكذلك الحربية، وأحالت الأمر إلى الدول الأطراف التي تتبعها السفن في توفير الضمانة التي تكفل إحترام تلك السفن والطائرات لأحكام الإتفاقية. وهنا كان يفترض أن لا

1- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 159.

2- حيث تنص المادة 1/2 على أنه "يجوز أن يمتد تطبيق الإتفاقية إلى المناطق الساحلية كما يعرفها كل طرف متعاقد داخل أراضيها".

3- Mohamed Albakjaji , op. cit , p 204.

4- د.أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 159.

5- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 159-160.

6- د.أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 159-160.

تستبعد<sup>134</sup> مثل هذه السفن والطائرات، حتى لا تجعل الدول الأطراف منها وسيلة لتلويث البيئة البحرية. وليس هذا فحسب بل كان يفترض أن تضع الإتفاقية إجراءات وتدابير تحمي هذه البيئة البحرية من السفن والطائرات التي تخضع لسيادة دول أخرى ليست أطراف في الإتفاقية طالما وهي تمخر عباب البحر المتوسط بما لا يتنافى مع قواعد القانون الدولي للبحار.<sup>2</sup>

**ج- النطاق الموضوعي:** إذا كنا قد أشرنا إلى وجود إتفاقيات نوعية تعالج مصادر محدودة من تلوث البيئة البحرية فإن الملاحظ أن إتفاقية برشلونة لا تدخل رغم طابعها الإقليمي في تلك الإتفاقيات النوعية، بل هي أشبه بالإتفاقيات العامة حيث تغطي تقريبا مصادر التلوث البحري كافة.<sup>3</sup> فقد ألزمت الإتفاقية الأطراف المتعاقدة بإتخاذ كافة التدابير المناسبة سواء منفردة أو مشتركة لوقاية منطقة البحر المتوسط من التلوث الناجم عن إلقاء الفضلات من السفن والطائرات<sup>4</sup> والتلوث الناتج عن أنشطة إستغلال قاع البحار،<sup>5</sup> ومن التلوث من مصادر برية، وكذلك من التلوث الناجم عن نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود.<sup>6</sup>

ونحن نرى في هذا الصدد أنه كان يجب وضع معايير وتدابير إقليمية تلتزم بها الدول الأطراف في الإتفاقية كافة على حد سواء كي تستطيع الجهة المنفذة لها فرض رقابة فعالة على تلك البلدان في تنفيذ أحكام هذه الإتفاقية، لأن إعطاء الدول سلطة إتخاذ تدابير مكافحة التلوث سيقودنا ومما لا مجال فيه للشك إلى تدابير غير موحدة لأن الدول الأطراف تتمتع بإمكانيات كبيرة وصلاحيات واسعة تتخذها للتخفيف من حدة التلوث البحري ومكافحته.

وبالنسبة لمصدر التلوث بالإغراق فإنه قد تم تنظيمه في البروتوكول الملحق بالإتفاقية الذي يعالج هذا النوع من التلوث فقد بدأ البروتوكول بتعريف الإغراق في المادة (3/3) ومن ثمة أنت المادة (4) منه لتحديد المواد التي يحضر إغراقها بصورة مطلقة،<sup>7</sup> كما نصت المادة (5) على المواد التي يلزم لإغراقها تصريح خاص ومسبق، وأضافت المادة (6) أن إغراق جميع أنواع النفايات أو المواد الأخرى يتطلب إستصدار تصريح عام مسبق من السلطة المختصة.<sup>8</sup>

1- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 162.

2- Mohamed Albakjaji , op. cit , p 206.

3- د.أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 160.

4- راجع المادتين 5 و6 من هذه الإتفاقية.

5- راجع المادة 7 من هذه الإتفاقية.

6- راجع المادتين 8 و 11 من هذه الإتفاقية.

7- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 163.

8- د.أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 162.

ومن هنا يتضح لنا أن تلك المواد جاءت لتنظم عملية الإغراق وليست لمنعه فهي تمنع الإغراق لمواد وتشترط الترخيص الخاص لكل عملية يتم فيها إغراق للبعض الآخر، وتفسح المجال أمام التلويث بالإغراق لتلك المواد التي تحتاج تصريح عام وهذا التنظيم يقلل من أهمية حماية البيئة البحرية للبحر المتوسط وفقا لأحكام هذه الإتفاقية الإقليمية.<sup>135</sup>

ومن ناحية التلوث بالنفط والمواد الضارة الأخرى فقد قررت المادة الأولى من البروتوكول الملحق بالإتفاقية والمتعلق بالتعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الأخرى في الحالات الطارئة، أن على الأطراف في البروتوكول أن تتعاون في إتخاذ الإجراءات اللازمة في حالات الخطر الشديد والوشيك التي تحيط بالبيئة البحرية، وساحل طرف واحد أو أكثر 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 ضمن منطقة البحر المتوسط .

## 2- إلتزامات الدول الأطراف: فضلا عن التعهدات التي ذكرتها المادة الرابعة ومجملها إتخاذ

الأطراف التدابير المناسبة كافة لوقاية البيئة البحرية من جميع أنواع التلوث في منطقة البحر المتوسط منفردة أو ضمن إطار الهيئات الدولية التي يعتبرها الأطراف من الإختصاص ذاته قررت الإتفاقية:<sup>2</sup>

أ- بشأن حالات التلوث الطارئة، قضت الإتفاقية بضرورة التعاون بين الأطراف في

الإتفاقيات في معالجة حالات التلوث الطارئة في منطقة البحر المتوسط، مهما كانت أسبابها وإخطار المنظمة الدولية المتخصصة بذلك التلوث.<sup>3</sup>

ب- وبشأن الرصد المستمر للتلوث، قضت الإتفاقية بضرورة الرصد الدائم للتلوث

وإحداث أنظمة وبرامج لذلك الرصد الدائم والمستمر في منطقة البحر المتوسط.<sup>4</sup>

## 3- تنفيذ أحكام الإتفاقية: يقع على تنفيذ أحكام الإتفاقية على الأطراف بصفة أساسية وتتعهد

1- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 164.

2- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 162- 163.

3- أنظر المادة 9 من هذه الإتفاقية.

4- أنظر المادة 12 من الإتفاقية.

الأطراف بأن تتعاون في وضع الإجراءات التي تكفل لها تتبع وتنفيذ أحكام الإتفاقية والبروتوكولات الملحقة بها.<sup>136</sup> وفي هذا الجانب يظهر ضعف أثر الإتفاقية إذ يقاس النجاح في الإتفاقيات على مدى قدرتها في الوصول إلى إيجاد شخصية إعتبارية تذوب فيها سيادة الدول المتعاقدة، وتصبح تلك الشخصية بمثابة النائب عن جميع المتعاقدين في تنفيذ ما تم الإتفاق عليه دون أي تقصير. كما أن الإتفاقية عندما أرجعت الأمر إلى الدول الأطراف في وضع الإجراءات التنفيذية سنتيح الفرصة لفتح الباب أمام إختلاف كبير في كل مسألة تطرأ في تنفيذ أحكامها، ولن تتلاشى أو تنتهي مثل هذه الفرص إلا إذا أقيمت أبواب المناقشة في الإجراءات التنفيذية التفصيلية وأقيمت بهيئة تمنح الشخصية القانونية التي تؤهلها للتعبير عن إرادة الدول المتعاقدة وتحقيق مصالحها في حماية البيئة البحرية من التلوث للمنطقة المشمولة بحمايتها.

كما نظمت المادة (18) منها الإجراءات المتعلقة بإجتماع الدول الأطراف لأجل مناقشة وتقييم جوانب تنفيذ الإتفاقية، أما في الحالات الإستثنائية فيمكن عقد الإجتماعات حسب الظروف وكما دعت الحاجة إليها.<sup>2</sup>

ويلعب المركز الإقليمي لحماية البحر المتوسط من التلوث بالبترول دوراً فاعلاً في العون على تنفيذ أحكام الإتفاقية.<sup>3</sup>

وفي سبيل تنفيذ أحكام الإتفاقية قررت:

**من ناحية ضرورة التعاون العلمي والتكنولوجي، فتحت الإتفاقية في المادة (13) أمام الدول الأطراف فرصة التعاون في مجالات البحوث العلمية والتقنية في إكتشاف التلوث في البحر المتوسط لجميع مصادر التلوث وتبادل الوسائل والتقنيات التي يتم التوصل إليها في المجالات التقنية لأجل مكافحة التلوث في عمليات إخطار الدول بالتقارير وتبادل المعلومات عن حالات البيئة البحرية في الأجزاء الخاضعة لولايتها. وكل ذلك يسهل من عملية تقسيم حالة البيئة البحرية بصفة مستمرة ومن ثم توفير الأدوات القانونية المناسبة لمعالجة التلوث ومكافحته،<sup>4</sup> مع إسناد الأولوية للإحتياجات الخاصة في البلدان النامية في إقليم البحر المتوسط.<sup>5</sup>**

1- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 164.

2- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 164-165.

3- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 165.

4- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 165.

5- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 164.

وهذا التعاون له أثر إيجابي لا مفر منه لكن سيقصر دورها على ضمان نجاح المعاملة بالمثل وتطور في العلاقات الإجتماعية بين الدول، فهذه النصوص سوف لن تكون لها أية أهمية في ظل غياب مثل هذه المبادئ التي تنظم العلاقات الدولية لأن تطبيقها يتوقف على حسن النية، لذلك سيتم حضر هذه النصوص في حالة سوء العلاقات بين الدول الأطراف.<sup>137</sup>

**ومن ناحية أخرى،** إسناد مهمة السكرتارية والإشراف على تنفيذ الإتفاقية إلى برنامج الأمم المتحدة، فقد نصت المادة (17) من الإتفاقية على أن "يعين الأطراف المتعاقدة برنامج الأمم المتحدة للبيئة للإضطلاع بمسؤولية وظائف السكرتارية التي منها: الدعوة إلى إجتماعات الأطراف والمؤتمرات وإحاطة الأطراف بالإخطارات والتقارير وغيرها من المعلومات، والنظر في الاستفسارات والمعلومات الواردة من الأطراف والتشاور معها بشأن المسائل المتعلقة بالإتفاقية 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".<sup>2</sup> غير أن المتأمل في الوظائف المشمولة بالمادة السابقة يخرج بمفهوم يمكن وصفها بأنه وظائف إجرائية بشأن التنسيق بين الأطراف في تشكيل حلقة وصل بينها، أما فيما يتعلق بالجانب الموضوعي فهو متروك للدول - كما أشرنا سابقا- وهو بهذه الصورة يقلل من أهمية الإتفاقية.<sup>3</sup>

كما يجوز إدخال تعديلات على الإتفاقية وبروتوكولاتها ويتم ذلك بأغلبية ثلاثة أرباع الأصوات ويتم الإبلاغ بقبول التعديلات كتابة إلى أمانة الإيداع وتصبح التعديلات نافذة في اليوم الثلاثين الذي يلي وصول الإخطار. وبالنسبة للإنسحاب من الإتفاقية فقد أتيحت للدول الأطراف فرصة الإنسحاب في أي وقت بعد إنقضاء ثلاثة سنوات من تاريخ نفاذ الإتفاقية بموجب تقديم إخطار كتابي وبعد مضي تسعين يوما من تاريخ تلقي أمانة الإيداع إخطار الإنسحاب.<sup>4</sup> وهنا كان لابد من ضرورة تقييد هذا الحق على النحو الذي يجعل من إمكانية تنفيذه بعد التأكد من أن الدول التي تطلبه لم تكن قاصدة بذلك الهروب من تنفيذ التزامات بسبب إنتهاك أحكام الإتفاقية عند الإنسحاب أو في المستقبل بتحقيق أفضل وأنجح حماية للبيئة البحرية من التلوث.

1- Mohamed Albakjaji , op. cit , p 207.

2- أحمد محدود الجمل، المرجع السابق، ص 89.

3- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 167.

4- أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 90.

وهكذا يتضح أن جانب التنفيذ هو أضعف جزء في الجهود الدولية لأحكام الرقابة على التلوث البحري، إذ ترجع فعاليته بموجب الإتفاقية إلى عزم وصدق الدول المتعاقدة على عاتقها تنفيذ أحكام الإتفاقية في تشريعاتها الوطنية،<sup>138</sup> وسيكون ذلك على جانب من الأهمية إذ ما وجدت سلطة تسهر على ضمان تنفيذ الدول الأطراف لتلك الأحكام، أما وإنها هي التي تضع القاعدة ومن ثم تنفذها وتسهر على ضمانتها، فإنها ستجعل ذلك بما يتفق ومصالحها الذاتية لو كان على حساب حماية البيئة البحرية من التلوث.

خصوصاً وأن المادة (16) من الإتفاقية قد أظهرت عدم التوصل إلى نظام قانوني مستقل فيما يتعلق بقواعد المسؤولية كضمانة لتنفيذ أحكامها بما يترتب من جزاءات مدنية وجنائية حيال الإنتهاكات التي قد تتعرض لها أحكام الإتفاقية.<sup>2</sup> وهذا من شأنه أن يساهم في تقليل الحماية التي تهدف إلى تحقيقها هذه الإتفاقية. كما تجدر الإشارة إلى أن نص المادة (12) الذي أصبح المادة (16) في الإتفاقية المعدلة لعام 1995 قد عدل في موضعين، فقد حذفت الكلمات " بأقرب وقت ممكن" وفي رأينا حسنا تم ذلك فبعد عشرين عاما من إعتقاد الإتفاقية فقدت الكلمات جدواها، وإنتفت كذلك عبارة "الناتج عن خرق شروط هذه الإتفاقية والبروتوكولات المنطبقة" مما وسع كثيرا من نطاق هذه الإلتزامات الذي أضى الآن دون عوائق قانونية.

وإذا نشأ خلاف أو نزاع بين الدول الأطراف في الإتفاقية، فيتم تسوية النزاعات بالتفاوض أو بأي وسيلة سلمية وإن عجزت عن ذلك يرفع الأمر بالإتفاق العام إلى التحكيم وفقا للأحكام المنصوص عليها في ملحق الإتفاقية.<sup>3</sup>

#### ثانيا: بروتوكولات إتفاقية برشلونة.

بداية يجب التطرق إلى أن فكرة الإتفاقية الإطار والبروتوكولات الملحقة بها ظهرت لأول مرة في مجال حماية البيئة وبالأخص حماية البحار الإقليمية وقد إستعملتها الدول لتفادي إبرام عدة إتفاقيات بالمحافظة على الإتفاقية الأصل في الإتفاقية الإطار وإدراج القواعد الأخرى غير المتفق عليها في بروتوكولات إختيارية يكون للدول حرية المصادقة عليها، وتعتبر إتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط أولى الإتفاقيات التي تبنت هذه الفكرة بنصها على أنه يجوز للدول الأطراف أن تعتمد في مؤتمر ديبلوماسي بروتوكولات إضافية لها.

1- Mohamed Albakjaji , op. cit ,p 210.

2- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 167.

3- أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 90.

ولقد تم إدخال تعديلات على إتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها حتى تتماشى مع التغييرات الجديدة في مجال القانون البيئي الدولي وخصوصا بعد مؤتمر ريوديجانيرو لعام 1992، ومع إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.<sup>139</sup>

وفيما يلي سنستعرض لهذه البروتوكولات بإيجاز:

**1 - البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ:** تم إعداده في 25 جانفي 2002 ودخل حيز النفاذ 17 مارس 2004، وحل هذا البروتوكول محل بروتوكول بشأن التعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة المعتمد في 16 فيفري 1976 في برشلونة بإسبانيا والذي سرى مفعوله منذ 12 فيفري 1978.<sup>2</sup>

**2- بروتوكول منع التلوث والقضاء عليه في البحر المتوسط الناجم عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات أو ترميدها في البحر:** تم إعداده في 10 جوان 1995 في برشلونة ولم يدخل بعد حيز النفاذ، وحل هذا البروتوكول محل بروتوكول بشأن حماية البحر المتوسط من التلوث الناشئ عن الإغراق من السفن والطائرات المعتمد في 16 فيفري 1976 في برشلونة والذي سرى مفعوله في 12 فيفري 1978.<sup>3</sup>

**3- بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من مصادر وأنشطة برية:** تم إعداده في 07 مارس 1996 في سيراكوزا بإيطاليا، ودخل حيز النفاذ في 11 ماي 2008 وحل هذا البروتوكول محل حماية البحر المتوسط من التلوث من مصادر برية ، والمعتمد في 17 ماي 1980 في برشلونة والذي سرى مفعوله منذ 17 جوان 1983، ويهدف إلى إزالة تلوث البحر المتوسط والحد منه والسيطرة عليه الناجم عن عمليات التصريف من الأنهار والمنشآت الساحلية، أو من مخارج التصريف أو التلوث من مصادر برية أخرى داخل أراضيها.<sup>4</sup>

---

1- ففي سنة 1993 طلب برنامج الأغذية العالمي لإعادة النظر في الإتفاقية حتى تأخذ بعين الإعتبار الأهداف التي أعتمدت في ريوديجانيرو عام 1992، والتي تركز على حماية البيئة والتنمية المستدامة وأيضا على الإدارة المستدامة للموارد والمحافظة على الطبيعة ومناظرها وتقييم ومنع مكافحة التلوث ولتفصيل أكثر راجع: - Mohamed Albakjaji , op. cit ,pp 109- 101.

2- أنظر المادة 4 من هذا البروتوكول.

3- أنظر المواد 3- 5 من هذا البروتوكول.

4- أ.د مصطفى سلامة حسين، د. مدوس فلاح الرشيد، المرجع السابق، ص 473 .

**4- بروتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي في البحر الأبيض المتوسط:** المعتمد في 10 جوان 1995 في برشلونة ، ودخل حيز النفاذ في 12 ديسمبر 1999 وحل هذا البروتوكول محل بروتوكول بشأن المناطق المتمتعة بحماية خاصة في البحر المتوسط في 03 أبريل 1982 في جنيف بسويسرا ودخل حيز النفاذ منذ 23 مارس 1986، ويهدف هذا البروتوكول إلى حماية التنوع البيولوجي وأنواع الحيوانات والنباتات المهددة بالإنقراض بمنطقة المتوسط من خلال تحديد هذه المناطق وحسن إدارتها والتصرف فيها.<sup>140</sup>

**5- بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن إستكشاف وإستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وتربيته التحتية:** تم إعتماده في 14 أكتوبر 1994 في مدريد بإسبانيا ودخل حيز النفاذ في 24 مارس 2011 ، والذي ينظم عمليات إستكشاف وإستغلال الرصيف القاري وقاع البحر كما يعد القواعد التي يجب إتباعها للحصول على موافقة للقيام بهذه الأنشطة.<sup>2</sup>

**6- بروتوكول بشأن حماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن نقل النفايات الخطيرة والتخلص منها عبر الحدود:** والذي أعتد في 01 أكتوبر 1996 في أزمير بتركيا ودخل حيز النفاذ في 19 جانفي 2008، ويمنع هذا البروتوكول التصدير أو الإستيراد أو العبور للنفايات الخطرة أو المشعة وكذلك المواد التالفة مثل المبيدات من دول الإتحاد الأوروبي إلى الدول الأخرى، وحضر الإتجار غير المشروع في تلك النفايات.<sup>3</sup>

**7- بروتوكول بشأن الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في المتوسط:** تم إعتماده في 21 جانفي 2008 في مدريد ودخل حيز النفاذ في 24 مارس 2011، وأهم ما تضمنه هذا البروتوكول هو إتخاذ كافة التدابير المناسبة لحماية المناطق البحرية الهامة لصيانة المواد والمواقع الطبيعية في منطقة البحر المتوسط وحماية تراثها الثقافي في المنطقة.<sup>4</sup>

وهكذا نصل إلى أن الإتفاقية المتعلقة بحماية البيئة البحرية للبحر المتوسط قد أتت بأحكام مختلفة - على نحو ما تم شرحه سابقا- لحماية البيئة البحرية من التلوث وهي تحقق بذلك بصورة نسبية لأنه لوحظ عليها كثرة الإستثناءات والتفديد بصيغ العموم، وكذا الإحالة إلى القواعد العالمية في بعض أمورها،بالإضافة إلى ذلك فإن عدم وجود نظام خاص للمسؤولية على الرغم من إعادة

1- أنظر المادتين 3 و4 من هذا البروتوكول.

2- أنظر المواد 3-6 والمادة 15 من هذا البروتوكول.

3- راجع الديباجة وأنظر كذلك المواد 3 و5 (3و4)، 9 من هذا البروتوكول ولتفصيل أكثر راجع:

- Mohamed Albakjaji , op. cit , p 115

4- أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 93.

النظر في إتفاقية برشلونة في عام 1995 لتقدم لنا مفاهيم جديدة للتنمية المستدامة وحماية البيئة إلا أنها حالت دون تحقيق وجود حماية فعالة، خاصة وأن أطراف الإتفاقية لم تسهر على تعيين هيئة مستقلة لمراقبة الدول الأعضاء على الوفاء بالتزاماتها، وقد تبعتها بالسلبيات البروتوكولات الملحقة بها على الرغم من أن الملاحق كانت مناط أمل لتحقيق حماية أفضل لبيئة المتوسط كونها تأتي بمناقشة موضوع ما بتفصيلات أكثر، ولكن ظهرت على خلاف ذلك فقد إكتنفها الغموض وعدم التحديد.

## المطلب الثالث:

### جهود حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.

كان لا بد أن تتعاون البلدان المتوسطية والمجموعة الأوروبية التي تمثل الأطراف المتعاقدة لإتفاقية برشلونة على المساهمة في تحسين البيئة الساحلية والبحرية وتعزيز التنمية المستدامة في منطقة البحر المتوسط، ومن خلال التعاون في إطار خطة عمل المتوسط وهي البرنامج الوحيد للتعاون الفعال بين كل بلدان المتوسط تمكنت الأطراف المتعاقدة من توليد معارف تراكمية مرموقة وبناء قدرات مؤسسية وتقنية ضخمة لما يوفر لنا أسسا فعالة لإستراتيجية حماية البيئة البحرية و التنمية المستدامة للمناطق المستدامة في حوض المتوسط.

وعلى هذا الأساس ستكون هيكله هذا المطلب كالاتي: الفرع الأول تطور خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، والفرع الثاني البحر الأبيض المتوسط في آفاق عام 2020.

### الفرع الأول: تطور خطة عمل البحر الأبيض المتوسط.

بداية يجب التذكير إلى أنه في عام 1975، وبعد ثلاث سنوات فحسب من إنعقاد مؤتمر إستكهولم الذي أنشأ برنامج الأمم المتحدة للبيئة، أعتد 16 بلدا متوسطيا إلى جانب المجموعة الأوروبية خطة عمل البحر المتوسط وكانت هذه الخطة هي الأولى التي يتم إعتماها كبرنامج للبحار الإقليمية تحت مظلة برنامج الأمم المتحدة للبيئة.<sup>141</sup>

---

1- أنشأ برنامج البحار الإقليمية عام 1974 وذلك في أعقاب مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية البشرية الذي أنعقد في إستكهولم عام 1972، ويسعى هذا البرنامج إلى التصدي لمشكلة التدهور المتسارع للمحيطات والمناطق الساحلية عبر إدارة البيئة البحرية والساحلية وإستخدامه بصورة مستدامة. ويشارك في هذا البرنامج الآن 140 بلدا في 18 إقليمًا، وبرعاية برنامج الأمم المتحدة للبيئة أقيم برنامج للبحر المتوسط وغيره من البرامج للبحار =

وتعد خطة البحر المتوسط (PAM) خطة خاصة بحماية البيئة وبتنمية حوض البحر المتوسط، وتمثل إتفاقية برشلونة لعام 1976 الإطار القانوني لهذه الخطة بالإضافة إلى بروتوكولاتها السبعة -على نحو ما تم بيانه سابقا- والمتعلقة بجوانب خصوصية بحماية البيئة البحرية.<sup>142</sup> وتمثلت الأهداف الرئيسية للخطة في مساعدة بلدان المتوسط على تقدير التلوث البحري ومكافحته، وصياغة سياسات بيئية وطنية، والنهوض بقدرات الحكومات على تحديد خيارات أفضل للأنماط البديلة، وتحسين فرص تخصيص الموارد.

ومع أن الخطة صبت إهتمامها في البداية على مكافحة التلوث البحري، فقد برهنت التجربة على أن الإتجاهات الإقتصادية والإجتماعية المتضافرة مع ضعف التخطيط والإدارة في ميدان التنمية، هي السبب في معظم المشكلات البيئية، وبالتالي فقد تحولت وجهة تركيز الخطة تدريجيا لتشمل الخطط والإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية بإعتبارها أدوات أساسية لإلتماس الحلول اللازمة. وبعد عشرين عاما تم تصميم خطة عمل لحماية البيئة البحرية والتنمية المستدامة للمناطق الساحلية في البحر المتوسط(المرحلة الثانية لخطة عمل البحر المتوسط) بما يراعى إنجازات الخطة وأوجه قصورها، بالإضافة إلى ما تمخضت عنه آخر التطورات.<sup>2</sup>

ورغم ذلك لم يؤدي تقادم العهد بهذه الخطة إلى التقليل من قيمتها بل على العكس فإنها اليوم بالنسبة لإقليم المتوسط مما كانت عليه وقت إنشائها فلقد أثبتت الخطة أنها الآلية المناسبة لترويج سياسات البيئة والتنمية المستدامة في هذا الإقليم، وهكذا فإن الخطة توفر محفلا يتيح للبلدان المتقدمة والنامية في أوروبا وشمال إفريقيا وشرقي المتوسط لأن تتدارس معا المشكلات الإقليمية البيئية وأن تساعد بعضها البعض على تسويتها، وليس هناك من منظمة إقليمية أخرى تتمتع بهذا القدر من المصداقية والمكانة في صفوف البلدان المتشاطئة المتوسطية، ومن الواجب أن يركز دور الخطة المقبل في الإقليم على جوانب قوتها هذه.<sup>3</sup>

وتضم الخطة اليوم 21 بلدا من البلدان المطلة على البحر المتوسط بالإضافة إلى الجماعة

---

الإقليمية الأخرى. لتفصيل أكثر راجع: أمواج المتوسط، مبادرة عالمية من أجل البحار الإقليمية، مجلة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، العدد 52، دون مكان النشر، 2004، ص 15.

1- أمواج المتوسط، الوضع حول كولربا تكسفوليا، مجلة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، العدد 34، تونس، 1998، ص 02.

2- هذه المعلومات متاحة على الموقع الإلكتروني التالي:

3- أمواج المتوسط، الذكرى الثلاثون لإنشاء الخطة، مجلة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، العدد 53-54، دون مكان وسنة النشر، ص 03.

الأوروبية، و عبر هذه الخطة تبدي هذه الأطراف عزمها على مواجهة التحديات المتعلقة بالتدهور البيئي للبحر المتوسط، ومناطقه الساحلية والداخلية، وربط الإدارة المستدامة للموارد بالتنمية بغية حماية إقليم المتوسط والمساهمة في النهوض بالأوضاع الحياتية فيه.<sup>143</sup>

وما يزال الإقليم يعاني من مشكلات التلوث ويواجه تحديات جديدة في هذا الصدد، وذلك على الرغم من المبادرات السياسية المهمة المختلفة التي قامت بها البلدان المتوسطية في إطار عملية برشلونة<sup>2</sup> وبناء على ذلك يمكن إبراز التحديات المقبلة والأولويات الأساسية لخطة عمل البحر المتوسط في العقد القائم بما يلي:

- الحد على نطاق واسع من التلوث الناجم عن مصادر برية.

- حماية الموائل البحرية والساحلية والأنواع المهددة.

- تعزيز سلامة الأنشطة البحرية والنهوض بمراعاتها للبيئة البحرية المتوسطية.

- تكثيف التخطيط المتكامل للمناطق الساحلية.

- الحد من التلوث الزيتي والتدخل الفوري لمجابهته.

- المضي قدما في ترويج التنمية المستدامة في الإقليم.

وتشير التوقعات الاقتصادية إلى أن إقليم المتوسط في طريقه إلى أن يصبح نظاما إقتصاديا متقدما، مع إمكانية تدفق الإستثمارات الضخمة إليه في العقود المقبلة، ويحتاج ذلك إلى أوضاع مستقرة بحيث تمضي البلدان المتوسطية قدما نحو بلوغ حلمها المشترك المتمثل في تحقيق الخير العام وإرساء نهج نشط للتنمية المستدامة. لذلك تضطلع الأطراف المتعاقدة بمهمة تقدير إستراتيجيات خطة عمل البحر المتوسط وميزانيتها، وبرنامجها سعيا وراء تحقيق أهدافها، وذلك خلال إجتماعاتها الوزارية التي تعقد مرة كل عامين. وتعين هذه الأطراف جهات إتصال قطرية لإستعراض تقدم العمل وضمان تنفيذ التوصيات على المستوى الوطني، ويقوم مكتب متناوب مؤلف من ستة أعضاء بتوفير الإرشاد والمشورة لأمانة الخطة في الفترة الفاصلة بين كل إجتماعين من إجتماعات الأطراف المتعاقدة.

---

1- هذه المعلومات متاحة على الموقع الإلكتروني السابق ذكره:

[www.unepmap.org/index.phpmodule=content2&catid](http://www.unepmap.org/index.phpmodule=content2&catid)

2- أمواج المتوسط، الذكرى الثلاثون لإنشاء الخطة، المقال السابق، ص 03.

ومنذ عام 1982 إتخذت الوحدة التنسيقية للخطة في أثينا مقرا لها، وذلك بالإستناد إلى إتفاقية البلد المضيف المبرمة بين اليونان وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة. وتوفر الحكومة اليونانية الدعم المالي واللوجستي للخطة وتمنح الأمانة وضعا دبلوماسيا، وتضطلع الوحدة التنسيقية بدور أمانة الخطة كما أنها تقوم بأدوار دبلوماسية وسياسية وإتصالية وتشرف على عناصر الخطة الرئيسية (مراكز الأنشطة الإقليمي)، إلى جانب تنظيمها للإجتماعات والبرامج الهامة.

وتتولى الأطراف المتعاقدة تمويل أنشطة الخطة أساسا عبر مساهماتها المقدمة إلى حساب الأمانة المتوسطي، وتشمل مصادر التمويل الأخرى لمساندة مشروعات وأنشطة محددة المساهمات الطوعية الواردة من الإتحاد الأوروبي، ووكالات الأمم المتحدة،<sup>144</sup> ومرفق البيئة العالمي.<sup>2</sup>

وفي هذا السياق أنشأت خطة عمل البحر المتوسط برامج ومراكز ساعدت وساهمت كثيرا في حماية بيئة إقليم المتوسط نتناولها بشيء من الإيجاز كما يلي:

**أولا: برنامج تقدير التلوث ومكافحته في إقليم البحر المتوسط (مدبول):** أنشأ البرنامج المنسق لتقييم ومراقبة التلوث البحري والساحلي في منطقة البحر الأبيض المتوسط ( MED POL) في عام 1975 من قبل أول إجتماع حكومي دولي للدول الساحلية في البحر المتوسط الذي عقده برنامج الأمم المتحدة للبيئة للنظر في وضع برنامج واسع ومعقد لحماية منطقة البحر المتوسط، وأصبح مدبول أول مكون لبرنامج تشغيلي لخطة عمل البحر المتوسط لتقييم التلوث من مصادر برية ومكافحته.<sup>3</sup>

ويشكل برنامج مدبول ركيزة أساسية من ركائز الخطة منذ إنطلاقتها. وفي الحقيقة فإن

---

1- هذه المعلومات متاحة على الموقع الإلكتروني السابق ذكره والآتى :

[www.unepmap.org/index.phpmodule=content2&catid](http://www.unepmap.org/index.phpmodule=content2&catid)

2- مرفق البيئة العالمية (FEM) هو مؤسسة مالية متعددة الأطراف يبلغ عدد أعضائها 173 بلدا، وتتمركز أمانة المرفق في مدينة واشنطن وقد أنشأ هذا المرفق كل من البنك الدولي وبرنامج الأمم المتحدة للتنمية برنامج الأمم المتحدة للبيئة عام 1991 لتمويل مشروعات البلدان النامية التي تعود بفوائد بيئية عالمية. راجع ذلك: أمواج المتوسط، نظام إيكولوجي مهدد، مجلة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، العدد 57، إسبانيا، 2007، ص 07.

3- Romi Patrike ,Programme d'évaluation et de maitrise de la pollution marine et cotiere dans la région Méditerranéene (MED POL), [www.incn.org/fr/propos/union/secretariat/bureaux/iucnmed/programmeiucnmed/programmemarini/gouvernance/gouvernance/glossaire](http://www.incn.org/fr/propos/union/secretariat/bureaux/iucnmed/programmeiucnmed/programmemarini/gouvernance/gouvernance/glossaire), jour d'initié: 12/08/2012.

وانظر الملحق الأول.

إتفاقية برشلونة لعام 1976 التي ينظر إليها على أنها إتفاقية بحرية في المقام الأول، أوكلت إلى برنامج مدبول جانبا كبيرا من عمليات تنسيق الأنشطة المتعلقة بهدفها الرئيسي المتمثل في مساعدة البلدان على حماية البحر من التلوث، خاصة وأن بلدان الإقليم كانت قد أبدت عزمها على العمل على مكافحة التلوث وإمتلكت نظاما قانونيا لمساندة تدابيرها. غير أن القدرات والكفاءات المتاحة للكثير من هذه البلدان لم تكن كافية.<sup>145</sup>

ويضطلع برنامج مدبول بالمسؤولية عن جهود المتابعة المتعلقة بتنفيذ بروتوكول المصادر البرية أي بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث من مصادر وأنشطة برية ( لعام 1980 في صيغته المعدلة في عام 1996)، وبروتوكول الإلقاء والنفايات الخطيرة، ويساعد البرنامج البلدان المتوسطية على صياغة وتنفيذ برامج رصد التلوث، بما في ذلك تدابير مكافحة التلوث، وصياغة خطط العمل للقضاء على التلوث الناجم عن مصادر برية.<sup>2</sup>

ومر برنامج مدبول بأربعة مراحل، بدأت مرحلته الأولى منذ عام (1975- 1980) وإضطلع فيها بجمع البيانات عن حالة التلوث في البحر المتوسط،<sup>2</sup> فقد قام بمساندة عدد كبير من المشروعات الوطنية للبحث والرصد التي تهدف إلى تحديد التلوث البحري كيميا ونوعيا، وتنظيم برامج تدريبية واسعة النطاق، وتزويد المختبرات بالأدوات التحليلية وإنشاء برنامج للنهوض بنوعية البيانات وأدوات المختبرات، أما المرحلة الثانية من البرنامج فقد بدأت من سنة 1981 إلى سنة 1995 والتي ترافقت مع توقيع بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث من مصادر برية ودخوله حيز التنفيذ، وتركزت على الحاجة إلى تنظيم برامج وطنية لرصد التلوث لمساعدة البلدان على الوفاء بالتزاماتها النابعة من البروتوكول المذكور، وأثناء هذه المرحلة تم إعداد برامج وطنية على أساس الأولويات الوطنية والمحلية، كما جرى تنفيذ عدد من عمليات التقدير المخصصة المتعلقة بالمواد التي دعا البروتوكول إلى حضر إستخدامها أو تقييده بشدة.<sup>4</sup>

وفي مطلع التسعينيات ومع إقتراب المرحلة الثانية لبرنامج مدبول من نهايتها كان البرنامج

1- أمواج المتوسط، الذكرى الثلاثون لإنشاء الخطة، المقال السابق، ص 06.

2-Romi Patrike, op. cit, p 01.

3- - Mohamed Albakjaji , op. cit ,p102 .

4- أمواج المتوسط، الذكرى الثلاثون لإنشاء الخطة، المقال السابق، ص 06. وراجع أيضا:

- Plan D'action pour la Méditerranée, Le Programme Med Pol Phase 4 (2006-2013), Protoroz (Slovénie), 8-11 Novembre, 2005, p 01.

قد أسهم في بلوغ بلدان الإقليم مستوى مقبولا من الكفاءة والقدرة على رصد التلوث البحري بحيث غدت أخيرا قادرة على الوفاء بمتطلبات البروتوكول أي البدء بالعملية الصعبة للحد من التلوث ولإستئصاله، بالإضافة إلى ذلك فإن مداوات قمة ريوديجانيرو غدت غي ذلك الوقت نقطة مرجعية لأي مبادرة بيئية ومن ثم فقد أثرت على محتوى برنامج مديول ونهجه.

وكان من الجلي بأن على الإقليم وبعد بضعة سنوات من التدريب والتحصير، وعمليات التقدير والبحث والرصد أن يركز على تحقيق نتائج ملموسة، أي أن يتمكن فعليا من الحد من التلوث ومكافحته، وعندها دخل البرنامج مرحلته الثالثة (1996-2005) المنصبة على مكافحة التلوث عبر نهج وأنشطة جديدة ومن خلال توفير عناصر محددة للبلدان لإستخدامها في جهودها لتحقيق التنمية المستدامة، وعلى ذلك تمثلت الوجهة المقبلة في التعجيل بوتيرة التكامل مع البرامج والمبادرات الأخرى، وإعلان مرحلة رابعة (2006-2013) كمنسقة جديدة لبرنامج مديول تقر البلدان في إطارها بأن الحد من التلوث هو خطوة لا غنى عنها في جهودها المتكاملة نحو التنمية المستدامة، وبأن برنامج مديول هو أدواتها الرئيسية لتحقيق ذلك.<sup>146</sup>

غير أن الإنجاز البارز على طريق الحد من التلوث تمثل في قيام برنامج مديول بوضع برنامج عمل إستراتيجي لمكافحة التلوث الناجم عن المصادر البرية ( برنامج SAP MED ) وإعتمدت الأطراف المتعاقدة هذا البرنامج في عام 1997،<sup>2</sup> أما عن مرحلته التشغيلية فلم تنطلق إلا في عام 2000.<sup>3</sup>

ويشكل البرنامج المذكور المرتكز اللازم لقيام البلدان المتوسطية بتنفيذ بروتوكول الأنشطة البرية على مدى العقد المقبل، ويمثل البرنامج مبادرة عملية التوجه لتحديد الفئات المستهدفة ذات الأولوية من المواد والأنشطة التي ينبغي أن تزيلها البلدان المتوسطية أو تضبطها ضمن إطار زمني محدد (حتى عام 2025) لتنفيذ تدابير وأنشطة مخصصة للحد من التلوث.

وترتبط الأنشطة البرية التي يعنى بها برنامج العمل الإستراتيجي بالحد من التلوث البلدي والصناعي، وتذهب مساهمته المتصلة بالتخفيف من التلوث البلدي على توفير المساعدة التقنية

---

1- أمواج المتوسط، الذكرى الثلاثون لإنشاء الخطة، المقال السابق، ص 07. ولتفصيل أكثر حول هذه المراحل راجع:

- Plan D'action pour la Méditerranée, o. cit, pp 4- 12.

2- أمواج المتوسط، الذكرى الثلاثون لإنشاء الخطة، المقال السابق، ص 07.

3- Plan D'action pour la Méditerranée, o. cit, p 02.

مثل الخطوط التوجيهية لإنشاء مصانع المعالجة وبناء القدرات اللازمة لتشغيلها وصيانتها. ومنذ عام 2003 عنى البرنامج بالتلوث الصناعي وذلك بإعداد السياسات والأسس التقنية اللازمة لتحقيق خفض ملموس لهذا التلوث، وبعد اعتماد برنامج العمل الإستراتيجي أقر مرفق البيئة العالمية المشروع المتوسطي للفترة 2001-2005 وساهم بمبلغ 6 ملايين دولار لتنفيذ عدد من الأنشطة الميدانية، كما تقدمت جهات مانحة أخرى مثل الصندوق الفرنسي للبيئة العالمية بمساهماتها أيضا بحيث وصلت القيمة الإجمالية للميزانية إلى 16 مليون دولار، وكان الإسهام البارز للمشروع هو إعداد خطط العمل الوطنية للتصدي للتلوث البري.<sup>147</sup>

ولقد أنجزت خطط العمل الوطنية في الفترة 2004-2005، وتعرض هذه الخطط لسياسات وتدابير يمكن أن يعتمد عليها كل بلد للحد من التلوث بما يتماشى مع الأرقام المستهدفة لبرنامج العمل الإستراتيجي.<sup>2</sup> وتتناول هذه الخطط القضايا البيئية الإجتماعية والإقتصادية، وأطر السياسات والتشريعات والبنى الأساسية الإدارية والمؤسسية في البلد المعني، كما تشتمل هذه الخطط أيضا على آليات لتبادل المعلومات ونقل التقنية والمشاركة العامة والتمويل المستدام<sup>3</sup> فيعد مداولات واسعة أقر الاجتماع الرابع عشر للأطراف المتعاقدة في بورتوروز بالأهمية العظمى لخطط العمل الوطنية واعتمدها على أن تدمج في الخطط الإنمائية الوطنية.

وقد إستفادت جهود إعداد خطط العمل الوطنية على خير وجه مما نفذه برنامج مدبول من أنشطة تحضيرية شملت إصدار خطوط توجيهية ووثائق معنية بالسياسات والجوانب التقنية وإرساء برامج لبناء القدرات، وجمع معلومات عن الإنبعثات والإطلاقات. فقد تميزت جهود إعداد خطط العمل الوطنية على وجه الخصوص بالإنخراط الواسع لكل الجهات المعنية فيها. ففي كل بلد جلست السلطات الوطنية والمحلية والقطاع الصناعي والمنظمات غير الحكومية حول مائدة واحدة لمناقشة الأولويات والتدابير المحتملة، والفرص المتاحة للإستثمار مما جعل من هذه الخطط مبادرة واقعية، وأدى نجاح هذه الجهود إلى إقامة علاقة شراكة إستراتيجية جديدة لمرفق البيئة العالمية، تضم البنك الدولي وعددا كبيرا من المنظمات الدولية لمساندة تنفيذ خطط العمل الوطنية على المدى البعيد.<sup>4</sup>

1- أمواج المتوسط، البحر يستحق صوتنا، مجلة خطة عمل البحر المتوسط، العدد 55، دون مكان النشر، 2006، ص 14. وراجع أيضا: أمواج المتوسط، الذكرى الثلاثون لإنشاء الخطة، المقال السابق، ص 07.

2- أمواج المتوسط، البحر يستحق صوتنا، المقال السابق، ص 14.

3- هذه المعلومات متاحة على الموقع الإلكتروني السابق ذكره والتالي:

[www.unepmap.org/index.phpmodule=content2&catid](http://www.unepmap.org/index.phpmodule=content2&catid)

4- أمواج المتوسط: البحر يستحق صوتنا، المقال السابق، ص 14.

لذا فمن المنتظر أن تسفر لنا عملية تنفيذ خطط العمل الوطنية لما تتضمنه من آليات وسياسات تساهم إسهاما كبيرا في عملية الحد من التلوث وطريق محفز لتحقيق التنمية المستدامة خلال السنوات القادمة.

**ثانيا: مراكز الأنشطة الإقليمية.** تتمركز في ستة مدن متوسطة ويوفر كل منها خبراته البيئية والإنمائية لصالح المجتمع المتوسطي وذلك للإسهام في تنفيذ أنشطة الخطة نتناولها بإيجاز كما يلي:

**1- المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري في البحر 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 ييسر المركز 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- 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 ويستخلص المؤشرات اللازمة، ويتقدم الخبراء بتصورات للتسوية بين المتطلبات البيئية وحقائق التنمية الإقتصادية بهدف مساعدة البلدان المتوسطية على إتخاذ القرارات في ضوء آفاق المستقبل.

**3- مركز الأنشطة الإقليمية لبرنامج الأعمال ذات الأولوية (PAC/RAC)، كرواتيا:** أنشأ عام 1980 ويعنى 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 تشتمل عادة على مشاركة العديد من الهيئات المحلية.<sup>148</sup>

**4- مركز الأنشطة الإقليمية للمناطق المتمتعة بحماية خاصة (SPA/RAC)، تونس:** أنشأ في عام 1985 ويصب المركز إهتمامه على التنوع البيولوجي ويسهم في حماية الأنواع المتوسطية وموائلها ونظمها الإيكولوجية، ويطور المركز خطط الإدارة وأدوات المعلومات للرصد، ويشجع حملات التوعية ونشر المعلومات بين الإختصاصيين والمنظمات الدولية المعنية

---

1- هذه المعلومات متاحة على الموقع الإلكتروني السابق ذكره والتالي: [www.unepmap.org/index.phpmodule=content2&catid](http://www.unepmap.org/index.phpmodule=content2&catid) ، وأنظر الملحق: الثاني ، الثالث والرابع.

بما في ذلك المنظمات غير الحكومية.

**5- مركز الأنشطة الإقليمية للإنتاج الأنظف (CP/RAC)، إسبانيا:** أنشأ عام 1996 ويسعى هذا المركز للحد من النفايات الصناعية عند مصادرها في القطاع الصناعي المتوسطي ويعمل على نشر تقنيات مختبرة للإنتاج النظيف، ويتولى المركز كذلك تنظيم البرامج التدريبية، ويشجع على تبادل الخبرات وتيسير نقل التقنية ضمن الإقليم.

**6- مركز الأنشطة الإقليمية للمعلومات والاتصالات (INFO/RAC)، إيطاليا:** أنشأ عام 2005 ويوفر هذا المركز خدمات الإتصال والدعم التقني لأمانة الخطة ولعناصرها الإقليمية الأخرى (مراكز الأنشطة الإقليمية)، ويعنى المركز أيضا بتعزيز الوعي العام وإرساء علاقات عمل متعددة القطاعات تتيح تحقيق التنمية المستدامة على إمتداد إقليم المتوسط.

وإلى جانب مراكز الأنشطة الإقليمية فإن أمانة برنامج حماية المواقع التاريخية الساحلية المتمركزة في فرنسا توفر التدريب على الأساليب المثلى لإدارة تلك المواقع.

**ثالثا: اللجنة المتوسطة للتنمية المستدامة.** تعمل هذه اللجنة كهيئة إستشارية للأطراف المتعاقدة، وتتميز هذه اللجنة المنشأة عام 1996 بهيكل فريد يضم مندوبين عن الأطراف المتعاقدة و15 مندوبا عن السلطات المحلية وهيئات الأعمال والمنظمات غير الحكومية، وبشكل هؤلاء وعلى قدم المساواة فريق بحث معني بالسياسات الرامية إلى ترويج التنمية المستدامة في حوض المتوسط، خاصة وأن هذه الأخيرة تعتبر هدفا عالميا يرمي إلى الإستجابة لإحتياجات الأجيال الحالية دون الإخلال بقدرة الأجيال المقبلة على تلبية إحتياجاتها. كما وإضطلعت هذه اللجنة بمهمة تنسيق وإعداد الإستراتيجية المتوسطة للتنمية المستدامة التي إعتمدتها الأطراف المتعاقدة عام 2005.

وتزعم اللجنة المتوسطة للتنمية المستدامة التي أنشأت عام 1996 أن تسد الثغرة القائمة بين الحاجة إلى التنمية المستدامة في المتوسط وتلبيتها على صعيد الواقع، وترمي اللجنة إلى تسليط الضوء على العقبات القائمة في وجه التكامل الواقعي بين البيئة والتنمية والعمل على تذليلها، وتوفر اللجنة إطارا سليما لتحديد إستراتيجية متوسطة لتحقيق التنمية المستدامة.<sup>149</sup>

ومنذ إنشائها عينت اللجنة بأنواع مختلفة من القضايا التي شملت "القضايا المواضيعية"

---

1- هذه المعلومات متاحة على الموقع الإلكتروني: [www.unepmap.org/index.phpmodule=conten](http://www.unepmap.org/index.phpmodule=conten)، وأنظر الملحق الخامس، السادس والسابع.

وتعنى هذه الإستراتيجية بالمجالات السبعة ذات الأولوية المترابطة والتي تكون ضرورية لإحراز تقدم حقيقي للمتوسط ( المياه، الطاقة، النقل، السياحة، الزراعة، التنمية الحضرية و التجارة)، إلى جانب "القضايا العامة" (إدارة المعرفة، بناء القدرات، التسيير، علاقات الشراكة، الإستراتيجيات المالية).<sup>150</sup>

كما أسفرت معظم أنشطة اللجنة التي تنفذ عبر جماعات عمل متخصصة ومدعومة من عناصر خطة عمل المتوسط على دراسة القضايا المخصصة للتنمية المستدامة التي تهم المتوسط، فقد تم إصدار ثماني مجموعات من توصيات اللجنة إعتدتها الأطراف المتعاقدة في إتفاقية برشلونة وذلك بشأن الموضوعات التالية: الإدارة الساحلية، وإدارة الطلب المائي والمؤشرات والسياحة، الإعلام والتوعية، الصناعة، والتنمية الحضرية، والتجارة. وتنصب الجهود حالياً على قضايا التعاون والتمويل والتسيير المحلي. فطريقة عمل اللجنة المتمثلة في إشراك مختلف الخبراء من البلدان والمجتمع المدني من خلال الدراسات ودورات وحلقات العمل والمنتديات قد أسهمت بدورها في تحسين وتوسيع المعارف والخبرات إزاء قضايا أساسية تتعلق بالتنمية المستدامة في المتوسط على المستويين الإقليمي والمحلي.<sup>2</sup>

### الفرع الثاني: البحر الأبيض المتوسط في آفاق عام 2020.

وتهدف مبادرة أفق 2020 إلى إزالة التلوث من البحر المتوسط عن طريق التصدي لما يمثل حوالي 80% من مصادر التلوث، ولأن التلوث لا يعرف الحدود فكل البلدان المحيطة بالبحر المتوسط معنية بهذه المسألة.

وقد ألزم الشركاء الأورومتوسطيون أنفسهم خلال الذكرى العاشرة لقمة برشلونة التي عقدت في نوفمبر 2005 على "تبني جدول زمني لإزالة التلوث من البحر المتوسط بحلول عام 2020" مع تأمين الوسائل المالية والتقنية اللازمة لتنفيذه فيما أصبح يعرف "بمبادرة أفق 2020 (H 2020)"، وقد تمت المصادقة على المبادرة خلال مؤتمر وزراء البيئة الذي عقد بالقاهرة في نوفمبر عام 2006، والتي أصبحت من المبادرات الرئيسية التي إعتدها "الإتحاد من أجل المتوسط" عند إنطلاقه في باريس عام 2008 وفي القاهرة إعتد الوزراء خارطة الطريق للفترة 2007-2013 والتي تركز على: (تحديد المشروعات الرامية لتقليل التلوث من أكثر المصادر

1- Mediterranean Action plan, Mediterranean strategy for sustainable development a framework for environmental sustainability and prosperity, Athens, 2005, p 09.

2- أمواج المتوسط، الذكرى الثلاثون لإنشاء الخطة، المقال السابق، ص 08.

تلويثا، تحديد تدابير بناء القدرات لمساعدة دول الجوار في إنشاء إدارات بيئية وطنية قادرة على وضع القوانين البيئية وحمايتها، إستخدام ميزانية الأبحاث بالإتحاد الأوروبي لتطوير وتبادل المعرفة بشأن قضايا البيئة المتعلقة بالبحر المتوسط، وكذلك وضع مؤشرات لمراقبة مدى التقدم المحرز في مبادرة أفق 2020).<sup>151</sup>

وتعمل مبادرة "أفق 2020" في البناء على المؤسسات والنتائج الحالية وملئ الفراغات حيث يمكنها أن تجلب قيمة مضافة، وتعمل داخل إطار مستندات سياسية البيئة الحالية والجاري تطويرها ومساندة تنفيذ إلتزامات الحد من التلوث المتعهد بها في إطار معاهدة برشلونة.<sup>2</sup>

وبناء على ذلك فقد فرضت مجموعة التسيير لمبادرة أفق 2020 ثلاث مجموعات فرعية فنية لتحقيق أهداف "أفق 2020" وهي: الإستثمار في مجال الحد من التلوث، الرصد والمراجعة والبحث، وبناء القدرات التي تمول مشاريعها الآلية للجوار والشراكة.<sup>3</sup>

ويؤمن كل القائمين على هذه المبادرة من الجمعيات البيئية بأنها تستطيع الوصول إلى الدول لبر الأمان أو أن توقف على الأقل تزايد التدمير البيئي الذي يقع على هذه المنشآت في حال تولدت الإرادة لدى الجميع بضرورة وقف التلوث. كما ولتعميم الفائدة تعرض المبادرة العديد من قصص النجاح في الجزر الشمالي من البحر المتوسط مثل تجارب تدوير النفايات العضوية وإستخدامها في تصنيع السماد العضوي الرفيق للبيئة.

وعلى رغم تأكيدات العديد من علماء البيئة على أن الأوضاع في العالم وصلت نقطة اللاعودة من ناحية التلوث، والتي قد لا يجدي نفعا إعادتها إلى سابق عهدها إلا أن المبادرة تؤمن بقضية وقف التلوث عند حد معين وعدم التماذي به.<sup>4</sup>

وعلى ضوء كل ما سبق، نصل إلى أن جهود دول حوض البحر الأبيض المتوسط كان لها الدور الفعال في تحسين حماية بيئتها البحرية، وتجلى ذلك من خلال قدرتها على تكتلها مع

1- Jone ,L'initiative H 2020, www.h2020.net/fr/the-h2020-initiative.html, briefed him on 31/08/2012.

- Et voir aussi : Janez Potocnik, Horizon 2020 (Assainissement de La Méditerranée), Novembre, 2010, p 1- 4.

2- مذكرة مفوضية المجتمعات الأوروبية عن "الإعداد إستراتيجية البيئة من أجل حوض البحر المتوسط"، الصادرة في 2006/09/05، ببروكسل، COM (2006)475، نهائيا، ص 07.

3- Jone, op.cit, p 01.

4- محمد زايد، طوق النجاة لإنقاذ البيئة من التلوث، www.forum.koora.com/f.aspx?t، المطلع عليه يوم: 2012/08/29.

بعضها البعض وصياغة سياسات بيئية لمواجهة التحديات المتعلقة بالتدهور البيئي لمنطقة البحر المتوسط ومناطقه الساحلية وتعزيز التنمية المستدامة فيه، والمساهمة أيضا في النهوض بالأوضاع الحياتية فيه. إلا أنه وبالرغم من كل هذه الجهود ما يزال البحر المتوسط يعاني من مشكلات التلوث ويواجه كل يوم تحديات جديدة في هذا الصدد، خاصة وأن حماية هذا البحر الداخلي لن تتحقق إلا في حالة ما إذا تحملت كافة البلدان المطلة عليه مسؤولياتها إتجاه حماية وإستعادة الأنظمة الإيكولوجية الخاصة به للحد الأقصى الممكن. كما أن الإحتياجات في الحماية البيئية تقع خارج إمكانيات العديد من بلدان البحر المتوسط نظرا لمتضمناتها المالية الضخمة، ولكن عن طريق التركيز على أسوأ المواقع وبأهم قطاعات التلوث وتنسيق الموارد وعن طريق العمل معا فقط يمكن تحسين الأمور، وهذا فعلا ما نأمل الوصول إليه لحماية تراثنا المشترك في حوض البحر الأبيض المتوسط.

## المبحث الثاني:

### المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية المتوسطة.

إن فكرة المسؤولية تلعب دورا هاما ومؤثرا في مكافحة التلوث البيئي للبحار، وذلك لما لها من أثر بالغ، إذ تحمل في ثناياها فكرة الجزاء القانوني سواء على الصعيد الوطني أو الإقليمي أو الدولي، بل هي في الواقع مناط العقاب والجزاء على جرائم التلوث. وبما أن الأحكام التي أوردتها إتفاقية برشلونة لحماية بيئة المتوسط البحرية بشأن قواعد المسؤولية الدولية لم تنفذ أي منها من خلال إعتقاد من خلال إعتقاد قواعد محددة فإنه يمكن تطبيق القواعد الدولية العامة للمسؤولية في القانون الدولي كأساس لترتيبها.

وإنطلاقا من هذا الإطار العام سنتناول في المطلب الأول مفهوم وتطور قواعد المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية، وفي المطلب الثاني آثار المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية، ثم بعد ذلك سنحاول إبراز معوقات تطبيق المسؤولية الدولية في هذا الميدان في المطلب الثالث.

### المطلب الأول:

### مفهوم وتطور قواعد المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

مر مفهوم المسؤولية الدولية بمراحل تطور عديدة منذ المجتمعات القديمة حتى الآن، وقد تأثر ذلك بتلك التطورات السياسية والاجتماعية والإقتصادية التي تعرض لها المجتمع الدولي وقد شمل هذا التطور الأسس التي تقوم عليها مسؤولية الدولة وشروط قيامها.<sup>152</sup>

وعلى هذا الأساس فضلنا تقسيم هذا المطلب إلى فرعين مستقلين الفرع الأول مفهوم المسؤولية الدولية، والفرع الثاني تطور قواعد المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

### الفرع الأول: مفهوم المسؤولية الدولية.

---

1- طلال بن سيف بن عبد الله الحوسني، المقال السابق، ص 27.

لقد اختلف تعريف المسؤولية الدولية باختلاف وجهة النظر إليها، فمن نظر إليها باعتبارها مناط تعويض رأى أن المسؤولية الدولية هي حالة قانونية بمقتضاها تلتزم الدول المنسوب إليها ارتكاب عمل غير مشروع وفقا للقانون الدولي بالتعويض عنه قبل الدول التي وقع في مواجهتها هذا العمل.<sup>153</sup> أما الفقهاء الذين ينظرون إلى المسؤولية باعتبارها مناط وجوب إصلاح الضرر فقد عرفوا المسؤولية بأنها نظام قانوني يكون بمقتضاه على الدولة التي ينسب إليها فعل غير مشروع طبقا للقانون الدولي التزاما بإصلاح ما يترتب على ذلك الفعل حيال الدولة التي ارتكب هذا الفعل ضدها.

ويلاحظ على التعريفات المتقدمة أنها تستند إلى نظرية الفعل غير المشروع - باعتباره إنتهاكا للإلتزام الدولي- في إقامة المسؤولية الدولية، وهو إتجاه بدأ الفقه الدولي في التخلي عنه. حيث ظهرت تعريفات حديثة للمسؤولية الدولية لا تقصرها على ما يترتب على مخالفة الإلتزامات الدولية،<sup>2</sup> ومنها على سبيل المثال ما قاله الدكتور محمد سعيد الدقاق "المسؤولية الدولية نظام قانوني يسعى إلى تعويض شخص أو أكثر من أشخاص القانون الدولي عن الأضرار التي لحقت به نتيجة نشاط أثاره شخص آخر أو أكثر من أشخاص القانون الدولي".<sup>3</sup> وأيضا ما قاله الدكتور صلاح الدين عامر على أنها "مجموعة من القواعد القانونية التي تحكم أي عمل أو واقعة تنسب إلى أحد أشخاص القانون الدولي وما يترتب على ذلك من إلتزام الأول بالتعويض".<sup>4</sup>

يتبين من التعريفين السابقين أنه لا يشترط في الفعل الصادر من أحد الأشخاص الدولية أن يوصف بأنه غير مشروع أو مخالف للإلتزامات الدولية لأن شخص القانون الدولي قد يصيب غيره من الأشخاص القانونية الدولية بضرر وهو في حالة إستعماله حقه المقرر دوليا.<sup>5</sup> هذا بالإضافة إلى أنهما لم يقصرا إسناد المسؤولية إلى الدول وحدها، إذ أن تعبير "أشخاص القانون الدولي" يتيح للمنظمات الدولية والفرد أن يصبحا شخصا من أشخاص المسؤولية الدولية، وذلك على عكس ما كان يراه الفقه التقليدي من قصر هذه الأحكام على الدول ذات السيادة.<sup>6</sup>

1- أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 123.

2- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 195-196، وراجع أيضا: -Attitz Tamiza, Eduardo dealechago"La responsabilité de L'Eta" le droit international, bilan et perspective, Pedone, Paris, 1991 , p 394.

3- د. أكرم يحيوي، قانون المسؤولية الدولية، دار هومة، الطبعة الثانية، الجزائر، 2010، ص 13.

4- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 197.

5- د. أكرم يحيوي، المرجع السابق، ص 13.

6- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 197.

كذلك فإن المادة (1/235) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، نصت على أن "الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها وهي مسؤولة وفقا للقانون الدولي". فالإتفاقية بموجب هذه المادة تفرض على الدول مسؤولية بموجب القانون الدولي، بالوفاء بالتزاماتها الدولية بشأن حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهذه الإلتزامات تشمل بالطبع الواجبات المفروضة على الدول بموجب هذه الإتفاقية والإتفاقيات الأخرى ذات الصلة، وقواعد العرف الدولي التي تنص على حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وذلك بمنع وقوع الضرر البيئي وتقليله إلى أدنى حد ممكن كما تشمل الإلتزامات بإصلاح الضرر الذي يلحق بالبيئة البحرية.

لذلك يتضح أن حماية البيئة البحرية تستوجب وقايتها من الخسارة والضرر وعدم الإعتداد على مفهوم ضيق للمسؤولية الدولية، يستند إلى قواعد ثانوية لا يعنىها سوى إصلاح الضرر الناجم عن المساس بسلامة البيئة، خاصة وأن معظم الأضرار التي يمكن أن تلحق بالبيئة يصعب أو قد يستحيل إصلاحها، إذ يتعذر إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر، كما يستحيل كذلك تعويض هذه الأضرار بالكامل.

وعلى ضوء كل ما سبق، نستطيع أن نأخذ بتعريف المسؤولية الدولية بأنها: "مجموعة القواعد القانونية الدولية، التي تلقي على عاتق أشخاص القانون الدولي إلتزامات بمنع وتقليل الضرر الذي يمكن أن يلحق بشخص دولي آخر، وكذلك الإلتزام بإصلاح ما قد يلحق بالغير من أضرار". وهو مفهوم يتسع لنظامين للمسؤولية الدولية، أحدهما ذو طابع وقائي يستهدف منع الضرر، والآخر يتسم بطابع علاجي يستهدف إصلاح الضرر وإعادة الحال إلى ما كان عليه.<sup>154</sup> وبذلك يساهم هذا التعريف إلى حد كبير في حماية البيئة البحرية والمتوسطة حماية فعالة.

### **الفرع الثاني: تطور قواعد المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.**

لقد طرأ تطور كبير على قواعد المسؤولية الدولية، فبعد أن كان المبدأ الأساسي للقانون الدولي هو السيادة المطلقة لكل دولة على إقليمها وما يترتب عليها فرض أي إلتزام يمنع إستخدامها للمصادر الموجودة في إقليمها والتحول إلى تبني المجتمع الدولي قاعدة أساسية تتمثل بحق كل دولة في أن تستخدم كل ما تمتلكه شريطة أن لا تسبب أضرارا للدول الأخرى،<sup>2</sup> بل أصبح هناك قبولا واضحا للمبدأ القائل أن الدول يجب أن تتحمل تبعات أفعالها التي قد تؤثر على

1- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 198-199.

2- د. صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، المرجع السابق، ص 218.

بيئة دولة أخرى أو البيئة المشاعة وهذا من شأنه أن يساهم في تطور قواعد المسؤولية الدولية في هذا المجال.

لذا سنتناول في هذا الفرع أساس مسؤولية الدولة عن أضرار تلوث البيئة البحرية كما يلي:

### أولاً: نظرية الخطأ كأساس للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

إنه 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) تأييداً كبيراً.<sup>155</sup>

ووفقاً لتلك الأصول هناك من يرى أن مسؤولية الدولة عن أضرار تلوث البيئة البحرية تقوم على أساس فكرة الخطأ والتقصير وفقاً للقانون الدولي العام، ولا توجد هناك دلائل تشير إلى أن هذا القانون قد أقر فكرة المخاطر أساساً لمسؤولية الدولة، أو ما تسمى أحياناً بالمسؤولية المطلقة التي قوامها مسؤولية الدولة حتى ولو لم يثبت الخطأ والتقصير في جانبها، وينبني على ذلك من إنقضاء مسؤولية الدولة 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 وإستثمارها في المناطق الخاضعة لولايتها الوطنية، كما في النشاطات الحاصلة ضمن جرفها القاري، لا تسأل مسؤولية مطلقة عن الأضرار الحاصلة للدول الأخرى نتيجة لإنفجار 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 وإتخاذ التدابير اللازمة لإستكشاف الجرف القاري وإستثماره وفقاً للمعايير الدولية المطبقة، وتقع عليه أيضاً ضمان الإلتزام بتلك الأنظمة والتدابير، وفي حالة تقصير الدولة أو إخفائها في تنفيذ تلك الإلتزامات فإنها تتحمل عبئ المسؤولية الدولية عن تلك النشاطات.<sup>2</sup>

وتؤيد بعض الأعمال القانونية هذه النظرية. مثلما جاء بمشروع تقنين قواعد المسؤولية الدولية 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

1- د. صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، المرجع السابق، ص 219-220.

2- د. عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص 181-182.

الفقيه Strupp في أوائل القرن العشرين إلى تأييد نظرية المسؤولية الخطئية حيث تنص المادة الأولى من مشروع المسؤولية الدولية الذي أعده على أنه "إذا إنطوى العمل على إهمال تسأل الدولة فقط على إلتزامها المبني على الخطأ"<sup>156</sup>.

إلا أن هذه النظرية تعرضت لإنتقادات عديدة كان أبرزها صعوبة إثبات التقصير في القانون البيئي الدولي من حيث تكون إجراءات سلوك الدولة في السيطرة على أنشطة التلوث أم غير موجودة أو قد تم التعبير عنها بعمومية<sup>2</sup>، 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 الفني المعروف فقد تتخذ الدولة أو صاحب المشروع الحيطة اللازمة مما يمنع وجود الخطأ أو الإهمال ، ويلحق الضرر رغم ذلك دولة أخرى.

ومنه نخلص إلى أن نظرية الخطأ لا نستطيع تطبيقها أو إعتماها كأساس وحيد للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية ، لكن هذا لا يمنع من إستبقائها وإعمالها في النطاق الذي يمكن أن تنطبق فيه، ويتوافر الخطأ، أما إذا لم يتوافر الخطأ وترتب مع ذلك الضرر فليس هناك ما يمنع قانوناً من البحث عن الأساس الآخر للمسؤولية وإلزام من قام بالعمل بتعويض المضرور، على ما نرى الآن.<sup>3</sup>

**ثانياً: نظرية العمل غير المشروع كأساس للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.**

أمام الإنتقادات التي وجهت إلى نظرية الخطأ إتجه 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.<sup>4</sup>

والعمل الدولي غير المشروع هو كل عمل أو إمتناع ينتهك إلتزاماً قائماً بموجب قواعد

1- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 453-454.

2- د. صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، المرجع السابق، ص 220.

3- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 450-456.

4- بن سالم رضا، الرسالة السابقة، ص 145.

القانون الدولي الإتفاقيه أو العرفية أو المبادئ القانونية العامة. كما يعرف الأستاذ إبراهيم محمد العناني العمل غير المشروع كعنصر في المسؤولية الدولية هو السلوك المخالف لإلتزامات قانونية دولية، بمعنى آخر هو الخروج على قاعدة من قواعد القانون الدولي.<sup>157</sup>

ولقد أخذت لجنة القانون الدولي بالعمل غير المشروع كأساس للمسؤولية الدولية للدول فجاء في المادة الأولى من المشروع الذي وضعته المتعلق بتقنين مسؤولية الدول "أن كل عمل غير مشروع دولياً لدولة يرتب مسؤوليتها الدولية".<sup>2</sup>

ولابد لوجود الفعل غير المشروع دولياً توافر عنصرين، عنصر شخصي وهو إمكانية نسبة الفعل أو الإمتناع الذي تقوم به الدولة بصفتها شخصاً من أشخاص القانون الدولي العام وعنصر موضوعي وهو أن يكون الفعل أو الإمتناع الذي ينسب للدولة منافي لإلتزاماتها الدولية.<sup>3</sup> وعلى ذلك إذا كانت مخالفة الدولة لإلتزاماتها الدولية، أياً كان مصدرها ترتب مسؤوليتها للدولة تعتبر عملاً غير مشروع فإن مخالفة الدولة للإلتزام القانوني بالحفاظ على البيئة يستتبع مسألته عن الأضرار الناتجة عن تلك المخالفة.

ففي خصوص حماية البيئة البحرية للمنطقة تنص المادة 145 من إتفاقية قانون البحار على أن "تتخذ الدول عن طريق السلطة العليا لقاع البحار التدابير اللازمة وفقاً لهذه الإتفاقية، فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة لضمان الحماية الفعالة للبيئة البحرية من الآثار الضارة التي قد تنشأ عن هذه الأنشطة ومنع الإخلال بالتوازن الإيكولوجي للبيئة البحرية"، كما نصت الإتفاقية في المادة 192 على أن "الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها". وكلا النصين السابقين يفرضان إلتزاماً ينبغي على الدولة الوفاء به وتنفيذه، فإن عملت غير ذلك كان عملها غير مشروع وإستوجب مسؤوليتها الدولية وهذا ما صرحت به المادة (1/253) من الإتفاقية السابقة.<sup>4</sup>

وعليه نجد أن الإضرار 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.<sup>5</sup> إلا أن هذه النظرية لا يمكن أن تعتمد كأساس قانوني

---

1- د. إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، الجزء الأول، المطبعة التجارية الحديثة، دون مكان النشر، 1997، ص 197.

2- د. أمير يحيوي، المرجع السابق، ص 39

3- بن سالم رضا، الرسالة السابقة، ص 148.

4- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 458.

5- بن سالم رضا، الرسالة السابقة، ص 148.

للمسؤولية الدولية للدول في ميدان الإضرار بالبيئة والمترتبة 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.<sup>158</sup>

### ثالثاً: نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

أصبحت الأنشطة المشروعة التي تحدث أضراراً جسيمة من الخطورة لدرجة دفعت الفقه إلى البحث عن أساس آخر للمسؤولية، فكان أن توصل إلى الأخذ بنظرية المخاطر أو ما تسمى المسؤولية المطلقة والتي يقصد بها "إقامة التبعات على عاتق المسؤول عن نشاط خطر، عما يحدثه بالغير من أضرار، ودون اللجوء إلى إثبات الخطأ من جانبه".<sup>2</sup>

ففي خصوص الأضرار الناشئة عن تلوث البيئة البحرية، بوجه عام يذهب البعض إلى إقامة مسؤولية الدولة على أساس المخاطر، وذلك عن كافة النشاطات التي تجرى في ظل ولاية الدولة أو إشرافها سواء كانت الجهة الممارسة لنشاط جهة خاصة (مؤسسة خاصة) أو الدولة من خلال مؤسساتها العامة.<sup>3</sup> حيث يكتفي الطرف المضرور بأن يثبت ما لحقه من ضرر فقط، ذلك أن إشتراط أن يكون العمل غير مشروع دائماً أو أن يوجد خطأ يؤدي إلى تقليص حالات المسؤولية عن أضرار التلوث البحري، لأنه كثيراً ما تحدث تلك الأضرار "نتيجة ممارسة الدولة لحقوقها، أو بسبب ما تقوم به من أنشطة مشروعة... وبالتالي لا يصح الإعتداد بعدم المشروعية كأساس وحيد لتحمل الدولة تبعة المسؤولية عن الأضرار التي يمكن أن تترتب نتيجة التلوث... إنما يمكن الإعتداد 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 تبنى المسؤولية على مجرد إثبات وجود علاقة سببية بين النشاط والضرر أكثر من أن تبنى فقط على نية الضرر أو على سلوك خاطئ آخر".<sup>4</sup>

وفي نظر متزعمي هذا الإتجاه أن مسؤولية الدولة المطلقة عن أضرار التلوث أصبحت في عداد المبادئ العامة للقانون الدولي. وقد حاولو إستنباط هذا المبدأ من السوابق القضائية الدولية،<sup>5</sup> والتي قدمت آراء مقنعة بهذا الإتجاه وخاصة الأحكام المشهورة كالتحكيم في قضية

1- لتفصيل أكثر راجع: د. محمد البزاز، المرجع السابق، ص 307.

2- د. صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، المرجع السابق، ص 222.

3- د. عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص 182.

4- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 477.

5- د. عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص 182.

مصهر (تريال) والتحكيم على قضية بحيرة (لانو) وقضية مضيق (كورفو) حيث تشير إلى بروز المسؤولية القانونية المطلقة كمبدأ عام في القانون الدولي.<sup>159</sup> كما يرى هذا الفريق الفقهي أيضا أن هذه النظرية إكتسبت قوة قانونية من خلال تطبيقها في النظم القانونية المعاصرة - كمبدأ عام- مما أكسبها قوة قانونية في القانون الدولي إعمالا للمادة (38) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية.<sup>2</sup> وينبني هذا الرأي على أساس (أن المسؤولية المطلقة بوصفها مبدأ مقبولا في القانون الدولي تعدل المفهوم التقليدي الذي يقيم مسؤولية الدولة على أساس الخطأ والتقصير وذلك عندما يكون مصدر الضرر الدولي نشاطا ينطوي على خطورة إستثنائية).<sup>3</sup>

إلا أن هذه النظرية تعرضت 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 دائما وجود خطأ أو عمل مخالف لأحكام القانون الدولي وقواعده، فالخطأ شرط أساسي لوجود المسؤولية الدولية، أما المخاطرة فلا تستوجب تلك المخاطرة.

على أن هذا الإتجاه يبدو ضعيفا ويعوق مجارة القانون الدولي للتغيرات الحديثة في الروابط الدولية،<sup>4</sup> خاصة وأن الأنشطة الضارة بالبيئة هي في غالبيتها أنشطة إستثنائية في خطورتها، ولا مانع من أن توضع نظم قانونية إستثنائية لمواجهة آثارها. ولما كانت المسؤولية المطلقة هي في الأصل من النظم الإستثنائية فإنه تتلائم معطيات أعمالها مع الأضرار التي تنشأ عن الأنشطة الخطيرة الضارة بالبيئة بوجه عام.<sup>5</sup> لذلك نحن نؤيد ما ذهب إليه هذا الإتجاه لإقامة مسؤولية الدولة عن الإضرار بالبيئة البحرية على أساس المخاطر بوجه خاص لأن من يقوم بنشاط شديد الخطورة عليه أن يتحمل المسؤولية عن المخاطر التي تترتب على هذا النشاط، فالعديد من الأنشطة في البحار وبصورة خاصة تلك المتعلقة بصناعة النفط تتصف بالخطورة الجسيمة على البيئة البحرية رغم مشروعية هذه الأنشطة، لأن أغلب مصادر التلوث تأتي من أفعال مشروعية فضلا عن تلك الأفعال غير المشروعية، وهذا ما يبرر أخذنا بفكرة المسؤولية المطلقة فلا يمكن الإستناد هنا إلى الخطأ أو العمل غير المشروع كأساس لإقامة مسؤولية الدولة عن الأضرار التي يمكن أن تترتب عن التلوث البحري والمتأتية من أفعال مشروعية.

- 
- 1- د. صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، المرجع السابق، ص 222- 223، ولتفصيل أكثر حول هذه القضايا راجع: د. عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص 183- 186.
  - 2- د. صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، المرجع السابق، ص 222.
  - 3- د. عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص 182- 183.
  - 4- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 473- 474.
  - 5- المرجع نفسه، ص 481.

ومن كل ما سبق فإننا نرى أن لكل نظرية من النظريات التي عرضناها مجال تطبيق، ولا تصلح نظرية واحدة كأساس كاف للمسؤولية في جميع الحالات إنما يتم إعمال كل نظرية حسب ظروف كل حال، مع الأخذ بعين الاعتبار أن تطبيق نظرية المسؤولية المطلقة تحقق لنا حماية أكثر فعالية للبيئة البحرية. لكن هذا لا يعني إمكان مساءلة المدعى عليه عن الأنشطة التي يقوم بها على أساس الخطأ أو العمل غير المشروع.

#### رابعاً: المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية في الإتفاقيات الدولية.

لقد برزت الحاجة إلى توحيد قواعد المسؤولية الدولية إلى عقد إتفاقيات دولية ذات طابع عالمي أو إقليمي عالجت فيه موضوع المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية بصورة جانبية وذلك كما هو مبين في الآتي:

##### 1- إتفاقية بروكسل عام 1962 المتعلقة بمسؤولية مشغلي السفن النووية: أقرت هذه

الإتفاقية صراحة نظرية المسؤولية المطلقة من خلال نص المادة (1/2) على أن: "يعتبر مشغل السفينة مسؤولاً مسؤلاً مطلقاً عن جميع الأضرار النووية عندما يثبت أن هذه الأضرار وقعت نتيجة لحادثة نووية مسببة عن وقود نووي، أو بقايا أي فضلات مشعة تتعلق بهذه السفينة"<sup>160</sup>.

##### 2- إتفاقية بروكسل عام 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط:

ألقت هذه الإتفاقية عبئ المسؤولية وتبعة التعويض عن الأضرار التي يسببها التلوث الناجم عن إنسياب أو تصريف النفط من السفن في إقليم الدولة المتعاقدة أو بحرها الإقليمي على مالك السفينة. وقد إستبعدت الإتفاقية عملياً المسؤولية المباشرة للدولة حيث لا تطبق أحكامها على السفن الحربية أو السفن الأخرى المملوكة للدولة أو تلك التي تستغلها والتي تخصص للخدمات الحكومية غير التجارية وتخضع الدولة للمقاضاة أسوة بالمؤسسات الخاصة عن الضرر الذي تسببه سفنها التجارية، أما عن طبيعة المسؤولية التي أقرتها فهي المسؤولية المطلقة حيث أن فقدان الخطأ لا يعفي المالك من المسؤولية، إنما يعفى عند تحقق حالات حددت على سبيل الحصر، وهي أعمال الحرب، أو وقوع حادثة طبيعية ذات طابع إستثنائي لا يمكن مقاومته، والأعمال العمدية التي يقوم بها طرف ثالث.<sup>2</sup>

##### 3- إتفاقية بروكسل لعام 1971 المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري

1- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 479.

2- د. عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص 189-190.

**للمواد النووية:** حيث جاء بديجاتها أن: "مشغل المنشأة النووية يكون وحده مسؤولاً عن الأضرار التي تسببها حادثة نووية أثناء النقل البحري للمواد النووية"، ولما كانت هذه الإتفاقية مكملة لإتفاقية باريس عام 1960 الخاصة بالمسؤولية المطلقة لمشغل المنشأة النووية عن الأضرار التي تحدث للغير، فلا خلاف في أنها تتبنى نظرية المسؤولية المطلقة.<sup>161</sup>

#### 4- الإتفاقية الدولية لعام 1971 المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار

**التلوث بالنفط:** أكدت منظمة (الأمكو) هذه الإتفاقية وأقرها مؤتمرها في 18 ديسمبر 1971 بهدف رفع الحد الأقصى للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط من السفن، وتأمين دفع التعويض في حالة إنتفاء مسؤولية مالك السفينة وفقاً لإتفاقية المسؤولية عام 1969 ويكون الصندوق بموجب المادة الرابعة من الإتفاقية مسؤولاً عن دفع التعويض عن مالك السفينة كالحالات التي يعفى فيها المالك من المسؤولية وفقاً لإتفاقية المسؤولية عام 1969، وكذا في الحالة التي يتجاوز مبلغ التعويض الحد الأقصى لمسؤولية مالك السفينة كما ورد في الإتفاقية (60 دولار أمريكي)، وفي الحالة الأخيرة يجب ألا يتجاوز مبلغ التعويض الذي يدفعه مالك السفينة والصندوق معاً على (30 مليون دولار أمريكي) للحادثة الواحدة، والمقدار نفسه يدفعه الصندوق وحده في حالة إنتفاء مسؤولية مالك السفينة. وتتأتى المساهمات المالية في الصندوق من مساهمات مستوردي النفط.<sup>2</sup>

#### 5- إتفاقية لوجانو 1993 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن

**الأنشطة الخطرة على البيئة:** وضعت هذه الإتفاقية من قبل مجلس أوروبا في 21 جوان 1993 في لوجانو، وتهدف الإتفاقية إلى ضمان التعويض عن الضرر الناتج عن أفعال تشكل خطورة على البيئة،<sup>3</sup> كما وتشمل الضرر عن إتلاف أو إفساد البيئة وكذلك الضرر الذي يصيب الأشخاص والممتلكات وكلفة الإجراءات المتخذة لمنع الضرر، فالضرر قد ينجم عن حادث مفاجئ أو تلوث مستمر أو عن سلسلة من الحوادث لذات المصدر، وعليه فليس الحوادث وحدها مشمولة بل حتى العمليات الإعتيادية والمستمرة،<sup>4</sup> كما تعرض هذه الإتفاقية وبشكل عام مسؤولية قانونية مشتركة عن الضرر. ومن أجل ضمان التعويض المناسب عن الضرر تقرر الإتفاقية نهج

1- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 479-480.

2- د. عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص 190.

3- Voir le premier article de cette convention.

4- د. صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، المرجع السابق، ص 230.

المسؤولية القانونية المطلقة بصرف النظر عن النية أو الإهمال.<sup>162</sup> ويظهر أساس المسؤولية القانونية المشددة في طبيعة ودرجة الخطورة التي تشكلها الأنشطة الخطيرة.<sup>2</sup>

ويمكن الإشارة هنا إلى أنه وكما بينا سابقا أن إتفاقية برشلونة الإقليمية لسنة 1976 لم تتعرض لقواعد المسؤولية الدولية وإنما إكتفت بالإشارة فقط إلى تعهد الدول الأطراف بتطوير القواعد الخاصة بالمسؤولية،<sup>3</sup> وهو نفس الحكم الذي أورده أيضا في البروتوكول المتعلق بالتلوث الناجم عن إستكشاف وإستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وترتيبه التحتية لسنة 1994. <sup>4</sup> وهنا يجب التذكير أنه وفي سبيل تنفيذ هذه التعهدات أخذت الأطراف المتعاقدة في إتفاقية برشلونة في عام 1996، خلال إجتماعها العادي التاسع بعين الإعتبار موضوع المسؤولية والتعويض، ودعت أمانة خطة عمل البحر المتوسط (برنامج الأمم المتحدة للبيئة) إلى عقد أول إجتماع للخبراء القانونيين والتقنيين المعنيين من الحكومات لإستعراض مشروع أعدته الأمانة بشأن الإجراء الملأئم لتحديد المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية للبحر المتوسط، وعقد الإجتماع في بريوني كرواتيا في الفترة 23- 25 سبتمبر 1997 وحضره 16 طرفا متعاقدا، كما أن معظم المشاركين في الإجتماع وفيما يتعلق بمسألة الشكل الذي يتخذه نظام المسؤولية في البحر المتوسط في المستقبل فضلوا إصداره في شكل بروتوكول جديد (أكثر إلزاما) بدلا من ملحق إتفاقية. ولقد كانت العديد من جوانب المشروع قائمة على إتفاقية لوجانو لسنة 1993 المتعلقة بالمسؤولية المدنية للأضرار الناجمة عن الأنشطة الخطرة على البيئة.<sup>5</sup>

نستطيع مما تقدم أن نستخلص بعض الإستنتاجات من هذه الإتفاقيات الدولية والتي ألفت عبئ المسؤولية على عاتق الجهات الخاصة بصورة رئيسية، أما الدولة فلا تتعدى مسؤوليتها كونها مسؤولية غير مباشرة، تسأل في حالة إخفاقها في معاقبة منتهكي أحكام الإتفاقية. كما لم تنظم تلك الإتفاقيات موضوع المسؤولية عن الأضرار الحاصلة للبيئة البحرية الواقعة خارج

1- Christophe Bernaxoni, La Responsabilité civil pour dommages résultant d'une atteinte transfrontière à l'environnement : un cas pour la conférence de la Haye, sans l'édition, sans le lieu de publication, 2000, p 12. Et voir sixième article de cette convention.

2- Ibid, pp 12- 13. Et voir la septième article de cette convention.

3- أنظر المادة 16 من هذه الإتفاقية.

4- أنظر المادة 27 من هذا البروتوكول.

5- أمواج المتوسط، الإجتماع العاشر للأطراف المتعاقدة، مجلة خطة عمل البحر المتوسط، العدد 36- 37، دون مكان وسنة النشر، ص 6-7، وأنظر الملحق الثامن.

حدود الولاية الوطنية (أي الضرر الذي تتكبده الجماعة الدولية بأكملها).

كما يبدو أن الإتجاه السائد في هذه الإتفاقيات أنها تقيم المسؤولية على أساس المخاطرة أو ما تسمى بالمسؤولية المطلقة، بصرف النظر عن تحقق ركن الخطأ. لكن هذا المبدأ لا يطبق على الدولة إلا في حالة ممارستها النشاط المسبب لضرر التلوث بصورة مباشرة من خلال مؤسساتها العامة كما في مسؤولية الجهة الخاصة سواء بسواء، أي أن الدولة لا تسأل مسؤولية مطلقة عن كافة النشاطات التي تجرى في ظل ولاياتها أو إشرافها أو النشاطات التي تباشرها السفن الحاملة لأعلامها.<sup>163</sup> لذلك هناك من قال أنه لإتيان بنظام فعال للمسؤولية الدولية عن أضرار التلوث ليكفل حماية البيئة البحرية بالحدود الممكنة، لا بد من إقرار المسؤولية المباشرة للدولة ليس عن نشاطات أجهزتها الرسمية فحسب، بل أيضا عن النشاطات التي يمارسها الأفراد العاديون والمؤسسات الخاصة العاملة في ظل ولاياتها أو إشرافها بما فيها السفن الرافعة لأعلامها. وتعد هذه القاعدة فيما لو أقرتها الإتفاقيات الدولية المقبلة الأثر القانوني لعدم الإعتداد بالإلتزامات الدولية المفروضة على الدول بالإمتناع عن الإضرار بالبيئة البحرية، وكذلك إلتزاماتها في إتخاذ الإجراءات الوقائية لمنع وقوع الضرر من كافة النشاطات التي تمارس في ظل ولاياتها أو إشرافها، سواء كانت تباشرها جهات رسمية أو جهات خاصة.<sup>2</sup>

## المطلب 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 بدلا من محاولة إعادة ما تم فقده أو إفساده.<sup>3</sup>

ومن هنا يتضح أن أهم نتيجتين رئيسيتين تترتبان على المسؤولية عن الضرر البيئي بوجه عام، والإضرار بالبيئة البحرية بوجه خاص هما الإلتزام بمنع التلوث أو تخفيفه والإلتزام العلاجي المتمثل بإصلاح الضرر وهما ما سنتناوله تباعا في فرعين كما هو مبين في الآتي:

1- د. عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص 194-204.

2- المرجع نفسه، ص 205.

3- د. صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، المرجع السابق، ص 231.

## الفرع الأول: الإلتزام بمنع وتقليل الإضرار بالبيئة البحرية.

لهذا الإلتزام مظهران، إلتزام سلبي وآخر إيجابي، يتمثل المظهر السلبي بالإلتزام العام المفروض على الدول بالإمتناع عن الإضرار بالبيئة البحرية، أما المظهر الإيجابي فيعني التدابير الوقائية التي تتخذها الدول للحيلولة دون الإضرار بالبيئة البحرية عند ممارستها للنشاطات المسببة للتلوث، لذا سنتناول مناقشة هذا الموضوع كما يلي:

### أولاً: الإلتزام بالإمتناع عن الإضرار بالبيئة البحرية.

إن الإلتزام بمنع التلوث البيئي والأحكام الخاصة به يعني مجموعة من الإجراءات التي ينبغي على الدولة الإلتزام بها من خلال تشريعاتها الوطنية ذات العلاقة بالأنشطة التي لا تهدد بحدوث آثار بيئية مهلكة.<sup>164</sup> فهذا الإلتزام يستند في تطبيقه بالمبدأ اللاتيني (يجب ألا تستعمل ملكك بصورة تضر بالملاك الآخرين) المعترف به في أغلب التشريعات الوطنية في العالم. ولا يقل تطبيق هذا المبدأ في ظل النظام القانوني الوطني.

ويمكن أن نجد تطبيقات لهذا المبدأ في المعاهدات التي تنظم إستعمال مياه الأنهار الدولية، حيث فرضت هذه الإتفاقيات إلتزاماً على الدول الضفية بعدم تلويث مياه تلك الأنهار وإحداث الإضرار للدول الضفية الأخرى. وقد أكدت الهيئات الدولية الفقهية المبدأ المتقدم في قراراتها الصادرة بخصوص إستخدام مياه الأنهار الدولية، كإعلان مدريد للمعهد القانون الدولي عام 1911، والقرارات الصادرة من مؤتمر جمعية القانون الدولي المعقود في (دبروفنك) عام 1956، والمادة العاشرة من قواعد هلسنكي التي أقرتها جمعية القانون الدولي العام عام 1967. 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.<sup>2</sup>

كما وجاء المبدأ المتقدم تطبيقاً له في قرار محكمة التحكيم الخاصة التي أنشأت عقب النزاع الذي حصل بين كندا والولايات المتحدة الأمريكية - قضية مصهر تريال- أثر الأضرار التي تكبدتها الأخيرة نتيجة لإنبعاث الغازات السامة من مصنع لصهر المعادن في إقليم كندا،<sup>3</sup> حيث جاء في قرارها الصادر في 11 مارس 1941 أنه: "طبقاً لمبادئ القانون الدولي فليس لأي دولة

1- د. صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، المرجع السابق، ص 231.

2- د. عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص 158. ولتفصيل أكثر حول الإتفاقيات التي عقدت في هذا الشأن راجع: أ. صباح العشراوي، المرجع السابق، ص 184-185.

3- د. عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص 158-159.

الحق في استعمال إقليمها أو السماح باستعماله بشكل يلحق أضرارا بإقليم دولة مجاورة<sup>165</sup> كما أعلنت محكمة العدل الدولية إقرارها 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 ضررا خطيرا بحقوق ومصالح الدول الأخرى".<sup>2</sup> فهذه الاجتهادات الفقهية كشفت عن وجود قاعدة عرفية بمقتضاه أنه لا يجب على أية دولة أن تستعمل إقليمها لأغراض يمكن أن تسبب ضرارا خطيرا بحقوق ومصالح الدول الأخرى.<sup>3</sup>

كما ينطبق المبدأ المتقدم الذي أقره القضاء الدولي ودون شك على حالات التلوث البحري بحيث لا يجوز للدول العمل على إلحاق الضرر بالبيئة البحرية الخاضعة للولاية الوطنية أو السفن الرافعة لأعلامها القيام بذلك. ولا يقتصر سريان هذا الحضر على المناطق الخاضعة للولاية الوطنية، بل يتعداها إلى المناطق الواقعة خارج حدود الولاية الوطنية، إذ تلتزم الدول بموجب المبادئ العامة للقانون الدولي بممارسة حريات البحر العالي بصورة معقولة، بحيث أن الإضرار بموارد المنطقة من خلال طرح المواد الملوثة يعد تعسفا في استعمال تلك الحريات وبالتالي يعد محضورا.

وقد عكس إعلان الأمم المتحدة الذي أقره مؤتمر إستكهولم للبيئة البشرية المبادئ التي أقرها القضاء الدولي، حيث تتحمل الدول بموجب المبدأ 21 من الإعلان المذكور 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).<sup>4</sup> ومما لاشك فيه أن إعلان إستكهولم يعد أساسا لا غنى عنه باتجاه إنشاء وتطوير قواعد جديدة للقانون الدولي تمنح الأثر الفعال للمبادئ المعلنة عنها في هذا الإعلان، حيث أن العمل الدولي اللاحق يكسب مبادئ الإعلان قوة القانون الملزم، كما هو الحال في الإعلان العالمي لحقوق الإنسان عام 1948، إذ بالرغم من النعوت التي أطلقت عليه، فقد أثبتت التطورات اللاحقة أنه يفرض إلتزامات قانونية على الجماعة الدولية.<sup>5</sup> وبذلك تتحمل الدول كافة مسؤولية المحافظة على سلامة البيئة البحرية وحدة متكاملة عن كافة النشاطات التي يمارسها الأشخاص وتلك التي تمارسها المؤسسات

1- د. محمد اليزاز، المرجع السابق، ص 35.

2- د. عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص 159.

3- Kiss Alixandre , Droit international de l'environnement, Eddition Pendans , Paris , 1989 , pp 72- 73.

4- د. عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص 159- 160. وراجع أيضا:

- Kiss Alixandre, o. cit , p 81.

5- د. عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص 162.

الحكومية والخاصة والسفن الخاضعة لولايتها، بصرف النظر عن موقع ممارسة النشاط سواء حصل في المناطق الخاضعة لولايتها الوطنية أو في المنطقة الدولية.<sup>166</sup>

ومن جانبها جاءت نصوص إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لتؤكد المبادئ السابقة ولتضع لنا إلزاماً دولياً عاماً يقع على عاتق الدول مضمونه (حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها).<sup>2</sup> كما يرتبط هذا الإلتزام العام الملقى على عاتق الدول بحقها السيادي في إستغلال ثروتها الطبيعية بصورة توفيقية بين الحق والواجب الذي يقيد ويحدد نطاقه، وهذا الأمر أفصحت عنه المادة 193 من الإتفاقية التي تنص على أن: "للدول حق سيادي في إستغلال مواردها الطبيعية عملاً بسياساتها البيئية، وفقاً لإلتزامها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها".<sup>3</sup> كما تضمنت هذه الإتفاقية أيضاً واجب الإلتزام كل دولة بالإمتناع عن كل ما من شأنه أن يؤدي إلى تلويث البيئة البحرية، مع إتخاذ الإجراءات الممكنة ووضع القواعد الكفيلة بمنع التلوث أو نقل ضرره بطريقة مباشرة أو غير مباشرة من منطقة إلى أخرى.<sup>4</sup>

وإذا كان القول بما سبق بيانه من إلتزامات يستقيم مع مبادئ القانون الدولي بشأن القوة الملزمة للمعاهدات، أي التقيد بما تتضمنه نصوصها من أحكام ومراعاة تنفيذها نصاً وروحاً وبحسن نية، فإن التساؤل يثار بشأن سريان الإلتزام على الدول الغير، إذ أن المبدأ العام في قانون المعاهدات لا تلزم إلا أطرافها،<sup>5</sup> وتذهب الدراسات الفقهية إلى التأكيد على أنه بالرغم من أن هذا الإلتزام العام قد إتخذ شكل قاعدة إتفاقية، فإن مصيره لا يرتبط بمصير الشكل الإتفاقي الذي أوجده، فسريان هذه القاعدة وما يترتب عليها من آثار قانونية لا يقتصر مداها على الدول الأطراف، وإنما تمتد لتشمل الدول الغير.<sup>6</sup> وبعبارة أخرى فالإتفاقية لم تكن سوى إعلان للإلتزام العرفي على النطاق العالمي لذا وبالإشارة إلى إتفاقية فيانا لقانون المعاهدات لعام 1969 فإن الإلتزامات العرفية بعدما ثبتت في الإتفاقية، فإنها بذلك تبقى ملزمة للدول الأطراف وغير الأطراف في الإتفاقية بوصفها (قاعدة قانونية عرفية) تكون ملزمة للدول بوصفها من قواعد

1- د. عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص 161.

2- أنظر المادة 192 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982..

3- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 98.

4- أنظر المواد: 192- 194- 195- 196 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

5- حيث تنص المادة 26 من إتفاقية فيانا لسنة 1969 بشأن قانون المعاهدات والتي تهم "قاعدة العقد سريعة المتعاقدين".

6- د. محمد اليزاز، المرجع السابق، ص 28- 29.

القانون الدولي ومعترف لها بهذه الصفة،<sup>167</sup> ذلك أن هذا الإلتزام العام بحماية البيئة البحرية والإمتناع عن الإضرار بها هو قاعدة قائمة ضمن القانون الوضعي وتجد أصولها القانونية في الممارسة الدولية، إذ تحددت معالمها من خلال العديد من الإتفاقيات العالمية والإقليمية التي تضمنت إلتزامات بشأن حماية البيئة من مختلف مظاهر التلوث البحري، فضلا على أن مجموعة كبيرة من الدول في ممارستها الداخلية سنتت تشريعات وأصدرت أنظمة وطنية للحد من مظاهر التلوث البحري، ولمراقبة عمليات التخلص من النفايات والمواد الضارة في مياه البحر، وكان طبيعيا أن يكون لهذا الإلتزام القانوني تأثيرا في إرساء هذه القاعدة.<sup>2</sup>

وهكذا وكخلاصة لما سبق بيانه، يمكن التأكيد في الوقت الراهن أن مبدأ الإلتزام العام بحماية البيئة البحرية والإمتناع عن الإضرار بها الذي دونته إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وكرسه المبدأ السابع من إعلان إستكهولم أضحى اليوم قاعد قانونية دولية ذات طابع شامل تطوق بإلتزاماتها كافة الجماعة الدولية.

### ثانيا: إتخاذ التدابير لمنع وقوع ضرر بالبيئة البحرية.

يمثل هذا الشق الجانب الإيجابي من الموضوع، فالمسؤولية في التخطيط المسبق لتجنب وقوع الضرر تعد جزءا لا يتجزأ من المسؤولية في ضمان عدم وقوع الضرر،<sup>3</sup> بل أن سياسة السعي إلى المنع أفضل لأنه كثيرا ما يعجز التعويض من إعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل الحادث.<sup>4</sup> وقد أثبت العمل الدولي أن الدول الواقعة على أحواض الممرات المائية الدولية تتعاون فيما بينها عن طريق الإتصالات المنظمة لغرض السيطرة على الفيضانات والكوارث الطبيعية الأخرى، وتجنب وقوع الأضرار الناجمة عنها، ويقع عليها أيضا واجب المبادرة بتحذير الدول الأخرى، عندما تعرض المناورات العسكرية والأنشطة الأخرى الحياة البشرية أو الأمن في البحار للخطر.<sup>5</sup>

وفي نفس السياق إنطوت المادة (1/194 و 2) من إتفاقية قانون البحار على التدابير الخاصة التي تتخذها الدول لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، حيث أوجبت على الدول منفردة أو مشتركة بحسب الإقتضاء إتخاذ كافة التدابير والقوانين الوقائية التي تعمل على

1- أنظر المادة 38 من إتفاقية فيانا لعام 1969 بشأن قانون المعاهدات.

2- محدد البزاز، المرجع السابق، ص 29.

3- د. عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص 164.

4- د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص 153.

5- د. عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص 164.

وقاية البيئة البحرية من التلوث، وإتخاذ الحيطة والحذر اللازمين في الأنشطة والممارسات التي تجريها تحت ولايتها حتى لا تحدث أي تلويث لأجزاء بحرية تخضع لولاية الدول الأخرى.<sup>168</sup> كما ورد في الإتفاقية إنترام كل دولة بالتعاون مع غيرها من الدول سواء على المستوى الإقليمي أو من خلال المنظمات المتخصصة بمكافحة أخطار التلوث البحري.<sup>2</sup> لذا فقد ألزمت الإتفاقية الدول بأن تسعى بأقصى حد ممكن عمليا مباشرة أو من خلال المنظمات الدولية المختصة إلى ملاحظة وقياس وتقييم وتحليل مخاطر تلوث البيئة البحرية أو آثاره الضارة بواسطة الطرق العلمية المعترف بها.<sup>3</sup>

وعندما يكون لدى إحدى الدول أسباب معقولة للإعتقاد بأن ثمة أنشطة تعتزم القيام بها تحت ولايتها أو رقابتها، من المحتمل أن يتسبب عنها تلوثا كبيرا للبيئة البحرية أو تغيرات هامة وضارة فيها فعلى تلك الدولة أن تقيم الآثار المحتملة لمثل هذه الأنشطة وتعد التقارير اللازمة عن نتائج تلك التقييمات بهدف نشرها أو تقديمها إلى المنظمات الدولية المختصة لتكون في متناول الجميع.<sup>4</sup> بل إن الدول ملزمة بصفة خاصة بأن تضع قيد المراقبة والملاحظة كافة الآثار الناتجة عن أية أنشطة أو تقوم بها بقصد البت فيها إذا كان من المحتمل أن تؤدي هذه الأنشطة إلى تلويث البيئة البحرية.<sup>5</sup>

ولا شك أن إزدياد الأنشطة وبرامج التنقيب في البيئة البحرية، على أثر التقدم التكنولوجي للكشف عن أسرار البحار وما تحويه من موارد هائلة سوف يزيد من إحتتمالات تعرض البيئة البحرية إلى مخاطر جسيمة، وفي الوقت نفسه تبرز الحاجة إلى ضمان حماية مصالح الدول المتجاورة.<sup>6</sup> لذلك نحن نؤيد ما ذهب إليه الإتفاقيات الدولية من ضرورة إعتماها تدابير لمنع وقوع أي ضرر بالبيئة البحرية، خاصة إذا علمنا أن معظم الإتفاقيات الدولية التي أبرمت بخصوص البيئة البحرية تركز على حمايتها، ولا تعالج مسائل التعويض عن الأضرار إلا بصفة فرعية، فالحماية المنعوية تفضل بكثير عن قواعد المسؤولية والتعويض.

- 
- 1- وهو مالم تتوانى إتفاقية برشلونة لعام 1976 في العمل به أيضا في المادة 1/4 بغية وقاية البحر المتوسط من التلوث والتخفيف من حدته ومكافحته وحماية البيئة البحرية في المنطقة وتحسينها.
  - 2- أنظر المواد: 197- 201 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.
  - 3- أنظر المادة 01/204 من الإتفاقية نفسها.
  - 4- أنظر المادتان: 205- 206 من إتفاقية نفسها. وأنظر أيضا تحليل نص المادتان ل: عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 101- 103.
  - 5- أنظر المادة 02/204 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.
  - 6- د. عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص 169.

## الفرع الثاني: الإلتزام بإصلاح الضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية.

من المبادئ الثابتة في القانون الدولي أن خرق أي إلتزام دولي يستوجب تعويضا مناسباً، وعليه تطبيقها نتيجة لإخفاق الدولة في تنفيذ إلتزاماتها 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 إصلاح كامل الضرر.<sup>169</sup>

فالقانون الدولي يجمع ويؤكد أنه من الآثار الرئيسية للمسؤولية الدولية الإلتزام بإصلاح ما يقع على عاتق الدولة المسؤولة، وهو أحد المبادئ الأساسية<sup>2</sup> الذي أعلنته 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"<sup>3</sup>. ونذكر هنا على سبيل المثال قرار المحكم (ماكس هوبر) في قضية الأضرار التي أصابت الرعايا البريطانيين في المنطقة الإسبانية في مراكش 1925 إذ قال (إن الأثر المترتب على المسؤولية الدولية هو الإلتزام بالتعويض ما لم يكن هذا الإلتزام قد نفذ)،<sup>4</sup> وفي قضية مصنع شورزو عام 1927 بينت أنه: "... من مبادئ القانون الدولي، بل من قبيل النظرية العامة للقانون أن أي إخلال بالإلتزام يقع على عاتق صاحبه واجب إصلاح الضرر... وسبق للمحكمة أن قالت أن الإصلاح ينتج بالضرورة عن عدم التوفيق في تنفيذ الإتفاقية، دون الحاجة إلى النص على ذلك في تلك الإتفاقية"<sup>5</sup>.

كما عززت محكمة العدل الدولية هذا الإتجاه في حكمها الصادر في 27 جوان 1986 بشأن قضية النشاطات العسكرية وشبه العسكرية في نيكارغوا (بين الولايات المتحدة الأمريكية ونيكارغوا) إذ قررت المحكمة إلتزام الولايات المتحدة الأمريكية بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بجمهورية نيكارغوا نتيجة لإخلالها بإلتزاماتها بموجب القانون الدولي العرفي وإنتهاكها

1- د. صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، المرجع السابق، ص 236.

2- محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 158.

3- د. صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، المرجع السابق، ص 263.

4- محمد بدر الدين، المسؤولية الدولية، [www.master2010.maktoobblog.com/277](http://www.master2010.maktoobblog.com/277)، المطلاع عليه يوم: 2012/08/23، ص 01.

5- محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 158.

معاهدة الصداقة والتجارة والملاحة بين الأطراف ، الموقعة في نيكارغوا في 21 جوان 1956.<sup>170</sup> كما أشار مشروع المسؤولية الدولية إلى هذا الأمر في المادة 37 مكرر منه بالقول: "1- يقع على الدولة المسؤولة عن فعل غير مشروع دوليا الإلتزام بالجبر الكامل لنتائج ذلك الفعل.

2- يزيل هذا الجبر نتائج الفعل غير المشروع دوليا بالرد العيني والتعويض والترضية، بإحداها أو الجمع فيما بينها...".<sup>2</sup>

وإذا كان التعويض في عموميته هو نتيجة طبيعية لمسؤولية الدولة فليس له صفة جزائية ولكن له طابع إصلاح الضرر، حيث أجمع الإجتهد على هذا الوصف كقرار محكمة التحكيم الصادر سنة 1912 في قضية قرطاج، وقرار لجنة المطالب الألمانية - الأمريكية المختلطة الصادر سنة 1923 حول قضية لوزيتانيا.<sup>3</sup> والمبدأ الأساسي لهذا الإصلاح هو إزالة آثار الفعل غير المشروع قدر الإمكان، وإرجاع الأمور إلى الحالة التي تكون عليها لو لم يتم ارتكاب ذلك الفعل... وورد ما أُلّف بمثله، وإذا لم يكن ذلك ممكنا دفع مبلغ مالي يعادل قيمة الرد بالمثل.<sup>4</sup>

والتعويض عن الضرر البيئي يمكن أن يتم، إما بالتعويض العيني أو التعويض المالي، وإن كلاهما مهمان لزيادة قوة الردع، فالبرغم من أن التعويض قد لا يفعل الكثير لصالح الدولة المتضررة في إستعادة بيئتها، إلا أنه قد يكون له تأثيرا تأديبيا يثني الدول عن القيام بالأفعال الضارة.<sup>5</sup>

1- الإلتزام بتقديم تعويض عيني: يقصد بالتعويض العيني تنفيذ الإلتزام عينا، وذلك بإعادة

الحالة إلى ما كانت عليه قبل أن يرتكب المسؤول الخطأ الذي أدى إلى حدوث الضرر، وهو في صورتين مادي وقانوني.

1- أنظر قرار محكمة العدل الدولية بخصوص قضية نيكارغوا لعام 1986.

2- أنظر الوثيقة A/55/10 المتعلقة بمشروع المسؤولية الدولية.

3- محمد بدر الدين، المقال السابق، ص 01.

4- محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 159.

5- إضافة إلى نوعي التعويض، يرى البعض ومنهم سبنيدي بأن الإلتزام بتقديم ترضية لا تمثل أهمية جوهرية عندما يكون الفعل قد ألحق أضرارا بالبيئة بإستثناء حالة الإلتزام بتقديم ضمانات بعدم تكرار الفعل أو النشاط في حين يرى المقرر الخاص أرنجو بأن الدولة القائمة بالفعل غير المشروع يمكن أن تكون ملزمة حسب الظروف لتقديم أي شكل من أشكال الترضية عندما يكون العمل قد ألحق بالدولة المتضررة خسائر معنوية أو قانونية لا يمكن إصلاحها بالتعويض العيني أو التعويض المادي. أنظر في ذلك: د. صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، المرجع السابق، ص 236، وأنظر كذلك المادة 38 من مشروع المسؤولية الدولية، التي أخذت بالترضية كشكل من أشكال التعويض في الوثيقة A/55/10، السالف ذكرها، ص 131.

ويعني التعويض العيني المادي إعادة الأشياء إلى ما كانت عليه بواسطة إجراءات مادية  
كإعادة الأشياء التي تم الإستيلاء عليها أو تسليم شخص ما.

أما التعويض العيني القانوني فيعني إتخاذ إجراءات قانونية كتعديل قانون أو إلغائه أو  
إتخاذ إجراءات جزائية ضد شخص ما.<sup>171</sup> وسار مشروع المسؤولية الدولية على هذا المنوال  
بإعتماده فكرة التعويض العيني أو كما يسميه (الرد العيني) بوصفه الشكل الأساسي للجبر، فقد  
أشارت المادة 43 منه إلى ذلك بالقول ( تلتزم الدولة التي ترتكب فعلا غير مشروع دوليا  
بالرد، أي بإعادة الوضع إلى ما كان عليه قبل الفعل غير المشروع، وذلك بالشروط وفي الحدود  
التي يكون فيها الرد:

أ- غير مستحيل ماديا...

ب- لا يشكل عبئا لا يتناسب البتة مع الفائدة التي ستعود على الأطراف المضرورة من هذا

الفعل من الحصول على الرد بدلا من التعويض).<sup>2</sup>

ويهدف التعويض العيني عن الإضرار 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.<sup>3</sup>

ويتمثل التعويض العيني بوصفه أثرا من آثار المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية  
في صورة إلزام الدولة المسؤولة 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 لبحرية، أو ضرورة الإعتداد بالمعايير والنظم السائدة دوليا في  
مجال مكافحة التلوث.<sup>4</sup>

---

1- د. سمير حامد الجمال، المرجع السابق، ص 317. وانظر نفس المعنى للد. صلاح عبد الرحمان عبد  
الحديثي، المرجع السابق، ص 237.

2- أنظر تقرير الوثيقة: A/55/10 ، ص 49.

3- د. سمير حامد الجمال، المرجع السابق، ص 317.

4- د. عبد الواحد الفار، الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، دار النهضة  
العربية، دون مكان النشر، 1985، ص 146، وانظر أيضا: د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق،  
ص 378-379.

2- الإلتزام بتقديم 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.<sup>172</sup>

ويشمل التعويض المالي الأضرار المادية جميعها سواء تلك التي تلحق الدولة بصورة مباشرة أم التي تلحق برعاياها وممثليها، وكذلك تشمل الأضرار المعنوية التي يتعرض لها هؤلاء الرعايا والممثلون، ويقدر التعويض المالي عن الخسائر الفعلية وقت حصول الضرر أما الخسائر المعنوية تقدر على أساس تقييم إقتصادي للضرر الفعلي الذي لحق بالشخص المتضرر مع مراعاة منزلته الإجتماعية وسنه ومهنته أما بشأن ما فت من كسب نتيجة الفعل غير المشروع، ففي حالة الإحتجاز غير المشروع لسفينة صيد أجنبية على سبيل المثال، ينبغي أن يتضمن التعويض مبلغا موازيا لما كان ينتظر أن تحققه السفينة من ربح لأصحابها خلال مدة الإحتجاز غير المشروع. ويكون تعويض ما فات من كسب ( أي الأرباح التي حرم منها المتضرر بسبب الحادث) يمنح المتضرر فائدة على مبلغ التعويض عن الضرر الرئيسي أو يمنح مبلغا يمثل الربح الذي حصل عليه الشخص لمدة سابقة.

ويتم تحديد مبلغ التعويض بالإتفاق بين أطراف النزاع أو عن طريق التحكيم أو القضاء، وفي الغالب يتم الاتفاق على التعويض نتيجة مفاوضات تتم بين الأطراف المعنية يعقبها إتفاق بين مقدار ونوع التعويض، وينبغي أن يماثل التعويض الضرر مماثلة حقيقة.<sup>2</sup>

كما أشار مشروع المسؤولية الدولية في المادة 37 منه إلى موضوع التعويض المالي بالقول: (1- يقع على الدولة المسؤولة عن فعل غير مشروع دوليا إلتزام بالتعويض عن الضرر الناتج عن هذا الفعل، ما لم يتم إصلاحه بالرد.

2- يشمل التعويض أي ضرر يكون قابلا للتقويم من الناحية المالية، بما في ذلك ما فات

من كسب، بقدر ما يكون هذا الكسب مؤكدا).<sup>3</sup>

---

1- د. صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، المرجع السابق، ص 240.  
2- شهد سالمين، المسؤولية الدولية، [www.bahrainlaw.net/post276.html](http://www.bahrainlaw.net/post276.html)، الذي أطلع عليه يوم: 2012/08/24.  
3- أنظر المادة 39 من تقرير الوثيقة A/55/10، السابق ذكرها، ص 131.

وفي مجال التعويض عن أضرار تلوث البيئة البحرية، يمكن الإشارة هنا على 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.<sup>173</sup>

ويمكن الإشارة هنا إل أن أحكام الإتفاقيات التي تبين النتائج القانونية لإنتهاك الإلتزامات الدولية في مجال حماية البيئة تشير جميعها إلى إلزامية تقديم تعويضات مالية، إلا أنه ومع هذا الإجماع فإن الفكرة صعبة التنفيذ، فهذه التعويضات المالية هل تشمل الأضرار البيئية البحتة (أي التي لا تسبب خسائر مالية مثل تدمير الأجناس الحيوانية والأصناف النباتية التي ليست لها قيمة تجارية)، والمبدأ هنا يقضي بأنه يجب تعويض الأضرار البيئية البحتة، وقد إعتد القضاء في بعض الدول إمكانية إخضاع ذلك لعملية التقدير المالي للأضرار البيئية رغم توفر صعوبات كبيرة في التقدير، كما أن التعويضات هل لها حدود تصبح بموجبها الدولة القائمة بالتلوث غير ملزمة بالدفع؟. ففيما يتعلق بوجود حد أدنى لا يمكن أن يكون الجواب إلا سلبيا، حيث يجب على الدولة الملوثة تقديم تعويض حتى عن الأضرار البسيطة، أما الحد الأعلى فإن إتفاقية المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تسببها الأجسام الفضائية لسنة 1973 لا تنص على أي حد.

وطبقا لذلك يجرى البعض تمييزا بين المسؤولية القائمة على نظرية المخاطر وبين المسؤولية القائمة على الخطأ، ففي الحالة الأولى يمكن النظر في وجود حد عندما تكون هناك أضرار كوارثية، ولكن في الحالة الثانية يبدو من الصعب القول بأن قانون التعويض الكامل يتضمن إستثناءا.<sup>2</sup>

إن أنواع التعويض سالفة الذكر لم تعد تتلائم مع التطورات الحديثة في قانون البحار لا سيما بالنسبة لقواعد تقييم الضرر، كذلك بالنسبة للتعويض العيني والتعويض المالي إذ أن الأضرار التي يمكن أن تترتب على كارثة بحرية واحدة قد تفوق في أثارها وإنتشارها مما لا يمكن توقعه،

1- د. عبد الواحد الفار، المرجع السابق، ص 146-147.

2- د. صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، المرجع السابق، ص 141-142، وانظر أيضا: د. محمد البراز: المرجع السابق، ص 383.

لذا قد تكون الدولة المتسببة بإحداث الضرر عاجزة عن الوفاء بالتزاماتها بدفع التعويض المترتب على هذا الضرر.<sup>174</sup> وهذا ما جعل الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث تتجه في نصوصها إلى فرض مبدأ مسؤولية الملوث المحددة في مبلغ معين، أي تحديد سقف لمسؤولية الملوث عند تعويضه للأضرار التي تسببت فيها، فقد أجمعت كل النصوص الإتفاقية على الأخذ بقاعدة تحديد مسؤولية الملوث مع إختلافها بالطبع في مبالغ التحديد، بالنظر لإختلاف حجم الأضرار ونوع التلوث على نحو ما تم بيانه سابقاً.<sup>2</sup>

### **المطلب الثالث:**

## **معوقات تطبيق قواعد المسؤولية الدولية**

### **في مجال حماية البيئة البحرية.**

ليست المسؤولية عن الأضرار البيئية كغيرها من أنواع المسؤولية فهناك العديد من الجوانب التي تميزها عن غيرها، سواء من ناحية المشكلات التي تتعلق في صعوبة تطبيق القواعد التقليدية الخاصة بالمسؤولية الدولية على الأضرار التي تصيب البيئة بوجه عام والبيئة البحرية بوجه خاص، أو بإنعدام 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 البيئة البحرية.

وفي إطار معوقات تطبيق قواعد المسؤولية الدولية في مجال حماية البيئة البحرية سنقسم هذا المطلب إلى فرع أول يتناول الصعوبات التي تعترض تطبيق قواعد المسؤولية الدولية في مجال حماية البيئة البحرية، وفرع ثاني يتضمن إيجاد الحلول المناسبة للصعوبات السابقة.

### **الفرع الأول: الصعوبات التي تعترض تطبيق قواعد المسؤولية الدولية في مجال حماية البيئة البحرية.**

يمكن إجمال صعوبات تطبيق قواعد المسؤولية الدولية الناجمة عن الإضرار بالبيئة بوجه

---

1- د. عبد الواحد الفار، المرجع السابق، ص 147- 148.

2- د. محمد البزاز، المرجع السابق، ص 383.

عام والبيئة البحرية بوجه خاص على النحو الآتي:

## 1- صعوبة إثبات العلاقة السببية بين التصرف المخالف والضرر الناشئ عنه: يجب

إثبات العلاقة 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 بهذا الشأن، 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، إذ أن الآثار الناجمة عن التدهور البيئي ربما تكون جسيمة بحيث تنجم عنها تأثيرات ضارة ومستمرة. كما أن أضرار كهذه ربما تنجم عن ظهور مجموعة من التلوثات ناتجة عن مصادر مختلفة قد تتفاعل فيما بينها،<sup>175</sup> وذلك كما في حالة تلوث البحار بإلقاء النفايات أو بتصريف مياه المصانع والمفاعلات النووية،<sup>2</sup> فضلا عن أن الآثار التي يمكن أن تنجم عنها فيما بعد تختلف عن تلك التي تنتج عن مصادر فردية.

ففي مثل هذه الحالات من الصعب وربما من المستحيل من الناحية العلمية التوصل إلى العلاقة السببية بين النشاط المذكور التي قد تنجم عنه وتقديمه أمام المحكمة أو حتى في المفاوضات الرامية إلى تقديم تعويضات عن الأضرار البيئية.

## 2- صعوبة تحديد فاعل التلوث: تكمن المشكلة هنا في حالة أن يكون التلوث ناجما عن

مصادر مختلفة عندما ( لا يكون بالإمكان بشكل عام التمييز بين إسهام مصادر إنبعاث فردية أو مجموعة مصادر في آن واحد)، فتحديد الملوث ربما يعتبر بمثابة صعوبة حقيقية في حالات التلوث بعيدة المدى.<sup>3</sup>

خذ مثلا تلوث مياه البحار والأنهار التي تمر عبر حدود دول متعددة، والذي يحدث أضرارا بالإنسان أو الثروة المائية في دولة أخرى، فكيف نحدد من قام بالنشاط الضار ومدى نصيب كل مسؤول إذا ثبت تعدد من إشتراكوا في إحداث التلوث الضار أشخاصا خاصة أم دولا؟<sup>4</sup>

1- د. صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، المرجع السابق، ص 244-245.

2- طلال بن سيف بن عبد الله الحوسني، المقال السابق، ص 32.

3- د. صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، المرجع السابق، ص 245.

4- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 431.

2- صعوبة حصر الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية: 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.<sup>176</sup> 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 تختلف من حالة إلى أخرى، بالإضافة إلى أن التقدير هنا يتم بصورة تقريبية.<sup>2</sup> 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 وإنصرافهم عن التمتع بالشاطئ بسبب تلوث المياه بالنفط، وكذلك حالة التلوث بالأمطار الحمضية للبحيرات وغيرها.<sup>3</sup>

وبالرغم مما يثيره تقييم الأضرار من مشاكل جسيمة للغاية إلا أنه ينبغي تقدير التعويض المالي، فالبنسبة إلى قضية تلوث نهر الراين بمادة الكلوريد، أعلنت محكمة 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، ولكنها طلبت إستشارة خبير قدر تعلق الأمر بحجم الأضرار، وفي نهاية المطاف إتفق الطرفان على مبلغ معين يدفع كتعويض. أما بالنسبة إلى قضية تلوث أماكوكاديز فقد أعلنت محكمة شمال الينوي بأن مالك السفينة المحطمة شركة أويل ستاندرز نيوجرسي قد يتحمل مسؤولية قانونية بيد أن المحكمة واجهت بعض المصاعب في تحديد مبلغ التعويض المتوقع دفعه في نهاية الأمر، وقد تم تعويض الأضرار المادية فحسب دون الأخذ بنظر الإعتبار الأضرار الإيكولوجية التي أعتبرت خارج صلب الموضوع.<sup>4</sup>

## الفرع الثاني: الحلول المناسبة للصعوبات التي تعترض تطبيق قواعد المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

في ظل الصعوبات التي تعترض تطبيق قواعد المسؤولية الدولية في مجال البيئة، ذهب إتجاه متزايد في الفقه الدولي يدعو إلى إيجاد الحلول المناسبة وذلك من خلال ما يلي:<sup>5</sup>

- 1- د. صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، المرجع السابق، ص 246.
- 2- طلال بن سيف بن عبد الله الحوسني، المقال السابق، ص 32.
- 3- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 433.
- 4- د. صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، المرجع السابق، ص 246.
- 5- طلال بن سيف بن عبد الله الحوسني، المقال السابق، ص 33.

## - الحاجة إلى تطوير قواعد المسؤولية الدولية: تعتبر المسؤولية القانونية عن الأضرار

جزءاً أساسياً في كل نظام قانوني، ويتوقف مدى فعالية النظام القانوني على مدى نضوج قواعد المسؤولية فيه. إن المسؤولية يمكن أن تكون أداة تطوير للقانون بما تكفله من ضمانات ضد التعسف، ومخالفة الإلتزامات والواجبات القانونية.<sup>177</sup>

وفي مجال حماية البيئة، عدا إستثناءات قليلة فإنه من المؤكد إنعدام وجود تقنين لقواعد المسؤولية عن الأضرار البيئية، سواء في الانظمة الوطنية أو في القانون الدولي، ويبنى على ذلك أنه لا مفر أمام هذا النقص أو الفراغ القانوني من إعمال القواعد التقليدية المتعارف عليها في مجال المسؤولية الدولية. غير أن تلك القواعد تبدو غير ملائمة بالنظر إلى خصوصية المسؤولية عن الأضرار البيئية، وهي خصوصية ألمحنا إلى بعض مظاهرها فيما سلف.

وقد دعى ذلك إلى المناداة بضرورة تطوير قواعد المسؤولية لتتمشى مع هذه الخصوصية. وجاءت تلك الدعوة من جانب العديد من الأعمال والأدوات القانونية، فإذا نظرنا إلى مؤتمر الأمم المتحدة الأول حول البيئة المنعقد بإستكهولم عام 1972، نجد أن السكرتير العام للمؤتمر (موريس سترونج) قد أكد صراحة في كلمته الإفتتاحية لأعمال المؤتمر أنه: "علينا وضع قواعد جيدة للقانون الدولي لتطبيق المبادئ الجديدة للمسؤولية، والسلوك الدولي الذي تطلبه عصر البيئة وأساليب جديدة لتنظيم المنازعات الخاصة بالبيئة".

أما أعمال المؤتمر ذاته، فقد نيهت إلى ضرورة تطوير أحكام المسؤولية عن الأضرار في مجال البيئة فنقرأ في المبدأ 22 من مجموعة 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 الولاية".<sup>2</sup>

كما عبر عن هذه الحقيقة أيضا المبدأ رقم 13 من إعلان ريوديجانيرو عام 1992، وذلك بتشجيع الدول بأن تضع قانونا وطنيا بشأن المسؤولية إتجاه 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 إتجاه الغير والتعويض عن الآثار السلبية

1- د. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 445-446.

2- المرجع نفسه، ص 449، وأنظر أيضا: د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص 148.

للأضرار البيئية التي تلحق بمناطق خارج ولايتها من جراء أنشطة تدخل في ولايتها أو سيطرتها.<sup>178</sup>

فالمبدأين المشارين إليهما سابقا وما جاء على لسان "موريس سترونج" يبصران بأمرين مهمين:

**الأول:** أن القواعد المتعارف عليها في القانون الدولي بشأن المسؤولية الدولية بحاجة إلى وضع "قواعد جيدة" كي تسد وتعالج عجز القواعد التقليدية للمسؤولية، فهذه الأخيرة ليست في حد ذاتها كافية وملائمة لتسوية منازعات الأضرار البيئية.

**الثاني:** أن وضع تلك القواعد واجب 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 كسب قانون داخلي يقنن قواعد المسؤولية عن الأضرار البيئية أو وضع إتفاقية دولية مع غيرها لتنظيم أحكام المسؤولية.

والدعوة إلى تطوير قواعد المسؤولية الدولية، وجهها أيضا قانون البحار الجديد لعام 1982 وبعض الإتفاقيات الأخرى. فالفقرة الثالثة من المادة 235 من إتفاقية 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 والإلتزامات الناجمة عنها من أجل تقويم الضرر والتعويض عنه وتسوية المنازعات المتصلة بذلك، وتتعاون حيثما يكون ذلك مناسبا في وضع معايير وإجراءات لدفع تعويض كاف، مثل التأمين الإجباري أو صناديق التعويض".

ونذكر أيضا المادة 10 من إتفاقية لندن لعام 1972 المتعلقة بمنع التلوث البحري بإغراق النفايات والمواد الأخرى، التي نصت على أنه: " إتفاقا مع مبادئ القانون الدولي أو بأي منطقة في البيئة، الناتج عن إغراق النفايات والمواد الأخرى من كل الأنواع بتعهد الأطراف بتطوير الإجراءات المنظمة للمسؤولية وتسوية المنازعات الخاصة بالإغراق".<sup>2</sup>

ومن الإتفاقيات الإقليمية الخاصة بحماية البيئة البحرية، دعت المادة 16 من إتفاقية برشلونة لعام 1976 الخاصة بحماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط، والمادة

1- Voir le Princip 13 de la Déclaration de rio de Janerio du 3 au 14 juin 1992.

2- د.أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 449-450.

13 لكل من إتفاقية الكويت لعام 1978 الخاصة بحماية البيئة البحرية للخليج العربي وإتفاقية جدة لعام 1982 المتعلقة 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 وهو ما تم التطرق إليه سابق في دراستنا هذه.

وعلى هذا الأساس يقترح البعض أيضا تطوير مفهوم المسؤولية الدولية المباشرة، فمن الثابت أن المسؤولية الدولية للدولة تنشأ إذا تم إسناد الفعل غير المشروع إلى الدولة أو إلى أحد أجهزتها الرسمية، وتسمى المسؤولية في هذه الحالة بالمسؤولية الدولية المباشرة. أما إذا كان هناك أفعال غير مشروعة صادرة عن الأفراد أو الأشخاص على إقليم الدولة فإن المسؤولية الدولية لا تتحقق هنا إلا إذا تبين أن هناك خطأ أو تقصير من جانب الدولة في القيام بالتزاماتها الدولية، فإذا تم إثبات ذلك تقوم مسؤولية الدولة عن أنشطة الأفراد أو الأشخاص وتسمى المسؤولية هنا بالمسؤولية الدولية غير المباشرة، إلا أن مثل هذا المفهوم لمسؤولية الدولة قد تعرض لتطور في ظل مقتضيات القانون الدولي للبيئة وفرض التزامات جديدة على عاتق الدولة، والتي يأتي في مقدمتها ذلك الإلتزام الذي يمنع الدول من أن تستخدم إقليمها للإضرار بأقاليم الدولة الأخرى، وهو الإلتزام دولي مستمر في الفقه والعمل الدوليين.

ونظرا لأن كثير من الأنشطة البشرية ذات الآثار البيئية الضارة بالمجتمع تتم على يد أشخاص لا تكون الدولة مسؤولة مسؤولية مباشرة عنهم إلا أن هذه الأنشطة تخضع من حيث المبدأ لرقابة وإشراف الدولة من حيث منح التراخيص أو فرض نوع من الرقابة والإشراف، ومن هذه الزاوية يمكن أن تكون الدولة مسؤولة مسؤولية مباشرة وليست غير مباشرة، وهو الأمر الذي يحقق نوعا من فعالية مسؤولية الدولة يتفق ومتطلبات حماية البيئة، وطبقا لهذا المفهوم تلتزم الدولة بإتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لمنع الأشخاص الخاضعين لإختصاصها من القيام بأية أنشطة ضارة بالبيئة فإذا لم تقم الدولة بالتزاماتها تعرضت للمسؤولية الدولية.<sup>179</sup>

ومهما يكن من أمر، فإن الدعوة إلى تطوير قواعد المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية البحرية، يجب أن تلقى إستجابة من جانب كل الدول ليس فقط من أجل حماية ضحايا التلوث البيئي، بل من أجل الوقاية من التعدي على البيئة، فكما سبق وأن أشرنا فإن قواعد المسؤولية لا تقوم فقط بوظيفة علاجية، بل كذلك بوظيفة وقائية وتحد من التصرفات والأنشطة الضارة بالبيئة البحرية، فهي تحقق نوعا من الردع العام في التعامل مع البيئة البحرية.

1- طلال بن سيف بن عبد الله الحوسني، المقال السابق، ص 34.

### خلاصة الفصل الثالث.

وإجمالاً، نصل إلى أن إتفاقية برشلونة الإقليمية تشترك مع الإتفاقيات الدولية الأخرى الخاصة بالتلوث البحري في معاناتها من بعض العيوب والثغرات التي تضعف من فاعليتها نحو تحقيق الهدف المطلوب فمن العيوب الأساسية التي تكتنف إتفاقية برشلونة وقانون البحار والنظام الدولي بوجه عام، إستثناء المياه الوطنية من الخضوع لأحكام الإتفاقية، وعدم طرح القواعد والمعايير التفصيلية الخاصة بضبط التلوث وإكتفت بالإحالة إلى الإتفاقيات العالمية، كما أن إتفاقية برشلونة لم تتضمن أية قواعد قانونية بشأن المسؤولية عن أضرار التلوث بالرغم من إعادة النظر فيها في عام 1995، وهو ما أدى إعمالنا لتطبيق القواعد العامة للمسؤولية الدولية في القانون الدولي كأساس لترتيبها، وفي هذه الدلالة تقليل من الحماية التي تهدف إلى تحقيقها هذه الإتفاقية خاصة وأن الدولة لا تتعدى مسؤوليتها كونها مسؤولية غير مباشرة، ناهيك عن الصعوبات التي تعترض تطبيق قواعد المسؤولية الدولية في مجال حماية البيئة البحرية.

وعلى الرغم من بعض العيوب والثغرات التي تكتنف إتفاقية برشلونة إلا أنها إستطاعت أن تأتي بإطار عام وشامل للحفاظ على سلامة بيئة المتوسط البحرية من مصادر التلوث كافة خاصة من خلال الجهود التي بذلتها دوله وإن كانت هذه الأخيرة تخرج عن إمكانيات وتقنيات دوله الجنوبية.

# الخاتمة

## الخاتمة

حقا لقد شكلت ظاهرة التلوث البحري تحديا فعليا للمجتمع الدولي وخلفت لدى الدول الحاجة لمزيد من التعاون والتضامن لمواجهة هذا التحدي وحماية البيئة البحرية كمصلحة مشتركة، وقد تجلّى ذلك ببيان المفاهيم العلمية والقانونية لتلوث البيئة البحرية وتوضيح مصادرها وتحديد الأخطار الناشئة عن تلوثها، بالإشارة إلى أهم الحوادث في هذا المجال، وبيان مدى تأثيرها على مختلف عناصرها والكائنات الحية وفي مقدمتها الإنسان، خاصة وأن التلوث البحري حدث لا تمنعه الحدود ولا تقف دونه الحواجز.

ونظرا لهذا الطابع الخاص فقد قمنا بإعداد دراسة قانونية متخصصة في مجال حماية البيئة البحرية بيئة البحر الأبيض المتوسط - والتي نالت إهتمام الدول والمنظمات الدولية والهيئات العلمية، ويرجع السبب في ذلك من جهة إلى أن البحر لم يعد ينظر إليه على أنه طريق للنقل والتنقل فقط بل ينظر إليه أيضا باعتباره مخزنا هائلا للثروات والموارد الطبيعية، ومن جهة أخرى فإن تلوث البيئة البحرية يعني في الحقيقة تلوث الكرة الأرضية بأسرها. فالبحار والمحيطات تمثل النسبة الغالبة منها، أي حوالي 71% من مجموع ذلك السطح الكلي.

ونتيجة لذلك وبعد إدراك المجتمع الدولي مؤخرا مدى خطورة التلوث على البيئة البحرية وما يخلفه من آثار مدمرة، أعلن عن رغبته في وضع الحلول الجذرية للسيطرة على هذا الخطر ووضع حد لتفاقمه، وذلك في مؤتمرات دولية عديدة إستهدفت إرساء النظام القانوني الذي يكفل للبيئة البحرية حمايتها من أخطار التلوث المتزايدة. ولهذا الغرض عقدت العديد من المؤتمرات والإتفاقيات الدولية التي فرضت على جميع الدول الإلتزام بالتعاون بعضها مع البعض الآخر ومع المنظمات الدولية المختصة فيما يتعلق بتطوير وتنفيذ القواعد والمعايير والإجراءات المتفق عليها دوليا بغية منع التلوث البحري وفق الأسس العالمية والإقليمية والوطنية، وكذلك إتخاذها ما يلزم من الوسائل والإجراءات اللازمة للحد من نطاق أضرار التلوث البحري الذي يهدد البيئة البحرية. فحماية المجتمع الدولي من أي خطر لا تكون فعالة إذا ما إقتصرت دور فعاليتها على تطبيق إجراءات الحماية بعد حصول الخطر، وهذا هو الحال بالنسبة لأخطار التلوث البحري فلا تكون الحماية منه مجدية والمكافحة له كافية إذا كانت فقط بعد حصول الخطر، بل لابد أن تتضمن الحماية منه إتخاذ ما يلزم قبل وقوعه لمنع حصوله أو تقليله أو السطيرة عليه معتمدة ذلك على أساس مبدأي التعاون والتضامن الدولي لتمكين الدول وخاصة النامية منه من إرساء التدابير الكفيلة للسيطرة على التلوث والوقاية منه.

وبالرغم من توصل الدراسة في هذا الشأن مدى ثراء الإنتاج القانوني والمجهود الجبار الذي بذله المجتمع الدولي لتطويق هذا المشكل العالمي خلال العقود القليلة الماضية، حيث تم الانتقال من حالة الفراغ القانوني في بداية الخمسينيات إلى الحالة الراهنة المتمسمة بوجود بناء قانوني ضخم، يتشكل من نسيج من القواعد الدولية تضمنتها بالخصوص عدد من الإتفاقيات الدولية النوعية منها والعامّة بشأن حماية البيئة البحرية، فالنوعية منها تتبعت الملوثات بأشكالها المختلفة، وبيّنت لنا سائر الأحكام القانونية لمكافحة نوع معيناً ومحدداً من مصادر التلوث، إلا أن سائر هذه الإتفاقيات تميزت بعدم كفايتها في مجال الوقاية من التلوث، ويرجع ذلك إلى طبيعة القواعد القانونية التي تضمنتها. فقد وردت بصيغ عامة يشوبها عيب العموم وعدم التحديد مردفة ذلك بجملة من الإستثناءات للسفن والناقلات والوسائل الأخرى، والمواد الملوثة وبعض أجزاء البيئة البحرية، كما أنها أوردت قواعد إكتنفها الغموض والنقصان فيما يتعلق بقواعد المسؤولية الدولية حيال إنتهاك أحكامها إذ وجدناها تحيل ذلك إلى قواعد القانون الدولي، الأمر الذي لم يتفق عليه إلى يومنا هذا.

أما بالنسبة للإتفاقيات العامة فقد تناولنا إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وتوصلت الدراسة إلى أنها أدركت أهمية حماية البيئة البحرية من التلوث، لذلك أوردت كثير من الأحكام التفصيلية لجملة مصادر التلوث، إلا أنها هي الأخرى أحالت كثير من القواعد والمعايير إلى القوانين الوطنية وتركت للدول سلطات تقديرية في وضع القوانين الوطنية مع مراعاة الحد الأدنى للتدابير والمعايير الدولية بالرغم من أن القانون الدولي لم يتوصل إلى قواعد ومعايير موحدة على المستوى الدولي.

كما أفرزت الدراسة أيضاً الجهود الدولية على المستوى الإقليمي والداخلي لحماية البيئة البحرية، وإلى ما توصلت إليه أحكام إتفاقية الكويت لعام 1978 لحماية بيئة الخليج البحرية، وإتفاقية جدة لعام 1982 لحماية بيئة البحر الأحمر وخليج عدن، وخلاصة ما تم التوصل إليه إلى أن الإتفاقيات الإقليمية عبارة عن عمل قانوني ضخم يتصف بالعموم في تنفيذ وإعمال قواعده، حيث لم تسلم هي الأخرى من ما وقعت فيه سابقتها من الإتفاقيات العالمية.

وعلى إثر ذلك إتجهت أنظار الدول بعد إدراكها لأخطار التلوث إلى إصدار التشريعات الوطنية وتنصيب الهيئات الفنية الخاصة بحماية البيئة البحرية والتي تتسق مع قواعد القانون الدولي للبحار. إلا أنها هي الأخرى لم توفق في تحقيق الحماية الكافية ذلك أن معظم التشريعات البيئية متناثرة ومتعددة في عدة قوانين مما يؤدي بالنتيجة إلى عدم وجود قانون متكامل أو وجود

قانون خاص وشامل بالبيئة يحدد المسؤولية والتعويض، كما أن معظم الدول تعاني من ثغرات في ميكانيكية تطبيق القوانين البيئية. وهكذا ومن خلال إستعراضنا لمختلف أحكام الإتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية الخاصة بالتلوث البحري إتضح لنا قصور النظام القانوني الحالي عن تأمين حماية البيئة البحرية والحفاظ على سلامتها من أخطار التلوث التي باتت تتعاظم نتيجة لتطور التقنية الحديثة والتوسع الهائل في إستعمال البحر لأغراض متعددة.

ولما كانت دراستنا تتعلق بحالة البحر الأبيض المتوسط ونظرا لأن بيئته تعد من المناطق الخاصة التي إستلزمت خصها بقواعد خاصة - بالإضافة إلى قواعد عامة - تقوم على أساس التعاون الوثيق بين دول المنطقة وتطبيق قواعد ومعايير مشددة للسيطرة على مصادر التلوث كافة، لذا ينبغي على الدول المتوسطة أن تعمق فرص التعاون فيما بينها في هذا المجال بغية التمكن من مكافحة التلوث الذي بات يهدد الحياة البحرية بخطر الفناء. وبالفعل فالبحر المتوسط الذي كاد يموت وبعد أن أصبح رمزا للتأثيرات المدمرة التي يلحقها الإنسان بالبحار، قد نجحت دول حوضه أن تعمق فرص التعاون الإقليمي في عام 1976 بإعتماد خطة عمل مشتركة "إتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها" التي إستطاعت أن تأتي بإطار عام وشامل للحفاظ على سلامة بيئته البحرية من مصادر التلوث كافة، وتعزيز التنمية المستدامة فيه وذلك من خلال التعاون مع برامج ومراكز أنشطة خطة عمل البحر المتوسط. إلا أنه وبالرغم من كل هذه الجهود التي بذلتها الدول من خلال الإتفاقية السابقة وبروتوكولاتها لم تحقق لنا حماية فعالة للبحر الأبيض المتوسط لإحتوائها على العديد من الثغرات والإستثناءات والتقييد بصيغ العموم، وإحالة الكثير من القواعد والمعايير إلى القانون الدولي بالرغم من أنه هو الآخر لم يتوصل إلى حد اليوم لقواعد ومعايير موحدة، وكذلك الإحالة إلى القوانين الوطنية أيضا إذ تركت للدول الأطراف سلطات تقديرية في وضعها وهذا من شأنه أن يؤثر حتما على سلامة وحماية بيئة حوض المتوسط خصوصا وأن الدول قد لا تتوفر لديها الإمكانيات المادية والتقنية نفسها التي تؤهلها لإيجاد مثل هذه النظم، لذا فإنه من الضروري أن تنقل الدول الشمالية المتوسطة لدول المتوسط الجنوبية إمكانياتها التقنية من بناء المؤسسات الإدارية والأذرع الفنية اللازمة حتى تكون هذه الأخيرة قادرة أيضا على التصدي الفاعل والعاجل للمسائل البيئية المتوسطة. وعلاوة على ذلك فالإتفاقية لم تعين هيئة مستقلة تسهر على مراقبة الدول الأعضاء للوفاء بالتزاماتها وفي هذا الجانب يظهر لنا ضعف الإتفاقية والتقليل من الحماية التي تهدف إلى تحقيقها.

وفيما يتعلق بالمسؤولية عن أضرار تلوث بيئة البحر الأبيض المتوسط، رأينا أن الإتفاقية لم تتضمن في نصوصها أية قواعد خاصة بالمسؤولية والتعويض عن الأضرار بالرغم من إعادة

النظر فيها لعام 1995، وهذا ما يجعلنا نلجأ إلى تطبيق القواعد العامة للمسؤولية في القانون الدولي والتي تلقي على الدول كافة مسؤولية الحفاظ على سلامة البيئة البحرية من أخطار التلوث. ويتجلى ذلك من خلال الإلتزامات العامة التي تفرضها على الدول بعدم الإضرار بالبيئة وفي إتخاذ التدابير الوقائية الكفيلة بوضع تلك الإلتزامات موضع التنفيذ وفي حالة مخالفتها يستتبع ذلك إقامة المسؤولية الدولية على وفق أحكام القانون الدولي، وتلك المسؤولية تقام على أسس موضوعية عندما لا تكون الأفعال التي ألتتها الدولة المعنية تنطوي على وجه مخالفة لأحكام القانون الدولي، فصفا عدم المشروعية لم تعد أساسا كافيا لإقامة المسؤولية الدولية، فالعديد من الأنشطة البحرية تتصف بالخطورة الجسيمة على البيئة البحرية على الرغم من مشروعيتها مما يعني بالضرورة عدم التقيد بفكرة العمل غير المشروع سواء كان خطأ أم إهمالا أساسا وحيدا لإقامة مسؤولية الدولة والإلتجاه إلى إقامتها على أساس المخاطرة أو ما تسمى (بالمسؤولية المطلقة) وهو ما أقرته بعض الإتفاقيات الدولية في نصوصها.

ولكي توضع أسس سليمة للمسؤولية الدولية عن أضرار التلوث البحري ينبغي إلقاء تبة المسؤولية المباشرة على عاتق الدولة عن جميع النشاطات التي تجرى في ظل ولايتها أو إشرافها سواء تلك التي تمارسها أجهزتها الرسمية ومؤسساتها العامة أو الأفراد العاديون والمؤسسات الخاصة العاملة في ظل ولايتها وإشرافها، حيث يمكن تلاقي العيوب التي تكتنف نظام المسؤولية الحالي بتطبيق فكرة مسؤولية الدولة المباشرة ويجب أن تقتزن مسؤولية الدولة المباشرة بمسؤوليتها المطلقة، بغية تأمين التعويض الكافي لتغطية الأضرار الحاصلة للبيئة البحرية. ذلك لأن العديد من الأنشطة في البحار تتصف بالخطورة الجسيمة إضافة إلى صعوبة السيطرة عليها وبالتالي صعوبة إثبات خطأ الجهة المسببة للضرر بوصفه شرط لتحقيق المسؤولية وفقا للنظام القانوني النافذ، وهذه من مبررات تطبيق فكرة المسؤولية المطلقة على الدولة في نطاق القانون الدولي، بغية تأمين إجراءات سريعة وعاجلة لعلاج الأضرار الجسيمة التي يخلقها التلوث والحيلولة دون تفاقمها، وهذا من شأنه أن يساهم في تحقيق حماية أكثر فعالية للبيئة البحرية بوجه عام والبيئة المتوسطة بوجه خاص.

وفضلا عما تقدم من ملاحظات يكون من المناسب الإشارة إلى بعض التوصيات التي خلص إليها البحث على النحو التالي:

1- ضرورة مراجعة أحكام الإتفاقيات الدولية والإقليمية على النحو الذي يعالج جوانب القصور

التي أشير إليها في الرسالة.

2- حث جميع الدول على المشاركة والإنضمام في أي تجمع يهدف إلى حماية البيئة البحرية وعدم

التواني في ذلك، والتصديق على الإتفاقيات الدولية والإقليمية التي تصب في مصلحة حماية البيئة البحرية.

3- ضرورة مواكبة التطورات القانونية المتعلقة بمصادر التلوث والحد منه بشكل يمكن الإفادة من

تلك التطورات لبناء نظام قانوني وطني قادر على التعامل مع هذه الملوثات على أن لا تقل تلك الأنظمة الوطنية فعالية عن قواعد القانون الدولي، فضلا عن ذلك بناء أجهزة وطنية للتعامل مع هذه المتطلبات الدولية.

4- دمج الإعتبارات البيئية ضمن خطط التنمية المستدامة على الصعيد الوطني والإقليمي والعالمي

والتنسيق مع المنظمات البيئية في هذا الشأن.

5- إدخال مناهج حماية البيئة البحرية من التلوث ضمن المناهج الدراسية في مختلف أطوارها

وكذلك زيادة النشرات والبحوث والدوريات المتخصصة والتي تحمل طابع التوجيه والإرشاد للتعامل مع البيئة البحرية لإخراج جيل مشبع بالتربية البيئية وداعيا لها.

وعلاوة على ذلك يمكن أيضا إستخلاص توصيات أخرى تخص البحر الأبيض المتوسط، لعل تكون فيها الفائدة لبلدانه حتى تمضي قدما معا في العمل لصالح البيئة المتوسطة وإنقاذه من خطر هلاكه من التلوث، وهي كما يلي:

1- الإتيان بقواعد ومعايير إقليمية تتناسب وظروف منطقة البحر الأبيض المتوسط الخاصة، وتكون

على قدر من الوضوح والتحديد التي سيميزها عن غيرها من الإتفاقيات الدولية.

2- تنفيذ سياسات صارمة لمنع والحد من التدهور البيئي في منطقة البحر المتوسط.

3- تعزيز التعاون والتكامل في مجال المراقبة البحرية لتحسين مكافحة التلوث الناجم عن المناطق

الحضرية والصناعية والزراعية.

4- تعزيز السياحة المستدامة والصحية وإحترام التراث الطبيعي لمناطق المتوسط.

5- إتخاذ التدابير اللازمة للعمل على تحسين نوعية التقارير التي تقدم مرة كل سنتين، خاصة فيما

يتعلق بإجراء مقارنات بين الدول الأطراف في إتفاقية برشلونة.

6- تمويل المشاريع الإستثمارية في المدن والمناطق الساحلية للبحر المتوسط ولا سيما النامية منها

لتحديث مرافق الموانئ وشبكات الصرف الصحي، ومعالجة المياه العادمة وإعادة التدوير.

7- تخصيص الموارد المالية اللازمة لتعزيز القدرات المؤسسية ونقل التكنولوجيا والدراية الفنية

للتعامل مع المشاكل البيئية في حوض البحر الأبيض المتوسط.

8- حث المنظمات المحلية والإقليمية لتعزيز أنشطة دول أعمال القرن 21.

9- ضرورة تنظيم قواعد المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث بيئة البحر الأبيض

المتوسط، وإنشاء هيئة مستقلة تسهر على تنفيذ الدول الأطراف لأحكام الإتفاقية.

10- بذل الجهود لإنشاء صندوق البحر الأبيض المتوسط لتمويل مشاريع الدول الأورومتوسطية خاصة النامية منها، وفي نفس الوقت يكون متاحاً للتعويض عن الأضرار التي تصيب بيئة حوض المتوسط.

والحمد لله رب العالمين.

## ملخص.

لقد تمحور موضوع الحماية الدولية للبيئة البحرية ( حالة البحر الأبيض المتوسط) في فصله الأول إلى تحديد مفهوم البيئة البحرية وإشكالية التلوث البحري، وذلك من خلال التركيز على أسباب ومصادر تلوثها وتأثيرها الخطير على المصادر البحرية الحية. ومما لاشك فيه أن هذه البداية كانت ضرورة جوهرية لأي معالجة قانونية تتضمن حماية البيئة البحرية في مواجهة أهم مشاكلها العالمية.

أما الفصل الثاني تناولنا فيه تبيان الجهود التي بذلها المجتمع الدولي لغرض توفير حماية قانونية للبيئة البحرية على كافة المستويات العالمية والإقليمية والوطنية، لأن التلوث البحري ظاهرة مجتمعية تهتم جميع الدول وأن القضاء عليه يتطلب تضافر كل المجتمع الدولي لمنع حصوله أو السيطرة عليه ووضع حد له. على ذلك تناولنا في الشق الأول من هذا الفصل القواعد القانونية الدولية والوطنية ودورها في الحد من نطاق أضرار التلوث البحري، وفي الشق الثاني وسائل وإجراءات مكافحة هذا النوع من التلوث.

في حين إقتصر الفصل الثالث الخاص بالحماية القانونية لبيئة البحر الأبيض المتوسط حسب قواعد القانون الدولي، في مبحثه الأول إلى تبيان وإظهار أهمية التعاون الإقليمي وأبعاده فيما بين دوله للمحافظة على سلامة البيئة البحرية المتوسطة من مخاطر التلوث معتمدين في ذلك على إتفاقية برشلونة الإقليمية لعام 1976 والبروتوكولات الملحقة بها من جهة، ومن خلال التعاون أيضا مع برامج ومراكز أنشطة خطة عمل البحر المتوسط من جهة أخرى، أما الجزئية الثانية من هذا الفصل فخصصت لدراسة القواعد الدولية العامة للمسؤولية في القانون الدولي كأساس لترتيبها عن الإضرار بالبيئة البحرية المتوسطة مع الحرص على إستنباط النتائج وسرد التوصيات المتوصل إليها عند نهاية البحث.

الكلمات المفتاحية:

- التلوث.

- البيئة البحرية.

- البحر الأبيض المتوسط.

## Résumé

Le sujet de la protection internationale de l'environnement marin (Situation de méditerranée) se focalise dans sa première partie sur la définition du concept du milieu marin et la problématique que la pollution marine et ce à travers la mise en exergue des causes et des sources de la pollution et l'impact de cette pollution sur la faune marine. Certes cette introduction était nécessaire et essentielle pour traiter sur le plan légal la question de la protection de l'environnement marin au niveau international.

Quand à la deuxième partie, nous avons traité la question du contraste qui existe dans les efforts déployés par la communauté internationale dans le but d'aboutir à une vraie protection juridique de l'environnement marin à tous les niveaux : international, régional et national, car la pollution marine constitue un phénomène sociétale qui concerne tous les pays. Et la réussite dans ce domaine nécessite la conjugaison des efforts au niveau de tous les pays afin d'endiguer la pollution ou de la freiner dans le but d'en venir à bout.

C'est pour cette raison qu'on a traité dans la première partie de chapitre, les normes internationales et leur rôle dans la lutte contre les risques et les dangers de la pollution d milieu marin, et dans la deuxième partie, nous avons énuméré les moyens et les mesures à prendre pour lutter contre ce genre de pollution.

Pour ce qui est du troisième Chapitre portant sur la protection juridique de l'environnement de la méditerranée conformément aux normes internationale, on s'est efforcé dans la première partie à démontrer l'importance de la coopération régionale et son impact sur protection et la sécurité du milieu marin à la méditerranée et la nécessité de mettre fin aux dangers qui menacent ce milieu en se référant à l accord de BARCELONE de 1976 et les protocoles annexés.

Grace à la coopération enter les Etat ainsi qu'avec les programmes et les contres d'activités du plan de travail de la méditerranée on arrivera à contre caner la pollution.

La deuxième partie de ce chapitre est consacrée à l'étude de normes internationales en mettant l'accent sur la concrétisation des résultats escomptés et le suivi des recommandations prônées à la fin de cette recherche.

### **Les mots clés:**

- La pollution.
- L'environnement marin.
- Méditerranée.

## Summary

The subject of the international protection of the marine environment (Situation on the Mediterranean) focuses in its first part the definition of the concept of the marine environment and the problems that marine pollution and through highlighting the causes and sources pollution and the impact of pollution on marine life. While this introduction was necessary and essential at the international is essential level.

As for the second part, we addressed the issue of contrast that exists in the efforts of the international community in order to achieve a true legal protection of the marine environment at all levels: international, regional and national for marine pollution is a social phenomenon that affects all countries. And success in the area requires joint efforts in all countries to the pollution.

It is for this reason that we discussed in the first part of this chapter, the international standards and their role in the fight against the risks and dangers of pollution of the marine environment, and in the second part, we listed the means and measures to fight against this kind pollution.

Regarding the third chapter on the legal protection of the Mediterranean environment in accordance with international standards, an effort was made in order to demonstrate the importance of regional cooperation and its impact on the protection and safety of the marine environment in the Mediterranean and the need to put an end to threats to this environment by referring to the agreement BARCELONA 1976 and the Protocols.

Thanks to cooperation between states as well as programs and activity centers work plan we arrive at the Mediterranean against pollution.

The second part of this chapter is devoted to the study of international standards with emphasis on the achievement of expected results and follow up the recommendation at the end of this research.

### **Keywords:**

- Pollution.
- The marine environment.
- Mediterranean.

# الملاحق

## الملحق الأول

### 2 ولاية البرنامج المنسق لرصد وبحوث التلوث البحري (مدبول)

#### معلومات أساسية

أنشأ البرنامج المنسق لرصد وبحوث التلوث البحري (مدبول) في عام 1975 من قبل أول اجتماع حكومي دولي للدول الساحلية في البحر المتوسط الذي عقده برنامج الأمم المتحدة للبيئة للنظر في وضع برنامج واسع ومعقد لحماية منطقة البحر المتوسط. وأصبح مدبول أول مكون لبرنامج تشغيلي لخطة عمل البحر المتوسط لتقييم التلوث من مصادر برية ومكافحته. ومر البرنامج بثلاث مراحل وهو الآن في المرحلة الرابعة (2006-2013). وبعد التأكيد على تقييم التلوث، ومنذ المرحلة الثالثة، ركز مدبول على خفض التلوث ومكافحته.

#### الهدف وبيان الرسالة

إن هدف مدبول هو منع تلوث البحر المتوسط من مصادر برية والقضاء عليه. وفي هذا الصدد، فإن رسالة مدبول هي مساعدة الأطراف المتعاقدة، من خلال تخطيط الأنشطة والأعمال وتنسيقها، بما في ذلك تشجيع وتحفيز التآزرات وبرامج الاستثمار، لتلبية الالتزامات بمقتضى اتفاقية برشلونة وبروتوكولات الإلقاء والمصادر البرية والنفايات الخطرة؛ تيسير تنفيذ خطط العمل الوطنية للتصدي للتلوث من مصادر برية والبرامج وخطط العمل الملزمة قانوناً المتعلقة بالمصادر البرية؛ مواصلة تقييم حالة واتجاهات تلوث البحر المتوسط.

#### نطاق العمل والقضايا الرئيسية

تشمل المجالات الرئيسية لعمل مدبول:

1. تقييم حالة واتجاهات نوعية البيئة البحرية والساحلية بما في ذلك جوانب الصحة للتلوث البحري؛
2. تشجيع القيام بإصلاحات للسياسة لتنفيذ خطط العمل الوطنية، بما في ذلك برامج وتدابير لخفض التلوث والقضاء عليه تدريجياً والتخفيف من آثار التلوث وترميم النظم التي أضر بها التلوث؛
3. تحفيز وتيسير تحقيق الأعمال التي تقوم بها البلدان لخفض التلوث الواردة في خطط عملها الوطنية من خلال مد الجسور بين البلدان والمؤسسات الدولية والجهات المانحة الإقليمية والمؤسسات المالية؛
4. التقييم المنتظم لأحمال التلوث التي تصل البحر المتوسط وتحديد اتجاهات التلوث في المناطق الساحلية بما في ذلك المناطق الخطرة؛
5. جمع البيانات والمعلومات عن الضغوط وحالة البيئة البحرية والساحلية وتحليلها ونشرها؛
6. بناء القدرات والمساعدة التقنية لدعم الأطراف المتعاقدة في المجالات أعلاه.

إن عمل مدبول في هذه الميادين قائم على عدد من المبادئ والاقتراحات:

1. التكامل الشامل لرصد عملية مكافحة التلوث التي اعتمدها الأطراف المتعاقدة لضمان التقييم المتواصل لحالة واتجاهات الضغوط ونوعية البيئة البحرية والساحلية وآثار التلوث وتقييم فعالية تدابير خفض التلوث التي تتخذها البلدان؛
2. التطبيق المتدرج، حسب الاقتضاء، للمسؤوليات المشتركة والمختلفة في عملية خفض التلوث، كما اتفقت عليها الأطراف، لتيسير التنفيذ طويل الأجل لسياسة واستراتيجيات وبرامج خفض التلوث؛

3. التنسيق الوظيفي لأنشطة رصد وتقييم ومكافحة التلوث وكذلك ضمان نوعية البيانات وجمعها ومعالجتها وسياسات وإجراءات إدارة البيانات مع المعتمدة من قبل المنظمات والهيئات الإقليمية والدولية والعالمية؛
4. تزامن جداول الإبلاغ والتقييم لمديول وتنسيق إجراءات التقييم والإبلاغ مع الجداول والاجراءات المعتمدة للتقييم العالمي المتجدد لحالة البيئة البحرية.

## الملحق الثاني

### 3 ولاية المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري في البحر المتوسط

#### معلومات أساسية

إنشأ في الأصل "المركز الإقليمي لمكافحة النفط" في عام 1976 بناء على مقرر الأطراف المتعاقدة بولاية دعم قدرات الدول الساحلية في منطقة البحر المتوسط ولتيسير التعاون فيما بينها لمكافحة التلوث البحري الهائل بواسطة النفط وخاصة من خلال تطوير القدرات الوطنية لمكافحة التلوث بالنفط ومن خلال وضع نظام معلومات إقليمي بغرض تناول حالات طوارئ التلوث البحري. وجرى التوسع في ولاية المركز مع مرور السنين تمشيا مع مقررات الأطراف المتعاقدة بغرض التصدي للمشاكل الآخذة في الظهور والتطورات العالمية ذات العلاقة مع تركيز خاص على التدابير الوقائية من التلوث من السفن. وفي عام 1989، تغير اسم المركز إلى المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري في البحر المتوسط. ويقوم على إدارة المركز المنظمة البحرية الدولية بالتعاون مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة/ خطة عمل البحر المتوسط.

وفي عام 2001، ولغرض اعتماد بروتوكول جديد متعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ (بروتوكول المنع وحالات الطوارئ)، (2002)، أعادت الأطراف المتعاقدة التأكيد على اشتراك المركز في الأنشطة المتعلقة بمنع التلوث البحري والاستعداد والاستجابة له.

#### الهدف وبيان الرسالة

إن هدف المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري في البحر المتوسط هو منع التلوث وخفضه من السفن ومكافحة التلوث في حالات الطوارئ. وفي هذا الصدد، فإن رسالة المركز هي مساعدة الأطراف المتعاقدة على تلبية التزاماتها بمقتضى المواد 4 (1) و6 و9 من اتفاقية برشلونة؛ وبروتوكول حالات الطوارئ لعام 1976؛ وبروتوكول المنع وحالات الطوارئ لعام 2002 وتنفيذ الاستراتيجية الإقليمية لمنع التلوث من السفن والاستجابة له التي اعتمدها الأطراف المتعاقدة في عام 2005 التي انعكست أهدافها في استراتيجية البحر المتوسط للتنمية المستدامة. وسيساعد المركز أيضا الأطراف المتعاقدة بناء على طلبها في حشد المساعدة الإقليمية والدولية في حالات الطوارئ بناء على بروتوكول عرض البحر، عندما يبدأ نفاذ هذا الصك.

#### نطاق العمل والقضايا الرئيسية

تتألف ميادين العمل الرئيسية للمركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري في البحر المتوسط لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن وتطوير الاستعداد والاستجابة للتلوث البحري العارض والتعاون في حالة الطوارئ من:

1. دعم قدرات الدول الساحلية في المنطقة بغرض منع تلوث البيئة البحرية من السفن وضمان التنفيذ الفعال في المنطقة للقواعد المعترف بها عامة على المستوى الدولي المتعلقة بمنع التلوث من السفن وبغرض مكافحة، وإلى أقصى حد ممكن، القضاء على تلوث البيئة البحرية من أنشطة النقل البحري، بما في ذلك مراكب النزهة؛
2. إقامة تعاون إقليمي في ميدان منع تلوث البيئة البحرية من السفن وتيسير التعاون فيما بين دول البحر المتوسط الساحلية للاستجابة إلى حوادث التلوث التي ينتج عنها أو قد تؤدي إلى تصريف النفط أو مواد خطيرة وضارة أخرى والتي تتطلب أعمال طوارئ أو استجابة فورية؛
3. مساعدة الدول الساحلية في البحر المتوسط التي تطلب ذلك في تطوير قدراتها الوطنية للاستجابة لحوادث التلوث التي ينتج عنها أو قد ينتج عنها تصريف النفط أو مواد خطيرة وضارة أخرى وتيسير تبادل المعلومات والتعاون التكنولوجي والتدريب؛

4. توفير إطار لتبادل المعلومات بشأن المسائل التشغيلية والتقنية والعلمية والقانونية والمالية وتشجيع الحوار الهادف إلى إدارة الأعمال المنسقة على المستويات الوطنية والإقليمية والعالمية لتنفيذ بروتوكول المنع وحالات الطوارئ؛

5 مساعدة الدول الساحلية في المنطقة، التي تطلب ذلك في حالات الطوارئ، سواء مباشرة أو بواسطة الحصول على المساعدة من أطراف أخرى أو عندما لا توجد إمكانيات للمساعدة في المنطقة، في الحصول على مساعدة دولية من خارج المنطقة.

## الملحق الثالث

### 4 ولاية مركز الأنشطة الإقليمية للخطة الزرقاء

#### معلومات أساسية

أنشأت الخطة الزرقاء في عام 1977 بناء على مقرر اجتماع حكومي دولي (UNEP/IG.5/7) كبرنامج للتعاون الإقليمي يهدف إلى أن "يوضع تحت تصرف القادة السياسيين ومتخذي القرارات جميع المعلومات التي تمكنهم من وضع خطط تضمن التنمية الاجتماعية الاقتصادية المستدامة المثلى دون تدهور البيئة" و يساعد حكومات الدول الساحلية في منطقة البحر المتوسط على زيادة معرفتها بالمشاكل المشتركة التي تواجهها، في كل من البحر المتوسط وفي مناطقها الساحلية". وفي عام 1979، قامت الأطراف المتعاقدة بتسمية MEDEAS، المنظمة المسؤولة عن تنفيذ برنامج الخطة الزرقاء، كمركز نشاط إقليمي لخطة عمل البحر المتوسط الذي أصبح مركز الأنشطة الإقليمية للخطة الزرقاء لخطة عمل البحر المتوسط في عام 1984. وعلى ضوء التحديات البيئية العالمية وخطة عمل البحر المتوسط، وخاصة المتعلقة بالتنمية المستدامة، تطور تركيز مركز الأنشطة الإقليمية للخطة الزرقاء كمرصد للبحر المتوسط للبيئة والتنمية المستدامة ومركز للدراسات المنظورية.

#### الهدف وبيان الرسالة

إن هدف مركز الأنشطة الإقليمية للخطة الزرقاء هو المساهمة في زيادة وعي الأطراف الفاعلة ومتخذي القرارات في البحر المتوسط فيما يتعلق بقضايا البيئة والتنمية المستدامة في المنطقة من خلال توفير سيناريوهات للمستقبل للمساعدة في اتخاذ القرارات. وفي هذا الصدد ومن خلال وظيفته المزدوجة كمرصد للبيئة والتنمية المستدامة ومركز للتحليل المنتظم والمنظوري، تكون رسالة مركز الأنشطة الإقليمية للخطة الزرقاء هي أن تقدم إلى الأطراف المتعاقدة تقييمات عن حالة البيئة والتنمية المستدامة للبحر المتوسط وقاعدة صلبة لبيانات وإحصائيات البيئة والتنمية المستدامة ومؤشرات لدعم عملية اتخاذها للأعمال والمقررات.

#### نطاق العمل والقضايا الرئيسية

تتطلب الحماية الفعالة للبيئة البحرية والساحلية والتنمية المستدامة للمنطقة من أجل لاتخاذ القرارات التي تقوم على أساس قوي يعتمد عليه ويمكن مقارنته للبيانات التي تقدم تقييما واقعا لحالة البيئة والتنمية المستدامة المطلوبة.

وفي هذا السياق وفي إطار تنفيذ المادة 4 من اتفاقية برشلونة، 1995 واستراتيجية البحر المتوسط للتنمية المستدامة، 2005، تكون ميادين العمل الرئيسية لمركز الأنشطة الإقليمية للخطة الزرقاء هي:

1. التحديد الجارى وجمع ومعالجة البيانات والاحصائيات البيئية والاقتصادية والاجتماعية لاستخدام الأطراف الفاعلة ومتخذي القرارات؛
2. تقييم التفاعل بين البيئة والتنمية الاقتصادية والاجتماعية ووضع مؤشرات وأدوات ذات علاقة لقياس التقدم المحرز تجاه التنمية المستدامة؛
3. إعداد تحليلات ودراسات منظورية للمساعدة في بناء رؤيات للمستقبل كمساعد لاتخاذ القرارات؛
4. نشر نتائج هذا العمل بمختلف الأشكال والقنوات الملائمة، بما في ذلك المطبوعات المنتظمة عن حالة البيئة وتقارير التنمية والبيئة وتوقعات تنمية منطقة البحر المتوسط.
5. مساعدة الأطراف المتعاقدة في تقييم تنفيذ استراتيجيات البحر المتوسط للتنمية المستدامة في اساراتيجياتها الوطنية للتنمية المستدامة.

إن الموضوعات والمجالات الرئيسية التي يشملها مركز الأنشطة الإقليمية للخطة الزرقاء تتماشى مع مجالات العمل ذات الأولوية لإستراتيجية البحر المتوسط للتنمية المستدامة. وتصمم الأنشطة لتيسير تنفيذها ومتابعتها.

## الملحق الرابع

### 5 ولاية مركز الأنشطة الإقليمية لبرنامج الأعمال ذات الأولوية

#### معلومات أساسية

أنشأ مركز الأنشطة الإقليمية لبرنامج الأعمال ذات الأولوية في سبليت في عام 1980 بناء على مقرر الاجتماع الحكومي الدولي (UNEP/IG.5/7، الفقرة 54) لعام 1977 للمساعدة في تنفيذ مكون التخطيط المتكامل لخطة عمل البحر المتوسط المعتمد في برشلونة في عام 1975. وكانت ولايته الأصلية واسعة من حيث النطاق وتحتوي على عشرة أعمال ذات أولوية في ستة مجالات أنشطة تتطلب عملاً فورياً. ومع تطور خطة عمل البحر المتوسط، وعلى ضوء التحديات في السياق البيئي العالمي، وخاصة المتعلقة بالمناطق الساحلية، تم إعادة تركيز عمليات مركز الأنشطة الإقليمية لبرنامج الأعمال ذات الأولوية على الحاجة للتنمية المستدامة للمناطق الساحلية في المنطقة، وخاصة من خلال الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية. وأضفي اعتماد بروتوكول الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في عام 2008 الصفة الرسمية على دور مركز الأنشطة الإقليمية لبرنامج الأعمال ذات الأولوية فيما يتعلق بتنفيذ بروتوكول الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية.

#### الهدف وبيان الرسالة

إن الهدف المحدد لمركز الأنشطة الإقليمية لبرنامج الأعمال ذات الأولوية هو المساهمة في التنمية المستدامة للمناطق الساحلية والاستخدام المستدام لمواردها الطبيعية. وفي هذا الصدد، فإن رسالة المركز هي توفير المساعدة لبلدان البحر المتوسط لتنفيذ المادة 4 (1) من اتفاقية برشلونة وتلبية الالتزامات بمقتضى بروتوكول الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية وتنفيذ استراتيجية البحر المتوسط للتنمية المستدامة، 2005، وبواسطة تنفيذ، بصورة خاصة، المهام المعينة له في المادة 32 من بروتوكول الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية، 2008.

#### نطاق العمل والقضايا الرئيسية

تتألف ميادين العمل الرئيسية لمركز الأنشطة الإقليمية لبرنامج الأعمال ذات الأولوية لتحقيق التنمية المستدامة للمناطق الساحلية من:

1. مساعدة الأطراف المتعاقدة عاة صياغة وتنفيذ استراتيجيات وطنية لخطط أعمال بمقتضى بروتوكول الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية؛

2 مساعدة البلدان في المنطقة لدعم قدراتها بغرض تيسير التنمية المستدامة للمناطق الساحلية من خلال ضمان أن البيئة والمناظر الطبيعية تؤخذ في عين الاعتبار بالتنسيق مع التطور الاقتصادي والاجتماعي والثقافي؛ صيانة المناطق الساحلية وتكاملها؛ ضمان الاستخدام المستدام للموارد الطبيعية؛ تحقيق التماسك بين الجمهور والمبادرات الخاصة وبين جميع قرارات السلطات العامة على جميع الأصعدة الذي يؤثر على المناطق الساحلية؛

3 مساعدة البلدان في تنفيذ مشروعات بيانية/تجريبية لإدارة السواحل (مثل برنامج إدارة المناطق الساحلية) في مناطق ساحلية محلية مختارة في البحر المتوسط لبيان تطبيق الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية كأداة رئيسية، بغرض تنفيذ بروتوكول الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية على وجه التحديد. إن أهداف مشروعات برنامج إدارة المناطق الساحلية هي وضع أدوات وإجراءات لتنفيذ التنمية المستدامة في مناطق المشروعات؛ تحديد وتطبيق المنهجيات والأدوات ذات العلاقة؛ المساهمة في بناء القدرات على المستويات المحلية والوطنية والإقليمية؛ ضمان الاستخدام الواسع للنتائج المتحققة؛

4 إقامة تعاون إقليمي في ميدان بناء القدرات وزيادة الوعي بأهمية الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية من خلال تنظيم أنشطة التدريب والتثقيف وزيادة الوعي وربط الشبكات والمطبوعات ونشر المعلومات؛

5 وضع منهجيات وأدوات للإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية وكذلك تناول المسائل القطاعية المحددة مع التركيز على السواحل في إطار الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية مثل التنمية الحضرية وإدارة الموارد الطبيعية والسياحة المستدامة والمناظر الطبيعية وحماية التراث والتآكل الساحلي والتربة والبنية الأساسية والنقل والتلوث والنفايات وتغير المناخ والنظم الإيكولوجية الساحلية المحددة.

## الملحق الخامس

### 6 ولاية مركز الأنشطة الإقليمية للمناطق المتمتعة بحماية خاصة

#### معلومات عامة

أنشأ مركز الأنشطة الإقليمية للمناطق المتمتعة بحماية خاصة في تونس في عام 1985 بناء على مقرر الأطراف المتعاقدة (UNEP/IG.23/11) الذي عهد إليه بمسؤولية تقييم حالة التراث الطبيعي والمناظر الطبيعية ومساعدة البلدان في تنفيذ بروتوكول جنيف لعام 1982 المعنى بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة في البحر المتوسط. وفي عام 1993، أشارت الأطراف المتعاقدة إلى تصميمها على جعل البحر المتوسط منطقة رائدة لتطبيق اتفاقية التنوع البيولوجي من خلال تعديل اتفاقية برشلونة واعتماد البروتوكول المتعلق بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي في البحر المتوسط ("بروتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي") الذي بدأ نفاذه في عام 1999.

#### الهدف وبيان الرسالة

إن الهدف المحدد لمركز الأنشطة الإقليمية للمناطق المتمتعة بحماية خاصة هو المساهمة في الحماية والصيانة والإدارة المستدامة للمناطق البحرية والساحلية ذات القيمة الطبيعية والثقافية الخاصة والأنواع المهددة والمهددة بالانقراض للحياة الحيوانية والنباتية.

وفي هذا السياق، فإن رسالة مركز الأنشطة الإقليمية للمناطق المتمتعة بحماية خاصة هي تقديم المساعدة للأطراف المتعاقدة لتلبية التزاماتها بناء على المادتين 4 و 10 من اتفاقية برشلونة، 1995، وبمقتضى بروتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي؛ تنفيذ برنامج العمل الاستراتيجي لصيانة التنوع البيولوجي في منطقة البحر المتوسط الذي اعتمده الأطراف المتعاقدة في عام 2003، وكذلك استراتيجية البحر المتوسط للتنمية المستدامة وبواسطة تنفيذ المهام المعينة له في المادتين 9 و 11 (7) من بروتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي.

#### نطاق العمل والقضايا الرئيسية

يحدد بروتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي السياسة ويوفر القاعدة التشغيلية لأعمال الأطراف المتعاقدة، ويحمي التنوع البيولوجي البحري والساحلي من خلال منتدى مكثف مع المنظمات الدولية والوطنية والمنظمات غير الحكومية والجهات المانحة وجميع الأطراف الفاعلة الأخرى. وفي هذا الصدد، تكون مجالات العمل الرئيسية لمركز الأنشطة الإقليمية للمناطق المتمتعة بحماية خاصة كما يلي:

1. تيسير وتشجيع القيام ببحوث لاستكمال قاعدة المعرفة وملء الفجوات في المعرفة بشأن التنوع البيولوجي البحري والساحلي في منطقة البحر المتوسط؛
2. التيسير والمساهمة في قوائم الجرد ورسم الخرائط ورصد التنوع البيولوجي الساحلي والبحري والمناطق المتمتعة بحماية خاصة في البحر المتوسط؛
3. التيسير والمساهمة في التقييم والتخفيف من أثر التهديدات على التنوع البيولوجي البحري والساحلي بما في ذلك من ممارسات مصائد الأسماك غير المستدامة؛
4. المساهمة ومساعدة البلدان في صيانة الموائل الحساسة والأنواع والمواقع؛

5. تشجيع إنشاء المناطق المتمتعة بحماية خاصة والمناطق المتمتعة بحماية خاصة ذات الأهمية للبحر المتوسط بما في ذلك المناطق خارج الولاية القضائية الوطنية تمشيا مع الإطار القانوني الدولي وضمان الربط بالشبكات والتأثرات مع جميع الشبكات الإقليمية وخاصة شبكة Natura 2000 بهدف منع وخفض خسارة التنوع البيولوجي البحري والساحلي؛

6. المساهمة في بناء القدرات والدعم التقني ومساعدة البلدان على حشد موارد مالية إضافية لتنفيذ بروتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي.

وفي هذا الصدد، تؤخذ في عين الاعتبار الأهداف التي حددتها القمة العالمية لجوهانسبيرج بشأن التنمية المستدامة ( 2002) وفي سياق المبادئ والمناهج التي حددت في المقدمة التي تشمل جميع مكونات خطة عمل البحر المتوسط، سيقوم مركز الأنشطة الإقليمية للمناطق المتمتعة بحماية خاصة بالتأكد بشكل خاص في عمله على مبدأ مصائد الأسماك المسؤولة.

## الملحق السادس

### 7 ولاية مركز الأنشطة الإقليمية للإنتاج الأنظف

#### معلومات أساسية

تم قبول مركز الأنشطة الإقليمية للإنتاج الأنظف في عام 1996 بناء على مقرر الاجتماع الاستثنائي للأطراف المتعاقدة (UNEP/IG.8/7). قد أنشأ مركز الأنشطة الإقليمية للإنتاج الأنظف في الأصل لتعزيز ونشر الإنتاج الأنظف، كما عرفه برنامج الأمم المتحدة للبيئة في بلدان البحر المتوسط. والمنهج الذي يطبقه الآن برنامج الأمم المتحدة للبيئة هو تناول أنماط الإنتاج والاستهلاك بطريقة متكاملة لضمان الاستدامة والإدارة السليمة للمواد الكيميائية. إن تشجيع الإنتاج والاستهلاك المستدامين هو أحد الأهداف استراتيجية البحر المتوسط للتنمية المستدامة وخطة تنفيذ جوهانسبيرج لتحقيق التنمية المستدامة. وبالإضافة إلى ذلك، تمت الموافقة في أيار/مايو 2009 على أن يكون مركز الأنشطة الإقليمية للإنتاج الأنظف هو المركز الإقليمي لاتفاقية ستوكهولم بشأن الملوثات العضوية المداومة.

#### الهدف وبيان الرسالة

إن هدف مركز الأنشطة الإقليمية للإنتاج الأنظف هو المساهمة في منع التلوث والإدارة المستدامة والفعالة للخدمات والمنتجات والموارد على أساس منهج متكامل للإنتاج والاستهلاك المستدامين الذي اعتمده برنامج الأمم المتحدة للبيئة.

وفي هذا السياق، يقدم مركز الأنشطة الإقليمية للإنتاج الأنظف المساعدة للأطراف المتعاقدة في تنفيذ المادة 4 من اتفاقية برشلونة، 1995، والمادة 5 من بروتوكول المصادر البرية، 1996، والمادة 5-2 من بروتوكول النفايات الخطرة، 1996، والمادة 8 من بروتوكول عرض البحر، 1994 حيث يقوم الإنتاج والاستهلاك المستدامين بدور مهم وكذلك البروتوكولات الأخرى التي تحولت فيها للإنتاج والاستهلاك المستدامين مسألة رئيسية لتحقيق أهدافها. ويقدم أيضا مركز الأنشطة الإقليمية للإنتاج الأنظف المساعدة للأطراف المتعلقة في تعزيز واستخدام آليات تؤدي إلى أنماط مستدامة للإنتاج والاستهلاك.

#### نطاق العمل والقضايا الرئيسية

إن نطاق العمل والقضايا الرئيسية لمركز الأنشطة الإقليمية للإنتاج الأنظف هي ما يلي:

1. المساهمة في خلق المعرفة لدى متخذي القرارات بشأن الربط بين أنماط الإنتاج والاستهلاك والتدهور البيئي لمنطقة البحر المتوسط؛
2. توفير المساعدة التقنية للجمهور والقطاع الخاص في بلدان البحر المتوسط لخفض التلوث من مصادر برية، ولا سيما المواد الضارة والنفايات الخطرة، من خلال تطبيق أفضل التقنيات المتاحة وأفضل ممارسات بيئية والإنتاج الأنظف ومبادئ الاتفاقية الدولية لحماية النباتات والإدارة السليمة للمواد الكيميائية؛
3. تشجيع المنافسة الخضراء كأداة يمكن من خلالها للمدراء ورجال الصناعة العمل على دفع الشركات الصغيرة ومتوسطة الحجم في البحر المتوسط إلى النجاح في السوق العالمية؛
4. دعم آليات يمكن من خلالها استخدام معايير الاستدامة بالتدرج في النظام الكلي للاستهلاك-الإنتاج للمنظمات والشركات: وضع البطاقات البيئية والمشتريات المستدامة والإدارة المستدامة للمجالات الصناعية والمسؤولية الاجتماعية للشركات وما إلى ذلك؛
5. تشجيع أساليب الحياة المستدامة التي تناسب التراث الثقافي والطبيعي والاقتصادي والاجتماعي لمجتمعات البحر المتوسط وتساهم في خلق معلومات وتثقيف بالاستهلاك المستدام.

## الملحق السابع

### 8 ولاية مركز الأنشطة الإقليمية للمعلومات والاتصالات

#### معلومات أساسية

أنشأ مركز الأنشطة الإقليمية للمعلومات والاتصالات في عام 2005 بناء على مقرر الاجتماع الرابع عشر للأطراف المتعاقدة وبالتالي يحل محل مركز الأنشطة الإقليمية لاستشعار البيئة عن بعد الذي قبل كمركز لأنشطة إقليمية لخدمة عمل البحر المتوسط من قبل الاجتماع الثامن للأطراف المتعاقدة في عام 1993 (UNEP/IG.3/5).

وفي عام 2005، خلال الاجتماع الرابع عشر للأطراف المتعاقدة، منح مركز الأنشطة الإقليمية للمعلومات والاتصالات ولاية إنشاء بنية أساسية لإدارة المعلومات لتيسير ودعم أنشطة المعلومات والاتصالات في أنحاء خطة عمل البحر المتوسط.

#### الهدف وبيان الرسالة

إن هدف مركز الأنشطة الإقليمية للمعلومات والاتصالات هو المساهمة في جمع المعلومات وتقاسمها وزيادة وعي الجمهور والمشاركة في عملية اتخاذ القرارات وتعزيزها على المستويات الإقليمية والوطنية والمحلية. وفي هذا السياق، فإن رسالة مركز الأنشطة الإقليمية للمعلومات والاتصالات هي تقديم معلومات كافية وخدمات الاتصالات وتكنولوجيات البنية الأساسية إلى الأطراف المتعاقدة لتنفيذ المادة 12 بشأن المشاركة الجماهيرية والمادة 26 من اتفاقية برشلونة بشأن الإبلاغ وكذلك العديد من المواد المتعلقة بمتطلبات الإبلاغ بناء على بروتوكولات مختلفة، ومن ثم تدعم قدرات إدارة المعلومات والاتصالات لخطة عمل البحر المتوسط. ولغرض ضمان توافر معرفة بيئية سليمة علمياً ومتأسكة، يحاول مركز الأنشطة الإقليمية للمعلومات والاتصالات بالتعاون الوثيق مع المؤسسات البيئية الرئيسية الأخرى والهيئات الدولية العاملة في إدارة البيانات البيئية والمعلومات، أن تتحرك بالتدرج نحو نظام تقاسم المعلومات البيئية.

#### نطاق العمل والقضايا الرئيسية

يجرى تجميع نطاق عمل مركز الأنشطة الإقليمية للمعلومات والاتصالات والقضايا الرئيسية في المجالات المواضيعية الرئيسية التالية:

#### أولاً تكنولوجيا المعلومات والاتصالات

1. تصميم وتنفيذ بنية أساسية لبيانات بيئية ومكانية مشتركة وخدمات شبكة (معلومات خطة عمل البحر المتوسط) للمعلومات الداخلية (برنامج الأمم المتحدة للبيئة/خطة عمل البحر المتوسط) والخارجية فيما بين الدول الساحلية للبحر المتوسط كدعم للأطراف المتعاقدة لتنفيذ أنشطة منسقة على المستويين الوطني والإقليمي وذلك لتنفيذ الكامل لاتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها واستراتيجيات البحر المتوسط للتنمية المستدامة؛

2. تشجيع إنشاء شبكات لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات؛

3. تقديم المساعدة للأطراف المتعاقدة في أنشطة الإبلاغ الإلكتروني؛

#### ثانياً تقاسم المعلومات والاتصالات والتثقيف والتدريب وزيادة الوعي

بالتعاون الوثيق مع وحدة التنسيق ومكونات خطة عمل البحر المتوسط الأخرى، يقوم مركز الأنشطة الإقليمية للمعلومات والاتصالات:

1. بتحسين إدارة تدفق البيانات البيئية والمكانية وتقاسم المعلومات وآليات الإبلاغ من خلال التعاون والتدريب الملائم؛

2. تحسين اتصالات خطة عمل البحر المتوسط وتعزيز مبادرات التثقيف ومشاركة الأطراف المتعاقدة وملكيته؛
3. إقامة شراكات عمل طويلة الأجل فيما بين مكونات خطة عمل البحر المتوسط والأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة والمنظمات غير الحكومية والأطراف الفاعلة الأخرى؛
4. تشجيع المشاركة الجماهيرية وزيادة الوعي بشأن السياسات البيئية والتنمية المستدامة للدول الأعضاء المنفردة في الاتفاقية.

### ثالثا نشر نتائج من البحوث البيئية ومن الرقابة الابتكارية وتكنولوجيا الرصد

1. دعم قاعدة المعرفة لملء الفجوة بين العلم والرصد البيئي ووضع السياسة في منطقة البحر المتوسط، مع الأخذ في الاعتبار الجهود الحالية على المستوى الأوروبي المتوسطي للتركيز على الممارسات الجيدة المتعلقة بتنفيذ اتفاقية برشلونة واستراتيجية البحر المتوسط للتنمية المستدامة؛
  2. تشجيع تقاسم الخبرة والنتائج الناجمة عن البحوث البيئية والتكنولوجيات المبتكرة، بما في ذلك الناتجة عن مبادرات الرقابة المتعلقة ببيئة البحر المتوسط والتنمية المستدامة مثل فريق رقابة الأرض والرصد العالمي للبيئة والأمن.
- يشجع مركز الأنشطة الإقليمية للمعلومات والاتصالات استخدام أفضل تكنولوجيا واتصالات متاحة لخفض الأثار البيئية الشاملة لمكونات خطة عمل البحر المتوسط والمساهمة في تخضير اتفاقية برشلونة.

## الملحق الثامن

### مبادئ توجيهية لتحديد المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية في منطقة البحر المتوسط

- ألف** **غرض المبادئ التوجيهية**
- 1 تهدف هذه المبادئ التوجيهية إلى تنفيذ المادة 16 من اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط التي تمت في برشلونة في 16 شباط/فبراير 1976، كما عدلت في 10 حزيران/يونيو 1995 (اتفاقية برشلونة) التي تضطلع بمقتضاها الأطراف المتعاقدة بالتعاون في صياغة واعتماد قواعد وإجراءات ملائمة لتحديد المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية في منطقة البحر المتوسط.
  - 2 تهدف هذه المبادئ التوجيهية أيضاً إلى تعزيز مبدأ الغرم على الملوث الذي بمقتضاه يتحمل الملوث تكاليف الوقاية من التلوث ومكافحته وتدابير خفضه مع اعتبار المصلحة العامة كما نص على ذلك في الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة 3 من المادة 4 من اتفاقية برشلونة. ولا توفر المبادئ التوجيهية هذه أي مسؤولية ثانوية للدولة.
  - 3 بينما ليس لها صفة ملزمة قانوناً في حد ذاتها، فإن القصد من هذه المبادئ التوجيهية هو دعم التعاون فيما بين الأطراف المتعاقدة لوضع نظام للمسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية في منطقة البحر المتوسط وتيسير اعتماد الأطراف المتعاقدة لتشريع ذي علاقة.
  - 4 تنطبق هذه المبادئ التوجيهية على الأنشطة التي تنطبق على اتفاقية برشلونة وأي من بروتوكولاتها.
- باء** **العلاقة مع النظم الأخرى**
- 5 لا تخل المبادئ التوجيهية هذه بنظم المسؤولية والتعويض البيئية الإقليمية والعالمية الحالية التي هي إما منفذة أو قد يبدأ نفاذها كما يدل على ذلك التذييل بالمبادئ التوجيهية هذه، مع الأخذ في الاعتبار الحاجة إلى ضمان التنفيذ الفعال في منطقة البحر المتوسط كما ورد في الفقرة 7.
  - 6 لا تخل هذه المبادئ التوجيهية بقواعد القانون الدولي بشأن لِمَسْؤُولِيَةِ الدَوْلِيَةِ عن أعمال غير قانونية دولياً.
- جيم** **النطاق الجغرافي**
- 7 تنطبق المبادئ التوجيهية هذه على منطقة البحر المتوسط كما عرفت في الفقرة 1 من المادة 1 لاتفاقية برشلونة بما في ذلك مناطق أخرى مثل قاع البحر والمنطقة الساحلية والحوض المائي كما تغطيها البروتوكولات ذات العلاقة بالاتفاقية وطبقاً للفقرة 3 من المادة 1 من الاتفاقية.
- دال** **الأضرار**
- 8 ينبغي على تشريع الأطراف المتعاقدة أن يشمل أحكاماً للتعويض عن كل من الأضرار البيئية والأضرار التقليدية الناجمة عن تلوث البيئة البحرية في منطقة البحر المتوسط.
  - 9 لأغراض المبادئ التوجيهية هذه، تعني "الأضرار البيئية" تغير ضار يمكن قياسه في مورد طبيعي أو بيولوجي أو ضعف يمكن قياسه لخدمة مورد طبيعي أو بيولوجي قد يحدث بطريقة مباشرة أو غير مباشرة.
  - 10 ينبغي أن يشمل التعويض عن الأضرار البيئية، حسب الحالة:
    - (أ) تكاليف أنشطة ودراسات تقييم الأضرار؛
    - (ب) تكاليف تدابير الوقاية بما في ذلك تدابير لمنع تهديد الأضرار أو تعاضم الأضرار؛
    - (ج) تكاليف التدابير المتخذة أو التي تتخذ لتتخذ لتنظيف واسترجاع وإعادة البيئة المتضررة إلى وضعها السابق بما في ذلك تكاليف الرصد والمكافحة لفاعلية هذه التدابير؛
    - (د) انخفاض قيمة الموارد الطبيعية أو البيولوجية في انتظار إعادتها إلى وضعها السابق،
    - (هـ) تعويض مماثل إذا لم يكن من الممكن إعادة البيئة المتضررة إلى حالتها السابقة.

- 11 عند تقييم مدى الأضرار البيئية، ينبغي استخدام جميع مصادر المعلومات المتاحة بشأن الحالة السابقة للبيئة، بما في ذلك ميزانيات خط الأساس الوطني للانبعاثات وعمليات تصريف التلوث التي وضعت في سياق بروتوكول حماية البحر المتوسط من مصادر وأنشطة برية الذي تم في أثينا في 17 أيار/مايو 1980، كما عدل في سيراكوزا في 7 آذار/مارس 1996 وجرى التنوع البيولوجي المنفذ في إطار البروتوكول المعني بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي في البحر المتوسط الذي تم في برشلونة في 10 حزيران/يونيو 1995.
- 12 ينبغي أن تكون التدابير المشار إليها في الفقرة 10 (ب) و(ج) معقولة أي ملائمة وعملية وتناسبية على أساس توافر معايير ومعلومات موضوعية.
- 13 عندما يمنح تعويض عن الأضرار المشار إليها في الفقرة 10 (د) و(هـ)، ينبغي تخصيصه للتدخل في الميدان البيئي في منطقة البحر المتوسط.
- 14 لأغراض هذه المبادئ التوجيهية، تعني "الأضرار التقليدية":
- (أ) الوفاة أو الأذى الشخصي؛
- (ب) خسارة أو الإضرار بالملكيات من غير الممتلكات التي يحتفظ بها الشخص المسؤول؛
- (ج) خسارة الدخل مباشرة المشتق من تضرر مصلحة محمية قانوناً في أي استخدام للبيئة البحرية لأغراض اقتصادية تم تكبدها كنتيجة لتضرر البيئة مع الأخذ في الاعتبار الوفورات والتكاليف؛
- (د) أي خسارة أو أضرار تسببت فيها تدابير وقائية متخذة لتجنب الأضرار المشار إليها في الفقرات الفرعية (أ) و(ب) و(ج)؛
- 15 تنطبق المبادئ التوجيهية هذه أيضاً على الأضرار التي تسبب فيها تلوث ذو طابع منتشر على شرط أن من الممكن إقامة صلة سببية بين الأضرار وأنشطة المشغلين الفرديين.
- هـ التدابير الوقائية والعلاجية**
- 16 ينبغي أن يتطلب تشريع الأطراف المتعاقدة أن يتخذ المشغل التدابير المشار إليها في الفقرة 10 (ب) و(ج). وإذا فشل المشغل في اتخاذ هذه التدابير أو لم يتمكن من تحديدها أو ليس مسؤولاً بناء على تشريع تنفيذ هذه المبادئ التوجيهية، ينبغي على الأطراف المتعاقدة أن تتولى التدابير هذه بنفسها واستعادة التكاليف من المشغل الاقتضاء.
- واو توجيه المسؤولية**
- 17 تفرض المسؤولية عن الأضرار التي تشملها المبادئ التوجيهية هذه على المشغل المسؤول.
- 18 لأغراض المبادئ التوجيهية هذه، يعني "مشغل" أي شخص طبيعي أو اعتباري سواء خاص أو عام يمارس رقابة قانونية أو فعلية على نشاط تشمل هذه المبادئ التوجيهية، كما ينص في الفقرة 4.
- زاي معيار المسؤولية**
- 19 إن المعيار الأساسي للمسؤولية هو مسؤولية دقيقة، تعني أن المسؤولية تعتمد على إقامة الصلة السببية بين الحادث والأضرار وبدونها يصبح من الضروري تحديد خطأ أو إهمال المشغل.
- 20 في حالات الأضرار الناجمة عن أنشطة لا يشملها أي من بروتوكولات اتفاقية برشلونة، يمكن أن تطبق الأطراف المتعاقدة المسؤولية على أساس الخطأ.
- 21 وفي حالة سببية متعددة الأطراف، تجزأ المسؤولية فيما بين مختلف المشغلين على أساس تقييم متساو لمساهمتهم في الأضرار.
- 22 ولأغراض المبادئ التوجيهية هذه، تعني "حادثة" أي حدوث مفاجئ أو حدوث متواصل أو أي سلسلة من الأحداث لها نفس الأصل وتسبب أضراراً أو تؤدي إلى تهديد خطير ووشيك يسبب أضراراً.
- حاء الإعفاءات من المسؤولية**
- 23 لا ينبغي أن يكون المشغل مسؤولاً عن الأضرار التي يثبت أنها تسببت فيها أفعال أو أحداث خارج تحكمه الكامل مثل القوة القاهرة وعمل من أعمال الحرب أو أعمال عدائية أو حرب أهلية أو فتنة أو عمل من أعمال الإرهاب.

	<b>محدودية المسؤولية</b>	<b>طاء</b>
24	في حالات حيث تنطبق المسؤولية الدقيقة، يمكن إقامة الحدود المالية للمسؤولية على أساس المعاهدات الدولية أو التشريعات المحلية ذات العلاقة.	
25	تدعى الأطراف المتعاقدة إلى إعادة التقييم على أساس منتظم لمدى ملائم لمقدار هذه الحدود، مع الأخذ في الاعتبار بصورة خاصة المخاطر المحتملة المفروضة على البيئة من أنشطة تشملها المبادئ التوجيهية هذه.	
	<b>الحدود الزمنية</b>	<b>ياء</b>
26	ينبغي أن تقوم الحدود الزمنية لبدء إجراءات التعويض على أساس نظام طبقتين لفترة أقصر لمعرفة الأضرار أو من تحديد المشغل المسؤول أيهما كان بعد ذلك (مثلاً ثلاث سنوات) وفترة أطول من تاريخ الحادثة (مثلاً ثلاثين سنة).	
27	عندما تتألف الحادثة من سلسلة من أحداث لها نفس الأصل، ينبغي أن تبدأ الحدود الزمنية من تاريخ آخر الأحداث هذه. وعندما يتألف الحادث من حدث متواصل، ينبغي أن تبدأ الحدود الزمنية من نهاية الحدث المستمر ذلك.	
	<b>المخطط المالي والأمني</b>	<b>كاف</b>
28	يمكن للأطراف المتعاقدة، بعد فترة خمس سنوات من اعتماد المبادئ التوجيهية هذه، وعلى أساس تقييم المنتجات المتاحة في سوق التأمين، تصور إنشاء نظام تأمين إلزامي.	
	<b>صندوق البحر المتوسط للتعويض</b>	<b>لام</b>
29	ينبغي على الأطراف المتعاقدة اكتشاف إمكانية إنشاء صندوق للبحر المتوسط للتعويض لضمان التعويض حيث تجاوزت الأضرار مسؤولية المشغل وحيث المشغل غير معروف وحيث المشغل غير قادر على تلبية تكاليف الأضرار ولا يغطيها ضمان مالي أو حيث الدولة تتخذ تدابير وقائية في حالات الطوارئ ولا تسدد لها التكاليف بعد ذلك.	
	<b>الوصول إلى المعلومات</b>	<b>ميم</b>
30	عملاً بالمادة 15 من اتفاقية برشلونة، ينبغي أن تضمن الأطراف المتعاقدة أن سلطاتها المختصة توفر للجمهور وصول إلى المعلومات فيما يتعلق بالأضرار البيئية أو التهديد عليها، وكذلك التدابير المتخذة للحصول على تعويض عنها. وينبغي تقديم إجابات على الأسئلة للحصول على معلومات في حدود زمنية محددة.	
	<b>إجراءات التعويض</b>	<b>نون</b>
31	ينبغي على تشريع الأطراف المتعاقدة أن يضمن أن إجراءات التعويض فيما يتعلق بالأضرار البيئية يمكن أن يحصل عليها الجمهور بشكل واسع كلما كان ممكناً.	
32	ينبغي على تشريع الأطراف المتعاقدة ضمان أيضاً أن الأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين ضحايا الأضرار التقليدية يمكن أن ترفع دعاوى من أجل التعويض بطريقة ممكنة أكبر.	

# قائمة المراجع

## قائمة المراجع.

أولاً: المراجع باللغة العربية.

### I- الكتب.

- 1- إيتسام سعيد الملكاوي، جريمة تلوث البيئة (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، 2009.
- 2- أ.د. إبراهيم سليمان عيسى، تلوث البيئة أهم قضايا العصر (المشكلة والحل)، دار الكتاب الحديث، الطبعة الثانية، أسيوط، دون مكان النشر.
- 3- د. إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام (القاعدة القانونية الدولية)، الجزء الأول، المطبعة التجارية الحديثة، دون مكان النشر، 1997.
- 4- أحمد المهدي، الحماية القانونية للبيئة ودفع البراءة الخاصة بها مقارنا بتشريعات الدول العربية، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، المنصورة، 2006.
- 5- أحمد النكلاوي، أساليب حماية البيئة العربية من التلوث، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الطبعة الأولى، الرياض، 1999.
- 6- د. أحمد حامد البدري، الحماية القانونية للبيئة في المملكة العربية السعودية (دراسة مقارنة)، مركز البحوث، المملكة العربية السعودية، 2010.
- 7- د. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والإتفاقية)، النشر العلمي والمطابع جامعة الملك سعود، الرياض، 1992.
- 8- أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والإتفاقية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
- 9- أ.د. أحمد محمد حشيش، المفهوم القانوني للبيئة في ضوء مبدأ أسلحة القانون المعاصر، دار الكتب القانونية، مصر، 2008.
- 10- د. أمر يحيياوي، قانون المسؤولية الدولية، دار هومة، الطبعة الثانية، الجزائر 2010.

- 11- أ.د. جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام (المجال الوطني للدولة: البري- البحري- الجوي)، الجزء الثاني، دار العلوم للنشر والتوزيع، عناية، 2009.
- 12- د. داود عبد الرزاق الباز، الأساس الدستوري لحماية البيئة من التلوث (دراسة تحليلية في إطار المفهوم القانوني للبيئة والتلوث)، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2007.
- 13- رائف محمد لبيب، الحماية الإجرائية للبيئة من المراقبة إلى المحاكمة (دراسة مقارنة)، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، القاهرة، 2009.
- 14- رشيد الحمد، محمد سعيد صبارني، البيئة ومشكلاتها (سلسلة كتب ثقافية شهرية يصدرها المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب)، دون دار ومكان النشر، 1978.
- 15- د. رياض صالح أبو العطا، حماية البيئة في ضوء القانون الدولي، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، 2009.
- 16- د. زكريا الباهي، المياه في القانون الدولي وأزمة المياه العربية، دار طلاس، الطبعة الأولى، دمشق، 1994.
- 17- د. سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية (دراسة في ضوء الأنظمة القانونية والإتفاقيات الدولية)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004.
- 18- سلافة طارق عبد الكريم الشعلان، الحماية الدولية للبيئة من ظاهرة الإحتباس الحراري في بروتوكول كيوتو 1997 (في إتفاقية تغير المناخ لسنة 1992)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2010.
- 19- د. سمير حامد الجمال، الحماية القانونية للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.
- 20- د. صالح محمد محمود بدر الدين، الإلتزام الدولي بحماية البيئة من التلوث (على ضوء قواعد القانون الدولي للبيئة وقرارات وتوصيات المنظمات الدولية)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.
- 21- صباح العشايوي، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الجزائر، 2009.

- 22- د. صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، لبنان، 2010.
- 23- د. صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.
- 24- د. طارق إبراهيم الدسوقي عطية، الأمن البيئي (النظام القانون لحماية البيئة)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009.
- 25- د. عباس هاشم الساعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث ومشكلة التلوث في الخليج العربي (دراسة مقارنة)، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002.
- 26- د. عبد الرحمان محمد العسوي، شرح قانون البيئة من المنظور النفسي، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2006.
- 27- د. عبد الرزاق المقري، مشكلات التنمية والبيئة والعلاقات الدولية، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الجزائر، 2008.
- 28- عبد القادر رزيق المخادمي، التلوث البيئي (مخاطر الحاضر وتحديات المستقبل)، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، الجزائر، دون سنة النشر.
- 29- عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث ( في التشريعات الداخلية والدولية)، المكتب الجامعي الجديد، الإسكندرية، 2006.
- 30- د. عبد الواحد الفار، الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، دار النهضة العربية، دون مكان النشر، 1985.
- 31- د. علي سعيدان، حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيميائية في القانون الجزائري، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الجزائر، 2008.
- 32- د. عمر سعد الله، المطول في القانون الدولي للحدود (عالمية القانون الدولي للحدود)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2010.
- 33- د. فارس محمد عمران، السياسة التشريعية لحماية البيئة في مصر وقطر ودور الأمم المتحدة في حمايتها، المكتب الجامعي الحديث، الطبعة الأولى، دون مكان النشر، 2005.

- 34- د. ماجد راغب الحلوي، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2008.
- 35- د. محسن أفكيرين، القانون الدولي للبيئة، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، القاهرة، 2006.
- 36- د. محمد أحمد منشاوي، الحماية الجنائية للبيئة الحرة (دراسة مقارنة)، دار النهضة العربية، دون مكان النشر، 2005.
- 37- د. محمد البزاز، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006.
- 38- د. محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الرابعة، الجزائر، 2008.
- 39- د. 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، الطبعة الأولى، الأزاريطة، 2008.
- 40- أ.د. مصطفى سلامة حسين، مدوس فلاح الرشيدي، القانون الدولي للبيئة (دراسة القواعد العامة وأهم الإتفاقيات الدولية)، لجنة التأليف والتعريب للنشر، الطبعة الأولى، الكويت، 2007.
- 41- د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، القانون الدولي للبيئة وظاهرة التلوث (خطوة للأمام لحماية البيئة الدولية من التلوث)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.
- 42- د. نبيلة إسماعيل رسلان، التأمين ضد أخطار التلوث، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
- 43- د. وليد بيطار، القانون الدولي العام، المؤسسة الجامعية للدراسات، بيروت، 2008.
- 44- د. ياسر محمد فاروق المنياوي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، 2008.

## II- المقالات.

- 1- أ. أحمد لكحل، " مفهوم البيئة ومكانتها في التشريعات الجزائرية "، مجلة الفكر، العدد السابع، المدينة، دون سنة النشر.
- 2- سمير حامد الجمال، " المسؤولية المدنية عن الأضرار البيولوجية "، مجلة الشريعة والقانون، العدد الثاني والأربعون، 2010.
- 3- أ. سهيلة قمودي، " مجال السيادة البحرية حسب المادة 12 من دستور 1996 "، مجلة الإجتهد القضائي، العدد الرابع، الجزائر، دون سنة النشر.
- 4- د. كمال رزيق، " دور الدولة في حماية البيئة "، مجلة الباحث، العدد الخامس، البليدة، 2007.
- 5- د. منصور مجاجي، " المدلول العلمي والمفهوم القانوني للتلوث البيئي "، مجلة المفكر، العدد الخامس، جامعة محمد خيضر بسكرة، دون سنة النشر.

### III- الأطروحات ومذكرات الماجستير.

#### 1- أطروحات الدكتوراه.

- 1- الطاهر دلول، رسالة دكتوراه في القانون الجنائي بعنوان الحماية الجنائية لبيئة في التشريع الجزائري، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، 2006-2007.
- 2- سليمان منصور يونس الحبوني، رسالة دكتوراه في القانون العام بعنوان الضبط الإداري البيئي، كلية الحقوق، جامعة منصور، دون تاريخ.

#### 2- مذكرات الماجستير.

- 1- برني لطيفة، رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادية بعنوان دور الإدارة البيئية في تحقيق مزايا تنافسية للمؤسسة الصناعية ( دراسة حالة مؤسسة EN.I.CA.BISKRA )، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة محمد خيضر - بسكرة- الجزائر، 2006-2007.
- 2- بن سالم رضا، رسالة ماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية بعنوان حماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة في البحار، كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر، 2003-2004.
- 3- بوز غاية باية، رسالة ماجستير في علم الاجتماع الحضري بعنوان التنمية بمدينة بسكرة، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2007-2008.

4- علي محمد القحطاني، رسالة ماجستير بعنوان التلوث البيئي الناتج عن محطات الوقود في مدينة الدمام، جامعة نايف العربية للعلوم، الرياض، 2005.

5- فريدة تراكلي، رسالة ماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية بعنوان مبدأ الحيطة في القانون الدولي للبيئة، كلية الحقوق، بن عكنون، الجزائر، 2005.

6- نور الدين حمشة، رسالة ماجستير في الشريعة والقانون بعنوان الحماية الجنائية للبيئة ( دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون الوضعي)، كلية العلوم الإجتماعية والعلوم الإسلامية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2006.

#### IV- الوثائق الرسمية.

##### 1- الإتفاقيات الدولية.

- 1- إتفاقية فيانا المبرمة في 23 ماي 1969 بشأن قانون المعاهدات.
- 2- إتفاقية برشلونة المبرمة في 16 فيفري 1976 المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث والمعدلة في 10 جوان 1995 ببرشلونة.
- 3- بروتوكول برشلونة المعتمد في 16 فيفري 1976 بشأن التعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والمعدل في 25 جانفي 2002 ببرشلونة.
- 4- بروتوكول برشلونة المعتمد في 16 فيفري 1976 بشأن حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن الإغراق من السفن والطائرات والمعدل في 10 جوان 1995 ببرشلونة.
- 5- بروتوكول برشلونة المعتمد في 17 ماي 1980 بشأن حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية والمعدل في 07 مارس 1996 بسيراكوزا في إيطاليا.
- 6- بروتوكول جنيف المعتمد في 03 أفريل 1982 بشأن المناطق المتمتعة بحماية خاصة في البحر الأبيض المتوسط والمعدل في 10 جوان 1995 في برشلونة.
- 7- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الموقعة في 10 ديسمبر 1982.
- 8- بروتوكول مدريد المعتمد في 24 أكتوبر 1994 بشأن حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن إستكشاف وإستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وتربته.

9- بروتوكول أزمير المعتمد في 01 أكتوبر 1996 بشأن حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن نقل النفايات الخطيرة والتخلص منها عبر الحدود.

10 - بروتوكول مدريد المعتمد في 21 جانفي 2008 بشأن الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في المتوسط.

## 2- النصوص الرسمية.

### أ- الدساتير.

1- دستور 1976، الصادر بالأمر 97 /76 المؤرخ في 22 نوفمبر 1976، الجريدة الرسمية العدد 94 المؤرخة في 24 نوفمبر 1976.

2- دستور 1989، الصادر بالمرسوم 19 /89 المؤرخ في 28 فيفري 1989، الجريدة الرسمية العدد 09 المؤرخة في 01 مارس 1989.

3- دستور 1996، الصادر بالمرسوم 438 /96، المؤرخ في 07 ديسمبر 1996، الجريدة الرسمية العدد 76 المؤرخة في 08 ديسمبر 1996.

### ب- القوانين.

1- قانون رقم 02/02 المؤرخ في 05 فيفري 2002 والمتعلق بحماية الساحل وتنميته، الجريدة الرسمية العدد 10 المؤرخة بتاريخ 12 فيفري 2002.

2- قانون رقم 10 /03 المؤرخ في 19 جويلية 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، جريدة رسمية العدد 43 المؤرخة في 20 جويلية 2003.

### ج- الأوامر.

1- أمر رقم 17 /72 المؤرخ في 07 يونيو 1972 المتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع في 29 نوفمبر 1969 ببروكسل.

2- أمر رقم 55 /74 المؤرخ في 13 ماي 1974 المتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث بسبب المحروقات الموقع

في 18 ديسمبر 1971.

#### د- المراسيم.

- 1- المرسوم رقم 63/344 المؤرخ في 11 سبتمبر 1963 المتعلق بالإنضمام إلى إتفاقية لندن حول مكافحة تلوث مياه البحر بالوقود بتاريخ 12 ماي 1954.
- 2- مرسوم رقم 14/80 المؤرخ في 26 يناير 1980 المتضمن إنضمام الجزائر إلى إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة في 16 فيفري 1976 ببرشلونة.
- 3- مرسوم 03/81 المؤرخ في 17 يناير 1981 المتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص بالتعاون على مكافحة البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة الموقع في 16 فيفري 1976.
- 4- مرسوم 02/81 المؤرخ في 12 يناير 1981 المتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات الموقع في 16 فيفري 1976 ببرشلونة.
- 5- مرسوم رقم 441/82 المؤرخ في 11 ديسمبر 1982 المتضمن إنضمام الجزائر إلى البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من مصادر برية الموقع في 17 ماي 1980 بأثينا.
- 6- مرسوم رقم 457/83 المؤرخ في 23 يوليو 1983 المتضمن إنشاء الوكالة الوطنية لحماية البيئة، الجريدة الرسمية في 26 يوليو 1983.
- 7- مرسوم رقم 108/88 المؤرخ في 31 ماي 1988 المتضمن إنضمام الجزائر إلى الإتفاقية الدولية المتعلقة بالوقاية من التلوث الناجم عن البواخر لسنة 1973.
- 8- مرسوم رقم 228/88 المؤرخ في 05 أكتوبر 1988 المحدد شروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات التي من شأنها أن تلوث البحر وإجراءات ذلك وكيفياته.
- 9- مرسوم رئاسي رقم 158/98 المؤرخ في 16 ماي 1998 المتضمن إنضمام الجزائر إلى إتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود.

10- مرسوم تنفيذي رقم 456/94 المؤرخ في 25 ديسمبر 1994 والمتضمن إحداث مجلس أعلى للبيئة والتنمية المستدامة ويحدد صلاحياته وتنظيمه وعمله.

## V- التقارير والوثائق.

### 1-القرارات والتقارير.

- 1- قرار محكمة العدل الدولية بخصوص قضية نيكارغوا لعام 1986.
- 2- تقرير الأمين العام عن المحيطات وقانون البحار، الدورة الخامسة والخمسون، الملحق A/55/6.

### 2- الوثائق.

- 1- الوثيقة A/55/60 المتعلقة بمشروع المسؤولية الدولية.
- 2- مذكرة مفوضية المجتمعات الأوروبية " لإعداد إستراتيجية البيئة من أجل حوض البحر المتوسط " الصادرة في 05 سبتمبر 2006 ببروكسل 475 (2006) COM نهائيا.
- 3- الدليل الإسترشادي لخطط الطوارئ للتلوث البحري بالزيت في الوطن العربي، الخرطوم ، يونيو، 2008.

## VI- المجالات.

- 1- أمواج المتوسط، الوضع حول كولربا تكسفوليا، مجلة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، العدد 34، تونس، 1998.
- 2- أمواج المتوسط، مبادرة عالمية من أجل البحار الإقليمية، مجلة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، العدد 52، دون مكان النشر، 2004.
- 3- أمواج المتوسط، قطرة حيوية في المحيطات، مجلة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، العدد 52، دون مكان النشر، 2004.
- 4- أمواج المتوسط، الذكرى الثلاثون للإنشاء الخطة، مجلة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، العدد 53-54، دون مكان وسنة النشر.

5- أمواج المتوسط، البحر يستحق صوتنا، مجلة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، العدد 55، دون مكان النشر، 2006.

6- أمواج المتوسط، نظام إيكولوجي مهدد، مجلة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، العدد 57، إسبانيا، 2007.

## VII - الوثائق المستخرجة من الأنترنت.

1- أحمد السروي، " أهمية البيئة البحرية "، [www.knol.google.com](http://www.knol.google.com) المطلع عليه يوم 25 ماي 2012.

2- د. حسني العظمة، " تلوث البحر الأبيض المتوسط"، [www.aljazeera.net/books/pages/](http://www.aljazeera.net/books/pages/) المطلع عليه يوم 20 جويلية 2012.

3- أ.د. رمضان محمد بطيخ، " دور التشريعات والقوانين في حماية البيئة العربية "، دون إسم وعدد المجلة، الإمارات العربية المتحدة، 2005،

[www.faculty.ksu.edu.sa/almutaz.documenviro-courses.pdf](http://www.faculty.ksu.edu.sa/almutaz.documenviro-courses.pdf)

4- شهد سالمين، " المسؤولية الدولية، [www.bahrainlaw.net/post276.html](http://www.bahrainlaw.net/post276.html)، المطلع عليه يوم 24 أوت 2012.

5- طلال بن سيف بن عبد اله الحوسني، " المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية "، دون إسم وعدد المجلة، الإمارات العربية المتحدة، دون سنة النشر، [www.ipac.kacst.edu.sa](http://www.ipac.kacst.edu.sa).

6- أ.د. عبد الهادي محمد العشري، " دور القانون الدولي في حماية البيئة البحرية من التلوث، دون إسم وعدد المجلة، مصر، دون سنة النشر، [www.4shared.com](http://www.4shared.com).

7- أ. عماد خليل التركاوي، " القوانين والتشريعات المنظمة للإدارة ( مسؤولية الدولة عن أضرار التلوث البيئي) "، دون إسم وعدد المجلة، دمشق، دون سنة النشر، [www.kenanaonline.com](http://www.kenanaonline.com).

8- د. فاطمة جعارة، " تلوث البيئة البحرية بالنفط "، دون إسم وعدد المجلة، حلب، 2007،

[www.egpet.net/vb/threads](http://www.egpet.net/vb/threads) .

9- محمد بدر الدين، " المسؤولية الدولية"،  
www.master2010.maktoobblog.com/277، المطلاع عليه يوم 23 أوت 2012.

10- محمد زايد، " طوق النجاة لإنقاذ البيئة من التلوث"،  
www.forum.Koora.com/f.aspx?t.

المطلاع عليه يوم 29 أوت 2012.

11- نبيل صاري، مداخلة حول جرائم البيئة في الدول العربية، دون إسم وعدد المجلة، بيروت،  
17- 18 مارس 2008، www.abhato.net.ma/index.php/fre/content.pdf.

**ثانيا: المراجع باللغة الفرنسية.**

#### **I- الكتب.**

1- Attita Tamiza , Eduardo dealechago, La responsabilité de L'Eta le droit international ,bilan et perspective, Pedone , Paris, 1991.

2- David Ruziè, Droit international public, 15<sup>eme</sup> édition, Dalloz , 2000.

3- Kiss Alixandre, Droit international de L'environnement , Edition Pendans , Paris , 1989.

4- Michelle Prieur, Droit de L'envionnement , 4<sup>eme</sup> édition, Dalloz, 2001.

5- Philipe Cb- A Guillot, Droit de L'environnement, Ellipses, Edition Marketing, Paris, 1998.

6- Raphael Romi, Droit et administration de L'environnement, 5<sup>eme</sup> édition, Montchrestien, Paris, 2001.

#### **II - المقالات.**

1- Christophe Bernoxini , La responsabilité civil pou dommages résultant d' une atteinte transfrontière : Un cas pour la conférence de la Haye, Sans le lieu de publication, 2000.

2- Janez Potocnik, Horizon 2020 ( Assainissement de la Méditerranée), Novembre 2010.

### III - الأطروحات ورسائل الماجستير.

1- Mohamed Albakjaji, Thèse de doctorat relations internationale ayant la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime, Université Paris- Est, 2011.

### IV - الإتفاقيات والمؤتمرات.

1- La Conférence des Nations Unies L'environnement adoptée à Stockholm le 16 Juin 1972.

2- Déclaration de Rio sur L'environnement et le développement adoptée le 3- 14 Juin 1992.

3- Convention de Logano approuve le 21 Juin 1993 sur la responsabilité civil des dommages d'activités dangereuses pour l'environnement.

### V - التقارير والوثائق بالفرنسية والإنجليزية.

#### 1- التقارير.

1- Rapport AEE no 4/2006, Problèmes prioritaires pour l'environnement Méditerranée, office des publications officielles des communautés européennes, Luxembourg, 2006.

2- Elisa Noémie Laurent, La Méditerranée cette année ! Rapport sur la pollution marine par hydrocarbures et les dégazages sauvages en Méditerranée, Paris, 2003.

2- الوثائق.

- بالفرنسية.

1- Plan D'action pour la Méditerranée, La Programme Med Pol Phase 4(2006-2013), Protoroz (Slovénie), 2005.

- بالإنجليزية.

1- Méditerrananean Action plan ; Mediterranean strategy for sustainable development a framework for environmental susyainability and prosperity, Athens, 2005.

VI- الوثائق المستخرجة من الأنترنات بالفرنسية والإنجليزية.

1- بالفرنسية.

1- Alessandro Caneloro, Dossier spècial- Après l'accident dans la golfe du Mexique : est ce que la Méditerranée est prête a faire face à un grave incident de dèversement d'hydrocarbures, [www.euromedcp.eu/index.php?option=content&view=article&id=633,p10](http://www.euromedcp.eu/index.php?option=content&view=article&id=633,p10), jour d'initié : 28/07/2012.

2- Romi Patrike, Programme d'évaluation et de maitrise de la pollution marine et cotiere dans la règeion Méditerranèenee (Med Pol), [www.incn.org/fr/propos/inion/secretariat/bureaux/iun/programmeuicnmed/programmemarini/gouvernance/glossaire](http://www.incn.org/fr/propos/inion/secretariat/bureaux/iun/programmeuicnmed/programmemarini/gouvernance/glossaire), jour d'initie: 12/08/2012.

2- بالإنجليزية.

1- Jone, L'initiative H 2020, [www.h2020.net/fr/the-h2020-initiative.html](http://www.h2020.net/fr/the-h2020-initiative.html), briefed him on 31/08/2012.

#### **VIII - المواقع الإلكترونية.**

1- [www.anc/site/servlet](http://www.anc/site/servlet).

2- [www.unepmap.org/index.phpmodule=content2&catid](http://www.unepmap.org/index.phpmodule=content2&catid).

3- [www.ghatoor.com/or/index.php](http://www.ghatoor.com/or/index.php).

4- [www.marees-noires.com/fr/source](http://www.marees-noires.com/fr/source).

5- [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org).

# الفهرس

## الفهرس.

إهداء

شكر وعرافان

مقدمة.....

7..... الفصل الأول: البيئة البحرية وإشكالية التلوث البحري

8..... المبحث الأول: ماهية البيئة البحرية

8..... المطلب الأول: مفهوم البيئة البحرية

8..... الفرع الأول: تعريف البيئة

9..... أولاً: التعريف اللغوي للبيئة

11..... ثانياً: التعريف الإصطلاحي

12..... ثالثاً: التعريف القانوني

15..... الفرع الثاني: تعريف البيئة البحرية

15..... أولاً: التعريف اللغوي للبيئة البحرية

15..... ثانياً: التعريف الإصطلاحي للبيئة البحرية

16..... ثالثاً: التعريف القانوني

18..... المطلب الثاني: أهمية البيئة البحرية

18..... الفرع الأول: الأهمية الحيوية للبيئة البحرية

19..... الفرع الثاني: الأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية

21..... الفرع الثالث: الأهمية الإستراتيجية للبيئة البحرية

24..... المطلب الثالث: التحديد القانوني للبيئة البحرية

24..... الفرع الأول: المناطق الخاضعة لسيادة الدولة

- 25.....**أولاً: البيئة البحرية للمياه الداخلية**
- 25.....**ثانياً: البيئة البحرية للبحر الإقليمي**
- 27.....**ثالثاً: البيئة البحرية للمنطقة المتاخمة**
- 28.....**الفرع الثاني: المناطق التي تمارس فيها الدولة حقوقاً سيادية**
- 28.....**أولاً: البيئة البحرية للمنطقة الاقتصادية الخالصة**
- 30.....**ثانياً: البيئة البحرية للجرف القاري**
- 31.....**الفرع الثالث: المناطق الخارجة عن سيادة الدولة**
- 31.....**أولاً: البيئة البحرية لقاع البحار والمحيطات**
- 32.....**ثانياً: البيئة البحرية لأعالي البحار**
- 34.....**المبحث الثاني: ماهية التلوث البحري**
- 34.....**المطلب الأول: مفهوم التلوث البحري**
- 34.....**الفرع الأول: تعريف التلوث البحري**
- 35.....**أولاً: التعريف اللغوي للتلوث البحري**
- 37.....**ثانياً: التعريف الإصطلاحي للتلوث البحري**
- 38.....**ثالثاً: التعريف القانوني للتلوث البحري**
- 41.....**الفرع الثاني: عناصر التلوث البحري**
- 41.....**أولاً: حدوث تغيير في البيئة البحرية**
- 42.....**ثانياً: أن يكون التلوث بفعل الإنسان**
- 43.....**ثالثاً: إدخال مواد ملوثة في البيئة البحرية**
- 46.....**المطلب الثاني: أنواع التلوث البحري**
- 46.....**الفرع الأول: أنواع التلوث البحري بالنظر إلى طبيعته**

46	أولاً: التلوث البيولوجي
47	ثانياً: التلوث الفيزيائي أو الإشعاعي
47	ثالثاً: التلوث الكيميائي
48	الفرع الثاني: أنواع التلوث البحري بالنظر إلى مصدره
48	أولاً: التلوث الطبيعي
48	ثانياً: التلوث الصناعي
49	الفرع الثالث: أنواع التلوث البحري بالنظر إلى آثاره
49	أولاً: التلوث المقبول
50	ثانياً: التلوث الخطر
50	ثالثاً: التلوث المدمر أو شديد الخطورة
51	الفرع الرابع: أنواع التلوث البحري بالنظر إلى نطاقه الجغرافي
51	أولاً: التلوث المحلي
52	ثانياً: التلوث عبر الحدود البحرية
53	المطلب الثالث: أسباب ومصادر التلوث البحري
53	الفرع الأول: أسباب التلوث البحري
53	أولاً: الإزدياد السكاني
55	ثانياً: التقدم التقني
56	ثالثاً: الحروب وسباق التسلح
57	رابعاً: الكوارث الطبيعية
57	الفرع الثاني: مصادر التلوث البحري
58	أولاً: التلوث من مصادر أرضية

59	ثانياً: التلوث النفطي
61	ثالثاً: التلوث من الجو أو من خلاله
62	رابعاً: التلوث الناجم عن الإغراق
64	خلاصة الفصل الأول
66	الفصل الثاني: جهود حماية البيئة البحرية من التلوث البحري
67	المبحث الأول: القواعد القانونية الدولية والوطنية لحماية البيئة البحرية
67	المطلب الأول: حماية البيئة البحرية على المستوى الدولي
67	الفرع الأول: القواعد القانونية النوعية
68	أولاً: قواعد الحماية من التلوث بالبترول
68	1- إتفاقية لندن لعام 1954 وتعديلاتها المتعلقة بمنع تلوث البحر بالبترول
69	2- إتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار المبرمة في جنيف عام 1958
69	3- إتفاقية بروكسل عام 1969 الخاصة بالتدخل بأعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي
70	ثانياً: قواعد الحماية من التلوث بالإغراق
72	4- الإتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط
72	ثانياً: قواعد الحماية من التلوث بالإغراق
72	1- إتفاقية لندن لعام 1972 بشأن منع التلوث البحري بإغراق النفايات والمواد الأخرى
73	2- إتفاقية أوسلو لعام 1972 لمنع التلوث البحري بالإغراق من السفن والطائرات
73	ثالثاً: قواعد الحماية من التلوث النووي
73	1- إتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958
73	2- إتفاقية موسكو لعام 1963 المتعلقة بحظر تجارب الأسلحة النووية في الجو، وفي الفضاء الخارجي وتحت سطح الماء
74	

- 3- معاهدة 1972 بشأن تحريم وضع الأسلحة النووية وأسلحة التدمير الشامل الأخرى على قاع  
البحار أو أرض المحيطات أو تحتها.....74.
- 4- إتفاقية نيويورك عام 1976 بشأن حظر استخدام تقنيات التغيير في البيئة لأغراض عسكري  
أو لأية أغراض عدائية أخرى.....75.
- رابعاً: قواعد الحماية من التلوث من مصادر أرضية.....76.
- 1- إتفاقية باريس لعام 1974 للحماية من التلوث بمصادر أرضية.....76.
- خامساً: قواعد الحماية من التلوث من السفن.....77.
- 1- إتفاقية لندن لعام 1973 لمنع التلوث من السفن.....77.
- 2- إتفاقية المساعدة البحرية لندن عام 1989.....78.
- 3- الإتفاقية الخاصة بالمسؤولية المدنية في ميدان النقل البحري للمواد النووية.....78.
- الفرع الثاني: القواعد القانونية العامة.....78.
- 1- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982.....78.
- المسار الأول: الأحكام العامة لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.....79.
- أولاً: الأحكام العامة المتعلقة باتخاذ تدابير معينة.....79.
- ثانياً: الأحكام العامة المتعلقة بالتعاون الدولي.....80.
- المسار الثاني: الأحكام التي يجب إتباعها من قبل دول معينة وفي حالات محددة.....80.
- أولاً: دولة العلم.....80.
- ثانياً: الدولة الساحلية.....81.
- ثالثاً: دولة الميناء.....81.
- المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية على المستوى الإقليمي.....83.
- الفرع الأول: القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية للخليج العربي.....83.

- 84.....أولاً: نطاق تطبيق إتفاقية الكويت لعام1978.....
- 85.....ثانياً: إلتزامات الدول الأطراف.....
- 86.....ثالثاً: تنفيذ أحكام الإتفاقية.....
- 87.....الفرع الثاني: القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية للبحر الأحمر.....
- 88.....أولاً: نطاق تطبيق أحكام إتفاقية جدة لعام1982.....
- 89.....ثانياً: إلتزامات الدول الأطراف.....
- 89.....ثالثاً: تنفيذ أحكام الإتفاقية.....
- 91.....الفرع الثالث: تقدير القواعد القانونية الدولية لحماية البيئة البحرية.....
- 93.....المطلب الثالث: حماية البيئة البحرية على المستوى الوطني.....
- 93.....الفرع الأول: الحاجة إلى وضع القواعد القانونية الوطنية لحماية البيئة البحرية.....
- 93.....أولاً: السند القانوني لوضع قوانين البيئة البحرية.....
- 95.....ثانياً: الهيئات الفنية وإعمال قوانين البيئة.....
- 96.....الفرع الثاني: أنظمة وقوانين حماية البيئة البحرية على المستوى الوطني.....
- 102.....المبحث الثاني: وسائل وإجراءات مكافحة التلوث البحري.....
- 102.....المطلب الأول: وسائل الحماية من التلوث البحري.....
- 102.....الفرع الأول: أبعاد مشكلة التلوث البحري.....
- 104.....الفرع الثاني: أساليب الحماية من التلوث البحري.....
- 104.....أولاً: الإهتمام بالوعي البيئي.....
- 108.....ثانياً: إعداد الفنيين الأكفاء.....
- 109.....ثالثاً: سن القوانين اللازمة.....

110.....	رابعاً: منح الحوافز البيئية.....
110.....	خامساً: ردع ملوثي البيئة.....
112.....	المطلب الثاني: الإجراءات الوقائية اللازمة لمكافحة التلوث البحري.....
112.....	الفرع الأول: اعتماد أنظمة أو خطط طوارئ لمكافحة التلوث البحري.....
114.....	الفرع الثاني: نظم رصد ملوثات البيئة البحرية.....
116.....	الفرع الثالث: نظم مقاييس ومستويات تلوث البيئة البحرية.....
120.....	المطلب الثالث: الإجراءات العلاجية اللازمة للسيطرة على التلوث البحري.....
120.....	الفرع الأول: التدابير العملية لمكافحة آثار التلوث البحري.....
121.....	أولاً: تقييم الوضع.....
122.....	ثانياً: الإعلام المتبادل.....
124.....	ثالثاً: تنسيق عمليات مكافحة التلوث البحري.....
124.....	رابعاً: طلب المساعدة والتمويل.....
127.....	الفرع الثاني: طرق التحكم في التلوث وإزالته.....
127.....	أولاً: إحتواء التلوث ومنع إنتشاره.....
128.....	ثانياً: تنظيف بقع الزيت المتسرب.....
129.....	ثالثاً: نقل البضاعة في حالة الطوارئ.....
130.....	خلاصة الفصل الثاني.....
132.....	الفصل الثالث: الحماية القانونية لبيئة البحر الأبيض المتوسط حسب قواعد القانون الدولي.....
133.....	المبحث الأول: حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.....
133.....	المطلب الأول: خصائص بيئة البحر الأبيض المتوسط ومدى تأثرها بالملوثات.....

- 133.....الفرع الأول: خصائص بيئة البحر الأبيض المتوسط
- 135.....الفرع الثاني: مصادر الملوثات وآثارها الضارة في بيئة البحر الأبيض المتوسط
- 136.....أولاً: المصادر البرية
- 138.....ثانياً: التلوث النفطي
- 139.....ثالثاً: التلوث بواسطة الإلقاء من السفن والطائرات
- 140.....رابعاً: التلوث الناتج عن الأنشطة الخاصة بقاع البحار
- 141.....المطلب الثاني: التعاون الإقليمي فيما بين دول البحر المتوسط لصيانة بيئة المتوسط البحرية
- 141.....الفرع الأول: أهمية التنظيم الإقليمي في حماية البيئة البحرية ومبررات تطبيقه
- 143.....الفرع الثاني: تحليل إتفاقية برشلونة الإقليمية
- 144.....أولاً: أحكام إتفاقية برشلونة
- 144.....1- نطاق تطبيق القواعد الإتفاقية
- 148.....2- إلتزامات الدول الأطراف
- 148.....3- تنفيذ أحكام الإتفاقية
- 151.....ثانياً: بروتوكولات إتفاقية برشلونة
- 1 - البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ.....152
- 2 - بروتوكول منع التلوث والقضاء عليه في البحر المتوسط الناجم عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات أو ترميدها في البحر.....152
- 3- بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من مصادر وأنشطة برية.....152
- 4- بروتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي في البحر المتوسط.....153

- 5- بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن إستكشاف وإستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وتربيته التحتية.....153.
- 6- بروتوكول بشأن حماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن نقل النفايات الخطيرة والتخلص منها عبر الحدود.....153.
- 7- بروتوكول بشأن الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في المتوسط.....153.
- المطلب الثالث: جهود حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.....154.**
- الفرع الأول: تطور خطة عمل البحر الأبيض المتوسط.....154.**
- أولاً: برنامج تقدير التلوث ومكافحته في إقليم البحر المتوسط ( مدبول).....157.**
- ثانياً: مراكز الأنشطة الإقليمية.....161.**
- 1- المركز الإقليمي للإستجابة لحالات الطوارئ التلوث البحري في البحر المتوسط.....161.
- 2- مركز الأنشطة الإقليمية للخطة الزرقاء.....161.
- 3- مركز الأنشطة الإقليمية لبرنامج الأعمال ذات الأولوية.....161.
- 4- مركز الأنشطة الإقليمية للمناطق المتمتعة بحماية خاصة.....161.
- 5- مركز الأنشطة الإقليمية للإنتاج الأنظف.....161.
- 6 - مركز الأنشطة الإقليمية للمعلومات والإتصالات.....161.
- ثالثاً: اللجنة المتوسطية للتنمية المستدامة.....161.**
- الفرع الثاني: البحر الأبيض المتوسط في آفاق عام 2020.....163.**
- المبحث الثاني: المسؤولية الدولية عن الأضرار بالبيئة البحرية المتوسطية.....166.**
- المطلب الأول: مفهوم وتطور قواعد المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.....166.**

- 174.....رابعاً: المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية في الإتفاقيات الدولية.....174.
- 1- إتفاقية بروكسل عام 1962 المتعلقة بمسؤولية مشغلي السفن النووية.....174.
- 2- إتفاقية بروكسل عام 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط.....174.
- 3- إتفاقية بروكسل لعام 1971 المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للموارد النووية.....174.
- 4- الإتفاقية الدولية لعام 1971 المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط.....175.
- 5- إتفاقية لوجانو 1993 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن الأنشطة الخطرة على البيئة.....175.
- المطلب الثاني: آثار المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.....177.
- الفرع الأول: الإلتزام بمنع وتقليل الإضرار بالبيئة البحرية.....178.
- أولاً: الإلتزام بالإمتناع عن الإضرار بالبيئة البحرية.....178.
- ثانياً: إتخاذ التدابير لمنع وقوع ضرر بالبيئة البحرية.....181.
- الفرع الثاني: الإلتزام بإصلاح الضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية.....183.
- أولاً: الإلتزام بتقديم تعويض عيني.....184.
- ثانياً: الإلتزام بتقديم تعويض مادي.....186.
- المطلب الثالث: معوقات تطبيق قواعد المسؤولية الدولية في مجال حماية البيئة البحرية.....188.
- الفرع الأول: الصعوبات التي تعترض تطبيق قواعد المسؤولية الدولية في مجال حماية البيئة البحرية.....188.
- أولاً: صعوبة إثبات العلاقة السببية بين التصرف المخالف والضرر الناشئ عنه.....189.
- ثانياً: صعوبة تحديد فاعل التلوث.....189.

190.....	ثالثاً: صعوبة حصر الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية
	الفرع الثاني: الحلول المناسبة للصعوبات التي تعترض تطبيق قواعد المسؤولية الدولية عن الإضرار
190.....	بالبيئة البحرية
194.....	خلاصة الفصل الثالث
196.....	الخاتمة
202.....	الملخص بالعربية
203.....	الملخص بالفرنسية
204.....	الملخص بالإنجليزية
205.....	الملاحق
206.....	الملحق الأول: ولاية البرنامج المنسق لرصد وبحوث التلوث البحري (مدبول)
208.....	الملحق الثاني: ولاية المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري في المتوسط
210.....	الملحق الثالث: ولاية مركز الأنشطة الإقليمية للخطة الزرقاء
212.....	الملحق الرابع: ولاية مركز الأنشطة الإقليمية لبرنامج الأعمال ذات الأولوية
214.....	الملحق الخامس: ولاية مركز الأنشطة الإقليمية للمناطق المتمتعة بحماية خاصة
216.....	الملحق السادس: ولاية مركز الأنشطة الإقليمية للإنتاج الأنظف
217.....	الملحق السابع: ولاية مركز الأنشطة الإقليمية للمعلومات والاتصالات
	الملحق الثامن: مبادئ توجيهية لتحديد المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة
219.....	البحرية في منطقة البحر المتوسط
222.....	قائمة المراجع
236.....	الفهرس