



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

الجامعة الدكتور الطاهر مولاي سعيدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

مذكرة لنيل شهادة الماستر

التخصص: النظام القانوني لحماية البيئة

الموسومة بعنوان:



# حماية البيئة البحرية من التلوث في ظل القانون الدولي

تحت إشراف:

الدكتور: خنفوسي عبد العزيز

من إعداد الطالب:

• زيداني موسى

أعضاء لجنة المناقشة

الدكتور: بومدين أحمد رئيسا

الدكتور: نابي محمد عضو

الدكتور: بوادي مصطفى عضو

الدكتور: طيطوس فتحي عضو

السنة الجامعية: 2015 - 2016

# كلمة شكر

الشكر و الحمد و الثناء لله تعالى على ما وهبني من النعم، و أعانني و وفقني على إتمام هذا العمل فله تعالى الحمد و الثناء لجلال وجهه و عظيم سلطانه.

ثم أتوجه بتسجيل أعمق آيات الشكر و العرفان بالجميل إلى الأستاذ المشرف خنفوسي عبد العزيز الذي منحني الكثير من علمه و وقته و جهده، فأسأل الله تعالى القدير أن يجازيه عني خير الجزاء.

كما أتوجه بالشكر الكبير و الجزيل إلى كل أساتذة تخصص، كما لا يفوتني أن نتقدم بخالص الشكر إلى الأساتذة اعضاء لجنة المناقشة الكل باسمه الخاص

فجزى الله الجميع خير الجزاء و أثابهم على تعاونهم



# إهداء

أهدي هذه المذكرة إلى منز ما أملك في هذه الدنيا

إلى من سهرت على راحتي وسعادتي إليك أمي.

إلى من سعى على تربيتي وتكويني إليك أبي.

إلى إخوتي و اخواتي و زوجة اخي.

إلى جميع الأعبة والأصدقاء .

إلى كل الأساتذة والمؤطرين خاصة الأستاذ "خنفوسي عبد العزيز" الذي

لم يبخل علي بشيء وأسأل من الله أن ينور طريقه وأن يحقق مبتغاه في

هذه الحياة.

إلى كل موظفي كلية و مكتبة الحقوق على ما قدموه لي من

دعم معنوي و مساعدتهم الفعالة في إتمام هذا البحث.

موسى

مفاتيح

## مقدمة:

إن موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث في ظل القانون الدولي و ضرورة الحفاظ عليها و كيفية مواجهة الآثار الناجمة عن التلوث البيئي من المواضيع التي تناولتها الاتفاقيات الدولية ، فانعقدت المؤتمرات الدولية الخاصة بالبيئة كمؤتمر ستوكهولم لسنة 1972، ثم مؤتمر ريو بالبرازيل لسنة 1993 و كذا التشريعات الوطنية حيث عمدت إلى سن التشريعات اللازمة للمحافظة على البيئة و حمايتها ، إضافة إلى اهتمام فقهاء القانون حيث حظيت بالعديد من الدراسات المختلفة من كافة المتهمين بالدراسات القانونية.

ونظرا لطبيعة مشكلة تلوث البيئي البحري و خطورتها إذا لا تقتصر على دولة مهنية أو بإقليم معين دون آخر، بل أصبحت توصف بالعالمية بفعل قابلية اتساع رقعة التلوث البحري و انتشار آثاره يشمل أقاليم دول عدة ،فلا تمنعه و لا توقفه الحدود الأمر الذي جعل من الظاهرة أكبر التحديات التي تواجه المجتمع الدولي في وقتنا الحاضر و القادم، مما يستدعي عندئذ اتخاذ ما بوسعه للحدّ منها و مكافحتها ما يضمن بقاء الإنسانية ، أن المسألة أصبحت مسألة استمرار و بقاء أو مأسأة تدمير و فناء.

ومن الموضوعات التي نالت اهتمام فقهاء القانون الدولي و علماء الطبيعة و حظيته بالتنظيم القانوني على مستوى التشريعات الدولية و الإقليمية و الوطنية، كما استعطفت المنظمات الدولية و الإقليمية و الجمعيات البيئية و محي البيئة، هي ظاهرة تلوث البيئة البحرية ، نظرا للأهمية البالغة للبحار و المحيطات و ما تزخر به من ثروات و موارد طبيعية حية و غير حية، التي تعتبر عصب التقدم و النمو و تحقيق الأمن الاقتصادي و الغذائي و الاجتماعي من جهة و مساسها بنظامها البيئي و اختلال توازنه من جهة ثانية.

إن للبحار مكانة خاصة ودورا بارزا أي حياة الإنسان من القدم باعتبارها أهم طرق المواصلات بين مختلف الأقطار و الأمصار كما تعتبر قيعانها البحار و المحيطات في الوقت الراهن مركز جذب كبير للجهود البشرية، لما تحتويه من احتياط ضخم من الموارد الطبيعية و المعدنية و الثروات المختلفة، كما تزايدت أهميتها بوصفها مصدرا يمد البشرية بموارد غذائية هائلة بما يضمن أمنها الغذائي.

ولما كان الماء أساس الحياة و استمرارها على الأرض إذا يقول الله عز وجل : " و جعلنا من الماء كل شيء حي أفلا يؤمنون" فإن الحياة أصبحت مرتبطة بالبيئة البحرية نظرا لأهميتها الحيوية و دورها في ضمان التوازن المناخي و انطلاقا من هذا الاعتبار، واتساع مساحتها لتصل إلى ثلاثة أرباع ( $\frac{3}{4}$ ) مساحة الأرض، إذ تغطي البحار 71% من مساحة الكرة الأرضية.



و تعتبر مشاكل التلوث البحري من أهم المشاكل المستحدثة التي ظهرت مؤخرا و التي اتسع مجالها نظرا لانتشارها السريع و أثارها السلبية و المؤثرة على البيئة البحرية و حياة الإنسان على حد سواء.

إذ يتسع نطاق ارتكابها من وطنية إلى دولية وعلى أثر ذلك عمدت مختلف التشريعات إلى وضع مجموعة من التحديات في وجه التلوث البحري، ونظرا لأهمية البيئة البحرية سارع المجتمع الدولي إلى إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية و الإقليمية وسعت الدول إلى إرساء نصوص وقواعد هذه الاتفاقيات في التشريعات الداخلية تماشيا مع المصلحة الدولية العامة التي تؤكد على ضرورة مواجهة التلوث البحري و الحفاظ على بيئته.

وللموضوع أهميتان: أهمية نظرية و أخرى عملية، فمن الناحية النظرية فانه بما أن موضوع حماية البيئة البحرية يتعلق بحماية الإنسان على كوكب الأرض، ولا يمكن للإنسان النمو في بيئة متدهورة، ومن ثم فإن البحوث و الدراسات بشأن البيئة البحرية تكتسب أهمية كبيرة، و طالما أن خطر التلوث قائم، فان الحاجة تصبح ماسة لاكتساب أفكار ومعلومات نظرية، و حقائق علمية لغرض استخدامها من أجل الوقاية و الحد نوعا ما من التلوث البحري، فباكتساب هذه المعلومات النظرية يتم تطوير الوعي البيئي لدى المجتمع الدولي، و من ثم يتمكن من حماية البيئة البحرية، من أجل تحقيق التنمية المستدامة.

أما الأهمية العملية فإنها تنبع من كون أن البحار تمثل الجزء الأكبر من الكرة الأرضية، و المخاطر التي تهدد البيئة البحرية أصبحت مخاطر تهدد كل الكرة الأرضية، و بالتالي تهدد حياة البشرية، فالوضع لم يعد شأنا داخليا، و إنما أصبح شأنا عالميا خاصة في ظل تزايد مصادر التلوث كما وكيفا في الآونة الأخيرة كما أن تفعيل العلاقات بين الدول يعطي زحما لدى شعوب العالم للحفاظ على البيئة البحرية من التلوث.

فهذه الدراسة تحاول توضيح الجانب العلمي الذي تسعى المواثيق الدولية لإبرازه من خلال قواعد قانونية خاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث.

إن الأسباب التي جعلتنا نتناول موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث على المستوى الدولي، و اختياره كدراسة بحثية كون أن التلوث أصبح ظاهرة متزايدة خاصة في العصر الحالي الذي راكمه التطور الصناعي و التقدم التكنولوجي، و ما نتج عنه من مخاطر متنوعة و متعددة، بسبب سلوك الإنسان الخاطيء نتيجة لنشاطاته العشوائية التي يمارسها في حياته اليومية، و من جهة أخرى رغم أهمية الموضوع و انعكاس أثار التلوث البحري سلبا على حياة البشرية، إلا أنه لم يحظى بالدراسة القانونية، و البحث الكافي، فهو موضع يحتاج إلى إجراء المزيد من الدراسات المعمقة، و المستمرة، من أجل تبيان مخاطر التلوث البحري على المستوى العالمي و الإقليمي، و تنبيه المجتمع الدولي بخطورة الوضع، و أهمية التصدي له، وكذلك نشر الوعي البيئي لدى الشعوب.

إن تفاقم ظاهرة التلوث البحري ناتج عن التطور الصناعي، و التقدم التكنولوجي الذي عرفته البشرية لذلك فدراسة هذا الموضوع تحتاج إلى مراجعة علمية، وقانونية حديثة تساير مصادر التلوث الحديثة التي تسبب في تلويث البيئة البحرية، كما تحتاج إلى مراجع متخصصة في مجال البيئة البحرية، لذلك فان هذه الدراسة صادفتها ندرة المراجع المتخصصة، مما فرض علينا الاعتماد فقط على المراجع العامة، والمذكرات والمقالات رغم وجود بعض المراجع المتخصصة في حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط، رغم أنّ البيئة البحرية وما يصيبها من تلوث ناتج عن عدّة مصادر ملوثة، لكن بالرغم من ذلك ورغم الصعوبات الأخرى، فقد تمّ هذا البحث بفضل الله، وبفضل توجيهات الأستاذ المشرف.

اعتمدنا في هذه الدراسة على منهج التحليلي، حيث تناولنا البيئة البحرية كواقع مادي خاضع للعلوم الفيزيائية و الكيمائية، كما تناولنا كخادم للبشر توفر الغذاء، و الطاقة و مصادرها، والموارد الطبيعية، إلا أنّها تعامل من قبل الإنسان بعشوائية و اللامبالاة.

و اعتمدنا أيضا على المنهج الإحصائي من حين لآخر، ومن ذكر بعض الإحصائيات الخاصة بالبيئة البحرية، كحجم الثروات الموجودة في البحار، ونسبة المواد الملوثة الملقاة بها، و نسب مصادر التلوث. وكذلك استخدمنا المنهج التاريخي عن طريق سرد بعض الأحداث و الأنشطة من الناحية التاريخية التي تم من خلالها الوصول إلى قواعد مستقبلية، لأن الاتجاهات المعاصرة لا يمكن أن تفهم بشكل واضح دون التعرف على أصولها و جذورها التاريخية.

واعتمدنا كذلك على المنهج القانوني الذي هو ركيزة الموضوع بما أننا بصدد معالجة النظام القانوني الذي يحمي البيئة البحرية من التلوث في المواثيق الدولية، حيث طبقنا هذا المنهج على ظاهرة تلوث البيئة البحرية باعتبارها ظاهرة دولية، و استندنا في ذلك على الوثائق، و المصادر، والمعايير الدولية، فركزنا على الاتفاقيات العالمية، و الإقليمية، و الأحكام التي تتضمنها من اجل حماية البيئة البحرية من التلوث، إذ قمنا بدراسة الظاهرة من الزاوية القانونية.

وتمثلت الإشكالية الرئيسية في تحديد طبيعة الحماية الدولية الاتفاقية ( المواثيق الدولية العالمية و الإقليمية للبيئة البحرية، و يتفرع عن هذه الإشكالية تساؤلات عديدة مثل ما مدى نجاعة هذه المواثيق في كفالة الحماية الفعالة، و ضمان الإجراءات الحاسمة، و التدابير اللازمة لمواجهة ظاهرة التلوث البحري و الحد منها، والعقاب عليها في حال قيام المسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية وهل يوجد نظام قانوني دولي يلزم الدول بحماية البيئة البحرية من التلوث، نستطيع القول أن المجتمع الدولي التزم بذلك.

تقتضي دراسة هذا الموضوع تقسيمه إلى مبحث تمهيدي و فصلين رئيسين: يحدد مبحث التمهيدي ماهية البيئة البحرية و التلوث كلا على حدى، والذي يعتبر كمدخل ضروري وهام لتوضيح في بداية الخطة مفاهيم الموضوع بصفة تفصيلية إلى حد ما

ويتناول الفصل الأول المجال الوقائي لحماية البيئة البحرية من التلوث في المواثيق الدولية، و يتفرع هذا الفصل إلى مبحثين، الأول يتناول المجال الوقائي لحماية البيئة البحرية من التلوث على الصعيد العالمي أما المبحث الثاني فسنعرض فيه إلى المجال الوقائي لحماية البيئة البحرية من التلوث على الصعيد الإقليمي على أن يتضمن كل مبحث أربعة مطالب ، و التي يستم من خلالها توضيح الجهود الدولية للوقاية من التلوث البحري على الصعيد العالمي ، ثم على الصعيد الإقليمي.

أما في الفصل الثاني فسنعالج المجال العقابي لحماية البيئة البحرية من التلوث في المواثيق الدولية و سنقسم هذا الفصل إلى مبحثين أولهما خاص بالتنظيم القانوني للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية ، ثم في المبحث الثاني نتعرف على إجراءات تطبيق حد المسؤولية الدولية عن الأضرار بالبيئة البحرية ، و كل مبحث سنعالج موضعه في أربعة مطالب نوضح من خلالها الإجراءات القانونية التي نصت عليها المواثيق الدولي في حال قيام المسؤولية عن تلويث البيئة البحرية، و سننهى الدراسة بخاتمة عامة توجز أهم النتائج التي سنتوصل إليها.



مکتبہ اسلامی

## تمهيد:

تلوث البيئة البحرية ظاهرة تتعلق بحياة الإنسان وحياة الكائنات الحية الموجودة بها، فالتأثير على البيئة البحرية يقلل من قيمتها و أهميتها ويشوه من طبيعتها البيئية، و يستنزف مواردها و خيراتها، كما يضر بالكائنات الحية الموجودة بها، إذ أصبحت البحار مستودعا للقاذورات ومختلف النفايات مع ما بها من مواد ضارة و سامة، بل و مخلفات نووية، وبهذا أصبحت في حالة يرثى لها، و نتيجة للتقدم التكنولوجي و النهضة الصناعية في هذا العصر، أصبح التلوث البحري من المشاكل المستعصية الحل حيث ظهر مع وجود الإنسان على وجه الأرض بسبب ما يلقيه الإنسان من القاذورات ومياه الصرف، و ما تلقيه السفن وما يتسرب منها.

وللايضاح أكثر يكون من الضروري التطرق في هذا المبحث التمهيدي الذي جاء تحت عنوان مفهوم البيئة البحرية و التلوث إلى مايلي:

- **المطلب الأول:** مفهوم البيئة البحرية
- **المطلب الثاني:** مفهوم التلوث البحري.

## المطلب الأول: مفهوم البيئة البحرية:

تعتبر البيئة البحرية من الاهتمامات الحديثة على الصعيد الدولي و الإقليمي، والبيئة تشمل كل ما يحيط بالإنسان من ماء و هواء و الأرض، فهو يؤثر فيها و يتأثر بها و تعتبر البيئة البحرية المحيط المائي الذي يمثل جزء من المحيط البيئي، لذلك سوف نقوم في هذا المطلب بتعريف البيئة البحرية و تبيان أهميتها.

## الفرع الأول: تعريف البيئة البحرية:

ويتضمن هذا الفرع التعريف اللغوي و التعريف القانوني

## أولاً: التعريف اللغوي و الاصطلاحي:

يعرف البحر لغة بأنه الماء الكثير ، مالحة أو عذبا وهو خلاف البر، و سمي بذلك نظرا لعمقه و اتساعه وقد عرفته القواميس الفرنسية، بأنه: امتداد الماء مالح تغطي ثلث أرباع مساحة الأرض تقريبا، وكذلك هو: " امتداد شاسع لماء مالح يغطي الأرض في جانب.<sup>1</sup>

وفي الاصطلاح الجغرافي تعتبر ملوحة البحر هي المميز الرئيسي لبحر فكل المياه المالحة تعتبر بحرا جغرافيا.

## ثانيا: التعريف القانوني:

يعرف البحر قانونا بأنه:<sup>2</sup> "مجموع المساحات المغطاة بالمياه المالحة المتصلة ببعضها البعض اتصالا حرا وطبيعا وعليه فالبيئة البحرية هي مساحات المياه المالحة التي تمثل كتلة متصلة ببعضها البعض متلاحمة الأجزاء سواء كان هذا الاتصال طبيعي أو صناعي، وما تشمل عليه هذه الكتلة من أوجه الحياة البحرية. ويعتبر مصطلح البيئة البحرية أحد المصطلحات الحديثة نسبيا في فقه القانون الدولي، فقد ظل المفهوم التقليدي للبحار سائدا حتى أعمال الدورة السابعة لمؤتمر المم المتحدة الثالث لقانون البحار التي عقدت في نيويورك و جنيف عام 1978م، حيث استقر مصطلح البيئة البحرية و الذي يتضمن في محتواه معنى الحياة البحرية.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، مصر ، 2010 ، ب ط ، ص 10.

<sup>2</sup> احمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث، دار المعارف للنشر بدون طبعة، الاسكندرية، ص 22

<sup>3</sup> محمد سعادي، المرجع نفسه، ص 14

## الفرع الثاني: أهمية البيئة البحرية:

تعتبر البحار و المحيطات الثروة الكبرى في حياة البشرية، فهي تغطي أكثر من ثلثي مساحة الكرة الأرضية تقريبا، أي ما يقارب حوالي 71 من سطح الأرض، و استخدام البحار لما فيه صالح البشرية قدم قدم التاريخ، حيث يقول الله تعالى في كتابه الجليل في الآية 12 من سورة فاطر بعد بسم الله الرحمن الرحيم: "وما يستوي البحران هذا عذب فرات سائغ شرابه وهذا ملح أجاج ومن كل تأكلون لحما طريا و تستخرجون حلية تلبسونها وترى الفلك مواخرا فيه و لتبتغوا من فضله و لعلكم تشكرون"<sup>1</sup> فالبحار أهمية كبرى لما تحويه من ثروات طائلة بينها البحث العلمي و التقدم التكنولوجي وهذا فيما يلي:

**أولا: الأهمية الحيوية:**

تلعب البيئة البحرية دورا هاما في النظام البيئي من الناحية الحيوية،<sup>2</sup> فهي تمتاز باتصال أجزاءها اتصالا حرا طبيعيا يتيح التفاعل و التأثير بين أرجائها ، وتظهر أهمية البيئة البحرية من خلال تحقيق التوازن المناخي حيث تتسم البحار و المحيطات بارتفاع درجة حرارتها النوعية مما يتيح لها امتصاص كميات كبيرة من الحرارة الواصلة إليها من الطاقة الشمسية، وهذا التعرض للأشعة الشمسية و درجات الحرارة المرتفعة يؤدي إلى تبخر مياه البحار و ارتفاع ذراتها إلى الأعلى بفعل الرياح الصاعدة حيث تتجمع على هيئة سحب تندفع اليابسة تحت تأثير الرياح و العوامل الجوية الأخرى مكونة الأمطار مصدر الماء العذب. كما للبحار و المحيطات القدرة على امتصاص غاز ثاني أكسيد الكربون من الجو، وذلك من خلال عملية التمثيل الكلورفيلي التي تقوم بها النباتات البحرية فتحول ذرات الكربون إلى نباتية و ينطلق غاز الأوكسجين ليذوب في الماء و يتيح التنفس للكائنات الحية في البيئة البحرية.<sup>3</sup>

## ثانيا: الأهمية الإستراتيجية:

تعتبر البحار الطريق الأول للمواصلات الدولية، وبل واهم وسائل الاتصال بين الشعوب حيث كانت إلى وقت قريب الوسيلة الوحيدة للاتصال بالنسبة للكثير من بلدان العالم.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> انظر الآية 12 من سورة فاطر

<sup>2</sup> عبده عبد الجليل عبد الوراث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية و الداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، طبعة، 2006، ص 23

<sup>3</sup> د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية و الطرق القانونية لحمايتها، دار الجامعة الجديدة، طبعة

2008، ص 75

<sup>4</sup> المرجع نفسه، 85-86

إضافة إلى اعتبار البحار وسيلة اتصالات فهي أيضا وسيلة لنقل البضائع و تبادل السلع، حيث يعتبر النقل البحري أفضل وسائل النقل في تبادل كميات كبيرة من السلع عبر مسافات طويلة، وهذا لكون السفن تتحمل وزن عدة مئات الآلاف من الأطنان، حيث مثلت المواصلات البحرية العالمية سنة 1990 ما يقارب: 4.2 مليار طن وهذا ما جعل النظرة للبحر تتغير عنه من قبل وذلك عن طريق تفعيل قواعد قانونية تحميه و تساعد على الحفاظ عليه.<sup>1</sup>

### ثالثا: الأهمية الاقتصادية:

تزرخ البيئة البحرية بثروات هائلة فهي مصدر للغذاء ومصدر للطاقة و الثروات المعدنية تعتبر البيئة البحرية غذاء يقول الله تعالى في الآية 14 من سورة النحل: "الذي سخر البحر لتأكلوا منه لحما طريا و تستخرجوا منه حلية تلبسونها وترى الفلك مواخر فيه لتبتغوا من فضله و لعلكم تشكرون"<sup>2</sup> فالبيئة البحرية مصدر غذاء للإنسان و بقية الكائنات الأخرى لما تحتويه من كميات هائلة من الأنواع المختلفة من الأحياء البحرية ذات القيمة الغذائية العالية أهمها الأسماك، إضافة إلى الموارد الحية التي تعامل حاليا باعتبارها سلعا يمكن للجميع الوصول إليها، و تقارب كمية الصيد البحري الآن أقصى إنتاج يمكن الحصول عليه عالميا، و مصائد الأسماك الحرفية هامة اجتماعيا إذ أنها تساهم مساهمة كبيرة في العمالة في مجال صيد الأسماك ولاسيما في البلدان النامية، كما أثبت البحث العلمي أن هناك آلاف الأصناف من الأسماك الصالحة للغذاء و تقدر بـ 2500 نوع، مما أدى إلى تسابق دولي شديد للبحث عنها.

وتعتبر البيئة البحرية مصدر للطاقة فحسب الأبحاث العلمية و التطورات التكنولوجية فإن البيئة البحرية تحتوي على كميات هائلة من النفط و الغاز الطبيعي، حيث فتحت التطورات التكنولوجية الجديدة مجالات أكبر من قاع البحر للتنقيب و الإنتاج، كما زادت تجارة النفط المنقولة بحرا زيادة كبيرة في الآونة الأخيرة، حيث أثبتت الدراسات العلمية أن ثلث المخزون العالمي من النفط و الغاز يرقد في باطن البحار في المناطق القريبة من الشواطئ وتمتد العالم حاليا بما يتجاوز 20% من احتياجاته من النفط أم الغاز الطبيعي فبلغ المنتج من البيئة البحرية عام 1973 ما يعادل 10% من الإنتاج العالمي. وتعتبر أيضا مصدرا للثروات المعدنية و مصدرا للمعادن و المواد الخام الأخرى حيث قدرت الأملاح الذائبة في البحار حوالي 166 مليون طن لكل ميل مكعب من مياه البحار، و يأتي كلوريد الصوديوم على رأس هذه الأملاح بنسبة 85% من إجمالي الأملاح الذائبة، أما بالمسبة للمعادن الأخرى فتقدر كمية المغنيزيوم بـ

<sup>1</sup> علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، بدون طبعة، ص 325

<sup>2</sup> انظر الآية 14 من سورة النحل

26 مليون طن، و بتحليل مياه البحر في سبيل المثال فإن الولايات المتحدة الأمريكية تحصل على ما يقارب 80% من احتياجات من البروم من التحلية و عملية حرق الطحالب البحرية<sup>1</sup> و عليه فالبيئة البحرية أهمية اقتصادية كبيرة وهامة بالنسبة للإنسان ، و استخداماته اليومية في جميع نشاطاته. وهكذا نرى أن البيئة البحرية في مجموعها تلعب دورا فعالا في حياة البشرية، إلا أن استغلالها بطريقة غير عقلانية يجعلها عرضة للتلوث مما يؤدي إلى الإقلال من قيمتها و ثروتها و خيراتها وهذا ما سوف نراه في المطلب الثاني من هذا الفصل.

### المطلب الثاني : مفهوم التلوث البحري:

يعتبر التلوث من المواضيع الراهنة ذات الأهمية الكبيرة التي تشغل بال عددا من العلماء، وأصحاب القرار و رجال السياسة في البلدان المتقدمة ودول العالم الثالث على حد سواء، و المنظمات الدولية و الإقليمية، ويعود كل ذلك إلى التعدد النوعي و التزايد الكمي لعناصر التلوث سواء في الهواء و الماء و التربة نتيجة النشاطات العشوائية المتزايد ، مما أدى إلى وجود مخاطر شكلت تهديدا واضحا لحياة الإنسان و الحيوان و النبات، وأحدثت خللا بالتوازن البيئي بشكل عام بحيث أصبحت مجالات الحياة لجميع الكائنات الحية بل للككرة الأرضية برمتها مهددة ليس بالخطر الشديد وحسب بل بالزوال أيضا.<sup>2</sup> وتقتضي هذه الدراسة تحديد مفهوم دقيق لتلوث البحار، و البحث في مصادر هذا التلوث و التطرق للعواقب المترتبة عن تلوث البيئة البحرية، ثم إيجاد التدابير اللازمة لمنع هذا التلوث و السيطرة عليه.

### الفرع الأول: تعريف التلوث البحري:

عرف التلوث في الماضي البعيد بالفساد كفساد الطعام مثلا، أو فساد الهواء، و فساد الماء... و من الدلائل التاريخية ما جاء في الكتب المقدسة، حيث ورد في التوراة ( تحول مياه نهر النيل إلى دم ) ، كما نجد في القرآن نتيجة فعل الإنسان قال الله تعالى: " ظهر الفساد في البر و البحر بما كسب أيدي الناس ليذيقهم بعض الذي عملوا لعلكم يرجعون"<sup>3</sup>، و يبقى معنى كلمة فساد متداول حتى القرن التاسع عشر حيث استعمل معنى علمي أدق وهي كلمة تلوث.<sup>4</sup>

ولإعطاء المفهوم الدقيق للتلوث البحري سوف نتعرض لتعريفه اللغوي، تم الاصطلاح.

1 عامر محمود طراف، ارباب التلوث و النظام العالمي، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، لبنان، 2008، ص 45

2 المرجع نفسه، ص 46

3 انظر الآية 41 من سورة الروم

4 عامر محمود طراف، المرجع نفسه ، ص 46



## أولاً: التعريف اللغوي:

معنى التلوث في اللغة مأخوذ من لوث، يقال لاث الشيء، أي خلطه به، و مرسه، فيقال ثابه في الطين بمعنى لطحها، ولوث الماء أي كدره، أي تلوث الماء يعني خالطته مواد غريبة وضارة.<sup>1</sup>

فالتلوث لغة له معينان مادي و معنوي ، فالمعنى المادي هو اختلاط أي شيء غريب عن مكونات المادة بالمادة مما يؤثر عليها و يفسدها كتلوث الماء، و التلوث بالطين، و أما المعنى المعنوي فهو ذلك التغيير الذي ينتاب النفس فيكدرها أو الفكر فيفسده أو الروح فيضرها.<sup>2</sup>

## ثانياً: التعرف الاصطلاحي:

هو تلك الحالة القائمة في البيئة الناتجة عن التغييرات المستخدمة فيها و التي تسبب للإنسان الإزعاج أو الأضرار، أو الأمراض، أو الوفاة، بطريقة مباشرة أو عن طريق الإخلال بالأنظمة البيئية<sup>3</sup>

كما عرفه الدكتور ماجد راغب الحلو " يقصد بالتلوث اصطلاحاً وجود أي مادة أو طاقة في البيئة الطبيعية بغير كفاءتها أو كميتها، أو في غير مكانها أو زمانها بما من شأنه الإضرار بالكائنات أو الإنسان في أمانة أو صحته أو راحته."<sup>4</sup>

ويقصد بتلوث المياه اصطلاحاً إحداث إتلاف أو فساد في نوعية المياه مما يؤدي إلى تدهور نظامها الايكولوجي بصورة أو بأخرى لدرجة تؤدي إلى خلق نتائج مؤدية من استخدام المياه، فهو كل تغيير مباشرة فيزيائي أو غير مباشر فيزيائي أو حراري أو بيولوجي، أو أي نشاط إشعاعي لخصائص كل جزء من أجزاء البيئة البحرية بطريقة ينتج عنها مخاطر فعالة تؤثر على الصحة و الأمن و الرفاهية الحية الأخرى<sup>5</sup>

## ثالثاً: تعريفه قانوناً

رأى الفقيه COLE أن التلوث البحري يقصد به: " أي نشاط إنساني يغير البيئة و الحياة البحرية و نباتها و مصايدها و الصحة العامة كما يؤثر في المنافع البحرية و لذلك فهو يشمل الآثار الناتجة عن تنمية السواحل و الشواطئ و استغلال مصادر البترول و الغاز و استخراج الحصى وكذلك أنشطة أخرى

1 عبد القادر الشخيلي، حماية البيئة في ضوء الشريعة و القانون و الادارة، و التربية و الاعلام، منشورات الحلبي، لبنان، 2009، ط1، ص 47

2 محمد منير حجاب، التلوث و حماية البيئة و قضايا البيئة من منظور اسلامية، دار الفجر، مصر، 1999، ص 95

3 عباس ابراهيم دشتي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة

الشرق الاوسط، الاردن، 2009-2010، ص 16

4 ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، دار الجامعة الجديدة لنشر، مصر، 2004، ص 41

5 خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث، دار الفكر الجامعي، مصر، 2011، بدون طبعة، ص 76

مثل التخلص من الصرف الصحي و المخلفات الصناعية و نفايات البترول و كذلك التخلص من النفايات المشعة، و يعني ذلك أن التلوث البحري هو الأثر الناتج عن الأنشطة الممارسة من طرف الإنسان في السواحل و الشواطئ، وقاع البحار، وما ينتج عنه من مخلفات الصرف الصحي، و نفايات المصانع.

وجاء في مؤتمر البيئة في ستوكهولم عام 1972م أن التلوث هو: إدخال الإنسان بطريق مباشر أو غير مباشر لمواد أو طاقة في البيئة البحرية، يكون لها آثار ضارة كالأضرار التي تلحق بالموارد الحية أو تعرض صحة الإنسان للخطر أو تعوق الأنشطة البحرية، بما فيها الصيد و إفساد خواص مياه البحر من وجهة نظر استخدامه و الإقلال من منافعه.<sup>1</sup>

وقد قامت مجموعة من الخبراء عهدت إليهم الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة عام 1972 بدراسة المظاهر العلمية لحماية البيئة البحرية من التلوث بتقديم تعريفا للتلوث البحري و الذي أخذت بع معظم الاتفاقات الدولية و مفاده أن التلوث البحري بما فيها مصبات النهار، عندما تنجم عنها بعض الآثار الضارة كالحاق الأذى بالموارد الحية أو الإضرار بصحة الإنسان أو إعاقاة أوجه النشاط البحري بما فيها الصيد و التي يمكن أن تقلل من درجة نقاء مياه البحر و صلاحيتها لبعض الاستخدامات.<sup>2</sup>

رغم تعدد التعريفات و تباينها في مجال التلوث البحري وعدم الاتفاق على تعريف واحد، فكان هناك تعريف لاقى قبولا عاما وكاد يجمع شتات الاختلاف، وهو ذلك التعريف الذي أقرته منظمة التعاون و التنمية OCDE و الذي مفاده أن التلوث هو قيام الإنسان بطريقة مباشرة أو غير بإضافة مواد أو طاقة إلى البيئة بصورة يترتب عنها آثار ضارة يمكن أن تعرض الإنسان للخطر أو تمس بالمواد البيولوجية أو الأنظمة البيئية على نحو يؤدي إلى التأثير على أوجه الاستخدام المشروع للبيئة.<sup>3</sup>

نرى أن هذه التعريف رغم تعددها إلا أنها متشابهة تقريبا حيث أن المنظمات الدولية تبنت نفس التعاريف مثل: UNEP و WHO و UNESCO و FAO و IMO، كما أن اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث التي أبرمت عام 1976 في برشلونة و كذلك الاتفاقية الإقليمية لحماية بحر البلطيق من التلوث عام 1974 أخذنا بنفس التعريف.

1 خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 79

2 بن فاطيمة بوبكر، نظام برشلونة لحماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي و العلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة مولاي الطاهر، سعيدة، 2009-2010، ص 11

3 أحمد محمود الحمل، المرجع السابق، ص 06

ونجد أن نفس التعريف ورد في اتفاقية حماية البيئة البحرية في منطقة بحر البلطيق لعام 1974 في مادتها الثانية (02) وكذلك اتفاقية البحر المتوسط من التلوث المؤرخة في 16 فبراير 1976 في مادتها الثانية (02) فقرة "أ" وأيضا ورد نفس التعريف في اتفاقية الكويت الإقليمية بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث المؤرخة في 24 فبراير 1978 في مادتها الأولى (01) فقرة "أ" و أيضا اتفاقية حماية البيئة البحرية في الأطلسي شمال شرق (ospar) المبرمة في باريس بتاريخ 21 و 22 ستمبر 1992 في مادتها الأولى (01) فقرة رابعة.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني: مصادر التلوث البحري:

تتعرض البيئة البحرية بفعل الإنسان للعديد من الملوثات التي تؤثر عليها، حيث يكون الإنسان هو السبب المباشر في إدخال هذه الملوثات إلى الوسط البحري، وفي التعاريف السابقة الذكر للتلوث البحري ذكرت بعض مصادر التلوث لكنها لم تعطي لنا كل حالات التلوث، لذلك يمكن استخلاص مصادر التلوث من خلال ما نصت عليه المواد 207 إلى المادة 212 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، و التي نصت على أن مصادر التلوث هي عبارة عن التلوث من مصادر في البر، و التلوث الناشئ في أنشطة تخص قاع البحر، و التلوث الناشئ عن أنشطة في المنطقة، و التلوث الناشئ عن طريق الإغراق و التلوث من السفن، و التلوث من الجو أو من خلاله، كما وضعت اتفاقية برشلونة بشأن حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث في المواد من 5 إلى المادة 8 أربعة مصادر للتلوث وهي: التلوث الناجم عن إلقاء الفضلات من السفن و الطائرات، و التلوث الناجم عن عملية التصريف الجوفية و استغلالها، و التلوث من مصادر برية كالتصريف من الأنهار، و المنشآت السياحية، أو التساقط الناتجة عن أية مصادر واقعة ضمن حدود أراضيها.<sup>2</sup>

وبما أن مصادر التلوث البحري عديدة، كما أن نسبة التلوث تختلف باختلاف المصدر المتسبب في هذه الظاهرة، قمنا بتقسيم مصادر التلوث البحري إلى ثلاثة مصادر منها مصادر حسب نوع الملوثات مصادر حسب مصدر التلوث، ومصادر عملية التلوث.

### أولا: مصادر حسب نوع الملوثات.

1 بن فاطيمة بوبكر، المرجع السابق، ص 12

2 خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 88

يمكن تلخيص أهم أنواع الملوثات التي تعتبر من مصادر التلوث البحري في أربعة أنواع، وهي تتمثل في الملوثات الجرثومية، الملوثات الكيميائية، الملوثات الإشعاعية و الملوثات الحرارية.

1- **الملوثات الجرثومية:** مصدر هذه الملوثات الجرثومية يأتي من مختلف المنشآت، كمخلفات الصرف الصحي و الفضلات و النفايات و القمامة، و التي ترمى في البحار و الأنهار، و غالباً ما تكون مصبات هذه النفايات على مقربة من الشواطئ، وقد جاء في وثائق مؤتمر برشلونة الذي دعى إليه برنامج الأمم المتحدة للبيئة عام 1975 بالتعاون مع عدد من الوكالات الدولية مائة وعشرين مدينة ساحلية تقع على شواطئ البحر الأبيض المتوسط تلقى في مياهه.<sup>1</sup>

كما أفادت تقارير وزارة البيئة أنه إذا بقي الوضع على ما هو فإنه خلال 12 أو 15 سنة سيصبح البحر الأبيض من أكبر المستنقعات المكشوفة و أخطرها.<sup>2</sup> تصريفها في البحر، حيث تلجأ إلى معالجة مياه الصرف الصحي قبل إلقاءها في البحر باستخدام المبيدات و المطهرات، فتقضي بذلك على ملوثات الصرف الصحي المعتادة و لكنها تستبدل بها أخرى قد تكون أكثر خطورة لأن بعض المبيدات و المطهرات لا تتحلل و تتسرب إل طعام الإنسان بوسيلة أو بأخرى و بالتالي تهدد صحته.<sup>3</sup>

2- **الملوثات الكيميائية:** يكمن رد مصدر هذه الملوثات الكيميائية إلى الصناعات المعدنية و التي ينجم عن الكثير منها تحاليل تحتوي على أيونات معدنية و حامضية لا يمكن التخلص منها بواسطة محطات التصفية التقليدية و بالتالي ترمى مباشرة في البحر، ومن هذه الملوثات الضارة حامض الكبريت، النحاس، الزئبق، الرصاص، الزرنيخ، وكان الاعتقاد هو أن هذه المعادن تتسرب في قاع البحر إلا أنه أثبتت الأبحاث العلمية أن هناك أنواع من البكتيريا لها القدرة على تحويل مركبات الزئبق إلى مركبات سامة تصل إلى الأحياء البحرية الدقيقة وهي مواد جد سامة، و تتمثل أخطار هذه المواد الملوثة في إحداث أضرار كبيرة بالكائنات الحية و النباتات الموجودة في البيئة البحرية وهذا خلال عملية تحللها مما يؤدي إلى حرمان الإنسان من الموارد الطبيعية الهامة بالإضافة إلى التأثير على صحته و حياته.

1 ماجد راغب الحلو، قانون البيئة في ضوء الشريعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2004، ص ط، ص 245.

2 سليم حداد، التنظيم القانوني للبحر و الأمن القومي العربي، المؤسسة الجامعة للدراسات و النشر و التوزيع، لبنان، 1994، ط1، ص 92

3 ماجد راغب الحلو، المرجع نفسه، ص 245

وقد أثبتت الإحصائيات انه يوجد كميات هائلة من المواد الكيميائية تطرح و تلقى في البحر الأبيض المتوسط كل سنة وهي كالتالي: 120000 طن من الزيوت المعدنية، 120000 طن فينول ( حامض الكربوليك)، حوالي 60000 طن من محاليل الغسيل الكيماوية، 100 طن زئبق، 3800 طن رصاص، 2400 طن كروم، 320000 طن فوسفور و 800000 طن نتروجين، و تعتبر هذه الأرقام أرقاما مخيفة تنذر بالخطر الداهم.<sup>1</sup>

3- **الملوثات الإشعاعية:** تنطوي خطورة هذه النوع من الملوثات من خطورة الطاقة النووية، وما تسببه من أضرار بالغة الخطورة على الأحياء البحرية و كذلك الأضرار التي تنتقل للبشر جراء استعمالهم للبيئة البحرية في النشاطات المختلفة، و مصدر هذه الملوثات هو المخالفات و النفايات الذرية التي ترمى في البحار و المحيطات.<sup>2</sup>، وكذلك البراميل المحتوية على بقايا المواد المشعة التي ترمى في أعالي البحار، و أيضا إجراء التجارب الذرية فيها، حيث ثبت مؤخرا أنها تحدث أضرار بالغة بالبيئة البحرية، واهم حدث على ذلك النزاع بين استراليا و نيوزلندا من جهة ، و فرنسا من جهة أخرى، حول التجارب النووية الفرنسية في المحيط الهادي إذا اعتبرت هاتان الدولتان أن هذه التجارب تمس حقها في حرية أعالي البحار، بما فيها حرية الملاحة و التحليق ، و حرية استكشاف و استغلال موارد البحار و أعماقها، بالإضافة إلى وصول الإشاعات الذرية إلى إقليمها بسبب انتشار الغبار الذري إلى مسافات بعيدة بفعل الرياح.<sup>3</sup>

4- **الملوثات الحرارية:** نجد أن العديد من الصناعات و محطات القوى الكهربائية تحتاج إلى كميات هائلة من المياه لأغراض التوليد، و يجري تسريب فائض من هذه المياه الساخنة إلى البحر وهي تكون بدرجة حرارة أعلى من المياه المحيطة وهذا ما يسمى بالتلوث الحراري، كما أنه بالإضافة إلى حرارة المياه المرتفعة لهذه المياه فإنها تحتوي على مواد سامة تزيد من خطر التلوث الحراري نظرا لكون درجة حرارة الحياء المائية الموجودة في المياه الباردة تكون في نفس درجة حرارة المياه المحيطة بها، ولا يمكنها أن تتحمل تغيير كبير في درجة الحرارة التي تساعد على زيادة معدل الأكسدة البيولوجية من قبل البكتيريا، حيث ينجم على ذلك استهلاك

1 سليم حداد ، المرجع السابق، ص 91

2 أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 43

3 سليم حداد، المرجع نفسه، ص 93

متزايد من الأوكسجين ومن تم هبوط التركيز في الماء، و تكون آثار التلوث الحراري أكبر في فصل الحرارة المرتفعة، وهذا ما يؤدي إلى هلاك الأسماك و الحيوانات البحرية الأخرى نتيجة لارتفاع درجة الحرارة مياه البحار.<sup>1</sup>

فالتلوث الحراري يرفع من درجة حرارة مياه البحار و المحيطات مما يؤدي إلى إحداث مخاطر حياتية إلى الأحياء البحرية وعلى الإنسان.

### ثانيا: مصادر حسب مصدر التلوث

قد تتلوث البيئة البحرية من سطح الأرض كما قد تتلوث من الأنشطة المختلفة التي تمارس في البحار كما يمكنها أيضا أن يصيبها التلوث من الجو ، لذلك سوف نتطرق إلى التلوث الناجم عن مصادر أرضية ، و التلوث الناجم عن مصادر بحرية و التلوث الناجم من الجو.

1- التلوث الناجم عن مصادر أرضية: إن تلوث البيئة البحرية من سطح الأرض هو أقدم مصادر التلوث البحري خصوصا مع بحث الإنسان عن وسيلة للتخلص من مخلفات النشاطات على وجه الأرض، فوجد أن البحار و مساحتها الشاسعة هي أفضل مكان للتخلص من تلك النفايات و المخلفات خصوصا مع الاعتقاد الكبير الذي كان سائد بأن البحار قادرة على تنظيف نفسها بنفسها، و تعد مياه الصرف الصحي من أكثر الملوثات الأرضية و أوسعها انتشارا<sup>2</sup>، بالإضافة إلى الملوثات الصناعية و الكيميائية ، فاستخدام العديد من المواد الكيماوية في الأعراض المختلفة أصبح جزءا من الحياة اليومية، و يصاحب هذه الاستخدام مشكلة التخلص من النفايات الكيماوية الناتجة عن صناعة بعض المواد، وتوجد ملايين الأطنان من السموم، و المواد الضارة الأخرى، تزيد من مشاكل التلوث البحري كل عام، و التخلص من هذه النفايات الضارة أصبحت مشكلة بعد ذاتها، كما أن المواد الصلبة و القمامة و المخلفات الناتجة عن النشاطات الاستهلاكية في المناطق الساحلية وجميع الملوثات الأخرى ترمى في البحر مباشرة، أو تصل إليه عن طريق الأنهار و الأمطار، و كذلك مصافي تكرير النفط المقامة على السواحل وما

1 عبد القادر الشخيلي ، حماية البيئة في ضوء الشريعة و القانون و الادارة و التربية و الاعلام، منشورات الحلب لبنان، ط1، 2009، ص

2 احمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 40



يتسرب منها أثناء القيام بعمليات التفريغ و الشحن للمواد البترولية، حيث قدرت كمية النفط المنسكبة في البيئة البحرية من المصادر الأرضية بحوالي 3.45 طن سنويا.<sup>1</sup>

وقد عرفت مبادئ مونتريال التوجيهية لحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر برية تلك المصادر بأنها:

أ- المصادر البرية الصناعية أو الزراعية الثابتة و المتحركة على السواء و المقامة على الأرض التي يصب ما يفرغ منها في البيئة البحرية وعلى الأخص:

- من الساحل ، بما في تلك المساقط التي تصب في البيئة البحرية أو عن طريق التدفق.
- عن طريق الأنهار أو القنوات أو غيرها من مجاري المياه تحت سطح الأرض، بما في ذلك مجاري المياه تحت سطح الأرض.
- عن طريق الجو.

ب- مصادر تلوث البحار من الأنشطة المضطلع بها في مرافق على الساحل سواء كانت متحركة أو ثابتة و التي تسبب فيها التطور الصناعي.

2- التلوث الناجم عن مصادر بحرية: يمكن رد مصادر التلوث البحري إلى الأفعال و الأنشطة التي تمارس في البحار بعد ذاتها وهي تتمثل فيما يلي:

أ- التلوث الناجم من أنشطة استغلال قاع البحار:

تزخر قيعان البحار بثروات هائلة من الموارد الطبيعية و المعادن أغرت الإنسان لاستكشافها خصوصا بعد التقدم العلمي و التكنولوجي الذي يسر للإنسان الكشف عما في قاع البحر من ثروات خاصة الثروات النفطية الهائلة الموجودة بها، لذلك نجد أن معظم الأنشطة التي تجري لاستغلال ثروات قاع البحار تتم بحثا عن النفط، و قد نجم هذا التوسع في عمليات الكشف و الاستغلال بحقول النفط البحرية، و تتمثل عملية تسرب النفط في وصوله أو وصول احد مشتقاته إلى مياه البحار أو النهار و اختلاطه بها،<sup>2</sup> و بذلك أصبح أكبر ملوث للبحار و المحيطات في العصر الحديث، لأن ملايين الأطنان من النفط تتسرب إلى مياه البحر نتيجة عمليات التنقيب و الاستخراج من

1 أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 41.

2 ماجد راغب الحلوة، المرجع السابق، ص 245

الآبار البحرية ، و من حوادث التلوث الناجمة عن أنشطة الكشف و الاستغلال في الحقول البحرية نذكر منها مثلا ما حدث عام 1969م أثناء إجراء عمليات استخراج النفط من حقل بحري خارج المياه الإقليمية لولاية كاليفورنيا الأمريكية حيث تصدع البئر و تسرب النفط منه بكميات كبيرة قدرت خلال الأيام العشرة الأولى من الحادث بحوالي 80.000 برميل أحدثت تلوث في المنطقة، غطى مساحة قدرها 90 كيلومتر من سواحل كاليفورنيا.<sup>1</sup>

ولتلوث المياه بالنفط آثاره السيئة على الكائنات الحية البحرية إذا يهلك منها ما يهلك و بتلوث جسم ما يصطاد فيصبح غذاء ضارا للإنسان.<sup>2</sup>

ب- **التلوث الناجم عن إغراق و تصريف النفايات في البحر:** الإغراق هو أي تصريف متعمد في البحر للفضلات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية وهو أي إغراق متعمد في البحر للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية.<sup>3</sup>

فالإغراق هو تلك التصرفات العمدية التي تؤدي إلى تلوّث عمدي بالبيئة البحرية، و التلوث الناجم عن إغراق و تصريف النفايات في البحار يعد من أنواع التلوثات الخطيرة نظرا لما تحتويه تلك النفايات من خواص فيزيائية و كيميائية و بيولوجية ذات تأثير ضار على الوسط البحري، وتأثير التلوث بالإغراق على البيئة البحرية يتفاوت تبعا لطبيعة المادة الملوثة التي تم إغراقها أو تصريفها أو دفنها في المياه البحرية، من حيث كونها مواد سامة أو مشعة وهي في كجملها تؤثر على صلاحية مياه البحار و تدمر كافة صور الحياة البحرية في منطقة الإغراق كما أن أثرها ينتقل بفعل التيارات البحرية من مكان لأخر في البحار ناقلا الأثر الخطر و المدمر من منطقة إلى أخرى من مناطق البيئة البحرية.<sup>4</sup>

**التلوث الناجم عن السفن:** ظهر هذا النوع من التلوث من خلال تزايد حركة النقل بواسطة السفن التي صارت تبدو من خلال الثورة العلمية و التكنولوجية كمنشآت عملاقة تخوض البحار

1 ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص 249

2 المرجع نفسه، ص 213

3 المادة الأولى (01) فقرة 05 (أ) (2و1) من اتفاقية المم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

4 احمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 40

و تستعين في سيرها بالنفط أو غيره من وسائل الطاقة التي تؤثر و بالوسط البحرية و تلوثها، لأن اختلاط النفط و هاته المواد الطاقوية بالمياه يضر بالتوازن البيئي و بالوسط الطبيعي و النظم المائية<sup>1</sup> ويحدث هذا التلوث من خلال الكوارث البحرية الناتجة عن التصادم الذي يحدث بين السفن و الناقلان و المنشآت البحرية وما يترتب عليه من انسكابات نفطية هائلة، كما يحدث أيضا من خلال التفريغات التي يقوم بها ريان السفن لبعض المواد الضارة في البحر أثناء الرحلة البحرية كتصريف مياه الصرف الصحي أو مياه الاتزان او تنظيف السفينة من مخلفات بعض الشحنات كالحيوانات الحية نزولا على تعليمات سلطات موانئ الوصول وقبل دخولها حدود الميناء، أو استعدادا لعمليات الشحن التالي عقب التفريغ للشحنة المنقولة، أول تصريف ما يتخلف من عمليات الشحن و التفريغ ذاتها خاصة بالنسبة للبضائع المتمثلة في مواد ضارة.<sup>2</sup>

كما ينتج أيضا هذا التلوث عن طريق غسيل صهاريج ناقلات النفط بمياه البحر حيث كشفت الحالات الكثير خطورة أن معدل 0.3 من الزيت الخام الذي ينقل بحرا ينصرف إلى البحر نتيجة لهذا الغسيل، و يتبين أن كمية ما كان ينصرف إلى البحر حتى عام 1967م هو مليون طن من مجموع 700 مليون طن، أي ما يوازي 600 طن يوميا، وهذه الكميات المنصرفة إلى البحر بفعل غسيل البواخر ربما تكون قد تضاءلت بعدما تم التوصل إلى ما يعرف بطريقة الشحن فوق القمة التي تقضي بأن تجمع مياه غسيل الناقلات ثم تترك حتى تتسرب المياه تعبئة الزيت فوق الشحنة الجديدة.<sup>3</sup>

ومن أهم الكوارث البحرية الناتجة عن التصادم في البحر و المحدث للتلوث البحري حادثة ( توري كاينون) التي حدثت على شواطئ كورنول في إنجلترا عام 1967م عندما ارتطمت ناقلة نفط عملاقة ببعض الشعاب المرجانية وقد أطلقت 120 ألف طن الزيت مما أدى إلى تلوث النظم البيئية في شواطئ تلم المنطقة، و قد لوثت مساحة كبيرة بامتداد 320 كيلومتر على الشواطئ الغربية و الجنوبية، و تكلفت عملية الإنقاذ حوالي 205 مليون جنيه إسترليني.<sup>4</sup>

1 خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 92

2 احمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 39

3 سليم حداد، المرجع السابق، ص 91

4 أنس المرزوقي، قواعد حماية البيئة البحرية من التلوث، مجلة الحوار المتمدن، العدد 416، 2008، ص 02

3- التلوث الناجم من الجو: هو ذلك التلوث الذي يصل إلى البيئة البحرية من خلال الغلاف الجوي الملوث كالتلوث الناتج من الأمطار الحمضية، و التلوث الحاصل من خلال تجارب التفجيرات النووية، و تساقط إشعاعات هذه التفجيرات في الجو لتؤثر على البيئة البحرية بفعل تيارات الهواء، فالنسبة للأمطار الحمضية، فهذه الصورة من الملوثات التي تأتي من الجو هي محدودة و بسيطة الأثر نظرا لقدرة البحار على احتواء ذلك النوع من الملوثات، أما الصورة الخطيرة للتلوث من الجو من خلاله فهي صورة التفجيرات النووية التي تتم في بعض المناطق البحرية حيث تتساقط إشعاعات تلك التجارب من الجو فتؤثر في المناطق المجاورة نتيجة للتيارات الهوائية.<sup>1</sup>

### ثالثا: مصادر حسب عملية التلوث:

هناك ثلاث عمليات يتم بها التلوث البحري، فقد يكون التلوث البحري مقصودا، كما قد يتم بطريقة غير مقصودة، كما يتم عن طريق العمليات العسكرية التي تمارس.

1- التلوث المقصود: التلوث المقصود هو التلوث الذي يتم بطريقة إرادية، عمدية، أي الفاعل يكون واعيا جاعلا من البحر مكبا سهلا للنفايات و العوادم، حيث تشير تقارير منظمة البيئة في إيطاليا إن حجم النفايات العضوية التي رميت في البحار و الأنهار منذ عام 1960م حتى منتصف 1987م تصل إلى 80 مليون طن، و يتضاعف هذا الرقم باستمرار طالما تبقى إيطاليا خامس بلد صناعي في العلم الغربي.<sup>2</sup>

ومن بين الأفعال الإرادية المقصودة و التي تؤدي إلى تلوث البيئة البحرية هو ما يقوم به ريان السفن من تفريغ للمواد الضارة في البحر، و كذلك تصريف النفايات سواء من السفن أو من الطائرات البحرية أو الأرصفة أو الهياكل المبنية داخل البحر، كذلك مخلفات الصرف الصحي و مخلفات المنازل، و الفضلات التي يتم رميها في البحار عمدا، بالإضافة إلى غسيل ناقلات النفط بمياه البحار تعتبر من الأفعال المقصودة التي تساهم في تلوث البيئة البحرية و كذلك المواد غير القابلة للتلف و التي ترمى مباشرة في البحر أو يكون مصدرها الجو أو الأرض بما فيها تلك التي تلقى في البحر عبر الأنهار و الجداول و مصابتها وعبر أنابيب النفط و مراكز التفريغ.

1 أنس المرزوقي، المرجع سابق، ص 03

2 سليم حداد، المرجع السابق، ص 90.

ويعتبر التلوث المقصود كذلك التلوث الناجم عن المنشآت و الأدوات المستعملة في استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية الكامنة في البحار إذا حصلت رغم معرفة من يستعملها بأخطار التلوث التي تحملها او تسببها أو استعملت بشكل مخالف للقواعد و الأنظمة المقررة من قبل الدولة الساحلية لحماية بيئتها البحرية من التلوث أو التقليل منه و السيطرة عليه.<sup>1</sup>

2- **التلوث غير المقصودة:** يتمثل التلوث غير المقصود في تلك الأفعال غير إرادية التي تتم بطريقة غير عمدية و غير مقصودة ، و تتمثل في الحوادث الطارئة التي تحدث، حيث تشير الإحصائيات بأن أخطر حالات التلوث حجما تنجم عن الحوادث البحرية خاصة حوادث التصادم و الجنوح.<sup>2</sup>

ومن الكوارث التي تسبب تلوث البيئة البحرية الكوارث التي تقع لنقلات النفط التي تنفجر أو تغرق لسبب من الأسباب فيؤدي غرقها إلى تلوث مساحات واسعة من مياه البحر ومن شواطئ الدول الساحلية، ومن بين هذه الحوادث حادثة الناقله الليبيرية "أموكو كاديز التي غرقت على بعد ثلاثة أميال فقط من الشاطئ الفرنسي عام 1978م، و التي أدت إلى تلويت ثلاثة مئة (300) كيلومتر من الشاطئ الفرنسي بمائتين و ثلاثين ألف ( 230.000) طن من النفط و غيرها من الحوادث التي يصعب إحصائها ، و التي تعتبر من الأسباب غير المقصودة التي تحدث التلوث البحري.<sup>3</sup>

كما تعتبر أيضا الحوادث التي تقع أثناء عمليات الاستغلال التي تجري في البحار من الحوادث التي تؤدي إلى التلوث غير المقصود، إذ نجد أن الزيت المستخرج من أعماق البحار يعد خطرا يهدد البيئة البحرية، و نذكر على سبيل المثال حادثة التي وقعت في شهر كانون الثاني من عام 1968م والتي أدت إلى تسرب الغاز في بحر الشمال ، و كذلك حادثة سانتاربارا التي حدثت على شواطئ كاليفورنيا عام 1969 عندما تسربت عشرة آلاف (10.000) طن من الزيت الخام من بئر بحري محدثة تلوث ضخما للشواطئ و دمر المنتجعات و الحياة البحرية المرتبطة برمال شواطئ المحيط الهادي هناك.

1 سليم حداد، المرجع السابق، ص 91

2 احمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 40

3 سليم حداد، المرجع نفسه، ص 92

وكذلك حادثة السفينة أركويت التي حدثت في مارس 1970م حينما اصطدمت هذه السفينة السودانية بالسفينة الألمانية دورتموند بخليج سكاى و تسربت حمولتها من المبيدات الحشرية السامة.<sup>1</sup>

3- **التلوث المرتبط بالعمليات العسكرية:** يقصد به التلوث الناجم عن النشاطات العسكرية، و يتمثل في بقايا المواد المشعة و التجارب النووية، و كذلك ما تخلفه الأعمال الحربية من تلوث كبير للبيئة البحرية ، فيما يخص التلوث الناتج عن بقايا المواد المشعة و التجارب النووية فهو يتم خاصة في منطقة أعالي البحار لكونها منطقة لا تخضع لسيادة أي دولة ساحلية، حيث يتم رمي البراميل المحتوية على بقايا المواد المشعة للتخلص منها باعتبارها نفايات شديدة الخطورة.<sup>2</sup> كما يتم أيضا إجراء التجارب الذرية في منطقة أعالي البحار، و بما أن كل مناطق البحر متصلة ببعضها البعض اتصالا حرا طبيعيا، فإنه من المؤكد أن التلوث الناجم عن هذه البقايا و الذي يحدث في منطقة أعالي البحار سوف ينتقل إلى كل مناطق البحار الأخرى بفعل التيارات البحرية من مواد سامة تؤدي إلى موت الأحياء البحرية، كما تنتقل هذه السموم إلى جسم الإنسان إذا قام بتناول هذه الأحياء البحرية.

لذلك حاول رجال القانون و السياسة إيجاد مفهوم للتلوث البحري الدقيق و البحث في المصادر المسببة له من أجل مقاومتها و التصدي لها، و نرى انه من خلال التعاريف المختلفة التي ادر جناها يمكن تلخيص التلوث البحري في تعريف مفاده أن التلوث البحري هو إدخال الإنسان بصورة مباشرة أو غير مباشرة مواد أو طاقة إلى البيئة البحرية و تؤدي هذه الملوثات إلى إحداث خلل بالتوازن البيئي و إحداث أضرار بصحة الإنسان و بالمواد الحية مما يقلل من درجة نقاء مياه البحار و صلاحيتها لبعض الاستخدامات.

ختاما للمبحث التمهيدي نلاحظ أن البحار و المحيطات تمثل الجزء الأكبر من الكرة الأرضية، فهي تزخر بثروات هائلة لا تحصى، لكن الاعتقاد الذي كان سائدا بأن هذه الثروات و المصادر الطبيعية غير معرضة لأية أخطار بدأ مع مرور الزمن يتلاشى خاصة مع تطور حركة الملاحة البحرية، و التوسع العمراني و التصنيع ، و استخدام المنتجات الكيماوية ، حيث أصبحت البيئة

1 سليم حداد، المرجع السابق، ص 93

2 عامر محمود طراف، ارباب التلوث و النظام العالمي، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، لبنان، 2002، ب ط ، ص 42



البحرية تتعرض شأنها شأن غيرها من البيئات لمخاطر التلوث ، لكن تلوث البيئة البحرية يعد أخطر وأشد ، لأنها تشكل معظم الكرة الأرضية فتلوث مياه البحار و المحيطات بعد تلوثها لكامل الكرة الأرضية.

فالبيئة البحرية لها دور كبير ومهم في حياة البشرية، حيث لم تعد البحار مجرد طرق للنقل، أو خزان للغذاء بل هي إلى جانب ذلك خزان كبير للموارد الأولية و الثروات الطبيعية، وتتمتع بأهمية بالغة في حياة البشرية، وفي تحقيق التوازن الطبيعي.

ومن خلال ما ذكرناه نستنتج أنه ليس من السهل تحديد مفهوم دقيق للتلوث البحري، وهذا نظرا للصعوبة الإحاطة بالأمور التي ينتج عنها عادة و المادة المكونة له، حيث أنه من الناحية العلمية لا يوجد تعريف ثبات و متفق عليه و إنما هناك آراء وردت في هذا الشأن تتفق على أن التلوث البحري هو ذلك الاختلال في التوازن الطبيعي بين عناصر البيئة البحرية الناجم عن نشاط الإنسان، الأمر الذي يترتب عليه آثار ضارة من شأنها أن تهدد الصحة الإنسانية أو تضر بالموارد الحية، أو بالنظم البيئية، أما من الناحية القانونية، فالملاحظ أن التعريفات الواردة رغم اختلافها إلا أن معظمها جاءت محددة لمصادر التلوث البحري و خصائصه وكذا الأضرار الناتجة عنه، ومن هذه التعريفات تم استنباط مصادر التلوث البحري ، و العواقب المترتبة عنه، من أجل وضع تدابير مناسبة لمنع.

الأول

الفصل

## تمهيد:

نظرا لكون مشكلة التلوث البحري قضية عالمية تتطلب تضامر كافة الجهود، سعى المجتمع الدولي إلى حماية البيئة البحرية باعتبارها كنز للموارد الطبيعية و ملكا للإنسانية من خلال العديد من الاتفاقيات و المعاهدات الدولية التي استهدفت الحد من ظاهرة التلوث البحري.

فكل الاتفاقيات المبرمة لحماية البيئة البحرية تشكل مدونة دولية الهدف منها تحديد المجال الوقائي الذي يضمن استباق التلوث البحري و الحيلولة دون وقوعه ، وذلك قبل حدوث التلوث، وهذا عن طريق تحديد الالتزامات ووضع القواعد و المعايير المناسبة، و اتخاذ الإجراءات الكفيلة بتأمين القيام بالنشاطات المختلفة التي تمارس في البيئة البحرية على وجه يضمن من السلامة لها، و تتضمن قواعد هذه الاتفاقيات أيضا سبل الوقاية من التلوث من المصادر المختلفة قبل أن ينتقل التلوث إلى البيئة البحرية.

وقد يكون المجال الوقائي لحماية البيئة البحرية من التلوث على الصعيد العالمي من خلال الاتفاقيات العالمية، كما قد يكون على الصعيد الإقليمي من خلال الاتفاقيات الإقليمية لذلك سوف نتناول في هذا الفصل الأول الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث على الصعيد العالمي، و كذل على الصعيد الإقليمي لنبين مدى فاعلية هاته لاتفاقيات الدولية في كفالة حماية فعالة و إجراءات حاسمة لمواجهة ظاهرة التلوث البحري و الحد منها.

**المبحث الأول:** المجال القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث على الصعيد العالمي.

**المبحث الثاني:** المجال القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث على الصعيد الإقليمي.

**المبحث الأول: المجال الوقائي لحماية البيئة البحرية من التلوث على الصعيد العالمي:**

التلوث البحري أخذ حيزاً من الاهتمام الدولي بسبب بعده العالمي ، لذلك أعطت معظم الدول لمشاكل تلوث البحار أهمية كبرى عن طريق القيام بالدراسات الميدانية وعقد المؤتمرات و الندوات العلمية لمناقشة المشاكل المتعلقة بالتلوث البحري، و التوصل لحلول مناسبة له، حيث أفرزت هذه الجهود الدولية تطورات قانونية هامة تتمثل في حصول تفاعل بين قواعد القانون الدولي للبحار ، و قواعد القانون الدولي البيئي، أدت إلى تحسين مضمون التزامات الدول قذفي ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث. لذلك سوف نبدأ في هذا المبحث الأول بالتطور التاريخي الذي عرفه العالم لمواجهة خطر التلوث البحري، ثم نتحدث عن حماية البيئة البحرية من التلوث في إطار الاتفاقيات الخاصة، و بعد ذلك في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، أما في المطلب الأخير سوف نوضح مظاهر التعاون الدولي لحماية البيئة البحرية.

**المطلب الأول: التطور التاريخي لمواجهة خطر التلوث البحري على الصعيد العالمي:**

لا يمكن إدراك مشكلة التلوث البحري و أبعاده من غير تتبع التطور التاريخي للاهتمام بهذه المشكلة. وعليه سنقوم بتوضيح الأسباب التي أدت إلى حماية البيئة البحرية عن طريق قواعد القانون الدولي، ودور المؤتمرات الدولية في إرساء القواعد لحماية البيئة البحرية، وكذلك دور المنظمات الدولية في مكافحة التلوث البحري و التصدي له.

**الفرع الأول: أسباب حماية البيئة البحرية عن طريق قواعد القانون الدولي.**

بدأ الوعي الجماعي من أخطار التلوث البحري ينتشر بين الشعوب و الحكومات و المنظمات، و اتضحت الحاجة إلى إرساء قواعد قانونية دولية للمحافظة على موارد البيئة البحرية و ثروتها الطبيعية، حيث أصبحت حماية البيئة البحرية عن طريق قواعد القانون الدولي أمراً ضرورياً وهذا للأسباب التالية:

**أولاً: الأسباب الجغرافية و الطبيعية:**

لمبدأ السيادة المعترف به لكل دولة من جانب القانون الدولي، فإنه لها أن تبسط كامل اختصاصها التشريعي و التنفيذي و القضائي على إقليمها وعلى المقيمين فيه، ولها أن تفرض القوانين التي تضمن ضبط سلوك هؤلاء الأفراد في هذا الإقليم و تحميته إلا أنه لا تستطيع أية دولة مهما كانت إمكانيتها وقوتها حماية بيئتها بمفردها، و خاصة البيئة البحرية، فهي وحدة واحدة لا تتجزأ و عناصرها مشتركة بين

جميع الدول، كما أنها مرتبطة و متصلة ببعضها البعض، فنجد مثلا أن الحيوانات البحرية تنتقل من مكان لآخر ومن دولة لأخرى بل وقد تنتقل من قارة لأخرى حيث لا تعرف حركتها حدودا أو قيودا.<sup>1</sup> وفي المقابل فالأضرار التي تصيب البيئة البحرية في منطقة ما من البحار لا تنحصر في مكان حدوثها المؤدية إلى التلوث يمكن أن تحدث في دولة و تنتج أضرارها في دول أخرى، كما أن عناصر البيئة البحرية تفاعل فيما بينها، و يؤثر كل عنصر منها في باقي العناصر الأخرى، ثم ينتقل الضرر إلى جسم الإنسان، لا بد من وجود وسائل و إجراءات فعالة لحماية البيئة البحرية، و تكون هذه الوسائل عن طريق التعاون بين الدول و المنظمات الدولية، و لا يتكون ذلك إلا بإبرام اتفاقيات دولية ( عالمية و إقليمية) من أجل تقنين قانون دولي لحماية البيئة البحرية من التلوث.<sup>2</sup>

### ثانيا : الأسباب الاقتصادية:

لتحقيق التنمية الاقتصادية و الاجتماعية، والصحية، والثقافية والسياسية لا بد من استغلال الإمكانيات و الموارد المتاحة للإنسان أفضل استغلال، و الواقع يبين أن هناك علاقة سببية بين التنمية و البيئة، فأحد عوامل تدهور البيئة هو استغلال غير الرشيد لموارد الطبيعة من أجل تحيقي التنمية الاقتصادية، وكذلك التوسع الصناعي يؤدي إلى زيادة معدلات التلوث و تحلف نواتج و نفايات أو من هنا أضحي التعاون الدولي ضروريا لحماية البيئة ذلك أن القوانين الداخلية المتخذة من قبل الدولة سواء كانت متقدمة أم غير متقدمة لحماية بيئتها تفرض تكاليف باهظة لتحقيق هذه الحماية، وذلك ينعكس على تكاليف الإنتاج و بالتالي على سعر السلع و الخدمات من دولة إلى أخرى و بالتالي يكون لهذه الإجراءات و التكاليف أثرا مباشرا على حركة الاستثمارات الدولية وحركة التبادل التجاري.<sup>3</sup>

### ثالثا: الأسباب العلمية الفنية:

حماية البيئة البحرية يستلزم تبادل المعلومات و الخبرات المكتسبة بين الدول المعنية، كما يتطلب خبرات علمية و تقنية و أجهزة ومعدات متطورة، و هذه الاحتياجات لا يمكن توفيرها إلا عن طريق التعاون الدولي، وهذا كله من أجل حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها من التلوث.

<sup>1</sup> رضا صالح ابو العطا، حماية من منظور القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2009، ب.ط، ص 46

<sup>2</sup> نفس المرجع

<sup>3</sup> نفس المرجع، ص 50.

فالعديد من الدول النامية بحاجة ماسة إلى الاستفادة من خبرة و تجربة الدول المتقدمة في مجال البحث العلمي نظرا لضعف إمكانياتها العلمية، ونقص العلماء و الفنيين بها، و كذلك قلة مواردها المادية.<sup>1</sup> وبالتالي فإن التعاون الدولي في مجال الأبحاث العلمية في إطار قواعد القانون الدولي يساهم بشكل كبير في حماية البيئة البحرية.

رابعا: الأسباب التي تتعلق بحماية بيئة المناطق البحرية غير الخاضعة لسيادة الدول:

هناك مناطق من البحار و المحيطات لا تخضع لسيادة أية دولة، فهي مناطق دولية وتعتبر تراثا مشتركا للإنسانية، لذلك يجوز لكل الدول استخدامها و استغلالها في إطار شروط معينة، ومن هذه المناطق البحرية أعالي البحار و المحيطات، فهي مناطق غير خاضعة لسيادة أية دولة، و باعتبار هذه المناطق كغيرها من المناطق البحرية تحتاج إلى حماية بيئتها فلا بد من وجود تعاون دولي لتحقيق هذه الأهداف. وذلك يتطلب وجود اتفاقيات دولية تتضمن قواعد و أحكام تنظم العمال و الإنجازات و النشاطات التي تقوم بها الدول في هذه المناطق، أو تحدد كيفية استغلال أو استعمال مواردها الطبيعية.<sup>2</sup>

و يكتسب الاهتمام بالتعاون الدولي لحماية بيئة هذه المناطق البحرية و المحافظة على مواردها الطبيعية من التلوث أهمية قصوى لكون هذه المناطق تخرج عن نطاق السيادة الوطنية، وعليه فقد لا تهتم الدولة بحماية بيئة هذه المناطق بالقدر الذي تحي به المناطق البحرية الخاضعة لسيادتها، وقد يترتب على إحداث أضرار بيئة هذه المناطق، مثاله على ذلك أن العديد من الدول النووية تجري تجاربها الذرية و النووية في هذه المناطق كفرنسا و إنجلترا، و الولايات المتحدة الأمريكية و روسيا ، و ينتج عن ذلك هلاك العديد من الكائنات الحية التي تعيش فيها، و بالتالي تحرم الدول الأخرى من الاستعمال و الاستغلال المشروع لها، كما تقوم بعض الدول بإغراق النفايات السامة و الإشعاعية في منطقة أعالي البحار لكونها منطقة بعيدة و غير خاضعة لسيادة أية دولة، وهذا بدوره يعرض جميع المناطق البحرية للخطر، إضافة إلى ذلك فإن استعمال و استغلال الدول غير الرشيد للموارد الموجودة في هذه المناطق يهدد اختفاء العديد من الكائنات الحية المفيدة للإنسان.<sup>3</sup>

ومن أجل كل ذلك فإن حماية هذه المناطق البحرية غير الخاضعة لسيادة الدول عن طريق واعد القانون الدولي يعتبر أمرا ضروريا وواجبا.

<sup>1</sup> رضا صالح ابو العطا، المرجع السابق، ص 52

<sup>2</sup> نفس المرجع، ص 53.

<sup>3</sup> نفس المرجع، ص 55

خامسا: الأسباب التي تتعلق بالمناطق البحرية المشتركة لدولتين أو أكثر:

قد تشترك دولتان أو أكثر في بعض المناطق البحرية كالبحيرات المشتركة أو الأنهار أو البحار أو المياه الجوفية التي تخضع لسيادة أكثر من دولة ، إذا لا يمكن حماية ثروات هذه المناطق أو تنظيم استغلالها إلا من خلال وجود تعاون مشترك ثنائي أو متعدد الأطراف بين الدول المعنية.<sup>1</sup>

فحماية هذه المناطق البحرية المشتركة تتطلب تضافر جهود دولية من أجل تأمين حماية فعالة لبيئة هذه المناطق، وقد تأخذ هذه الجهود الدولية صورة اتفاقيات دولية، كما قد تأخذ صورة إنشاء هيكل تنظيمية كالمنظمات الدولية أو لجان دولية مشتركة.

**الفرع الثاني: دور المؤتمرات الدولية في إرساء القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية:**

لقد ساعدت المؤتمرات الدولية من خلال المبادئ و التوصيات عنها في حماية البيئة البحرية بمختلف عناصرها هذه المؤتمرات مايلي:

**أولا: مؤتمر واشنطن:**

يعد مؤتمر واشنطن الذي عقد بناء على دعوة بريطانيا و الولايات المتحدة في عام 1926 أول خطوة على طريق الجهود الدولية لمكافحة ظاهرة التلوث البحري، وقد حضر هذا المؤتمر وفود تمثل كل من بلجيكا و كندا و الدانمارك و إسبانيا ، و فرنسا، و إيطاليا و اليابان ، و النرويج ، و هولندا و البرتغال و السويد، وقد طرحت في هذا المؤتمر الجوانب الفنية لمشكلة التلوث، حيث تمت المناقشة حول أسباب التلوث البحري و مظاهره بهدف التوصل إلى صياغة بعض المقترحات التي يتضمنها اتفاق في الملاحه الدولية بزيت البترول.<sup>2</sup>

وقد تم التوصل في هذا المؤتمر إلى إقرار مشروع اتفاقية دولية تضمنت الجوانب التفصيلية و الفنية لمكافحة تلوث مياه البحار و المحيطات بزيت البترول، كما حددت المسؤولية في حالة الانتهاك لحكام الاتفاقية و التزاماتها، لكن الدول لم توقع ولم تصادق على هذه الاتفاقية ، و عليه فلم تدخل حيز النفاذ إلا انه رغم ذلك فإن مؤتمر واشنطن لفت انتباه المجتمع الدولي إلى خطورة مشكلة تلوث البيئة البحرية، كما كان لمشروع الاتفاقية قيمة أدبية لدى ملاح السفن البريطانية حيث عمدوا إلى الالتزام اختياريا ببعض نصوص المشروع، و خاصة اعتبار المنطقة التي تمتد إلى مسافة خمسين (50) ميلا بحري كمنطقة

<sup>1</sup> رضا صالح ابو العطا مرجع سابق، ص 50.

<sup>2</sup> احمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 04



يمنع فيها إلقاء النفايات التي تحتوي على زيت البترول، وقد تبعهم في ذلك ملاك السفن التابعة للولايات المتحدة الأمريكية، وكذلك هولندا، والسويد، والنرويج، وبلجيكا، كما قامت اتحادات ملاك السفن في عدد من البلدان الأخرى بالدعوة على إتباع ذات النظام.<sup>1</sup>

وكان مشروع واشنطن هو الركيزة الأساسية لكل الاتفاقات التي تلت ذلك، إلا انه لم ينعقد بسبب التوترات الدولية التي أدت إلى اندلاع الحرب العالمية الثانية، وبهذا انغمست الدول في ويلات الحروب و مآسيها و أهملت مشروع حماية البيئة البحرية الذي طرحه مؤتمر واشنطن و الذي كان بمثابة النشأة الأولى للاتفاقيات الخاصة بحماية البيئة البحرية.<sup>2</sup>

### ثانيا: مؤتمر لندن:

دعت الحكومة البريطانية الدول البحرية الرئيسية لعقد مؤتمر في لندن عام 1954 بعدما أدركت خطورة مشكلة تلوث مياه البحار و المحيطات ، و قد حضر مؤتمر لندن وفود تمثل 42 دولة، و الأمين العام للأمم المتحدة، وقد توصل هذا المؤتمر إلى إقرار اتفاقية دولية تهدف لمكافحة تلوث البحار بزيت البترول، ووقعت عليها 20 دولة، و أصبحت نافذة اعتبارا من يوم 26 جويلية 1958، و قد ألحق بالوثيقة الختامية لمؤتمر لندن ثمان قرارات أصدرها المؤتمر تتعلق بالجوانب المختلفة لمشكلة التلوث، و قد انطوى القرار الثامن منها بوجه خاص على دعوة هيئة المم المتحدة لجمع و تحليل ونشر المعلومات المتعلقة بالتلوث الناجم عن البترول.<sup>3</sup>

وقد تم تعديل اتفاقية لندن لعام 1954 خلال مؤتمر عقد في لندن في أبريل عام 1962 بناء على دعوة المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية، و التي قامت بوضع تعليقات الحكومات على الاتفاقية وعلى قرارات لندن عام 1954، حيث تم إدخال بعض الإضافات و التعديلات على الاتفاقية و تعتبر هذه التعديلات نافذة ابتداء من 18 مايو 1967، ثم بعد ذلك تم تعديل اتفاقية لندن عامي 1969 و 1971 وهذا بناء على اقتراحات الجمعية العمومية للمنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> احمد محمود الجمل ، المرجع السابق، ص3

<sup>2</sup> عباس ابراهيم دشتي،الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في قانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق

الاطلس، الاردن، 2010/2009، ص42

<sup>3</sup> نفس المرجع ، ص 42

<sup>4</sup> احمد محمود الجمل، المرجع نفسه، ص 07

وبهذا يكون مؤتمر لندن المؤتمر الأول الذي كان الدور الفعال في إرساء قواعد قانونية تعني بحماية البيئة البحرية.

### ثالثا: مؤتمر بروكسل:

لعبت المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية دور هام بدعوتها للمؤتمر المنعقد في بروكسل في الفترة الممتدة من 10 إلى 20 نوفمبر من عام 1969 حول الأضرار الناجمة عن تلوث مياه البحار بموجب قرار جمعياته العمومية بتاريخ 28 نوفمبر 1968 و الذي جاء في أعقاب كارثة الناقل البحرية الليبيرية توري كانيون وما نتج عنها من تلوث بيئي للسواحل البريطانية و الفرنسية وقد حضر هذا المؤتمر 48 دولة وقد أسفر مؤتمر بروكسل عن إقرار اتفاقيتين على جانب عظيم من الأهمية هما: الاتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في أحوال الحوادث التي يمكن أن تؤدي إلى التلوث بزيت البترول. والاتفاقية الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بزيت البترول وذلك في 29 نوفمبر 1969، كما وافق مؤتمر بروكسل على قرار يدعو فيه المنظمة البحرية إلى عقد مؤتمر دولي لإعداد اتفاقية دولية خاصة بإنشاء صندوق دولي لتعويض الأضرار الناشئة عن تسرب النفط من السفن، وقد انعقد المؤتمر الممتدة بين 29 نوفمبر إلى 18 ديسمبر 1971 و أسفر عن توقيع هذه الاتفاقية.<sup>1</sup>

### رابعا: مؤتمر ستوكهولم:

عقد هذا المؤتمر ستوكهولم عام 1972 بتنظيم من الأمم المتحدة، و قد أثير في هذا المؤتمر مسألة تلوث البحار و المحيطات ، و الأسباب وراء تلك الظاهرة و خاصة الكوارث الطبيعية و تسرب المواد البترولية.<sup>2</sup> وقد جاء هذا المؤتمر بدعوة الدول إلى اتخاذ الخطوات الممكنة لمكافحة تلوث البحار بالمواد التي من شأنها المساس بصحة الإنسان أو الموارد الحية البحرية، وقد نص المبدأ السابع من مبادئ إعلان ستوكهولم على ضرورة التزام الدول باتخاذ التدابير الفعالة لمنع تلوث البحار بالمواد التي تعرض لخطر صحة الإنسان و تلحق الضرر بالموارد الطبيعية و بالأحياء المائية أو تعرقل الاستعمالات المشروعة لبحار.

### خامسا: مؤتمر الأمم المتحدة:

أعطى المجتمع الدولي لحماية البيئة البحرية المزيد من الاهتمام و العناية منذ أن طرحت فكرة وجوب العمل على استغلال الثروات المعدنية لقاع البحار و المحيطات وما في باطنها بوصفها تراثا مشتركا

<sup>1</sup> احمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 08

<sup>2</sup> نفس المرجع، ص 09

للإنسانية وهذا منذ عام 1967، كما أن التقدم الحديث نحو الاستغلال الفعلي لتلك الثروات يؤدي إلى إبراز مصادر جديدة للتلوث، مما أثار رغبة المجتمع الدولي في إيجاد المزيد من إجراءات الوقاية، كما أن هذه الفكرة قد أدت إلى إعادة النظر في قانون البحار بهدف إنمائه و تطويره، وهذا عن طريق إضافة الكثير من القواعد الجديدة ليوأكب تطور المجتمع الدولي المعاصر، وهذا ما فسح المجال للاهتمام بقضية البيئة البحرية و حمايتها.<sup>1</sup>

### الفرع الثالث: دور المنظمات الدولية في حماية البيئة البحرية:

دعمت المنظمات الدولية حق الإنسان في بيئة نظيفة خالية من التلوث دعماً كبيراً باحترامها لحقوق الإنسان، و تشجيع الدول على التعاون الدولي في مجال حماية هذا الحق، و تشمل هذه المنظمات هيئة الأمم المتحدة و مختلف المنظمات المتخصصة التابعة لها، فهي تلعب دور أساسي في تجسيد هذه الحماية بشكل مباشر أو غير مباشر.<sup>2</sup>

#### أولاً: منظمة الأمم المتحدة:

لعبت منظمة الأمم المتحدة منذ نشأتها دور هام في حماية البيئة الإنسانية بصفة عامة، و قدا زاد اهتمامها بشكل عام بالمسألة البيئية في بداية سنة 1968 على إثر توصية من المجلس الاقتصادي و الاجتماعي التي مهدت فيما بعد لعقد ستوكهولم الدولية عام 1972، كما ساهمت المنظمة أيضا في إصدار الميثاق العالمي للطبيعة، و الذي ينص في أحكامه على ضرورة التعاون فيما بين الدول و المنظمات و الأفراد، و الهيئات الحكومية و الهيئات غير الحكومية من أجل المحافظة على الطبيعة من خلال أنشطة مشتركة، وحث الدول على عقد معاهدات دولية تستهدف حماية البيئة البحرية.<sup>3</sup>

ومن أهم إنجازات المنظمة إنشاء برنامج الأمم المتحدة للبيئة كهيئة دولية مختصة بشؤون البيئة، حيث كان ضمن برنامج الأمم المتحدة ضرورة تبادل المعلومات و القيام بالدراسات من أجل مكافحة ظاهرة التلوث البحري.

#### ثانياً: المنظمة البحرية الدولية (OMI) :

هي من الوكالات المتخصصة، ثم إنشائها في 06 مارس 1984، وهي مكلفة بالمسائل الفنية بالملاحة البحرية و التجارة الدولية البحرية، ومن مهامها تحسين أمن الملاحة باعتماد القوانين المتفق عليها دولياً،

<sup>1</sup> عباس ابراهيم دشتي، المرجع السابق، ص 50

<sup>2</sup> خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 266

<sup>3</sup> نفس المرجع، ص 263

وحماية مياه البحار و المحيطات من التلوث بكل أشكاله ، وما يصل بذلك من مسائل قانونية، ولهذا المنظمة الفضل في إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية كتلك المتعلقة بمكافحة التلوث بالنفط عام 1954، كما أنشأت المنظمة سنة 1976 مركزا إقليميا للتدخل المستعجل لمكافحة التلوث البحري في حوض الأبيض المتوسط يعمل على مساعدة دول المنطقة في التصدي لحالات التلوث الطارئة.<sup>1</sup>

ثالثا: منظمة التربية و الثقافة و العلوم (UNESCO):

تعتبر من المنظمات المتخصصة التابعة لمنظمة الأمم المتحدة، تم إنشاؤها في 04 نوفمبر 1946، حيث تم في ندوة " ستوكهولم" الاعتراف بموجب هذه المنظمة بالحاجة إلى التعليم البيئي في ترسيخ ثقافة بيئية من أجل تكريس الوعي البيئي لدى المجتمع، حيث انطلقت هذه المنظمة في برامج التوعية منذ عام 1970 من خلال مشروعها في تطبيق برامج بيئية، كالبرنامج الخاص بترشيد استخدام المياه العذبة و البرنامج الخاص بالكوارث الطبيعية.<sup>2</sup>

وقد شاركت منظمة (UNESCO) في إعداد بعض الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبيئة كاتفاق - رامسار - المتعلق بحماية المناطق الرطبة ذات الأهمية الدولية التي تمت في 02 فبراير 1971، كما قامت منظمة (UNESCO) بالاشتراك مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة عام 1975 من أجل وضع برنامج دولي حول الثقافة البيئية ، و يتم تنفيذ هذا البرنامج مع الوكالات الحكومية المتخصصة و المنظمات غير الحكومية، و كذلك من بين الأعمال التي قامت بها المنظمة هو إعداد خرائط لمشروعات صناعية داخل البحر وخارجه، ومن أجل تفادي الأضرار بالبيئة و حمايتها.<sup>3</sup>

رابعا: المنظمة العالمية للصحة (OMS):

تشكل إحدى الوكالات المتخصصة المرتبطة بالأمم المتحدة، وقد أنشأت في 07 أبريل 1948، وهي تلعب دورا بارزا في الحفاظ على الصحة العالمية من خلال تقارير دورية تسهر بها في دعم و تفعيل مجتمع خال من الأمراض و الأوبئة، وهي تعمل على تقديم المساعدات الضرورية لجعل الإنسان يعيش في بيئة نظيفة خالية من الملوثات.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من اخطار التلوث ( دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية

الحقوق، جماعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان، 2009-2010، ص 122

<sup>2</sup> نفس المرجع، ص 126.

<sup>3</sup> نفس المرجع، ص 127

<sup>4</sup> خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 265

وقد قامت المنظمة عام 1968 بإنشاء مركز البحث حول معالجة النفايات وهذا من اجل مراقبة التلوث المضر بالصحة، كما قامت بالتعاون مع اللجنة الاقتصادية الأوروبية التابعة للأمم المتحدة بوضع بروتوكول خاص حول الماء و الصحة يتم الإجراءات التي جاءت بها اتفاقية "هلسينكي" لعام 1992 حول حماية استعمال مياه البحريات الدولية، كما وضعت المنظمة بعد ندوة "ريوديجانيرو" إستراتيجية شاملة حول الصحة و البيئة وهذا استجابة لأجندة المم المتحدة رقم 12 الخاصة بالبيئة و التنمية.<sup>1</sup>

**خامسا: منظمة الأمم المتحدة للأغذية و الزراعة (FAO):**

نشأت المنظمة في 16 أكتوبر 1945، وتعمل في مجال التغذية و الزراعة من أجل رفع مستوى المعيشة و التغذية لسكان العالم و العمل على زيادة الإنتاج الزراعي و الحفاظ على المصادر الطبيعية، ونشاطها يتصل بالبيئة، حيث كان لها الفضل في دق ناقوس خطر التلوث البيئي للبحر الأبيض المتوسط ، بعد أن وصل إلى مستويات حرجة، وكان لها الفضل في وضع العديد من الاتفاقيات الدولية المرتبطة بحماية البيئة كالاتفاقية المتعلقة باحترام سفن الصيد للأرصدة السمكية في أعالي البحار و المحافظة عليها وحسن تسييرها و المحررة في 29 نوفمبر 1993، كما شاركت في صياغة اتفاقية "برشلونة" لحماية منطقة البحر الأبيض المتوسط في عام 1976، و كذلك اتفاقية "رورندام" عام 1998 التي جاءت تطبيقا لتوجيهات المنظمة المتعلقة بتبادل المعلومات حول الأضرار الناجمة عن التلوث بفعل المواد الكيماوية الخطيرة المنقولة بحراً<sup>2</sup>

**سادسا: المنظمة الدولية للأرصاد الجوية (OMM):**

لقد تم إنشاء هذه المنظمة بموجب اتفاقية واشنطن والتي تمت في 11 أكتوبر 1947، ومن بين وظائف هذه المنظمة وضع شبكة دولية لمراقبة و ملاحظة مستويات التلوث ، ورصد الأوضاع الجوية و التنبؤ بها وكشف الكوارث الطبيعية قبل وقوعها، وكذلك العمل على تشجيع التنسيق في مجال البحث العلمي في مجال البيئة عن طريق مراقبة التلوث ودراسة مستوياته و تأثير ثقب الأوزون على النظام البيئي و مشاكل الاحتباس الحراري و تأثيرها على مستوى البحار و المحيطات.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 266

<sup>2</sup> واعلي جمال، المرجع السابق، ص 127

<sup>3</sup> نفس المرجع، ص 128

سابعاً: الوكالة الدولية للطاقة الذرية (AIEA):

أنشأت بموجب اتفاقية " نيويورك " المحررة في 26 أكتوبر 1956، تعمل هذه الوكالة على تكريس الاستعمال السلمي للطاقة الذرية من طرف الدول، وكذلك حدود معايير السلامة أثناء استعمال هذه الطاقة و التقليل من مخاطرها، و تراقب مدى استجابة الدول في مجال الطاقة النووية للمقاييس الدولية، و تلتزم الدولة صاحبة المشروع باحترام هذه المقاييس، و قد وضعت عام 1961 قانون ينظم نقل المواد الإشعاعية كما اقترحت على الدول بعض التوجيهات الخاصة بمواجهة مخاطر التلوث الإشعاعي عند وقوع كوارث نووية.<sup>1</sup>

ثامناً: منظمة التعاون و التنمية الاقتصادية (OCDE):

تم إنشاؤها بغرض تسيير " مخطط مارشال " لإعادة إعمار أوروبا وهذا في عام 1948، ولقد شاركت مشاركة فعالة في إرساء قواعد القانون الدولي للبيئة، كما اهتمت بمشكل تلويث السواحل بفعل النفايات الكيماوية و النفايات الخطرة و الضارة، و من أعمالها في مجال حماية البيئة إنشاء لجنة لحماية البيئة عام 1970 و التي أوكلت لها مهمة مساعدة الدول الأعضاء في تخطي المشاكل البيئية، كما أصدرت عدة توصيات و أنجزت عدة دراسات حول بعض المشاكل البيئية خاصة الجوانب القانونية منها كمشكل التلوث البحري العابر للحدود.

تاسعاً: السلطة الدولية لقاع البحر:

لقد أنشأت السلطة الدولية لقاع البحر بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وفقاً للمادة 308 منها، ودخلت حيز النفاذ في نوفمبر 1994، تختص في تنظيم الأنشطة في قاع البحر وتحتة، خارج نطاق الاختصاص الإقليمي للدول، وقد نصت الاتفاقية على أن لهذه السلطة دور الرقابة في مجال حماية البيئة البحرية، و هدفها منع التلوث و المخاطر الناجمة عنه و السيطرة عليه، تعمل على حفظ الموارد الطبيعية البحرية و منع أي تعدي على الثروات الحيوانية و النباتية بداخلها و مراقبة أنشطة الاستكشاف و الاستغلال في قاع البحار و المحيطات خارج الحدود الإقليمية، كما تراقب أيضاً مدى احترام الدول و الهيئات لقواعد القانون الدولي، و تساعد الهيئات والدول على صياغة مشاريع المعاهدات و الاتفاقيات الدولية، و وضع معايير و إجراءات لحماية قاع البحر.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> واعلي جمال، المرجع السابق، ص 131

<sup>2</sup> نفس المرجع، ص 125

عاشراً: البنك العالمي:

ابتداء من عام 1984 عمل البنك العالمي إضافة شرط الاهتمام البيئي ضمن شروط المشاريع التي ترغب الدول تمويلها من طرف البنك، حيث قام بداية من سنة 1996 بتمويل حوالي عشرين مشروعاً يهتم بالبيئة، وخصص حيزاً كبيراً منها للبيئة البحرية و مواجهة مخاطر التلوث البحري بمبلغ إجمالي يقدر بـ 1.63 مليار دولار، ليضاعف تمويله في السنة الموالية و تصل المشاريع الممولة من طرفه التي تهتم بالبيئة و إعادة تأهيل المحيط إلى 184 مشروعاً في 62 دولة بمبلغ إجمالي قدره 12.3 مليار دولار.

**المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية من التلوث في إطار الاتفاقيات الخاصة.**

أبرمت عدة معاهدات عالمية لدعم العمليات الوقائية وهذا بين مختلف دول العالم، حيث تم وضع قواعد قانونية تعمل على حماية البيئة البحرية من التلوث من جميع المصادر المختلفة له وذلك بالحيلولة دون انتشار التلوث إلى مناطق البيئة البحرية المجاورة لموقع الحادث، و عليه نتناول هذه القواعد حسب مصادر التلوث البحري حيث سنتطرق إلى حماية البيئة البحرية من المصادر الأرضية باعتبار هذه المصادر تأتي في المرتبة الأولى من حيث حجم التلوث في البيئة البحرية، ثم حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي و المواد النووية، و بعد ذلك لحماية من التلوث بالإغراق.

**الفرع الأول: حماية البيئة البحرية من المصادر الأرضية:**

التلوث من المصادر الأرضية من أقدم مصادر التلوث البحري، و أكبرها حجماً من حيث المساهمة في تلويث البيئة البحرية، و تعد مياه الصرف الصحي من أكثر الملوثات الأرضية و أوسعها انتشاراً بالإضافة إلى الملوثات الصناعية و الكيميائية، و التخلص من هذه النفايات الضار أصبحاً مشكلة بحد ذاتها، كما أن المواد الصلبة، و القمامة و المخلفات الناتجة عن النشاطات الاستهلاكية في المناطق الساحلية، وجميع الملوثات الأخرى ترمى مباشرة في البحر، أو تصل إليه عن طريق الأنهار و الأمطار، مما يستدعي بذل جهود دولية و وطنية للقضاء على هذه الملوثات و من أهم الاتفاقيات التي أبرمت لحماية البيئة البحرية من المصادر البرية نجد اتفاقية لندن المتعلقة بالوقاية من تلوث البحار الناتج عن تسرب الفضلات المحررة في 29 ديسمبر 1972 والتي تهدف إلى الوقاية من التلوث بسبب النفايات، و اتفاقية باريس المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث من المصادر البرية لعام 1974، وقد تعهدت أطراف اتفاقية باريس بموجب المادة الثالثة عشر (13) و العمل على إزالة و تخفيض التلوث من هذه المصادر.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> محمد سعادي، المرجع السابق، ص 253



بالإضافة إلى ذلك هناك قواعد تضمها البرنامج العالمي من أجل حماية البيئة البحرية ضد التلوث القادم من البر من خلال مؤتمر واشنطن الذي انعقد في 03 نوفمبر 1955 و الذي شاركت فيه أكثر من مئة (100) دولة.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني: حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي و المواد النووية

يعتبر التلوث النفطي و التلوث بالمواد النووية من اخطر الملوثات نظرا لما ينتج عنها من أضرار تصيب البيئة البحرية، و تؤدي إلى هلاك الكائنات الحية بها، وقد أبرمت عدة اتفاقيات بشأن هذه الملوثات و تتمثل فيما يلي:

#### - الاتفاقيات الخاصة بمنع التلوث النفطي:

يأتي التلوث النفطي في المرتبة الثانية من حيث حجمه في البيئة البحرية بعد التلوث من مصادر برية، ويعود ظهور مشكلة التلوث النفطي إلى النصف الثاني من القرن التاسع عشر عندما نقلت أول شحنة نפט من أمريكا إلى بريطانيا عام 1861، ثم بعد ذلك تم تدشين أول ناقلة نפט عام 1886 وهي ذات حمولة كلية تقدر بـ 2.37 طن، و ف عام 1914 كانت نسبة الحمولة الكلية للسفن المسيرة بالبترول حوالي 3.1 من مجموع الحمولات، حيث بعد ذلك تزايد هذا الرقم بسرعة.<sup>2</sup>

لذلك تنبتهت الدول وشعوب العالم، وأعطت اهتماما لمشكل التلوث النفطي، وقد تم فعلا تبلور هذا الاهتمام الدولي، حيث وضع المجتمع البحري ممثلا في المنظمة البحرية الدولية (OMI) اتفاقية منع تلوث البحار بالزيت في 12 ماي 1954 و التي تعد أول أهم الاتفاقيات الدولية التي عاجلت مكافحة التلوث البحري وقد تم إبرامها في لندن.<sup>3</sup>

وقد عدلت اتفاقية لندن في أعوام 1962 - 1969 - 1971 - 1973 و تتعلق هذه التعديلات بتصميم الناقلات للتقليل من الحوادث و كذلك طرق تشغيلها للتقليل من الزيت في مياه الصابورة، و تجهيز الموانئ التي يتداول فيها البترول بمعدات استقبال مياه الصابورة، و غيرها من الأحكام التي تهدف إلى منع تلوث البحار الناشئ عن التفريغ للنفط من السفن ، و تنطبق أحكام هذه الاتفاقية و تعديلاتها

<sup>1</sup> محمد سعادي، المرجع السابق، ص 257

<sup>2</sup> احمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 103

<sup>3</sup> المرجع نفسه، ص 103

على كافة السفن البحرية المسجلة في أية دولة طرف في الاتفاقية و أيضا السفن غير المسجلة و التي تحمل جنسية إحدى الدول الأعضاء.<sup>1</sup>

وقد أكدت على اتفاقية لندن 1954 فيما بعد لجنة القانون الدولي منذ عام 1958 في تقريرها على واجب كل دولة في وضع تشريعات لمنع تلويث البحار بواسطة النفط المسكوب من السفن أو الأنابيب أو ناتج عن استغلال قاع وما تحت قاع البحار وبواسطة المواد الإشعاعية.<sup>2</sup>

ولحماية أكثر من الحوادث الناتجة عن التلوث بالنفط تم إبرام اتفاقية دولية متعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات الكوارث الناجمة عن التلوث بالنفط في بروكسل وذلك بتاريخ 19 نوفمبر 1969 عقب الناقله الليبيرية " توري كانيون " عام 1967 أمام السواحل الجنوبية لإنجلترا، وقد بدأ سريان هذه الاتفاقية بتاريخ 16 ماي 1975، وبهدف إلى تمكين من اتخاذ الإجراءات و التدابير اللازمة في أعالي البحار في حالات وقوع كارثة بحرية تؤدي إلى تلوث الشواطئ و البحار بالنفط، وذلك بمنع التلوث أو التخفيض من حدة هذا التلوث، أو إزالة الأخطار المحدقة بسواحلها أو مصالحها المتعلقة بالساحل<sup>3</sup> فاتفاقية بروكسل لعام 1969 تعطي للدول حق التدخل في أعالي البحار في حالة وجود حادث أدى أو سيؤدي على التلوث بالنفط.

كما أبرمت أيضا في بروكسل بتاريخ 29 نوفمبر 1969 اتفاقية دولية خاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالنفط، و تهدف هذه الاتفاقية إلى منح تعويض ملائم للأشخاص الذين يصيبهم ضرر ناجم عن تسرب الزيت أو تصريفه من السفن.<sup>4</sup>

أما الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط فقد أبرمت في بروكسل عام 1971، و تهدف هذه الاتفاقية إلى استخدام حصيلة هذا الصندوق لتغطية التكاليف الخاصة بتنظيف و إزالة التلوث البترولي و التعويض عنه ، حيث يمنح التعويض لكل شخص أصيب بضرر ناجم عن التلوث البحري بالنفط، حيث لا تزيد التعويضات للحادثة الواحدة في هذه الاتفاقية عن 30 مليون دولار.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 111

<sup>2</sup> محمد سعادي، المرجع السابق، ص 251

<sup>3</sup> نفس المرجع، ص 253

<sup>4</sup> احمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 104

<sup>5</sup> المرجع نفسه، ص 104

ونظرا لكثرة حوادث السفن وما ينتج عنها من تسرب للنفط في البحار و المحيطات مما يؤدي إلى تلوثها، فقد تم إبرام اتفاقية لندن في 01 نوفمبر 1974 و المتعلقة بالوقاية من التلوث بسبب حوادث السفن كالتصادم أو الجنوح ، كما أبرمت اتفاقية أخرى حول حماية البيئة البحرية و الوقاية و التعاون بسبب التلوث البحري بواسطة النفط، وهي اتفاقية لندن المحررة في 30 نوفمبر 1990<sup>1</sup>، و تهدف هذه الاتفاقية إلى حماية البيئة البحرية ووقايتها من التلوث النفطي، كما تؤدي أحكامها على ضرورة التعاون الدولي من أجل تحقيق ذلك.

أبرمت في هذا المجال اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار لعام 1958 و التي تهدف لحماية البيئة البحرية في مناطق أعالي البحار من التلوث بالنفط أو النفايات المشعة ، و كذلك معاهدة بروكسل لعام 1963، و معاهد فيينا لعام 1963 الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار النووية و اتفاقية موسكو لعام 1963 لحظر التجارب النووية في الجو وفي الفضاء الخارجي و تحت الماء و اتفاقية بروكسل الخاصة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية لعام 1971، والتي تناولت التلوث و آثاره الناجمة عن إلقاء الفضلات النووية في البحر ، و كذلك اتفاقية لندن لسنة 1971 لحظر وضع الأسلحة النووية و أسلحة الدمار الشامل في قاع البحار و المحيطات و باطن تربتها، و اتفاقية نيويورك لعام 1976 لحظر تقنيات تغيير البيئة لأغراض حربية.<sup>2</sup>

### الفرع الثالث: حماية البيئة البحرية من التلوث بالإغراق:

يعتبر التلوث بالإغراق من الأفعال المقصودة لتلويث البيئة البحرية، كما أن هذا النوع من الملوثات يعتبر أخطرهما، لأن ما يتم إغراقه في البحار و المحيطات عبارة عن مواد سامة و ضارة من الملوثات لذلك تكاثفت الجهود الدولية من أجل منع هذا التلوث بكل الوسائل، حيث تم إبرام العديد من الاتفاقيات التي تحدد للدول التزامات مدققة تقيد تصرفها بالنسبة للسفن الخاضعة لنظامها القانوني بصياغتها لقواعد و معايير ذات طابع حظري و تقييدي و إجرائي من اجل الوقاية من التلوث الناجم عن الملاحة البحرية، و تحدد هذه القواعد شروط بناء السفن، وأماكن الصهاريج و أبعادها ، و المعدات الواجب توفرها على متن السفينة ، و الشروط المتعلقة بكيفية مراقبة العمليات التي يحتمل أن تؤدي إلى تلويث البيئة البحرية أثناء تشغيل السفن، و من أهم تلك الاتفاقيات نجد اتفاقية جنيف لعام 1958 الخاصة بأعالي البحار،

<sup>1</sup> محمد سعادي، المرجع السابق، ص 256

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 257

و التي تلزم كل دولة باتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع تلوث البحار عن طريق إغراق النفايات المشعة وكذلك اتفاقيتي أوسلو لعام 1972 و لندن لعام 1972 الخاصتين بمحاربة التلوث بالإغراق من السفن و الطائرات.<sup>1</sup>

ومن أجل محاربة التلوث بواسطة السفن أبرمت اتفاقية ماريبول في 02 نوفمبر 1973 وتم تعديلها ببروتوكول 17 فبراير 1978، وقد جرى العمل بها في 02 أكتوبر 1983، و الهدف منها هو المنع و التحكم في التلوث الملاحي من نפט و مواد سائلة ضارة و مجاري و قمامة، و قد حددت الاتفاقية في أحكامها شروط معنية للتحكم تخص مناطق معنية يلزم حمايتها بدرجة أكبر من مناطق البحر الأخرى، و تشمل هذه المناطق البحر الأبيض المتوسط و بحر البلطيق، و البحر الأسود، و خليج عدن، و منطقة انتاركتيكا، و بحار شمال غرب أوروبا و البحر الشمالي، و مناطق البحر الكاريبي، و تتم هذه الحماية عن طريق المنظمة البحرية الدولية (OMI) بتنسيق أنشطتها مع منظمات دولية أخرى في إطار برنامج الأمم المتحدة.<sup>2</sup>

**المطلب الثالث: حماية البيئة البحرية من التلوث في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982**

تعد هذا الاتفاقية من أهم الاتفاقيات الدولية التي انعقدت لمعالجة قضايا البيئة البحرية و التي دعت إلى تكاليف الجهود الدولية لمواجهة مخاطر التلوث البحري، وهي أوسع اتفاقية من حيث الأعضاء، و قد تم صياغتها من خلال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث في دورته الحادية عشر (11) و التي انعقدت في مدينة بدولة جامايكا بتاريخ 10 ديسمبر 1982، و دخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994، و قد عالجت الاتفاقية موضوعات قانون البحار، و كذلك أرست المبادئ القانونية للالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث ، و مكافحة مصادر تلوثها أيا كانت.

و تتميز هذه الاتفاقية بأنها ليست مجرد إعادة صياغة للممارسات و القوانين و الحكام السابقة و الواردة في الاتفاقيات السابقة، بل تعتبر أول قانون دولي شامل بشأن البحار و حمايتها يحث الدول على العمل الجماعي لمواجهة أخطار التلوث البحري، وهي من الاتفاقيات الأكثر فعالية في حماية البيئة البحرية.

<sup>1</sup> محمد سعادى ، المرجع السابق ، ص 253

<sup>2</sup> خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 278

وقد تضمنت الاتفاقية قواعد قانونية تبين فيها المنهجية التي اتبعتها من اجل حماية البيئة البحرية و كذلك التدابير المتخذة للوقاية من التلوث البحري، و بالإضافة إلى أحكام قانونية تلزم من خلالها الدول بإتباعها للحفاظ على البيئة البحرية.

وتبعاً لذلك سنقوم في هذا المطلب بتوضيح الإستراتيجية التي اتبعتها الاتفاقية من أجل حماية البيئة البحرية، كما سنحدد الالتزامات الملقاة على عاتق الدول لحماية البيئة البحرية.

### الفرع الأول: إستراتيجية اتفاقية 1982 من أجل حماية البيئة البحرية

لقد وضعت الاتفاقية منهجية أو إستراتيجية دولية هامة لتحقيق التنمية المستدامة ، ومحاربة التلوث البحري بكافة أشكاله ،ومن جميع مصادره ، حيث ركزت الاتفاقية في إستراتيجيتها المتبعة على تدارك النقائص التي كانت تشوب الاتفاقية السابقة،وقد حددت الاتفاقية الهداف المستقبلية المراد بلوغها،و هذا من خلال وضع معايير دولية تلتزم الدول بإتباعها ، كالمعايير المتعلقة بتصميم وبناء السفن التي تقوم بنقل المواد التي من شأنها تلويث البيئة البحري<sup>1</sup> ، و كذلك معايير دولية لمؤهلات العاملين عليها و تدريبهم<sup>2</sup>، و إحصاء السفن، و كيفية التعامل مع الأنواع المهددة بالانقراض و غيرها.

كما أوردت الاتفاقية في الفرع الخامس ( 05) المصادر المنشأة للتلوث البحري مثل التلوث من مصادر في البر الناتج عن الأنهار و مصباتها، وخطوط الأنابيب و مخارج التصريف<sup>3</sup>، و التلوث الناتج عن أنشطة تخص قاع البحار<sup>4</sup>، و التلوث الناشئ عن الأنشطة في المنطقة الاقتصادية الخالصة<sup>5</sup>، و التلوث عن طريق الإغراق<sup>6</sup>، و كذلك التلوث الناتج من السفن وما ينتج عنها من إضرار البيئة البحرية نتيجة للحوادث البحرية<sup>7</sup>،بالإضافة إلى التلوث من الجو أو من خلاله<sup>8</sup>، و تهدف الاتفاقية من وراء تحديد مصادر التلوث البحري إلى إعطاء الدول معلومات حول الملوثات ، وطرق معرفتها للوصول إلى مصادرها الأصلي و ذلك من اجل مقاومتها و معالجتها في وقت مبكر.

<sup>1</sup> المادة 219 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

<sup>2</sup> المادة 202 من نفس الاتفاقية

<sup>3</sup> المادة 207 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

<sup>4</sup> المادة 208 من نفس الاتفاقية

<sup>5</sup> المادة 209 من نفس الاتفاقية

<sup>6</sup> المادة 210 من نفس الاتفاقية

<sup>7</sup> المادة 211 من نفس الاتفاقية

<sup>8</sup> المادة 212 من نفس الاتفاقية

ومن ضمن الإستراتيجية التي اتبعتها الاتفاقية من أجل حماية البيئة البحرية أنها قامت بتوزيع الاختصاص في تنفيذ أحكام الاتفاقيات الخاصة بحماية البيئة البحرية بين دولة العلم، و دولة الميناء، و الدولة الساحلية طبقا لما جاء في المواد من المادة 213 إلى المادة 222، وهذا من أجل منع المخالفين لتلك الأحكام من الإفلاس من العقاب ، ومن أجل ذلك وضعت إجراءات البوليس و القمع و التصليح في المواد 228،230،235، و قد أخرجت من هذه الإجراءات الخاصة بالحماية السفن الحربية بنص المادة 226 من الاتفاقية.<sup>1</sup>

وقد تركت الاتفاقية للدولة الساحلية سلطة تقدير حجم و كميات الثروات البحرية الحية التي تقرر استغلالها، و لكنها حثتها على مراعاة مدى قدرة الأنواع المجتناة على التجدد و التكاثر و الاستمرار ومراعاة الترابط بين السلالات وهذا الأمر يحتاج إلى دراسات علمية جادة قد لا يكون بإمكان كل الدول الساحلية القيام بها، لهذا حثت الاتفاقية هذه الدول على التعاون مع المنظمات الدولية و الإقليمية لبلوغ الأهداف التي رسمتها الاتفاقية<sup>2</sup> ومن ضمنها استغلال الموارد البحرية بصورة عقلانية لتحقيق التنمية والتنمية المستدامة.

كما ألزمت الاتفاقية الدول بالتعاون الدولي و الإقليمي من خلال المواد 197-198-204-199-202-206، مع مساعدة الدول النامية لمواجهة التلوث البحري و المراقبة المستمرة لحمايتها، إضافة إلى الالتزامات الفردية أو الجماعية التي ألقته على عائق الدول<sup>3</sup>

### الفرع الثاني: التدابير المتخذة للوقاية من التلوث البحري في إطار اتفاقية 1982

تطرت الاتفاقية إلى التدابير التي تتخذها الدول لمنع التلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة في مادتها 194، حيث أعطت للدول حق التدخل الفردي أو الجماعي لمواجهة مخاطر التلوث، إذ نجد أن هذا الحق في التدخل قد تناولته اتفاقيات دولية سابقة على اتفاقية المم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 كاتفاقية بروكسل لعام 1969 المتعلقة بالتدخل في حالة الكوارث الناجمة عن التلوث البحري بالنفط، وكذا اتفاقية التدخل في أعالي البحار في حالات التلوث لعام 1973، و اتفاقية منع التلوث

<sup>1</sup> محمد سعادي، المرجع السابق، ص 256

<sup>2</sup> المادة 200 من نفس الاتفاقية

<sup>3</sup> محمد سعادي، المرجع نفسه، ص 255

من السفن المحررة في سنة 1973، وكذلك اتفاقية لندن لعام 1954، و اتفاقية ماربول لسنة 1978/73، و غيرها من الاتفاقيات الدولية.<sup>1</sup>

وتتمثل التدابير المتخذة من خلال حق التدخل الفردي أو الجماعي فيما يلي:

**أولاً: حق الدولة الساحلية في التدخل الفردي لمكافحة التلوث البحري:**

إذ يمكن للدولة الساحلية بموجب هذا الحق إجراء الرقابة على سفن الملاحة البحرية لضبط مخالفات التلوث وفي حالة مخالفة السفن لقواعد السلامة و الأمن فللدولة الساحلية سلطة منعها من الإبحار حتى تثبت بأن حالتها لن تسبب تهديد للبيئة البحرية، و يكون الاحتجاز بأسباب مبررة.

كما يحق للدولة الساحلية اتخاذ التدابير ما تراه مناسباً لحفظ الثروات الحية الموجودة بمجالها البحري بهدف صون أرصدها من مختلف الثروات البحرية الحية وغير الحية<sup>2</sup> لأن حماية الثروة البحرية يعني حماية البيئة البحرية التي تضمن تلك الموارد، حيث أعطت المادة 61 من الاتفاقية للدول الساحلية حق التدخل عن طريق فرض القوانين و التنظيمات لعدم تعرض هذه الموارد إلى الإستغلال المفرط.

وأمام الحوادث البحرية المتزايدة أجازت للدول الساحلية المهتدة بالتلوث، أو المصابة به التدخل من أجل وضع التدابير وقائية تحول دون وقوعه، أو تدابير علاجية تكافح آثاره و تقلل من حجم الأضرار التي يمكن أن تنشأ جراء انتشاره.

**ثانياً: حق الدول الساحلية في التدخل الجماعي لمكافحة التلوث البحري:**

دعت الاتفاقية إلى التدخل الجماعي لمواجهة مخاطر التلوث البحري لاعتبارها من الآليات الجماعية الأكثر فعالية في حماية البيئة البحرية، إذا تناولت المتخذة في إطار التدخل الجماعي جميع مصادر التلوث البحري، وكل أشكال التصدي له خصوصاً التدابير التي يراد بها الإقلال من التلوث البحري إلى أبعد مدى ممكن، كالتحكم في إطلاق المواد السامة أو الضارة و معالجتها قبل صبها في الوسط البحري، و اتخاذ تدابير وقائية لمنع التلوث الناجم عن الحوادث البحرية، أو الناتج عن تدفق الزيوت و البترول من السفن، وتأمين سلامة العمليات في البحر، و منع التصريف المعتمدة وغير المعتمد.<sup>3</sup>

وكذلك الوقاية من تلوث المنشآت و الأجهزة المستخدمة في استكشاف و استقبال الموارد الطبيعية لقاع البحار و باطن أرضه، و تنظيم تصميم تلك المنشآت و توفير الأمان و السلامة في بنائها، بالإضافة إلى

<sup>1</sup> واعلي جمال، المرجع السابق، ص 150

<sup>2</sup> المادة من 61 إلى المادة 67، من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

<sup>3</sup> المادة 149 فقرة 3 من نفس اتفاقية



اتخاذ التدابير الضرورية لحماية النظم الإيكولوجية النادرة أو السريعة التأثر، وحماية الثروة الحيوانية المهددة بالانقراض أو المعرضة للزوال، و تشجيع الدول على المصادقة و الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية التي تحمي الحيوانات البحرية المهددة بالانقراض.<sup>1</sup>

وقد أجازت الاتفاقية أيضا للدول الساحلية التدخل لاتخاذ التدابير اللازمة لمنع تلوث البحار

### الفرع الثالث: التزامات الدول لحماية البيئة البحرية بمقتضى اتفاقية 1982

يعتبر هذا الالتزام عاما طبقا للمادة 192 و التي تنص على أن الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، حيث ألزمت الدولة عندما تعلم بحالات تكون البيئة البحرية فيها معرضة لخطر داهم و بوقوع ضرر بها، أو بحالات فيها تلك البيئة قد أصيبت بضرر بسبب التلوث، بإخطار الدول الأخرى فوراً إذا رأت إنها معرضة للتأثر بذلك الضرر، وإخطار كذلك المنظمات الدولية المختصة،<sup>2</sup> كما تلتزم الدول عند اتخاذها التدابير الرامية إلى منع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه، بأن لا تنقل الضرر أو الأخطار من منطقة إلى أخرى أو تحول نوعاً من التلوث إلى نوع آخر منه.<sup>3</sup>

ووفقاً للالتزام بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها تلتزم الدول بأن تضمن إجراء الأنشطة الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها بحيث لا تؤدي إلى إلحاق ضرر عن طريق التلوث بدول أخرى و بيئتها وأن لا تنشر الناشئ عن أنشطة تقع تحت ولايتها أو رقابتها إلى خارج المناطق التي تمارس فيها حقوقاً سيادية وفقاً لهذه الاتفاقية.

وعلى الدول الساحلية أن تعتمد قوانين و أنظمة لمنع التلوث و خفضه و السيطرة عليه، تستهدف الإقلال إلى أدنى حد من خطر وقوع الحوادث التي قد تسبب تلوث البيئة البحرية.<sup>4</sup>

وعند اتخاذ الدول لتدابير غير مشروعة أو تتجاوز التدابير المطلوبة، فهنا تكون مسؤولة عن الضرر أو الخسارة المنسوبة إليها و الناشئة عن تلك التدابير<sup>5</sup>

وتأكيداً لهذه الالتزامات الواقعة على عاتق الدول، فإن المادة 235 نصت على أن الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها وفقاً لقواعد القانون الدولي، و عليها

<sup>1</sup> المادة 194 من الاتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

<sup>2</sup> المادة 196 من نفس الاتفاقية

<sup>3</sup> المادة 198 من نفس الاتفاقية

<sup>4</sup> المادة 211 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

<sup>5</sup> المادة 232 من نفس الاتفاقية

أن تكفل بأن يكون الرجوع إلى القضاء متاحا وفقا لنظمها القانونية من أجل الحصول على تعويض كاف عن الضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون أو الاعتباريون الخاضعون لولايتها، كما ألزمت الدول بتنفيذ هذه الالتزامات المحددة بموجب الاتفاقيات الخاصة فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها سواء مع الدول يتماشى مع مبادئ وأهداف هذه الاتفاقية،<sup>1</sup> كما ألزمتها أيضا بالتعاون سواء مع الدول الأخرى ، أو مع المنظمات الدولية المختصة من أجل حماية البيئة البحرية،<sup>2</sup> فعليه فأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية تعد تأكيدا لعلاقة تكامل بين هذه الاتفاقية الجديدة وبين ما سبقها من اتفاقيات دولية في مجال البيئة البحرية.

#### المطلب الرابع: مظاهر التعاون الدولي لحماية البيئة البحرية من التلوث

تتمثل مظاهر التعاون الدولي لحماية البيئة البحرية في التعاون على أساس عالمي أو إقليمي ، وكذلك إنشاء نظم للرصد و التقييم البيئي، بالإضافة إلى تكريس هذه الحماية في التشريعات الداخلية للدول ، و هذا ما سنوضحه في الفروع التالية

#### الفرع الأول: التعاون بين الدول على أساس عالمي أو إقليمي

يعتبر التعاون بين الدول على أساس عالمي إقليمي من أكثر الأساليب فعالية، وقد جاء تأكيد أهمية هذا التعاون في العديد من المواثيق الدولية، و الإعلانات العالمية الخاصة بحماية البيئة البحرية، فالأضرار الناجمة عن البحار لم تعد مقتصرة على منطقة مشؤوها بل تعدها إلى مناطق أخرى، وقد أكدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على هذا التعاون في الفرع الثاني من الجزء الخاص بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، إذ حثت الدول على التعاون على أساس عالمي و إقليمي مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة على صياغة ووضع قواعد و معايير دولية و ممارسات و لإجراءات دولية موصى بها تتماشى مع هذه الاتفاقية.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> المادة 237 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

<sup>2</sup> المادة 197 من نفس الاتفاقية

<sup>3</sup> المادة 197 من الاتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

كما أكدت على التعاون مع المنظمات الدولية المختصة للقضاء على آثار التلوث، و المحاولة قدر المستطاع لمنع الضرر أو خفضه إلى الحد الأدنى، و التعاون من اجل وضع خطط طوارئ لمواجهة حوادث التلوث البحري.<sup>1</sup>

ويكون التعاون بين الدول على أساس عالمي أو إقليمي مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة من أجل القيام بالدراسات و برامج البحث العلمي، و تشجيع تبادل المعلومات، و البيانات المكتسبة عن تلوث البيئة البحرية، و على الدول أن تسعى للمشاركة في البرامج الإقليمية و العالمية لاكتساب المعرفة اللازمة لتقييم طبيعة التلوث، و كيفية التعرض له و معرفة مساراته، و أخطاره، و طرق مقاومته، و معالجته.<sup>2</sup>

وفي إطار المعلومات و البيانات المكتسبة عن طريق التعاون تقوم الدول مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة بوضع معايير علمية مناسبة لصياغة و إعداد قواعد و ضوابط لمنع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه.<sup>3</sup>

### الفرع الثاني: إنشاء نظم للرصد و التقويم البيئي

إنشاء نظام للرصد هو نتيجة طبيعية لتطور التعاون بين الدول في المجال العلمي و التكنولوجي و من أجل الوقاية من التلوث البحري، و نظام الرصد يسمح بتوفير البيانات و المعلومات اللازمة لفهم آثار الملوثات على البيئة البحرية.<sup>4</sup>

وتسعى الدول إلى أقصى حد ممكن عمليا، و على نحو يتماشى مع حقوق الدول الأخرى إلى ملاحظة و قياس و تقييم و تحليل مخاطر التلوث البحري، و آثاره بواسطة الطرق العلمية المعترف بها، و يكون هذا الرصد بالمراقبة المستمرة للآثار الناتجة عن أية أنشطة تقوم بها الدول، قصد معرفة إذا كانت هذه الأنشطة ستؤدي إلى تلويث البيئة البحرية.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> المادة 199 من نفس الاتفاقية

<sup>2</sup> المادة 200 من نفس الاتفاقية

<sup>3</sup> المادة 201 من نفس الاتفاقية

<sup>4</sup> بن فاطيمة بوبكر، المرجع السابق، ص 97

<sup>5</sup> المادة 197 من الاتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

وتقوم الدول بنشر تقارير النتائج المتحصل عليها من عملية الرصد، و تقدم هذه التقارير إلى المنظمات الدولية المختصة التي تجعلها في متناول جميع الدول طبقا للمادة 205 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

وعندما تكون هناك أسباب معقولة لدى الدول للاعتقاد بأن أنشطة يراد القيام بها تحت ولايتها، أو رقابتها قد تسبب تلوثا كبيرا للبيئة البحرية أو تضرر بها، فتعتمد هذه الدول إلى تقييم الآثار المحتملة لمثل هذه الأنشطة على البيئة البحرية، و تقدم التقارير بخصوص النتائج المتوصل إليها إلى المنظمات الدولية المختصة و التي تقوم بدورها يجعلها في متناول جميع الدول.<sup>1</sup>

### الفرع الثالث: تكريس حماية البيئة في التشريعات الداخلية للدول.

كرست هذه الحماية من خلال عدة قوانين تكون متفقة مع القواعد و المعايير الدولية المقبولة عموما، و تكريس حماية البيئة البحرية في التشريعات الوطنية للدول هي صورة من صور التعاون الدولي لتحقيق هذه الحماية، و الذي أفرزته الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية، و أكدت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في الفرع الخامس من الجزء الخاص بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، حيث تم النص في هذا النوع أن الدول تعتمد من القوانين و الأنظمة ما يلزم لمنع تلوث البيئة من مصادر في البر، و من التلوث الناتج عن أنشطة تخص قاع البحر و من التلوث الناشئ عن الأنشطة في المنطقة الاقتصادية الخالصة، و من التلوث عن طريق الإغراق، و كذلك من التلوث من السفن، و من الجو أو من خلاله، و تكون هذه القوانين مثقفة مع القواعد و المعايير الدولية المقبولة، و الموضوعة عن طريق المنظمات الدولية المختصة، أو مؤتمر دبلوماسي عام.<sup>2</sup>

ونكرس هذه الحماية أيضا من خلال التشريع المنظم للصيد لأن كل الدول المطلة على البحر تواجه في مجال الصيد البحري مشكلة الاستغلال المفرط للموارد الحية، و فرض قوانين و تنظيمات لعدم تعريض هذه الموارد إلى الاستغلال المفرط من شأنه أن يحافظ عليها وعلى البيئة البحرية، و يحميها وهذا ما أكدت عليه المادة 61 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

كما تحمي أيضا البيئة البحرية من خلال القانون المنظم للسياحة، فالاستغلال المفرط للنواحي الجمالية للطبيعة من طرف الإنسان، كالزحف العمراني للمناطق الساحلية نتج عنه اختلال للنظام البيئي، وتوازنه

<sup>1</sup> المادة 206 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

<sup>2</sup> المواد 207.208.209.210.211.212. من نفس الاتفاقية

الإيكولوجي، حيث يتم من خلال هذا القانون تحديد المناطق و الأماكن السياحية، و كذلك التدابير المتخذة لحمايتها ، و وضعها إطار قانوني لحماية الشريط الغابي الساحلي.<sup>1</sup>

أما التشريع المنظم لتسيير النفايات فبوجود نصوصه القانونية يتم منع صب أية نفايات مهما كانت طبيعتها أو إلقاء أية مادة ملوثة في الوسط المائي.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> واعلي جمال ، المرجع السابق، ص 70

<sup>2</sup> نفس المرجع ، ص 78

## المبحث الثاني: المجال الوقائي لحماية البيئة البحرية من التلوث على الصعيد الإقليمي

هناك بعض البحار تطل عليها مجموعة من الدول، مما يجعلها هذا الوضع تجتمع في موقع جغرافي مشترك، و في بيئة بحرية مشتركة بين الدول المعنية، أو تنظيم استغلال ثرواتها إلا من خلال التعاون المشترك، وقد يكون هذا التعاون ثنائي، أو متعدد الأطراف بين الدول المعنية، لأنه لا فائدة من أية الإجراءات قد تتخذها دولة منفردة، أو بعض الدول لحماية هذه الموارد دون أن تكون هذه الإجراءات جماعية بحيث تصدر عن جميع الدول المشتركة فيها، بهدف التزام الجميع بها من أجل حماية البيئة البحرية حماية فعلية.<sup>1</sup> وعليه سوف نتطرق في هذا المبحث إلى مايلي:

## المطلب الأول: اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث ( برشلونة عام 1976)

يطل على البحر الأبيض المتوسط عدد من الدول يبلغ حوالي 18 دولة، منها ما يعتبر في إعداد الدول المتقدمة ومنها ما يسعى للوصول على التقدم، وهو بحر تاريخي احتضن حضارات قديمة جعلت له دور حضاري، وإنساني على مر العصور، وهو منفذا طبيعيا هاما لجميع الدول المطلة عليه، كما أنه يمثل منفذا طبيعيا للربط بين قارات العالم الخمس، خاصة بعد حفر السويس و ربطها للشمال بالجنوب بوسيلة بحرية.<sup>2</sup>

ويعد منطقة بحرية متميزة جغرافيا، ذات مائة واسعة إلى حد ما، ينفرد عن البحار الأخرى بعدة خصائص منها اتصاله بمضيق جبل طارق الذي يعزله عن المحيط الأطلسي، وتحدد مياهه مرة كل ثمانون سنة، خصائصه الهيدروغرافية التي تجعل منه نظاما بحريا مغلقا نسبيا و يتميز عن المسطحات المائية الأخرى بالاحتفاظ في حركة الملاحة البحرية به، فكل هذه الاعتبارات تبرز الحاجة الملحة إلى التنظيم الإقليمي الذي يقي منطقة البحر الأبيض المتوسط من مخاطر التلوث، وفي هذا الشأن سعت دول المنطقة إلى حماية حوض الأبيض المتوسط باعتباره كنزا للموارد الطبيعية، وملكا للأجيال القادمة، حيث أبرمت العديد من الاتفاقيات التي استهدفت الحد من ظاهرة التلوث البحري في البحر الأبيض المتوسط، خاصة وأنه قابل للتعرض له.

ومن هذا الاتفاقيات الإقليمية برشلونة و التي تم التصديق عليها في 16 فبراير 1976 من خلال مؤتمر المفوضين للدول الساحلية لمنطقة البر المتوسط لحماية البحر المتوسط و الذي عقد في برشلونة، وبدأ

<sup>1</sup> رضا صالح ابو العطا، المرجع السابق، ص 54

<sup>2</sup> احمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 87

نفاذ الاتفاقية في 16 فبراير 1978 وقد أدخلت بعض التعديلات عام 1995 على هذه الاتفاقية من قبل مؤتمر المفوضين ، و بدأ نفاذ الاتفاقية المعدلة في 09 يوليو 2004<sup>1</sup> وسجلت تحت اسم "اتفاقية البيئة البحرية و المنطقة الساحلية للبحر المتوسط".

لذلك سوف نتطرق إلى البروتوكولات الملحقة بالاتفاقية، ونبين الأهداف التي سطرها الاتفاقية، و الالتزامات التي ألزمت الدول الأطراف بتنفيذها.

### الفرع الأول: البروتوكولات الملحقة باتفاقية برشلونة ( 1976 )

صدرت خمس بروتوكولات ألحقت بالاتفاقية، وقد صادقت عليها أغلب دول البحر المتوسط و تتمثل فيما يلي:

#### أولاً: بروتوكول التعاون لمكافحة التلوث بالنفط و غيره من المواد الضارة:

وقع في برشلونة في 16 فبراير 1976، دعا الدول الأطراف إلى التعاون في اتخاذ الإجراءات اللازمة في حالات الخطر الشديد أو الوشيك الذي يحيط بالبيئة البحرية، أو بساحل أحد الأطراف أو بالمصالح المشتركة للدول الأعضاء بسبب تواجد كميات من النفط و المواد الضارة الأخرى، كما نص على التعاون الثنائي أو متعدد الأطراف من أجل إعداد الخطط المتعلقة بالطوارئ، و كذلك القيام بتطوير نشاطات الرصد مستمر للمنطقة و تطويرها، و التعاون في عمليات إنقاذ و استعادة المواد الضارة التي تنطلق إلى البيئة البحرية من السفن، بالإضافة إلى تبادل المعلومات فيما بين الدول الأطراف عن المنظمات الوطنية المختصة أو السلطات المسؤولة عن مكافحة تلوث البحر بالنفط أو بالمواد الضارة الأخرى.<sup>2</sup>

#### ثانياً: بروتوكول التعاون في مجال الوقاية من التلوث الناتج عن التفريغ من السفن و الطائرات

تم التوقيع عليه أيضا في برشلونة في 16 فبراير 1976، وقد أكد على أن من اجل إغراق النفايات أو المواد الأخرى لا بد من استصدار تصريح خاص مسبق لكل حالة على حدة من السلطة الوطنية المختصة، و لا يؤثر أي حكم من أحكام هذا البروتوكول على حق أي دولة طرف من إتباع أي تدابير أخرى وفقا لأحكام القانون الدولي للحيلولة دون التلوث الناجم عن الإغراق<sup>3</sup> فللدول الأطراف حق التدخل لمنع أو الحد من التلوث البحري.

#### ثالثاً: البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية:

<sup>1</sup> خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 289

<sup>2</sup> أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 91.

<sup>3</sup> نفس المرجع، ص 92



حرر هذا البروتوكول في أثينا في 17 ماي 1980، وقد وقعت عليه ثلاثة عشر (13) دولة، و قد التزمت الدول الأطراف بمقتضاها بالقضاء على التلوث الناشئ من مصادر برية في البحر المتوسط، و اتخاذ التدابير اللازمة لتحقيق هذا الغرض بشدة و التعاون من أجل تخفيض التلوث الناتج من مصادر برية في هذا البحر، و التعاون لوضع برامج لمساعدة البلدان النامية الأطراف في الاتفاقية، و خاصة في ميادين العلم، و التربية، و التكنولوجيا<sup>1</sup>

**رابعاً: بروتوكول خاص بالمناطق المحمية بالبحر المتوسط:**

أبرم في جنيف في 03 أفريل 1982، ووقعت عليه اثني عشر (12) دولة، أهم ما تضمنه هذا البروتوكول هو اتخاذ كافة التدابير المناسبة لحماية المناطق البحرية الهامة لصيانة المواد، و المواقع الطبيعية في منطقة البحر الأبيض المتوسط و حماية تراثها الثقافي في المنطقة.<sup>2</sup>

**خامساً: بروتوكول خاص بالتعاون في منع التلوث من السفن و مكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ**

حرر هذا البروتوكول في فاليتا " مالطا " يوم 25 يناير 2002 ألزم الدول الأطراف بالتعاون من أجل منع التلوث الناشئ من السفن من أجل مكافحة تلوث البحر المتوسط و حماية بيئته من التلوث الناتج عن الحوادث البحرية.<sup>3</sup>

**الفرع الثاني: أهداف اتفاقية برشلونة**

رسمت اتفاقية برشلونة مجموعة من الأهداف دعت فيها الدول الأطراف إلى تحقيقها، و تتمثل هذه الأهداف في الحفاظ على التراث المشترك، و حماية البيئة البحرية و توازنها، و حماية مواردها من التلوث، و كذلك توثيق التعاون بين الدول و المنظمات الدولية المعنية، و سوف نرى ذلك مع الشرح

**أولاً: الحفاظ على التراث المشترك:**

تسعى الاتفاقية إلى تحقيق هدف رئيسي وهو الحفاظ على التراث المشترك، بما في ذلك القيم الاقتصادية و الاجتماعية، و الصحية و الثقافية للبيئة البحرية في منطقة البحر المتوسط، و ذلك لمصلحة الحاضر، و المستقبل، و الأطراف المتعاقدة مسؤولة على الحفاظ على هذا التراث المشترك بطريقة مستدامة<sup>4</sup>

<sup>1</sup> مروان يوسف صباغ، البيئة وحقوق الإنسان، كمبيو و نشر للدراسات و الاعلام و النشر و التوزيع، بيروت، 1992، ط1، ص 92

<sup>2</sup> احمد محمود الحمل، نفس السابق، ص 93

<sup>3</sup> واعلي جمال، المرجع السابق، ص 107

<sup>4</sup> اتفاقية حماية البيئة البحرية و المنطقة الساحلية للبحر المتوسط، ص 07 من الديباجة

ثانيا: حماية البيئة البحرية و توازنها وحماية مواردها من التلوث:

تهدف الاتفاقية إلى الاستخدامات اللامشروعة ، باعتبار أن المميزات الخاصة بهيدروغرافيا و إيكولوجية منطقة البحر المتوسط توحى بقابليتها للتعرض السريع إلى التلوث.<sup>1</sup>

ثالثا: توثيق التعاون بين الدول و المنظمات الدولية المعنية

ويكون ذلك بإتباع برنامج شامل و منسق على الصعيد الإقليمي لحماية البيئة البحرية في المنطقة و العمل على تحسينها، و مقاومة جميع مصادر التلوث البحري.<sup>2</sup> وتعمل عليها الاتفاقية ضمن أحكامها و بروتوكولاتها.

الفرع الثالث: التزامات الدول الأطراف بمقتضى الاتفاقية:

دعت اتفاقية برشلونة الدول المتعاقدة إلى محاربة كل أشكال التلوث التي قد تؤثر على مياهه وموارده الطبيعية، وفي هذا الإطار شددت الاتفاقية على الدول المتعاقدة بذل كل الجهود بصفة دائمة من أجل تحسين حالة البيئة البحرية لمنطقة البحر المتوسط، وذلك بإتباع الالتزامات المتضمنة للاتفاقية والتي تتمثل فيما يلي:

- اتخاذ الدول الأطراف مبادرات فردية أو مشتركة تتوافق مع القانون الدولي من خلال المنظمات الدولية ذات الصلة لتشجيع جميع الدول غير الأطراف على تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية و بروتوكولاتها.<sup>3</sup>
- اتخاذ كافة التدابير اللازمة لتنفيذ خاصة عمل البحر المتوسط، و كذلك تطبيق مبدأ الغرم على الملوث حيث يتحمل الملوث تكاليف منع التلوث، و تدابير مكافحته ، و التخفيف منه، و كذلك اتخاذ التدابير اللازمة فيما يخص إجراءات تقييم الأثر البيئي المتعلق بالأنشطة التي تقع تحت ولايتها القضائية، أو سيطرتها على أساس الأخطار و تبادل المعلومات ، وحماية المناطق الإيكولوجية و المناظر الطبيعية، و الاستخدام الوطني للموارد الطبيعية.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> الاتفاقية برشلونة لعام 1976، ص 09 من الديباية

<sup>2</sup> نفس الاتفاقية ، ص 08، من الديباية

<sup>3</sup> المادة 03 من اتفاقية برشلونة لعام 1976

<sup>4</sup> المادة 04 فقرة 1-2-3 من نفس الاتفاقية

- اتخاذ التدابير المناسبة لمنع التلوث الناجم عن إلقاء النفايات من السفن ، و الطائرات أو الردم في البحر .<sup>1</sup> ومنع التلوث من السفن،<sup>2</sup> وكذا التلوث الناجم عن استكشاف و استغلال الجرف القاري، وقاع البحر و تربته التحتية،<sup>3</sup> وكذلك اتخاذ كافة التدابير الضرورية لمنع التلوث من مصادر برية كالأنهار ، و المصانع.<sup>4</sup>
- التعاون في ميادين العلم و التكنولوجيا و تبادل البيانات و غيرها من المعلومات العلمية لفرض هذه الاتفاقية، و تشجيع البحوث في مجال التكنولوجيا السلمية بيئيا، و الحصول عليها و نقلها.<sup>5</sup>
- التعاون في معالجة حالات التلوث الطارئة ، و الرصد المستمر للتلوث عن طريق تنفيذ برامج مشتركة.<sup>6</sup>
- اعتماد الدول الأطراف تشريعات لتنفيذ أحكام الاتفاقية و بروتوكولاتها.<sup>7</sup>
- الإتاحة للجمهور الوصول المناسب إلى المعلومات الضرورية عن حالة البيئة في ميدان تطبيق الاتفاقية و البروتوكولات ، و عن الأنشطة أو التدابير التي تؤثر عليها، أو يمتثل أن تؤثر عليها وإتاحة الفرصة للجمهور المشاركة في عمليات اتخاذ القرارات ذات الصلة بمجال تطبيق الاتفاقية و بروتوكولاتها كلما ذلك مناسباً.<sup>8</sup>
- التعهد بالتعاون الدول المنظمات الدولية المعنية في صياغة و اعتماد قواعد و إجراءات مناسبة لتحديد المسؤولية، و التعويض عن الضرر الناجم عن تلوث البيئة البحرية في منطقة البحر المتوسط<sup>9</sup>

<sup>1</sup> المادة 05 من نفس الاتفاقية

<sup>2</sup> المادة 06 من نفس الاتفاقية

<sup>3</sup> المادة 07 من نفس الاتفاقية

<sup>4</sup> المادة 08 من نفس الاتفاقية

<sup>5</sup> المادة 13 من اتفاقية برشلونة لعام 1976

<sup>6</sup> المادة 09 و 12 من نفس الاتفاقية

<sup>7</sup> المادة 14 من نفس الاتفاقية

<sup>8</sup> المادة 16 من نفس الاتفاقية

<sup>9</sup> سليم حداد ، المرجع السابق، ص 90

فالخطة التي وضعتها الاتفاقية وبروتوكولاتها تحتاج إلى الإجراءات العملية في أسرع وقت ممكن لإنقاذ البحر المتوسط.

### المطلب الثاني: اتفاقية المحافظة على بيئة البحر الأحمر و خليج عدن لعام 1982:

تتماز بيئات البحر الأحمر و خليج عدن بكونها واحدة من أهم البيئات البحرية و الساحلية في العلم بالإضافة إلى الأهمية الإستراتيجية ، والاقتصادية والاجتماعية بالنسبة لسكان الإقليم، لذلك تواجه المنطقة تهديدات مستمرة و خطيرة من التلوث النفطي، و الحوادث البحرية و استنزاف للموارد البحرية و الصيد الجائر، باعتبار هذه المخاطر ذات طبيعة مشتركة و عابرة للحدود مما يوجب تعاوناً إقليمياً لتحديد أسبابها و تأثيراتها و الإجراءات المطلوبة لمواجهتها.

وعليه تم تدعيم برنامج بيئة البحر الأحمر و خليج عدن في 1982 باتفاقية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر و خليج عدن و المعروفة باتفاقية "جدة"، وقد ألحقت الاتفاقية بهذه بروتوكولات لتفعيل الحماية المطلوبة للإقليم، كما سطرت أيضاً أهداف عديدة سعت الدول الأطراف إلى تحقيقها، وكذلك تضمنت في أحكامها على مجموعة من الالتزامات تتعهد الدول المتعاقدة بتنفيذها.

### الفرع الأول: البروتوكولات الملحقة بالاتفاقية

ألحقت اتفاقية المحافظة على بيئة البحر الأحمر و خليج عدن لعام 1982 بعدة بروتوكولات أهمها:  
أولاً: البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالنفط و غيره من المواد الضارة في الحالات الطارئة:

يعتبر هذا البروتوكول جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقية وقد تم التوقيع عليه في 14 فبراير 1982 بمدينة جدة في مملكة العربية السعودية على إثر قرارات و توصيات مؤتمر جدة الإقليمي للمفوضين الذين يضم الدول الأعضاء للمحافظة على بيئة البحر الأحمر و خليج عدن، ودخل البروتوكول حيز النفاذ في عام 1985<sup>1</sup>

يهدف البروتوكول إلى التعاون الإقليمي في مكافحة أي تلوث ينجم عن أي كارثة أو حادثة أو واقعة، ينتج عنها تلوث خطير أو تهديد خطير للبيئة البحرية بالزيت أو المواد الضارة الأخرى.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> احمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 98

<sup>2</sup> المادة 02 من اتفاقية المحافظة على بيئة البحر الاحمر خليج عدن لعام 1982

ومن أهم الأحكام التي نص عليها هذه البروتوكول هو إنشاء مركز المساعدات المتبادلة للطوارئ البحرية ومقره في الغردقة، و قد تم النص عليها في المادة الثالثة من البروتوكول، و يهدف هذا المركز إلى تسهيل التعاون فيما بين الأطراف المتعاقدة لمكافحة التلوث بالزيت و المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، و مساعدة الأطراف المتعاقدة التي تطلب ذلك في تعزيز قدرتها الوطنية لمكافحة التلوث بالزيت و المواد الضارة الأخرى و تسهيل تبادل المعلومات و التعاون التقني.

**ثانيا: البروتوكول الخاص بالمحافظة على التنوع الحيوي و إنشاء شبكة من المناطق المحمية في البحر الأحمر وخليج عدن:**

إن الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر و خليج عدن بالتنسيق مع الدول الأعضاء ( مصر السودان، السعودية، الأردن، اليمن، الصومال، وجيبوتي)، أكدت على ضرورة تعاون كافة الدول على صون و حماية و استعادة صحة و سلامة و تكامل النظم الإيكولوجية البحرية و الساحلية لذا قامت الهيئة بوضع هذا البروتوكول الذي تم التوقيع عليه في 10 ديسمبر 2005 بمدينة جدة من أجل المحافظة على التنوع الإحيائي في البحر الأحمر و خليج عدن.

ويهدف هذا البروتوكول إلى إتاحة فرص المحافظة و الحماية لسلامة و تكامل النظم الإيكولوجية و التنوع الإحيائي في إقليم الهيئة للمحافظة على بيئة البحر الأحمر و خليج عدن، و حماية الأنواع المهددة بالانقراض، و العمل على استخدامها على نحو مستدام بما يكفل توفرها و تنوعها على المدى البعيد.<sup>1</sup> وقد أكد البروتوكول ضمن أحكامه على حماية و المحافظة على الأنواع المهددة بالانقراض ، و تبني إستراتيجية و خطط و برامج لصون التنوع الإحيائي، و تحقيق الإدارة و الاستخدام المستدام للموارد الحية البحرية.

**ثالثا: البروتوكول الخاصة بحماية البيئة من الأنشطة البرية في البحر الأحمر و خليج عدن:**

تم التوقيع على بروتوكول حماية البيئة البحرية للبحر الأحمر و خليج عدن من التلوث من مصادر برية وذلك في 25 ديسمبر 2005 بمدينة جدة.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> احمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 100

<sup>2</sup> نفس المرجع، ص 101

وقد أُلزم هذا البروتوكول الأطراف المتعاقدة باتخاذ جميع التدابير المناسبة لحماية البحر الأحمر و خليج عدن من التلوث الناجم عن أي مصادر أو أنشطة برية تقع في أراضيها ، وخفض هذا التلوث إلى أقصى حد ممكن و قضاء عليه.

رابعاً: البروتوكول الإقليمي الخاص بالتعاون الفني لاستعارة ونقل الخبراء و الفنيين و الأجهزة و المعدات و المواد في الحالات الطارئة:

تؤكد دول الإقليم حرصها على حماية البيئة البحرية و الساحلية للبحر الأحمر و خليج عدن بناءً على الفقرة الأولى (01) من المادة التاسعة (09) من الاتفاقية وفيما يخص بالتعاون في مواجهة حالات التلوث الطارئة صدر هذا البروتوكول عام 2009 بمدينة جدة، و الذي سعى إلى إيجاد إطار عمل قانوني و إداري و تنظيمي عام لتسهيل عملية الاستعارة، والنقل للخبراء و الفنيين و الأجهزة و المعدات و المواد في الحالات الطارئة تماشياً مع البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت و المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة ، و تعزيز التعاون الإقليمي لنقل مخاطر التلوث الناجم عن الحوادث البحري.

الفرع الثاني: أهداف الاتفاقية:

لاتفاقية جدة عدة أهداف أنشأت من أجلها للمحافظة على البيئة البحرية للبحر الأحمر وخليج عدن، وأهم هذه الأهداف هي:

- المحافظة على البيئات البحرية و الساحلية في الإقليم.
- منع و تقليل و مكافحة التلوث في البحر الناجم من السفن و من الفضلات و غيرها من المواد من السفن و الطائرات و التلوث الناجم عن عمليات الصرف الصحي التي تصل إلى البحر.
- ضمان الالتزام الفعال بالتقواعد الدولية المرعبة و المتعلقة بالتحكم في أنواع التلوث.
- حماية و صون التنوع الإحيائي في الإقليم و حماية خاصة الأنواع المهددة بالانقراض.
- رفع القدرات الوطنية و الإقليمية في مجال إدارة الموارد البحرية الحية لتحقيق التنمية المستدامة.
- نشر و ترسيخ مفهوم التربية البيئية من أجل تحقيق التنمية المستدامة و تشجيع تكوين مجتمع ملم ومدرك بالقضايا البيئية.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 95

- تطوير القدرات الإقليمية في كل ما يتعلق بالتخطيط و الإدارة للمحميات ، و تأمين الاستخدام المستدام للموارد البحرية الحية، و تدعيم التنمية الاقتصادية و الاجتماعية و المحلية و الوطنية.
- حماية الإرث الثقافي الفريد للبيئة البحرية و الساحلية للبحر الأحمر و خليج عدن و تنفيذ إطار قانوني إقليمي للمناطق المحمية و التنوع الحيوي.
- توثيق التعاون بين الأطراف المتعاقدة و المنظمات الدولية العالمية و الإقليمية لإعداد و إقرار معايير إقليمية و تطبيقات يوصى بها للمحافظة على البيئة البحرية و خاصة في الحالات الطارئة.

### الفرع الثالث: التزامات الأطراف المتعاقدة بمقتضى الاتفاقية

ألزمت الاتفاقية الأطراف المتعاقدة بمجموعة من الالتزامات للمحافظة على البيئة البحرية وذلك باتخاذ جميع التدابير المناسبة التالية:

- اتخاذ جميع التدابير اللازمة لمنع و تقليل و مكافحة التلوث في البحر الناجم من السفن، و العمل على ضمان الالتزام بالقواعد الدولية المرعية المتعلقة بالتحكم في هذا النوع من التلوث بما في ذلك طرق تحميل النفط فوق مياه التوازن و خزانات التوازن المنفصلة و إجراءات غسل الزيت الخام من الناقلات.
- اتخاذ جميع التدابير لمكافحة و منع التلوث الناجم من إلقاء الفضلات من السفن و الطائرات مع احترام القواعد الدولية المتعلقة بالتحكم في هذا النوع من التلوث طبقاً للأحكام الاتفاقية و السعي للتنسيق بين سياستها الوطنية في هذا المجال ، و يعين كل طرف السلطة الوطنية لهذا الغرض.
- الالتزام بالتعاون مع المنظمات الدولية العالمية و الإقليمية لإعداد و إقرار معايير و إجراءات إقليمية للمحافظة على البيئة البحرية، بما في ذلك منع و تقليل و مكافحة التلوث من كافة المصادر تماشياً مع أهداف الاتفاقية و لمساعدة بعضها البعض في الوفاء بالالتزامات للاتفاقية.
- اتخاذ جميع التدابير اللازمة لمنع و تقليل و مكافحة التلوث من كافة المصادر من أجل المحافظة على البيئة البحرية.
- اتخاذ جميع التدابير الضرورية سواء بصورة انفرادية أو مشتركة من أجل ضمان توفر المعدات المناسبة و الأشخاص المؤهلين فور الحاجة لمواجهة حالات التلوث الطارئة في البحر، و إزالة

- التلوث الناجم عنها أو حد منه<sup>1</sup> فباتخاذ هذه التدابير يمكن مواجهة خطر التلوث البحري فور وقوعه و مكافحته للحفاظ على البيئة البحرية.
- التعاون سواء مباشرة أو من خلال المنظمات الدولية العالمية و الإقليمية المختصة في مجالات البحث العلمي، و الرصد و التقييم البيئي و تبادل المعلومات و البيانات العلمية تحقيقاً لأغراض الاتفاقية و بروتوكولاتها و خطط عملها.
  - تعاون الأطراف المتعاقدة في وضع و إقرار القواعد و الإجراءات المناسبة لتحديد المسؤولية المدنية و التعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية مع مراعاة القواعد و الإجراءات الدولية السارية و المتعلقة بهذه الأمور، و كذلك تحديد المسؤولية و التعويض عن الأضرار الناجمة عن مخالفة الالتزامات الواردة في الاتفاقية و بروتوكولاتها.
  - عدم تطبيق أحكام الاتفاقية على السفن و غيرها من السفن التي تمتلكها أو تقوم بتشغيلها إحدى الدول و يقتصر استخدامها على الخدمات الحكومية غير التجارية.<sup>2</sup>
  - السعي للوصول إلى تسوية بالطرق الودية في حالة قيام أي نزاع حول تفسير أو تطبيق الاتفاقية أو بروتوكولاتها أو ملاحقتها.<sup>3</sup>

### المطلب الثالث: اتفاقية الكويت الإقليمية بالتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث لعام 1978

تعتبر مياه الخليج المصدر الأساسي للحصول على المياه العذبة في بعض الدول، فضلاً على أن الخليج يعد من البحار الضيقة المساحة، قليلة العمق، ذات التيارات بطيئة الحرية مما يضاعف من أثر التلوث عليه، و يؤكد أن المواد الملوثة تظل فيه سنوات طويلة لذلك عقد في الكويت في الفترة الممتدة بين 15 و 22 افريل 1978 مؤتمر الكويت الإقليمي للمفوضين لحماية و تنمية البيئة البحرية و المناطق الساحلية، و الذي اشتركت فيه ثمان (08) دول تطل على الخليج، وهي دول تنتمي إلى أغنى مناطق العالم إنتاجاً للنفط وهي: دول البحرين إيران، العراق، الكويت، عمان، قطر، المملكة العربية السعودية، الإمارات العربية المتحدة.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> المادة الرابعة من اتفاقية المحافظة على بي ئة البحر الاحمر و خليج عدن لعام 1982

<sup>2</sup> المادة التاسعة من نفس الاتفاقية

<sup>3</sup> احمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 98

<sup>4</sup> ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص 211



وقد أسفر المؤتمر عن توقيع اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث و بروتوكولان ملحقان بها، وقد أصبحت الاتفاقية سارية المفعول بعد أن صادق عليها العدد المطلوب من الدول المتعاقدة في 24 أبريل 1978، وقد عقد من أجل منع و رقابة و مكافحة التلوث البحري في مياه الخليج.<sup>1</sup>

### الفرع الأول: البروتوكولات الملحقة بالاتفاقية:

أثبتت التقارير الرسمية لوزارة الصحة بالكويت أن تلوث معظم مياه بحار الخليج يعود بالأساس إلى النفط باعتباره المصدر الأول في إحداث التلوث و كذلك التلوث الناتج من المصادر البرية، لذلك تم إبرام بروتوكولين ملحقتين بالاتفاقية وهما:

**أولاً : البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت و المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة:**

أصبحت مشكلة التلوث المائي بالزيت أو النفط من أهم مشاكل التلوث في دول الخليج ، و يرجع ذلك إلى ناقلات النفط وما يتسرب منها عمداً أو خطأً من زيت عند دخولها و خروجها من موانئ النفط ومنها ما قد يطرح من تسرب نفطي من أنابيب النفط الموصولة لميناء التصدير ، أو من آبار النفط البحرية، وقد يحدث و تصطدم إحدى ناقلات النفط بسفينة أخرى أو بعض التجهيزات النفطية أو الأجسام الصلبة، حيث أصبحت مياه الخليج مرتعا لعمليات التلوث من قبل ناقلات النفط وعن طريق التسرب من الأنابيب النفطية<sup>2</sup>

لذلك كان لابد من وجود تعاون إقليمي لمكافحة النوع من التلوث من قبل الدول الأطراف في الاتفاقية، وهذا بعدما أدركت دول الخليج خطورة التلوث بالزيت و المواد الضارة الأخرى، فعملت على الحد المنع من تلوث البيئة البحرية في المنطقة محاربه، وهذا عن طريق وضع القوانين اللازمة لمكافحة تلوث مياه البحر بالنفط، واتخاذ الإجراءات الضرورية و الفعالة لحماية الساحل، وكذلك وضع خطط طوارئ ووسائل لمكافحة التلوث بالزيت و المواد الضارة الأخرى في المنطقة البحرية، وتشمل هذه الوسائل بوجه خاص الإمكانيات المتاحة من المعدات وسفن و طائرات وقوى عاملة معدة للمعاملات اللازمة لمواجهة الحالة الطارئة.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 289

<sup>2</sup> ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص 214

<sup>3</sup> المادة الثالثة من اتفاقية الكويت الإقليمية الخاصة بالتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث لعام 1978

ثانيا: بروتوكول حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج من مصادر البر:

وقع عليه في 21 فبراير 1990 حين أدركت الدول الأعضاء الحاجة الماسة إلى وضع ضوابط و ضرورة تنظيم عمليات النفايات من مصادر البر إلى البحر، وذلك عن طريق وضع حد للتلوث البحري نتيجة إلقاء النفايات في البحر، و التي تؤثر على مصائد الأسماك و الكائنات البحرية و تقلل من المجالات الترفيهية للسكان بالقرب من الساحل.

وقد نص البروتوكول على أن الدول المتعاقدة بصفتها أطرافا في اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث تعترف بالخطر المحدق بالبيئة البحرية وصحة الإنسان من جراء التلوث الناتج من مصادر البر، و المشكلات الهامة الناتجة عن ذلك في المياه الساحلية لعديد من الدول المتعاقدة و بصورة خاصة تلك الناتجة عن تصريف مواد غير معالجة أو التي لم تنل المعالجة الكافية، أو بسبب التصريف غير الملائم للفضلات المنزلية أو الصناعية<sup>1</sup>

وقد أكد البروتوكول على ضرورة تقوية التدابير المعمول بها لمنع و مكافحة التلوث الناتج من التصريف

من مصادر في البر على المستويين الوطني و الإقليمي، مع وضع الاعتبار

للمواد 194 و 207 و 212 و 213 من اتفاقية المم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، و قواعد مونتريال التوجيهية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج من مصادر البر لعام 1985

### الفرع الثاني: أهداف اتفاقية

أبرمت الاتفاقية من أجل المحافظة على البيئة البحرية في بحار الخليج وما تضمنه من نظم بيئية و أحياء مائية متنوعة ، و الحد من أشكال التلوث الناتج عن مختلف الأنشطة التنموية التي قد تسبب في تدهور البيئة البحرية، أو تهدد استدامة الموارد الطبيعية فيها، وقد حددت في خطة عملها لحماية البيئة و المناطق الساحلية عدة أهداف أهمها:

- تقييم حالة البيئة بما في ذلك نشاطات التنمية الاجتماعية و الاقتصادية المتعلقة بالبيئة و احتياجات الإقليم لمساعدة الحكومات في مواجهة المشكلات البيئية بطريقة سليمة ، خاصة المشكلات المتعلقة بالبيئة البحرية
- وضع أسس إدارة الأنشطة التي لها تأثير على النوعية البيئية و على حماية و استغلال الموارد البحرية المحددة على أساس دائم.

<sup>1</sup> ماجد راغب الحلوي، المرجع السابق، ص 219

- وضع الوثائق القانونية التي تشكل الأساس القانوني للجهود المشتركة لحماية و تنمية الإقليم على أساس دائم.
- القيام بالإجراءات المساندة بما في ذلك إنشاء الأجهزة و الهياكل التنظيمية الوطنية ، و الإقليمية التي يتطلبها التنفيذ الفعال و المضمون لحماية البيئة البحرية في المنطقة ، و منع التلوث و محاربهه.<sup>1</sup>
- ومن أجل تحقيق هذه الأهداف قامت الدول الأطراف في الاتفاقية بدراسة عامة و شاملة لمصادر التلوث البحري ، و رصد الملوثات بمختلف أنواعها، وهذا بإتباع الالتزامات التي نصت عليها الاتفاقية.

### الفرع الثالث: التزامات الدول المتعاقدة بمقتضى الاتفاقية

إن الدول المتعاقدة بصفتها أطرافاً في اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث تلتزم بما يلي:

- اتخاذ جميع التدابير المناسبة لمنع و تقليل و مكافحة تلوث البيئة البحرية في الخليج ، خاصة التلوث الناجم عن عمليات التصريف المقصودة، أو العارضة من السفن ، وكذلك التلوث الناتج عن إلقاء الفضلات و غيرها من المواد من السفن و الطائرات.<sup>2</sup>
- مراعاة القواعد الدولية المتعلقة بطرق النفط فوق مياه التوازن، و خزانات مياه التوازن المنفصلة ، بالإضافة إلى عمليات الغسل بالزيت الخام.<sup>3</sup>
- مراعاة القواعد الدولية المتعلقة بإلقاء الفضلات و غيرها من المواد من السفن و الطائرات.<sup>4</sup>
- اتخاذ جميع التدابير اللازمة لمنع و تقليل و مكافحة التلوث الناجم من عمليات التصريف التي تصل إلى المنطقة البحرية من البر، سواء عن طريق الهواء أو الماء، أو من الساحل مباشرة بما في ذلك المصاب و خطوط الأنابيب،<sup>5</sup> و كذلك التلوث الناجم عن استكشاف و استغلال قاع البحر الإقليمي و تربته التحتية و الجرف القاري، بما في ذلك منع الحوادث ، ومواجهة حالات التلوث الطارئة التي يترتب عليها الإضرار بالبيئة البحرية.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص 226

<sup>2</sup> المادة الثالثة من اتفاقية الكويت الإقليمية الخاصة بالتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث لعام 1978

<sup>3</sup> المادة الرابعة من نفس الاتفاقية

<sup>4</sup> المادة الخامسة من نفس الاتفاقية

<sup>5</sup> المادة السادسة من اتفاقية الكويت الإقليمية الخاصة بالتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث لعام 1978

<sup>6</sup> المادة السابعة من نفس الاتفاقية

- التعاون بين الدول لمواجهة حالات التلوث الطارئة وذلك باتخاذ كافة التدابير اللازمة كتوفير الأشخاص المؤهلين لمكافحة التلوث ، و المعدات لذلك فور الحاجة إليها.<sup>1</sup>
  - إبلاغ المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية بالكويت فوراً بحالات التلوث الطارئة.<sup>2</sup>
  - إدراج تقييم الآثار البيئية المحتملة في أي نشاط تنظيمي تجرّه، و يترتب عليه تنفيذ مشروعات داخل أراضي الدولة، و التي قد ينتج عنها مخاطر جسمية تتعلق بتلويث مياه الخليج.<sup>3</sup>
- ركز اتفاقية الكويت الإقليمية الخاصة بالتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث لعام 1978 في أحكامها على ضرورة محاربة التلوث بالنفط و المواد الضارة الأخرى، لكون جميع الدول الأطراف فيها منتجة للنفط، إلا أن هذه الاتفاقية كغيرها من الاتفاقيات الدولية كثيراً ما تنتهك، و لا تجد لها صدًى كبيراً في الواقع العملي، فرغم أن كلا من العراق و إيران وقعتا على اتفاقية الكويت الإقليمية، إلا أن ما خلفته الحرب العراقية الإيرانية عام 1980 كان له أثر بالغ السوء على البيئة البحرية.<sup>4</sup>

كما قامت السلطات العراقية بتسريب النفط في مياه الخليج، من أجل خلق بحيرة نفط عائمة ، فعاقبة عمليات الإنزال البحرية لقوات التحالف، و بذلك منعت إمداد دول المنطقة بالمياه العذبة التي تستمدّها من عمليات تحلية مياه الخليج، وقد بلغت كمية النفط التي تسربت في الخليج بهذه العملية أكثر من مليون طن.<sup>5</sup>

**المطلب الرابع: اتفاقية بوخارست الخاصة بحماية البحر الأسود من التلوث لعام 1992**

تطل على البحر الأسود ستة دول تتمثل في أوكرانيا، روسيا جورجيا، تركيا، بلغاريا و رومانيا، وهو بحر غني بالموارد البحرية، حيث يضع حوالي 350 نوع من البالانكتونات الحيوانية، و 80 نوع من البالانكتونات النباتية، وحوالي 180 نوع من الأسماك ، إذا تزخر بيئته البحرية بثروات طبيعية هائلة ، لذلك سعت الدول المطلة عليه إلى منع التلوث و تقليله، و التحكم فيه من أجل حماية البيئة البحرية للبحر الأسود و الحفاظ عليها وذلك عن طريق إبرام اتفاقية خاصة بحماية

<sup>1</sup> المادة التاسعة من نفس الاتفاقية

<sup>2</sup> المادة التاسعة من نفس الاتفاقية

<sup>3</sup> المادة الحادي عشر من نفس الاتفاقية

<sup>4</sup> ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص 215

<sup>5</sup> المرجع نفسه، ص 216

البحر الأسود من التلوث سميت باتفاقية " بوخارست " والتي تم التصديق عليها في 21 أبريل 1992، بعد أن وقعت عليها الدول الست (06) المطلة على البحر الأسود<sup>1</sup>.

وقد شملت الاتفاقية على ثلاثة بروتوكولات منفصلة سوف نقوم بتوضيحها في الفرع الأول ثم نطلع على أهداف الاتفاقية و الالتزامات التي ألزمت بها الدول الأطراف في الفرعين المواليين.

### الفرع الأول : البروتوكولات المحلقة بالاتفاقية

شملت الاتفاقية على ثلاثة بروتوكولات منفصلة تتمثل فيما يلي:

أولاً: البروتوكول الخاص بمنع و تقليل تفريغ مواد محددة:

نص البروتوكول على أن الدول المتعاقدة تلتزم بمنع و تقليل إلى أقصى حد ممكن تفريغ مواد الضارة بالبيئة البحرية سواء كان هذا التفريغ من السفن في إطار العمليات التشغيلية المألوفة للسفن أثناء الرحلة البحرية لتصريف مياه الصرف الصحي أو مياه الالتزام أو تنظيف السفينة من مخلفات بعض الشحنات أو كان التفريغ من المنشآت أو الهياكل المشيدة في البحار، أو كان التفريغ من الطائرات أثناء رحلتها الجوية، لذلك ألزم البروتوكول الدول المتعاقدة في اتفاقية بوخارست باحترام الضوابط و المعايير المنظمة لعمليات التفريغ.<sup>2</sup>

### ثانياً: البروتوكول الخاص بمنع و خطر إلقاء مواد محددة

بموجبه يمنع و يحظر إلقاء مواد محددة، أي المواد المضرة بالبيئة البحرية كالمواد الإشعاعية و النووية، مخلفات الصرف الصحي و الفضلات و النفايات و القمامة وكذلك النفط غيرها من المواد الضارة الأخرى، فالبروتوكول ألزم الدول المتعاقدة بعدم إلقاء هذه المواد في البحر نظراً لما تشكله من خطورة على البيئة البحرية وعلى صحة الإنسان.

ويرفع هذا الحظر في الحالات المسموح بها، لأسباب تتعلق بضمان سلامة السفينة، أو إنقاذ الأرواح في البحار، أو إذا كان إلقاء مادة ضارة بهدف مكافحة حدث تلوث محدود، أو لأغراض البحث العلمي المشروع في مجال التخفيف من التلوث أو مكافحته، و يكون الإلقاء أو الإغراق عن طريق استصدار تصريح مسبق.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> خالد مصطفى فهد، المرجع السابق، ص 290

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 290

<sup>3</sup> أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 115

ثالثا: البروتوكول الخاص بالتعاون في حال وقوع حوادث تتعلق بتسرب النفط أو المواد الكيماوية إلى المياه

تكثر الحوادث البحرية في البحر الأسود نتيجة لاصطدام الناقلات البحرية أو جنوحها مما يؤدي إلى تدفق الزيت أو النفط أو مواد كيماوية تكون محملة في تلك الناقلات، و يؤدي تسرب تلك المواد إلى إلحاق أضرار بالغة بالبيئة البحرية، مما يستدعي معالجة الضرر، أو احتواء التلوث قبل انتشاره، و هذه العمليات تتطلب نفقات باهظة، لذلك أكد البروتوكول على ضرورة التعاون الإقليمي لمكافحة التلوث البحري أثناء هذه الحوادث، وذلك بوضع خطط طوارئ و توفير الوسائل الضرورية من معدات و سفن و طائرات و أشخاص مؤهلين للعمليات اللازمة لمواجهة حالات الطوارئ، و الحد من انتشار التلوث الناتج عنها، و قد أكد البروتوكول على ضرورة التدخل الفردي أو الجماعي في حال وقوع حوادث تسرب النفط أو المواد الكيماوية إلى المياه، وكذلك التعاون الإقليمي بين الدول أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة من أجل القيام بالدراسات و برامج البحث العلمي.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني: لأهداف الاتفاقية

تقدم الاتفاقية إطار عمل من أجل التعاون للحفاظ على الموارد الحية للبحر الأسود و الاستفادة منها، و استغلالها كما تهدف إلى منع التلوث من مختلف مصادره، و تقليله و التحكم فيه من أجل حماية البيئة البحرية للبحر الأسود و الحفاظ عليها، و حماية التنوع الإحيائي فيها من خلال منع و حظر إلقاء و تفرغ المواد الضارة في البحر الأسود.<sup>2</sup>، بالإضافة إلى أن الاتفاقية أنشأت من أجل ضمان الالتزام الفعال بالقواعد الدولية المرعية و المتعلقة بالتحكم في أنواع التلوث البحري، و خاصة المنصوص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في الجزء الثاني عشر (12) المتعلق بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، وكذلك من أجل تفعيل التعاون الإقليمي في إطار حماية البيئة البحرية من التلوث.

### الفرع الثالث: التزامات الدول الأطراف بمقتضى الاتفاقية

تلتزم الدول الأطراف في الاتفاقية بمقتضاها باتخاذ جميع التدابير اللازمة لمنع و تقليل تفرغ المواد الضارة بالبيئة البحرية في البحر الأسود، و اتخاذ جميع التدابير الضرورية لمكافحة و محاربة التلوث بمختلف أشكاله، كما تلتزم أيضا بعدم إغراق أي مادة ضارة أو سامة البحار و المحيطات و احترام المعايير و

<sup>1</sup> خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 291

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 291

الضوابط المنظمة لعمليات التفريغ وعلى الدول ملائمة التدابير المعمول بها لمنع و الحد من التلوث البحري وفقا للتدابير الدولية و المنصوص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.<sup>1</sup> وتلتزم الدول بالتعاون الثنائي أو متعدد الأطراف بالقيام بدراسات لوضع خطط طوارئ، ودعم وسائل مكافحة التلوث بالنفط و المواد الكيماوية في البيئة البحرية للبحر الأسود، وكذلك التعاون في المجالات العلمية و التقنية الخاصة بالتلوث البحري، و تبادل المعلومات فيما بين الدول المتعاقدة. وتبني القوانين و التشريعات الوطنية المطابقة بأحكام الاتفاقية و المكرسة لحماية البيئة البحرية في البحر الأسود.

لقد شددت اتفاقية بوخارست على منع و حظر إغراق المواد الضارة في البحر الأسود باعتباره بحر قابل للتعرض للتلوث البحري بسبب نظامه البحري المغلق نسبيا، وكذلك عمقه الذي لا يتجاوز 2210م. كما ركزت على التعاون الإقليمي في حالات وقوع حوادث بحرية ينتج عنها تسرب النفط أو المواد الكيماوية

<sup>1</sup> خالد مصطفى فهمي المرجع السابق ، ص 290

الذي

الذي



تمهيد :

لقد كان لاهتمام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث دورا إيجابيا على المستوى العالمي و الإقليمي و حتى على المستوى المحلي من خلال إبرام عدة اتفاقيات عالمية و إقليمية و صدور تشريعات وطنية متعددة لحماية البيئة البحرية من التلوث فالمواثيق الدولية وضعت ترتيبات عالمية وإقليمية استفادت من خلالها من أنظمة رصد التلوث وتحديد مستويات التلوث البحري المسموح به ، و بيان الأنشطة التي يمكن أن تؤثر على البيئة البحرية و غير ذلك من الخدمات البيئية التي قامت بها المنظمات الدولية.

و عليه فالمواثيق الدولية قد سعت ضمن نظامها القانوني إلى وضع الإطار العقابي لحماية البيئة البحرية من التلوث، وهذا من خلال فرض المسؤولية الدولية على أشخاص القانون الدولي في حالة الإخلال وعدم الالتزام بالأحكام الخاصة بحماية البيئة البحرية وكذا في حالة الإضرار بالبيئة البحرية، و عدم السعي من اجل منع أو الحد، أو التقليل من التلوث البيئي للبحار.

و بناء على ذلك سنقسم هذا الفصل إلى مبحثين ، حيث سنتناول في المبحث الأول التنظيم القانوني للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية ، ثم ننتقل في المبحث الثاني إلى تطبيق المسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

❖ المبحث الأول: التنظيم القانوني للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

❖ المبحث الثاني : تطبيق المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

المبحث الأول: التنظيم القانوني للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

إن فكرة قيام المسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية تلعب دورا هاما ومؤثرا في مكافحة التلوث البيئي للبحار و تعتبر مناطا للعقاب على جرائم التلوث، إذ تساهم في إصلاح الإضرار الناجمة عن التلوث و ضمان التعويض الكافي من أجل تحقيق الحماية الفعالة و الأكيدة للبيئة البحرية.

و في هذا السياق سنبحث أولا مفهوم المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية ثم نتطرق في المطلب الثاني إلى شروط قيامها، و في المطلب الثالث نتعرض على طبيعة الإضرار الناجمة عن التلوث البحري، أما في المطلب الرابع سوف نتعرض لحالات الإعفاء من المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

**المطلب الأول : مفهوم المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.**

إن كل فعل أو عمل يأتيه شخص من أشخاص القانون الدولي خرقا لالتزام دولي أو قاعد من قواعد القانون الدولي يعد فعلا غير مشروع و يترتب عليه قيام المسؤولية الدولية، التي تسعى إلى تقويم و تطهير العلاقات الدولية على أساس مبدأ المشروعية<sup>1</sup>.

فالمسؤولية الدولية تعني مجموعة القواعد القانونية التي تحكم أي عمل أو واقعة تنسب إلى إحدى أشخاص القانون الدولي ، و ينجم عنها ضرر لشخص من أشخاص القانون الدولي و ما يترتب على ذلك من التزام الأول التعويض<sup>2</sup>.

و تسعى الاتفاقيات الدولية إلى حماية البيئة البحرية من التلوث من خلال إقرار المسؤولية على الدول التي تلحق إضرار بالبيئة، و هذا من خلال تهاونها مع منع تلويث البيئة البحرية أو من خلال عدم تطبيقها للعقوبات الردعية على ملوثي البيئة، فالدول المنسوب إليها فعل الإضرار بالبيئة البحرية ملزمة بإصلاح ما ترتب على ذلك الفعل من ضرر ، أو ملزمة بالتعويض عنه.

و للتوضيح أكثر سنعرف المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية، ثم نوضح أساسها القانوني ثم نبحث في الطبيعة المميزة لها ، وهذا في الفروع التالية:

**الفرع الأول : تعريف المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.**

إن الاستغلال المفرط و غير السليم للموارد البحرية، وتلويث البيئة البحرية بفعل النشاطات المختلفة يلحق إضرار بالبيئة البحرية و بعناصرها الطبيعية التي تسعى الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة

<sup>1</sup> عمر صديق، محاضرات في القانوني الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر، 1995، ط3، ص09

<sup>2</sup> بن فاطيمة بوبكر، المرجع السابق، ص 100

البحرية من مختلف أنواع التلوث إلى الحفاظ عليها ، و على الكائنات الحية الموجودة بها ، وهذا عن طريق إقرار المسؤولية الدولية عن الإضرار بها.<sup>1</sup>

فالمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية اختلفت بشأنها فقهاء القانون الدولي ، فمنهم من نظر إليها على أنها مناط التعويض ، فاعتبرها هذا الرأي حالة قانونية بمقتضاها تلتزم الدول المنسوب عليها ارتكاب عمل غير مشروع وفقا للقانون الدولي بالتعويض عنه قبل الدولة التي وقع في مواجهتها هذا العمل.<sup>2</sup>

و رأي آخر اعتبرها مناط وجوب إصلاح الضرر ، حيث عرفت المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية بأنها نظام قانوني يتم بمقتضاها إلزام الدولة التي قامت بفعل التلوث و الذي يعتبر عملا غير مشروعاً بإصلاح ما ترتب على ذلك الفعل<sup>3</sup>

#### الفرع الثاني : أساس المسؤولية الدولية عن إضرار بالبيئة البحرية.

يقصد بأساس المسؤولية السبب الذي من اجله يضع القانون عبء تعويض الضرر أو إصلاح ما خلفه من آثار على عاتق شخص معين ، و يعني ذلك أن أساس المسؤولية هو سبب إلقاء المسؤولية على عاتق الشخص .<sup>4</sup>

و للمسؤولية الدولية عدة أسس قانونية قد تقوم عليها ، فقد تقوم على أساس الخطأ وقد تقوم على أساس المخاطر ، كما يمكن أن تقوم أيضا على أساس الفعل الغير المشروع ، و المسؤولية القانونية بأسسها هذه المتعددة تتكامل في توفير الحماية للبيئة البحرية.

إلا أن التطور الصناعي و التقدم التكنولوجي ، واستخدام الآلات على نطاق واسع ، وتطور موصلات النقل البحري أدى إلى تزايد المخاطر و الإضرار التي تصيب البيئة البحرية نتيجة هذه الاستخدامات ، و نظرا لجسامة هذه الإضرار من جهة ، وصعوبة إثبات الخطأ من جهة أخرى ، فقد اتجه الفقه الدولي منذ نهاية القرن التاسع عشر إلى تأسيس المسؤولية على مجرد التسبب في إحداث الضرر بصرف النظر عن الخطأ وهذا يكون في حالة ارتكاب أعمالا غير عمدية تؤدي إلى تلوث البيئة البحرية و إلحاق الضرر بها ، أي عندما يكون التلوث غير مقصود ، كما اتجه الفقه الدولي إلى تأسيس المسؤولية على الفعل غير

<sup>1</sup> محسن افكين، القانون الدولي للبيئة، دار النهضة العربية، مصر، 2006، ط1، ص 52

<sup>2</sup> احمد محمود، الحمل، المرجع السابق، ص 123

<sup>3</sup> المرجع نفسه، ص 123

<sup>4</sup> واعلي جمال، المرجع السابق، ص 255

المشروع و هذا في حالة ارتكاب أفعالا عمدية تلحق إضرار بالبيئة البحرية و نعني بذلك التلوث المقصود ، و سوف نرى ذلك بالتفصيل في الحالتين الآتيتين:

**أولاً: في حالة التلوث العمدي:** يكون التلوث عمدي عند غسل ناقلات النفط بمياه البحار ، أو إلقاء مواد سامة أو ضارة مباشرة في البحر و التي يكون مصدرها إما الجو أو الأرض أو السفن ، أو أنابيب النفط و مراكز التفريغ ، أو عند استعمال منشآت أو أدوات في استكشاف و استغلال الطبيعة الموجودة في قاع البحر بشكل مخالف للقواعد و الأنظمة المقررة دولياً و الخاصة بحماية البيئة المعالجة ، وإغراق و إلقاء الفضلات و القمامة في البحار<sup>1</sup> ، فهنا يكون أساس المسؤولية الفعل غير المشروع، أي هما تتحقق المسؤولية حتى و لو لم يترتب عليها الضرر<sup>2</sup>.

و الهدف من تحميل الشخص المسؤولية على أساس الفعل غير المشروع رغم وجود ضرر ، هوان أضرار التلوث البحري قد تكون متراخية، أي لا تظهر حالاً ، بل تتضح معالمها بعد فترة زمنية قد تطول ، كما أن هذا النوع من الإضرار يصعب إسنادها إلى الفعل المولد للضرر للفارق الزمني الذي قد يطول إلى عشرات السنين في بعض الأحيان ، فالتلوث العمدي عن طريق إلقاء مواد مشعة أو كيميائية مثلاً، و التي تضر بالشروة البحرية فأثاره الضارة بالأشخاص لا تظهر حالاً و فجأة، بل تحتاج إلى وقت طويل لكي تظهر أعراض المرض على الشخص الذي تضرر من تلك المواد.

**ثانياً : في حالة التلوث غير العمدي ( العارض):** يتمثل التلوث العارض في الحوادث الطارئة التي تقع أثناء الكوارث البحرية التي تقع لناقلات النفط، أو الحوادث التي تقع أثناء عمليات الاستغلال التي تجري في البحار لاستخراج الموارد الطبيعية.<sup>3</sup>

و المسؤولية في التلوث العارض تجر أساسها في فكرة الضرر ، فإذا ثبت عدم حدوث ضرر فإن المسؤولية تنفى ، والاعتراف بوجود المسؤولية في التلوث غير المقصود لها أهمية كبيرة حيث يصعب إثبات القصد الجنائي في جرائم التلوث ، و لذلك فلا مناص من هذه الحيلة القانونية.<sup>4</sup>

و بناء على ذلك فالمسؤولية تقوم على أساس وجود ضرر رغم انتفاء القصد بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية و تلويثها ، وهذا يكون إما بسبب الرعونة أو عدم الاحتراس ، أو الإهمال، أو بسبب عدم مراعاة

<sup>1</sup> سليم حداد، المرجع السابق، ص 91

<sup>2</sup> احمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 122

<sup>3</sup> سليم حداد، المرجع نفسه، ص 92

<sup>4</sup> احمد محمود الجمل، المرجع نفسه، ص 122

القوانين أو اللوائح فالضرر لم يرده صاحب النشاط ، كان بإمكانه أن يتوقاه لذلك تقرر المسؤولية اتجاهه.<sup>1</sup>

و الملاحظ أن قيام المسؤولية على أساس الفعل غير المشروع يخدم البيئة البحرية من الجانب الوقائي، لأن المسؤولية هنا تقع على عاتق الشخص الذي يقوم بأعمال منعتها و حظرها الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية ، كما تقرر أيضا اتجاه الشخص الذي يمتنع عن القيام بالإجراءات و التدابير اللازمة للحد أو المنع أو التقليل من التلوث البحري و مكافحته، و التي ألزم بها بمقتضى الاتفاقيات الدولية، فترتيب المسؤولية على أساس الفعل غير المشروع توفر الوقاية الكاملة للبيئة البحرية من التعرض لمخاطر التلوث البحري.

إما المسؤولية على أساس وجود الضرر فهي تخدم البيئة البحرية من جانب ردع الملوث البحري، وكذلك من اجل جبر الأضرار التي تصيب البيئة البحرية الناجمة عن طريق إصلاح ما ترتب من الضرر أو دفع تعويض للمضرورين ، إلا أن فداحة الأضرار الناجمة عن النشاطات البحرية الملوثة، وتراخي ظهور أعراضها إلى وقت طويل، و تعدد أسباب إحداث هذه الأضرار ، وصعوبة تحديد فاعل التلوث يجعلنا نبحث في الطبيعة المميزة للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

### الفرع الثالث: الطبيعة المميزة للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

عمل المجتمع الدولي على وضع نظم قانونية استثنائية لمواجهة الآثار الضارة للأنشطة الملوثة للبيئة ،ومنها الأنشطة البحرية باعتبارها أنشطة استثنائية في تطوراتها، و أعمال أحكام هذه النظم القانونية دوليا في مجال الأضرار الناجمة عن التلوث البحري، يرى الكثير من فقهاء القانون الدولي فيه بأنه يتلاءم ومواجهة هذه الأضرار.

و في هذا المجال نصت المادة 594 من مشروع تدوين القانون الدولي الذي أعده الفقيه الايطالي « Paskal Vior » عام 1911 على أن "تسأل الدولة مباشرة عن الأعمال التي تقوم بها حتى ولو كانت مشروعة ومبررة ، مادامت تلحق أضرار بدول أخرى أجنبية أو برعاياها"، و تنص المادة 598 أيضا على انه " لا تعفى الدولة من المسؤولية إذا قامت بعمل لا يجرمه القانون الدولي ، مادام أن هذا العمل قد ألحق الضرر بدولة أجنبية أو برعاياها و قامت به الحكومة بإرادتها.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 372

<sup>2</sup> واعلي جمال، المرجع السابق، ص 287

فالمسؤولية الدولية حسب أحكام مشروع تدوين القانون الدولي تنعقد بقوة القانون ، أي ليس من اللازم إثبات الخطأ من جانب الدولة ، بل يكفي وجود ضرر نتيجة عن الأعمال التي قامت بها الدولة بإرادتها ولا تعفى عنها إلا إذا ثبت الضرر ليس بسببها ، أي بسبب آخر كالقوة القاهرة مثل الكوارث الطبيعية أو حالة الحرب ، أو إهمال الغي ، أو خطأ المضرور.

و عليه فمسؤولية الدولة عن الإضرار بالبيئة البحرية هي مسؤولية موضوعية مطلقة تقوم على الاكتفاء بوقوع الضرر و إثبات السببية بين الضرر و بين النشاط الذي أحدثه، و هذا ما أكدته اتفاقيات حماية البيئة البحرية المتعلقة بالمسؤولية عن أضرار التلوث البحري، إذ نصت اتفاقية بروكسل المبرمة في 29 نوفمبر 1969 المتعلقة بالمسؤولية عن أضرار التلوث بالزيت في فقرتها الأولى من المادة الثالثة (03) على أن " مالك السفينة وقت وقوع الحادث، أو وقت وقوع أول حدث إذا اشتملت الحادثة سلسلة من الأحداث ، يكون مسؤولاً عن ضرر تلوث سببه البترول المتسرب أو المفرغ من السفينة كنتيجة للحادث".<sup>1</sup>

فهذه المادة تجعل مالك السفينة مسؤولاً عن أي ضرر تلوث ينشأ من الزيت الذي تسرب أو الذي ألقى من السفينة كنتيجة للحادث، حيث اكتفت بوقوع فعل التلوث و نسبته إلى السفينة لقيام المسؤولية الموضوعية، و التي تقوم على فكرة الخطر الناتج عن السفينة الحاملة للبترول و على فكرة تحمل التبعية وهذا خدمة للمضرور الذي قد يتعذر عليه إثبات الخطأ و خاصة في حوادث التلوث البحري.

أما اتفاقية بروكسل لعام 1962 المتعلقة بمسؤولية مستغلي السفن النووية فقد نصت في المادة الثانية (02) فقرة (11) على أن مسؤولية مستغلي السفن النووية هي مسؤولية مطلقة عن جميع الأضرار النووية، إذ ثبت أن هذه الأضرار نشأت نتيجة لحادثة نووية تقع من السفينة بسبب ما تحمله من وقود نووي ، أو ما يصدر عنها من منتجات أو مخلفات مشعة ، فمسؤولية مستغلي السفن النووية تقوم على الضرر لا على الخطأ فهي ليست مسؤولية شخصية ، إنما مسؤولية موضوعية لا تكلف المضرور إثبات خطأ المستغل ، بل تقوم بمجرد وجود ضرر نووي من جراء هذا الحادث حتى ولو تم بغير خطأ من المستغل فهو مسؤولاً عنه، و يكلف المضرور بإثبات العلاقات السببية بين الضرر و الحادث النووي.<sup>2</sup>

و في هذا السياق أكدت اتفاقية بروكسل لعام 1981 المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية على المسؤولية المطلقة للناقل في حالة نشوء أضرار نتيجة لنشاطه، كما أكدت اتفاقية

<sup>1</sup> سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الاضرار، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2004، ب.ط، ص 123

<sup>2</sup> خالد مصطفى فهي، المرجع السابق، ص 257

1992 التي عوضت اتفاقية 1969 في مجال المسؤولية عن أضرار التلوث بالبتروول في مادتها الأولى (01) فقرة خامسة على أن "مسؤولية مالك السفينة ليست مسؤولية قائمة على الخطأ، وإنما هي مسؤولية قائمة على أساس وجود ضرر سببه النشاط الذي يقوم به مالك السفينة"، فهي مسؤولية موضوعية مطلقة.<sup>1</sup>

ومثاله القرار الصادر عن قضية بحيرة لانو "Pac Lanoux" والتي تتلخص وقائعها في أن فرنسا أقامت محطات توليد الطاقة الكهربائية على بحيرة - لانو - والتي يستمد نهر الكارول الاسباني مياهه منها، إذ ادعت اسبانيا أن ذلك يلوث مياه نهرها، وعلى إثر نزاع نشب بينهما اتفق الطرفان على اللجوء إلى محكمة التحكيم، والتي قضت في قرارها بالتزام فرنسا بتعويض اسبانيا بناء على أحكام المسؤولية المطلقة.<sup>2</sup>

### المطلب الثاني: شروط قيام المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

المسؤولية الدولية تقوم على ثلاث شروط هي: أن يكون الفعل غير المشروع، وأن ينسب هذا الفعل إلى شخص من أشخاص القانون الدولي، وأن يترتب عنه ضرر.

وتطبق هذه الشروط الثلاث كذلك في حالة قيام المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية، حيث تقوم على شرط وجود فعل غير مشروع مخالفًا للالتزامات القانونية الواردة في الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية، وكذلك شرط أن يقوم بهذا الفعل غير المشروع، أو الإخلال بالالتزام الدولي شخص من أشخاص القانون الدولي، بالإضافة إلى وجود شرط الضرر الذي يترتب عن النشاط البحري الذي أدى إلى تلوث البيئة البحرية، وهذا ما سنوضحه في الفروع الثلاثة الآتية:

### الفرع الأول: أن يكون الفعل غير مشروع

يعرف الفعل غير المشروع في مجال القانون الدولي على أنه ذلك السلوك المنتسب إلى شخص من أشخاص القانون الدولي، الذي يتمثل في القيام بفعل أو الامتناع عن أداء فعل، ويشكل مخالفة لأحد التزاماتها الدولية، فمخالفة أي التزام دولي أيًا كان مصدره يولد المسؤولية الدولية.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> سعيد السيد قنديل، المرجع السابق، ص 124

<sup>2</sup> محسن افكيرين، المرجع السابق، ص 427

<sup>3</sup> عمر صديق، المرجع السابق، ص 21

و الفعل غير المشروع المرتب للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية هو القيام بفعل منعه الاتفاقيات الخاصة بالبيئة البحرية نظرا لما يترتب عليه من أضرار للبيئة البحرية ، وهو أيضا الامتناع عن القيام بفعل كان من شأنه أن يمنع أو يقلل من حدوث التلوث البيئي للبحار.

فالفعل غير المشروع هو ذلك الفعل الخارجي الذي يأتيه شخص من أشخاص القانون الدولي و تمنعه المواثيق الدولية ، وقد يكون سلوكا ايجابيا من خلال إحداث تغيير في البيئة البحرية ، أو سلوكا سلبيا من خلال عدم الالتزام بالأحكام الخاصة بحماية البيئة البحرية ، أو الامتناع عن إتيان فعل ايجابي معين يتم من خلاله الحد أو المنع أو التقليل أو مكافحة التلوث البحري .<sup>1</sup>

و السلوك الايجابي الذي يلحق الإضرار بالبيئة البحرية يتمثل في قيام شخص بفعل قد تم منعه و حظره من طرف الاتفاقيات الدولية كإغراق النفايات الضارة و السامة في البحار ، أو إجراء التجارب النووية في أعالي البحار ، أو إلقاء الفضلات و القمامة في البحار و على السواحل ، أو تصريف مياه الصرف الصحي في الأنهار و المحيطات دون معالجتها المعالجة الكافية.

أما السلوك السليبي فيتمثل في الامتناع عن الالتزام بأحكام الاتفاقيات الدولية، أو الإحجام عن إتيان عمل ايجابي معين ضروري لمنع أو الحد أو التقليل من التلوث البحري، كعدم اتخاذ التدابير اللازمة و الضرورية و التي أكدت عليها الاتفاقيات الدولية في الحالات الطارئة ، أو عدم إخطار الجهات المختصة بحدوث تسرب زيتي أو نفطي ، أو عدم احترام التعليمات الواردة من المختصين في البيئة في حالة حدوث كوارث بحرية<sup>2</sup> .

إلا أن الممارسات الدولية تبين لنا أن شرط عدم مشروعية الفعل المرتب للمسؤولية لا يتلاءم مع القانون الدولي المعاصر، ويؤدي إلى صعوبة إرساء قواعد قيام المسؤولية الدولية، لذلك ظهرت معاهدات دولية مختلفة متعلقة بالمسؤولية ، حيث تنظم هذه المعاهدات قواعد قانونية للتعويض عن الأضرار الناتجة عن أفعال مشروعية<sup>3</sup> . و يظهر ذلك جليا في مشروع تدوين القانون الدولي لعام 1911 في المواد 594 و 598 و التي سبق ذكرها، ومفادها المسؤولية الدولية تترتب عن الأفعال التي ينتج عنها ضرر حتى ولو كانت هذه الأفعال مشروعة ومقبولة دوليا.

<sup>1</sup> خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 369

<sup>2</sup> عبد القادر الشخيلي، المرجع السابق، ص 244

<sup>3</sup> محمد بوسلطان ، مبادئ القانون الدولي العام ( الجزء الأول) ، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994، ب.ط،ص 153



## الفرع الثاني: إسناد الفعل المؤدي للضرر لأحد أشخاص القانون الدولي.

إن المسؤولية الدولية تعني أكثر بإسناد الفعل المؤدي للضرر لأحد أشخاص القانون الدولي ، أو احد أتباعه، فالدولة تكون مسؤولة بادئ الأمر عن الأعمال الصادرة عن هيئاتها و من مؤسساتها الرسمية وقد يصدر الفعل المضر عن إحدى السلطات الأساسية في الدول ، كما ينسب هذا الفعل إلى القوات المسلحة لها، أو المرافق العامة، أو وحداتها الإقليمية، أو هيئاتها المحلية ، و تتحمل الدولة المسؤولية الدولية عن أفعال الكائنات الدولية التابعة لها ، و الأقاليم الواقعة تحت إدارتها حسب القدر الذي تمثلها به دوليا، كما تتحمل المسؤولية أحيانا عن الأضرار التي يحدثها مواطنوها أو المؤسسات و الشركات الخاصة<sup>1</sup> و في مجال الإضرار بالبيئة البحرية فالدولة تسأل عن إخفاق سلطتها التشريعية في إصدار قوانين و تشريعات تضمن الحماية الأكيدة للبيئة البحرية تنفيذا لمعاهدات و اتفاقيات حماية البيئة البحرية و التي صادقت عليها الدولة و التزمت بتنفيذ أحكامها ، وكذلك تسأل في حالة تماطل سلطتها القضائية في إصدار حكم لصالح مؤسسة أجنبية لحق بها ضرر جراء نشاط بحري من طرف هذه الدولة ، كما تسأل عن فشل سلطتها التنفيذية في ضمان وتوفير الإجراءات والتدابير الضرورية اللازمة لحماية البيئة البحرية من التلوث ، إضافة إلى تحملها المسؤولية عن النشاطات البحرية التي تتم في سواحلها في حالة تسييرها بطريقة غير مشروعة.

ونفس الشيء يمكن أن يقال فيما يخص المنظمات الدولية، كمنظمة الأمم المتحدة التي بمجرد الاعتراف لها بالشخصية القانونية يمكن مساءلتها ومقاضاتها ، أما بقية أشخاص القانون الدولي فتسأل حسب درجة شخصيتها القانونية، سواء كانت ناقصة السيادة أو منظمة إلى اتحادات فدرالية أو كانت شركات متعددة الجنسيات، أو حركات وطنية، أو أفراد<sup>2</sup>

## الفرع الثالث: وجوب ضرر.

يعتبر الضرر شرط أساسي لتأكيد المسؤولية و الالتزام بالتعويض ، ويعرف في القانون الدولي على انه المساس بحق أو مصلحة لأحد أشخاص القانون الدولي .<sup>3</sup>

فقد ذكر الفقيه "كافاري" أنه يشترط لتحقيق المسؤولية الدولية وقوع الضرر، وهذا هو الشرط الدولي الذي و إن لم تؤكد الأحكام صراحة ، إلا انه يستخلص منها ، إلا أن المسؤولية قد تترتب في حالة

<sup>1</sup> محمد بوسلطان، نفس المرجع، ص 156

<sup>2</sup> نفس المرجع، ص 157

<sup>3</sup> عمر صديق ، المرجع السابق، ص 24

حدوث مخالفة لقاعدة من قواعد القانون الدولي حتى ولو لم يحصل أي ضرر ، حيث يرى بعض الفقهاء أن الضرر ليس شرطا ، ومنهم الفقيه "بريف راث" الذي يدل على رأيه بان معظم الاتفاقيات الدولية تتناول مجموعة من الالتزامات الدولية ، دون أن تشير إلى الأضرار المادية التي تترتب على انتهاك هذه الالتزامات فانتهاك تلك الأزمات كاف وحدة لقيام المسؤولية ، إذ أن الضرر في رأيه ، وان كان نتيجة محتملة لفعل دولي غير مشروع ، إلا انه لا يعد احد عناصره.<sup>1</sup>

و مع وجهة رأي الفقيه " جريفراث" إلا أن تحقق الضرر يكون شرط جوهرى لإمكانية المطالبة بالتعويض، إلا أن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية كثيرة و متنوعة ، فقد تكون أضرار مادية وقد تكون أضرار جسدية، تكون أضرار بيئية محضة تصيب البحار والمحيطات و ما تحتويه من عناصر بحرية.

**أولاً : الأضرار المادية:** وهي تلك الأضرار التي تصيب النشاط المالى للمتضرر، كإخفاض إنتاج محاصيل أحواض إنتاج المائيات، و الأسماك أو تضرر المنشآت السياحية، أو الإضرار بالاقتصاد و خزينة الدولة وعلى سبيل المثال فقد تأثر النشاط السياحي الفرنسي كثيرا بفعل تلويث السواحل الفرنسية على اثر حادثة الناقل "Prestige" التي تعرضت لحادث أغرقها في عرض السواحل الاسبانية في شهر نوفمبر عام 2002 ، حيث تسربت منها كميات معتبرة من النفط أدت إلى تلويث معتبر للسواحل الأوروبية وعلى هذا الحادث انخفضت مداخيل النشاط السياحي الفرنسي إلى حوالي 47% الشيء الذي أثر سلبا على النشاط الساحلي.<sup>2</sup>

**ثانياً: الأضرار الجسدية:** هي أضرار تصيب الإنسان في جسده جراء تعرضه لصور مختلفة من التلوث سبق و أن تعرضنا لها، وهذه الأضرار يمكن أن تظهر أعراضها على الشخص فور تعرضه للتلوث ، و أحيانا تتراخى في ظهورها إلى وقت آخر قد يطول أو يقصر ، وغالبا ما تكون في صورة أمراض كالقشعر الكلوي، أو الكبدي ،أو أمراض الكبد، و السرطان، أو غيرها من الأمراض، حيث أثبتت الأبحاث العلمية العلاقة الوطيدة بينها و بين الملوثات البحرية.

**ثالثاً: الأضرار البيئية المحضة :** وتسمى بالأضرار الايكولوجية الخالصة، و هي أضرار تصيب الوسط البحري، فتؤدي إلى حدوث خلل في توازنه بإحداث تغيير ضار في صفاته الفيزيائية أو الكيميائية ،ولا

<sup>1</sup> محمد طلعت الغنيمي، مبادئ القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1994، ب.ط، ص 684

<sup>2</sup> واعلي جمال، المرجع السابق، ص 238.

يمكن التعويض عن هذه الأضرار إلا بإحياء الأوساط البحرية المتضررة ، و باستعادتها للعناصر الحية التي أتلفت على ما كانت عليه سابقا قبل إصابتها بالضرر.

و الضرر البيئي المحض عرفته مجموعة العمل التي شكلها برنامج الأمم المتحدة للبيئة (PNUE) في سنة 1998 على انه التغيير العكسي القابل للقياس على نوعية بيئة معينة، أو أي مكوناته متضمنا قيمة استعماله أو عدم استعمالها، وقدرتها على دعم و مساندة نوعية حياة مقبولة ، وكذا تحقيق توازن بيئي فعال .

كما أن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية لا تعرف حدودا سياسية أو اقتصادية أو جغرافية أو طبيعية فالأنشطة الضارة و التي تتأثر بها الحياة البحرية و المحيط البيئي للبحار ، و الممتلكات غالبا ما تتم في دولة و تنتج أثارها الضارة في دولة أخرى، فهي تختلف عن الأضرار التقليدية نظرا لما خلفه التقدم التكنولوجي و الصناعي المعاصر من مخاطر و أضرار مختلفة و متطورة لم تكن تعرف في السابق ، إذ نجد أن الفعل المولد للضرر قد يحدث في بلد، و بفعل العوامل الطبيعية و حركة الأمواج ، و المد و الجزر تنتقل أثاره الضارة إلى سواحل الدولة المجاورة ، كما أن الحوادث التي تتعرض لها ناقلات النفط و تسرب منها كميات هائلة قد تقع في أعالي البحار ، و فعل التيارات البحرية تنتقل الى سواحل الدول الساحلية محدثة أضرار جسيمة.

و عليه فالضرر المترتب للمسؤولية الدولية هو الضرر العابر للحدود ، وهو الضرر الناجم في إقليم أو في الأراضي الخاضعة لولاية أو سيطرة دولة كنتيجة مادية لنشاط من الأنشطة ، نفذت تحت ولاية أو سيطرة دولة أخرى.

وهنا لابد التمييز بين الدولة التي يعزى إليها النشاط و الدولة التي عانت من الأثر الضار ، يعني أن هناك حدود فاضلة ، و هي تلك المتعلقة بالحدود الإقليمية، و حدود السيطرة، و الجولة تعتبر مسؤولة عن الأنشطة التي تدور داخل إقليمها ، و التي تكون لها أثارا ضارة خارج هذا الإقليم.

ومن الممارسات الدولية التي تؤكد ذلك هي قضية " مضيق كورفو " ، حيث رأت محكمة العدل الدولية أن ألبانيا مسؤولة بموجب القانون الدولي عن الانفجارات التي وقعت في مياهها و عن الضرر الذي أصاب الممتلكات و الحياة في السفن البريطانية بسبب الانفجارات ، و اعتمدت المحكمة في هذه القضية على القانون الدولي لا على أي اتفاق خاص يمكن أن يلقي المسؤولية على ألبانيا، حيث أكدت على الالتزامات الواقعة على السلطات الألبانية تتمثل في الإبلاغ من اجل مصلحة النقل البحري بصفة عامة

عن وجود ألام في المياه الإقليمية الألبانية، و في تحذير السفن الحربية البريطانية التي تقترب من حقل الألام من الخطر الوشيك الذي يمثله هذا الحقل. (2) و عليه فالولاية الإقليمية هي المعيار الغالب في تطبيق نظام المسؤولية عن أضرار الناتجة عن التلوث البحري ، فإذا حدث نشاط داخل إقليم دولة فعلى هذه الدولة أن تراعي التزامات اتخاذ التدابير الوقائية اللازمة.

و استناد لذلك فان الضرر المترتب للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية يجب أن يكون تحت ولاية الدولة أو سيطرتها ، و يكون هذا الضرر الذي تحدثه الدولة ، أو الدول جراء ممارستها لأنشطتها ينطوي على عنصر المخاطر ، ويكون قد حدث بسبب النتائج المادية لتلك الأنشطة، و يكون قد وقع فعلا و ليس مجرد احتمال.

### المطلب الثالث: طبيعة الأضرار الناجمة عن التلوث البحري

إن الضرر بصفة عامة هو الشرط الأساسي لقيام المسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية، فلا يتصور وجود مسؤولية في حالة عدم وجود ضرر، و لا يترتب الضرر إلا في حالة المساس بمصلحة مشروعة يحميها القانون، و الأضرار المترتبة على تلوث البيئة البحرية تتنازعها أنواع متعددة من الضرر، حيث قد تكون أضرار فورية التي تتسم بالتلازم الزمني بين لحظة وقوع الفعل المولد للضرر ، و بين الضرر الواقع، وقد تكون أضرارا متراخية التي لا تتضح معالمها إلا بعد فترة زمنية قد تطول، وهذه الأضرار تمتاز بخصائص معينة تميزها عن خصائص الأضرار الأخرى الخارجة من نطاق البيئة البحرية.

### الفرع الأول: الطابع المنتشر

أضرار التلوث البحري لا تعرف حدودا طبيعية، فالبحار تغطي اغلب مساحة الكرة الأرضية و هي في اتصالها و تداخلها ، و اختلاط مياهها تبدو وكأنها وحدة طبيعية واحدة ، مما يجعل الأخطار و الأضرار الناتجة عنها تنتشر لتمتد إلى كل الكرة الأرضية و في كل جزء منها حيث بإمكان أي مصدر من مصادر التلوث البحري أن تمتد آثاره و تنتشر إلى آلاف الكيلومترات ، ملوثا في طريقه جميع مناطق البحرية التي يعبرها ، كما أن التيارات البحرية، و تحركات الأسماك تعتبر هي الأخرى وسائل نشطة انشر مخاطر التلوث البحري و نقله من مكان إلى آخر.

و التلوث البحري بانتشاره عبر عدة مناطق بحرية أو عبوره عدة دول ساحلية يصعب معه تحديد المتسبب في النشاط الضار ، وعدم تحديد هوية المسؤول عن الفعل الضار يؤدي إلى رفض دعاوى التعويض ، و بالتالي تضيع حقوق المتضررين.

### الفرع الثاني: الطابع المتأخر

للتلوث البحري آثار تظهر فور وقوعها فهي آثار ذات طابع فوري، وهناك آثار قد لا تظهر فور وقوع الفعل المضر ، و إنما يمضي وقت طويل قبل أن تكتشف ، فالأضرار الناتجة لا تتحقق في الحال، إلا أن لها نتائج قد تتأخر في تحققها ، أو تتحقق في المستقبل القريب أو البعيد ، فالتلوث الإشعاعي أو الكيميائي الذي يضر بالثروة السمكية مثلا ، لا تظهر آثاره الضارة بالأشخاص دفعة واحدة ، و إنما تحتاج إلى وقت طويل حتى تصل درجات تركيز الجرعات الإشعاعية أو المواد السامة إلى حدودها القصوى التي نولد الضرر.

فعدم ظهور الضرر في الحال في بعض الحالات يعطي لأضرار التلوث البحري الطبيعة المتأخرة. و إثبات هذا النوع من الأضرار يتعرض إلى الكثير من الصعوبات بشأن إسنادها إلى الفعل المولد للضرر ، و ذلك نظرا للفارق الزمني الذي قد يطول إلى عشرات السنين في بعض الأحيان، وكذلك لتداخل العديد من العوامل التي تساهم في أحداث مثل هذه الأضرار.

و من هذا المنطلق عملت بعض الاتفاقيات الدولية على تمديد مهل التقادم في المطالبة بالتعويض وجعله طويل نسبيا ، تسهيلا منها للأشخاص المطالبة بجبر ما أصابهم من ضرر جراء التلوث وهذا حسب ما نصت عليه المادة الثامنة من الاتفاقيات الدولية حول المسؤولية قبل الغير في مجال الطاقة النووية الموقعة في 29 يوليو 1960.

وعليه فالأضرار المتأخرة الظهور يصعب تحديدها أو الربط بينها و بين الفعل المسبب لها رغم استخدام الأجهزة العلمية الحديثة، وهذا يجعل المتضرر يواجه صعوبة في اثبات ضرره.

### الفرع الثالث : الطابع المستمر

إن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري يمكن أن تستمر ، فهي لا تظهر دفعة واحدة ، و إنما تتراخي في ظهورها و تحققها ، ويتم التعويض فقط عن الأضرار المكتشفة، أما الأضرار الأخرى غير المكتشفة فيمكن أن تستمر رغم التعويض عنها، و عليه يصعب إثبات الأضرار المستمرة، كما يصعب إثبات العلاقة السببية بين الضرر المستمر و الذي اكتشف يعد وقت طويل و بين الفعل المسبب له.

و خصائص الأضرار الناجمة عن التلوث البحري متعددة إلا أننا اكتفينا بالخصائص الرئيسية، و التي تجعل الأضرار الناجمة عن التلوث البحري تمتاز بطبيعة خاصة تختلف عن الأضرار التقليدية ، فقد يحدث الفعل المولد للضرر في دولة ما ، و بفعل العوامل الطبيعية و حركة الأمواج و المد و الجزر تنتقل آثاره الضارة إلى سواحل دولة مجاورة، و الحوادث البحرية أيضا التي تتعرض لها ناقلات النفط و تتسرب منها كميات هائلة قد تقع في اعلي البحار ، و بفعل التيارات البحرية تنتقل إلى سواحل الدول الساحلية محدثة أضرار جسيمة ، وهذا ما يؤكد على التلوث البحري هو عابر للحدود.

#### المطلب الرابع : الإعفاء من المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

يقصد بحالات الإعفاء من المسؤولية الدولية ، الأحوال التي يجعلها القانون الدولي سببا كافيا لنفي المسؤولية عن الشخص، فالضرر الذي يلحق بالمحيط البيئي للبحار يرتب المسؤولية، إلا انه قد تنفي هذه المسؤولية ، وذلك إذا اكتنف هذا الضرر بأحوال تبرره دوليا، أي أن الشخص القائم بالنشاط البحري يجد سببا قويا الى الدفع بانتقاء مسؤوليته عن هذا الضرر المترتب .

فقد يقوم شخص بأعمال غير مشروعة ، أو يرتكب أخطاء، أو تحدث مخاطر تلحق أضرار بالبيئة البحرية دول أن يتحمل المسؤولية عن هذه الأضرار ، و ذلك في الحالات التي أكدت عليها الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتنظيم المسؤولية عن تلويث البيئة البحرية ، حيث نصت اتفاقية لندن لعام 1992 على أن مسؤولية مالك السفينة تنعقد بقوة القانون فليس من اللازم إثبات الخطأ في جانب مالك السفينة بل يكفي رابطة السببية بين تسرب الموارد الهيدروليكية المنقولة، و أضرار التلوث ، وهذه مسؤولية مطلقة لا يعفيه عنها إلا إذا ثبت أن الضرر ليس سببه مثل القوة القاهرة كالحرب أو إهمال الغير او خطأ المضرور و هذا طبقا للمادة الثالثة (03) ، الفقرة 02 من الاتفاقية .

فالإعفاء من المسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية قد يكون في القوة الظاهرة ، كما يكون بسبب خطأ الغير، أو سبب خطأ المضرور بحد ذاته ، وهذه الحالات سوف ندرسها في .

#### الفرع الأول: حالة القوة القاهرة:

تتمثل حالة القوة القاهرة في الحادث المفاجئ أو الطارئ ( غير متوقع) وغير ممكن دفعة، و الضرر الناتج عنه سيكون بدون أي خطأ<sup>1</sup> حيث يتم الإعفاء من المسؤولية الدولية إذا كانت هناك حالات الثورات و الحرب، وكذلك في حالة الكوارث الطبيعية.

<sup>1</sup> عمر صديق، المرجع السابق، ص 35.

## أولاً: الأعمال الحربية:

وهي يتم خلال الحروب الأهلية، و الانقلابات ، و الثورات العداثية وقد ينتج عن هذه الأعمال مخاطر تولد أضراراً بالمحيط البحري دون أن يكون هناك أي خطأ من الطرف القائم بالنشاط البحري، كسقوط قذيفة حربية ، أو صارخ حربي في إحدى المناطق البحرية على إحدى المنشآت المخصصة لاستخراج البترول مما يؤدي إلى حدوث انفجارات أو تسرب في مياه البحار ، فالضرر الناتج إذا كان راجع إلى العمل الحربي، فإن مشغل المنشأة يعفى من المسؤولية.

وبخصوص ذلك أكدت الفقرة الثانية (02) من المادة الثالثة (03) من اتفاقية بروكسل الخاصة بالمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار الزيت لعام 1969 على إبرام مسؤولية مالك السفينة إذا ثبت أن الضرر قد وقع بسبب عمل من أعمال عداثية ، أو حرب مدينة، أو نتج عن تمرد أو انقلابات. فالضرر الناتج و الراجع إلى أعمال الحروب، أو عمل عدائي ، أو حرب أهلية أو ثورة، أو انقلاب يعفى القائم بالنشاط البحري من المسؤولية.<sup>1</sup>

## ثانياً: الكوارث الطبيعية:

تتمثل الكوارث الطبيعية في العواصف، البراكين، الزلازل و الفيضانات وهي ظواهر طبيعية استثنائية تخرج عن المعتاد ، وقد يترتب عنها حوادث بحرية تحدث مخاطر متعددة ينتج عنها إضرار بالبيئة البحرية، و الاتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية أعفت القائم بالنشاط البحري من المسؤولية إذا كان الضرر نتج عن ظاهرة طبيعية حسب ما جاء في المادة الثانية (02)، الفقرة الثالثة (03) سابقة الذكر من اتفاقية بروكسل عام 1969

## الفرع الثاني: حالة خطأ الغير

يقصد بالغير هو الشخص الخارج عن النشاط البحري، وغير المشارك فيه، أو الحكومة أو السلطة المسؤولة عن صيانة الأنوار أو المسارات الملاحية، فإذا كان الضرر نتيجة لعمل قام به الغير متعمداً، أو امتناعه عن أداء عمل من شأنه أن يحول دون تلويث البيئة البحرية، وهذا من أجل إحداث إضراراً بها، فإن القائم بالنشاط البحري يعفى من المسؤولية عن الأضرار بالمحيط البيئي للبحار، وهذا في حالة ما اثبت

<sup>1</sup> احمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 126.

أن الضرر قد وقع بسبب الغير و ليس بسببه ، و هذا الحالة نجدها خاصة في الأعمال التخريبية العمدية، أو الأعمال الإرهابية.<sup>1</sup>

وعليه فالقائم بالنشاط البحري لا يتحمل أي مسؤولية عن أي ضرر إذا ثبت أن هذا الضرر قد نتج عن عمل تخريبي عمدي، أو عمل إرهابي، أو نتج بسبب إهمال و تفسير ،أو عمل صدر من السلطات المختصة في صيانة النوار ،أو علامات الإرشاد و تقديم المساعدات.

### الفرع الثالث: حالة خطأ المضرور

تكون هذه الحالة إذا نتج الضرر بسبب خطأ نفسه، فهنا تدفع المسؤولية عن صاحب النشاط البحري ولا يتحملها إذا ثبت أن المضرور بحد ذاته قام بعمل أو امتنع عن أداء عمل دون قصد أو متعمدا بنية إحداث الضرر.

فاتفاقية بروكسل لعام 1969 أكدت على إعفاء مالك السفينة من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر نتج عن عمل أو امتناع عن عمل من المتضرر ارتكبه بينة إحداث الضرر أو إهمالا منه.<sup>2</sup>

فتدخل المتضرر في إحداث الضرر يعد حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية، يشترط إثبات الضرر نتج بفعل تدخل المضرور سواء بنية إحداث الضرر أو إهمالا منه.

### المبحث الثاني: تطبيق المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية

يتم تطبيق المسؤولية عن الإضرار بالبيئة بالرجوع إلى القضاء، و هذا إلترام وقع على عاتق الدول بمقتضى نص المادة 235 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، حيث بتطبيق حد المسؤولية يتم ردع الملوث البحري عن طريق تحميله مسؤولية دفع التعويض ،أو تحمله القيام بأي ترضيه أخرى فيها يتعلق بالضرر الناتج عن نشاطه الذي سبب التلوث البحري، و يتم بإتباع الإجراءات القضائية المحددة ،إلا أن الواقع الدولي يبين لنا أن المجتمع الدولي يواجه صعوبات في تطبيق المسؤولية الدولية على الشخص المؤول عن تلويث البيئة، و خاصة البيئة البحرية.

و للتعرف على هذه الإجراءات سوف نحدد الجهات القضائية المختصة في المنازعات المتعلقة بالبيئة البحرية و هذا في المطلب الأول، أما المطلب الثاني سنتناول فيه إجراءات الدعوى القضائية، ثم نبحث

<sup>1</sup> خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 258

<sup>2</sup> سعيد السيد قنديل ، المرجع السابق، ص 124



في المطلب الثالث عن آثار تطبيق المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية، أما المطلب الرابع فسنخصصه لتحديد معوقات تطبيق المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

### المطلب الأول: الجهات القضائية المختصة بمنازعات البيئة البحرية:

إن التلوث البحري باعتباره تلوث عابر للحدود الذي يكون مصدرة موجود كلياً أو جزئياً في منطقة تخضع للاختصاص الوطني لدولة ما، و تحدث آثاره الضارة في منطقة تخضع للاختصاص الوطني لدولة أخرى، أي أن الأنشطة التي تتم على إقليم دولة ما ينتج عنها آثار ضارة بأقاليم الدولة الأخرى، وهذا ما يترتب عليه قيام نزاع ناتج عن خرق إلتزام دولي متعلق بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، مما يؤدي ذلك إلى اللجوء إلى القضاء من أجل الفصل في النزاع القائم و إصلاح الضرر الناتج.

وقد منحت الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية الاختصاص بفصل المنازعات التي تثور بشأن تفسيرها أو تطبيقها إلى جهات قضائية سواء وطنية أو دولية وذلك حسب المنطقة التي حدث فيها ضرر التلوث البحري، أو حسب الاتفاق الذي تم بين الدول على اختيار الجهة المختصة في النظر في النزاع القائم حول الضرر الناتج عن التلوث البحري.

وبناء على ذلك تكون الجهات القضائية المختصة بالنظر في المنازعات المتعلقة بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها إما محاكم الدولة التي حدثت فيها أضرار التلوث البحري، أو محكمة العدل الدولية أو المحكمة لقانون البحار ، و سوف نوضح ذلك من الفروع الثلاث الآتية.

### الفرع الأول: محكمة الدولة التي حدث في إقليمها أضرار التلوث:

طبقاً لاتفاقية بروكسل لعان 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالبتروول فإن الدعاوى بمنازعات حماية البيئة البحرية ترفع أمام محاكم الدولة التي حدث في إقليمها أضرار التلوث، أو التي اتخذت فيها التدابير الوقائية لمنع أو تخفيض أضرار التلوث وهذا طبقاً للمادة التاسعة منها و التي نصت على مايلي: " عندما يسبب حادث ضرر تلوث في إقليم يشمل البحر الإقليمي لدولة متعاقدة أو أكثر أو إذا اتخذت الإجراءات الوقائية لمنع أو تقليل ضرر التلوث مي مثل هذا الإقليم المتضمن البحر الإقليمي يمكن رفع دعاوى التعويض في المحاكم الخاصة بهذه الدولة أو هذه الدول المتعاقدة ويخطر المدعى عليه في الوقت المناسب بهذه الدعوى<sup>1</sup>

<sup>1</sup> احمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 134

وقد جاءت اتفاقية ريو دي جانيرو لعام 1992 حول الجرائم ضد البيئة ببعض التوصيات التي تعني مكافحة التلوث العابر للحدود أهمها هي إمكانية ملاحقة الفاعل جنائيا سواء أمام الدولة التي ارتكبت فيها جريمة تلويث البيئة أو في الدولة التي تحقق فيها الضرر مع تأكيد الاتفاقية على ضمان حقوق الدفاع للمتهم و احترام قواعد القانون الدولي كما وجدت كذلك بعض الاتفاقيات الثنائية حلول مقررمة بمقتضى توصيات تضمنها هذه الاتفاقيات و بمقتضاها تختص إحدى محاكم هاته الدول الأطراف في الاتفاقية بمعاقبة المخالفين للالتزامات الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث و الحفاظ عليها، ففي هذا المجال نصت الفقرة الثانية (02) من المادة التاسعة السابقة الذكر أنه على كل دولة متعاقدة أن تؤكد بأن محاكمها تملك التشريع الضروري لقبول الدعاوى الخاصة بالمسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية، وأن تكون على كفاءة عالية على تحديد كل المسائل المتعلقة بتقسيم أنصبة التعويض المقرر لإصلاح الضرر الناتج و توزيع الاعتماد المالي.<sup>1</sup>

أما المادة العاشرة من نفس الاتفاقية فقد نصت على أنه يجب أن يعترف في الدول المتعاقدة بكل حكم يصدر من المحكمة بتشريع، ويكون هذا الحكم معمولا به في الدول الأصلية حيث لا يكون موضوعا للإشكال العادي للاستئناف، ما عدا إذا صدر الحكم بطريق الاحتيال، أو إذا لم يخطر المدعى عليه في الوقت المناسب و الكافي لتقديم دعواه<sup>2</sup>

### الفرع الثاني: محكمة العدل الدولية

محكمة العدل الدولية تعد الجهاز القضائي الرئيسي لمنظمة الأمم المتحدة وهي تتمتع بالعديد من الاختصاصات، و طبقا المادة 34 الفقرة الأولى من نظامها الأساسي فإن الدول وحدها فقط لها الحق في أن تكون أطرافا في الدعاوى التي ترفع إلى المحكمة، فولاية المحكمة في النظر للنزاعات الدولية هي في الأصل ولاية اختيارية، أي قائمة على رضا وموافقة الدول المتنازعة،<sup>3</sup> وقد يتم التعبير عن هذا الرضا من خلال إبرام اتفاق بين الدول المعنية، و يكون الهدف منه إحالة النزاع القائم بين الدول الأطراف في الاتفاق إلى محكمة العدل الدولية.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> احمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 135

<sup>2</sup> نفس المرجع، ص 135

<sup>3</sup> حساني خالد، مدخل الى النزاعات الدولي، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2011، ب-ط، ص 79

<sup>4</sup> المرجع نفسه، ص 82

وطبقا لذلك يستطيع أطراف الأنواع من أشخاص القانون الدولي عرض قضاياهم على محكمة العدل الدولية إذا قبلوا ولايتها، ووفقا للقواعد المنظمة لاختصاص المحكمة، فبإمكان المحكمة أن تفصل في منازعات البيئة البحرية المتعلقة بتفسير أو تطبيق الاتفاقيات المتعلقة بحماية البيئة البحرية، وقد منح لها الاختصاص العديد من الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة، منها اتفاقية لندن سنة 1954 الخاصة بمنع تلوث البحار بالبتروول وهذا في مادتها 13، و الملحق الخاص باتفاقية فيينا لسنة 1963 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار الطاقة النووية، وكذلك اتفاقية هلسنكي سنة 1974 الخاصة بحماية البيئة البحرية لبحر البلطيق، وذلك تبعا للمادة 12 الفقرة 02 منها، أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 فقد منحت الاختصاص لمحكمة العدل الدولية بفض النزاعات التي تثور حول حماية البيئة البحرية من التلوث من خلال المادة 287 الفقرة 01،<sup>1</sup> و التي تنص على أن: " تكون الدولة عند توقيعها أو تصديقها على هذه الاتفاقية، أو انضمامها إليها أو في أي وقت بعد ذلك، صارت أن تختار بواسطة إعلان مكتوب واحد أو أكثر من الوسائل التالية لتسوية المنازعات المتعلقة بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها محكمة العدل الدولية."<sup>2</sup>

وهناك عدة أحكام قضائية صدرت عن محكمة العدل الدولية تؤكد على مبدأ الاستخدام غير الضار بالإقليم وعدم إلحاق الأضرار بالأقاليم الأخرى/ منها النزاع بين كل من الدولتين أستراليا و نيوزلندا و الدولة الفرنسية بخصوص التجارب النووية التي قامت بها فرنسا في المحيط الهادي سنة 1973، غير مبالية بالدول الأخرى، حيث تم عرض النزاع على محكمة العدل الدولية و التي أكدت في حكمها الصادر على أن ممارسات فرنسا تعتبر غير شرعية و تحدث أضرار معتبرة بمصلحة المجموعة الدولية من حيث التأثير على المحيط و الثروات البحرية، و ألزمت السلطات الفرنسية بالتوقف عن هذه التجارب في البحر في قرارها الصادر سنة 1974.<sup>3</sup>

### الفرع الثالث: المحكمة الدولية لقانون البحار

نصت المادة الأولى من المرفق السادس الخاص بالنظام الأساسي للمحكمة الدولية لقانون البحار، المنشأة طبقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، على أن تنشأ المحكمة الدولية لقانون البحار و تعمل وفقا لأحكام هذه الاتفاقية وهذا النظام الأساسي، و مقر المحكمة هامبورج بألمانيا، و لها أن تعقد

<sup>1</sup> رضا صالح ابو العطاء، المرجع السابق، ص 163

<sup>2</sup> محسن افكيرين، المرجع السابق، ص 425

<sup>3</sup> المرجع نفسه، ص 161

جلساتها و تمارس أعمالها من مكان آخر كلما رأت أن ذلك مناسباً، وقد تم تشكيلها و بدأت عملها بالفعل في أكتوبر 1996.<sup>1</sup>

و ينعقد الاختصاص للمحكمة الدولية لقانون البحار بنظر المنازعات المتعلقة بحماية البيئة البحرية و مكافحة تلوثها، و ما يتبع ذلك من مشاكل، حيث نصت المادة 21 من النظام الأساسي للمحكمة على أن اختصاص المحكمة يشمل جميع المنازعات، و جميع الطلبات المحالة إليها وفقاً لهذه الاتفاقية، و جميع المسائل المنصوص عليها تحديداً في أي اتفاق آخر يمنع الاختصاص للمحكمة.<sup>2</sup>

وميزة محكمة قانون البحار تتمثل في تنوع اختصاصاتها في مجال قانون البحار، فهي تنظر في النزاعات التي تعرضها عليها الدول الأطراف مثلما هو الأمر بالنسبة لمحكمة العدل الدولية، بالإضافة إلى النزاعات التي يكون أحد أطرافها أو بعضها أو كلها كائنات أخرى غير الدول و المنظمات الدولية، وهذا طبقاً للمادة 20 من النظام الأساسي للمحكمة.<sup>3</sup>

### المطلب الثاني: إجراءات الدعوى القضائية

تناولت الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية عن أضرار التلوث البحري بعض الأحكام الإجرائية الخاصة بدعوى المسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية حيث وضعت مواعيد سقوط و انقضاء الدعوى الإجراءات التحفظية، وكذلك إجراءات الأحكام القضائية، و سنرى ذلك في الفرع الأول الخاص بمواعيد سقوط الدعوى و انقضاءها، و الفرع الثاني يتعلق بالإجراءات التحفظية، و في الأخير نتطرق إلى إجراءات الأحكام القضائية في الفرع الثالث

### الفرع الأول: مواعيد سقوط الدعوى و انقضاءها:

إن الطبيعة الخاصة التي تتسم بها الأضرار الناجمة عن التلوث البحري جعلت حصرها و تقديرها صعب من أجل إثباتها فور وقوعها، و من أجل مساعدة الأشخاص في المطالبة بالتعويض عن ما أصابهم من ضرر جراء التلوث، عملت الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية على تمديد مهل التقدم في المطالبة بالتعويض و جعلها طويلة نسبياً وذلك حسب المصدر المحدث للتلوث البحري.

إذ نجد أن اتفاقية بروكسل الخاصة بالمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث بالزيت لسنة 1969 نصت في مادتها الثامنة على أن الدعوى ترفع خلال 03 سنوات من تاريخ حدوث و تحقق الضرر، و

<sup>1</sup> رضا صالح ابو العطاء، المرجع السابق، ص 164

<sup>2</sup> محسن افكيرين، المرجع السابق، ص 426

<sup>3</sup> نفس المرجع، ص 426

ليس تاريخ حدوث فعل التلوث، وقد حددت تاريخ سقوط الدعوى بـ 06 سنوات ابتداء من تاريخ وقوع الحادث وهذا نظرا لتأخر الآثار و الأضرار الناجمة عن حادث التسرب أو إلقاء الزيت، أو تأخر معرفة المسؤول عنه<sup>1</sup>

وإذا كانت كارثة التلوث وقعت نتيجة عدة حوادث متتالية فتحسب بمدة 06 سنوات من تاريخ أول حادث التلوث.<sup>2</sup>

أما الاتفاقية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار الطاقة النووية لعام 1972، و اتفاقية المسؤولية المدنية في ميدان الطاقة النووية باريس لسنة 1960 فقد نصتا ضمن أحكامها أن حق المطالبة بالتعويض ينقضي إذا لم ترفع الدعوى خلال عشر سنوات من تاريخ وقوع الحادثة النووية، و في حالة ما إذا كانت الدولة التي ترفع أمامها الدعوى ينص قانونها الوطني على مدة أطول تطبق المدة الأطول. ويرجع السبب في تمديد مدة تقدم الدعوى في كون أن التلوث الناتج عن المواد النووية لا تظهر آثاره الضارة دفعة واحدة، وإنما تحتاج إلى وقت طويل.

### الفرع الثاني: الإجراءات التحفظية

تتمثل هذه الإجراءات التحفظية في التدابير الاحترازية التي تتم قبل الحصول على التعويض، إذ يتم التحفظ على الممتلكات التي تسبب في إحداث الاضطرابات التي نتج عنها الضرر وهذا لتمكين المضرور من الحصول السريع على التعويض الكافي لجبر أضراره، ومن هذه الإجراءات الحجز البحرية، فالحق في التعويض عن التلوث الناجم عن حادث يميز التحفظ على السفينة<sup>3</sup> وكذلك إجراء غلق المنشأة الملوثة إذا ثبت إن الضرر ناتج بسببها.

والحجز التحفظي على السفن نصت عليه اتفاقية بروكسل المتعلقة بالمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث بالزيت لعام 1969، و غيرها من الاتفاقيات الأخرى المتعلقة بالمسؤولية عن تلويث البيئة البحرية، إذا حرصت الاتفاقية على أن تكفل لملاك السفن الوسائل السريعة للإفراج عن سفنهم و حمايتها من الحجز التحفظي، و الإجراءات التعسفية التي قد تسبب للمالك أضرارا جسمية، و تشجيعا لملاك السفن على أداء الالتزامات المقررة بالاتفاقية حيث نصت على أن مالك السفينة بعد إيداعه

<sup>1</sup> محسن افكيرين، المرجع السابق، ص 134

<sup>2</sup> خالد مصطفى فهمي، المرجع الأسبق، ص 260

<sup>3</sup> احمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 84

للاعتقاد المالي بعد الحادث و تحويله حق تحديد مسؤوليته له الحق في استرجاع سفينته أو أي ممتلكات تخصه، وعلى السلطة المختصة الأمر بالإفراج عنها فوراً.<sup>1</sup>

### الفرع الثالث: إجراءات المحاكم القضائية

فالنسبة للمحاكم الدولية تتمتع أحكامها التي تصدرها بحجية ، باعتبارها أن هذه الأجهزة دولية و حيادية لم تفرض على الأطراف و إنما قبلوا اختصاصها بإرادتهم الحرة، ومن ثم يفترض في أطراف النزاع احترامهم للحكم و خضوعهم له.<sup>2</sup>

فالأحكام الصادرة عن محكمة العدل الدولية هي أحكام نهائية و إلزامية لأطراف النزاع حسب المادة 59 و المادة 60 من النظام الأساسي للمحكمة، كما فرضت المادة 94 من الميثاق الأمم المتحدة على أطراف القضية تنفيذ حكم المحكمة ، و حولت للطرف الذي صدر لصالحه الحكم أن يلجأ إلى مجلس الأمن في حالة عدم تنفيذه من الطرف الآخر لإصدار توصية أو قرار بالتدابير التي يجب اتخاذها لتنفيذ الحكم.<sup>3</sup>

أما الأحكام الصادرة عن المحكمة الدولية لقانون البحار فهي أحكام قطعية و إلزامية وعلى كل أطراف النزاع الامتثال لها و الالتزام بتنفيذها.<sup>4</sup>

وفيما يخص الأحكام الصادرة عن محاكم الدولة التي أحدثت أضرار التلوث في إقليمها فهي أحكام نهائية غير قابلة للاستئناف طبقاً للمادة 10 من اتفاقية بروكسل و المتعلقة بالمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث بالزيت سنة 1969، و هذا كقاعدة عامة ، إلا أن الحكم الصادر عنها يمكن أن يستأنف في حالة ما إذا صدر الحكم عن طريق الاحتياط أو إذا لم يخطر المدعى عليه في الوقت المناسب و الكافي لتقديم دعواه، لأن المادة 09 من الاتفاقية اشترطت عند رفع دعاوى التعويض إخطار المدعى عليه في الوقت المناسب بهذه الدعوى.<sup>5</sup>

و بناء على ذلك فإن الأحكام الصادرة عن المحاكم الدولية تعتبر أحكاماً نهائية و إلزامية وعلى جميع أطراف النزاع تنفيذها، أما الأحكام الصادرة عن محاكم الدول التي حدثت أضرار التلوث في إقليمها فهي

<sup>1</sup> احمد محمود الجمل، المرجع السابق ، ص 134

<sup>2</sup> حساني خالد ، المرجع السابق، ص 91

<sup>3</sup> نفس المرجع، ص 92

<sup>4</sup> محسن افكيرين ، المرجع السابق، ص 426

<sup>5</sup> احمد محمود الجمل، المرجع نفسه، ص 135

كذلك نهائية غير قابلة للاستئناف إلا في حالة صدور الحكم بطريق الاحتيال أو في حالة عدم إخطار المدعى عليه برفع الدعوى في الوقت المناسب، و تكون معظم الأحكام الصادرة في مجال النزاعات المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث الالتزام بالتعويض عن الضرر الناتج، و يمثل التعويض بمختلف أشكاله الأثر الناتج عن تطبيق المسؤولية الدولية في هذا المجال، و الذي يعتبر موضوع دراستنا في المطلب الثالث

### المطلب الثالث: آثار تطبيق المسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية

ينتج عن تطبيق المسؤولية الدولية على المسؤول عن إحداث الضرر توقيع الجزاء بطبيعة الحال، وهناك جزاء مدني و جزاء جنائي، وهذا يتوقف على حسب نوع المسؤولية المترتبة، سواء كانت مسؤولية مدنية فيترتب عنها جزاء مدني، أما إذا كانت مسؤولية جنائية فيترتب عنها جزاء جنائي و الملاحظ في مجال القانون الدولي و العلاقات الدولية هو عدم التمييز بين أنواع المسؤوليات، و لعل السبب في ذلك يمكن في عدم وجود سلطة عامة عليا فوق الدول تدافع عن الصالح العام، و عليه المسؤولية الدولية يترتب عليها الجزاء المدني المتمثل في الالتزام بالتعويض عن الضرر الواقع، وهو أسلوب قانوني لإصلاح الضرر الحاصل.<sup>1</sup>

و الالتزام بالتعويض عن الضرر الواقع على البيئة البحرية أكدت عليه مختلف الاتفاقيات الدولية الخاصة بالمسؤولية المترتبة عن أضرار التلوث البحري، و التزمت به الدول بمقتضى المادة 235 فقرة 02 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 والتي أكدت على اللجوء إلى القضاء من أجل الحصول السريع على تعويض كاف أو على أية ترضية أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية. و عليه سنتناول في هذا المطلب من خلال ثلاثة فروع خاصة بأشكال التعويض التي نصت عليها الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية.

### الفرع الأول: الالتزام بالتعويض العيني

التعويض بشكل عام هو وسيلة لإصلاح الضرر و يقصد به الإصلاح التام و الفعلي الذي وقع، أما التعويض العيني فيقصد به إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> عمر صديق، المرجع السابق، ص 25

<sup>2</sup> سعيد السيد قنديل، المرجع السابق، ص 15



فالتعويض العيني يكون بالعمل على إعادة المحيط البحري المتضرر إلى حالته الأصلية، و يتم ذلك بوقف النشاط المحدث للضرر، و إصلاح الضرر بإعادة الحال إلى ما كان عليه.

### أولاً: وقف نشاط المحدث للضرر

إن إجراء وقف النشاط المحدث للضرر قد أثبت فاعلية في إزالة الاضطرابات التي أحدثت الضرر و تفادي تكرارها مستقبلاً، فالمسؤول عن الضرر يتعين عليه أن يقوم باتخاذ الاحتياطات اللازمة و الضرورية لمنع حدوث الضرر مرة أخرى، أو منع تفاقمه و خاصة عندما يكون الضرر ذو طبيعة مستمرة.

ووقف نشاط المحدث للضرر كصورة من صور التعويض تعتبر وقاية بالنسبة للمستقبل فقط بشأن المصالح المضرورة و ليس محو الضرر الحادث بسبب هذا النشاط، و على ذلك فإذا كان الضرر قد وقع بالفعل فوقف نشاط المتسبب فيه لا يعوضه، وإنما يمنع فقط وقوع أضرار جديدة في المستقبل، ومثال ذلك عندما يقوم احد المصانع بإلقاء مواد ضارة و ملوثة في مياه البحار، فإن هذا المصنع يصبح ملزماً بعدم تكرار هذا الفعل الضار مصدر التلوث، وهذا لا يعد تعويضاً عن الأضرار التي أصابت البيئة البحرية، بل يتم تقديرها بعيداً عن التزام صاحب المصنع بوقف النشاط الملوث الذي أحدث الضرر، ويكون ذلك عن طريق سحب أو وقف أو إلغاء الترخيص منه.<sup>1</sup>

ويمكن أيضاً وقف النشاط الملوث حتماً إذا لم يكن هناك ضرر لحق بالبيئة البحرية، خاصة إذا كان هذا النشاط ينتج عنه تلوّثات آتارها الضارة المتأخرة في الظهور، أما إذا تحقق الفعل الضارة نتيجة النشاط الملوّث فيجب إتباع إجراءات و تدابير لمنع تفاقم الضرر و انتشاره وهذا عن طريق اتخاذ وسائل الحماية عقب وقوع فعل الضرر مباشرة، وهذه الوسائل قد تتخذها الدولة في بعض الأحيان طبقاً للمادة 18 من اتفاقية لوجانو" الصادرة في 21 يونيو 1993 و المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن ممارسة الأنشطة الخطرة بالنسبة للبيئة، وقد تتخذ أحياناً أخرى من طرف أشخاص متخصصين سوء بشكل تلقائي أو بناءً على طلب في الوقت الذي يكون تدخلهم أمراً مرغوباً فيه طبقاً للمادة 26 فقرة 01 من اتفاقية لوجانو.<sup>2</sup>

ويتم التعويض في هذه الحالة عن وسائل الحماية التي اتخذت لمنع و تفاقم و انتشار الضرر، حيث نصت اتفاقية بروكسل سنة 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية للأضرار الناتجة عن التلوث البحري بالزيت على

<sup>1</sup> سعيد السيد قنديل، المرجع السابق، ص 18

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 20



أنه يتم التعويض عن الوسائل التي يتم اتخاذها بعد القيام بعمل أو مجموعة أعمال تكون منشئة للتلوث قد حدثت فعلا، ثم بعد ذلك تم تعديل هذا النص في البروتوكول الخاص بالاتفاقية في عام 1984، و الذي أجاز التعويض عن الوسائل التي تتخذ للحماية حتى في حالة التهديد الجسيم و الحال بخطر التلوث و هذا في مادته الأولى فقرة 08<sup>1</sup>

### ثانيا: إعادة الحال إلى حاله

التعويض المناسب لا يكون إلا بإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل أن يلحقه الضرر، و الحكم يوقف النشاط المحدث للضرر يكون دائما مصحوبا بإعادة الحالة إلى طبيعتها الأصلية إذا أمكن، و هذا تعويض عيني كعلاج للوسط البحري الذي أصابه الضرر، وهو التزام يقع على صاحب النشاط الملوث بإصلاح الضرر الذي لحق بالمحيط البحري. وقد نصت الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية عن تلويث البيئة البحرية على الالتزام بإعادة الحال إلى ما كان عليه كشكل من أشكال التعويض، و يكون ذلك بإزالة آثار التلوث في المحيط البحري الذي حدث فيه التلوث، حيث أكدت اتفاقية "لوجانو" في مادتها (02) فقرة (01) على وسائل إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث التلوث، و في حالة عدم تنفيذ الملوث المسؤول لالتزامه، يجوز للإدارة أن تحل محله وعلى نفقته في تنفيذ هذا الالتزام.<sup>2</sup>

ورغم أن التعويض العيني يعد التعويض الأساسي، و المفضل في أشكال التعويض إلا أن تحققه لا يمكن أن يكون متاحا دائما، لذلك لا يكون هناك محل للحكم بالتعويض العيني، ولا يكون أما القاضي في هذا المجال سوى الحكم بالتعويض النقدي، وهو موضوع الفرع الثاني.

### الفرع الثاني: الالتزام بالتعويض النقدي:

يعتبر التعويض النقدي التزام مالي يقع على المسؤول عن الضرر نتيجة خطئه، أو إهماله، أو رعونته، أو تعمده في إحداث التلوث الذي نتج عنه الضرر، و يكون عند عدم توفر لدى الشخص المسؤول الكفاءة الفنية لإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر، و لتفادي التنفيذ المعيب يفضل اللجوء إلى التعويض النقدي مقابل التكاليف، و الوسائل المعقولة التي يتم اتخاذها لإعادة الحال إلى ما كان عليه.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> سعيد السيد قنديل، المرجع السابق، ص 24

<sup>2</sup> نفس المرجع، ص 29

<sup>3</sup> نفس المرجع، ص 36

فالتعويض النقدي يعد تعويضاً احتياطياً يلجأ إليه القاضي عند استحالة تنفيذ التعويض العيني بسبب عدم التمكن من إعادة الحال إلى ما كان عليه، أو بسبب انه يكلف نفقات باهظة قد تتجاوز قيمتها قيمة الأموال المضرورة قبل التلوث.

و لتقدير قيمة التعويض لا بد من معرفة تاريخ محدد لنشوء الدين في ذمة المسؤول لمصلحة المضرور، وقد اتفق غالبية الفقه أن يوم وقوع الضرر هو تاريخ تحديد نشوء الحق في التعويض، إلا أن تقييم الضرر الذي لحق بالمحيط البحري بصفة خاصة، و المحيط البيئي بصفة عامة ليس أمراً سهلاً،<sup>1</sup> لذلك عملت بعض الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري على تحديد قيمة موحدة لبعض الأضرار البيئية.

فالاتفاقية الخاصة بمسؤولية مشغلي السفن النووية لعام 1963 و التي تناولت التلوث و آثاره الناجمة عن إلقاء الفضلات النووية في البحر، فقد حددت حداً أقصى للتعويض عن الحادث النووي الواحد بمبلغ 1500 مليون فرنك، ولا يستفيد مشغل السفينة التي تسببت في الحادث النووي من الإعفاء إن كان الحادث قد ترتب عن خطأ من جانبه، أو كانت له صلة بهذا الخطأ.<sup>2</sup>

أما الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلوث النفطي لسنة 1969 و التي عملت على ضمان حصول المضرورين عن حوادث التلوث النفطي على تعويض عادل و ملائم، وفي نفس الوقت تظل هذه التعويضات في الحدود التي لا تعوق مسار نشاط نقل النفط بحراً، و كذلك تستهدف توحيد القواعد المتعلقة بالمسؤولية عن آثار التلوث النفطي، فقد وضعت حداً أقصى للتعويض عن أي حادثة بمبلغ لا يتجاوز 2000 فرنك لكل طن حمولة السفينة، مع مراعاة أن لا يتجاوز إجمالي التعويضات في الحادث الواحد ما يعادل 210 مليون فرنك طبقاً للمادة 05 فقرة 01 من الاتفاقية.<sup>3</sup>

وبالنسبة لبروتوكول 1984 المعدل لاتفاقية 1969، فقد ادخل تعديلات على مبلغ التعويض، حيث حدده بثلاثة ملايين لكل سفينة لا تتجاوز حمولتها خمسة آلاف طن، أما بالنسبة للسفن التي تتجاوز حمولتها خمسة آلاف طن، فيقدر مبلغ التعويض بثلاثة ملايين يضاف إليها مبلغ 420 وحدة من وحدة السحب D.T.S تعادل 1.20 دولار أو 12.5 فرنك، أما بالنسبة للسفن البترولية التي تزيد حمولتها

<sup>1</sup> سعيد السيد قنديل، المرجع السابق، ص 38

<sup>2</sup> محسن افكيرين، المرجع السابق، ص 266.

<sup>3</sup> المرجع نفسه، ص 270.

عن خمسون ألف طن فان مبلغ التعويض الواجب دفعه هو 45 مليون من وحدة السحب الخاصة طبقا للمادة السادسة من بروتوكول عام 1984.<sup>1</sup>

فالملاحظ أن اتفاقية 1996 و بروتوكول 1984 المعدل لها حددا قيمة التعويض على أساس كمية النفط التي تم إلقاؤها في المحيط البحري و ما لها من تأثير على صلاحية المياه، و على الأحياء المائية، و الثروات الطبيعية الموجودة بها، من دون أن يحدد هذا الضرر الذي يستحق التعويض، لان الضرر الذي يصيب البيئة البحرية و عناصرها لا يمكن تغطيته و التعويض عنه إلا بإحيائها و باستعادتها على نفس الحال السابق قبل إصابتها بالضرر،<sup>2</sup> و على هذا الأساس فإن المسؤول عن الأضرار الناتجة عن التلوث البحري يلتزم بدفع مبلغ مالي مقابل الضرر الذي أحدثه نشاطه الملوث، وهذا من اجل تعويض المضرورين سريعا، أو تتوفر في حقه إحدى حالات الإعفاء من المسؤولية، لذلك لا بد من وجود أنظمة تضمن تعويض المضرور في هذه الحالات، ويكون ذلك عن طريق إنشاء آليات جماعية تساهم في تعويض المتضررين، وهذا ما سنتطرق إليه في الفرع الثالث.

### الفرع الثالث: مساهمة الآليات الجماعية في تعويض المتضررين.

نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 على تعاون الدول في تنفيذ القانون الدولي القائم وفي تطوير القانون المتصل بالمسؤولية والالتزامات الناجمة عنها، و ذلك من اجل تقييم الضرر و التعويض عنه، و تسوية المنازعات المتصلة و أكدت على تعاون الدول في وضع معايير وإجراءات تعويض كاف كالتأمين الإجباري أو صناديق التعويض.<sup>3</sup>

فاتفاقية قانون البحار أقرت على ضرورة وجود نظام خاص يكفل ضمان تعويض سريع وكاف فيما يتعلق بجميع الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، وهذا النظام تم تفعيله قبل إبرام اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، وذلك في الاتفاقيات الدولية الخاصة بالمسؤولية المترتبة عن الأضرار الناتجة عن التلوث البحري، و يتمثل هذا النظام كما أوضحته المادة 235 فقرة 03 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في التأمين الإجباري، وصناديق التعويض، و سيتضح ذلك في ما يلي:

**أولا : التأمين الإجباري:** إن فكرة الالتزام بالتأمين قامت على هدف أساسي وهو تحقيق مصلحة المضرور من خلال وجود شخص يتولى تعويضه عما لحق به من ضرر، وقد تبنت هذه الفكرة الاتفاقيات

<sup>1</sup> محسن افكرين، المرجع السابق، ص 271.

<sup>2</sup> جلاء وفاء محمدين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2001، ب-ط، ص 121

<sup>3</sup> مادة 235 فقرة 3 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982

الدولية المتعلقة بالمسؤولية عن أخطار التلوث البحري، منها اتفاقية 1969 التي ألزمت ملاك بعض السفن بضرورة إبرام تأمين إجباري من مسؤوليتهم عن أضرار التلوث و ذلك في المادة 07 فقرة 01 و التي نصت على ما يلي: " يتطلب من مالك السفينة المسجلة في الدول المتعاقدة، و التي تحمل أكثر من 2000 طن زيت سائب كبضاعة الاحتفاظ بتأمين أو ضمان مالي آخر مثل ضمان بنك، أو شهادة مقدمة من مؤسسة دولية، للتعويض طبقا للمبالغ المحددة بتطبيق حدود المسؤولية الموضحة في المادة 05 فقرة 01 لتغطية مسؤوليته عن ضرر التلوث بموجب هذه الاتفاقية.<sup>1</sup>

وقد اعتنقت اتفاقية 1992 نفس المادة السابقة من اتفاقية 1969، وطبقا لما ورد في مضمونها أن نظام التأمين الإجباري لا يتم فرضه على كل السفن الناقلة للزيت في شكل شحنة، و إنما على سفن معينة في ضوء الكمية التي تحملها.

ولكي يكون هناك إلزام على الأطراف المعنية باحترام نص المادة 07 من اتفاقية 1969، فإذا لم تكن بالمركب الشهادة المطلوبة، فالدول الأطراف لا ترخص للمركب بالاستفادة من أحكام الاتفاقية و تمنعها من السير الملاحي طبقا للمادة 07 فقرة 10.<sup>2</sup>

و على ذلك فإن المضرور من التلوث يكون له الحق في ممارسة الدعوى المباشرة ضد شركة التأمين أو أي شخص آخر يحمل الضمان المالي الذي يغطي مسؤولية مالك السفينة عما يترتب عليها من أضرار التلوث ، و مدة ممارسة الحق في الدعوى نجد المادة 08 من اتفاقية 1992 قد حددت مدة 03 سنوات فقط تحتسب من يوم حدوث الضرر ، يمكن أن تمارس الدعوى خلالها، و لا يمكن مباشرة الدعوى إذا مضت 06 سنوات من يوم وقوع الفعل المنشئ للضرر، وتحسب المدة من يوم أول حادث إذا نتج الضرر عن عدة حوادث متتالية، و فيما يخص بتحديد المحكمة المختصة فقد نصت الاتفاقية على أنها محكمة الدولة التي حدث الضرر فيه إقليمها طبقا للمادة 09 فقرة 01 من اتفاقية حول المسؤولية المدنية.<sup>3</sup>

**ثانيا: صناديق التعويضات:** تعتبر آلية مكتملة لتعويض الضحايا في حالة عدم تمكن آليات المسؤولية المدنية من إصلاح الضرر إما لصعوبة التعرف على المسؤول محدث الضرر ، أو تجاوز التعويضات قدرات المسؤول المالية، أو لصعوبة التقاضي، وتعقيد إجراءات الدعاوى.

<sup>1</sup> احمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 130

<sup>2</sup> سعيد السيد قنديل، المرجع السابق، ص 138

<sup>3</sup> المرجع نفسه، ص 141

وقد لجأت العديد من الدول لإنشاء صناديق خاصة بتعويض ضروري التلوث البحري، وهذا يعد بمثابة تكريس لمبدأ التضامن الاجتماعي لإسعاف ضحايا التلوث البحري، فهناك صناديق إقليمية للتعويض تم إنشاؤها بموجب اتفاقية إقليمية، كما هناك صناديق عالمية أنشأت بموجب اتفاقيات دولية. ولإنشاء صندوق لتعويض أضرار التلوث بالزيت دعت المنظمة البحرية الدولية الى عقد اتفاقية مكاملة لاتفاقية 1969، وهي اتفاقية بروكسل لصندوق أضرار التلوث بالزيت و التي لبرمت بتاريخ 18 ديسمبر 1971<sup>1</sup>،

وقد أنشأ بموجب المادة 02 منها صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي، و الهدف الرئيسي من إنشاء الصندوق هو تعويض المضرورين بسبب التلوث البحري بالزيت عندما لا يتم حصولهم على تعويض عادل للضرر، سواء لعدم وجود مسؤولية عن هذه الأضرار ، أو بسبب عدم القدرة المالية للمالك الذي تقررت مسؤوليته عن هذه الأضرار بموجب اتفاقية المسؤولية، و مثال ذلك ما حدث عند غرق السفينة "GALABE-ASIMI" في نوفمبر 1981، حيث كانت هذه السفينة هي المالك الوحيد المملوك للشركة المالكة، وبعد غرقها أعلنت الشركة المالكة لها عدم قدرتها المالية على تعويض الأضرار و بذلك وجب على الصندوق التدخل لكي يحل محلها لتعويض الأضرار التي وقعت نتيجة حادث الغرق<sup>2</sup> فصناديق التعويضات لها دور احتياطي يجب إعماله عندما لا يتم تعويض المضرور من خلال الطريق الأصلي، كما يتدخل في حالة عدم القدرة المالية لمالك السفينة أو كفيله طبقا للمادة 04 فقرة 01 (ب) من اتفاقية 1971 المنشأة لصندوق التعويضات، وعلى صندوق التعويضات أن يتدخل عندما تتجاوز قيمة الأضرار الحد الأقصى للمسؤولية في ضوء أحكام الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية طبقا للمادة 04 فقرة 01 (ج) من نفس الاتفاقية، وهنا يكمن الدور التكميلي للصندوق.

وقد نصت الاتفاقية على بعض الحالات التي تعفي الصندوق من مسؤوليته، وذلك عندما ينشأ الضرر بسبب تلوث ناتج عن عمل من أعمال الحرب، أو عندما يكون السبب هو إلقاء مواد ملوثة من سفينة حربية.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 136

<sup>2</sup> محمد افكيرين، المرجع السابق، ص 274

<sup>3</sup> المرجع نفسه، ص 274

وكذلك يعفى الصندوق من المسؤولية في حالة خطأ المضرور، أي إذا أثبت أن أضرار التلوث قد حدثت كلياً أو جزء منها نتيجة تصرف المضرور، و في هذه الحالة يمكن أن يعفى الصندوق كلياً نو عن جزء من الضرر.<sup>1</sup>

وحق مطالبة الصندوق بالتعويضات ينقضي إذا لم تقدم المطالبة خلال 03 سنوات من تاريخ وقوع الضرر طبقاً للمادة 06 فقرة 01 من اتفاقية 1971 المنشأة للصندوق، ولا تقبل الدعوى بعد مضي 06 سنوات من تاريخ وقوع الفعل المنشأ للضرر.<sup>2</sup>

ويتم تمويل الصندوق من خلال اشتراكات يتم فرضها على الدول المتعاقدة على أساس كميات البترول التي يتم استيرادها، وعند تخلف العضو عن السداد يتم زيادة سعر الفائدة عما يستحق عليه من اشتراكات.<sup>3</sup>

و على ذلك فان المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية يترتب عليها الالتزام بالتعويض العيني و المتمثل في وقف نشاط المحدث للضرر، وإعادة الحالة التي كانت عليها الوسط البحري إلى حالتها الأصلية و في حالة استحالة التعويض العيني ، يلتزم المسؤول عن الضرر بدفع تعويض نقدي مقابل الضرر الذي نتج عن نشاطه، ولضمان التعويض الكافي و السريع للمضرور ألزمت الاتفاقية الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث كاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982، و الاتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري الدول بإتباع نظام التأمين الإجباري ، وصناديق التعويضات يكفل للمضرورين ضمان تعويض عادل يتعلق بجميع الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية.

#### المطلب الرابع : معوقات تطبيق المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

نظراً لكون التلوث البحري تلوثاً عابراً للحدود، و نظراً لكون الأضرار الناتجة عنه هي أضرار ذات طبيعة خاصة تختلف عن طبيعة الأضرار الأخرى، فانه يكون من الصعب تحديد و تطبيق المسؤولية عن تلك الأضرار الناتجة ، فتطبيق المسؤولية من اجل الحصول على تعويض كافي للمضرور يواجه عدة صعوبات تجعل ضحايا التلوث عاجزين عن الحصول السريع و الكافي على التعويض، وتجعل المسؤول عن الضرر

1 حمد افكيرين، المرجع السابق، ص 275

2 سعيد السيد فتدليل، المرجع السابق، ص 146

3 المرجع نفسه.

يفلت من الجزاء، و تتمثل هذه المعوقات في صعوبة تحديد فاعل التلوث ، وصعوبة تحديد الأضرار الناتجة وكذلك صعوبة إثبات الرابطة السببية بينهما، و سنى ذلك بالتفصيل في الفروع التالية.

### الفرع الأول: صعوبة تحديد فاعل التلوث.

طبقا للقواعد العامة للمسؤولية القانونية يجب أن يكون المتسبب في الضرر محددًا، إلا أن التلوث البحري باعتباره تلوثًا عابرا لمسافات بعيدة أو حتى لمسافات قصيرة قد يتعذر تحديد المتسبب في الضرر، لكون الضرر قد يحدث نتيجة تفاعل عدة أنواع من التلوث بفعل مجموعة من العوامل و المؤثرات التي تساهم في إحداثه، مما يصعب التحديد الدقيق لهوية المسؤول عن الضرر، كما أن انتشار آثار التلوث عبر جميع المناطق البحرية التي يعبرها بفعل التيارات البحرية، وتحركات الأسماك يصعب تحديد المتسبب في الأخطار و الأضرار الناتجة<sup>1</sup>، ومثال ذلك تلويث مياه البحار بإلقاء النفايات، أو بتصريف مياه الصرف الصحي أو بإغراق المواد النووية، فكل هذه الملوثات قد تتسبب في إحداث ضرر بيئي للبحر نتيجة تفاعلها، إلا أن المسبب في إحداث الضرر يصعب هنا تحديده، وهذا لتعدد فاعلي التلوث، و بالتالي يصعب إسناد الأضرار الناتجة إلى مصدر محدد، و بالتالي يصعب المطالبة بالتعويض.

### الفرع الثاني: صعوبة تحديد الأضرار الناتجة.

تحديد الضرر هو شرط أساسي لقيام المسؤولية القانونية، و الأضرار الناتجة عن التلوث البحري ذات طبيعة خاصة تجعل تحديدها صعبا من اجل إثباتها فور وقوعها فمسألة تحديد و حصر الأضرار ضرورية من اجل تقدير قيمة التعويض، إلا أنها مسألة من الصعب تقديرها لكون الأضرار الناتجة عن التلوث البحري قد تتأخر في ظهورها، حيث لا تظهر فور وقوعه الفعل الضار، و إنما تأخذ وقت طويل حتى يتم اكتشافها، فنتائج هذه الأضرار لا تتحقق في الحال، بل لها نتائج قد تتأخر تحققها، حيث تظل كامنة ثم تظهر بعد عدة سنوات<sup>2</sup>، و ذلك كما هو الحال بالنسبة للتلوث الإشعاعي و الذي لا يظهر آثاره الضارة بصورة فورية، و إنما تحتاج إلى وقت طويل حتى تظهر نظرا لكونها أضرار متراخية.

كما أن هناك بعض أنواع الملوثات التي ينتج عنها أضرار تكتشف و يتم التعويض عنها، وكذلك أضرار أخرى لا تكتشف في الحين، حيث يمكن أن تستمر رغم التعويض عنها، فيصعب تحديد الأضرار الغير مكتشفة و هي أضرار مستمرة قد تكتشف بعد عدة سنوات لذلك يصعب تحديدها من حيث

<sup>1</sup> أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 90

<sup>2</sup> واعلي جمال، المرجع السابق، ص 250



الزمن، كما أن الطابع المنتشر للأضرار الناتجة عن التلوث البحري يجعل تحديدها وحصرتها صعب نظراً لانتشارها وعبورها عبر عدة دول ساحلية، وهذا ما يجعل حصرتها من حيث المكان صعباً<sup>1</sup> و بالتالي يصعب تقدير هذه الأضرار من أجل تقدير قيمة التعويض عنها.

### الفرع الثالث: صعوبة إثبات الرابطة السببية.

رابطة السببية هي الصلة المادية بين الفعل الضار و النتيجة المترتبة عنه و المتمثلة في الضرر، والتلوث البحري قد تتداخل عدة أسباب في إحداثه كما سبق وان ذكرنا، و النتيجة الضارة المترتبة عن تلوث البيئة البحرية قد لا تظهر إلا بعد فترة طويلة من الزمن ، كما انه قد يتسبب في إحداثها أكثر من مسبب ، بل قد يتعذر أحيانا تحديد السبب المؤدي إلى تلك النتيجة الضارة.

فالبحث عن رابطة السببية بين الفعل الملوث المنتج للضرر، والضرر الناتج في ظل هذه المراحل التي يواجهها ويمر بها التلوث البحري قد يصطدم بمجموعة من الصعوبات.

فإثبات الرابطة السببية في مجال المنازعات البيئية كوجه عام يعتبر من الأمور الصعبة، لان أغلب الأضرار البيئية توصف بأنها أضرار غير مباشرة، كما انه يصعب تحديد بدقة المسافة التي تفصل بين مصدر الضرر أي المكان الذي حدث فيه التلوث المنتج للضرر، وبين المكان الذي حدث فيه الضرر.<sup>2</sup>

ولإثبات الرابطة السببية بين التصرف الضار و الضرر الناتج عنه دور هام و رئيسي في تطبيق حد المسؤولية على فاعل التلوث إذا اثبت المضرور أن الضرر نتج بسبب نشاطه الملوث، كما لها دور كبير في الإعفاء من المسؤولية إذا ثبت القائم بالنشاط أن الضرر نتج ليس منه، بل نتج بسبب أجنبي لا دخل له فيه كالقوة القاهرة، أو خطأ الغير، أو بسبب خطأ المضرور. و عليه فان تطبيق المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية تعيقها عدة صعوبات تفقد المضرور حقه في الحصول على التعويض العادل وصعوبة تحديد فاعل التلوث و صعوبة تحديد الأضرار الناتجة ، كذلك عدم التمكن من إثبات الرابطة السببية بينهما يؤدي إلى صعوبة تقدير التعويض عن الضرر الناتج، لذلك كان من الأجدر تطبيق المسؤولية على القائم بالفعل الملوث حتى في حالة عدم وجود ضرر، مادام هذا الفعل القائم قد يؤدي إلى تلويث البيئة البحرية ، وهذا لضمان الحماية الفعالة للمحيط البحري.

واعلي جمال<sup>1</sup> المرجع السابق، ص 258

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 260.



الكتابة

خاتمة:

عاجلنا في هذا البحث التلوث البحري من وجهة نظر القانون الدولي.

لقد كشفت دراساتنا و تحليلنا للاتفاقيات الدولية التي عاجلت هذه الظاهرة عن بعض الملاحظات الهامة من المفيد لختامنا في هذا الموضوع الإشارة إليها:

1- إن الاتفاقيات المذكورة سلفا لم تكن إلا للوقاية من التلوث البحري، و ليس لمجازاة الأخطاء في حال وقوع هذا التلوث.

لهذا أرى من الضروري إعادة النظر في سبل تطبيق القواعد الفنية الواردة في الاتفاقية و التعامل معها على أساس أن عدم الالتزام بتنفيذ هذه القواعد يعد جريمة دولية تستوجب العقاب.

2- انه كان لهذا الاهتمام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث آثارها على المستوى العالمي الإقليمي، و حتى على المستوى المحلي، فأبرمت عدة اتفاقيات عالمية، و إقليمية خاصة بحماية البيئة من التلوث البحري والحفاظ عليها، و كانت تصدرها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 والتي كانت مكملة لجميع الاتفاقيات السابقة الخاصة بحماية البيئة البحرية، و تعتبر بمثابة الإطار العام للقانون الدولي للبحار، حيث حققت خطوة فعالة في مجال تجسيد قواعد قانونية خاصة بقانون البحار، و بحماية البيئة البحرية في الحفاظ عليها.

3- انعقدت عدة اتفاقيات دولية متعلقة بتنظيم المسؤولية في حال ارتكاب أفعال تضر بالبيئة البحرية. و عملت الدول على تكريس هذه الحماية من خلال تشريع قوانين وطنية في هذا المجال، تنفيذ أحكام الاتفاقيات التي صادقت عليها، واستفادت دول متعددة من أنظمة رصد التلوث، و تحديد مستويات التلوث المسموح به، و بيان المشروعات التي يمكن أن تؤثر على البيئة البحرية.

4- إن ازدياد ظاهرة التلوث البحري يكشف بين الحين و الآخر عجز تلك الاتفاقيات و المعاهدات الدولية في كفالة الحماية الفعالة للبيئة البحرية، و ضمان تدابير حاسمة لمواجهة خطر التلوث و الحد منه، و العقاب عليه، وبتحليل المجال الوقائي للنظام القانوني بهذه المواثيق نلاحظ أن الجهود الدولية فشلت في الوقاية من التلوث البحري بسبب تفاقم و ازدياد ظاهرة التلوث البحري فالبيئة البحرية أصبحت تعرف تزايد في نسب الملوثات و تنوع مصادرها، و هذا كله بسبب عزوف الدول عن الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية،

فبالتالي عدم دخولها حيز التنفيذ، أو بسبب انتهاك تلك الاتفاقيات من طرف الدول الأطراف فيها ، وعدم تحين وملائمة من تشريعات الدول الأطراف مع أحكام اتفاقيات حماية البيئة البحرية.

5- المجال العقابي المدرج في النظام القانوني لهذه الاتفاقيات الدولية فكان له دور هام في حماية البيئة البحرية من التلوث من خلال ضمان حق المضرور في التقاضي، حيث ألزمت الكثير من الاتفاقيات الدولية بالتأمين الإجباري في مجال النفط خاصة، و فرضت على ملاك السفن الناقلة للنفط المشاركة في عقود التأمين الدولية، و صناديق التعويضات ضمانا لإصلاح الضرر الذي قد يلحق بالبيئة البحرية إلا إن النظام القانوني الحالي لدعوى المسؤولية لا يزال مستعصيا في تعويض وجبر الأضرار، مما يستدعي إيجاد صيغ بديلة، أو مكملة لهذا النظام في ظل الصعوبات التي يواجهها.

6- رغم الجهود الدولية محليا، و إقليميا وعالميا فان النظام القانوني المتبع لا يشكل مجال فعلا لحماية البيئة البحرية من التلوث، فظاهرة التلوث البحري لها أضرار مستمرة، حيث بدأت الموارد البحرية تنفذ بشكل كبير وآلاف الأنواع من الأسماك بدأت تختفي.

فاستمرار تلوث البيئة البحرية يساهم في إشاعة الخوف المتزايد في جميع بلدان العالم لعدم وجود توافق دولي على رؤية موحدة لمعالجة مشاكل التلوث البحري الذي يهدد البيئة البحرية و عناصرها، وهذا بسبب إن القانون الدولي لا يزال يفتقد إلى الجزاء الرادع، وإلى سلطة دولية توقع الجزاء على المخالف و منتهك قواعد القانون الدولي، فمعظم أعمال المؤتمرات الدولية تأخذ شكل توصيات غير ملزمة للدول، فالدول النووية لازالت تلوث البيئة البحرية غير مبالية بالاتفاقيات الدولية، ومازالت الدول المتقدمة صناعيا ترمي بنفاياتها في البحار، وتقوم بسكب النفط عمدا في المحيط البحري.

7- على المجتمع الدولي إذا كان يحرص بالفعل على حماية البيئة البحرية من التلوث، إعادة النظر في مضمون الالتزام المفروض على الدول يمنع التلوث البحري و السيطرة عليه، والوارد في تصريح استكهولم المبدأ الأول وفي المادة 192 من اتفاقية قانون البحار بحيث لا يبقى مجرد التزام ببذل عناية إنما يصبح التزام بتحقيق نتيجة.

8- لا بد من إيجاد حل عن طريق التنسيق و التضامن و التعاون بين أعضاء المجتمع الدولي، مثل قيام كل المنظمات الدولية المتخصصة بتنسيق التعاون فيما بينها لمعالجة ظاهرة التلوث البحرية

وأُن تقوم الدول بسن قوانين في مجال حماية البيئة البحرية تشدد من العقوبات على مرتكبي الجرائم ضد البيئة البحرية، كما أنه على وسائل الإعلام إن تقوم بدورها في نشر الوعي البيئي الذي له دور هام و فعال في تنفيذ الإجراءات الخاصة بحماية البيئة البحرية، حيث انه قادر على تحقيق نتائج عملية ملموسة، وهذا عن طريق اطلاع الأفراد على الملوثات و مختلفة مصادرها و طرق معرفتها و مقاومتها ومعالجتها.

الله المصطفى والبراق

## قائمة المصادر و المراجع

• القرآن الكريم.

قائمة المراجع:

أولا الكتب:

- محمد سعادى، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، مصر ، 2010، ب ط .
- احمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث، دار المعارف للنشر بدون طبعة الإسكندرية.
- عبده عبد الجليل عبد الوراث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية و الداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، طبعة، 2006
- د.محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية و الطرق القانونية لحمايتها، دار الجامعة الجديدة، طبعة 2008
- علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام ، منشاة المعارف، مصر، بدون طبعة.
- عبد القادر الشبخلي، حماية البيئة في ضوء الشريعة و القانون و الإدارة ، و التربية والإعلام ، منشورات الحلبي، لبنان، 2009، ط1.
- محمد منير حجاب، التلوث وحماية البيئة و قضايا البيئة من منظور إسلامية، دار الفجر مصر، 1999.
- ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، دار الجامعة الجديدة للنشر مصر، 2004.
- خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية دراسة مقارنة، دار الفكر الجامعي مصر، 2011، بدون طبعة.
- سليم حداد، التنظيم القانوني للبحر و الأمن القومي العربي، المؤسسة الجامعة للدراسات و النشر و التوزيع ، لبنان، 1994، ط1.

- عامر محمود طراف، ارهاب التلوث و النظام العالمي، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، لبنان، 2002، ب ط.
- رضا صالح أبو العطا، حماية من منظور القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، بدون طبعة، 1994.
- مروان يوسف صباغ البيئة وحقوق الإنسان ، دار النشر للدراسات الإعلام والتوزيع بيروت، 1992، ط1.
- عمر صديق، محاضرات في القانوني الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر بدون طبعة، 1995.
- محسن افكين، القانون الدولي للبيئة، دار النهضة العربية، مصر، ، ط1، 2006.
- سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر ، ب.ط .2004.
- محمد بوسلطان ، مبادئ القانون الدولي العام ( الجزء الأول) ، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، ، ب.ط، 1994.
- محمد طلعت الغنيمي، مبادئ القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية ب.ط، 1994.
- حساني خالد ، مدخل إلى النزاعات الدولية ، دار بلقيس للنشر، الجزائر، ب-ط .2011.
- جلاء وفاء محمددين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة، مصر، ب-ط ، 2001 .

## ثانيا: الرسائل و المذكرات الجامعية

- عباس إبراهيم دشتي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام ، كلية الحقوق ، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2009-2010.
- بن فاطيمة بوبكر، نظام برشلونة لحماية البيئة البحرية في البحر الابيض المتوسط، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي و العلاقات الدولية، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة مولاي الطاهر سعيدة، 2009-2010
- واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث ( دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جماعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان 2009-2010.

### ثالثا : المقالات:

- أنس المرزوقي، قواعد حماية البيئة البحرية من التلوث، مجلة الحوار المتمدن، العدد 2008،416.



الفارس

# الفهرس

تشكرات

اهداء

01

مقدمة

المبحث التمهيدي مفهوم البيئة البحرية و التلوث

05

تمهيد

06

المطلب الأول: مفهوم البيئة البحرية

06

الفرع الأول: تعريف البيئة البحرية

06

أولا: التعريف اللغوي و الاصطلاحي

06

ثانيا: التعريف القانوني

07

الفرع الثاني: أهمية البيئة البحرية

07

أولا: الأهمية الحيوية

07

ثانيا: الأهمية الإستراتيجية

08

ثالثا: الأهمية الاقتصادية

09

المطلب الثاني : مفهوم التلوث البحري

09

الفرع الأول: تعريف التلوث البحري

10

أولا: التعريف اللغوي

10	ثانيا: التعرف الاصطلاحي
10	ثالثا: تعريفه قانونا
12	الفرع الثاني: مصادر التلوث البحري
13	أولا: مصادر حسب نوع الملوثات
15	ثانيا: مصادر حسب مصدر التلوث
	الفصل الأول: المجال الوقائي لحماية البيئة البحرية من التلوث على الصعيد العالمي
23	تمهيد
24	المبحث الأول: المجال الوقائي لحماية البيئة البحرية من التلوث على الصعيد العالمي
24	المطلب الأول: التطور التاريخي لمواجهة خطر التلوث البحري على الصعيد العالمي
24	الفرع الأول: أسباب حماية البيئة البحرية عن طريق قواعد القانون الدولي
24	أولا: الأسباب الجغرافية و الطبيعية
25	ثانيا : الأسباب الاقتصادية
25	ثالثا: الأسباب العلمية الفنية
26	رابعا: الأسباب التي تتعلق بحماية بيئة المناطق البحرية غير الخاضعة لسيادة الدول
27	خامسا: الأسباب التي تتعلق بالمناطق البحرية المشتركة لدولتين أو أكثر
27	الفرع الثاني: دور المؤتمرات الدولية في إرساء القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية

- 27 أولاً: مؤتمر واشنطن
- 28 ثانياً: مؤتمر لندن
- 29 ثالثاً: مؤتمر بروكسل
- 29 رابعاً: مؤتمر ستوكهولم
- 29 خامساً: مؤتمر الأمم المتحدة
- 30 الفرع الثالث: دور المنظمات الدولية في حماية البيئة البحرية
- 30 أولاً: منظمة الأمم المتحدة
- 30 ثانياً: المنظمة البحرية الدولية (OMI)
- 31 ثالثاً: منظمة التربية و الثقافة و العلوم (UNESCO)
- 31 رابعاً: المنظمة العالمية للصحة (OMS)
- 32 خامساً: منظمة الأمم المتحدة للأغذية و الزراعة (FAO)
- 32 سادساً: المنظمة الدولية للأرصاد الجوية (OMM)
- 33 سابعاً: الوكالة الدولية للطاقة الذرية (AIEA)
- 33 ثامناً: منظمة التعاون و التنمية الاقتصادية (OCDE):
- 33 تاسعاً: السلطة الدولية لقاع البحر
- 34 عاشرًا: البنك العالمي

- 34 المطب الثاني: حماية البيئة البحرية من التلوث في إطار الاتفاقيات الخاصة
- 34 الفرع الأول: حماية البيئة البحرية من المصادر الأرضية
- 35 الفرع الثاني: حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي و المواد النووية
- 37 الفرع الثالث: حماية البيئة البحرية من التلوث بالإغراق
- 38 المطب الثالث: حماية البيئة البحرية من التلوث في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار  
عام 1982
- 39 الفرع الأول: إستراتيجية اتفاقية 1982 من أجل حماية البيئة البحرية
- 40 الفرع الثاني: التدابير المتخذة للوقاية من التلوث البحري في إطار اتفاقية 1982
- 41 أولاً: حق الدولة الساحلية في التدخل الفردي لمكافحة التلوث البحري
- 41 ثانياً: حق الدول الساحلية في التدخل الجماعي لمكافحة التلوث البحري
- 42 الفرع الثالث: التزامات الدول لحماية البيئة البحرية بمقتضى اتفاقية 1982
- 43 المطب الرابع: مظاهر التعاون الدولي لحماية البيئة البحرية من التلوث
- 43 الفرع الأول: التعاون بين الدول على أساس عالمي أو إقليمي
- 44 الفرع الثاني: إنشاء نظم للرصد و التقويم البيئي
- 45 الفرع الثالث: تكريس حماية البيئة في التشريعات الداخلية للدول
- 47 المبحث الثاني: المجال الوقائي لحماية البيئة البحرية من التلوث على الصعيد الإقليمي
- 47 المطب الأول: اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث ( برشلونة عام 1976 )

- 48 الفرع الأول: البروتوكولات الملحقة باتفاقية برشلونة ( 1976 )
- 48 أولا: بروتوكول التعاون لمكافحة التلوث بالنفط و غيره من المواد الضارة
- 48 ثانيا: بروتوكول التعاون في مجال الوقاية من التلوث الناتج عن التفريغ من السفن و الطائرات
- 49 ثالثا: البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية
- 49 رابعا: بروتوكول خاص بالمناطق المحمية بالبحر المتوسط
- 49 خامسا: بروتوكول خاص بالتعاون في منع التلوث من السفن و مكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ
- 49 الفرع الثاني: أهداف اتفاقية برشلونة
- 49 أولا: الحفاظ على التراث المشترك
- 50 ثانيا: حماية البيئة البحرية و توازنها وحماية مواردها من التلوث
- 50 ثالثا: توثيق التعاون بين الدول و المنظمات الدولية المعنية
- 50 الفرع الثالث: التزامات الدول الأطراف بمقتضى الاتفاقية
- 52 المطلب الثاني: اتفاقية المحافظة على بيئة البحر الأحمر و خليج عدن لعام 1982
- 52 الفرع الأول: البروتوكولات الملحقة بالاتفاقية
- 52 أولا: البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالنفط و غيره من المواد الضارة في الحالات الطارئة
- 53 ثانيا: البروتوكول الخاص بالمحافظة على التنوع الحيوي و إنشاء شبكة من المناطق المحمية

## في البحر الأحمر وخليج عدن

54 ثالثاً: البروتوكول الخاصة بحماية البيئة من الأنشطة البرية في البحر الأحمر و خليج عدن

54 رابعاً: البروتوكول الإقليمي الخاص بالتعاون الفني لاستعارة ونقل الخبراء و الفنيين و الأجهزة و المعدات و المواد في الحالات الطارئة

54 الفرع الثاني: أهداف الاتفاقية

55 الفرع الثالث: التزامات الأطراف المتعاقدة بمقتضى الاتفاقية

56 المطلب الثالث: اتفاقية الكويت الإقليمية بالتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث لعام 1978

57 الفرع الأول: البروتوكولات الملحقة بالاتفاقية

57 أولاً : البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت و المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة

58 ثانياً: بروتوكول حماية البيئة البحرية من التلوث النتائج من مصادر البر

58 الفرع الثاني: أهداف اتفاقية

59 الفرع الثالث: التزامات الدول المتعاقدة بمقتضى الاتفاقية

60 المطلب الرابع: اتفاقية بوخارست الخاصة بحماية البحر الأسود من التلوث لعام 1992

61 الفرع الأول : البروتوكولات المحلقة بالاتفاقية

61 أولاً: البروتوكول الخاص بمنع و تقليل تفريغ مواد محددة

- 61 ثانيا: البروتوكول الخاص بمنع و خطر إلقاء مواد محددة
- 62 ثالثا: البروتوكول الخاص بالتعاون في حال وقوع حوادث تتعلق بتسرب النفط أو المواد الكيماوية إلى المياه
- 62 الفرع الثاني: لأهداف الاتفاقية
- 62 الفرع الثالث: التزامات الدول الأطراف بمقتضى الاتفاقية
- الفصل الثاني: المجال العقابي لحماية البيئة البحرية من التلوث
- 64 تمهيد
- 65 المبحث الأول: التنظيم القانوني للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية
- 65 المطلب الأول : مفهوم المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية
- 65 الفرع الأول : تعريف المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية
- 66 الفرع الثاني : أساس المسؤولية الدولية عن إضرار بالبيئة البحرية
- 67 أولا: في حالة التلوث العمدي
- 67 ثانيا : في حالة التلوث غير العمدي ( العارض
- 68 الفرع الثالث: الطبيعة المميزة للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية
- 70 المطلب الثاني: شروط قيام المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية
- 70 الفرع الأول: أن يكون الفعل غير مشروع
- 72 الفرع الثاني: إسناد الفعل المؤدي للضرر لأحد أشخاص القانون الدولي



72	الفرع الثالث: وجو ضرر
73	أولا : الأضرار المادية
73	ثانيا: الأضرار الجسدية
73	ثالثا: الأضرار البيئية المحضنة
75	المطلب الثالث: طبيعة الأضرار الناجمة عن التلوث البحري
75	الفرع الأول :الطابع المنتشر
76	الفرع الثاني: الطابع المتأخر
76	الفرع الثالث : الطابع المستمر
77	المطلب الرابع : الإغفاء من المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية
77	الفرع الأول: حالة القوة القاهرة
78	أولا: الأعمال الحربية
78	ثانيا: الكوارث الطبيعية
78	الفرع الثاني: حالة خطأ الغير
79	الفرع الثالث: حالة خطأ المضرور
79	المبحث الثاني: تطبيق المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية
80	المطلب الأول: الجهات القضائية المختصة بمنازعات البيئة البحرية

- 80 الفرع الأول: محكمة الدولة التي حدث في إقليمها أضرار التلوث
- 81 الفرع الثاني: محكمة العدل الدولية
- 82 الفرع الثالث: المحكمة الدولية لقانون البحار
- 83 المطلب الثاني: إجراءات الدعوى القضائية
- 83 الفرع الأول: مواعيد سقوط الدعوى و انقضاءها
- 84 الفرع الثاني: الإجراءات التحفظية
- 85 الفرع الثالث: إجراءات الحكام القضائية
- 86 المطلب الثالث: آثار تطبيق المسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية
- 86 الفرع الأول: الالتزام بالتعويض العيني
- 87 أولاً: وقف نشاط المحدث للضرر
- 88 ثانياً: إعادة الحال إلى حاله
- 88 الفرع الثاني: الالتزام بالتعويض النقدي
- 90 الفرع الثالث: مساهمة الآليات الجماعية في تعويض المتضررين
- 90 أولاً : التأمين الإجباري
- 91 ثانياً: صناديق التعويضات
- 93 المطلب الرابع : معوقات تطبيق المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية

94	الفرع الأول: صعوبة تحديد فاعل التلوث
94	الفرع الثاني: صعوبة تحديد الأضرار الناتجة
95	الفرع الثالث: صعوبة إثبات الرابطة السببية
96	الخاتمة
99	قائمة المصادر و المراجع
	الفهرس

