



جمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
جامعة الدكتور مولاي الطاهر سعيدة  
كلية الحقوق والعلوم السياسية  
قسم الحقوق



مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص: قانون البيئة والتنمية المستدامة

## حماية البيئة البحرية من التلوث وفقا لقواعد القانون الدولى

تحت إشراف الدكتور: حمداوي محمد

إعداد الطالبة: بلقاسم خديجة

### أعضاء لجنة المناقشة :

رئيسا	بجامعة سعيدة	أستاذ التعليم العالي	ساسى محمد فيصل
مشرفا ومقرر	بجامعة سعيدة	أستاذ محاضر (أ)	حمداوي محمد
عضوا مناقشا	بجامعة سعيدة	أستاذ محاضر (أ)	خرشي عمر
عضوا مناقشا	بجامعة سعيدة	أستاذ محاضر (أ)	فصراوي حنان

السنة الجامعية

2019 - 2020م

قال الله تعالى:

"وَمَا أَصَابَكُمْ مِنْ مُصِيبَةٍ فِيمَا كَسَبْتُمْ أَيْدِيكُمْ وَيَعْفُو عَنْ كَثِيرٍ"

سورة الشورى الآية 30

## شكر و عرفان

الشكر والحمد و الثناء لله تعالى على ما وهبني من النعم، و

أعاني ووفقتي على إتمام هذا العمل فله تعالى الحمد و

الثناء لجلال وجهه و عظيم سلطانه .

ثم أتوجه بأعمق آيات الشكر والعرفان بالجميل إلى الأستاذ

المشرف حمداوي محمد الذي منحني الكثير

من علمه ووقته وجهده، وكان نعم الأستاذ في مشواري الدراسي ،

فأسأل الله تعالى القدير أن يجازيه عني خير الجزاء.

كما أتوجه بالشكر الكبير و الجزيل إلى كل الأساتذة خاصة

الأستاذ أسود محمد الأمين الذي كان لي خير معين.

والأستاذ بوبكر بن فاطيمة، وأستاذي الفضيل قوادري

كما لا يفوتني أن أتقدم بخالص الشكر إلى الأساتذة

أعضاء لجنة المناقشة الكل باسمه الخاص.

فجزى الله الجميع خير الجزاء

و وأثابهم على تعاونهم.

## الإهداء

كلمات بالأشواق محملة و بأريج الزهور مطيبة، وبمداد الحبر مسجلة أبعثها  
مع النسمة إلى الروح الطاهرة الزكية إلى قرّة عيني محمد  
عليه أفضل الصلاة و أجل التسليم.  
إلى أعز ما أملك في هذه الدنيا إلى التي سهرت على تربيّتي  
وتكويني و تحملت كل عنائي إليك أمي.  
إلى أبي أهدي ثمرة جهدي و أحنّي تواضعا و تقديرا إليك.  
إلى إخوتي و أخواتي و خاصة نجاة وكريمة رفيقتي دربي.  
إلى كل موظفي مكتبة الحقوق على ما قدموه لي من دعم.  
إلى كل من ساهم في إتمام هذا البحث.

# قائمة المختصرات

ص:صفحة

ب.ط:بدون طبعة

## **List of shortcuts:**

OECD:Organization for Economic Cooperation and  
Development

IMO:International Maritime Organization

IMCO:Intergovernmental Advisory Organization For  
Aeronautics

UNEP:United Nations Environment Program

ICJ:International justice Court

## **Liste des abréviations :**

P :Page

N :numéro

# مقدمة

يعد تلوث البيئة البحرية من أهم قضايا العصر، وأحد الاهتمامات الحديثة في القانون الدولي وذلك لأن مخاطر التلوث لا تتوقف آثارها على دولة معينة أو رقعة جغرافية محددة، بل تمتد لتشمل مناطق العالم بأسره، وخاصة بعد أن تبث علميا أن ارتفاع معدل التلوث في البحار فاق التوقعات وأصبح يشكل خطرا على الموارد الحية والحياة البحرية بصفة عامة، ومدى مساهمته بالاستخدامات المشروعة للبحار.

ومن جهة فقد أكدت الدراسات أن التلوث البحري يمكن أن يهدد وجود الإنسان، سواء عن طريق استعماله هذه المياه الملوثة أو تناوله الأسماك و النباتات التي تنمو فيها، كما أن الخصائص الطبيعية للبيئة البحرية قد تتأثر بهذه الظاهرة تأثرا جذريا، فينعكس ذلك على الثروات الموجودة في مياه البحار، مما يحدث اختلال قد يمتد لمجالات كثيرة ومتعددة متجاوزا بذلك النطاق الجغرافي للبيئة البحرية، وبالتالي يختل عنصر التوازن والثبات على الكرة الأرضية.

وكان من الممكن ألا ترزع هذه المشكلة المجتمع الدولي لو أن البحار ظلت على طبيعتها وعلى النحو الذي وصفها الله سبحانه وتعالى به لقوله " وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حَبِيَّةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاجِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ"<sup>1</sup>. فهذه الإشارة الإلهية الموجهة إلى البشرية جمعاء بأهمية البحار كمورد هام للغذاء، وكمصدر لاستخراج الثروات المعدنية و المواد الخام، وكوسيلة للنقل والملاحة، وما يدل عليه ذلك من تسخيرها لخدمة الإنسانية، سواء في مجال التبادل التجاري أو في مجال خدمة التكامل الاقتصادي بين بلدان العالم، نقول أن هذه الإشارة التي

<sup>1</sup> - سورة النحل، الآية 14

## مقدمة

جاءت كتوجيه كريم و تذكرة للبشرية بما للبحار من أهمية كبيرة، فكان من الواجب أن تكون نبراسا للعالم أجمع للمحافظة على تلك البحار كما خلقها الله لعباده، غير أنه منذ أن بدأت الثورة الصناعية في العصر الحديث و ازدادت تبعا لذلك مشروعات التنمية الاقتصادية في أغلب دول العالم تسارعت معها مشكلة التلوث، حيث كثر إغراق مخلفات المصانع و المجاري و السفن في البحار و الأنهار، كما كثرت حوادث تسرب المواد الضارة و السامة و المشعة في مياه البحار نتيجة الحوادث البحرية و التجارب الذرية، كما أصبح البترول المستخرج بكميات غزيرة ووفيرة مصدرا أساسيا من مصادر تلوث البيئة البحرية ضمن مصادر التلوث الأخرى التي و اكدت مرحلة تلك الثورة الصناعية.

وإذا كان بعض المفكرين يحلو له التباهي بما وصلت إليه الإنسانية من حضارة صناعية و يصف عصرها الراهن "بمرحلة سيطرة الإنسان على الطبيعة" فالذي لا شك فيه أن البعض نسي أو تناسى أنه كلما ازداد الإنسان في إحكام قبضته على الطبيعة، كلما أدى ذلك إلى اختلال جذري في التوازن الأزلي و الطبيعي القائم بين عناصرها، وأن الأخطار المترتبة على تلك الحضارة الصناعية هي أخطار تفوق في آثارها كل الوصف، وقد تؤدي إلى القضاء على كل معالم الجنس البشري، فيما لو استحكمت التلوث الذي جلبته تلك الحضارة في مكونات البيئة الدولية، و تغلغت قبضته ليصبح واحد من أخطر التحديات التي تواجه الإنسان في مختلف جوانب حياته البيولوجية.

و العجيب أن مشكلة التلوث رغم خطورتها المؤكدة على بني البشر، فإنها لم تنثر الاهتمام العالمي بشكل جدي إلا منذ سنوات قليلة معدودة، و على وجه التحديد عندما انعقد مؤتمر البيئة باستوكهلم سنة 1972 تحت رعاية الأمم



## مقدمة

المتحدة، والذي خصص لبحث الجهود الدولية التي يجب أن تبذل لوقاية بيئة الإنسان من التلوث.

وقد تطور هذا الاهتمام فيما بعد وبشكل حاد في مجال البيئة البحرية، حيث استطاع المجتمع الدولي ترجمة هذا الاهتمام عن طريق إرساء قواعد قانونية دولية لمكافحة هذا التلوث، وذلك سواء بالانضمام إلى الاتفاقيات الدولية والإقليمية، أو عن طريق إرساء نظام المسؤولية، بالإضافة إلى تدعيم وتوسيع الالتزامات العامة بحماية البيئة البحرية، وكذا وضع تحديد دقيق للالتزامات الملقة على عاتق الدول بإدخال مجموعة من الشروط عند صياغة التزامات الدول في هذا الميدان، وتحديد نوع التدابير التي يجب على الدول العمل على تطبيقها في أنظمتها القانونية الداخلية بهدف حماية البيئة البحرية من التلوث.

وما زاد ترسيخ هذا الاهتمام بالالتزامات القانونية العامة الملقة على عاتق كل الدول لحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث بمختلف صورته وأشكاله، من خلال ما نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 باعتبارها اتفاقية عامة والتي ترقى إلى مرتبة المعاهدات الشارعة ذات القدسية الخاصة لا من حيث عدد الدول الموقعة والتي وصلت إلى مائة وتسع عشرة دولة، وإنما أيضا من حيث تنظيمها كافة الجوانب المتعلقة بالبحار ومن بينها مكافحة التلوث البحري، الذي تضمنه الجزء الثاني عشر من الاتفاقية تحت عنوان "حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها".

وتتجلى أهمية هذا الموضوع من الناحية النظرية إلى أهمية البيئة البحرية في حد ذاتها، باعتبارها مصدر غذاء الكثير من الشعوب خاصة الدول الفقيرة، بالإضافة إلى أهميتها في توفير مياه الشرب والاستفادة منها في الزراعة، ودورها في تحقيق التوازن المناخي، كما أنها تعتبر طريق للمواصلات

## مقدمة

ومصدر للطاقة و للثروات المعدنية خاصة النفط، فأضحت بذلك تمثل رقما لا يستهان به في اقتصاديات العالم، وتبرز أيضا أهمية الموضوع على وجه الخصوص في كون ظاهرة تلوث البحار والمحيطات في تزايد مستمر، ومدى ما يمكن أن تؤدي إليه من آثار مدمرة على الموارد الحية وعلى صحة الإنسان وبقائه.

أما من الناحية العملية فتكمن أهمية الموضوع من خلال الاهتمام العالمي والإقليمي والجهود الدولية المبذولة في سبيل المحافظة على البيئة البحرية، من خلال إرساء قواعد قانونية ووضع شروط عند صياغة الالتزامات، بالإضافة إلى تبني نظام المسؤولية الدولية عن الضرر البيئي في الكثير من الاتفاقيات الدولية تعويضا للمضرورين وفي نفس الوقت حماية للبيئة البحرية، و من جهة فدراسة هذا الموضوع تكسب معلومات وحقائق علمية وقانونية وتزيد من الوعي البيئي، كما أن تفعيل العلاقات بين الدول من خلال تعاونها يعطي حماية أكثر للبيئة البحرية.

إن الأسباب الذاتية التي دفعتني لاختيار موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث وفقا لقواعد القانون الدولي، حدثت الموضوع وحيويته وصلته الوثيقة بالواقع العملي، إضافة إلى دقة وحساسية المسائل التي يتعرض لها، ومنها ازدياد حجم التلوث البحري و اتساع نطاقه بفعل التطور الصناعي والتقدم الحضاري في السنوات الأخيرة، وكذا تضاعف المخاطر الناتجة عنه وتفاقمها بحيث بلغت معدلاتها حد يهدد البشرية جمعاء بالفناء، وبالتالي فإن هذا الموضوع بحاجة إلى مزيد من الدراسة والتمحيص كما أردنا أن نسهم مع غيرنا من الدارسين في بحث جوانب هذا الموضوع و إثرائه.

## مقدمة

أما الأسباب الموضوعية من وراء اختيار هذا الموضوع، أنه إذا كانت كل دولة تستطيع وفقاً لمبدأ سيادتها المعترف به من جانب القانون الدولي، أن تبسط اختصاصها الوطني على إقليمها وعلى المقيمين فيه، إلا أنه لا تستطيع وحدها حماية بيئتها بمفردها مهما كانت إمكانياتها وقوتها، فالبيئة البحرية تشكل كلا واحداً متكاملًا في نسق طبيعي، وما الأقاليم البحرية لأعضاء المجتمع الدولي إلا أجزاء اقتطعت من هذا الكل الواحد، وعليه فالبيئة البحرية وحدة واحدة لا تتجزأ وعناصرها مشتركة بين جميع الدول، والتلوث الذي يصيب بيئة معينة لا ينحصر في مكانه بل يمتد ليصيب مناطق تبعد آلاف الكيلومترات عن مصدر حدوثه، من أجل ذلك لا تكفي القوانين الداخلية بل لابد من التعاون الدولي عن طريق إبرام الاتفاقيات العالمية والإقليمية، بالإضافة لتبادل المعلومات والخبرات المكتسبة بين الدول وكذا الأجهزة والمعدات المتطورة بهدف حماية البيئة البحرية.

إن الهدف من هذه الدراسة هو تبيان مدى وجود نظام قانوني دولي، يلزم الدول بحماية البيئة البحرية من التلوث، وإبراز جوانب القوة والضعف في الاتفاقيات الدولية والإقليمية، وكذا الالتزامات الوطنية للدول باعتبارها وسيلة فعالة لتطبيق أحكام الالتزامات الاتفاقية، خاصة اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي وزعت الاختصاص ما بين الدولة الساحلية ودولة العلم تنفيذًا لأحكامها الهادفة للحد من التلوث والقضاء عليه.

وتكمن الصعوبات التي واجهت هذه الدراسة هي حداثة الموضوع واتساع مضمونه، وقلة المراجع المتخصصة، وبالتالي الاعتماد على المراجع العامة و المقالات و المذكرات، فتركيز معظم المراجع كان حول مشكلة التلوث البحري

## مقدمة

بالنظر دون التطرق إلى الصور الأخرى التي تمس البيئة البحرية، بالإضافة إلى كثرة نصوص الاتفاقيات في هذا المجال وعدم تبيانها جميعا لضيق الوقت.

بناء على ما تقدم ذكره فالإشكالية الأساسية للموضوع تتمثل في:

ما مدى تمكن الجهود الدولية و الإقليمية من إرساء معايير و التزامات قانونية تستجيب لمتطلبات حماية أفضل للبيئة البحرية؟

ويتمخض عن هذه الإشكالية عدة تساؤلات: ماذا نعني بالبيئة البحرية؟ وفي ما

يتمثل مضمون التلوث البحري ومدى انعكاسه عليها؟ وهل ما تضمنته

الاتفاقيات الدولية من التزامات قانونية كانت كافية للحد من التلوث البحري

مضمونا و نطاقا؟ فيما تتجلى المعالم الأساسية للالتزامات الوطنية للدول؟ وهل

تبنت الاتفاقيات الدولية نظام المسؤولية الموضوعية في نصوصها القانونية؟

لمعالجة هذه الإشكالية، فقد تم الاعتماد على المنهج الوصفي فالدراسة تحتاج

إلى وصف أخطار و عواقب هذا التلوث، بالإضافة إلى المنهج التحليلي لتحليل

هذه الظاهرة والنصوص القانونية، والاعتماد على المنهج التاريخي من خلال

ذكر الوقائع و سردها، واستخدام المنهج المقارن أينما سنحت ظروف الدراسة

بذلك.

انطلاقا من ذلك، تم انتهاج خطة ثنائية مجسدة في فصلين كل فصل مقسم إلى

مبحثين مع تخصيص مبحث تمهيدي، إذ أن هناك عناصر هامة لا تكتمل

الدراسة إلا بمعالجتها، كما لا يمكن إدراجها ضمن المقدمة أو الفصلين، ومن ثم

جمع هذه العناصر المتعلقة بمفهوم كل من البيئة البحرية والتلوث البحري

باعتبارهما أطراف هذا الموضوع في مبحث تمهيدي تحت عنوان :

**"الإطار المفاهيمي للبيئة البحرية والتلوث البحري".**

وبالنسبة للفصل الأول فقد جاء تحت عنوان "حماية البيئة البحرية في إطار

الجهود الدولية" والذي تم تقسيمه إلى مبحثين كما يلي:

## مقدمة

---

**المبحث الأول:** الاتفاقيات العالمية لحماية البيئة البحرية من التلوث

**المبحث الثاني:** الاتفاقيات الإقليمية لمواجهة التلوث البحري

أما **الفصل الثاني** فقد تم إدراجه تحت عنوان "الضمانات القانونية لحماية

**البيئة البحرية من التلوث"**، والذي بدوره ينقسم إلى مبحثين:

**المبحث الأول:** الالتزامات الوطنية للدول

**المبحث الثاني:** نظام المسؤولية الموضوعية في مجال التلوث البحري

مبحث تمهيدى

**المبحث التمهيدي:****تمهيد:**

تعتبر البيئة البحرية مصدر ثابت لانتفاع الإنسان، لكن هذا الأخير لم يكن حريصاً أو رشيداً، فقد بدأ يأتي من الأنشطة ما يضر بالبيئة المائية باستغلاله الجائر لثرواتها و استنزافها، زيادة على ذلك تلويثها بالنفايات و الفضلات السامة و الخطرة، فأصبحت بذلك مشكلة تلوث البيئة البحرية من المشكلات المستعصية التي تهدد وجود الكائنات الحية بما فيها الإنسان باعتباره المسؤول الأول عن اختلال التوازن البيئي.

و حتى تتضح المسألة أكثر، كان لابد من التطرق لمبحث تمهيدي تحت عنوان الإطار المفاهيمي للبيئة البحرية و التلوث البحري ليندرج تحته ما يلي:

- **المطلب الأول:** ماهية البيئة البحرية.

- **المطلب الثاني:** مضمون التلوث البحري.

### المطلب الأول: ماهية البيئة البحرية

تتسم البيئة البحرية بأهمية خاصة تميزها عن كافة عناصر البيئة الأخرى، ومبعث هذه الأهمية ما تتمتع به من طبيعة متميزة ، حيث تعد النموذج الأمثل للبيئة الإنسانية ، فهي تساهم بنصيب وافر في المحافظة على التوازن البيولوجي للكرة الأرضية ، و يضاف إلى ذلك أهميتها الكبيرة بالنسبة للإنسان و مختلف الكائنات الحية.

بناءا عليه فإن معالجة هذا المطلب تستدعي تقسيمه إلى فرعين ، بحيث يتضمن الأول مفهوم البيئة البحرية أما الثاني فهو مخصص لنطاق البيئة البحرية .

### الفرع الأول: مفهوم البيئة البحرية.

ويتضمن هذا الفرع تعريف البيئة البحرية باعتبارها الموضوع الجوهري لبحثنا، مع الأخذ بعين الاعتبار أهميتها الطبيعية و الإستراتيجية و الاقتصادية.

### أولاً: تعريف البيئة البحرية

لبيان تعريف البيئة البحرية يراعى أولاً تعريف البيئة، البيئة في اللغة العربية جمع بيئات، بواً، وهي تعني المحيط، نقول "الإنسان ابن بيئته"،<sup>1</sup> وهي أيضاً مكان الإقامة أو المنزل<sup>2</sup>، و ذلك لقوله تعالى: " وَالَّذِينَ تَبَوَّءُوا الدَّارَ وَالْإِيمَانَ مِنْ قَبْلِهِمْ يُحِبُّونَ مَنْ هَاجَرَ إِلَيْهِمْ ..."<sup>3</sup>

1- المنجد الأبجدي، الطبعة الثامنة، دار المشرق ، بيروت لبنان، 1990، ص 218.  
 - ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، بدون طبعة، 2002، ص 39.  
 3- سورة الحشر، الآية 09.



أي الذين أقاموا أو توطنوا بالمدينة المنورة قبل هجرة الرسول الكريم صلى الله عليه و سلم إليها.

و قوله تعالى " **وَكَذَلِكَ مَكَّنَّا لِيُوسُفَ فِي الْأَرْضِ يَتَّبِعُونَ مِنْهَا حَيْثُ يَشَاءُ** " <sup>1</sup>، أما في الحديث الشريف " **من كذب عليا متعمدا فليتبوأ مقعده من النار** " أي لينزل منزله من النار.

و تتفق معاجم اللغة العربية على أن كلمة البيئة تنصرف إلى الأماكن أو المحيط أو الوسط الذي يعيش فيه الكائن الحي، و هي تزود الإنسان بالموارد المادية اللازمة لاستمرار حياته من هواء و ماء و طاقة و ملبس و مسكن، و نجاح الإنسان في بيئته يرتبط بمدى فهمه لها و قدرته على التحكم فيها.<sup>2</sup>

و يمكن تعريف البيئة **إصطلاحاً** بأنها المحيط المادي الذي يعيش فيه الإنسان بما يشمل من ماء و هواء و فضاء و تربة و كائنات حية و منشآت أقامها لإشباع حاجاته.<sup>3</sup>

"L'environnement" est un néologisme récent dans la langue française...il fait son entrée dans le grand Larousse de langue française en 1972. " Ensemble des éléments naturels ou artificiels qui conditionnent la vie de l'homme."<sup>4</sup>

أما فيما يخص **تعريف البيئة البحرية**، **فالبخر لغة**: جمع أبحر و بحور و بحار،خلاف البر،متسع الماء،والبحر العظيم هو الخضم<sup>5</sup>، و هو الماء الكثير، ملحا كان أو عذبا ، سمي بذلك لعمقه و اتساعه،وقد غلب على الملح حتى قل في العذب.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> - سورة يوسف، الآية 56.

<sup>2</sup> - إسلام محمد عبد الصمد، الحماية الدولية للبيئة من التلوث، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، ب.ط، 2016، ص 21.

<sup>3</sup> - ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص39.

<sup>4</sup> - Michel Prieur .Droit de l'environnement. Dalloz ;Delta,2001,4 édition,p01et 02.

<sup>5</sup> - المنجد الأبجدي، المعجم العربي السابق، ص 193.

<sup>6</sup> - محمد سامي عبد الحميد " وآخرون " القانون الدولي العام، نظرية المصادر، القانون الدبلوماسي، القانون الدولي للبحر، القانون الدولي الاقتصادي، منشأة المعارف الإسكندرية، ب.ط، 2004، ص366.

كما يعرف الجغرافيون البحر: بأنه مجموعة فضاءات الماء المالح، حيث يعد هذا التعريف الطابع المادي لماء البحر فقط.<sup>1</sup>

و ينصرف اصطلاح البحر في مفهومه القانوني، و حسب رأي الفقه إلى "مجموع المساحات المغطاة بالمياه المالحة المتصلة ببعضها البعض اتصالاً حراً وطبيعياً."

وإذا كان المقصود بالملوحة واضح، فإنه يعني بالاتصال الحر و الطبيعي الاتصال ما بين المسطحات المائية المتماثلة أو شبه المتماثلة في ارتفاع منسوب المياه فيها، و عليه فإن المساحات المغطاة بالمياه العذبة (و في طليعتها الأنهار) لا تعتبر من قبيل البحر و لا تدخل في نطاقه، كما لا ينطبق هذا التعريف على البحار الداخلية مثل البحر الميت و بحر قزوين، لعدم اتصالها بالمساحات الأخرى المغطاة بالمياه المالحة.<sup>2</sup>

وقد ورد لفظ البحر بكل من معانيه سالفة الذكر، في الكثير من آيات الذكر الحكيم لقوله تعالى "ظهر الفساد في البر و البحر بما كسبت أيدي الناس ليذيقهم بعض الذي عملوا لعلهم يرجعون" فورد لفظ البحر مقابل للبر، وورد ذات اللفظ بمعنى البحر الكبير المتصف بالانبساط و السعة و ملوحة المياه و المتميز عن الأنهار المتصفة بعذوبة مائها، في آيات أخرى وذلك لقوله تعالى: "و سخر لكم الفلك لتجري في البحر بأمره و سخر لكم الأنهار".<sup>3</sup>

كما ورد لفظ البحر في صيغة المثني في أكثر من آية من آيات القرآن الكريم<sup>4</sup>، لقوله تعالى: "وما يستوي البحران هذا عذب فرات سائغ شرابه و

1- محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، مصر ب.ط، 2010، ص10.

2- محمد سامي عبد الحميد "وأخرون" القانون الدولي العام، نظرية المصادر، المرجع السابق، ص 368، 369.

3- سورة الروم الآية 41، سورة إبراهيم الآية 32.

4- محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام (الحياة الدولية)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ب.ط، 2015، ص177، 178.

هذا ملح أجاج ومن كل تأكلون لحما طريا وتستخرجون حلية تلبسونها و

ترى الفلك فيه مواخر لتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون"<sup>1</sup>

و قد تم التوصل إلى مصطلح البيئة البحرية في أعمال الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار و التي عقدت في جنيف عام 1978، و الذي تضمن في محتواه معنى الحياة البحرية بما تعنيه من كافة صور الكائنات الحية الحيوانية والنباتية التي تعيش في البحار، بالإضافة إلى مياه هذه البحار و قيعانها، و باطن تربتها بما تحتويه من ثروات طبيعية.<sup>2</sup>

أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فقد عرفت البيئة البحرية بأنها :

"نظام بيئي و مجموعة من الأنظمة البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي، الذي ينصرف إلى دراسة وحدة معينة في الزمان والمكان بكل ما ينطوي عليه من كائنات حية في ظل الظروف المادية والمناخية، وكذلك العلاقة بين الكائنات الحية بعضها ببعض وعلاقتها بالظروف المادية المحيطة بها".<sup>3</sup>

### ثانيا: أهمية البيئة البحرية

إن أهمية البيئة البحرية لا تقتصر على المخلوقات التي تعيش فيها، بل إن حياة الإنسان تعتمد عليها بشكل أساسي، وخاصة باعتبار الأسماك مصدرا لغذاء البشر منذ أمد طويل.

1- سورة فاطر، الآية 12.

2- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية و الطرق القانونية لحمايتها، دار الجامعة الجديدة، مصر، الطبعة الأولى، 2008، ص 76.

3- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، أيضا سهام زروالي "آليات حماية البيئة من التلوث بالزيت"، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية و الإنسانية، قسم العلوم الاقتصادية و القانونية، الجزائر، العدد 21، جانفي 2019، ص 131.

نظر بتاريخ: 2020/02/02 على الساعة 14:00، على الموقع [www.asjp.cerist.dz](http://www.asjp.cerist.dz)

لقوله عز و جل: "و هو الذي سخر البحر لتأكلوا منه لحما طريا و تستخرجوا منه حلية تلبسونها و ترى الفلك مواخر فيه و لتبتغوا من فضله و لعلمكم تشكرون"<sup>1</sup>. وللبيئة البحرية أهمية طبيعية، فهي مصدر لمالح الطعام و مستودع للأحجار الكريمة والإسفنج<sup>2</sup>، كما تغذي المساحات الشاسعة من الأرض بالأمطار، و تحد من جهة من ثاني أكسيد الكربون، من خلال امتصاصه أثناء عملية التمثيل الكلورفيلي، التي يقوم بها البلاكتون النباتي، في مياه البحار بكميات كبيرة، فتفصل ذرات الكربون إلى مواد عضوية و ينطلق غاز الأوكسجين ليذوب في الماء، فتتنفس به الكائنات الحية في البيئة البحرية، كما تمتص البحار ثاني أكسيد الكربون بفضل التيارات البحرية التي ترجع لحركة مياه المحيطات الباردة في القطبين وهبوطها إلى القاع نحو المناطق الاستوائية، فينتج عن ذلك تيارات دافئة تتولد عن اندفاع الماء الدافئ إلى السطح، فيترتب على ذلك تقلب مياه البحر التي تساعدها على امتصاص ثاني أكسيد الكربون.<sup>3</sup>

كما تعتبر البحار جهاز لتنظيم درجة حرارة الأرض، من خلال امتصاص ثاني أكسيد الكربون و بخار الماء و الأوزون الموجودة في الجو، بالإضافة لدورها في تلطيف المناخ على ظهر اليابس، كما أنه عند تعرض البحار إلى أشعة الشمس تتبخر مشكلة سحب تندفع تحت تأثير الرياح باتجاه اليابس محدثة أمطار لتكون مصدرا لحياة الكثير من الكائنات الحية.<sup>4</sup>

أما الأهمية الإستراتيجية للبيئة البحرية فهو واضح و الدافع لظهور فكرة السيادة والسيطرة على البحار بالمفهوم الحالي و التي بدأت منذ القرون

1- سورة النحل، الآية 14.

2- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص80.

3- الفتني منير، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة بن عكنون الجزائر، السنة الجامعية 2013-2014، ص15.

1- الفتني منير، المرجع السابق، ص15.

الوسطى، فالدول البحرية الكبرى التي تمتلك أقوى الأساطيل البحرية تأيد تضيق مساحة البحر الإقليمي حتى تزيد من نطاق أعالي البحار لضمان حرية حركة أساطيرها البحرية و زيادة انتفاعها قدر المستطاع، و ترتبط الأهمية أيضا بالتجارة التي تعد عصب الاقتصاد القومي خاصة النقل عبر البحر، أما الأهمية الإستراتيجية لأعماق البيئة البحرية ترجع للتقدم التقني الحديث ليرتكز الكلام حول الصواريخ والغواصات التي بطبيعتها مجهزة لتمارس عملياتها في أعماق البحار.

أما بالنسبة لقاع البيئة البحرية فهو أيضا يتميز بأهمية إستراتيجية، والتي ازدادت خاصة باكتشاف الزيت في القيعان و رغبة كل طرف من أطراف القوى الكبرى في تملكه. كما أن إقامة قواعد عسكرية على قاع البيئة البحرية وما تحت القاع، يحقق لها الأمان النسبي من هجمات الصواريخ المعادية بفضل سمك طبقات المياه التي تعلوها، بالإضافة لاختفائها عن أجهزة التجسس<sup>1</sup>.

في حين تظهر الأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية باعتبارها مصدر للطاقة و الثروات المعدنية ومصدر لغذاء جميع الكائنات الحية بما فيها الإنسان، خاصة صيد الأسماك لما لها من قيمة غذائية عالية، و اعتبارها كمصدر دخل للدول خاصة النامية. كما أن البحار تعتبر مصدر للطاقة و ذلك يرجع للكميات الهائلة من النفط و الغاز الطبيعي المتواجد فيها. حيث أثبتت الدراسات العلمية أن ثلث المخزون العالمي من النفط والغاز متواجد في باطن البحار في المناطق القريبة من الشواطئ، كما تعتبر مصدر للثروات المعدنية و المواد الخام الأخرى<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 83-85.

<sup>2</sup> - زيداني موسى، حماية البيئة البحرية من التلوث في ظل القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة ماستر، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة سعيدة، السنة الجامعية 2015-2016، ص 26.

## الفرع الثاني: نطاق البيئة البحرية

يطلق على نطاق البيئة البحرية عدة مسميات من جانب الفقه فمنهم من يطلق عليها مسمى: مدى سريان الالتزام من حيث النطاق الجغرافي، أي التزام الدولة بحماية البيئة البحرية من التلوث والبعض الآخر يحتفظ بمسمى امتداد سلطات الدول الساحلية، و أيا كان ما يطلق عليها فالهدف من وراء ذلك هو تحديد التزامات الدول اتجاه البيئة البحرية و ما لها من سلطات ، فالقانون الدولي التقليدي للبحار نادى بمبدأ حرية البحار و المحيطات، مع التسليم للدولة الساحلية بحقها السيادي على الأجزاء المجاورة و القريبة من شواطئها، فقد جاءت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 محاولة التوفيق بين حرية الملاحة و حقوق الدولة الساحلية فقسمت البحر إلى خمس مناطق و تشمل البحر الإقليمي، المنطقة المجاورة، المنطقة الاقتصادية الخالصة، الجرف القاري، و أعالي البحار.<sup>1</sup>

### أولاً: منطقة البحر الإقليمي

البحر الإقليمي شريط من البحر خاضع لسيادة الدولة و ملاصق لسواحلها ومياهها الداخلية، أو لسواحلها و مياهها الأرخبيلية إذا كانت من قبيل الدول الأرخبيلية، و تختص كل دولة بتحديد عرض بحرها الإقليمي شريطة ألا يتجاوز هذا العرض اثني عشر ميلا بحريا.<sup>2</sup>

و هذا وفقا لما جاء في اتفاقية قانون البحار التي منحت لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا مقيسة من خطوط الأساس المقررة.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق ، ص95.

<sup>2</sup> - محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 243

<sup>3</sup> - المادة 03 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

فحدود البحر الإقليمي من جهة الدولة الساحلية صاحبة السيادة عليها، تتحدد بخط الأساس العادي أو مجموع خطوط الأساس المستقيمة كفاصل ما بين البحر الإقليمي من جانب واليابس والمياه الداخلية (أو المياه الأرخيبالية) من الجانب الآخر.

أما حدود البحر الإقليمي من جهة البحر العالي يحددها خط وهمي تبعد كل نقطة من نقاطه عن أقرب نقطة إليها من خط الأساس العادي، أو خطوط الأساس المستقيمة بمقدار عرض البحر الإقليمي للدولة المعنية.<sup>1</sup>

أما بالنسبة لتحديد البحر الإقليمي للدول المتقابلة و المتجاورة تناولته المادة 14 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 كالآتي:

### 1- الدول المتقابلة:

فالإتفاق في هذه الحالة هو الذي يحدد الحدود بين الدول المتقابلة فإن لم يوجد مثل هذا الإتفاق أو لم يوجد سند تاريخي أو غير ذلك من "الظروف الخاصة" فإن تعيين حدود البحر الإقليمي للدولتين يتم بواسطة خط الوسط ligne médiane، و هو الخط الذي تكون كل نقطة عليه متساوية في بعدها عن أقرب النقط على خطي القاعدة التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي للدولتين المتقابلتين، و يقوم خط الوسط على تقسيم المياه إلى مساحتين متساويتين.

### 2- الدول المتجاورة أو المتلاصقة:

فإن المبادئ المتبعة في الحالة الأولى تطبق هنا على أنه يجوز اعتماد طريقة الأبعاد المتساوية بدون أي إشكال.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - محمد سامي عبد الحميد "وآخرون" القانون الدولي العام، نظرية المصادر، المرجع السابق، ص 433.  
<sup>2</sup> - بن عامر تونسي و عمير نعيمة، محاضرات في القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية، 2015، ص 230.

و هناك طرق مختلفة لقياس البحر الإقليمي يمكن للدولة الأخذ بإحداها أو الجمع بينها و هذا ما أوضحتها اتفاقية قانون البحار لعام 1982، فللدولة الساحلية أن تحدد خطوط الأساس تباعا بأية طريقة من الطرق المنصوص عليها بما يتناسب و اختلاف الظروف.<sup>1</sup>

فخطوط الأساس متنوعة، و يقصد ب**خط الأساس** ذلك الخط الذي يمتد على طول البحر الإقليمي الذي يفصل المياه الداخلية عن البحر الإقليمي و هو على نوعين:<sup>2</sup>

#### 1- خط الأساس العادي:

هو ذلك الخط الذي يقاس منه البحر الإقليمي، و هو حد أدنى الجزر على امتداد طول سواحل الدولة الساحلية، كما هو مبين في خرائط الدولة الساحلية المعتمدة و المثبتة بصورة رسمية معلنة و مودعة لدى الأمين العام للأمم المتحدة<sup>3</sup>، و يجب أن يكون طول خط الأساس مساويا لطول سواحل الدولة، و مساويا و موازيا لطول نهاية المنطقة الاقتصادية الخالصة التي تتصل بالبحر العالي.<sup>4</sup>

و يؤخذ بخط الأساس بالنسبة لسواحل الدولة غير المتعرجة، أي عدم وجود انبعاجات وتضاريس متقدمة داخل مياه البحر بدرجة كبيرة. فهنا يمكن الأخذ بخط الأساس كنقطة التقاء الإقليم البري بمياه البحر عند الجزر، و انطلاقا من هذه النقطة يقاس عرض البحر الإقليمي باتجاه البحر أما عند المد ترتفع مياه

<sup>1</sup> - المادة 14 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

<sup>2</sup> - سهيل حسين الفتلاوي، الموجز في القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، الطبعة الأولى، 2009، ص239.

<sup>3</sup> - المادة 05 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

<sup>4</sup> - المادة 04 من الاتفاقية السابقة.



البحر لتغمر جزءا من سواحل الدولة اليابسة و يطلق على هذا الارتفاع للمياه "بالمياه الداخلية".

## 2- خطوط الأساس المستقيمة:

و هي تطبق بالنسبة لسواحل بعض الدول المطلة على البحار الغير مستقيمة يرجع للانبعاجات و تقدم الحافات أو وجود البحيرات و مصبات الأنهار، أو تواجد جزر قرب السواحل فيصعب تحديد خط أساس عند التقاء اليابس بمياه البحر، و هي عبارة عن عدة خطوط مستقيمة فتجزأ سواحل الدولة لعدة مجموعات و لكل مجموعة خط يوصل بينها، فخط الأساس في هذه الحالة يتكون من خط مستقيم يوصل ما بين نقاط رؤوس مناسبة.<sup>1</sup>

و تجدر الإشارة إلى أن المياه المحصورة بين خطوط الأساس المستقيمة و الإقليم البري تدخل في المياه الداخلية في حالة المد حتى بالنسبة في حالة الجزر بسبب الخطوط المستقيمة التي تترك مناطق مغمورة بالمياه بسبب النتوءات البارزة من اليابسة على البحر و بقاء المياه في مداخلها.

أما الموانئ البحرية الدائمة تدخل ضمن سواحل الدولة بغض النظر عن مكان وجودها ( أي تدخل في إقليم الدولة ) أما الموانئ و المرافئ التي تنشأ في البحر و الجزر و المنشآت المرفئية الدائمة يسري عليها ما يسري على البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية.<sup>2</sup>

### ثانياً: المنطقة المتاخمة

ويقصد بها (المنطقة المجاورة)

تلك المنطقة من مياه البحر التي تمتد من نهاية البحر الإقليمي للدولة الساحلية في اتجاه أعالي البحار لمسافة لا تتجاوز 24 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، وهذا حسب ما جاء في اتفاقية قانون

<sup>1</sup> - سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 239.  
<sup>2</sup> - سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 240.

البحار: "لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من 24 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي تقاس منها عرض البحر الإقليمي".<sup>1</sup>

فحدود المنطقة المتاخمة، من جهة الدول الساحلية تتحدد بالخط الوهمي الذي ينتهي عنده البحر الإقليمي، و هو خط موازي بالضرورة لخط الأساس العادي أو مجموعة خطوط الأساس المستقيمة التي يبدأ منها قياس عرض البحر الإقليمي.<sup>2</sup>

كما أن حدود المنطقة المجاورة من جهة البحر العالي يحددها خط وهمي يوازي خط الأساس العادي أو خطوط الأساس المستقيمة بحسب الأحوال، و يبعد عن الخط أو الخطوط المذكورة بمسافة معينة حددتها اتفاقية جنيف بكونها اثني عشر ميلا بحريا، أما اتفاقية الأمم المتحدة فحددها بأربعة و عشرين ميلا بحريا، لتكون النتيجة أن عرض المنطقة المتاخمة لا ينبغي أن يزيد عن مسافة 24 ميلا بحريا مطروحا منها عرض البحر الإقليمي للدولة المعنية.<sup>3</sup>

و نشير إلى أن اتفاقية جنيف المبرمة عام 1958 تعرضت لبيان كيفية رسم حدود المنطقة المتاخمة في حالة تقابل سواحل دولتين أو تلاصقهما في نص المادة 24 فقرة 03 فالحدود ما بين المنطقتين المتاخمتين المتلاصقتين أو المتقابلتين ينبغي أن تحدد وفقا لخط الوسط المعبر عن قاعدة البعد المتساوي، و يكون ذلك برسم خط حدود تكون كل نقطة فيه على بعد متماثل من أقرب النقاط إليها في كل من خطي الأساس الذي يقاس من كل منهما عرض البحر الإقليمي لواحدة من الدولتين المعنيتين المتلاصقتين أو المتقابلتين، في حين أن اتفاقية

1 - المادة 33 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، أيضا محمد سعيد عبد الله الحميدي المرجع السابق، ص 97.

2- محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 267.

3- المادة 33/ف 02 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

الأمم المتحدة لقانون البحار سكتت عن بيان كيفية تعيين الحدود ما بين المنطقتين المتاخمتين في حالة تقابل سواحل دولتين أو تلاصقهما، ومن الأحسن إعمال قاعدة البعد المتساوي و تعيين الحدود ما بين المنطقتين المتاخمتين المتداخلتين وفقا لخط الوسط، و هو ما أخذت به اتفاقية قانون البحار بشأن تداخل البحور الإقليمية و اتفاقية جنيف بخصوص تداخل المناطق المتاخمة.<sup>1</sup>

### ثالثا: المنطقة الاقتصادية الخالصة

فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة تعتبر مظهرا من مظاهر التطور الحديث لقانون البحار، وتجليات هذه الفكرة كان خلال الدورة الثانية للمؤتمر الثالث لقانون البحار، من خلال مطالبة بعض الدول النامية بمنطقة اقتصادية خالصة تضاف إلى البحر الإقليمي للدول الساحلية في حدود مائتي ميل بحري، على أن يعترف فيها لهذه الدول بحقوق سيادية على الثروات الحية و غير حية، على أن تكفل الدول الساحلية للدول الأخرى حرية الملاحة البحرية و الجوية و حرية مد الكابلات و الأنابيب عبر هذه المنطقة، وقد بلورت اتفاقية قانون البحار 1982 هذه الفكرة وخصصت الجزء الخامس منها لبيان النظام القانوني لتلك المنطقة.<sup>2</sup> و قد عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المنطقة الاقتصادية الخالصة بأنها المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي و ملاصقة له، و حددت عرض المنطقة بما لا يتجاوز أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 268، 269.

<sup>2</sup> - عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها من أخطار التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة، ب.ط 1985، ص 21، 22.

<sup>3</sup> - المادة 55، 57 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، أيضا محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص

أما فيما يخص تحديد حدود المنطقة الاقتصادية فهي تمتد من الخط الوهمي المبين لنهاية البحر الإقليمي إلى خط وهمي آخر تختص الدولة بتحديدده على أن لا يتجاوز مائتي ميل بحري عن خط الأساس العادي (أو مجموع خطوط الأساس المستقيمة) التي يبدأ منه أو منها قياس عرض البحر الإقليمي. وفقا لما جاء في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.<sup>1</sup>

كما تعرضت الاتفاقية لكيفية رسم الحدود ما بين المنطقتين الاقتصاديتين الخالصتين لدولتين تتقابل أو تتلاصق سواحلها و ذلك وفقا لما جاء في نص المادة 74، و يكون بناء على اتفاق على أساس القانون الدولي كما أشير إليه في المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، و إذا لم يتم التوصل لاتفاق خلال فترة معينة تلجأ الدول المعنية إلى الإجراءات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر المتعلق بتسوية المنازعات.<sup>2</sup>

#### رابعاً: منطقة الجرف القاري

الجرف القاري أو الامتداد القاري هو ذلك الجزء من قاع البحار و الأرض من حيث تنتهي المياه الإقليمية للدولة الساحلية و تشكل امتداداً طبيعياً لأرض تلك الدولة تجاه قاع أعالي البحار. وقد نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أن يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع و باطن أرض المساحات المغمورة، التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى

<sup>1</sup> - المادة 57، من الاتفاقية السابقة، أيضاً محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 277

<sup>2</sup> - محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 277.

مسافة 200 ميل بحري من خط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة<sup>1</sup>.

يتضح من هذه المادة أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار استبدلت معيار المسافة بمعيار العمق و إمكانية الاستغلال المنصوص عليها في المادة الأولى من اتفاقية جنيف الخاصة بالامتداد القاري، كما أنها ربطت ما بين المفهوم القانوني و المفهوم الجغرافي لظاهرة الامتداد القاري و ما يمكن ملاحظته أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أعطت للدول حد أدنى من الامتداد القاري -في مفهومه القانوني- يشمل قاع البحر و ما تحت القاع في المنطقة المغمورة المتاخمة لقاع بحرها الإقليمي، لمسافة مائتين ميل بحري يبدأ قياسها عند خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي<sup>2</sup>، كما يفهم من النص أن الامتداد القاري يمتد لأطول مسافتين الحافة القارية أو مائتي ميل بحري، وعليه فإن الامتداد القاري يمتد إلى 200 ميل إذا كانت الحافة القارية ذلك الامتداد، علما أن المائتي ميل بحري هي حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة<sup>3</sup>.

### خامسا: منطقة أعالي البحار.

يقصد بأعالي البحار جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية للدولة، أو لا تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية<sup>4</sup>، و من المبادئ المستقرة في العرف الدولي أن أعالي البحار لا تخضع للسيادة الإقليمية لأي دولة، و لا يحق لأي دولة مباشرة أي

1- المادة 76 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، أيضا محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 99.

2- محمد سامي عبد الحميد "وآخرون" القانون الدولي العام، نظرية المصادر، المرجع السابق، ص 496، 497.

3- أسكندري أحمد، محاضرات في القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر ب.ط 1995، ص 119.

4- المادة 86 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

اختصاص إقليمي عليها، أو إخضاع أي جزء منها لسيطرتها<sup>1</sup>، وهذا ما أكدته المادة الثانية من اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار لعام 1958، و المادة التاسعة عشر من اتفاقية قانون البحار، و بجانب هذا المبدأ هناك مبدأ أساسي هو "حرية أعالي البحار" و الذي أكدت عليه كلا من الاتفاقيتين السابقتين، فالبحار مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، و تمارس هذه الحرية وفقا للقواعد المقررة في القانون الدولي والاتفاقيات الدولية.<sup>2</sup>

### المطلب الثاني: مضمون التلوث البحري.

إن اعتداءات الإنسان نتيجة تعمده أو إهماله أو عجزه عن إقامة توازن ما بين تلبية حاجاته وأطماعه و بين المحافظة على هذه الموارد البحرية، أضحى يشكل خطرا واضحا على هذا الوسط الحيوي. فقد أصبحت البحار مستودعا لمختلف القاذورات و النفايات و عوادمها مع ما تحتويه من مواد ضارة وسامة بل و مخلفات نووية رغم خطورة ذلك بالنسبة للكائنات البحرية الحية. فأصبحت بذلك البيئة البحرية رغم نظامها البديع تتوء بما أصابها من جراء ذلك من تلوث. لذا وجب علينا في هذا المطلب التعريف بالتلوث البحري، ثم تبيان مصادر هذه الظاهرة.

### الفرع الأول: مفهوم التلوث البحري.

يعد التلوث من أبرز المخاطر التي تهدد النظام البيئي البحري، من خلال تغييره للمقاييس الأصلية لهذا الوسط. و حديثنا في هذا الفرع سيكون حول تعريف التلوث البحري و صورته .

<sup>1</sup> - محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 101.

<sup>2</sup> - عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص 29، 30.

**أولاً: تعريف التلوث البحري.**

قبل التعرض لتعريف التلوث البحري يستلزم الأمر التعريف بالتلوث كأصل عام، التلوث في اللغة العربية لوث، تلوثاً، ولوث ثوبه بالطين أي تلطخ به.<sup>1</sup>

و في مختار الصحاح يعني لوث الشيء تلويثاً فيدل على الدنس و الفساد و النحس، و في المعجم الوسيط تلوث الماء أو الهواء بمواد غريبة ضارة .

التلوث في اللغة الانجليزية: مصطلح pollution يقصد به إدخال مواد ملوثة في الوسط البيئي و الفعل يلوث pollute و هو جعل الوسط المحيط غير نقي أو غير نظيف.

التلوث في اللغة الفرنسية: يطلق لفظ التلوث على كل شيء مدنس أو على الوسط المحيط غير النقي (بما يشمله من هواء أو الماء أو التربة)، و هو يعني تدهور الموارد الطبيعية بسبب الأنشطة البشرية.<sup>2</sup>

أما التلوث إصطلاحاً: هو وجود أي مادة أو طاقة في البيئة الطبيعية بغير كفاءتها أو كميتها، أو في غير مكانها أو زمانها، بما من شأنه الإضرار بالكائنات الحية أو بالإنسان في أمنه أو صحته أو راحته.<sup>3</sup>

و أشار إليه الفقيه كيس « kiss » بأنه: "إدخال الإنسان مباشرة أو بطريقة غير مباشرة لمواد أو طاقة في البيئة ينتج آثار ضارة بالطبيعة أو تهدد بالخطر

1- المنجد الأبجدي، المعجم العربي السابق، ص 281.

2- اسلام محمد عبد الصمد، المرجع السابق، ص 29.

3- ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص 40.

كل الصحة الإنسانية و يضر بالموارد الحية و بالأنظمة البيئية و يقلل من قيم التمتع بعناصر البيئة أو يعرقل الاستخدامات المشروعة لها.<sup>1</sup>

و يعرف التلوث البحري من طرف الفقيه كول H.A.Cole بأنه "أي نشاط إنساني يغير من البيئة و الحياة البحرية و نباتاتها و مصايدها و الصحة العامة، كما يؤثر في المنافع البحرية، ولذلك فهو يشمل الآثار الناتجة عن تنمية السواحل و الشواطئ و استغلال مصادر البترول والغاز و استخراج الحصى، و كذلك أنشطة أخرى مثل التخلص من الصرف الصحي و المخلفات الصناعية، و نفايات البترول، و كذلك التخلص من النفايات المشعة".<sup>2</sup>

و يعرف أيضا بأنه إدخال أي مواد أو طاقة بواسطة الإنسان في تلك البيئة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة مما ينتج عنه آثار ضارة بالأحياء المائية أو يهدد صحة الإنسان أو يعوق الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك و إفساد صلاحية الماء للاستعمال و خفض مزاياه.<sup>3</sup>

و التلوث البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار كما جاء في المادة الأولى (فقرة رابعة) " هو إدخال الإنسان في البيئة البحرية بما في ذلك مصاب الأنهار بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تنجم عنها آثار لأخطار و إعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك و غيره من أوجه

<sup>1</sup> - jean-pierre beurrier et Alexandre kiss, droit international de l'environnement, 4eme ED,pedone,paris,p68.

<sup>2</sup>- محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، مصر، ب.ط، 1996، ص 21.

<sup>3</sup>- خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث، دار الفكر الجامعي، مصر، ب.ط، 2011، ص 76.



الاستخدام المشروعة للبحار، و الحط من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال و الإقلال من الترويح.<sup>1</sup>

## ثانيا : صور التلوث البحري

يقصد بـصور التلوث البحري أشكال وأنماط التلوث، و يمكن تقسيم صور التلوث من ناحيتين، تتعلق الأولى بالنطاق الجغرافي للتلوث، و تتعلق الثانية بالقصد من التلوث و كلا منهما تشتمل على صورتين:

**الناحية الأولى:** من حيث نطاق تأثير التلوث و يشتمل على صورتين:

### أ- التلوث عبر الحدود:

و هو الذي يعبر عن الضرر الذي يصيب الميراث المشترك للإنسانية، حيث يتطرق لأحد عناصره أو بعض أثاره ما يطلق عليه بالعنصر الأجنبي و الذي لا يخضع لسيادة الدولة.

و يرى الفقه أن هذا النوع من التلوث يأخذ صورتين، النوع الأول وهو التلوث عبر الحدود (ذو الاتجاه الواحد) و هو الذي يجد مصدره في دولة أخرى أو أكثر، و خير مثال على ذلك حادثة تشيرنوبل عام 1986.

أما النوع الثاني لهذا التلوث هو التلوث عبر الحدود (ذو الاتجاهين أو التبادلي)، و هو التلوث الذي يجد مصدره في دولة و ينتج أثاره في دولة أخرى، و يوجد في هذه الدولة الأخرى مصادر للتلوث تنتج أثارها في الدولة الأولى.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - المادة 01/ف 4 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

<sup>2</sup> - محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 111، 112.

وقد عرفت لجنة القانون الدولي التلوث عبر الحدود "التلوث الذي ينشأ داخل إقليم إحدى الدول أو تحت رقابتها و يسبب أضرارا داخل إقليم دولة أخرى أو تحت رقابتها".<sup>1</sup>

كما عرفته منظمة التعاون و التنمية الاقتصادية OECD بأنه "أي تلوث عمدي أو عفوي يكون مصدره أو أصله العضوي خاضعا أو موجودا كليا أو جزئيا في منطقة تخضع للاختصاص الوطني لدولة و تكون آثاره في منطقة خاضعة للاختصاص وطني لدولة أخرى".<sup>2</sup>

### ب- التلوث المحلي:

و هو ذلك التلوث الذي يكتمل داخل الإطار الإقليمي لدولة معينة، دون أن تمتد آثاره خارج هذا الإطار يستوي في ذلك أن يكون مصدره فعل الإنسان، حيث يجب أن يكون الفعل المنشئ له واقعا من إنسان يقيم على التراب الوطني لهذه الدولة، أو كان بفعل الطبيعة، عندما تقع البراكين أو الزلازل أو الفيضانات و تصيب عنصر من عناصر البيئة المحلية، كما أنه يجب القول بذلك، أن تكون آثار هذا التلوث و التي تكمن في الضرر الحاصل الذي يكون قد نال من أحد مكونات البيئة المحلية دون أن يمتد لبيئة مجاورة تتبع دول أو قارة أخرى.

و يرى البعض أن التلوث عبر الحدود أكثر انتشارا في البيئة البحرية، على عكس التلوث المحلي الذي غالبا ما يتواجد في البيئة البرية و الجوية.<sup>3</sup>

**الناحية الثانية:** من حيث القصد من التلوث و يشتمل على صورتين:

### أ- التلوث المقصود:

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

2- الفتني منير، المرجع السابق، ص 33.

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

هو التلوث الذي يتم بطريقة إرادية عمدية، أي الفاعل يكون واعيا جاعلا من البحر مكبا سهلا للنفايات و العوادم<sup>1</sup>، فهو يعني التسبب إراديا في تلويث البيئة البحرية، و إلحاق الضرر بها، أو هو (التلوث الناجم ن أنشطة من المعلوم، أو من المفترض العلم بأنها تسبب آثارا ضارة مادية ملموسة، و الذي يتحقق في حالة ما تكون سلطات الدولة على علم، أو من المفترض أن تعلم بوجود تلوث مستمر عابر للحدود الوطنية، و لكنها لا تفعل شيئا لإيقافه).

### ب- التلوث غير المقصود (العرضي):

و هو التلوث الغير إرادي الذي يلحق بالبيئة البحرية، نتيجة لبعض مظاهر النشاط الإنساني، وأن مثل هذا التلوث تكون احتمالات وقوعه ضئيلة، كما عرفه البعض بأنه التلوث الذي يحدث في حالة الحوادث البحرية أو في حالة سقوط حمولة من النفايات من على ظهر السفينة<sup>2</sup>.

و من الكوارث التي تسبب تلوث البيئة البحرية، الكوارث التي تقع لناقلات النفط التي تنفجر أو تغرق لسبب ما فيؤدي ذلك إلى تلوث مياه البحر و شواطئ الدول الساحلية القريبة، ومثال ذلك حادثة الناقله الليبيرية "أموكو كاديز" التي غرقت على بعد ثلاثة مائة أميال فقط من الشاطئ الفرنسي عام 1978 و أدت إلى تلويث 300 كيلو متر من الشاطئ الفرنسي بمائتين وثلاثون ألف طن من النفط و غيرها من الحوادث التي لا يمكن إحصائها، بالإضافة إلى الحوادث التي تقع أثناء عمليات الاستغلال التي تكون في البحار<sup>3</sup>.

1- زيداني موسى، المرجع السابق، ص 37.

2- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 114.

3- زيداني موسى، المرجع السابق، ص 38.

**الفرع الثاني: مصادر التلوث البحري.**

لا جدال أن مشكلة تلوث البيئة البحرية أصبحت واحدة من أخطر المشاكل التي تواجه البشرية، و لما كانت أسباب و مصادر التلوث متعددة و ناتجة عن أنشطة مختلفة فإننا في عرضنا لها لن نعتمد على أسلوب السرد التعدادي بل فضلنا جمع كل طائفة متشابهة المصدر و الطبيعة منها تحت تقسيم واحد لنتحصل على ثلاثة مصادر رئيسية، بالإضافة إلى مصدر رابع لأنه يمكن أن تندرج تحت حالاته أي من المصادر الثلاث .

**أولاً: التلوث من مصادر برية.**

إن تلوث البيئة البحرية من مصادر برية أو أرضية هو الذي يحدث بفعل التصريف من الأرض أو البر إلى المجاري المائية البحرية أو النهرية أو غيرها، مهما كان مصدر التلوث سواء كان منقولا من الماء أو من الساحل مباشرة بما في ذلك مساقط المياه أو من خطوط الأنابيب، أو من اليابسة أو المنشآت الصناعية.<sup>1</sup>

و يقصد بالتلوث من مصادر أرضية في اتفاقية باريس لعام 1974 للحماية من التلوث من المصادر البرية، تلوث المنطقة البحرية من المجاري المائية عن طريق الساحل، سواء المناسبة تحت الماء أو من خلال خطوط الأنابيب، أو من منشآت أقامها الإنسان تحت إشراف الدولة العضو وسيادتها.<sup>2</sup>

كما تضمنت اتفاقية هلسنكي لعام 1992 لحماية بحر البلطيق من التلوث، مفهوم التلوث من مصادر برية والذي يقصد به، تلوث البحار بفعل التصريف من

<sup>1</sup>- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 115.

<sup>2</sup>- المادة 03/ج) من اتفاقية باريس لعام 1974 المتعلقة بالحماية من التلوث من مصادر برية.

اليابسة إلى البحر أيا كان مصدر التلوث، منقولاً مع المياه أو مع الهواء أو مباشرة من الساحل، بما في ذلك مساقط المياه أو من خطوط الأنابيب.<sup>1</sup>

و يرى جانب آخر أن التلوث من مصادر برية هو ذلك الذي تلفظه المصانع من المخلفات ويؤثر على الكثير من المسطحات البيئية البحرية، بحيث أن هذه المخلفات تحتوي على الكثير من المواد العضوية و غير العضوية سواء كانت صلبة أم سائلة مثل النفايات الناجمة عن مصانع الأغذية كعامل الألبان و الجبن و مصانع الورق و غيرها، بالإضافة لتلوث المياه بالمبيدات الكيماوية والتي تنتقل للإنسان في النهاية عن طريق السلسلة الغذائية .

فمصادر التلوث البرية هي نتيجة أنشطة الإنسان المختلفة في البر و التي تصب في البحار كصرف المياه الفاسدة بالمركبات السامة أو الكيماوية و مياه المجاري أو الصرف الصحي، و ما تصبه الأنهار و خطوط الأنابيب في البحار.<sup>2</sup>

نجد أيضاً تلوث البيئة البحرية من أنشطة الإنسان على الأرض كالمخلفات العضوية لسكان المدن الساحلية و التي تصرف في البحار فتغير من خواص المياه، و كذلك التلوث الحراري الذي ينتج عن محطات توليد الطاقة الكهربائية و كذلك المصانع التي تحتاج إلى عمليات تسخين و تبريد يؤثر على الحياة النباتية و الحيوانية.

كذلك من مصادر التلوث البحري من البر المخلفات الكيماوية الناتجة عن الأنشطة الصناعية المقامة على سواحل البحار و تصب مخلفاتها منها، و

- المادة 02/ف 2 من اتفاقية هلسنكي 1992 لحماية بحر البلطيق من التلوث، أيضاً محمد مصطفى يونس، المرجع السابق، ص 139.

<sup>2</sup>- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 118.

بعضها يكون ساما و له خطورة على الصحة العامة، بالإضافة للمخلفات الآدمية و الصناعية و الزراعية، و التي يصرف أغلبها في الأنهار و المصارف لتجد طريقها في البحر، كما تتلوث البحار بالنفط الذي يصل إليها من مصافي تكرير البترول المقام على السواحل، و الذي قد ينسكب عرضا أثناء تفريغ الناقلات أو من نهايات أنابيب النقل النفط من مناطق إنتاجية، و من محطات تموين الناقلات و قد قدرت كمية النفط المنسكبة في البيئة البحرية من مصادر أرضية حوالي 3.40 مليون طن سنويا، و هو ما يؤكد خطورة هذا المصدر خاصة و أنه يقع في المناطق الساحلية من البيئة البحرية، والتي تؤثر على الأحياء البحرية لتأثر بدورها على الإنسان إذا ما تناول صيد البحر<sup>1</sup>، و يحدث ما يزيد على 80% من تلوث البحار نتيجة الأنشطة على الأرض، إذ يجري تصريف مياه المجاري في المياه دون معالجة خاصة في الدول النامية.<sup>2</sup>

## ثانيا: التلوث الناشئ عن الأنشطة البحرية

### 1- التلوث النفطي:

يعد التلوث بالنفط أو بالزيت البترولي من أكثر مصادر تلوث مياه البحر و حتى مياه الأنهار، فتداخل الزيت أو النفط بالمياه يخل على نحو خطير بالتوازن البيئي والنظم البيئية المائية، يظهر ذلك من خلال تأثيره على تنفس الأسماك و الطيور المائية و غيرها من الأحياء الأخرى، بالإضافة لتأثيره على التركيب النوعي لمياه البحار و الأنهار و الإخلال بخصائصها، بما ينوب فيها من مواد هيدروكربونية، و البنزين هيكساكلورايد و غيرها، و من ناحية أخرى يظهر تأثيره على الشواطئ و المنشآت الترفيهية، واقتصاديات المدن الساحلية بوجه

<sup>1</sup> - محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 118.

<sup>2</sup> - نجلاء لعوامر، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة ماستر، كلية الحقوق جامعة بسكرة، السنة الجامعية 2017-2018، ص 40.

عام، ويرى البعض أن تلوث البحار بالبتترول يعد من أهم مصادر التلوث، نظرا لانتشاره السريع فوق سطح البحر مما يؤثر بدوره على الحياة المائية، إذ يمنع التبادل الغازي بين الهواء والماء، وتسهم ناقلات البترول بدور كبير في إحداث هذا التلوث نتيجة لعمليات الشحن و التفريغ، أو بسبب الحوادث التي تتعرض لها.<sup>1</sup>

تعتبر الانسكابات النفطية مسؤولة عن 12% فقط من النفط الذي ينفذ إلى البحر كل سنة ويأتي 36% من النفط الذي ينفذ إلى البحر من الجريان الصادر عن المدن و الصناعات، وتترتب عن هذه الانسكابات العرضية عواقب مدمرة، كالعواقب التي شوهدت في عام 2010 نتيجة لانفجار بئر النفط ديبووتر هوريزون في خليج المكسيك.<sup>2</sup>

### و غالبا التلوث البترولي للبيئة البحرية يحدث بطريقتين:

1- التلوث بسبب الكوارث البحرية القهرية التي تحدث للسفن و ناقلات البترول و المنشآت البحرية البتروولية: و يكون ذلك عادة عند وقوع تصادم بين السفن و ناقلات البترول بسبب عجز المساعدات الملاحية و الإرشاد، و سوء الأحوال الجوية المناخية بالإضافة للإهمال و عدم الحيطة في قيادة السفن و تراحم حركة المرور البحرية، كما يتم بسبب جنوح ناقلات البترول الفخمة، أو تحطم المنشآت البحرية الخاصة باستخراج البترول من أماكنها البحرية. و نذكر في إطار ذلك حادثة السفينة الليبيرية "توري كانيون ثالث أكبر ناقلة بترول في العالم في عصرها، التي كانت تحمل 880.000 ألف برميل من البترول الخام للكويت و قد تحطمت في 17 مارس 1967 في بحر الشمال أمام

1- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 120، 121.

2- نجلاء لعوامر، المرجع السابق، ص 32.

الشواطئ الانجليزية و الفرنسية، و تسرب منها 60 ألف طن بترول، و غطى مساحة بطول 35 ميل و عرض 18 ميل بحري، و أدى إلى هلاك آلاف الطيور البحرية و موت الكثير من الأسماك و تلف الشواطئ الانجليزية التي قدرت نظافتها آنذاك بحوالي ثمانية ملايين دولار، و أيضا حادثة سانتا بربارا في 1969/01/29 بسبب انفجار بئر نفطي تحت سطح البحر على ساحل منطقة سانتا بربارا بالولايات المتحدة الأمريكية.<sup>1</sup>

## 2- التلوث بسبب التفريغ العمدي للمواد النفطية في المياه: و هو يأخذ صورتين

أ- التفريغ المباشر: و الذي يحدث في العمليات العسكرية، كما قد يحدث عند وجود أعطال في ناقلات النفط.

ب- التفريغ غير المباشر: يتم في حالتين، الأولى تتعلق بتفريغ مياه الاتزان أو الصابورة، و هي مياه تحملها ناقلات البترول في خزاناتها بعد تفريغها، حتى تحفظ توازنها عند رجوعها فارغة إلى ميناء الشحن و الحالة الثانية تفريغ مياه غسل خزانات البترول في السفن و الناقلات عند إجراء الصيانة الدورية.<sup>2</sup>

### ثالثا: التلوث من مصادر جوية.

يعرف علماء الطبيعة و الكيمياء الهواء بأنه الغلاف الجوي المحيط بالكرة الأرضية، و المكون من خليط من الغازات بخصائصه الطبيعية، كما يتكون الهواء من عدة غازات منها النتروجين و الأكسجين، غاز الأرجون ثاني أكسيد الكربون و غازات أخرى مثل الهيليوم و الهيدروجين و الميثان، كما توجد نسبة تتراوح ما بين 1 إلى 3% من بخار الماء.

1- إسلام محمد عبد الصمد، المرجع السابق، ص 59.

2- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 122.



و عليه فالجو يمكن اعتباره مصدر لتلوث البيئة البحرية و ذلك نتيجة إنتقال الملوثات الموجودة في الهواء إلى البيئة البحرية و يكون ذلك بالأشكال التالية:<sup>1</sup>

### 1- عن طريق الأمطار الحمضية:

تتكون الأمطار الحمضية من تفاعل الغازات المحتوية على الكبريت، و أهمها ثاني أكسيد الكبريت مع الأكسجين بوجود الأشعة فوق البنفسجية الصادرة عن الشمس، و ينتج ثالث أكسيد الكبريت، الذي يبقى معلقا في الهواء و ينزل مع مياه الأمطار مشكلا الأمطار الحمضية التي تصل إلى البيئة البحرية سواء بطريقة مباشرة أو عن طريق الأنهار التي تعتبر أكثر عناصر البيئة تأثر بالأمطار الحمضية، مما يترتب عليه اختفاء العديد من الكائنات الحية، كما أن معظم الأنهار يكون مصبها الأخير البيئة البحرية.<sup>2</sup>

و أوضحت التحليلات لمياه الأمطار الساقطة في كثير من البيئات، و خاصة البيئات الصناعية أن مياه الأمطار لم تعد نقية تماما، بل أصبحت ملوثة بكثير من الغازات الضارة العالقة في الغلاف الجوي و بالتالي فإن تساقط الأمطار يعد مصدرا لتلوث المياه له انعكاساته على الزراعة و المياه العادية للبشر التي تستخدم هذه المياه من أجل الشرب.<sup>3</sup>

و قد بينت الدراسات أن زيادة حموضة المياه عن الحد الطبيعي، تؤدي إلى اختفاء الأسماك والأحياء البحرية الأخرى تدريجيا، أو تصاب بنقص في النمو و خفض إنتاج البيض، و الإصابة بأمراض كثيرة، كما أن ارتفاع الحموضة في الماء يؤدي لا محالة إلى نوبان المعادن كالكاديوم والزنك. و الرصاص و الزئبق التي يعد بعضها سام.

1- الفتني منير، المرجع السابق، ص 43.

2- الفتني منير، المرجع السابق، ص 43.

3- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 124.

## 2-الاسقاطات الإشعاعية الجوية:

إن التجارب النووية و خاصة التي تقوم بها الدول الصناعية الكبرى على أعماق مختلفة تحت سطح البحار و المحيطات كانت سببا في تلوث المياه، بسبب الغبار الذري المشع الذي تحمله الرياح إلى المسطحات المائية، و مياه البحار لها خصائص كيميوية و فيزيولوجية مميزة و بالتالي تكون معرضة لهذا النوع من التلوث و الذي يحول بعض العناصر المتواجدة في البيئة البحرية إلى عناصر مشعة لعديد من السنين.<sup>1</sup>

فالتلوث الإشعاعي من أخطر أنواع التلوث البيئي، فهو لا يرى و لا يشم و لا يحس ويتسلل بكل سهولة للكائنات الحية، و بمجرد وصول المادة المشعة إلى خلايا الجسم تحدث بها أضرار ظاهرة و باطنة و التي في غالب الأحيان تؤدي إلى الإضرار بحياة الإنسان.<sup>2</sup>

## 3- الاحتباس الحراري:

ظاهرة الاحتباس الحراري تعرف بأنها الارتفاع التدريجي في درجة حرارة الطبقة السفلى المكونة للغلاف الجوي القريبة من سطح الأرض، و هذا الارتفاع في درجة الحرارة يؤدي لزيادة انبعاث الغازات الدفيئة، التي تقوم بامتصاص جزء من الأشعة تحت الحمراء التي تنبعث من سطح الأرض كانعكاس للأشعة الساقطة على سطح الأرض من الشمس فتحتفظ بها في الغلاف الجوي مما يؤدي إلى زيادة درجة حرارة الأرض.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - الفتني منير، المرجع السابق ، ص 43.

<sup>2</sup> - إسلام محمد عبد الصمد، المرجع السابق، ص 64.

<sup>3</sup> - الفتني منير، المرجع السابق، ص 44.

ويرى العلماء أن زيادة انبعاث الغازات الدفيئة هو نتيجة لزيادة تلوث الجو الناتج عن ملوثات طبيعية كحرائق الغابات، البراكين، أو ملوثات صناعية بفعل نشاطات الإنسان كاستخدامه للبتروول و الفحم و الغاز الطبيعي، أو الغازات السامة التي تخلفها المصانع، و من نتائج ارتفاع حرارة الأرض ذوبان الجليد في القطبين و فوق الجبال و الذي يترتب عليه ارتفاع في مستوى المياه و بالتالي اختفاء بعض الجزر البحرية، و المساس بالأنظمة البيئية البحرية.<sup>1</sup>

#### رابعاً: التلوث الناتج عن الإغراق.

تضمنت كلا من اتفاقية لندن لعام 1972 لمنع التلوث البحري الناجم عن القاء النفايات، و اتفاقية هلسنكي لعام 1992 المتعلقة بحماية بحر البلطيق من التلوث، تعريف للتخلص من النفايات والذي سيشتمل على أي تصريف عمدي للفضلات أو المواد الأخرى في البحر سواء من السفن أو الطائرات.<sup>2</sup>

فالإغراق هو تلك التصرفات العمدية التي تؤدي إلى تلويث عمدي للبيئة البحرية، والتلوث الناجم عن إغراق و تصريف النفايات في البحار يعد من أنواع التلوثات الخطيرة نظراً لما تحتويه تلك النفايات من خواص فيزيائية و كيميائية و بيولوجية ذات تأثير ضار على الوسط البحري.

كما أن تأثير التلوث بالإغراق على البيئة البحرية يتفاوت حسب طبيعة المادة الملوثة التي تم إغراقها أو تصريفها أو دفنها في المياه البحرية، لكونها سامة أو مشعة، و هي بذلك تؤثر على صلاحية

<sup>1</sup> - الفتني منير، المرجع السابق، ص 44.

<sup>2</sup> - المادة 03/ف 01 من اتفاقية لندن لمنع التلوث البحري الناجم عن القاء النفايات، المادة 02/ف 03 من اتفاقية هلسنكي لحماية بحر البلطيق من التلوث، أيضاً محمد مصطفى يونس، المرجع السابق، ص 110.

مياه البحار بل و أن أثرها ينتقل بفعل التيارات البحرية من مكان لآخر في البحار.<sup>1</sup>

و قد جاء تعريف الإغراق في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في المادة الأولى فقرة (خامسة) على النحو التالي:

"أي تصريف متعمد في البحر للفضلات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الصناعية.  
و لا يشمل الإغراق ما يلي:

أ- تصريف الفضلات و المواد الأخرى الذي يصاحب التشغيل الاعتيادي للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غيرها من التركيبات الصناعية و معداتها في البحر أو ما ينتج عنه، خلافا للفضلات أو المواد الأخرى التي تنقل بواسطة أو إلى سفن أو طائرات أو أرصفة أو تركيبات صناعية أخرى يتم تشغيلها في البحر لغرض التخلص من مثل هذه المواد أو تنتج عن معالجة هذه الفضلات أو المواد الأخرى على متن تلك السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو التركيبات.

ب- إيداع مواد لغرض غير مجرد التخلص منها، بشرط ألا يتعارض هذا الإيداع مع مقاصد هذه الاتفاقية.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - زيداني موسى، المرجع السابق، ص 35.

<sup>2</sup> - المادة 01/ف 05 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، أيضا إسلام محمد عبد الصمد، المرجع السابق، ص 62، 63.

و تلجأ الدول التي تعتمد إلى هذه الطريقة للتخلص من نفاياتها السامة، بإغراقها في البحار والمحيطات معتبرة أن اتساع البحار كافي لإستعاب و تحليل هذه المخلفات والنفايات<sup>1</sup>، و لكن

الأمر غير ذلك، خاصة في ظل التطور الصناعي المعقد الذي أفرز مواد كيميائية و نفايات سامة شديدة الخطورة على الحياة البحرية، كالمركبات الكيميائية كالزئبق و لا ننسى النفايات الصلبة كالبلاستيك والزجاج والحاويات لتتجمع هذه المخلفات في الدوامات التي تحدث في المحيطات لتقوم برفعها، والتي تبلغ فيها تكتلات القمامة إلى غاية مليون جزيء من اللدائن في كل كيلومتر مربع، و يغطس 70 % من القمامة البحرية ليلبغ قاع البحر، فتتراكم نحو 690000 من قطع اللدائن في كل كيلومتر مربع، فالإغراق عادة ما يتم في أعالي البحار.<sup>2</sup>

و اعتبر البعض أن الإغراق مصدر خطير من مصادر التلوث، بل و أهم المصادر، و يرجع ذلك لطبيعة المواد التي يتم التخلص منها و التي عادة ما تحتوي على مواد سامة أو مؤذية أو ضارة، فضلا عن أن الفعل ذاته يتم في شكل عمدي، و ذلك بعد إعداد مسبق و نية مبينة لمرتكب الفعل، و هنا تكمن خطورة هذا المصدر.

وقد تفاقمت أخطار التلوث بالإغراق في ظل مبدأ حرية أعالي البحار ، نظرا لأن تلك البحار لا تخضع لسيادة أي دولة، بل هي خارج نطاق الولاية الوطنية لجميع الدول، لاسيما المتقدمة منها التي أساءت استعمال هذا الحق تجاه البحار العالية، و اتخذتها مقلبا لنفاياتها الصناعية و الزراعية و غيرها، وساعدها على

1- نجلاء لعوامر، المرجع السابق، ص 35.

2- نجلاء لعوامر، المرجع السابق، ص 36 .

ذلك ما تملكه من أساطير و طائرات تحمل حاويات النفايات والقمامة وتلقي بها  
في جوف البحار.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup>- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 127، 128.

# الفصل الأول: حماية البيئة البحرية من التلوث في إطار الجهود الدولية

**تمهيد:**

تعتبر البيئة البحرية وسيلة لتوطيد العلاقات بين الدول وفي نفس الوقت مركز اقتصادي هام في مجال تبادل السلع بواسطة السفن التي تمر عبر مختلف بحار العالم، لكن بعد التقدم العلمي والتكنولوجي ارتفعت حركة الناقلات التي سببت اضطرابا واضحا في البيئة البحرية كان له تأثير سلبي وكارثي على هذا الوسط الحيوي، مما استدعى حتما تدخل المجتمع الدولي عن طريق وضع مجموعة من القواعد القانونية المتعلقة بحماية البيئة البحرية على الصعيد العالمي، لتتعدد بذلك الاتفاقيات الدولية الرامية لمكافحة التلوث البحري بتعدد مصادر التلوث .

كما أن التلوث البحري و إن كان يعتبر مشكلة عالمية فهو يأخذ أيضا طابعا إقليميا، من هنا كان لابد أن تقترن الحلول القانونية الدولية بالحلول الإقليمية، فيما يتعلق بالمناطق البحرية التي تتصف بخصائص معينة تجعل منها أكثر المناطق تأثرا بالملوثات، وعلى وجه الخصوص البحار الإقليمية شبه المغلقة، والتي أصبحت تشكل خطرا كبيرا على الدول المطلة عليها.

وللوقوف على مدى نجاعة هذه النصوص الدولية و الإقليمية في الحد من التلوث البحري مضمونا ونطاقا، تم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين على النحو التالي:

**المبحث الأول:** الاتفاقيات العالمية لحماية البيئة البحرية من التلوث.

**المبحث الثاني:** الاتفاقيات الإقليمية لمواجهة التلوث البحري.



**المبحث الأول: الاتفاقيات العالمية لحماية البيئة البحرية من التلوث.**

إن اتفاقيات العالمية يطلق عليها اصطلاح الاتفاقيات النوعية، والتي يقصد بها مجموعة القواعد التي وضعتها الاتفاقيات الدولية و تعالج نوعا معينا ومحددا من مصادر تلوث البيئة البحرية، فتبين الأحكام القانونية لمكافحة هذا المصدر بالقضاء عليه، و خفضه و السيطرة عليه<sup>1</sup>.

و تنوعت هذه الاتفاقيات بتنوع مصادر تلوث البيئة البحرية و الذي ينجم عن تعدد الأنشطة التي تتم في البحار أو ترتبط بها، و التي تأتي في مقدمتها نقل النفط من موانئ شحنه إلى موانئ التفريغ، و ما ينجم عنها من تسرب بكميات هائلة إلى البحار في تلك الأثناء، و قد يكون تسرب النفط نتيجة السفن و الناقلات العملاقة و ما تتعرض له من حوادث و كوارث بحرية، فضلا عما يحيط بالبحار من الأجزاء اليابسة التي تدار عليها عمليات التنمية الاقتصادية و التي تنتج عنها نفايات صناعية يتم إلقاؤها في البحر بصورة مباشرة عبر الشواطئ أو غير مباشرة عن طريق الأنهار، أو ما يتم إغراقه من نفايات عبر السفن و الطائرات بصورة عمدية في أعماق البحار و المحيطات، و لا ننسى الاستخدامات المتزايدة للطاقة النووية و ما ينجم عنها من أضرار للبيئة البحرية<sup>2</sup>، و من ثم فإن دراسة هذا المبحث تقتضي تقسيمه إلى:

**المطلب الأول:** الاتفاقيات الخاصة بالتلوث النفطي و التلوث الناتج عن

الإغراق.

**المطلب الثاني:** الاتفاقيات الخاصة بالتلوث من مصادر برية و التلوث

النووي.

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

2- عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية و الداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ب. ط، 2006، ص 41.

## المطلب الأول: الاتفاقيات الخاصة بالتلوث النفطي و التلوث الناتج عن الإغراق.

إن استقراء الواقع العلمي يبصر بأن التلوث النفطي أو بزيت البترول يعد من أخطر مصادر تلوث البيئة البحرية، فاختلاط البترول بالمياه البحرية يخل على نحو خطير بالتوازن البيئي، وبالوسط الطبيعي و النظم البيئية البحرية<sup>1</sup>.

و من جهة أخرى نجد مصدر آخر للتلوث و يعتبر أقدم الملوثات التي لحقت بالبيئة البحرية وهو الإغراق، بحيث تشير تقارير إحصائية إلى أن أكثر من خمس مائة ألف مركب كيميائي يتم إغراقها في البحر كل عام، من مواد مشعة و مركبات عضوية و غير عضوية و نفايات صلبة، و التي باتت تهدد حياة الكثير من الكائنات البحرية<sup>2</sup>.

و قد أدى تزايد خطورة هاذين النوعين من الملوثات إلى إبرام عدة اتفاقيات دولية تهدف إلى تقرير واجبات و التزامات على الدول لحماية البيئة البحرية، وهذا ما سيتم التطرق إليه في هذا المطلب من خلال تفريع ثنائي، بحيث يتضمن الفرع الأول اتفاقيات مكافحة التلوث النفطي، أما الفرع الثاني فهو مخصص لاتفاقيات مكافحة التلوث الناتج عن الإغراق.

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

2- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 60

**الفرع الأول: اتفاقيات مكافحة التلوث النفطي.**

البيئة البحرية هي أكثر أنواع البيئات التي عالجتها الاتفاقيات الدولية، و لقد أدى تزايد حوادث و كوارث السفن و الناقلات التي تجوب البحار و المحيطات، بين موانئ الشحن و موانئ التفريغ إلى إبرام اتفاقيات دولية لمكافحة التلوث البترولي للبيئة البحرية ولعل أهمها:<sup>1</sup>

**1- اتفاقية لندن 1954 المتعلقة بمنع تلوث البحر بالبترول.**

أدى مؤتمر واشنطن المنعقد في 1926 إلى لفت الأنظار إلى خطورة تلوث البيئة البحرية بالزيت، و بالرغم من فشل هذا المؤتمر في الوصول إلى اتفاقية بهذا الشأن إلا أنه كان بمثابة التمهيد للاتفاقية المنعقدة في لندن 1954 و التي دعت إليها الحكومة البريطانية، و قد تم إقرار هذه الاتفاقية و التوقيع عليها في 12 ماي 1954 من قبل عشرون دولة و بدأ سريانها في 26 جويلية 1958، و قد عدلت في أعوام (1962، 1969، 1971)، و هي تعد أول اتفاقية متعددة الأطراف لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي.<sup>2</sup>

و قد قررت الاتفاقية أنها تسري على السفن المسجلة في أقاليم الدول الموقعة عليها، و على السفن التي تحمل جنسية تلك الدول، عدا بعض الناقلات التي حددتها الاتفاقية، و قد نظمت هذه الأخيرة في المادة الثالثة و ما بعدها أحكام التفريغ النفطي المحظور باعتباره القاعدة العامة، أما الاستثناءات فقد أجازتها في حالات محددة، أي التفريغ بشروط بالنسبة للسفن العادية، كأن تكون السفينة في حالة إبحار و أن لا يتجاوز معدل التفريغ ستون لترا في الميل الواحد، و أن يكون محتوى البترول المفرغ أقل من مائة جزء من المليون من الخليط، و أن يتم التفريغ على أبعد مسافة ممكنة من البر، و بالنسبة للناقلات يجوز لها التفريغ

1- إسلام محمد عبد الصمد، المرجع السابق، ص 108.

2- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 44.

إن كانت في حالة إبحار بشرط ألا يتجاوز معدل التفريغ الفوري ستون لترا في الميل، و أن لا يتجاوز مجمل كمية البترول المفرغة في رحلة الصابورة جزءا من خمسة عشرة ألف جزء من مجمل سعة الحمولة، و أن تكون الناقلة على بعد ما يزيد عن خمسين ميلا من أقرب شاطئ، و إن كانت هذه الاتفاقية قد نظمت بعض حالات التفريغ الجائز بخصوص مياه الصابورة، و بخصوص تأمين سلامة النقل و حماية الأرواح، إلا أنها فرضت على الدول وضع العقوبات الملائمة لحالات التفريغ غير المشروع داخل المياه الإقليمية أو خارجها، مع إبلاغ المنظمة البحرية الدولية IMO بتلك العقوبات<sup>1</sup>.

و يستثنى من تطبيق الاتفاقية عندما يتعلق الأمر بحالات الضرورة و بهدف ضمان سلامة السفن أو إنقاذ الأرواح أو منع تلف الشحنة، أو في الحالات التي يقع فيها التسرب رغم اتخاذ التدابير اللازمة لتقليل هذا التسرب إلى أدنى حد<sup>2</sup>. كما يستثنى من تطبيق الاتفاقية السفن الحربية و سفن صيد الحيتان التي تبحر في مناطق البحيرات العظمى لأمريكا الشمالية و المناطق الواقعة بينهما<sup>3</sup>، كما يجوز للدول المتحاربة و المحايدة أن توقف العمل بالاتفاقية أثناء العمليات العسكرية<sup>4</sup>.

و يرى على أن هذه الاستثناءات جعلت أحكام الاتفاقية ضعيفة الأثر لأنها لم تشتمل على كل السفن و الناقلات و المناطق البحرية، بالإضافة إلى أنها منحت الصلاحية لدولة العلم في تنفيذ أحكامها في أمور كثيرة، و هذا يؤدي إلى إضعاف فعاليتها خاصة بالنسبة للسفن التي ترفع أعلام المجاملة و التي تكون في الغالب سببا في حدوث التلوث و عدم خضوعها للرقابة لضعف الرابطة بين الدولة و السفينة التي تحمل علمها.

1- المادة 316 من اتفاقية لندن لعام 1954 لمنع تلوث البحر بالبترول.

2 - المادة 04 من الاتفاقية السابقة .

3- المادة 02 من الاتفاقية السابقة .

4- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 452 – 455.

## 2- اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي.

عقد المؤتمر الأول للأمم المتحدة لمناقشة قانون البحار في جنيف عام 1958، و انتهى إلى إقرار أربع اتفاقيات دولية في 1958/04/29<sup>1</sup>، ومن بين هذه الاتفاقيات اتفاقية جنيف لأعالي البحار، والتي دخلت حيز النفاذ في 1962/09/30، و قد ألزمت هذه الاتفاقية كل الدول بوضع أنظمة لمنع تلوث البحار بتصريف النفط من السفن أو خطوط الأنابيب، أو نتيجة لاستغلال و استكشاف قاع البحار وباطن أرضها آخذة في الحسبان أحكام المعاهدات العامة القائمة في هذا الخصوص<sup>2</sup>.

## 3 - اتفاقية بروكسل لعام 1969 المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار.

عقدت هذه الاتفاقية في بروكسل سنة 1969 بعد حادثة ناقلة البترول توري كانيون أمام شواطئ المملكة المتحدة<sup>3</sup>، تهدف الاتفاقية إلى تمكين الدول من اتخاذ الإجراءات اللازمة في أعالي البحار في حالات وقوع كارثة بحرية تؤدي إلى تلوث الشواطئ و البحار بالنفط<sup>4</sup>.

فقد حرص واضعو اتفاقية بروكسل على التأكيد على التوازن ما بين تقرير حق الدولة الساحلية في التدخل في أعالي البحار و بين مبدأ حرية أعالي البحار.

و من أهم المبادئ التي جاءت بها الاتفاقية:

<sup>1</sup>- محمد منصور، الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية في القانون الدولي العام و التشريع الداخلي، مجلة العلوم القانونية و السياسية، الجزائر، العدد 02 سبتمبر 2019، ص 839، أطلع عليه بتاريخ 2020/03/10، على الساعة 17:00،

[www.asjp.cerist.dz](http://www.asjp.cerist.dz)

<sup>2</sup>- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 455.

<sup>3</sup>- دخلت اتفاقية بروكسل لعام 1969 حيز النفاذ في 06 ماي 1975، إسلام محمد عبد الصمد، المرجع السابق، ص 113.

<sup>4</sup>- عبد العزيز لطفي جاد الله، المسؤولية القانونية للتلوث البحري بالزيت في إطار القوانين الوطنية و الدولية، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2019، ص 41.

- تقرير حق الدول الأطراف في أعالي البحار بالقدر الضروري لمواجهة الأخطار التي يمكن أن تهدد شواطئها أو تمس مصالحها نتيجة التلوث بالنفط<sup>1</sup>.

- أخذت الاتفاقية بمفهوم واسع لمصالح الدول الساحلية التي تهددها الحادثة و تسمح لها بالتدخل، لتشمل المصالح الاقتصادية و السيادية و صحة و رفاهية شعبها و المحافظة على المصادر البحرية الحية.

- ينبغي على الدولة الساحلية قبل اتخاذ أي إجراء أن تتشاور مع الدول الأخرى المعنية بالخطر وخاصة دولة علم السفينة، و أن تخطر أي شخص يتوقع أن تتأثر مصالحه بمثل هذا الإجراء، ولكن في حالة الضرورة القصوى تتخذ التدابير فوراً<sup>2</sup>، إلا أن هذه التدابير لا يجوز أن تتخذ في مواجهة السفن الحربية أو السفن التي تملكها الدولة و تديرها للأغراض غير التجارية<sup>3</sup>.

و بالرغم من ما سبق ذكره فإنه لم تسلم من المآخذ التي وجهت لها خاصة و أنها استئننت من مجال تطبيقها المنشآت و أجهزة استكشاف و استغلال الثروات المعدنية لقاع البحار و ما تحت القاع في أعالي البحار، و من جهة أخرى فالاتفاقية لا تخص إلا حالة التدخل في أعالي البحار في حالة الحادث البحري الذي يترتب عليه تلوث بالبترول<sup>4</sup>.

و نشير إلى أنه قد تم إلحاق بروتوكول بهذه الاتفاقية الذي يسمح بتطبيق الإجراءات المنصوص عليها في اتفاقية 1969 على أنواع أخرى من الملوثات التي لها آثار ضارة بحسب ما جاء في نص المادة الأولى من البروتوكول الذي

1- المادة 01 من اتفاقية بروكسل لعام 1969 بشأن التدخل في أعالي البحار.

2- المادة 03 من الاتفاقية السابقة.

3- عبد العزيز لطفي جاد الله، المرجع السابق، ص 42.

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

دخل حيز النفاذ في 30/03/1983، و للدول التي وافقت على اتفاقية 1969 أن تصبح طرفاً فيه<sup>1</sup>.

#### 4- الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالزيوت بروكسل لعام 1969.

و هذه الاتفاقية الثانية التي أسفر عنها مؤتمر بروكسل لعام 1969<sup>2</sup>، والتي أبرمت في 29 نوفمبر 1969 تحت إشراف المنظمة الدولية للملاحة البحرية<sup>3</sup>، و لقد جاءت هذه الاتفاقية لكي تقرر أحكام التعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البحار بزيوت النفط، الذي تسرب أو ثم تفرغ من السفن البحرية و ناقلات النفط، على أن تقع المسؤولية هنا على مالك السفينة و هي مسؤولية مطلقة، لا يلزم فيها إثبات الخطأ في جانب المالك.

لقد جاءت هذه الاتفاقية بنظام مستقل للمسؤولية المدنية لملاك السفن في حالات الحوادث البحرية التي تسبب أضرار بيئية نتيجة التلوث بالزيوت، فمسؤولية مالك السفينة دقيقة مع بعض الاستثناءات المحددة.

و تشترط الاتفاقية على السفن التي تغطيها أن تضمن تأمين أو أي ضمان مالي يعادل المبلغ الذي بإمكان صاحب السفينة أن يحدد مسؤوليته عن كل حادث ب 125 دولار لكل طن من الحمولة الكلية للسفينة، و الحد الأقصى للمسؤولية يصل إلى 14 مليون دولار لكل حادث منفرد، أما السفن التي تغطيها

1- عبد العزيز لطفي جاد الله، نفس المرجع، ص 42، 43.

2- أما الاتفاقية الأولى فهي تتعلق بالتدخل في أعالي البحار بروكسل 1969، و التي انعقدت عقب كارثة الناقله توري كانيون، إسلام محمد عبد الصمد، نفس المرجع، ص 113.

3- بدأ سريان الاتفاقية في 19 جوان سنة 1975، محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 461.

الاتفاقية فهي السفن التي تقوم بالفعل بنقل النفط على شكل صب على ألا تقل حمولتها عن 2000 طن.

لقد تم تعديل الاتفاقية مرتين على شكل بروتوكول، فكان هدف بروتوكول 1976 هو اعتماد حقوق السحب الخاصة بدلا من الفرنك الذهبي لحساب قيمة التعويضات، في حين اعتبر بروتوكول 1984 الأهم بما أدخل من تعديلات جوهرية على بنود الاتفاقية، منها امتداد نطاق تطبيق الاتفاقية من المياه الإقليمية إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة لهذه الدول، و من جهة أخرى تنطبق على السفن الفارغة (مياه الصابورة)، كما تم زيادة مبالغ التعويض<sup>1</sup>.

## 5- الاتفاقية الدولية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي بروكسل 1971.

قامت المنظمة الدولية البحرية بإعداد اتفاقية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت ببروكسل في 18/12/1971<sup>2</sup>، بمعاونة اللجنة البحرية الدولية<sup>3</sup>، و تهدف الاتفاقية إلى رفع الحد الأقصى للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط من السفن، و تأمين دفع التعويض في حالة انتفاء مسؤولية مالك السفينة وفقا لاتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط لعام 1969 وتصبح الدول الموقعة على الاتفاقية عضوا تلقائيا في صندوق تعويضات

1- علي عدنان الفيل، المنهجية التشريعية في حماية البيئة، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر و التوزيع،الأردن، الطبعة الأولى 2012،ص 44،45.

2- دخلت الاتفاقية حيز النفاذ في 16 أكتوبر 1978، و تم تعديلها بموجب بروتوكول 1992 الذي دخل حيز النفاذ في 1996، إسلام محمد عبد الصمد، الرجع السابق، ص 115.

3- محمود جاسم نجم الراشدي، ضمانات تنفيذ اتفاقيات حماية البيئة، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، الطبعة الأولى، 2014، ص 18.



التلوث النفطي، و يتم تمويل الصندوق من خلال فرض ضريبة على الأفراد و الشركات التي تتعامل مع الاستيراد و تصدير النفط في الدول المتعاقدة<sup>1</sup>، فطبقاً لنص المادة الرابعة على الصندوق أن يدفع التعويض لأي شخص أصيب بضرر ناتج عن التلوث لم يتمكن من الحصول على تعويض كامل و مناسب بمقتضى اتفاقية 1969 الخاصة بالمسؤولية، و يدخل في ذلك تكاليف التدابير المتخذة لخفض الضرر للحد الأدنى، و على الصندوق أن يعرض مالكي السفن عن المبلغ الذي يتجاوز 150 فرنك لكل طن من حمولة السفن، من قيمة التعويض المدفوع على ألا يتجاوز ما يدفعه الصندوق 2000 فرنك لكل طن، و لا يجوز أن يتجاوز بأي حال 210 مليون فرنك، كما نشير أن الصندوق لا يتحمل التزام ضرر وقع بسبب عمل من أعمال الحرب أو أعمال العدوان أو بسبب صرف النفط من سفينة الحرب<sup>2</sup>.

## 6- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (78/73 ماربول).

تم التصديق على هذه الاتفاقية في 2 نوفمبر عام 1973، وجرى العمل بها في 2 أكتوبر 1983<sup>3</sup>، وقد أتت هذه الاتفاقية كنتيجة لعدم كفاية اتفاقية لندن 1954 حول منع التلوث بالزيت، بالإضافة لكثرة حوادث السفن والناقلات التي تحمل المواد البترولية أو مواد أخرى ملوثة غير بترولية مما جعل المنظمة البحرية الدولية تدعو لعقد مؤتمر الذي انبثقت عنه هذه الاتفاقية و التي تم تعديلها ببروتوكول 78 و أطلق عليها ماربول 78/73<sup>4</sup>.

1- اسلام محمد عبد الصمد، المرجع السابق، ص 115.

2- عبد العزيز لطفي جاد الله، المرجع السابق، ص 44، 45.

3- خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 278.

4- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 52، 53.

تتضمن الاتفاقية خمسة ملاحق خاصة بالإجراءات و المعايير الفنية لمنع التلوث من السفن، خاصة الملحقين الأول و الثاني، بحيث يتضمن الأول التلوث الناتج عن الزيت، و الملحق الثاني يتضمن التلوث الناتج عن المواد الضارة السائلة، و هاذين الملحقين ملزمين للدول التي صادقت على الاتفاقية في حين أن بقية الملاحق الثلاث المتعلقة بالتلوث الناتج عن المواد الضارة المعبأة والناجمة عن الصرف الصحي و النفايات و القاذورات، فتطبيقها اختياري بالنسبة للدول الأطراف،

كما جاءت الاتفاقية بمفهوم جديد و هو "المنطقة الخاصة"، حيث اعتبرت البحار المغلقة في العالم و بعض المناطق الحساسة مناطق لا تحتل تصريف الزيت و المواد الضارة الأخرى فيها، فألزمت الدول الأطراف في الاتفاقية بمنع سفنها من تصريف الملوثات الزيتية و مخلفاتها في تلك المناطق.

و في مقابل هذا المنع تلتزم الدول الأطراف بتوفير مخازن أو ما يسمى بتسهيلات استقبال الرواسب و المزيج الزيتي في مراسي الشحن و موانئ الإصلاح (الأحواض الجافة) لمساعدة الناقلات و السفن حتى لا تقوم بتصريف تلك المواد في البيئة البحرية<sup>1</sup>.

كما جاءت اتفاقية ماربول بفكرة الشهادات الدولية لمنع التلوث بالبترول من السفن<sup>2</sup>، بحيث تلتزم الدول الأطراف في الاتفاقية بإخضاع كل ناقلة تبلغ حمولتها 150 ألف طن فأكثر و كل سفينة تبلغ حمولتها 400 طن فأكثر للفحوصات الدولية و التأكد من سلامة بنائها و تجهيزاتها، و لا يسمح بتشغيلها قبل إصدار مثل هذه الشهادات<sup>3</sup>.

1- علي عدنان الفيل، المرجع السابق، ص 50.

2- المادة 05 من اتفاقية ماربول لعام 1973 المتعلقة بمنع التلوث من السفن.

3- عبده عبد الجليل عبد الوارث، ص 59.

لقد طرحت الاتفاقية معالجات فنية ملزمة لتسهيل التخلص من الرواسب و المزيج الزيتي بالنسبة للناقلات القديمة عن طريق ما يعرف بنظام التحميل فوق الرواسب، أي الاحتفاظ بالرواسب على ظهر الناقل حتى يتم تفريغها في المخازن الخاصة باستقبال الرواسب على البر.

و فيما يتعلق بالناقلات الجديدة حمولة 20.000 طن فما فوق، اقترحت الاتفاقية تصاميم بناء جديدة للناقلات تكون مجهزة بصهاريج الصابورة المنفصلة التي تعمل على تشغيل الناقل بأمان خلال الرحلة البحرية، كما ألزمت اتفاقية ماربول الأطراف بتزويد ناقلاتها بأجهزة التنظيف بالزيت الخام أي بنفس البضاعة التي تنقلها كبديل لصهاريج الصابورة المنفصلة بالنسبة للناقلات الموجودة حالياً.

كما وسعت الاتفاقية تعريف الزيت ليشمل النفط في أي شكل من أشكاله متضمناً الزيت الخام، و زيوت الوقود و الرواسب و فضلات الزيت و المنتجات النفطية، كما أنها خفضت الكمية المسموح بإلقائها من الزيوت إلى النصف أي (30.000/1) طن من حمولة الناقل، كذلك وضعت الاتفاقية قواعد مشددة للتفتيش وشهادات السفن<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: اتفاقيات مكافحة التلوث الناتج عن الإغراق.

تعتبر عملية إغراق النفايات و المخلفات الخطرة في البيئة البحرية من أهم بل من أخطر المسائل التي حازت على اهتمام الأوساط الدولية نظراً لما ينطوي عليه هذا المصدر من خطورة بالغة نتيجة لزيادة حجم العوادم في البيئة البحرية و تنوع مصادرها.

<sup>1</sup> - علي عدنان الفيل، المرجع السابق، ص 50، 51.

و النفايات الذرية تمثل نسبة عالية من المواد التي يجري التخلص منها عن طريق الإغراق، و التي تؤثر على الأحياء المائية لينتقل هذا التلوث للإنسان عن طريق تناوله الأسماك التي تعد غذاءا رئيسيا لشعوب الدول الشاطئية.<sup>1</sup>

و سنتعرض فيما يلي لأهم الجهود الدولية المبذولة لمواجهة الإغراق :

### 1- اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 لمنع تلوث البحار الناتج عن إغراق المخلفات المشعة.

تمت المصادقة على هذه الاتفاقية في 1958/04/29<sup>2</sup>، ودخلت حيز النفاذ في 1962/09/30<sup>3</sup> تلزم الاتفاقية الدول باتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع تلوث البحار الناتج عن إغراق المخلفات المشعة، مع الأخذ بعين الاعتبار القواعد و اللوائح التي تضعها المنظمات الدولية المختصة، كما أن الدول ملزمة بالتعاون مع المنظمات الدولية المختصة في وضع الإجراءات الرامية إلى منع تلوث البحار، أو الهواء الذي يعلوها الناتج عن أي نشاط يتضمن استخدام المواد المشعة أو أي طاقة أخرى ضارة<sup>4</sup>.

### 2- اتفاقية لندن لعام 1972 لمنع التلوث البحري الناجم عن إلقاء النفايات من السفن.

1- إسلام محمد عبد الصمد، المرجع السابق، ص 118.

2- محمد مصطفى يونس، المرجع السابق، ص 102.

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

4- المادة 25 / ف 1، 2 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، أيضا إسلام محمد عبد الصمد، المرجع السابق، ص 118.

أبرمت اتفاقية لندن في 29 ديسمبر 1972<sup>1</sup>، و تعتبر واحدة من أولى الاتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية من أنشطة الإنسان الضارة<sup>2</sup>، و قد اشتملت هذه الاتفاقية على ثلاثة ملاحق أدرجت فيها أنواع مختلفة من الملوثات اشتملت على مواد صلبة و سائلة و غازية، فقد اشتمل الملحق الأول لهذه الاتفاقية على عدد من المواد الملوثة التي حظرت الاتفاقية إغراقها في البيئة البحرية<sup>3</sup>.

كما حددت الاتفاقية النفايات و المواد التي يمكن إغراقها و هذا بمقتضى تصريح مسبق، مثل الرصاص، الزنك، النحاس، و قد أبحاث الإغراق الذي يكون في حالة واحدة و هي القوة القاهرة<sup>4</sup>، على أن تكون هذه الأخيرة ينتج عنها تهديد حقيقي للحياة الإنسانية أو لسلامة السفن أو الطائرات أو التركيبات الأخرى<sup>5</sup>.

وترمي اتفاقية لندن إلى منع تلويث البحار الناجم عن الإغراق المتعمد للنفايات من السفن أو الطائرات أو الأرصفة البحرية أو من أية أجهزة متحركة في البحار.

أما فيما يخص مجال تطبيق هذه الاتفاقية فهو يشمل كافة أجزاء المناطق البحرية فيما عدا المياه الداخلية للدول الأطراف<sup>6</sup>.

1- عدلت اتفاقية لندن لعام 1972 لمنع التلوث الناجم عن إلقاء النفايات من السفن في عام 1978 و 1980، ودخلت حيز النفاذ سنة 1975، علي عدنان الفيل، المرجع السابق، ص 48.

2- اسلام محمد عبد الصمد، المرجع السابق، ص 119.

3- علي عدنان الفيل، المرجع السابق، ص 46، 47.

4- راشدي رضوان، الحماية القانونية للبيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة، مذكرة لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور مولاي الطاهر، سعيدة، السنة الجامعية 2016-2017، ص 25.

5- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 69.

6- المادة 03/ف1، 3 من اتفاقية لندن لعام 1972 لمنع التلوث البحري الناجم عن إلقاء النفايات من السفن.

و فيما يتعلق بمراقبة تطبيق و احترام الاتفاقية فقد عهدت به إلى الدول الأطراف في الاتفاقية<sup>1</sup>. و حقيقة فإن هذه الاتفاقية و إن كانت لم تمنع الإغراق بشكل تام إلا أنها حدثت من ظاهرة الإغراق العشوائي للمواد الكيماوية و الضارة و غيرها، و ذلك عن طريق وضع ضوابط معدة لإغراق الأنواع المختلفة من النفايات التي يجوز إلّاؤها و الموجودة على شكل ملحق بالاتفاقية، وكذا الاحتفاظ بسجلات خاصة بطبيعة المواد و كمياتها و مكان و زمان إلّاؤها و كل ذلك حماية للبيئة البحرية حتى لا تتحول لمكب للنفايات<sup>2</sup>.

### 3- اتفاقية أوسلو لعام 1972 لمنع التلوث البحري الناتج عن الإغراق.

دعت الحكومة النرويجية إلى عقد مؤتمر في أوسلو خلال الفترة من 19 إلى 22 أكتوبر سنة 1971 الذي حضرته 12 دولة، من دول شمال شرق الأطلنطي، لينتهي المؤتمر إلى إقرار اتفاقية لمنع التلوث البحري نتيجة التخلص من النفايات من السفن و الطائرات، و قد تم التوقيع على الاتفاقية في 15 فبراير سنة 1972<sup>3</sup> ، و بدأ سريانها بتاريخ 07/4/1974<sup>4</sup>.

و في سبيل تحقيق أهداف هذه الاتفاقية تم النص على بعض قواعد حظر إلقاء بعض أنواع الفضلات حظرا مطلقا، كما نظمت عملية التخلص من أنواع أخرى من الفضلات بتصريح مسبق يصدر في كل حالة على حدة.

و حظرت الاتفاقية تصريف و إلقاء الفضلات بوجه عام بدون موافقة مسبقة من السلطات الوطنية المختصة<sup>5</sup>.

1- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 464 – 466.

2- علي عدنان الفيل، المرجع السابق، ص 48.

3- محمد مصطفى يونس، المرجع السابق، ص 106.

4- راشدي رضوان، المرجع السابق، ص 25.

5- المادة 03، 05، 06 من اتفاقية أوسلو لعام 1972 لمنع التلوث البحري الناتج عن الإغراق.

و أكدت الاتفاقية التزام الدول الأطراف باتخاذ التدابير اللازمة لمنع تحويل اتجاه الفضلات الملقاة في المنطقة التي تشملها الاتفاقية إلى خارجها<sup>1</sup>.

كما تخضع الاتفاقية الدول الأطراف لرقابة اللجنة (المشكلة من قبل هذه الدول) في مدى تنفيذها للأحكام و الالتزامات التي أقرتها الاتفاقية، بحيث تشرف هذه اللجنة على التنفيذ، وتلقي الطلبات المتعلقة بالترخيص بالإغراق و الإشراف على حالة البحر الخاضعة لأحكامها و مدى فعالية التدابير المتخذة، ويرى د. عبده عبد الجليل عبد الوارث أن هذا الإجراء يكون أكثر فاعلية إذا ما منحت اللجنة الشخصية القانونية التي تجعلها قادرة على تنفيذ أحكام الاتفاقية بدون تأخير.

و تلزم الاتفاقية الدول الأطراف بالتنسيق في سياستها بشأن التدابير المتخذة لحماية البيئة البحرية من التلوث بالإغراق<sup>2</sup>، كما تلزم الدول الأطراف بتوقيع العقوبات المقررة حيال الانتهاك للالتزامات<sup>3</sup>، و التعاون مع الدول الأخرى بتبادل المعلومات عن الحوادث المتضمنة إغراقاً في البحر، بما في ذلك أعالي البحار، و ضمان أجهزة الرقابة و التفتيش بالنسبة للسفن و الطائرات، و تقديم تقارير عن الحوادث و عرضها على الدول الأخرى<sup>4</sup>.

#### 4- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

1- محمد سعيد عبد الله الحميدي،، المرجع السابق، ص 467 ، 468.

2- المادة 04 من اتفاقية أسلو لعام 1972 لمنع التلوث البحري الناتج عن الإغراق.

3- المادة 15 البند 5/4 من الاتفاقية السابقة.

4- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 62 – 64.

تعد هذه الاتفاقية من أهم الاتفاقيات الدولية و الدبلوماسية التي انعقدت لمعالجة قضايا البيئة البحرية، و التي دعت إلى تكثيف جهود الدول الساحلية لمواجهة مخاطر التلوث البحري، وقد انعقدت الاتفاقية في مدينة Montegobay بدولة جماييك في 10 ديسمبر 1982 و دخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994<sup>1</sup>.

وقد خصصت هذه الاتفاقية أحد أجزائها و هو الجزء الثاني عشر للقواعد الهادفة لحماية البيئة البحرية، و يشتمل هذا الجزء بدوره على ستة و أربعين مادة نظمت الاتفاقية من خلالها أسلوب مكافحة التلوث و حماية البيئة البحرية.

فقد تناولت المادة 210 موضوع التلوث الناجم عن إغراق النفايات، و ألفت على الدول الساحلية الالتزام بوضع القوانين و الأنظمة التي تكفل منع تلوث البيئة البحرية عن طريق الإغراق وخفضه والسيطرة عليه، كما أوجبت عليها أن تسعى من خلال المنظمات الدولية المختصة أو عن طريق وضع قواعد و معايير دولية في هذا الشأن، وفي جميع الأحوال يجب ألا يتم الإغراق داخل البحر الإقليمي و المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري إلا بموافقة صريحة مسبقة من الدول الساحلية التي لها الحق في الإذن بالإغراق و تنظيمه.<sup>2</sup>

**5- بروتوكول لندن 1996 لاتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات لعام 1972.**

<sup>1</sup>- نجلاء لعوامر، المرجع السابق، ص 58، 59.

<sup>2</sup>- اسلام محمد عبد الصمد، المرجع السابق، ص 121.



تم إلحاق هذا البروتوكول باتفاقية لندن لعام 1972 المتعلقة بمنع التلوث البحري الناتج عن اغراق النفايات، ودخل حيز النفاذ سنة 2006، وقد اتفقت الدول الأطراف المتعاقدة في ديباجة هذا البروتوكول على الالتزام بحماية البيئة البحرية، والاستخدام المستدام والحفاظ على الموارد البحرية، مع الأخذ بعين الاعتبار الانجازات التي تمت في إطار اتفاقية 1972 لمنع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات و مواد أخرى .

فقد تبني البروتوكول مبدأ النهج التحوطي طبقاً لنص المادة الثالثة، و ذلك بإلزام الدول الأطراف بتطبيق هذا النهج حماية للبيئة البحرية من النفايات، و بالتالي على الأطراف المتعاقدة اتخاذ التدابير الوقائية المناسبة عندما يكون هناك سببا للاعتقاد بأن النفايات أو المواد الأخرى التي أدخلت على البيئة البحرية من المحتمل أن تسبب أضرار للبيئة.

و يمثل بروتوكول لندن 1996 تحولا كبيرا في كيفية تنظيم استخدام البحر كمستودع للمواد الخطرة و النفايات حيث يحظر البروتوكول الإغراق في ما عدا المواد على القائمة المعتمدة، و هذا خلاف ما جاءت به اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات لعام 1972 و التي كانت تسمح بإلقاء النفايات في البحر، فيما عدا تلك المواد على القائمة المحظورة<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: الاتفاقيات الخاصة بالتلوث من مصادر برية و التلوث النووي.

يعد التلوث من المصادر البرية من أقدم مصادر التلوث البحري، بل و أكبرها حجماً، من حيث المساهمة في تلويث البيئة البحرية، حيث يبلغ حجمها ما يقارب 70% من حجم جميع الملوثات، و تعد مياه الصرف الصحي من أكثر الملوثات الأرضية و أوسعها انتشاراً، بالإضافة إلى الملوثات الصناعية و الكيميائية

<sup>1</sup> - اسلام محمد عبد الصمد، المرجع السابق، ص 122، 123.

فاستخدام العديد من المواد الكيماوية في الأعراض المختلفة أصبح جزءا من الحياة اليومية، و يصاحب هذا الاستخدام مشكلة التخلص من النفايات الكيماوية الناتجة عن صناعة بعض المواد، و توجد ملايين الأطنان من السموم و المواد الضارة الأخرى التي تزيد من مشكل التلوث البحري كل عام، بالإضافة إلى المواد الصلبة و القمامة، و المخلفات الناتجة عن النشاطات الاستهلاكية في المناطق الساحلية، و جميع هذه الملوثات ترمى في البحر مباشرة أو تصل إليها عن طريق الأنهار و الأمطار<sup>1</sup>.

و في ذات السياق نجد التلوث النووي و الذي يعد من أشد الملوثات خطورة على الإطلاق، و تكمن تلك الخطورة في الأشعة و النفايات الأخرى المصاحبة لاستخدام المواد النووية في الأغراض السلمية و الحربية، و التي تدمر الكائنات الحية المتواجدة بالبيئة البحرية<sup>2</sup>.

و لهذا تكاثفت الجهود من أجل وضع حد لهاتين الظاهرتين، و هذا ما سيتم التطرق إليه في هذا المطلب، بحيث خصص الفرع الأول لاتفاقيات مواجهة التلوث من مصادر برية، أما الفرع الثاني فيتضمن اتفاقيات مواجهة خطر التلوث النووي.

### الفرع الأول: اتفاقيات مواجهة التلوث من مصادر برية.

يشكل هذا النوع من الملوثات أخطر مصادر التلوث للبيئة البحرية نظرا للارتباط الوثيق بينه وبين التنمية الاقتصادية، و لذلك ظهرت الصعوبة في إيجاد حماية مناسبة للبيئة البحرية منه، في ظل الحرص على تنمية الدول و

1- محمدي محمد الأمين، قوسم الحاج غوثي، التلوث البيئي البحري على ضوء القانون الدولي، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، جامعة تيارت، العدد 9 جوان 2017، ص436.

أطلع عليه بتاريخ 2020/03/19، على الساعة 10:00 على الموقع [www.asjp.cerist.Dz](http://www.asjp.cerist.Dz)

2- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 80.

تحقيق رفاهية شعوبها، و هذا ما أشار إليه ممثلي الدول في مؤتمر استوكهلم لعام 1972 بمناداتهم بضرورة إيجاد توازن حقيقي و عملي بين حماية البيئة بشكل عام - بما فيها حماية البيئة البحرية - و التنمية الاقتصادية<sup>1</sup>.

حيث تضمنت التوصية رقم (86) الصادرة عن هذا المؤتمر بضرورة قيام الحكومات بتنظيم الرقابة على عمليات الصرف في البحار، و وضع القواعد و التدابير الوطنية الكافية للرقابة على كل المصادر البرية المؤدية لتلوث البيئة البحرية.

كما تردد مضمون هذه التوصية بصورة أخرى، حيث جاء في التوصية رقم (92/ب) ضرورة قيام الحكومات ببذل جهدها لوضع الإجراءات الوطنية الكافية لرقابة كافة المصادر الهامة المؤدية لتلوث البيئة البحرية بما في ذلك المصادر البرية، و عليها تنسيق إجراءاتها في هذا الشأن بما يتفق والمستويات الإقليمية و الدولية السائدة<sup>2</sup>، و لذلك أبرمت الاتفاقية التالية لمواجهة هذا النوع من التلوث و هي على سبيل المثال لا الحصر.

### 1- اتفاقية باريس لعام 1974 للحماية من التلوث من مصادر أرضية.

اعتمدت هذا الاتفاقية في مؤتمر باريس الذي عقد في فبراير 1974 و فتحت التوقيع في 1974/06/04<sup>3</sup>، و التي بدأ سريانها في تاريخ 1978/05/06<sup>4</sup>، و قد عبرت الاتفاقية عن الاقتناع بأهمية العمل لمراقبة تلوث البحر من مصادر أرضية، و أن هذه المراقبة يجب أن تتم في أسرع وقت كجزء من إجراءات متكاملة لحماية البيئة البحرية من التلوث أيا كان مصدره.

1 - عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 81.

2 - عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص 34.

3 - محمد سعيد عبد الله الحميدي، نفس المرجع، ص 475.

4 - عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 73.

و تبعا لذلك تعهدت الدول الأطراف وفقا للاتفاقية، باتخاذ إجراءات مكافحة التلوث البحري من المصادر البرية، و تنسيق سياسات الدول المنضمة للاتفاقية في هذا الصدد<sup>1</sup>.

و يقصد بالتلوث من مصادر في البر حسب الاتفاقية : "تلوث المنطقة البحرية من المجاري المائية من الساحل، سواء المناسبة تحت الماء أو من خلال خطوط الأنابيب أو من المنشآت أقامها الإنسان تحت إشراف الدولة العضو و سيادتها"<sup>2</sup>.

بينما حددت المادة 02 من الاتفاقية النطاق المكاني بالمنطقة البحرية المحمية من التلوث وهي: مناطق المحيط الأطلسي، و المناطق المتجمدة و البحار التابعة و التي تقع شمال خط عرض 36 درجة و بين خط طول 42 غربا و خط 51 شرقا على الجزء من المحيط الأطلسي الذي يقع شمال خط عرض 59 درجة و بين خط طول 44-42 درجة غربا، و لكنها استثنت بحر البلطيق والبحر الأبيض المتوسط.

ما يمكن ملاحظته أنها بهذا التحديد إقليمية كونها تهتم بجهة بحرية معينة و نوعية لمعالجتها لمصادر التلوث البري، و في نفس الوقت هي اتفاقية عامة فقد نصت المادة 03 فقرة أولى منها على أن أحكامها لا تسري على المياه الداخلية للدول الأطراف فيها فحسب بل أيضا أعالي البحار، و المياه البحرية الإقليمية التي تمتد إلى المجاري المائية حتى حدود المياه العذبة، بمعنى أنها جاءت لتعم

<sup>1</sup> - المادة 01/ف2 من اتفاقية باريس 1974 للحماية من التلوث من مصادر أرضية. أيضا محمد مصطفى يونس، المرجع السابق، ص 137.

<sup>2</sup> - المادة 03/ف(ج) من اتفاقية باريس 1974 للحماية من التلوث من مصادر أرضية.

البيئة البحرية لتلك المناطق و لم تترك جزءا منها مهملا بدون حماية، و هذا ما لم ترتق إليه اتفاقيات عالمية أو إقليمية غيرها<sup>1</sup>.

و قد قررت الاتفاقية أن الإجراءات التي تجب اتخاذها لمكافحة التلوث من مصادر برية لا ينبغي أن تترك آثارا ضارة متمثلة في زيادة أي شكل آخر من أشكال التلوث البحري<sup>2</sup>.

كما حثت الاتفاقية الدول الأطراف على اتخاذ الإجراءات اللازمة لتنسيق سياساتهم في هذا الخصوص، من خلال وضع البرامج التي تكفل إزالة التلوث من هذا المصدر و من المواد المحددة بالملحق الأول في الجزء (أ) منه، و الحد بشدة من المواد المدرجة في الملحق في الجزء (ب) منه<sup>3</sup>، وعلى الدول الأطراف بوجه عام أن تسعى لخفض التلوث الموجود و تحول دون أي تلوث جديد من مصادر في البر<sup>4</sup>، و ذلك بتنفيذ البرامج و الإجراءات للتخفيف من التلوث و المواد المراد تصريفها و التخلص منها حسب الملحق (أ/2) لا تكون إلا بعد موافقة السلطة المختصة في كل بلد عضو في الاتفاقية<sup>5</sup>.

و توجب الاتفاقية على الدول الأطراف الالتزام باتخاذ كافة التدابير الممكنة لتلاشي تلويث البحار، و ذلك بطريقة منفردة أو من خلال التعاون مع الدول الأخرى كما تلتزم بتوحيد سياستها لهذا الغرض<sup>6</sup>، كما تلتزم الاتفاقية كل دولة متعاقدة احترام نصوص الاتفاقية و أن تتخذ فوق إقليمها كافة التدابير الملائمة لمنع و معاقبة كل تصرف مخالف لنصوصها، كما يجب على كل دولة طرف أن تبلغ اللجنة بالإجراءات التشريعية و التنظيمية التي اتخذتها لتطبيق نصوص

1- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 73

2- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 476.

3- المادة 04 من اتفاقية باريس لعام 1974 للحماية من التلوث من مصادر أرضية.

4- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 75.

5- المادة 4/ف1 (ب)، 2(ب) من اتفاقية باريس لعام 1974 للحماية من التلوث من مصادر أرضية.

6- المادة 1/ف1، 2 من الاتفاقية السابقة.

الفقرة السابقة<sup>1</sup>، و كذلك توجب الاتفاقية على كل الدول الأطراف أن تتبادل المساعدات لمنع وقوع الحوادث التي تنتج التلوث الأرضي أو لخفض ذلك التلوث بعد وقوعه<sup>2</sup>.

و في صدد الحظر و الرقابة فقد تدرجت الاتفاقية في نطاقه المفروض على تصريف المواد من مصادر أرضية في البحار، فبينما حظرت بعض المواد حظرا مطلقا، اكتفت بفرض الرقابة على مواد أخرى، فقد اشتملت على الحظر المطلق في الجزء (أ) من الملحق الأول من الاتفاقية للمواد المحظورة لما تسببه من ملوثات خطيرة و التي أدرجت في القائمة السوداء، و يرجع ذلك إلى عدم زوال أثرها الضار تدريجيا بشكل طبيعي، و احتمال تزايد و تضخم خطرها و يتسرب إلى الطعام و منه إلى الإنسان، و لأن السرعة شرط للوقاية اللازمة منها، فقد تضمنت مركبات عضوية سواء كانت مواد ملحية أو مواد تشكل مركبات عضوية، و الزئبق و الكاديوم و مركباتهما، و المواد التركيبية القابلة للطفو أو التي قد تظل معلقة أو تتساقط إلى قاع البحر و يبدأ أثرها الضار في الأحياء و التي ربما تتدخل مع أي استخدام مشروع للبحر.

أما فيما يتعلق بالمواد ذات النشاط الإشعاعي فلم تدرج في القائمة المدرجة في المرفق الأول في الجزء (أ) منه و إنما أدرجت في قائمة مستقلة بمفردها في القسم الثالث من الموفق الأول، و أخذت موقعها بذلك بين القائمة السوداء و القائمة الرمادية، مع أن الرأي السائد في مؤتمر باريس كان يغلب ضمها إلى القائمة السوداء، ليتم رقابتها بصرامة لمنع التلوث البحري، فقد تركت مسألة

1- المادة 12/ ف 2، 1 من الاتفاقية السابقة.

2- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 476.

تقدير هذه المواد حسب الظروف التي تناسبها، مع أنه لم تكن هناك أية ضرورة لهذه التفرقة والاستقلالية، طالما أن المواد الإشعاعية تتسم بالخطورة<sup>1</sup>.

أما فيما يخص الرقابة على تصريف المواد من المصادر البرية، فقد اشتملت عليه القائمة الرمادية، و تم تحديدها ببعض المشتقات المعدنية و المعادن مثل الزرنيخ و الكروميوم و النحاس والرصاص و النيكل و الزنك و مركباتها، و المركبات العضوية من السليكون و مشتقاته باستثناء غير الضار منها، و العناصر الكبريتية و المواد البترولية، و مواد ذات أثر ضار على منتجات أخرى يستهلكها الإنسان و مستمدة من البيئة البحرية، و يرجع الحظر الخاضع للرقابة في المواد السابقة الذكر لكونها أقل سمية و خطورة من القائمة السوداء، و يقل ضررها بفعل التفاعلات الطبيعية.

و هكذا يتضح أن الاتفاقية قد ألقت على أطرافها التزامات متدرجة وفقا لطبيعة المواد الملوثة للبيئة البحرية و أثارها الضارة، حيث ألزمت الدول بإزالة التلوث الناجم عن المواد المذكورة في القائمة السوداء، عن طريق الحظر المطلق لتصريفها، و ألزمتها من جهة بالتقليل و الحد إلى أقصى قدر ممكن التلوث الناجم عن المواد المدرجة في القائمة الرمادية من ذات المرفق<sup>2</sup>.

و فيما يتعلق بتسوية الخلافات الناشئة عن تطبيق الاتفاقية فقد أجازت الاتفاقية للدول الأطراف اللجوء إلى الطرق السلمية ، لتسوية الخلافات الناشئة عن

1- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 77، 78.

2- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 78.

تفسير أو تطبيق نصوص الاتفاقية، و في حالة فشل هذه الطرق يلجأ للتحكيم بناء على طلب إحدى الدول الأطراف<sup>1</sup>.

ولتأكيد و ضمان مراقبة و رصد التلوث البحري، قررت الاتفاقية إنشاء شبكة للمراقبة المستمرة تسمح بتحديد مستوى التلوث الموجود، و دراسة فعالية التدابير المتخذة تطبيقاً لنصوص الاتفاقية و لهذا الغرض على الأطراف ضمان اتخاذ الأشكال و الأساليب العملية لبرامج المراقبة والرصد سواء بطريقة منفردة أو مشتركة<sup>2</sup>، كما أن الاتفاقية أنشأت جهاز يتولى الرقابة على تطبيق أحكامها من قبل الدول الأطراف، وهذا يدل على مدى تطور نظامها القانوني<sup>3</sup>.

### الفرع الثاني: اتفاقيات مواجهة خطر التلوث النووي.

تنطوي خطورة هذا النوع من الملوثات من خطورة الطاقة النووية و ما تسببه من أضرار بالغة الخطورة على الأحياء البحرية، و كذلك الأضرار التي تنتقل للبشر جراء استعمالهم للبيئة البحرية في النشاطات المختلفة<sup>4</sup>، و خوفاً من استفحال هذا النوع الخطر من الملوثات سعى المجتمع الدولي إلى إبرام العديد من الاتفاقيات من بينها:

### 1- اتفاقيات جنيف لأعالي البحار لعام 1958 لمنع تلوث البحار بالمخلفات المشعة.

1- المادة 21 من اتفاقية باريس لعام 1974 للحماية من التلوث من مصادر أرضية.

2- المادة 11 من اتفاقية باريس لعام 1974 للحماية من التلوث من مصادر أرضية.

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

4- محمدي محمد الأمين، المرجع السابق، ص 438.



تم المصادقة على الاتفاقية في 29/04/1958<sup>1</sup>، ودخلت حيز النفاذ في 30/09/1962<sup>2</sup> لقد خصت اتفاقية أعالي البحار بجنيف التلوث النووي في نص المادة 25 حيث جاء فيها:

"1- كل دولة ملزمة باتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع تلوث البحار الناتج عن إغراق المخلفات المشعة واطعة في الاعتبار جميع القواعد و اللوائح التي تضعها المنظمات الدولية المختلفة.

2- كل الدول ملزمة بالتعاون مع المنظمات الدولية المختصة في وضع الإجراءات الرامية إلى منع تلوث البحار و الهواء الذي يعلوه و الناتج عن أي نشاط يتضمن استخدام المواد المشعة أي مواد نشطة"<sup>3</sup>.

فبموجب هذا النص فالدول ملزمة باتخاذ التدابير اللازمة لمنع تلويث البحار بفعل النشاط الإشعاعي الناتج عن مخلفاتها الذرية، و يترتب على ذلك مسؤوليتها في حال تقاعسها في تنفيذ التزاماتها<sup>4</sup>.

**2- معاهدة القطب الجنوبي لعام 1959 المتعلقة بحظر الأسلحة والتجارب النووية.**

تعد هذه المعاهدة أول معاهدة تحرم التجارب النووية و تخلق أول منطقة خالية من الأسلحة النووية، حيث اتفقت الدول الأطراف في المعاهدة على استخدام القطب الجنوبي فقط لأجل الأغراض السلمية، و تحريم أي تفجيرات نووية و عدم التخلص من فضلات المواد المشعة في القطب الجنوبي.

<sup>1</sup>- محمد مصطفى يونس، المرجع السابق، ص102.

<sup>2</sup>- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 455.

<sup>3</sup>- المادة 25 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958.

<sup>4</sup>- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 83، 84.

ولضمان عدم الإخلال بأحكامها منحت المعاهدة أطرافها الحق في إرسال مراقبين للتفتيش في أي وقت، و في أي منطقة من مناطق القطب الجنوبي، بما فيها من محطات و منشآت ومعدات، و كذلك تفتيش جميع السفن و الطائرات في نطاق الوصول و المغادرة للقطب الجنوبي<sup>1</sup>.

**3- اتفاقية موسكو لعام 1963 المتعلقة بحظر إجراء التجارب النووية في الجو و في الفضاء الخارجي و تحت الماء.**

تم التوقيع على اتفاقية موسكو في 05 أوت 1963، بواسطة وزراء خارجية الدول النووية الثلاث الولايات المتحدة والمملكة المتحدة وروسيا الاتحادية، و التي تنص على الحظر الجزئي للتجارب النووية في البر و الجو و البحر<sup>2</sup>، و دخلت حيز النفاذ بتاريخ 10 أكتوبر 1963.

و قد تميزت الاتفاقية بالخاصية العالمية لعدد الدول المشاركة فيها حيث بلغ عددها 115 دولة وصادقت عليها 93 دولة بتاريخ 12 جويلية 1967، في حين لم ينضم إلى الاتفاقية كل من الصين و فرنسا، إلا أنهما أعلنتا التزامهما بأحكام الاتفاقية، غير أن هذا الالتزام لم تحترمه فرنسا التي قامت بعدة تجارب نووية مما أدى إلى احتجاج أستراليا ونيوزيلندا عبر رفع دعوى ضدها، لتصدر محكمة العدل الدولية قرارها في 22 جوان 1973 تطالب فيه فرنسا بالكف عن إجراء أي تجربة نووية<sup>3</sup>.

استهدف هذا الاتفاق وضع حد لسباق التسلح النووي لماله من آثار تدميرية شاملة، فتضمنت الاتفاقية إلزام الدول الأطراف بحظر و منع و الامتناع عن

<sup>1</sup> دخلت معاهدة القطب الجنوب لعام 1959 المتعلقة بحظر الأسلحة و التجارب النووية حيز النفاذ في

1963/06/23، إسلام محمد عبد الصمد، المرجع السابق، ص 127.

<sup>2</sup> عبد اللاوي عبد الكريم، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، السنة الجامعية 2016-2017، ص 82.

<sup>3</sup> راشدي رضوان، المرجع السابق، ص 21.

إجراء أية تجارب لتفجير الأسلحة النووية، أو أي تفجير نووي آخر في أي مكان، و في نطاق ولايتها أو تحت رقابتها<sup>1</sup>.

كما لم تميز الاتفاقية بين تجارب التفجيرات النووية التي تجري في نطاق الاستخدامات السلمية للطاقة النووية، و بين التجارب العسكرية للأسلحة النووية، فكلاهما محظور بصريح نص هذه الاتفاقية<sup>2</sup>.

كما أن الاتفاقية تحظر على الدول الأطراف إجراء أي تجربة تفجير سلاح نووي أو أي تفجيرات أخرى تحت إشرافها أو في نطاق حدود سلطتها الشرعية، سواء في الجو أو في الفضاء الخارجي أو في أعالي البحار أو في أي مكان آخر، إذا ما تسبب بالتفجير بأنشطة إشعاعية تظهر آثارها خارج الحدود الإقليمية للدولة التي يجري الانفجار تحت سلطتها أو إشرافها.

و بناء على ما سبق فإن الحظر لا يسري على التفجيرات التي تتم في باطن الأرض طالما يبقى النشاط الإشعاعي حبيسا في الحدود الإقليمية للدولة التي تجري التفجيرات تحت سلطتها الشرعية.

و يلاحظ على أحكام الاتفاقية أنها لم تمتد لتطال التفجيرات التي تحدث وقت الحروب، بالإضافة إلى أنها لم تشمل على حظر ما يتم من تجارب في باطن الأرض، -كما سبق و رأينا-

و من جهة أخرى فإن الاتفاقية ليست ملزمة إلا للدول الأطراف فيها، بمعنى أن الدول الأخرى يمكنها تنفيذ تجاربها النووية دون عقوبة<sup>3</sup>.

1- المادة 01 من اتفاقية موسكو لعام 1963 المتعلقة بحظر إجراء التجارب النووية..

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

3- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 86 - 88.

كما أن الاتفاقية منحت للدول الأطراف الحق في الانسحاب شرط أن تخطر جميع الأطراف قبل الانسحاب بثلاثة أشهر<sup>1</sup>.

فبالرغم من أهمية معاهدة موسكو في حظر التجارب و التفجيرات النووية إلا أنها لم تكتسب الإلزامية الكافية<sup>2</sup>.

#### 4- اتفاقية 1971 بشأن تحريم وضع الأسلحة النووية و أسلحة التدمير الشامل الأخرى على قاع البحار أو أرض المحيطات أو تحتها

تم التوقيع على هذه المعاهدة بموجب القرار رقم (2660) (24) الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ 1970/12/07، فقد تم اعتمادها التوقيع عليها في 1971/01/11 وبدأ سريانها في 1972/05/18.

و تهدف هذه الاتفاقية إلى أمور تتعلق بمنع سباق التسلح، و بصفة غير مباشرة جاءت لتحمي البيئة البحرية من التلوث بالأسلحة النووية، بالنظر إلى أنها تتحدث عن وضع الأسلحة النووية وأسلحة الدمار الشامل الأخرى في قلب البيئة البحرية<sup>3</sup>.

و هذا ما تجسد في ديباجتها أنها تهدف إلى: "تحقيق المصلحة العامة للبشرية في تنمية استكشاف و استغلال و استخدام قاع البحار والمحيطات في الأغراض السلمية"، و أضافت أنها تعد "خطوة في سبيل استبعاد قاع البحار و أرض المحيطات و التربة تحتها من سباق التسلح"<sup>4</sup>.

1- المادة 04 من اتفاقية موسكو لعام 1963 المتعلقة بحظر إجراء التجارب النووية.

2- إسلام محمد عبد الصمد، المرجع السابق، ص 129.

3- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 89.

4- المرجع السابق، ص 90.

وقد أوجبت الاتفاقية على الدول الأطراف التعهد بعدم وضع أسلحة نووية أو غيرها من أسلحة التدمير الشامل أو منشآت إطلاق هذه الأسلحة أو تخزينها أو اختبارها أو استخدامها في منطقة قاع البحار أو المحيطات أو في باطن أرضها<sup>1</sup>.

ومن أجل تحقيق ذلك أجازت الاتفاقية قيام مراقبين من أي طرف بالتحقق من وجود أي أنشطة لطرف آخر على قاع البحار، كما أجازت للأطراف التشاور و التعاون للقيام بالتنقيش، أو أي إجراء آخر يتفق عليه في حالة الشك في وجود أنشطة لطرف آخر في قاع البحار<sup>2</sup>.

كما نصت الاتفاقية بأن مجلس الأمن هو المختص بالنظر في عدم الوفاء بالالتزامات المنصوص عليها في المعاهدة، غير أنها لم تتعرض لأحكام المسؤولية و بالتالي أعمال القواعد العامة<sup>3</sup>.

و الملاحظ على هذه الاتفاقية أنها لا تحظر الاستخدام العسكري في حد ذاته في قاع البحار، بل تحظر فقط تخزين و وضع الأسلحة النووية و غيرها من أسلحة التدمير الشامل على قاع البحار والمحيطات، فيما وراء منطقة المياه الإقليمية التي حددتها اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي<sup>4</sup>.

1- المادة 01 ضمن اتفاقية 1971 بشأن حريم وضع الأسلحة النووية و أسلحة التدمير الشامل.

2- المادة 03 من الاتفاقية السابقة.

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

4- عبد اللاوي عبد الكريم، المرجع السابق، ص 85.

## 5- اتفاقية نيويورك لعام 1976 بشأن استخدام تقنيات التغيير في البيئة لأغراض عسكرية أو لأية أغراض عدائية أخرى.

عقدت هذه الاتفاقية في مدينة نيويورك في 10/12/1976 تحت إشراف الأمم المتحدة، وصادقت عليها 43 دولة، و بدأ نفاذها في 05/10/1978<sup>1</sup>، و قد تعهدت الدول الأطراف بموجب الاتفاقية بأن لا تستخدم تقنيات التغيير في البيئة بشكل عام بما فيها البيئة البحرية<sup>2</sup>.

و قد اشترطت في هذه التقنيات أن تكون واسعة الانتشار و تدوم مدة طويلة أو شديدة وتستعمل في الوقت نفسه لتدمير أطراف أخرى، أو إتلافها أو الإضرار بها، بمعنى أن الاتفاقية لم تحظر تلك التقنيات التي تظهر آثارها بصورة بطيئة على الرغم من أنها ستحدث آثار مدمرة للبيئة البحرية، وكذلك تركت الآثار التي تدوم لمدة قصيرة حتى و إن أضرت بالبيئة ضررا فادحا قد تزيد عن مقدارها فيما لو استغرقت فترة أطول مما جعلها تظهر بمظهر سلبي وغير كافي لحماية البيئة البحرية من التلوث.

كما تشير المادة الثانية من الاتفاقية إلى مفهوم تقنيات التغيير البيئي معتبرة إياها تلك التقنيات التي تحدث تغيير العمليات الطبيعية أو الديناميكية أو التركيب أو الهيكل لكل من:

أ- الأرض بكل محتوياتها بما فيها من أحياء و قشرة و غلاف مائي بما يحويه من بحار ومحيطات و غلاف جوي.

ب- الفضاء الجوي: وفي كل الأحوال يجب أن تكون تلك العمليات من خلال السيطرة عليها أو التحكم فيها عن عمد.

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

2- المادة 02 من اتفاقية نيويورك لعام 1976 بشأن استخدام تقنيات التغيير في البيئة لأغراض عسكرية أو عدائية.

كما أن الدول تلتزم بموجب الاتفاقية بعدم إعاقة تلك التقنيات للأغراض السلمية، كما على الدول أن تتعاون في تبادل المعلومات العلمية و التكنولوجيا المتعلقة بهذه الاستخدامات<sup>1</sup>، الأمر الذي جعل الكثير من الدول تأخذ بهذه الفكرة و تعتبرها بمثابة حيلة قانونية تمكنها من توسيع معايير الاستخدامات السلمية حتى و إن نتجت عنها آثار ضارة و خطيرة و بالتالي تقلت عن تهجن الرأي العام العالمي<sup>2</sup>.

و الجدير بالذكر أن الاتفاقية لا تنطوي على أية أحكام تتعلق بالمسؤولية فقد أناطت لمجلس الأمن فحص شكاوي الدول الأطراف من خرق أي طرف آخر لأحكام الاتفاقية، وبالتالي ستخضع المسؤولية للقواعد العامة كما هو الحال في معظم الاتفاقيات التي عرضناها<sup>3</sup>.

## 6- اتفاقية راروتجا لعام 1985 المتعلقة بحظر الأسلحة النووية في المحيط الهادي.

تهدف الاتفاقية إلى جعل منطقة المحيط الهادي منطقة خالية من الأسلحة النووية، حيث تلتزم الدول الأطراف فيها بعدم امتلاك أو الحصول على أي متفجر نووي في أي مكان داخل منطقة

المحيط الهادي، و لا أن تقدم أي مساعدة أو تشجيع صناعة مثل هذه المتفجرات كما تلتزم الدول بعدم إلقاء النفايات المشعة و غيرها من المواد المشعة في البحر.

1- المادة 03 من اتفاقية نيويورك لعام 1976 بشأن استخدام تقنيات التغيير في البيئة لأغراض عسكرية أو عدائية.  
2- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 93، 94.  
3- المادة 05 من اتفاقية نيويورك لعام 1976 بشأن استخدام تقنيات التغيير في البيئة لأغراض عسكرية أو عدائية، أيضا محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 474.

و قد فتح باب التوقيع على المعاهدة في 06 أوت 1985 و دخلت حيز النفاذ في 11 ديسمبر 1986، و قد تم إلحاق ثلاثة بروتوكولات بالاتفاقية، و قد صادقتا كل من فرنسا والمملكة المتحدة فقط على الثلاث بروتوكولات في حين روسيا و الصين صادقتا على البروتوكول الثاني و الثالث، أما تصديق الولايات المتحدة الأمريكية فقط بقي معلق على البروتوكولات السابقة.

و في عام 1996 تم إبرام معاهدة الحظر الشامل للتجارب النووية و التي تفرض حظرا عالميا على تفجيرات التجارب النووية من أي نوع على أي بيئة كانت و هي المعاهدة الأهم في قضية مكافحة التجارب النووية في أي مكان على كوكب الأرض و الغلاف الجوي وتحت الماء و تحت الأرض.

فقد جاء في الاتفاقية تعهد الدول الأطراف بعدم إجراء أي تفجير من تفجيرات الأسلحة النووية أو أي تفجير نووي آخر، و بحظر و منع أي تفجير نووي من هذا القبيل في أي مكان يخضع لولايتها أو سيطرتها<sup>1</sup>.

كما تتعهد كل دولة طرف علاوة على ذلك بالامتناع عن التسبب في إجراء أي تفجير من تفجيرات الأسلحة النووية أو أي تفجير نووي آخر، و بحظر و منع أي تفجير نووي من هذا القبيل في أي مكان يخضع لولايتها، و الامتناع عن التسبب في إجراء أي تفجير من تفجيرات الأسلحة النووية أو التشجيع عليه أو المشاركة فيه بأي طريقة كانت<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>- إسلام محمد عبد الصمد، المرجع السابق، ص132 .

<sup>2</sup>- المادة 01 من اتفاقية راروتنجا، لعام 1985 المتعلقة بحظر الأسلحة النووية في المحيط الهادي.



كما أنه من حق كل دولة طرف في الاتفاقية اتخاذ أي تدابير ضرورية لتنفيذ التزاماتها بموجب هذه المعاهدة<sup>1</sup>، و قد منحت الاتفاقية الدول الأطراف الحق في الانسحاب من المعاهدة إذا ما رأت أن أحداثا غير عادية تتعلق بموضوع هذه المعاهدة عرضت مصالحها العليا للخطر، و لكن بشرط توجيه إشعار مسبق بستة أشهر إلى سائر الدول الأطراف و المجلس التنفيذي ، مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ،موضحة تلك الأحداث غير العادية التي قد تعرض مصالحها للخطر في حال استمرارها في المعاهدة<sup>2</sup>.

### المبحث الثاني: الاتفاقيات الإقليمية لمواجهة التلوث البحري.

لقد لاقت مسألة حماية البيئة و علاقة ذلك بالقانون الدولي اهتماما على الساحة العلمية الأكاديمية و على الساحة السياسية على حد سواء. و تمت مناقشة المسألة في ندوة عقدتها أكاديمية القانون الدولي بلاهاي عام 1973 عن حماية البيئة و القانون الدولي، و قد أشار السفير Galindo إلى " أن الاهتمام بتنظيم التعاون لمعالجة موضوع البيئة البحرية بصفة أساسية لا يستبعد عقد اتفاقيات إقليمية، و على الأقل هناك احتمال بتوفيق وجهات النظر بين تنظيم التعاون بصفة عامة و عقد الاتفاقيات الإقليمية بصفة خاصة"، و سار على نفس النهج البروفيسور

1- المادة 03 من الاتفاقية السابقة.

2- المادة 09 من الاتفاقية السابقة.

Bouchez حيث أضاف " أن المدخل المقترح لحل المشكلة على أساس إقليمي له عدة مزايا، لأن النظام الإقليمي بلوائحه من شأنه أن ينسق مع الاحتياجات و الظروف التي تسود إقليما معينا"

عبر السفير Nijenga عن موقفه المتميز بالآتي لسنا بحاجة إلى أي خلاف حول ما إذا كان الحل هو في الاتفاق على مستوى إقليمي أو عالمي، لأنه بوسع الأمرين أن يتعايشا، ولكن ينبغي التقدم في كلا الاتجاهين في نفس الوقت<sup>1</sup>، وسيتم إلقاء الضوء على أهم الاتفاقيات الإقليمية التي أولت اهتماما بالبيئة البحرية و ذلك من خلال ما يلي:

**المطلب الأول:** اتفاقيات الشرق الأوسط للتصدي للتلوث البحري.

**المطلب الثاني:** اتفاقيات تضع إطار للحماية من التلوث البحري.

**المطلب الأول:** اتفاقيات الشرق الأوسط للتصدي للتلوث البحري.

لم يقتصر الاهتمام بصيانة البيئة البحرية و حمايتها من أخطار التلوث على الجهود العالمية الاتفاقية، بل تعداها إلى الجهود الإقليمية، فقد قدرت بعض الدول التي ترتبط فيما بينها ببيئة بحرية و جغرافية واحدة أنه من الضروري تعزيز القواعد الدولية النوعية و العامة لحماية البيئة البحرية، لقواعد أشد انضباطا و صرامة لتحقيق حماية أكثر فعالية لمنطقتها البحرية، و خاصة عند الحديث عن منطقتي الخليج العربي، و البحر الأحمر، و هذا ما سيتم تناوله في هذا المطلب، بحيث يتضمن الفرع الأول اتفاقية الكويت الإقليمية لعام 1978 لحماية الخليج العربي، في حين سيتم تخصيص الفرع الثاني لاتفاقية جدة لعام 1982 للمحافظة على بيئة البحر الأحمر و خليج عدن.

<sup>1</sup>- محمد مصطفى يونس، المرجع السابق، ص 61.

## الفرع الأول: اتفاقية الكويت الإقليمية 1978 لحماية الخليج العربي.

في عام 1971 و بناءا على اقتراح من الكويت، دعا المدير التنفيذي لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP) إلى إبرام اتفاقية إقليمية من أجل حماية الخليج العربي من التلوث و واكبت هذه الدعوة جهود كبيرة من قبل برنامج الأمم المتحدة للبيئة، حيث أعلن هذا الأخير و منذ عام 1974 أن منطقة الخليج منطقة خاصة و أوصى الدول المطلة عليها بضرورة عقد اتفاقية خاصة<sup>1</sup>.

و قد أسفرت هذه الجهود عن انعقاد لقاءات تمهيدية بين ممثلي الدول الثمانية في المنطقة، أولهما في الكويت من 6 إلى 10/12/1976 لبحث مشروع الاتفاقية التي أعدها برنامج الأمم المتحدة

للبيئة ثم استكمل خبراءؤهم دراسته في المنامة من 24 إلى 28/01/1977، كما اتفق على بحث اقتراح قدمته المنظمة البحرية الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية IMCO لإنشاء مركز إقليمي لمكافحة التلوث.

و كان من المقرر أن ينعقد مؤتمر الكويت الذي أسفر عن الاتفاقية في 1977/09/29، إلا أنه بسبب انشغال الأطراف في متابعة أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار، انعقد المؤتمر الإقليمي في الكويت في الفترة من 15 إلى 1978/04/24 و أسفر عن الاتفاقية المذكورة.

و قد ضم المؤتمر ثماني دول هي: دولة الإمارات العربية، قطر، المملكة العربية السعودية، البحرين، سلطنة عمان، الكويت، إيران، العراق، لبحث مشكلات حماية و تنمية البيئة البحرية والمناطق الساحلية في الخليج العربي<sup>2</sup>.

وقد أسفر عن التوقيع على الاتفاقية خطة عمل و بروتوكول بشأن التعاون الإقليمي في حالات الطوارئ، و ملحق بشأن الخطوط الإرشادية لوضع التقرير

1- علي عدنان الفيل، المرجع السابق، ص 30.

2- علي عدنان الفيل، المرجع السابق، ص 31.

الخاص بتنفيذ الدول للإجراءات المقررة، و أخيراً إقرار بشأن السكرتارية المؤقتة<sup>1</sup>، و قد تضمنت الاتفاقية بعض الالتزامات المفروضة على الدول الأعضاء تتعلق بالتفاوض في اتخاذ التدابير المناسبة لمنع و تقليل و مكافحة التلوث الذي يصيب البيئة البحرية للخليج العربي.<sup>2</sup>

كما ألزمت الدول الأطراف بالتعاون في اتخاذ التدابير الضرورية القصوى في حالات الطوارئ الناجمة عن التلوث، و أيضاً التعاون في مجال البحث العلمي و التقني بالتلوث البحري، و إقامة نظم الرصد و التقييم البيئي<sup>3</sup>.

و تأكيداً لفعالية أحكامها قررت الاتفاقية إنشاء ثلاث هيئات للسهر على رقابة و متابعة تنفيذ الدول الأطراف لأحكامها و هي :

#### 1- المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية:

و هي تتكون من ثلاث أجهزة<sup>4</sup>، و هي المجلس و هو الجهاز الأساسي و يتكون من جميع الدول الأطراف، و السكرتارية و مهمتها التنسيق بين الدول الأعضاء و إعداد خطط للعمل من أجل تحقيق مقاصد الاتفاقية، و اللجنة القضائية التي تنهض بتسوية المنازعات حول تفسير و تطبيق الاتفاقية<sup>5</sup>.

2- مركز المساعدة المتبادلة لحالات الطوارئ :و يهتم بتجميع المعلومات و تزويد الأعضاء بها.

1 - رياض صالح أبو العطا، حماية البيئة في ضوء القانون الدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ب.ط، 2009، ص 124.

2- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق ص 504.

3 - المواد 09، 10، 11، 12 من اتفاقية الكويت لعام 1978 لحماية الخليج العربي.

4 - المادة 1/16 من الاتفاقية السابقة.

5 - المادة 25 من الاتفاقية السابقة، أيضاً محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق ص 504، 505.

3- منظمة المساعدة المتبادلة لشركات البترول في منطقة الخليج: و تهتم بالتعاون في مقاومة التلوث الزيتي و اتخاذ التدابير اللازمة لمنع و الحد منه<sup>1</sup>.  
و قد نصت " المادة الثانية "من الاتفاقية على نطاق تطبيق أحكام هذه الاتفاقية على أنه :

" أ- تطبق هذه الاتفاقية في الإقليم على المنطقة البحرية التي تحدها جنوبا خطوط الاتجاه الثابت التالية من رأس ضربة علي، على خطي 16/39..."

ب- لا تشمل المنطقة البحرية المياه الداخلية للدول المتعاقدة ما لم ينص على غير ذلك في الاتفاقية الحالية أو أي من بروتوكولاتها".

بمعنى أنها تسري على البحار الإقليمية و المنطقة الاقتصادية و الجرف القاري و أعالي البحار للمنطقة، أما فيما يخص المياه الداخلية فتتركها للقواعد الوطنية للدول الساحلية، و هو استثناء غير موفق، باعتبار المياه الداخلية من أكثر المياه عرضة للتلوث، لاسيما و أن الدول الساحلية من أكثر دول العالم إنتاجا للبترول و من ثم تكثر موانئ نقل هذه المادة في المياه الداخلية للمنطقة البحرية و هو ما يترتب عنه تلويثا لها ناتجا عن عمليات تحميل و تفريغ و نقل النفط، و لا ننسى مصادر التلوث التي تأتي من البر فهي تطل المياه الداخلية قبل بقية الأجزاء الأخرى، فالبيئة البحرية هي منطقة يسهل انتقال الملوثات إليها بفعل التيارات الهوائية و الرياح و هو ما يتعارض مع هدف الاتفاقية التي جاءت لحماية المنطقة البحرية من التلوث و بمناسبة هذا التحديد فإن مضيق هرمز يدخل ضمن المنطقة المحمية من التلوث بموجب الاتفاقية، إلا أنها لم

<sup>1</sup> - رياض صالح أبو العطا، المرجع السابق، ص 127.

تولى اهتماما خاصا نظرا لزيادة حركة الملاحة فيه، و نخص بالذكر مدخل الخليج عند مضيق هرمز.<sup>1</sup>

وقد عرفت اتفاقية الكويت التلوث البحري على أنه "قيام الإنسان، سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، بإدخال أية مواد أو مصادر للطاقة إلى البيئة البحرية تترتب عليه أو يتحمل أن تترتب عليه آثار ضارة، كالإضرار بالموارد الحية، و تهديد صحة الإنسان و تعويق الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك و إفساد صلاحية مياه البحر للاستخدام و الحد من قيام المرافق الترفيهية"

و في سياق الالتزام العام الذي تفرضه اتفاقية الكويت، فإنه على الدول الأطراف اتخاذ جميع التدابير اللازمة لمكافحة التلوث البحري الناجم عن المصادر التالية:

- 1- التلوث الناجم عن السفن سواء كان متعمدا (غسل خزانات النفط و تفريغ مياه التوازن الملوثة) أو عارضا و مصادفة (تسرب النفط أو مواد ضارة أخرى نتيجة التصادم أو الجنوح أو غيرها).<sup>2</sup>
- 2- التلوث الناجم عن إلقاء الفضلات و غيرها من المواد من السفن و الطائرات.<sup>3</sup>
- 3- التلوث من المصادر البرية أي من عمليات التصريف التي تصل إلى المنطقة البحرية من البر، سواء عن طريق الماء أو الهواء أو من السواحل مباشرة، بما في ذلك المصاب و خطوط الأنابيب.<sup>4</sup>

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

2 - المادة 04 من اتفاقية الكويت لعام 1978 لحماية الخليج العربي.

3 - المادة 05 من الاتفاقية السابقة.

4 - المادة 06 من الاتفاقية السابقة.

4- التلوث الناجم عن استكشاف و استغلال قاع البحر الإقليمي و تربته التحتية و الجرف القاري.<sup>1</sup>

5- التلوث الناجم عن الأنشطة البشرية الأخرى في استصلاح الأراضي و ما يصحبه من عمليات التجريف.<sup>2</sup>

و نشير إلى أنه تسري أحكام الاتفاقية على السفن و الطائرات التي تمتلكها الدول الأطراف، باستثناء السفن و الطائرات الحربية، و كذلك تلك التي تستخدمها الدولة في خدمة غير تجارية<sup>3</sup>، كما تسري على جميع السفن و الطائرات المملوكة للأشخاص الخاصة.<sup>4</sup>

و فيما يتعلق بموضوع المسؤولية و التعويض فقد نصت المادة 13 من الاتفاقية على أن تتعهد الدول المتعاقدة بالتعاون فيما بينها في صياغة و إقرار القواعد و الإجراءات المناسبة لتحديد:

أ- المسؤولية المدنية و التعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية مع مراعاة القواعد و الإجراءات الدولية السارية و المتعلقة بهذه الأمور.

ب- المسؤولية و التعويض عن الأضرار الناجمة عن مخالفة الالتزامات الواردة في هذه الاتفاقية و بروتوكولاتها.<sup>5</sup>

و من النص يتجلى عدم طرح القواعد المحددة للمسؤولية التي تحدثت عنها، فإذا حدث التلوث و وقع الضرر فسوف تثور عندئذ عدة تساؤلات تتعلق بأساس المسؤولية، و من جهة أخرى كيف سيتم تحديد الضرر، (ضرره مباشر و حال

1 - المادة 07 من الاتفاقية السابقة.

2 - المادة 08 من اتفاقية الكويت لعام 1978 لحماية الخليج العربي، أيضا علي عدنان الفيل، المرجع السابق، ص 32،33.

3 - المادة 14 من الاتفاقية السابقة.

4 - رياض صالح أبو العطا، المرجع السابق، ص 125.

5 - محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 507.

و محقق)، و من سيسأل هل الدولة بمفردها أو الدولة والأفراد ؟ و كيف سيتم تحديد الضرر و مقدار تناسبه مع الخطأ ؟.

كل هذه التساؤلات لم تجد لها إجابة في المادة الثالثة عشرة من الاتفاقية. و بالتالي فإن قواعد القانون الدولي المتعلقة بالمسؤولية الدولية ستظل هي الحاكمة للوضع في بيئة الخليج البحرية<sup>1</sup>.

و من خلال ما تم طرحه، فإن اتفاقية الكويت تعتبر من أهم الاتفاقيات الإقليمية التي ظهرت خلال تلك الفترة، و من أهم محاسنها أنها وضعت تعريفا محددًا لمعنى التلوث البحري، كما أنها سدت العجز الذي كان موجودا في اتفاقية لندن لعام 1954 و تعديلاتها المتلاحقة، حيث شددت الاتفاقية على ثلاثة مصادر أخرى للتلوث لم تركز عليها اتفاقية لندن و هي :

أ- التلوث بالزيت الناجم عن حوادث الناقلات.

ب- التلوث بالزيت الناجم عن عمليات الكشف و استغلال النفط و الغاز و الثروات المعدنية الأخرى في المناطق المغمورة.

ج- التلوث من النفايات الصناعية و المجاري و غيرها من المصادر الأرضية<sup>2</sup>.

أما فيما يخص البروتوكولات الملحقة بالاتفاقية فسنتعرضها فيما يلي:

أولاً: البروتوكول المكمل لاتفاقية الكويت الإقليمية لعام 1978 الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت و بالمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة.

يهدف هذا البروتوكول إلى تعزيز التدابير القائمة من أجل التصدي لحالات الطوارئ الناجمة عن تلوث الخليج العربي، و بمقتضى هذا البروتوكول أنشأت

1 - عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 183.

2 - علي عدنان الفيل، المرجع السابق، ص 34.



الدول المتعاقدة مركز المساعدة المتبادل للطوارئ البحرية في دولة البحرين لتحقيق الأهداف الآتية:

- تعزيز قدرات الدول المتعاقدة، و تسهيل التعاون فيما بينها لمكافحة التلوث بالنفط و المواد الضارة الأخرى في الحالات البحرية الطارئة.
- مساعدة الدول المتعاقدة التي تطلب ذلك في تعزيز قدراتها الوطنية لمكافحة التلوث بالنفط والمواد الضارة الأخرى و تنسيق و تسهيل تبادل المعلومات و التعاون التقني و التدريب<sup>1</sup>.

إلا أن الذي أضعف هذا البروتوكول هو عدم إعطاء مركز المساعدة المتبادل للطوارئ، مسؤولية و صلاحية القيام بمكافحة التلوث بالزيت و المواد الضارة الأخرى على الصعيد الإقليمي إلا بعد عرض احتمال البدء بعمليات مكافحة على مجلس المنظمة الإقليمية، و بذلك تحول المركز إلى مجرد جهة استشارية و لجمع المعلومات و البحوث و التدريب نظريا<sup>2</sup>.

**ثانياً: البروتوكول الخاص بالتلوث البحري الناجم عن استكشاف و استغلال الجرف القاري لسنة 1989.**

يعالج هذا البروتوكول التلوث الناجم عن العمليات البحرية التي تدار لأغراض استكشاف واستغلال الزيت و الغاز الطبيعي في جميع أجزاء الجرف القاري للدول المتعاقدة، و ذلك عبر سلسلة من الالتزامات و الإجراءات الإدارية و التنظيمية على مستوى كل دولة من الدول المتعاقدة لضمان الوقاية من التلوث و تقليل أضراره في حالة حدوثه<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 508.

<sup>2</sup> - علي عدنان الفيل، المرجع السابق، ص 35.

<sup>3</sup> - المرجع السابق، ص 35.

### ثالثاً: بروتوكول حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن مصادر من البر لعام 1990.

يهدف هذا البروتوكول إلى تعزيز التدابير المعمول بها حالياً لمكافحة التلوث الناتج عن التصريف من مصادر في البر على المستوى الوطني و الإقليمي، و قد غطى هذا البروتوكول القصور الناشئ عن عدم سريان بنود اتفاقية الكويت على المياه الداخلية للدول المتعاقدة، و هذا في حد ذاته مكسب كبير لحماية البيئة البحرية.

و قد أزيلت المادة الثالثة من البروتوكول حول مصادر التلوث الكثير من القصور حول أنواع التعريفات التي تصل المياه المعنية بالبروتوكول، ومع ذلك يلاحظ عدم إعطاء تعريف محدد لمنشآت بحرية ثابتة أو متحركة، فمثلاً هل تدخل السفن بأنواعها المختلفة ضمن تعريف المنشآت المذكورة ؟ مما يجعلك في شك من أمر هذه المنشآت.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني: اتفاقية جدة 1982 للمحافظة على بيئة البحر الأحمر و خليج عدن .

نشير بداية إلى إعلان جدة لعام 1976 و الذي أصدرته الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن في 18 جانفي سنة 1976 و ذلك في المؤتمر الذي عقد في جدة تحت رعاية المنظمة العربية للتربية و الثقافة و العلوم و برنامج الأمم المتحدة للبيئة، و بناء على الإعلان الصادر من تلك الدول الساحلية أعربت فيه عن حقيقة أن البحر الأحمر و خليج عدن هما جزء من مسؤولياتها

<sup>1</sup> - علي عدنان الفيل، المرجع السابق، ص 36،35.

الوطنية، و أعربت عن نيتها في مساندة هذه المسؤولية بشأن المحافظة على الظروف البيئية و حماية مياه المنطقة من أخطار التلوث و التدهور البيئي، و من بين الإجراءات المتخذة تبني "اتفاقية حماية البيئة البحرية في البحر الأحمر و خليج عدن و البروتوكولات الملحقة بها"<sup>1</sup>.

و قد أبرمت الاتفاقية في 14/02/1982<sup>2</sup>، تحت رعاية الجامعة العربية و وقعت عليها كافة الدول العربية المطلة على البحر الأحمر و هي: السعودية، اليمن، السودان، الصومال، فلسطين (تمثلها منظمة التحرير الفلسطينية)، أما مصر فلم تدعى للتوقيع على الاتفاقية بسبب تعليق عضويتها في جامعة الدول العربية، و كان انضمامها لهذه الاتفاقية لغاية سنة 1990 بعد عودتها للجامعة العربية<sup>3</sup>.

و باعتبار أن البحر الأحمر من البحار شبه المغلقة، و التي تحتاج عناية خاصة ببيئتها البحرية، فقد تضمنت المادة الثانية من الاتفاقية تحديد النطاق الجغرافي و الحيز الذي ستسري أحكامها عليه بأنها البيئة البحرية الإقليمية للبحر الأحمر و خليج عدن و خليج العقبة و خليج السويس وقناة السويس حتى نقطة التقائها بالبحر الأبيض المتوسط<sup>4</sup>.

و هي بهذا التحديد تسري على بيئة البحر الإقليمي و المنطقة المجاورة، و المنطقة الاقتصادية والجرف القاري و أعالي البحار، و تستثني الفقرة (ج) من المادة نفسها المياه الداخلية للدول الأطراف، ما لم تطلب دولة من الدول الأطراف، أو تنص الاتفاقية أو أحد بروتوكولاتها على غير

1- محمد مصطفى يونس، المرجع السابق، ص 72.

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

3- رياض صالح أبو العطاء، المرجع السابق، ص 128.

4- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 187.

ذلك، و الجديد الذي أتت به هو إتاحة الفرصة للدول الأطراف طلب إدخال المياه الداخلية في نطاق الاتفاقية، غير أنها بذلك الاستثناء وقعت في العيب الذي وقعت فيه اتفاقينا برشلونة والكويت لما لهذه المياه من أهمية تحتاج إلى حماية من التلوث.<sup>1</sup>

و تسري أحكام الاتفاقية على السفن و الطائرات الخاصة أو التجارية، و كذلك السفن والطائرات التي تمتلكها الدول الأطراف و تستخدمها في أغراض تجارية، و لا تسري على السفن والطائرات التي تتمتع بحصانة سيادية، و هي السفن و الطائرات الحربية و السفن و الطائرات العامة التي تمتلكها الدول الأطراف و التي تستخدم في الأغراض التجارية<sup>2</sup>، و مع ذلك دعت الاتفاقية الدول الأطراف إلى العمل بقدر الإمكان، على أن تراعي السفن و الطائرات غير الخاضعة لها، أحكامها المتعلقة بالحفاظ على البيئة البحرية.<sup>3</sup>

**و قد فرضت الاتفاقية عدة تعهدات على الدول الأطراف منها:**

1- الالتزام العام باتخاذ جميع ما يلزم من التدابير المناسبة لمنع تلوث بيئة البحر الأحمر و خليج عدن و خفضه و السيطرة عليه سواء كان مصدره التلوث الناشئ عن السفن، التلوث من الإغراق، التلوث من مصادر برية، التلوث الناجم عن استكشاف و استغلال قاع البحر الإقليمي و تربته التحتية و الجرف القاري، التلوث الناجم عن ممارسة الأنشطة البشرية.<sup>4</sup>

1 - عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 187.

2 - المادة 14 من اتفاقية جدة لعام 1982 للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن.

3 - رياض صالح أبو العطا، المرجع السابق، ص 128، 129.

4 - المواد 04، 05، 06، 07، 08 من اتفاقية جدة لعام 1982 للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن.

- 2- تتعاون الدول في حالات التلوث الطارئة، وفقا لقدراتها من أجل القضاء على آثار التلوث أو منع الضرر أو خفضه إلى الحد الأدنى.<sup>1</sup>
  - 3- تلتزم الدول الأطراف بالتعاون من أجل تعزيز برامج البحث العلمي و الفني، و تقويم و إدارة الأوضاع البيئية و تطوير برامج المعونة الفنية و غيرها.<sup>2</sup>
  - 4- وضع القوانين و اللوائح الوطنية حسبما يقتضي في ذلك التنفيذ الفعال للالتزام الأول<sup>3</sup> والتنسيق بين سياسياتها الوطنية في هذا الخصوص، و تعين كل دولة طرف "السلطة الوطنية" لهذا الغرض.
  - 5- على الدول الأطراف التعاون مع المنظمات الدولية أو الإقليمية ذات الاختصاص لإعداد وإقرار معايير إقليمية و تطبيقات و إجراءات يوصي بها للحفاظ على البيئة البحرية.
  - 6- تقوم الدول الأطراف ببذل قصارى جهدها للتأكد من أن تنفيذ أحكام الاتفاقية لن ينجم عنه تحول أحد أشكال أو أنواع التلوث إلى شكل أو نوع آخر قد تكون نتيجته أكثر إضراراً بالبيئة.<sup>4</sup>
- أما فيما يخص المسؤولية فقد نصت المادة الثالثة عشر من الاتفاقية على أن تتعهد الدول المتعاقدة بالتعاون فيما بينها في صياغة القواعد و الإجراءات المناسبة لتحديد المسؤولية المدنية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، مع مراعاة القواعد الدولية، و كذا المسؤولية الناجمة عن مخالفة الالتزامات الواردة في الاتفاقية و بروتوكولاتها، و بالتالي إحالة قواعد المسؤولية إلى تلك المطبقة في القانون الدولي.<sup>5</sup>
- و يتم تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية عن طريقين:**

1 - المادة 03/2 من اتفاقية جدة لعام 1982 للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن.

2 - المادتان 09، 12 من الاتفاقية السابقة.

3 - المادة 03/1 من الاتفاقية السابقة.

4 - محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 511، 512.

5 - عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 194.

**الأول:** الإجراءات التي تتم من جانب الدول مباشرة، حيث نصت الاتفاقية على أن تتعاون الدول فيما بينها لتنفيذ و مراقبة تنفيذ أحكامها.

**الثاني:** الأجهزة الرئيسية حيث أنشأت الاتفاقية الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر و خليج عدن<sup>1</sup>، و مقرها جدة، و تتكون من ثلاثة أجهزة:

أ- **المجلس:** و هو الجهاز الرئيسي للهيئة، و يتكون من جميع الدول الأعضاء، و يهتم بمتابعة تنفيذ أحكام الاتفاقية و بروتوكولاتها و خططها و برامجها.

ب- **السكرتارية أو الأمانة العامة:** و هي جهاز الإداري، و تهتم بالإعداد لاجتماعات المجلس و مجموعات العمل و تعتبر حلقة الوصل بين الدول الأعضاء و بينها و بين باقي الأجهزة.

ج- **اللجنة القضائية:** و هي الجهاز القضائي، و تهتم بعض المنازعات التي تنشأ عن تفسير أو تطبيق أحكام الاتفاقية، و يتم تشكيلها و تحديد اختصاصها بقرار من المجلس<sup>2</sup>.

و قد ألحقت اتفاقية جدة للمحافظة على بيئة البحر الأحمر و خليج عدن بعدة بروتوكولات أهمها:

**1- البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالنفط و غيره من المواد الضارة في الحالات الطارئة.**

يعتبر هذا البروتوكول جزءا لا يتجزأ من الاتفاقية، و يودع أصله لدى حكومة المملكة العربية السعودية التي تقوم بمهام دولة الإيداع و يسجل هذا البروتوكول مع الاتفاقية لدى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية<sup>3</sup>، و قد جاء

1 - المادة 16 من اتفاقية جدة لعام 1982 للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن.

2 - رياض صالح أبو العطا، المرجع السابق، ص 130 ، 131.

3 - أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الإقليمية و المعاهدات الدولية، منشأة المعارف بالإسكندرية، ب.ط، 1998، ص 98.

هذا البروتوكول ليغطي النقص الذي ورد في الاتفاقية بشأن استثناء المياه الداخلية من الخضوع لحكامها، فهو يمتد لتسري أحكامه على الموانئ و الخلجان والتي تقع جميعها في إطار المياد الداخلية للدول الساحلية، و يعبر هذا الحكم عن مدى اهتمام البروتوكول بهذا المصدر من التلوث نظرا لخطورته، لاسيما و أن البحر الأحمر وخليج عدن أضحي ممرا رئيسيا لناقلات البترول لأوروبا و أمريكا، كما جاء ليغطي أي حادثة أو موقف أو ضرر أيا كان سبب حدوثه و ينجم عنه تلويث جوهري للبيئة البحرية بالبترول أو أي مواد ضارة أخرى.<sup>1</sup>

ويهدف البروتوكول إلى تعاون الأطراف في اتخاذ الإجراءات الضرورية و الفعالة لحماية الساحل و المصالح ذات العلاقة لطرف أو أكثر من خطر و آثار التلوث الناجم عن وجود الزيت و المواد الضارة الأخرى في البيئة البحرية و الناجم عن الحالات البحرية الطارئة، وقيام الدول الأطراف سواء منفردة أو من خلال التعاون الثنائي أو متعددة الأطراف بوضع و دعم خطة أو خطط لمواجهة الحالات البحرية الطارئة و وسائل لمكافحة التلوث بالزيت و المواد الضارة الأخرى في البحر الأحمر و خليج عدن.

و قد أنشأت الأطراف المتعاقدة بموجب هذا البروتوكول مركز للمساعدة المتبادلة للطوارئ البحرية، و الذي يهدف إلى تعزيز قدرات الأطراف و تسهيل التعاون فيما بينهم لمكافحة التلوث بالزيت و المواد الضارة الأخرى في الحالات البحرية الطارئة.<sup>2</sup>

1 - عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 199 ، 200.

2 - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 98 ، 99.

## 2- البروتوكول الخاص بالمحافظة على التنوع الحيوي و إنشاء شبكة من المناطق المحمية في البحر الأحمر و خليج عدن.

و قد تم التوقيع على هذا البروتوكول في 10 ديسمبر 2005 بمدينة جدة من أجل المحافظة على التنوع الإحيائي في البحر الأحمر و خليج عدن، و يهدف البروتوكول إلى إتاحة فرص المحافظة و الحماية لسلامة النظم الإيكولوجية و التنوع الإحيائي، و حماية الأنواع المهددة بالانقراض و تبني إستراتيجية و برامج لصون التنوع الإحيائي، و تحقيق الإدارة و الاستخدام للموارد الحية البحرية.

## 3- البروتوكول الخاص بحماية البيئة من الأنشطة البرية في البحر الأحمر و خليج عدن.

تم التوقيع على هذا البروتوكول في 25 ديسمبر 2005 بمدينة جدة، و قد ألزم هذا البروتوكول الأطراف المتعاقدة باتخاذ جميع التدابير اللازمة لحماية البحر الأحمر و خليج عدن من هذا النوع من التلوث و خفضه إلى أقصى حد ممكن و القضاء عليه.<sup>1</sup>

## 4- البروتوكول الإقليمي الخاص بالتعاون الفني لاستعارة و نقل الخبراء و الفنيين و الأجهزة و المعدات و المواد في الحالات الطارئة.

و قد صدر هذا البروتوكول في عام 2009 بمدينة جدة، و الذي سعى إلى إيجاد إطار عمل قانوني و إداري و تنظيمي لتسهيل عملية الاستعارة و النقل للخبراء و الفنيين و الأجهزة و المعدات و المواد في الحالات الطارئة تماشياً مع البروتوكول الخاص بالتعاون لمكافحة التلوث بالزيت و المواد الضارة الأخرى

<sup>1</sup>- زيداني موسى، المرجع السابق، ص 53.



في الحالات الطارئة ، و تعزيز التعاون الإقليمي لنقل مخاطر التلوث الناجم عن الحوادث البحرية.<sup>1</sup>

### المطلب الثاني: اتفاقيات تضع إطار للحماية من التلوث البحري.

يعتبر التعاون الإقليمي فيما بين الدول لمكافحة التلوث البحري و الوقاية منه خصوصا تلك المظلة على البحار من أكثر الأساليب فعالية نظرا لخصوصية هذه المناطق، و قد جاء تأكيد أهمية هذا التعاون في العديد من المواثيق الدولية و الإعلانات العالمية الخاصة بحماية البيئة البحرية، فقد دعت منظمة الأمم المتحدة البحرية الدولية إلى أهمية هذا الموضوع لبناء الأنظمة الإقليمية للتعاون بدون إبطاء في إطار تقديم الكادر المتخصص و الأجهزة و المعدات و المشاورات العلمية.

و هو ما أكدته لجنة الاستخدامات السلمية لقاع البحار و المحيطات سنة 1972، كما تم تأكيد ذلك بالمبدأ التاسع من المبادئ الخاصة بحماية البيئة البحرية التي أقرها مؤتمر استوكهولم لعام 1972، حيث دعا إلى تضامن الدول في توحيد سياستها و تبني تدابير مشتركة من خلال التنظيم الإقليمي بغية منع تلوث المناطق التي تشكل وحدات طبيعية متجانسة لأسباب جغرافية أو بيئية.<sup>2</sup>

و قد لقيت هذه الدعوات الاستجابة الفعلية من دول بعض المناطق البحرية منها على سبيل المثال دول البحر الأبيض المتوسط، دول بحر البلطيق، دول البحر الأسود و غيرها، و قد ثمنت هذه الدول جهودها عن طريق إبرام عدة اتفاقيات و هذا ما سيتم التطرق إليه في الفرعين التاليين، بحيث يتضمن الفرع

<sup>1</sup> - زيداني موسى، المرجع السابق، ص 54.

<sup>2</sup> - عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 155.

الأول اتفاقية برشلونة 1976 لحماية بيئة البحر الأبيض المتوسط، أما الثاني فهو مخصص لاتفاقيات إقليمية متعددة غايتها الحد من التلوث البحري.

### الفرع الأول: اتفاقية برشلونة 1976 لحماية بيئة البحر الأبيض المتوسط .

دعت منظمة الأمم المتحدة عن طريق برنامج الأمم المتحدة للتنمية، إلى عقد مؤتمر دولي بمدينة برشلونة الإسبانية في 2 فبراير 1976، وذلك لمناقشة وسائل حماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث، ولقد عقد المؤتمر بالفعل، وأسفر عن إبرام اتفاقية تهدف إلى تحقيق التعاون الدولي من أجل سياسة شاملة لحماية و تحسين البيئة البحرية في منطقة البحر الأبيض المتوسط في 16 فبراير 1976.<sup>1</sup>

و أصبحت هذه الاتفاقية سارية و نافذة ابتداء من تاريخ 13 فبراير 1978<sup>2</sup>، و الدول الأطراف في هذه الاتفاقية هي : مصر، قبرص، فرنسا، اليونان، إيطاليا، لبنان، مالطة، موناكو وإسبانيا، تركيا، الجزائر، المغرب، ليبيا، تونس، سوريا، سلوفينيا إسرائيل، البوسنة، الهرسك، الاتحاد الأوروبي، كرواتيا.<sup>3</sup>

و تسري أحكام الاتفاقية على منطقة البحر الأبيض المتوسط و التي تشمل المياه البحرية للبحر المتوسط ذاته و خلجانه و بحاره،<sup>4</sup> و لا تشمل هذه المنطقة المياه الداخلية للدول الأطراف، وبذلك تنطبق هذه الاتفاقية على مناطق المياه الإقليمية و المنطقة الملاصقة أو المجاورة والمنطقة الاقتصادية الخالصة و أعالي البحار.

1 - رياض صالح أبو العطا، المرجع السابق، ص 121، 122.

2 - عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 157.

3 - صافية خيرة "البيئة البحرية" مخبر البحث في تشريعات حماية النظام البيئي، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، العدد 02 جوان 2018، ص 384، 385.

4 - المادة 01 من اتفاقية برشلونة لعام 1976 لحماية البحر الأبيض المتوسط. على الموقع: [www.asjp.cerist.dz](http://www.asjp.cerist.dz)، الساعة 15:00، 2020/04/14.

كما تنطبق أحكامها على السفن و الطائرات، أيا كان نوعها المسجلة في أراضي أي من الدول الأطراف أو تحمل علمها، أو تحمل نفايات أو مواد أخرى في أراضيها بغية إغراقها، وكذلك السفن و الطائرات التي يعتقد أنها تقوم بعمليات الإغراق في مناطق تخضع لسيادتها في هذا الشأن.<sup>1</sup>

إلا أن البروتوكول الملحق الاتفاقية المتعلق بحماية البيئة البحرية للبحر المتوسط من التلوث الناشئ عن الإغراق من السفن و الطائرات، قد استثنى في المادة 11 فقرة ثانية السفن و الطائرات التي تستخدم في خدمة الحكومة لأغراض غير تجارية و كذلك الحربية، و أحالت الأمر إلى الدول الأطراف التي تتبعها السفن المستثناة في توفير الضمانة التي تكفل احترام تلك السفن و الطائرات لأحكام الاتفاقية، و كان يفترض أن لا تستثنى مثل هذه السفن و الطائرات حتى لا تجعل الدول الأطراف منها وسيلة لتلوث البيئة البحرية، و ليس هذا فحسب بل كان يفترض أن تضع الاتفاقية إجراءات و تدابير تحمي هذه البيئة البحرية من التلوث من السفن و الطائرات التي تخضع لسيادة دول أخرى ليست أطرافا في الاتفاقية.<sup>2</sup>

### الهدف من الاتفاقية:

أ- الحفاظ على التراث المشترك و القيم الاقتصادية، الاجتماعية و الصحية و الثقافية للبيئة البحرية في منطقة البحر الأبيض المتوسط و ذلك لمصلحة الحاضر و المستقبل.

ب- حماية البيئة البحرية و توازنها و حماية مواردها من التلوث.

1- رياض صالح أبو العطاء، المرجع السابق، ص 122.

2 - عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 162.

ج- توثيق التعاون بين الدول و المنظمات الدولية المعنية و ذلك بإتباع برنامج شامل و منسق على الصعيد الإقليمي لحماية البيئة البحرية في المنطقة و العمل على تحسينها.<sup>1</sup>

لقد اشتملت الاتفاقية على 29 مادة و تتلخص التزامات الدول الأطراف على ما يلي:

- 1- اتخاذ كافة التدابير المناسبة لوقاية منطقة البحر المتوسط من كافة أنواع التلوث سواء كان التلوث من السفن و الطائرات أو التلوث الناشئ عن استغلال و استكشاف قاع البحر، التلوث من مصادر برية<sup>2</sup>، سواء الناتج عن تصريف الأنهار أو المنشآت الساحلية.<sup>3</sup>
- 2- التعاون في اتخاذ التدابير للتصدي لحالات التلوث الطارئة مهما تكن أسبابها و الحد من الضرر الناجم عنها أو إزالته.<sup>4</sup>
- 3- التعاون في وضع برامج لرصد التلوث في منطقة البحر المتوسط لأجل اكتشاف التلوث في وقت مبكر و يتم ذلك بالتعاون الوثيق مع الهيئات الدولية المختصة.<sup>5</sup>
- 4- التعاون في البحوث العلمية و التقنية المتعلقة بكافة أنواع التلوث البحري و تبادل الوسائل والتقنيات التي يتم التوصل إليها في المجالات التقنية و تبادل التقارير و المعلومات لتسهيل تقييم حالة البيئة البحرية بصفة مستمرة.<sup>6</sup>

1 - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 88.

2 - المواد 04، 05، 07، 08 من اتفاقية برشلونة لعام 1976.

3 - سهير ابراهيم حاجم الهيبي، الآليات القانونية الدولية لحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، منشورات الحلبي الحقوقية، مصر، الطبعة الأولى، 2014، ص 510.

4 - المادة 09 من اتفاقية برشلونة لعام 1976 لحماية البحر الأبيض المتوسط.

5 - المادة 10 من الاتفاقية السابقة.

6 - المادة 11 من الاتفاقية السابقة، أيضا اسلام محمد عبد الصمد، المرجع السابق، ص 131.

5- تحديد المسؤولية و التعويض عن الضرر الناشئ عن مخالفة أحكام الاتفاقية و البروتوكولات الملحقة بها.<sup>1</sup>

### تنفيذ الاتفاقية:

أسندت الاتفاقية مهام تنفيذها لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، إضافة للدور الفعال الذي يلعبه المركز الإقليمي لحماية البحر المتوسط من التلوث بالبتروول في مهام التنفيذ، فضلا عن ما تضمنته المادة الواحدة و العشرون من إلزام الدول الأطراف بالتعاون في وضع الإجراءات و التدابير التنفيذية لأحكامها و أحكام البروتوكولات الملحقة بها.<sup>2</sup>

أي أن الاتفاقية أرجعت إلى الدول الأطراف سلطة تنفيذ أحكامها و في هذا الجانب ضعف أثر الاتفاقية فقياس نجاح الاتفاقيات يكون مبني على مدى قدرتها في الوصول إلى إيجاد شخصية اعتبارية تدوب فيها سيادة الدول المتعاقدة، و تصبح تلك الشخصية بمثابة النائب عن جميع المتعاقدين في تنفيذ ما تم الاتفاق عليه بدون تقصير.

فقد نصت الاتفاقية على أن يعين الأطراف المتعاقدة برنامج الأمم المتحدة للبيئة، للاضطلاع بمسؤولية وظائف السكرتارية التي فيها الدعوة إلى اجتماعات الأطراف، و المؤتمرات وإحاطة الأطراف بالإخطارات و التقارير و غيرها من المعلومات و النظر في الاستفسارات، والتشاور بشأن المسائل المتعلقة بالاتفاقية و البروتوكولات الملحقة بها.<sup>3</sup>

1 - المادة 12 من الاتفاقية السابقة، أيضا رياض صالح أبو العطا، المرجع السابق، ص 123.

2- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 165.

3- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 165، 166.

و تأمين التنسيق مع الهيئات الدولية الأخرى، و غيرها من المهمات المسندة للبرنامج<sup>1</sup>، والتي لا تخرج عن وصف وظائف إجرائية للتنسيق بين الأطراف، أما الجوانب الموضوعية فهي متروكة للدول الأطراف، فجانبا التنفيذ هو أضعف جزء في الاتفاقية بصفة خاصة، و في الجهود الدولية بصفة عامة لأحكام الرقابة على التلوث البحري، و خاصة و أن الاتفاقية لم تتعرض إلى تقرير المسؤولية عن الأضرار التي تنتج عن مخالفة أحكامها، بل فقط اکتفت بالنص على وسائل حل المنازعات الناتجة عن تنفيذ الاتفاقية أو عن تفسيرها.<sup>2</sup>

و بالنسبة للانسحاب من الاتفاقية يكون بعد مضي ثلاث سنوات من تاريخ نفاذها، وهذا يقلل من أهمية الاتفاقية لأن الدول التي ستنتهك أحكامها ستجد مخرجا لها عن طريق تقديم طلب الانسحاب من الاتفاقية، فلا بد من تقييد هذا الحق مستقبلا لتحقيق أفضل و أنجح حماية للبيئة البحرية من التلوث.<sup>3</sup>

نلاحظ أن هذه الاتفاقية جاءت شاملة لجميع مصادر التلوث البحري، هذا بالضبط يعني أن عمومية نص الاتفاقية من حيث المصادر، فتح المجال لإلحاق الاتفاقية بستة بروتوكولات تعتبر صكوكا ملزمة قانونا تتناول جوانب محددة لحماية البيئة البحرية، و في هذا الصدد قررت الدول الأطراف في هذه الاتفاقية عدم السماح لأية دولة أن تصبح طرفا في الاتفاقية دون أن تكون طرفا في أحد البروتوكولات الستة.

<sup>1</sup> - المادة 13 من اتفاقية برشلونة لعام 1976.

<sup>2</sup> - المادة 22 من الاتفاقية السابقة .

<sup>3</sup> - عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 167 - 169.

البروتوكولات الملحقة باتفاقية البحر الأبيض المتوسط: سنحاول إلقاء الضوء على ستة بروتوكولات التي يختص كل واحد منها بمعالجة مصدر من مصادر التلوث البحري.<sup>1</sup>

### 1- البروتوكول الخاص بالتعاون في الحالات الطارئة لمكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط و المواد الضارة الأخرى لسنة 1976.

و يتم اعتماده في الحالات الطارئة و تم تحفيز مشروع هذا البروتوكول من قبل المنظمة البحرية الدولية، و قد نص البروتوكول على التزام الدول الأطراف بالتعاون في اتخاذ الإجراءات اللازمة في حالات الخطر الشديد وشيك الوقوع بالبيئة البحرية أو ساحل طرف أو أكثر من الأطراف، أو بمصالحها المرتبطة بسبب تواجد كميات كبيرة من الزيت أو المواد الضارة الأخرى الناجمة عن أسباب عرضية أو عن تراكم إفرارات ضئيلة أخذت تلوث البحر أو تعرضه للتلوث.

كما تضمن الالتزام بإعداد و تطوير و الاحتفاظ بخطط و وسائل مواجهة حالات الطوارئ لمكافحة تلوث البحر المتوسط، و الالتزام بتطوير و تطبيق أوجه نشاط للرصد الدائم للمنطقة، ونص البروتوكول على الالتزام بتزويد الأطراف بالمعلومات المتبادلة ذات الصلة بأساليب تفادي التلوث و بالهيئات المختصة في كل دولة من الدول الأطراف، و التزام الأطراف بإصدار التعليمات إلى ربان السفينة التي ترفع علمها و قائد الطائرة المسجلة في أراضيها بأن يبلغها عن كافة الحوادث و كافة حالات انسكاب النفط أو المواد الضارة التي تشكل تهديداً خطراً للبيئة البحرية.<sup>2</sup>

1 - أفوجيل ليدية، عبد المومن حياة، حماية البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، كلية الحقوق جامعة تيزي وزو، السنة الجامعية 2014 - 2015، ص 42، 43.

2 - محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 502، 503.

**2- بروتوكول مكافحة التلوث الناجم عن الإغراق من السفن و الطائرات.**

المعتمد في 1976/06/10 و هدف هذا البروتوكول مكافحة التلوث الناجم عن الإغراق والذي يعني كل تخلص متعمد من النفايات أو المواد الأخرى في البحر من السفن و الطائرات وأي تصريف في البحر من السفن و الطائرات<sup>1</sup>، في حين لا يشتمل الإغراق التخلص في البحر من النفايات و المواد الأخرى الناجمة عن التشغيل العادي للسفن أو الطائرات<sup>2</sup>.

أما بالنسبة للحظر فقد تضمن البروتوكول الحظر المطلق لإغراق المواد في البيئة البحرية للبحر المتوسط، كما تم تحديد النفايات أو بعض المواد التي يتم إغراقها و التي لا تكون إلا باستصدار تصريح خاص مسبق لكل حالة على حدة من السلطة الوطنية المختصة<sup>3</sup>.

إلا أن أحكام البروتوكول لا تنطبق في حالة القوة القاهرة بسبب الظروف المناخية القاسية أو أي سبب آخر، و في حالة الظروف الأرضية الطارئة و هي الظروف الحرجة و التي لها طبيعة إنسانية و هذان استثناءان يردان على الحظر المطلق لإغراق النفايات<sup>4</sup>.

**3- البروتوكول الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناتج عن مصادر برية.**

تم التوصل إلى هذا البروتوكول في أثينا من 12 إلى 17 ماي 1980 و بدأ نفاذه في 1983/07/18<sup>5</sup>، و حسن فعل واضعو البروتوكول عندما وضعوا

1 - المادة 03 من بروتوكول 1976 لمكافحة التلوث الناجم عن الإغراق من السفن و الطائرات

2 - صافية خيرة، المرجع السابق، ص 385.

3 - المادتان 04، 06 من بروتوكول 1976 لمكافحة التلوث الناجم عن الإغراق من السفن و الطائرات

4 - المادة 08 من البروتوكول السابق، أيضا عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 170 - 172.

5 - صافية خيرة، المرجع السابق، ص 385.



إمكانية امتداد تطبيقه وسريانه إلى بعض المياه الداخلية و ذلك بشرط وجود مجاري مائية لأجل انطباق أحكامه على المياه الداخلية.<sup>1</sup>

يهدف البروتوكول إلى إزالة التلوث الناجم عن مصادر و أنشطة برية متواجدة على الشريط الساحلي أو بمقربة من الأحواض المائية، لذلك يلزم جميع الدول الأطراف باتخاذ التدابير اللازمة لوقاية البحر المتوسط من التلوث و التخفيض منه و مكافحته و السيطرة عليه، و التعاون في مجال العلم و التكنولوجيا و إعداد برامج لمساعدة لبلدان النامية و العمل على تطبيق هذه البرامج لوقاية البيئة البحرية من التلوث.

#### 4- البروتوكول الخاص بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة بالبحر المتوسط و التنوع البيولوجي

أبرم هذا البروتوكول في جنيف بسويسرا في 3 أبريل 1982 صادقت عليه أربعة دول و هي الجزائر، مصر، إيطاليا، تونس، و يهدف البروتوكول إلى حماية التنوع البيولوجي و أنواع الحيوانات والنباتات المهددة بالانقراض بمنطقة البحر المتوسط<sup>2</sup>، من خلال تحديد هذه المناطق و حسن إدارتها باتخاذ التدابير اللازمة لصيانة الموارد و المواقع الطبيعية في منطقة البحر المتوسط و كذا حماية التراث الثقافي في المنطقة، و هذه المناطق هي المياه الإقليمية للأطراف و المياه الواقعة على جانب اليابسة من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي و الأراضي الرطبة و المناطق الساحلية التي يحددها كل طرف<sup>3</sup>.

#### 5- بروتوكول عرض البحر و استكشاف و استغلال الرصيف القاري و قاع البحر.

<sup>1</sup> - المادتان 02، 04 من بروتوكول مكافحة التلوث من مصادر برية لعام 1983.

<sup>2</sup> - أفوجيل ليدية، المرجع السابق، ص 45، 46.

<sup>3</sup> - المادة 2 من البروتوكول الخاص بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة بالبحر المتوسط لعام 1982.

ثم اعتماده بمؤتمر المفوضين بشأن اتفاقية برشلونة المنعقد بمدريد بتاريخ 14 أكتوبر 1994، فهذا البروتوكول ينظم عمليات استكشاف و استغلال الرصيف القاري و قاع البحر، كما يقوم بإعداد القواعد التي يجب إتباعها للحصول على موافقة للقيام بهذه الأنشطة.

## 6- بروتوكول النفايات الخطرة.

تم اعتماد هذا البروتوكول بتاريخ 1996/11/01، بحيث نجده يمنع أي تصدير أو عبور للنفايات الخطرة و المشعة من دول الاتحاد الأوروبي إلى الدول الأخرى.<sup>1</sup>

وهكذا فإن اتفاقية برشلونة جاءت شاملة، فهي لم تكتف بمعالجة مصدر واحد بل تضمنت كل مصادر التلوث البحري، و ما يحتمل أن يطرأ من مصادر أخرى كما أنها جاءت شاملة لكافة أنواع السفن و الطائرات بلا تمييز، و لكن بالرغم من ذلك فإنه يؤخذ عليها انها لم تتعرض لموضوع المسؤولية عن الأضرار التي تنتج عن مخالفة أحكامها.<sup>2</sup>

## الفرع الثاني: اتفاقيات إقليمية متعددة للحد من التلوث البحري.

بالإضافة للاتفاقيات السابقة الذكر، هناك عدة اتفاقيات إقليمية اهتمت بمسألة حماية البيئة البحرية من التلوث و من أبرزها:

### 1- اتفاقية بون لعام 1969 لحماية بحر الشمال من التلوث .

1 - أفوجيل ليدية، المرجع السابق، ص 47.

2 - إسلام محمد عبد الصمد، المرجع السابق، ص 132.

و قد وقعت هذه الاتفاقية كل من فرنسا، ألمانيا الاتحادية، بريطانيا، هولندا و النرويج و السويد و بلجيكا و الدانمارك، و تهدف تلك الاتفاقية إلى وضع نظام مشترك لوقاية مياه بحر الشمال من التلوث بواسطة الزيوت (الهيدروكاربور) ، و لهذا السبب فقد نصت الاتفاقية على بعض القواعد التفصيلية عن كيفية الوقاية، مثل إنشاء مراكز للمراقبة و الرصد و تبادل المعلومات إلى غير ذلك من الوسائل.<sup>1</sup>

## 2- اتفاقية ليما لعام 1981 الخاصة بحماية البيئة البحرية و المنطقة الساحلية لجنوب شرق المحيط الهادي.

تم التصديق على هذه اتفاقية ليما في 12 نوفمبر عام 1981، و تشتمل على خمس من الدول الأطراف و هي: شيلي، كولومبيا، إكوادور، بنما، بيرو ، و الهدف منها هو حماية البيئة البحرية و الحدود الساحلية على طول 200 ميل تدخل في اختصاص الدول الأطراف و في مناطق أبعد من ذلك حيث يؤثر التلوث على تلك المنطقة.<sup>2</sup>

## 3- اتفاقية كارتاجينا 1983 الخاصة بحماية و تطوير البيئة البحرية لمنطقة الكاريبي.

تمت المصادقة على اتفاقية كارتاجينا في 24 مارس 1983، و تشتمل على 21 دولة، و الهدف من الاتفاقية هو تحقيق التنمية المستدامة للموارد البحرية و الساحلية في منطقة الكاريبي الواسعة.

1 - عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص 96.

2 - عبد العزيز لطفي جاد الله، المرجع السابق، ص 63.

و هناك مبادرة جديدة لهدف الاتفاقية تتعلق بتقليل استخدام المبيدات بطول الساحل عن طريق تحسين إدارة المبيدات في كولومبيا و بنما و كوستاريكا و نيكاراغوا.<sup>1</sup>

و في عام 1999 ثم الوصول إلى اتفاق بخصوص البروتوكول المتعلق بالتلوث الناتج عن الأنشطة و المصادر البرية، و الهدف منه هو منع و تقليل و التحكم في التلوث البحري في منطقة الاتفاقية بسبب الأنشطة البرية.<sup>2</sup>

#### 4- اتفاقية 1985 لحماية و إدارة و تطوير البيئة البحرية و الساحلية لمنطقة شرق إفريقيا.

تم التصديق عليها في 21 يونيو سنة 1985 و التي تشتمل على 8 من الدول الأطراف، و الهدف منها هو حماية و إدارة البيئة البحرية و المناطق الساحلية في الإقليم، و التمكن من الاستجابة المتناسقة لمسربات النفط و غيره من المواد الضارة.<sup>3</sup>

#### 5- اتفاقية بوخارست لعام 1992 الخاصة بحماية البحر الأسود من التلوث.

تم التصديق على اتفاقية بوخارست في 21 أبريل 1992 و تشتمل على ستة دول ، الهدف منها هو منع التلوث و تقليله و التحكم فيه من أجل حماية البيئة البحرية للبحر الأسود و الحفاظ عليها<sup>4</sup>، وذلك نظرا لما تزخر به هذه البيئة من موارد بحرية، حيث يوجد بها حوالي 350 نوع من البالانكتونات الحيوانية، و 80

1- خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 290.

2- خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 290.

3- عبد العزيز لطفي جاد الله، المرجع السابق، ص 63.

4- علواني أمبارك، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، دراسة مقارنة أطروحة لنيل شهادة دكتوراه علوم في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2016-2017 ص 82، أيضا المادة 03 من اتفاقية بوخارست لعام 1992.

نوع من البالانكتونات النباتية، و حوالي 180 ألف نوع من الأسماك، إذ يعتبر البحر الأسود غني بالتراث الطبيعية البحرية.<sup>1</sup>

و قد وقعت على الاتفاقية كل من تركيا ، جورجيا ، أوكرانيا ، الاتحاد الروسي ، رومانيا وبلغاريا<sup>2</sup>، و تقدم الاتفاقية إطار عمل من أجل التعاون للحفاظ على الموارد الحية للبحر الأسود والاستفادة منها و استغلالها.

كما تهدف إلى منع التلوث من مختلف المصادر، 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 تفريغ المواد الضارة في البحر الأسود.

بالإضافة إلى أن الاتفاقية أنشأت من أجل ضمان الالتزام الفعال بالقواعد الدولية، المتعلقة بالتحكم في أنواع التلوث البحري، و خاصة المنصوص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في الجزء الثاني عشر المتعلق بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، و كذلك من أجل تفعيل التعاون الإقليمي في إطار حماية البيئة البحرية من التلوث.

و فيما يخص التزامات الدول الأطراف بمقتضى الاتفاقية، فإنها تتخذ جميع التدابير اللازمة لمنع و تقليل تفريغ 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، و احترام الضوابط المنظمة لعمليات التفريغ و على الدول ملزمة التدابير المعمول بها

<sup>1</sup> - زيداني موسى، المرجع السابق، ص 60.

<sup>2</sup> - عبد اللاوي عبد الكريم، المرجع السابق، ص 190.

لمنع و الحد من التلوث البحري وفقا للتدابير الدولية و المنصوص عليها في اتفاقية قانون البحار .<sup>1</sup>

كما تلتزم الدول الأطراف وفقا للاتفاقية بالتعاون الثنائي أو متعدد الأطراف للقيام بدراسات لوضع خطط طوارئ، و دعم وسائل مكافحة التلوث بالنفط و المواد الكيماوية في البيئة البحرية للبحر الأسود.

و كذلك التعاون في المجالات العلمية و التقنية الخاصة بالتلوث البحري، و تبادل المعلومات فيما بين الدول المتعاقدة، و تبني القوانين و التشريعات الوطنية المطابقة لأحكام الاتفاقية.<sup>2</sup>

و قد شملت اتفاقية بوخارست ثلاثة بروتوكولات منفصلة وهي كالتالي:

**أ- البروتوكول الخاص بمنع و تقليل تفريغ مواد محددة:**

نص البروتوكول على أن الدول المتعاقدة تلتزم بمنع و تقليل إلى أقصى حد ممكن تفريغ مواد ضارة بالبيئة البحرية، سواء كان التفريغ من السفن، أو عند تنظيف السفينة من مخلفات بعض الشحنات، أو التفريغ من المنشآت و الهياكل المشيدة في البحار، أو التفريغ من الطائرات أثناء رحلتها الجوية، لذلك ألزم البروتوكول الدول المتعاقدة باحترام الضوابط و المعايير المنظمة لعمليات التفريغ.<sup>3</sup>

**ب- البروتوكول الخاص بمنع و حظر إلقاء مواد محددة:**

بموجب هذا البروتوكول يمنع و يحظر إلقاء مواد محددة، أي المواد المضرة بالبيئة البحرية كالمواد الإشعاعية و النووية، و مخلفات الصرف الصحي و

<sup>1</sup> - زيداني موسى، المرجع السابق، ص 62

<sup>2</sup> - زيداني موسى، المرجع السابق، ص 62

<sup>3</sup> - المرجع السابق، ص 63.

الفضلات و النفايات و القمامة و كذلك النفط، وغيرها من المواد الضارة الأخرى، فالبروتوكول ألزم الدول المتعاقدة بعدم إلقاء هذه المواد في البحر نظرا لما تشكله من خطورة على البيئة البحرية و على صحة الإنسان، و يرفع هذا الحظر في الحالات المسموح بها، لأسباب تتعلق بضمان سلامة السفينة أو إنقاذ الأرواح في البحار، أو لأغراض البحث العلمي المشروع، و لا يكون الإغراق إلا عن طريق استصدار تصريح مسبق.<sup>1</sup>

**ج- البروتوكول الخاص بالتعاون في حال وقوع حوادث تتعلق بتسرب النفط أو المواد الكيماوية إلى المياه .**

لقد أكد البروتوكول على ضرورة التعاون الإقليمي لمكافحة التلوث البحري أثناء الحوادث، وذلك بوضع خطط طوارئ، و توفير الوسائل الضرورية من معدات و سفن و أشخاص مؤهلين للعمليات اللازمة لمواجهة حالات الطوارئ، كما أكد البروتوكول على ضرورة التدخل الفردي أو الجماعي في حال وقوع حوادث تسرب النفط أو المواد الكيماوية إلى المياه، و كذا التعاون الإقليمي بين الدول أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة من أجل القيام بالدراسات و برامج البحث العلمي.<sup>2</sup>

#### 6- اتفاقية هلسنكي لعام 1992 لحماية بحر البلطيق من التلوث.

تم التصديق على اتفاقية هلسنكي الخاصة بحماية البيئة البحرية لمنطقة بحر البلطيق في 09 أبريل 1992، لتحل محل اتفاقية سابقة تم التصديق عليها في 1974، لتدخل حيز النفاذ في 1988

<sup>1</sup> - زيداني موسى، المرجع السابق، ص 63.

<sup>2</sup> - المرجع السابق، ص 61 ، 62.

و الهدف منها هو حماية و تحسين البيئة البحرية لمنطقة بحر البلطيق، لذلك تعمل الاتفاقية على منع عمليات الحرق في هذه المنطقة و تلزم الدول الأطراف بمنع ومكافحة التلوث الذي تسببه المواد الخطرة ( و هناك معايير فنية محددة في مرفق تابع للاتفاقية مع العديد من المعادن والكيمياويات الصناعية و المبيدات)، و تجنب حدوث التلوث عبر الحدود خارج منطقة بحر البلطيق، و مكافحة التلوث الناتج عن السفن و غيرها.

بالإضافة إلى دعم استخدام التكنولوجيا المتاحة، تطبيق مبدأ من يلوث يدفع، و تطبيق المبدأ الاحتياطي مثل اتخاذ إجراءات المنع حينما يكون هناك سبب لافتراض أن بعض المواد أو الطاقة المستخدمة مباشرة أو بطريقة غير مباشرة في البيئة البحرية قد تسبب خطرا على صحة الإنسان والموارد الحية و الأنظمة الحية البحرية، أو تتعارض مع استخدامات شرعية أخرى للبحر حتى و لو لم يكن هناك دليل على وجود ارتباط بين المدخلات و آثارها المتوقعة.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - عبد العزيز لطفي جاد الله، المرجع السابق، ص 64، 65.



# الفصل الثاني: الضمانات القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث

تمهيد:

تعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 من أهم الاتفاقيات التي عالجت قضايا البيئة البحرية، خاصة بعدما أصبح خطر التلوث يمس بالاستخدامات المشروعة للبحار، فلقد استهدفت الاتفاقية وضع قواعد عامة ومجردة لتنظم كل ما يتعلق بالبحار بحيث تخاطب كافة الدول وتسري عليها، لتعتبر بذلك أوسع اتفاقية دولية في التاريخ المعاصر.

لقد وضعت الاتفاقية منهجية و إستراتيجية دولية محكمة لحماية البيئة البحرية من التلوث بكافة صورته، ومن ضمن ذلك توزيع الاختصاص في تنفيذ أحكامها ما بين الدولة الساحلية ودولة العلم، ورغم ما سيبدو من توسع ملحوظ في صلاحيات الدولة الساحلية في مجال مكافحة التلوث البحري، إلا أن الدور الذي أنيط به لدولة العلم في هذا الجانب لا يقل فعالية عن سابقتها، فكلا الاختصاصين يمثلان حلقة في سلسلة الضمانات الدولية المقررة لحماية البيئة البحرية.

كما أنه من الضمانات الفعالة لمكافحة التلوث البحري والذي طرح كأساس حديث "نظام المسؤولية الموضوعية" والذي كان نتيجة الأخطار المتزايدة التي خلفتها الثورة العلمية والتكنولوجية والصناعية في مجال استخدام البحار، فالتلوث في غالب الأحيان يكون نتيجة أنشطة مشروعة مما دفع برجال القانون الدولي إلى الاهتمام بنظام المسؤولية على أساس المخاطر والمناداة بتطبيقها.

وبناء على ذلك تم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين بحيث يتضمن :

**المبحث الأول:** الالتزامات الوطنية للدول.

**المبحث الثاني:** نظام المسؤولية الموضوعية في مجال التلوث البحري

**المبحث الأول: الالتزامات الوطنية للدول.**

إن الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من خطر التلوث يتضمن في الحقيقة واجبين أساسيين، أولهما واجب وقائي يتضمن التزام كل دولة بالامتناع عن كل ما من شأنه أن يؤدي إلى تلوث البيئة البحرية و ذلك باتخاذ كافة الإجراءات الممكنة و وضع القواعد الكفيلة بمنع هذا التلوث، أو نقله بطريقة مباشرة أو غير مباشرة من منطقة لمنطقة أخرى، أما الواجب الثاني فهو علاجي وذلك بتعاون كل دولة مع غيرها من الدول سواء على المستوى الإقليمي أو الدولي بهدف مكافحة أخطار التلوث و إزالة آثاره.

و لما كان تنفيذ الالتزام لا يتم بصورة تلقائية، و إنما يتم عن طريق الإجراءات و القواعد والتدابير التي يجب أن تترجم مضمون الالتزام إلى واقع قانوني واجب النفاذ، لذلك فقد أنيط بالدول على المستوى الفردي مهمة اتخاذ التدابير و وضع القواعد القانونية التي تكفل تنفيذ الالتزام على النحو الذي يحقق صيانة و حماية البيئة البحرية، غير أن حدود اختصاصات الدول في هذا الشأن تختلف بحسب وضع كل دولة، وانطلاقاً من ذلك فقد تم تقسيم هذا المبحث إلى:

**المطلب الأول: اختصاص الدولة الساحلية.**

**المطلب الثاني: اختصاص دولة العلم.**

**المطلب الأول: اختصاص الدولة الساحلية.**

إن الالتزام بحماية البيئة البحرية من التلوث يمتد من حيث النطاق الجغرافي ليشمل كل المناطق البحرية، ولما كانت الدولة الساحلية تتمتع بحقوق سيادية وأخرى ولائية بالنسبة لمنطقة البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة والمنطقة الاقتصادية والجرف القاري، فكان من الضروري أن يقترن هذا الحق بمنح الدولة الساحلية اختصاص صيانة وحماية تلك المناطق من خطر التلوث، وهذا الاختصاص له جانبان أحدهما يمثل حقا للدولة الساحلية تستهدف من ورائه حماية بيئتها البحرية والمحافظة على ما بها من ترواث والآخر يمثل واجبا عليها لنفس الغاية.

وعليه سيقسم هذا المطلب تحت عنوان اختصاص الدولة الساحلية إلى فرعين، بحيث يتضمن أولهما وضع القواعد والتدابير الوطنية لمكافحة التلوث، في حين سيتم تخصيص الفرع الثاني لحق الدولة الساحلية في ضبط مخالفات التلوث.

**الفرع الأول: وضع القواعد و التدابير الوطنية لمكافحة التلوث**

يلاحظ للوهلة الأولى عند مراجعة اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أن حق الدولة الساحلية في وضع القوانين و اتخاذ التدابير الخاصة بمنع و خفض و مكافحة التلوث، يختلف في مداه باختلاف مصادر التلوث، و تبعا للمنطقة التي سوف تطبق فيها تلك القواعد.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص78.

- من حيث النطاق الجغرافي: نجد الدولة الساحلية تتمتع بالسيادة الكاملة على

منطقة بحرها الإقليمي مع ضمانها لحق المرور البرئ للسفن الأجنبية.<sup>1</sup>

ويقصد بالمرور الملاحة خلال البحر الإقليمي دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو في مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية، أو التوجه إلى المياه الداخلية أو منها أو التوقف في أحد هذه المراسي أو المرافق المينائية أو مغادرته.

وإذا كان الشرط الأساسي في هذا المرور هو أن يكون متواصلا ومستمرا، إلا في حالات استثنائية كأن يكون التوقف أو الرسو من مقتضيات الملاحة العادية، أو في حالة القوة القاهرة أو حالة الشدة، أو في حالة تقديم مساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة.<sup>2</sup>

ويكون المرور بريئا مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، في حين يعتبر المرور غير بريئ كأن تقوم السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي باستعمال القوة أو التهديد بها، ضد سيادة الدولة أو سلامة إقليمها أو استقلالها السياسي، أو أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع أو أي عمل يمس أو يضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها، أو إطلاق أي طائرة أو جهاز عسكري أو إنزالهما أو تحميلهما، أو مخالفة قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة فيما يخص تحميل أو إنزال سلعة أو عملة أو شخص، أو أي عمل من أعمال التلويث المقصود و الخطير، أو أي نشاط أو فعل له علاقة مباشرة بالمرور.<sup>3</sup>

- محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية،

<sup>1</sup> 2005، ص 227.

<sup>2</sup> - المادة 18 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

<sup>3</sup> - المادة 19 من الاتفاقية السابقة.

فعلى الرغم من أن المرور البرى في البحر الإقليمي قيد على سيادة الدولة الساحلية إلا أن ذلك لا يعني تجريدها من سلطاتها، فوفقا لنص المادة 21 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 فللدولة الساحلية وضع القوانين والأنظمة لتنظيم المرور البرى بالنسبة للأمور التالية:

- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري.
- حماية وسائل تسيير الملاحة و التسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق أو المنشآت.
- حماية الكابلات و خطوط الأنابيب .
- حفظ الموارد الحية .
- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك.
- الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وخفضه والسيطرة عليه.
- البحث العلمي البحري وأعمال المسح الهيدروغرافي .
- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة<sup>1</sup>.

وللدولة الساحلية كلما اقتضت سلامة الملاحة أن تتخذ التدابير اللازمة كأن تفرض على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البرى استخدام الممرات البحرية، وإتباع نظام تقسيم حركة المرور التي قد تعينها أو تقررها بهدف تنظيم مرور السفن، وهذا ينطبق على الناقلات والسفن التي تعمل بالقوة النووية أو

<sup>1</sup> - عبد الكريم عوض خليفة، القانون الدولي للبحار، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، بدون طبعة، 2013، ص59.

تحمل مواد نووية أو خطرة، كما أنه للدولة الساحلية في بحرها الإقليمي الحق في منع أي مرور ليس برياً.<sup>1</sup>

أما بالنسبة للسفن الحربية وغيرها من السفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية فهي تتمتع بحصانة، وليس للدولة الساحلية إلا أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمي في حالة عدم امتثالها لقوانينها وأنظمتها بشأن المرور، ومن جهة أخرى فإن الخسارة والضرر الذي يلحق الدولة الساحلية نتيجة عدم امتثال هذه السفن تتحمل مسؤوليته دولة العلم.<sup>2</sup>

في حين تختلف سلطات الدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة عن سلطاتها على بحرها الإقليمي حيث تنحصر في الأهداف التي أسست من أجلها فكرة المنطقة المتاخمة، فلا تتمتع الدولة المعنية بالسيادة الكاملة على هذه المنطقة التي تعتبر في الأصل جزء من البحر العالي<sup>3</sup>، فحقوق الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة لا تزيد عن كونها مجرد رقابة.<sup>4</sup>

فللدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة، ولما كانت سلامة تلك المنطقة والحفاظ عليها مسألة تدخل في سلطات الدولة الساحلية، كان من حقها أن تضع القواعد والإجراءات اللازمة لحماية تلك المنطقة من التلوث.<sup>5</sup>

أما بالنسبة للمنطقة الاقتصادية فقد خصتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بالجزء الخامس منها مبينة النظام القانوني لتلك المنطقة، ومدى حقوق الدولة

1- المادة 22، 25 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

2- المادة 30، 31 من الاتفاقية السابقة.

3- محمد سعادي، المرجع السابق، ص 124، 125.

4- بن عامر تونسي، المرجع السابق، ص 242.

5- المادة 33 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، أيضا عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص 20.

الساحلية وولايتها وواجباتها عليها، فإذا كانت حقوق الدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة هي حقوق ذات طبيعة وقائية، فإن حقوقها في المنطقة الاقتصادية هي حقوق سيادية ذات طبيعة مانعة<sup>1</sup>.

وهذه الحقوق السيادية التي تتمتع بها الدولة الساحلية هي في نفس الوقت ولاية وواجبات واختصاصات، لغرض استكشاف وحفظ وإدارة واستغلال الموارد الطبيعية الحية وغير الحية، وغيرها من الموارد الاقتصادية لهذه المنطقة كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح، وحماية البيئة البحرية فيها والقيام بالبحوث العلمية البحرية، وإقامة واستعمال الجزر الاصطناعية و المنشآت والتركيبات.

ويجب على الدولة الساحلية أن تراعي عند ممارستها لحقوقها في المنطقة الاقتصادية الخالصة حقوق وواجبات الدول الأخرى والتصرف على نحو يتفق وأحكام الاتفاقية، ومن ناحية مراعاتها للأحكام المتعلقة بالامتداد القاري بالنسبة لحقوقها الخاصة بقاع البحر وباطن أرضه<sup>2</sup>، وفي مقابل ذلك تلتزم الدول الأخرى بالقوانين واللوائح التي تعتمدها الدولة الساحلية<sup>3</sup>.

كما أنه للدولة الساحلية الحق دون غيرها في أن تقيم وتنظم وتجزئ استخدام الجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات في المنطقة الاقتصادية الخالصة

<sup>1</sup> - عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص 20- 22 .

<sup>2</sup> - المادة 56 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

<sup>3</sup> - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 71، 72.



، وتمتعها بالولاية الخالصة عليها بما في ذلك الولاية المتعلقة بالقوانين والأنظمة الجمركية و الضريبية والصحية وقوانين و أنظمة السلامة والهجرة<sup>1</sup>.

وبالنسبة لحفظ الموارد الحية فللدولة الساحلية أن تقرر كمية الصيد المسموح بها في منطقتها الاقتصادية و اتخاذ تدابير الحفظ والإدارة اللازمة لعدم تعرض هذه الموارد لخطر الاستغلال المفرط.<sup>2</sup>

كما أنه على رعايا الدول الأخرى الذين يقومون بالصيد في المنطقة الاقتصادية مراعاة تدابير وقوانين الدولة الساحلية كإصدار التراخيص للصيادين ولسفن الصيد، وكذا تقرير الأنواع التي يجوز صيدها وتحديد حصص الصيد، وتنظيم مواسم الصيد وقطاعاته وأنواع أدوات الصيد وأحجامها وكمياتها وأحجام وأنواع سفن الصيد المسموح باستخدامها وغيرها من التدابير<sup>3</sup>.

ومن خلال استقراء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار نجدها لم تحدد طبيعة حق الدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة بطريقة واضحة، فهي مرة تستخدم اصطلاح "الحقوق السيادية " بالنسبة لاستغلال موارد المنطقة الاقتصادية، ومرة أخرى نجدها تستخدم كلمة "الحقوق" بالنسبة لإقامة وتشغيل واستخدام الجزر الصناعية والمنشآت و التركيبات والأبنية، ومرة ثالثة تستخدم كلمة "الولاية " بالنسبة لمسائل متعددة أهمها البحث العلمي وحماية البيئة البحرية وبالرغم من أنه يصعب التمييز بينها تبقى في النهاية تمثل مظاهر

1- المادة 60 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

2- المادة 61 من الاتفاقية السابقة.

3- المادة 62 من الاتفاقية السابقة.

سيادية أو اختصاصات تباشرها الدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة للحفاظ عليها من التلوث<sup>1</sup>.

أما فيما يخص منطقة الجرف القاري فللدولة الساحلية أن تمارس حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال موارده الطبيعية، فهي حقوق حصرية تمارس على الجرف القاري ذاته ليس فقط على موارده التي يحتويها، ومن جهة أخرى هي حقوق خالصة فلا يمكن لأية دولة القيام بهذه الأنشطة بدون موافقة صريحة من الدولة الساحلية<sup>2</sup>.

كما أنه للدولة الساحلية اتخاذ تدابير معقولة لاستكشاف الجرف القاري و استغلال موارده ومنع التلوث من خطوط الأنابيب وخفضه والسيطرة عليه، كما أنه من حقها وضع شروط للكابلات وخطوط الأنابيب الموضوعة في الجرف القاري لأغراض معينة<sup>3</sup>.

ويدخل أيضا ضمن حقوق الدولة الساحلية إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات على الجرف القاري مع إتخاذ التدابير الضرورية لحمايتها وصيانتها، ولها الحق الخالص في الإذن بالحفر في الجرف القاري وتنظيمه<sup>4</sup>.

**2- من حيث مصادر التلوث :** تعتمد الدولة الساحلية قوانين و أنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر في البر بما في ذلك الأنهار و مصابها و خطوط الأنابيب و مخارج التصريف، وتتخذ ما يكون ضروريا من تدابير من أجل خفض التلوث والسيطرة عليه، فحقها مطلق بالنسبة لهذا النوع من التلوث في مياهها الإقليمية، وكذلك الحال بالنسبة لحالات التلوث الناشئة عن الأنشطة

1- عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص 23، 24.

2- المادة 77 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

3- المادة 79 من الاتفاقية السابقة.

4- المادة 80، 81 من الاتفاقية السابقة، أيضا محمد سعادي، المرجع السابق، ص 157- 160.

المتعلقة باستكشاف واستغلال قيعان البحار في المناطق الخاضعة لولايتها، وهي المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري بما في ذلك الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات الأخرى التي تدخل في ولايتها.<sup>1</sup>

وتأخذ الدولة الساحلية بعين الاعتبار في نطاق ما تضعه من قوانين وما تتخذه من تدابير القواعد والمعايير الدولية التي تم إقرارها بمعرفة المنظمات الدولية المختصة، أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي بحيث لا تكون قوانين الدولة الساحلية أقل فعالية من تلك القواعد والمعايير الدولية.<sup>2</sup>

أما بالنسبة للتلوث الناشئ عن طريق الإغراق فقد منحت الاتفاقية للدولة الساحلية حق وضع القوانين و التشريعات الوطنية لمنع و خفض و مكافحة التلوث الناتج عن هذا المصدر، وأخضعت هذا الحق لذات القواعد المطبقة بالنسبة لحالات التلوث الناشئة عن الأنشطة التي تتعلق بقاع البحار في المناطق الخاضعة لولاية الدولة الساحلية.

كما خولت الاتفاقية الدولة الساحلية حق تنظيم و مراقبة عمليات الإغراق في كافة المناطق البحرية الخاضعة لولايتها، وعليه أصبح الحصول على إذن من سلطات الدولة الساحلية شرطاً مسبقاً يتعين الحصول عليه قبل الإقدام على أية عملية من عمليات الإغراق، سواء كان عن طريق السفن أو الطائرات أو المنصات أو غيرها من المنشآت الصناعية المقامة في البحر، وسواء تم هذا الإغراق في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - المادة 207، 208 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 .

<sup>2</sup> - عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص 78.

<sup>3</sup> - المادة 210، 216 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 .

وفي نفس الصدد للدولة الساحلية حق وضع التشريعات و الأنظمة الوطنية لمنع التلوث الناجم عن السفن الأجنبية و خفضه و السيطرة عليه في نطاق بحرها الإقليمي، بما في ذلك السفن التي تمارس حق المرور البريء بشرط ألا يترتب على ذلك عرقلة حرية المرور<sup>1</sup>.

أما بخصوص المنطقة الاقتصادية الخالصة فقد أجازت الاتفاقية للدولة الساحلية أن تعتمد قوانين و أنظمة لمنع التلوث من السفن و خفضه و السيطرة عليه، بشرط أن تكون هذه القوانين والتدابير متفقة مع المعايير الدولية الموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام<sup>2</sup>.

وأجازت اتفاقية قانون البحار للدولة الساحلية في حالات خاصة إمكانية تقديم طلب إلى المنظمة المختصة، يقتضي جعل مناطق خاصة لأسباب تقنية وجغرافية معتبرة، تخضع لقواعد وتدابير وطنية تكون إلزامية وكافية لتقدير الحماية من التلوث من السفن في تلك المناطق، وبعد قبول الطلب من طرف المنظمة المختصة، يمكن للدولة الساحلية فرض القوانين والتدابير الوطنية على تلك القطاعات لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه<sup>3</sup>.

و للدولة الساحلية الحق في وضع القوانين والأنظمة بما يكافح تلوث البيئة البحرية من الجو أو من خلاله<sup>4</sup>، لتتنطبق على المجال الجوي الخاضع لسيادتها

<sup>1</sup>- عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص 79، أيضا المادة 211/ف4 من الاتفاقية السابقة.

<sup>2</sup>- محمد سامي عبد الحميد، القانون الدولي العام، نظرية المصادر، المرجع السابق، ص 471.

<sup>3</sup>- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 120.

<sup>4</sup>- المادة 213 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

وعلى السفن والطائرات الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها، مع مراعاتها الممارسات والقواعد والمعايير المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية<sup>1</sup>. كما أنه للدولة الساحلية التدخل خارج نطاق ولايتها لتفادي التلوث الناجم عن الحوادث البحرية، وإتخاذ التدابير المناسبة واللازمة لحماية ساحلها أو مصالحها المرتبطة به بما في ذلك صيد الأسماك<sup>2</sup>، ويكون ذلك في حالة وقوع تصادم بين سفينتين بحريتين أو تعرض إحدى السفن للغرق لأي سبب كان، و يكون من شأن هذا التصادم أو الغرق حدوث تسرب بترولي يهدد مصالح الدولة الساحلية أو يضر بشواطئها و مصالحها.

وهكذا يتضح لنا أن ما أحيط للدولة الساحلية من اختصاصات بوضع التشريعات واتخاذ التدابير لمكافحة التلوث، فيما تحت ولايتها من مناطق بحرية أو حتى بالنسبة للتدخل في أعالي البحار في حالة الحوادث البحرية، إنما هي اختصاصات تدخل في نطاق الضمانات الدولية لتنفيذ الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من خطر التلوث<sup>3</sup>.

### الفرع الثاني: ضبط مخالفات التلوث.

إن إصدار الدولة الساحلية للتشريعات و اتخاذها للتدابير الخاصة بهدف حماية البيئة البحرية أمر لا يكفي إذ لم يضمن عليه الصفة الإلزامية و وضع الجزاء، و يعتبر الضبط أحد الوسائل الفعالة لتدعيم الصفة الإلزامية للقواعد و النظم و هو يتخذ عدة صور حسب نوع و جسامته المخالفة وذلك على النحو التالي:

1- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق ص 113.

2- المادة 221 من الاتفاقية السابقة.

3- عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص 88-90.

## (1) حق تفتيش السفن:

يأتي هذا الحق في نطاق الرقابة التي تفرضها الدولة الساحلية على السفن التي تتواجد في مناطقها البحرية، للتأكد من أنها لا تسبب تلويث للبيئة البحرية، فإذا توافرت لدى الدولة الساحلية أسباب للاعتقاد أن إحدى السفن المبحرة في بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة، قد ارتكبت انتهاكا للقواعد و المعايير الدولية أو لقوانينها وأنظمتها الرامية لمنع ومكافحة التلوث، جاز لها أن تتخذ ما تراه مناسباً من تدابير لضمان احترام تلك الأنظمة والقوانين كتفقد السفن وتفتيشها<sup>1</sup>.

فللدولة الساحلية أن تتخذ الإجراءات التنفيذية المتعلقة بالتأكد من هوية السفينة بالطلب منها تقديم معلومات عن ميناء التسجيل، و ميناء الزيارة الأخيرة والزيارة التالية، وأي معلومات أخرى ذات صلة بموضوع التأكد من وقوع التلويث<sup>2</sup>.

و إذا رفضت السفينة تقديم المعلومات المطلوبة أو قدمتها بصورة مختلفة عن الحالة الظاهرة، يجوز للدولة الساحلية أن تقوم بتفتيشها تفتيشاً مادياً، كون المخالفة المرتكبة تحمل على الاعتقاد بحدوث تصريف يمكن أن يسبب تلوثاً خطيراً، أو يهدد بحدوث هذا التلوث<sup>3</sup>.

كما أنه يحق للدولة الساحلية القيام بهذا النوع من التفتيش في حالة مخالفة السفينة للوسائل الإلزامية الخاصة بمنع التلوث الصادر عنها، و التي يتخذ بشأنها تدابير خاصة في قطاع معين ومحدد، ولا يجوز القيام بالمزيد من

1- عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص 81.

2- المادة 220/ف3، أيضاً عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 138.

3- المادة 220/ف5 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

التفتيش المادي للسفينة إلا في حالات معينة<sup>1</sup>، كوجود أسباب واضحة تدعو للاعتقاد بأن حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق إلى حد كبير مع تفاصيل الوثائق التي تحملها، أو في حالة عدم كفاية الوثائق أو مضمونها في نفي أو تأكيد الانتهاك المثبتة فيه، أو عدم حمل السفينة لأية شهادات و سجلات صحيحة.<sup>2</sup>

## 2- حق احتجاز السفن:

عند توافر دليل موضوعي واضح على أن السفينة المبحرة في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو في البحر الإقليمي للدولة الساحلية قد ارتكبت انتهاكا يلحق ضررا جسيما بساحل الدولة الساحلية أو بمصالحها أو يهدد بذلك، فيجوز لتلك الدولة أن تقيم وفقا لقوانينها دعوى تشمل احتجاز السفينة<sup>3</sup>.

فللدولة الساحلية أن تتخذ التدابير الإدارية اللازمة لمنع سفينة من الإبحار، عند تواجدها داخل أحد موانئها أو إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، و ذلك في حالة إذا ما تبث انتهاكها للقواعد و المعايير الدولية المتعلقة بصلاحية السفن للإبحار مهددة بذلك إلحاق ضرر بالبيئة البحرية، و لا يسمح لها بالتحرك إلا لأقرب حوض مناسب لإصلاح السفينة، و بعد إزالة أسباب الانتهاك يسمح لها بالإبحار<sup>4</sup>.

1- المادة 226/ف1(أ) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

2- عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص 81، 82.

3- محمد سامي عبد الحميد، القانون الدولي العام، نظرية المصادر، المرجع السابق، ص 471.

4- المادة 219 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

و الجدير بالذكر أن الاتفاقية أجازت للدولة الساحلية رفض الإفراج عن السفينة<sup>1</sup>، إذا كان هذا الإفراج سيشكل تهديداً بالحاق ضرر غير معقول بالبيئة البحرية، و يتعين إخطار دولة العلم بأسباب عدم الإفراج.

### 3- حق المطاردة:

يعتبر هذا الحق وسيلة أخرى لتدعيم الصفة الإلزامية للتشريعات و النظم التي تضعها الدولة الساحلية بهدف حماية البيئة البحرية الخاضعة لولايتها من أخطار التلوث، و يتلخص مضمون هذا الحق أن أية سفينة تقوم بانتهاك القواعد و النظم الوطنية الموضوعة بقصد حماية المناطق البحرية من التلوث، فمن الواجب عليها الامتثال لما تتخذه الدولة الساحلية من إجراءات ضدها، كالتحقيق و التفتيش و الاحتجاز، غير أن السفينة قد لا تضبط من قبل الدولة الساحلية، فيصبح من حق هذه الأخيرة أن تطارد السفينة المخالفة للقبض عليها<sup>2</sup>، و يقصد بالمطاردة الحثيثة قيام سفينة أو طائرة حربية تابعة للدولة الساحلية بمتابعة سفينة أجنبية في مياهها الإقليمية و الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة التابعة لها لانتهاكها قوانين و أنظمة الدولة الساحلية<sup>3</sup>.

وتجدر الإشارة أن كافة صور الضبط التي تطرقنا لها تتم بواسطة الموظفين الرسميين أو السفن الحربية أو الطائرات العسكرية، أو غيرها من السفن و

1- المادة 226/ف1(ج) من الاتفاقية السابقة.

2- عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص 82، 83.

3- سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 256.



الطائرات التي تحمل علامات واضحة على أنها في خدمة حكومة الدولة الساحلية المختصة بهذا الإجراء<sup>1</sup>.

#### 4- حق المحاكمة الجنائية:

يأتي هذا الحق ليدعم الصفة الإلزامية للتشريعات و النظم التي تضعها الدولة الساحلية، فلا بد من وجود جزاءات جنائية تتناسب مع جسامة المخالفات المرتكبة و طبيعتها و مكان حدوثها، فنجد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تجيز للدولة الساحلية أن تقيم الدعوى الجنائية ضد السفينة الموجودة طوعا بأحد موانئها أو محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، متى كانت هذه السفينة قد انتهكت القوانين والأنظمة الوطنية، أو القواعد والمعايير الدولية الموضوعية لمكافحة التلوث، داخل البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخاصة لتلك الدولة .

بل و يحق للدول الساحلية أن تقيم الدعوى وفقا لقوانينها على السفينة المبحرة في منطقتها الاقتصادية أو بحرها الإقليمي متى كانت قد ارتكبت انتهاكا للقواعد الوطنية لمنع التلوث أو للقواعد و المعايير الدولية يسفر عن تصريح يسبب إلحاق ضرر جسيم أو يهدد بإلحاق ضرر جسيم بشاطئ الدولة أو بالمصالح ذات الصلة به أو بمواردها البحرية، شريطة أن تقتضي ذلك أدلة القضية<sup>2</sup>.

بل أكثر من ذلك و لتحقيق المزيد من الفاعلية لمكافحة التلوث أجازت الاتفاقية للدولة الساحلية أن تقيم دعوى ضد السفينة المنتهكة متى قامت أدلة على ذلك، حتى و لو كان هذا الانتهاك خارج المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية لتلك الدولة، وضمانا لعدم إفلات السفن المخالفة من تحمل مسؤولية

<sup>1</sup> - عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص 84، 85.

<sup>2</sup> - المادة 220/ف1، المادة 220/ف6 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

العقاب بالهروب خارج المناطق البحرية التي ارتكبت فيها مخالفة التلوث فيحق للدولة الساحلية أن تطلب من الدولة التي تتواجد تلك السفينة في أحد موانئها، أو في إحدى محطاتها النهائية الغربية من الشاطئ التحقيق فيما يعتقد أنه وقع من تلك السفينة في المياه الخاضعة لولايتها مقدمة الطلب و على دولة الميناء أن تلبى هذا الطلب، كما عليها أن تلبى الطلبات المقدمة من دولة العلم للتحقيق في أي انتهاكات أخرى لأحكام التلوث<sup>1</sup> كما أن تقديم السفينة للمحاكمة الجنائية أمام القضاء الوطني هو في الحقيقة محاط بمجموعة ضمانات قانونية لإبعاد شبهة التعسف عن ممارسة هذا الحق، كضرورة تسهيل سماع الشهود، قبول القرائن المقدمة سواء من سلطات الدول الأخرى أو من المنظمة الدولية المختصة و غيرها من الضمانات<sup>2</sup>.

كما أنه في حالة تبوث مسؤولية السفينة في ارتكاب فعل التلوث فإنه لا يجوز معاقبتها إلا بالعقوبات المالية فقط، إلا في حالة تلوث خطير داخل البحر الإقليمي نتيجة انتهاك متعمد للقوانين و الأنظمة الوطنية أو القواعد والمعايير الدولية المطبقة لمنع تلوث البيئة البحرية، فتخضع في هذه الحالة السفينة للعقوبة المنصوص عليها في القانون الوطني للدولة الساحلية<sup>3</sup>.

غير أنه إذا كان انتهاك وقع من السفينة خارج منطقة البحر الإقليمي للدولة، فإن الدولة الساحلية لا تمارس تلك الاختصاصات في حالة إذا ما كانت دولة العلم بادرت بتقديم السفينة للمحاكمة، بسبب تهم مماثلة و حتى و لو كانت الدولة الساحلية سباقة في اتخاذ تلك الإجراءات فإنها تتوقف عن إتمامها، و لكن بشرط

<sup>1</sup> - المادة 218/ف 1، 2، 4 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

<sup>2</sup> - عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، 85، 86.

<sup>3</sup> - المادة 230/ف 1، 2 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

أن تتخذ دولة العلم هذه الإجراءات في غضون 06 أشهر من تاريخ إقامة الدعوى للمرة الأولى و إلا سقط حقها في ذلك<sup>1</sup>، في حين إذا كان الضرر الذي لحق الدولة المعنية جسيماً أو تغاضت دولة العلم تكراراً عن الوفاء بالتزاماتها فهنا يرجع الاختصاص للدولة الساحلية<sup>2</sup>، وتجدد الإشارة أن اتفاقية الأمم المتحدة جعلت القاعدة العامة عدم جواز ممارسة الدولة الساحلية لأي اختصاص أو ولاية جنائية، بشأن الجرائم التي ترتكب على ظهر سفينة أجنبية خلال مرورها ببحرها الإقليمي، وجعلت من تدخل الدولة الاستثناء على هذه القاعدة العامة<sup>3</sup>.

### المطلب الثاني: اختصاص دولة العلم.

تشمل أعالي البحار جميع المياه المحيطة باليابسة، إذا استثنينا تلك المنطقة الضيقة التي يتصل فيها البحر بالأرض و التي تعرف بالمياه الساحلية أو الإقليمية، و لا تدخل أعالي البحار في ملكية أحد و لا تخضع لسيادة دولة أو دولة معينة دون غيرها، و للجميع دولا و أفرادا حق الانتفاع الحر بها على السواء<sup>4</sup>، و هذا استناداً للمبدأ المعروف باسم مبدأ حرية البحر العالي<sup>5</sup>، هذه الحريات التي جاء بها تقرير لجنة القانون الدولي لسنة 1956 في مادته السابعة والعشرون و اتفاقية جنيف لسنة 1958 و التي حددته في كل أجزاء البحر ما

<sup>1</sup> - عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص87.

<sup>2</sup> - عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص140، أيضاً المادة 228/ف1 من الاتفاقية السابقة.

<sup>3</sup> - بوزيدي خالد، النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2013-2014، ص47.

<sup>4</sup> - علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، ب.ب، 1995، ص326.

<sup>5</sup> - محمد سامي عبد الحميد، القانون الدولي العام، نظرية المصادر، المرجع السابق، ص520.

عدا البحر الإقليمي و المياه الداخلية للدولة طبقا للمادة الثانية منها، و هو أيضا ما جاءت به اتفاقية قانون البحار<sup>1</sup>.

فمبدأ الحرية مفاده أن أعالي البحار مفتوحة لسفن جميع الدول بما في ذلك الدول الحبيسة<sup>2</sup>، وهذه الحريات لها ضمانات فالسفن في أعالي البحار لا تخضع إلا للاختصاص الوطني للدول التي تحمل علمها أو دول التسجيل، مع أن ذلك يخضع لبعض الاستثناءات<sup>3</sup>.

و هذا ما سيتم التطرق إليه في هذا المطلب، حيث يتضمن الفرع الأول مبدأ اختصاص دولة العلم دون غيرها، في حين سيتم تخصيص الفرع الثاني للاستثناءات الواردة على هذا الاختصاص .

### الفرع الأول: مبدأ اختصاص دولة العلم دون غيرها.

من المسلم به أن السفينة أيا كان نوعها لا تخضع كقاعدة عامة أثناء وجودها في البحر العالي، إلا للدولة التي تنتمي إليها بجنسيتها و من ثم كان استئثار دولة العلم دون غيرها بممارسة اختصاص البوليس و القضاء و غيرها من الاختصاصات في مواجهة السفن التي ترفع علمها خاصة كانت هذه السفن أو عامة.

و يعرف هذا المبدأ باسم "مبدأ اختصاص دولة العلم دون غيرها" و هو مبدأ راسخ استقر عليه العرف الدولي منذ القدم، وهذا ما نصت عليه المادة السادسة (فقرة أولى) من اتفاقية جنيف الخاصة بالبحر العالي، والمادة الثانية

<sup>1</sup>- محمد سعادي، المرجع السابق، ص 207.

<sup>2</sup>- المادة 87 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

<sup>3</sup>- محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 259، 260.

والتسعين) (فقرة أولى) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار<sup>1</sup>، ومن ثم تخضع السفن العامة حربية أو غير حربية خضوعاً تاماً لاختصاص دولة العلم، إلا أنه ثمة استثناءات ترد على هذا المبدأ فيما يتعلق بالسفن الخاصة<sup>2</sup>.

وقد اختلف الفقه والقضاء حول الأساس النظري والتبرير المنطقي لهذا المبدأ المتفق عليه، وقد كان الراجح في الفقه قديماً أن هذا المبدأ يجد أساسه وتبريره في واقع كون السفينة جزءاً من إقليم دولة العلم ومن ثم كان خضوعها لاختصاص هذه الدولة دون غيرها، وبالرغم من تبني القضاء الدولي لهذه النظرية في البعض من الأحكام، فثمة إجماع أو شبه إجماع من الفقه الدولي المعاصر على انتقادها بالنظر لتعارض منطقتها مع حقائق وقواعد القانون المسلم بها، وحتى من الناحية الواقعية فالقول بكون السفينة جزءاً من إقليم الدولة هو محض خيال وافترض لا يستند إلى واقع ملموس يبرزه ويثبتته، ومن الناحية القانونية يلاحظ أنه من المسلم به أن السفن التجارية تخضع أثناء وجودها في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي لاختصاص الدولة صاحبة السيادة على المياه الداخلية أو البحر الإقليمي، ولو كانت السفينة التجارية بحق مجرد جزء من إقليم دولة العلم لما جاز قانوناً إخضاعها لغير اختصاص هذه الأخيرة<sup>3</sup>.

ويرى جانب من الفقه من بينهم د. محمد طلعت الغنيمي بأن السفينة وحدة عائمة تتبعها السلطة العامة لدولة العلم بصورة مستمرة في أعالي البحار<sup>4</sup>. ويذهب الاتجاه السائد في الفقه الدولي المعاصر، إلى القول بأن ما تمارسه الدولة من اختصاص في مواجهة السفن الرافعة لعلمها ليس من قبيل الاختصاص الإقليمي الذي تمارسه الدولة على إقليمها فهو بالنسبة للسفن

1- محمد سامي عبد الحميد، القانون الدولي العام، نظرية المصادر، المرجع السابق، ص 550.

2- عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 97.

3- محمد سامي عبد الحميد، القانون الدولي العام، نظرية المصادر، المرجع السابق، ص 550، 551.

4- محمد سعادي، المرجع السابق، ص 214.

الخاصة أو التجارية من قبيل الاختصاص الشخصي الذي تمارسه الدولة في مواجهة الأشخاص الذين تربطهم بها علاقة الجنسية، وهو بالنسبة للسفن العامة حربية كانت أو غير حربية من قبيل اختصاص الدولة بإدارة مرافقها العامة .

بينما يرى د.محمد سامي عبد الحميد أن ما تمارسه الدولة من اختصاص في مواجهة السفن التي ترفع علمها ليس من قبيل الاختصاص الذاتي للدولة إقليمياً كان هذا الاختصاص أو شخصياً أو من قبيل الاختصاص بإدارة المرافق العامة، ولكنه اختصاص فوض إليها من الشارع الدولي صاحب الاختصاص الأصيل في كل ما يتصل بالبحر العالي، فالبحر العالي هو مساحة من سطح الكرة الأرضية يستقل الشارع الدولي بتنظيم كافة ما يتصل بها مكانياً من أمور ولا شأن لأي من السيادة بها على وجه الإطلاق. مما يترتب عليه خضوع السفن أثناء سيرها لسلطان الجماعة الدولية وحدها سواء فيما يتعلق بشؤون البوليس أو القضاء أو التشريع أو غير ذلك من الشؤون.

ويترتب على التحليل السابق أن الأساس القانوني السليم لمبدأ اختصاص دولة العلم، هو التفويض الصادر من الجماعة الدولية إلى كل من الدول في أن تمارس في مواجهة السفن الرافعة علمها الاختصاصات التي كان ينبغي على جماعة الدول أن تمارسها بنفسها.

فمبدأ اختصاص دولة العلم دون غيرها، هو مبدأ ينطبق دون ما استثناء على السفن العامة حربية كانت أو غير حربية، والاستثناء فقط بالنسبة للسفن الخاصة<sup>1</sup>، ولذلك قبل التطرق لاختصاص دولة العلم يجب علينا أن نتعرض لمفهوم السفينة و طبيعتها القانونية وكذلك التمييز بين أنواع السفن.

### أولاً: تعريف السفينة

<sup>1</sup> - محمد سامي عبد الحميد، القانون الدولي العام، نظرية المصادر، المرجع السابق، ص552، 553.

السفينة هي كل جسم عائم مخصص للحركة في المياه، يديره طاقم بشري ويقوم بنشاط بحري معين، بغض النظر عن حمولتها أو حجمها أو طريقة بنائها. ويستوي أن تكون قادرة على الحركة فوق الماء أو تحت سطح البحر، لذا تعد الغواصات من السفن، ولا يعد من السفن الأحواض العائمة المخصصة للسفن وكذلك الجزر المصنوعة العائمة، وأيضاً تخرج الطائرات البرمائية من عداد السفن لقدرتها على الحركة في البحر والجو على حد سواء<sup>1</sup>.

### ثانياً: الطبيعة القانونية للسفينة

منقولاً، إلا أن القانون الدولي وحتى الداخلي أصبح عليها بعض الخصال اللصيقة بالأشخاص فيجب أن يكون لها اسم يميزها عن غيرها من السفن، وتحمل جنسية دولة معينة، وتحمل الأوراق الدالة على هويتها ومينائها وحمولتها وأسماء طاقمها وملاكها... الخ<sup>2</sup>

### ثالثاً: أنواع السفن

#### 1- السفن العامة :

أ- سواء كانت عسكرية: حيث حدد معيار جنسية السفينة الحربية في انتمائها إلى أسطول معين مع علم الدولة التابع إليها هذا الأسطول الحربي، و التي عرفتها المادة 32 فقرة ثانية من تقرير لجنة القانون الدولي لسنة 1956<sup>3</sup> بأنه "سفينة تتبع البحرية الحربية لدولة و تحمل إشارات مميزة لسفن حربية من جنسيتها، و التي يجب أن يكون ربانها في خدمة الدولة، حيث يظهر اسمه في قائمة ضباط الأسطول العسكري و الطاقم يجب أن يخضع لقواعد الطاعة العسكرية و هي على التوالي:

<sup>1</sup> - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 15.

<sup>2</sup> - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 15.

<sup>3</sup> - المادة 29 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 و التي تتضمن نفس محتوى المادة المشار إليها.

أ - سفن قتالية عائمة.

ب - غواصات.

ج - سفن قائمة بخدمة الأسطول الحربي، كالنقل العسكري و كاسحات الألغام و سفن الجر وناقلات البترول<sup>1</sup>.

فتخرج السفن الحربية و سفن الدولة من ولاية الدولة الساحلية (المادة 11 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910) بحيث تخضع هذه الأخيرة فقط لدولة العلم الذي تحمله هذه السفينة (المادة 09 من معاهدة 1958). إذ تتمتع هذه السفن بحصانة مطلقة كما جاءت به لجنة القانون الدولي في تقريرها لسنة 1956 وفقا نص المادة 32 (فقرة أولى)، و هذا ما أكدته معاهدة 1958 و اتفاقية قانون البحار<sup>2</sup>.

فالسفن العامة الحربية تخضع لمبدأ اختصاص دولة العلم دون غيرها خضوعا تاما مطلقا لا يقبل التقييد أو التخصيص أو الاستثناء. فقد نصت المادة 95 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أن "للسفن الحربية في أعالي البحار حصانة تامة من ولاية أية دولة غير دولة العلم" و هو نفس ما جاءت به المادة 8 (فقرة أولى) من اتفاقية جنيف الخاصة بالبحر العالي<sup>3</sup>.

ب- أيضا بالنسبة للسفن غير عسكرية (غير حربية): فوفقا للمادة 96 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار هي كل السفن المخصصة من قبل الدولة للقيام بنشاط يتعلق بمرفق عام حكومي غير تجاري. فنتمتع على غيرها من السفن الحربية بالحصانة نفسها<sup>4</sup>.

1- محمد سعادي، المرجع السابق، ص 208.

2- محمد سعادي، المرجع السابق، ص 209.

3- محمد سامي عبد الحميد، القانون الدولي العام، نظرية المصادر، المرجع السابق، ص 553.

4- عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 16.



2- السفن الخاصة: وهي تلك السفن التي تقوم بأنشطة النقل بالمعنى الواسع، سواء نقل البضائع أو الأشخاص، أو المستخدمة في عمليات السياحة والنزهة، أو لإجراء أبحاث خاصة لصالح بعض الشركات، أي أن يكون الغرض من نشاطها هو تحقيق الربح و المكسب وليس لأداء خدمة عامة لصالح الدولة<sup>1</sup>.

و تبدو أهمية الاختصاصات الموكولة لدولة العلم في تنفيذها على الوجه الأكمل لضمان امتثال كل السفن لقواعد مكافحة التلوث والتي تتجلى في ما يلي:

(1) التزامها بوضع القوانين و الأنظمة التي تستهدف مكافحة تلوث البيئة البحرية، فوفقا لنص المادة 211 فقرة الثانية من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 "تعتمد الدول قوانين و أنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن التي ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها و خفضه و السيطرة عليه، و لا تكون هذه القوانين و الأنظمة أقل فعالية من القواعد و المعايير الدولية المقبولة عموما و الموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام".

(2) ممارسة الرقابة الفعلية للتحقق من احترام و تطبيق القوانين من جانب السفن التي تحمل علمها، أينما وجدت و حيثما كانت، فتتكفل الدولة بتفتيش السفن الحاملة لعلمها بصورة دورية للتحقق من أن الشهادة التي تحملها مطابقة للحالة الفعلية للسفينة<sup>2</sup>، كما للدولة أن تمارس ولايتها ورقابتها في الشؤون الإدارية و التقنية و الاجتماعية على السفن التي ترفع علمها، و على وجه الخصوص أن تمسك سجلا للسفن يتضمن أسماء السفن التي ترفع علمها و صفاتها الخاصة، عدا السفن التي لا تنطبق عليها بسبب صغر حجمها، و تضطلع بالولاية استنادا

- علي إبراهيم، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، الشخصية الدولية، دار النهضة العربية، مصر، ب.ط. 1997، ص 384.

2- المادة 217/ ف 3 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

لقانونها الداخلي على كل سفينة ترفع علمها و على ربانها وضباطها و أفراد طاقمها، بصدد المسائل الإدارية والتقنية و الاجتماعية المتعلقة بالسفينة<sup>1</sup>.

(3) اتخاذ الإجراءات القانونية و التدابير الإدارية اللازمة لضمان تطبيق القوانين من جانب السفن و ذلك فيما يتعلق ببناء السفن و معداتها و صلاحيتها للإبحار، و تكوين طواقم السفن و شروط العمل الخاصة بهم، بالإضافة إلى استخدام الإشارات و المحافظة على الاتصالات و منع المصادمات<sup>2</sup>.

(4) الاختصاص بإجراء التحقيق و توقيع العقاب على ما ترتكبه السفينة التي تحمل علمها من انتهاكات لأحكام التلوث بصرف النظر عن مكان وقوع المخالفة أو اكتشاف التلوث إما بصورة تلقائية أو بناء على طلب دولة أخرى أو المنظمة الدولية المختصة، فإذا ثبت وقوع المخالفة فتتم محاكمة السفينة المخالفة وفقا لقوانين دولة العلم،- و يتم إبلاغ الدولة التي طلبت التحقيق أو المنظمة الدولية المختصة بإجراءات المحاكمة و النتيجة التي انتهت إليها مع إتاحة الفرصة لجميع الدول لمعرفة ما يتم في هذا الصدد، و أن تكون العقوبات المنصوص عليها من الجسامة لرضع المخالفين لأحكام التلوث<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - المادة 94 /فقرة 1، 2 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

<sup>2</sup> - المادة 94 /ف 3، المادة 217 /ف 2 من الاتفاقية السابقة.

<sup>3</sup> - عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص 92، 93، أيضا المادة 217 /ف 4، 8 من الاتفاقية السابقة.

## الفرع الثاني: الاستثناءات الواردة على اختصاص دولة العلم.

إن مبدأ اختصاص دولة العلم دون غيرها، هو مبدأ ينطبق على السفن العامة كافة حربية كانت أو غير حربية، غير أنه ثمة استثناءات ترد عليه فيما يخص بمدى انطباقه على السفن الخاصة، وهذه الاستثناءات لا تتماثل بالضرورة في مضمونها و مداها، فمنها ما يخول لغير دولة العلم اختصاصي البوليس و القضاء معاً، و منها ما يخول للدولة الغير اختصاص البوليس وحده فحسب<sup>1</sup>، و تتمثل هذه الاستثناءات في ما يلي:

## 1- وجود معاهدة دولية تجيز ذلك:

نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في مادتها 92 (فقرة أولى) على أن تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار إلا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية أو في هذه الاتفاقية، ولا يجوز للسفينة أن تغير علمها أثناء رحلة ما أو أثناء وجودها في ميناء الزيارة، إلا في حالة نقل حقيقي للملكية أو تغيير في التسجيل .

وعليه فإذا وجدت معاهدة دولية تجيز خضوع السفينة لاختصاص دولة غير دولة العلم يجب احترام هذه المعاهدات، شريطة أن تكون هذه الاستثناءات منصوص عليها صراحة فيها وينسجم هذا مع أحكام القانون الدولي<sup>2</sup>.

## 2- القرصنة:

1- محمد سامي عبد الحميد، القانون الدولي العام، نظرية المصادر، المرجع السابق، ص553.

2- عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 97، 98.

ينصرف اصطلاح القرصنة إلى ما يقوم به الأفراد في البحر العالي من أعمال العنف غير المشروعة الموجهة ضد الأشخاص أو الأموال الرامية لتحقيق منفعة مادية خاصة للقائمين بها.

فمن خلال التعريف لابد من توافر ثلاثة شروط للقول بأنه تمت قرصنة، فالشرط الأول متعلق بطبيعة العمل و هو عنف غير مشروع يقوم به بعض الأفراد و شرط مكاني و هو البحر العالي، والشرط الثالث و هو الغاية من وراء ذلك و هي تحقيق المنفعة المادية الخاصة للقائمين بها<sup>1</sup>.

وتقع مهمة ضبط سفن القرصنة على عاتق البحرية الحربية للدولة، فإذا التقت سفينة حربية بموكب اشتبهت لأسباب جدية في اشتغالها لقرصنة، جاز لها أن تستوقفه و تطلع على أوراقه. وإذا اتضح لها أن الاشتباه على غير أساس أخلت سبيله، و في هذه الحالة يكون للدولة التي يرفع المركب علمها أن تطالب بتعويض الضرر الذي أصابها من اتخاذ هذه الإجراءات، و لكن إذا تبث للسفينة الحربية أن السفينة تشتغل بالقرصنة ألت القبض عليها و تقودها إلى ميناءها بغرض محاكمة رجالها، و فيما يخص تحديد العقوبة و مصير المركب يرجع لقانون الدولة التي قبضت عليها<sup>2</sup>.

### 3 - مقاومة الاتجار بالرقيق:

و هو حق يتم منحه لمختلف الدول حيث يتم مباشرته في أعالي البحار و يتضمن هذا القيد إجراء التفتيش و الحجز، أما بالنسبة للاختصاص القضائي فإنه ينعقد للدولة التي ترفع السفينة محل التفتيش علمها<sup>3</sup>.

### 4- المطاردة الحارة (حق التتبع):

<sup>1</sup>- محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام، الحياة الدولية، المرجع السابق، ص 379، 380.

<sup>2</sup>- المادة 105 من اتفاقية قانون الحار لعام 1982، أيضاً علي صادق أبو هيف، المرجع السابق ص 336.

<sup>3</sup>- المادة 99، 110 من الاتفاقية السابقة.

و هو حق يتم منحه للدولة الساحلية إذا توافرت الأسباب المقبولة لذلك و يتوافر ذلك عند ارتكاب سفينة أجنبية عملا يعد خرقا لأحكام قوانين الدولة الشاطئية إذ ثم في مياهها الداخلية أو الإقليمية أو المناطق الخاضعة لرقابتها المنطقة الاقتصادية، المنطقة المتاخمة، فبموجب حق المطاردة يمكن لهذه الدولة أن تضبط السفينة المخالفة و تفرض العقاب عليها و تستمر في مطاردتها في البحر العالي<sup>1</sup>.

**ولكي تمارس الدولة الساحلية المطاردة لابد من توافر شروط معينة وهي:**<sup>2</sup>

- يجب أن تقوم بالمطاردة سفينة حربية أو طائرة حربية أو بواسطة ما تخصصه الدولة لهذا الغرض.

- يجب أن يصدر أمر التوقف عندما تكون السفينة المطاردة أو جزء منها في المياه الداخلية أو في البحر الإقليمي أو في إحدى المناطق الأخرى المكونة لإقليمها البحري، أو إخلال بقانون أو لائحة من حق الدولة إصدارها داخل المنطقة الاقتصادية أو المنطقة الملاصقة أو الجرف القاري، والتي يتم إنذارها بالتوقف سواء بالضوء أو بالصوت فتتلقاه السفينة عن طريق الرؤية أو السمع<sup>3</sup>.

- أن تكون المطاردة مستمرة غير منقطعة، فإذا انقطعت لأي سبب أصبحت غير مشروعة.

<sup>1</sup> - محمد سامي عبد الحميد ، القانون الدولي العام، منشأة المعارف الإسكندرية، مصر، الطبعة الأولى، 1999، ص 371، 372.

<sup>2</sup> - المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

<sup>3</sup> - محمد سعادي، المرجع السابق، ص 260، 261.

- أن تتوافر قرينة قوية على السفينة بأنها ارتكبت أثناء وجودها في المناطق البحرية التابعة لولاية الدولة الساحلية مخالفة قانونية<sup>1</sup>.

- يجب أن تتوقف المطاردة بمجرد دخول السفينة التي تجري مطاردتها البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى، ويترتب على ذلك جواز المطاردة في البحر العالي لأنها تعتبر في هذه الحالة استمرار لحق المطاردة الحثيثة الذي بدأ مشروعاً<sup>2</sup>.

### 5- تلويث البيئة البحرية:

إن الاهتمام الدولي بمواجهة مشكلة التلوث الخطير هو حديث العهد منذ عام 1954، والاتفاقية التي تعيننا في هذا المجال هي اتفاقية بروكسل لعام 1969 المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار و التي نصت على حق كل من الدول الشاطئية أن تتخذ التدابير اللازمة في البحر العالي لمواجهة كافة السفن التجارية أيا كان العلم الذي ترفعه لحماية شواطئها أو مياهها الداخلية أو الإقليمية من التلوث بما في ذلك إغراق السفينة المسببة للتلوث إذا اقتضى الأمر ذلك<sup>3</sup>.

### 6- حماية الأسلاك و الأنابيب البحرية:

فبموجب اتفاقية باريس المبرمة في 14 مارس 1884 أعطت الحق في ضبط واقعة إتلاف الأسلاك لأي سفينة حربية أيا كان العلم الذي ترفعه، على أن تختص بمحاكمة المتهم محاكم دولته دون غيرها مطبقة قانونها. ولاشك في أن

<sup>1</sup>- اسكندري أحمد، المرجع السابق، ص 82، 83.

<sup>2</sup>- عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص 84.

<sup>3</sup>- المرجع السابق، ص 89، أيضا المادة 221 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 .

هذه القواعد الاتفاقية التي وضعتها اتفاقية باريس قد اكتسبت الآن وصف القواعد العرفية العامة المجردة الملزمة لكافة الدول.

### 7- تنظيم الصيد و حماية الموارد الحية في البحار العالية:

إن مجال تنظيم الصيد قد تطرقت إليه العديد من الاتفاقيات الدولية سواء مناطق معينة أو كائنات بحرية معينة، و قد تضمنت هذه الاتفاقيات خروج عن مبدأ اختصاص دولة العلم في حدود معينة و ذلك بإعطاء السفينة الحربية لأي من الدول الأطراف في الاتفاقية اختصاص ضبط هذه السفن المخالفة و هذا الاستثناء لا يشمل سوى اختصاص البوليس دون اختصاص القضاء، إذ من المسلم به أن المحاكم المختصة بنظر واقعة الإخلال بأحكام الاتفاقية هي محاكم الدولة التي تنتمي إليها بجنسيتها سفينة الصيد المنسوب إليها الإخلال و بصرف النظر عن جنسية السفينة الحربية التي ضبطت الواقعة<sup>1</sup>.

### 8- حق الزيارة للتحقق من العلم:

لقد قننت هذا الحق كل من اتفاقية جنيف الخاصة بالبحر العالي في المادة الثانية والعشرين منها، و اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في المادة مائة وعشرة والتي أجازت زيارة السفن غير المتمتعة بالحصانة، بقصد التحقق من علمها إذا اشتبه فيها وفقاً لأسباب معينة، و قد فصلت في هذا الخصوص في باقي الفقرات من نفس المادة مبينة جواز ممارسة هذا الحق بواسطة السفن الحربية أو الطائرات العسكرية<sup>2</sup>.

### 9-التصادم البحري:

<sup>1</sup> - محمد سامي عبد الحميد، القانون الدولي العام، نظرية المصادر، المرجع السابق، ص 573.

<sup>2</sup> - محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 395-408.

إذا حدث تصادم بين سفينتين إحداهما وطنية و الأخرى أجنبية، يثور التساؤل عن اختصاص دولة العلم بنظر الدعاوى المقامة عن ذلك، وقد تعرضت المحكمة الدائمة للعدل الدولي لذلك في قضية اللوتس<sup>1</sup>.

وتتلخص وقائع الحادثة في وقوع تصادم في بحر إيجا ليلة الثاني من شهر أوت عام 1926 مابين ناقلة فحم تركية (بوزكورت) وباخرة فرنسية (اللوتس)، إذ أوقع الحادث عدة ضحايا في الجانب التركي وبعد توقيف الضابط الفرنسي من طرف السلطات التركية التي قضت بسجنه عندما توقفت الباخرة الفرنسية باسطنبول اتفقت فرنسا و تركيا على طرح القضية أمام محكمة العدل الدولية الدائمة ICJ وعند نظر المحكمة في القضية ظهر لها تناقضان، ففرنسا اعتبرت أن موضوع التصادم يحكمه مبدأ حصر الاختصاص في الدولة التي تحمل السفينة علمها، أما تركيا فرأت أن محاكمها مختصة طبقا لقانونها الجزائي القائل بشمولية الاختصاص الجزائي<sup>2</sup>.

لتصدر المحكمة حكمها بتاريخ 7 سبتمبر 1927 مؤكدة فيه على أنه باستثناء حالات خاصة محددة في القانون الدولي فإن السفينة في أعالي البحار لا تخضع لأي سلطة سوى سلطة الدولة التي ترفع علمها، وأنه وفقا لمبدأ حرية البحار لا يمكن لأي دولة أن تمارس أي نوع من الولاية على السفن التي تسير فيها، وانتهت إلى أنه لا توجد قاعدة من قواعد القانون الدولي الخاصة بالتصادم بين السفن تحتفظ بالإجراءات الجنائية للاختصاص المطلق لدولة علم السفينة مؤيدة بذلك وجهة نظر تركيا، غير أن النظرية الفرنسية تكرست في اتفاقية بروكسل لعام 1952 حول توحيد عدد من القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي

<sup>1</sup>- عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 100.

<sup>2</sup>- محمد سعادي، المرجع السابق، ص 215.



في موضوع التصادم البحري، يحصر الاختصاص للدولة التي تحمل السفينة علمها.

أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فيتضح لنا من المادة 97 عدة أمور:

أولاً: أن السلطات القضائية أو الإدارية لدولة العلم أو للدولة التي يكون الشخص من رعاياها، ينعقد لها الاختصاص الجنائي أو التأديبي بمحاكمة المسئول عن التصادم البحري أو أية حادثة ملاحية أخرى تتعلق بسفينة في أعالي البحار.

ثانياً: أن الدولة التي أصدرت شهادة ربان السفينة أو شهادة الأهلية أو الترخيص هي المختصة وحدها بسحب هذه الشهادة، ولو كان الحائز لها من غير رعاياها.

ثالثاً: أنه لا يجوز لأي دولة، غير دولة العلم أن يصدر عن السلطات المختصة فيها أمر باحتجاز سفينة أو احتباسها، ولو كان ذلك على ذمة التحقيق<sup>1</sup>.

#### 10- الإرسال الإذاعي أو التلفزيوني غير المشروع:

تنص المادة 109 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أن تتعاون جميع الدول في قمع البث الإذاعي غير المصرح به، كإرسال الإذاعات الصوتية أو التلفزيونية من سفينة أو منشأة في أعالي البحار بغية استقبالها من قبل عامة الجمهور بما يخالف الأنظمة الدولية، ويستثنى من ذلك نداءات الاستغاثة، فقد نصت المادة السالفة الذكر في فقرتها الثالثة على جواز محاكمة أي شخص يعمل في البث الإذاعي غير المصرح به أمام محاكم دولة علم السفينة أو دولة تسجيل المنشأة أو الدولة التي يكون الشخص من رعاياها أو أية دولة يمكن

<sup>1</sup> - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 101-104.

استقبال البث فيها، أو أية دولة يشكل هذا البث تشويشا على اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها، أما الفقرة الرابعة قد صرحت لأية دولة حجز السفينة المستخدمة لهذا الغرض مع ضبط أجهزة الإرسال الإذاعي.

### 11- تنفيذ القرارات الملزمة الصادرة عن جهاز دولي مختص:

في التاسع من شهر أبريل لعام 1966 أصدر مجلس الأمن قرار رخص فيه للملكة المتحدة أن تقوم في البحار العالية بتفتيش كافة السفن التجارية، بصرف النظر عن العلم الذي ترفعه متى توافرت لها شبهات قوية، فهو خرج عن المبدأ السالف الذكر و لكن يحتج بهذه القرارات في مواجهة فقط الدول الأعضاء في المنظمة الصادر عنها القرار، إلا إذا كان القرار الصادر عن مجلس الأمن الذي يملك سلطة إصدار قرارات يلزم بها الدول كلها<sup>1</sup>.

### المبحث الثاني: نظام المسؤولية الموضوعية في مجال التلوث البحري:

إن التطور الصناعي و التقدم التكنولوجي و استخدام الآلات على نطاق واسع و تطور مواصلات النقل البحري، أدى إلى تزايد الأضرار و المخاطر التي تهدد البيئة البحرية.

فهذه الأضرار في غالب الأحيان تكون نتيجة أنشطة مشروعة و هذا ما يجعل المسؤولية على أساس العمل غير المشروع عاجزة عن توفير الحماية اللازمة للبيئة البحرية.

أما بالنسبة للمسؤولية على أساس الخطأ في مجال التلوث البحري تكتنفها الكثير من الصعوبات كصعوبة تحديد المسؤول عن الضرر و خاصة أن هذه الأضرار التي تصيب الوسط البحري تحدث تدريجيا و قد تستغرق فترة طويلة

<sup>1</sup>- محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 395 - 411.

حتى تظهر آثارها، كما أنها قد تكون من مصادر متنوعة، زد على ذلك صعوبة إثبات العلاقة السببية بين الخطأ و الضرر، لتقف هذه المشكلات كحجر عثرة أمام المضرورين في حصولهم على التعويض من جهة، و من جهة أخرى عدم توفير الحماية الكافية لهذا الوسط البحري، فكان لا بد من البحث عن أساس آخر و لم يكن ليتلاءم ذلك إلا مع نظام المسؤولية الموضوعية، و لذلك فإن البحث في حقيقة هذا النظام في مجال التلوث البحري، يقتضي تقسيم هذا المبحث إلى :

**المطلب الأول : ماهية المسؤولية الموضوعية.**

**المطلب الثاني: آثار المسؤولية الموضوعية و الجهات القضائية المختصة .**

**المطلب الأول: ماهية المسؤولية الموضوعية.**

تعتبر المسؤولية الموضوعية وسيلة قانونية هامة و ضرورية لحماية البيئة البحرية و منع إلحاق الأضرار بها، و قواعد هذه المسؤولية تطورت بشكل كبير مساندة للتطور العلمي الذي أدى إلى ظهور أنشطة خطيرة، لتكون هذه المسؤولية أكثر ملائمة من غيرها.

ولذلك ستتم معالجة هذا النوع من النظام بقليل من التفصيل من خلال تسليط الضوء على مفهوم المسؤولية الموضوعية (كفرع أول)، و من جهة مكانة هذه المسؤولية في إطار العلاقات الدولية و مجال التلوث البحري (كفرع ثاني).

**الفرع الأول: مفهوم المسؤولية الموضوعية.**

لقد تناول الفقه المسؤولية الموضوعية بمسميات عديدة: نظرية المخاطر، المسؤولية المطلقة، المسؤولية المشددة أو الكاملة، المسؤولية بدون خطأ، نظرية

تحمل التبعة<sup>1</sup>، فتعدت تعريفاتهم لهذا النوع من المسؤولية، فنجد د. محمد طلعت الغنيمي يعرفها: "هي وضع قانوني تلتزم بمقتضاه الدولة المنسوب إليها القيام بعمل أو نشاط ما بتعويض الضرر الذي يصيب دولة أخرى أو أحد رعاياها نتيجة هذا العمل أو النشاط" و من هذا التعريف يتبين لنا أن أساس المسؤولية هو مجرد التسبب في إحداث الضرر بصرف النظر عن الخطأ.

و عرفها د. أحمد أبو الوفا بأنها: "المسؤولية التي تترتب على عاتق الدولة بسبب الأضرار الناجمة عن أنشطة مشروعة و لكنها تنطوي على مخاطر جمة، بصرف النظر عن وجود تقصير أو إهمال أو خطأ في جانب الدولة فهي مسؤولية دون خطأ عن نشاط خطر".

و في هذا الشأن ذكر الفقيه الفرنسي Saleilles: "إن فكرة تحمل التبعة ضرورية لتحقيق العدالة و إن أساس المسؤولية هو مجرد التسبب في إحداث الضرر بصرف النظر عند الخطأ".

أيضا عرفها د. محمد السعيد الدقاق بأنها: "نظام يسعى إلى تعويض شخص أو أكثر من أشخاص القانون الدولي عن الأضرار التي لحقت به نتيجة لنشاط أتاه شخص آخر أو أكثر من أشخاص القانون الدولي".

و في تعليق آخر عن المسؤولية على أساس المخاطر: "العبرة هي حدوث الضرر بغض النظر عن مشروعية الفعل أو العمل الذي هو أساس المسؤولية الدولية التي تؤسس على فكرة المخاطر و هي المسؤولية المطلقة، وتعد المسؤولية عن المخاطر نوعا من توسيع نطاق المسؤولية، حيث يكفي حتى

<sup>1</sup> - أبو المجد درغام، الأضرار البيئية في إطار المسؤولية الدولية و الإقليمية، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2018، ص 124.

تتحقق شروط المسؤولية على أساس المخاطر توافر عنصر الضرر و العلاقة السببية بين الضرر وبين صاحب النشاط الضار " <sup>1</sup>.

فمن خلال هذه التعريفات يتضح أن أركان المسؤولية الموضوعية هما عنصري "الضرر" و"الخطر".

فالخطر هنا يتعلق بالنشاط المشروع ذاته حيث أن النشاط مشروع و لكنه خطر، أما الضرر هنا فهو ما أصاب البيئة البحرية من تلوث و الذي قد ينعكس أيضا على بعض الدول الساحلية بتلويث شواطئها أو موانئها<sup>2</sup>، بالإضافة إلى وجود رابطة سببية مادية بين الضرر و النشاط الخطر (فعل التلوث) بمعنى أن يكون هذا الضرر نتيجة طبيعية للنشاط الخطر<sup>3</sup>.

**فالضرر بصفة عامة** هو الخسارة المادية أو المعنوية أو الأذى الذي يلحق بدولة ما، و قد ذهب الفقيه Queneudec إلى أنه "يجب أن يكون قد وقع ضرر حتى يمكن قيام مسؤولية و أيضا الفقيه Andrassy كان قاطعا في عباراته حينما ذكر أنه "لا مسؤولية بدون ضرر"<sup>4</sup>.

و بالنسبة للاتفاقيات الدولية فنجد العديد منها قد تطرق إلى تعريف الضرر، كالاتفاقية الدولية لمنع التلوث لنتاج عن السفن فالمادة الثانية منها تعطي تعريفا للضرر من حيث أنها تعرف المواد الضارة تلك التي تخلق مخاطر للصحة البشرية أو توقع الضرر بالموارد و الحياة البحرية أو تضرر بالمزايا أو نتعارض مع استخدامات مشروعة أخرى للبحار، و تعطي هذه المادة تعريفا واسعا

1- اسلام دسوقي عبد النبي دسوقي، النظرية العامة للمسؤولية الدولية بدون خطأ، المسؤولية الدولية الموضوعية، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع، مصر، الطبعة الأولى، 2016، ص 202- 206.

2- اسلام دسوقي عبد النبي دسوقي، المرجع السابق، ص 366.

3- أبو المجد درغام، المرجع السابق، ص 183.

4- إسلام دسوقي عبد النبي دسوقي، المرجع السابق، ص 373- 376.

للضرر و قد تشمل الضرر المادي أو غير المادي للصحة البشرية و الضرر للموارد الحية للبحار وكذلك التعارض مع الاستخدامات المشروعة للبحار<sup>1</sup>.

أما بالنسبة للضرر البيئي ذهب الأستاذ شارل كيس Ch.Kiss بأنه "كل عمل يشكل اعتداء على الصحة الإنسانية أو التوازن البيئي يمثل ضرراً بالبيئة".

و في نفس الاتجاه يذهب الأستاذ بريير من أن تعبير الضرر البيئي يغطي في وقت واحد الأضرار الواقعة بالبيئة الطبيعية و أضرار التلوث التي تحدث للأفراد و الأموال<sup>2</sup>.

أما عند الفقهاء العرب فنجد تعريف الضرر البيئي : ذلك الضرر الذي يغطي في وقت واحد أضرار التلوث التي تحدث للأشخاص أو الأموال أو الأنشطة و المصالح، و الأضرار التي تحدث للبيئة نفسها، و التي تتمثل في الانهيار و التدهور التدريجي للتوازن الطبيعي بين العناصر المشكلة لها مع مرور الزمن<sup>3</sup>.

و بالنسبة لمفهوم الخطر فقد عبرت عنه لجنة القانون الدولي بقولها: "يقصد بالخطر الشيء المتأصل في استعمال الأشياء التي تعتبر بحكم خصائصها المادية خطرة في حد ذاتها".

و قد عرف النشاط الخطر بأنه " أي نشاط ينطوي على خطر التسبب في ضرر ذي شأن"<sup>4</sup>.

1- محسن أفكيرين، القانون الدولي للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة ، الطبعة الأولى، 2006، ص 314.

2- أبو المجد درغام، المرجع السابق، ص 170.

- أشرف عرفات أبو حجازة، مبدأ الملوث يدفع، دار النهضة العربية القاهرة، مصر، بدون طبعة، 2006، ص 38<sup>3</sup>.

4- إسلام دسوقي عبد النبي دسوقي، نفس المرجع، ص 411.

و قد عرف الفقيه Jenks الأنشطة الخطرة "تلك الأنشطة الفائقة الخطورة التي تنطوي على احتمال ضئيل لإحداث الضرر، و إن كان من المرجح أن يؤدي هذا النشاط إلى وقوع حادث بالغ الخطورة"<sup>1</sup>.

### و يشترط في الخطر :

**1- إمكانية التنبؤ به:** و يكفي أن يكون ذلك التنبؤ عاما أي لا يتعلق بحالات محددة و إنما مجمل النشاط نفسه، فعلي سبيل المثال فإن التنبؤ بخطورة نقل النفايات الخطرة عبر البحار لا يستند إلى التنبؤ بالأخطار المحتملة لرحلة بحرية معينة، و إنما إلى نشاط نقل النفايات الخطرة بحرا، والتوقع العام يشير إلى حدوث أضرار بالغة بالبيئة البحرية عند حدوث حادث أثناء عملية النقل.

**2- أن يكون الخطر ملموسا:** و الخطر الملموس هو الخطر الجسيم الذي يمكن إدراكه من خلال معيار موضوعي دون الاعتداد بأية تقديرات شخصية تتعلق بالقائمين على مباشرة هذه الأنشطة الخطرة و لا ينطوي على مظنة وقوع إهمال أو خطأ، كما ينبغي أن يكون الخطر ملموسا وفقا لمعايير و مقاييس عادية في استعمال الأشياء التي تكون هدفا للنشاط أو نتاجا له أو عاقبة للحالات الناشئة عن ذلك النشاط<sup>2</sup>.

**كما تتصف المسؤولية على أساس المخاطر بثلاث خصائص:**

**أولاً: خاصية الموضوعية.**

<sup>1</sup>-محسن أفكيرين، المرجع السابق،ص 361.

<sup>2</sup>- أبو المجد درغام، المرجع السابق،ص 159، 160.

و يقصد بموضوعية هذه المسؤولية أن البحث فيها و إثبات قيامها و أحكام الرجوع فيها، لا ينظر إلى عنصر الخطأ أو إثباته، بل هي تستند إلى موضوعها، أو محلها أي فكرة الضرر<sup>1</sup>.

### ثانياً: خاصية التركيز.

تتمثل هذه الخاصية في البحث و حصر الشخص المسؤول و ليس البحث عن الخطأ، ففي حالة تلوث البيئة البحرية نتيجة للأنشطة الذرية أو نتيجة لصرف مخلفات البضاعة أو نتيجة للنقل البحري للنفط أو مواد خطيرة، و نشأ عن ذلك أضرار فإنه يجب على المضرور البحث و تحديد الشخص المسؤول لرفع الدعوى ضده مطالباً إياه بالتعويض عن ما أصابه من ذلك النشاط<sup>2</sup>.

و تركيز المسؤولية يقدم بعض المزايا، فهو يمنح المضرور فرصة الحصول على تعويض سريع لسهولة تحديد الشخص المسؤول و الرجوع عليه<sup>3</sup>.

### ثالثاً: خاصية التحديد.

خروجاً على الأحكام العامة للمسؤولية المدنية التي تقضي بأن يكون مقدر التعويض متلائماً مع مقدار الضرر، فإن المسؤولية الموضوعية قد تبنت أسساً و معايير لتحديد التعويض، و ذلك موازنة بين إعفاء المضرور من إثبات أي خطأ من جانب المسؤول و تعويضه دون الإجحاف في حق المسؤول غير

- عبادة قادة، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ب.ط، 2016، ص 110<sup>1</sup>.

1- محمد حمداوي، نظام المسؤولية عن التلوث في مجال النقل البحري، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور جيلالي ليايس، سيدي بلعباس، 2014-2015، ص 102، 103.  
2- سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية، دراسة مقارنة في ضوء الأنظمة القانونية و الاتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ب.ط، 2004، ص 132 .



المخطأ و إثقال كاهله بأعباء مبالغ فيها<sup>1</sup>، بشرط أن يكون هذا التحديد كافياً بقدر ما لتغطية ما قد ينشأ من أضرار و إلا فإن الأعباء التي ستفرض على المسؤول سيكون مبالغاً فيها مما قد يؤثر على ممارسته للأنشطة المعنية في هذا المجال<sup>2</sup>.

لقد أصبحت المسؤولية الموضوعية صماماً قانونياً فعالاً لضمان حقوق الأفراد و تسهيل تعويض الأضرار الناشئة على التلوث البيئي في حالات يعجز المضرور عن إثبات الخطأ و مواجهة المسؤول، فكان الأساس القانوني لهذه المسؤولية هو فكرة تتحمل التبعة، و ذلك استناداً للطبيعة الخاصة للأنشطة الحديثة المولدة للأخطار و التي تحدث تلوثاً للبيئة خاصة البحرية، يمكن إجمال الأسس التي تبرر الأخذ بهذه النظرية في ما يلي:

### 1- قاعدة الغرم بالغرم:

لما كانت المسؤولية الموضوعية تعفي المضرور من إثبات خطأ المسؤول لصعوبة ذلك، كان لابد من التصدي لمصدر الضرر لمحو كل نشاط ملوث، فإن الضرورة قد فرضت اللجوء إلى تلك القاعدة و التي تعني أنه كل من يستفيد من مصادر معينة عليه أن يتحمل مخاطر ما تسببه من أضرار للغير<sup>3</sup>، فمن يغرم من تشغيل مشروع له عليه أن يغرم التعويض للضرر الناجم عن هذا التشغيل دون أن يرهق المضرور في إثباته لاستحقاق التعويض، وفي وجيز من العبارة يجب تحقيق التعويض للمضرور باللجوء إلى التغطية الكاملة للمخاطر.

### 2- العدالة:

3- محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 103، 104.

2- سعيد السيد قنديل، المرجع السابق، ص 126.

3- عبادة قادة، المرجع السابق، ص 113.

تعتبر نظرية المسؤولية الموضوعية أقرب إلى الأخلاق و قواعد العدالة، فالمضروور في غالب الأحوال لم يفعل شيئاً وإنما يقتصر دوره على تحمل الضرر أي تحمل المعاناة فقط، ومادام الأمر كذلك فإنه ليس هناك أي مبرر لكي تجعله يتحمل عبئ ذلك الضرر، أما مرتكب الفعل الضار فإنه على العكس من ذلك قد جنى فائدة من ذلك النشاط و الذي سبب ضرر للغير فإنه من العدل أن تلقى على عاتقه عبئ هذا الضرر.

### 3- الخطر المستحدث:

تحتل نظرية التبعية مركز الصدارة في مجال الأنشطة التكنولوجية الحديثة مثل الأنشطة النووية والتلوث الكيميائي الإشعاعي، حيث تثبت المسؤولية على المستغل لتلك الأنشطة عن الأضرار التكنولوجية الناتجة عنها دون ما حاجة إلى ثبوت أي خطأ، فمن يستحدث خطراً متزايداً للغير باستخدامه آلات تتسم بالخطورة فإن عليه تحمل تبعة هذه الآلات.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني: المسؤولية الموضوعية في إطار العلاقات الدولية و مجال التلوث البحري.

أحدثت الثورة العلمية و ما لحقها من تقدم علمي تأثيراً كبيراً في العلاقات بين الدول، فظهرت مخاطر استخدام الوسائل المتقدمة على الصعيدين الدولي و الداخلي، و أصبحت الأنشطة المشروعة تحدث أضراراً جسيمة من الخطورة، بحيث دفعت الفقه إلى البحث عن أساس جديد للمسؤولية يخرج عن مفهوم الخطأ الذي أصبح عسير الإثبات، و عن مفهوم نظرية الفعل غير المشروع، فتوصل فقهاء القانون الداخلي إلى نظرية المخاطر.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - عبادة قادة، المرجع السابق، ص 114.

<sup>2</sup> - محسن أفكيرين، المرجع السابق، ص 158.

و يرجع الفضل للفقهاء (فوشي Fauchille) في ادخال نظرية المخاطر للقانون الدولي وذلك سنة 1900 خلال المناقشات التي دارت باللجنة التاسعة لمعهد القانون الدولي في نيوشاتيل حول وضع قواعد المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تصيب الأجانب في حالة الحروب الأهلية.

و قد احتدم الخلاف في أول الأمر بين فقهاء القانون الدولي حول إمكانية تطبيق نظرية المخاطر في العلاقات الدولية بين مؤيد و معارض.

فوجد من المؤيدين لهذه النظرية الفقيه شارل روسو بحيث يقر: بتطبيق نظرية المخاطر في مجال العلاقات الدولية باعتبارها نظرية ذات طابع موضوعي حيث تستند إلى فكرة الضمان و بعيدا عن المفهوم الشخصي للخطأ، و يرى أيضا أن لهذه النظرية مكان الصدارة في الفقه الدولي حاليا<sup>1</sup>.

وذهب الفقيه جورج سل إلى أن فكرة المسؤولية الموضوعية تبدأ بضرر و تنتهي بتعويض، و لا توجد رابطة ضرورية بين نقطة البداية و نقطة النهاية، و المقصود بذلك عدم اشتراط وجود خطأ لتقرير التعويض عن الضرر<sup>2</sup>.

ومن الفقهاء العرب المؤيدين لتطبيق هذه المسؤولية نجد د. محمد حافظ غانم الذي يقر أن المسؤولية المطلقة في النشاط الخطر و الأشياء الخطرة أصبحت من المبادئ المعترف بها في الأنظمة القانونية و من ثم يكون من الضروري تطبيقها في ميدان العلاقات الدولية بصفة عامة<sup>3</sup>.

كذلك أيدها د. عبد الواحد محمد الفار بقوله: "فكرة المسؤولية المطلقة تقوم على أساس كل نشاط مشروع تمارسه الدولة يمكن أن يترتب عليه أخطار شديدة

1 - إسلام دسوقي عبد النبي، المرجع السابق، ص 221 - 223.

2 - أبو المجد درغام، المرجع السابق، ص 135.

3 - محسن أفكيرين، المرجع السابق، ص 247.

للغير، فإن الدولة يجب أن تتحمل مسؤولية الضرر الذي يقع على الغير نتيجة تلك الأخطار<sup>1</sup>.

أما بالنسبة للآراء المعارضة للأخذ بهذه النظرية في إطار العلاقات الدولية نجد رأي القاضي الروسي "كيرلوف" في رأيه الاستقلالي حول قضية "كورفو" 1949 فهو يرى أن مسؤولية الدولة المترتبة على العمل الدولي غير المشروع تفترض على الأقل وجود خطأ وقعت فيه الدولة، و لا يمكن أن تنقل إلى ميدان القانون الدولي نظرية المخاطر التي أقرتها التشريعات المدنية في دول كثيرة. فلكي تؤسس مسؤولية الدولة يجب الرجوع إلى فكرة الخطأ. و نفس الأمر بالنسبة للقاضي "عبد الحميد بدوي" في رأيه المخالف بحيث قرر بأن القانون الدولي لا يعترف بالمسؤولية المطلقة و التي تقوم على فكرة المخاطر.

و يرى الفقيه Hager أن هناك صعوبات تتعلق بنظام المسؤولية عن المخاطر، كتحديد المفهوم الدقيق للضرر و أنواعه، و بيان علاقة السببية و تميزها عن الخطأ، و عوارضه و تعدد الأسباب لتسلسل الأضرار، و قد تتزايد تلك الصعوبات فتقف عقبة في حصول المضرورين من تلوث البيئة على التعويض اللازم لجبر الضرر<sup>2</sup>.

و على الرغم من الاختلاف القائم بين فقهاء القانون الدولي حول نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية، إلا أن هذه النظرية على حد تعبير د. محسن أفكيرين، أصبحت تقدم أساسا جديدا لنظام المسؤولية الدولية عن الأفعال غير محظورة دوليا وهو الرأي الذي استقر عليه غالبية فقهاء القانون الدولي<sup>3</sup>.

1 - عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص 213.

2- إسلام دسوقي عبد النبي دسوقي، المرجع السابق، ص 227، 228.

3- محسن أفكيرين، المرجع السابق، ص 235-257.

كما أن لجنة القانون الدولي أطلقت في دراستها لموضوع المسؤولية المطلقة قاعدة بديهية و هي أن الأنشطة الخطرة في العصر الحديث أصبحت ضرورية لا غنى عنها، و لا يمكن حرمان الدول من ممارستها لأنها ببساطة مفيدة للاقتصاد الوطني و لكن بشرط تحمل مخاطرها في مواجهة الدول الأخرى، و قد أعدت لجنة القانون الدولي مجموعة من مشاريع مواد تتعلق بالنتائج الضارة الناجمة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي، و أيدتها في ذلك الجمعية العامة في قرارها 151/32 المؤرخ في 19 ديسمبر 1977 و دعتها إلى إدراج هذه المسألة في برنامج عملها و مباشرة العمل فيه.

ثم قامت لجنة القانون الدولي في حوليتها الثلاثين المنعقدة في 1978 بإدراج موضوع المسؤولية على أساس المخاطر تحت عنوان المسؤولية الدولية عن النتائج الضارة الناجمة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي<sup>1</sup>.

**أما في مجال التلوث البحري** نجد العديد من الاتفاقيات الدولية التي تبنت نظام المسؤولية الموضوعية، فنجد اتفاقية بروكسل المبرمة بتاريخ 29 نوفمبر 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط<sup>2</sup>، فهذه الاتفاقية تعد الأولى من نوعها التي تنظم المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط، و قد دعت المنظمة البحرية الدولية IMO لإبرامها بعد تزايد مخاطر التلوث البترولي في البيئة البحرية<sup>3</sup>.

خاصة بعد وقوع كارثة الناقل "توري كانيون" في عام 1967، و التي كانت السبب من وراء اعتماد اتفاقية بروكسل للمسؤولية المدنية و تعويض أضرار تلوث البيئة البحرية بالزيت، فعلى إثر هذه الحادثة تمت الدعوة إلى عقد مؤتمر

<sup>1</sup>- إسلام دسوقي عبد النبي دسوقي، المرجع السابق، ص 231، 232.

<sup>2</sup>- محمد حمداوي، نظام المسؤولية عن التلوث في مجال النقل البحري المرجع السابق، ص 110.

<sup>3</sup>- إسلام دسوقي عبد النبي دسوقي، نفس المرجع، ص 266.

بروكسل في 1969 و الذي أسفر عن اعتماد اتفاقيتين في نفس الوقت، الأولى خاصة بتدخل الدول الساحلية في أعالي البحار في حالة الخطر الذي يهدد بحدوث تلوث جسيم وشيك الوقوع بشواطئها، و الثانية تتعلق بالمسؤولية المدنية و تعويض الأضرار الناجمة عن تلوث البحار بالنفط الخام<sup>1</sup>، و قد حددت الاتفاقية في مادتها الثالثة المسؤول وفقا لأحكامها و هو " مالك السفينة"، و أوضحت بأن المسؤولية وفقا لهذه الاتفاقية مسؤولية موضوعية أو مطلقة و أنها تترتب بمجرد الضرر، دون حاجة لإثبات الخطأ من جانب مالك السفينة<sup>2</sup>.

و قد تلي هذه الاتفاقية إبرام اتفاقية بروكسل لعام 1971 الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الضرر الناجم عن التلوث النفطي<sup>3</sup>، فالصندوق الدولي للتعويض يتعهد بتعويض الأضرار الزائدة عن الحد الأقصى لمسؤولية مالك السفينة، و على ذلك توجه المسؤولية على مرحلتين، الأولى تقع على عاتق مالك السفينة و المرحلة الثانية تقع على عاتق صندوق التعويض وهذا هو النظام الذي أرسته اتفاقية بروكسل<sup>4</sup>.

نجد أيضا اتفاقية بروكسل لعام 1971 المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية و التي وقعت من قبل 12 دولة، و كان الغرض من هذه الاتفاقية هو تخفيف عبئ المسؤولية المدنية من على عاتق الناقل البحري و تحميلها على المشروعات و المنشآت النووية وذلك دفعا له لاستكمال عمله في مجال النقل البحري عن طريق السفن النووية<sup>5</sup>.

1- أبو المجد درغام، المرجع السابق، ص 59، 60.

2- إسلام دسوقي عبد النبي دسوقي، المرجع السابق، ص 268.

3- محسن أفكيرين، المرجع السابق، ص 273.

4- أبو المجد درغام، المرجع السابق، ص 61.

5- إسلام دسوقي عبد النبي دسوقي، المرجع السابق، ص 272، 273.

فقد جاء بديباجة الاتفاقية أن مشغل المنشأة النووية سيكون هو المسؤول وحده فقط عن الأضرار التي تسببها الحادثة النووية أثناء النقل البحري للمواد النووية، ومسؤوليته مطلقة<sup>1</sup>، و نشير إلى أنه سبق إبرام الاتفاقية السابقة اتفاقية بروكسل لعام 1962 المتعلقة بمسؤولية مشغلي السفن النووية و التي حصرت المسؤولية في شخص واحد هو مشغل السفينة النووية تيسيرا على المضرور في التعرف على المدعي عليه، و كما يقول البعض الحكمة في تركيز المسؤولية على مشغل السفينة ظاهرة<sup>2</sup>.

كما تبنت اتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط الناتجة عن استكشاف الموارد المعدنية لقاع البحر لعام 1977 نظام المسؤولية الموضوعية ، و ذلك من خلال نص المادة 03 فقرة أولى من خلال إقرارها بالمسؤولية المطلقة لمالك السفينة وقت حدوث واقعة التلوث و من غير البحث في توافر الخطأ في جانبه، هذا بالنسبة للاتفاقيات المتعددة الأطراف<sup>3</sup>.

أما بخصوص الاتفاقيات الثنائية فهي متنوعة خاصة الاتفاقية التي أبرمت بين الولايات المتحدة الأمريكية و بعض الدول بشأن السفينة الأمريكية النووية "سافانا" و التي أبدت من خلالها مسؤوليتها المطلقة عن ما تحدثه هذه السفينة من أضرار عند وجودها في موانئ هذه الدول وتعويضها عن الأضرار التي تلحق الأشخاص أو البيئة البحرية.

كما قامت ألمانيا أيضا بإبرام اتفاق بينها و بين ليبيريا سنة 1970 بشأن استخدام السفينة الألمانية النووية "ن.س.أتوهان" للموانئ و المياه الليبيرية، و قد

1- أبو المجد درغام، المرجع السابق، ص 103.

2- أبو المجد درغام، المرجع السابق، ص 91.

3- رحمانى خلف الله، المسؤولية الدولية عن الضرر البيئي، مذكرة لنيل شهادة ماستر، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة الدكتور الطاهر مولاي، سعيدة، 2015 - 2016، ص 61، 62.

ألزمت الحكومة الألمانية نفسها بضمان وفاء المشغل الخاص لهذه السفينة بما يفرض عليه من تعويضات<sup>1</sup>.

أما بخصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فقد عالجت مسألة المسؤولية الدولية في نص المادة 235 اذ تناولت المسؤولية و التعويض في الجزء الثاني عشر منها تحت عنوان "حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها" و قد نصت المادة 235 فقرة أولى على أن الدولة مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، و قد ثار الخلاف بين أطراف مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار حول طبيعة الأساس القانوني للمسؤولية الدولية في ذات الاتفاقية.

ولحسم الخلاف اقترحت بعض الدول العربية المشاركة في المؤتمر نظرية المخاطر لتكون أساسا للمسؤولية الدولية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية بخصوص التلوث البحري، و هذا اقتداء للاتفاقيات السابقة على هذه الاتفاقية فيما ذهب جانب آخر إلى اعتبار أن أساس هذه المسؤولية هو العمل غير المشروع دوليا، بحجة أن المادة 235 جاءت كخاتمة للالتزامات التي حددتها الاتفاقية، في حين يرى الأستاذ "هاندل" أن صياغة هذه المادة و إن لم تنص صراحة على المسؤولية الموضوعية، إلا أنها لا تستبعد في نفس الوقت إعمال هذه النظرية كأساس لها و هو الرأي الراجح<sup>2</sup>.

فالطبيعة الخاصة لأضرار لتلوث البحري تجعل من الصعوبة إثبات الكثير من الأضرار فور حدوثها أو تحديدها من حيث الزمان و المكان، و لعل ذلك كان السبب في المناداة بضرورة تقوية قواعد المسؤولية الدولية لتتلاءم مع

1- محمد حمداوي ، محاضرات في المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة الدكتور الطاهر مولاي، سعيدة ، ص 54.

2- محمد حمداوي، محاضرات في المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية، المرجع السابق، ص 56، 57.



طبيعة هذه الأضرار، و هو ما أكدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في المادة 235 (فقرة ثالثة) الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، بحيث حثت الدول على التعاون في تطوير القانون الدولي المتصل بالمسؤولية و الالتزامات الناجمة عنها من أجل تقييم الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية و التعويض عنها و تسوية المنازعات المتصلة بذلك.<sup>1</sup>

من خلال ما تقدم ذكره حول نظام المسؤولية الموضوعية، سواء بالنسبة لموقف الفقه، و ما أولته لجنة القانون الدولي، و من خلال واقعها في الممارسات الدولية في مجال التلوث البحري، فلا يسعنا إلا القول أنها ساهمت في توفير المزيد من الحماية للبيئة البحرية، فهي أساس لا ينظر فيها، إطلاقاً إلى عنصر الخطأ أو إثباته، فهي لا تستند إلا على أساس وحيد وهو الضرر، فهي بهذا تحقق نوع من الضمان والعدالة الاجتماعية وحماية المضرورين من مخاطر بعض النشاطات.<sup>2</sup>

### المطلب الثاني: آثار المسؤولية الموضوعية و الجهات القضائية المختصة .

إن تحقق المسؤولية الموضوعية لا يكون إلا بالرجوع إلى القضاء، و هو التزام يقع على عاتق الدول من أجل تحميل المسؤول الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية نتيجة نشاطه الخطر، مسؤولية إصلاح الضرر البيئي القائم من جهة، و دفع التعويض الكافي من جهة أخرى، و لا يكون ذلك إلا أمام الجهات القضائية المختصة .

و هذا ما سيتم تناوله في هذا المطلب بحيث خصص الفرع الأول لآثار المسؤولية الموضوعية، أما الفرع الثاني تضمن الجهات القضائية المختصة بنظر منازعات التلوث البحري.

1- عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص 121 ، 122.

2- علواني أمبارك، المرجع السابق، ص 265، 266.

## الفرع الأول: آثار المسؤولية الموضوعية.

إن الحل الأمثل للبيئة البحرية هو الوقاية من الأضرار البيئية و الحفاظ عليها، إلا أن التعويض عن الأضرار البيئية هو شق هام لا يمكن إغفاله، يأتي بعد فشل الإجراءات الوقائية في معالجة الأضرار البيئية، لهذا ظهرت عدة أنماط لجبر الأضرار البيئية، تنوعت ما بين أنماط تعويض كلاسيكية و أنظمة بديلة لتغطية مخاطر التلوث البيئي<sup>1</sup>.

فبالنسبة لأنماط التعويض الكلاسيكية، فهي تتمثل في التعويض العيني و التعويض النقدي، أما النمط الثاني فهو يتمثل في نظام التأمين الإجباري و صناديق التعويض.

**أولاً: أنماط التعويض الكلاسيكي:** و هو يأخذ صورتان كالآتي:

1- **التعويض العيني:** يعرف التعويض بشكل عام بأنه وسيلة لإصلاح الضرر، و على وجه التحديد يقصد به الإصلاح و ليس المحو التام و الفعلي للضرر الذي وقع، في حين أن التعويض العيني يقصد منه إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر<sup>2</sup>، مع الأخذ بعين الاعتبار أن هناك بعض الأضرار التي لا يمكن إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوثها<sup>3</sup>.

فالتعويض العيني يكون بالعمل على إعادة المحيط المتضرر إلى حالته الأصلية، و يتم ذلك بوقف النشاط المحدث للضرر، و إصلاح الضرر بإعادة الحال إلى ما كان عليه<sup>4</sup>.

أ- **فبالنسبة لوقف النشاط المحدث للضرر:** فهذا يجب التفريق بين الوسائل التي تهدف لإزالة الضرر عن تلك التي تهدف لإزالة مصدر هذا الضرر،

1- عبادة قادة، المرجع السابق، ص 141، 142.

2- سعيد السيد قنديل، المرجع السابق، ص 15.

3- ياسر محمد فاروق المنياوي، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة، دار الجامعة الجديدة، مصر، ب.ط، 2008، ص 398.

4- زيداني موسى، المرجع السابق، ص 87.

بالنسبة للأولى فهي تتعلق مباشرة بالضرر، أما الوسائل الوقائية فهي تتعلق بالسبب المحدث للضرر أي مصدره و ذلك من أجل القضاء عليه، و ما يلاحظ على وقف النشاط كصورة من صور التعويض تعتبر وقائية بالنسبة للمستقبل فقط، وليس محوا للضرر الواقع بسبب هذا النشاط، فإذا وقع الضرر بالفعل فوقف النشاط لا يعوضه ولكنه يمكن أن يمنع وقوع أضرار جديدة للبيئة في المستقبل<sup>1</sup> ، و يمكن أيضا وقف النشاط الملوث حتما إذا لم يكن هناك ضرر لحق بالبيئة البحرية، و لكن في حال تحقق الفعل الضار نتيجة النشاط الخطر فيتم إتباع إجراءات و تدابير لمنع تفاقم الضرر و انتشاره و ذلك عن طريق اتخاذ وسائل الحماية و التي يكون الهدف منها منع حدوث الضرر بشكل عام أو منع تفاقمه عند وقوعه.

و هذه الوسائل قد تتخذها الدولة في بعض الأحيان و هذا ما جاء في نص المادة 18 من اتفاقية "لوجانو" الصادرة في 21 يونيو 1993 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن ممارسة الأنشطة الخطرة بالنسبة للبيئة، كما أن هذه الوسائل قد تتخذ من قبل أشخاص متخصصين بناء على طلب أو بشكل تلقائي، و نشير إلى أنه يتم تعويض وسائل الحماية و لكن بشرطين، الأول أن تكون وسائل الحماية مفيدة و ذلك حسب كل اتفاقية ، و ثاني شرط أن تكون هذه الوسائل معقولة ، و قد جاء النص المعدل لاتفاقية بروكسل لعام 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية للأضرار الناتجة عن التلوث البحري بالزيت، على أنه يتم التعويض عن وسائل التدخل في حالة التهديد الحالي بخطر التلوث أي حتى قبل وقوع التلوث<sup>2</sup>.

1- ياسر محمد فاروق المنياوي، المرجع السابق، ص 406.

2- سعيد السيد قنديل، المرجع السابق، ص 18 - 25.

ب- إعادة الحال إلى ما كان عليه: بعد وقف النشاط قد يستمر الضرر رغم ذلك، و في هذه الحالة فالتعويض الأنسب لا يقصد به إلا إعادة الحال إلى ما كان عليه بالنسبة للوسط البيئي الذي لحقه الضرر، فالكتاب الخاص بالتوجيهات الأوروبية في مجال الأنشطة البيئية قد أوصى بأن إعادة الحال إلى ما كان عليه كتعويض عيني يمثل العلاج البيئي الوحيد الأكثر ملائمة<sup>1</sup>.

و نجد اتفاقية لوجانو قد عرفت وسائل إعادة الحال إلى ما كان عليه كشكل من أشكال التعويض وفقا لنص المادة 2 ( فقرة ثامنة ) " إعادة الحال هو كل وسيلة معقولة يكون الغرض منها إعادة تهيئة أو إصلاح المكونات البيئة المتضررة و كذلك الوسائل التي يكون قصدها إنشاء حالة من التعادل إذا كان معقولا و ممكنا بالنسبة للعناصر المكونة للبيئة<sup>2</sup>".

و تجدر الملاحظة أن إعادة الحال إلى ما كان عليه يبقى دائما أمرا صعبا و خصوصا في مجال البيئة البحرية حيث أنه يتطلب الإحاطة التامة بكل ما يتعلق بالوسط الملوث قبل حدوث التلوث، و هذا يتطلب دراسات بيئية منضبطة لكل مكان قد يتعرض لخطر التلوث و هو أمر قد يتوافر في أماكن ولا يتوافر في أماكن أخرى<sup>3</sup>.

2- **التعويض النقدي:** يتمثل التعويض النقدي في الحكم للمتضرر بمبلغ من النقود نتيجة ما أصابه من ضرر<sup>4</sup>، و بمفهوم المخالفة هو التزام مالي يتحمله المسؤول عن الضرر نتيجة خطئه أو إهماله أو رعونته أو تعمدته في إحداث التلوث الذي نتج عن الضرر، و يكون عند عدم توافر الكفاءة الفنية لدى

1- أبو المجد درغام، المرجع السابق، ص 383.

2- علواني أمبارك، المرجع السابق، ص 276.

3- أبو المجد درغام، المرجع السابق، ص 387.

4- عبادة قادة، المرجع السابق، ص 157.

الشخص المسؤول لإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر، و لتفادي التنفيذ المعيب يفضل اللجوء إلى التعويض المالي<sup>1</sup>.

والواقع أن التعويض العيني لا يكون متاحا بشكل بسيط مستمر فقد لا يكون هناك محل للحكم بتعويض عيني و لا يكون أمام القاضي في هذه الحالة سوا الحكم بتعويض نقدي، فمن خلال هذا يظهر أن التعويض النقدي هو تعويض احتياطي لا يلجأ إليه إلا إذا كان التعويض العيني غير ممكن سواء من حيث العقبات الفنية أو لأنه يكلف نفقات باهظة، كما أن تقدير قيمة الأضرار نقديا تفرض ضرورة معرفة تاريخ محدد لنشؤ الضرر<sup>2</sup>.

و لكن تقدير الضرر البيئي ليس أمر سهلا، لذلك عملت بعض الاتفاقيات الدولية في مجال التلوث البحري على تحديد قيمة موحدة لبعض الأضرار البيئية، كالاتفاقية الخاصة بمسؤولية مشغلي السفن النووية لعام 1963 و التي تناولت التلوث و آثاره المترتبة على إلقاء الفضلات النووية في البحر، فحددت حد أقصى للتعويض عن الحادث النووي الواحد بمبلغ 1500 مليون فرنك،

ونفس الشيء بالنسبة لاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلوث النفطي لعام 1969 و التي وضعت حد أقصى للتعويض بمبلغ لا يتجاوز 2000 فرنك لكل طن حمولة السفينة، مع مراعاة ألا يتجاوز إجماليا التعويضات في الحادث الواحد ما يعادل 210 مليون فرنك ، طبقا للمادة الخامسة (فقرة واحد) من الاتفاقية .

<sup>1</sup>- زيداني موسى، المرجع السابق، ص 88.

<sup>2</sup>- ياسر محمد فاروق المنياوي، المرجع السابق، ص 409.

و نشير إلى أن بروتوكول 1984 المعدل لاتفاقية 1969 أدخل تعديلات على مبلغ التعويض، و ما يلاحظ على الاتفاقية و التعديل الذي لحقها أن قيمة التعويض حددت على أساس كمية النفط الملقاة في المحيط البحري و ما لها من تأثير على البيئة البحرية، من دون أن يحدد هذا الضرر الذي يستحق التعويض، و على هذا الأساس فإن المسؤول عن التلوث البحري يلتزم بدفع مبلغ مالي مقابل ما أحدثه نشاطه الملوث، و لكن رغم ذلك قد تتوافر في حقه إحدى حالات الإعفاء من المسؤولية أو يفوق مبلغ التعويض قدرته، لذلك كان لابد من وجود أنظمة أكثر ضمان للمتضررين<sup>1</sup>.

### ثانياً: الأنظمة البديلة لتغطية مخاطر التلوث.

لقد وجد أن معظم الأنظمة الحديثة تتطلب وجود تأمين أو أي ضمان مالي آخر لضمان تعويض الأضرار البيئية، فوفقاً لاتفاقية لوجانو فإن وجود الضمان المالي شرط إجباري مع ترك تحديد شكل هذا الضمان لأعضاء الاتفاقية و هذا الضمان يأخذ صورتان:

#### 1- التأمين الإجباري.

التأمين هو اتفاق بين طرفين يتعهد بمقتضاه الطرف الأول بأن يدفع إلى شخص ما مبلغاً معيناً من المال في حالة وقوع خطر معين خلال مدة معلومة، مقابل أن يدفع الثاني للطرف الأول مبلغاً أو عدة مبالغ تكون قيمتها في مجموعها أقل نسبياً من المبلغ الذي يتعهد الطرف الأول بدفعه<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>- زيداني موسى، المرجع السابق، ص 90.

<sup>2</sup>- عبادة قادة، المرجع السابق، ص 183.

إن نظام التأمين الإجباري يقدم بعض المزايا، فهو يضمن أولاً للمضرور تعويضه و في نفس الوقت يسهل دور القاضي في الحكم بإلزام المسؤول بتعويض المضرور<sup>1</sup>، و قد تبنت هذا النظام الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية عن أخطار التلوث البحري و جعلته إجباري.

منها اتفاقية باريس لعام 1960 في المادة 10 فقرة (أ)، اتفاقية بروكسل لعام 1962 المادة 03 (فقرة ثانية) ، اتفاقية فيينا لعام 1963 المادة 7 (فقرة أولى)، اتفاقية المسؤولية لعام 1969 المادة 7 (فقرة أولى) ، اتفاقية لندن المادة 12 (فقرة أولى)، و يلتزم بمقتضى أحكام تلك الاتفاقيات كل شخص مسؤول يكون لديه شهادة تأمين أو غيرها من الضمانات المالية لتغطية مسؤوليته، غير أن هذا الالتزام لا يشمل كل السفن في مجال التلوث البحري، و إنما تخضع له السفن التي لا تزيد حمولتها الإجمالية حداً معيناً، و قد نظمت هذه الاتفاقيات كيفية تنفيذ إلزامية التأمين و وضع الضوابط التي يستند عليها لتحقيق هذه الغاية<sup>2</sup>.

## 2- صناديق التعويضات.

إن فكرة إنشاء صناديق التعويضات كانت بهدف تعويض المضرور في الحالة التي لا يعوض فيها بوسيلة أخرى، و هذه الصناديق لا تتدخل إلا بصفة تكميلية أو احتياطية لكل من نظامي المسؤولية المدنية و التأمين<sup>3</sup>، و قد لجأت العديد من الدول لإنشاء صناديق تعويض لفائدة المتضررين من التلوث البحري، و ذلك عن طريق إبرام اتفاقيات دولية، كاتفاقية بروكسل لصندوق أضرار التلوث بالزيت المبرمة بتاريخ 18 ديسمبر 1971 و ذلك بهدف إنشاء

<sup>1</sup> - سعيد السيد قنديل، نفس المرجع، ص 98.

<sup>2</sup> - محمد حمداوي، نظام المسؤولية عن التلوث في مجال النقل البحري، المرجع السابق، ص 209، 210.

<sup>3</sup> - ياسر محمد فاروق المنياوي، المرجع السابق، ص 433.

صندوق لتعويض المتضررين من التلوث البحري بالزيت، في حال عدم حصولهم على تعويض كاف سواء لانتهاء المسؤولية أو تخطي القدرة المالية للمسؤول عن الضرر.<sup>1</sup>

فصناديق التعويض لها دور احتياطي عندما لا يعوض المضرور من خلال الطريق الأصلي، كما نشير إلى أنه توجد حالات تعفي الصندوق من مسؤوليته، كحالة نشوء الضرر بسبب التلوث الناتج عن عمل من أعمال الحرب، أو في حالة إلقاء مواد ملوثة من سفينة حربية، أو في حالة خطأ المضرور، كما أن حق المطالبة بالتعويض من الصندوق تنقضي إذا لم تقدم في أجل ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الضرر و هذا ما جاء في نص المادة 6 (فقرة أولى) من اتفاقية 1971 المنشأة لصندوق التعويض، و لا تقبل الدعوى بعد مضي 06 سنوات من تاريخ وقوع الفعل المنشأ للضرر، و ننوه إلى أنه يتم تمويل الصندوق من خلال اشتراكات يتم فرضها على الدول المتعاقدة على أساس كميات البترول التي يتم استردادها.<sup>2</sup>

و من خلال ما سبق فإن المسؤولية الموضوعية عن الإضرار بالبيئة البحرية يترتب عليها الالتزام بالتعويض العيني بوقف النشاط و إعادة الحالة التي كان عليها الوسط البحري، و في حالة استحالة ذلك يدفع تعويض نقدي، و لضمان التعويض السريع و الكافي للمضرور ألزمت الاتفاقيات الدولية الهادفة لحماية البيئة البحرية بإتباع نظامين فعالان و هما التأمين الإجباري و صناديق التعويضات<sup>3</sup>، و هذا أيضا ما أكدت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وذلك بتعاون الدول في تنفيذ القانون الدولي القائم و تطويره فيما يخص

<sup>1</sup> - زيداني موسى، المرجع السابق، ص 92.

<sup>2</sup> - زيداني موسى، المرجع السابق، ص 92.

<sup>3</sup> - المرجع السابق، ص 93.



المسؤولية و تسوية المنازعات، و التعاون في وضع معايير و إجراءات لدفع تعويض كاف أي التأمين الإجباري أو صناديق التعويض<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: الجهات القضائية المختصة بنظر منازعات التلوث البحري.

بالنسبة لتسوية المنازعات الخاصة بالتلوث البحري فإن للمتضرر طريقتين عليه أن يسلك أحدهما لمباشرة دعواه بهدف تقرير مسؤولية من تسبب في إلحاق الضرر به و مطالبته بالتعويض، يتجسد أولهما في القضاء الدولي الذي يعتمد على محاكم دولية قائمة سلفا لا دخل لإرادة الأطراف في تشكيلها أو اختيار أعضائها، و هي محكمة العدل الدولية، و المحكمة الدولية لقانون البحار أما الطريق الثاني فهو يتمثل في التحكيم الدولي الذي يمنح لطرفي النزاع سلطة تقديرية في تشكيل المحكمة و اختيار أعضائها<sup>2</sup>، و هذا ما أقرته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في الفرع الثاني من الجزء الخامس عشر بحيث تتحدد الاختصاصات وفقا لهذا الفرع في أربعة محاكم حسب المادة 287 (فقرة أولى) من الاتفاقية وهي كالتالي: <sup>3</sup>

#### 1- محكمة العدل الدولية:

تعتبر محكمة العدل الدولية الجهاز القضائي الرئيسي للأمم المتحدة طبقا للمادة 92 من ميثاق الأمم المتحدة، حيث تنص " محكمة العدل الدولية هي الأداة القضائية الرئيسية للأمم المتحدة..."<sup>4</sup>

و تختص المحكمة بنظر منازعات التلوث إذا كان الطرفان المتنازعان قد قبلوا ولايتها سواء عند التوقيع على الاتفاقية أو عند التصديق عليها أو عند الانضمام

<sup>1</sup> - عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق ص 147، أيضا المادة 3/235 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

<sup>2</sup> - رحمانى خلف الله، المرجع السابق، ص 86.

<sup>3</sup> - عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص 137.

<sup>4</sup> - علواني أمبارك، المرجع السابق، ص 374.

إليها<sup>1</sup>، و ذلك استنادا لنص المادة 36 من النظام الأساسي للمحكمة و المادة 287 (فقرة أولى) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، بينما إذا انعدم التراضي بين المتنازعين فيستحيل عرض النزاع عليها عملا بنص المادة السالفة الذكر (فقرة أولى) من النظام الأساسي للمحكمة ووفقا لما أكدته (الفقرة الخامسة) من المادة 287 من اتفاقية قانون البحار<sup>2</sup>.

و قد أبدت المحكمة رغبتها في التصدي لتسوية النزاعات البيئية أثناء مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية في ريو سنة 1992، فلم يمر وقت طويل على هذا التصريح حتى تم رفع دعوى أمام محكمة العدل الدولية من قبل هنغاريا ضد سلوفاكيا، و بتاريخ 19 جويلية قامت كتابة محكمة العدل الدولية بالإعلان عن إنشاء الغرفة الخاصة بالمسائل المتعلقة بالبيئة و تكوينها وفقا لنص المادة 26 (فقرة أولى) من النظام الأساسي لها، و تتشكل هذه الغرفة المتخصصة من سبعة قضاة و هو أقصى حد لتشكيل غرفة للمحكمة و التي تختص بالفصل في حالات خاصة بالأضرار الناتجة عن التلوث<sup>3</sup>.

و هناك عدة أحكام قضائية صدرت عن محكمة العدل الدولية تؤكد على عدم إلحاق الأضرار بالأقاليم الأخرى، كالنزاع الذي كان بين كل من الدولتين أستراليا و نيوزلندا و الدولة الفرنسية بخصوص التجارب النووية التي قامت بها فرنسا في المحيط الهادي سنة 1973، بحيث فصلت محكمة العدل الدولية في هذا النزاع و جاء في حكمها أن الممارسات التي قامت بها فرنسا تعتبر غير شرعية و تحدث أضرار معتبرة بمصلحة المجموعة الدولية من حيث التأثير

<sup>1</sup> - الدول وحدها لها الحق في أن تكون أطراف في الدعوى التي ترفع إلى المحكمة، زيداني موسى، المرجع السابق، ص 81.

<sup>2</sup> - عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص 138.

<sup>3</sup> - بوتلجة حسين، آليات تنفيذ الاتفاقيات الدولية لحماية البيئة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه علوم في القانون، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، السنة الجامعية 2017 - 2018، ص 96، 97.

على المحيط و الثروات البحرية و ألزمت السلطات الفرنسية بقرارها الصادر سنة 1974 بالتوقف عن هذه التجارب في البحر<sup>1</sup>.

## 2- المحكمة الدولية لقانون البحار:

تعتبر جهاز قضائي دولي متخصص أنشأته اتفاقية قانون البحار و ذلك بموجب المرفق السادس منها المتعلق بالنظام الأساسي لهذه المحكمة و التي يقع مقرها بمدينة هامبورغ بألمانيا، فضلا عن عقد جلساتها في أي مكان تراه مناسبا<sup>2</sup>، تتكون المحكمة من 21 عضو يمتلكون مؤهلات كبيرة في ميدان قانون البحر منتخبين لمدة 9 سنوات من طرف الدول الأعضاء في المعاهدة بحيث يجب أن يمثل انتخاب هؤلاء تمثيلا معقولا للأنظمة القانونية الرئيسية و مطابقا للتوزيع الجغرافي العادل، تنتخب المحكمة رئيسها و نائب الرئيس لمدة ثلاث سنوات قابلة للتجديد.

## و بالنسبة لهيكل المحكمة فتنشكل من:

**(1) الغرفة الأولى:** و هي تختص بتسوية النزاعات الخاصة بقيعان البحار التابعة للمحكمة الدولية لقانون البحار المكلفة بتسوية النزاعات الخاصة بالقيعان البحرية وفقا لما جاء في المادة 186 من اتفاقية قانون البحار و الملحق السادس، و هي تتكون من 11 عضو مختارين من قبل المحكمة من بين أعضائها المنتخبين لمدة ثلاث سنوات قابلة لتجديد مرة واحدة، و لها اختصاص واسع وإلزامي فيما يخص النشاطات المقامة بالمنطقة<sup>3</sup>، كما لها أن تعطي آراء استشارية بطلب من الجمعية أو المجلس حول المسائل القانونية في إطار

<sup>1</sup>- محسن أفكيرين، المرجع السابق، ص 161.

<sup>2</sup>- رحمانى خلف الله، المرجع السابق، ص 88.

<sup>3</sup>- المنطقة تعني قاع البحار و المحيطات و باطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية، المادة 01 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

نشاطها وفقا للمادة 191 من اتفاقية قانون البحار، و هي مختصة في تسوية النزاعات الخاصة باستكشاف و استغلال المنطقة وفقا للمادة 187 من اتفاقية قانون البحار<sup>1</sup>.

**(2) الغرف الخاصة:** فالمحكمة لها الحق في تشكيل غرف خاصة تتألف من ثلاث أعضاء أو أكثر من أعضائها لتسوية منازعات ذات طبيعة خاصة، كما تشكل غرفة للنظر في أي نزاع يحال إليها بطلب من الأطراف و بموافقتهم فيما يتعلق بتشكيلها، كما لها أن تشكل سنويا غرفة مؤلفة من خمسة من أعضائها بغية الإسراع في تصريف الأعمال يجوز لها النظر في المنازعات و البث فيها بإتباع إجراءات وفقا للمادة 15 من المرفق السادس للاتفاقية<sup>2</sup>.

و لحد الآن أتاحت للمحكمة الفرصة للفصل في عدد قليل من القضايا رغم أنه عرض عليها حوالي 22 قضية، فالبعد البيئي حاضر في أغلب النزاعات التي طرحت عليها، فنجد الكثير من القضايا التي تتعلق بالصيد و المشاكل المطروحة نتيجة الاستغلال المفرط للموارد السمكية، كقضية "فولقا" بين فدرالية روسيا ضد أستراليا، (القضية رقم 11) و التي صدر فيها القرار بتاريخ 23 ديسمبر 2002، قضية "جبل كونفوكو" بين السيشل ضد فرنسا (القضية رقم 06) و كان صدور الحكم بتاريخ 18 ديسمبر 2000، قضية التونة ذات الزعنفة الزرقاء بين نيوزلندا الجديدة ضد اليابان، (قضايا رقم 03-04) صدر فيها القرار في 27 أوت 1999، بالإضافة إلى قضايا أخرى تتعلق بمخاطر تلوث البحار بالمواد الإشعاعية، قضية مصنع موكس بين أيرلندا ضد المملكة المتحدة (القضية رقم 10) صدر فيها أمر بتاريخ 03 ديسمبر 2001، و لا ننسى

<sup>1</sup> - محمد سعادي، المرجع السابق، ص 299 – 301.

<sup>2</sup> - لعمامري عصاد، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، أطروحة دكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق و العلوم السياسية، مولود معمري، تيزي وزو، الموسم الجامعي 2014-2015، ص 199.

القضية المتعلقة بآثار أعمال الاستصلاح بالنسبة للوسط البحري التي أجريت من قبل دولة سنغافورة بقرب مضيق "جوه" بجانب ماليزيا (القضية رقم 12)<sup>1</sup>.

و الجدير بالذكر أن المادة 288 (فقرة ثانية) من اتفاقية قانون البحار تفتح عدة آفاق بتوسيع مجال اختصاص المحكمة الدولية لقاع البحار ليشمل اتفاقيات أخرى فيما يخص حل المنازعات المتعلقة بتفسيرها و تطبيقها و هي تضع شروط بسيطة تتمثل أولها في أن الاتفاق موضوع النزاع يكون دوليا أي أطرافه دول أو كيانات خاصة مرخصة بموجب القانون الدولي، أما ثانيهما أن يكون الاتفاق محل النزاع ذي صلة باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أي يحقق نفس الهدف، أما الشرط الأخير فيتمثل في إحالة النزاع على المحكمة الدولية لقانون البحار وفق اتفاق يبرم بين الأطراف، و لا تشترط المادة السابقة أن يكون أطراف النزاع مرتبطين باتفاقية قانون البحار، وبالتالي لا شيء يمنع الدول التي لم تصادق عليها أن تعرض نزاعاتها عليها.

و من بين الاتفاقيات التي أحالت الاختصاص للمحكمة الدولية لقانون البحار لتسوية النزاعات المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث، بروتوكول لندن لعام 1996 المرفق لاتفاقية لندن لعام 1972 المتعلقة بالوقاية من تلوث البحار الناتج عن إغراق النفايات و مواد أخرى، و الذي يعطي لأطراف النزاع الحق في عرض النزاع على المحكمة الدولية لقانون البحار و هذا ما نصت عليه المادة 16 (فقرة ثانية)، أيضا في مجال المحافظة و تسيير الموارد السمكية نجد الاتفاق الخاص ببحث سفن الصيد في أعالي البحار على احترام التدابير الدولية للمحافظة و التسيير المبرم في 24 نوفمبر 1993، حتى قبل دخول اتفاقية الأمم

<sup>1</sup> - بوتلجة حسين، المرجع السابق، ص 99، 100.

المتحدة لقانون البحار حيز النفاذ، الذي يسمح لأطرافه بإحالة النزاع على المحكمة الدولية لقانون البحار فيما يخص تفسير و تطبيق أحكامه<sup>1</sup>.

### 3- محكمة التحكيم (المشكلة وفقا للمرفق السابع للاتفاقية).

أجازت الاتفاقية اللجوء إلى التحكيم لتسوية المنازعات التي تنشأ فيما بين الدول الأطراف حول تفسير أو تطبيق أحكامها، و يتم اختيار هذه الوسيلة حسب ما هو موضح في نص المادة 287 (فقرة أولى) من اتفاقية قانون البحار، أي بموجب إعلان مكتوب عند التوقيع على الاتفاقية أو عند التصديق عليها، أو عند الانضمام في وقت لاحق، و قد حدد المرفق السابع للاتفاقية إجراءات التحكيم و كيفية تشكيل المحكمة و عملها، و قد جاء في المرفق أنه يجوز لأي طرف في نزاع إخضاع هذا النزاع لإجراء التحكيم بإخطار كتابي يوجه إلى الطرف الآخر أو الأطراف الأخرى في النزاع، و يكون الإخطار مصحوبا ببيان بالإدعاء و بالأسس التي يستند إليها.

### 4- محكمة التحكيم الخاصة (المشكلة وفقا للمرفق الثامن للاتفاقية).

يخضع اختيار هذه المحكمة أيضا لمحض إرادة الدول الأطراف بموجب إعلان مكتوب عند التوقيع على الاتفاقية أو عند الانضمام اللاحق<sup>2</sup>، تنظر في فئة من فئات المنازعات التي تتناول مصائد الأسماك، حماية البيئة و الحفاظ عليها الملاحة، بما في ذلك التلوث من السفن و عن طريق الإغراق<sup>3</sup>، توضع قائمة خبراء في الميادين المذكورة، و تتولى إعدادها و الاحتفاظ بها منظمة الأمم المتحدة للأغذية و الزراعة في ميدان مصائد الأسماك، برنامج الأمم المتحدة للبيئة في ميدان حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، اللجنة

<sup>1</sup>- بوتلجة حسين، المرجع السابق، ص 101، 102.

<sup>2</sup>- عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص 139.

<sup>3</sup>- المادة 01 من المرفق الثامن الخاص بالتحكيم لاتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الأوقيانوغرافية الدولية الحكومية في ميدان البحث العلمي البحري و المنظمة الدولية للملاحة البحرية في مجال الملاحة، و هذا وفقا لنص المادة الثانية من المرفق الثامن<sup>1</sup>.

أما بالنسبة لتشكيل محكمة التحكيم الخاص فقد أوضحتها المادة الثالثة من المرفق، ووفقا للمادة الخامسة أجاز للدول الأطراف أن تتفق في أي وقت على أن تطلب من المحكمة أن تجري تحقيقا وتثبت الوقائع المسببة للنزاع و تعتبر نتائج المحكمة باثة بالنسبة لأطراف النزاع، ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك، و عليه فمتى قام نزاع يتعلق بتفسير أو تطبيق أحكام مكافحة التلوث، فيتوجب على الدول أطراف هذا النزاع اللجوء لحله بالوسائل السلمية، وفي حالة عدم التوصل إلى تسوية يخضع النزاع للتسوية القضائية أمام المحاكم التي سبق التطرق إليها المحددة من قبل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عن طريق التوقيع أو التصديق على المعاهدة أو عند الانضمام في وقت لاحق و ذلك بإخطار كتابي يودع لدى الأمن العام لمنظمة الأمم المتحدة، و في حالة عدم وجود اتفاق أو تصديق أو عدم الاختيار فإن النزاع يخضع للتحكيم وفقا للمرفق السابع للاتفاقية<sup>2</sup>.

و نشير إلى أن طبيعة الحكم الصادر في قضايا التلوث بمعرفة إحدى المحاكم المختصة ، يعتبر بمثابة حكم قطعي واجب النفاذ، و من الواجب على جميع أطراف النزاع الامتثال له، و إن كانت قوته الملزمة لا تسري إلا بالنسبة لأطراف النزاع و بصدد ذلك النزاع نفسه<sup>3</sup>.

1- رحمانى خلف الله، المرجع السابق، ص 92.

2- المادة 287/ف 3، 5 من اتفاقية الأمم لقانون البحار لعام 1982.

3- عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص 144.

خاتمة



### الخاتمة:

من خلال دراستنا لموضوع "حماية البيئة البحرية من التلوث وفقا لقواعد القانون الدولي" نستطيع القول بأن مشكلة تلوث البيئة البحرية تعتبر أهم المواضيع التي تشغل الرأي العام الدولي، كون أن هذا المشكل في تزايد مطرد، وباعتبار أن البيئة البحرية تتسم بأهمية طبيعية وحيوية فهي تساهم في المحافظة على التوازن البيولوجي للكرة الأرضية، يضاف إلى ذلك أهميتها الكبيرة بالنسبة للإنسان وباقي الكائنات الحية، ومن جهة أهميتها الإستراتيجية و الاقتصادية بالنسبة للدول، وبعد إدراك المجتمع الدولي مدى خطورة التلوث على البيئة البحرية وما يخلفه من آثار مدمرة أعلن عن رغبته في وضع الحلول الجذرية للسيطرة على هذا الخطر ووضع حد لتفاقمه، وذلك من خلال عقد الاتفاقيات سواء الدولية أو الإقليمية، بالإضافة إلى إرساء النظم الوطنية كأداة لتطبيق أحكام الاتفاقيات، وتفعيل نظام المسؤولية استجابة لحماية أفضل للبيئة البحرية.

ويمكن تقديم بعض النتائج التي استخلصتها من خلال دراستنا المتمثلة في:

1. إن الاهتمام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث كان له صداه على المستوى العالمي والإقليمي من خلال إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية النوعية و الإقليمية، باعتبار أن التلوث أصبح قضية عامة عالمية لا تخص دولة معينة أو مجموعة دول أو ينحصر في منطقة بعينها.
2. إن تعدد الاتفاقيات النوعية كان تماشيا مع تعدد مصادر التلوث، فنجد "اتفاقيات مكافحة التلوث النفطي" التي عالجت هذا المصدر وما ينجم عنه من تسرب بكميات هائلة في البحار، غير أنه يلاحظ على هذه الاتفاقيات أنها جعلت لكل

## خاتمة

قاعدة استثناء مما يجعل أحكامها ضعيفة الأثر، كما أنها تشمل كل السفن والناقلات والمناطق البحرية، فعلى سبيل المثال اتفاقية بروكسل لعام 1969 المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار استثنت من مجال تطبيقها المنشآت و أجهزة استكشاف و استغلال الثروات المعدنية لقاع البحار وما تحت القاع في أعالي البحار.

3. ونفس الأمر بالنسبة " للاتفاقيات الخاصة بالتلوث الناجم عن الإغراق" نجدها اشتملت على عدد من المواد الملوثة التي يحظر إغراقها في البحار والتي تتسم بالخطورة، بينما حددت النفايات التي يمكن إغراقها بمقتضى تصريح مسبق من السلطات الوطنية المختصة، وفيما يتعلق بمراقبة تنفيذ الاتفاقية نجد أن اتفاقية لندن لعام 1972 المتعلقة بمنع التلوث الناجم عن إلقاء النفايات من السفن قد عهدت به إلى الدول الأطراف في الاتفاقية، بينما أخضعت اتفاقية أوسلو لعام 1972 الدول الأطراف لرقابة اللجنة، ويرى على أن هذا الإجراء يكون أكثر فاعلية إذا ما منحت هذه الأخيرة الشخصية القانونية.

4. في حين تناولت اتفاقية باريس التلوث من مصادر برية وخصصت له نظام قانوني كامل وقررت إنشاء شبكة للمراقبة المستمرة تسمح بتحديد مستوى التلوث الموجود، وما يلاحظ على هذه الاتفاقية أنها جاءت عامة لتشمل أحكامها أعالي البحار.

5. كما أن التلوث بالمواد النووية قد تطرقت إليه عدة اتفاقيات ، فعلى سبيل المثال اتفاقية موسكو لعام 1963 بشأن حظر إجراء التجارب النووية في الجو و الفضاء وتحت الماء والتي حققت حظر جزئي للتجارب النووية، إلا أننا نجد أحكامها لم تطل التفجيرات التي تحدث وقت الحروب، بالإضافة إلى أنها لم

## خاتمة

تشمل على حظر ما يتم من تجارب في باطن الأرض، بالإضافة إلى باقي الاتفاقيات التي حظرت التفجيرات النووية و تخزين أسلحة الدمار الشامل، ورغم ذلك لا توجد إجراءات تضمن عدم اعتداء دولة على أخرى، ولا إجراءات تتخذ ضد الدول الخمس الكبرى التي تتنافس من أجل الاستئثار بالأسلحة النووية.

6. كما أبرزت الدراسة القواعد القانونية على المستوى الإقليمي الهادفة لمكافحة التلوث البحري، من خلال ما توصلت إليه أحكام اتفاقية الكويت لعام 1978 لحماية البيئة البحرية للخليج واتفاقية جدة لعام 1982 لحماية بيئة البحر الأحمر و خليج عدن، وكذا اتفاقية برشلونة 1976 لحماية بيئة البحر الأبيض المتوسط التي أوردت أحكام عامة لحماية هذه المنطقة من جميع مصادر التلوث.

7. كما أنه عقدت اتفاقيات إقليمية متعددة لمكافحة التلوث كاتفاقية ليما لحماية البيئة البحرية لجنوب شرق المحيط الهادي، اتفاقية كارتاجينا لحماية منطقة الكاريبي، اتفاقية بوخارست لحماية البحر الأسود، اتفاقية هلسنكي لحماية بحر البلطيق وغيرها من الاتفاقيات، وما تم التوصل إليه أن الاتفاقيات السابقة الذكر قد أرست نظام قانوني ضخم في تنفيذ و أعمال أحكامها بالإضافة إلى تدعيم و توسيع الالتزامات العامة بحماية البيئة البحرية، وكذا وضع تحديد دقيق للالتزامات الملقاة على عاتق الدول بإدخال مجموعة من الشروط عند صياغتها، غير أنه تخللت هذه الاتفاقيات كثرة الاستثناءات على أحكامها سواء بالنسبة للسفن أو المناطق البحرية وحتى بالنسبة لبعض مصادر التلوث مما يجعل قواعدها ضعيفة الأثر، كما أنها لم تأتي بقواعد محددة عن المسؤولية الدولية، علاوة على ما لحقها من قصور عندما أتاحت الفرصة للدول الأطراف

## خاتمة

بالانسحاب منها متى شاءت، وهو نفس النهج الذي صارت عليه الاتفاقيات الدولية النوعية.

8. إن اختصاص الدولة الساحلية في وضع القوانين والتدابير الخاصة وفي ضبط مخالفات التلوث يختلف في مداه باختلاف مصادر التلوث وحسب المنطقة التي سوف تطبق فيها تلك القواعد، حيث تتمتع الدولة الساحلية بالسيادة شبه المطلقة على منطقة بحرها الإقليمي عند ممارستها لاختصاصاتها مع ضمانها لحق المرور البرئ، بينما وصفت اتفاقية قانون البحار الاختصاصات الممنوحة للدولة الساحلية في كل من المنطقة المتاخمة و المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري بالحقوق السيادية الخالصة، حيث أخضعتها لنظام قانوني متميز عن ذلك الذي يحكم البحر الإقليمي.

9. إن مبدأ اختصاص دولة العلم دون غيرها هو مبدأ راسخ استقر عليه العرف الدولي منذ القدم، وهو ما أكدته كل من اتفاقيتي جنيف الخاصة بالبحر العالي، و اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ومن تم تخضع السفن العامة حربية كانت أو غير حربية خضوعاً تاماً لاختصاص دولة العلم، إلا أنه ترد استثناءات على هذا المبدأ فيما يتعلق بالسفن الخاصة، والتي تخول لغير دولة العلم اختصاص البوليس و القضاء معاً ومنها ما يخول للدولة الغير اختصاص البوليس وحده فحسب.

10. إن الإستراتيجية التي اتبعتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لمكافحة التلوث كانت موفقة فيها لحد كبير، من حيث عموم الأحكام التي عالجت بها جميع مصادر التلوث والتي تسري لتشمل كل المناطق البحرية، ومن جهة توزيع الاختصاص في تنفيذ أحكامها المتعلقة بحماية البيئة البحرية ما بين الدولة الساحلية ودولة العلم، خاصة إذا أخذنا في الاعتبار أن النظم والتشريعات الوطنية للدولة الساحلية لا يمتد نطاق سريانها إلى السفن الحربية و القطع البحرية

## خاتمة

المساعدة لها، وكذلك لا تمتد للسفن و الطائرات التي تملكها أو تستخدمها دولة ما و يكون استخدامها مقصورا على الخدمة الحكومية غير التجارية، ليدخل ذلك في اختصاص دولة العلم ، وعليه فكلما اقتربت هذه القوانين و الأنظمة الوطنية التي تستهدف حماية البيئة البحرية من القواعد والمعايير الدولية على نحو ما أكدت عليه الاتفاقية، فإن احتمال وجود قانون دولي متكامل يعمل على تحقيق حماية فعالة للبيئة البحرية من التلوث يصبح أمرا حتميا ومقدرا.

11. إن نظام المسؤولية الموضوعية سواء بالنسبة لموقف الفقه أو من خلال ما أولته لجنة القانون الدولي وخاصة بعد تبنيها من طرف الاتفاقيات الدولية سواء الثنائية أو المتعددة الأطراف، لا يسعنا إلا القول أنها ساهمت في توفير المزيد من الحماية للبيئة البحرية، باعتبار أساسها الوحيد هو الضرر دون حاجة لإثبات الخطأ، كما أن خاصية التركيز والتي تعتبر لصيقة بهذا النظام تجعله متميز والمتمثلة في حصر الشخص المسئول وإلزامه بالتعويض، وبالتالي منح المضرور حقه في الحصول على تعويض سريع.

12. تنوع أنماط التعويض ما بين أنماط كلاسيكية والتي تتمثل في التعويض العيني والتعويض النقدي، وأنماط حديثة ألا وهي نظام التأمين الإجباري و صناديق التعويض والتي تعتبر أكثر ضمانا للمتضررين، وقد تبنت الكثير من الاتفاقيات هاذين النظامين السابقين وجعل نظام التأمين إجباري.

13. وبالنسبة لتسوية المنازعات الخاصة بالتلوث البحري، فإن للمتضرر طريقين عليه أن يسلك أحدهما لمباشرة دعواه والمطالبة بالتعويض، يتجسد أولهما في القضاء الدولي الذي يعتمد على محاكم دولية قائمة سلفا لا دخل لإرادة الأطراف في تشكيلها أو اختيار أعضائها وهي محكمة العدل الدولية و المحكمة الدولية

## خاتمة

لقانون البحار، أما الطريق الثاني فيتمثل في التحكيم الدولي الذي يمنح أطراف النزاع سلطة تقديرية في تشكيل المحكمة و اختيار أعضائها.  
وفي ضوء ما توصلنا إليه من نتائج يمكن أن نعرض مجموعة من الاقتراحات التي نلتمسها في النقاط التالية:

- ضرورة مراجعة أحكام الاتفاقيات الدولية و الإقليمية على النحو الذي يعالج جانب القصور فيها، وفرضها على كل الدول من أجل الأخذ بها و إدخالها ضمن تشريعاتها الوطنية.

- تنسيق الدول في سياساتها بشأن التدابير المتخذة لحماية البيئة البحرية من التلوث بكافة صورته، والتعاون الدولي في تبادل المعلومات و المساعدات لمنع وقوع الحوادث البحرية .

- دعم الدراسات و البحوث في مجال حماية البيئة البحرية، من أجل البحث عن السبل الفعالة والسريعة لمجابهة التلوث البحري.

- تشكيل هيئة دولية ومنحها الشخصية القانونية للرقابة على مدى تطبيق و احترام الاتفاقيات من قبل الدول الموقعة عليها، وحتى بالنسبة للدول التي ليست طرفا فيها.

- ضرورة توسيع صلاحيات الدولة الساحلية في كل من المنطقة المتاخمة و المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري على غرار البحر الإقليمي، لرقابة أكثر فاعلية تضمن من خلالها مصالحها الأمنية و الاقتصادية وفي نفس الوقت حماية للبيئة البحرية من التلوث.

## خاتمة

- إيجاد حلول بالنسبة لأعلام المجاملة والتي تكون في الغالب سببا في حدوث التلوث لعدم خضوعها للرقابة لضعف الرابطة بين الدولة و السفينة التي تحمل علمها، وحتى لا يكون ذلك حاجز في ممارسة دولة العلم لصلاحياتها.
- تشجيع المتخصصين في القانون الدولي بإشباع جانب المسؤولية الموضوعية دراسة وتمحيصا، وكذلك عنصري الضرر و التعويض و توضيح جميع المفاهيم المتعلقة بهذا النظام وتأصيلها للباحثين حتى لا يجدون فيها لبسا ولا غموض.
- تعزيز نظام التأمين الإجباري، وتوسع فكرة الصناديق الدولية للتعويض لتكون متاحة لجميع ضحايا الضرر البيئي و قادرة على تغطية جميع أنواعه، بما في ذلك الأضرار الحاصلة نتيجة الحوادث الطبيعية أو القوة القاهرة، مع توفير الدعم الكافي لهذه الصناديق من قبل الدول.

# قائمة المصادر والمراجع



أولاً: قائمة المصادر

\*القرآن الكريم

-المعجم اللغوي:

المنجد الأبجدي، الطبعة الثامنة، دار المشرق ش.م.م بيروت لبنان، 1990.

-الاتفاقيات الدولية:

- اتفاقية لندن لعام 1954 المتعلقة بمنع تلوث البحر بالبترول
- اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958
- اتفاقية موسكو لعام 1963 المتعلقة بحظر إجراء التجارب النووية
- اتفاقية بروكسل لعام 1969 بشأن التدخل في أعالي البحار
- اتفاقية لندن لعام 1972 لمنع التلوث البحري الناجم عن إلقاء النفايات من السفن
- اتفاقية أوصلو لعام 1972
- اتفاقية ماربول لمنع التلوث من السفن لعام (78/73).
- اتفاقية باريس لعام 1974 للحماية من التلوث من مصادر أرضية
- اتفاقية نيويورك لعام 1976 بشأن استخدام تقنيات التغيير في البيئة لأغراض عسكرية أو لأية أغراض عدائية أخرى
- اتفاقية برشلونة 1976 لحماية بيئة البحر الأبيض المتوسط
- اتفاقية الكويت الإقليمية 1978 لحماية الخليج العربي
- اتفاقية جدة 1982 للمحافظة على بيئة البحر الأحمر و خليج عدن
- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982
- المرفق الثامن الخاص بالتحكيم لاتفاقية قانون البحار لعام 1982
- اتفاقية راروتنجا، لعام 1985 المتعلقة بحظر الأسلحة النووية في المحيط الهادي
- اتفاقية بوخارست 1992 الخاصة بحماية البحر الأسود من التلوث
- بروتوكول 1976 الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن الإغراق من السفن والطائرات

- بروتوكول 1982 الخاص بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة بالبحر المتوسط و التنوع البيولوجي

- بروتوكول 1983 الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناتج عن مصادر برية

ثانياً: قائمة المراجع باللغة العربية

1- الكتب:

1- الكتب العامة:

- أبو المجد درغام، الأضرار البيئية في إطار المسؤولية الدولية و الإقليمية، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، بدون طبعة، 2018.

- أسكندري أحمد، محاضرات في القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، بدون طبعة، 1995.

- إسلام دسوقي عبد النبي دسوقي، النظرية العامة للمسؤولية الدولية بدون خطأ، المسؤولية الدولية الموضوعية، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع، مصر، الطبعة الأولى، 2016.

- أشرف عرفات أبو حجازة، مبدأ الملوث يدفع، دار النهضة العربية القاهرة، مصر، بدون طبعة، 2006.

- بن عامر تونسي و عمير نعيمة، محاضرات في القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية، 2015.

- سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية، دراسة مقارنة في ضوء الأنظمة القانونية والاتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، بدون طبعة، 2004.

- سهيل حسين الفتلاوي، الموجز في القانون الدولي العام ، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، الطبعة الأولى، 2009.
- عبادة قادة، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، بدون طبعة، 2016.
- علي إبراهيم، القانون الدولي العام، الشخصية الدولية، دار النهضة العربية، مصر، بدون طبعة، 1997.
- علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، بدون طبعة، 1995.
- محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية 2005.
- محمد سامي عبد الحميد " وآخرون" القانون الدولي العام، نظرية المصادر، القانون الدبلوماسي، القانون الدولي للبحر، القانون الدولي الاقتصادي، منشأة المعارف الإسكندرية، بدون طبعة، 2004.
- محمد سامي عبد الحميد ، القانون الدولي العام، منشأة المعارف الإسكندرية، مصر، الطبعة الأولى، 1999.
- محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام (الحياة الدولية)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، بدون طبعة، 2015.
- محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، مصر، بدون طبعة، 2010.
- ياسر محمد فاروق المنياوي، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة، دار الجامعة الجديدة، مصر، بدون طبعة، 2008.
- ب- الكتب المتخصصة:**

- أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الإقليمية و المعاهدات الدولية، منشأة المعارف للنشر، الإسكندرية، بدون طبعة، 1998.
- إسلام محمد عبد الصمد، الحماية الدولية للبيئة من التلوث، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، بدون طبعة، 2016.
- خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث، دار الفكر الجامعي، مصر بدون طبعة، 2011.
- رياض صالح أبو العطا، حماية البيئة في ضوء القانون الدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، بدون طبعة، 2009.
- سهير إبراهيم حاجم الهيبي، الآليات القانونية الدولية لحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، منشورات الحلبي الحقوقية، مصر، الطبعة الأولى، 2014.
- عبد العزيز لطفي جاد الله، المسؤولية القانونية للتلوث البحري بالزيت في إطار القوانين الوطنية و الدولية، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2019.
- عبد الكريم عوض خليفة، القانون الدولي للبحار، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، بدون طبعة، 2013.
- عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها من أخطار التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون طبعة، 1985.
- عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، بدون طبعة، 2006.
- علي عدنان الفيل، المنهجية التشريعية في حماية البيئة، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، الطبعة الأولى، 2012.

- ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، بدون طبعة، 2002.
- محسن أفكيرين، القانون الدولي للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2006.
- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية و الطرق القانونية لحمايتها، دار الجامعة الجديدة، مصر، الطبعة الأولى، 2008.
- محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، مصر، بدون طبعة، 1996.
- محمود جاسم نجم الراشدي، ضمانات تنفيذ اتفاقيات حماية البيئة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2014.

## 2- المقالات:

- سهام زروالي، آليات حماية البيئة من التلوث بالزيت، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، الجزائر، العدد 21، جانفي 2019، أطلع عليه بتاريخ:

2020/02/02 على الساعة 14:00، على الموقع [www.asjp.cerist.dz](http://www.asjp.cerist.dz)

- صافية خيرة "البيئة البحرية" مخبر البحث في تشريعات حماية النظام البيئي، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، العدد 02، جوان 2018. أطلع عليه بتاريخ 2020/04/14، على الساعة 15:00، منشورة على الموقع

[www.asjp.cerist.dz](http://www.asjp.cerist.dz)

- محمد منصوري، الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية في القانون الدولي العام و التشريع الداخلي، مجلة العلوم القانونية و السياسية، الجزائر، العدد 02، سبتمبر 2019، أطلع عليه بتاريخ 2020/03/10، على الساعة 17:00، منشورة على الموقع

[www.asjp.cerist.dz](http://www.asjp.cerist.dz)

- محمدي محمد الأمين، قوسم الحاج غوثي، التلوث البيئي البحري على ضوء القانون الدولي، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، جامعة تيارت، العدد 9، جوان 2017، أطلع عليه بتاريخ 2020/03/19، على الساعة 10:00، منشورة على الموقع [www.asjp.cerist.dz](http://www.asjp.cerist.dz)

### 3- الرسائل والمذكرات الجامعية:

#### أ- رسائل الدكتوراه:

- بوتلجة حسين، آليات تنفيذ الاتفاقيات الدولية لحماية البيئة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه علوم في القانون، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، الموسم الجامعي، 2017 – 2018.

- عبد اللاوي عبد الكريم، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الموسم الجامعي، 2016-2017.

- علواني أمبارك، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، دراسة مقارنة، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2016-2017.

- لعمامري عصاد، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، أطروحة دكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق و العلوم السياسية، مولود معمر، تيزي وزو الموسم الجامعي، 2014-2015.

- محمد حمداوي، نظام المسؤولية عن التلوث في مجال النقل البحري، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور جيلالي ليابس، سيدي بلعباس، الموسم الجامعي، 2014-2015 .

**ب- رسائل الماجستير:**

- الفتني منير، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة بن عكنون الجزائر، السنة الجامعية 2013-2014.

- بوزيدي خالد، النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير في الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2013-2014.

**ج-المذكرات الجامعية:**

- أفوجل ليدية، عبد المومن حياة، حماية البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، كلية الحقوق جامعة تيزي وزو، السنة الجامعية 2014 – 2015.

- راشدي رضوان، الحماية القانونية للبيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة، مذكرة لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور مولاي الطاهر، سعيدة، السنة الجامعية 2016-2017.

- رحماني خلف الله، المسؤولية الدولية عن الضرر البيئي، مذكرة لنيل شهادة ماستر، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة الطاهر مولاي، سعيدة، 2015 – 2016.

- زيداني موسي، حماية البيئة البحرية من التلوث في ظل القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة ماستر، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة سعيدة، السنة الجامعية 2015-2016.

- نجلاء لعوامر، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة ماستر، كلية الحقوق جامعة بسكرة، السنة الجامعية 2017-2018.

4- المحاضرات:

- محمد حمداوي ، محاضرات في المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة الدكتور الطاهر مولاي، سعيدة، 2015.  
ثالثا:المراجع باللغة الأجنبية:

**-Les Ouvrages :**

- Jean-pierre beurier et Alexandre kiss, droit international de l'environnement, 4eme ED,pedone,paris.  
- Michel Prieur .Droit de l'environnement. Dalloz ;Delta,2001,4 édition.



# فهرس المحتويات

الفهرس

الإهداء

كلمة الشكر

قائمة المختصرات

1..... مقدمة:

9..... المبحث التمهيدي:

10..... المطلب الأول: ماهية البيئة البحرية

10..... الفرع الأول: مفهوم البيئة البحرية

10..... أولا: تعريف البيئة البحرية

13..... ثانيا: أهمية البيئة البحرية

16..... الفرع الثاني: نطاق البيئة البحرية

16..... أولا: منطقة البحر الإقليمي

21..... ثالثا: المنطقة الاقتصادية الخالصة

22..... رابعا: منطقة الجرف القاري

23..... خامسا: منطقة أعالي البحار

24..... المطلب الثاني: مضمون التلوث البحري

24..... الفرع الأول: مفهوم التلوث البحري

25..... أولا: تعريف التلوث البحري

27..... ثانيا : صور التلوث البحري

- 30..... الفرع الثاني: مصادر التلوث البحري.
- 30..... أولاً: التلوث من مصادر برية.
- 32..... ثانياً: التلوث الناشئ عن الأنشطة البحرية
- 34..... ثالثاً: التلوث من مصادر جوية.
- 37..... رابعاً: التلوث الناتج عن الإغراق.
- 42..... الفصل الأول: حماية البيئة البحرية من التلوث في إطار الجهود الدولية**
- 44..... المبحث الأول: الاتفاقيات العالمية لحماية البيئة البحرية من التلوث.
- المطلب الأول: الاتفاقيات الخاصة بالتلوث النفطي و التلوث الناتج عن الإغراق
- 45.....
- 46..... الفرع الأول: اتفاقيات مكافحة التلوث النفطي.
- 54..... الفرع الثاني: اتفاقيات مكافحة التلوث الناتج عن الإغراق.
- المطلب الثاني: الاتفاقيات الخاصة بالتلوث من مصادر برية و التلوث النووي.
- 60.....
- 61..... الفرع الأول: اتفاقيات مواجهة التلوث من مصادر برية.
- 67..... الفرع الثاني: اتفاقيات مواجهة خطر التلوث النووي.
- 76..... المبحث الثاني: الاتفاقيات الإقليمية لمواجهة التلوث البحري.
- 77..... المطلب الأول: اتفاقيات الشرق الأوسط للتصدي للتلوث البحري.
- 78..... الفرع الأول: اتفاقية الكويت الإقليمية 1978 لحماية الخليج العربي.
- الفرع الثاني: اتفاقية جدة 1982 للمحافظة على بيئة البحر الأحمر و خليج عدن
- 85.....

- 92.....المطلب الثاني: اتفاقيات تضع إطار للحماية من التلوث البحري.
93. الفرع الأول: اتفاقية برشلونة 1976 لحماية بيئة البحر الأبيض المتوسط .
- 101.....الفرع الثاني: اتفاقيات إقليمية متعددة للحد من التلوث البحري.
- 112.....**الفصل الثاني: الضمانات القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث**
- 114.....المبحث الأول: الالتزامات الوطنية للدول.
- 115.....المطلب الأول: اختصاص الدولة الساحلية.
- 115.....الفرع الأول: وضع القواعد و التدابير الوطنية لمكافحة التلوث.
- 124.....الفرع الثاني: ضبط مخالفات التلوث.
- 130.....المطلب الثاني: اختصاص دولة العلم.
- 131.....الفرع الأول: مبدأ اختصاص دولة العلم دون غيرها.
- 138.....الفرع الثاني: الاستثناءات الواردة على اختصاص دولة العلم.
- 145.....المبحث الثاني: نظام المسؤولية الموضوعية في مجال التلوث البحري:
- 146.....المطلب الأول: ماهية المسؤولية الموضوعية.
- 146.....الفرع الأول: مفهوم المسؤولية الموضوعية.
- الفرع الثاني: المسؤولية الموضوعية في إطار العلاقات الدولية و مجال التلوث البحري.
- 153.....
- 160.....المطلب الثاني: آثار المسؤولية الموضوعية و الجهات القضائية المختصة.
- 161.....الفرع الأول: آثار المسؤولية الموضوعية.
- 168.....الفرع الثاني: الجهات القضائية المختصة بنظر منازعات التلوث البحري.

180.....الخاتمة:

188.....قائمة المصادر والمراجع

198.....فهرس المحتويات

## ملخص:

لقد شكلت ظاهرة التلوث البحري تحديا فعليا للمجتمع الدولي، وخلقته لدى الدول الحاجة لمزيد من التعاون والتضامن لمواجهة هذا التحدي وحماية البيئة البحرية كمصلحة مشتركة لجميع أطراف المجتمع الدولي، فالبحر لم يعد ينظر إليه على أنه طريق للنقل و التنقل فقط بل ينظر إليه أيضا باعتباره مخزنا هائلا للثروات و الموارد الطبيعية، ومن جهة أخرى فإن تلوث البيئة البحرية يعني في الحقيقة تلوث الكرة الأرضية بأسرها فالبحار والمحيطات تمثل النسبة الغالبة منها، أي حوالي 71 % من مجموع ذلك السطح الكلي، ولهذا الغرض عقدت العديد من المؤتمرات و الاتفاقيات الدولية التي حاولت أن توفق بين الصلاحيات الممنوحة للدولة الساحلية في هذا المجال، والمصالح المشتركة للدول الأخرى، كما فرضت على جميع الدول الالتزام بالتعاون بعضها مع بعض الآخر و مع المنظمات الدولية المختصة فيما يتعلق بتطور و تنفيذ القواعد و المعايير و الإجراءات المتفق عليها دوليا بغية منع التلوث البحري وفق الأسس العالمية و الإقليمية و الوطنية، لأن التلوث البحري ظاهرة مجتمعية تهم جميع الدول و أن القضاء عليه يتطلب تضافر كل المجتمع الدولي لمنع حصوله أو السيطرة عليه ووضع حد له.

**الكلمات المفتاحية:** البيئة البحرية، التلوث البحري، المجتمع الدولي.

### Abstract :

The marine pollution phenomenon has effectively challenged the international community, and it has created in countries a need for greater cooperation to face the challenge, and protect the marine environment as a common interest for all the international community segments, The sea is no longer seen as a way for transport and transportation but also as a vast reservoir of wealth and natural resources , On the other hand marine environment pollution actually means pollution of the entire globe , The sea and oceans account for the majority of them. About 71 % of that total surface, for this many international conferences and conventions have been held which have tried to reconcile the powers granted to the coastal state in this area and the common interests of states, all states were obliged to cooperate with each other and with competent international organizations in the development of implementation of internationally agreed rules, standards and procedures with view to preventing marine pollution on the global, regional and national levels, because marine pollution is a societal phenomenon concerns all states and the elimination of it requires the cohesion of the entire international community to prevent its access, control and put an end to it.

**Key words :** the marine environment, the marine pollution, the international community.