الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
جامعة د.مولاي الطاهر – سعيدة –
كلية الحقوق و العلوم السياسية
قسم الحقوق

الآليات الدولية لحماية البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة

مذكرة لنيل شهادة الماستر
التخصص: قانون البيئة و التنمية المستدامة.

من إعداد الطالبة: رزقاني نصيرة
تحت إشراف الدكتورة:مولاي ملياني دلال

لجنة المناقشة:

الدكتور : حمداوي رئيسا
محمد.....
الدكتورة:مولاي ملياني دلال..... عضوا مناقشا
الدكتور: دويني مختار..... عضوا مناقشا.
الدكتورة: خاطر خيرة.....

السنة الجامعية: 2019-2020.

بسم الله الرحمن الرحيم

قال الله تعالى:

{يَرْفَعِ اللَّهُ الَّذِينَ آمَنُوا مِنكُمْ وَالَّذِينَ أُوتُوا الْعِلْمَ دَرَجَاتٍ}

[المجادلة:11]

الإهــداء

اللهم لك الحمد الذي أنت أهله، كما ينبغي لجلال وجهك و عظيم سلطانك و علو مكانتك.

إلى الوالدين الكريمين أطال الله في عمرهما و أدامهما وافر الصحة.

إلى الإخوة و الأخوات و العائلة الكريمة كل باسمه.

أهدي هذا العمل المتواضع لكل من ساهم في إنجازه زميلي نزرق براهيم، حفصي عيسى، فلاح محمد، سعيدي العربي.

إلى كل الزملاء دفعة ماستر 2020/2019 .

و إلى عمال المكتبة و إلى كل الأساتذة في الطورين ماستر 1 و 2.

إلى أستاذي صاحب الهمة العالية الذي لا يبخل أبدا علينا بما رزقه الله من علم، الأستاذ الفاضل **الأستاذ أسود محمد الأمين**.

إلى الدكتورة المحترمة ذات الأخلاق العالية **مولاي ملياني دلال** على ملاحظاتها السديدة قي إثراء هذا البحث

امتنان و عرفان

- أتقدم بجزيل الشكر إلى الدكتورة الفاضلة مولاي ملياني دلال على ملاحظاتها السديدة في إثراء هذا البحث

- أتقدم بجزيل الشكر إلى الأستاذ الفاضل: أسود محمد الأمين أشكرك على التوجيهات و النصائح المقدمة في إثراء هذا البحث.

- كما أشكر أعضاء اللجنة على تشريفهم لي بالعضوية و مناقشة هذه المذكرة.

تغطي مياه البحار و المحيطات 70% من سطح الكرة الأرضية، أي ما يشكل نحو ثلثي مساحتها، و تلعب دورا مهما في توازن المناخ و البيئة و تلبية الحاجات الغذائية للإنسان، فتعتبر موردا لآلاف الأصناف من الأسماك الصالحة للاستهلاك، كما أن التقدم العلمي و التقني أتاح للإنسان إمكانية استغلال الثروات الدفينة فيالبحار، إذ يزخر باحتياطات هامة من النفط و مشتقاته، و احتياطات معدنية لا تعد و لا تحصى، كما أنها تؤدي دورا مهما في حياة الإنسان و تساهم بنصيب وافر في المحافظة على التوازن البيولوجي، فهي مصدرا للطاقة و موردا للمياه العذبة و مصدر لمختلف الثروات المعدنية و النباتية المختلفةو مجالا حيويا للنقل و المواصلات و من هنا بدأت المجتمعات استثمار الموارد البحرية كمصادر إضافية لسد حاجاتها الاقتصادية و الغذائية المتزايدة، إلا أن الإفراط في استغلال البحار و الحروب بات يهدد هذا الإرث المشترك.

فتواصل و بشكل أكثر خطورة الإضرار بالبيئة البحرية إذ أن الإنسان ولأحقاب طويلة ظل ينظر إلى البحار و المحيطات بوصفها قادرة على أن تستوعب كل ما يلقى فيها من مخلفات أو مواد، سواء عمدا أو نتيجة للاستخدامات المختلفة. فأصبحت البيئة البحرية مهددة في وجودها من خلال ما تفرزه أشكال التلوث البحري من سموم و تقضي على مصادر الحياة، فأصبحت تعاني من التلوث بسبب ما يلقى فيها من مواد و مخلفات و ما برز من أعمال و أوجه جديدة للاستغلال خاصة تلك التي ارتبطت بالثورة الصناعية واستخداماتها للأغراض السلمية والحربية فبدا واضحا منذ بدايات هذا القرن أن للبحار و المحيطات طاقة قصوى على الرغم من اتساعها، فنشأ معه الإدراك بأن البيئة البحرية بدأت تمثل جزءا رئيسيا في المجال الحيوي، و أنها تمثل عنصرا أساسيا من عناصر التوازن في هذه الكرة الأرضية و من هنا حضيت البحار و المحيطات بالعناية اللازمة بها.

فحماية البيئة البحرية من أهم موضوعات القانون الدولي العام، حظيت و لا تزال تحظى باهتمام دولي واسع ذلك أن المجتمع الدولي تنبه إلى ما يسببه تلوث البيئة البحرية من كوارث على البشرية، فأصبحت من الأولويات التي يحرص المجتمع الدولي على تحقيقها ضمانا لسلامة الأرض

في الوقت الحاضر و للأجيال القادمة، هذا ما يزيد من القلق و يستدعي إلى ضرورة إقرار التزامات أكثر صرامة على عاتق الدول لمواجهة هذا الجرم الذي يرتكب في حق البيئة البحرية، ذلك أن جرائم التلوث البحري ذات طابع دولي بسبب خاصيتها الانتشارية.

كما أنه أصبح للدولة الساحلية منطقة اقتصادية ساهمت بشكل كبير في استقلالها الاقتصادي، فبسطت الدول الساحلية سيادتها على مساحات بحرية واسعة بدعوى تأمين رقابة فعلية على هذا الجزء من البحر وعلى الموارد الموجودة فيها، مما أدى إلى تسابق دولي شديد للبحث عنها، فكان لزاما أن تضمن حقوق الدول الأخرى في نطاق هذه المنطقة، و هكذا أخذت المجتمعات تتطلع إلى مسافة في البحر تمتد إلى ما بعد المنطقة الملاصقة وصلت إلى حد 200 ميل بحري عند بعض الدول، فدخل المجتمع الدولي في مفاوضات دامت تسع سنوات من خلال مؤتمرات عديدة من 1973 إلى غاية 1982. لتكلل هذه الجهود باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

إن مشكلة تلوث البيئة البحرية ليست جديدة، و إنما الجديد فيها هو تعرض البيئة البحرية في عصرنا الحديث لمختلف أنواع التلوث، و اتخاذ من البيئة البحرية مستودع و مكان للطمر و التخلص من هذه النفايات دون الأخذ بالنظر إلى ما يترتب على ذلك من تدمير البيئة البحرية و هلاكها، فكان لابد من وجود حماية قانونية لتلك البيئة.

ولقد وقع الاختيار لموضوع البحث المعنون: الآليات الدولية لحماية البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، بحيث تعد المنطقة الاقتصادية الخالصة، منطقة بحرية هامة جدا، لما لها من أهمية اقتصادية بما تزخر به من ثروات طبيعية حية و غير حية. لذلك ينبغي على المجتمع الدولي دق ناقوس الخطر من أجل حماية البيئة البحرية ككل و المنطقة الاقتصادية الخالصة خاصة من مختلف مصادر التلوث، كما يجب العمل على الحفاظ على التنوع البيولوجي.

فتكمن إشكالية البحث في معالجة الآليات الدولية لمكافحة التلوث من مختلف المصادر عن طريق إيجاد تعاونا دوليا، و تفعيل الآليات الدولية الخاصة بحماية البيئة.

أما عن سبب اختيار هذا الموضوع يرجع إلى، الطبيعة القانونية لهذه المنطقة الاقتصادية و التي هي محل جدال لحد الساعة، و كذلك نظرا لقلة المواضيعو الكتابات الخاصة بهذه المنطقة.

والإشكال المطروح: ما مدى فعالية الآليات الدولية في حماية البيئة البحرية؟

و ينبثق عن هذه الإشكالية جملة من التساؤلات يمكن إجمالها في:

ماهي الآليات الدولية المتوفرة لمحاربة التلوث في المنطقة الاقتصادية الخالصة؟

ما مدى الفعاليات في حماية المنطقة الاقتصادية الخالصة؟

أما فيما يخص الصعوبات التي واجهتني خلال إنجاز هذا البحث، فتمثلت أساسا في قلة المراجع المتخصصة في معالجة المنطقة الاقتصادية الخالصة، و إن وجدت تجدها متقاربة في الطرح و تحتوي نفس المفاهيم و الأفكار.

ولتحليل ظاهرة التلوث البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة، سيتم اعتماد المنهج الوصفي، و المنهج القانوني التحليلي، لأحكام القانون الدولي من خلال أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

و للإجابة عن التساؤلات المنبثقة عن الإشكالية المطروحة في هذا البحث المتواضع، تم تقسيم هذا البحث إلى فصلين، الفصل الأول أتناول فيه ماهية التلوث البحري و أهم مصادر تهديد البيئة البحرية، و الذي يحتوي على مبحثين، المبحث الأول مفهوم و أهمية البيئة البحرية و في المبحث الثاني ماهية التلوث البحري و أهم مصادر تهديد البيئة البحرية.

أما الفصل الثاني أتناول فيه مدى فعالية الآليات الدولية في حماية المنطقة الاقتصادية الخالصة و الذي يحتوي على مبحثين، المبحث الأول ماهية المنطقة الاقتصادية الخالصة و حقوق الدول الساحلية و غير الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، المبحث الثاني التزامات الدول الساحلية و غير الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، كما تطرقت لحماية المنطقة الاقتصادية الخالصة في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

من المعروف أن البيئة الطبيعية هي كل ما يحيط بالإنسان من مكونات طبيعية حية أو غير حية من خلق الله، و هي بيئة أحكم الله خلقها و أتقن صنعها كما و نوعا ووظيفة، و لقد أوجد الله هذه البيئة بمعطيات أو مكونات ذات مقادير محددة و بصفات و خصائص تكفل لها هذه المقادير و هذه الخصائص المقدرة على سبل توفير الحياة الملائمة للبشر و الكائنات الحية الأخرى التي تشاركه الحياة على الأرض، إلا أن هناك العديد من المشكلات التي تعترض سير هذا النظام و لعل مشكلات التلوث من أكثر المشكلات التي تحول بين النظام البيئي و عمله بسبب الفطرة التي جعله الله عليها، و ذلك لأن التلوث يتسبب في دمار هذا الكيان البيئي، و التي في النهاية تؤدي إلى حياة غير صالحة للإنسان و غير صالحة لجميع الكائنات الحية الأخرى. و تلوث البيئة يحدث عندما يتم الإخلال بمحتويات الطبيعة من خلال إدخال ملوثات إليها.فكلمة تلوث تطلق على ما يزيد على الحد المسموح، هذا يجعل هناك عدم توازن و تأثير سلبي على كل كائن حي و تلوث البيئة له أنواع مختلفة وكل نوع له أشكال عديدة، و التي تشكل خطر على حياة الإنسان و باقي الكائنات الحية.

لقد خلق الله آدم و استخلفه في الأرض ليعمرها و هيأ له بيئة نظيفة خالية من التلوث. و لكن بنو آدم لوثو البيئة المحيطة بهم عن قصد أو عن غير قصد، لكن هذا التلوث كان محدودا لا يتعدى المحيط الذي يعيشون فيه، و مع التطور الصناعي بدأ التلوث البيئي يشكل خطرا على صحة الإنسان و حياته، حيث بدأ الانتباه لظاهرة تلوث البيئة البحرية يأخذ طريقا جديا، و ذلك لوجود أدلة تشير أن تلوث البيئة البحرية بدأ يأخذ شكلا حرجا يهدد جميع الكائنات على سطح الكرة الأرضية.[1]

http//montada. Echouroukonline.com

لكن و بعد الثورة الصناعية والتوسع الهائل و المدعوم بالتكنولوجيا الحديثة وظهور الصناعات المعقدة التي يصاحبها في كثير من الأحيان تلوث يؤدي عادة إلى تدهور المحيط الحيوي و القضاء على تنظيم البيئة العالمية.[1]

فالبيئة البحرية هي جزء من النظام البيئي العالمي و تتكون من البحار و المحيطات و الأنهار و ما يتصل بها من روافد، وما تحتويه من كائنات حية سواء كانت نباتية أو حيوانية، كما تضم موارد أخرى مثل المعادن بمختلف أنواعها، و تعتمد هذه الكائنات كل منها على الأخر و تتفاعل مع بعضها في علاقة متزنة و يختل هذا التوازن عند الإخلال في المواصفات الفيزيائية.

المبحث الأول: ماهية البيئة البحرية

البيئة البحرية و ما لها من موارد تشكل قاعدة إستراتيجية و حيوية لها دور كبير في النمو و الازدهار الاقتصادي و الاجتماعي الذي يشهده العالم، و من خلال هذا تنشأ علاقة وثيقة بين أفاق التنمية و الاستثمار من ناحية، و مقتضيات حماية البيئة البحرية من ناحية أخرى.

المطلب الأول: مفهوم البيئة البحرية

البيئة من الكلمات التي راجت حديثا في النصف الثاني من القرن العشرين و هو الأمر الذي أدى إلى صعوبة وضع تحديد دقيق لمفهومها، و لذلك فإن مدلولها يختلف بحسب وجهة كل مشرع و رؤية كل باحث في كل فرع من الفروع المختلفة.

فلقد شاع استخدام لفظ البيئة، حيث أصبحت مرتبطة بجميع مجالات الحياة و بالرغم من ذلك فإن المفهوم الدقيق لكلمة البيئة لا يزال غامضا عند الكثير، بل هناك تعار يف كثيرة لكنها متباينة، و لذا رأينا أن نقف على تحديد مفهوم كلمة البيئة لغة ثم اصطلاحا.[2]

---

[1] http//montada. Echouroukonline.com

[2] ميلود موسعي، المنظمات غير الحكومية و دورها في حماية البيئة البحرية، منشورات دار الحلبي الخلدونية 2016 ص 110

الفرع الأول: التعريف اللغوي و الاصطلاحي للبيئة

دبر الله عز و جل الكون بنظام محكم و دقيق و أودع في الأرض ثروات متعددة و جعل لكل عنصر في الكون دورا و قد استخلف الإنسان فيها و سخر له كل ما وجد و أمره باستغلال مواردها الطبيعية لتلبية احتياجاته و نهاه عن الإسراف و أمره بالاعتدال لما فيه لتحقيق التوازن البيئي الذي يكفل الاستمرار لكل العناصر.[1]

إذ يقول تعالى في محكم كتابه العزيز:"**إِنَّا كُلَّ شَيْءٍ خَلَقْنَاهُ بِقَدَرٍ**".[2]

يرجع الأصل في اللغة العربية إلى الفعل بوأ أو تبوأ وتأتي بمعنى نزل أو أحل أو أقام[4].فيقال في اللغة العربية تبوأت منزلا بمعنى هيئته و مكنت له فيه، و عليه فإن مصطلح البيئة الحديث لا يخرج عن المفاهيم اللغوية السابقة، فهو يعني المحيط و ما فيه، فبيئة الإنسان هي المكان الذي يوجد فيه، إضافة إلى ما في ذلك المكان من عوامل و عناصر تؤثر في تكوينه و في أسلوب الحياة المتبع.[3]

يقول عز و جل:" **وَٱذْكُرُوٓاْ إِذْ جَعَلَكُمْ خُلَفَآءَ مِنۢ بَعْدِ عَادٍ وَبَوَّأَكُمْ فِى ٱلْأَرْضِ تَتَّخِذُونَ مِن سُهُولِهَا قُصُورًا وَتَنْحِتُونَ ٱلْجِبَالَ بُيُوتًا ۖ فَٱذْكُرُوٓاْءَالَآءَٱللَّهِ وَلَا تَعْثَوْاْ فِى ٱلْأَرْضِ مُفْسِدِينَ**."[4]، كما أن تعبير البيئة البحرية ليس بجديد على اللغة العربية فالبيئة هي المنازل إلى الماء و البحر لغة سمي بحرا لملوحته، وكل ما نسب إلى البحر فهو بحري.

---

[1] نجم العزاوي، عبد الله حكمت النقار، إدارة البيئة نظم و متطلبات و تطبيقات ايزو 1400 ، دار المسيرة للنشر و التوزيع و الطباعةعمان، الطبعة الأولى 2007 ص93

[2] سورة القمر الآية 49

3محمد معمري، الحماية القانونية للبيئة في قطاع المحروقات وفقا للقانون الجزائري دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر 2018 ص 34

4سورة الأعراف الآية 74

فالبيئة البحرية لغة هي المنازل إلى المياه المالحة و في الاصطلاح الجغرافي تعتبر ملوحة البحر هي المميز الرئيسي للبحر فكل مياه مالحة تعتبر بحرا جغرافيا، إلا أن هناك من المسطحات المائية ما قد يعتبر بحرا في نظر الجغرافيين و لا يعتبر بحرا في نظر فقهاء القانون الدولي مثل البحر الميت، لأنه لا يتصل بباقي المحيطات.[1]

و قد ذكر ابن منظور لكلمة تبوأ معنيين قريبين من بعضهما:

فأما المعنى الأول: فهو اصطلاح المكان، و تهيئته للمبيت فيه، فقد قيل تبوأه أي أصلحه و هيأه و جعله ملائما لمبيته، ثم اتخذه محلا له.

وأما المعنى الثاني: فهو النزول أو الإقامة، كأن يقول تبوأ المكان أي أحل بهو نزل فيه و أقام به.[2]

كما و يعد العالم الألماني إرنست هيجل ERNEST HEACHEL أول من وضع مصطلح ECOLOGY بعد دمج الكلمتين اليونانيتين OIKES و LOGES فكلمة OIKES تعني مسكنو المفرد LOGES تعني علم، و الإيكولوجي أو علم التنبؤ كمصطلح نسب تاريخيا إلى عالم البيولوجيا الألماني إرنست هيجل عام 1869، و الذي استخمه للإشارة إلى علاقة الكائن الحي ببيئته العضوية و غير العضوية[3]، فلقد عرفها بأنها:" العلم الذي يدرس علاقة الكائنات الحية بالوسط الذي تعيش فيهو يهتم هذا العلم بالكائنات الحية و تغذيتها و طرق معيشتها ووجودها في مجتمعات أو تجمعات سكنية أو شعوب، كما تتضمن أيضا دراسة العوامل غير الحية مثل

1محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية، و الطرق القانونية لحمايتها وفقا لدولة الإمارات العربية المتحدة، دراسة مقارنة مع القانون المصري و بعض القوانين الأخرى، دار الجامعة الجديدة، طبعة 2008ص74

2ميلود موسعي، المرجع السابق ص111

3نجم العزاوي، عبد الله حكمت النقار، المرجع السابق ص93

خصائص المناخ و الحرارة، الرطوبة، الإشعاعات الغازات، المياه، الهواء و الخصائص الفيزيائية و الكيميائية للأرض ، و إن جوهر تشكيل هذا النظام هو الأشعة الشمسية."[1]

أما مصطلح environment فهو مشتق عن اللغة الفرنسية و تحديدا عن المفردةenvironner و يعرف مصطلح البيئة environment بأنه:" العلم الذي يهتم بدراسة البيئة الطبيعية بعناصرها العضوية دون الالتفاف إلى تلك العلاقات التفاعلية الناشئة عن العيش المشترك و يضيف قاموس البيئة العام بأنها:" الوسط الفيزيائي و الكيماوي و البيولوجي الذي يحيط بالكائن الحي."[2]

و لقد ثبت حتى الآن أنه لا حياة للإنسان في غير بيئته التي نشأ فيها على كوكب الأرض هذه البيئة التي وجدها تناسب ظروفه و تكوينه و أكملها بما أقام عليها من منشآت و مؤسسات لسد مزيد من حاجاته و بذلك فإنه يقصد بالبيئة كل من:

1- البيئة الطبيعية و قوامها الماء و الهواء و الفضاء و التربة و ما عليها أو بها من كائنات حية.

2- البيئة الوضعية و بما وضع فيها الإنسان من مرافق و منشآت لإشباع حاجاته.[3]

كما عرفت البيئة في الاصطلاح العلمي على أنها ذلك الحيز الذي يمارس فيه البشر مختلف أنشطة حياتهم، و تتمثل ضمن هذا الإطار كافة الكائنات الحية من حيوان و نبات، التي يتعايش معها الإنسان.[4]

1منال سخري، السياسة البيئية في الجزائر بين المحددات الداخلية و المقتضيات الدولية، دار الحامد للنشرو التوزيع، الأردن الطبعة الأولى 2017 ص 26

2نجم العزاوي، عبد الله حكمت النقار، المرجع السابق ص 94

3ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضؤ الشريعة، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية 2004 ص39

4ميلود موسعي، المرجع السابق ص 116

الفرع الثاني: تعريف البيئة في القانون الدولي

عرفها مؤتمر البيئة البشرية في ستوكهولم 1972 بأنها:"مجموعة من النظم الطبيعية و الاجتماعية و الثقافية التي يعيش فيها الإنسانو الكائنات الأخرى و التي يستمدون منها زادهم و يؤدون فيها أنشطتهم."[1]

أما برنامج الأمم المتحدة للبيئة فلقدعرفها بأنها:" تعني مجموعة الموارد الطبيعية و الاجتماعية المتاحة في وقت معين من أجل إشباع كل الحاجات الإنسانية"، و بيئة الإنسان تضم عنصرين أساسين هما:

أولها: العناصر الطبيعية من أرض و ماء و هواء و حيوان و باقي أشكالها الطبيعية.

ثانيها: العناصر المضافة التي نشأت عن نشاط الإنسان في تعاملاته مع تلك العناصر.[2]

و لقد عرفها مؤتمر بلغراد لسنة 1975 على أنها:" العلاقات القائمة في العالم الطبيعي و البيوفيزيائي بينه و بين العالم الاجتماعي و السياسي الذي هو من صنع الإنسان".[3]

أما المؤتمر الدولي للتربية البيئية الذي عقد في مدينة تبليس بجمهورية جورجيا السوفيتية خلال الفترة من 12 إلى 26 أكتوبر 1977 فقد عرفها على أنها:" الإطار الذي يعيش فيه الإنسان و يحصل منه على مقومات حياته من غذاء و كساء و دواء و مأوى و يمارس فيه علاقاته مع إخوانه من البشر

1عبد القادر الشيخلي، حماية البيئة في ضوء الشريعة و القانون و الإدارة و التربية و الإعلام،منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى 2009ص28

2ميلود موسعي، المرجع نفسه ص 116

3منال سخري، المرجع السابق ص 27

كما قامت محكمة العدل الدولية بتعريف البيئة بقولها:" إن البيئة ليست فكرة مجردة بل هي مكان نعيش فيه".[1]

و تأسيسا لما سبق نستنتج ما يلي:

1- البيئة ذلك الوسط الفيزياوي و الكيماوي و البيولوجي الذي يحيط بالكائنات الحية.

2- هناك علاقة تبادلية بين ذلك المحيط و الكائنات الحية الساكنة فيه.

3- طبيعة و خصائص كل من البيئة و الكائنات الحية تتلائم حسب نوع التفاعل الحاصل سواء بصورة سلبية أو إيجابية.[2]

الفرع الثالث: تعريف البيئة البحرية

عرفت البيئة البحرية بأنها:"جزء من النظام البيئي العالمي و تتكون من البحار و المحيطات والأنهار و ما يتصل بها من روافد، و ما تحتويه من كائنات حية سواء كانت نباتية أو حيوانية، كما تضم موارد أخرى مثل المعادن بمختلف أنوعهاو تعتمد هذه الكائنات كلا منها على الأخر و تتفاعل مع بعضها في علاقة متزنة و يختل هذا التوازن عند الإخلال في المواصفات الفيزيائية و الكيميائية للبيئة البحرية".[3]

كما عرفتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بأنها:" نظام بيئي و مجموعة من الأنظمة البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي، الذي ينصرف إلى دراسة وحدة معينة

1إسلام محمد عبد الصمد، الحماية الدولية للبيئة من التلوث في ضؤ الإتفاقيات الدولية و أحكام القانون الدولي، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية 2016 ص 27

2نجم العزاوي، عبد الله حكمت النقار، المرجع السابق ص 94

3كريمة بورحلي، التلوث البحري و تأثيره على البحار، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في علم الإجتماع تخصص بيئة جامعة منتوري قسنطينة 2009 ص36

من الزمان و المكان، بكل ما ينطوي عليه من كائنات حية في ظل الظروف المادية و المناخية و كذلك العلاقة بين الكائنات الحية بعضها ببعض و علاقتها بالظروف المادية المحيطة بها"[1] بينما عرفتها اتفاقية مونتريال Montreal التوجيهية لحماية البيئة البحرية بأنها:" المنطقة البحرية التي تمتد في حالة مجاري المياه إلى حدود المياه العذبة بما في ذلك تداخل أمواج المد و ممرات المياه المالحة."[2]

نلاحظ على التعريفات السابق عرضها أنها تفصل ما بين سطح البحر و أعماقه و كذلك اهتمت بتحديد النطاق المكاني للبيئة البحرية، دون أن يتناولها منظور بيئي في حين أن موضوع البحث هو تلويث البيئة البحرية، فطبيعة البيئة البحرية، و طبيعة التلويث لا يمكن أن يقتصر على منطقة معينة و ذلك لاتصال البيئة البحرية بعضها بالبعض الأخر سواء كان هذا الاتصال طبيعيا أم صناعيا، كذلك عن طريق القنوات الصناعية مثل قناة السويس و قناة بنما.

و بناء على ذلك يمكننا تعريف البيئة البحرية بأنها:" كل أجزاء المياه المالحة التي تتصل بعضها بالبعض الأخر اتصالا متلاحما حرا طبيعيا و الذي يشمل سطحها و قاعها و باطن تربتها وما تحتويه من كائنات حية حيوانية و نباتية و ثروات طبيعية تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية، و باعتبارها نظاما بيئيا متكاملا".[3]

المطلب الثاني: أهمية البيئة البحرية

ترتبط أهمية البيئة البحرية بتاريخ هذه البيئة منذ القدم، فقد جذبت تلك البيئة العلماء و الكتاب ورجال السياسة و الاقتصاد منذ القدم، و إن كانت هذه الأهمية قد اتخذت صورا مختلفة على مر العصور و لقد ظلت لمدة طويلة لغزا غامضا، شغل حيزا كبيرا من تفكير الإنسان و جهده، فضلت البحار زمنا و هي خافية عن الإنسان إلى أن أتاح له العلم كشف أغوارها

1المادة الأولى من اتفاقية قانون البحار لعام 1982

2كريمة بورحلي، المرجع السابق ص 36

3محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق ص 78

وسبل استغلال ثرواتها، منذ ذلك الحين بدأت تظهر أهمية البيئة البحرية من الناحية الحيوية والاقتصادية و الإستراتيجية، فتزايد هذه الأهمية للبيئة البحرية و اختلافها من غيرها من البيئات الأخرى الأرضية و الحيوية و الفضائية يؤدي إلى زيادة احتمالات تلويث هذه البيئة بمختلف الملوثات نتيجة الإقبال على استغلالها بأوجه الاستغلال المختلفة، الأمر الذي يدلنا على أهمية هذه البيئة لحياة الإنسان.[1]

قال عز و جل:" وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاخِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ."[2]

و قوله تعالى:" أَلَمْ تَرَ أَنَّ الْفُلْكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِنِعْمَتِ اللَّهِ لِيُرِيَكُم مِّنْ آيَاتِهِ إِنَّ فِي ذَلِكَ لَآيَاتٍ لِّكُلِّ صَبَّارٍ شَكُورٍ".3

هذه الآيات القرآنية تبين لنا أهمية البيئة البحرية من مختلف جوانبها، فهذه الأهمية لها فعالية في حياة مختلف الكائنات الحية إذ تتمثل هذه الأهمية فيما يلي:

الفرع الأول: الأهمية الحيوية

تعتبر البيئة البحرية الثروة الكبرى لاسيما أنها تغطي ثلثي مساحة الكرة الأرضية تقريبا و تلعب الدور الحيوي في العمليات الجغرافية و الكيميائية للأرض على المستويات الإقليمية و المحلية و العالمية. فللبيئة البحرية دور بارز في العمليات الجغرافية و في تحقيق التوازن المناخي فهي مرتفعة الحرارة عند السطح وتتمتع بالبرودة في الأسفل،[4] و تعمل كذلك على تنظيم درجة حرارة

1محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع نفسه ص 83

2سورة النحل، الآية 14

3سورة لقمان، الآية 31

https :// marin sciences. Blog spot . com4

الأرض فخواص الماء تكتسب الحرارة ببطء و تفقدها ببطء، و لهذا تعتبر البيئة البحرية ملاذا للأفراد في الصيف.[1]

الفرع الثاني: الأهمية الاقتصادية

البيئة البحرية لها أهمية اقتصادية تنفرد بها عن غيرها من البيئات الطبيعية الأخرى بحيث تتنوع فيها العناصر و الثروات الحيوانية و النباتية و المعدنية، مما زاد النشاط الاقتصادي في هذا المجال و تتجلى الأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية في الآتي:

فهي بذلك تعتبر مصدر للأغذية، إذ تمثل مصدر للثروة السمكية إضافة إلى الموارد الحية التي تعامل حاليا باعتبارها سلعا يمكن للجميع الوصول إليها، تقارب كمية الصيد البحري الآن أقصى إنتاج يمكن الحصول عليه عالميا. و مصائد الأسماك الحرفية هامة اجتماعيا إذ تساهم مساهمة فعالة في العمالة في مجال صيد الأسماك.[2]

و بما أن البحر يتربع على ثلاثة أرباع مساحة الأرض تقريبا حيث تبلغ مساحته أكثر من 10/7 (سبعة أعشار) % من الأرض، فهو بهذا الحجم يحتوي على ثروات طائلة، بينها البحث العلمي و التقدم التكنولوجي و الذي رأى فيها أنه ليس مخزونا سمكيا و المعتبر أهم مصادر الغذاء و موارد الثروة، بل و موارد الطاقة و مختلف المعادن.[3]

1كريمة بورحلي، المرجع السابق ص 51

2عامر طراف، التلوث البيئي و العلاقات الدولية، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشرو التوزيع، بيروت لبنان، الطبعة الأولى 2008ص 43

3محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية 2010 ص 13

كما تعتبر الأسماك مصدر هام نظرا لما تمده من لحوم و زيوت و فيتاميناتو كذلك استخداماتها كسماد و أغذية للحيوانات و تعتبر القشريات و المحار و الأسماك مصدر مهم باستخدامها كعلف للحيوانات و الدواجن.[1]

كما تعتبر البيئة البحرية وسط يحوي و يزخر بثروات هامة و متنوعة الاستعمال، كما تحتوي على كميات هائلة من أنواع متباينة من الأحياء البحرية، ذات القيمة الغذائية العالية.[2] فالطحالب تمثل ثروة طبيعية هامة و مميزة، فيمكن استغلالها إما كطعام أو كدواء، كما يصنع منها الأجار و الألجين ، فالأجار له استخدامات متعددة كحفظ الأغذية المعلبة و تغليف الكبسولات في مجال الأدوية.

أما الألجين فتستخدم في صنع الأنسجة المقاومة للحريق و البلل، كما لها استعمالات متعددة إذ تستخدم الطحالب في العقاقير و الفيتامينات و الأملاحو الأصباغ.[3]

البيئة البحرية تعتبر كمصدر للأملاح المعدنية والعناصر المعدنية فالأنواع المتباينة من الأحياء البحرية، ذات قيمة غذائية عالية فالأسماك و في ظل أزمة الغذاء العالميةو ندرة توافر البروتين الحيواني، و افتقار معظم الدول للحبوب و الحاصلات الزراعية التي تحتوي على الأحماض الأمينية يزداد لجوء الإنسان للبيئة البحرية للحصول على العناصر الغذائية الهامة منها.[4]

فالأملاح الذائبة في البحار قدرت بحوالي 166 مليون طن لكل ميل مكعب من مياه البحار مثل كلوريد الصوديوم (ملح الطعام) كما تحتوي على معادن كثيرة كالمغنيزيوم و

1محمد محمود دهبية، علم البيئة، الطبعة الأولى، مكتبة المجتمع العربي للنشر و التوزيع، الأردن، 2010 ص 107

2محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق ص82

3كريمة بورحلي، المرجع السابق ص 106

4محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية و الطرق القانونية لحمايتها وفقا لدولة الإمارات العربية المتحدة، دراسة مقارنة مع القانون المصري و بعض القوانين الأخرى، دار الجامعة الجديدة طبعة 2008ص83– 84.

البوتاسيوم. كما أن البيئة البحرية تحتوي في قاعها على كميات هائلة من النفط و الغاز الطبيعي، فثلث مخزون العالم يقبع في قيعانها.

الفرع الثالث: الأهمية الإستراتيجية

ترجع أسباب الخلافات و المشاكل التي تثيرها البيئة البحرية في المقام الأول إلى أهميتها الإستراتيجية سواء في زمن الحرب أو زمن السلم. فالأهمية الإستراتيجية هي الدافع و العامل المحرك لظهور فكرة السيادة و السيطرة على البحار بالمفهوم الحالي و التي بدأت منذ القرون الوسطى و لقد أخذت هذه الأهمية مظهرا متطورا و متغيرا يسير جنبا إلى جنب مع التقدم العلمي و التقني الذي حققه الإنسان عبر التاريخ.

فالبحر يعتبر وسيلة اتصالات و نقل البضائع، و هذا لكون السفن تتحمل وزن عدة مئات الآلاف من الأطنان، و لأن الملاحة البحرية تعتبر من أهم و أقدم سبل الاتصال و الاتجار بين الشعوب و الدول. إذ مثلت المواصلات البحرية العالمية سنة 1990 ما يقارب 4,2 مليار طن هذا ما جعل النظرة للبحر تتغير عنه من قبل، أدى هذا إلى البحث عن المصلحة المتبادلة بين الدول المشتركة في استغلال البحر على قدم المساواة و البحث عن قواعد قانونية دولية لتسيير ذلك.[1]كما أضحت المواقع الإستراتيجية للبحار قبلة للسياح، فالبحيرات المرجانية في البحار المداريةو الشعب المرجانية تحوي ثلث الأسماك البحرية.[2]

فإذاكانت البيئة البحرية هي مصدر الأمطار التي تصب في الأنهار و تمدنا بالماء العذب فقد توصل العلماء إلى الحصول على هذا الماء، ومن نفس هذه البحارو المحيطات أيضا، و ذلك بتقطير الماء أو بتجميده و كناتج لعملية التحليل الغشائيو الكهربائي لماء البحر لحل مشكلة كثير من الدول التي تعاني نقص في مواردها العذبة. يتضح مما سبق أهمية البيئة البحرية بالنسبة للحياة

1محمد سعادي، المرجع السابق ص 14

2محمد محمود دهبية، المرجع السابق ص 104

الإنسانية بوصفها موردا لا يباري بالنسبة للبيئات الأخرى، سواء بالنسبة للموارد الحية أو غير الحية، و لمسنا مدى الإمكانات الهائلة و أوجه الاستغلال النافعة التي يمكن أن تستغل فيها هذه الموارد بوصفها غذاء و شرابا و دواء و ميدانا للاتصال و النقل البحري، و مصدرا لأنواع مختلفة من الطاقات و المواد الخام المتنوعة التي يمكن أن تعوض الإنسان عما يعانيه من نقص للطعام و الغذاء و الطاقات المستغلة على الأرض. لذلك يتحتم على الإنسان أن يحافظ على هذه البيئة من التلوث.[1]

المبحث الثاني: ماهية التلوث البحري و أهم مصادر تهديد البيئة البحرية

لا جدال أن مشكلة تلوث البيئة البحرية أصبحت واحدة من أهم و أخطر المشاكل التي تواجه البشرية، ذلك لأن البحار تغطي أغلب مساحة الكرة الأرضية، و هي في اتصالها و تداخلها و اختلاط مياهها تبدو و كأنها وحدة طبيعة واحدة، مما يجعل الأخطار المترتبة على تلوثها تمتد إلى كل جزء منها بغض النظر عن النظام القانوني الذي يعمل على تقسيمها و يحدد مناطقها فالتلوث البحري يعد من أخطر مشاكل هذا العصر فهو و إن كان من الظواهر القديمة التي لازمت استغلال البيئة الطبيعية، إلا أنه مع ارتفاع معدلاته يوما بعد يوم حتى بلغ حد الخطورة بات يهدد الإنسان و بيئته على السواء خاصة أنه لا تقف دونه الحواجز و لا تمنعه الحدود، فهو و إن وقع في مكان ما يستطيع أن يصيب بالضرر بيئة واسعة مترامية عابرا لحدود الدول خاصة و نحن نعيش اليوم عصر تطور التكنولوجيا بما لها من آثار سلبية على الإنسان و الكائنات الحية في البيئة، و الاختراعات الحديثة، و إذا كانت أحدثت الرفاهية التي لم يسبق لها مثيل من قبل، إلا أنها ينجر عنها كوارث و مشاكل لم تألفها البشرية من قبل.

1محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق ص82

المطلب الأول: مفهوم التلوث البحري

شهدالتلوث البيئي صعودا سريعا كقضية فرضت نفسها و أخذت مكانا متقدما على جداول و أجندات دول و حكومات العالم باعتبار هذه الظاهرة تشكل أكبر التحديات الراهنة للبيئة فظاهرة التلوث هي ظاهرة متعددة الأبعاد فلا يوجد تعريف عالمي دولي للتلوث البحري و يبدو أنه ليس من السهل تحديد مدلول للتلوث أو بعبارة أدق تعريفه و سيظل هناك وقتا طويلا قبل أن نصل إلى تحديد تعريف جامع مانع للتلوث و صعوبة ذلك ترجع إلى الأسباب الآتية:

فالسبب الأول: أن مصادر التلوث مختلفة فبعضها من صنع البشر و بعضها من نتائج أشياء مادية.

والسبب الثاني: هو تعدد العناصر البيئية التي يمكن أن تصاب بالتلوث بيئة طبيعية مائية و هوائية.

أماالسبب الثالث: فهو يحدد أسباب الملوثات و اختلافها و تزايدها من وقت لأخر حسب اختلاف الأسباب و زيادة للتقدم العلمي و التكنولوجي و التدخل البشري الدائم في عناصر البيئة.

فالتلوث البيئي يشمل عدد من الجوانب التي لا يمكن عزلها عن بعضها لارتباطها بالمنظومة البيئية ككل فهو يشمل العلاقة بين المسبب و المضيف و الظروف البيئية من ناحية، فقد رافق التطور العديد من المشاكل البيئية الخطيرة إذ أن دخول المواد المؤذية و المضرة في البيئة قد اتضح بأنها عملية تميزت بتأثيرات عكسية على الأنظمة الإيكولوجية.

و لذلك يمكن القول بأن مفهوم التلوث من الوجهة القانونية يغلب عليه طابع المرونة و يتسم بالقابلية للتغيير تبعا لما تسفر عنه الاكتشافات العلمية و سوف نتحدث من خلال ما يلي عن تعريف التلوث لغة و اصطلاحا و كذا تعريفه على المستوى الدولي.

الفرع الأول: التعريف اللغوي للتلوث

التلوث لغة له معنيان مادي و معنوي، **فالمعنى المادي** هو اختلاط أي شيء غريب عن مكونات المادة بالمادة، وفي هذا يعني التلوث التلطيخ، فيقال لوث ثيابه بالطمي أي لطخها و لوث الماء، أي كدره و قيل معناه الخلط، يقال: لوث الشيء بالشيء، خلطه به و مرسه المرس كالتلوث، و لوث الشيء دلكه في الماء باليد حتى تنحل أجزاؤه، و يقال: لوث التبن بالقت ، أي خلطه بالأعشاب الكليئة.[1]

و أما المعنى المعنوي فهو ذلك التغيير الذي ينتاب النفس فيكدرها أو الفكر فيفسده، أو الروح فيضرها.[2]

فيقصد بالتلوث في اللغة العربية خلط الشيء بما هو خارج عنه، و في لسان العرب لابن منظور يأتي من لوث فيقال تلوث الجص بالرمل، وفي مختار الصحاح يعني لوث الشيء فيدل على الدنس و الفساد و النجس.

و في المعجم الوسيط: تلوث الماء أو الهواء خالطته بمواد غريبة ضارة و تلويث الشيء هو تغيير للحالة الطبيعية التي هي عليها بخلطها، بما ليس من ماهيتها أي بعناصر غريبة و أجنبية عنها فيكدرها و يغير من طبيعتها.[3]

1طارق ابراهيم الدسوقي عطية، النظام القانوني لحماية البيئة في ضؤ التشريعات العربية المقارنة، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية 2014 ص 158

2عبد القادر رزيق المخادمي، التلوث البيئي، مخاطر و تحديات المستقبل، طبعة ثانية منقحة و مزيدة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2006 ص24

3خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث، دار الفكر العربي، الإسكندرية 2011 ص25

الفرع الثاني: التعريف الاصطلاحي للتلوث

يعرف التلوث البيئي بتعريفات عديدة و لكنها تشترك برافد علمي واحد من ناحية المضمون حيث يعرف على أنه التغييرات الكيميائية و الفيزيائية و البيولوجية التي تطرأ على البيئة و التي تسبب ظهور حالة سلبية ذات تأثير مباشر على البيئة.[1]

و في عام 1965 قدمت الهيئة المعنية بتلوث البيئة التابعة للجنة الاستشارية لرئيس الولايات المتحدة للعلوم التعريف التالي للتلوث:" إن تلوث البيئة هو التغيير غير المستحب في محيطنا كليا، و على أوسع نطاق فهو ناتج عرضي عن الفعاليات الإنسانية، من خلال التأثير المباشر أو غير المباشر لتغييرات الطاقة في نماذجها و مستويات الإشعاع و القوام الكيميائي و الفيزيائي و وفرة الكائنات الحية"

و يعرف أيضا بأنه إضافة أو إدخال أي مادة غير مألوفة إلى أي من الأوساط البيئية (الماء و الهواء و التربة) و تؤدي هذه المادة الدخيلة عند و صولها لتركيز ما إلى حدوث تغيير في نوعية و خواص تلك الأوساط و غالبا ما يكون هذا التغيير مصحوبا بنتائج ضارة مباشرة أو غير مباشرة على كل ما هو موجود بالوسط البيئي.[2]

و عرف على أنه إدخال أي مادة في الوسط المائي من شأنها أن تغير في الخصائص الفيزيائية و الكيميائية و البيولوجية للماء و تتسبب في مخاطر على صحة الإنسان و تضر بالحيوانات و النباتات البرية و المائية و تمس بجمال المواقع، أو تعرقل أي استعمال طبيعي أخر للمياه.[3]

كما عرفه كل من (PORTER & VAN)بأنه: "التغييرات الفيزيائية و الكيميائية التي تحدث في العناصر الطبيعية و التغيير من خصائصها، فهما ينظران إلى التلوث كنوع من أنواع

1عامر احمد غازي مني، البيئة الصناعية – تحسينها و طرق حمايتها- دار دجلة، الأردن، الطبعة الأولى 2010 ص 22

2خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق ص38.

3عبادة قادة، دور القضاء الجزائي الجزائري في حماية البيئة، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر جوان 2018 ص25

الضائعات الاقتصادية من خلال طرح المخلفات و المواد التالفة أو الضارة إلى البيئة، فهي إشارة إلى الاستخدام الجزئي غير الكفء للموارد الطبيعية".[1]

و لقد عرف العالم أريم التلوث على أنه:" أي تغيير فيزيائي أو كيميائي أو بيولوجي مميز و يؤدي إلى تأثير ضار على الماء أو الهواء أو الأرض أو ما يضر بصحة الإنسان، أو الكائنات الحية الأخرى و يؤدي بالعملية الإنتاجية للتأثير على حالة الموارد المتجددة".[2]

و لقد ذهب الفقيه جولدي إلى تعريف التلوث بأنه:" إضافة الإنسان لمواد أو طاقة إلى البيئة بكميات يمكن أن تؤدي إحداث نتائج ضارة ينجم عنها إلحاق الأذى بالموارد الحية، أو بصحة الإنسان، أو تعوق بعض أوجه النشاط الاقتصادي مثل الزراعة و الصيد، أو تؤثر على الهواء أو الأمطار أو الضباب الطبيعي والمناطق الجليدية و الأنهار و البحيرات و التربة و البحار، أو تعجل بذلك أو تعوق الاستخدامات المشروعة للبيئة أو تقلل من إمكانياتها، أو أي جزء أو عنصر منها."[3]

فرغم تعدد التعريفات و تباينها في مجال التلوث البحري و عدم الاتفاق على تعريف واحد غير أن التعريف الذي لاقى قبولا عاما و كاد يجمع شتات الاختلاف هو التعريف الوارد في توصيات مجلس منظمة التعاون و التنمية الاقتصادية (LOCDE) الصادرة في 14 نوفمبر 1974 و بموجبه يعرف التلوث بأنه:"إدخال مواد أو طاقة بواسطة الإنسان سواء بطريق مباشر أو غير مباشر إلى البيئة، بحيث يترتب عليها أثار ضارة من شأنها أن تهدد الصحة الإنسانية، أو تضر بالموارد الحية أو بالنظم البيئية أو تنال من قيم التمتع بالبيئة أو تعوق الاستخدامات الأخرى المشرعة لها."[4]

1نجم العزاوي، عبد الله حكمت النقار، المرجع السابق ص102

2عبد القادر رزيق المخادمي، المرجع السابق ص 25

3محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق ص 106

4طارق ابراهيم الدسوقي عطية، المرجع السابق ص 190

و باستعراض تلك التعريفات السابقة و كما سبق أن أوضحنا لم يتم التوصل لتعريف جامع مانع لمفهوم التلوث البيئي سواء بالنظر إلى سببه أو أنواعه أو النتائج المترتبة عليه أو الأضرار التي أصابت البيئة بسببه، و يمكن أن تتبين أن ذلك يسمح باستيعاب أشكال و صور جديدة مستقبلية للتلوث يمكن أن يكشف العلم الحديث في إطار التطور الهائل العلمي و الفني و التكنولوجي.[1]

و لغرض منع التلوث و السيطرة عليه وضعت المؤسسة الأوروبية في عام 1996

التعريف التالي:"فالتلوث يعني التصريف المباشر أو غير المباشر نتيجة النشاط الإنساني المتمثل في المواد و الأبخرة و الحرارة و الضوضاء الصادرة إلى الجوو الماء و الأرض التي قد تكون مضرة بصحة الإنسان و جودة البيئة و التي تؤدي بالنتيجة إلى دمار و تلف الممتلكات المادية و التأثير و التدخل بالاستخدامات الشرعية للبيئة".[2]

الفرع الثالث: تعريف التلوث البحري

لا جدال أن مشكلة تلوث البيئة البحرية أصبحت واحدة من أهم و أخطر المشاكل التي تواجه البشرية، ذلك لأن البحار تغطي أغلب مساحة الكرة الأرضية، و هي في اتصالها و تداخلها و اختلاط مياهها تبدو كأنها وحدة طبيعية واحدة، مما يجعل الأخطار المترتبة على تلوثها تمتد إلى كل جزء منها، بغض النظر عن النظام القانوني الذي يعمل على تقسيمها و يحدد مناطقها.[3]

فمسألة تلوث البيئة البحرية من المسائل التي لاقت اهتمام كبير من قبل كل من فقهاء القانون البحري و كذا المنظمات و الهيئات العلمية، و حتى الاتفاقيات الدولية و التشريعات المختلفة، فكل منها حاولت إعطاء أو تحديد تعريف دقيق و واضح لمعنى التلوث البحري، إذ

1خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق ص39

2نجم العزاوي، عبد الله حكمت النقار، المرجع السابق ص102

3محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق ص 105

تعددت تعاريفه و تباينت مع طرح العديد من الشراح و بعض الهيئات العلمية ذات صلة، و كذا بعض المنظمات المعنية بالبيئة البحرية.[1]

فيقصد بتلوث الماء إحداث إتلاف أو إفساد في نوعية المياه مما يؤدي إلى تدهور نظامها الإيكولوجي بصورة أو بأخرى لدرجة تؤدي إلى خلق نتائج مؤذية من استخدام المياه.

فتعرف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، تلوث البيئة البحرية بأنه:" إدخال الإنسان في البيئة البحرية بما في ذلك مصاب الأنهار بصورة مباشرة أو غير مباشرة مواد أو طاقة تنجم عنها أو يحتمل أن تنجم عنها آثار مؤذية مثل الإضرار بالموارد الحية و الحياة البحرية و تعرض الصحة البشرية للأخطار و إعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك و غيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار والحط من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال و الإقلال من الترويح."

و يكاد يكون هذا التعريف متطابقا مع ما هو وارد في إعلان ستوكهولم للبيئة البشرية عام 1972 حيث عرفه بأنه:" إدخال الإنسان بطريق مباشر أو غير مباشر لمواد أو طاقة في البيئة البحرية يكون لها أثار ضارة كالأضرار التي تلحق بالموارد الحية أو تعرض صحة الإنسان للمخاطر أو تعوق الأنشطة البحرية بما فيها الصيد و إفساد خواص مياه البحر و الإقلال من منافعه."[2]

و لقد عرفته منظمة التغذية و الزراعة الدولية الذي أنعقد بروما في ديسمبر1970 بأنه:" التلوث الناتج عن إدخال الإنسان في البيئة البحرية مواد يمكن أن تتسبب في نتائج مؤذية كالإضرار بالثروات البيولوجية و الأخطار على صحة الإنسان و عرقلة النشاطات البحرية بما فيها صيد الأسماك و إفساد مزايا البحر عوضا عن استخدامها و الحد من الفرص في مجالات الترفيه. "[3]

1عباس هشام سعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث، دراسة قانونية، ديوان المطبوعات الجامعية، الإسكندرية مصر 2002 ص 06

2نواردهام مطر الزبيدي، الحماية الجنائية للبيئة، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى2014 ص288

3حسين عبد الحميد رشوان، البيئة و المجتمع، دراسة في علم الإجتماع، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية 2006 ص 43،44

و لا يخرج المعنى الوارد باتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط عن تعريف التلوث المنصوص عليه في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار حيث نصت المادة الثانية منها على أنه:" يقصد بالتلوث قيام الإنسان سواء بطريق مباشر أو غير مباشر بإدخال أي مواد أو صنوف من الطاقة إلى البيئة البحرية مما يسبب أثار مؤذية كإلحاق الضرر بالموارد الحية أو أن تكون مصدر خطر على الصحة البشرية و عائقا للنشاطات البحرية بما في ذلك صيد الأسماك و إفساد لنوعية مياه البحر المستخدمة و إنقاصا لمدى التمتع بها".[1]

و لقد عرفت اتفاقية هيلسنكي لعام 1974 التلوث البحري بأنه:" قيام الإنسان بطريق مباشر أو غير مباشر، بتصريف مواد أو طاقة في البيئة البحرية، أو عرقلة الاستخدامات المشروعة للبحار، أو التأثير في خواص استخدام المياه الجوفية أو التقليل من أوجه الاستفادة بها."

فالحقيقة أن التلوث البحري له أوجه متعددة، حيوية و كيميائية و عضوية، و قد صادفت عبارة التلوث البحري تعريفا مختلفا من جانب مختلف الشراح الذين اهتموا بهذا الموضوع و ذلك على النحو التالي:

يرى الفقيه cole أن التلوث البحري يقصد به:" أي نشاط إنساني يغير من البيئة و الحياة البحرية و نباتاتها و مصايدها و الصحة العامة كما يؤثر في المنافع البحرية و لذلك فهو يشمل الآثار الناتجة عن تنمية السواحل و الشواطئ و استغلال مصادر البترول و استخراج الحصى و كذلك أنشطة أخرى مثل التخلص من النفايات المشعة".[2]

أما الفقيه Clark فيرى أن كلمة تلوث تستخدم بشكل عام للدلالة على الضرر البيئي الحاصل نتيجة إلقاء الفضلات في البحر و قد فرق بين مصطلح contamination

1نواردهام مطر الزبيدي، المرجع نفسه ص 289

2محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة 1990 ص21-22

و pollution **فالمصطلح الأول** يقصد به تواجد مواد مركزة في الماء تتجاوز المستوى الطبيعي في الوسط.

أما**المصطلح الثاني** فيقصد به إدخال مواد أو طاقة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بواسطة الإنسان للبيئة البحرية، فيترتب عليها تأثيرات ضارة.

و يرى الفقيه Marin أن التلوث البحري يدخل فيه، وجود مواد غريبة ضارة في مياه البحر نتيجة النشاط الإنساني، أو تركيز النشاط في الاستغلال البحري بحيث يؤثر ذلك على الاستخدامات الحالية أو المستقبلية.

في حين عرفه فريق من الخبراء الذي عينه برنامج الأمم المتحدة للبيئة(UNEP) لصياغة المبادئ التوجيهية لحماية البيئة البحرية من مصادر في البر بأنه:"قيام الإنسان بطريق مباشر أو غير مباشر بإدخال مواد أو طاقة في البيئة البحرية تنتج عنها أو يمكن أن تنتج عنها آثار ضارة كإيذاء المواد الحية، و النظم الإيكولوجية البحرية و الأخطار على الصحة البشرية، و تعوق الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك و غيره من أوجه الاستخدام المشروع للبحر و اختلاف نوعية استعمال مياه البحر و التقليل من المنافع".[1]

كما عرفته مجموعة خبراء التلوث البحري GESAMP[2] في ثلاثة أوجه توسع من التعريف:

أ– أن التلوث قد ينجم عن أسباب أخرى، إضافة مواد أو طاقة في البيئة البحرية تنتج عنها آثار ضارة.

ب– يحتمل أن ينتج عن التلوث آثار ضارة للموارد الحية و كذلك الحياة البحرية.

1محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق ص 106

2هم خبراء من المنظمة الإستشارية البحرية، و منظمة الأغذية و الزراعة، و منظمة اليونيسكو، و منظمة الصحة العالمية للأرصاد و الأمم المتحدة و غيرهم

ت– يترتب على التلوث إعاقة النشاط البحري و يشمل بالإضافة إلى صيد الأسماك و الاستخدامات المشروعة الأخرى للبحار.

و بناء على ذلك يشمل التلوث البحري عنصرين:

أ– إضافة مواد معينة أو طاقة في البيئة البحرية بفعل الإنسان.

ب– أن الأضرار نتيجة أنشطة أخرى مشروعة و هذا النشاط يعتمد على استخدام البيئة البحرية.

و نجد أن نفس التعريف ورد في اتفاقية حماية البيئة البحرية في منطقة بحر البلطيق لعام 1974 في مادتها الثانية فقرة ا، و أيضا ورد نفس التعريف في اتفاقية الكويت الإقليمية بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث المؤرخة في 24 فبراير 1978 في مادتها الأولى فقرة ا، و أيضا اتفاقية حماية البيئة البحرية في شمال شرق الأطلنطي (OSPAR)المبرمة في باريس بتاريخ 21 و 22 سبتمبر 1992 في مادتها الأولى فقرة رابعة.[1]

يتضح مما تقدم أنه يشترط للقول بحدوث تلوث ما يقع تحت طائلة القانون توافر عدة عناصر:

أ– حدوث تغيير في البيئة البحرية، بمعنى إحداث تغيير في الوسط الطبيعي لمكونات البيئة البحرية باختفاء بعضها أو قلة حجمها أو بالتأثير على نوعية و خواص هذه المكونات.

1بن فاطيمة بوبكر، نظام برشلونة لحماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي و العلاقات الدولية كلية الحقوق، جامعة الدكتور مولاي الطاهر سعيدة 2010/2009 ص 11

ب– وقوع هذا التغيير بفعل الإنسان، سواء كان هذا الفعل مؤديا للتغيير بطريق مباشر أو غير مباشر.

ت– أن يكون التغيير الحاصل بفعل الإنسان تغيرا ضارا بالبيئة و ماسا بآثارها التوازن الطبيعي للبيئة بما فيها الكائنات الحية و غير الحية، مع ملاحظة أنه لا يشترط أن تكون الآثار قد وقعت بالفعل بل يكفي أن يكون هناك احتمال بأن الفعل المسبب للتلوث يمكن أن يؤدي إلى إحداث هذا الضرر مستقبلا.

و على ذلك يمكننا أن نقدم تعريفا للتلوث البحري بأنه:" إدخال أية مواد في البيئة البحرية بطريقة إرادية أو غير إرادية، مباشرة أو غير مباشرة، ينتج عنها ضرر بالموارد الحية و غير الحية و يهدد الصحة العامة أو يعوق الأنشطة البحرية".[1]

المطلب الثاني: مصادر تهديد البيئة البحرية

على الرغم من أن المحيطات المفتوحة نظيفة نسبيا فإن هوامش البحار تتأثر بأنشطة الإنسان في كل مكان تقريبا، و التلوث البحري مرتبط أساسا بالأنشطة الأرضية و لاسيما المناطق الساحلية و الاستيطان البشري المكثف و خاصة في السنوات الأخيرة و قد اكتسبت العناية بالبيئة البحرية أهمية خاصة، منذ بدء إدراك المدى الذي يمكن أن تتطور إليه مشكلة مياه البحار و المحيطات، و مدى ما يمكن أن تؤدي إليه من آثار مدمرة على الثروات الحية و على صحة الإنسان و رفاهيته، حيث كشفت الدراسات الحديثة المخاطر الهائلة المترتبة على تلوث البيئة البحريةو أوضحت النتائج المفجعة التي يؤذي بها الإنسان البيئة كما ساهمت الحوادث البحرية المتعددة و المختلفة و المؤسفة في إبراز خطورة هذه الظاهرة و آثارها السلبية الحادة.

1بن فاطيمة بوبكر، المرجع السابق ص 1

فالبيئة المائية تتعرض بفعل الإنسان للعديد من الملوثات التي تؤثر على البيئة مثل مياه المجاري و المصارف و القاذورات و تسريب النفط و مشتقاته، و مخلفات المصانع السائلة و مياه الصرف إذ هناك ملوثات طبيعية و أخرى بيولوجية، تؤثر على البيئة المائية فتؤدي إلى الإضرار بها.

فلقد حددت المواد من 207 حتى المادة 212 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مصادر التلوث و هي عبارة عن التلوث من مصادر في البر، و التلوث الناشئ عن أنشطة تخص قاع البحار، و التلوث الناشئ عن أنشطة في المنطقة،[1] و التلوث الناشئ عن طريق الإغراق و التلوث من السفن، و التلوث من الجو أو من خلاله. و قد نصت المادة الأولى الفقرة 14 من القانون المصري رقم 04 لسنة 1994 على المواد الملوثة للبيئة البحرية و هي:" أية مواد يترتب على تصريفها في البيئة المائية بطريقة إرادية أو غير إرادية تغير في خصائصها أو الإسهام في ذلك بطريقة مباشرة أو غير مباشرة على نحو يضر بالإنسان أو بالموارد الطبيعية أو بالمياه البحرية أو تضر بالمناطق السياحية أو تتداخل مع الاستخدامات المشروعة للبحر" و يندرج تحتها:

ا- الزيت أو المزيج الزيتي.

ب- المخلفات الضارة و الخطرة المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية.

ت- أية مواد أخرى (صلبة، سائلة، غازية).

ث- النفايات و السوائل غير المعالجة الناتجة عن المنشآت الصناعية.

هـ- العبوات الحربية السامة.

1خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق ص 93

الفرع الأول: التلوث بالنفط

يطلق اصطلاح الزيت للدلالة على النفط أو البترول باعتباره من أهم المواد الملوثة للبحار سواء كان في صورته الخام أو في مشتقاته، و قد تضمن قانون النفطو منتجاته رقم 27 لسنة 1943 تعريفا للنفط بأنه:" النفط الخام مع الهايدوكاربرونات سواء كانت صلبة أم سائلة أم غازية المشتقة طبيعيا أو المستخرجة صناعيا من النفط الطبيعي أو من الفحم الحجري أو أية مادة قيرية أو غيرها مع أي مشتقات المواد المذكورة."[1]

كماعرفته المعاهدة الدولية لمنع تلوث البحر بالزيت الصادر في لندن سنة 1954 بأنه:" البترول الخام و زيت الوقود المازوت و زيت الديزل الثقيل و زيت التشحيم".

و لقد عرفته المادة الأولى في فقرتها 15 من القانون المصري الرابع لسنة 1994بأنه:" جميع أشكال البترول الخام و منتجاته، و يشمل ذلك أي نوع من أنواع الهيدروكربونات السائلة و زيوت التشحيم و الوقود و الزيوت المكررة و زيت الأفران و القار و غيرها من المواد المستخرجة من البترول أو نفاياته."

كما نصت ذات المادة في فقرتها 16 من ذات القانون:"هو كل مزيج يحتوي على كمية من الزيت تزيد على 15 جزءا من المليون."[2]

من المعروف علميا أن كثافة الماء أكبر من كثافة النفط فالنفط يطفو على سطح الماء يكون طبقة عازلة بين الماء والهواء الجوي، إذ تنتشر فوق مساحة كبيرة من سطح الماء (اللتر الواحد من النفط المتسرب في البحر يغطي بانتشاره مساحة تزيد عن 4000 متر مربع من المياه). كما أن النفط لا يتحلل إلا عن طريق أنواع معينة من البكتيريا، و بذلك هذه الطبقة تمنع التبادل الغازي

1نوار دهام مطر الزبيدي، المرجع السابق ص297

2خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق ص 93

بين الماء و الهواء فتمنع وصول الأكسجين و الضؤ و ثاني أكسيد الكربون. كما أن اللتر الواحد من الزيت قد يؤدي إلى استهلاك الأكسجين الموجود في أربعمائة لتر من ماء البحر حتى تتم عملية الأكسدة بواسطة البكتيريا البحرية التي تعمل على تحليل مثل هذه المواد.[1] و الغالب عملا أن التلوث البترولي للبيئة البحرية يحدث بطريقتين:

أولا: التلوث بسبب الكوارث البحرية MARTIMECASULATIES التي تحدث نتيجة وقوع تصادم بين السفن و ناقلات البترول بسبب عجز المساعدات الملاحية و الإرشاد وسؤ الأحوال الجوية و المناخية و الإهمال و عدم الحيطة في قيادة السفن و تزاحم حركة المرور البحرية كما يتم بسبب جنوح STRANDING ناقلات البترول الضخمة أو بسبب تحطم المنشآت البحرية الخاصة باستخراج البترول من أماكنها البحرية. يكفي أن نذكر حادثة السفينة الليبيرية توري كانيون TORYCANYON.[2]

و أيضا حادثة سانتا بربارا في 29 1969/01 حيث أدى انفجار بئر نفطي تحت سطح البحر على ساحل منطقة سانتا بربارا بالولايات المتحدة الأمريكية إلى تسرب معدل 9000 برميل في اليوم و لم تتمكن الهيئات المختصة من السيطرة على تدفقه إلا بعد 10 عشرة أيام، و في يوم 1969/02/07 تكونت بقعة نفطية قدرت مساحتها بحوالي 25 ميلا مربعا.[3]

هذه الحادثة لم تكن أقل من نتائج الحادثة المترتبة عن الباخرة GERMARESK في مصب الألب عام 1965 و التي سال فيها نتيجة لذلك حوالي ثمانية آلاف طن من البترول في البحر

1ماجد راغب الحلو، المرجع السابق ص 213

2Tory canyon ثالث أكبر ناقلة بترول في العالم في عصرها، حيث كانت تحمل 880,000 ألف برميل من البترول الخام الكويت، و قد تحطمت في 17 مارس 1967 في بحر الشمال أمام الشواطىء الإنجليزية و الفرنسية، و تسرب منها ستون ألف طن من البترول، و غطى مساحة بطول 35 ميل و عرض 17 ميل بحرو نتج عنه هلاك آلاف الطيور البحرية و موت كمية هائلة من الأسماك

و تلف الشواطىء الإنجليزية التي قدرت آنذاك تكاليف نظافتها بحوالي ثمانية ملايين دولار.

3اسلام محمد عبد الصمد، المرجع السابق ص 59

و اختفاء أكثر من ألف طائر بحري من تسعة عشر نوع مختلف يقدر عدد الطيور التي تموت مسمومة بالهيدروكربون في بريطانيا وحدها 25 ألف طائر كل عام. أما في الأطلنطي الشمالي يؤدي التلوث البحري بالزيت إلى اختفاء نصف مليون طائر بحري كل سنة، و بناء على تقرير حديث صادر عن هيئة الأمم المتحدة للبيئة فإن 4% فقط من المناطق التي تنمو فيها المحاريات تنتج حاليا كائنات بحرية صالحة للاستهلاك.[1]

فتلوث المياه البحرية بالنفط يسهم في عرقلة توالد الأسماك، حيث تتجمع الهيدروكربونات المكونة للنفط في الأنسجة الدهنية و أنسجة الأعصاب للأحياء البحرية، إذ تنتقل هذه المواد السامة إلى الإنسان مما قد يسبب السرطان.[2]

كما يؤثر من ناحية على تنفس الأسماك و الطيور المائية و الأحياء البحرية الأخرى بما يعرض حياتها للخطر و هلاك محقق، كما يؤثر من ناحية ثانية على التركيب الضوئي لماء البحر و يخل بخصائصها بما يذوب فيها من مواد هيدروكربونية و البنزين هيكساكلوريد BHC و الدايلدرين و الكلور الثلاثي المركب PCB و DDT كما يؤثر على الشواطئ و المنشآت الترفيهية و يؤثر على اقتصاديات المدن الساحلية بوجه عام.[3]

و لعل الأهم من ذلك هو الأثر المدمر لتلوث مياه البحار على الأحياء البحرية و على أهميتها الكبيرة في حياة الناس، كما أن النباتات البحرية المجهرية العالقة التي تسمى بالبلانكتوتات تعد أكثر أهمية رغم عدم معرفة الكثيرين لها، فهذه الأحياء الدقيقة التي تتعرض للخطر هي التي تنتج أكثر من 80% من المادة الحية في البحر و حوالي 70% من الأكسجين الموجود على سطح الكرة الأرضية عن طريق حماية التركيب الضوئي المعروفة و تستهلك في عملية صنع الغذاء

1طارق ابراهيم الدسوقي عطية، المرجع السابق ص189

2أمال رحمان، محمد التهامي طواهر، تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل، مجلة الباحث، عدد12 2013 ص22-23

3اسلام محمد عبد الصمد، المرجع السابق ص58

في نفس الوقت غازي ثاني أكسيد الكربون الموجود في الماء، فتلعب بذلك دورا بالغ الخطورة في حفظ التوازن الغازي في العالم.[1]

إذ يحتوي النفط على مواد عطرية تقوم الكائنات البحرية بامتصاصها فتقتلها، إذ تؤثر على الأسماك و المحار، كما أن التركيز الصغير لها يصل إلى 0,1 جزء في المليون و الذي بدوره يؤثر على الأحياء التي تعيش في قاع البحار[2]، فتتوقف عملية التركيب الضوئي التي تقوم بها الأحياء النباتية الموجودة في الماء، إذ تعتبر هذه الأخيرة ضرورية لتزويد مياه البحر بالأكسجين و كذلك تقوم بتنقيته من ثاني أكسيد الكربون [3] فثبت أن التخلص الطبيعي من النفط الذي يلقى في البحر ليس من الأمور السهلة .

فالتلوث بالبترول يشكل أهم الأخطار التي يتعرض لها البحر و الذي يأتي من خلال التنقيب عن البترول في البحر، كما أن بعض السفن تتخلص من نتائج غسيل السفينة في البحر بدلا من تفريغها في الأماكن المخصصة لتفادي دفع الرسوم المقررة [4]، فالبيئة 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، و لعل أهمها اتفاقية لندن لعام 1954 و التي أصبح عدد الدول المنظمة إليها ما يقرب من سبعين دولة و هو بحق أول أداة دولية متعددة الأطراف تبرم و يكون هدفها الأول حماية البيئة. فإذا كانت اتفاقية لندن لم تف بالغرض و أبرم في بروكسل عام 1969 اتفاقية خاصة بالتدخل في أعالي البحار في حالات كوارث التلوث بالبترول و كان البروتوكول الملحق بتلك الاتفاقية و الذي بدأ سريانه عام 1973 قد وسع من نطاق تلك الأخيرة

1ماجد راغب الحلو، المرجع السابق ص211

2أمال رحمان، محمد التهامي طواهر، المرجع السابق ص23

3وليد عابد عوض العشيري، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، كلية الحقوق 2012 ص125

4محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق ص142

حيث أجاز للدول التدخل و اتخاذ التدابير اللازمة لمنع التلوث أو خفضه أو السيطرة عليه سواء كان مصدره البترول أو المواد السامة أو الضارة الأخرى إلا أن زيادة حوادث السفن في البحار و خصوصا تحطم ناقلات البترول و السفن المحملة بمواد أخرى ملوثة غير بترولية دعت المنظمة البحرية الدولية IMO إلى عقد مؤتمر عام لوضع اتفاقية أكثر شمولا لكافة أنواع تلوث البيئة البحرية عن طريق السفن و لتحل محل اتفاقية لندن 1954 و قد انتهى المؤتمر إلى عقد اتفاقية لندن بتاريخ 2 نوفمبر 1973 و التي بدأ سريانها في 2 أكتوبر 1983.[1] فتتطلب هاته الاتفاقية أن تطبق وسائل حتمية في " المناطق الخاصة "، بقصد الوقاية من التلوث، و المعايير المتشددة للتحكم في تصريف المواد الضارة في المناطق الخاصة تختلف أيضا من ملحق لآخر فوفقا للملحق الأول فإن أي تصريف في البحر للبترول أو المواد الممزوجة بالبترول من أية ناقلة أو سفينة حمولتها القائمة 400 طن فأكثر محضور و السفن حال وجودها في المناطق الخاصة تستبقي على ظهرها كل البترول و مواد الصرف و النفايات و المخلفات و مياه تنظيف الصهاريج و لا تتخلص منها إلا في مناطق استقبال تلك المخلفات، و كذلك محظور التخلص من البترولو المواد الممزوجة بالبترول من سفن حمولتها أقل من 400 طن بخلاف ناقلات البترول، إلا إذا كان محتوى السائل لا يزيد عن 100 جزء من المليون، و يتم التفريغ على مسافة تبعد 12 ميلا على الأقل من أقرب يابسة[2] كما يحظر على جميع السفن أيا كانت جنسيتها تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي في المنطقة الاقتصادية الخالصة.[3] و لا ينطبق هذا الحظر على تصريف البترول و المواد الممزوجة بالبترول الضروري لضمان سلامة السفينة أو لإنقاذ الحياة في البحر أو نتيجة تلفيات تلحق بالسفينة أو بمعداتها. بشرط اتخاذ كافة الاحتياطات المعقولة لمنع التصريف أو التخفيف من آثاره. و إذا كان التصريف عمديا من

1إسلام محمد عبد الصمد، المرجع السابق ص108

2محمد مصطفى يونس، المرجع السابق ص167

3ماجد راغب الحلو، المرجع السابق ص219

أصحاب أو قباطنة السفينة أو نتيجة تقصير مع معرفتهم و إدراكهم باحتمال أن تنتج آثار ضارة فيخضع للحظر ويعفي من الحظر الأحوال التي ترخص بها الحكومة و التي ترمي إلى مكافحة حوادث التلوث .[1]

الفرع الثاني: التلوث بالإغراق

لقد تزايدت عمليات الإغراق لدرجة أصبحت تقلق ليس فقط المختصين بالطبيعة و علوم البحار و لكن أيضا المهتمين بمشاكل البحرخاصة الشعوب الشاطئية و قد بدأت الهيئات العلمية و القانونية في العالم تعطي اهتماما خاصا لهذا المصدر فالإغراق يعتبر مصدرا من مصادر التلوث. بل ومن أهم هذه المصادر، باعتبار أن المواد التي يجري التخلص منها هي عادة مواد سامة أو مؤذية أو ضارة، فضلا على أن الفعل ذاته يتم في شكل عمدي أي بعد إعداد مسبق لمرتكب الفعل، و هنا تكمن خطورة هذا المصدر فهو بذلك يعتبر من أخطر الملوثات البحرية إذ ما يتم إغراقه في البحار عبارة عن مواد سامة و ضارة من الملوثات.[2]

فالتلوث البحري بإغراق المواد السامة من أقدم أنواع تلوث البيئة البحرية، حيث يرجع إلى العصر الذي ركب فيه الإنسان السفن[3].

فيعرف الإغراق على أنه تصريف متعمد للفضلات و النفايات أو المواد الأخرى عن السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الصناعية، فهو أقدم أنواع تلويث البيئة المائية و تشير التقديرات الإحصائية إلى أن أكثر من خمسمائة ألف مركب كيميائي يتم إغراقها في البحر

1محمد مصطفى يونس ، المرجع السابق ص169

2محمد سعادي، المرجع السابق ص256

3محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق ص227

كل عام بخلاف المواد النفطية، فهناك المواد المشعة، و المركبات العضوية وغير العضوية كالزئبق و النفايات الصلبة كالبلاستيك و الزجاج و المواد الأخرى كالرصاص والنحاس و الزنك.[1]

فطبقا لما تقدم فإن التلوث بالإغراق يعني كل تصريف لمواد ملوثة أو فضلات أو غير ذلك من المنشآت الصناعية و المصادر الأرضية.[2]

و مما يؤسف عليه أن الدول المتقدمة قد أساءت استعمال حقها اتجاه البحار العالمية و اتخذتها مقلبا لنفاياتها، و يؤدي تحلل تلك النفايات إلى القضاء على العديد من مظاهر الحياة المائية و تسمم الكائنات البحرية و تغيير في خواص المياه. و لقد عرفت المادة 03 الفقرة الأولى من اتفاقية لندن لمنع التلوث البحري النفايات:" بأنه يشمل الطرح المتعمد للفضلات و المواد الأخرى من السفن و الطائرات و الأرصفة و أية أبنية من وضع الإنسان في مياه البحر.[3]

و قد تناول القانون المصري رقم 04 لسنة 1994 في شأن البيئة موضوع الإغراق حيث نصت المادة الأولى فقرة 67 منه على أن الإغراق يقصد به:

أ- كل إلقاء متعمد في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر للمواد الملوثة أو الفضلات من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من المنشآت الصناعية و المصادر الأرضية.

ب- كل إغراق متعمد في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر للسفن أو التركيبات الصناعية أو غيرها.

1إسلام محمد عبد الصمد، المرجع السابق ص 62

2نوار دهام مطر الزبيدي، المرجع السابق ص309

3إسلام محمد عبد الصمد، المرجع نفسه ص 62

و قد أكد قانون حماية البيئة المصري على عدم حصر المواد الضارة الملقاة مكتفيا بتقرير المبدأ بعد إلقاء أو تصريف أية مواد ضارة أو نفايات إذا كانت ضارة بالبيئة المائية أو الاستخدامات المشروعة للبحر.[1]

و كذلك بالنسبة للقانون الاتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم 24 لسنة 1999 المتعلق بشأن حماية البيئة و تنميتها فقد نص في المادة الأولى فقرة 39 على أن الإغراق يقصد به:

أ- كل إلقاء متعمد في البيئة البحرية للمواد الملوثة أو الفضلات من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غيرها.

ب- كل إغراق متعمد في البيئة البحرية للسفن أو التركيبات الصناعية أو غيرها و قد أكد في المادة 21 منه على أنه:" الخطر من الوسائل البحرية التي تحمل المواد الضارة إغراق النفايات الخطرة و المواد الملوثة في البيئة البحرية.[2]فتقارير منظمة البيئة في إيطاليا تشير إلى أن كمية النفايات التي رميت في البحار في الفترة من عام 1960 إلى منتصف عام 1987 وصل إلى حد 80 مليون طن، و هذا الرقم في تزايد مستمر طالما إيطاليا خامس بلد صناعي في العالم الغربي.[3]

و من أهم مظاهر الاهتمام الدولي بمشكلة التلوث عن طريق الإغراق ما جاء باتفاقية جنيف 1958 حيث نصت المادة 25 منها على أن:" كل دولة ملزمة باتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع تلوث البحار الناتج عن إغراق المخلفات المشعة مع الوضع في الاعتبار جميع القواعد و اللوائح التي تضعها المنظمات الدولية المختصة.

1محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق ص127

2خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق ص278

3سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار و الأمن القومي العربي، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع بيروت، لبنان الطبعة الأولى 1994 ص91

إذ يقع على الدول إلزامية التعاون مع المنظمات المختصة في وضع الإجراءات الرامية إلى منع تلوث البحار أو الهواء الذي يعلوها و الناتج عن أي نشاط يتضمن استخدام المواد المشعة أو أي طاقة أخرى ضارة.[1]

و من أجل المنع أو التحكم في التلوث البحري من مواد ضارة و قمامة تم إبرام اتفاقية ماربول في 06 نوفمبر 1973 و قد تم تعديلها ببروتوكول في 17 فبراير 1978، و قد جرى العمل بها في 02 أكتوبر 1983 إذ تشمل هذه الاتفاقية مناطق البحر الأبيض المتوسط، و بحر البلطيق، و البحر الأسود و خليج عدن، و بحر شمال غرب أوربا و البحر الشمالي و مناطق البحر الكاريبي، و فيما يتعلق بالبحار الخاصة إذ تقوم منظمة الـIMO بتنسيق أنشطتها مع منظمات دولية معينة مثلUNEP و UNWSSO. [2] و مما هو جدير بالذكر أن الاتفاقية قدمت ثلاث قوائم للنفايات أحدها سوداءو تشمل المواد الأكثر خطورة و التي لا يمكن الترخيص بإغراقها في البحر إلا في حالة الضرورة القصوى.

و الأخرى رمادية و تشمل المواد الأقل خطورة و التي يمكن السماح بإغراقها بموجب تصاريح خاصة و بشروط معينة، و خارج هاتين القائمتين تندرج باقي المواد التي يشترط لإغراقها مجرد الحصول على إذنو ذلك بعد التحقق من طبيعتها و على الدولة تحديد الجهة المختصة داخليا بمنح هذه التراخيص، ووضع العقوبات التي يجب أن توقع على كل المخالفات التي يمكن أن تحدث.[3]

تنص اتفاقيات أوسلو و لندن و برشلونة على خطر التخلص من المواد أو النفايات في البحر بدون ترخيص من السلطات المختصة، و قبل الحصول على تلك التراخيص تضع تلك

1عبد الواحد محمد الفار، الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها من أخطار التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة 1985 ص41

2خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق ص 178

3عبد الواحد محمد الفار، المرجع نفسه 42

السلطات في اعتبارها عدة عوامل منصوص عليها في تلك الاتفاقيات مثل خواص المواد و تركيبها و خواص الموقع المقترح استخدامه في إغراق تلك المواد، و طرق التخلص منها و تأثيرها المحتمل.

أما بالنسبة للقائمة الرمادية فتتفق اتفاقيات أوسلو و لندن، و برشلونة في إدراجها في بعض المعادن كالزرنيخ، و الرصاص، و النحاس و الزنك و السيانيد بأنواعه و المبيدات الحشرية و عبواتها، و خردة المعادن و براءتها و النفايات الأخرى ذات الأحجام الكبيرة الثقيلة فقد تغدو من المواد الضارة بسبب كمياتها عند إغراقها، أو لأنها عرضة للتسبب في هدر البيئة البحرية و إضعاف وسائل حمايتها.[1]

و هكذا فإن التلوث عن طريق الإغراق كان يحظى باهتمام مستمر حتى قبل أن يبدأ المؤتمر الثالث لقانون البحار و قد كان من الطبيعي أن يهتم المؤتمر بهذا المصدر الخطير من مصادر تلوث البيئة البحرية فقد تناولت المادة 210 من الاتفاقية تنظيم مكافحة التلوث الناتج عن النفايات أو غيرها من المواد الضارة أو المؤذية و حددت الاتفاقية لذلك مجموعة من الأحكام تتلخص فيما يلي:

أ- إلزام الدول بوضع قوانين و تشريعات وطنية لمنع التلوث الناتج عن هذا المصدر و خفضه و السيطرة عليه، على أن تتضمن القوانين و التشريعات و التدابير منع القيام بأي إغراق دون الحصول على إذن بذلك من السلطات المختصة لتلك الدول، و التي يجب عليها التأكد من نوع و طبيعة المواد المراد إغراقها.

ب- يتعين على الدول أن تسعى إلى وضع قواعد و معايير دولية عن طريق مؤتمر دبلوماسي و ذلك للالتزام بها على الصعيدين الإقليمي و العالمي عند الممارسة العملية في مكافحة هذا المصدر.

1محمد مصطفى يونس، المرجع السابق ص122،123

ت- عدم جواز الإغراق في المنطقة الاقتصادية الخالصة لإحدى الدول الساحلية دون الحصول على موافقتها الصريحة و المسبقة على عملية الإغراق المزمع القيام بها.

ث- تخول الدول الساحلية حق تنظيم و مراقبة الإغراق في مناطقها البحرية و ذلك بعد التشاور الواجب مع الدول الساحلية الأخرى التي تتأثر بالإلقاء بسبب موقعها الجغرافي.[1]

و لقد كان لبروتوكول لندن 1996 لاتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات 1982 إذ يمثل تحولا كبيرا في كيفية تنظيم استخدام البحر كمستودع للمواد الخطرة و النفايات فهو يحظر جميع أنواع الإغراق إلا القوائم المعتمدة التي تتطلب تصاريح، حيث تنص المادة 04 منه على أنه في حالة إلقاء النفايات يجب الحصول على تصريح و على الأطراف المتعاقدة اتخاذ تدابير إدارية أو تشريعية لضمان إصدار التصاريح كما يحظر السماح بتصدير النفايات أو المواد الأخرى إلى بلدان أخرى لدفنها أو حرقها في البحر المادة 06 من البروتوكول.

و أكد البروتوكول على أهمية التعاون بين الأطراف في الاتفاقية و ذلك للحدو القضاء على التلوث الناجم عن إغراق النفايات في البحر و أوجب عليهم:

1- تدريب الكوادر العلمية و التقنية بهدف تعزيز القدرات الوطنية.

2- تبادل المعلومات و التعاون التقني المتعلق بتقليل النفايات و عمليات الإنتاج النظيفة.

3- تبادل المعلومات و التعاون التقني المتعلقة بالتخلص من النفايات و معالجتهاو غيرها من التدابير

1عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق ص44

الفرع الثالث : التلوث الناتج عن الأنشطة الخاصة بقاع البحار

خلق الله الأرض و بارك فيها و قدر فيها أقواتها، و جعلها صالحة لحياة الإنسان و غيره من الكائنات الكثيرة التي تشاركه الحياة فيها، و لكنه سبحانه و تعالى لحكمة يقدرها جعل مواردها محدودة رغم أن خزائنه لا تنفذ **قال جل شأنه:"وَإِن مِّن شَيْءٍ إِلَّا عِندَنَا خَزَآئِنُهُۥ وَمَا نُنَزِّلُهُۥٓ إِلَّا بِقَدَرٍ مَّعْلُومٍ"[1]**

وما عند الناس من موارد الأرض مهدد بالنفاذ و صدق العليم الحكيم حين **يقول:" مَا عِندَكُمْ يَنفَدُ ۖ وَمَا عِندَ اللَّهِ بَاقٍ ۗ وَلَنَجْزِيَنَّ الَّذِينَ صَبَرُوا أَجْرَهُم بِأَحْسَنِ مَا كَانُوا يَعْمَلُونَ."[2]**

ولما كانت موارد الأرض ليست كلها على نفس الدرجة من الأهمية في حياة الناس و بعضها بالغ الأهمية و الضرورة فقد تكفل الرزاق الكريم جلت قدرته بتهيئة الأسباب لتجديد و إعادة استخدام أخطر هذه الموارد لكن هناك موارد لا تتجدد تلقائيا و ستظل مناجمها تتناقص بالاستهلاك حتى تنفذ، ما لم يقم الإنسان بالاقتصاد في استهلاكها و إعادة استخدامها.[3]

و نظرا لأن الإسراف صفة ذميمة و التبذير رذيلة تنافي العقل و الحكمة، فقد نهى الغني الحميد عباده عن الإسراف و التبذير و هذا النهي قائم و ساري المفعول حتى بالنسبة للمواد المتجددة.

فتعتبر الأنشطة التي تقوم بها الدول المختلفة للكشف عن قيعان البحار واستغلال مواردها من أكثر الأسباب المؤدية إلى تلوث البيئة البحرية، خاصة بعد أن اتجهت أغلب الدول الساحلية للتنقيب و البحث عن البترول و الغاز الطبيعي لاستكشاف مستودعات و مخازن الطاقة لمواجهة

1الآية 21 من سورة الحجر

2الآية 96 من سورة النحل

3ماجد راغب الحلو، المرجع السابق ص11

ما يعرف بأزمة الطاقة energycrisis التي بدأت تواجه دول العالم بشكل حاد في العقدين الأخيرين.

ولاتقف الأنشطة الخاصة بقاع البحار عند مجرد التنقيب و البحث عن البترول و مشتقاته، بل يمتد هذا النشاط ليشمل العديد من أوجه الاستغلال الأخرى مثل إنشاء المحطات البحرية لخدمة سفن النقل العملاقة التي تحمل المواد البترولية أو الكيميائية أو غيرها من المواد الخطرة، و كذا إقامة مستودعات التخزين، ومد خطوط أنابيب الزيت و الغاز الطبيعي السائل و استخدام حركة المد و الجزر والتيارات و الميل الانحداري في توليد الطاقة الكهربائية و وضع و تثبيت الجزر الصناعية و المنشآت والهياكل الطافية، و استخراج المعادن كالرصاص و القصدير إلى غير ذلك من الأنشطة التي تعتبر في مجموعها مظهرا من مظاهر التقدم التكنولوجي في عالمنا المعاصر.[1] فالتوسع في عمليات استكشافو استغلال حقول النفط البحرية أدى إلى وقوع العديد من حوادث تسرب النفط. أثرت على البيئة البحرية في مناطق الحفرو كذا المناطق المجاورة منها نذكر على سبيل المثال، أنه في عام 1977 وقع انفجار في رصيف بحري بحقل أكوفيكبرافو بالقطاع النرويجي من بحر الشمال، أدى إلى اندفاع النفط على ارتفاع 180 قدما و لم يتم السيطرة على الحقل و إغلاقه إلا بعد ثمانية أيام، مما أدى إلى انسكاب حوالي 22 ألف طن من النفط الخام انتشرت على مسافة ألف كيلو متر مربع.

وفي عام 1983 اصطدمت إحدى الناقلات بالرصيف البحري لحقل النيروز الإيراني بالخليج العربي فأدى إلى تدفق النفط بكميات كبيرة بلغت حوالي مائة ألف طن، لوثت 02 كيلو متر مربع من مياه الخليج، و امتد تأثيرها بفعل التيارات البحرية إلى مساحات كبيرة بحوالي 36 كيلومتر

1عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق ص36

مربع، و آخر حادث انفجار أحد آبار النفط التابعة لشركة بتروليوم البريطانية في خليج المكسيك و استمر تدفق النفط لأشهر، مما أدى إلى القضاء على الثروة السمكية في تلك المنطقة.[1]

فقد كان للتقدم العلمي و التكنولوجي الهائل في مجال استكشاف و استغلال الثروات الحية و غير الحية و غيره من الأمور الأخرى. خصوصا تلك المتعلقة باحتياجات الدول و الشعوب للثروات و الموارد الاقتصادية للبحار لمواجهة متطلباتها الاقتصادية.[2]

و يمكن حصر أربعة أنواع رئيسية من الأخطار التي تحدث إثر وقوع حوادث من المنشآت المقامة في البحار:

أ- الأخطار الناجمة عن إنفجارات في أنابيب الحفر و خطوط الأنابيب.

ب- الأخطار التي قد تنجم عن الخزانات العائمة الموجودة تحت الماء.

ت- الأخطار الناجمة عن احتمال تسرب النفط من الآبار عن طريق الأنابيب الموصلة إلى الشاطئ أو أثناء عمليات الشحن.

ث- تسرب النفط نتيجة لحوادث تصادم السفن بسبب عدم كفاية إضاءة المنشآت المستعملة في أغراض كشف أو استغلال الموارد المعدنية، فلا يقتصر تلوث البيئة البحرية من أنشطة استكشاف و استغلال قاع البحر على التلوث النفطي، ذلك أن عمليات استخراج المعادن من قاع البحر يستلزم الحصول على كميات كبيرة من صخور و رمال القاع، و بعد أن تتم معالجتها للحصول على المعادن يعاد إلقاؤها مرة أخرى إلى البحر

1احمد اسكندري، محاضرات في تلوث البيئة البحرية الجزء الأول، مفهوم و مصادر، جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق بن عكنون ص28

2https:// www. Djelfa. Info/vb/ showthread.php vu le 25/11/2019

و تغير في تكوين القاع، و تقضي على ما به من مظاهر الحياة البحرية، و تؤدي إلى هجرة الأسماك و تخل بالتوازن البيئي في مناطق الحفرو التنقيب.[1]

و نظرا للتقدم العلمي و التكنولوجي الهائل في مجال الأنشطة الخاصة باستغلال قاع البحار سعت الأمم المتحدة إلى إعادة النظر في اتفاقيات جنيف الأربعة لعام 1958 و البحث عن اتفاق جديد يأتي بالحلول المناسبة للمشكلات القائمة و ما قد يستجد من مشكلاتأخربكما و قد سبق إلى قيام السفير أرفيدباردو "ARVID PARDO"سفير مالطة لدى الأمم المتحدة في أغسطس عام 1967 أثناء الدورة الثانية و العشرين للجمعية العامة للأمم المتحدة بالدعوة إلى ضرورة اتخاذ الإجراءات الدولية المناسبة لتنظيم استخدام قاع البحر و ضمان استغلاله للأغراض السلمية و بما يحقق مصلحة البشرية جمعاء فاقترح في مذكرة رفعها إلى الأمين العام للأمم المتحدة أن يتم إعلان قاع البحار و المحيطات بمثابة " تراث مشترك للإنسانية".[2]

و نظرا لأن تلك البيئة تدخل في نطاق الحقوق السيادية التي تتمتع بها الدولة في استغلال مواردها الطبيعية، و سبب المخاطر الشديدة التي قد تتعرض لها البيئة البحرية نتيجة الأنشطة فقد تطرقت اتفاقية البحر الإقليمي في المادة 24، و المادة 34 من اتفاقية أعالي البحار، حيث فرضت على الدول اتخاذ الإجراءات الفعالة، ووضع قواعد تستهدف استغلال و اكتشاف قاع البحر و ما تحت القاع.

كما فرضت اتفاقية برشلونة الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، المبرمة في 16 فبراير 1976 و في المادة 07، على الأطراف المتعاقدة اتخاذ كافة التدابير المناسبة للوقاية من التلوث الناجم عن عمليات كشف و استغلال قاع البحر.[3]

1احمد اسكندري، المرجع السابق ص 29

2https:// www. Djelfa. Info/vb/ showthread.php vu le 25/11/2019

3احمد اسكندري، المرجع نفسه ص29

تعتبر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار من أوسع الاتفاقيات الدولية في الوقت الحديث إذ تعد إنجازا هاما في مجال التنظيم القانوني لاستغلال قاع البحارو المحيطات و استغلال الموارد داخل و خارج المنطقة الاقتصاديةالخالصة.[1]و نظرا لأن تلك الأنشطة تدخل في نطاق الحقوق السيادية التي تتمتع بها الدول في استغلال مواردها الطبيعية، و بسبب المخاطر الشديدة التي قد تتعرض لها البيئة البحرية نتيجة لتلك الأنشطة، فقد ربطت الاتفاقية بين حق الاستغلال والالتزام بحماية البيئة البحرية و المحافظة عليها حيث نصت المادة 193 على أن:" للدول حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملا بسياستها البيئية ووفقا لالتزاماتها بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها."

واستنادا لهذا النص فإن الدول الساحلية بما لها من حقوق سيادية على قاع البحار في المنطقة الاقتصادية الخالصة، يمكنها مباشرة كافة الأنشطة المتعلقة باستغلال و استكشاف قاع البحر بشرط ألا يترتب على تلك الأنشطة أي أخطار قد تهدد سلامة البيئة البحرية، و في سبيل ذلك فإن الدولة الساحلية تلتزم بمجموعة من الواجبات أهمها:

أ- اتخاذ كافة التدابير اللازمة لضمان عدم إلحاق أية أضرار تنشأ بسبب تلك الأنشطة بالدول الأخرى.

ب- اتخاذ كافة التدابير اللازمة لضمان عدم انتشار التلوث الناتج عن تلك الأنشطة خارج المناطق التي تمارس فيها حقوقها السيادية.

ت- في حالة وجود أسباب معقولة للاعتقاد بأن ثمة أنشطة مزمع القيام بها تحت ولايتها أو رقابتها قد يحدث عنها تلوث كبير للبيئة البحرية، أو تغييرات هامة و ضارة فيها فعليها تقييم الآثار المحتملة لتلك الأنشطة، و إخطار المنظمات الدولية المختصة بهاو يدخل في ذلك

1https:// www. Djelfa. Info/vb/ showthread.php vu le 25/11/2019

بطبيعة الحال استخدام التكنولوجيات أو إدخال أنواع جديدة أو غريبة قصدا أو عرضا في البيئة البحرية.[1]

و مما سبق نستطيع القول أن الإنسان في انتفاعه بالماء لم يكن حريصا أو رشيدا فقد بدأ يأتي من الأنشطة ما يضر بالبيئة البحرية باستغلاله الجائر و غير المنظم لثرواتها و تلويثها بالنفايات و الفضلات السامة و أصبحت مشكلة تلوث البيئة المائية من المشكلات الخطيرة التي تهدد وجود الإنسان ذاته فضلا عن سائر الكائنات الحية الأخرى النباتية و الحيوانية، و قد ساعد على تفاقم تلك المشكلة التقدم العلميو التكنولوجي الذي جعل هناك تعسف في استغلال البيئة البحرية.

1عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص37

الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية يمتد من حيث النطاق الجغرافي ليشمل كل المناطق البحرية، و لما كانت الدولة الساحلية تتمتع بحقوق سيادية وأخرى ولائية بالنسبة للمنطقة الاقتصادية الخالصة، لذلك كان لابد أن يقترب هذا الحق بمنح الدولة الساحلية اختصاص صيانة و حماية تلك المناطق من خطر التلوثو هذا الاختصاص له جانبان، أحدهما يمثل حقا للدولة الساحلية تستهدف من ورائه حماية بيئتها البحرية و المحافظة على ما بها من ثروات، و الآخر يمثل واجبا على الدولة الساحلية في ظل الالتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية فلقد أوردت المادة 196 من اتفاقية قانون البحار ذاتها حالات أخرى من التلوث وهي كل ما يؤثر في البيئة البحرية أو يمكن أن يتسبب عنه من تغييرات كبيرة ضارة بها و بالكائنات البحرية كإدخال كائنات غريبة أو استخدام لتكنولوجيا مغايرة أو جديدة على البيئة البحرية تؤثر فيها و تضر بها

و لقد رافقت فكرة ولاية الدولة الساحلية في حماية موضوع البيئة البحرية فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة و يتفرع عن حق الدولة الساحلية في حماية البيئة البحرية من التلوث حقا آخر يتمثل في حقها في وضع القوانين و الأنظمة الخاصة بمنعو خفض و مكافحة التلوث في المنطقة الاقتصادية الخالصة، حيث أجازت اتفاقية قانون البحار في المادة 210 منها، للدولة الساحلية أن تضع قوانين و أنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية في منطقتها الاقتصادية الخالصةو لكن الاتفاقية وضعت شرطين لهذه القوانين و هما:

الشرط الأول: ألا تكون هذه القوانين و الأنظمة أقل فاعلية من القواعد و المعايير الدولية.

الشرط الثاني: أن تراعى عند وضع هذه القوانين و الأنظمة القواعد و القوانين المتفق عليها بين الدول عن طريق المنظمات الدولية لمنع تلوث البيئة البحرية فلما كان الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من أخطار التلوث له أهميته الخاصة في مجال المحافظة على المصالح و المقومات الأساسية للجماعات الدولية و تبلغ هذه الأهمية لدرجة وضعه في مرتبة القاعدة القانونية، و لأن صلاحية أي التزام قانوني تكمن في مدى فعاليته لذلك كان من الطبيعي أن يهتم مؤتمر قانون

البحار بالبحث عن الوسيلة الفعالة لتطبيق أحكام الالتزام بما يحقق الأهداف و الغايات التي وجد من أجلها، و لما كان تنفيذ الالتزام لا يتم بصورة تلقائية و إنما يتم عن طريق الإجراءات و القواعد و التدابير التي يجب أن تترجم مضمون الالتزام إلى واقع قانوني واجب النفاذ لذلك فقد أنيط بالدول اتخاذ التدابير ووضع القواعد القانونية التي تكفل تنفيذ الالتزام على النحو الذي يحقق صيانة البيئة، غير أن حدود اختصاصات الدول في هذا الشأن تختلف بحسب كل دولة.

المبحث الأول: ماهية المنطقة الاقتصادية الخالصة

لقي مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة التأييد الذي حظي به مفهوم الجرف القاري عند ظهوره بعد الحرب العالمية الثانية.[1] فلقد كان الرئيس الأمريكي ترومان بتاريخ 28 سبتمبر 1945 حول المنطقة الاقتصادية الخالصة تأثير كبير على بقية الدول في بلورة مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة، حيث صرح بأن من حق الولايات المتحدة الأمريكية تنظيم الصيد في منطقة من البحر العام المجاورة لشواطئها فلكل دولة منطقة تسمى المنطقة الاقتصادية الخالصة la zone économique exclusive

المطلب الأول: مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة

هي المنطقة الممتدة فيما وراء البحر الإقليمي بمسافة 200 ميل بحري مقاس بخطوط الأساس الذي يقاس منها عرض البحر الإقليمي طبقا لاتفاقية الأمم المتحدةلقانون البحار لعام 1982،[2] حيث عرفها البعض بأنها: " نطاقا بحريا واقعا وراء البحر الإقليمي و ملاصقا له فهي منطقة واقعة على الحدود الخارجية للبحر الإقليمي للدولة الساحلية و ملاصقا له، لا يمكن أن تمتد لأكثر من 200 ميل بحري ابتداء من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي و هي تشكل بديلا عن المنطقة المتاخمة من حيث النطاق المكاني لأن امتدادها على مسافة 200 ميل يجعل كل من

[1] محمد سعادي، المرجع السابق ص 107
[2] خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق ص 75

المنطقة المتاخمة و البحر الإقليمي داخل حدود تلك المنطقة و جزء من البحر العالي" و من ثمة فهذه المنطقة تدل في قانون البحار على منطقة عريضة لا تمارس الدولة الشاطئية سيادتها عليها، إلا في المجال الاقتصادي فقط، أي في مجال استثمار الثروات الحيوية و المعدنية و البترولية الموجودة فيها، و في غير هذه الشؤون تبقى معتبرة كجزء من البحر العالي"[1] و لقد عرفها **محمد ساسي عبد العالي** بأنها:" منطقة من البحر متميزة، تتاخم البحر الإقليمي للدولة و تمتد إلى ما يزيد عن مائتي ميل بحري عن خط الأساس العادي أو مجموع خطوط الأساس المستقيمة التي يبدأ منها قياس عرض البحر الإقليميو للدولة في هذه المنطقة البحرية الحديثة النشأة، حقوق سيادية على مواردها الاقتصادية و اختصاصات أخرى،"[2]

و عرفها الدكتور **عبد العزيز العشاوي** بأنها:" جزء من أعالي البحار ذات طبيعة قانونية خاصة،[3] ولقد أيدت أكثر من دولة مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة في المؤتمر الثالث لقانون البحار في دورة كاراكاس سنة 1974. [4] فلقد اقترن بدء مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار لأعماله بتكاثف دول إفريقيا و آسيا مع دول أمريكا اللاتينية في مجال الدفاع عن حق كل دولة في بسط سيادتها على الموارد الاقتصادية في منطقة من البحر تمتد لمسافة مائتي ميل من شواطئها"

و باحتدام الصراع السياسي حول هذه المسألة ما بين دول العالم الثالث في مجموعها و الدول البحرية الكبرى و لقد كان الاتجاه الذي تبنته دول العالم الثالث و المستهدف استحداث منطقة بحرية جديدة هي المنطقة الاقتصادية الخالصة، اتجاه بالغ القوة و التأثير، و لقد أدت قوته الكاسحة إلى رضوخ الدول البحرية الكبرى له بعد معارضتها المستميتة، و إلى قبولها في مجموعها

1محمد سعادي، المرجع السابق ص 168

2محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام، الحياة الدولية، القانون الدبلوماسي و القانون القنصلي و القانون الدولي للبحر دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية 2015 ص274

3محمد سعادي، المرجع نفسه ص 169

4محمد سعادي، المرجع نفسه ص 107

لفكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة، و يمكن القول بأن الأغلبية الساحقة من دول العالم الثالث قد أعلنت كل منها حقها في منطقة اقتصادية خالصة أو منطقة صيد خالصة تمارس فيها اختصاصات السيادة على موارد الصيد أو الموارد الاقتصادية عموما و إن حق كل دولة ساحلية في أن تكون لها منطقتها الاقتصادية الخالصة قد أصبح من قبيل القواعد العرفية غير المنازع في ثبوتها.[1]حسب نص المادة 55 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أن المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة وراء البحر الإقليمي و ملاصقة له، يحكمها النظام القانوني و المميز و المقرر في هذا الجزء و بموجبه تخضع حقوق الدول الساحلية وولايتها و حقوق الدول الأخرى و حرياتهم لأحكام هذه الاتفاقية.[2] ليتم التصريح في إعلان سانتياغو في 18 أوت 1952 من قبل الشيلي، البيرو، الإكوادور و البرازيل عن إعلان منطقة بحرية على امتداد 200 ميل بحريو إعلان سان دومينيغو في 07 جوان 1972 و هو الذي أطلق فيه على المنطقة الاقتصادية الخالصة اسم "البحر التراثي"، و أول من استعمل عبارة المنطقة الاقتصادية الخالصة الدبلوماسي أدموندوفارغاسكورينيو سنة 1971.[3]و في سنة 1977 أبرمت المجموعة الأوروبية اتفاقيات مع الولايات المتحدة الأمريكية والإتحاد السوفيتي سابقا و بولونيا تحديد كمية الصيد المسموح بها للسفن الأجنبية. كما حددت الولايات المتحدة الأمريكية منطقة صيد خاصة برعاياها بمسافة 200 ميل بحري، إذ قبضت على سفينتين سوفيتيتين taras و antenas و هذا في حدود 200 ميل بحري. [4] و يمكن القول أن استحداث المنطقة الاقتصادية الخالصة المتميزة بممارسة الدول فيها لحقوق سيادية على الموارد الاقتصادية، كان الحل الوسط الذي أسفر عنه صراع دبلوماسي و قانوني، استمر طيلة ثلاثة عقود أو تزيد ما بين الدول البحرية الكبرى المدافعة عن مبدأ حرية البحر العالي و الرافضة محاولات دول العالم الثالث مد سيادتها أيا كانت صورة المد إلى ما وراء

1محمد سامي عبد الحميد، المرجع السابق ص 277

2المادة 55 من إتفاقية قانون البحار

3محمد طلعت الغنيمي، الوسيط في قانون السلام، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 1982 ص 235-236

4محمد سعادي، المرجع السابق ص 173

الحدود التقليدية للبحر الإقليمي و دول إفريقيا و أمريكا اللاتينية المتطلعة إلى الاستئثار بمناطق واسعة من البحار المتاخمة لها و المطالبة ببحور إقليمية خاضعة لسيادتها يصل عرضها إلى المائتين من الأميال البحرية.[1]ففكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة تعد من أهم أوجه التجديد في قانون البحار في الوقت المعاصر، كما و تعد من أبرز المسائل التي عني بها مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار بدراستها، حيث عبر ممثل كينيا نجينغاNJENGA في الاجتماع السنوي للجنة الاستشارية الأفروآسيوية المنعقد في كولومبيا سنة 1971 لأول مرة عن جوهر فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة.[2] و عليه فقد فتح القانون الأمريكي الباب أمام المطالبة بفكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة بعد توسع المفهوم من منطقة صيد إلى منطقة غنية بكل الثروات و الموارد التي لم تكن موجودة أثناء إبرام معاهدة جنيف لسنة 1958 حيث قبلت الدول بالفكرة لتدرجها فرنسا في تشريعاتها الوطنية سنة 1976، بريطانيا سنة 1983، كندا و الإتحاد السوفيتي سابقا سنة 1984 لتعلن أغلبية الدول الساحلية حقوقها السيادية على المنطقة الاقتصادية الخالصةو تبنيها إياها ليصبح لها نظاما قانونيا قائما بذاته الذي جاء به المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار لتختتم معاهدة 1982فيالجزءالخامس لها يتكون من 21 مادة(المواد من 55إلى 75) و تؤسس لفكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة المحددة بمسافة 200 ميل بحري من خط الأساس واضعة نظاما خاصا بها.[3]

1محمد سامي عبد الحميد، المرجع السابق ص 274

2محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان 2011 ص 74

3محمد سعادي، المرجع السابق ص 174

الفرع الأول: تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة

من المسلم به أن المنطقة الاقتصادية الخالصة تمتد من الخط الوهمي المبين لنهاية البحر الإقليمي إلى خط وهمي آخر تختص الدولة بتحديده شريطة ألا يبعد بأكثر من مائتي ميل بحري من خط الأساس العادي، أو مجموع خطوط الأساس المستقيمة التي يبدأ منها قياس عرض البحر الإقليمي ومن المسلم به أيضا أن المنطقة المتاخمة لابد و أن تدخل في نطاق المنطقة الاقتصادية الخالصة متى وجدت، و كجزء متميز منها رغم تداخله فيها، و الدولة هي من تحدد عرض منطقتها الاقتصادية الخالصة في حدود الحد الأقصى الذي استقر عليه العرف الدولي.[1] فلم تتفق الدول على تحديد عرض منطقة الصيد فقد جعلتها دول 12 ميلا و أخرى في أمريكا اللاتينية 200 ميلا وسعت دول منظمة الوحدة الإفريقية إلى أن تصل سيادتها إلى مسافات بحرية واسعة للاستفادة من الثروات السمكية، و هكذا كانت تتفاوت منطقة الصيد من دولة لأخرى.[2] و هو ما نصت عليه المادة 03 من اتفاقية جنيف 1958:" إن الخط العادي الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي هو خط انحسار المياه عند الجزر الذي يتبع الساحل، كما هو مبين على الخرائط البحرية ذات المقياس الكبير المعترف بها رسميا من قبل الدولة الساحلية. و هو ما أكدته المادة 05 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982:" خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى الجزر على امتداد الساحل كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسميا من قبل الدولة الساحلية."[3]

1محمد سامي عبد الحميد، محمد سعيد الدقاق، ابراهيم احمد خليفة، المرجع السابق ص 461

2وليد بيطار، القانون الدولي العام، مجد، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، الطبعة الأولى، بيروت، لبنان 2008 ص 346

3جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام المجال الوطني للدولة (البري ، البحري ، الجوي) الجزء الثاني، دار العلوم للنشر و التوزيع، عنابة الجزائر بدون ذكر سنة الطبع ص 250، 251

كما تعتمد طريقة القياس العادية في حالة الجزر المرجانية على امتداد الساحل و هو ما نصت عليه المادة 06 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982:"في حالة الجزر الواقعة فوق حلقات مرجانية أو الجزر المحاطة بشعاب مرجانية، خط الأساس لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى الجزر للشعبة المرجانية باتجاه البحر كما هو مبين بالرمز المناسب على الخرائط المعترف بها رسميا من قبل الدولة الساحلية."[1] أو حسب خطوط الأساس المستقيمة و التي يتم اللجوء إليها في حالات معينة، فمعظم الدول الساحلية تأخذ بعرض 12 ميل بحري لبحارها الإقليمية، فإن أقصى عرض للمنطقة الاقتصادية الخالصة يصل إلى حدود 188 ميل بحري بالنسبة للدول التي تحظى بموقع جغرافي مناسب فخط الأساس يعرف على أنه خط وهمي يفصل البحر الإقليمي عن اليابسة أو المياه الداخلية. و لقد أخذت اتفاقية جنيف عام 1958 بشان البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة بقاعدة خطوط الأساس المستقيمة في المادة 04 ووضعت شروط لتطبيق هذا النظام و هو ما أكدته المادة 07 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982. و يقصد بطريقة خطوط الأساس المستقيمة في قياس المنطقة الاقتصادية الخالصة اختيار عدد من النقاط الملائمة لأدنى انحصار الجزر على طول الساحل و التوصيل بينها بخطوط مستقيمة، بحيث يكون بينها و بين البر مياه داخلية تابعة للدولة الساحلية، يلجأ إلى هذه الطريقة عندما تحول التضاريس الساحلية دون استعمال خط الأساس العادي و ذلك عندما يكون ساحل الدولة مشوها بالرؤوس أو الجزر المتناثرة و هذا ما بينته المادة 07 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.[2] هذا في الظروف العادية لوجود دولة مستقلة بمنطقتها الاقتصادية الخالصة و لكن في حال تقابل دولتين أو أكثر أو تجاورهما هنا تطرح المشكلة.فيالحقيقة تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة في حالة التقابل أو التجاور يطرح عدة مشاكل في التحديد إذا ما نظرنا إلى التجربة المكتسبة منذ سنة 1985 في مسألة الجرف القاري و التي حسمتها المادة 74 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.[3] إذ بينت كيفية رسم الحدود

1المادة 06 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982

2حمود محمد الحاج، القانون الدولي للبحار، دار النشر و التوزيع، عمان، الاردن، الطبعة الأولى 2008 ص 193

3محمد سعادي، المرجع السابق ص 177

ما بين المنطقتين الاقتصاديتين الخالصتين لدولتين تتقابل أو تتلاصق سواحلهما إذ تنص المادة 74 من اتفاقية قانون البحار على أنه يتم تعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة عن طريق الاتفاق على أساس القانون الدولي كما أشير إليه في المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية.[1] وهنا يتعين البحث عن قواعد المعاهدات الدولية النافذة، و قواعد العرف و المبادئ العامة للقانون، ومن هذا المنطلق أيضا يكون من المتعين الالتجاء إلى القواعد المتعلقة بالتحديد، و التي سبق و أن أرستها المادة السادسة من اتفاقية جنيف لعام 1958 و لقواعد العرف الدولي، التي حاول القضاء الدولي استخلاصها و بلورتها كما هو الشأن في حكم محكمة العدل الدولية في قضية بحر الشمال عام 1969 أو حكم محكمة التحكيم الفرنسية البريطانية في النزاع بين الدولتين بشأن الجرف القاري الصادر في 30 يوليو 1977و يقوم النص الجديد على أساس فكرة الحل المنصف أي يعود إلى تأكيد فكرة العدالة و الإنصاف التي يتعين أن يستند إليها تحديد المناطق الاقتصادية الخالصة.

أما في حالة عدم الاتفاق بيت الدول المعنية على تعيين حدود مناطقها الاقتصادية في غضون فترة معقولة من الزمن، لجأت الدول إلى الإجراءات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر، في انتظار التوصل إلى اتفاق وفقا لما هو منصوص عليه في الفقرة الأولى إذ تبذل الدول المعنية، بروح من التفاهم و التعاون قصارى جهدها للدخول في ترتيبات مؤقتة ذات طابع علمي و تعمل خلال هذه الفترة الانتقالية على عدم تعريض التوصل إلى الاتفاق النهائي للخطر أو إعاقته. ولا تنطوي هذه الترتيبات على أي مساس بأمر تعيين الحدود النهائي عند وجود اتفاق نافذ بين الدول المعنية، يفصل في المسائل المتصلة بتعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا لأحكام ذلك الاتفاق، و أن قاعدة خط الوسط المعبرة عن الأبعاد المتساوية ليست القاعدة

1محمد سامي عبد الحميد، المرجع السابق ص 279

الأساسية واجبة الإتباع بصدد تعيين حدود المناطق الاقتصادية الخالصة بدول متلاصقة أو متقابلة سواحلها.[1]

أما في حالة البحار المغلقة و شبه المغلقة أفردت له الاتفاقية الجزء التاسع حيث انطوت المادة 122 من اتفاقية قانون البحار على تعريف البحر المغلق أو شبه المغلق مقررة بأنه يعني خليجا أو حوضا أو بحرا تحيط به دولتان أو أكثر و يتصل به بحر آخر أو بالمحيط بواسطة منفذ ضيق أو يتألف كليا أو أساسا من البحار الإقليمية و المناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر. فمن خلال دورات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، جرى التركيز على أهمية و ضرورة مراعاة اعتبارات العدالة في ذلك التحديد، و تجاوز المعايير الحسابية، و خاصة قاعدة الأبعاد المتساوية التي تؤدي إلى نتائج غير عادلة، و على أية حال فإن الأمر مرجعه اتفاق الأطراف وفقا لنص المادة 74 من اتفاقية قانون البحار.[2]

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة

لا ريب أن تحديد الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة يعد أمرا بالغ الدقة و الصعوبة فهي تبدو بمثابة ثورة على التقسيمات التقليدية المستقرة، و المسلم بها في القانون الدولي للبحار،[3] فيترتب على قواعد اتفاقية الأمم المتحدة للبحار لعام 1982 أن المنطقة الاقتصادية الخالصة في طبيعتها القانونية هي بحر إقليمي يخضع للسيادة الإقليمية للدول الساحلية،[4] فجاء إقرارها بمثابة نوع من التوفيق بين المصالح المتعارضة للدول البحرية الكبرى و دول العالم الثالث، في إطار ذلك الصراع العنيف الذي شهدته الأعوام الأخيرة بين الأفكار التقليدية و المصالح الاقتصادية الحيوية للشعوب و خاصة شعوب العالم الثالث، من أجل التوصل إلى تنظيم

1محمد سامي عبد الحميد، محمد سعيد الدقاق، ابراهيم احمد خليفة، المرجع السابق ص 462

2صلاح الدين عامر، المرجع السابق ص 225-226

3صلاح الدين عامر، المرجع نفسه ص230

4مأمون المنان، المرجع السابق ص 108

اقتصادي و قانوني جديد تعد المنطقة الاقتصادية الخالصة واحدة من أبرز أركانه[1] فالمنطقة الاقتصادية الخالصة وسط في موقعها، و في وضعها القانوني، مابين البحر العاليو البحور الإقليمية، ومن المسلم به أن للدولة في منطقتها الاقتصادية الخالصة اختصاصات سيادة، قننتها المادة السادسة و الخمسون و المادة الثالثة و السبعون من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار غايتها استكشاف و حفظ و إدارة و استغلال الموارد الطبيعية الحية و غير الحية للمنطقة الاقتصادية الخالصة.[2]

و يمكن القول أن محاولة تحديد الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة تتردد بين اتجاهات رئيسية ثلاثة.[3]فلقد حصل خلاف واسع حول الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة لاسيما في مؤتمر قانون البحار الثالث في الدورة الخامسة في نيويورك لعام 1976 و الدورة السادسة في نيويورك لسنة 1977.

فالاتجاه الأول: تبنته الدول الكبرى و الدول الحبيسة (غير الساحلية)، و الدول المتضررة جغرافيا فلقد اعتبرت المنطقة جزء من أعالي البحار، مبررين هذا الاتجاه بالأسباب التالية:[4]

أ- في ظل المادة الأولى من اتفاقية جنيف بشأن أعالي البحار لعام 1958 ينصرف اصطلاح أعالي البحار إلى التعبير عن كافة أجزاء البحار التي لا تعتبر داخلة في مفهوم البحر الإقليمي أو المياه الداخلية، و لما كانت المنطقة الاقتصادية الخالصة ليست من قبيل المياه الداخلية أو البحر الإقليمي فإنها تكون داخلة في مفهوم أعالي البحار.

1صلاح الدين عامر، المرجع السابق ص 230

2محمد سامي عبد الحميد، المرجع السابق ص 282

3صلاح الدين عامر، المرجع نفسه ص230

4العوضي بدرية عبد الله، الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار(مع دراسة تطبيقية على الخليج العربي) جامعة الكويت الطبعة الأولى 1988 ص145

ب- إن المنطقة الاقتصادية الخالصة هي في حقيقتها منطقة الصيد و جمع الجرف القاري وهما المنطقتان المجاورتان لسواحل الدول الساحلية، و بالتالي يجب ألا يؤدي وجود المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى تعديل النظام القانوني للمياه التي تعلوها لأن هذه المياه هي من أعالي البحار.

ت- نظرا لكون فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة فكرة حديثة النشأة فإنه يخشى أن تعتبرها الدول الساحلية جزء من بحرها الإقليمي، فتدعي سيادتها الكاملة عليها، الأمر الذي ينعكس سلبا على الحريات التي تمارسها السفن في أعالي البحار.[1]

ث- إن منطلق إقامة وتقرير نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة ليس هو المنطق الإقليمي فتقرير ذلك النظام يستهدف إنشاء منطقة يكون للدولة الساحلية فيها الحق في استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية وهذه الحقوق للدولة الساحلية يمكن النظر إليها على أنها أفضلية، أو حقوقا خالصة، ففي حال عدم قيام الدولة الساحلية باستكشافو استغلال الثروات الطبيعية لجرفها القاري، فلا يجوز لأية دولة القيام بذلك بغير إذن صريح من الدولة الساحلية.[2]

الاتجاه الثاني: تبنته الدول النامية و الدول الساحلية و هي ترى أن المنطقة الاقتصادية الخالصة هي جزء من البحر الإقليمي.[3] تخضع لولاية الدول الساحلية فلقد حرصت الدول الساحلية على التصدي لحجج الدول البحرية الكبرى، و التأكيد على وجوب إخضاع المنطقة الاقتصادية الخالصة للولاية الوطنية و التشديد على وجوب عدم اعتبارها جزء من أعالي البحار مستندة إلى:[4]

1حمود محمد الحاج ، المرجع السابق ص255

2صلاح الدين عامر ، المرجع السابق ص631

3حمود محمد الحاج ، المرجع نفسه ص255

4صلاح الدين عامر ، المرجع نفسه ص 236

أ- إن الإدعاء بأن المنطقة الاقتصادية الخالصة جزء من أعالي البحار، لا يتفق مع طبيعة المنطقة كما أنه لا يتفق مع ولاية الدولة الساحلية عليها، و يمكن أن يؤدي إلى تعريض أمن الدولة الساحلية، و مصالحها لأخطار جسيمة، عند ممارسة المناورات العسكرية البحرية من قبل الدول الأخرى.[1]

ب- إن حقوق الدول الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة تشمل كافة أوجه الاستغلال الاقتصادي للمنطقة كالقيام بالبحوث العلمية و إقامة الجزر الصناعية، وما يشبهها من منشآت و تركيبات فهي لا تقتصر فحسب على الثروات الطبيعية.[2]

ت- حرصت الدول الساحلية على التصدي لحجج الدول البحرية الكبرى و التأكيد على وجوب إخضاع المنطقة الاقتصادية الخالصة للولاية الوطنية و التشديد على وجوب عدم اعتبارها جزء من أعالي البحار على إطلاق ذلك الوصف و استندت في ذلك على اعتبار المنطقة الاقتصادية الخالصة منطقة تخضع لولاية الدولة الساحلية، و ممارسة تلك الولاية لا يمكن أن تؤثر على الحقوق المقررة في المنطقة للدول الأخربو خاصة تلك المتعلقة بحرية الملاحة و الاتصالات أو تؤدي إلى المساس بها طالما أنها لا تتعارض مع حقوق الدولة الساحلية وواجباتها في المنطقة و الاعتراف للدول الأخرى بحقوق الملاحة و الاتصال في المنطقة الاقتصادية الخالصة و هو أمر تضمنه الدول الساحلية في تلك المنطقة.

إن تسوية الخلاف بين الاتجاه الأول و الثاني يتم الفصل فيه من خلال التسليم بأن المنطقة الاقتصادية الخالصة ليست جزء من أعالي البحار، كما أنها ليست جزء من البحر الإقليمي أو بحرا إقليميا متسعا.[3]

1حمود محمد الحاج، المرجع السابق ص 255

2محمد سامي عبد الحميد، المرجع السابق ص 294

3صلاح الدين عامر، المرجع السابق ص633

الاتجاه الثالث: الاتجاه القائل بوجوب النظر إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة بوصفها ذات وضع قانوني خاصفأصحاب هذا الاتجاه يرون أن المنطقة الاقتصادية الخالصة هي ذات وضع قانوني خاص إذ لا يمكن اعتبارها جزء من أعالي البحار، كما أنها ليست جزء من البحر الإقليمي أو بحرا إقليميا متسعا.

ولقد عبر الفقيه ANDREY عن الوضع القانوني الخاص للمنطقة الاقتصادية الخالصة بقوله:" إن مصطلح (خالصة) يوحي للوهلة الأولى أن هذه المنطقة البحرية مطلقة للدول الساحلية، غير أن نصوص اتفاقية 1982 نفسها تدل على أن هذه المنطقة جزء من أعالي البحار مع وجود بعض الاستثناءات القانونية للدول الساحلية، و يشير البعض إلى أن فكرة الحقوق المتبقية التي نصت عليها المادة التاسعة والخمسون من اتفاقية قانون البحار للتأكيد على الوضع القانوني الخاص بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، فهذا النص لم يسندها لا إلى الدول الساحلية، كما أنه لم يستجيب لمطالب الدول الكبرى في المؤتمر، فلقد أقام نوع من التوازن الدقيق بين مصالح الدول الأخربو المجتمع الدولي من جهة أخرى و ذلك ليس إلا تعبيرا عن الوضع القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة."[1]

فالمنطقة الاقتصادية الخالصة في حقيقة الأمر تعتبر بمثابة نوع من الحل الوسط بين اتجاه الدول الساحلية نحو بسط ولايتها الإقليمية على مسافات كبيرة من البحر العالي من أجل الإنفراد بثرواتها و حماية بيئتها البحرية و الحفاظ على أمنها، و بين اتجاه الدول البحرية الكبرى في مواجهة هذا التيار، و محاولة قصره على أدنى امتداد ممكن و بأقل قدر ممكن من السلطات و الاختصاصات الإقليمية في تلك المنطقة.[2]

1عمر أبو الخير أحمد عطية، القانون الدولي العام، أكاديمية الشرطة دبي، الطبعة الأولى 2006 ص356

2صلاح الدين عامر، المرجع السابق ص 632

هذا الاتجاه تبنته الدول الساحلية وهو ما عرف بمجموعة السبعة و السبعين حيث اعتبرت هذه المنطقة ذات طبيعة خاصة، حيث تستمد البعض من طبيعتها القانونية من البحر الإقليمي و سيادة الدولة الساحلية الكاملة عليها، و بين البحر العالي الذي تضمحل فيه كل مظاهر السيادة بمساواة جميع الدول من حيث الحقوق و الواجبات التي يقررها لها القانون الدولي.[1]

بالنظر لنص المادة 55 من اتفاقية قانون البحار 1982 التي أشارت إلى أن المنطقة الاقتصادية الخالصة بوصفها منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي و ملاصقة له، و نص المادة 86 من اتفاقية قانون البحار التي حددت أعالي البحار مستبعدة المنطقة الاقتصادية الخالصة من المناطق التي ينطبق عليها هذا الوصف نعتقد أن الممارسة الدولية في الأعوام القادمة سوف تؤدي إلى إبراز أبعاد جديدة تسهم و لاشك في الكشف عن التكييف القانوني السليم للمنطقة الاقتصادية الخالصة و نعتقد منذ الآن أن الدول الساحلية سوف تسعى من خلال محاور متعددة إلى الإنفراد بالجانب الأعظم من الحقوق المتبقية في المنطقة الاقتصادية الخالصة على النحو الذي يؤدي إلى تأكيد إسباغ ولاية الدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة على النحو الذي قد يؤدي إلى تحقق نبوءة بعض الفقهاء الذين ذهبوا إلى القول بأن من المتعين النظر في المنطقة الاقتصادية الخالصة بوضعها الحالي، بوصفها الخطوة الأولى نحو فرض الولاية الكاملة للدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة.

المطلب الثاني: حقوق الدول الساحلية و الدول غير الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة

اكتملت حلقة تبني الحقوق السيادية للدول الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة في نص المادة 56 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، حيث تخضع موارد القاع و ما تحته للنظام المطبق على الجرف القاري و هذا ما أكدته محكمة العدل الدولية في قضية الجرف القاري بين ليبيا

1جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق ص 429

و مالطا في 03 جوان 1985و التي يجب أن ترفقها ولاية خاصة بمعنى أن تكون الغاية منها اقتصادية بحتة متمثلة في:

- الاستغلال.
- المحافظة على الثروات الطبيعية و إدارتها.
- تسيير الموارد الطبيعية، الحية و غير الحية لمياه القاع البحري، ما فوقه و ما تحته.
- إنتاج الطاقة من خلال الماء و التيارات و الرياح، من هنا تجسدت اختصاصات الدولة الساحلية في:
- إنشاء و إدارة هياكل استغلال الجزر الاصطناعية.
- البحث العلمي.
- إنشاء الجزر و المنشآت الأخرى.
- الاستكشاف البحري.
- والمحافظة على المحيط البحري و حمايته.

الفرع الأول: حقوق الدول الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة

إذ نصت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على عدد من الحقوق التي تتمتع بها الدولة الساحليةو الدول الأخرى في المنطقة الاقتصادية الخالصة، فلقد نصت ذات الاتفاقية على عدد الحقوق التي تتمتع بها الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة العائدة لها، و على عدد الواجبات التي يجب أن تنهض بالقيام بها وفقا لما يلي:

- **أولا: حق الدولة الساحلية في وضع القواعد و التدابير الوطنية لمكافحة التلوث**

- بالنسبة للمنطقة الاقتصادية الخالصة فقد أجازت الاتفاقية للدولة الساحلية الحق في وضع التشريعات و النظم و القواعد لمنع التلوث على أن تكون تلك القوانين و الأنظمة متفقة مع القواعد و المعايير الدولية المقبولة عموما، و الموضوعة عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو دبلوماسي عام، على أنه إذا كانت تلك القواعد و المعايير الدولية غير كافية لمواجهة بعض الظروف الخاصة، فإن للدولة الساحلية وضع ما تراه من وسائل إلزامية خاصة للحد من التلوث الناشئ عن السفن في بعض القطاعات المعينة من منطقتها الاقتصادية و وفقا للشروط المنصوص عليها في هذا الخصوص.[1]

فألزمت المادة 192 من اتفاقية قانون البحار جميع الدول بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها و لقد فرضت على الدولة الساحلية من الواجبات الإضافية لحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها في منطقتها الاقتصادية الخالصة، نظرا لولايتها عليها، فهي ملزمة بإصدار القوانين و الأنظمة الخاصة بمنع و خفضو مكافحة التلوث من مصادره المختلفة حسب المادة 208 من اتفاقية قانون البحار ولكن يشترط ألا تقل فاعلية هذه القوانين و الأنظمة من فاعلية المعايير الدولية و أن تلتزم الدولة الساحلية بتنفيذ هذه القوانين والأنظمة و أن تضع التدابير اللازمة لتنفيذ القواعد و المعايير الدولية. و مكافحة التلوث من مصادره المختلفة حسب المادة 208 من اتفاقية قانون البحار ولكن يشترط ألا تقل فاعلية هذه القوانين و الأنظمة من فاعلية المعايير الدولية، و أن تلتزم الدولة الساحلية بتنفيذ هذه القوانين والأنظمة و أن تضع التدابير اللازمة لتنفيذ القواعد و المعايير الدولية.

ثانيا: الحقوق السيادية المتعلقة باستكشاف الموارد الحية و غير الحية.

حيث تتمتع الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة بحقوق سيادية كاملة بخصوص استكشاف و استغلال كل الموارد الحية الموجودة في هذه المنطقة حيوانية كانت أم نباتية.[2]

1عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق ص80

2حمود محمد الحاج، المرجع السابق ص 136

و لما كان أساس المنطقة الاقتصادية الخالصة اقتصادي و قانوني في نفس الوقت حين المطالبة بالتأسيس لها، فإن الدول لا تمارس أي سيادة في هذه المنطقة، إلا في المجال الاقتصادي فقط مجال استثمار الثروات الحيوية و المعدنيةو النفطية الموجودة فيها.[1] فللدولة الساحلية حق الصيد في المنطقة ولكنها لا تستأثر به إذا كانت مواردها فائضة عن حاجاتها الاستهلاكية، والمعاهدات ألزمت الدولة الساحلية بإبرام الاتفاقيات مع الدول الأخرى تتيح لها الاستفادة من الصيد في المنطقة،[2] ويمكن لهذه التشريعات:

أ- إصدار تراخيص الصيد، و تحديد الرسوم و غيرها من المدفوعات.

ب- تحديد الأنواع التي يجوز صيدها و حصص الصيد.

ت- تنظيم الصيد و أدواته.

ث- تحديد أحجام الصيد المسموح بها.

ج- تحديد المعلومات التي يجب على سفن الصيد تقديمها.

ح- عدم إجراء برامج الأبحاث عن مصائد الأسماك بدون إذن ورقابة الدولة الساحلية.

خ- إنزال كل الصيد أو جزء منه في موانئ الدولة.

د- تدريب العاملين و نقل تكنولوجيا الصيد.

ثالثا: حق الدولة الساحلية في ضبط مخالفات التلوث

لا يكفي أن تقوم الدولة الساحلية بإصدار التشريعات الوطنية أو اتخاذ التدابير الخاصة لكي تتحقق فعالية الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية، إذ يعتبر الضبط أحد الوسائل ذات الفعالية لتدعيم الصفة الإلزامية لتلك القواعد و النظم وهو يتخذ عدة صور تختلف كل منها عن الأخرى بحسب نوعية و جسامة المخالفة و ذلك على النحو التالي:

1محمد سعادي، المرجع السابق ص184

2وليد بيطار، المرجع السابق ص 349

أ- **حق احتجاز السفن**: إذ يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ التدابير الإدارية اللازمة لمنع سفينة من الإبحار عند تواجدها داخل أحد موانئها أو إحدى محطاته النهائية البحرية و ذلك في حالة ثبوتها انتهاكها للقواعد و المعايير الدولية المتعلقة بصلاحية السفن للإبحار مهددة بذلك بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية. [1]كما على الدول الساحلية أن تتحلى ببعض الولاية عندما تحاول التدخل بحرية الملاحة هذه، فلا يمكنها التحقيق والتفتيش، حجز سفينة، تطبيق إجراء ضروري لاحترام قوانينها في ميدان معين كاستغلال الموارد الحية في المنطقة.[2]على أن يتم السماح لها بمواصلة سيرها فورا بعد إزالة أسباب الانتهاك.[3] والذي يعطيها سلطة المراقبة القضائية في إطار سياسة تسيير الموارد البحرية كما جاء في حكم المحكمة الدولية لقانون البحر المؤرخ في 04 ديسمبر 1997 في قضية السفينة سايجاSAIGA بين سان فانسون وغرينادين – SAINT VINCENTETGRENADINES ضد غينيا الخاصة بتوقيف سفينة ممولة لسفن الصيد.[4]

ب- **حق المطاردة الحثيثة**: و هو ما جاء به نص المادة 111 من اتفاقية قانون البحار إذ ينطبق حق المطاردة الحثيثة مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال ما يقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة، بما في ذلك مناطق السلامة المحيطة بالمنشآت المقامة في الجرف القاري، من انتهاكات لقوانين الدول الساحلية و أنظمتها المطبقة وفقا لهذه الاتفاقية على المنطقة الاقتصادية الخالصة. وعملا بأحكام هذا النص فإن الدولة الساحلية تملك حقا في ممارسة المطاردة الحثيثة للسفن التي تقوم بانتهاك القوانين التي قامت الدولة الساحلية بوضعها.[5] كما أن اتفاقية قانون البحار اشترطت لممارسة هذا الحق توافر الشروط التالية:

1ابراهيم محمد الدمغة، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة 1998 ص 18-19

2محمد سعادي، المرجع السابق ص184

3ابراهيم محمد الدمغة، المرجع نفسه ص 82

4محمد سعادي ، المرجع نفسه ص185

5عامر صلاح الدين، المرجع السابق ص 218

- أن تتوفر لدى الدولة قرينة قوية على أن السفينة قد ارتكبت أثناء وجودها في المناطق البحرية الخاضعة لها بما فيها المنطقة الاقتصادية الخالصة انتهاكا لقوانينها و أنظمتها الموضوعة للمحافظة على تلك المناطق.

- أن تبدأ المطاردة فور وقوع المخالفة، أثناء تواجد السفينة المخالفة في إحدى المناطق الواقعة تحت ولاية الدولة الساحلية.

- أن يكون قد صدر أمر للسفينة المخالفة بالتوقف عن طريق الإشارة الصوتية أو الضوئية و لم تستجب تلك السفينة لهذا الأمر.

- أن تستمر المطاردة دون انقطاع فإن انقطعت المطاردة لأي سبب كان و لو كان بسبب القوة القاهرة فإن العودة إليها يعتبر عملا غير مشروع، و الضبط ينبغي أن يكون بواسطة الموظفين الساميين أو السفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو غيرها من السفن و الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومة الدولة الساحلية المختصة بهذا الإجراء.

كماينبغي أن يتم بطريقة لا تعرض سلامة الملاحة للخطر و بما لا يتسبب عنها أي مخاطر للسفينة أو تعريض البيئة البحرية لأخطار غير معقولة مع الالتزام بعدم اقتياد السفينة أو حجزها في ميناء أو مرسى غير مأمون.[1]

- **رابعا: حق المحاكمة الجنائية**

- إذ تلتزم دولة العلم بتأسيس المسؤولية عن التلوث، و تحريك هذه المسؤولية حال وقوع التلوث وذلك بأن تباشر التحقيق الفوري في أي انتهاك للقواعد و المعايير الدولية و القانون الدولي للبيئة و أن تباشر هذه الدعوى الجنائية، و توقع الجزاء عن هذه الانتهاكات على السفن التي تحمل علمها واضعة في اعتبارها أن تكون هذه الجزاءات من الشدة إلى الحد الذي يثني عن ارتكاب هذه الانتهاكات.[2] فيحق للدولة الساحلية أن تقيم دعوى وفق قوانينها على السفينة المبحرة في المنطقة

1عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق ص 84-85

2أنس المرزوقي، حماية البيئة البحرية من التلوث قراءة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=536343 vu le 18/11/2019

الاقتصادية الخالصة متى ارتكبت في هذه المنطقة انتهاكا للقواعد الوطنية لمنع التلوث أو القواعد و المعايير الدولية يسفر عن تصريف يسبب إلحاق ضرر جسيم، أو يهدد بإلحاق ضرر جسيم بشاطئ الدولة أو بالمصالح ذات الصلة أو بأي من موارد المنطقة الاقتصادية الخالصة وذلك عندما تكون قرائن القضية تقتضي ذلك، و كمحاولة لتحقيق المزيد من الفاعلية لمكافحة التلوث أجازت الاتفاقية للدولة الساحلية أن تقيم دعوى ضد السفينة متى قامت الأدلة على أنها انتهكت القواعد و المعايير المقررة.[1]

خامسا: حق تفتيش السفن

و ذلك في حالة توافر دليل موضوعي واضح على أن السفينة مبحرة في المنطقة الاقتصادية الخالصة ارتكبت انتهاكا كتصريف يسبب إلحاق ضرر جسيم أو يهدد بإلحاق ضرر جسيم بسواحلها أو مصالحها المرتبطة به أو بأي من موارد بحرها الإقليمي أو بالمنطقة الاقتصادية الخالصة في هذه الحالة تستطيع بالإضافة إلى حق رفع الدعوى حجز السفينة المخالفة التي تسبب التلوث البيئي و كذلك حق تفتيش السفينة تفتيشا ماديا. فللدولة الساحلية القيام بهذا التفتيش في حالة مخالفة السفينة للوسائل الإلزامية الخاصة بمنع التلوث الصادر عنها و التي يتخذ بشأنها تدابير خاصة في قطاع معين و محدد لأحكام المادة 2/211 من قانون اتفاقية البحار، فالتفتيش المادي للسفينة يجب أن يقتصر على ما يكون مطلوبا منها أن تحمله من شهادات وسجلات و وثائق أخرى بمقتضى القواعد و المعايير الدولية و بالتالي لا يجوز القيام بالمزيد من التفتيش المادي للسفينة إلا في الحالات التالية:

أ- وجود أسباب واضحة تدعو للاعتقاد بأن حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق إلى حد كبير مع تفاصيل الوثائق التي تحملها.

ب- عدم كفاية الوثائق أو مضمونها في نفي أو تأكيد الانتهاك المشتبه فيه.

ت- عدم حمل السفينة لأية شهادات و سجلات صحيحة .

1عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق ص81

و في جميع الحالات لا يجب أن تمتد إجراءات التفتيش لفترة أطول مما تستلزم الأغراض المستهدفة منه.[1]

الفرعالثاني: حقوق الدول غير الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة

انطلاقا من فكرة الحقوق السيادية، ليست للدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية سيادة كاملة حيث تبقى الدول الأخرى محتفظة بحقوقها التقليدية المتمثلة في ممارسة أغلب الحريات المتفرعة عن مبدأ حرية البحر العام، كما أنها أيضا حقوق جديدة تتمثل في استغلال الفائض من الثروات الحية.فلمتكتف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بتنظيم حقوق و واجبات الدول الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة، بل نظمت أيضا حقوق وواجبات الدول الأخرى في تلك المنطقة. حيث تضمنت المادة 58 حرية الدول الأخرى و هي تتمثل في الآتي:

- حرية الملاحة.
- حرية الطيران.
- حق مد الأنابيب و الكوابل على قاع البحر.
- و الاستعمالات الأخرى للبحر مثل البحث العلمي.

غير أن هذه الحريات مقيدة، حيث تلتزم السفن و الطائرات باحترام القوانين و التنظيمات التي تضعها الدولة الساحلية.[2]و تنطبق الأحكام المتعلقة بأعالي البحار و غيرها من قواعد القانون الدولي المتصلة بالموضوع على المنطقة الاقتصادية الخالصة فلا يجوز استغلال الموارد الحية و غير الحية، ولكن يجب أن تراعى الدول الأخرى الحقوق المقررة للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة وواجباتها و ذلك بما لا يتنافى مع أحكام هذه المنطقة.

1أنس المرزوقي، حماية البيئة البحرية من التلوث قراءة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار
http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=536343 vu le 18/11/2019

2محمد سعادي، المرجع السابق ص187-1188

أما بالنسبة للدول الحبيسة تستفيد من فائض الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة عن طريق الاتفاقيات التي تبرمها مع الدولة الساحلية لا تتمكن من جني كل الموارد الموجودة في منطقتها، ولا تستطيع الزعم بأن لا وجود لأي فائض كي تحرم الدولة الحبيسة من حق الاستفادة.

على الدولة الساحلية أن تضع معيارا عادلا لتوزيع هذه الموارد، فحق الدولة غير الساحلية يقتصر على تعويضها عن الأوضاع الجغرافية غير الملائمة، أما إذا كانت من الدول المتقدمة اقتصاديا فليس لها الحق في الموارد الحية خاصة إذا كانت الدولة الساحلية متخلفة، وكانت تعتمد في حصولها على موارد حية لتغذية سكانها على مناطق اقتصادية تابعة لدولة أخرى، و تحفظ حقوق الدولة الحبيسة في الموارد على أساس الإنصاف، إلا أن استغلالها لهذه الموارد يتعلق بإمكانية وصولها إليها، ومن هنا فإن الدولة الساحلية تلتزم بإعطاء الدولة الحبيسة المنافذ الضرورية على البحر، فيؤخذ بعين الاعتبار الانتفاع من الموارد الموجودة دون الإضرار بها.[1]فلقد عرفت المادة 69 و المادة 70 من اتفاقية الأمم المتحدة الدول الحبيسة على أنها الدول بدون منفذ بحري أو محرومة، حيث أعطى لها حق يؤدي إلى التزام على الدولة الساحلية فلا يمكن لهذا الحق أن تمارسه مثل هذه الدول إلا إذا كان هناك اتفاق بين الدول المعنية (المادة 2/69و المادة 70 من اتفاقية قانون البحار).[2]

و قد بينت المادة 69 من اتفاقية قانون البحار حق الدول الحبيسة في الثروات الحية للمنطقة الاقتصادية الخالصة على النحو التالي:

أ- يكون للدول غير الساحلية الحق قي المشاركة على أساس منصف في استغلال جزء مناسب من فائض الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية الواقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية.

1وليد بيطار، المرجع السابق ص350

2محمد سعادي، المرجع السابق ص189

ب-تحدد الدول المعنية أحكام و صور المشاركة عن طريق اتفاقات ثنائية تراعي فيها:

- ضرورة تفادي إحداث آثار ضارة بالمجتمعات المتعيشة بصيد الأسماك أو ضارة بصناعات صيد الأسماك في الدول الساحلية.

-مدى مشاركة الدول غير الساحلية الأخرى و الدول المتضررة جغرافيا في استغلال الموارد الحية للمنطقة الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية و ما يترتب على ذلك من حاجة إلى تفادي تحميل أي دولة ساحلية وحدها، أو تحميل جزء منها عبئا خاصا.

-حاجة التغذية لسكان كل من الدول المعنية.[1]

و هناك بعض الحقوق التي تشترك فيها الدولة الساحلية مع بقية الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة نذكر منها:

إن الدول التي تستفيد من حرية الملاحة الجوية أو الملاحة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة تحترم قوانين الدولة الساحلية و أنظمتها وممراتها و على الأفراد الذين يمارسون حقوق الصيد احترام ما تضعه الدولة الساحلية من أنظمة تتعلق بالبيئة و الصحة و السلامة العامة و الحماية من التلوث، ولابد من التزام الدول و الأفراد و الشركات بالمحافظة على الموارد من النضوب و الاستنزاف و حماية الأنواع المهددة بالانقراض و النادرة و تنظيم صيد الأنواع السمكية المهاجرة.2

أ- **حرية البحث العلمي**: التي وقع خلاف بشانه نجمله في الآتي:

1المادة 69 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982

2وليد بيطار، المرجع السابق ص 351

حيث ذهبت من خلاله الولايات المتحدة الأمريكية و الدول المتطورة إلى أنه من واجب القائم بالبحث العلمي إبلاغ الدولة الساحلية المعنية.و ذهبت دول مجموعة 77 إلى أنه يجب الحصول على الموافقة الصريحة للدولة الساحلية مع ضمان مشاركتها في النتائج.

و لكن الحل الوسط التوفيقي: جاءت به معاهدة الجرف القاري لسنة 1958 حول البحث العلمي التي قالت باشتراط الحصول على الرضا الصريح من الدول الساحلية. وقد نتج هذا عن توافق بين مطالب حرية الملاحة الدولية و الأخذ بعين الاعتبار حقوق الدولة الاقتصادية.[1]

كما فرضت الفقرة الثانية من المادة 58 من اتفاقية قانون البحار على سائر الدول الأخرى واجبين رئيسين في المنطقة الاقتصادية الخالصة هما:

الواجب الأول: أن تراعى عند ممارستها لحقوقها وواجباتها الواردة في الاتفاقية المذكورة حقوق وواجبات الدولة الساحلية، و هذا الواجب هو أحد المبادئ الأساسية في القانون الدولي التي تقضي بعدم التعسف باستعمال الحق.

أما الواجب الثاني: فهو الالتزام بالقوانين و الأنظمة التي تعتمدها الدولة الساحلية وفقا لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 و غيرها من قواعد القانون الدولي و يتضمن هذا الواجب الامتثال للقوانين و الأنظمة الوطنية و القواعد و المعايير الدولية المتعلقة بملاحة السفن في مناطق الأمان المقامة حول الجزر الاصطناعية و المنشآت.[2]و التعاون مع الدولة الساحلية من أجل حماية و حفظ أنواع معينة من الأرصدة السمكيةو تلك المتعلقة بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها. و يلتزم رعايا الدول الأخرى الذين يقومون بالصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة بمراعاة تدابير الحفظ والشروط و الأحكام الأخرى المقررة في قوانين و أنظمة الدولة الساحلية، كما تلتزم الدولة الأخرى التي يقوم رعاياها في المنطقة الاقتصادية الخالصة بصيد الأنواع الكثيرة الترحال المدرجة في

1محمد سعادي، المرجع السابق ص 188

2الحاج ساسي سالم، المرجع السابق ص 222

المرفق الأول من الاتفاقية بأن تتعاون مع الدولة الساحلية بصورة مباشرة أو عن طريق المنظمات، بقصد تأمين حفظ هذه الأنواع و الانتفاع بها على الوجه الأمثل في جميع أنحاء المنطقة الاقتصادية الخالصة، كما تلتزم الدولة الأخرى أو المنظمات الدولية التي تعتزم القيام بمشاريع بحث علمي بحري في المنطقة لدولة ساحلية أن تقوم بتزويد تلك الدولة بكافة المعلومات بشأن هذه المشاريع، كما تلتزم الدولة الأخرى بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها ضد كافة أشكال التلوث.[1]

من الملاحظ من خلال ما سبق ذكره، أن الاتفاقية لم تحدد طبيعة حق الدولة على المنطقة الاقتصادية الخالصة بطريقة واضحة، فهي مرة تستخدم اصطلاح "الحقوق السيادية" بالنسبة لاستغلال موارد المنطقة الاقتصادية و استكشافها، ومرة أخرى تجدها تستخدم كلمة "الحقوق" بالنسبة لإقامة و تشغيل و استخدام الجزر الصناعية و المنشآت و التركيبات و الأبنية، و مرة ثالثة تستخدم كلمة "الولاية" بالنسبة لمسائل متعددة أهمها البحث العلمي و حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها و الواقع إنه من الصعب التمييز بين المصطلحات الثلاثة المذكورة، فالحقوق الولائية، و الحقوق السيادية جميعها تمثل مظاهر سيادية أو اختصاصات تباشرها الدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة و يبدو أن الهدف من استخدام هذه المصطلحات المختلفة كان مقصودا به الفصل بين مجموعة من الحقوق هي بطبيعتها حقوق متكاملة حتى تبدو سيادة الدولة على تلك المنطقة و كأنها غير كاملة و ربما يكون الهدف من ذلك هو محاولة احتواء كل المقترحات و الاتجاهات لموضوع كان يثار لأول مرة على أوسع نطاق عالمي. و الذي يهمنا أن الدولة الساحلية لها أن تمارس حق الولاية فيما يتعلق بحماية المنطقة الاقتصاديةالخالصة و المحافظة عليها من التلوث في ضوء الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية.

1عمر أبو الخير أحمد عطية، المرجع السابق ص246

المبحث الثاني: التزامات الدول الساحلية و الدول غير الساحلية في حماية المنطقة الاقتصادية الخالصة في ظل أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

اكتسبت العناية بالبيئة البحرية أهمية خاصة منذ بدء إدراك المدى الذي يمكن أن يتطور إليه مشكلة تلوث مياه البحار و المحيطات، ومدى ما يمكن أن تؤدي إليه من آثار مدمرة على الثروات الحية و على صحة الإنسان، و رفاهيته، و بحصول تفاعل بين قواعد قانون الدولي للبحار و قواعد القانون الدولي البيئي، أدت إلى تحسين مضمون التزامات الدول في ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث، و بدأ القانون الدولي يهتم بمشاكل تلوث البيئة البحرية، وذلك عن طريق وضع مجموعة من القواعد من أجل حماية البيئة البحرية من جميع أنواع التلوث ومن مختلف مصادره و أشكاله بالإضافة إلى تدعيم و توسيع الالتزامات العامة بحماية البيئة البحرية، و كذا وضع تحديد دقيق للالتزامات الملقاة على عاتق الدول، بإدخال مجموعة من الشروط عند صياغة التزامات الدول في هذا الميدان،[1] و تحديد نوع التدابير التي يجب على الدول العمل على تطبيقها في أنظمتها القانونية الداخلية بهدف حماية البيئة البحرية من التلوث و لإظهار الفائدة من هذا التطور الذي مس النظام القانوني الدولي في ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث، يجب التنويه بهذه القواعد الدولية و التي تهم جانبين الوقاية و إصلاح الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية.

المطلب الأول :التزامات الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة

ألزمت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 و بالتعاون مع الدول و المنظمات المختصة لأجل وضع قواعد و معايير و إجراءات دولية لحماية منطقتها الاقتصادية الخالصة من التلوث فلقد أشارت المادة 6/11 من اتفاقية قانون البحار بإعطاء الدولة الساحلية الحق في اعتماد تدابير إلزامية لمكافحة التلوث في المنطقة و نظرا لما تتمتع به الدولة الساحلية من الولاية بحماية البيئة

1 http//montada. Echouroukonline.com

البحرية من التلوث في المنطقة الاقتصادية الخالصة بموجب المادة 56 /3 من اتفاقية قانون البحار فإنها:

أولا: تلتزم بإخطار الدول و المنظمات الدولية عن الحالات التي تكون فيها البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة معرضة لخطر داهم فيتم هذا الإخطار فورا.[1] ففي القضية المعروفة بقناة كورفو corfo channal قضت محكمة العدل الدولية فيها (أن ألبانيا مسؤولية عن وجود ألغام في مياهها الإقليمية دون أن تضع العلامات أو تخطر الدول الأخرى عن وجود هذه الألغام فذلك يعد مخالفة خطيرة تتحمل بموجبها ألبانيا توابع المسؤولية الدولية. ومن ثم فإن واجبا يقع عليها يلزمها تعويض المملكة المتحدة).[2] أما المادة 207 من اتفاقية قانون البحار تلزم الدول الساحلية باتخاذ ما تراه ضروريا من تدابير أخرى لمنع هذا التلوث و خفضه و السيطرة عليه، و فضلا عن النصوص التي تناولت حماية البيئة البحرية بوجه عام من مصادر التلوث المختلفة وضعت المادة 211 من اتفاقية قانون البحار الخاصة بالتلوث من السفن في فقراتها الخامسة و السادسة حكما خاصا بالمنطقة الاقتصادية الخالصة يتعلق بسلطة الدولة الساحلية فيما يتعلق بمكافحة التلوث الناجم عن السفن في تلك المنطقة.[3]

ثانيا: تلتزم الدولة الساحلية و عند قيامها بإقامة الجزر الصناعية و المنشآت و التركيبات في المنطقة الاقتصادية وفقا للمادة 1/56 من اتفاقية قانون البحار بحماية البيئة البحرية في المنطقة المذكورة و لاسيما عند إزالة تلك المنشآت و التركيبات و هو ما أشارت إليه المادة 1/208 من اتفاقية قانون البحار بأن تعتمد الدولة الساحلية قوانين و أنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليهو الناشئ عما يخضع لولايتها من أنشطة تخص قاع البحار أو ما يرتبط بتلك

1علي جبار كريدي، جاسم محمد حسن، المسؤولية الدولية للدول الساحلية و الدول الأخرى عن التلوث البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة، مجلة دراسات البصرة، السنة الثالثة عشرة/العدد 30 لسنة 2018 ص183

2حكم محكمة العدل الدولية في 1949/10/26 بين ألبانيا و المملكة المتحدة من موقع محكمة العدل الدولية orgwww.icj

3صلاح الدين عامر، المرجع السابق ص610

الأنشطة و عما يدخل في ولايتها من جزر اصطناعية و منشآت وتركيبات عملا بالمادتين 60 و 80 من اتفاقية قانون البحار.[1] فلعدم إعاقة الملاحة الدولية في المنطقة الاقتصادية الخالصة و طبقا للحقوق المقررة للدولة الساحلية يجب ألا تؤدي هذه الحقوق إلى التأثير على مبدأ حرية الملاحة في المنطقة الاقتصادية الخالصة و هو ما أشارت إليه المادة 60 من اتفاقية قانون البحار حيث ألزمت الدول الساحلية في فقرتها الثالثة بأن تقوم بالإخطار عما تنشوءه من جزر صناعية أو منشآت أو مبان و أن تحتفظ دائما بوسائل للتحذير بوجودها و أن تعين حولها مناطق سلامة معقولة، فإن تخلت عن أي منهاوأوقفت استعمالها وجب عليها إزالتها كاملة، كما حرمت الفقرة السابعة من المادة ذاتها الدولة الساحلية من إقامة تلك الجزر الصناعية و المنشآت و التركيبات و مناطق السلامة حولها إذا ترتب على ذلك إعاقة لاستخدام الممرات البحرية المعترف بأنها جوهرية للملاحة الدولية.[2]

ثالثا: تلتزم الدولة الساحلية بالإفراج الفوري عن السفن التي يتم إيقافها بسبب انتهاكها القوانين التي وضعتها لحماية البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة إذ قامت هذه السفن بتقديم كفالة أو ضمان. إذ تلتزم الدولة الساحلية و قبل قيامها أو إعطائها الموافقة بالإغراق البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة أن تقوم بالتشاور مع بقية الدول التي قد تتأثر بهذا الإغراق بسبب موقعها الجغرافي

رابعا: كما تلتزم الدولة الساحلية بمراعاة القوانين و الأنظمة فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية في المناطق المكسوة بالجليد و الواقعة داخل حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة، حيث تشكل الظروف المناخية القاسية عوائق أو مخاطر استثنائية للملاحة يترتب عليها تلوث البيئة البحرية في المنطقة المذكورة.كما تلتزم الدولة الساحلية بالقيام بتقييم جميع الأنشطة التي تقع تحت ولايتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة والتي من شأنها أن تؤدي إلى تلوث في البيئة البحرية في تلك

1علي جبار كريدي، جاسم محمد حسن، المرجع السابق ص184

2صلاح الدين عامر، المرجع السابق ص 608

المنطقة.وفي هذا الشأن يمكنناأن نشير إلى الحكم الصادر من محكمة العدل الدولية بتاريخ 1967/07/26 في النزاع القائم بين ألمانيا و بولندا حول مصنع chorzow إلى أن من المبادئ العامة للقانون الدولي أن كل إخلال يقع من دولة بأحد تعهداتها يستتبع مسؤوليتها و من ثم الالتزام بالتعويض الملائم، و أن هذا التعويض أمر متلازم مع عدم القيام بالتعهد و بالتالي فإذا ما دعت إحدى الدول الأخرى أن الدول الساحلية قد تصرفت بما يخالف الأحكام التي تضمنتها اتفاقية قانون البحار و الاتفاقيات الأخرى فيما يتعلق بالالتزامات المترتبة عليها فإن لتلك الدول الحق أن ترفع هذا الأمر إلى إحدى المحاكم التي ورد ذكرها في المادة 287 من اتفاقية قانون البحار.

خامسا: الالتزام بصون الثروات الطبيعية الحية و إدارتها إدارة رشيدة.[1]

تلقى اتفاقية قانون البحار على عاتق الدول الساحلية التزاما بالعمل على صون الثروات الطبيعية الحية في منطقتها الاقتصادية الخالصة، و إدارة تلك الثروات إدارة رشيدة، و بموجب المادة 1/65 من اتفاقية قانون البحار تكفل الدولة الساحلية واضعة في اعتبارها أفضل الأدلة المتوفرة لديها عن طريق مناسب من تدابير الحفاظ و الإدارة وعدم تعرض بقاء الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة لخطر الاستغلال المفرط، كما تتعاون الدولة الساحلية وفقا لما يقتضيه الحال مع المنظمات الدولية المختصة سواء كانت إقليمية أو دولية لتحقيق هذه الغاية. ثم جاء نص الفقرة الثالثة منالمادة 61 من اتفاقية قانون البحار.[2]ولسبيل الوصول إلى ذلك عليها أن تقدم و تتبادل بصورة منتظمة ما هو متوافر من المعلومات العلميةو الإحصائيات عن كمية الصيد و غير ذلك من

1علي جبار كريدي، جاسم محمد حسن، المرجع السابق ص 185

2المادة 03/61 :"...يكون من أهداف هذه التدابير أيضا صون الأنواع المجتباة أو تحديدها بمستويات يمكن أن تدر أقصى غلة قابلة للدوام كما تعينها العوامل البيئية و الإقتصادية ذات الصلة، بما فيها الحاجات الإقتصادية للمجتمعات الساحلية المتعيشة بصيد الأسماك و المتطلبات الخاصة للدول النامية. ومع مراعاة أنماط الصيد و الترابط بين السلالات السمكية و أية معايير دولية للحد الأدنى موصى بها بوجه عام سواء على الصعيد دون الإقليمي أو الإقليمي أو العالمي"

البيانات المتصلة بحفظ الأرصدة السمكية عن طريق المنظمات الدولية، و الدول التي يسمح لرعاياها بالصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة.[1]

سادسا: الالتزام بتشجيع البحث العلمي البحري

في الظروف العادية على الدول الساحلية منح موافقتها على مشاريع البحث العلمي البحري التي تنهضبه الدول الأخرى أو المنظمات الدولية في منطقتها الاقتصادية الخالصة مادامت هذه الأبحاث تجري للأغراض السلمية و تسعى لتحقيق مصلحة الإنسانية و طبقا لأحكام المادة 3/246 من اتفاقية قانون البحار، تلتزم الدول الساحلية بعدم تأخير هذه الموافقة أو رفضها بصورة غير معقولة، كما للدول الساحلية إبداء السماح بإجراءات البحث العلمي إذا كان:

أ- مشروع البحث العلمي ينطوي على استخدام الجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات المشار إليها في المادة 60 من اتفاقية قانون البحار.

ب- يتضمن معلومات تتعلق بطبيعة وأهداف المشروع بصورة غير دقيقة.

ت- عدم إيفاء الدولة أو المنظمة الدولية القائمة بالبحث بالتزاماتها اتجاه الدولة الساحلية من مشروع بحث سابق حسب المادة 249 من اتفاقية قانون البحار.[2]

سابعا: واجب حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها في المنطقة الاقتصادية الخالصة إذ تلزم المادة 192 من اتفاقية قانون البحار الدول بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها في منطقتها الاقتصادية الخالصة و ذلك لولايتها عليها فعليها أن تلتزم:

1صلاح الدين عامر، المرجع السابق ص 609

2الراوي جابر ابراهيم، القانون الدولي للبحار وفقا لاتفاقية قانون البحار العام لعام 1982 مع دراسة عن الخليج العربي – جامعة بغداد 1989 ص135

أ- بإصدارالقوانين و الأنظمة الخاصة بمنع و خفض و مكافحة التلوث من مصادره المختلفة (المادة 208 من اتفاقية قانون البحار)

ب-يشترط ألا تقل فاعلية هذه القوانين عن فاعلية القواعد و المعايير الدولية. إذ تلتزم الدولة الساحلية باتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذ هذه القواعد و المعايير.[1]

ت-تلتزم الدولة الساحلية بوضع القوانين و الأنظمة التي تكفل مكافحة التلوث البحري من المصادر البرية بما في ذلك الأنهار و مصابها و خطوط الأنابيب و مخارج التصريف و إلقاء المواد السامة أو الضارة و عليها مراعاة القواعد و المعايير الدولية.

ث-تلتزم الدولة الساحلية بالتعاون على المستوى الدولي و الإقليمي لغرض مكافحة التلوث البحري الناجم عن مصادر برية، و في هذا المجال نرى على الصعيد الدولي و أثناء المناقشات التي دارت في المؤتمر الثالث لقانون البحار في دورته الثالثة لعام 1985 حيث تم الاتفاق على وضع التزام عام على جميع الدول بالرصد البيئي و تزويد المنظمات الدولية بالنتائج مع الأخذ بعين الاعتبار الوضع الاقتصادي للدولة النامية عند تنفيذ هذا الالتزام حيث استقرت المناقشات على إقرار نصوص المواد 203، 204، 2005، 206 من اتفاقية قانون البحار و التي تنطوي على معنى إلزام الدول الأعضاء بمكافحة التلوث بالتعاون على المستوى الدولي و الإقليمي.[2]

ثامنا: إعلان الخرائط و قوائم الإحداثيات الجغرافية للمنطقة الاقتصادية الخالصة إذ ألزمت المادة 75 من اتفاقية قانون البحار الدولة الساحلية بإعلان الخرائط و قوائم الإحداثيات الجغرافية التي تبين خطوط الحد الخارجي للمنطقة الاقتصادية الخالصة و خطوط التحديد مع الدول المجاورة على خرائط ذات مقياس ملائم، كما يجوز الاستعاضة عن هذه الخطوط بقوائم الإحداثيات الجغرافية.[3]

1حمود محمد الحاج، المرجع السابق ص285

2علي جبار كريدي، جاسم محمد حسن، المرجع السابق ص185

3الحاج ساسي سالم، المرجع السابق ص2015

تاسعا: الالتزام بتعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة في حالة التقابل أو التلاصق و ذلك عن طريق الاتفاق على أساس القانون الدولي، و هذا ما نصت عليه المادة37 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية بغية التوصل إلى حل منصف المادة 1/74 من اتفاقية قانون البحار و عليها في انتظار التوصل لمثل ذلك الاتفاق أن تبذل بروح من التفاهمو التعاون قصارى جهودها للدخول في ترتيبات مؤقتة ذات طابع عملي، و تعمل خلال هذه الفترة الانتقالية على عدم تعريض التوصل إلى الاتفاق النهائي للخطر أو إعاقته.[1]

مما تقدم نستخلص إلى أن الدول الساحلية تتحمل المسؤولية الدولية عن جميع أنشطتها الملوثة للبيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة لما تملكه من الولاية بحماية هذه المنطقة من التلوث وفقا للمادة 1/56 من **اتفاقية قانون البحار**، ولما لها من حقوق و ما عليها من التزامات و ما تتمتع به من موقع جغرافي لقربها من المنطقة، إلا أنه بالرغم من ذلك فإن الدول الصناعية الكبرى استطاعت في أغلب الاتفاقيات الدولية أن تعطي دولة العلم الاختصاص في إصدار العقوبات المترتبة عن مخالفة أحكامها المتعلقة بتلوث البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة فضلا على اقتصار أغلب الاتفاقيات الدولية في تطبيقها على الدول الأطراف فيها فقط.[2]

المطلب الثاني: التزامات الدول الغير أطراف في حماية المنطقة الاقتصادية الخالصة

إذا كانت للدول الغير أطراف من الحقوق و الحريات المقررة في المنطقة الاقتصادية الخالصة بموجب أحكام اتفاقية قانون البحار، فإن من البديهي أن يقابل تلك الحقوقو الحريات، بعض الالتزامات التي ترتبط بممارستها بالضرورة.

لقد أشارت المادة 1/124 من اتفاقية قانون البحارإلى التعريف بالدول غير الساحلية بأنها:" كل دولة ليس لها ساحل بحري"، إلا أن الاختلاف يكمن في تحديد المقصود بالدول

1صلاح الدين عامر، المرجع السابق ص 612

2علي جبار كريدي، جاسم محمد حسن، المرجع السابق ص 188

المتضررة جغرافيا و هو أمر في غاية الصعوبة فلقد أثمرت المؤتمرات و اللقاءات الدولية إلى ما أشارت إليه اتفاقية قانون البحار".[1]

يمكن إيجاز تلك الالتزامات الملقاة على عاتق الدول الغير على النحو التالي:

أولا: يقع على الدول الغير التزام عام بوجوب إبلاء المراعاة الواجبة لحقوق الدولة الساحلية وواجباتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة عند قيامها بممارستها حرية الملاحة و التحليق و وضع الكابلات و خطوط الأنابيب المغمورة و غيرها، ذلك مما يتصل بهذه الحريات من أوجه استخدامات البحر المشروعة دوليا. إذ يتعين عليها أن تمتثل للقوانين و الأنظمة التي تعتمدها الدولة الساحلية وفقا لاتفاقية قانون البحار وقواعد القانون الدولي العام، بالقدر الذي لا تتعارض به مع أحكام الجزء الخامس الخاص بالمنطقة الاقتصادية الخالصة.[2]

ثانيا: تلتزم الدولة غير الساحلية و المتضررة جغرافيا و عند ممارستها لحقوقها في المنطقة الاقتصادية الخالصة واستنادا للمواد 192 و 197 من اتفاقية قانون البحارما يلزم من التدابير المتماشية مع الاتفاقية لمنع التلوثوالسيطرة عليه و هو التزام عام، كما تلتزم الدولة غير الساحلية و المتضررة جغرافيا في التعاون مع الدول الأخرى الواقعة في نفس المنطقة في مكافحة التلوث البحري و منع الضرر حسب نص المادة 199 من اتفاقية قانون البحار.

ثالثا: يتقيد رعايا الدول الأخرى الذين يقومون بالصيد فى المنطقة الاقتصادية الخالصة بتدابير الحفظ و بالشروط و الأحكام المقررة في قوانين و أنظمة الدولة الساحلية و التي تكون متماشية مع اتفاقية قانون البحار(المادة 4/62من اتفاقية قانون البحار).

1المادة 1/70 من إتفاقية قانون البحار تنص :"تعني الدول المتضررة جغرافيا الدول الساحلية بما فيها الدول المشاطئة لبحار مغلقة أو شبه مغلقة و التي يجعلها موقعها الجغرافي معتمدة في حصولها على إمدادات كافية من السمك لأغراض تغذية سكانها أو جزء من سكانها على إستغلال الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة لدول أخرى واقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمي، و كذلك الدول الساحلية التي تستطيع إدعاء مناطق إقتصادية خالصة بها."

2صلاح الدين عامر، المرجع السابق ص 620

رابعا: كما تلتزم الدول الأخرى التي يقوم رعاياها في المنطقة الاقتصادية الخالصة بصيد الأنواع الكثيرة الترحال المدرجة في المرفق الأول للاتفاقية بأن تتعاون مع الدولة الساحلية بصورة مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية بغرض حفظ هذه الأنواع و الانتفاع بها على الوجه الأمثل في جميع أنحاء المنطقة الاقتصادية الخالصة.[1] فيقع على الدول الناشطة في المنطقة الاقتصادية الخالصة الحفاظ على مواردها من حيث تقيدها بكمية الصيد الممنوحة لها، و ألا تمنح حق صيدها من الباطن لفائدة دولة من الغير وهو ما نصت عليه المادة 72 /1 من اتفاقية قانون البحار[2]. كما تلزم المادة 3/70 من اتفاقية قانون البحارعلى أن تلتزم الدول غير الساحلية و المتضررة جغرافيا من إحداث أثار ضارة بالمجتمعات المتعيشة بصيد الأسماك أو ضارة بصناعة صيد الأسماك في الدول الساحلية.

خامسا:كما تلزم المادة 60 من اتفاقية قانون البحار رعايا الدول غير الساحلية و المتضررة جغرافيا بالتقيد بتدابير الحفظ و الشروط و الأحكام الأخرى المقررة في قوانين و أنظمة الدولة الساحلية و هو ما يؤدي في حالة الإخلال به إلى المساهمة في تلوث البيئة في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

سادسا: عند وجود نفس الرصيد أو الأرصدة من أنواع مترابطة في المناطق الاقتصادية الخالصة و قطاع واقع ما ورائها و ملاصق لها. تسعى الدولة الساحلية والدول التي تقوم بصيد هذه الأرصدة في القطاع الملاصق إما مباشرة أو عن طريق المنظمات دون الإقليمية أو الإقليمية المناسبة

1الحاج ساسي سالم، المرجع السابق ص 223

2المادة 1/72 من اتفاقية قانون البحار:"لا تنتقل حقوق إستغلال الموارد الحية المنصوص عليها بموجب المادتين 69 و 70 بشكل مباشر، أو غير مباشر إلى دولة ثالثة، أو إلى رعاياها سواء بالتأجير أو بالترخيص، أو بإقامة مشاريع مشتركة، أو بأي طريقة أخرى يكون لها أثر إحداث ذلك النقل ما لم تتفق الدول المعنية على غير ذلك."

إلى الإنفاق على التدابير اللازمة لحفظ هذه الأرصدة في القطاع الملاصق و هذا ما بينته المادة 2/63 من اتفاقية قانون البحار.[1]

سابعا: تلتزم الدول غير الساحلية و المتضررة جغرافيا في استغلال جزء من الموارد الحية فقط في المنطقة الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية و هو ما أشارت إليه الفقرة الثانية من المادة 62مناتفاقية قانون البحار، و يقتصر على الثروات الحية الموجودة في العمود المائي و لا يمتد إلى الثروات الحية الراقدة في القاع التي تعتبر من الثروات الخاضعة للأحكام الخاصة بالجرف القاري حسب المادة 68 من اتفاقية قانون البحار.[2]

ثامنا: كما تلتزم الدول الأخرى أو المنظمات الدولية التي تعتزم القيام بمشاريع بحث علمي بحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة ساحلية أن تقوم بتزويد تلك الدولة بكافة المعلومات بشأن هذه المشاريع، كما تلتزم الدولة الأخرى بحماية البيئة البحرية و المحافظة عليها ضد كافة أشكال التلوث.[3]

و من ناحية أخرى عليها واجب الامتثال لبعض الشروط المتعلقة بضمان حقوق الدولة الساحلية في أن تشترك إذا رغبت في مشروع البحث العلمي أو أن تكون ممثلة فيهو ضمان تزويد الدولة الساحلية بالمعلومات و النتائج التي يسفر عنها مثل ذلك البحث. و هناك التزام عام تشترك فيه جميع الدول لأجل حماية البيئة البحرية و المحافظة عليه من كل أشكال التلوث البحري، إذ ينبغي عليها أن تلتزم باتخاذ ما يتماشى مع اتفاقية قانون البحار لعام 1982 خاصة ما تعلق منها بالمادتين 192 و 197 من اتفاقية قانون البحار و ذلك من أجل منع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه، بحيث ينبغي أن تضمن أن الأنشطة الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها لا

1صلاح الدين عامر، المرجع السابق ص620

2علي جبار كريدي، جاسم محمد حسن، المرجع السابق ص194

3عمر أبو الخير عطية، المرجع السابق ص246

تؤدي إلى إلحاق ضرر بالبيئة البحرية أو بالدول الأخرى حسب نص المادة 194 من اتفاقية قانون البحار كما عليها أن تخطر الدول المعرضة بيئتها البحرية لخطر داهم أو وشيك الوقوع بذلك الخطر حسب نص المادة 198 من اتفاقية قانون البحارو أن تتعاون مع الدول الأخرى الواقعة في نفس المنطقة و مع المنظمات المختصة في القضاء على ذلك التلوث عن طريق تعزيز خطط لطوارئ لمواجهة التلوث في البيئة البحرية، كما ألزمت الاتفاقية الدول بوضع القوانين والأنظمة الخاصة بمنع التلوث في البيئة البحرية عن طريق الإغراق و هو ما حددته المادة 210 من اتفاقية قانون البحار.[1] من السفن حسب المادة 211 من ذات الاتفاقية بحيث ينبغي للدول أن تضمن امتثال السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها للقواعد و المعايير الدولية المنطبقة و الموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عامو لقوانينها و أنظمتها وفقا لاتفاقية قانون البحار و ذلك لأجل منع تلوث البيئة البحرية من السفن و خفضه و السيطرة عليه.[2]

تاسعا:التزامات الدولة الحبيسة

الدول الحبيسة أو المغلقة هي الدول التي لا تطل على بحار و لا على محيطات فتلتزم دولة الغير بكل ما يعود للدولة الساحلية من حقوق و تستفيد منها الدول الحبيسة، أي التي لا منافذ مباشرة على البحر كونها محاطة باليابسة من كل الجهات حيث قررت اتفاقية. قانون البحار حق لهذه الدول للوصول إلى البحر بغرض ممارسة الحقوق المنصوص عليها في ذات الاتفاقية في مادتها 29 أعطت للدول غير الساحلية الحق في المشاركة على أساس منصف في استغلال جزء من فائض الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة و ألزمتها من جهة أخرى طبقا لأحكام المادتين61 و 62 من اتفاقية قانون البحار الدول الحبيسة بتحديد أحكام عن طريق اتفاقيات

1محمد الحاج حمود، المرجع السابق ص318

2صلاح الدين عامر، المرجع السابق ص623

ثنائية أو دون إقليمية تراعى فيها ضرورة تفادي إحداث أضرار بالمجتمعات المتعيشة بصيد الأسماك أو ضارة بصناعات صيد الأسماك في الدول الساحلية. إلا أن معاهدة قانون البحار قصرت حق هذه الدول على الاستفادة عندما تكون الموارد الحية للمنطقة فائضة عن حاجة الدولة الساحلية. وإذا كانت الدولة الساحلية تعتمد بصورة رئيسية على موارد المنطقة تستطيع ألا تمنح أية حقوق للغير.[1]

وختاما يمكن القول أن المجتمع الدولي في البداية فوجئ بظاهرة التلوث البحري و مدى اتساع لآثاره و حجم مخاطره، إلا أنه تدخل و قام بوضع مجموعة من الالتزامات بشأن الإصلاح المادي و القانوني لأضرار التلوث البحري، و من شأن الامتثال لهاته الالتزامات الدولية أن يقدم دليل على مدى إقبال الدول من خلال تشريعاتها الوطنية، و ممارساتها الدولية على هذا النظام الإتفاقي و أن تترجم إرادتها في تفعيله مما سيعد قفزة نوعية في تطور القانون البحري الدولي، في اتجاه التقليص من بعض القواعد التقليدية، مبدأ حرية البحار والاختصاص الخالص لدولة العلم، و في حماية البحار من كل مصادر التلوث.[2]

المطلب الثالث: حماية المنطقة الاقتصادية في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، هذا التقنين العالمي الشامل دل على الإدراك الواعي لمدى الخطورة التي يمكن أن تنجم عن تلويث البيئة البحرية، و مدى الحاجة إلى تعاون كل دول العالم الثالث لتحمل عبء مكافحة هذا التلوث ووضع الرقابة الفعالة للوقاية منه، فلقد كانت العناية بمكافحة مظاهر تلوث البيئة البحرية من أقدم مظاهر الاهتمام الدولي بجوانب البيئة، على

1الحسين السالمي، التحكيم و قضاء الدولة، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، بيروت، لبنان2008 ص344

2أنس المرزوقي، حماية البيئة البحرية من التلوث قراءة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=536343 vu le 18/11/2019

أن الجهود الدولية، قد تصاعدت في مجال مكافحة التلوث حيث امتدت أيضا لتشمل الاهتمام بالمحافظة على موارد و ثروات البيئة البحرية التي تشكل جزء لا يتجزأ من النظام البيئي و التي يمكن أن يؤدي نفاذ بعضها إلى التأثير على البيئة البحرية.

فالتعاون الدولي لمكافحة التلوث البحري يمثل وسيلة لضمان تطبيق الالتزامات و تبدو القيمة الحقيقية لهذا التعاون في أن أية دولة لا تستطيع بمفردها أو بمعزل عن جيرانها أن تتصدى لمكافحة التلوث البحري، كما أن التلوث أصبح قضية عالمية لا تخص مجموعة واحدة أو مجموعة من الدول أو يقتصر على منطقة بعينها إنما هي قضية عامة عالمية، تتطلب تكاثف كل الجهود الإنسانيةو كافة الإمكانات العلميةالمتاحة فالتعاون على المستوى العالمي أحد الضمانات العامة لتطبيقو تنفيذ أحكام الالتزام، ذلك أن الالتزام بما يلقيه من مسؤوليات على عاتق الدول الأطراف هو من الأمور التي لا يمكن الوفاء بها بغير التعاون الدولي. أصدرت الأمم المتحدة في 17 ديسمبر 1970 قرار رقم 2750 دعت فيه إلى عقد مؤتمر دولي لقانون البحار في عام 1973 و في 16 نوفمبر 1973 أصدرت الجمعية العامة توصياتها رقم 2067 و التي بمقتضاها قررت عقد الدورة الأولى في نيويورك في الفترة الممتدة من 03 إلى 14 ديسمبر عام 1973 و خلال هذه الدورة التي اقتصرت على فقط على أعمال الإجراءات، تم تشكيل اللجان الرئيسية و تعاقبت بعد ذلك دورات المؤتمر الإحدى عشر إلى أن تم التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 [1] فقد تناولت الاتفاقيات الدولية و الإقليمية حماية البيئة البحرية و المحافظة عليها، كان أهمها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. المادة 217 من الاتفاقية تحدد بالتفصيل ما يجب أن تقوم به دول العالم ليس فقط لضمان قيام سفنها باحترام قواعد السلوك المقررة لتجنب تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه، و إنما أيضا لضمان جعل " تصميم و بناء المعدات " هذه السفن و" تكوين طاقمها" مطابقا، في جميع الأوقات، إلى القواعد المتعلقة بذلك، و معلوم

1أنس المرزوقي، حماية البيئة البحرية من التلوث قراءة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار
http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=536343 vu le 18/11/2019

أن هذه القواعد هي قواعد دولية تلتزم كل الدول بوضعها.[1] و قد جاء إفراد الاتفاقية الجديدة للجزء الثاني عشر منها المواد من 192 إلى المادة 237 لحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها تعبيرا عن اهتمام مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار بموضوع البيئة البحرية، اهتماما يتجاوز كثيرا تلك الإشارات المتواضعة في اتفاقيات جنيف لعام 1958 لبعض جوانبها و يحاول أن يساير الاهتمام العام و الإقليمي لمختلف جوانب تلك المشكلة.[2]

و قد جاءت هذه الاتفاقية كنظام قانوني شامل لكافة المواضيع المتعلقة بالبحار، و تضمنت 320 مادة وتسع ملاحق. فمن خلال استقراء الأحكام الواردة في الجزء الثاني عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المتعلق بالبيئة البحرية و المحافظة عليها، و بالخصوص المادة 192 من هذا الجزء نجد أن هناك التزاما عاما يقع على عاتق الدول بحماية البيئة البحرية، هذا التأكيد القانوني الواضح، يعد نتاج للتأثيرات الإيجابية التي تركتها مجموعة من قواعد الاتفاقية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث، بل قامت اتفاقية قانون البحار بالربط بين قواعدها العامة و القواعد الدولية التي تضمنتها أو ستتضمنها الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البحار من التلوث أو تلك التي توصي بها المؤتمرات أو المنظمات الدولية، و هو الربط الذي يتجلى في الفرع الخامس من الجزء الثاني عشر من الاتفاقية الذي يحمل عنوان القواعد الدولية و التشريعات الوطنية لمنع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه، و هو ما يعني أن الدول أصبحت ملزمة بالحرص على أن تكون هذه القوانين مطابقة للقواعد الدولية.[3] فقررت اتفاقية قانون البحار ضرورة التعاون العالمي من أجل حماية البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة و المحافظة عليها، و المعروف أنه لا يمكن لدولة بعينها القيام بهذا الالتزام و هو حماية البيئة البحرية بكافة أنواعه أو حتى محاولة خفضه و السيطرة عليه، و لكنها بإبرازها لمبدأ التعاون العالمي فهو مؤشر على الاهتمام الصريح بالبيئة البحرية لذلك

1نجم عبود مهدي، الآليات المتوفرة لحماية البيئة البحرية دوليا، http://jilrc.com vu le 18/11/201

2عامر طراف، المرجع السابق ص 918

3أنس المرزوقي، حماية البيئة البحرية من التلوث قراءة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=536343 vu le 18/11/2019

نصت المادة 197 من اتفاقية قانون البحار على أن تتعاون الدول على أساس عالمي، و حسب الاقتضاء على أساس إقليمي مباشر عن طريق المنظمات الدولية المختصة على صياغة و وضع قواعد و معايير دولية و ممارسة إجراءات دولية موصى بها، و تتماشى مع هذه الاتفاقية لحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها مراعاة الخصائص الإقليمية المميزة، و لعل أول ما يلفت الانتباه عند دراسة الاتفاقية من موضوع حماية البيئة البحرية هو موقفها بصدد مفهوم البيئة البحرية حيث عرفت الدورة السابعة من دورات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار إضافة هامة عندما أعلن عن التوصل إلى تحقيق توافق الآراء فيما بينها بالنظر إلى تعبير البيئة البحرية و الحفاظ عليها بوصفها نظاما بيئيا و ليست نطاق جغرافي.[1] فمن بين ما أقرته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لحماية البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة و صيانتها، فيكون للدولة الساحلية الولاية الكاملة للقيام بالتدابير التي تراها ضرورية لحماية البيئة البحرية وصيانتها، إذ يكون لها إصدار القوانين و الأنظمة اللازمة لمنع تلوث البيئة البحرية لمنطقتها الاقتصادية الخالصة الذي يحدد مصدره في السفن، و كذلك خفضه و السيطرة عليه، و كذلك اعتماد نظم خاصة لطرق المرور وتسعى من خلالها لتقليل خطر وقوع الحوادث التي قد تسبب تلوث البيئة البحرية فيجب على الدولة الساحلية أن تلتزم المحافظة على البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة لاسيما حمايتها من كافة مصادر التلوث و الحد منه و قد وضعت اتفاقية الأمم المتحدة التزاما على الدول الغير في هذه المنطقة فيجب عليها الالتزام بحماية البيئة البحرية من التلوث و ألقت الاتفاقية واجبا على رعايا الدول الأخرى احترام القوانين و اللوائح التي تسنها الدولة الساحلية و الرامية إلى حماية البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة خصوصا ما تعلق منها بالثروة السمكية و الحفاظ على الأنواع النادرة. إن مقتضيات الموازنة بين مصلحة الملاحة الدولية و بين المحافظة على البيئة البحرية من جهة، و مقتضيات حماية مصالح الدولة الساحلية من جهة أخرى أدت إلى وجود ولاية

1نجم عبود مهدي، الآليات المتوفرة لحماية البيئة البحرية دوليا http://jilrc.com vu le 18/11/2019

تنافسية بين دولة الساحل و دولة العلم تخضع إلى مجموعة من القواعد القانونية و يمكن التمييز في هذا الصدد بين ثلاثة أنواع من إجراءات الضبط:

أولا: الإجراءات الزجرية، أي الإجراءات المتخذة في حالة مخالفة السلوك التي تمنع التلويث المباشر للبحر مثل الإغراق، و إلقاء النفايات.

و الثاني: الإجراءات التحويطية و تشمل بشكل أساسي كل إجراء يرفض السماح للسفينة باستعمال المياه للملاحة خوفا على تلك المياه من التلوث.

و الثالث: إجراءات الحماية الذاتية، قد تنجم عن سلوك غير مشروع، و من المعلوم أنه لا يوجد فاصل دقيق بين هذه الإجراءات، كما أن اتفاقية 1982 لم تميز بينها.[1]

تختلف سلطات الدولة الساحلية على السفن الأجنبية فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية بحسب مكان وقوع الفعل، فالمادة 220 من اتفاقية قانون البحار تميز بين البحر الإقليمي و بين المنطقة الاقتصادية الخالصة و عندما يتعلق الأمر بالخرق المرتكب في البحر الإقليمي، فإنه يمكن للدولة الساحلية اتخاذ كل الإجراءات العقابية، بما في ذلك حجز السفينة، أما في المنطقة الاقتصادية الخالصة فإن خرق القواعد الدولية أو القواعد الوطنية التي تهدف إلى تطبيق تلك القواعد الدولية يمكن أن يحرك تطبيق تلك القواعد العقابية.

و في الحقيقة أن التعاون على المستوى العالمي يعتبر ضمان أكيد لتنفيذ و تطبيق الالتزام الدولي بحماية البيئة فيما لو قدر للدول أن تستخدم هذا المنهج على النحو الذي رسمته الاتفاقية.

1نجم عبود مهدي، الآليات المتوفرة لحماية البيئة البحرية دوليا http://jilrc.com vu le le 18/11/2019

موضوع الدراسة يسعى إلى تحديد مسؤولية البلدان الساحلية و غيرها من البلدان الغير الساحلية و المتضررة جغرافيا بالتلوث البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة، تلك المنطقة التي أوجدتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار و التي فصلت في تحديد الطبيعة القانونية لها، إذ جعلتها تتمتع بنظام قانوني خاص يميزها عن غيرها من المناطق كما لم تغفل عن وضع الإطار القانوني الذي يحقق التوازن بين المصالح الاقتصادية المشتركة بين جميع الدول، وكان عليه دق ناقوس الخطر من أجل حماية البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة من مختلف مصادر التلوث. تناولت الاتفاقيات الدولية و الإقليمية حماية البيئة البحرية و المحافظة عليها، كان أهمها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982، فالمادة 217 من الاتفاقية تحدد بالتفصيل ما يجب أن تقوم به دول العالم ليس فقط لضمان قيام سفنها باحترام قواعد السلوك المقررة لتجنب تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه، وإنما أيضا لضمان جعل تصميم و بناء المعدات لهذه السفن و تكوين طاقمها مطابقا، في جميع الأوقات، إلى القواعد المتعلقة بذلك، و معلوم أن هذه القواعد هي قواعد دولية تلتزم كل الدول بوضعها فكان لهذه الاتفاقية دور فعال في الحفاظ على البيئة البحرية و حمايتها من جميع أنواع التلوث.

و من جملة النتائج التي يمكن استخلاصها من خلال بحثنا المتواضع ما يلي:

1- اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 هي من أقرت بوجود منطقة اقتصادية خالصة، بحيث خصصت لها الجزء الخامس، ابتداء من المادة 55 إلى غاية المادة 75.

2- الدولة الساحلية تتمتع باختصاص مطلق فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة بموجب أحكام المادة 56/ أ/ ب /3 وذلك لما تمتلكه من الولاية بحماية البيئة البحرية في هاته المنطقة، وهذا ما يرتب مسؤوليتها الدولية في حالة إخلالها بالالتزامات المترتبة عليها، و هذا مرتبط بواجبات الدولة الساحلية بالمحافظة على البيئة البحرية أيا كان مصدرالتلوث.

3- المادة 2017 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار جعلت من الدول الصناعية الكبرى و التي تمتلك أساطيل بحرية كبيرة الحكم و الخصم في الوقت ذاته في إصدار العقوبات الناتجة عن مخالفة أحكامها المتعلقة بتلوث البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة و في تنفيذ العقوبات وهذا ما ساهم في إضعاف نظام المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية في المنطقة المذكورة.

4- الآليات المتوفرة لحماية البيئة البحرية على المستوى الدولي لا تزال دون المستوى المطلوب نتيجة تفاوت دول العالم في إمكانياتها الاقتصادية التقنية.

5- ضعف التنسيق بين الدول خصوصا على المستوى الإقليمي.

6- تفاوت القوة الإلزامية للقواعد القانونية الداخلية الخاصة بالبيئة بين دولة و أخرى.

لكن هناك صعوبات تعترض تطبيق قواعد المسؤولية الدولية:

ا- صعوبة تقدير التعويض: إذ من الصعب تقدير التعويض في حالة التلوث العابر للحدود و لكنها تظل كامنة ثم تظهر بعد عدة سنوات.

ب- صعوبة تحديد الفاعل: من أهم الصعوبات التي تحيط بجوانب هذا المسؤول عن النشاط الملوث و كذلك حجم مشاركته أو نصيبه في المسؤولية إذ تم التوصل إليه و تبين من قاموا بالنشاط إذ كيف يمكن تحديد القائم بالنشاط المسبب للضرر في تلوث مياه البحار و الأنهار التي تمر عبر حدود عدة دول،و غالبا ما يكون المسؤول مجموعة من الأشخاص سواء طبيعيين أو اعتباريين تمارس نشاط صناعي تمتد آثاره لعدة دول و من ثمة تكون هذه الصعوبة عاملا في رفض الدعوى.

ت- تحقق الضرر من نشاط مشروع: في أغلب الأحيان يتحقق الضرر من نشاط مشروع فالنظام القائم على أساس العمل غير المشروع للدولة لم يعد كافيا بذاته لإقامة المسؤولية الدولية بسبب التطور العلمي و التقني الهائل الذي يشهده العالم و ذلك لأن الدول أصبحت معرضة لانتهاكات قوية من جانب دول أخرى جراء أفعال تعد مشروعة من وجهة نظر القانون الدولي

دون أن تستطيع تحريك دعوى المسؤولية الدولية نتيجة فقدان شرط من شروطها الأساسية، مما دعى فقهاء القانون الدولي نحو البحث عن أسس أخرى يمكن بمقتضاها إقامة المسؤولية الدولية عن نشاطات جديدة تمارسها بعض الدول تنطوي على قدر كبير من الخطورة و من أبرزها النشاط النووي و النشاط الفضائي.

في الأخير نستطيع القول أن الإبقاء على بيئة نظيفة و صالحة للعيش ليس بالسهل بل هو تحدي يجب على الإنسان الإسراع في رفعه بكل ما أوتيبه من قوة ووسائل، لأن ذلك يتعلق بمصير بني جنسه من البشر، بل أن حتى الكائنات الحية مهددة بالانقراض إن لم تجد ما تقتات بهو حينها سيختل التوازن الإيكولوجي، و تصبح الأمور في خانة اللون الأحمر الذي لم يرحم أحدا لأن الإنسان بسلوكياته غير المسؤولة ساهم بيده الطولي في التدهور البيئي، باسم التقدم و اكتساب المعارف الصناعية، نعم حتى و إن كان هذا المعيار مطلوب و مستعجل في عالم يعيش على وقع التطور العلمي المتسارع إلا أن البيئة لها أحكام و ضرورات تحتم علينا ألا نفسدها، بل أن نحافظ عليها حتى لا تنضب مواردها من كل الأنواع و الضروب،و هذا هو بيت القصيد طالما أن الإنسان قد تذكر، و اقتنع بأن الخطر يتعاظم و أنه مجبر على استدراك الأوضاع و يصعب التحكم في تلوث البيئة البحرية و يرجع السبب في ذلك أن ملكية الموارد العالمية ليست فردية، ولا تخص أمة بعينها لذلك يجب على سكان العالم أن تضافر جهودها من أجل بناء حياة بحرية بلا تلوث.

تم بحمد الله و عونه.

قائمة المصادر و المراجع المعتمد عليها :

أولا: قائمة المصادر

- القرآن الكريم

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

ثانيا: قائمة المـــراجع

ا – المراجع العـــامة:

01 – إسلام محمد عبد الصمد، الحماية الدولية للبيئة من التلوث في ضوء الاتفاقيات الدولية و أحكام القانون الدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2016

02 – الحسين السالمي، التحكيم و قضاء الدولة، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع بيروت لبنان2008

03 – حسين عبد الحميد رشوان، البيئة و المجتمع، دراسة في علم الاجتماع، المكتب الجامعي الحديث الإسكندرية 2006

04 – حمود محمد الحاج، القانون الدولي للبحار، دار النشر و التوزيع، عمان، الأردن، الطبعة الأولى 2008

05 – خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث، دار الفكر العربي الإسكندرية 2011

06 – سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار و الأمن القومي العربي، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، بيروت، لبنان الطبعة الأولى 1994

07 – صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، طبعة 2007، القاهرة

08 – طارق إبراهيم الدسوقي عطية، النظام القانوني لحماية البيئة في ضوء التشريعات العربية المقارنة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2014

09 – عامر احمد غازي مني، البيئة الصناعية – تحسينها و طرق حمايتها– دار دجلة، الأردن الطبعة الأولى 2010

10 – عامر طراف، التلوث البيئي و العلاقات الدولية، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع بيروت لبنان الطبعة الأولى 2008

11 – عبادة قادة، دور القضاء الجزائي الجزائري في حماية البيئة، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع الجزائر، جوان 2018

12 – عباس هشام سعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث، دراسة قانونية، ديوان المطبوعات الجامعية الإسكندرية، مصر 2002

13 – عبد القادر الشيخلي، حماية البيئة في ضوء الشريعة و القانون و الإدارة و التربية و الإعلام منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى 2009

14 – عمر أبو الخير أحمد عطية، القانون الدولي العام، أكاديمية الشرطة دبي، الطبعة الأولى 2006 .

15 – ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية 2004

16 – محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام، الحياة الدولية، القانون الدبلوماسي و القانون القنصلي و القانون الدولي للبحر، دار الجامعة الجديدة للنشرالإسكندرية 2015

17 – محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية 2010 .

18 – محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية لبنان 2011

19 – محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية و الطرق القانونية لحمايتها وفقا لدولة الإمارات العربية المتحدة، دراسة مقارنة مع القانون المصري و بعض القوانين الأخرى دار الجامعة الجديدة طبعة 2008

20 – معمري محمد، الحماية القانونية للبيئة في قطاع المحروقات وفقا للقانون الجزائري دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر 2018

21 – محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية القاهرة 1990

22– محمد محمود دهبية، علم البيئة، الطبعة الأولى، مكتبة المجتمع العربي للنشر و التوزيع، الأردن 2010

23 – منال سخري، السياسة البيئية في الجزائر بين المحددات الداخلية و المقتضيات الدولية، دار الحامد للنشر و التوزيع، الأردن الطبعة الأولى 2017

24 – ميلود موسعي، المنظمات غير الحكومية و دورها في حماية البيئة البحرية، منشورات دار الحلبي الخلدونية 2016

25 – نجم العزاوي، عبد الله حكمت النقار، إدارة البيئة نظم و متطلبات و تطبيقات ايزو 4001 ، دار المسيرة للنشر و التوزيع و الطباعة، عمان، الطبعة الأولى 2007

26–نوار دهام مطر الزبيدي، الحماية الجنائية للبيئة، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى201

ب– المراجع الخــاصة

01–العوضي بدرية عبد الله، الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار(مع دراسة تطبيقية على الخليج العربي) جامعة الكويت، الطبعة الأولى 1988

02 – إبراهيم محمد الدمغة ، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية ، القاهرة 1998

03 –الراوي جابر إبراهيم، القانون الدولي للبحار وفقا لاتفاقية قانون البحار العام لعام 1982 مع دراسة عن الخليج العربي – جامعة بغداد 1989

04– جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام المجال الوطني للدولة (البري، البحري الجوي) الجزء الثاني، دار العلوم للنشر و التوزيع، عنابة الجزائر بدون ذكر سنة الطبع

05 – عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها من أخطار التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة 1985

06 – محمد طلعت الغنيمي، الوسيط في قانون السلام، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة1982

07 – وليد بيطار، القانون الدولي العام، مجد، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع الطبعة الأولى، بيروت، لبنان 2008 .

ج المذكـــرات

01 – بن فاطيمة بوبكر، نظام برشلونة لحماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي و العلاقات الدولية كلية الحقوق، جامعة الدكتور مولاي الطاهر سعيدة 2010/2009

02 – كريمة بورحلي، التلوث البحري و تأثيره على البحار، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع تخصص بيئة، جامعة منتوري قسنطينة 2009

03 – وليد عابد عوض العشيري، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، رسالة ماجستير جامعة الشرق الأوسط، كلية الحقوق 2012

04 – وناسة وجدي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في القانون، تخصص قانون أعمالجامعة محمد خيضر بسكرة، كلية الحقوق2007 /2008

د– المقـــالات

01 أمال رحمان، محمد التهامي طواهر، تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل، مجلة الباحث عدد12 2013

02علي جبار كريدي، جاسم محمد حسن، المسؤولية الدولية للدول الساحلية و الدول الأخرى عن التلوث البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة، مجلة دراسات البصرة، السنة الثالثة عشرة/العدد 30 لسنة 2018

هـ – مواقع الإنترنيت

01□□□ أنس المرزوقي، حماية البيئة البحرية من التلوث قراءة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار
http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=536343

02 – نجم عبود مهدي، الآليات المتوفرة لحماية البيئة البحرية دوليا http://jilrc.com

03- https:// www.Djelfa. Info/vb/ showthread.php

04 -https :// marin sciences. Blog spot .com

05 - http//montada. Echouroukonline.com

الفهـــــرس

الموضـــــوع	الصفحة
مقدمة	**01**
الفصل الأول: ماهية البيئة البحرية و التلوث البحري	**05**
المبحث الأول: ماهية البيئة البحرية	**06**
المطلب الأول: مفهوم البيئة البحرية	**06**
الفرع الأول: التعريف اللغوي و الاصطلاحي للبيئة	**07**
الفرع الثاني:تعريف البيئة في القانون الدولي	**10**
الفرع الثالث: تعريف البيئة البحرية	**11**
المطلب الثاني:أهمية البيئة البحرية	**12**
الفرع الأول: الأهمية الحيوية	**13**
الفرع الثاني:الأهمية الاقتصادية	**14**
الفرع الثالث:الأهمية الإستراتيجية	**16**
المبحث الثاني:ماهية التلوث البحري و أهم مصادر تهديد البيئة البحرية	**17**
المطلب الأول: مفهوم التلوث البحري	**18**
الفرع الأول: التعريف اللغوي للتلوث	**19**
الفرع الثاني: التعريف الاصطلاحي للتلوث	**20**
الفرع الثالث: تعريف التلوث البحري	**22**
المطلب الثاني:مصادر تهديد البيئة البحرية	**27**
الفرع الأول: التلوث بالنفط	**29**
الفرع الثاني:التلوث بالإغراق	**34**

الفرع الثالث:التلوث الناتج عن الأنشطة الخاصة بقاع البحار	**40**
الفصل الثاني: مدى فعالية الآليات الدولية في حماية المنطقة الاقتصادية الخالصة	**46**
المبحث الأول: ماهية المنطقة الاقتصادية الخالصة	**47**
المطلب الأول: مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة	**47**
الفرع الأول: تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة	**51**
الفرع الثاني:الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة	**54**
المطلبالثاني: حقوق الدول الساحلية و الدول غير الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة	**59**
الفرعالأول: حقوق الدول الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة	**60**
الفرع الثاني: حقوق الدول غير الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة	**66**
المبحث الثاني: التزامات الدول الساحلية و الدول غير الساحلية في حماية المنطقة الاقتصادية الخالصة في ظل أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982	**71**
المطلب الأول: التزامات الدول الساحلية في حماية المنطقة الاقتصادية الخالصة	**71**
المطلب الثاني: التزامات الدول الغير أطراف في حماية المنطقة الاقتصادية الخالصة	**8770**
المطلب الثالث: حماية المنطقة الاقتصادية الخالصة في ظل أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982	**82**

خاتمة	**87**
قائمة المصادر و المراجع	**90**
الفهرس	**95**