



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة * الدكتور مولاي الطاهر * سعيـدة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



مذكرة تخرج تخصص النظام القانوني لحماية البيئة لنيل شهادة الماستر في الحقوق

حماية البيئة البحرية من التلوث عن طريق السفن

تحت إشراف الأستاذ:
د- بوبكر بن فاطيمة

من إعداد الطالب:
- عياشي يوسف

أعضاء لجنة المناقشة

د. بلخير طيب.....
د. بوبكر بن فاطيمة.....
د. دويني مختار.....
رئيسا.....
مشرفا ومقررا.....
عضوا مناقشا.....

السنة الجامعية
2016 / 2015

إهداء

كلمات بالاشواق محملة وبأريج الزهور مطيبة، وبمرداد الحبر مسجلة وبلغة
القرءان مدونة أبعثها مع النسمة العلية إلى الروح الطاهرة الزكية الى قررة
عيني محمد عليه أفضل الصلاة وأجل التسليم.
الى التي سهرت معي الليالي وتحملت كل عنائي إليك أُمي يا من كنت لي
سندا وعونا طيلت المشوار الدراسي .
إلى أبي أهدي ثمرة جهدي وأنحني تواضعا وتقدير إليك .
وإلى صاحبة الأنامل خديجة و إلى كل العائلة كبيرا وصغيرا

الشكر والعرفان

الحمد لله الحمد الكثير والشكر الجزيل لمن بنعمته تتم الصالحات ،وبنوره
تكشف الظلمات وبفضله حققت ذا المراد أحمده سبحانه وتعالى.
وأتوجه بالشكر للأستاذ المشرف بوبكر بن فاطيمة الذي ما بخل علي
بنصائحه القيمة وتوصياته الصائبة .

كما أتقدم بشكري وامتناني لجميع أساتذتي ومعلميي وكل من علمني
حرفا، وفي الأخير أسأل الله عز وجل أن يجعل ذلك في ميزاني حسناتهم وأن
يجزيهم عني وعن المسلمين خيرا الجزاء والإحسان

تغطي البحار والمحيطات نسبة 71% من المساحة الإجمالية لكوكب الأرض ، فهي تلعب دورا مهما في تحقيق توازنه البيولوجي والإيكولوجي¹ ، وذلك بتفاعلها مع الغلاف الجوي وقشرة الأرض والغلاف الحيوي فيما يعرف بالدورات الكيماوية، والبيئة البحرية تتعرض شأنها شأن غيرها من البيئات لمخاطر التلوث ويعتبر تلوثها خطيرا فهي تشكل معظم كرتنا الأرضية ولذلك يعد تلوث مياه البحار والمحيطات في المحصلة الأخيرة تلوثاً كاملاً الكرة الأرضية ، ويأتي النفط في مقدمة الملوثات خطورة على البيئة البحرية ، نتيجة عمليات التنقيب والاستخراج والتكرير والنقل التي تنتهي أحيانا بكوارث حقيقية بسبب العديد من الحوادث البحرية لبعض ناقلات النفط العملاقة علاوة على ما تقذفه هذه الناقلات في البحر من مياه التوازن المختلطة بالنفط المتبقي فيما بعد التفريغ . وقد بلغ التلوث في الفترة الأخيرة مداً من التدهور ، لا يمكن معه الاطمئنان على مستقبل الجيل الحالي والأجيال القادمة ، وأصبح من المشاكل العالمية التي لا تفلح معها الجهود الفردية . ضف إلى أن إلحاق الضرر بالبحار والمحيطات عن طريق تلويثها يعد إخلالاً بالتوازن البيولوجي والطبيعي للأرض، ويهدد البشرية فيها بالفناء ، وعلى الرغم من قدم ظاهرة تلوث البحار والمحيطات حيث كانت ولا تزال المستودع العام للنفايات التي خلفتها الحضارة الإنسانية ، فقد ظلت ولفترة طويلة من الزمن محتفظة بنقاؤها الطبيعي وتوازنها البيئي، وذلك بحكم اتساعها وقدراتها على تفتيت المواد التي تلقى فيها وإضعافها . إلا أن تطور نشاط الإنسان سواء في البر أو في البحر ، ومغالاته في إخضاعه للبحر واستغلال موارده تلبية لحاجيته المتزايدة وطلباته المتجددة أحدث اختلالاً في هذا التوازن وغير من تركيبة مياهه.

ولقد بلغت هذه الانتهاكات أوجها بدخول الإنسان عصر الصناعة والاكتشافات التكنولوجية، والوصول

إلى أساليب علمية جديدة متطورة تمكن من خلالها من تسيير ناقلات النفط العملاقة، واستغلال قاع البحر

وباطن أرضه ، وكذلك اكتشاف الطاقة النووية واستخدامها في الأغراض المختلفة

¹واعلي جمال ،الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث أطروحة دكتوراه في القانون الخاص كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة تلمسان2009، 2010ص 1

إن المنافع التي حققتها الثورة الصناعية صاحبها انحطاط بيئي عام سببه التصريف المباشر للنفايات والفضلات الصناعية في الأنهار والبحار وتردي نوعية الهواء . ومع ذلك تبقى البيئة البحرية هي المتضرر الأول والأخير من الأنشطة البشرية ، حيث أن معظم الأنشطة الصناعية في الدول المطلة على البحر تقام على ضفاف السواحل ، وذلك للاستفادة من مزايا هذا الجوار أهمها استغلال مياه البحر في عمليات التبريد ، والقرب من موانئ التصدير والإستراد وكذلك استخدام البحار كمستودع لصرف ودفن المخلفات الصناعية.

هذا التطور اقترن بمتغير آخر على قدر كبير من الأهمية وهو الانفجار السكاني ، فالنمو السكاني الكبير أدى إلى تمركز نسبة كبيرة من السكان في المدن الساحلية ، الشيء الذي أدى إلى الاعتماد على الثورة السمكية والموارد البحرية كمصدر أساسي للغذاء ، أثر بشكل سلبي على توازن الأوساط البحرية ، وأخل بنظامها البديع مسببا آثار مدمرة للحياة البحرية. لاستفحال ظاهرة تلوث البحار والمحيطات تنبه المجتمع الدولي للمشكلة وجعلها من بين اهتماماته الكبرى باعتبارها عنصرا أساسيا لاستمرار الحياة الإنسانية لما تتوفر عليه من إمكانيات ضخمة في مجال الموارد الطبيعية الحية وغير الحية ، وما تحتويه قيعانها وباطن أرضها من ثروات معدنية هائلة ونفط . لذا بادر المجتمع الدولي بإعداد واعتماد القواعد والنظم التي تحكم التلوث البحري على المستويات العالمية والإقليمية والوطنية ، والعمل على توفير الحماية الضرورية للبيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث .

كما جذبت ظاهرة التلوث البحري اهتمام العديد من المهتمين كفقهاء القانون وعلماء الطبيعة والجيولوجيا وبالنظر إلى تعالي أصوات المنظمات غير الحكومية المهتمة بحماية البيئة البحرية وحث الدول في مناسبات دولية كثيرة على ضرورة وضع أنظمة قانونية لحماية البيئة البحرية على المستوى الوطني والدولي، انعقدت العديد من الاتفاقيات الدولية بداية من سنة 1926 عملت على وضع خطط وتصورات للسيطرة على التلوث البحري لاسيما ذلك الناجم عن تسرب النفط ، بفعل الأحداث المتكررة بدأت تظهر مع بداية السبعينات من القرن الماضي إلى الوجود مخاوف من تلوث البيئة البحرية من مواد أخرى غير النفط ، والناجمة عن بداية ازدهار عهد

الصناعة غير المسيطر عليها . فكانت هذه المخاوف موضع اهتمام مؤتمر " استكهولم² " المنعقد سنة 1972 تحت

شعار " أرض واحدة . " وقد شكل هذا المؤتمر نقطة تحول هامة على صعيد الاهتمام بالمسائل البيئية،

وقد دعى المؤتمر إلى العمل على التنمية المستدامة بأسلوب لا يؤثر على ظروف البيئة للأجيال القادمة ،

وتكثيف التنسيق الدولي لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث . ولقد بدأت الدول والحكومات تفكر

بداية من هذا المؤتمر جديا في إيجاد قوانين وطنية تهدف إلى حماية البيئة البحرية ، واتخاذ الإجراءات والتدابير

اللازمة التي تجنبها مخاطر التلوث و تأثيراته المضرة ، فعلى الرغم من أهمية الجهود العالمية والإقليمية في مجال

مكافحة التلوث البحري والعمل خفض مستوياته والسيطرة عليه ، فإنه لا يمكن استبعاد الجهود الانفرادية

للدول في وضع القوانين والخطط لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث . فعلى مستوى الدول تعمل هذه

الأخيرة على إصدار القوانين واتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة ، وعلى مستواها يمكن أيضا تحديد المؤسسات التي

تشرف على تنفيذها وتزويدها بالإمكانات الضرورية.

أهمية الموضوع :

في ضرورة حماية البيئة البحرية الناجم عن طريق السفن الذي يتعرض له البحر الابيض المتوسط وفي كيفية

المحافظة على البيئة وحمايتها يشكل خلفية للجدل المتكرر يساهم في شأن تعزيز حماية البيئة ، ولذا ينبغي أن

لا يكون ذلك ذريعة يشكل قصور عن العمل للحماية لبيئة البحرية فالتوازن بين هذه الانشغالات المتضاربة ينبغي

أن يكون ممكننا² بفضل الجهود الذي يقوم بها المجتمع الدولي .

إشكالية الموضوع:

وعلى ضوء ذلك يمكن طرح الإشكال التالي : هل هذه الاتفاقيات ساهمت في تقليص من التلوث الناجم عن

طريق السفن ؟

² عقد هذا المؤتمر في مدينة استوكهولم بالسويد في الفترة من 16 . 5 يونيو عام 1972 مستهدفاً تحقيق رؤية ومبادئ مشتركة لإرشاد شعوب العالم إلى حفظ البيئة البشرية وتنميتها . وكذلك بحث السبل لتشجيع الحكومات والمنظمات الدولية للقيام بما يجب لحماية البيئة وتحسينها

وإلى جانب هذه الإشكالية هناك تساؤلات تتمثل في :

_ ما المقصود بالتلوث البحري الناجم عن السفن ؟

_ ماهي الاتفاقية الأنجع التي عملت على حماية البيئة البحرية من التلوث ؟

تقتضي الإجابة على هذا الإشكال ، إتباع المنهج التحليلي وذلك بتحليل النصوص القانونية المعتمدة في هذه

الدراسة ، وكذا المنهج الوصفي من خلال وصف مظاهر التلوث البحري ، والآثار الناجمة عنه ، ولم يمنع ذلك

إتباع المنهج التاريخي في سرد تطور التاريخي الذي عرفه القانون الدولي للبيئة البحرية .

وقد جاء في طيات هذا البحث فصلين، **الفصل الأول** : تحت عنوان الإطار المفاهيمي للبيئة البحرية يندرج فيها

مبحثين المبحث الاول : ماهية التلوث والمبحث الثاني : التلوث الناجم عن السفن أما **الفصل الثاني** : تحت

مكافحة التلوث الناجم عن السفن وفي طياته مبحثين المبحث الاول : الاتفاقيات الدولية للوقاية من التلوث عن

طريق السفن أما المبحث الثاني : تطرقنا فيه أحكام المسؤولية في الاتفاقيات الدولية عن التلوث الناجم عن السفن

الصعوبات :

الواقع أن قضية البيئة وما تتضمنه من نقاط متشعبة ومشكلات متعددة ، نجدها قد نفسها في العقدين الآخرين

كواحدة من أخطر القضايا في العصر الحديث ، وهذا البحث الذي أنا بصددده والذي يأتي كمحاولة مني للوصول

إلى بعض المؤشرات والخطوط العريضة ، كأهداف يرجي الوصول إليها .

1_ نقص الدراسات القانونية المهمة بموضوع البيئة البحرية .

2_ نقص المراجع المتخصصة .

3_ تركيز معظم المراجع على مشكلة التلوث البحري ، دون التطرق إلى الصور الأخرى التي تمس البيئة البحرية .

4_ وجوب الإستعانة بالمراجع العلمية المتخصصة والمتصلة بالتلوث وهذا لا يتأني إلا بالرجوع إلى الجهات المعنية

طلبا لبعض المعلومات لميدانية أو النظرية ، خاصة المؤسسات المينائية أو بالرجوع إلى الإدارة المركزية والمتمثلة أساسا

في وزارة وتهيئة الإقليم منذ سنوات قليلة جدا .

الفصل الأول : الإطار المفاهيمي للبيئة البحرية

تعتبر ظاهرة التلوث البحري عابر الحدود من المشكلات الهامة التي أصبحت تواجه المجتمع الدولي بأسره، لما في ذلك من انعكاسات وتأثيرات ضارة على البيئة البحرية نفسها وعلى مصالح المتعاملين بها والتأثيرات التي يخلفها التلوث البحري عابر الحدود على البيئة البحرية متنوعة كالإضرار بالتوازن الايكولوجي البحار وبالثروة السمكية ، والأحياء المائية ، بالإضافة إلى الأضرار الصحية التي تصيب الإنسان والأضرار الاقتصادية التي تمحق الصيادين وأصحاب الفنادق السياحية.

ويعتبر التلوث البحري عابر الحدود نتيجة طبيعية لتطور الحياة المعيشية واعتماد دول العالم على البحر من أجل إشباع حاجات السكان المختلفة ، إذ أن هناك كميات هائلة من النفايات بمختلف أنواعها يكون البحر ملاذها الأخير.

ولقد سعى المجتمع الدولي إلى حماية البيئة البحرية باعتبارها كنزا لا يفنى لموارد الطبيعية، وملكا للإنسانية وتراثا مشتركا لها، من خلال العديد من الاتفاقيات الدولية والبروتوكولات التي استهدفت الحد من ظاهرة التلوث البحري .

المبحث الأول : ماهية التلوث البحري

تعتبر المحيطات و البحار المصدر الرئيسي للمياه كما تستمد البشرية قسما هاما من العناصر الغذائية التي تجود بها هذه البيئة ،من ثروات و خيرات نباتية و حيوانية و بروتين هام لحياة البشر و أنشطته خاصة الصناعات الغذائية وكثير من الكائنات التي تتعايش مع هذا الوسط.

فيما كانت البحار قادرة على التنقية الذاتية نظرا لكبر حجمها و صغر كمية النفايات التي يتم تصريفها بفعل العوامل الطبيعية ،كالفيضانات والبراكين و السيول المباشرة ،أو جراء مخلفات الأفراد و المؤسسات بأنواعها، أصبحت تعاني اليوم عديد شواطئ العالم ،و كذا الشواطئ الجزائرية من مغبة التلوث، هذا الشبح الذي بات يهدد بيئة كانت إلى وقت قريب تستعمل إمكانياتها الطبيعية في تنظيف و إعادة التوازن لنظمها ، نظرا لقدرتها الذاتية في القضاء على تلك الملوثات، كالعناصر المحللة، و أنواع الطيور الجارحة التي كانت تقضي على مخلفات الصيادين من أسماك و غيرها، مثل ما هو موجود حتى اليوم في " جزيرة سقرط " بالمحيط الهادي، و " التي مازال تجمع بها أعداد هامة من الطيور على طول شواطئها البحرية³

و يشمل التلوث البحري كل ملوثات طبقات الغلاف الحيوي من هواء، ماء ، تربة ، و التي تشق طريقها عبر طرق عدة نحو مستودع البحر لتستقر في قاعه، أو على مستويات مختلفة من مياهه، إما طافية على سطح الماء، أو مختلطة به، أو مترسبة في قاعه، لتشكل تهديدا على عدة مستويات بالنسبة للسلاسل الغذائية ، فيما ترسب بعض الملوثات في أجسام الأسماك و النبات البحري لتنتقل إلى الإنسان في آخر المطاف، أو تؤثر على نوعية وجودة هذه المياه مسببة أضرارا صحية بالغة للحياة البحرية و الإنسان، أو تنتقل في الدورات الطبيعية للنظام البيئي البحري مهددة بذلك تواجد كثير من الأحياء الدقيقة ، و التي تشكل في مجموعها سلسلة المنتجين و

³محمد أمين محمود عامر ،مصطفى سليمان: تلوث البيئة مشكلة العصر ،دار الكتاب الحديث الإسكندرية، 1999،ص62.

المحليين و المستهلكين الذين يعملون على إدامة التوازن البيئي البحري، و إنتاج الغذاء الضروري للنمو و العيش في هذا الوسط.

و عرف التلوث البحري في مؤتمر منظمة التغذية و الزراعة الدولية المنعقد في روما 1970 م بأنه " ناتج عن إدخال الإنسان في البيئة بالثروات البيولوجية والأخطار على الصحة الإنسانية و عرقلة الأنشطة البحرية بما فيها صيد الأسماك و إفساد مياه البحر⁴

و عرف على أنه": تغيير في التوازن الطبيعي للبحر الذي قد يؤدي إلى تعريض صحة الإنسان للخطر و لإضرار بالثروات البيولوجية والنباتات و الحيوانات البحرية و الحد من المتع البحرية أو قد يؤدي إلى إعاقة الاستخدامات الشرعية الأخرى للبحر⁵.

كما نجد تعريف سيد عاشور أحمد بوصفه للتلوث البحري على أنه " أي تغيير كمي أو كيميائي في مكونات البحر ، أي في الصفات الكيميائية أو الفيزيائية أو الحياتية لعناصر البيئة البحرية بحيث يزيد التغيير على استيعاب طاقة البحار ، و ينتج عن هذا التلوث أضرار بحياة الإنسان أو ثرواته الحيوانية و الزراعية أو بقدرة الأنظمة البيئية على الإنتاج⁶.

لقد أصبحت البحار مستودعا لقاذورات العالم و مخلفاته بما فيها المواد السامة والضارة أو النووية رغم علم الفاعلين بأضرارها الجمة ، خاصة على سكان السواحل و المصطافين، فضلا عن الشعوب التي تمتهن النشاط البحري كالسياحة ، و الصيد الذي يعد من أهم الأنشطة الاقتصادية لفئة معتبرة من سكان السواحل و المناطق البحرية، إضافة إلى استخداماته في الشرب خاصة دول الخليج من كون كثير من المخلفات خاصة الكيميائية و النووية شديدة السمية و البقاء و المقاومة لتحلل البيولوجي و الكيميائي التي يبقى تأثيرها السام لمدة طويلة تقدر

⁴ حسين عبد الحميد أحمد رشوان: البيئة والمجتمع "دراسة في علم الاجتماع البيئي" المكتب الجامعي الحديث 'الاسكندرية' 2001 ، ص 43 ص 44 .

⁵ أحمد محمد موسى الخدمة الاجتماعية وحمية لبيئة 'المكتبة العصرية للنشر والتوزيع' المنصورة ط1' 2007 ، ص 116 ص 117.

⁶ سيد عاشور احمد : التلوث البيئي في الوطن العربي واقعه وحلول معالجته الشركة الدولية للطباعة، 2006، ص 130 .

بمئات السنين ، كما أن بعضها قابل للتراكم في أنسجة الأسماك و الكائنات البحرية الأخرى، مما يؤدي إلى انتقالها عبر السلسلة الغذائية⁷ إلى الإنسان و الحيوان خاصة الطيور البحرية.

و يؤثر التلوث على عديد من مستويات العناصر الكيميائية، و الفيزيولوجية للجماعات والكائنات و تغير تركيباتها ، كون الماء غير الراكد ينتقل في البيئة عبر دورات بدءا بمساراته في الطبيعة وديان، أنهار، تساقط فيما يستغل جزء منه في الصناعة و الزراعة و مختلف الأنشطة ليصل إلى البحار و المحيطات في آخر المطاف محملا بعديد الملوثات، منها الطبيعية كالغازات ا لذائبة و المواد العالقة في الجو، و المستحدثة كالمبيدات و الزيوت و المنظفات و مياه التبريد التي تستعملها المؤسسات الصناعية في تبريد و تنظيف و خلط منتجاتها، و هذا التركيز في الملوثات يشكل تهديدا للبيئة البحرية و المضافة إليها مخلفات التجمعات السكانية القريبة من السواحل و الضفاف، كما هو الحال في البحار الذي تصب فيه فضلات الدول الثماني عشر، حيث أحصيت مائة وعشرون مدينة مطلة على شواطئه.

إضافة إلى الأنهار الملوثة بفضلات المدن و مصانعها و عمل الموانئ و المراسي التي تستقبل عديد السفن و البواخر و مخلفاتها الزيتية ماء الموازنة، حتى أصبحت الأحواض المائية مصدر إزعاج و نفور للنفوس البشرية من أثر الروائح المنبعثة و المخلفات التي تجمعها الأمواج الضاربة بقوة خاصة أوقات المد العالي و فصل الشتاء، من زيوت متطايرة و مواد صلبة و بلاستيكية و أغصان إلى جانب الطمي المتراكم و الطحالب الكثيفة التي تعمل على تعطيل محركات السفن و تعيق حركة الملاحة في المراسي و الموانئ أو قريبا.

كل هذه العوامل مجتمعة تمثل تلوثا بحريا يؤثر على البيئة البحرية أولا، ثم على الأفراد وصحتهم و مداخيلهم ثانيا، خاصة المستزقين و المتهنين للحرف البحرية كالصيد ، مما تسببه هذه البيئات الملوثة من هجرة واسعة للأسماك إلى أعالي البحار، أو موت الملوث منها، أو رداءة نوعية الموجود منها، كل هذا يمثل خسارة للجانب الاقتصادي ، نتيجة الإهمال على المستوى العالمي و المحلي في مكافحة أسباب و مسببات التلوث مند البداية و

⁷خالد عنانزة: النفايات الخطرة و البيئة، الأهلية للنشر و التوزيع، ط، 2002، ص131.

التكفل الجدي في وضع سياسات كفيلة للحد من تفاقم مظاهر التلوث في أرجاء بحار العالم ، أين أضحى هذا الأخير من أكبر بحار العالم تلوثا حسب العديد من الدراسات.

التلوث ظاهرة

بيئية من الظواهر التي أخذت قسطا كبيرا من اهتمام حكومات دول منذ النصف الثاني من القرن العشرين. وتعتبر مشكلة التلوث أحد أهم المشاكل البيئية الملحة التي بدأت تأخذ أبعادا بيئية واقتصادية واجتماعية خطيرة، خصوصا بعد الثورة الصناعية في أوروبا والتوسع الصناعي الهائل والمدعوم بالتكنولوجيا الحديثة ، وأخذت الصناعات في الآونة الأخيرة اتجاهات خطيرة متمثلة في التنوع الكبير وظهور بعض الصناعات المعقدة والتي يصاحبها في كثير من الأحيان تلوث خطير يؤدي عادة إلى تدهور المحيط الحيوي والقضاء على تنظيم البيئة العالمية⁸.

المطلب الأول: مفهوم التلوث

تعريف التلوث: لغة: معناه في اللغة بأنه خلط الشيء بما هو خارج عنه و مرسه⁹. يقال لوث الشيء في التراب أي لطحه، و لوث الماء -أي كدره- و خلطه بمواد غريبة ضارة. كما يعني التلطيخ فيقال أي Polluer لوث ثيابه بالطين أي لطحها⁹. " وقد ورد في اللغة الفرنسية عند روبير يلوث تعني ويوسخ الشيء أي رده خطرا وجعله غير سليم أو عكره. و لوث الماء أو ، Salir يلطخ ويوسخ Epure الهواء إذا جعله معيبا، وهو عكس ينقي أو يصفى.

تعريف التلوث: اصطلاحا: هو وجود أي مادة أو طاقة في البيئة الطبيعية، بغير كفييتها أو في غير مكانها أو زمانها، بما من شأنه الإضرار بالكائنات الحية والإنسان في أمنه أو صحته أو راحته¹⁰، يتجه الفقه إلى القول بأن التلوث هو تغيير متعمد أو عفوي تلقائي في شكل البيئة ناتج عن مخلفات الإنسان، أو تغيير في الوسط الطبيعي على نحو يحمل معه نتائج خطيرة لكل كائن حي.

والفقيه جولدي يعرف التلوث، بأنه " إضافة الإنسان لمواد أو طاقة إلى البيئة بكميات يمكن أن تؤدي إلى إحداث نتائج ضارة ينجم عنها إلحاق الأذى بالموارد الحية، أو بصحة الإنسان، أو تعوق بعض أوجه النشاط الاقتصادي مثل الزراعة والصيد، أو تؤثر على الهواء، أو الأمطار، أو الضباب الطبيعي، والمناطق الجليدية، والنهار، والبحيرات، والتربة، والبحار، أو تعجل بذلك، أو تعوق الاستخدامات المشروعة للبيئة أو تقلل من إمكاناتها¹¹.

⁹ محمد مرسى، الإسلام والبيئة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الطبعة الأولى، الرياض، 1999، ص 101.

¹⁰ ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص 41.

¹¹ عبد السلام علي عبد السلام الأميليس الفيتوري، الالتزامات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث، مذكرة ماجستير، قسم القانون، أكاديمية الدراسات العليا،

قسم القانون، طرابلس، 2008، ص 20.

ويذهب منهم إلى تعريف الملوثات بأنها كل مادة أو طاقة تعرض الإنسان للخطر، أو تهدد سلامته أو سلامة مصادر غذائه بطريقة مباشرة أو غير مباشرة وهي ملوثات هوائية ومائية وأرضية، ومنهم من يرى أن الملوثات بأنها العوامل التي تنتج حالة التلوث والتي تكون بوجود مواد إضافية في الهواء أو الماء أو الغذاء مبدلة في البناء الطبيعي لهذه المواد تبديلا كليا أو جزئيا¹² .

كان بعض التلوث ينشأ بفعل العوامل الطبيعية كالزلازل والبراكين والفيضانات والعواصف الرملية، فإن أغلب التلوث الذي يصيب البيئة يتحقق بفعل الإنسان ونتيجة تعمدته وإهماله أو عجزه عن إقامة التوازن بين الأعمال اللازمة لإشباع حاجاته وأطماعه المتزايدة، . وبين المحافظة على سلامة البيئة وخلوها من التلوث ومن أمثلته التلوث الناشئ عن غازات الاحتراق الداخلي، أو عن الإشعاعات النووية، واستعمال المواد الكيميائية البتروكيميائية . والتلوث الذي تعنى به القوانين وسلطات الدولة أساسا هو ذلك الناشئ بفعل الإنسان لأنه في الغالب أشد خطرا وأوسع نطاقا.

أما منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية¹³ فعرفت عام 1974 التلوث على أنه " قيام الإنسان مباشرة أو بطريقة غير مباشرة " OCDE "

بإضافة مواد أو طاقة إلى البيئة بصورة يترتب عليها آثار ضارة يمكن أن تعرض الإنسان للخطر أو نمس بالموارد البيولوجية أو الأنظمة البيئية على نحو يؤدي إلى التأثير على الاستخدام المشروع للبيئة¹⁴ .

الفرع الاول - التلوث البحري

¹² ماجد راغب الحلو، المرجع السابق ص 41 .

¹³ وهي منظمة أنشأت عام 1961 ، خلفا للمنظمة الأوروبية للتعاون الاقتصادي، التي أنشأت عام 1948 ، من أجل إدارة - OCDE: المساعدات الأمريكية بعد الحرب العالمية الثانية (مخطط مارشال)، وتضم المنظمة حاليا ثلاثين دولة تشمل أوروبا الغربية، وأمريكا الشمالية، اليابان، أستراليا، نيوزلندا الجديدة، كوريا الشمالية، وبعض دول أوروبا الشرقية مثل جمهورية التشيك، الصادر، بيوونيا.

¹⁴ د. أحمد محمد الحمل، حماية البيئة البحرية من التلوث ، منشأة المعارف، الاسكندرية، ص 117.

هناك عدة تعريفات للتلوث البحري نذكر منها تعريف الخبراء عهدت إليهم بعض الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة سنة 1972 بدراسة المظاهر العلمية لحماية البيئة البحرية من التلوث والتي قدمت تعريفاً للتلوث البحري لقي قبولاً سريعاً وأخذت به معظم الاتفاقيات الدولية المعنية بالتلوث البحري مفاده " إدخال الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة مواد أو طاقة إلى البيئة البحرية بما فيها مصبات الأنهار، عندما تنجم عنها بعض الآثار الضارة كالحاق الأذى بالموارد الحية أو الإضرار بصحة الإنسان أو إعاقة أوجه النشاط البحري بما فيه الصيد، والتي يمكن أن تقلل من درجة نقاء مياه البحر وصلاحياتها لبعض الاستخدامات¹⁵. وخصص الجزء الثاني عشر من قانون البحار لعام 1982 والذي يحتوي على ستة وأربعين مادة لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث، حيث عرفت الفقرة الرابعة من المادة الأولى التلوث على أنه " إدخال الإنسان في البيئة البحرية، بما في ذلك مصبات الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تنجم عنها أو يحتمل أن تنجم عنها آثار مؤذية، مثل الإضرار بالمواد الحية والحياة البحرية، وتعرض الصحة البشرية للأخطار، وإعاقة الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروع للبحار، والحط من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال، والإقلال من الترويج"¹⁶.

الفرع الثاني : عناصر التلوث

يشتمل مفهوم لتلوث وفقاً للتعريفات السابقة على وجود عدة عناصر هي:

أ - نشاط ضاراً يحيط بالبيئة يحدث خلل في عناصرها الأساسية .

¹⁵ نفس التعريف ورد في اتفاقية حماية البيئة البحرية في منطقة بحر البلطيق لعام (1974 اتفاقية هلسنكي (في المادة 02 ، واتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث المبرمة ببرشلونة في 16 فبراير 1976 في مادتها 2 فقرة أ، واتفاقية الكويت الإقليمية بشأن حماية البيئة البحرية المبرمة في (OSPAR) التلوث في 24 أبريل 1978 في المادة 01 فقرة أ. وفي اتفاقية حماية البيئة البحرية في الأطلسي شمال-شرق مبرمة في 22 . سبتمبر 1992 في المادة 01 فقرة - 4 باريس .
¹⁶ ماجد راغب الحلو، المرجع السابق ص 43 .

ب- ينشأ ذلك النشاط نتيجة تدخل الإنسان بصورة مباشرة أو غير مباشرة , واستثناء قد يحدث النشاط الضار من تدخل الغير " الحيوان و عوامل الطبيعية,

ج- يؤدي هذا الخلل لحدوث و احتمال حدوث ضرر للبيئة إلا هناك من قسم التلوث إلى عنصر تحتوي عليها ' حيث أن التلوث يتأثر بثلاث عناصر:

العنصر الأول : يتمثل في تغيير البيئة أو الوسط الطبيعي المائي والجوي والارضي وهذا التغيير تبدأ معاملة بحدوث اختلال التوازن الفطري أو الطبيعي بعناصر البيئة ومكوناتها باختفاء بعضها أو قلة حجمها أو نسبها بالمقارنة بالبعض الاخر , وبحالتها الاولى أو بالتأثير على نوعية تلك العناصر أو خواصها¹⁷

العنصر الثاني : " فيتمثل في وجود يد خارجية وراء هذا التغيير وهي تمارس أثرها في إحداث التغيير بطريق مباشر وغير مباشر ويقال عادة أن تلك اليد هي عمل الإنسان أي التلوث الصناعي الذي يحدثه تدخل الإنسان ويجد مصدره فيما نتنفسه من عوادم السيارات والمصانع والتفجيرات النووية والمواد المشعة والنفايات والمخلفات الصناعية والمنزلية والمخصبات الكيماوية والمبيدات الزراعية بأنواعها كافة على أن اليد الخارجية قد لا تكون يد الإنسان فقط بل يد القضاء والقدر كالكوارث الطبيعية مثل البراكين والزلازل والفيضانات , وهي تؤثر على لتوازن الايكولوجي وتحدد بعض المكونات الطبيعية للبيئة بالدمار والفناء "¹⁸.

العنصر الثالث : "فهو إلحاق أو احتمال إلحاق ضرر بالبيئة , فتغيير البيئة أيا كان مصدره قد لا يسترعي الاهتمام إذا لم تكن له نتائج عكسية على النظم الايكولوجية أو البيئة تتمثل في القضاء على بعض المكونات ولعناصر الطبيعية للبيئة واللازمة لحياة الإنسان وسائر الكائنات الأخرى فالعبرة بنتيجة التغيير الناشئ عن عمل الإنسان فيلزم أن يكون تغييرا ضارا بالبيئة .

المطلب الثاني : ماهية البيئة البحرية

¹⁷ خالد مصطفى فهمي , الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات , دار الفكر الجامعي , دراسة مقارنة , ط 2011 ص 48 , ص 49.

¹⁸ خالد مصطفى فهمي , المرجع نفسه , ص 49

يقصد بالبيئة البحرية كل مساحات المياه المالحة التي تمثل كتلة متصلة بعضها ببعض متلاحمة

الأجزاء سواء كان هذا الاتصال طبيعياً أو صناعياً ، وما تشتمل عليه هذه الكتلة من أوجه الحياة البحرية ، ويعتبر مصطلح البيئة البحرية أحد المصطلحات الحديثة نسبياً في فقه القانون الدولي فقد ظل المفهوم التقليدي للبحار سائداً حتى أعمال الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار التي عقدت في نيويورك وجنيف عام 1978 حيث استقر هذا المصطلح " البيئة البحرية " ، والذي يتضمن في محتواه معنى الحياة البحرية ' وقد تلعب البحار والمحيطات دوراً هاماً في حياة الإنسان ، فهي تغطي أكثر من 70% من سطح الأرض ، وبالتالي فهي تسهم بنصيب وافر في المحافظة علي التوازن البيولوجي للكرة الارضية بأهمية كبرى للإنسان فهي مصدر لغذائه .

الفرع الأول : تعريف البيئة البحرية

يعد مفهوم البيئة من المفاهيم التي صال وجال في مضامينها الكثيرون منذ البدايات الأولى لظهور الإهتمام الجاد و العلمي بالوسط الذي يحيط فيه الأفراد، خاصة بعد ظهور الأزمات و المشكلات البيئية، أو الوسط الطبيعي من جراء التلوث واختلال التوازنات للعديد من الأوساط المكونة لهذه الأرض. و رغم التوجهات العديدة في تعريفات البيئة كل حسب تخصصه، إلا أن الإجماع كان حول مفهوم البيئة كونها المجال المكاني أو الوسط الذي يشمل عوامل حية، و عوامل غير حية فيتفاعلها مع بعضها البعض، و الذي يضم الانسان كجزء من هذه العناصر المؤثرة و المتأثرة بهوكان من أولى المحاولات لبلورة هذا المفهوم ما خرج به مؤتمر ستوكهولم بالسويد 1972 م و (المنعقد حول البيئة البشرية قد عرفها على أنها " كل شيء يحيط بالإنسان)¹⁹

¹⁹محمد الصيرفي : السياحة و البيئة ، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ط1 '2007' ص10.

جاء هذا التعريف بعد الإجماع الذي ضم المجتمعات الصناعية بالمجتمعات النامية حول المسلك الواجب إتباعه
تجاه البيئة و ظهور أزمات التلوث التي مست عديد المجالات وانعكاساتها الاقتصادية و الصحية، و التنموية... الخ

ومن خلال هذا التعريف فقد أعتبر الإنسان مركز النظم و العنصر المهم فيه، و كل ما يحيط به من كائنات و
موجودات، و منشآت فهي بيئة. إذ جاء التعريف عام باعتبار البيئة كل شيء خارج عن ذوات الإنسان، وأغفل
جانب العلاقات المتواجدة بينه و بين وسطه الطبيعي، و حيث اعتبر الفرد جزء منفصلا عن هذه البيئة لا يؤثر
فيها ولا يتأثر بها.

و نجد تعريفا آخر على أنها " : الإطار الذي يحي فيه الإنسان و يحصل فيه على غذائه وكسائه ، و مأواه
، و باقي مقومات حياته مع أقرانه من بني البشر"²⁰

و جاء هذا التعريف أكثر تفصيلا من سابقه ، إذ عرّفت البيئة على أنها المكان أو الوسط الذي يحي فيه
الفرد، و يحصل على أسباب البقاء من مأكل، مأوى، دواء، إلى جانب مقومات حياته كالدين واللغة و التعليم و
الصحة دون إغفال العلاقات التي يقيمها مع بني جنسه ، و هنا ضمت إلى الجانب الطبيعي الجانب
الاجتماعي و الثقافي.

و نجد تعريفا آخر على أنها " كل ما يحيط بالإنسان و الحيوان والنبات من عوامل غير حية وعوامل غير حية
الفيزيائية تتكون من التربة والمناخ، و الماء و الضوء و الضغط الجوي ، أما العوامل الحية البيولوجية فتكون من
عناصر تحتوي على كائنات حية تعيش في البيئة مثل). البكتيريا و الطفيليات والطحالب و غيرها"²¹

وهنا عرفت البيئة على أساس مكوناتها الطبيعية التي تهيئ الظروف الملائمة للحياة بكل صورها وأشكالها ،
أي باعتبارها الجانب الطبيعي الحي واللاحي (فيزيائية- بيولوجية) من ماء،هواء، تربة، بحار وكائنات دقيقة ، إذ ركز

²⁰محمد الصيرفي ،نفس المرجع ، ص10.

²¹أحمد الفرج العطيات :البيئة الداء و الدواء ، دار المسيرة للنشر و التوزيع و الطباعة، ط 2007 ، ص23 .

على الجانب الطبيعي الحيوي مغفلا بذلك الجانب المشيد من طرف الأفراد و علاقاتهم ، و نجد من بين التعاريف الأكثر تخصصا تعريفات علماء البيولوجيا و المهتمين بالجانب البيولوجي الحي ، والظواهر الطبيعية المكونة للنظم باختلافها و تعددها والمحيطة بالإنسان.

و نجد من بين تعريف البيئة التي تتماشى مع العلوم الاجتماعية تعريف الدكتور " محمد الصيرفي " الذي يرى " بأنها المجال المكاني الذي يعيش فيه الإنسان، بما يضم من ظاهرات). طبيعية و بشرية يتأثر بها و يؤثر فيها²² "

حيث أن هذا التعريف و المفهوم الملم بالمجالات المكانية والظروف الطبيعية و البشرية التي تُكون في مجملها البيئة ، و تجعل لها إطار من الظواهر قسمت إلى قسمين : ظواهر طبيعية و أخرى اجتماعية بشرية كالصناعة، التجارة، التفاعل، الإنتماء و كائنات حية و لاهية من ماء ، هواء تربة، في علاقات تأثير وتأثر، إما سلبا كالتلوث و نقص الأنواع و انقراض و الامراض والأوبئة، أو إيجابا، كالتمنية و النمو و الرقي الثقافي و الاقتصادي و الاجتماعي. وعلى عكس التعاريف السابقة ركز هذا التعريف على ضم الظواهر الطبيعية و الظواهر الاجتماعية في علاقة التأثير والتأثر و التي في مجملها تُشكل البيئة.

و إذا أردنا التطرق إلى مفهوم البيئة في العلوم الأكثر تخصصا، فنجد لفظة " البيئة " في الحقيقة تعني وحدة متكاملة أو كائن تتجمع فيه كل العلوم الكيميائية و المناخية و الطبيعية و الجيولوجية، و البيولوجية، و النووية ... في تناسق و ترابط تشرح كل أجزائها و العلاقات القائمة بينها من موجودات داخل ذوات الأفراد و خارجها. لقد أصبحنا اليوم نسمع عن البيئة الوراثية و البيئة الريفية و الحضرية و البيئة البحرية و البيئة المشيدة.... و غيرها من المفهومات الأكثر تخصصا والتي تدور في م جملها حول عناصر البيئة في الأصل.

و حيث عرفت البيئة البحرية " : بأنها الوسط البحري يعنى بدراسة الحياة البحرية والشواطئ و الطيور البحرية وحركات الأمواج و المد والجزر و غير ذلك من العوامل المؤثرة على مياه المحيطات و البحار وعلى حياة الكائنات التي تعيش فيها ."²³

ومن خلال ما سبق لمفهوم البيئة كان على النحو التالي: هي الوسط أو المحيط الذي يضم كل العناصر الحية إنسان، حيوان، نبات، و العناصر اللاحية من هواء، ماء، تربة بيوفيزيائية و العناصر المشيدة من مباني و مؤسسات في علاقة تأثير و تأثر مستمر. "في الحديث عن المكونات الحية للبيئة، فإنها تتكون من ثلاث نظم أو محيطات أساسية و هي:

أ-المحيط المائي : إذ يعد الماء المكون الأساسي و الأكبر في النظام الحيوي و الذي يهيئ الظروف الملائمة للحياة واستمرارها ﴿ وجعلنا من الماء كل شيء حي ﴾ الآية 30 سورة الأنبياء . و الذي يدخل في تركيب عناصر و محتويات الكرة الأرضية، إضافة إلى خواصه باعتباره كمذيب جيد، و(2من الكرة الأرضية) بحار، محيطات، أنهار (...). 65% من تركيب مكون لأكثر من 71% الأفراد، و النبات بنسبة 75% إلى 95 % من الأحياء الدقيقة "²⁴.

ب-المحيط الجوي : فالأرض مغلقة بجو يعمل على حماية الحياة فوق سطحها، و هناك عوامل طبيعية متفاعلة تعمل على حفظ هذا التوازن كالضغط، الجاذبية، الغازات، الهواء، أشعة الشمس بخار الماء، و الطاقة التي تمثل أبرز عوامل جو الأرض.

ج -المحيط اليابس : وهو المكون الثالث الرئيسي للغلاف الحيوي، و يشمل الأجزاء الصلبة من الكرة الأرضية، ويتكون من الصخور، و التربة، و محتوياتها من معادن مواد لا عضوية و هذه المكونات غير الحية من الغلاف الحيوي خلقت من أجل احتضان الحياة ،لتشتمل على أعداد هائلة من الكائنات الحية ذات أشكال و ألوان و

²³محمد الصيرفي :مرجع سابق ،ص10 .

²⁴حسين علي السعدي : البيئة المائية ، دار اليازوري العلمية للنشر و التوزيع ، عمان ، 2006 ، ص.17 .

طرق عيش مختلفة ، و التي تشترك في مجموعة من الخصائص تعرف بمظاهر الحياة كالحركة، و النمو، الإغذاء، و التنفس و طرح الفضلات، والتكاثر، و يعد الإنسان أرقى وأهم هذه الكائنات في علاقة التكامل، التأثير و التأثير بواسطة المحيط و ما يحتويه من أشكال الحياة²⁵

ومن خلال استعراضنا لمفهوم البيئة و مكوناتها رأينا بأن الاهتمام الجاد و العلمي ظهر نتيجة لبروز مشكلات اعترتها، وهددت سلامة الكائن البشري إزاءها، وهكذا عرفت مشكلات بيئية وتعددت حسب خطورتها، و يعد التلوث البيئي من أولى المشكلات بحيث عرفت المشكلة البيئية " بأنها كل تغيير كمي أو كيميائي يلحق بأحد الموارد الطبيعية بفعل الإنسان أو أحد العوامل الفيزيائية فينقصه أو يغير من صفاته أو يخل من توازنه بدرجة تؤثر على الأحياء التي تعيش في هذه البيئة"²⁶

ويعد التلوث البيئي مشكلة تعزى إلى النمو السكاني من جانب و النمو الاقتصادي و التكنولوجيا من جانب آخر، إذ أصبحت البيئة غير قادرة على استيعاب الكم الهائل من المخلفات و الملوثات في أنظمتها البيئية، الأمر الذي أدى إلى اختلال التوازنات في العديد من البيئات كالمحيطات، البحيرات، المدن، إذ لم يقتصر التلوث على حيز مكاني، بل تخطى كل الحدود وعبر القارات نظرا لا اتصال الغلاف الجوي، و انفتاح البحار على بعضها البعض ، فيما أصبح الخطر الذي يترتب بحياة الأفراد و باقي الكائنات في حالة ما استمر شبحة يغزو عناصر البيئة ، فيما اقترن مفهومه بمسبباته و أسبابه و كذا آثاره وانعكاساته على البيئة والإنسان لكن ما هو التلوث ؟ وهل وجود مواد أو طاقة زائدة عن حدودها في مكان معين هو بالفعل تلوث ؟

تعددت تعاريف التلوث و تشعبت في حين و بسطت في حين آخر ، و نقول أنه هناك تلوث إذا ما تغير شكل أو رائحة أو لون أو مظهر عام لعنصر من عناصر البيئة، و الذي يؤدي إلى تغيير في طبيعة الأشياء سواء كان مادة، أو عنصرا كالماء، الهواء، التربة،... إلخ.

²⁵ رشيد الحمد و محمد الصبريني :مرجع سابق ، ص39

²⁶ حسين عبد الحميد أحمد رشوان : البيئة و المجتمع دراسة في علم الاجتماع البيئية (، المكتب الجامعي الحديث ، (الإسكندرية ، 2006 ، ص21

و يعرف لغويا " بالتلطيخ أو الخلط²⁷ " أما التعاريف العلمية له فقد تعددت حسب التخصص ومجال الدراسة، منها التعاريف النوعية، لكن لا يكاد الكثيرون يجتمعون حول كونه: "ضغط على البيئة الطبيعية من خلال أنشطة الإنسان مما ينتج متغيرات غير مرغوبة في النظام البيئي²⁸" و يعد هذا التعريف عاما من خلال اعتبار التلوث ضغطا على البيئة سببه نشاطات الإنسان و مخلفاته التي تعمل على تغيير التركيب الطبيعي للوسط و الإخلال بالنظام البيئي.

وعرف: هولستر و بورتو التلوث من خلال تعريف الملوث، فالملوث " هو مادة أو أثر يؤدي إلى تغيير في معدل نمو الأنواع في البيئة تتعارض مع سلسلة الطعام بإدخال سموم فيها، أو يتعارض مع الصحة أو الراحة أو قيم المجتمع²⁹ "

ومن خلال هذا التعريف، شمل التلوث و جود مواد أو آثار ملوثات غير مرئية كالتلوث النووي و الكهرومغناطيسي على البيئة ، بحيث تدخل هذه الملوثات إلى البيئة في المادة بكميات ملحوظة، صلبة، أو سائلة، أو غازية و نواتج جانبية للصناعة أو الأنشطة المختلفة للإنسان.

و ينطوي التلوث على تبيد الطاقة، و يلحق أضرارا بوظائف الطبقة الحيوية مما ينتج آثارا على الصحة أو الراحة أو قيم المجتمع.

و من خلال ما جاء في هذا التعريف يمكننا القول أنه ضم أنواع التعاريف النوعية كالتلوث الضوضائي و الكهرومغناطيسي و تلوث المحيطات (المائية اليابسة...) في تعريف عام للتلوث. ونجد من أولى التعاريف لمفهوم التلوث و حسب القانون الدولي للتلوث الصادر في الأمم المتحدة سنة " 1974 هو النشاطات الإنسانية التي تؤدي بالضرورة لزيادة أو إضافة مواد أو طاقة جديدة إلى البيئة حيث تعمل هذه الطاقة أو المواد إلى تعريض حياة

²⁷ أحمد محمد موسى : الخدمة الاجتماعية و حماية البيئة ، المكتبة العصرية المنصورة ، ط 2007 . 1 ، ص 19.

²⁸ حسين علي السعدي، مرجع سابق ، ص 213 .

²⁹ محمد محمود ذهبية : علم البيئة ، مكتبة المجتمع العربي للنشر و التوزيع ، الأردن ، ط 1 2006 ، ص 09.

الإنسان أو صحته أو معاشه أو رفاهيته أو مصادره الطبيعية للخطر سواء كان ذلك بشكل مباشر أو غير

مباشر³⁰ "

وهنا يحدد هذا التعريف التلوث من خلال أسبابه و مسبباته وهو الإنسان و نشاطاته، و ما تسببه من عوامل ضغط على البيئة بإضافة مواد و طاقة جديدة إلى الوسط البيئي التي تعمل على تغيير الخواص الطبيعية و الكيميائية و البيولوجية المحيطة بالإنسان، مسببة أضراراً صحية على المدى القريب أو البعيد من جراء تراكمات المواد السامة في أجسام الكائنات الحية أو على الناحية الجمالية من تراكمات القمامة والروائح الكريهة ... وغيرها من المؤشرات الدالة على تواجد التلوث بأنواعه.

لكن ما أغفله التعريف كون الطبيعة كذلك لها اليد في إحداث التلوث كالبراكين و الزلازل والفيضانات .. دون إغفال الدور الكبير للإنسان في إحداث المستويات الكبيرة من التلوث.

فيما نجد تعريفاً نوعياً آخر عرف التلوث على أنه " أي تغيير غير مرغوب فيه في خطوط

البيئة الطبيعية و الكيميائية و البيولوجية للبيئة المحيطة يؤدي إلى الإضرار بطريق مباشر أو غير مباشر بالكائنات الحية : حياة الإنسان و الحيوان أو النبات أو المنشآت، أو يحدث اضطراباً (في ظروف معيشة الإنسان، و تلافي العمليات الصناعية³¹. أو إضافة مواد أو طاقة من قبل الإنسان إلى البيئة المائية كافية لإحداث ضرر في صحة الإنسان أو الموارد الحية و الأنظمة البيئية أو التداخل بين الاستعمالات الشرعية للبيئة يضمنها نواحي الراحة و الإستجمام³² .

من خلال هذه التعاريف و غيرها، و التي حصرت مفهوم التلوث من خلال مسبباته أو أسبابه هو آثاره المحتملة، إذ يعد الإخلال بالتوازن الطبيعي للبيئة بالشكل الذي يؤثر على أحياء ذلك الوسط، و أصبحنا اليوم نجد مفاهيم أكثر تخصصاً للتلوث كالتلوث المائي، و التلوث البحري، و الضوضائي، و التلوث الميكروبي... وغيرها من

³⁰ أحمد الفرج العطيّات، مرجع سابق، ص 55

³¹ حسين عبد الحميد، مرجع سابق، ص 24 .

³² حسين علي السعدي، مرجع سابق، ص 213 .

المفاهيم في حين يعد التعريف الذي أورده الدكتور سيد عاشور أحمد من أكفئ التعاريف العامة التي تُنسب كمفهوم يشرح بدقة التلوث في البيئة باعتباره³³ " هو حاصلة بين التیکنوسفير طراز معيشة الإنسان وأنماط الحياة الحضريّة ومستحدثتها في العلم والتکنولوجيا بين البيوسفير أنظمة التوازن البيئي و عناصر مقومات .

الفرع الثاني: مفهوم التلوث البحري

تتصف البيئة البحرية والتي تشمل البحار والمحيطات بعدة صفات ، منها المساحة الشاسعة والأعماق السحيقة الغنية بالكائنات والأحياء المائية المتنوعة (حياة بحرية متنوعة)، و مياه دائمة الحركة تبعاً للتيارات الهوائية و الضغوط والتقلبات الرئيسية، الأمواج، إلى جانب خواص المياه المتمثلة في الملوحة الشديدة واتصال البيئات البحرية ببعضها البعض و غيرها من الخواص التي تجعل من البيئة البحرية نظاماً بيئياً فريداً، و شديد التعقيد و التأثير بالعوامل الخارجية التي تتنابه نتيجة لتدخل الإنسان في تلويث و تخریب المأوى البيئي لكائناته الدقيقة و ثرواته العديدة. و من جملة ما تعانيه الأنظمة البيئية البحرية هي التلوثات، رغم اختلاف نسبتها من بحر لآخر.

و يعرف التلوث البحري كما عرفه مؤتمر منظمة التغذية و الزراعة الدولية الذي انعقد في روما 1970م " بأنه ناتج عن إدخال الإنسان في البيئة البحرية مواد يمكن أن تسبب نتائج مؤذية كالأضرار بالثروات البيولوجية و الأخطار على الصحة الإنسانية و عرقلة الأنشطة البحرية بما فيها من صيد للأسماك، و إفساد مزايا مياه البحر³⁴"

ومن مجمل المشاكل التي تهدد المحيط أو البيئة البحرية استنزاف خيراتها، إضافة إلى التخلص غير السليم من النفايات الصلبة و السائلة ، حيث تم تحويل الأنهار و البحيرات في العالم إلى مستودعا تستقبل المخلفات البشرية والصناعية التي تلوث مياهها بالبكتيريا و الفيروسات، إضافة إلى المواد الكيميائية و المبيدات وأخطرها الزيوت البترولية، التي تعمل على التأثير المباشر و غير المباشر على

³³ سيد عاشور أحمد : التلوث البيئي في الوطن العربي ، واقعه و حلول معالجتها، الشركة الدولية للطباعة والنشر. الطبعة العربية، 2006 ،ص 684 .

³⁴ محمد عبد المولى : التلوث البيئي ، مؤسسة شباب الجامعة ،الإسكندرية ،2003 ط ، ص 29.

الأفراد وصحتهم ، وعلى الكائنات التي تنتمي لهذه البيئة كالأسمك و المرجان وغيرها من ثروات البحر.

كما نجد تعريفا آخر للتلوث البحري مفاده " أي تغيير كمي أو كيميائي في مكونات البحر، أي في الصفات

الكيميائية أو الفيزيائية أو الحياتية لعناصر البيئة البحرية بحيث يزيد التغيير على استيعاب طاقة البحار، و ينتج عن

هذا التلوث إضرارا بحياة الإنسان أو ثرواته الحيوانية (الزراعية أو بقدره الأنظمة البيئية على الإنتاج³⁵) "

و قد اقترحت المجموعة و هذا التعريف يعادل تعريف البيئة بوجه عام لكن خص فيه الباحث البيئة

البحرية واعتبر التلوث كل تغيير في مكونات الوسط البحري، خصائصه الكيميائية أو الفيزيائية بالزيادة أو

النقصان نظرا لخصائص مياه البحر الملوحة تقدر ب 35% و الحرارة والضغط ...

ان التغيير في أحد الخواص يؤدي إلى الإخلال بتوازن الوسط و وظيفة الأجزاء الأخرى مما يؤثر على حياة

الكائنات المتواجدة به و الإنسان كمستفيد هام . هذا ما حدث في ا لبحر الميت بعد انعدام الحياة فيه نظرا

لارتفاع نسبة ملوحته بأجزاء بسيطة بسبب انغلاقه و اختلال معادلة التوازن الستاتيكي ،درجة الملوحة ،الضغط،

و التقلب الرأسي للمياه(... وزارية المنوطة بدراسة مشكلات التلوث بفرنسا .

التلوث البحري ' هو تغيير في التوازن الطبيعي للبحر الذي قد يؤدي إلى تعريض صحة الإنسان للخطر و

الأضرار بالثروات البيولوجية و النباتات و الحيوانات البحرية و الحد من المتع البحرية أو قد يؤدي إلى إعاقة كل

الاستخدامات الشرعية الأخرى للبحر³⁶

و يعد هذا التعريف الأخير كتعبير صريح من كون التلوث هو اختلال التوازن الطبيعي لبيئة البحر و الذي

يعد فيه الفرد مصدر الفساد و المتسبب الرئيسي في هذا التلوث و الحد من مزايا هذا المورد الرئيسي كالغذاء و

الإستخدامات الأخرى كالسياحة والرياضة المائية و الصيد،.. إلخ

³⁵ سيد عاشور أحمد ، مرجع سابق ، ص130 .

³⁶ أحمد محمد موسى : مرجع سابق، ص116 ص117.

المبحث الثاني : التلوث الناجم عن السفن

التلوث من السفن:

عرفت اتفاقية لندن لمنع تلوث مياه البحر بالزيت النفط العام 1954 ، السفينة بأنها " أي سفينة من أي نوع تعبر البحار بما في ذلك الوحدات العائمة أثناء قيامها برحلة بحرية سواء أكانت تسير بآلاتها أو كانت تقطرها سفينة أخرى³⁷ ".وعليه نعني بالسفينة كل آلة عائمة في الماء مجهزة بوسيلة دفع كالشراع أو محرك أو مجداف تستعمل لنقل البضائع أو الأشخاص أو الترفيه.

أما التلوث من السفن كواقعة بحرية، يمكن تعريفه استنادا من اتفاقية لندن لمنع التلوث من لعام 1973 ، بأنه "أي حدث يتضمن، إفراغ حال أو محتمل لمادة ضارة (MARPOL) السفن في البحر، أو أي تدفقات لمثل هذه المادة³⁸".

ولم تغفل الاتفاقية الإشارة إلى مفهوم الإفراغ والمادة الضارة، حيث عرفت الإفراغ، بأنه " أي إفلات أو طرح أو تدفق أو تسرب أو ضخ أو قذف أو انسكاب لمادة ضارة في البحر ". كما عرفت الفقرة الثانية من المادة ذاتها، المادة الضارة بأنها³⁹ "

تلك المادة التي إذا اختلطت بمياه البحر فإنه يعزى إليها التسبب في مخاطر لصحة الإنسان أو الإضرار بمصادر حياة مخلوقات البحر والحياة البحرية⁴⁰...."

إن البحر هو شبه مغلق لا يمثل إلا من مساحة المحيطات 1/1000 فبعض التقديرات تشير أن 30 % حركة النقل البحري العالمي للسلع و 28 % من نقل النفط تعبر البحر ، و تنشأ إما من مواني البحر الأبيض

³⁷المادة 1 فقرة 1 من اتفاقية لندن لمنع تلوث مياه البحر بالزيت لعام 1954

³⁸المادة 2 فقرة 6 من اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن لعام 1973

³⁹المادة 2 فقرة 3 من اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن لعام 1973

⁴⁰فتحي حسين، التلوث البحري المغزو للسفن وآليات الحد من التلوث، أبحاث المؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين، القاهرة، 1992 ص 4 .

المتوسط أو تتجه إليها، ويترجم ذلك على صفحة الماء بمجموع سنوي لعدد السفن العابرة للبحر الذي يصل إلى مائتي ألف سفينة.

وعليه يوجد على سطحه في أي لحظة 2.500 سفينة تجارية من مختلف الأنماط، بالإضافة لعشرات الآلاف من الزوارق والعائمات البحرية والغواصات متنوعة القياسات والأغراض، إذ أن ثلث مجموع حركة النقل البحري العالمية للنفط والمشتقات النفطية تمر عبر البحر الأبيض المتوسط، إذ تعبره يومياً ثلاثمائة ناقلة نفط متفاوتة الحمولة، وذلك بسبب الموقع الجغرافي للبحر الأبيض المتوسط بين مجموعة من أهم البلدان المنتجة للنفط وأوروبا الصناعية .

41

وتبعاً لتقديرات مركز الطوارئ التابع لخطة عمل البحر في العام 2002 فقد وقع تسرب نفطي "REMPEC" يومي في البحر قدره 2.600 طن متري بالتشغيل العادي لعمليات الشحن والتفريغ أو بالحوادث البحرية الطارئة للناقلات . فحركة المد والجزر في البحر تكاد تنعدم مما يجعل منه بحر هش، إذ أن حدوث تلوث كبير في البحر المتوسط يكون كارثي⁴².

مما لا شك فيه أن نقل البترول الخام والمواد الناتجة عن تكراره تشكل أكبر خطر والشغل الشاغل بالنسبة للبحر ، وتعتبر حركة ناقلات النفط فيه أكثر أنواع النقل البحري للبضائع والسلع ، فحسب مركز الطوارئ للوقاية ومكافحة التلوث البحري التابع لخطة عمل البحر وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة إذ يمثل % 20 من حركة النقل البحري العالمي في عام 2000 وأكثر من 360 مليون طن من النفط سنوياً، وحسب التقديرات فإن هذا العدد سيرتفع إلى حوالي أربعة مئة مليون طن بعملية نقل وتفريغ لثمانية مليون برميل يوميا (أي حوالي مليون ومئة ألف طن يوميا مما يتطلب حوالي ثلاثة مئة رحلة بحرية في السنة يقابلها رحلات عودة بمخزانات مفرغة، وهذا العدد من المتوقع أن يرتفع إلى حوالي تسعة أو عشرة مليون برميل يوميا في بداية 2020.

⁴¹ برنامج الأمم المتحدة للبيئة، الخطة الزرقاء ، ص 4 .

⁴² حسني العظمة، تلوث البحر المتوسط، المركز العربي للدراسات الإستراتيجية، دمشق - الطبعة الأولى 2006 ص 16 .

فأهم عمليات نقل وتفريغ البترول في البحر ، وحسب تقديرات المتوسط يمكن تلخيصها كالاتي:

1-مئة وثمانون مليون طن من البترول الخام ومشتقاته تأتي من الشرق الأوسط

2-مئة مليون طن من النفط الخام ومشتقاته تأتي من شمال إفريقيا

3-عشرين مليون طن من النفط المكرر تغادر المتوسط

4-أربعون مليون طن من النفط الخام ومشتقاته تعبر المتوسط⁴³.

إن اثنان وثمانون ميناء بترولي أساسي ومصفاة النفط الموجودة حول البحر الأبيض المتوسط تنتج حوالي

8.780.326 برميل من النفط يوميا وهو ما يعادل % 10 من معامل تكرير النفط العالمية .

يأخذ التلوث عن طريق السفن عدة أشكال، إذ يتم بطريقة عرضية أي عن طريق عمليات تنظيف طريق

حوادث الملاحه، أو بطريقة عملية الخزانات ورمي الزيوت المستعملة،وقد يكون بيولوجي.

المطلب الأول: التلوث العرضي

يعتبر التلوث بالنفط هو أكثر أنواع التلوثات البحرية إثارة، وهو تلوث ذو مصدر عرضي أو عملي إرادي،

فيكون التلوث بالنفط عرضيا عندما يكون نتيجة جنوح ناقلات النفط أو تصادمها مع المياه الضحلة أو مع سفن

أخرى، والتي تعتبر من أقدم الأنشطة التي تسبب التلوث البحري⁴⁴.

ففي البحر الأبيض المتوسط، فمنذ حادثة الناقله البترولية" توري كانيون "عام 1967 فإن التلوث بالنفط

أصبح متواتر ، فراجع أهم تلوث في العالم حدث في البحر المتوسط بانفجار ناقلة قرابة السواحل الإيطالية ساحل

جنوه في 11 أبريل « HAVEN » 1991 النفط هافن وتسربت منها 144.000 طن من النفط مقارنة

⁴³منها حوالي عشرون مليون طن تأتي من البحر الأسود عبر مضيق البسفور، في حين عشرون مليون طن تأتي عن طريق طريق (قناة السويس (في مصر لتخرج من

المتوسط عبر مضيق جبل طارق

⁴⁴- أكبر حطام سفينة في البحر المتوسط، وهو ناقلة نفط ضخمة، صنعت عام 1973 ، حولتها 109.700 طن ،تحمل 144.000 طن من النفط الخام الإيراني،

اندلع فيها حريق بسبب انفجار أحد خزاناتها .

- ناقلة نفط تحمل العلم المالطي صنعت عام 1975 وأجرت من قبل شركة " توتال فينا ألف "، غرقت قبالة أمريكا ، في 12 ديسمبر 1999 ، كانت تحمل

37.000طن من الوقود الثقيل،متجهة إلى إيطاليا .

بعشرون ألف طن من النفط المتسربة من ناقلة التي جنحت قبالة السواحل الفرنسية في بحر المانش ERIKA « .
«النفط إمريكا⁴⁵ بالنسبة للبحر الأبيض المتوسط فالتلوث العرضي الذي نتج عن الناقلات البترولية هافن هو الوحيد
من بين أهم عشرون تلوث عرضي حدث في العالم . مع ذلك شهد البحر المتوسط بين عامي 1977 و 2003
حوالي 376 حادث بحري التي تعتبر مصدر التلوث البحري .

حسب إحصائيات المنظمة البحرية الدولية فإن نسبة التلوث بالنفط الناتج عن حوادث الناقلات في البحر
الأبيض المتوسط هو 10% ، وعند تحليل أسباب الحوادث نجد أن 64 % من الحالات سببها أخطاء بشرية، و
16% سببها عطل ميكانيكي، و 10% ترجع إلى مشاكل في صنع وتركيب السفينة، و 10% المتبقية ترجع
إلى أخطاء غير معروفة . والملاحظ أن النسبة العالية للحوادث ترجع إلى أخطاء بشرية، وأسباب غير معروفة
كاستعمال السفن القديمة، أو الملاحة في ظروف سيئة، تجنيد طاقم غير مؤهل .

والتلوث العرضي قد تنشأ من مكونات البيئة الطبيعية ذاتها، كالغازات المتواجدة والأترية المشبعة في طبقات
الجو و المنبعثة من المقذوفات البركانية و الحمم المنصهرة ، أو نتيجة العواصف والرياح و غيرها التي تُنقل عبر الهواء
إلى مسافات بعيدة بعيد الملوثات العالقة في الجو حيث تساهم الأمطار في إسقاطها على مياه البحار و المحيطات
، إضافة إلى أكاسيد النيتروجين الناتجة عن التفريغ الكهربائي للصواعق⁴⁶ أو نظرا لظهور تحولات طبيعية أو فجائية
لعناصر البيئة البحرية ، أو في جملة المواد الحيوية و الإشعاعات الطبيعية حيث تؤدي زيادة كم اعداد بعض المواد
أو الكائنات في مكان أو زمان معينين إلى الإخلال بالتوازن البيئي البحري، كحدوث طفرات وراثية في بعض
المجالات ، مثل البكتيريا التي تصبح عوامل ممرضة بتحولها إلى فيروسات إضافة إلى زيادة كم المواد العضوية أو
اللاعضوية مثلا ، بفعل زيادة درجة الحرارة و الملوحة فيما تزيد في تراكيزها عن الحدود المطلوبة تجعل منها مادة
ملوثة طبيعية. كما يعد تواجد بعض الأنواع الطبيعية بالأعداد الكبيرة كالطحالب خاصة البنية الخضراء و المزرقة ،

⁴⁵ برنامج الأمم المتحدة للبيئة ، مرجع سابق، ص57. ص59.

⁴⁶ راتب السعود، مرجع سابق ، 2004 ، ص53 .

أين تساهم في الإخلال بالتوازن الإيكولوجي ، فيما تظهر تواجد بعض الكائنات على حساب أخرى تطغى على المنطقة أو تختل بذلك الأدوار البيئية لجموع أحيائها ليحدث التلوث الطبيعي.

سنة 1984 فيما "LA TAXIFOLIA" ونذكر على سبيل المثال اكتشاف الطحلب الأخضر سنة

1989 أين اعتبر من الطحالب المتوسطة Alexandre Meinesz تمت دراسته من طرف متواجدة على

عمق 100 متر سريع النمو فوق كل أشكال الطبقات التحتية للقاع البحري، ففي سنة 1990 استطاع

الإنتشار على مساحة 3 هكتار ليصل سنة 1992 إلى 100 هكتار فيما تضاعف أكثر من 20 مرة عن

المساحة السابقة بين سنتي 1994-1996

و أظهرت الدراسات حول طحلب الثاكسيفولا " LA TAXIFOLIA " أنه قد احتل مساحة

1500 هكتار من المساحة البحرية ، لتتجلى تأثيراته السلبية من خلال إمكاناتها الكبيرة في الإنتشار على

حساب العناصر المفيدة و المشكلة للقاع البحري والتي تمثل مراعي هامة، فيما لم تتمكن المحاولات الجادة في

استخلاص طريقة تمكن من إضعافه أو الحد من إمكانياته الكبيرة في الإنتشار، ليكون عامل تلويث طبيعي.

إلا ان هذا الأخير ظهر بسبب تغير نسب عديد العناصر و الغازات الذائبة في المنطقة البحرية

التي ظهر فيها هذا النوع ، ليصبح في الأخير جزء منها، الأمر الذي أدى إلى تكاثرها حيث تحول إلى نوع من

الطحالب الضارة نظرا لمنافسته الشديدة في المكان و الإغذاء، أين ساهمت كثافته في القضاء على العديد من

الكائنات البحرية و خصوصا الأسماك نظرا لطرحة تراكيز من الإفرازات و التي اعتبرها الباحثون سموما ،قاتلة لبعض

كائنات المنطقة .

الفرع الاول : مظاهر التلوث

تبدأ بوادر التلوث البحري من كونه عبارة عن مسطح مائي ممتد الأطراف مكشوف يقوم

بامتصاص أنواع عديدة من الغازات الجوية كالنيتروجين، الكربون، الأوكسجين ، الأكاسيد و غيرها من الغازات المنتشرة في الجو ، إضافة إلى عامل الأمطار التي تعمل كمذيب جيد للعوالق الجوية المحمولة في الرياح و الهواء كالأتربة، الغازات ، و الأدخنة التي تقطع مسافات بعيدة لتصل من ضفاف المدن و القارات إلى البحار و المحيطات، حيث تستقر في مياهها مع المياه المتساقطة على شكل أمطار و برد و ثلوج فيما كان و لازال التلوث ليس وليد العصر فإن الجديد فيه الكميات و الأنواع المضافة و الجديدة و الأكثر سمية و تعقيدا ، حيث عملت على إضعاف قدرات هذه البيئة الطبيعية

و أخلت بنظمها الجزئية في عديد الأوساط البحرية على وجه الخصوص تتعرض مياه البحر لخطر التلوث نتيجة زيادة المكونات الطبيعية و غير الطبيعية عن حدودها المقبولة و الأصلية ، مما يؤدي إلى زيادة التأثيرات السلبية و الضارة على النظم البيئية بحرية ، نظرا للمستحدثات التي أدخلها الإنسان إلى هذه البيئة والتي أضحت غريبة و غير معروفة في سلاسل دوراتها الطبيعية ، و كان لابد لها من عديد السنين لاسترجاع نقاءها فيما كان و لازال التلوث ليس وليد العصر فإن الجديد فيه الكميات و الأنواع المضافة و الجديدة و الأكثر سمية و تعقيدا ، حيث عملت على إضعاف قدرات هذه البيئة الطبيعية ، و أخلت بنظمها الجزئية في عديد الأوساط البحرية على وجه الخصوص ، بحيث دخل البحر الأبيض المتوسط في تعداد البحار الأكثر تلوثا في العالم⁴⁷

تتعرض مياه البحر لخطر التلوث نتيجة زيادة المكونات الطبيعية و غير الطبيعية عن حدودها المقبولة و الأصلية ، مما يؤدي إلى زيادة التأثيرات السلبية و الضارة على النظم البيئية و تتمكن من تدويرها مرة أخرى ليتم الاستفادة منها كعناصر جديدة و قابلة للإستغلال.

و في الحديث عن التلوث البحري يمكن القول بوجود نوعين من مظاهره و التي يعبر عنه بالتلوث

الظاهري ، أين يمكن رؤيته بالعين المجردة لدى عامة الناس أو بالأصح رؤية آثاره الظاهرة و الجلية في هذه البيئة أين يمكن تفاديها ، فيما يوجد نوع ثاني و هو التلوث الخفي و الذي ينتشر بصمت حيث يعد أخطر من سابقه نظرا لآثاره السلبية المدمرة والتي يمكن الوقوع فيها دون علم ولا دراية.

الفرع الثاني : مكافحة التلوث البحري

إن إنشاء مركز إقليمي لمكافحة التلوث من قبل دول البحر الأبيض المتوسط، يستجيب للامركزية المهام التقنية المتعلقة بمكافحة الحالات الطارئة، التي يسببها النفط والمواد الضارة الأخرى. فمن حيث الشكل، أنشأ المركز بموجب القرار السابع وملحق خلال مؤتمر برشلونة، تحت عنوان " أهداف ومهام المركز الإقليمي لمكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط"، وتنفيذا للقرار تم فتح المركز بمالطا في ديسمبر 1976 ، قبل دخول الاتفاقية حيز التنفيذ. ما يمكن ملاحظته هو أن المركز الإقليمي، لا يمكنه في أي حال من الأحوال اتخاذ إجراءات مباشرة لمكافحة التلوث، عكس المركز الإقليمي الخاص بالخليج الفارسي الذي يمكنه اتخاذ مثل هذه الإجراءات مباشرة، فالبروتوكول المتعلق بمكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الأخرى في الحالات الطارئة، أشار فقط في بعض نصوصه إلى الدور التنسيقي بين الأطراف المتعاقدة الذي يقوم به المركز، في حين تضمن بروتوكول الطوارئ الخاص بالخليج الفارسي في مادته الثالثة إلى أهداف ومهام المركز.

وتجدر الإشارة إلى أن البروتوكول، يعتبر المركز الإقليمي لمكافحة التلوث الذي أنشئ في مالطا، هيئة مركزية سيتم ربطها في المستقبل بمراكز شبه إقليمية ، حسب ما ورد في المادة الحادية عشر من البروتوكول " تطبق الأحكام المنصوص عليها في المواد 6 البروتوكول فيما يتعلق بالمركز الإقليمي، كلما كان ذلك مناسباً، على المراكز شبه الإقليمية في حالة قيامها، مع الأخذ بعين الاعتبار غاياتها ووظائفها وعلاقتها بالمركز المذكور". ويفسر إنشاء المراكز شبه الإقليمية باتساع المنطقة الإقليمية التي يغطيها، فمركز واحد يكون غير كافي ولا يستجيب بفعالية لحاجيات البحر الأبيض المتوسط في هذا المجال، وبالتالي فاللامركزية في هذه الحالة أمر ضروري، وتحقيقاً لهذه الغاية

طلب القرار الثامن لمؤتمر برشلونة من المدير التنفيذي التشاور مع الدول الساحلية للمنطقة حول المهام والأهداف التي ينبغي أن تكون لهذه المراكز شبه الإقليمية، والعلاقات التي تربطها بالمركز الإقليمي⁴⁸.

المطلب الثاني: التلوث العملي

إذا كان التلوث العرضي يكون دائما بارزا وتغطيه وسائل الإعلام بكثافة ، فإن التلوث العملي ينتج عن الإفراغ العشوائي للغازات والسوائل من الخزانات، وإلقاء ما يعرف بمياه الموازنة ، هو تلوث مقصود ومن بين هذه التلوثات، (déballastage) الملوثة بالنفط في مياه البحر تصريف النفط من الخزانات، والزيوت المستعملة، والسوائل التي تصرف في البحر نتيجة تفريغ المحركات والتي تعني كل أنواع السفن .بالإضافة إلى التصريفات الأخرى الناتجة عن عملية تفريغ الصابورات التي تقوم بها ناقلات النفط ، وتلك التي تنتج عن تنظيف الخزانات، هذا يفسر بأن جزء من النفط الذي يتم نقله يبقى عالقا في جدران الخزانات، هذا النفط العالق يتم رميه في البحر أثناء تنظيف الخزانات، والأحواض الجافة وتفريغ الصابورات .إن تراكم كل هذه التصريفات تعطي كمية كبير تفوق التسربات النفطية الناتجة عن حوادث الناقلات النفطية .وعليه فحوالي ألف طن من النفط يتم تصريفها مع مياه تنظيف الخزانات من ناقلة نفط حمولتها مائتي ألف طن خلال رحلة واحدة⁴⁹.

إن إلقاء ما يعرف بمياه الموازنة الملوثة بالنفط في مياه البحر والناتجة خاصة عن ناقلات النفط القديمة التي مازالت تؤجر من قبل الشركات النفطية بسبب ثمن استغلالها الرخيص.

هذه الناقلات يتم ملئها بعد تفريغ شحنتها من النفط بنسبة لا تقل عن 20 % من حجمها للحفاظ على توازن أو اتزان الناقله أثناء سيرها في عرض البحر خلال رحلة العودة إلى ميناء التصدير، و حتى تتمكن الناقله من شحن حمولتها النفطية يجب عليها أن تفرغ الخزانات من الماء حسب كمية النفط المشحونة، وعليه تمثل المناطق الاقتصادية الخالصة في البحر الأبيض المتوسط بالرغم من عدم تحديدها مناطق بحرية مفضلة للتخلص

48 - M. falicon.laprotion de environnement marin par les nation,Economiques et juridiques1981.p11 .

49 أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية،الاسكندرية، ص32 .

من هذه المياه الملوثة، متجاهلة في ذلك وجود التجهيزات الموجودة في مصافي النفط في الدول المستهلكة أو المصدرة ويرجع ذلك لعدة اعتبارات منها أن عملية التنظيف داخل المرفأ تكون بمقابل، كذلك تجميد حركة السفينة وانتظار دورها في عملية التنظيف بالرغم من قلت تكلفة عملية التنظيف يجعل وقت الانتظار مكلفا للسفينة أو لمن يجهزها غالبا⁵⁰.

أما التلوث العرضي للسفن التجارية يختلف باختلاف نوع السفينة، فسفن الركاب التي تستقبل على متنها عدد كبير من الركاب فينتج عنها تلوث بالفضلات الصلبة ومياه الصرف الصحي، أما سفن الشحن وناقلات النفط فإنها مجهزة بمحركات كبيرة للدفع .

حتى تستطيع هذه السفن القيام بمهامها، فهي تستهلك كمية كبيرة من الوقود مما ينتج عنها تلوث بالنفط، وتلوث جوي، أما سفن الصيد والسفن الترفيهية فينتج عنها تلوث ناتج عن الاستعمال العادي لهذه السفن⁵¹

الفرع الاول :حالات التلوث الطارئة

تعتبر المادة التاسعة من الاتفاقية ، أصلية لأنها تتناول التعاون الدولي في حالات التلوث

الناتج عن الحالات الطارئة، فالحالة الطارئة في حد ذاتها تعتبر حدثا يمكن أن يولد تلوثا مهما

كانت أسباب هذه الحالة الطارئة، وهذا يعني صراحة أنه في حالة خطر شديد يسببه أو من المحتمل أن يسببه حادث كبير، لا تتم الإشارة إلى طبيعته يعتبر حالة طارئة، فالأطراف المتعاقدة تتعهد حسب هذه المادة، بأن تتعاون في اتخاذ الإجراءات الضرورية لمعالجة حالات التلوث في منطقة البحر الأبيض المتوسط، مهما كانت أسبابها والحد من التلف الناجم عن ذلك أو إزالته، ولتحقيق ذلك ينبغي إقامة شبكة للرصد المستمر لمراقبة كل الأنشطة التي تجري في البحر، والتدخل بسرعة في حالة وجود خطر كبير للتخفيف وإزالة الأضرار الناجمة عنه

⁵⁰ صليحة علي صداقة ، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر الأبيض المتوسط ، منشورات جامعة قان يونس ، بنغازي ، 1995ص72 .

⁵¹ صليحة علي صداقة، نفس المرجع ، ص72 .

⁵²ألزمت الفقرة الثانية من المادة نفسها أي طرف عند علمه بأي حالة طارئة في منطقة البحر الأبيض المتوسط، أن يقوم دون إبطاء بإخطار المنظمة وأي طرف من الأطراف المتعاقدة، يحتمل أن يتأثر بمثل هذه الحالة الطارئة إما من خلال المنظمة أو بصورة مباشرة⁵³

يجب أن نعتبر أن هذا التقدم، مهم مقارنة بالإخفاق في مؤتمر استوكهولم حول البيئة للمجهودات، من أجل مبدأ يفرض على الدول واجب تقديم جميع المعلومات الهامة حول الأحداث التي يكون لها نتائج وآثار ضارة على البيئة، في المناطق الواقعة خارج حدود الولاية الوطنية⁵⁴ إن تطبيق هذه الأحكام مضمون بطريقة خاصة من طرف البروتوكولات الموقعة في نفس الوقت مع الاتفاقية وهما البروتوكول المتعلق بمكافحة تلوث البحر المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، والبروتوكول الخاص بالوقاية من تلوث البحر المتوسط بالإلقاء من السفن والطائرات..

الفرع الثاني : مكافحة التلوث الناجم عن حالات الطارئة:

سهلت كل من اتفاقية لندن المبرمة في 02 سبتمبر 1972 ، المتعلقة بمنع تلوث البحر الناجم عن إلقاء النفايات، واتفاقية أوسلو المبرمة في 15 فبراير 1972 ، المتعلقة بمنع تلوث البحر الناجم عن الإلقاء من السفن والطائرات، واتفاقية هلسنكي المبرمة في 23 مارس 1974 ، المتعلقة بحماية البيئة البحرية في بحر البلطيق، الأعمال التحضيرية لهذا البروتوكول، بحيث تضمنت كلها تدابير خاصة متعلقة بالغمر، وبالتالي مهدت الطريق لإيجاد حلول لمشاكل التلوث بالغمر، وقدمت حلول دقيقة لها⁵⁵ .

تم اعتماد هذا البروتوكول، بمؤتمر المفوضين بشأن إتفاقية برشلونة المنعقد ببرشلونة بتاريخ

⁵² Liamine Chebli, la pollution en méditerranée – aspects juridiques des problèmes actuels , O.P.U. , P.151

⁵³ مصطفى معوض عبد التواب و معوض عبد التواب، جرائم البيئة من الناحيتين القانونية والفنية، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1986، ص 429.

⁵⁴ A.C. KISS - "La convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution". Revue Juridique de l'Environnement, no 2, 1977, p. 154

⁵⁵ Lila Bouali . . La protection de la mer méditerranée contre la pollution (le système de Barcelone), Thèse de doctorat 3eme cycle, Université de Pais 1- Panthéon- Sorbone, 1980., p.35.

10 جوان 1976 ، و دخل حيز التنفيذ بتاريخ 12 فيفري . 1978 و قد تم تعديله بشأن إتفاقية برشلونة المنعقد ببرشلونة بتاريخ 10 جوان 1995 ، ليصبح اسمه " بروتوكول بشأن حماية المتوسط من التلوث الناجم عن إلقاء النفايات من السفن و الطائرات و الترميد في البحر . " و قد تحول من السماح بإلقاء النفايات بالبحر و منعه في بعض الحالات الاستثنائية إلى منع إلقاء النفايات بالبحر و السماح به في بعض الحالات الاستثنائية⁵⁶

ويعتبر البروتوكول المتعلق بالإلقاء في إتفاقية برشلونة ، آلية قانونية شاملة تأخذ بعين الاعتبار كما ورد في ديباجحة " إتفاقية لندن لعام 1972 المتعلقة بمنع التلوث الناجم عن إغراق النفايات والمواد الأخرى الضارة، وهذا يشكل تكيف إقليمي مع النموذج الدولي .

نطاق تطبيق البروتوكول وهو منطقة البحر الأبيض المتوسط المحددة في المادة الأولى من

الإتفاقية العامة التي تتعهد الأطراف المتعاقدة فيها بالوقاية والتخفيف من حدة التلوث فيها.

قدم البروتوكول تعريف دقيقا " للسفن والطائرات " والتي تعني المراكب التي تسير فوق الماء وتحت

الغوصات (والطائرات مهما كان نوعها، ويضم هذا التعبير المراكب التي تسير فوق الوسائد الهوائية، والمراكب العائمة سواء كانت ذاتية الحركة أم لا وكذلك الأرصفة والمنشآت البحرية ومعداتها . أما تعريف " النفايات والمواد الأخرى " جميع المواد مهما كان نوعها وشكلها ووصفها .

من السفن والطائرات، المعتمد في 10 جوان 1976. الجريدة الرسمية رقم 03 ، الصادرة في 20 يناير 1981 تم تحضير مشروع البروتوكول، المتعلق بالتعاون في مجال مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، من قبل المنظمة البحرية الدولية، واستلهم من إتفاقية⁵⁷ بون "عام 1969 المتعلقة بمكافحة تلوث بحر الشمال بالنفط.

⁵⁶ - <http://www.unepmap.org> , le 12/12/2015. Heur/4 :00

⁵⁷ المادة 9 من البروتوكول المتعلق مكافحة التلوث الناجم عن عمليات الإغراق من السفن والطائرات.

تقدم نصوص البروتوكول مجموعة من القواعد، التي تسمح بتنظيم التعاون بين الدول في مجال مكافحة هذا النوع من التلوث، وتستند هذه القواعد الإقليمية إلى حد كبير على القواعد، التي حددتها الاتفاقيات الدولية مثل الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لعام 1973 والاتفاقية الدولية للتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع⁵⁸ حوادث تلوث بالنفط لعام 1969 والبروتوكول الخاص بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع تلوث بحري ناجم عن مواد أخرى غير النفط لعام 1973 ، والاتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط لعام 1969.

ويوضح هذا رغبة الدول المطللة على البحر الانضمام إلى التنظيم الدولي الموجود في هذا المجال، وإعطاء البروتوكول صدى واسع على المستوى الإقليمي، ويفسر ذلك كذلك باعتماد القرار الرابع خلال مؤتمر برشلونة الذي يدعو إلى " إنشاء لجنة خبراء من أجل دراسة إمكانية إنشاء صندوق الضمان بين الدول في البحر الأبيض المتوسط⁵⁹ ". هذا الاقتراح بالرغم من أنه تم قبوله مع تحفظ بعض الدول ، فهو يسمح بامتداد مجال الاتفاقية إلى التعويض عن الأضرار الناجمة عن الحالات الطارئة ، التي تجاهلتها النصوص المعتمدة⁶⁰ .

الفصل الثاني : مكافحة التلوث الناجم عن السفن

ينظر إلى هذا التعاون الشامل من عدة مستويات، فهو يهدف أولا إلى إقامة تعاون بين الأطراف المتعاقدة يهدف أساسا إلى منع التلوث من خلال الرصد المستمر للتلوث، أو تطوير التعاون العلمي والتكنولوجي، وبعد ذلك محاولة إقامة تعاون بين الدول المعنية في حالة وقوع حادث كبير أو خطر جسيم، والذي يسمح بتوقع وجود تعاون في حالة وجود ظروف استثنائية طارئة.

وأخيرا تعهد الدول الموقعة على الاتفاقية لاحقا بتحديد قواعد المسؤولية وإصلاح الأضرار الناجمة عن التلوث.

⁵⁸ Liamine Chalabi., . Opcit P.163.

⁵⁹ <http://www.unepmap.org>, le 12/12/ 2015heur 7:30

⁶⁰ دياحة البروتوكول المتعلق بمكافحة تلوث البحر المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لعام 1976

المبحث الأول : الاتفاقيات الدولية للوقاية من التلوث عن طريق السفن

لا شك أن الاتفاقيات الدولية تأتي على قمة المصادر الدولية التي تستقي منها قواعد القانون الدولي لحماية البيئة ، ويرجع ذلك إلى الطبيعة الدولية لكثير من مشكلات البيئة ، والتي تقتضي الحاجة إلى ضرورة التعاون ولم الجهود المشتركة من أجل حل هذه المشكلات وقد تعددت الاتفاقيات التي نصت على حماية البيئة من التلوث سواء تلك التي تتعلق بحماية البيئة البحرية أو البرية أو الهوائية و كانت المعاهدات تتناول البيئة بصفة عامة ، وجميعها تتحدث عن مبدأ الحفاظ على البيئة ، ومسؤولية الدول و حمايتها وعدم الإخلال بعناصرها و ضمان سلامتها ، وتصدر توصياتها لما يجب أن يكون عليه الوضع ، وسوف نتطرق في طيات بحثنا على هذه الاتفاقيات من خلال المطالبين التاليين .

المطلب الأول : الاتفاقيات العامة

ينص المبدأ التاسع عشر من إعلان ستوكهولم حول البيئة البشرية، على أن تعليم الأجيال الشابة وكذلك الكهول في الحالات البيئية مع إيلاء الاعتبار الواجب للمحرومين، عاملا أساسيا لتوسيع نطاق الرأي العام المستنير، والتصرف المسؤول من طرف الأفراد والمؤسسات والجماعات في حماية البيئة وتحسين البيئة بأبعادها. و من الأساسي أن لا تساهم وسائط الاتصال الجماهيري في تدهور البيئة، بل على العكس، بنشر المعلومات ذات طابع بيئي بشأن الحاجة إلى حماية وتحسين البيئة .

أما إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية، فقد ركز على الحق في الحصول على المعلومات والمشاركة وسبل الإنصاف فيما يتعلق بالأوضاع البيئية" ⁶¹ كما تدعو المبادئ 20.21.22 من الإعلان إلى مشاركة النساء والشباب والشعوب الأصلية والتجمعات المحلية الأخرى على نطاق واسع في حماية وتعزيز البيئة و التنمية. ورد في اتفاقية الإطار للتغير المناخي التزام الدول بالعمل والتعاون على التعليم والتدريب والتوعية العامة فيما يتصل بتغير المناخ ، وتشجيع المشاركة على أوسع نطاق في هذه العملية بما في ذلك المشاركة من جانب المنظمات الغير حكومية⁶².

ان العمل على الصعيد الوطني ، حيثما كان ملائما ، على الصعيدين دون الإقليمي ووفقا للقوانين والأنظمة الوطنية، وفي حدود قدرات كل منهم على تشجيع وتيسير، إتاحة إمكانية حصول الجمهور على المعلومات المتعلقة بتغير المناخ وآثاره ومشاركة الجمهور في تناول تغير المناخ وآثاره وإعداد الاستجابات المناسبة⁶³. أما اتفاقية روتردام بشأن الموافقة المسبقة عن علم بالنسبة لبعض المواد الكيميائية ومبيدات الآفات الخطرة المتداولة في التجارة الدولية المعتمدة في 10 ديسمبر 1998 ، فإنها تشترط في الفقرة الثانية من المادة العاشرة من

⁶¹المبدأ العاشر من إعلان ريو ينص على " تعالج قضايا البيئة على أفضل وجه بمشاركة جميع المواطنين المعنيين على المستوى ذو الصلة، وتتوفر لكل فرد فرصة مناسبة، على الصعيد الوطني، للوصول إلى المعلومات التي تحتفظ بها السلطات العامة بشأن البيئة.

⁶²المادة الرابعة من اتفاقية الأمم المتحدة الإطار للتغير المناخي.

⁶³المادة السادسة من اتفاقية الأمم المتحدة الإطار للتغير المناخي.

كل دولة طرف العمل قدر الإمكان عمليا، على ضمان أن تتوفر للجمهور السبل الملائمة للحصول على معلومات عن المواد الكيميائية المستوردة المدرجة في المرفق الثالث ، وإدارة الحوادث، وعن مواد كيميائية بديلة أكثر أمنا للصحة البشرية أو البيئة، من المواد الكيميائية المدرجة في المرفق الثالث من الاتفاقية⁶⁴.

⁶⁴الجمعية العامة للأمم المتحدة، مجلس حقوق الإنسان، تقرير المقرر الخاص المعني بالآثار الضارة لنقل وإلقاء المنتجات والنفايات السامة والخطرة 18. فبراير 2008 ،

الفرع الأول : إتفاقيات الأمم المتحدة لقانون البحار

تنشأ المنظمة الدولية عن طريق اتفاق مجموعة من الدول على تأسيسها حيث ينص على هذا الاتفاق في وثيقة تعرف "الوثيقة المنشئة للمنظمة" والتي يتم إقرارها في مؤتمر دولي تدعى إليه الدولة المؤسسة للمنظمة ثم تقوم الدولة الأعضاء بالتصديق في هذه الوثيقة طبق للإجراءات التي يقرها دستور كل دولة ، وتتولى الوثيقة المنشئة للمنظمة الدولية تحديد الأهداف والمبادئ للمنظمة ، و أيضا تحديد الأجهزة التي تتكون منها المنظمة و وظيفة كل جهاز وتحديد حقوق وواجبات الدول الأعضاء وقد انتشرت فكرة المنظمات الدولية خلال القرن العشرين بشكل كبير ، وهي تعد وفقا للقانون الدولي كيانا نشأ بالاتفاق بين الدول التي تمثل الأعضاء الأساسية في المنظمة الدولية .

وتختلف المنظمات وتباين من حيث الاختصاص والأهلية والعضوية ومثال ذلك الأمم المتحدة التي تعد منظمة عالمية حيث العضوية فيها عالمية ، جامعة الدول العربية أو منظمة الوحدة الإفريقية أو الجماعة الاقتصادية الأوروبية فهي منظمات دولية إقليمية ، وقبل " أن تمارس المنظمة نشاطها على المسرح الدولي ، لابد من الاعتراف لها بقدر من الشخصية الذي تتمتع بها منظمات أخرى بينما نجد أن كافة الدول تتمتع بقدر واحد من الشخصية الدولية وهذا الوضع لا يتحقق بالنسبة للمنظمات الدولية"⁶⁵.

ونجد أن الجهود الدولية على المستوى الدولي للمحافظة على البيئة قد بدأ خلال الحرب العالمية الثانية عندما قامت عصبة الأمم بالتعاون مع بعض الحكومات بإبرام اتفاقية دولية للحد من التلوث البيئية البحرية بواسطة السفن ، ومع بداية الأربعينيات والخمسينيات أبرمت عدت اتفاقيات دولية للمحافظة على الأحياء المائية والحياة البرية لكنها لم تحفظ أية فاعلية نتيجة عدم تصديق الدول عليها ، مثال الاتفاقيات الدولية لتنظيم صيد الحيتان لعام 1946م وهذا وقد اعتبرت بداية الستينيات ، نقطة انطلاق في ظهور مجموعات من الاتفاقيات الدولية

⁶⁵برنامج الأمم المتحدة للبيئة، مقدمة اتفاقية أيدججان لحماية وتنمية البيئة البحرية والساحلية لإقليم غرب ووسط إفريقيا، الأمم المتحدة، نيويورك، 1981.

والتشريعات الوطنية بشأن مواضيع البيئة بهدف إيجاد حلول للمشاكل البيئية من خلال القوانين المحلية والاتفاقيات الدولية التي تبين كيفية حماية البيئة والنهوض بها إلى جانب استخدام أساليب إدارة البيئة والتوزيع العادل وغير الضار بالمصادر والثروات الطبيعية .

"هذا الاتجاه في القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية عرفت فيما بعد بالقوانين البيئية الدولية والوطنية بالنظر لعلاقتها بمواضيع البيئة والهدف الأساسي من إبرامها هو تحسين الوضع البيئي من خلال هذه القوانين فعلى المستوى الدولي اهتمت المؤتمرات ببحث مشكلة التلوث ففي عام 1972م عقدت مدينة استوكهولم بالسويد مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة البشرية وتتابعتم بالمؤتمرات الدولية والعالمية والإقليمية الهادفة الى حماية البيئة من أخطار التلوث ، بل تولى تربية الناس تربية من شنها الحفاظ على البيئة التي يعيشون فيها كما أنشئت الهيئات والأجهزة الدولية المكرسة لحماية البيئة وعلى رأسها برنامج الأمم المتحدة .

الفرع الثاني : اتفاقية ماربول

تعتبر اتفاقية ماربول أشمل وأوسع في مجال منع التلوث ، فإذا كانت السفينة الخاضعة للتفتيش لا تتماشى مع أحكام الاتفاقية فعلى سلطات دول العالم ان تتصرف إسنادا لقوانينها الداخلية مع إعلام الدولة التي عاينت المخالفة .

إنّ حجر الأساس للاتفاق الدولي حول ضرورة الحفاظ على البيئة البحرية في الاتفاقية الدولية يمنع تلوث البحر من الوقود سنة 1954.

وبعد أن تبين للمجتمع الدولي أنّ هذه الاتفاقية غير كافية للتصدي لمشكلة تلوث البحر عمدا أو نتيجة الحوادث البحرية المتكررة، تبنت دول العالم في 2/11/1973 الاتفاقية التي تعالج مختلف أبعاد منع التلوث من الوقود والمواد الكيماوية والمواد الخطرة المغلفة والمجري والنفاية ، أما بروتوكول ماربول من 1978 فتولد نتيجة وقوع

عدد من حوادث ناقلات النفط سرت الاتفاقية مفعولة في 1983/10/20 .

إنّ ميثاق ماربول 78/73 هو الميثاق الدولي الرئيسي المتعلق بمنع تلوث بيئة البحر من السفن نتيجة

النشاط الإنساني على السفن أو الحوادث البحرية. يستهدف الميثاق الامتناع التام عن تلويث البحر من السفن

عمدا والتقليص قدر الإمكان لتسرب المواد الملوثة إلى البحر نتيجة الحوادث البحرية.

وهناك ملحقات وبروتوكولات تابعة لاتفاقية ماربول ،حيث يشمل الميثاق على بروتوكولين وستة ملحقات

تفصل مختلف الأنظمة واللوائح لمنع تلوث البحر من مصادر مختلفة. ويتمّ تعديل وتجديد الميثاق بواسطة قرارات

منظمة الملاحة الدولية والنشرات الدورية التي تبعثها المنظمة بواسطة البريد الالكتروني و من أهمّ أدوات التعديل

للميثاق فيما يتعلق بمنع تلوث البحار لجنة حماية بيئة البحر :

ملحق 1: منع تلوث البحر من وقود السفن

دخل حيز التنفيذ: 1983/10/2 آخر تعديل للملحق: 2007/1/1

يعود هذا الملحق ويؤكد التزام الدول بالمعايير المتعلقة بالإزالة المنتظمة لوقود السفن إلى البحر والتي وردت في

التعديل في سنة 1969 للاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحر من الوقود 1954. ويحدد هذا الملحق المناطق ذات

الحساسية للتلوث من النفط والممنوع منعاً باتاً تفريغ النفط فيها. ومن هذه المناطق البحر الأبيض المتوسط والبحر

الأسود والبحر البلطي والبحر الأحمر والخليج العربي .

ملحق 2: رقابة تلوث البحر بالمواد الخطرة السائلة

دخل حيز التنفيذ: 1987/4/6 والنص المعدل في 2007. يفصل الملحق المعايير الخاصة برقابة التلوث

من تفريغ المواد السائلة الخطرة التي تُحمل بالجملة.

هناك قائمة تحتوي على حوالي 250 مادة يُسمح تفريغها إلى منشآت خاصة فقط حتى تركيز معين. ويؤكد

الملحق أنه ممنوع منعاً باتاً تفريغ أي مادة خطيرة على بُعد أقلّ من 19 كيلومترا (12 ميلا) من أقرب أرض.

ملحق 3: منع تلوث البحر من الكيماويات المعلّبة

دخل حيز التنفيذ: 1992/7/1 هذا الملحق هو تطوعي والدول المتعاقدة في الاتفاقية غير ملزمة بتنفيذه. ويحدد الملحق المعايير المتعلقة بحمولة الأحزمة, وضع العلامة والماركات, الشهادات المرفقة, تحديد الكميات وكيفية شحن المواد ونشرت المنظمة الدولية للملاحة سنة 1965 قائمة المعايير للشحنات الخطرة (IMDG Code) التي تحدد الشروط لنقل مختلف أنواع المواد الخطرة ودخل آخر تعديل للمقاييس حيز التنفيذ سنة 2001 .

ملحق 4: منع تلوث البحر بالمجري من السفن

دخل حيز التنفيذ: 2003/9/23 وتم تعديله في 2004 غير أنّه لم يسر مفعولا بعد هذا هو الملحق الثاني غير الملزم للدول المتعاقدة وبموجب هذا الملحق يجب أن تكون في السفن منشأة لعلاج المجاري أو منشأة لتطهيرها أو الصهريج للاحتفاظ بالمجري .

ملحق 5: منع تلوث البحر بالنفاية

دخل حيز التنفيذ: 1988/12/31 أهمّ مادّة في هذا الملحق هي حظر تلوّث البحر بالنفايات ويحظر حظرا مطلقا إغراق أي نوع من البلاستيك في البحر ويحدد الملحق الشروط المطلوبة والمتشددة فيما يتعلق بالأماكن الخاصة للتخلص من مختلف أنواع النفاية والمسافة المطلوبة من أي أرض .

اللجنة المتوسطة للتنمية المستدامة

أنشئت اللجنة المتوسطة للتنمية المستدامة في جويلية عام 1996، في مؤتمر الأطراف المنعقد في تونس "ميديا

21 "حول التنمية المستدامة في منطقة البحر الأبيض المتوسط المنعقد "بتونس عام 1994. وهي منتدى للحوار

تصدر توصيات إستراتيجية للأطراف المتعاقدة بشأن القضايا الرئيسية المتعلقة بالتنمية المستدامة، وهي هيئة

استشارية لخطة العمل من أجل المتوسط. 66

تتألف اللجنة من سبعة وثلاثون عضواً يضمون اثنان وعشرون مندوباً عن الأطراف المتعاقدة في اتفاقية

برشلونة، وخمسة عشر مندوباً بالمناوبة عن المجتمع الواسع (خمسة للسلطات المحلية، خمسة لمجتمع الأعمال، خمسة

للمنظمات غير الحكومية)، وأربعة عشر مندوباً مناوباً يتولون مهام مناصبهم لمدة سنتين من حيث المبدأ.

تعمل اللجنة من خلال تكليف جماعات عمل متخصصة، ومدعومة من عناصر خطة عمل المتوسط،

بدراسة القضايا الخاصة بالتنمية المستدامة التي تهم المتوسط. وقد تم إصدار ثماني مجموعات من توصيات اللجنة

اعتمدها الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة وذلك بشأن الموضوعات التالية: الإدارة الساحلية، وإدارة الطلب

المائي، والمؤشرات، والسياحة، والإعلام التوعوية، والصناعة، والتنمية الحضرية، والتجارة؛ وتنصب الجهود حالياً على

قضايا التعاون والتمويل، والتسيير المحلي بالإضافة إلى الأنشطة "المواضيعية" فقد أعدت اللجنة "الإستراتيجية

المتوسطة للتنمية المستدامة". وتُعنى هذه الإستراتيجية بالمجالات ذات الأولوية المياه، الطاقة، النقل، السياحة،

الزراعة، التنمية الحضرية، التجارة إلى جانب قضايا عامة إدارة المعرفة، بناء القدرات، التسيير، علاقات الشراكة،

الاستراتيجيات المالية.

تسعى الإستراتيجية المتوسطة للتنمية المستدامة، التي اعتمدها الأطراف المتعاقدة عام 2005، إلى موازنة

الالتزامات الدولية مثل الأهداف الإنمائية للألفية مع الظروف الإقليمية، وتوفير الإرشاد للاستراتيجيات الوطنية

للتنمية المستدامة، وإطلاق علاقة شراكة نامية بين البلدان ذات المستويات المتباينة من التنمية.

حددت الإستراتيجية المذكورة أربعة أهداف رئيسية ترمي إلى ترويج التنمية المستدامة وهي: المساهمة في التنمية الاقتصادية؛ الحد من التفاوت الاجتماعي؛ تغيير أنماط الإنتاج والاستهلاك غير المستدامة وضمان الإدارة المستدامة للموارد الطبيعية؛ تحسين التسيير.

المطلب الثاني : الاتفاقيات الإقليمية

في عام 1974م أسست أـ"unep"برنامج الأمم المتحدة للبيئة ,برنامج البحار الإقليمية تلتزم من خلاله الدول الساحلية بالتقليل ومنع انحدار المناطق الساحلية وهذا البرنامج يركز على أسباب ونتائج الانحدار البيئي ويضم 14 دولة ساحلية ,وعلى الرغم من أن تطويرها البرنامج كان يهدف الوفاء باحتياجات المشاركين في المنطقة ,إلا أن هناك بعض الأهداف العامة المشتركة مثل وضع خطة عمل للتعاون في مجال إدارة وحماية أعمار وتطوير ورصد والبحث في الموارد الساحلية والبحرية والاتفاق متعدد الحكومات الذي يحتوي على مبادئ والدراسات عامة ملزمة قانونا في معظم الحالات ,وأخيرا هناك بروتوكولات تتناول مشاكل بيئية محددة مثل مصادر التلوث إلغاء المخلفات وحالات الطوارئ والتعاون والمناطق المحمية وهذا البرنامج " UNEP " الرئيسية لتنفيذ الفصل 17 من أجددة العمل 21 المتعلقة بالمحيطات وخطط التدابير تشمل عامة تقييما للآثار البيئية وإدارة الأنظمة الحيوية الساحلية والتحكم في المخلفات الصناعية والزراعية والداخلية وخطط الطوارئ المعدة لحالات التلوث والبروتوكولات الفنية والترتيبات المادية .

يعتبر تأثير الكيماويات السامة على مياه البحار صفة مشتركة لجميع هذه البرامج وهناك خطط تدابير إقليمية تخص بحار آسيا الشرقية " يتم التفاوض بشأن اتفاقية هنا " وشمال غرب المحيط الهادي وبحار آسيا الجنوبية وخطط تدابير يتم دراستها تخص مناطق جنوب غرب المحيط الأطلنطي وشمال شرق المحيط الهادي والاتفاقيات الإقليمية لتسع التالي ذكرها جاري العمل بها وهي مذكورة وطبقا لتاريخ التصديق عليها .

ويعتبر التعاون الإقليمي فيما بين الدول لمكافحة التلوث البحري والوقاية منه وخصوصا تلك

المطللة على البحار من أكثر الأساليب فعالية نظرا لخصوصية هذه المناطق. وقد جاء تأكيد أهمية هذا التعاون في العديد من المواثيق الدولية و الإعلانات العالمية الخاصة بحماية البيئة البحرية، فاعتبرته مسألة ضرورية وملحة. وقد لقيت هذه الدعوات الاستجابة الفعلية من دول بعض المناطق البحرية منها على سبيل المثال دول منطقة الخليج العربي ، دول بحر الشمال ، دول بحر البلطيق وأخيرا دول البحر الأبيض المتوسط⁶⁷ وللتعاون الإقليمي لمكافحة التلوث البحري أسبابه ومظاهره.

أولا - أسباب التعاون الإقليمي ومبرراته: تتجلى الأسباب الرئيسية التي تدعو الدول إلى إحداث تنظيمات بيئية إقليمية لمكافحة التلوث البحري في :

- **خطورة ظاهرة التلوث البحري:** إذ أن الأضرار التي تنجم عن التلوث البحري لا يستطيع معها أسلوب المكافحة الوطني الإنفرادي أن يقدم الحلول الفاعلة ، ذلك أن التلوث البحري لا يعرف حدودا للمضار الناجمة عنه ، بل ينتشر في كافة الفضاءات البحرية ، إضافة إلى أن التدابير المشددة التي قد تتخذها دولة الساحلية ما بطريقة انفرادية قد تؤدي إلى نقل آثار الملوثات من المناطق الخاضعة لسيادتها إلى مناطق أخرى ضمن البيئة البحرية وهنا سوف تؤدي التدابير الوطنية إلى تفاقم المشكلة لذا تبرز الحاجة إلى التعاون الإقليمي فيما بين دول البحر المتوسط لوضع إستراتيجية مكافحة ووقاية مشتركة⁶⁸

- **وضع خطط وتجنيد إمكانيات تفوق إمكانيات الدولة الواحدة:** يساعد التنظيم الإقليمي في وضع خطط وبرامج مكافحة إقليمية من خلال تجميع الإمكانيات المادية و الوسائل والمعدات التقنية المتطورة، وذلك من خلال تكاتف الجهود. فغالبا ما تتطلب مواجهة حوادث التلوث اتخاذ تدابير عاجلة قد لا تستطيع دولة بمفردها التصدي لها.

⁶⁷<http://www.sviva.gov.il/Arabic/SubjectsEnv/InternationalRelations/MarineAgreements>

⁶⁸أحمد باكر الشيخ أحمد ، تلويث البيئة وموارد المياه من منظور قانوني ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2005 ، ص124 .

-هشاشة بعض المناطق الملاحية: فخطورة الأضرار الناجمة عن التلوث البحري ، وسرعة تأثرها بالمواد الملوثة بالنظر إلى الظروف الجغرافية أو الملاحية لبعض المناطق البحرية، تستدعي تعدد الأساليب المستخدمة للسيطرة على التلوث وضبطه.

و عليه فإن مواجهة المخاطر الناجمة عن التلوث البحري في إطار وضع إستراتيجية إقليمية يعد من الوسائل الفعالة للمكافحة.

- سهولة التعاون القانوني والقضائي في ردع المخالفين : إذ تستطيع مجموعة الدول الواقعة تحت غطاء التنظيم الإقليمي أن تضع قواعد مشتركة فيما بينها للردع، منها مثلا فرض عقوبات على السفن المنتهكة لقواعد السلامة البحرية، أو منع مثلا السفن المحملة بالمواد البترولية من المرور في المنطقة الإقليمية. لذا تساعد التكتلات الإقليمية في سد النقص والثغرات التي يعاني منها التنظيم الدولي الذي يضع في غالب الأحوال معايير وقواعد الحد الأدنى التي عادة ما لا تف بالغرض . في حين أن التنظيم الإقليمي ولضورات المصلحة العليا لدول التكتل الإقليمي قد يشدد من هذه المعايير والقواعد.

-خصوصيات بعض المناطق البحرية : فمثلا حماية حوض البحر الأبيض المتوسط كان ومنذ القديم اهتماما مشتركا لدول الحوض . فالفحوصات التي أجريت على مياهه أظهرت بأنه ملوثا في مستويات خطيرة . ولقد أجمع أغلب المتخصصين في البيئة على أن المخاطر الناجمة عن تلوث مياهه قد تجاوزت المستويات الحرجة ، الشيء الذي أصبح يمثل انشغالا حقيقيا للعلماء والمتخصصين⁶⁹.

الفرع الأول : اتفاقيات برشلونة وبروتوكولاتها

هذه الاتفاقية تم التصديق عليها في 16 فبراير 1976م وتشمل 21 دولة من الدول الأطراف ' والهدف منها هو تحقيق التعاون الدولي للعمل بطريقة متناسقة وشاملة لحماية ودعم البيئة البحرية والمنطقة الساحلية. " ولقد

أدخلت بعض التعديلات عام 1995م على هذه الاتفاقية ولكنها لم تدخل بعد حيز التنفيذ وفي عام 1997م تبنت الدول الأطراف البرنامج الاستراتيجي للتعامل مع التلوث الناتج عن الأنشطة البرية الذي يتناول قضايا التلوث بسبب الأنشطة البرية الرئيسية عن طريق تحديد تكلفة ومواعيد إجراءات الضبط الضروري⁷⁰ وتحدد اتفاقية برشلونة المبادئ العامة التي تقوم عليها حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، وتبعا لهذه الاتفاقية تقوم البلدان المتعاقدة باتخاذ كل الإجراءات اللازمة، من أجل حماية و تحسين نوعية الوسط البحري، وتقليل و تجنب كل أسباب التلوث بمنطقة المتوسط ، وضعت اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، البنية الأساسية لوضع نظام قانوني دولي ضد التلوث في المنطقة، فعلى الرغم من أن الاتفاقية هي نتاج خطة العمل من أجل المتوسط، فإنها تندرج ضمن حركة دولية لمحاربة التلوث فهناك على الصعيد الدولي مجموعة من السوابق ساعدت على وضع هذه الاتفاقية، بحيث سبقت اتفاقية برشلونة أربعة اتفاقيات دولية من بينها:

- اتفاقية أوسلو المبرمة في 15 فبراير 1972 المتعلقة بمنع تلوث البحر الناجم عن الإلقاء من السفن والطائرات.
- اتفاقية باريس المبرمة في 04 جوان 1972 المتعلقة بمنع تلوث المناطق الساحلية من مصادر برية.
- اتفاقية لندن المبرمة في 29 ديسمبر 1972 المتعلقة بمنع تلوث البحر الناجم عن إلقاء النفايات.
- اتفاقية هلسنكي المبرمة في 23 مارس 1974 المتعلقة بحماية البيئة البحرية في بحر البلطيق.

تمثل اتفاقية برشلونة الإطار لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، أول اتفاقية إقليمية تبرم في إطار برنامج البحار الإقليمية، الذي أطلقه برنامج الأمم المتحدة للبيئة عام 1974 كما تعتبر حدثا هاما، فهي وضعت لأول مرة إطار قانوني خاص لحماية البحر الأبيض المتوسط، وأصبحت نموذجا مرجعيا للاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة.

الفرع الثاني : مركز مكافحة التلوث في الحالات الطارئة

تقدم نصوص البروتوكول مجموعة من القواعد، التي تسمح بتنظيم التعاون بين الدول في مجال مكافحة هذا النوع من التلوث، وتستند هذه القواعد الإقليمية إلى حد كبير على القواعد، التي حددتها الاتفاقيات الدولية مثل الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لعام 1973 والاتفاقية الدولية للتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حوادث تلوث بالنفط لعام 1969 والبروتوكول الخاص بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع تلوث بحري ناجم عن مواد أخرى غير النفط لعام 1973، " والاتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط لعام 1969. ويوضح هذا رغبة الدول المطللة على البحر الأبيض المتوسط الانضمام إلى التنظيم الدول⁷¹ الموجود في هذا المجال، وإعطاء البروتوكول صدى واسع على المستوى الإقليمي، ويفسر ذلك كذلك باعتماد القرار الرابع خلال مؤتمر برشلونة الذي يدعو إلى " إنشاء لجنة خبراء من أجل دراسة إمكانية إنشاء صندوق الضمان بين الدول في البحر الأبيض المتوسط. "هذا الاقتراح بالرغم من أنه تم قبوله مع تحفظ بعض الدول ، فهو يسمح بامتداد مجال الاتفاقية إلى التعويض عن الأضرار الناجمة عن الحوادث الطارئة ، التي تجاهلتها النصوص المعتمدة⁷².

- مجال التعاون بين الدول:

إن مبدأ التعاون الوارد في نصوص البروتوكول، موجه في منطقة البحر الأبيض المتوسط إلى تلوث خاص يتميز بشدته ومصدره العرضي، وتأثير تراكم النفط والمواد الضارة الأخرى الملوثة، التي تؤدي إلى تلوث مناطق محددة عرفتها المادة الأولى من الاتفاقية⁷³. إذ يجب أن يشكل هذا التلوث خطرا كبيرا ووشيك الحدوث، على البيئة البحرية والمناطق الساحلية، أو المصالح المرتبطة لطرف أو أكثر، وعبارة" المصالح المرتبطة "تم توضيحها في المادة

⁷¹ديباجة البروتوكول المتعلقة بمكافحة تلوث البحر المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لعام 1976 .

⁷² M. FALICON. Op.cit., P.105

⁷³المادة 1 من البروتوكول المتعلقة بمكافحة تلوث البحر المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لعام 1976

الثانية من البرتوكول، وتعني مصالح دولة ساحلية متضررة أو مهددة مباشرة بخطر التلوث، وتتعلق ضمن أمور أخرى، بالأنشطة الجارية في المياه الساحلية، والموانئ، ومصبات الأنهار بما في ذلك عمليات الصيد. والجاذبية التاريخية والسياحية للمنطقة بما في ذلك الأنشطة الترفيهية والرياضية، والحالة الصحية لسكان المناطق الساحلية والمحافظة على الموارد الحية إن التعاون بين الدول ليس له شكل محدد، إذ يمكن أن يكون ثنائي أو متعدد الأطراف، والمبادرة متروكة إلى الأطراف لوضع خطة طوارئ مشتركة، ووسائلها لمكافحة التلوث الضخم الناجم عادة عن الحوادث.

من الواضح أن النفط الخام، وكذلك المواد الهيدروكربونية تشكل حاليا المواد الأساسية الضارة في البحر الأبيض المتوسط، بسبب طبيعتها وشدتها لذا يجب بالمقابل البحث عن الوسائل الخاصة لمكافحة هذا النوع من التلوث بالنظر إلى خصائصه الفيزيائية والكيميائية، كذلك نحن لسنا في مأمن من الملوثات الأخرى الناجمة عن مواد ضارة خاصة السائلة منها.

وهنا يجب أيضا توقع وتنظيم خطط إنقاذ من أجل مباشرة استرجاع هذه المواد بطريقة تخفف من خطر التلوث هذه المواد، كما توقع البرتوكول الإضافي لاتفاقية لندن لعام 1973 حول التدخل في أعالي البحار في حالة التلوث بالمواد الأخرى غير النفط⁷⁴ لهذه الدول مثل تركيز المواد الخطيرة التي تؤدي إلى تغير البيئة البحرية.

. العمل المشترك بين الدول:

توصي نصوص البروتوكول بالتعاون الذي يتم إنجازه على عدة مراحل، وإنشاء تعاون خاص من أجل تعزيز وترقية وسائل مكافحة والرصد والإعلام، قبل حدوث الحالة الطارئة، واتخاذ التدابير عند وقوع الحالة الطارئة.

1- ترقية وتعزيز وسائل مكافحة الإعلام والرصد:

تهدف ترقية هذا الوسائل من طرف الدول المتعاقدة، إلى وضع خطة عملية تكون جاهزة للعمل بشكل فعال وقت وقوع الحوادث لذا قررت الدول تغطية مناطقها الخاصة، بمجموعة من الوسائل المناسبة، وخطط الطوارئ. وتشمل هذه الوسائل خاصة التجهيزات، السفن، الطائرات، والعمال الضروريين للعمليات في الحالات الطارئة⁷⁵

يمكن تنفيذ هذه الترقية للتجهيزات والوسائل من أجل مكافحة هذا الشكل من التلوث، بصورة فردية أو ثنائية أو متعددة الأطراف، ولتحقيق فعالية أكبر لخطط التدخل لمكافحة التلوث أثناء حدوث الحادث الطارئ، ينبغي على كل طرف أن ينشر بعض المعلومات عن الوسائل التي يمتلكها، وخطط التدخل إلى الأطراف الأخرى، وتسمح له هو كذلك بمعرفة وسائل الأطراف الأخرى، وضمان توحيد استخدامها. كما يتعهد كل طرف بتزويد باقي الأطراف بالمعلومات المتعلقة⁷⁶.

-المنظمة الوطنية المختصة أو السلطات المسؤولة، عن مكافحة تلوث البحر بالنفط وبالمواد الضارة الأخرى.

-السلطات الوطنية المختصة، المسؤولة عن تلقي التقارير الخاصة بتلوث البحر بالنفط وبالمواد الأخرى، ومعالجة

المسائل المتعلقة بإجراءات المعاونة المتبادلة بين الأطراف.

-الأساليب الجديدة التي تؤدي إلى تفادي تلوث البحر بالنفط وبالمواد الضارة الأخرى، والتدابير الجديدة لمكافحة

التلوث وإحداث برامج البحوث المتصلة بذلك. وأخيرا تتعهد الأطراف سواء منفردة أو من خلال التعاون الثنائي

أو الجماعي، أن تقوم بتطوير وتطبيق نشاطات الرصد المستمر لمناطقها، وذلك بغية التوصل إلى معلومات دقيقة

عن الحالات التي يمكن أن تحدث وإصدار تعليمات إلى ربانة السفن التي تحمل أعلامها، وقادة الطائرات المسجلة

⁷⁵المادة 3 من البروتوكول المتعلق بمكافحة تلوث البحر المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لعام 1976

⁷⁶المادة 6 من البروتوكول المتعلق بمكافحة تلوث البحر المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لعام 1976

في أراضيها، بإخطار أحد الأطراف أو المركز الإقليمي عن الحالات المتعلقة بالتلوث بالنفط والمواد الأخرى الضارة⁷⁷.

ومن جهة أخرى ففي حالة الخطر الناجم عن تلوث شديد، يبلغ الأطراف مباشرة عن طريق ريان السفن التي تحمل علمها أو قادة الطائرات المسجلة في إقليمها، بالإضافة إلى المخبرين الذين يقومون بالتبليغ عن الحوادث الخطيرة إلى الأطراف التي يمكن أن تتأثر، أو إلى المركز الإقليمي بأسرع الطرق وأنسبها، حسب الظروف ووفقا للملحق الأول لهذا البروتوكول⁷⁸ ، وتهدف هذه المعلومات إلى الإخطار عن جميع الحوادث التي تتسبب أو يحتمل أن تتسبب في تلوث مياه البحر بالنفط والمواد الأخرى الضارة، وتواجد خصائص، ومدى انسكاب النفط والمواد الأخرى الضارة التي تشاهد في البحر والتي يحتمل أن تشكل تهديدا خطيرا على البيئة البحرية أو السواحل أو المصالح المرتبطة.

لتعزيز هذه الخطط اعتمدت دول البحر الأبيض المتوسط، القرار الخامس المتعلق بالاتصال عن طريق سفن وطائرات الإخبار عن الحوادث التي تسبب التلوث بالنفط بالإضافة إلى المخبرين، كما تطلب دول البحر الأبيض المتوسط الدول الأخرى غير المتعاقدة، اتخاذ التدابير المناسبة لضمان أن السفن التي تحمل أعلامها والطائرات المسجلة في إقليمها، تطبيق أحكام هذا البروتوكول في دولها، وتطلب من الدول الأطراف تشجيع مؤجري ومستأجري السفن الذين يحملون جنسيتها، إدراج شرط تطبيق أحكام هذا البروتوكول في عقد الإيجار، عندما تبحر هذه السفن في منطقة البحر الأبيض المتوسط. كما يركز البروتوكول على حقيقة أن الأطراف، ينبغي أن تتعهد بتنسيق استعمال وسائل الاتصال الموجودة تحت تصرفها، ليتسنى لها تأمين استلام ونقل ونشر جميع التقارير والمعلومات العاجلة المتعلقة بالحوادث والحالات، وتستهدف هذه التدابير نوعية المعلومات وتعزز شبكة المعلومات المنشأة.

⁷⁷ المادة 3 من البروتوكول المتعلق بمكافحة تلوث البحر المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لعام 1976

⁷⁸ المادة 6 من البروتوكول المتعلق بمكافحة

ومن أجل تحسين تبادل المعلومات اعتمدت الدول الأطراف في مؤتمر برشلونة القرار السادس المتعلق " بالتحسين المستقبلي لنظام الاتصالات البحرية " الذي يجمع بين إمكانية تحديد الموقع والاتصالات، التي تسمح بتحسين الوقاية من الحوادث، وتخفف من خطر التلوث، وتدعم فعالية مكافحة التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط.

2- الإجراءات التي يجب أن يتخذها الأطراف لمواجهة الحالة الطارئة:

يقوم المخبر الرئيسي الذي هو قائد السفينة أو الطائرة أو الشخص المسؤول، عن الأشغال التي تجري في البحر، بتبليغ المعلومات التي يجمعها بالطرق السريعة والملائمة، حسب الظروف إلى الأطراف التي قد تتأثر بالتلوث من قبل الطرف الذي تلقى المعلومات، أو عن طريق المركز الإقليمي لمكافحة التلوث، ومع ذلك يجب أن تحترم هذه المعلومات شكل معين، وتتضمن مجموعة من العناصر التي تمنح نوعية معينة للبيانات. وبالتالي فإن كل نص يتضمن تذييل أو ملحق توصف فيه المعلومات المقدمة⁷⁹ بالإضافة إلى ذلك نظمت الأطراف المتعاقدة شبكة للرصد منفردة أو بالتعاون، وانطلاقاً من هذا التنظيم، فعندما يواجه أحد الأطراف حالة طارئة، يجب عليه الشروع في سلسلة من الإجراءات تضمنها المادة التاسعة من البروتوكول، كتقدير طبيعة ومدى الإصابة أو الحالة الطارئة، وتحديد نوع النفط والمواد الضارة وكميتها، اتخاذ التدابير العلمية للحيلولة دون التلوث أو الحد منه وإبلاغ الأطراف الأخرى، واتخاذ جميع التدابير لحماية الأشخاص الموجودين على ظهر السفينة و لحماية السفينة.

كما يجوز للأطراف طلب المعاونة لمكافحة التلوث الناجم عن النفط والمواد الأخرى الضارة، سواء مباشرة أو من خلال المركز الإقليمي، كما يجوز أن تشمل هذه المعاونة، مشورة الخبراء، والتسهيلات البحرية أو وضعها تحت

⁷⁹الملحق الأول للبروتوكول المتعلق بمكافحة تلوث البحر المتوسط، بالنفط والمواد الضارة في الحالات الطارئة

تصرفها، وعلى الأطراف التي يطلب إليها المعاونة أن تبذل قصارى جهدها⁸⁰ العاجلة المتعلقة بالحوادث والحالات، وتستهدف هذه التدابير نوعية المعلومات وتعزز شبكة المعلومات المنشأة.

ومن أجل تحسين تبادل المعلومات اعتمدت الدول الأطراف في مؤتمر برشلونة القرار السادس المتعلق " بالتحسين المستقبلي لنظام الاتصالات البحرية " الذي يجمع بين إمكانية تحديد الموقع والاتصالات، التي تسمح بتحسين الوقاية من الحوادث، وتخفف من خطر التلوث، وتدعم فعالية مكافحة التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط.

2- الإجراءات التي يجب أن يتخذها الأطراف لمواجهة الحالة الطارئة:

يقوم المخبر الرئيسي الذي هو قائد السفينة أو الطائرة أو الشخص المسؤول، عن الأشغال التي تجري في البحر، بتبليغ المعلومات التي يجمعها بالطرق السريعة والملائمة، حسب الظروف إلى الأطراف التي قد تتأثر بالتلوث من قبل الطرف الذي تلقى المعلومات، أو عن طريق المركز الإقليمي لمكافحة التلوث.

ومع ذلك يجب أن تحترم هذه المعلومات شكل معين، وتتضمن مجموعة من العناصر التي تمنح نوعية معينة للبيانات. وبالتالي فإن كل نص يتضمن ملحق توصف فيه المعلومات المقدمة⁸¹

بالإضافة إلى ذلك نظمت الأطراف المتعاقدة شبكة للرصد منفردة أو بالتعاون، وإنطلاقاً من هذا التنظيم ، فعندما يواجه أحد الأطراف حالة طارئة، يجب عليه الشروع في سلسلة من الإجراءات تضمنها المادة التاسعة من البروتوكول، كتقدير طبيعة ومدى الإصابة أو الحالة الطارئة، وتحديد نوع النفط والمواد الضارة وكميتها، اتخاذ التدابير العلمية للحيلولة دون التلوث أو الحد منه، وإبلاغ الأطراف الأخرى، واتخاذ جميع التدابير لحماية الأشخاص الموجودين على ظهر السفينة وحماية السفينة .

⁸⁰المادة 10 للبروتوكول المتعلق بمكافحة تلوث البحر المتوسط بالنفط والمواد الضارة لأخرى في الحالات الطارئة

⁸¹أنظر الملحق الأول للبروتوكول المتعلق بمكافحة تلوث البحر المتوسط بالنفط والمواد الضارة لأخرى في الحالات الطارئة

كما يجوز للأطراف طلب المعاونة لمكافحة التلوث الناجم عن النفط والمواد الأخرى الضارة، سواء مباشرة أو من خلال المركز الإقليمي، كما يجوز أن تشمل هذه المعاونة، مشورة الخبراء، والتسهيلات البحرية أو وضعها تحت تصرفها، وعلى الأطراف التي يطلب إليها المعاونة أن تبذل قصارى جهدها⁸².

⁸²المادة 10 للبروتوكول المتعلق بمكافحة تلوث البحر المتوسط بالنفط والمواد الضارة لأخرى في الحالات الطارئة

المبحث الثاني: أحكام المسؤولية في الاتفاقيات الدولية الناجم عن السفن

تتعهد الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية بالتعاون، في أقرب وقت ممكن لصياغة وإقرار الإجراءات المناسبة، المتعلقة بتحديد المسؤولية القانونية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، بسبب خرق أحكام هذه الاتفاقية والبروتوكولات المعمول بها⁸³.

يمكن أن نقول أمام هذه الآلية المعقدة للمسؤولية والتعويض عن الضرر، والتي تعتبر ضرورية لتنفيذ الالتزامات⁸⁴، جاءت الاتفاقية في هذا المجال مقتصرة على مجرد توصية بسيطة فقط، يمكن تشبيهها بأمنية كاذبة، ففي هذا النص دلالة واضحة على عدم الاتفاق بين الأطراف في وضع قواعد محددة للمسؤولية والتعويض عن الأضرار التي تنجم عن انتهاك أحكامها، وفي هذه الدلالة تقليل من الحماية التي تهدف إلى تحقيقها هذه الاتفاقية، ذلك لأن مبدأ المسؤولية الدولية أصبحت من المبادئ المسلم في القانون الدولي والمستقرة منذ القرن التاسع عشر. تعني المسؤولية الدولية مجموعة القواعد القانونية، التي تحكم أي عمل أو واقعة تنسب إلى أحد أشخاص القانون الدولي، وينجم عنها ضرر لشخص آخر من أشخاص القانون الدولي، وما يترتب على ذلك من التزام الأول بالتعويض.

ويتضح من التعريف أن وجود قانون دولي يعني وجود التزامات دولية يترتب على مخالفتها مسؤولية دولية⁸⁵، غير أنه يمكن تطبيق القواعد الدولية العامة للمسؤولية في القانون الدولي، والتي تجعل من العمل غير المشروع أي المخالف لأحكام الاتفاقية الدولية كأساس لترتيبها.

⁸³المادة 12، من اتفاقية برشلونة لعام 1976

⁸⁴ M. FALICON, Op.cit., P. 90.

⁸⁵ محسن عبد الحميد أفكيرين، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحضرها القانون الدولي مع إشارة خاصة لتطبيقاتها في مجال البيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999، ص 31.

كما أن اتفاقية برشلونة، لم تشر إلى تطبيق القواعد القانونية الدولية المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن الأضرار البيئية، مثلما ما ورد في المادة الثالثة عشر من اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون على حماية البيئة البحرية من التلوث لعام 1979 التي نصت على " تطبيق القواعد الدولية والإجراءات المتصلة بها في هذا المجال⁸⁶ .

⁸⁶ الاتفاقية الدولية لعام 1969 بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت " اتفاقية التلوث بالزيت " والاتفاقية الدولية لعام 1971 بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن التلوث بالزيت

المطلب الأول : المنظمة البحرية الدولية

تأسست هذه المنظمة بناءً على اتفاقية أبرمت سنة 1948، وكانت في الأصل تسمى "منظمة الملاحة الاستشارية متعددة الحكومات". ودخلت الاتفاقية في حيز التنفيذ سنة 1958 تغير اسم المنطقة إلى (imo) عام 1982.

تعريف بالمنظمة:

منظمة Imo هي جهاز الأمم المتحدة المتخصص والمسؤول عن تحسين سلامة الملاحة ومنع التلوث الناتج عن السفن، والهيئة العليا في المنظمة هي جمعية IMO التي تتبنى القرارات والتوصيات التي تعدها الهيئات المساعدة وتقوم بانتخاب مجلساً ويقوم الأخير بعمله كهيئة حاكمة بين اجتماعات الجمعية، ويعمل على تنسيق أنشطة الهيئات المساعدة، والتي تشمل "لجنة السلامة الملاحية" و"لجنة حماية البيئة البحرية" والتي تقود العمل الرئيسي المتعلق بالكيماويات.

أهداف منظمة ال Imo:

دعم التعاون الحكومي في تنظيم الممارسات الخاصة بالشحن في التجارة الدولية، السعي من أجل تحقيق أعلى معايير عملية للسلامة الملاحية وكفاءة البحرية، تشجيع والتحكم في التلوث الملاحي بسبب السفن وغيرها والموانئ، وناقلات البترول، تشجيع التخلص من عوائق خدمات الشحن الدولية، والإعداد لاتفاقيات ملاحية دولية.

قامت منظمة ال IMO بإعداد حوالي 40 اتفاقية وبروتوكول، ومعايير وإرشادات وتوصيات تتعلق بالسلامة

الملاحية، ومنع التلوث وأمور أخرى ذات علاقة. والهدف من هذه الوسائل

هو ضمان أن يكون بناء السفن وإعدادها وتشغيلها بطريقة آمنة وسليمة من الناحية البيئية للحد من المخاطر التي

قد تتعرض لها البيئة البحرية في حال اصطدام السفن أو في حال وقوع حوادث أخرى.

وتساهم منظمة ال Imo في تحسين التدريب الملاحي، وذلك بتطويرها لمعايير وقوانين لاستخدامها على المستويين

الوطني والدولي، وبتقديمها المساعدة العملية والمشورة للدول التي هي في حاجة للمعرفة الفنية والموارد اللازمة لتشغيل

صناعة الشحن بنجاح وكذلك بمساعدتها للدول في التصديق على الاتفاقيات، والعمل بمقتضاها. ويتم تحقيق هذا

عن طريق الإصدارات الخاصة بالاستعداد والاستجابة وإجراءات حالات الطوارئ الخاصة بالسفن الحاملة للبضائع

الخطرة، وتقديم المعلومات والتعليم والتدريب والخدمات الفنية والمساعدة للحكومات باستخدام الوثائق وأفلام

الفيديو وعمل مناقشات وورش عمل وغيرها من الوسائل الأخرى.

الفرع الاول : شروط قيام المسؤولية

تقوم المسؤولية الدولية ، وفقاً للقانون الدولي العام ، على أساس واضح هو العمل غير المشروع ، بعدما هجرت نظرية الخطأ⁸⁷ ، الذي كان يعني مخالفة لالتزام قانوني دولي يقوم على أساس الخطأ ويترتب عليه ضرر ، يستلزم قيام المسؤولية الدولية للطرف الذي ارتكب ذلك الخطأ⁸⁸ ؛ وعليه فان المسؤولية الدولية تترتب بصورة كاملة بما فيها تعويض المتضرر ، إذا كان هنالك إخلال بين بقواعد القانون الدولي تأسيساً على فكرة العمل غير المشروع ، من وجهة نظر القانون الدولي⁸⁹ أن هذه القاعدة لم تعد بإمكانها مواجهة عدد من المشاكل البيئية الدولية ، فالتلوث الذي يحصل في البيئة ينتج عادة عن فعل مشروع صادر من دولة معينة ، أو احد أشخاصها الطبيعيين أو المعنويين ، كإنشاء مشاريع صناعية ، أو استغلال الموارد الطبيعية ضمن نطاق ولاية الدولة القضائية ، وهذه الأعمال مشروعة دولياً ولكنها قد تسبب أضراراً بيئية كبيرة لدول أخرى جراء التلوث وبكافة أنواعه ، لذلك تقوم هذه المسؤولية بمجرد حدوث الضرر دون اشتراط تحقق العمل غير المشروع⁹⁰ .

⁸⁷المادة (3) من الاتفاقية، التنوع الإحيائي.

⁸⁸نصت المادة (2/14) من اتفاقية التنوع الإحيائي على قيام مؤتمر الأطراف بأجراء الدراسات (بشأن مسألة المسؤولية والتعويض بما في ذلك إعادة التنوع الإحيائي إلى حالته السابقة عن ما يلحق به من ضرر ، الا في الحالات التي تكون فيها هذه المسؤولية مسألة داخلية.

⁸⁹المادة (27) من بروتوكول قرطا جنة للسلامة الإحيائية.

⁹⁰عادل احمد الطائي ، المسؤولية الدولية عن الافعال المخظورة دولياً ، مجلة دراسات قانونية - بيت الحكمة ، بغداد ، العدد الثالث السنة الثانية.

الفرع الثاني : المبادئ العامة التي تحكم المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية

يعتبر مفهوم سلطة الدولة في استخدام أراضيها ومواردها من المفاهيم الأساسية في القانون

الدولي، ورغم ذلك فإن العرف الدولي والمبادئ القانونية العامة والمتعارف عليها بين الأمم المتقدمة تضع قيودا على تلك السلطة وعلى الحقوق التي تمارسها الدولة بدافع السيادة⁹¹. وعليه فإنه على كل دولة أن تضمن عدم تسبب خطرا بالغا للدول الأخرى من جراء الأنشطة التي تمارسها على أراضيها وذلك تطبيقا لمبدأ "حسن الجوار" كما أنه في الوقت نفسه إعمالا لمبدأ "عدم التعسف في استخدام الدولة لحقوقها".

فما المقصود بهذين المبدأين و ما أهميتهم با لنسبة لتفعيل قوانين المسؤولية الدولية.

__مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق:

كان لظهور المذاهب الاجتماعية في نهاية القرن التاسع عشر، تأثيرا عظيما على المفاهيم

القانونية والفلسفية، امتد إلى الحقوق، فأصبح تقرير الحق منوطا بتحقيق أهداف اجتماعية، ومحددا بإطار لا يجوز قانونا تجاوزه أو الحيطة عنه⁹² ولذلك فقد ظهر مبدأ عدم إساءة استعمال الحق والذي كان القضاء الفرنسي سابقا نحو إقراره، حيث أكد على أن ممارسة الحقوق المشروعة يتحول⁹³ فالمصلحة العامة Abuse of Rights الى عمل غير مشروع إذا ما أسيء استعمال هذه الحقوق التي تعود على الجماعة أولى بالحماية من المصلحة الخاصة لصاحب الحق والذي عليه التزام ممارسة حقه في إطار المصلحة العامة⁹⁴ فهذا المبدأ يقوم على تصور مؤداه أنه لا

⁹¹ Kummer (K): ... op. cit., P. 18

⁹² صلاح الدين عامر "مقدمات القانون الدولي للبيئة"، مجلة القانون والاقتصاد، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، عدد خاص 1983، ص 51
Edition, .⁹³ Oppenheim (L) : "International law" David Vol, 1, McKay company ing. New York, Eigh
1955, P. 345

⁹⁴ عبد الواحد محمد الفار: "الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث": "دراسة مقارنة في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار" دار النهضة العربية، سنة 1985، ص 68

يجوز ممارسة الاختصاصات أو استخدام السلطات بطريقة يترتب عليها إلحاق الضرر بالآخرين⁹⁵ وبمعنى آخر العمل الذي يقوم به الشخص - رغم مشروعيته - إلا أن إساءة استخدامه أو الانحراف به بما يؤدي إلى الإضرار بالغير، يحوله من نطاق المشروعية إلى عدم المشروعية.

كما أن لهذا المبدأ أصولاً في القانون الروماني والشريعة الإسلامية، وقد انتقل هذا المبدأ إلى التشريعات الداخلية في بلاد أخرى بدرجات مختلفة وفقاً للطابع الفردي أو الاجتماعي لتشريعاتها.

الفقرة الثانية: مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق والممارسات الدولية

تناولت العديد من المعاهدات الدولية مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق، فقد شدد إعلان البيئة الصادر عن مؤتمر إستوكهولم على واجب التأكد من أن النشاطات التي تمارس داخل حدود أي دولة أو تحت إشرافها لا تحدث أضراراً ببيئة الدول الأخرى، وكذلك المناطق غير الخاضعة لأية سلطة⁹⁶ وكذلك ورد النص في اتفاقية مونتيفيديو سنة 1933 على أن "ممارسة هذه الحقوق لا يرد عليها من القيود إلى ما يقتضيه ممارسة الدول الأخرى للحقوق المخولة وفقاً للقانون الدولي" كما أكدت اتفاقية جنيف سنة 1958 والخاصة بأعالي البحار على هذا المبدأ بقولها: "إن حرية البحار العالية يجب أن تمارس وفقاً للشروط التي تحددها هذه المواد وأحكام القانون الدولي الأخرى".

وبالنسبة لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 والتي تعتبر من أهم الاتفاقيات العالمية الحديثة، فقد أقرت مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق صراحة حيث نصت في المادة 300 على أن "تعني الأطراف بحسن نية بالالتزامات التي تتحملها بموجب هذه الاتفاقية و تمارس الحقوق والولايات والحريات المعترف بها في هذه الاتفاقية على نحو لا يشكل تعسفاً في استعمال الحق". وهذا النص من الوضوح والصراحة بدرجة تغني عن كل تعليق،

⁹⁵محمدي عبد الجواد سلامة: "المسؤولية الدولية عن انتهاك سيادة الدولة بتكنولوجيا الفضاء"، رسالة دكتوراه، جامعة الزقازيق، سنة 2000، ص

كما أنه من الشمول بدرجة تدلل على أن جميع الحقوق والحريات والولاية المنصوص في مواد هذه الاتفاقية تخضع لمبدأ عدم التعسف في استعمال الحق، مما يبرهن على عمومية هذا المبدأ، وإنه من المبادئ العامة للقانون⁹⁷.

ثانياً: في القضاء الدولي

طبق القضاء الدولي مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق في العديد من القضايا الدولية التي تارت بشأنها قواعد المسؤولية الدولية، ومنها على سبيل المثال قضية المناطق الحرة في سافوى العليا سنة 1936، حيث نصت محكمة العدل الدائمة في حكمها الصادر على هذا المبدأ بقولها " : في بعض الظروف يمكن للدولة حينما تنصرف من الناحية الفنية في حدود القانون أن تتحمل المسؤولية .

عقدت اتفاقية مونتيفيديو سنة 1933 بين الدول الأمريكية بعدما استقر مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق كأحد المبادئ العامة للقانون والتي تعد أحد مصادر القانون الدولي، فإنه وفي نطاق هذا القانون لكي يكون هناك تعسفاً في استعمال الحق لا بد من توافر معيارين⁹⁸

الأول موضوعي : وهو أنه يجب على الدولة عند ممارستها لحقوقها عدم إلحاق الضرر بالآخرين، فإذا حدث ضرر كان هناك اختلال في توازن المصالح بين الدول ويتحقق التعسف في استعمال الحق.

والثاني وظيفي : ومضمونه أن الحق يمارس في نطاق محدد لتحقيق هدف اقتصادي أو اجتماعي معين، فإذا مورس هذا الحق خارج هذا الهدف تحقق التعسف المحظور.

ومن وجهة نظرنا فإنه إذا أعملنا المعيار الموضوعي مثلاً في مجال نقل وتخزين النفايات الخطرة من الدول المتقدمة إلى الدول الأخرى بفرض التخلص منها بطريقة سلمية بيئية، فذلك من الحقوق المشروعة لتلك الدول وفقاً لاتفاقية بازل سنة 1989 والخاصة بالتحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود. المسؤولية الدولية عن مخالفة الالتزام الدولي بعدم تلويث البيئة بالنفايات الخطرة.

⁹⁷محسن عبد الحميد أفكيرين :مرجع سابق، ص 104 .

⁹⁸أحمد عبد الكريم سلامة" :قانون حماية البيئة، المرجع السابق، ص.230.

وبذلك يكون للمضور من تلك النفايات استعمال هذا المبدأ لإقامة دعوى المسؤولة الدولية عن الأضرار الناتجة عن النفايات الخطرة، باعتبار مبدأ عدم التعسف من المبادئ العامة للقانون والمعترف بها وفقاً للمادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، كما أنه منصوص عليه في أغلب النظم القانونية الداخلية.

مبدأ حسن الجوار: نشأت فكرة حسن الجوار منذ القدم بحكم الضرورة وبدأت كعرف قبل أن تصبح مبدأ قانونياً ملزماً في القانون الداخلي، حيث ظهر مفهوم مضار الجوار غير المألوفة لينتقل بعد ذلك إلى القانون الدولي العام المنظم للحياة الدولية تحت مسمى آخر هو مبدأ "حسن الجوار" والذي يقصد به: مراعاة الدول عند ممارسة اختصاصاتها على إقليمها ضرورة عدم إلحاق الضرر بالأقاليم المجاورة⁹⁹ فالبعض ينظر إلى حسن الجوار بأنه ليس أقل من حق الدول الأخرى باستخدام إقليمها بطريقة خالصة مع اشتراط عدم الإضرار بالدول المجاورة أو ما يسمى بعدم التعسف في استعمال الحق¹⁰⁰. فقد نص القانون المدني المصري رقم 131 لسنة 1948 في مادته 107 "ليس للجوار أن يرجع على جاره في مضار الجوار المألوفة التي لا يمكن تجنبها، وإنما له أن يطلب إزالة هذه المضار إذا تجاوزت الحد المألوف، على أن يراعى في ذلك العرف، وطبيعة العقارات وموقع كلا منها بالنسبة للآخر، والغرض الذي خصصت له، ولا يحول الترخيص الصادر من الجهات المختصة دون استعمال هذا الحق¹⁰¹".

مبدأ حسن الجوار كأساس للالتزام الدولي بحماية البيئة من خطر التلوث بالنفايات الخطرة: ومع استقرار قاعدة حسن الجوار لتأسيس المسؤولية الدولية عن الأضرار الجسيمة التي تسببها دولة لدولة أو دول أخرى مجاورة، وذلك في الاتفاقيات الدولية وآراء الفقه والقضاء الدوليين. إلا أنه من وجهة نظرنا نرى عدم صلاحية هذا المبدأ لتأسيس الالتزام الدولي بحماية البيئة ضد التلوث بالنفايات الخطرة وذلك للأسباب الآتية:

⁹⁹ صالح محمد بدر الدين "المسؤولية عن نقل النفايات الخطرة في القانون الدولي"، دار النهضة العربية، 2003، ص 200

¹⁰⁰ نص القانون المدني المصري رقم 131 لسنة 1948 في مادته 107

¹⁰¹ عبد المنعم فرج الصده "حق الملكية"، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية، سنة 1963، ص 87

أولاً: أن دور حسن الجوار في حماية البيئة بصفة عامة وإن كان أمراً مرغوباً فيه إلا أن هذا

الدور لم يصل بعد إلى مرحلة التكوين المحدد والذي تستلزمه قواعد المسؤولية الدولية، فما زالت مفاهيم حسن

الجوار ذات مفهوم عام جداً ينقصه التحديد الذي يوضح المسؤوليات، ويحقق العدالة المنشودة¹⁰².

ثانياً: والجوار يستلزم اتصال جغرافي بين الدولة التي حدث النشاط على إقليمها والدول الأخرى الذي

لحقها الضرر من تلك الأنشطة، فما هو الحل إذن لو قامت دولة بنقل نفاياتها الخطرة إلى دولة أو دول أخرى

ليست من جيرانها المباشرين وحدث ضرر لتلك الدولة، ففي هذه الحالة لن تكفي قاعدة حسن الجوار لتأصيل

مسئولية الدولة التي سببت الضرر للدولة الأخرى.

ثالثاً: يفترض مبدأ حسن الجوار أن يكون الضرر موصوفاً، أي على درجة معينة من الجسامه

والفداحة، وبذلك فهو يفوت الفرصة في التعويض على ضحايا التلوث - بالنفايات الخطرة - الذين يلحقهم أضرار

لا تصل إلى هذه الدرجة فإننا نميل إلى تأييد الاتجاه القائل بعدم كفاية مبدأ حسن الجوار لتأسيس الالتزام الدولي

بحماية البيئة من التلوث، وخاصة التلوث بالنفايات الخطرة لصعوبة تطبيق تلك الفكرة في إطار محدد و واضح

المعالم يفصل لنا الأساس القانوني الذي يمكن الاستناد إليه وذلك بعد أن أصبح التلوث يمتد لمسافة بعيدة جداً،

متجاوزاً حدود الدولة الواحدة وعلى وجه الخصوص في مجال الأضرار الناتجة عن النفايات الخطرة.

¹⁰² سعيد سالم حويلي: مواجهة الأضرار بالبيئة بين الوقاية والعلاج، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 705

المطلب الثاني : التعويض عن الأضرار البيئية

مما لا شك فيه أن التعويض يجب أن يلقي دائما على عاتق المسؤول عن الضرر والقضاء

يحاول دائما منح المضرور تعويضا كاملا عما لحق به من أضرار، ولقد كان القضاء الفرنسي منذ زمن بعيد يقضي بفرنك واحد عن الأضرار كتعويض رمزي لحين تقدير التعويض الكامل المستحق له.¹⁰³ ونهج القضاء الفرنسي للتقدير الرمزي قبل التقدير النهائي يعكس مدى خبرة القضاء في أمور التعويض، وإذا كان الحال كذلك في أضرار يمكن تقديرها على الوجه الدقيق سواء كانت أضرار مادية أو جسدية، فإن الأمر يصبح أكثر دقة وصعوبة عندما يتعلق بأضرار ذات طبيعة خاصة وهي الأضرار البيئية المحضة.

وبداية ولكي نبرز أهمية وخصوصية التعويض في مجال البيئة، نشير إلى أعمال المجلس الأوروبي بشأن تعويض الأضرار الناشئة أثناء ممارسة الأنشطة الخطرة، فقد تم تشكيل لجنة منبثقة عن المجلس في 1987 مشكلة من وزراء مجلس الاتحاد الأوروبي، وتم تكليف اللجنة بوضع برنامج لتطوير البيئة هدفه الأساسي وضع مجموعة من القواعد التي تكفل وجود تعويض فعال عن الأضرار التي تلحق بالأشخاص أو الأموال أو بالبيئة عند ممارسة أنشطة سواء داخل المنشآت الخاصة بها أو على الأرض¹⁰⁴.

وتجدر ملاحظة أن تقدير التعويض عن الأضرار التي تلحق بالأشخاص أو بأموالهم لا

يضاف إلى ذلك أن بعض التشريعات الأوروبية قد أقرت صراحة مبدأ ضرورة التعويض عن الأضرار البيئية والحفاظ على بيئة صالحة للانتفاع بها. فعلى سبيل المثال نجد الدستور الإسباني الصادر في 1978 في مادته 45 .

مبدأ الحفاظ على البيئة بين الالتزامات العامة المفروضة على المواطنين ثم جاءت الفقرة الثالثة من نفس المادة

لتنص على أنه في حالة مخالفة مبدأ الحفاظ على البيئة والدفاع عنها، فإن القانون يضع جزاءات جنائية وإدارية بالإضافة إلى تأثير صعوبات خاصة بالمقارنة بتعويض الأضرار البيئية بالمعنى الفني أي الضرر البيئي المحض.

¹⁰³ Bates (J.H) : op. cit., P. 130.

¹⁰⁴ Cass. 2e civ. Fr., 28 novembre 1962, D. 1963, p.77

ومع ذلك فتطبق القواعد العامة في تقدير التعويض بالنسبة للنوع الأول أما النوع الثاني فيثير صعوبة نظرا

لخصوصية نوع الضرر .

الفرع الأول : أشكال التعويض عن الضرر

التعويض العيني : يعرف التعويض بشكل عام بأنه وسيلة لإصلاح الضرر .وعلى وجه التحديد، يقصد به

الإصلاح وليس المحو التام والفعلي للضرر الذي وقع .وإذا نظرنا إلى أن التعويض العيني يقصد به إعادة الحال إلى

ما كان عليه قبل حدوث الضرر. فيجب أن نأخذ في اعتبارنا أن هناك بعض الأضرار التي لا يمكن إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوثها. ووفقا للقانون المدني، فإن التعويض العيني بشأن الأموال الخاصة يجب أن يفهم على أن المقصود منه هو العودة إلى حالة وظيفية للمال تكون معادلة بشكل ما أقل أو أكثر للحالة التي كان عليها قبل الضرر¹⁰⁵ وهذا التحليل يعد تطبيق لمبدأ التعويض الكامل.

وضع هذا المبدأ موضع التنفيذ بسهولة يحتاج إلى إقرار قبول دعاوى المطالبة بالتعويض من

قبل الأشخاص العامة وبعض التجمعات المتخصصة في مجالات البيئة¹⁰⁶. ولقد أقر القضاء الفرنسي هذا المبدأ في العديد من أحكامه¹⁰⁷ يضاف إلى ذلك أن القضاء الفرنسي قد أقر حق المدعي في أن يطلب التعويض العيني وأن يطلب كذلك من القاضي وقف الأنشطة غير المشروعة التي تلحق به الضرر .

ولقد كان ذلك سببا في انقسام الفقه الفرنسي بين من يجعل من المطالبة بالتعويض العيني هو الأصل الذي

يتعين على القاضي أن يحكم به . وفريق آخر يرى أنه من الأفضل ترك الأمر لقاضي الموضوع لاختيار وسيلة التعويض الأكثر ملائمة حسب الحالة المعروضة عليه¹⁰⁸.

الالتزام بتعويض الأضرار التي لحقت بهذه البيئة . وكذلك فإن القانون الإيطالي الصادر في 8 يوليو 1986

والذي أنشأ على أن الأضرار التي تحدث بسبب أفعال تصيب البيئة تشكل لأول مرة وزيرا للبيئة قد نص صراحة في مادته 18 مخالفة للقانون وتلزم من أحدثها بتعويضها.

¹⁰⁵ E. Du PONTAVICE et P. CORDIER : L'indemnisation dits « indirects » en matière de pollution dans différents pays et au plan international, in, indemnisation des dommages dus à la pollution, OCDE, 1981, p. 28.

¹⁰⁶ D. TRICOT : Rapport de synthèse, JCP, éd. E., 1991, p. 239

¹⁰⁷ Cass. Crim. Fr., 15 janvier 1997, Bull. Crim., n° 11, p. 23

¹⁰⁸ M. BOUTELET : La place de l'action pour trouble de voisinage dans l'évolution du droit de la responsabilité civile en matière d'environnement, JCP, éd. E. p22

تشير صعوبات خاصة بالمقارنة بتعويض الأضرار البيئية بالمعنى الفني أي الضرر البيئي المحض ومع ذلك فتطبق القواعد العامة في تقدير التعويض بالنسبة للنوع الأول أما النوع الثاني فيثير صعوبة نظرا لخصوصية نوع الضرر . يعرف التعويض بشكل عام بأنه وسيلة لإصلاح الضرر، وعلى وجه التحديد، يقصد به الإصلاح وليس المحو التام والفعلي للضرر الذي وقع، وإذا نظرنا إلى أن التعويض العيني يقصد به إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر.

فيجب أن نأخذ في اعتبارنا أن هناك بعض الأضرار التي لا يمكن إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوثها ووفقا للقانون المدني ، فإن التعويض العيني بشأن الأموال الخاصة يجب أن يفهم على أن المقصود منه هو العودة إلى حالة وظيفية للمال تكون معادلة بشكل ما أقل أو أكثر للحالة التي كان عليها قبل الضرر¹⁰⁹ وهذا التحليل يعد تطبيق لمبدأ التعويض الكامل.

ووضع هذا المبدأ موضع التنفيذ بسهولة يحتاج إلى إقرار قبول دعاوى المطالبة بالتعويض من قبل الأشخاص العامة وبعض التجمعات المتخصصة في مجالات البيئة¹¹⁰. ولقد أقر القضاء الفرنسي هذا المبدأ في العديد من أحكامه¹¹¹ يضاف إلى ذلك أن القضاء الفرنسي قد أقر حق المدعي في أن يطلب التعويض العيني وأن يطلب كذلك من القاضي وقف الأنشطة غير المشروعة التي تلحق به الضرر.

¹⁰⁹ Du PONTAVICE et P. CORDIER : Op.cit, p. 28.

¹¹⁰ D. TRICOT 1 : Op.cit, p. 39

¹¹¹ M. BOUTELET : Op.cit , p.54

ولقد كان ذلك سببا في انقسام الفقه الفرنسي بين من يجعل من المطالبة بالتعويض العيني هو الأصل الذي يتعين على القاضي أن يحكم به . وفريق آخر يرى أنه من الأفضل ترك الأمر لقاضي الموضوع لاختيار وسيلة التعويض الأكثر ملائمة حسب الحالة المعروضة عليه الالتزام بتعويض الأضرار التي لحقت بهذه البيئة .

التعويض النقدي :

هو الأصل في تقدير التعويض عن العمل غير المروع لأن وظيفة إصلاح للضرر الناتج عن الفعل الضار مهما كان عليه نوع الضرر جسديا أو ماليا أو معنويا¹¹² وعليه يمكن أن نضع تعريفا للتعويض النقدي : أنه دفع المدعي عليه " المسئول عن الضرر البيئي " مبلغا معيناً من النقود للمضروب المدعي بالضرر البيئي كتعويض له عما أصابه من ضرر .

الفرع الثاني : دعوى التعويض عن الضرر البيئي

عند تجتمع أركان المسؤولية المدنية فإن المضرر يصبح دائما "مدعيا" في مواجهة المسئول الذي يؤخذ مركز المدين " المدعي عليه " في دعوى المطالبة بالتعويض وفي مجال البيئة فإن الضرر قد يلحق بالأشخاص أو بأموالهم . يستطيع المضرر اللجوء إلى القضاء للمطالبة بالتعويض إذا توافرت شروط قبول الدعوى¹¹³ مع الأخذ في الاعتبار بأن هناك صعوبات يفرضها خصوصية خطر التلوث ، وما يمكن أن يترتب عليه من ضرر يضاف إلى

¹¹²عبد الله توكي - ، الضرر البيئي وتعريفه في المسؤولية المدنية ، دار منشورات الحلبي الحقوقية ، ص 139

¹¹³بلفضل محمد :المسؤولية الدولية الناتجة عن الأضرار البيئية في الأنظمة والاتفاقيات ، ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة وهران 2011

2012_ ، ص 254 نستخلص مما سبق ذكره أن موضوعنا الذي تناولناه ألا وهو مكافحة

التلوث الناجم عن السفن الذي هو جدير بالدراسة لأنه بالغ الأهمية لأنه يعالج مشكل ألا وهو حماية البيئة من التلوث ولقد خصصنا في بحثنا عن التلوث البحري والحث عن خطورة الضرر الذي يسببه للبيئة والذي صار

يثقل كاهل الدول ويحملها المسؤولية الدولية لقد توجت دراسة" التلوث البحري الناجم عن السفن" نحو مجموعة أهداف أساسية وأسباب موضوعية لاختيار هذا الموضوع الذي يعد من أحد الموضوعات المهمة، نظرا لحساسية مورد البحر الذي يعد من أجزاء البيئة التي مستها المشكلات التي اعترت البيئة أين اعتبر التلوث أحد المشكلات الأساسية التي عرفتها البيئة و المحيط ،خاصة مع خصوصية التلوث في البيئة البحرية الذي يختلف عن مثيلاته في البيئة اليابسة ،و التي ترجع بالأساس إلى تداخل المظاهر الطبيعية و الفيزيوكيميائية .

بعدما أصبح التلوث المائي من المشكلات العالمية نظرا للمخاطر المنجزة عن تلوث عناصر الاستهلاك و الخيرات المستخرجة من هذه البيئة ، فيما أصبحت الصناعات البحرية من أهم ركائز الاقتصاد البحري التي تعتمد عليها معظم دول العالم الساحلية و الجزائر من بينها ،أين تعد كمورد بروتيني هام و مصدر ثروة أساسي فضلا عن اعتباره بيئة اقتصادية تشغل اليد العاملة وتضمن الدخل الفردي و القومي من عائدات الثروات المستغلة ،فيما أضحى التلوث عامل تهديد لضمان الاستغلال الأمثل بعدما أصبحت مظهره متجلية بوضوح على مختلف الأنشطة الممارسة في الميدان و الصحة العامة للحياة البحرية و الأفراد المستغلين لها على حد سواء.

و في خضم الآراء المتعلقة بحدود التلوث البحري وتأثيراته المتوقعة والمتبادلة على البيئة البحرية و الفرد المستغل لها تم التركيز على البحارة على اعتبارهم من أكثر الفئات احتكاكا بهذه البيئة، و دراية بما يصل و يجول فيها ،ونظرا لتشابك آثار التلوث البحري و أسبابه بمسبباته الطبيعية و المستحدثة أين أصبح التلوث البحري مشكلة اجتماعية، باعتبار الظاهرة الاقتصادية ظاهرة اجتماعية تخضع إلى سرعة التغير و التحول في البيئة الطبيعية التي تحتضن التراب و التكامل الاجتماعي والثقافي الذي يؤسس لترابط مجموعة أنشطة التي تضمن الإمداد الكافي لعناصر الثروة، فيما يضمن دورها الرخاء الاجتماعي لمجموع الأفراد . أين دعت الضرورة لدراسة موضوع التلوث البحري من خلال تحليل معطياته النظرية خلال طرح مجموعة من الأسئلة أن نضعه في فصلين لدراسة الوضع

ذلك أن المصلحة المضرة قد تكون هي البيئة بمفهومها الغني ملك للجميع وليست ملكاً لفرد بعينه و كذلك فما يصيبها من أضرار يصيب المجموع ككل وليس الفرد بعينه ومعنى ذلك أن المصلحة المضرة في هذه الحالة تكون مصلحة جماعية .

الأمر الذي يستطيع بالضرورة البحث عن مدافعة هذه المصلحة من حيث المبدأ فإن الدفاع عن البيئة التي نعيش فيها أمراً موكلاً إلى السلطة العامة أو الدولة وتتولى الوزارة المعنية الدفاع عنها .

الذي وصلت فيه البيئة البحرية من خلالها الأسباب و المسببات الأساسية التي تساهم بالقدر الكبير في تردي الوضع الاجتماعي للفرد البحار، ثم محاولة كشف التأثيرات التي يخلفها تلوث البيئة البحرية على مجمل الأنشطة خاصة الصيد و السياحة البحرية، و باقي الحرف البحرية، أين كان تقسيم هذا البحث إلى فصلين تطرقنا فيها إلى الاتفاقيات التي جاءت في طياتها عن منع التلوث البيئي الناجم عن السفن فكانت اتفاقية مار بول بدورها الأساسي و الركيزة الأساسية التي أخذت منها معظم الاتفاقيات التي تحدثت عن مكافحة التلوث الناجم عن السفن فالبيئة البحرية وتوازنها ثم على الفرد المستغل لها بدءاً بانعكاساته على الناحية الصحية و الجمالية وسبل الاستغلال الأمثل لموارده المختلفة وفي الختام و بعد تحليل المادة التي تم جمعها واستخلاص النتائج التي خصت فرضيات الدراسة الرئيسية، و الفرضيات الجزئية المنبثقة عن التساؤل المحوري الذي كان مفاده " ما هي التأثيرات التي يخلفها تلوث البحر و البيئة الشاطئية على البحارة المستغلين للبحر و ثرواته العاملين فيه؟ " وفرضيات الدراسة الرئيسية و الجزئية والتي كانت متعلقة بجانب التأثيرات على مجمل الأنشطة البحرية، ثم ظروف العمل و الإخلال بشروط الصيد و التعدي على البيئة البحرية وإن كانت سلامة الفرد من سلامة " La biosphère " تداخل أنواع التلوثات الحاصلة في البيئة الوسط البيئي بيئته فإن التلوثات البيئية البحرية والشاطئية بمستويات كبيرة يؤثر

على سلامة وصحة البيئة البحرية والمستغلين لها من خلال ظهور مجموعة أمراض ظاهرة و خفية أهمها أمراض الحساسية الجلدية الصدرية إلى التسممات وأسفرت الدراسة على مجموعة من التأثيرات النفسية و الجسمية وأهمها ما تعلق بالجانب الاقتصادي ثم الاجتماعي أين تحققت فرضيات الدراسة وكانت معبرة عن قيمة الضرر الذي آلت إليه البيئة البحرية ومن ثم ظهور آثارها السلبية على المدى البعيد و المتوسط.

قائمة المراجع

أولا :المصادر

أ -القران الكريم: برواية ورش

ب -المراجع باللغة العربية

1- أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات ،الدولية

منشأة المعارف، الإسكندرية،1998 .

2-أحمد الفرج العطيات :البيئة الداء و الدواء ، دار المسيرة للنشر و التوزيع و الطباعة، ط 2007 .

3 - أحمد محمد موسى الخدمة الاجتماعية وحماية البيئة 'المكتبة العصرية للنشر و التوزيع المنصورة ، ط1، 2007

4 - د أحمد عبد الكريم سلامة" :قانون حماية البيئة.

5_ أحمد باكر شيخ أحمد ، تلوث البيئة وموارد المياه من منظور قانوني، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2005

6 - بلفضل محمد :المسؤولية الدولية الناتجة عن الأضرار البيئية في الأنظمة والاتفاقية ، أطروحة لنيل شهادة

دكتوراه في القانون العام ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة وهران 2011 _2012 .

7- د .حسني العظمة، تلوث البحر المتوسط، المركز العربي للدراسات الإستراتيجية، دمشق -الطبعة الأولى

2006.

8_ حسين علي السعدي : البيئة المائية ، دار اليازوري العلمية للنشر و التوزيع، عمان ، 2006 .

9- حسين عبد الحميد أحمد رشوان : البيئة و المجتمع دراسة في علم الاجتماع البيئة المكتب الجامعي الحديث .

الإسكندرية ، 2006 ،

10_ خالد عنانزة: النفايات الخطرة و البيئة ،الأهلية للنشر و التوزيع، ط 1 ' 2002.

11- د . خالد مصطفى فهمي ، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية

والاتفاقيات ، دار الفكر الجامعي ، 2004

12_راتب السعود: الإنسان و البيئة 'دراسة في التربية البيئية ،دار الحامد،عمان ، 2004

13_سيد عاشور احمد : التلوث البيئي في الوطن العربي واقعه وحلول معالجته الشركة الدولية للطباعة ' 2006.

14_ سعيد سالم جويلي ،مواجهة الأضرار بالبيئة بين الوقاية والعلاج ، دار النهضة العربية القاهرة .

15_ عبد السلام علي عبد السلام الأميليس الفيتوري ، الالتزامات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث ،

مذكرة ماجستير، قسم القانون، أكاديمية الدراسات العليا، قسم القانون، طرابلس، 2008 .

16_ عادل أحمد الطائي ، المسؤولية الدولية عن الأفعال المحظورة دولياً ، مجلة دراسات القانونية، بيت الحكمة

بغداد ، عدد الثالث السنة الثانية .

17_ عبد الواحد محمد الفار ، الالتزام الدولي لحماية البيئة البحرية من أخطار التلوث ، دار النهضة العربية

، 1985.

18_ عبد الله تركي ، الضرر البيئي وتعريفه في المسؤولية المدنية دار المنشورات الحقوقية .

18_ عبد المنعم فرج الصده، حق الملكية ، دار النهضة العربية القاهرة ، 1963

19_ د. فتحي حسين، التلوث البحري الغزو للسفن وآليات الحد من التلوث، أبحاث المؤتمر العلمي الأول

للقانونيين المصريين، القاهرة، 1992

20_ محمد مرسي، الإسلام والبيئة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الطبعة الأولى، الرياض، 1999

21_ محمد الصيرفي : السياحة و البيئة ، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ط 1 ، 2007

22_ محمد محمود ذهبية : علم البيئة ، مكتبة المجتمع العربي للنشر و التوزيع ، الأردن ، ط 1 2006 ،

23_ محمد أمين محمود عامر ، مصطفى سليمان: تلوث البيئة مشكلة العصر ، دار الكتاب الحديث

الإسكندرية، 1999

24_ محمد عبد المولى : التلوث البيئي ، مؤسسة شباب الجامعة ، الإسكندرية ، 2003 ،

25_ مصطفى معوض عبد التواب و معوض عبد التواب، جرائم البيئة من الناحيتين القانونية والفنية، منشأة

المعارف، الاسكندرية، 1986 .

26_ مجدي عبد الجواد سلامة ، المسؤولية الدولية عن انتهاك سيادة الدولة بتكنولوجيا الفضاء ، رسالة دكتوراه ،

جامعة الزقازيق ، 2000.

27- صليحة علي صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر الأبيض المتوسط،

منشورات جامعة قان يونس، بنغازي، 1995 .

28_ صلاح الدين عامر ، مقدمات القانون الدولي للبيئة، مجلة القانون والاقتصاد كلية الحقوق، جامعة القاهرة

، عدد خاص 1983.

ب _ الاتفاقيات الدولية : .

_اتفاقية هلسنكي في المادة 02

_ اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث المبرمة ببرشلونة في 16 فبراير 1976 .

_ اتفاقية الكويت الإقليمية بشأن حماية البيئة البحرية المبرمة في (OSPAR) التلوث في 24 أبريل 1978 .

_ اتفاقية حماية البيئة البحرية في الأطلسي شمال-شرق 22 .سبتمبر 1992

_ اتفاقية لندن لمنع تلوث مياه البحر بالزيت لعام 1954

_ اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن لعام 1973

_ اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن لعام 1973 .

_ برنامج الأمم المتحدة للبيئة ، خطة عمل البحر المتوسط، الخطة الزرقاء ، اليونان

_ البروتوكول المتعلق مكافحة التلوث الناجم عن عمليات الإغراق من السفن والطائرات.

_ المادة السادسة من اتفاقية الأمم المتحدة الإطار للتغير المناخي.

_ الجمعية العامة للأمم المتحدة، مجلس حقوق الإنسان، تقرير المقرر الخاص المعني بالآثار الضارة لنقل وإلقاء

المنتجات والنفايات السمية والخطرة 18 .فبراير 2008 .

— برنامج الأمم المتحدة للبيئة، مقدمة اتفاقية أبيدجان لحماية وتنمية البيئة البحرية والساحلية لإقليم غرب ووسط

إفريقيا، الأمم المتحدة، نيويورك، 1981.

— البروتوكول المتعلق بمكافحة تلوث البحر المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لعام

.1976

— اتفاقية التنوع الإحيائي .

مراجع باللغة الأجنبية :

A.C. KISS - "La convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution". Revue _
Juridique de l'Environnement, no 2, 1977,

- **Lila Bouali**, *La protection de la mer méditerranée contre la pollution*
(*le système de Barcelone*). Thèse de doctorat 3eme cycle. Université de Paris1- Panthéon -
Sorbone.1980

Liamine Chebli.. la pollution en méditerranée – aspects juridiques des problèmes actuels , O.P.U _

E. Du PONTAVICE et P. CORDIER : L'indemnisation dits « indirects » en matière depollution dans _
différents pays et au plan international, in, indemnisation des dommages dus à la pollution, OCDE, 1981,.

_ **D. TRICOT** : Rapport de synthèse, JCP, éd. E., 1991,

_Cass. Crim. Fr., 15 janvier 1997, Bull. Crim., n° 11,

E. Du PONTAVICE et P. CORDIER : L'indemnisation dits « indirects » en matière de pollution dans différents pays et au plan international, in, indemnisation des dommages dus à la pollution, OCDE, 1981

_Cass. Crim. Fr., 15 janvier 1997, Bull. Crim., n° 11,

M. BOUTELET : La place de l'action pour trouble de voisinage dans l'évolution du droit de la responsabilité civile en matière d'environnement, JCP, éd. E.

Du PONTAVICE et P. CORDIER : L'indemnisation dits « indirects » en matière de pollution dans différents pays et au plan international, in, indemnisation des dommages dus à la pollution, OCDE, 1981,

_D. TRICOT : Rapport de synthèse, JCP, éd. E., 1991,

_Cass. Crim. Fr., 15 janvier 1997, Bull. Crim., n° 13

M. BOUTELET : La place de l'action pour trouble de voisinage dans l'évolution du droit de la responsabilité civile en matière d'environnement, JCP, éd. E., 1999

الانترنات مواقع

<http://www.ecologie.gouv.fr/La-Commission-> – Mailto: Polmar @ manon –org.http/.la pollutio1
, [mediterraneenne](#)

الفهرس

الصفحة	الفصل الأول
6_1	المقدمة
7	الفصل الأول : الإطار المفاهيم للبيئة البحرية
12_8	المبحث الأول : ماهية التلوث
15_13	المطلب الأول : مفهوم التلوث وعناصره
16	الفرع الأول : تعريف التلوث
17	الفرع الثاني : عناصر التلوث
18	المطلب الثاني : ماهية البيئة البحرية
29_19	الفرع الأول : تعريف البيئة البحرية
32_29	الفرع الثاني : مفهوم التلوث البحري
32-36	المبحث الثاني : التلوث الناجم عن السفن

36-40	المطلب الأول : التلوث العرضي
41-42	الفرع الأول : مظاهر التلوث
44_43	الفرع الثاني : مكافحته
46_45	المطلب الثاني : التلوث العملي
48_47	الفرع الأول : حالات التلوث الطارئة
52_49	الفرع الثاني : مكافحة التلوث الناجم عن حالات الطارئة
53	الفصل الثاني : مكافحة التلوث الناجم عن السفن
54	المبحث الأول : الاتفاقيات الدولية للوقاية من التلوث عن طريق السفن
56_55	المطلب الاول : الاتفاقيات العامة
58_57	الفرع الاول : اتفاقيات الامم المتحدة لقانون البحار
63_59	الفرع الثاني : اتفاقيات ماربول
67_64	المطلب الثاني : الاتفاقيات الاقليمية
69_68	الفرع الاول :اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها
70_78	الفرع الثاني : مركز مكافحة التلوث في الحالات الطارئة
80_79	المبحث الثاني أحكام المسؤولية في الاتفاقيات الدولية عن السفن
82_81	المطلب الاول : المنظمة الدولية للبيئة البحرية
83	الفرع الأول : شروط قيام المسؤولية
92_84	الفرع الثاني : المبادئ التي تحكم المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية
94_93	المطلب الثاني: التعويض عن الاضرار البيئية
98_95	الفرع الأول : أشكال التعويض عن الضرر البيئية
99	: الفرع الثاني : دعوى التعويض عن الضرر البيئي
102_101	الخاتمة

