

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي



جامعة د. مولاي الطاهر -سعيدة-

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في المواثيق الدولية

مذكرة لنيل شهادة الماستر

التخصص: قانون دولي وعلاقات دولية

تحت إشراف الأستاذ:

- الدكتور هامل هواري

من إعداد الطالبة :

- خليفي مباركة

لجنة المناقشة:

- الأستاذ الدكتور مغربي قويدر رئيسا.

- الأستاذ الدكتور هامل هواري مشرفا ومقررا.

- الأستاذ الدكتور أسود محمد الأمين عضوا مناقشا.

- الأستاذة الدكتورة تابتي بوحانة عضوا مناقشا.

السنة الجامعية: 2014/2013

المقدمة:

بسم الله الرحمن الرحيم.

قال الله تعالى: ﴿وما يستوي البحران هذا عذب فرات سائغ شرابه وهذا ملح أجاج ومن كل تأكلون

لحما طريا، وتستخرجون حلية تلبسونها وترى الفلك فيه مواخر لتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون﴾

صدق الله العظيم - سورة فاطر في الآية رقم 12

تعتبر البحار الثروة الكبرى في حياة البشرية لاسيما أنها تغطي حوالي 73% من مساحة الكرة الأرضية تقريبا، فهي تشكل معظم الكرة الأرضية، حيث ذهب البعض إلى الدعوة بإطلاق اسم الكرة المائية بدلا من الكرة الأرضية، ويرى البعض بأننا بالفعل نعيش على كرة مائية، فهي تلعب الدور الحيوي في العمليات الجغرافية، والكيميائية للأرض على المستويات المحلية، والإقليمية، والعالمية، كما أن الجزء الأكبر من المياه يوجد في البحار، والمحيطات في صورة مياه مالحة غير قابلة للفساد.

فالحقائق العلمية تضاعف من أهمية البحار والمحيطات، وتبرز دورها الحيوي الذي تلعبه في الحياة البشرية، إضافة إلى استخداماتها لأغراض كثيرة ومتنوعة، كإنتاج الأغذية، ومصادر الطاقة والمعادن والمواد الخام، فاستخدام البحار لما فيه صالح البشرية قديم قدم التاريخ، وهذه الاستخدامات أدت إلى ازدياد الاعتماد على موارد البحار في الآونة الأخيرة خاصة في ظل التطورات التكنولوجية الجديدة التي فتحت مجالات أكبر من قيعان البحار للتنقيب والإنتاج، مما أدى إلى زيادة تجارة النفط العالمية المنقولة بحرا، والتي تحتاج إلى ناقلات عملاقة، وأساطيل بحرية ضخمة، وما ينتج عنها من انتشار لكميات هائلة من البترول في البحار بسبب ما تلقىه من مخلفات، أو بسبب الكوارث والحوادث البحرية التي تحدث لها، وما تسببه من تسرب للنفط في البحار مهددة بذلك كل أشكال الحياة في البيئة البحرية، إضافة إلى ذلك النشاطات الذرية والكيمياوية، وإغراق النفايات في البحار، والتي تؤدي إلى إحداث التلوث في المحيط البحري.

فالتلوث هو ثمن التقدم العلمي المذهل الذي شهده العالم في فترة بسيطة، وما حققه من رفاهية للإنسان والذي أدى إلى مضاعفة المخاطر التي يتعرض لها الإنسان، فالتلوث هو لب كل المشكلات التي تؤدي إلى إختلال التوازن البيئي، فتهدد كيان الكائنات الحية، وبالتالي الاعتداء على حق كل شخص في بيئة نظيفة، فهو يجهل الحدود السياسية والطبيعية، منبها الإنسان لخطورة سلوكه وأفعاله.

ومن هنا أخذ الوعي الجماعي بإبعاد آثار التلوث البحري وأخطاره تنتشر بين الشعوب، والحكومات، والمنظمات، وبدأ العالم يدرك أن البيئة البحرية قد بدأت تعاني من التلوث بسبب ما يلقي إليها من مخلفات ومواد ضارة وسامة، من البحر، ومن البر وعن طريق الجو.

فقد أثبتت دراسات علمية أن ما يصل البحار من ملوثات من مصادر أرضية، وما يصلها عن طريق الأنهار، ومجري المياه، وما يصلها عن طريق الجو يمثل نسب كبيرة من الملوثات بصفة عامة.

وبذلك أصبح تلوث البيئة البحري ظاهرة متزايدة، تنعكس سلبا على حياة الإنسان، ومصدر غذائه ورفاهيته، مما اتضحت الحاجة إلى تبيان الأساليب ودراسة الوسائل الواجب اتخاذها في المعالجات للمحافظة على البيئة البحرية وثروتها الطبيعية، وصياغة سياسات عالمية، وإقليمية ومحلية لحماية موارد البيئة البحرية، من أجل الحفاظ على التوازن الطبيعي للكرة الأرضية، والتجدد التلقائي لمواردها الطبيعية في سبيل استمرار التنمية وإدامتها.

وكان ذلك مبررا لإجماع الدول على ضرورة الالتزام بحماية البيئة البحرية، وفرض إجراءات فعالة لمنع ومكافحة تلوثها، ومن هذا المنطق كان من الضروري على القانون الدولي التدخل عن طريق إرساء قواعد قانونية دولية لحماية البيئة البحرية، بعدما كان في الماضي يكتفي فقط بإلزام الدول ببذل العناية عند ممارستها لاختصاصاتها الإقليمية بعدم إلحاق أضرار بدول أخرى أو رعاياها، تاركا للدول ذات السيادة حرية تحديد أساليب ممارستها لهذه الاختصاصات ولاختيار الطرف الأنسب للحفاظ على هذا الالتزام، لكنه ومنذ بداية السبعينيات من القرن الماضي قام بتطورات قانونية هامة تتمثل في تفاعل بين قواعد القانون الدولي للبحار، وقواعد القانون الدولي البيئي، والتي أدت إلى تحسين مضمون التزامات الدول في حماية البيئة البحرية من التلوث، وبدأ القانون الدولي يهتم بمشاكل تلوث البيئة البحرية.

ففي الآونة الأخيرة بدأت الجهود الدولية تتكاثف لحماية البيئة البحرية من التلوث، حيث أخذت مشكلة التلوث البحري حيزا من الاهتمام الدولي بسبب بعدها العالمي، وهذا عن طريق القيام بالدراسات الميدانية وعقد المؤتمرات والندوات العلمية لمناقشة المشاكل المتعلقة بالتلوث البحري، والتواصل لحلول مناسبة لها، والانضمام في الاتفاقيات البحرية الإقليمية، والعالمية، والتعاون مع المنظمات الدولية من أجل المحافظة على البيئة البحرية من خطر التلوث، وكذلك اتخاذ الإجراءات الوقائية التي تحمي تلك البيئة من أخطار وأضرار التلوث، وكذلك الإجراءات الجزائية في حال قيام المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية.

فالقانون الدولي سعى من أجل ضمان الحماية الفعالة للبيئة البحرية من التلوث من خلال المواثيق الدولية التي تضمنت نظاما قانونيا في إطاره الوقائي، والعقابي بغية حماية البيئة البحرية من التلوث. إن ظاهرة التلوث البحري ظاهرة عالمية، لذلك سعى المجتمع الدولي من أجل وقف أو الحد من هذه الظاهرة إلى إبرام اتفاقيات دولية على المستوى العالمي، وعلى المستوى الإقليمي، وهذا من أجل استخلاص قواعد قانونية دولية تركز الحماية الفعالة لهذه البيئة، وتقيها من مخاطر التلوث البحري.

وللموضوع أهميتان: أهمية نظرية وأخرى عملية، فمن الناحية النظرية فإنه بما أن موضوع حماية البيئة البحرية يتعلق بحياة الإنسان على كوكب الأرض، ولا يمكن للإنسان النمو في بيئة متدهورة، ومن ثم فإن البحوث والدراسات بشأن البيئة البحرية تكتسب أهمية كبيرة، وطالما أن خطر التلوث قائم، فإن

الحاجة تصبح ماسة لاكتساب أفكار ومعلومات نظرية، وحقائق علمية لغرض استخدامها من أجل الوقاية والحد نوعاً ما من التلوث البحري، فباكتساب هذه المعلومات النظرية يتم تطوير الوعي البيئي لدى المجتمع الدولي، ومن ثم يتمكن من حماية البيئة البحرية، من أجل تحقيق التنمية المستدامة.

أما الأهمية العملية فإنها تتبع من كون أن البحار تمثل الجزء الأكبر من الكرة الأرضية، والمخاطر التي تهدد البيئة البحرية أصبحت مخاطر تهدد كل الكرة الأرضية، وبالتالي تهدد حياة البشرية، فالوضع لم يعد شأنًا داخلياً، وإنما أصبح شأنًا عالمياً خاصة في ظل تزايد مصادر التلوث كما وكيفا في الآونة الأخيرة، كما أن تفعيل العلاقات بين الدول يعطي زحماً لدى شعوب العالم للحفاظ على البيئة البحرية من التلوث.

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

إن الأسباب التي جعلتنا نتناول موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث على المستوى الدولي، واختياره كدراسة بحثية كون أن التلوث أصبح ظاهرة متزايدة خاصة في العصر الحالي الذي راكمه التطور الصناعي، والتقدم التكنولوجي، وما نتج عنه من مخاطر متنوعة ومتعددة، بسبب سلوك الإنسان الخاطئ نتيجة لنشاطاته العشوائية التي يمارسها في حياته اليومية، ومن جهة أخرى رغم أهمية الموضوع وانعكاس آثار التلوث البحري سلباً على حياة البشرية، إلا أنه لم يحظى بالدراسة القانونية، والبحث الكافي، فهو موضوع يحتاج إلى إجراء المزيد من الدراسات المعمقة، والمستمرة، من أجل تبيان مخاطر التلوث البحري على المستوى العالمي والإقليمي، وتنبية المجتمع الدولي بخطورة الوضع، وأهمية التصدي له، وكذلك نشر الوعي البيئي لدى الشعوب.

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

اعتمدنا في هذه الدراسة على المنهج التحليلي، حيث تناولنا البيئة البحرية كواقع مادي خاضع للعلوم الفيزيائية، والكيميائية، كما تناولناها كخادم للبشر توفر الغذاء، والطاقة ومصادرها، والموارد الطبيعية، إلا أنها تعامل من قبل الإنسان بعشوائية واللامبالاة.

وإِعتدنا أيضاً على المنهج الإحصائي من حين لآخر، من أجل ذكر بعض الإحصائيات الخاصة بالبيئة البحرية، كحجم الثروات الموجودة في البحار، ونسبة المواد الملوثة الملقاة بها، ونسب مصادر التلوث.

وكذلك استخدمنا المنهج التاريخي عن طريق سرد بعض الأحداث والأنشطة من الناحية التاريخية التي تم من خلالها الوصول إلى قواعد مستقبلية، لأن الإتجاهات المعاصرة لا يمكن أن تفهم بشكل واضح دون التعرف على أصولها وجذورها التاريخية.

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

وتتمثل الإشكالية الرئيسية في تحديد طبيعة الحماية الدولية الإِتفاقية (المواثيق الدولية العالمية والإقليمية) للبيئة البحرية، ويتفرع عن هذه الإشكالية تساؤلات عديدة مثل ما مدى نجاعة هذه المواثيق في كفالة الحماية الفعالة، وضمان الإجراءات الحاسمة، والتدابير اللازمة لمواجهة ظاهرة التلوث البحرية والحد منها، والعقاب عليها في حال قيام المسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية؟

وهل بوجود نظام قانوني دولي يلزم الدول بحماية البيئة البحرية من التلوث، نستطيع القول أن المجتمع الدولي إلِترم بذلك؟

تقتضي دراسة هذا الموضوع تقسيمه إلى فصل تمهيدي وفصلين رئيسيين: يحدد الفصل التمهيدي ماهية البيئة البحرية والتلوث كلا على حدى، والذي يعتبر كمدخل ضروري وهام لتوضيح في بداية الخطة مفاهيم الموضوع بصفة تفصيلية إلى حد ما.

ويتناول الفصل الأول الإطار الوقائي لحماية البيئة البحرية من التلوث في المواثيق الدولية، ويتفرع هذا الفصل إلى مبحثين: الأول يتناول الإطار الوقائي لحماية البيئة البحرية من التلوث على الصعيد العالمي، أما المبحث الثاني فسنتعرض فيه إلى الإطار الوقائي لحماية البيئة البحرية من التلوث على الصعيد الإقليمي، على أن يتضمن كل مبحث أربعة مطالب، والتي سيتم من خلالها توضيح الجهود الدولية للوقاية من التلوث البحري على الصعيد العالمي، ثم على الصعيد الإقليمي.

أما في الفصل الثاني فسنعالج الإطار العقابي لحماية البيئة البحرية من التلوث في المواثيق الدولية، وسنقسم هذا الفصل إلى مبحثين: أولهما خاص بالتنظيم القانوني للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية، ثم في المبحث الثاني نتعرف على إجراءات تطبيق حد المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية، وكل مبحث سنعالج موضوعه في أربعة مطالب نوضح من خلالها الإجراءات

القانونية التي نصت عليها المواثيق الدولي في حال قيام المسؤولية عن تلويث البيئة البحرية، وسننهى
الدراسة بخاتمة عامة توجز أهم النتائج التي سنتوصل إليها.

الفصل التمهيدي : البيئة البحرية والتلوث

تمهيد :

تمثل البحار والمحيطات الثروة الكبرى في حياة البشرية لاسيما أنها تغطي ثلثي ($\frac{2}{3}$) مساحة الكرة الأرضية تقريبا، فهي تلعب الدور الحيوي في العمليات الجغرافية والكيميائية للأرض على المستويات المحلية والإقليمية والعالمية، إضافة لما تحتويه من موارد حية وثروات معدنية، لذلك فقد أصبحت مخاطر البيئة البحرية جزءا من حياة البشر اليومية وتلوثها هو إنذار للبشرية.

فظاهرة تلوث البيئة البحرية ظاهرة تتعلق بحياة الإنسان وحياة الكائنات الحية الموجودة بها، فالتأثير على البيئة البحرية يقلل من قيمتها وأهميتها ويشوه من طبيعتها البيئية، ويستنزف مواردها وخيراتها، كما يضر بالكائنات الحية الموجودة بها، إذ أصبحت البحار مستودعا للقاذورات ومختلف النفايات مع ما بها من مواد ضارة وسامة، بل ومخلفات نووية، وبهذا أصبحت في حالة يرثى لها، ونتيجة للتقدم التكنولوجي والنهضة الصناعية في هذا العصر، فالتلوث البحري مشكلة عالمية يجهد الحدود السياسية وأي تلوث في أي منطقة في البيئة البحرية إذا لم يتم تداركه على وجه السرعة فإن انتشاره فوق سطح الماء سيكون سريعا، مما ينتج عن ذلك مخاطر فعالة تؤثر على الصحة والأمن والرفاهية.

ولإيضاح أكثر يكون من الضروري التطرق في هذا الفصل التمهيدي الذي جاء تحت عنوان **ماهية البيئة البحرية والتلوث** لتفاصيل أكثر حول البيئة البحرية وكذلك التلوث البحري وذلك في مبحثين كما يلي:

المبحث الأول: ماهية البيئة البحرية.

المبحث الثاني: ماهية التلوث البحري.

المبحث الأول: ماهية البيئة البحرية.

البيئة هي المحيط الذي يعيش فيه الكائن الحي ويشمل المحيط الجوي، واليابسة والمحيط المائي، فالبيئة تشمل كل ما يحيط بالإنسان من ماء وهواء والأرض، فهو يؤثر فيها ويتأثر بها، وتعتبر البيئة البحرية والمحيط المائي الذي يمثل جزء من المحيط البيئي، لذلك سوف نقوم في هذا المبحث بتعريف البيئة البحرية وتبيان العناصر المكونة لها، وتحديد نطاقها وكذلك أهميتها.

المطلب الأول: تعريف البيئة البحرية.

البيئة البحرية هي جزء من النظام البيئي وتتكون من البحار والمحيطات والأنهار وما يتصل بها من روافد، وما تحتويه من كائنات حية، ولتوضيح أكثر سوف ندرج التعريف اللغوي والجغرافي والقانوني للبيئة البحرية.

الفرع الأول: التعريف اللغوي.

يعرف البحر لغة بأنه الماء الكثير، مالحة أو عذبا وهو خلاف البر، وسمي بذلك نظرا لعمقه واتساعه، وقد عرفته القواميس الفرنسية بأنه: "امتداد الماء مالحة تغطي ثلث أرباع مساحة الأرض تقريبا"، وكذلك هو: "امتداد شاسع لماء مالحة يغطي الأرض في جانب".¹

الفرع الثاني: التعريف الجغرافي.

عرف الجغرافيون البحر بأنه: "مجموع فضاءات ماء مالحة، أي الجغرافيون ركزوا على الطابع المادي لماء البحر، واعتبروا البحر بأنه عبارة عن مساحات المياه المالحة"² وعليه فالبحر جغرافيا هو مساحة من المياه ذات الذوق المالح نتيجة للأملاح الذائبة فيها.

الفرع الثالث: التعريف القانوني.

يعرف البحر قانونا بأنه: "مجموع المساحات المغطاة بالمياه المالحة المتصلة ببعضها البعض اتصالا حرا وطبيعيا"، وعليه فالبيئة البحرية هي مساحات المياه المالحة التي تمثل كتلة متصلة ببعضها البعض متلاحمة الأجزاء سواء كان هذا الاتصال طبيعي أو صناعي، وما تشمل عليه هذه الكتلة من أوجه الحياة البحرية.³

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

2 - محمد سعادي، نفس المرجع، ص11.

3 - محمد سعادي، المرجع السابق، ص11.

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 1978م، حيث استقر مصطلح البيئة البحرية والذي يتضمن في محتواه معنى الحياة البحرية.⁴

وقد جاء في المادة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م بأن البيئة البحرية هي نظام بيئي أو مجموعة من الأنظمة البيئية في المفهوم العلمي المعاصر لنظام البيئي، الذي ينصرف إلى دراسة وحدة معينة في الزمان والمكان، بكل ما ينطوي عليه من كائنات حية في ظل الظروف المادية والمناخية وكذلك العلاقة بين الكائنات الحية ببعضها البعض وعلاقتها بالظروف المادية المحيطة بها.

نستنتج من هذه التعاريف بأن البيئة البحرية يتركز تعريفها القانوني على عملية الاتصال الموجودة بين كل المناطق الموجودة في البحار، وكذلك العلاقة بين أجزاء وعناصر البيئة البحرية المختلفة. **المطلب الثاني: عناصر البيئة البحرية.**

من التعاريف السابقة نرى بأن البيئة البحرية تشكل في مجموعها نظاماً بيئياً متكاملًا يشمل على عناصر مختلفة متكاملة فيما بينها تتمثل في المياه المالحة بفضل الأملاح الذائبة، ومختلف الكائنات الحية سواء كانت نباتية أو حيوانية، كما تضم موارد أخرى مثل المعادن المختلفة التي تسخر بها قيعان البحار والمحيطات.

الفرع الأول: مياه البيئة البحرية.

تعتبر المياه العنصر الرئيسي والأساسي في البيئة البحرية، وتتميز هذه المياه بالملوحة نظراً لاحتوائها على كميات هائلة من الأملاح الذائبة، وتتسبب هذه المياه بكميات من الغازات الذائبة أهمها غاز الأوكسجين الذي يعتبر العنصر الضروري لحياة الكائنات التي تعيش في البحر.

الفرع الثاني: الأحياء الحيوانية.

تحتوي البيئة البحرية على كم هائل من الحيوانات البحرية تبدأ من الحيوانات الدقيقة وحيدة الخلية وتنتهي بالأسماك المتنوعة والثدييات البحرية متطورة النمو، وكذلك الطيور البحرية كالبط البحري، وتزخر البحار على اختلافها بمثل هذه المخلوقات الحية ومختلف أنواعها.

الفرع الثالث: النباتات البحرية.

تعتبر النباتات البحرية إحدى الصور الهامة للحياة البحرية، وهي جزء هام من نظامها البيئي وللحفاظ على التوازن الطبيعي لها، وتتمثل هذه النباتات البحرية في الطحالب بكافة أنواعها، و الهائمات أو العوالق وكذلك الشعاب المرجانية بأنواعها المختلفة، ونباتات الشورى الموجودة بالقرب من السواحل، وغيرها من النباتات المختلفة الموجودة في البحار.⁵

وتشكل كل هذه العناصر في مجموعها كتلة متكاملة، فتخلف أي عنصر منها سوف يؤدي حتماً على إحداث إخلالاً بالتوازن البيولوجي للبيئة البحرية.
المطلب الثالث: نطاق البيئة البحرية.

تبعاً لما أوضحناه في التعاريف السابقة للبيئة البحرية من أنها تشمل مجموع المساحات المغطاة بالمياه المالحة المتصلة ببعضها البعض اتصالاً حراً، يمكننا تحديد نطاق تلك البيئة بأنها تشمل على المياه الداخلية، والمياه الإقليمية أو ما يسمى بالبحر الإقليمي، وتشمل أيضاً المنطقة المتاخمة أو المجاورة أو الملاصقة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، وكذلك الامتداد القاري ومنطقة أعالي البحار.⁶ وقد أدرج هذا التقسيم كذلك في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م والتي نصت على أن البحر يقسم لستة (06) مناطق هي: المياه الداخلية، المياه الإقليمية، المنطقة المجاورة، المنطقة الاقتصادية، الجرف أو الامتداد القاري وأعالي البحار.⁷

كما أوضحت الاتفاقية بأن هذه المناطق الستة منها ما هي خاضعة لسيادة الدولة، ومنها ما تمارس الدولة فيها حقوقاً سيادية، ومنها ما هي خارجة عن سيادة الدولة وهذا كالتالي:

الفرع الأول: المناطق الخاضعة لسيادة الدولة.

وهي المناطق التي تخضع للسلطات الداخلية للدولة الساحلية ويكون للدولة فيها حق سيادي ومنها المياه الداخلية والبحر الإقليمي.

أولاً: المياه الداخلية: ويقصد بالمياه الداخلية هي تلك المياه التي تقع في الجانب المواجه لليابسة في خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي،⁸ فهي توجد بأكملها داخل حدود إقليم الدولة، فهي جزء لا يتجزأ من إقليمها وتخضع لسلطاتها الداخلية وتتولى الدولة تنظيم هذه المياه الداخلية

⁵ - محمد سعادي، المرجع السابق، ص20.

⁶ - أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، مصر، 1998، ب.ط، ص23.

⁷ - خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية (دراسة مقارنة)، دار الفكر الجامعي، مصر، 2011، ب.ط، ص84.

⁸ - المادة الثامنة (08) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

وتمارس عليها الرقابة الإدارية والتشريعية والقضائية، والمياه الداخلية تشمل على الموانئ والمرافئ والمراسي ومياه البحار الداخلية أي المغلقة وشبه المغلقة والمضايق والبحيرات والقنوات.⁹

ثانياً: المياه الإقليمية أو البحر الإقليمي: لكل دولة مساحة من البحر تسمى البحر الإقليمي وهو منطقة من البحار تقع بين المياه الداخلية والشواطئ من جهة وأعلى البحار من جهة أخرى فهو جزء ملاصق لشاطئ الدولة.

وطبقاً للمادة الثالثة (03) لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 فإنه: "لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلاً بحرياً مقاسه من خطوط الأساس المقدره وفقاً لهذه الاتفاقية"، وبالتالي فسيادة الدولة تمتد على بحرها الإقليمي، وخضوع المياه المجاورة لإقليم الدولة لسيادتها فكرة قديمة ظهرت في القرون الوسطى واستقرت في القرن السادس عشر (16)، ومفادها أن لكل دولة بحرية اتجاه سواحلها مصالح حيوية يجب أن تتولى حمايتها ضد الأخطار التي قد تعترضها من جهة البحر، ففكرة البحر الإقليمي هي بمثابة تأمين للدولة من عدة نواح: تأمين الدفاع عن حدودها الساحلية ضد أي هجوم محتمل، وكذلك تأمين الملاحة اتجاه موانئها وتأمين مصالحها الاقتصادية ضد أي عمل من أعمال التهريب أو القرصنة بالإضافة إلى تأمين للصحة العامة في إقليمها وهذا عن طريق منع اقتراب السفن الموجودة أو التي يخشى منها على الصحة العامة من الاتصال بشواطئ الدولة تجنباً لانتقال العدوى منها إلى إقليمها.¹⁰

وعليه فالاعتراف للدولة بحق السيادة على بحرها الإقليمي يترتب عليه حقها في المحافظة على ثرواته الطبيعية، وحقها في وضع القواعد والإجراءات اللازمة لمنع تلوثه على ضوء الاتفاقيات الدولية النافذة.

الفرع الثاني: المناطق التي تمارس الدولة فيها حقوقها السيادية.

تمارس الدولة الساحلية فيها حقوقها السيادية في كل من المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة ومنطقة الجرف القاري.

أولاً: المنطقة المجاورة أو الملاصقة أو المتاخمة: وفقاً لما نصت عليه المادة الثالثة والعشرين (23) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فإنه للدولة الساحلية الحق في منطقة متاخمة أي ملاصقة لبحرها الإقليمي وهي المنطقة المتاخمة، والدولة لها الحق في أن تمارس بعض

⁹ - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 24.

¹⁰ - علي صادق أبوهيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، مصر، ب. ط، ص 342.

الاختصاصات المحدودة على هذه المنطقة كالتشؤون الجمركية أو المالية أو الصحية أو شؤون الهجرة.¹¹

وتعتبر المنطقة المتاخمة عبارة عن مساحة مائية من أعالي البحار مجاورة للبحر الإقليمي للدولة الساحلية وهي تقع في حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة، وقد نصت الفقرة الثانية (02) من المادة السابقة (23) على أنه لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من 24 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.

وبما أن سلامة المنطقة المتاخمة والحفاظ عليها مسألة تدخل في سلطات الدولة الساحلية فإن من حق تلك الدولة أن تضع القواعد والإجراءات اللازمة لحماية تلك المنطقة من التلوث في ضوء الالتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية.¹²

ثانياً: المنطقة الاقتصادية الخالصة: هي منطقة ملاصقة للبحر الإقليمي وهي منطقة بحرية جديدة نصت عليها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، ولم تنص عليها اتفاقية جنيف لسنة 1958، وقد عرفتها المادة 55 من اتفاقية 1982 كمايلي: " المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في هذا الجزء، وبموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية واختصاصها أو ولايتها وحقوق الدول الأخرى وحرياتها للأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية".

وطبقاً للمادة 57 من اتفاقية 1982، فإن المنطقة الاقتصادية الخالصة لا تمتد إلى أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، وعليه فالدولة الساحلية لها أن تمارس حق الولاية فيما يتعلق بحماية المنطقة الخالصة والمحافظة عليها من التلوث.¹³

ثالثاً: الجرف القاري أو الامتداد القاري: عرفته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في مادتها 76 في الجزء السادس من الاتفاقية تحت عنوان تعريف الجرف القاري حيث نصت على: "يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع وأرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة..." وتمارس الدولة على الجرف القاري حقوقاً سيادية لأغراض استكشافه واستغلال الموارد الطبيعية فيه.¹⁴

11- علي صادق أبو هيف، المرجع السابق، ص355.

12- أحمد محمود الجمل، نفس المرجع، ص25.

13- أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص26.

14- المادة 77من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

وعليه فإن الدولة الساحلية لها أن تتخذ كافة الاحتياطات اللازمة لمنع تلوث البيئة البحرية في هذه المنطقة.

الفرع الثالث: المناطق الخارجة عن سيادة الدولة (أعالي البحار).

تعتبر أعالي البحار من المناطق الخارجة عن سيادة الدولة، وقد عرفت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 بأنها كل أجزاء البحر التي لا تدخل في البحر الإقليمي أو المياه الداخلية للدولة.¹⁵ وعرفت اتفاقية 1982 بأنها جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية.¹⁶ ومنطقة أعالي البحار هي منطقة مفتوحة لجميع الدول الساحلية كانت أو غير ساحلية، وحرية أعالي البحار تمارسها الدول وفقا للأحكام المتضمنة في الاتفاقية ووفقا لقواعد القانون الدولي.¹⁷

وعليه فأعالي البحار لا تخضع للسيادة الإقليمية لأي دولة، والدول كلها لها الحق في حريات أعالي البحار كحرية الملاحة، والتخليق، ووضع الكابلات، وخطوط الأنابيب المغمورة، وحرية إقامة الجزر الاصطناعية، وصيد الأسماك وكذلك حرية البحث العلمي¹⁸، ومن ثم فهناك التزام عام من الدول لحماية هذه المنطقة باعتبارها تراث مشترك للإنسانية جمعاء، وانطلاقا من هذا الالتزام يقع واجب محاربة التلوث والوقاية منه في منطقة أعالي البحار على كل الدول.

المطلب الرابع: أهمية البيئة البحرية.

تعتبر البحار والمحيطات الثروة الكبرى في حياة البشرية، فهي تغطي أكثر من ثلثي مساحة الكرة الأرضية تقريبا، أي ما يقارب حوالي 73% من سطح الأرض، واستخدام البحار لما فيه صالح البشرية قديم قدم التاريخ، حيث يقول الله تعالى في كتابه الجليل في الآية 12 من سورة فاطر بعد بسم الله الرحمن الرحيم: «وما يستوي البحران هذا عذب فرات سائغ شرابه وهذا ملح أجاج ومن كل تأكلون لحما طريا وتستخرجون عليه ثيابسونها وترى الفلك مواخرا فيه ولتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون».

فللبحار أهمية كبرى لما تحتويه من ثروات طائلة بينها البحث العلمي والتقدم التكنولوجي وهذا فيما

يلي:

¹⁵ - المادة 1 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958.

¹⁶ - المادة 86 من نفس الاتفاقية .

¹⁷ - المادة 87 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

¹⁸ - خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 86.

الفرع الأول: الأهمية الحيوية.

تلعب البيئة البحرية دورا هاما في النظام البيئي من الناحية الحيوية، فهي تمتاز باتصال أجزائها اتصالا حرا طبيعيا يتيح التفاعل والتأثير بين أرجائها، وتظهر أهمية البيئة البحرية من خلال تحقيق التوازن المناخي حيث تتسم البحار والمحيطات بارتفاع درجة حرارتها النوعية مما يتيح لها امتصاص كميات كبيرة من الحرارة الواصلة إليها من الطاقة الشمسية، وهذا التعرض للأشعة الشمسية ودرجات الحرارة المرتفعة يؤدي إلى تبخر مياه البحار وارتفاع ذراتها إلى الأعلى بفعل الرياح الصاعدة حيث تتجمع على هيئة سحب تندفع باتجاه اليابسة تحت تأثير الرياح والعوامل الجوية الأخرى مكونة الأمطار مصدر الماء العذب.¹⁹

كما للبحار والمحيطات القدرة على امتصاص غاز ثاني أكسيد الكربون من الجو، وذلك من خلال عملية التمثيل الكلوروفيلي التي تقوم بها النباتات البحرية فتحول ذرات الكربون إلى نباتية وينطلق غاز الأوكسجين ليذوب في الماء ويتيح التنفس للكائنات الحية في البيئة البحرية.²⁰

فالبحار والمحيطات تلعب دورا هاما في الحياة الكونية باعتبارها تساهم بنصيب وافر في المحافظة على التوازن البيولوجي للكرة الأرضية.

الفرع الثاني: الأهمية الإستراتيجية.

تعتبر البحار الطريق الأول للمواصلات الدولية، وبل وأهم وسائل الاتصال بين الشعوب حيث كانت إلى وقت قريب الوسيلة الوحيدة للاتصال بالنسبة للكثير من بلدان العالم.²¹

إضافة إلى اعتبار البحار وسيلة اتصالات فهي أيضا وسيلة لنقل البضائع وتبادل السلع، حيث يعتبر النقل البحري أفضل وسائل النقل في تبادل كميات كبيرة من السلع عبر مسافات طويلة، وهذا لكون السفن تتحمل وزن عدة مئات الآلاف من الأطنان، حيث مثلت المواصلات البحرية العالمية سنة 1990 ما يقارب: 4.2 مليار طن وهذا ما جعل النظرة للبحر تتغير عنه من قبل وذلك عن طريق تفعيل قواعد قانونية تحميه وتساعد على الحفاظ عليه.²²

كما أن البحار وسيلة للترفيه والتنزه والاصطياف بفضل المناطق الخلابة الموجودة في السواحل.

الفرع الثالث: الأهمية الاقتصادية.

تزرخ البيئة البحرية بثروات هائلة فهي مصدر للغذاء ومصدر للطاقة والثروات المعدنية.

أولا: البيئة البحرية مصدر غذاء: يقول الله تعالى في الآية 14 من سورة النحل: « وهو

¹⁹ - عامر محمود طراف، التلوث البيئي والعلاقات الدولية، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، 2008، ط1، ص42.

²⁰ - عامر محمود طراف، نفس المرجع، ص43.

²¹ - علي صادق أبو هيف، نفس المرجع، ص325.

²² - محمد سعادي، المرجع السابق، ص14.

الذي سخر البحر لتأكلوا منه لحما طريا وتستخرجوا منه حلية تلبسونها وترى الفلك مواخرًا فيه لتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون».

فالبيئة البحرية مصدر غذاء للإنسان وبقية الكائنات الأخرى لما تحتويه من كميات هائلة من الأنواع المختلفة من الأحياء البحرية ذات القيمة الغذائية العالية أهمها الأسماك، إضافة إلى الموارد الحية التي تعامل حاليا باعتبارها سلعا يمكن للجميع الوصول إليها، وتقارب كمية الصيد البحري الآن أقصى إنتاج يمكن الحصول عليه عالميا، ومصادر الأسماك الحرفية هامة اجتماعيا إذ أنها تساهم مساهمة كبيرة في العمالة في مجال صيد الأسماك ولاسيما في البلدان النامية، كما أثبت البحث العلمي أن هناك آلاف الأصناف من الأسماك الصالحة للغذاء وتقدر 2500 نوع، مما أدى إلى تسابق دولي شديد للبحث عنها.²³

ثانيا: البيئة البحرية مصدر للطاقة: حسب الأبحاث العلمية والتطورات التكنولوجية فإن البيئة البحرية تحتوي على كميات هائلة من النفط والغاز الطبيعي، حيث فتحت التطورات التكنولوجية الجديدة مجالات أكبر من قاع البحر للتقيب والإنتاج، كما زادت تجارة النفط العالمية المنقولة بحرا زيادة كبيرة في الآونة الأخيرة، حيث أثبتت الدراسات العلمية أن ثلث (1/3) المخزون العالمي من النفط والغاز يرقد في باطن البحار في المناطق القريبة من الشواطئ وتمتد العالم حاليا بما يتجاوز 20% من احتياجاته من النفط، أما الغاز الطبيعي فبلغ المنتج من البيئة البحرية عام 1973 ما يعادل 10% من الإنتاج العالمي.²⁴

ثالثا: البيئة البحرية مصدر للثروات المعدنية: تعتبر البيئة البحرية مصدرا للمعادن والمواد الخام الأخرى حيث قدرت الأملاح الذائبة في البحار حوالي 166 مليون طن لكل ميل مكعب من مياه البحار، ويأتي كلوريد الصوديوم على رأس هذه الأملاح بنسبة 85% من إجمالي الأملاح الذائبة، أما بالنسبة للمعادن الأخرى فتقدر كمية المغنيزيوم بـ 26 مليون طن، وبتحليل مياه البحر في سبيل المثال فإن الولايات المتحدة الأمريكية تحصل على ما يقارب 80% من احتياجاتها من البروم من التحلية وعملية حرق الطحالب البحرية،²⁵ و عليه فالبيئة البحرية أهمية اقتصادية كبيرة وهامة بالنسبة للإنسان، وإستخداماته اليومية في جميع نشاطاته.

²³ - عامر محمود طراف، المرجع السابق، ص 43

²⁴ - عامر محمود طراف، نفس المرجع ، ص 43

²⁵ - عامر محمود طراف، نفس المرجع ، ص 45

خلاصة لما أدرجناه في هذا المبحث الخاص بماهية البيئة البحرية تبين لنا اتفاق رجال القانون على أن البيئة البحرية هي تلك المساحات المغطاة بالمياه المالحة المتصلة ببعضها البعض اتصالاً حراً وطبيعياً، وهذه المساحات تمثل كتلة متلاحمة الأجزاء تشمل على أوجه كثيرة من الحياة البحرية وعلى عناصر مختلفة متكاملة فيما بينها تتمثل في المياه البحرية بفعل الأملاح الذائبة، ومختلف الكائنات الحية سواء كانت أحياء حيوانية أو نباتات بحرية، كما تضم موارد أخرى تتمثل في المعادن و المواد الأولية، ويحدد نطاق البيئة البحرية بمناطق خاضعة لسيادة الدولة والتي يكون للدولة الساحلية حق سيادي فيها كالمياه الداخلية والبحر الإقليمي، ومناطق تمارس فيها الدولة حقوقها السيادية بالمنطقة المتاخمة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، أما المناطق الخارجة عن سيادة الدولة فتتمثل في أعالي البحار التي تعتبر منطقة مفتوحة لجميع الدول، كما أن البيئة البحرية لها أهمية كبرى في حياة البشرية لما تحتويه من خيرات وثروات فهي تلعب دور هام في النظام البيئي من الناحية الحيوية، كما تلعب دور كبير في النظام الاقتصادي لما تزخر به من مصادر للغذاء ومصادر للطاقة ومصادر للثروات المعدنية، إضافة للأهمية الإستراتيجية التي تتمتع بها البحار والمحيطات على المستويين الإقليمي والعالمي لكونها طريق للمواصلات ووسيلة من وسائل النقل وتبادل السلع.

وهكذا نرى أن البيئة البحرية في مجموعها تلعب دوراً فعالاً في حياة البشرية، إلا أن استغلالها بطريقة غير عقلانية يجعلها عرضة للتلوث مما يؤدي إلى الإقلال من قيمتها وثرواتها وخيراتها وهذا ما سوف نراه في المبحث الثاني من هذا الفصل.

المبحث الثاني: ماهية التلوث البيئي.

يعتبر التلوث من المواضيع الراهنة ذات الأهمية الكبيرة التي تشغل بال عددا من العلماء، وأصحاب القرار ورجال السياسة في البلدان المتقدمة ودول العالم الثالث على حد سواء، والمنظمات الدولية والإقليمية، ويعود كل ذلك إلى التعدد النوعي والتزايد الكمي لعناصر التلوث سواء في الهواء والماء والتربة نتيجة النشاطات العشوائية المتزايدة، مما أدى إلى وجود مخاطر شكلت تهديدا واضحا لحياة الإنسان والحيوان والنبات، وأحدثت خلا بالتوازن البيئي بشكل عام بحيث أصبحت مجالات الحياة لجميع الكائنات الحية بل للكرة الأرضية برمتها مهددة ليس بالخطر الشديد وحسب بل بالزوال أيضا.²⁶ ودراستنا تركز على التلوث البحري الذي أصبح مشكلة عالمية لا تعترف بالحدود السياسية وهذا نتيجة للنهضة الصناعية والتقدم التكنولوجي في هذا العصر، حيث تعرض البيئة البحرية على اختلاف مكوناتها وأقسامها للعديد من الأفعال التي تؤدي إلى تلوثها وإفسادها، مما ينعكس سلبا على حياة الإنسان ومصدر غذاءه.

وتقتضي هذه الدراسة تحديد مفهوم دقيق لتلوث البحار، والبحث في مصادر هذا التلوث، والتطرق للعواقب المترتبة عن تلوث البيئة البحرية، ثم إيجاد التدابير اللازمة لمنع هذا التلوث والسيطرة عليه. **المطلب الأول: تعريف التلوث البحري.**

عرف التلوث في الماضي البعيد بالفساد كفساد الطعام مثلا، أو فساد الهواء، وفساد الماء... ومن الدلائل التاريخية ما جاء في الكتب المقدسة، حيث ورد في التوراة (تحول مياه نهر النيل إلى دم)، كما نجد في القرآن نتيجة فعل الإنسان قال الله تعالى: «ظهر الفساد في البر والبحر بما كسب أيدي الناس ليذيقهم بعض الذي عملوا لعلكم يرجعون»²⁷، وبقي معنى كلمة فساد متداول حتى القرن التاسع عشر حيث استعمل معنى علمي أدق وهي كلمة تلوث.²⁸

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

الفرع الأول: التعريف اللغوي.

معنى التلوث في اللغة مأخوذ من لوث، يقال: لاث الشيء بالشيء، أي خلطه به، ومرسه، فيقال: لوث ثيابه في الطين بمعنى لطحها، ولوث الماء أي كدره، أي تلوث الماء يعني خالطته مواد غريبة وضارة.²⁹

²⁶ - عامر محمود طراف، المرجع السابق، ص 18.

²⁷ - القرآن الكريم، سورة الروم، الآية 41.

²⁸ - عامر محمود طراف، نفس المرجع، ص 18.

²⁹ - عبد القادر الشخيلي، حماية البيئة في ضوء الشريعة والقانون والإدارة، والتربية والإعلام، منشورات الحلبي، لبنان، 2009، ط 1، ص 47.

فالتلوث لغة له معنيان مادي ومعنوي، فالمعنى المادي هو اختلاط أي شيء غريب عن مكونات المادة بالمادة، مما يؤثر عليها ويفسدها كتلوث الماء، والتلوث بالطين، وأما المعنى المعنوي فهو ذلك التغيير الذي ينتاب النفس فيكدرها أو الفكر فيفسده أو الروح فيضرها.³⁰

ويترتب على ذلك أن التلوث البحري لغة هو خلط ماء البحار والمحيطات بما هو خارج عنها أو بشيء غريب عن مكوناتها.

الفرع الثاني: التعريف الاصطلاحي.

التلوث اصطلاحاً هو تلك الحالة القائمة في البيئة الناتجة عن التغييرات المستخدمة فيها، والتي تسبب للإنسان الإزعاج، أو الأضرار، أو الأمراض، أو الوفاة، بطريقة مباشرة أو عن طريق الإخلال بالأنظمة البيئية.³¹

والتلوث هو اختلاف في توزيع نسبة وطبيعة الهواء والماء والترية، فهو إفساد المكونات الطبيعية للبيئة التي خلقها عليها الله عز وجل، وتحويلها من مفيدة إلى ضارة، كما يعتبر تغيير ناجم من النشاطات الصناعية والزراعية والعمرائية للإنسان.³²

ويقصد بتلوث المياه اصطلاحاً إحداث إتلاف أو فساد في نوعية المياه مما يؤدي إلى تدهور نظامها الأيكولوجي بصورة أو بأخرى لدرجة تؤدي إلى خلق نتائج مؤدية من استخدام المياه، فهو كل تغيير مباشر أو غير مباشر فيزيائي أو حراري أو بيولوجي، أو أي نشاط إشعاعي لخصائص كل جزء من أجزاء البيئة البحرية بطريقة ينتج عنها مخاطر فعالة تؤثر على الصحة والأمن والرفاهية لكل الكائنات الحية الأخرى.³³

الفرع الثالث: تعريفه قانوناً.

تعددت تعاريف التلوث البحري وتباينت من طرف العديد من الشراح وبعض الهيئات العلمية ذات صلة، وكذا بعض المنظمات الدولية المختصة المعنية بالبيئة البحرية.

فقد رأى الفقيه Cole أن التلوث البحري يقصد به: "أي نشاط إنساني يغير البيئة والحياة البحرية ونباتاتها ومصايدها والصحة العامة كما يؤثر في المنافع البحرية ولذلك فهو يشمل الآثار الناتجة عن تنمية السواحل والشواطئ واستغلال مصادر البترول والغاز واستخراج الحصى وكذلك أنشطة أخرى مثل التخلص من الصرف الصحي والمخلفات الصناعية ونفايات البترول وكذلك التخلص من النفايات

³⁰ - عبد القادر الشبخلي، نفس المرجع، ص 48.

³¹ - عباس إبراهيم دشتي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق

الأوسط، الأردن، 2009-2010، ص 16.

³² - عبد القادر الشبخلي، نفس المرجع، ص 49.

³³ - خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 76

المشعة"، ويعني ذلك ان التلوث البحري هو الاثر الناتج عن الانشطة الممارسة من طرف الانسان في السواحل و الشواطئ، وقاع البحار، وما ينتج عنه من مخلفات الصرف الصحي، ونفايات المصانع. أما الفقيه كلارك فيرى أن كلمة تلوث تستخدم بشكل عام للدلالة على الضرر البيئي الحاصل نتيجة إلقاء الفضلات في البحر، ويرى أن مصطلح التلوث يقصد به: "إدخال مواد أو طاقة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بواسطة الإنسان إلى البيئة البحرية، ويترتب عليها تأثيرات ضارة، كإلحاق الأذى بالموارد الحية، وتعريض صحة الإنسان للخطر وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك الصيد والتقليل من صلاحية الانتفاع بالمياه البحرية والإقلال من الترويح".³⁴

وجاء في مؤتمر البيئة في ستوكهولم عام 1972م أن التلوث هو: "إدخال الإنسان بطريق مباشر أو غير مباشر لمواد أو طاقة في البيئة البحرية، يكون لها آثار ضارة كالأضرار التي تلحق بالموارد الحية أو تعرض صحة الإنسان للخطر أو تعوق الأنشطة البحرية، بما فيها الصيد وإفساد خواص مياه البحر من وجهة نظر استخدامه والإقلال من منافعه".³⁵

أما هيئة الصحة العالمية في عام 1961م فقد عرفت تلوث الماء العذب بأنه: "التغيير الذي يحدث في تركيب عناصره أو تغيير حالته بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بسبب نشاط الإنسان بحيث تصبح هذه المياه أقل صلاحية للاستعمالات الطبيعية المخصصة لها أو بعضها".³⁶ وقد قامت مجموعة من الخبراء عهدت إليهم الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة عام 1972 بدراسة المظاهر العلمية لحماية البيئة البحرية من التلوث بتقديم تعريفا للتلوث البحري والذي أخذت به معظم الاتفاقات الدولية ومفاده أن التلوث البحري هو: "إدخال الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة مواد أو طاقة إلى البيئة البحرية بما فيها مصبات الأنهار، عندما تتجم عنها بعض الآثار الضارة كإلحاق الأذى بالموارد الحية أو الإضرار بصحة الإنسان أو إعاقة أوجه النشاط البحري بما فيها الصيد والتي يمكن أن تقلل من درجة نقاء مياه البحر وصلاحيتها لبعض الاستخدامات".³⁷

رغم تعدد التعريفات وتباينها في مجال التلوث البحري وعدم الاتفاق على تعريف واحد، فكان هناك تعريف لاقى قبولا عاما وكاد يجمع شتات الاختلاف، وهو ذلك التعريف الذي أقرته منظمة التعاون والتنمية OCDE والذي مفاده أن التلوث هو قيام الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإضافة مواد أو

³⁴- خالد مصطفى فهمي، نفس المرجع ، ص 77.

³⁵- خالد مصطفى فهمي، نفس المرجع ، ص 79.

³⁶- خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق ، ص 78.

³⁷- بن فاطيمة بوبكر، نظام برشلونة لحماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية،

طاقة إلى البيئة بصورة يترتب عنها آثار ضارة يمكن أن تعرض الإنسان للخطر أو تفسد بالمواد البيولوجية أو الأنظمة البيئية على نحو يؤدي إلى التأثير على أوجه الاستخدام المشروع للبيئة.³⁸ نرى أن هذه التعريف رغم تعددها إلا أنها متشابهة تقريبا حيث أن المنظمات الدولية تبنت نفس التعاريف مثل : UNEP و WHO و UNESCO و FAO و IMO، كما أن اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث التي أبرمت عام 1976 في برشلونة وكذلك الاتفاقية الإقليمية لحماية بحر البلطيق من التلوث عام 1974 أخذتا بنفس التعريف.

أما اتفاقيات جنيف الأربع لقانون البحار التي أقرها مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1958م فلم تتضمن تعريفا للتلوث البحري، لكن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982م فقد خصصت الجزء الثاني عشر (12) منها والذي يحتوي على 46 مادة لحماية البحار والحفاظ عليها من التلوث حيث عرفت الفقرة الرابعة من المادة الأولى (1) التلوث بأنه: "إدخال الإنسان في البيئة البحرية بما في ذلك مصبات الأنهار بصورة مباشرة أو غير مباشرة مواد أو طاقة تتجم عنها أو يحتمل أن تتجم عنها آثار لأخطار وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار، والحد من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال والإقلال من الترويح".³⁹

ونجد أن نفس التعريف ورد في اتفاقية حماية البيئة البحرية في منطقة بحر البلطيق لعام 1974 في مادتها الثانية (02) وكذلك اتفاقية البحر المتوسط من التلوث المؤرخة في 16 فبراير 1976 في مادتها الثانية (02) فقرة "أ"، وأيضا ورد نفس التعريف في اتفاقية الكويت الإقليمية بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث المؤرخة في 24 فبراير 1978 في مادتها الأولى (01) فقرة "أ"، وأيضا اتفاقية حماية البيئة البحرية في الأطلسي شمال شرق (OSPAR) المبرمة في باريس بتاريخ 21 و 22 سبتمبر 1992 في مادتها الأولى (01) فقرة رابعة.⁴⁰

من التعاريف السابقة نستنتج أن التلوث البحري ناتج عن مصدر يكون هو المتسبب فيه، كما أن نسبة التلوث تختلف باختلاف المصدر المتسبب في ظاهرة التلوث، وتزداد هذه الظاهرة بتزايد عدد السكان وارتفاع كثافتهم في المدن والموانئ، وكذلك ارتفاع نسبة تزايد بناء السفن العملاقة والموانئ والأرصفة.

المطلب الثاني: مصادر التلوث البحري.

³⁸ - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 06.

³⁹ - خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 78.

⁴⁰ - بن فاطيمة بوبكر، المرجع السابق، ص 12.

تتعرض البيئة البحرية بفعل الإنسان للعديد من الملوثات التي تؤثر عليها، حيث يكون الإنسان هو السبب المباشر في إدخال هذه الملوثات إلى الوسط البحري، وفي التعاريف السابقة الذكر للتلوث البحري ذكرت بعض مصادر التلوث لكنها لم تعطي لنا كل حالات التلوث، لذلك يمكن استخلاص مصادر التلوث من خلال ما نصت عليه المواد 207 إلى المادة 212 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، والتي نصت على أن مصادر التلوث هي عبارة عن التلوث من مصادر في البر، والتلوث الناشئ في أنشطة تخص قاع البحر، والتلوث الناشئ عن أنشطة في المنطقة، والتلوث الناشئ عن طريق الإغراق، والتلوث من السفن، والتلوث من الجو أو من خلاله، كما وضعت اتفاقية برشلونة بشأن حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث في المواد من 5 إلى المادة 8 أربعة مصادر للتلوث وهي: التلوث الناجم عن إلقاء الفضلات من السفن والطائرات، والتلوث الناجم عن عملية التصريف من السفن، التلوث الناجم عن عملية استكشاف الجرف القاري وقاع البحر وطبقات تربته الجوفية واستغلالها، والتلوث من مصادر برية كالتصريف من الأنهار، والمنشآت السياحية، أو التساقط الناتجة عن أية مصادر واقعة ضمن حدود أراضيها.⁴¹

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

الفرع الأول: مصادر حسب نوع الملوثات.

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

أولاً: الملوثات الجرثومية: مصدر هذه الملوثات الجرثومية يأتي من مختلف المنشآت، كمخلفات الصرف الصحي والفضلات والنفايات والقمامة، والتي ترمى في البحار والأنهار، وغالبا ما تكون مصبات هذه النفايات على مقربة من الشواطئ، وقد جاء في وثائق مؤتمر برشلونة الذي دعى إليه برنامج الأمم المتحدة للبيئة عام 1975 بالتعاون مع عدد من الوكالات الدولية المتخصصة أن حوالي 90% من فضلات الصرف الصحي ونفايات الحياة اليومية لسكان مائة وعشرين مدينة ساحلية تقع على شواطئ البحر الأبيض المتوسط تلقى في مياهه.⁴²

41- خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 88.

42- ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2004، ب.ط، ص 245.

كما أفادت تقارير وزارة البيئة أنه إذا بقي الوضع على ما هو عليه فإنه خلال 12 أو 15 سنة سيصبح البحر الأبيض المتوسط من أكبر المستنقعات المكشوفة وأخطرها.⁴³

وتعتبر مخلفات الصرف الصحي والنفايات من الملوثات الخطيرة نظرا لما تحتويه من جراثيم وديدان، فهي تضر بالبيئة البحرية أكبر الضرر ما لم تعالج وتسحق وتطهر قبل تصريفها في البحر، حيث تلجأ بعض الدول إلى معالجة مياه الصرف الصحي قبل إلقائها في البحر باستخدام المبيدات والمطهرات، فتقضي بذلك على ملوثات الصرف الصحي المعتادة، ولكنها تستبدل بها أخرى قد تكون أكثر خطورة لأن بعض المبيدات والمطهرات لا تتحلل وتتسرب إلى طعام الإنسان بوسيلة أو بأخرى وبالتالي تهدد صحته.⁴⁴

وقد أفادت التقارير العلمية بأن هذه الملوثات الجرثومية تغير من صفات وخواص البيئة البحرية، وهذا من شأنه أن يؤثر على الكائنات الحية الموجودة بها ذات الفائدة للإنسان، وبالتالي التأثير على صحة ومعيشة الإنسان.

ثانيا: الملوثات الكيميائية: يمكن رد مصدر هذه الملوثات الكيميائية إلى الصناعات المعدنية والتي ينجم عن الكثير منها محاليل تحتوي على أيونات معدنية وحامضية لا يمكن التخلص منها بواسطة محطات التنقية التقليدية وبالتالي ترمى مباشرة في البحر، ومن هذه الملوثات الضارة حامض الكبريت، النحاس، الزئبق، الرصاص، والزرنيخ، وكان الاعتقاد هو أن هذه المعادن الثقيلة تتسرب في قاع البحر إلا أنه أثبتت الأبحاث العلمية أن هناك أنواع من البكتيريا لها القدرة على تحويل مركبات الزئبق إلى مركبات سامة تصل إلى الأحياء البحرية الدقيقة وهي مواد جد سامة، وتتمثل أخطار هذه المواد الملوثة في إحداث أضرار كبيرة بالكائنات الحية والنباتات الموجودة في البيئة البحرية وهذا خلال عملية تحللها مما يؤدي إلى حرمان الإنسان من الموارد الطبيعية الهامة بالإضافة إلى التأثير على صحته وحياته.

وقد أثبتت الإحصائيات أنه يوجد كميات هائلة من المواد الكيميائية تطرح وتلقى في البحر الأبيض المتوسط كل سنة وهي كالتالي: 120000 طن من الزيوت المعدنية، 120000 طن فينول (حامض الكربوليك)، حوالي 60000 طن من محاليل الغسيل الكيماوية، 100 طن زئبق، 3800 طن رصاص، 2400 طن كروم، 320000 طن فوسفور و 800000 طن نتروجين، وتعتبر هذه الأرقام أرقاما مخيفة تنذر بالخطر الداهم.⁴⁵

⁴³ - سليم حداد، التنظيم القانوني للبحر والأمن القومي العربي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، 1994، ط1، ص92.

⁴⁴ - ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص245.

⁴⁵ - سليم حداد، المرجع السابق، ص 91

ثالثا: الملوثات الإشعاعية: تنطوي خطورة هذا النوع من الملوثات من خطورة الطاقة النووية، وما تسببه من أضرار بالغة الخطورة على الأحياء البحرية وكذلك الأضرار التي تنتقل للبشر جراء استعمالهم للبيئة البحرية في النشاطات المختلفة، ومصدر هذه الملوثات هو المخلفات والنفايات الذرية التي ترمى في البحار والمحيطات⁴⁶، وكذلك البراميل المحتوية على بقايا المواد المشعة التي ترمى في أعالي البحار، وأيضا إجراء التجارب الذرية فيها، حيث ثبت مؤخرا أنها تحدث أضرار بالغة بالبيئة البحرية، وأهم حدث على ذلك النزاع بين استراليا ونيوزلندا من جهة، وفرنسا من جهة أخرى، حول التجارب النووية الفرنسية في المحيط الهادي إذ اعتبرت هاتان الدولتان أن هذه التجارب تمس حقها في حرية أعالي البحار، بما فيها حرية الملاحة والتحليق، وحرية استكشاف واستغلال موارد البحار وأعماقها، بالإضافة إلى وصول الإشعاعات الذرية إلى إقليمها بسبب انتشار الغبار الذري إلى مسافات بعيدة بفعل الرياح.⁴⁷

رابعا: الملوثات الحرارية: نجد أن العديد من الصناعات ومحطات القوى الكهربائية تحتاج إلى كميات هائلة من المياه لأغراض التوليد، ويجري تسريب فائض من هذه المياه الساخنة إلى البحر وهي تكون بدرجة حرارة أعلى من المياه المحيطة وهذا ما يسمى بالتلوث الحراري، كما أنه بالإضافة إلى حرارة المياه المرتفعة لهذه المياه فإنها تحتوي على مواد سامة تزيد من خطر التلوث الحراري نظرا لكون درجة حرارة الأحياء المائية الموجودة في المياه الباردة تكون في نفس درجة حرارة المياه المحيطة بها، ولا يمكنها أن تتحمل تغيير كبير في درجة الحرارة التي تساعد على زيادة معدل الأكسدة البيولوجية من قبل البكتيريا، حيث ينجم على ذلك استهلاك متزايد من الأكسجين ومن ثم هبوط التركيز في الماء، وتكون آثار التلوث الحراري أكبر في فصل الحرارة المرتفعة، وهذا ما يؤدي إلى هلاك الأسماك والحيوانات البحرية الأخرى نتيجة لارتفاع درجة حرارة مياه البحار.⁴⁸

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

الفرع الثاني: مصادر حسب مصدر التلوث.

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

⁴⁶ - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 43.

⁴⁷ - سليم حداد، المرجع السابق، ص 93.

⁴⁸ - عبد القادر الشبخلي، المرجع السابق، ص 113.

أولاً: التلوث الناجم عن مصادر أرضية: إن تلوث البيئة البحرية من سطح الأرض هم أقدم من مصادر التلوث البحري خصوصاً مع بحث الإنسان عن وسيلة للتخلص من مخلفات النشاطات على وجه الأرض، فوجد أن البحار ومساحتها الشاسعة هي أفضل مكان للتخلص من تلك النفايات والمخلفات خصوصاً مع الاعتقاد الكبير الذي كان سائد بأن البحار قادرة على تنظيف نفسها بنفسها، وتعد مياه الصرف الصحي من أكثر الملوثات الأرضية وأوسعها انتشاراً⁴⁹، بالإضافة إلى الملوثات الصناعية والكميائية، فاستخدام العديد من المواد الكيماوية في الأغراض المختلفة أصبح جزءاً من الحياة اليومية، ويصاحب هذا الاستخدام مشكلة التخلص من النفايات الكيماوية الناتجة عن صناعة بعض المواد، وتوجد ملايين الأطنان من السموم، والمواد الضارة الأخرى، تزيد من مشاكل التلوث البحري كل عام، والتخلص من هذه النفايات الضارة أصبحت مشكلة بحد ذاتها، كما أن المواد الصلبة، والقمامة، والمخلفات الناتجة عن النشاطات الاستهلاكية في المناطق الساحلية وجميع الملوثات الأخرى ترمى في البحر مباشرة، أو تصل إليه عن طريق الأنهار والأمطار، وكذلك مصافي تكرير النفط المقامة على السواحل وما يتسرب منها أثناء القيام بعمليات التفريغ والشحن للمواد البترولية، حيث قدرت كمية النفط المنسكبة في البيئة البحرية من المصادر الأرضية بحوالي 3.45 طن سنوياً⁵⁰، وهكذا تبتدئ خطورة التلوث من المصادر الأرضية على البيئة البحرية وتظهر الخطورة عندما تتأثر الأحياء البحرية بتلك الملوثات وخاصة الثروة السمكية التي تعد مصدراً غذائياً رئيسياً لكثير من البلدان الساحلية.

وقد عرفت مبادئ مونتريال التوجيهية لحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر برية تلك المصادر بأنها: 1- المصادر البرية الصناعية أو الزراعية الثابتة و المتحركة على السواء والمقامة على الأرض التي يصب ما يفرغ منها في البيئة البحرية وعلى الأخص:

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

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

ثانياً: التلوث الناجم عن مصادر بحرية: يمكن رد مصادر التلوث البحري إلى الأفعال والأنشطة التي تمارس في البحار بعد ذاتها وهي تتمثل فيما يلي:

49- أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 40.

50 - أحمد محمود الجمل، نفس المرجع، ص 41.

1- التلوث الناجم من أنشطة استغلال قاع البحار: تزخر قيعان البحار بثروات هائلة من الموارد الطبيعية والمعادن أغرت الإنسان لاستكشافها خصوصا بعد التقدم العلمي والتكنولوجي الذي يسر للإنسان الكشف عما في قاع البحر من ثروات خاصة الثروات النفطية الهائلة الموجودة بها، لذلك نجد أن معظم الأنشطة التي تجري لاستغلال ثروات قاع البحار تتم بحثا عن النفط، وقد نجم هذا التوسع في عمليات الكشف والاستغلال بحقول النفط البحرية وقوع حوادث تسرب للنفط كان لها بالغ الأثر على البيئة البحرية، وتتمثل عملية تسرب النفط في وصوله أو وصول أحد مشتقاته إلى مياه البحار أو الأنهار واختلاطه بها،⁵¹ وبذلك أصبح أكبر ملوث للبحار والمحيطات في العصر الحديث، لأن ملايين الأطنان من النفط تتسرب إلى مياه البحر نتيجة عمليات التنقيب والاستخراج من الآبار البحرية، ومن حوادث التلوث الناجمة عن أنشطة الكشف والاستغلال في الحقول البحرية نذكر منها مثلا ما حدث عام 1969م أثناء إجراء عمليات استخراج النفط من حقل بحري خارج المياه الإقليمية لولاية كاليفورنيا الأمريكية حيث تصدع البئر وتسرب النفط منه بكميات كبيرة قدرت خلال الأيام العشرة الأولى من الحادث بحوالي 80.000 برميل أحدثت تلوث في المنطقة، غطى مساحة قدرها 90 كيلومتر من سواحل كاليفورنيا.⁵²

وتلوث المياه بالنفط آثاره السيئة على الكائنات الحية البحرية، إذ يهلك منها ما يهلك، ويتلوث جسم ما يصطاد فيصبح غذاء ضارا للإنسان.⁵³

إضافة إلى الثروات النفطية الموجودة في قاع البحر يوجد ثروة هائلة من المعادن إذ تستلزم عمليات استخراج هذه المعادن من قاع البحر الحصول على كمية كبيرة من الصخور والرمال من القاع والتي يعاد إلقاؤها في البحر مرة أخرى⁵⁴، وبذلك فهي تغير من تكوين القاع وتقضي على ما به من مظاهر الحياة البحرية، وهذا التلوث يؤدي إلى هجرة الأسماك والإخلال بالتوازن البيئي.

2- التلوث الناجم عن إغراق وتصريف النفايات في البحر: الإغراق هو أي تصريف متعمد في البحر للفضلات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية وهو أي إغراق متعمد في البحر للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية.⁵⁵

⁵¹ - ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص 245.

⁵² - ماجد راغب الحلو، نفس المرجع، ص 249

⁵³ - ماجد راغب الحلو، نفس المرجع، ص 213.

⁵⁴ - سليم حداد، المرجع السابق، ص 91.

⁵⁵ - المادة الأولى (01) فقرة 05 (أ) (1و2) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

فالإغراق هو تلك التصرفات العمدية التي تؤدي إلى تلويث عمدي بالبيئة البحرية، والتلوث الناجم عن إغراق وتصريف النفايات في البحار يعد من أنواع التلوثات الخطيرة نظرا لما تحتويه تلك النفايات من خواص فيزيائية وكيميائية وبيولوجية ذات تأثير ضار على الوسط البحري، وتأثير التلوث بالإغراق على البيئة البحرية يتفاوت تبعا لطبيعة المادة الملوثة التي تم إغراقها أو تصريفها أو دفنها في المياه البحرية، من حيث كونها مواد سامة أو مشعة وهي في مجملها تؤثر على صلاحية مياه البحار وتدمر كافة صور الحياة البحرية في منطقة الإغراق، كما أن أثرها ينتقل بفعل التيارات البحرية من مكان لآخر في البحار ناقلا الأثر الخطر والمدمر من منطقة إلى أخرى من مناطق البيئة البحرية⁵⁶، لأن البيئة البحرية في مجملها وحدة واحدة لا يفصل بينها أي حدود فهي متصلة ببعضها البعض، وما يصيبها في منطقة ما قد ينقل إلى منطقة أخرى، لذلك فإن التلوث الناجم عن الإغراق مهما كان موقعه في البحر فإنه ينتقل إلى كافة المناطق الأخرى.

(3) - التلوث الناجم عن السفن: ظهر هذا النوع من التلوث من خلال تزايد حركة النقل بواسطة السفن التي صارت تبدو من خلال الثورة العلمية والتكنولوجية كمنشآت عملاقة تخوض البحار وتستعين في سيرها بالنفط أو غيره من وسائل الطاقة التي تؤثر على البيئة البحرية وتلوثها، لأن اختلاط النفط وهاته المواد الطاقوية بالمياه يضر بالتوازن البيئي وبالوسط الطبيعي والنظم البيئية المائية⁵⁷. ويحدث هذا التلوث من خلال الكوارث البحرية الناتجة عن التصادم الذي يحدث بين السفن وناقلات البترول والمنشآت البحرية وما يترتب عليه من انسكابات نفطية هائلة، كما يحدث أيضا من خلال التفريغات التي يقوم بها ربان السفن لبعض المواد الضارة في البحر أثناء الرحلة البحرية كتصريف مياه الصرف الصحي أو مياه الاتزان أو تنظيف السفينة من مخلفات بعض الشحنات كالحوانات الحية نزولا على تعليمات سلطات موانئ الوصول وقبل دخولها حدود الميناء، أو استعدادا لعمليات الشحن التالي عقب التفريغ للشحنة المنقولة، أو تصريف ما يتخلف من عمليات الشحن والتفريغ ذاتها خاصة بالنسبة للبضائع المتمثلة في مواد ضارة.⁵⁸

كما ينتج أيضا هذا التلوث عن طريق غسيل صهاريج ناقلات النفط بمياه البحر حيث كشفت الحالات الأكثر خطورة أن معدل 0.3% من الزيت الخام الذي ينقل بحرا ينصرف إلى البحر نتيجة لهذا الغسيل، وتبين أن كمية ما كان ينصرف إلى البحر حتى عام 1967م هو مليون طن من مجموع 700 مليون طن ، أي ما يوازي 600 طن يوميا، وهذه الكميات المنصرفة إلى البحر بفعل غسيل

⁵⁶ - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 40.

⁵⁷ - خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 92.

⁵⁸ - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 39.

البواخر ربما تكون قد تضاءلت بعدما تم التوصل إلى ما يعرف بطريقة الشحن فوق القمة (load on top L.O.T) التي تقضي بأن تجمع مياه غسيل الناقلات ثم تترك حتى تتسرب المياه ويعاد تعبئة الزيت فوق الشحنة الجديدة.⁵⁹

ومن أهم الكوارث البحرية الناتجة عن التصادم في البحر والمحدثه للتلوث البحري حادثة (توري كاينون) التي حدثت على شواطئ كورنول في إنجلترا عام 1967م عندما ارتطمت ناقلة نفط عملاقة ببعض الشعاب المرجانية وقد أطلقت 120 ألف طن الزيت مما أدى إلى تلوث النظم البيئية في شواطئ تلك المنطقة، وقد لوثت مساحة كبيرة بامتداد 320 كيلومتر على الشواطئ الغربية والجنوبية، وتكلفت عملية الإنقاذ حوالي 205 مليون جنيه إسترليني.⁶⁰

ثالثا: التلوث الناجم من الجو: هو ذلك التلوث الذي يصل إلى البيئة البحرية من خلال الغلاف الجوي الملوث كالتلوث الناتج من الأمطار الحمضية، والتلوث الحاصل من خلال تجارب التفجيرات النووية، وتساقط إشعاعات هذه التفجيرات في الجو لتؤثر على البيئة البحرية بفعل تيارات الهواء، فالنسبة للأمطار الحمضية، فهذه الصورة من الملوثات التي تأتي من الجو هي محدودة وبسيطة الأثر نظرا لقدرة البحار على احتواء ذلك النوع من الملوثات، أما الصورة الخطيرة للتلوث من الجو من خلاله فهي صورة التفجيرات النووية التي تتم في بعض المناطق البحرية حيث تتساقط إشعاعات تلك التجارب من الجو فتؤثر في المناطق المجاورة نتيجة للتيارات الهوائية.⁶¹

الفرع الثالث: مصادر حسب عملية التلوث.

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

أولا: التلوث المقصود: التلوث المقصود هو التلوث الذي يتم بطريقة إرادية، عمدية، أي الفاعل يكون واعيا جاعلا من البحر مكبسا سهلا للنفايات والعوادم، حيث تشير تقارير منظمة البيئة في إيطاليا أن حجم النفايات العضوية التي رميت في البحار والأنهار منذ عام 1960م حتى منتصف 1987م تصل إلى 80 مليون طن، ويتضاعف هذا الرقم باستمرار طالما تبقى إيطاليا خامس بلد صناعي في العالم الغربي.⁶²

ومن بين الأفعال الإرادية المقصودة والتي تؤدي إلى تلويث البيئة البحرية هو ما يقوم به ربان السفن من تفريغ للمواد الضارة في البحر، وكذلك تصريف النفايات سواء من السفن أو من الطائرات

⁵⁹- سليم حداد، المرجع السابق، ص 91.

⁶⁰- أنس المرزوقي، قواعد حماية البيئة البحرية من التلوث، مجلة الحوار المتمدن، العدد 416، 2008، ص 02.

⁶¹- أنس المرزوقي، المرجع السابق، ص 03.

⁶²- سليم حداد، المرجع السابق، ص 90.

البحرية أو الأرصفة أو الهياكل المبنية داخل البحر، كذلك مخلفات الصرف الصحي ومخلفات المنازل، والفضلات التي يتم رميها في البحار عمداً، بالإضافة إلى غسيل ناقلات النفط بمياه البحار تعتبر من الأفعال المقصودة التي تساهم في تلويث البيئة البحرية، وكذلك المواد غير القابلة للتلف والتي ترمى مباشرة في البحر أو يكون مصدرها الجو أو الأرض بما فيها تلك تلقى في البحر عبر الأنهار والجدول ومصباتها وعبر أنابيب النفط ومراكز التفريغ. ويعتبر التلوث المقصود كذلك ذلك التلوث الناجم عن المنشآت والأدوات المستعملة في استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الكامنة في البحار إذا حصلت رغم معرفة من يستعملها

بأخطار التلوث التي تحملها أو تسببها أو استعملت بشكل مخالف للقواعد والأنظمة المقررة من قبل الدولة الساحلية لحماية بيئتها البحرية من التلوث أو التقليل منه والسيطرة عليه.⁶³

ثانياً: التلوث غير المقصود: يتمثل التلوث غير المقصود في تلك الأفعال غير إرادية التي تتم بطريقة غير عمدية وغير مقصودة، وتتمثل في الحوادث الطارئة التي تحدث، حيث تشير الإحصائيات بأن أخطر وأكبر حالات التلوث حجماً تنجم عن الحوادث البحرية خاصة حوادث التصادم والجنوح.⁶⁴

ومن الكوارث التي تسبب تلوث البيئة البحرية الكوارث التي تقع لناقلات النفط التي تنفجر أو تغرق لسبب من الأسباب فيؤدي غرقها إلى تلوث مساحات واسعة من مياه البحار ومن شواطئ الدول الساحلية، ومن بين هذه الحوادث حادثة الناقله الليبيرية "أموكوكاديز" (Amoco Cadiz) التي غرقت على بعد ثلاثة أميال فقط من الشاطئ الفرنسي عام 1978م، والتي أدت إلى تلويث ثلاثة مئة (300) كيلومتر من الشاطئ الفرنسي بمائتين وثلاثين ألف (230.000) طن من النفط، وغيرها من الحوادث التي يصعب إحصائها، والتي تعتبر من الأسباب غير المقصودة التي تحدث التلوث البحري.⁶⁵

كما تعتبر أيضاً الحوادث التي تقع أثناء عمليات الاستغلال التي تجري في البحار من الحوادث التي تؤدي إلى التلوث غير المقصود، إذ نجد أن الزيت المستخرج من أعماق البحار يعد خطراً يهدد البيئة البحرية، ونذكر على سبيل المثال حادثة "sea ouest" التي وقعت في شهر كانون الثاني من

⁶³ - سليم حداد، المرجع السابق، ص 91.

⁶⁴ - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 40.

⁶⁵ - سليم حداد، نفس المرجع، ص 92.

عام 1968م، والتي أدت إلى تسرب الغاز في بحر الشمال، وكذلك حادثة "سانتاباربارا" التي حدثت على شواطئ كاليفورنيا عام 1969 عندما تسربت عشرة آلاف (10.000) طن من الزيت الخام من بئر بحري محدثة تلوث ضخما للشواطئ دمر المنتجات والحياة البحرية المرتبطة برمال شواطئ المحيط الهادي هناك.

وكذلك حادثة السفينة " أركويت" التي حدثت في مارس 1970م حينما اصطدمت هذه

السفينة السودانية بالسفينة الألمانية " دورتموند" بخليج سكاى وتسربت حمولتها من المبيدات الحشرية السامة.⁶⁶

ثالثا: التلوث المرتبط بالعمليات العسكرية: يقصد به التلوث الناجم عن النشاطات العسكرية، ويتمثل في بقايا المواد المشعة والتجارب النووية، وكذلك ما تخلفه الأعمال الحربية من تلوث كبير للبيئة البحرية، فيما يخص التلوث الناتج عن بقايا المواد المشعة والتجارب النووية فهو يتم خاصة في منطقة أعالي البحار لكونها منطقة لا تخضع لسيادة أي دولة ساحلية، حيث يتم رمي البراميل المحتوية على بقايا المواد المشعة للتخلص منها باعتبارها نفايات شديدة الخطورة،⁶⁷ كما يتم أيضا إجراء التجارب الذرية في منطقة أعالي البحار، وبما أن كل مناطق البحر متصلة ببعضها البعض اتصالا حرا طبيعيا، فإنه من المؤكد أن التلوث الناجم عن هذه البقايا والذي يحدث في منطقة أعالي البحار سوف ينتقل إلى كل مناطق البحار الأخرى بفعل التيارات البحرية، وبالتالي يحدث خطرا على البيئة البحرية وعلى البشرية نظرا لما تحتويه هذه البقايا من مواد سامة تؤدي إلى موت الأحياء البحرية، كما تنتقل هذه السموم إلى جسم الإنسان إذا قام بتناول هذه الأحياء البحرية.

كما تساهم أيضا الأعمال البحرية في إحداث تلوث للبيئة البحرية، وهي الغارات التي تشنها دولة ما على أهداف بحرية لدولة أخرى، وتتمثل هذه الأهداف البحرية في ناقلات النفط العملاقة والعادية وبالتالي إحداث كارثة عظمى للبيئة البحرية حيث تقضي على ثرواتها الحية، نظرا لما ينتج عن هذه الغارات لتدفق للنفط في البحار وهذا ما حدث أثناء حرب الخليج عام 1991م التي أدت إلى إحداث تلوث خطير للبيئة البحرية.⁶⁸

⁶⁶ - سليم حداد، المرجع السابق، ص93.

⁶⁷ - عامر محمود طراف، إرهاب التلوث والنظام العالمي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، 2002، ب.ط، ص42.

⁶⁸ - سليم حداد، نفس المرجع، ص93.

وكل هذه المواد تعتبر مواد دخيلة على مياه البحار والمحيطات تتسبب في تلويثها وإبادة كل الأحياء البحرية الموجودة في البحار وإذا استمر هذا التعدي فسيؤدي إلى انعكاسات سلبية تسبب تدهور عالمي في نوعية وإنتاجية البيئة البحرية.

المطلب الثالث: العواقب المترتبة عن تلوث البيئة البحرية.

التأثير على البيئة البحرية يقلل من قيمتها ويشوه من طبيعتها البيئية ويستنزف مواردها وخيراتها، كما يضر بالكائنات الحية بها، فالماء هو سر وجود الحياة، ولا حياة للإنسان أو لأي كائن حي بدون ماء.

وقد تعرضت الكثير من الموارد المائية الحالية للتلوث مما يهدد البشرية ويعرض الإنسان للأوبئة والأمراض ومن ثم فقد أظهرت الأبحاث العلمية مدى خطورة الملوثات الصناعية والنفايات وغيرها وخطرهما الداهم الذي يحيط بالبشر، ويعرض صحة الإنسان للمخاطر، كذلك التأثير السلبي على باقي الكائنات الحية والنباتات بل و على حياة كافة المخلوقات على الكرة الأرضية.⁶⁹

وسوف نتناول لبعض العواقب المترتبة عن التلوث:

الفرع الأول: الإصابة بالأمراض.

يترتب عن ظاهرة تلوث بيئة البحار والمحيطات التأثير على صحة الإنسان وإصابته بالأمراض وما تستتبع من تكاليف العلاج واحتمالات الوفاة، حيث أفادت إحصائيات منظمة الصحة العالمية أن المياه الملوثة تسبب ما يقارب 80% من مجمل الأمراض، ومن بين هذه الأمراض الناتجة عن تلوث البيئة المائية أمراض الجهاز الهضمي نظرا لاستخدام مياه الأنهار في الشرب والزراعة وهذا بسبب تزايد احتمال وجود الجراثيم المسببة لأمراض الكوليرا والتيفوئيد والدوسنتاريا وغيرها من الأمراض.⁷⁰

وكذلك قد يصيب الإنسان جراء تلوث البيئة البحرية أمراض أخرى كالمalaria والأمراض الجلدية والتهاب الكبد، و أمراض السرطان، ومرض شلل الأطفال، فالتلوث الضار سوف يصيبه في كافة أوجه استخدامه للمياه الملوثة سواء استخدامها للشرب أو للاستحمام أو لتجهيز أطعمته.

وعليه فإن تلوث مياه البيئة البحرية التي أصبحت مستودعا لقاذورات العالم تمثل خطورة كبيرة على سكان السواحل والمصطافين، فضلا عن شعوب البلاد التي تعتمد على هذه المياه في الشرب بعد

⁶⁹ - خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 106.

⁷⁰ - عبد القادر البشخلي، المرجع السابق، ص 116.

تقطيرها وتحليلتها كالكويت والإمارات والمملكة العربية السعودية،⁷¹ لذلك يجب أن تكون هذه المياه غير ملوثة كيميائياً ولا فيزيائياً ولا بيولوجياً.

الفرع الثاني: الإضرار بالكائنات الحية.

أهم أثر لتلوث مياه البحار هو تدمير الأحياء البحرية رغم أهميتها الكبيرة في حياة الإنسان، لأن كافة الكائنات الحية مثلها مثل الإنسان تعيش على الماء، فأى تلوث البيئة المائية التي تعيش فيها تلك الكائنات سيكتب لها الفناء والانقراض، فتلوث البحر أو النهر سيؤثر على الأسماك المتواجدة فيه، وقد بدأت تظهر الأسماك المشوهة أو التي تحمل أوراما، وبذلك فهي لا تصلح للاستهلاك الآدمي، وأهم حادث على ذلك هو تحطم السفينة توري في 17 مارس 1967م والذي أدى إلى موت كميات كبيرة من الأسماك وتلف الشواطئ الإنجليزية والفرنسية، وكذلك ما حدث من حرق وإغراق لأبار البترول الكويتية في الخليج العربي وما نتج عنه من تدمير للكائنات الحية الموجودة في تلك المنطقة.⁷²

وتفيد إحصائيات منظمة الصحة العالمية أنه هناك 180 ألف نوع من الحيوانات معرضة لأخطار التلوث البحري، كما أن الكثير من الأطعمة البحرية التقليدية أصبحت غير ملائمة للاستهلاك بسبب تلوثها، وتقدر إحصائيات برنامج الأمم المتحدة للبيئة بأنه بقي فقط 5% من المناطق المعروفة بإنتاج المحاريات وقادرة على إنتاج أطعمة بحرية مأمونة للاستهلاك، بل إن الكثير من البحيرات والخلجان الصغيرة تقلصت بها الحياة البيولوجية بعد أن كانت مواضع لوضع وقفس البيض للعديد من الكائنات البحرية، كما أصبحت الكثير منها ملوثة، وأصبح الانقراض يهدد العديد من الكائنات الحية، وحتى الكائنات الدقيقة.⁷³

وبانقراض وفناء هذه الكائنات الحية يحدث خلافاً في التوازن البيئي للبيئة البحرية بصفة خاصة، وللكرة الأرضية بصفة عامة.

الفرع الثالث: الإضرار بالطبيعة.

التلوث يشوه من الطبيعة البيئية للبحار والمحيطات، حيث يؤدي إلى انتشار الطفيليات كالديدان، البلهارسيا نتيجة التلوث البيولوجي لمياه المجاري، وكذلك هلاك أنواع كثيرة من الهائمات (البلانكتون) بسبب التلوث الحراري بالمياه الساخنة للمصانع وغيرها من النباتات البحرية والتي تعد أكثر أهمية⁷⁴، حيث تنتج هذه الأحياء الدقيقة التي تتعرض للخطر أكثر من

71- ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص 210.

72- خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 108.

73- ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص 117.

74- عبد القادر الشخيلي، المرجع السابق، ص 116.

80% من المادة الحية في البحر وحوالي 70% من الأوكسجين الموجود على سطح الكرة الأرضية عن طريق عملية التركيب الضوئي المعروفة، كما تستهلك في عملية صنع الغذاء في نفس الوقت غاز ثاني أكسيد الكربون الموجود في الماء، فتلعب دورا بالغ الخطورة في حفظ التوازن الغازي في العالم.⁷⁵

فالتلوث البحري يغير تغييرا سيئا في المكونات الطبيعية والكيميائية والبيولوجية للبيئة البحرية، وهذا بدوره يؤدي إلى إحداث ذلك في اتزان الطبيعة البيئية للبحار والمحيطات والإضرار بها وبالتالي تدهور المناظر الطبيعية فيها نظرا لتناقص كمية الأوكسجين الذائب في الماء بسبب نشاط البكتيريا المحللة الناتجة عن رمي النفايات والفضلات في البحار.

المطلب الرابع: تدابير منع تلوث البيئة البحرية.

يشكل التلوث عنصرا هاما في فقد البيئة البحرية لأهم خواصها الطبيعية، وكلما زاد التلوث زادت الأضرار الواقعة عليها، فتهدد صحة الإنسان والكائنات الحية بها، كما أوضح علماء البيئة أن التأثيرات البيئية الضارة قد زادت بشكل كبير نتيجة لاستخدام مصادر الطاقة، وأنها قد أدت إلى تدمير البيئة البحرية وانقراض بعض الكائنات الحية، فلكل هذه المخاطر جعلت من العلماء والمفكرين يدقون نواقيس الخطر، ويدعون لوقف هذا التلوث الخطير وهذا عن طريق التدابير التالية:

الفرع الأول: احتواء التلوث ومنع انتشاره.

يتم ذلك عن طريق استخدام أجهزة احتواء وتطويق ومنع انتشار بقع الزيت التي تتسرب من أي سفينة، أو من أي وسيلة أخرى كأنابيب البترول الممتدة تحت سطح الماء، إذ نجد أن ظهور بقع الزيت على سطح البحر تنتشر بسرعة كبيرة مما جعل عملية إزالة الزيت تزداد صعوبة، لذلك فيتم تطويق واحتواء هذه البقع عن طريق حواجز عائمة والتي تسمى حواجز الزيت، وهي نوعان: حواجز متنقلة تتميز بخفة وزنها وبسهولة نقلها من المخازن على الشاطئ في حالة تسرب الزيت، أما النوع الثاني فهو الحواجز الدائمة، فهي تصمم للاستعمال الدائم في مياه البحر وهي أثقل وزنا وأقوى احتمالا من الحواجز المتنقلة.⁷⁶

بالإضافة إلى احتواء وتطويق بقع الزيت المتسرب لابد من تنظيف مياه الشاطئ التي تصل إليها هذه البقع، رغم أن هذه العملية تعتبر غالية التكاليف، كما أنها تستلزم وقت طويل لذلك، وتحتاج لعدد كبير من الأيدي العاملة والكثير من المعدات والمواد، لذلك يجب إزالة الزيت من سطح الماء قبل أن

⁷⁵ - ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص 211.

⁷⁶ - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 51.

يصل إلى الشاطئ⁷⁷، حيث يتم تنظيف بقع الزيت باستخدام عدة مواد منها: المواد الماصة والتي تستخدم خاصة لإزالة بقع الزيت الصغيرة، وهي توجد على شكل مراتب واسطوانات ومخدات ومكعبات وحبيبات وأحبال ومكانس.

وتستخدم أيضا المواد الكيماوية المذيبة للزيوت والتي ترش على سطح بقعة الزيت لتعمل على خفض الشد السطحي الموجود بين الزيت والماء، ويتم أيضا التنظيف الميكانيكي الذي يتم عندما يتحتم عدم استعمال المذيبات وخاصة بالقرب من تجمع الأسماك، وعندما تكون بقع الزيت كبيرة، فهنا يتطلب استعمال التنظيف الميكانيكي باستعمال كاشطات الزيت المختلفة.⁷⁸

أما في حالة الحوادث التي تتسبب فيها ناقلات النفط التي يحدث بها حريق أو انفجار داخلي، ففي كثير من الأحيان يمكن منع هذه الكوارث إذا ما تواجدت المهتمات بسرعة لنقل حمولة الناقل المصابة إلى ناقل أخرى لمنع التلوث، ويحتاج ذلك إلى وسيلة ضخ متكاملة، وبالفعل لقد تم منع العديد من حوادث التلوث باستخدام طرق الضخ عند الطوارئ ومن هذه الحوادث التي أمكن تفاديها ما حدث للسفينة - metula - خارج شاطئ الشيلي، وكذلك سفينة showo - Maru بالقرب من سنغافورة، وقد تم تفريغ هاتين السفينتين وتعويمهما بعد أن شحطتا بقاع البحر، وبذلك تم إنقاذ السفينة وغالبية حمولتها من النفط، كما تم منع حدوث كارثة ضخمة.⁷⁹

وعليه فإذا تم احتواء التلوث وتطويقه بأفضل الوسائل وفي الوقت المناسب فهذا سيساهم في تقليل نسبة التلوث ومنع انتشاره إلى المناطق الأخرى المجاورة.

الفرع الثاني: الاهتمام بالوعي البيئي.

يستلزم الحفاظ على البيئة عموما والبيئة البحرية بشكل خاص في أي مكان رفع مستوى الوعي البيئي لدى المجتمع لتفادي مخاطر الجهل بأهمية الحفاظ على البيئة، ومواجهة حالات التلوث التي يكون فيها الرذيلة جهلا، ولا يتم ذلك إلا عن طريق إتباع الطرق التالية:

- التحسيس بأهمية البيئة في الحياة.
- إدخال حماية البيئة ضمن برامج التعليم سواء في المدارس أو الجامعات أو مراكز التكوين.
- استخدام أجهزة الإعلام العصرية واسعة الانتشار لتعريف المجتمع على الأنظمة البيئية وكيفية المحافظة عليها، ومخاطر إحداث التلوث بها.

⁷⁷ - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 55.

⁷⁸ - أحمد محمود الجمل، نفس المرجع، ص 57.

⁷⁹ - أحمد محمود الجمل، نفس المرجع، ص 60.

- تقديم المعلومات لمستخدمي السفن والناقلات البحرية عن التنقية السليمة بيئيا ومزاياها، وتبادل المعلومات حول الملوثات وطرق معالجتها ومقاومتها.⁸⁰

الفرع الثالث: سن قوانين وردع الملوث.

لحفاظ على البيئة البحرية ومنع تلوثها يلزم سن القوانين اللازمة لحمايتها من الاعتداءات التي تقع عليها، سواء كانت هذه القوانين دولية تتضمنها اتفاقيات دولية وإقليمية، أو قوانين محلية يتضمنها القانون الداخلي لأي دولة، والقوانين الأكثر فعالية هي التي تقي من التلوث وتحول دون وقوعه، كما تتضمن هذه القوانين أيضا وضع عقوبات الرادعة بهدف منع الاعتداء على البيئة البحرية، كتجريم إلقاء المخلفات في الأنهار والبحيرات والبحار مثلا، وتجريم إلقاء مخلفات المصانع، وإلقاء الفضلات وجثث الحيوانات في مياه الأنهار.⁸¹

وخوف الإنسان من العقاب كثيرا ما يدفعه إلى تقويم سلوكه لذلك ينبغي ردع الملوث الذي يتسبب في إحداث أضرار بالبيئة البحرية، ويتم ردع عن طريق توقيع العقوبات اللازمة على المخالفين لقوانين البيئة، وعدم التسامح في تطبيق الجزاء عليهم، وكذلك تنمية قدرات المؤسسات المسؤولة عن الكشف عن المخالفات البيئية وهذا عن طريق تطوير طرق المراقبة البيئية.

⁸⁰ - ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص 14.

⁸¹ - ماجد راغب الحلو، نفس المرجع، ص 14.

نستنتج من المبحث الثاني الذي تناول ماهية التلوث البحري أن التلوث البحري أضحي ظاهرة عالمية باعتباره مشكلة تجهل الحدود السياسية نتيجة للتقدم التكنولوجي والنهضة الصناعية.

لذلك حاول رجال القانون والسياسة إيجاد المفهوم الدقيق له والبحث في المصادر المسببة له من أجل مقاومتها والتصدي لها، ونرى أنه من خلال التعاريف المختلفة التي أدرجناها يمكن تلخيص تعريف التلوث البحري في تعريف مفاده أن التلوث البحري هو إدخال الإنسان بصورة مباشرة أو غير مباشرة مواد أو طاقة إلى البيئة البحرية وتؤدي هذه الملوثات إلى إحداث خلل بالتوازن البيئي وإحداث أضرار بصحة الإنسان وبالمواد الحية مما يقلل من درجة نقاء مياه البحار وصلاحيتها لبعض الاستخدامات، كما استنبطنا أيضا مصادر التلوث البحري التي تكون هي المتسببة فيه ونظرا لتعددنا قمنا بتقسيمها إلى ثلاثة أقسام، حيث تناولنا في القسم الأول مصادر حسب نوع الملوثات وهي أربعة تتمثل في الملوثات الجرثومية، الكيميائية، الإشعاعية والملوثات الحرارية، أما القسم الثاني من المصادر فيتمثل في مصادر حسب مصدر التلوث، وهي يكون فيها التلوث ناجم عن مصادر أرضية كالنفايات والفضلات، ومياه الصرف الصحي، كما يكون التلوث أيضا ناجما من مصادر بحرية من خلال الأنشطة التي تمارس في قيعان البحار لاستغلال ثرواتها، وكذلك عمليات الإغراق وتصريف النفايات في البحر، بالإضافة إلى حركة النقل بواسطة السفن وما ينتج عنها من تلوث نتيجة الحوادث البحرية التي تحدثها هذه السفن، وأيضا ما تقوم به من إفراغات في البحر للمواد الضارة والفضلات والنفايات، وقد يكون أيضا التلوث ناجم من الجو بفعل الأمطار الحمضية وتجارب التفجيرات النووية، وتضمن القسم الثالث لمصادر التلوث البحري مصادر حسب عملية التلوث أي مصادر حسب الكيفية التي تم بها التلوث هل هي مقصودة أم غير مقصودة أم ناتجة عن نشاطات عسكرية، حيث قمنا بتبيان أن المصادر التي سبق وأن ذكرناها في الفرع الأول والفرع الثاني من المطلب الثاني يمكن أن تتم بطريقة مقصودة وعمدية، كما يمكن أن تتم بطريقة غير مقصودة، كما يمكن أن تتم من خلال النشاطات العسكرية، وكل هذه الملوثات يترتب عليها عواقب كثيرة وخطيرة كالإصابة بالأمراض، والإضرار بالكائنات الحية، وكذلك الطبيعة، وللتصدي لذلك قمنا بإعطاء بعض التدابير البسيطة محاولة في ذلك لمقاومة التلوث البحري ومعالجته، كاحتواء التلوث ومنع انتشاره باستعمال الوسائل الحديثة والمتطورة، والتصدي لمشكلة التلوث عن طريق الاهتمام بالوعي البيئي لدى المجتمع وخاصة مستخدمي السفن والناقلات البحرية، ولنجاح هاتين الوسيلتين لابد من سن قوانين لحماية البيئة البحرية سواء كانت هذه القوانين دولية تتضمنها اتفاقيات دولية وإقليمية، أو قوانين محلية يتضمنها القانون الداخلي لأي دولة مع توقيع العقاب على المخالفين لهذه القوانين وهذا من أجل ردع الملوث، لأن الوسيلة الأنجع والأكثر فعالية لحماية البيئة البحرية هي القانون.

ختاماً للفصل التمهيدي نلاحظ أن البحار والمحيطات تمثل الجزء الأكبر من الكرة الأرضية، فهي تزخر بثروات هائلة لا تحصى، لكن الاعتقاد الذي كان سائداً بأن هذه الثروات والمصادر الطبيعية غير معرضة لأيّة أخطار بدأ مع مرور الزمن يتلاشى خاصة مع تطور حركة الملاحة البحرية، والتوسع العمراني والتصنيع، واستخدام المنتجات الكيماوية، حيث أصبحت البيئة البحرية تتعرض شأنها شأن غيرها من لبيئات لمخاطر التلوث، لكن تلوث البيئة البحرية يعدّ أخطر وأشد، لأنها تشكل معظم الكرة الأرضية فتلوث مياه البحار والمحيطات يعدّ تلوثاً لكامل الكرة الأرضية.

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

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

فالبيئة البحرية أصبحت تتعرض لمصادر وأنواع مختلفة من الملوثات، الأمر الذي لا يقتصر علاجه عند حد التدخل الانفرادي للدول عن طريق تطبيق قوانينها الداخلية، بل تحتاج هذه الجهود إلى دعم المجتمع الدولي، لأن التلوث البحري أضحى من القضايا الخطيرة التي تهدد مسيرة الحياة، وهي مشكلة متنامية مع كل تطور ونمو عمراني وصناعي، وفي غيبة الوعي البيئي، كما يعتبر في نفس الوقت مشكلة عالمية، لأن الملوثات تحت تأثير عوامل كثيرة لا تعرف حدود سياسية تتوقف عندها، إذ تتسم بقدرتها على الحركة المرنة والانتقال الحر والسريع من منطقة بحرية إلى أخرى على المدى القريب أو البعيد، مما يعطي لمشكلة التلوث البحري صفة العالمية، وليس ثمة شك أن مشكلة التلوث البحري تعتبر أكبر جريمة ترتكب اليوم بحق البيئة البحرية، وبل أيضاً في حق الإنسان في حقه بيئة نظيفة وسليمة.

الفصل الأول : الإطار الوقائي لحماية البيئة البحرية من التلوث

تمهيد :

لقد حظيت البيئة البحرية بالحماية منذ القدم من خلال كتاب الله المبين والسنة النبوية الشريفة من خلال ما أبرزه القرآن الكريم من أهمية كبرى وأسرار عظمى للماء، حيث جعل الله سبحانه وتعالى الماء عماد الحياة النباتية والحيوانية والإنسانية، فقال جل شأنه في الآية 30 من سورة الأنبياء: «وَجَعَلْنَا مِنَ الْمَاءِ كُلَّ شَيْءٍ حَيٍّ» الآية 30 من سورة الأنبياء.

ونظراً لأهمية الماء لحياة الناس فقد جعله تعالى حقاً شائعاً بينهم، فقال رسول الله صلى الله عليه وسلم: «الناس شركاء في ثلاث: الماء والكأ والنار»، وبما أن تلويث المياه من شأنه أن يعطل وظائفها ويضر بها، كما هو إفساد للبيئة الطبيعية فقد أمر الرسول صلى الله عليه وسلم بحمايته والمحافظة على نظافته في قوله: «لا يبولن أحدكم في الماء الدائم الذي لا يجري ثم يغتسل فيه» رواه أبو داود في سننه.

ونظراً لكون مشكلة التلوث البحري قضية عالمية تتطلب تضافر كافة الجهود، سعى المجتمع الدولي إلى حماية البيئة البحرية باعتبارها كنز للموارد الطبيعية وملكاً للإنسانية من خلال العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي استهدفت الحد من ظاهرة التلوث البحري.

فكل الاتفاقيات المبرمة لحماية البيئة البحرية تشكل مدونة دولية الهدف منها تحديد الإطار الوقائي الذي يضمن استباق التلوث البحري والحيلولة دون وقوعه، وذلك قبل حدوث التلوث، وهذا عن طريق تحديد الالتزامات ووضع القواعد والمعايير المناسبة، واتخاذ الإجراءات الكفيلة بتأمين القيام بالنشاطات المختلفة التي تمارس في البيئة البحرية على وجه يضمن من السلامة لها، وتتضمن قواعد هذه الاتفاقيات أيضاً سبل الوقاية من التلوث من المصادر المختلفة قبل أن ينتقل التلوث إلى البيئة البحرية. وقد يكون الإطار الوقائي لحماية البيئة البحرية من التلوث على الصعيد العالمي من خلال الاتفاقيات العالمية، كما قد يكون على الصعيد الإقليمي من خلال الاتفاقيات الإقليمية، لذلك نتناول في هذا الفصل الأول الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث على الصعيد العالمي، وكذلك على الصعيد الإقليمي لنبين مدى فاعلية هاته الاتفاقيات الدولية في كفالة حماية فعالة وإجراءات حاسمة لمواجهة ظاهرة التلوث البحري والحد منها.

فكل هذه المسائل سوف نقوم بتفصيلها إلى مبحثين:

المبحث الأول: الإطار القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث على الصعيد العالمي

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

المبحث الأول: الإطار الوقائي لحماية البيئة البحرية من التلوث على الصعيد العالمي.

بدأ القانون الدولي يهتم بمشاكل تلوث البيئة البحرية منذ السبعينات من القرن الماضي، فمشكلة التلوث البحري قد أخذت حيزاً من الاهتمام الدولي بسبب بعدها العالمي، لذلك أعطت معظم الدول لمشاكل تلوث البحار أهمية كبرى عن طريق القيام بالدراسات الميدانية وعقد المؤتمرات والندوات العلمية لمناقشة المشاكل المتعلقة بالتلوث البحري، والتوصل لحلول مناسبة لها، حيث أفرزت هذه الجهود الدولية تطورات قانونية هامة تتمثل في حصول تفاعل بين قواعد القانون الدولي للبحار، وقواعد القانون الدولي البيئي، أدت إلى تحسين مضمون التزامات الدول في ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث، وذلك عن طريق وضع مجموعة من القواعد القانونية تكفل حماية البيئة البحرية من جميع أنواع التلوث ومختلف صورته وأشكاله.

لذلك سوف نبدأ في هذا المبحث الأول بالتطور التاريخي الذي عرفه العالم لمواجهة خطر التلوث البحري، ثم نتحدث عن حماية البيئة البحرية من التلوث في إطار الاتفاقيات الخاصة، وبعد ذلك في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، أما في المطلب الأخير سوف نوضح مظاهر التعاون الدولي لحماية البيئة البحرية.

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

لا يمكن إدراك مشكلة التلوث البحري وأبعاده من غير تتبع التطور التاريخي للاهتمام بهذه المشكلة، حيث بدأ المجتمع الدولي في مواجهة مشكلة التلوث البحري بصورة عارضة تماماً، ولم يكن الهدف من الجهود الأولية هو حماية البيئة البحرية في حد ذاتها، بل فقط حماية البيئة البحرية كوسيلة النقل الدولي الرئيسية آنذاك.⁸²

وعليه سنقوم بتوضيح الأسباب التي أدت إلى حماية البيئة البحرية عن طريق قواعد القانون الدولي، ودور المؤتمرات الدولية في إرساء القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية، وكذلك دور المنظمات الدولية في مكافحة التلوث البحري والتصدي له.

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

لقد أخذ الوعي الجماعي بأبعاد آثار التلوث البحري وأخطارها ينتشر بين الشعوب والحكومات والمنظمات، واتضح الحاجة إلى إرساء قواعد قانونية دولية للمحافظة على موارد البيئة البحرية وثرواتها الطبيعية، حيث أصبحت حماية البيئة البحرية عن طريق قواعد القانون الدولي أمراً ضرورياً وهذا للأسباب التالية:

أولاً: الأسباب الجغرافية والطبيعية: طبقاً لمبدأ السيادة المعترف به لكل دولة من جاني القانون الدولي، فإنه لها أن تبسط كامل اختصاصها التشريعي والتنفيذي والقضائي على إقليمها وعلى المقيمين فيه، ولها أن تفرض القوانين التي تضمن ضبط سلوك هؤلاء الأفراد في هذا الإقليم وتحميه، إلا أنه لا تستطيع أية دولة مهما كانت إمكانيتها وقوتها حماية بيئتها لمفردها، وخاصة البيئة البحرية، لأنه كما وقد سبق وأن ذكرنا فالبيئة البحرية تشكل واحداً متكاملًا في نسق طبيعي، فهي وحدة واحدة لا تتجزأ وعناصرها مشتركة بين جميع الدول، كما أنها مرتبطة ومتصلة ببعضها البعض، فنجد مثلاً أن الحيوانات البحرية تنتقل من مكان لآخر ومن دولة لأخرى، بل وقد تنتقل من قارة لأخرى حيث لا تعرف في حركتها حدوداً أو قيوداً.⁸³

وفي المقابل فالأضرار التي تصيب البيئة البحرية في منطقة ما من البحار لا تنحصر في مكان حدوثها، بل تتحرك وتصيب مناطق تبعد آلاف الكيلومترات عن مصدر حدوثها، حيث أن الأفعال المؤدية إلى التلوث يمكن أن تحدث في دولة وتنتج أضرارها في دول أخرى، كما أن عناصر البيئة البحرية تفاعل فيما بينها، ويؤثر كل عنصر منها في باقي العناصر الأخرى، ثم ينتقل الضرر إلى جسم الإنسان، فمثلاً تلوث مياه البحار يؤثر على الأسماك التي تعيش فيها ويؤدي إلى هلاكها، وفي حالة عدم هلاكها يستهلكها الإنسان كغذاء وبالتالي يؤدي ذلك إلى الإضرار بصحته.

وعليه فالأضرار التي تصيب البيئة البحرية لا تعرف حدوداً سياسية أو جغرافية أو طبيعية، باعتبار التلوث هو بطبيعته عابر للحدود، ومن أجل ذلك فالقوانين الداخلية لدولة ما غير كافية للحد من التلوث البحري وفرض إجراءات حاسمة فعالة لحماية البيئة البحرية، لذلك لا بد من وجود وسائل وإجراءات فعالة لحماية البيئة البحرية، وتكون هذه الوسائل عن طريق التعاون بين الدول والمنظمات الدولية، ولا تكون ذلك إلا بإبرام إتفاقيات دولية (عالمية وإقليمية) من أجل تقنين قانون دولي لحماية البيئة البحرية من التلوث.

ثانياً: الأسباب الاقتصادية: لتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية، والصحية، والثقافية والسياسية لا بد من استغلال الإمكانيات والموارد المتاحة للإنسان أفضل استغلال، والواقع يبين أن هناك علاقة سببية بين التنمية والبيئة، فأحد عوامل تدهور البيئة هو استغلال غير الرشيد لموارد الطبيعة من أجل تحقيق التنمية الاقتصادية، وكذلك التوسع الصناعي يؤدي إلى زيادة معدلات التلوث وتخلف نواتج ونفايات ضارة، ومن هنا أضحت التعاون الدولي ضرورياً لحماية البيئة ذلك أن القوانين الداخلية المتخذة من قبل الدولة سواء كانت متقدمة أم غير متقدمة لحماية بيئتها تفرض تكاليف باهظة لتحقيق هذه الحماية، وذلك ينعكس على تكاليف الإنتاج وبالتالي على سعر السلع والخدمات من دولة إلى أخرى،

وبالتالي يكون لهذه الإجراءات والتكاليف أثراً مباشراً على حركة الاستثمارات الدولية وحركة التبادل التجاري.⁸⁴

فالتعاون الدولي في مجال مكافحة أخطار التلوث البحري يساعد على تشجيع الاستثمارات الدولية وينعش حركة التبادل التجاري.

ثالثاً: الأسباب العلمية الفنية: الحفاظ على البيئة بصفة عامة، والبيئة البحرية بصفة خاصة يستلزم تبادل المعلومات والخبرات المكتسبة بين الدول المعنية، كما يتطلب خبرات علمية وتقنية وأجهزة ومعدات متطورة، وهذه الاحتياجات لا يمكن توفيرها إلا عن طريق التعاون الدولي، وهذا كله من أجل حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث.

فالعديد من الدول النامية بحاجة ماسة إلى الاستفادة من خبرة وتجربة الدول المتقدمة في مجال البحث العلمي نظراً لضعف إمكانياتها العلمية، ونقص العلماء والفنيين بها، وكذلك قلة مواردها المادية.⁸⁵

وبالتالي فإن التعاون الدولي في مجال الأبحاث العلمية في إطار قواعد القانون الدولي يساهم بشكل كبير في حماية البيئة البحرية.

رابعاً: الأسباب التي تتعلق بحماية بيئة المناطق البحرية غير الخاضعة لسيادة الدول: هناك مناطق من البحار والمحيطات لا تخضع لسيادة أية دولة، فهي مناطق دولية وتعتبر تراثاً مشتركاً للإنسانية، لذلك يجوز لكل الدول استخدامها واستغلالها في إطار شروط معينة، ومن هذه المناطق البحرية أعالي البحار والمحيطات، فهي مناطق غير خاضعة لسيادة أية دولة، وباعتبار هذه المناطق كغيرها من المناطق البحرية تحتاج إلى حماية بيئتها فلا بد من وجود تعاون دولي لتحقيق هذا الهدف.

ويتطلب هذا التعاون الدولي وجود اتفاقيات دولية تتضمن قواعد وأحكام تنظم الأعمال والإنجازات والنشاطات التي تقوم بها الدول في هذه المناطق، أو تحدد كيفية استغلال أو استعمال مواردها الطبيعية.⁸⁶

ويكتسب الاهتمام بالتعاون الدولي لحماية بيئة هذه المناطق البحرية والمحافظة على مواردها الطبيعية من التلوث أهمية قصوى لكون هذه المناطق تخرج عن نطاق السيادة الوطنية، حيث لا تخضع لاختصاص أية دولة، وعليه فقد لا تهتم الدولة بحماية بيئة هذه المناطق بالقدر الذي تحي به المناطق البحرية الخاضعة لسيادتها، كما أن الدول عادة ما تسيء استغلال الحقوق التي أقرها لها

84 - رضا صالح أبو العطا، المرجع السابق، ص50.

85 - رضا صالح أبو العطا، نفس المرجع، ص52.

86 - رضا صالح أبو العطا، المرجع السابق، ص53.

القانون الدولي في هذه المناطق، وقد يترتب على سوء استغلالها إحداث أضرار ببيئة هذه المناطق، وذلك لأنها لن تجد مقاومة أو معارضة لتصرفاتها السيئة، وأحسن مثال على ذلك هو أن العديد من الدول النووية تجري تجاربها الذرية والنووية في هذه المناطق كفرنسا وإنجلترا، والولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الروسي، وينتج عن ذلك هلاك العديد من الكائنات الحية التي تعيش فيها، وبالتالي تحرم الدول الأخرى من الاستعمال والاستغلال المشروع لها، كما تقوم بعض الدول بإغراق النفايات السامة والإشعاعية في منطقة أعالي البحار لكونها منطقة بعيدة وغير خاضعة لسيادة أية دولة، وهذا بدوره يعرض جميع المناطق البحرية للخطر، وهذا ما تقوم به الولايات المتحدة الأمريكية في المحيط الأطلنطي حيث تقوم بإغراق بعض أسلحة الغازات التي تستخدم في الحرب الكيماوية فيه، إضافة إلى ذلك فإن استعمال واستغلال الدول غير الرشيد للموارد الموجودة في هذه المناطق يهدد باختفاء العديد من الكائنات الحية المفيدة للإنسان.⁸⁷

ومن أجل كل ذلك فإن حماية هذه المناطق البحرية غير الخاضعة لسيادة الدول عن طريق قواعد القانون الدولي يعتبر أمراً ضرورياً وواجباً.

خامساً: الأسباب التي تتعلق بالمناطق البحرية المشتركة لدولتين أو أكثر: قد تشترك دولتان أو أكثر في بعض المناطق البحرية كالبحيرات المشتركة أو الأنهار أو البحار أو المياه الجوفية التي تخضع لسيادة أكثر من دولة، إذ لا يمكن حماية ثروات هذه المناطق أو تنظيم

استغلالها إلا من خلال وجود تعاون مشترك ثنائي أو متعدد الأطراف بين الدول المعنية.⁸⁸ فحماية هذه المناطق البحرية المشتركة تتطلب تضافر جهود دولية من أجل تأمين حماية فعالة لبيئة هذه المناطق، وقد تأخذ هذه الجهود الدولية صورة اتفاقيات دولية، كما قد تأخذ صورة إنشاء هياكل تنظيمية كالمنظمات الدولية أو لجان دولية مشتركة.

إن عرض هذه الأسباب المختلفة لضرورة حماية البيئة البحرية عن طريق قواعد القانون الدولي يبين لنا أن القوانين والأحكام الداخلية مهما كانت صرامتها فلا تكفي لضمان حماية فعالة للبيئة البحرية، بل إن الحماية الفعالة والأكيدة لها لا تكتمل إلا بوجود نظام قانوني صارم تفرضه المواثيق الدولية.

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

87 - رضا صالح أبو العطا، نفس المرجع، ص55.

88 - رضا صالح أبو العطا، المرجع السابق، ص56.

لقد ساهمت المؤتمرات الدولية من خلال المبادئ والتوصيات الصادرة عنها في حماية البيئة البحرية بمختلف عناصرها، وقد ساعدت هذه المؤتمرات في وضع العديد من القواعد القانونية التي شكلت اللبنة الأولى في صرح الاتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية، ومن أهم هذه المؤتمرات ما يلي:

أولاً: مؤتمر واشنطن: يعد مؤتمر واشنطن الذي عقد بناء على دعوة بريطانيا والولايات المتحدة في عام 1926 أول خطوة على طريق الجهود الدولية لمكافحة ظاهرة التلوث البحري، وقد حضر هذا المؤتمر وفود تمثل كل من بلجيكا وكندا والدانمارك وإسبانيا، وفرنسا، وإيطاليا واليابان والنرويج، وهولندا، والبرتغال، والسويد، وقد طرحت في هذا المؤتمر الجوانب الفنية لمشكلة التلوث، حيث تمت المناقشة حول أسباب التلوث البحري ومظاهره، بهدف التوصل إلى صياغة بعض المقترحات التي يتضمنها اتفاق في الملاحة الدولية بزيوت البترول.⁸⁹

وقد تم التوصل في هذا المؤتمر إلى إقرار مشروع اتفاقية دولية تضمنت الجوانب التفصيلية والفنية لمكافحة تلوث مياه البحار والمحيطات بزيوت البترول، كما حددت المسؤولية في حالة الانتهاك لاحكام الاتفاقية و التزاماتها، لكن الدول لم توقع ولم تصادق على هذه الاتفاقية، وعليه فلم تدخل حيز النفاذ، إلا أنه رغم ذلك فإن مؤتمر واشنطن لفت انتباه المجتمع الدولي إلى خطورة مشكلة تلوث البيئة البحرية، كما كان لمشروع الاتفاقية قيمة أدبية لدى ملاح السفن البريطانية، حيث عمدوا إلى الالتزام اختياريًا ببعض نصوص المشروع، وخاصة اعتبار المنطقة التي تمتد إلى مسافة خمسين (50) ميلاً بحرياً كمنطقة يمنع فيها إلقاء النفايات التي تحتوي على زيت البترول، وقد تبعهم في ذلك ملاك السفن التابعة للولايات المتحدة الأمريكية، وكذلك هولندا، والسويد، والنرويج، وبلجيكا، كما قامت اتحادات ملاك السفن في عدد من البلدان الأخرى بالدعوة إلى إتباع ذات النظام.⁹⁰

وكان مشروع واشنطن هو الركيزة الأساسية لكل الاتفاقات التي تلت ذلك، حيث اقترحت بريطانيا على منظمة المواصلات والنقل التابعة لعصبة الأمم المتحدة أن تعد مشروع معاهدة دولية لهذا الغرض، وقد عرض الاقتراح على جمعية العصبة ووافقت عليه، ثم شكلت لجنة خبراء اجتمعت في أكتوبر 1934، وبعد أن فرغت من مهمتها دعا مجلس العصبة إلى عقد مؤتمر دولي لهذا الموضوع، وتقرر أن يجتمع المؤتمر في أكتوبر 1936، إلا أنه لم ينعقد بسبب التوترات الدولية التي أدت إلى اندلاع الحرب العالمية الثانية، وبهذا انغمست الدول في ويلات الحروب وآسيها وأهملت مشروع حماية البيئة

89 - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 04.

90 - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 03.

البحرية الذي طرحه مؤتمر واشنطن والذي كان بمثابة النشأة الأولى للاتفاقيات الخاصة بحماية البيئة البحرية.⁹¹

ثانياً: مؤتمر لندن: دعت الحكومة البريطانية الدول البحرية الرئيسية لعقد مؤتمر في لندن عام 1954 بعدما أدركت خطورة مشكلة تلويث مياه البحار والمحيطات، حيث أخطرت به أمين عام الأمم المتحدة موضحة أن تطبيق أي اتفاق قد تسفر عنه أعمال المؤتمر سوف يناط بالمنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية، والتي تعتبر إحدى الوكالات المتخصصة المرتبطة بالأمم المتحدة، وقد حضر مؤتمر لندن وفود تمثل 42 دولة، والأمين العام للأمم المتحدة، وقد توصل هذا المؤتمر إلى إقرار اتفاقية دولية تهدف لمكافحة تلوث البحار بزيوت البترول، ووقعت عليها 20 دولة، وأصبحت نافذة اعتباراً من يوم 26 جويلية 1958، وقد ألحق بالوثيقة الختامية لمؤتمر لندن ثمان قرارات أصدرها المؤتمر تتعلق بالجوانب المختلفة لمشكلة التلوث، وقد انطوى القرار الثامن منها بوجه خاص على دعوة هيئة الأمم المتحدة لجمع وتحليل ونشر المعلومات المتعلقة بالتلوث الناجم عن البترول.⁹²

وقد تم تعديل اتفاقية لندن لعام 1954 خلال مؤتمر عقد في لندن في أبريل عام 1962 بناء على دعوة المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية، والتي قامت بوضع تعليقات الحكومات على الاتفاقية وعلى قرارات مؤتمر لندن عام 1954، حيث تم إدخال بعض الإضافات والتعديلات على الاتفاقية وتعتبر هذه التعديلات نافذة ابتداءً من 18 مايو 1967، ثم بعد ذلك تم تعديل اتفاقية لندن عامي 1969 و1971 وهذا بناءً على اقتراحات الجمعية العمومية للمنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية.⁹³

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

ثالثاً: مؤتمر بروكسل: لعبت المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية دور هام بدعوتها للمؤتمر المنعقد في بروكسل في الفترة الممتدة من 10 إلى 20 نوفمبر من عام 1969 حول الأضرار الناجمة عن تلوث مياه البحار بموجب قرار جمعيته العمومية بتاريخ 28 نوفمبر 1968 والذي جاء في أعقاب كارثة السفينة توري كانيون Tory Canyon وما نتج عنها من تلوث بيئي للسواحل البريطانية، وقد حضر هذا المؤتمر 48 دولة وقد أسفر مؤتمر بروكسل عن إقرار اتفاقيتين على جانب عظيم من

⁹¹ - عباس إبراهيم دشتي، المرجع السابق، ص 42

⁹² - عباس إبراهيم دشتي، نفس المرجع، ص 42.

⁹³ - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 07.

الأهمية هما: الاتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في أحوال الحوادث التي يمكن أن تؤدي إلى التلوث بزيوت البترول، والاتفاقية الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بزيوت البترول وذلك في 29 نوفمبر 1969، كما وافق مؤتمر بروكسل على قرار يدعو فيه المنظمة البحرية إلى عقد مؤتمر دولي لإعداد اتفاقية دولية خاصة بإنشاء صندوق دولي لتعويض الأضرار الناشئة عن تسرب النفط من السفن، وقد انعقد المؤتمر في الفترة الممتدة بين 29 نوفمبر إلى 18 ديسمبر 1971 وأسفر عن توقيع هذه الاتفاقية.⁹⁴

وبذلك يكون مؤتمر بروكسل قد ساهم بشكل فعال في العمل على وضع وصياغة قواعد قانونية دولية تتعلق بمكافحة التلوث البحري من خلال دعواته إلى إعداد اتفاقيات دولية خاصة بحماية البيئة البحرية.

رابعاً: مؤتمر ستوكهولم: عقد هذا المؤتمر في مدينة ستوكهولم عام 1972 بتنظيم من الأمم المتحدة، وقد أثير في هذا المؤتمر مسألة تلوث البحار والمحيطات، والأسباب وراء تلك

الظاهرة وخاصة الكوارث الطبيعية وتسرب المواد البترولية.⁹⁵

وقد جاء هذا المؤتمر ليضع التزاماً بالتعاون والاتحاد بين الدول فيما بينها، وهذا من خلال المبادئ التي أصدرها، حيث يقوم على دعوة الدول إلى اتخاذ الخطوات الممكنة لمكافحة تلوث البحار بالمواد التي من شأنها المساس بصحة الإنسان أو الموارد الحية والحياة البحرية، وفي هذا المجال فقد نص المبدأ السابع من مبادئ إعلان ستوكهولم على ضرورة التزام الدول باتخاذ التدابير الفعالة لمنع تلوث البحار بالمواد التي تعرض لخطر صحة الإنسان وتلحق الضرر بالموارد الطبيعية وبالأحياء المائية أو تعرقل الاستعمالات المشروعة لبحار.

خامساً: مؤتمر الأمم المتحدة: أعطى المجتمع الدولي لحماية البيئة البحرية المزيد من الاهتمام والعناية منذ أن طرحت فكرة وجوب العمل على استغلال الثروات المعدنية لقاع البحار والمحيطات وما في باطنها بوصفها تراثاً مشتركاً للإنسانية وهذا منذ عام 1967، كما أن التقدم الحديث نحو الاستغلال الفعلي لتلك الثروات يؤدي إلى إبراز مصادر جديدة للتلوث، مما أثار رغبة المجتمع الدولي في إيجاد المزيد من إجراءات الوقاية، كما أن هذه الفكرة قد أدت إلى إعادة النظر في قانون البحار بهدف إنماءه

94 - أحمد محمود الجمل، نفس المرجع، ص 08.

95 - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 09.

وتطويره، وهذا عن طريق إضافة الكثير من القواعد الجديدة ليواكب تطور المجتمع الدولي المعاصر، وهذا ما فسح المجال للاهتمام بقضية البيئة البحرية وحمايتها.⁹⁶

وبذلك فقد اهتمت الجمعية العامة للأمم المتحدة بهذه القضية وذلك عن طريق القرارات التي مهدت بها لهذا التطور، منها القرار الذي أنشأت بموجبه لجنة الاستخدامات السلمية، والقرار الذي أعلنت بموجبه المبادئ التي تحكم حوض البحر وقاع المحيط، ثم القرار الذي دعت به إلى عقد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، وقد حظي هذا الموضوع بالعناية والاهتمام خلال أعمال الاستخدامات السلمية، ثم كان محور لاهتمام اللجنة الرئيسية الثالثة من لجان مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار على مدى دوراته المتعاقبة،⁹⁷ وقد خصص لموضوع حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، بالإضافة إلى الإشارات المتفرقة التي وردت في الأجزاء الأخرى من أجزاء الاتفاقية الجديدة إلى هذا الموضوع، وبذلك يكون مؤتمر الأمم المتحدة قد أسفر عن إبرام اتفاقية جديدة عام 1982 تتمثل في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والتي تعد أول قانون دولي شامل يغطي جميع أشكال التلوث البحري علاوة على تنظيم الاستخدام التجاري للبحار، وتوفير إطار لإدارة مصائد الأسماك.

تعتبر هذه المؤتمرات السابقة الذكر الركيزة الأساسية لإرساء ووضع اتفاقيات دولية تهدف إلى تحقيق رؤية ومبادئ مشتركة لإرشاد شعوب العالم إلى حفظ البيئة البحرية خاصة والبيئة البشرية بصفة عامة، وكذلك الحث على تنميتها، وبحث السبل لتشجيع الحكومات والمنظمات الدولية للقيام بما يجب لحماية البيئة وتحسينها.

الفرع الثالث: دور المنظمات الدولية في حماية البيئة البحرية.

تدعم المنظمات الدولية حق الإنسان في بيئة نظيفة خالية من التلوث دعماً كبيراً باحترامها لحقوق الإنسان، وتشجيع الدول على التعاون الدولي في مجال حماية هذا الحق، وتشمل هذه المنظمات هيئة الأمم المتحدة ومختلف المنظمات المتخصصة التابعة لها، فهي تلعب دور أساسي في تجسيد هذه الحماية بشكل مباشر أو غير مباشر.⁹⁸

أولاً: منظمة الأمم المتحدة: لعبت منظمة الأمم المتحدة منذ نشأتها دور هام في حماية البيئة الإنسانية بصفة عامة، وقد زاد اهتمامها بشكل عام بالمسألة البيئية في بداية سنة 1968 على إثر توصية من المجلس الاقتصادي والاجتماعي التي مهدت فيما بعد لعقد ندوة ستوكهولم الدولية عام 1972، كما ساهمت المنظمة أيضاً في إصدار الميثاق العالمي للطبيعة، والذي ينص في أحكامه على

96 - عباس إبراهيم دشتي، المرجع السابق، ص50.

97 - عباس إبراهيم دشتي، نفس المرجع، ص51.

98 - خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص266.

ضرورة التعاون فيما بين الدول والمنظمات والأفراد، والهيئات الحكومية والهيئات غير الحكومية من أجل المحافظة على الطبيعة من خلال أنشطة مشتركة، وحث الدول على عقد معاهدات دولية تستهدف حماية البيئة البحرية.⁹⁹

ومن أهم إنجازات المنظمة إنشاء برنامج الأمم المتحدة للبيئة كهيئة دولية مختصة بشؤون البيئة، بما فيها البيئة البحرية موضوع دراستنا، حيث كان ضمن برنامج الأمم المتحدة ضرورة تبادل المعلومات والقيام بالدراسات من أجل مكافحة ظاهرة التلوث البحري.

ثانياً: المنظمة البحرية الدولية (OMI): هي من الوكالات المتخصصة، ثم إنشائها في 06 مارس 1948، وكانت تسمى سابقاً بالمنظمة البحرية الاستشارية الدولية (OMCI)، وهي مكلفة بالمسائل الفنية المتعلقة بالملاحة البحرية والتجارة الدولية البحرية، ومن مهامها تحسين أمن الملاحة باعتماد القوانين المنفق عليها دولياً، وحماية مياه البحار والمحيطات من التلوث بكل أشكاله، وما يصل بذلك من مسائل قانونية، ولهذه المنظمة الفضل في إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية كتلك المتعلقة بمكافحة التلوث بالنفط العام 1954، وكذلك معاهدة لندن سنة 1972 المتعلقة بالتلوث الناجم عن مخلفات السفن، ومعاهدة ماريول لعام 1973 بشأن التلوث البترولي عن طريق السفن والتي عدلت عام 1978، كما أنشأت المنظمة سنة 1976 مركزاً إقليمياً للتدخل المستعجل لمكافحة التلوث البحري في حوض البحر الأبيض المتوسط يعمل على مساعدة دول المنطقة في التصدي لحالات التلوث الطارئة.¹⁰⁰

ثالثاً: منظمة التربية والثقافة والعلوم (UNESCO): تعتبر من المنظمات المتخصصة التابعة لمنظمة الأمم المتحدة، تم إنشائها في 04 نوفمبر 1946، حيث تم في ندوة "ستوكهولم" الاعتراف بموجب هذه المنظمة بالحاجة إلى التعليم البيئي في ترسيخ ثقافة بيئية من أجل تكريس الوعي البيئي لدى المجتمع، حيث انطلقت هذه المنظمة في برامج التوعية منذ عام 1970 من خلال مشروعها في تطبيق برامج بيئية، كالبرنامج الخاص بترشيد استخدام المياه العذبة والبرنامج الخاص بالكوارث الطبيعية.¹⁰¹

وقد شاركت منظمة (UNESCO) في إعداد بعض الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبيئة كاتفاق - رامسار - المتعلق بحماية المناطق الرطبة ذات الأهمية الدولية التي تمت في 02 فبراير 1971، وكذلك الاتفاقية الدولية الخاصة بحماية التراث الثقافي والطبيعي العالمي بتاريخ 16 نوفمبر 1978، كما قامت

⁹⁹ - خالد مصطفى فهمي، نفس المرجع، ص263.

¹⁰⁰ - واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق،

جماعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010، ص122.

¹⁰¹ - واعلي جمال، نفس المرجع، ص126.

منظمة UNESCO بالاشتراك مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة عام 1975 من أجل وضع برنامج دولي حول الثقافة البيئية، ويتم تنفيذ هذا البرنامج مع الوكالات الحكومية المتخصصة والمنظمات غير الحكومية، وكذلك من بين الأعمال التي قامت بها المنظمة هو أنها يسرت إجراءات إعداد خرائط جيولوجية فنية لمواقع تنفيذ خطط التنمية وكذلك لمشروعات صناعية داخل البحر وخارجه، من أجل تفادي الأضرار بالبيئة وحمايتها.¹⁰²

رابعاً: المنظمة العالمية للصحة (OMS): تشكل إحدى الوكالات المتخصصة المرتبطة بالأمم المتحدة، وقد أنشأت في 07 أبريل 1948، وهي تلعب دوراً بارزاً في الحفاظ على الصحة العالمية من خلال تقارير دورية تسهر بها في دعم وتفعيل مجتمع خال من الأمراض والأوبئة، وهي تعمل على تقديم المساعدات الضرورية لجعل الإنسان يعيش في بيئة نظيفة خالية من الملوثات، كما تقدم خدمات في مجال الأبحاث الطبية والمشورة لجميع البلدان سواء في حالة الطوارئ أو في الأحوال الطبيعية لتحسين صحة الإنسان، وكذلك تقديم برامج ميدانية لتحسين الصحة والوقاية من الأمراض.¹⁰³

وقد قامت المنظمة عام 1968 بإنشاء مركز البحث حول معالجة النفايات وهذا من أجل مراقبة التلوث المضر بالصحة، كما قامت بالتعاون مع اللجنة الاقتصادية الأوروبية التابعة للأمم المتحدة بوضع بروتوكول خاص حول الماء والصحة يتم الإجراءات التي جاءت بها اتفاقية "هلسينكي" لعام 1992 حول حماية استعمال مياه البحريات الدولية، كما وضعت المنظمة بعد ندوة "ريوديجانيرو" إستراتيجية شاملة حول الصحة والبيئة وهذا استجابة لأجندة الأمم المتحدة رقم 21 الخاصة بالبيئة والتنمية.¹⁰⁴

وتكمن أهمية المنظمة في الدور الذي تلعبه من خلال تزويد الدول بالتحصينات الكافية ضد جميع الأمراض المختلفة وتطوير برامج التعاون في الأبحاث العلمية حول الأمراض المستحدثة.

خامساً: منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة (FAO): نشأت المنظمة في 16 أكتوبر 1945، وتعمل في مجال التغذية والزراعة من أجل رفع مستوى المعيشة والتغذية لسكان العالم والعمل على زيادة الإنتاج الزراعي والحفاظ على المصادر الطبيعية، ونشاطها يتصل بالبيئة، حيث كان لها الفضل في دق ناقوس خطر التلوث البيئي للبحر الأبيض المتوسط، بعد أن وصل إلى مستويات حرجة، وكان لها الفضل في وضع العديد من الاتفاقيات الدولية المرتبطة بحماية البيئة، كالاتفاقية المتعلقة باحترام سفن الصيد للأرصدة السمكية في أعالي البحار والمحافظه عليها وحسن تسييرها والمحرة في

102 - واعلي جمال، نفس المرجع، ص127.

103 - خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص265.

104 - خالد مصطفى فهمي، نفس المرجع ، ص266.

29 نوفمبر 1993، كما شاركت في صياغة اتفاقية "برشلونة" لحماية منطقة البحر الأبيض المتوسط في عام 1976، وكذلك اتفاقية "روتدام" عام 1998 التي جاءت تطبيقاً لتوجيهات المنظمة المتعلقة بتبادل المعلومات حول الأضرار الناجمة عن التلوث بفعل المواد الكيماوية الخطيرة المنقولة بحراً.¹⁰⁵

وقد شاركت منظمة الأغذية والزراعة في وضع قانون سير دولي حول توزيع واستعمال الرخويات، كما تعمل على مساعدة العديد من الدول خاصة النامية في وضع تشريعاتها الداخلية، كتشريعات الصيد البحري، والزراعة، والتنمية، وغيرها من التشريعات بفضل الخبراء الدوليين الذين تملكهم والذين بإمكانها مساعدة رجال قانون الدول المعنية في وضع التشريعات الداخلية.¹⁰⁶

سادساً: المنظمة الدولية للأرصاد الجوية (OMM): لقد تم إنشاء هذه المنظمة بموجب اتفاقية واشنطن والتي تمت في 11 أكتوبر 1947، ومن بين وظائف هذه المنظمة وضع شبكة دولية لمراقبة وملاحظة مستويات التلوث، ورصد الأوضاع الجوية والتنبؤ بها، وكشف الكوارث الطبيعية قبل وقوعها، وكذلك العمل على تشجيع التنسيق في مجال البحث العلمي في مجال البيئة عن طريق مراقبة التلوث ودراسة مستوياته وتأثير ثقب الأوزون على النظام البيئي ومشاكل الاحتباس الحراري وتأثيرها على مستوى البحار والمحيطات.¹⁰⁷

وقد شاركت منظمة (OMM) في وضع نظام دولي للمراقبة المستمرة ويطلق عليه اسم (GEMS) والذي له دور فعال في حماية البيئة، كما للمنظمة الفضل في إجراء البحوث والدراسات الخاصة بظاهرة تحول التيارات البحرية- أو ما يعرف باسم ظاهرة (ELMINA) في المحيط الهادي،¹⁰⁸ وتأثيرها على التغيرات المناخية وخاصة البيئة البحرية.

سابعاً: الوكالة الدولية للطاقة الذرية (AIEA): أنشأت بموجب اتفاقية "نيويورك" المحررة في 26 أكتوبر 1956، تعمل هذه الوكالة على تكريس الاستعمال السلمي للطاقة الذرية من طرف الدول، وكذلك وضع حدود معايير السلامة أثناء استعمال هذه الطاقة والتقليل من مخاطرها، وتراقب مدى استجابة مشاريع الدول في مجال الطاقة النووية للمعايير الدولية، وتلزم الدولة صاحبة المشروع باحترام هذه المعايير، وقد وضعت عام 1961 قانون ينظم نقل المواد الإشعاعية، كما اقترحت على الدول بعض التوجيهات الخاصة بمواجهة مخاطر التلوث الإشعاعي عند وقوع كوارث نووية.

كما ركزت الوكالة على مخاطر التجارب النووية التي تقوم بها العديد من الدول في البحار والمحيطات وآثارها على البيئة البحرية، وفي هذا الإطار عملت على تحرير معاهدة دولية في 20

105 - واعلي جمال، المرجع السابق، ص127.

106 - خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص264.

107 - واعلي جمال، نفس المرجع، ص128.

108 - واعلي جمال، نفس المرجع، ص129.

سبتمبر 1994 حول السلامة النووية، وفي تاريخ 05 سبتمبر 1997 تبنت اتفاقية جماعية حول السلامة بشأن تسيير المواد الإشعاعية وحسن تسيير النفايات الذرية.¹⁰⁹

ثامناً: منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (OCDE): تم إنشاءها بغرض تسيير "مخطط مارشال" لإعادة إعمار أوروبا و هذا في عام 1948، ولقد شاركت مشاركة فعالة في إرساء قواعد القانون الدولي للبيئة، كما اهتمت بمشكل تلويث السواحل بفعل النفايات الكيماوية والنفايات الخطرة والضارة، ومن أعمالها في مجال حماية البيئة إنشاء لجنة لحماية البيئة عام 1970 والتي أوكلت لها مهمة مساعدة الدول الأعضاء في تخطي المشاكل البيئية وتوجيه سياسات هذه الدول نحو تنمية مستدامة تراعي المعطيات البيئية، كما أصدرت عدة توصيات حول حماية البيئة، وأنجزت عدة دراسات حول بعض المشاكل البيئية خاصة الجوانب القانونية منها كمشكل التلوث البحري العابر للحدود، والإطار القانوني الذي يجب أن يدرج فيه مشكل تسيير الأرصدية السمكية، وحصص الدول طرق المحافظة على الثروات البحرية.¹¹⁰

تاسعاً: السلطة الدولية لقاع البحر: لقد أنشأت السلطة الدولية لقاع البحر بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وفقاً للمادة 308 منها، ودخلت حيز النفاذ في نوفمبر 1994، تختص في تنظيم الأنشطة في قاع البحر وتحتة، خارج نطاق الاختصاص الإقليمي للدول، وقد نصت الاتفاقية على أن لهذه السلطة دور الرقابة في مجال حماية البيئة البحرية، وهدفها منع التلوث والمخاطر الناجمة عنه والسيطرة عليه، تعمل على حفظ الموارد الطبيعية البحرية ومنع أي تعدي على الثروات الحيوانية والنباتية داخل كما البحار والمحيطات، ومراقبة أنشطة الاستكشاف والاستغلال في قاع البحار والمحيطات خارج الحدود الإقليمية، كما تراقب أيضاً مدى احترام الدول والهيئات لقواعد القانون الدولي، وتساعد الهيئات والدول على صياغة مشاريع المعاهدات والاتفاقيات الدولية، ووضع معايير وإجراءات لحماية قاع البحر.¹¹¹

عاشراً: البنك العالمي: ابتداءً من عام 1984 عمل البنك العالمي على تغيير سياسته اتجاه المشاريع التنموية التي يمولها في العالم، إذ أضاف شرط الاهتمام البيئي ضمن شروط المشاريع التي ترغب الدول تمويلها من طرف البنك، حيث قام بداية من سنة 1996 بتمويل حوالي عشرين مشروعاً يهتم بالبيئة، وخصص حيزاً كبيراً منها للبيئة البحرية ومواجهة مخاطر التلوث البحري بمبلغ إجمالي يقدر بـ 1,63 مليار دولار، ليضاعف تمويله في السنة الموالية وتصل المشاريع الممولة من طرفه التي

¹⁰⁹ - واعلي جمال، المرجع السابق، ص128.

¹¹⁰ - واعلي جمال، نفس المرجع، ص131.

¹¹¹ - واعلي جمال، المرجع السابق، ص125.

تهتم بالبيئة وإعادة تأهيل المحيط إلى 184 مشروعاً في 62 دولة بمبلغ إجمالي قدره 12,3 مليار دولار، وهو مبلغ مرشح للارتفاع مستقبلاً وهذا في سبيل حماية البيئة في إطار برنامج الأمم المتحدة.¹¹²

فمنظمة الأمم المتحدة وكافة المنظمات المتخصصة التابعة لها قامت ولا تزال تقوم بدور فعال في حماية البيئة عامة والبيئة البحرية خاصة من خلال إبرام العديد من الاتفاقيات بين الدول، وكذلك تبني إستراتيجية خاصة بمجال حماية البيئة باعتباره حقاً للإنسان، حيث أفرزت هذه المنظمات الدولية عدة اتفاقيات عالمية وإقليمية، سوف نقوم بتوضيحها في المطالب التالية.

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

انطلاقاً من واجب الحماية والمحافظة على المحيط البحري، والوقاية من التلوث البحري جراء الكوارث البحرية، والحوادث ورمي الفضلات الملوثة التي أصابت البحار بسبب ناقلات النفط التي أطلقت صفارة الإنذار لمواجهة هذا الخطر والوقاية منه، فقد أبرمت عدة معاهدات عالمية لدعم العمليات الوقائية وهذا بين مختلف دول العالم، حيث تم وضع قواعد قانونية تعمل على حماية البيئة البحرية من التلوث من جميع المصادر المختلفة له، وتكون هذه الحماية قبل حدوث التلوث وذلك بوضع الإجراءات المناسبة والكفيلة بتأمين القيام بالنشاطات المختلفة والتأكد من أنها لا تشكل أية خطورة على البيئة البحرية، كما تكون الحماية أيضاً فور وقوع حوادث التلوث البحري مباشرة وذلك بالحيلولة دون انتشار التلوث إلى مناطق البيئة البحرية المجاورة لموقع الحادث، وسوف نتناول هذه القواعد القانونية حسب مصادر التلوث البحري حيث سنتطرق إلى حماية البيئة البحرية من المصادر الأرضية باعتبار هذه المصادر تأتي في المرتبة الأولى من حيث حجم التلوث في البيئة البحرية، ثم حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي والمواد النووية، وبعد ذلك الحماية من التلوث بالإغراق.

الفرع الأول: حماية البيئة البحرية من المصادر الأرضية.

التلوث من المصادر الأرضية من أقدم مصادر التلوث البحري، وأكبرها حجماً من حيث المساهمة في تلويث البيئة البحرية، وتعد مياه الصرف الصحي من أكثر الملوثات الأرضية وأوسعها انتشاراً، بالإضافة إلى الملوثات الصناعية والكيميائية، وتوجد ملايين من الأطنان من السموم والمواد الضارة الأخرى، والتخلص من هذه النفايات الضارة أصبح مشكلة بحد ذاتها، كما أن المواد الصلبة، والقمامة والمخلفات الناتجة عن النشاطات الاستهلاكية في المناطق الساحلية، وجميع الملوثات الأخرى ترمي مباشرة في البحر، أو تصل إليه عن طريق الأنهار والأمطار، مما يستدعي وحتم بذل جهود دولية ووطنية للقضاء على هذه الملوثات في مهدها، ومن أهم الاتفاقيات التي أبرمت لحماية البيئة البحرية

من المصادر البرية نجد اتفاقية لندن المتعلقة بالوقاية من تلوث البحار الناتج عن تسرب الفضلات المحررة في 29 ديسمبر 1972 والتي تهدف إلى الوقاية من التلوث بسبب النفايات، واتفاقية باريس المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث من المصادر البرية لعام 1974، وقد دعت هذه الاتفاقية إلى ضرورة اتخاذ الإجراءات اللازمة لحظر تصريف الملوثات من مصادر برية في البيئة البحرية، كما وضعت المعايير اللازمة والكفيلة التي يجب اتخاذها لمكافحة التلوث، وقد تعهدت أطراف اتفاقية باريس بموجب المادة الثالثة عشر (13) والعمل على إزالة وتخفيض التلوث من هذه المصادر.¹¹³

بالإضافة إلى ذلك هناك قواعد تضمها البرنامج العالمي من أجل حماية البيئة البحرية ضد التلوث القادم من البر من خلال مؤتمر واشنطن الذي انعقد في 03 نوفمبر 1955 والذي شاركت فيه أكثر من مئة (100) دولة.¹¹⁴

نلاحظ أن الاتفاقيات العالمية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناشئ عن مصادر أرضية قليلة مقارنة مع حجم هذا التلوث، ومساهمته الكبيرة في تلويث البيئة البحرية، ويرجع ذلك لكون هذا التلوث يصيب بالدرجة الأولى السواحل، أي المناطق الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية لذلك تنظم الحماية من هذا التلوث عن طريق القوانين الداخلية للدولة الساحلية، بالإضافة على القواعد القانونية التي تتضمنها الاتفاقيات الإقليمية والتي تبرم بين مجموعة من الدول التي يجمعها موقع جغرافي مشترك.

الفرع الثاني: حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي والمواد النووية.

يعتبر التلوث النفطي والتلوث بالمواد النووية من أخطر الملوثات نظراً لما ينتج عنها من أضرار تصيب البيئة البحرية، وتؤدي إلى هلاك الكائنات الحية بها، وقد أبرمت عدة اتفاقيات بشأن هذه الملوثات وتتمثل فيما يلي:

أولاً: الاتفاقيات الخاصة بمنع التلوث النفطي: يأتي التلوث النفطي في المرتبة الثانية من حيث حجمه في البيئة البحرية بعد التلوث من مصادر برية، ويعود ظهور مشكلة التلوث النفطي إلى النصف الثاني من القرن التاسع عشر عندما نقلت أول شحنة نפט من أمريكا إلى بريطانيا عام 1861، ثم بعد ذلك تم تدشين أول ناقلة نפט عام 1886 وهي ذات حمولة كلية تقدر بـ 2,37 طن، وفي عام 1914 كانت نسبة الحمولة الكلية للسفن المسيرة بالبترول حوالي 3,1% من مجموع الحمولات، حيث بعد ذلك تزايد هذا الرقم بسرعة.¹¹⁵

113 - محمد سعادي، المرجع السابق، ص253.

114 - محمد سعادي، نفس المرجع، ص257.

115 - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص103.

رغم هذا التزايد السريع في نسبة الحمولة، إلا أن المجتمع الدولي لم ينظر للنفط كمادة ملوثة للبيئة البحرية لفترة طويلة من الزمن، ولم يدرك خطورة هذه المادة حتى أصبح التلوث النفطي مشكلة واقعة ومتفاقمة تهدد الجميع، لذلك تنبّهت الدول وشعوب العالم، وأعطت اهتماماً لمشكل التلوث النفطي، وقد تم فعلاً تبلور هذا الاهتمام الدولي، حيث وضع المجتمع البحري ممثلاً في المنظمة البحرية الدولية (OMI) اتفاقية منع تلوث البحار بالزيت في 12 ماي 1954 والتي تعد من أول وأهم الاتفاقيات الدولية التي عالجت مكافحة التلوث البحري وقد تم إبرامها في لندن، وتهدف اتفاقية لندن إلى تطبيق أحكامها على السفن التي تزيد حمولتها الكلية عن 500 طن، وتحديد أماكن منع إلقاء النفايات والتي حددت بـ 50 ميل من الشاطئ، وتحديد نسب الزيت في النفايات بـ 100 جزء في المليون.¹¹⁶

وقد عدلت اتفاقية لندن في أعوام 1962 - 1969 - 1971 - 1973 وتتعلق هذه التعديلات بتصميم الناقلات للتقليل من الحوادث وكذلك طرق تشغيلها للتقليل من الزيت في مياه الصابورة، وتجهيز الموانئ التي يتداول فيها البترول بمعدات استقبال مياه الصابورة، وغيرها من الأحكام التي تهدف إلى منع تلوث البحار الناشئ عن التفريغ العمدي للنفط من السفن في مناطق معينة بالذات، وتتنطبق أحكام هذه الاتفاقية وتعديلاتها على كافة السفن البحرية المسجلة في أية دولة طرف في الاتفاقية وأيضاً السفن غير المسجلة والتي تحمل جنسية إحدى الدول الأعضاء.¹¹⁷

وقد أكدت على اتفاقية لندن 1954 فيما بعد لجنة القانون الدولي منذ عام 1958 في تقريرها على واجب كل دولة في وضع تشريعات لمنع تلويث البحار بواسطة النفط المسكوب من السفن أو الأنابيب أو ناتج عن استغلال قاع وما تحت قاع البحار وبواسطة المواد الإشعاعية.¹¹⁸

ولحماية أكثر من الحوادث الناتجة عن التلوث بالنفط تم إبرام اتفاقية دولية متعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات الكوارث الناجمة عن التلوث بالنفط في بروكسل وذلك بتاريخ 19 نوفمبر 1969، عقب غرق الناقله الليبيرية "توري كانيون" عام 1967 أمام السواحل الجنوبية لإنجلترا وتعرض البيئة البحرية لأضرار جسيمة، وقد بدأ سريان هذه الاتفاقية بتاريخ 16 ماي 1975، وتهدف إلى تمكين الدول من اتخاذ الإجراءات و التدابير اللازمة في أعالي البحار في حالات وقوع كارثة بحرية تؤدي إلى تلوث الشواطئ والبحار بالنفط، وذلك بمنع التلوث أو التخفيض من حدة هذا التلوث، أو إزالة أضراره المحدقة بسواحلها أو مصالحها المتعلقة بالساحل،¹¹⁹ فاتفاقية بروكسل لعام 1969 تعطي للدول حق التدخل في أعالي البحار في حالة وجود حادث أدى أو سيؤدي على التلوث بالنفط.

116 - أحمد محمود الجمل، نفس المرجع ، ص103.

117 - خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 111

118 - محمد سعادي، المرجع السابق، ص251.

119 - محمد سعادي، نفس المرجع ، ص253.

كما أبرمت أيضاً في بروكسل بتاريخ 29 نوفمبر 1969 اتفاقية دولية خاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالنفط، وتهدف هذه الاتفاقية إلى منح تعويض ملائم للأشخاص الذين يصيبهم ضرر ناجم عن تسرب الزيت أو تصريفه من السفن، وقد حددت هذه الاتفاقية القواعد القانونية، والإجراءات الدولية التي تطبق على المسؤولية المدنية في هذا المجال، وتكون هذه القواعد والإجراءات موحدة دولياً.¹²⁰

أما الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط فقد أبرمت في بروكسل عام 1971، وتهدف هذه الاتفاقية إلى استخدام حصيلة هذا الصندوق لتغطية التكاليف الخاصة بتنظيف وإزالة التلوث البترولي والتعويض عنه، حيث يمنح التعويض لكل شخص أصيب بضرر ناجم عن التلوث البحري بالنفط، حيث لا تزيد التعويضات للحادثة والواحدة في هذه الاتفاقية عن 30 مليون دولار.¹²¹

ولقد حظيت هاتين الاتفاقيتين الأخيرتين بترحيب عالمي، إذ صادقت على اتفاقية المسؤولية المدنية حوالي ستة وستون دولة، أما الاتفاقية الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض فقد صادقت عليها أربعة وأربعين دولة، لكن رغم ذلك فقد رفضت الولايات المتحدة الأمريكية التصديق على هاتين الاتفاقيتين بحجة أن المبالغ التعويضية المتاحة بمقتضى أحكامها لا تقدم الحماية الكافية للمتضررين من حوادث التلوث بالحري بالزيت.¹²²

ونظراً لكثرة حوادث السفن وما ينتج عنها من تسرب للنفط في البحار والمحيطات مما يؤدي إلى تلوثها، فقد تم إبرام اتفاقية لندن في 01 نوفمبر 1974 والمتعلقة بالوقاية من التلوث بسبب حوادث السفن كالتصادم أو الجنوح، كما أبرمت اتفاقية أخرى حول حماية البيئة البحرية والوقاية والتعاون بسبب التلوث البحري بواسطة النفط، وهي اتفاقية لندن المحررة في 30 نوفمبر 1990،¹²³ وتهدف هذه الاتفاقية إلى حماية البيئة البحرية ووقايتها من التلوث النفطي، كما تؤكد أحكامها على ضرورة التعاون الدولي من أجل تحقيق ذلك.

ثانياً: الاتفاقيات الخاصة بمنع التلوث بالمواد النووية: يخلف هذا النوع من الملوثات أضرار بالغة الخطورة على الأحياء البحرية، وكذلك الأضرار التي تنتقل للبشر جراء استعمالهم للبيئة البحرية في النشاطات المختلفة، وفي هذا المجال أبرمت اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار لعام 1958

120 - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص104.

121 - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص104.

122 - واعلي جمال، المرجع السابق، ص 146.

123 - محمد سعادي، المرجع السابق، ص256.

والتي تهدف لحماية البيئة البحرية في مناطق أعالي البحار من التلوث بالنفط أو النفايات المشعة، وكذلك معاهدة بروكسل لعام 1963، ومعاهدة فيينا لعام 1963 الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار النووية، واتفاقية موسكو لعام 1963 لحظر التجارب النووية في الجو وفي الفضاء الخارجي وتحت الماء، واتفاقية بروكسل الخاصة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية لعام 1971، والتي تناولت التلوث وآثاره الناجمة عن إلقاء الفضلات النووية في البحر، وكذلك اتفاقية لندن لسنة 1971 لحظر وضع الأسلحة النووية وأسلحة الدمار الشامل في قاع البحار والمحيطات وباطن تربتها، واتفاقية نيويورك لعام 1976 لحظر تقنيات تغيير البيئة لأغراض حربية.¹²⁴

فهذه الاتفاقيات الدولية بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث بالمواد النووية تظهر مدى اهتمام القانون الدولي بأضرار استخدام الطاقة النووية، وعزم المجتمع الدولي على وضع حد لهذه الأضرار عن طريق القانون الدولي والأجهزة الدولية.

الفرع الثالث: حماية البيئة البحرية من التلوث بالإغراق.

يعتبر التلوث بالإغراق من الأفعال المقصودة لتلويث البيئة البحرية، ففعل الإغراق تتوفر فيه النية المبيتة والإدارة والتصميم المسبق في تلويث البيئة البحرية، فهو إذن جريمة دولية لتوفر الركنين المادي والمعنوي، كما أن هذا النوع من الملوثات يعتبر أخطرهما، لأن ما يتم إغراقه في البحار والمحيطات عبارة عن مواد سامة، وضارة، لذلك تكاثفت الجهود الدولية من أجل منع هذا التلوث بكل الوسائل، حيث تم إبرام العديد من الاتفاقيات التي تحدد للدول التزامات مدققة تقيد تصرفها بالنسبة للسفن الخاضعة لنظامها القانوني بصياغتها لقواعد ومعايير ذات طابع حظري وتقييدي وإجرائي من أجل الوقاية من التلوث الناجم عن الملاحة البحرية، وتحدد هذه القواعد شروط بناء السفن، وأماكن الصهاريج وأبعادها، والمعدات الواجب توفرها على متن السفينة، والشروط المتعلقة بكيفية مراقبة العمليات التي يحتمل أن تؤدي إلى تلويث البيئة البحرية أثناء تشغيل السفن، ومن أهم تلك الاتفاقيات نجد اتفاقية جنيف لعام 1958 الخاصة بأعالي البحار، والتي تلزم كل دولة باتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع تلوث البحار عن طريق إغراق النفايات المشعة وكذلك اتفاقيتي أوسلو لعام 1972 ولندن لعام 1972 الخاصتين بمحاربة التلوث بالإغراق من السفن والطائرات.¹²⁵

ومن أجل محاربة التلوث بواسطة السفن أبرمت اتفاقية ماريول في 02 نوفمبر 1973، وتم تعديلها ببروتوكول 17 فبراير 1978، وقد جرى العمل بها في 02 أكتوبر 1983، والهدف منها هو المنع والتحكم في التلوث الملاحي من نفط و مواد سائلة ضارة ومجاري وقمامة، وقد حددت الاتفاقية في

¹²⁴ - محمد سعادي، المرجع السابق ، ص257.

¹²⁵ - محمد سعادي، نفس المرجع ، ص253.

أحكامها شروط معينة للتحكم تخص مناطق معينة يلزم حمايتها بدرجة أكبر من مناطق البحر الأخرى، وتشمل هذه المناطق البحر الأبيض المتوسط، وبحر البلطيق، والبحر الأسود، وخليج عدن، ومنطقة أنتاركتيكا، وبحار شمال غرب أوروبا، والبحر الشمالي، ومناطق البحر الكاريبي، وتتم هذه الحماية عن طريق المنظمة البحرية الدولية (OMI) بتنسيق أنشطتها مع منظمات دولية أخرى في إطار برنامج الأمم المتحدة.¹²⁶

ركزت هذه الاتفاقيات العالمية الخاصة على حماية البيئة البحرية من التلوث في إطار معين، حيث اهتمت كل اتفاقية بالحماية من نوع معين من الملوثات، إلا أن الخطر المحدق بالبيئة البحرية يتطلب وجود سياسة شاملة للحد والتخلص منه، وهذا لا يكون إلا من خلال قانون دولي شامل يغطي جميع أشكال التلوث البحري، وهو موضوع المطلب الثالث.

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

تعد هذه الاتفاقية من أهم الاتفاقيات الدولية التي انعقدت لمعالجة قضايا البيئة البحرية، والتي دعت إلى تكاتف الجهود الدولية لمواجهة مخاطر التلوث البحري، وهي أوسع اتفاقية من حيث الأعضاء، وقد تم صياغتها من خلال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث في دورته الحادية عشر (11)، حيث تمكن المؤتمرين بعد جهد كبير من التوصل إلى صياغة هذه الاتفاقية الدولية، وأطلق عليها اسم اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والتي انعقدت في مدينة Montegobay بدولة جامايكا بتاريخ 10 ديسمبر 1982، ودخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994، وقد عالجت الاتفاقية موضوعات قانون البحار المتعلقة بتنظيم الاستخدام التجاري للبحار، وتوفير إطار لإدارة مصائد الأسماك، وكذلك أرست المبادئ القانونية للالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث، ومكافحة مصادر تلوثها أياً كانت، وذلك في جزئها الثاني عشر (12) المتكونة من 46 مادة ابتداءً من المادة 192 إلى المادة 237، بالإضافة إلى أحكام أخرى متفرقة جاءت في الاتفاقية، كالمادة 56 فقرة 01 التي نصت على حق الدولة الساحلية في حفظ وإدارة ثرواتها البحرية، وكذلك المادة 145 التي قررت اتخاذ التدابير اللازمة فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة الاقتصادية الخالصة لضمان حماية فعالة للبيئة البحرية.

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

وقد تضمنت الاتفاقية في جزئها الثاني عشر (12) الخاص بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها قواعد قانونية تبين فيها المنهجية التي اتبعتها من أجل حماية البيئة البحرية، وكذلك التدابير المتخذة للوقاية من التلوث البحري، وبالإضافة إلى أحكام قانونية تلزم من خلالها الدول بإتباعها للحفاظ على البيئة البحرية.

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

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

لقد وضعت الاتفاقية منهجية أو إستراتيجية دولية هامة لتحقيق التنمية المستدامة، وهذا من خلال تنظيم استغلال وتسيير وإدارة الثروات البحرية، ومحاربة التلوث البحري بكافة أشكاله، ومن جميع مصادره، حيث ركزت الاتفاقية في إستراتيجيتها المتبعة على تدارك النقائص التي كانت تشوب الاتفاقية السابقة، سواء المنظمة لقضايا البحار كاتفاقية جنيف لعام 1958، أو المتعلقة بمحاربة التلوث والتي سبق ذكرها، وقد حددت الاتفاقية الأهداف المستقبلية المراد بلوغها، وهذا من خلال وضع معايير دولية تلتزم الدول بإتباعها، كالمعايير المتعلقة بتصميم وبناء السفن التي تقوم بنقل المواد التي من شأنها تلويث البيئة البحرية،¹²⁷ وكذلك معايير دولية لمؤهلات العاملين عليها وتدريبهم،¹²⁸ وإحصاء السفن، وكيفية التعامل مع الأنواع المهددة بالانقراض وغيرها.

كما أن الاتفاقية لم تلغ الاتفاقيات الأخرى المتعلقة بحماية البيئة، بل حافظت عليها مع محاولة تفادي العيوب التي كانت تشوبها وعرقلت عملية تنفيذها في الميدان، وهذا ما أكدته المادة 237 من الفرع الحادي عشر (11) من الجزء الخاص بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، والتي ألزمت فيها الاتفاقية الدول بتنفيذ جميع الالتزامات المحددة في الاتفاقيات الخاصة المبرمة في وقت سابق.

كما أوردت الاتفاقية في الفرع الخامس (05) المصادر المنشأة للتلوث البحري مثل التلوث من مصادر في البر الناتج عن الأنهار ومصباتها، وخطوط الأنابيب ومخارج التصريف،¹²⁹ والتلوث الناتج عن أنشطة تخص قاع البحار،¹³⁰ والتلوث الناشئ عن الأنشطة في المنطقة الاقتصادية الخالصة،¹³¹

127 - المادة 219 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

128 - المادة 202 من نفس الاتفاقية.

129 - المادة 207 من من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

130 - المادة 208 من نفس الاتفاقية

131 - المادة 209 من نفس الاتفاقية

والتلوث عن طريق الإغراق،¹³² وكذلك التلوث الناتج من السفن وما ينتج عنها من إضرار البيئة البحرية نتيجة للحوادث البحرية،¹³³ بالإضافة إلى التلوث من الجو أو من خلاله،¹³⁴ وتهدف الاتفاقية من وراء تحديد مصادر التلوث البحري إلى إعطاء الدول معلومات حول الملوثات، وطرق معرفتها، للوصول إلى مصدرها الأصلي وذلك من أجل مقاومتها ومعالجتها في وقت مبكر.

ومن ضمن الإستراتيجية التي اتبعتها الاتفاقية من أجل حماية البيئة البحرية أنها قامت بتوزيع الاختصاص في تنفيذ أحكام الاتفاقيات الخاصة بحماية البيئة البحرية بين دولة العلم، ودولة الميناء، والدولة الساحلية طبقاً لما جاء في المواد من المادة 213 إلى المادة 222، وهذا من أجل منع المخالفين لتلك الأحكام من الإفلات من العقاب، ومن أجل ذلك وضعت إجراءات البوليس والقمع والتصليح في المواد 228، 230 و 235، وقد أخرجت من هذه الإجراءات الخاصة بالحماية السفن الحربية بنص المادة 336 من الاتفاقية.¹³⁵

وقد تركت الاتفاقية للدولة الساحلية سلطة تقدير حجم وكميات الثروات البحرية الحية التي تقرر استغلالها، ولكنها حثتها على مراعاة مدى قدرة الأنواع المجتناة على التجدد والتكاثر والاستمرار، ومراعاة الترابط بين السلالات وهذا الأمر يحتاج إلى دراسات علمية جادة قد لا يكون بإمكان كل الدول الساحلية القيام بها، لهذا حثت الاتفاقية هذه الدول على التعاون مع المنظمات الدولية والإقليمية لبلوغ الأهداف التي رسمتها الاتفاقية،¹³⁶ ومن ضمنها استغلال الموارد البحرية بصورة عقلانية لتحقيق التنمية المستدامة.

كما ألزمت الاتفاقية الدول بالتعاون الدولي والإقليمي من خلال المواد 197 - 198 - 199 - 202 - 204 و 206، مع مساعدة الدول النامية لمواجهة التلوث البحري والمراقبة المستمرة لحمايتها، إضافة على الالتزامات الفردية أو الجماعية التي ألقته على عاتق الدول.¹³⁷

وبهذا تكون الإستراتيجية التي وضعتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 إستراتيجية دولية شاملة وعامة تخدم الحاضر والمستقبل من أجل تحقيق تنمية مستدامة، وهذا لا يتحقق إلا بالتدابير المتخذة للوقاية من التلوث البحري.

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

132 - المادة 210 من نفس الاتفاقية

133 - المادة 211 من نفس الاتفاقية

134 - المادة 212 من نفس الاتفاقية

135 - محمد سعادي، المرجع السابق، ص 256.

136 - المادة 200 من نفس الاتفاقية.

137 - محمد سعادي، المرجع السابق، ص 255.

تطرقت الاتفاقية إلى التدابير التي تتخذها الدول لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه في مادتها 194، حيث أعطت للدول حق التدخل الفردي أو الجماعي لمواجهة مخاطر التلوث البحري، ويستند هذا الحق إلى مقتضيات الاتفاقيات الدولية التي تعد دعامة أساسية للتصدي للانتهاكات الواقعة على البيئة البحرية، إذ نجد أن هذا الحق في التدخل قد تناولته اتفاقيات دولية سابقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، كاتفاقية بروكسل لعام 1969 المتعلقة بالتدخل في حالة الكوارث الناجمة عن التلوث البحري بالنفط، وكذا اتفاقية التدخل في أعالي البحار في حالات التلوث لعام 1973، واتفاقية منع التلوث من السفن المحررة في سنة 1973، وكذلك اتفاقية لندن لعام 1954، واتفاقية ماريول لسنة 1978/73، وغيرها من الاتفاقيات الدولية.¹³⁸

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

أولاً: حق الدول الساحلية في التدخل الفردي لمكافحة التلوث البحري: يشمل تدخل الدولة الساحلية من أجل مواجهة مخاطر التلوث البحري حقها في اتخاذ التدابير اللازمة لمقاومة التلوث البحري والسيطرة عليه، فلها حق ضبط مخالفات التلوث، إذ يمكن للدولة الساحلية بموجب هذا الحق إجراء الرقابة على سفن الملاحة البحرية لضبط مخالفات التلوث، وفي حالة مخالفة السفن لقواعد السلامة والأمن فللدولة الساحلية سلطة منعها من الإبحار حتى تثبت بأن حالتها لن تسبب تهديد للبيئة البحرية، ويكون الاحتجاز بأسباب مبررة.

كما يحق للدولة الساحلية اتخاذ من التدابير ما تراه مناسباً لحفظ الثروات الحية الموجودة بمجالها البحري، يهدف صون أرصدها من مختلف الثروات البحرية الحية وغير الحية،¹³⁹ لأن حماية الثروة البحرية يعني حماية البيئة البحرية التي تضمن تلك الموارد، حيث أعطت المادة 61 من الاتفاقية للدول الساحلية حق التدخل عن طريق فرض القوانين والتنظيمات لعدم تعرض هذه الموارد إلى الاستغلال المفرط.

وأمام الحوادث البحرية المتزايدة أجازت الاتفاقية للدول الساحلية المهتدة بالتلوث، أو المصابة به التدخل من أجل وضع تدابير وقائية تحول دون وقوعه، أو تدابير علاجية تكافح آثاره وتقلل من حجم الأضرار التي يمكن أن تنشأ جراء انتشاره، وهذا الحق أجازته أيضاً الاتفاقيات الدولية السابقة، ومن تجارب الدول في استخدام حق التدخل تجربة بريطانيا على إثر تحطم الناقله الليبيرية "توري كانيون" عام 1976، بحيث اضطرت إلى تدميرها بالرغم من وجودها خارج ولايتها القانونية، حيث ادعت

¹³⁸ - واعي جمال، المرجع السابق، ص 150.

¹³⁹ - المادة من 61 إلى المادة 67، من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

بريطانيا لتبرير تدخلها أنه كان بغرض حماية شواطئها من التلوث بالنفط استناد إلى حقها في الحماية الذاتية.¹⁴⁰

وتتخذ الدولة الساحلية ما يلزم من تدابير لضمان إجراء الأنشطة الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها بشكل لا يؤدي إلى إلحاق ضرر عن طريق التلوث بدول أخرى وبيئتها، وأن لا ينتشر التلوث الناشئ عن أحداث أو أنشطة تقع تحت ولايتها أو رقابتها إلى خارج المناطق التي تمارس فيها حقوقاً سيادية وفقاً لهذه الاتفاقية.

ثانياً: حق الدول الساحلية في التدخل الجماعي لمكافحة التلوث البحري: دعت الاتفاقية إلى التدخل الجماعي لمواجهة مخاطر التلوث البحري لاعتبارها من الآليات الجماعية الأكثر فعالية في حماية البيئة البحرية، إذ تناولت التدابير المتخذة في إطار التدخل الجماعي جميع مصادر التلوث البحري وكل أشكال التصدي له خصوصاً التدابير التي يراد بها الإقلال من التلوث البحري إلى أبعد مدى ممكن، كالتحكم في إطلاق المواد السامة أو الضارة ومعالجتها قبل صبها في الوسط البحري، واتخاذ تدابير وقائية لمنع التلوث الناجم عن الحوادث البحرية، أو الناتج عن تدفق الزيوت والبتترول من السفن، وتأمين سلامة العمليات في البحر، ومنع التصريف المعتمد وغير المعتمد.¹⁴¹

وكذلك الوقاية من تلوث المنشآت والأجهزة المستخدمة في استكشاف واستقبال الموارد الطبيعية لقاع البحار وباطن أرضه، وتنظيم تصميم تلك المنشآت وتوفير الأمان والسلامة في بناءها، بالإضافة إلى اتخاذ التدابير الضرورية لحماية النظم الإيكولوجية النادرة أو السريعة التأثر، وحماية الثروة الحيوانية المهددة بالانقراض أو المعرضة للزوال، وتشجيع الدول على المصادقة والانضمام إلى الاتفاقيات الدولية التي تحمي الحيوانات البحرية المهددة بالانقراض.¹⁴²

وقد أجازت الاتفاقية أيضاً للدول الساحلية التدخل لاتخاذ التدابير اللازمة لمنع تلوث البحار الناتج عن استخدام التكنولوجيا والعلم الحديث في استغلال ثروات البحار، وما يلزم ذلك من تأثير على الوسط البحري، وما يسبب من تغيرات ضارة على الأحياء البحرية.¹⁴³

فاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 سمحت للدول الساحلية بالتدخل الفردي أو الجماعي وذلك حسب الاقتضاء، من خلال اتخاذ التدابير الضرورية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، وفي المقابل ألزمتها باحترام مجموعة من الالتزامات لتفادي حدوث التلوث البحري وانتشاره، وكذلك الحد منه من أجل حماية البيئة البحرية.

140 - واعلي جمال، المرجع السابق، ص122.

141 - المادة 149 فقرة 3 من نفس اتفاقية .

142 - المادة 194 من الإتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

143 - المادة 196 من نفس الإتفاقية

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

إذا كانت اتفاقية قانون البحار قد أعطت للدول عموماً حقوقاً سيادية مفادها الانتفاع بثروات البحار واستغلال مواردها الطبيعية، إلا أنها قد وضعت عليها في المقابل الالتزامات الكفيلة بالحفاظ على البيئة البحرية.¹⁴⁴

ويعتبر هذا الالتزام عاماً طبقاً للمادة 192 والتي تنص على أن الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، حيث ألزمت الدولة عندما تعلم بحالات تكون البيئة البحرية فيها معرضة لخطر داهم ويوقع ضرر بها، أو بحالات تكون فيها تلك البيئة قد أصيبت بضرر بسبب التلوث، بإخطار الدول الأخرى فوراً إذا رأت أنها معرضة للتأثر بذلك الضرر، وإخطار كذلك المنظمات الدولية المختصة،¹⁴⁵ كما تلتزم الدول عند اتخاذها التدابير الرامية إلى منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، بأن لا تنتقل الضرر أو الأخطار من منطقة إلى أخرى أو تحول نوعاً من التلوث إلى نوع آخر منه.¹⁴⁶

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

وعلى الدول الساحلية أن تعتمد قوانين وأنظمة لمنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه، وتكون هذه القوانين متفقة مع القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً والموضوعة عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام، كما تلتزم باعتماد نظم لطرق المرور تستهدف الإقلال إلى أدنى حد من خطر وقوع الحوادث التي قد تسبب تلوث البيئة البحرية.¹⁴⁷

ومن واجب الدول عند ممارستها لصلاحيات التنفيذ ضد سفن أجنبية بموجب هذه الاتفاقية عدم تعريض سلامة الملاحة للخطر، أو التسبب بأية طريقة أخرى في إحداث مخاطر لسفينة ما، أو تعريض البيئة البحرية للخطر.¹⁴⁸

كما لا يجوز للدولة الساحلية أن تمارس صلاحيات تنفيذ قوانينها المعتمدة ضد السفن الأجنبية إلا بواسطة الموظفين الرسميين أو السفن الحربية، أو الطائرات العسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تكون في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك.¹⁴⁹

144 - المادة 193 من نفس الاتفاقية

145 - المادة 198 من نفس الاتفاقية

146 - المادة 195 من نفس الاتفاقية

147 - المادة 211 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

148 - المادة 225 من نفس الاتفاقية

وعلى الدول الساحلية عند ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها المتعلقة بحماية البيئة البحرية أن لا تميز قانوناً أو فعلاً بين سفن أية دولة أخرى،¹⁵⁰ وعند إخضاع السفن الأجنبية للتحقيق فيجب على الدول أن تؤخر السفينة لفترة أطول مما تستلزمه أغراض التحقيق طبقاً للمادة 226 من الاتفاقية، وعليها إخطار دول العلم والدول المعنية الأخرى بأية تدابير تتخذها ضد سفن أجنبية طبقاً للمادة 231 من الاتفاقية.

وعند اتخاذ الدول لتدابير غير مشروعة أو تتجاوز التدابير المطلوبة، فهنا تكون مسؤولة عن الضرر أو الخسارة المنسوبة إليها والناشئة عن تلك التدابير.¹⁵¹

وتأكيداً لهذه الالتزامات الواقعة على عاتق الدول، فإن المادة 235 نصت على أن الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها وفقاً لقواعد القانون الدولي، وعليها أن تكفل بأن يكون الرجوع إلى القضاء متاحاً وفقاً لنظمها القانونية من أجل الحصول السريع على تعويض كاف أو على أية ترضية أخرى فيما يخص بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون أو الاعتباريون الخاضعون لولايتها، أما المادة الأخيرة من الجزء الخاص بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها فقد ألزمت الدول بخلق نوع من التكامل بين اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وبين الاتفاقيات الخاصة بحماية البيئة البحرية التي أبرمت في وقت سابق، أو التي تبرم تعزيزاً للمبادئ العامة الواردة في هذه الاتفاقية، كما ألزمت الدول بتنفيذ هذه الالتزامات المحددة بموجب الاتفاقيات الخاصة فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهذا على نحو يتماشى مع مبادئ وأهداف هذه الاتفاقية،¹⁵² كما ألزمتها أيضاً بالتعاون سواء مع الدول الأخرى، أو مع المنظمات الدولية المختصة من أجل حماية البيئة البحرية،¹⁵³ فعليه فأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية تعد تأكيداً لعلاقة تكامل بين هذه الاتفاقية الجديدة و بين ما سبقها من اتفاقيات دولية في

مجال البيئة البحرية، والملاحظ أن أغلبية أحكام الاتفاقية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها تؤكد على ضرورة وجود تعاون دولي سواء عند اتخاذ الدول للتدابير اللازمة لمنع وحفظ التلوث البحري والسيطرة عليه، أو عند قيام الدول بالتزاماتها لحماية البيئة البحرية.

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

149 - المادة 224 من نفس الاتفاقية

150 - المادة 227 من نفس الاتفاقية

151 - المادة 232 من نفس الاتفاقية

152 - المادة 237 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

153 - المادة 197 من نفس الاتفاقية.

إن التلوث الذي يصيب البحار لا يتقيد بتقسيمات البحار، أو بالحدود الإقليمية للدول، وإنما أصبح يهدد جميع الدول البحرية، فهو بطبيعته عابر للحدود أي لا حدودي، كما أن المواد الملوثة يمكن أن تنتقل من خلال مسافات بعيدة عبر البحار والأنهار، ومن هنا أضحت من الضروري وجود تعاون دولي لحماية البيئة البحرية من هذا الخطر المحدق بها.

تضمنت الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية شأنها شأن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أحكاماً توجب التعاون بين الدول لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. وتتمثل مظاهر التعاون الدولي لحماية البيئة البحرية في التعاون على أساس عالمي أو إقليمي، وكذلك إنشاء نظم للرصد والتقييم البيئي، بالإضافة إلى تكريس هذه الحماية في التشريعات الداخلية للدول، وهذا ما سنوضحه في الفروع التالية.

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

يعتبر التعاون بين الدول على أساس عالمي أو إقليمي من أكثر الأساليب فعالية، وقد جاء تأكيد أهمية هذا التعاون في العديد من المواثيق الدولية، والإعلانات العالمية الخاصة بحماية البيئة البحرية، لأن الأضرار التي لحقت بالبيئة البحرية جعلت الدول غير قادرة على مواجهة الآثار المضرّة الناجمة عنها، فالأضرار الناجمة عن البحار لم تعد تقتصر على منطقة نشوؤها بل تعدتها إلى مناطق أخرى، وقد أكدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على هذا التعاون في الفرع الثاني من الجزء الخاص بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، إذ حثت الدول على التعاون على أساس عالمي وإقليمي مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة على صياغة ووضع قواعد ومعايير دولية وممارسات وإجراءات دولية موصى بها تتماشى مع هذه الاتفاقية.¹⁵⁴

كما أكدت على التعاون مع المنظمات الدولية المختصة للقضاء على آثار التلوث، والمحاولة قدر المستطاع لمنع الضرر أو خفضه إلى الحد الأدنى، والتعاون من أجل وضع خطط طوارئ لمواجهة حوادث التلوث البحري.¹⁵⁵

ويكون التعاون بين الدول على أساس عالمي أو إقليمي مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة من أجل القيام بالدراسات وبرامج البحث العلمي، وتشجيع تبادل المعلومات، والبيانات المكتسبة عن تلوث البيئة البحرية، وعلى الدول أن تسعى للمشاركة في البرامج الإقليمية والعالمية

154 - المادة 197 من إتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

155 - المادة 199 من نفس الإتفاقية.

لاكتساب المعرفة اللازمة لتقييم طبيعة التلوث، وكيفية التعرض له، ومعرفة مساراته، وأخطاره، وطرق مقاومته، ومعالجته.¹⁵⁶

وفي إطار المعلومات والبيانات المكتسبة عن طريق التعاون تقوم الدول مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة بوضع معايير علمية مناسبة لصياغة وإعداد قواعد وضوابط لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه.¹⁵⁷

وتتمثل هذه المنظمات الدولية المختصة التي تتعاون مع الدول على أساس عالمي أو إقليمي في المنظمات الدولية التي سبق وأن ذكرناها في الفرع الثالث من المطلب الأول من هذا المبحث.

ومن صور التعاون على أساس عالمي أو إقليمي تقديم العون والمساعدة العلمية والتقنية للدول النامية، وتزويدها بالمعدات والتسهيلات اللازمة للحفاظ على البيئة البحرية طبقاً للمادة 202 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وقد منح للدول النامية المعاملة التفضيلية من قبل المنظمات الدولية في تخصيص الأموال المناسبة، والمساعدة التقنية، والانتفاع من الخدمات المتخصصة لهذه المنظمات، وهذا كله من أجل منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، أو التقليل من آثاره طبقاً للمادة 203 من الاتفاقية.

فالتعاون بين الدول على أساس عالمي أو إقليمي مسألة ضرورة وملحة، حيث يؤدي هذا التعاون إلى تجنيد إمكانيات الدولة الواحدة، وبالتالي منع تلوث البيئة البحرية وخفضه، والسيطرة عليه، أو على الأقل التقليل إلى أدنى حد من آثاره.

الفرع الثاني: إنشاء نظم للرصد والتقييم البيئي.

إنشاء نظام للرصد هو نتيجة طبيعية لتطور التعاون بين الدول في المجال العلمي والتكنولوجي، من أجل الوقاية من التلوث البحري، ونظام الرصد يسمح بتوفير البيانات والمعلومات اللازمة لفهم آثار الملوثات على البيئة البحرية.¹⁵⁸

وتسعى الدول إلى أقصى حد ممكن عملياً، وعلى نحو يتماشى مع حقوق الدول الأخرى إلى ملاحظة وقياس وتقييم وتحليل مخاطر التلوث البحري، وآثاره بواسطة الطرق العلمية المعترف بها، ويكون هذا الرصد بالمراقبة المستمرة للآثار الناتجة عن أية أنشطة تقوم بها الدول، قصد معرفة إذا كانت هذه الأنشطة ستؤدي إلى تلويث البيئة البحرية.¹⁵⁹

156 - المادة 200 من نفس الاتفاقية.

157 - المادة 201 من نفس الاتفاقية.

158 - بن فاطيمة بويكر، المرجع السابق، ص 97.

159 - المادة 204 من إتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

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

وعندما تكون هناك أسباب معقولة لدى الدول للاعتقاد بأن أنشطة يراد القيام بها تحت ولايتها، أو رقابتها قد تسبب تلوثاً كبيراً للبيئة البحرية أو تضرر بها، فتعتمد هذه الدول إلى تقييم الآثار المحتملة لمثل هذه الأنشطة على البيئة البحرية، وتقدم التقارير بخصوص النتائج المتوصل إليها إلى المنظمات الدولية المختصة والتي تقوم بدورها يجعلها في متناول جميع الدول.¹⁶⁰

فنظام رصد مخاطر التلوث وآثاره، وتقييم الآثار المحتملة للأنشطة التي تمارس في البحار يعد بمثابة تفعيل للمراقبة المستمرة لحماية البيئة البحرية في إطار التعاون الدولي للوقاية من التلوث البحري. الفرع الثالث: تكريس حماية البيئة في التشريعات الداخلية للدول.

مع تفاقم مشكلة التلوث البحري أصبح لزاماً على كل الدول، لاسيما تلك المطلة على البحر، اتخاذ تدابير وقائية وردعية لحماية سواحلها ومجالها البحري عن طريق مجموعة من القواعد القانونية، الغرض منها حماية السواحل من مخاطر التلوث، وكرست هذه الحماية من خلال عدة قوانين تكون متفقة مع القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً، وتكريس حماية البيئة البحرية في التشريعات الوطنية للدول هي صورة من صور التعاون الدولي لتحقيق هذه الحماية، والذي أفرزته الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية، وأكدت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في الفرع الخامس من الجزء الخاص بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، حيث تم النص في هذا الفرع أن الدول تعتمد من القوانين والأنظمة ما يلزم لمنع تلوث البيئة من مصادر في البر، ومن التلوث الناتج عن أنشطة تخص قاع البحر، ومن التلوث الناشئ عن الأنشطة في المنطقة الاقتصادية الخالصة، ومن التلوث عن طريق الإغراق، وكذلك من التلوث من السفن، ومن الجو أو من خلاله، وتكون هذه القوانين متفقة مع القواعد والمعايير الدولية المقبولة، والموضوعة عن طريق المنظمات الدولية المختصة، أو مؤتمر دبلوماسي عام.¹⁶¹

والقوانين الداخلية التي يتم من خلالها تكريس حماية البيئة البحرية هي متعددة، كالقانون البحري الذي يحدد مسؤولية مالكي السفن عن الأضرار الحاصلة جراء التلوث، والتشريع المنظم لحماية البيئة الذي يستند على مجموعة من المبادئ يستمدّها المشرع من الاتفاقيات الدولية، والإعلانات العالمية المتعلقة بحماية البيئة البحرية كمبدأ المحافظة على التنوع البيولوجي، ومبدأ عدم إهدار الموارد

¹⁶⁰ - المادة 206 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

¹⁶¹ - المواد 207، 208، 209، 210، 211، 212 من نفس الاتفاقية

الطبيعية، ومبدأ النشاط الوقائي وتصحيح الأضرار البيئية بالأولوية عند الضرر، ومبدأ الملوث يدفع.¹⁶²

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

كما تحمي أيضاً البيئة البحرية من خلال القانون المنظم للسياحة، فالاستغلال المفرط للنواحي الجمالية للطبيعة من طرف الإنسان، كالزحف العمراني للمناطق الساحلية نتج عنه اختلال للنظام البيئي، وتوازنه الإيكولوجي، حيث يتم من خلال هذا القانون تحديد المناطق والأماكن السياحية، وكذلك التدابير المتخذة لحمايتها، ووضع إطار قانوني لحماية الشريط الغابي الساحلي.¹⁶³

أما التشريع المنظم لتسيير النفايات فبوجود نصوصه القانونية يتم منع صب أية نفايات مهما كانت طبيعتها أو إلقاء أية مادة ملوثة في الوسط المائي.¹⁶⁴

فلاحظ أن هناك غزارة تشريعية فيما يخص القوانين المتعلقة بحماية البيئة البحرية رغم أننا ذكرنا البعض منها فقط، والتي تعتمد غالبية الدول، وهذا التعدد في هذه النصوص القانونية شهدته الدول خاصة في السنوات الأخيرة، عند إدراكها بخطر التلوث البحري، إلا أن التطبيق العملي لهذه النصوص تظهر عدم فاعليته من خلال ارتفاع مستويات تلوث السواحل.

¹⁶² - واعلي جمال، المرجع السابق، ص55.

¹⁶³ - واعلي جمال، نفس المرجع ، ص70.

¹⁶⁴ - واعلي جمال، نفس المرجع ، ص78.

نستخلص مما سبق ذكره أن المجتمع الدولي بدأ يدرك ضرورة حماية البيئة البحرية، والوقاية من التلوث عن طريق قواعد القانون الدولي، لكون القوانين والأحكام الداخلية مهما كانت صرامتها فهي غير كافية لتأمين حماية فعالة للبيئة البحرية.

فالحماية الفعلية لا تكون إلا بوجود موثيق دولية باعتبار التلوث البحري عابر للحدود وعليه سعي المجتمع الدولي عدة مؤتمرات دولية من أجل إرساء قواعد قانونية تقي البيئة البحرية من التلوث، بالإضافة إلى تشكيل منظمات دولية لعبت دوراً هاماً في إعداد إستراتيجية خاصة بحماية البحار والمحيطات، وقد أسفرت هذه المؤتمرات الدولية، والمنظمات الدولية على إبرام عدة اتفاقيات عالمية، منها اتفاقيات خاصة عملت على حماية البيئة البحرية من التلوث من جميع المصادر المختلفة له، أي في إطار معين، فنظمت لهذه الحماية إجراءات مناسبة وكفيلة للوقاية من التلوث البحري قبل وقوعه، وفور وقوعه من أجل الحيلولة دون انتشاره إلى مناطق أخرى من البحار، وهذه الاتفاقيات الدولية الخاصة عديدة ومنتالية جاءت تمهيداً لإبرام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، والتي تعتبر الإطار الوقائي العام والشامل لحماية البيئة البحرية من التلوث، فهي جاءت مكملة للاتفاقيات التي سبقتها في مجال حماية البيئة البحرية، والملاحظ من أحكامه أنها جاءت شاملة لكل شؤون البحار وحمايتها، فهي أو قانون دولي شامل يخص البحار، وقد عالجت موضوع الحماية من التلوث البحري في الجزء الثاني عشر (12) منها.

وقد وضعت هذه الاتفاقية إستراتيجية دولية هامة لحماية البيئة البحرية من أجل تحقيق تنمية مستدامة، حيث وضعت تدابير تتخذها الدول لمنع التلوث البحري بكل أشكاله، وخفضه والسيطرة عليه، كما ألزمتهم بمجموعة من الواجبات لتقادي حدوث التلوث البحري، والسيطرة عليه مقابل التمتع بحق الانتفاع بثروات البحار، واستغلال مواردها الطبيعية، وقد أكدت على ضرورة التعاون على أساس عالمي أو إقليمي من أجل تجنيد إمكانيات جميع الدول لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه وتفعيل المراقبة المستمرة للبيئة البحرية من خلال إنشاء نظم للرصد والتقييم البيئي، وألزمت الدول باتخاذ تدابير وقائية وردعية لحماية البيئة البحرية من خلال النص على تشريعات داخلية تتكفل بحماية البيئة البحرية والحفاظ على مواردها الطبيعية، وتكون هذه التشريعات متفقة وموافقة للقواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً، على أن تكون حماية البيئة البحرية من التلوث مكرسة فعلياً وعملياً، كما يكون التعاون على أساس إقليمي كذلك من خلال إبرام اتفاقيات إقليمية تتعهد من خلالها الدول الأطراف بوضع نظام قانون وقائي يضمن حماية فعالة لبحار هذه الدول المتعلقة في الاتفاقيات الإقليمية، وهذا ما سنتناوله في المبحث الثاني.

المبحث الثاني: الإطار الوقائي لحماية البيئة البحرية من التلوث على الصعيد الإقليمي.

هناك بعض البحار تطل عليها مجموعة من الدول، مما يجعلها هذا الوضع تجتمع في موقع جغرافي مشترك، وفي بيئة بحرية مشتركة من حيث الأهمية الاقتصادية والحيوية والإستراتيجية، ولا يمكن حماية هذه البيئة البحرية المشتركة بين الدول المعنية، أو تنظيم استغلال ثرواتها إلا من خلال التعاون المشترك، وقد يكون هذا التعاون ثنائي، أو متعدد الأطراف بين الدول المعنية، لأنه لا فائدة من أية إجراءات قد تتخذها دولة منفردة، أو بعض الدول لحماية هذه الموارد دون أن تكون هذه الإجراءات جماعية بحيث تصدر عن جميع الدول المشتركة فيها، بهدف التزام الجميع بها من أجل حماية البيئة البحرية حماية فعلية.¹⁶⁵

لذلك أبرمت اتفاقيات إقليمية بين مجموعة من الدول التي يجمعها موقع جغرافي مشترك كاتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث والتي أبرمت بين الدول التي تطل عليه، والتي سنتناولها بالدراسة في المطلب الأول، وكذلك اتفاقية المحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن والبروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في المطلب الثاني، كما سنتناول بالدراسة اتفاقية الكويت الإقليمية الخاصة بالتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث في المطلب الثالث، وفي المطلب الرابع سوف نرى اتفاقية بوخارست الخاصة بحماية البحر الأسود من التلوث.

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

يطل على البحر الأبيض المتوسط عدد من الدول يبلغ حوالي 18 دولة، منها ما يعتبر في إعداد الدول المتقدمة ومنها ما يسعى للوصول على التقدم، وهو بحر تاريخي احتضن حضارات قديمة جعلت له دور حضاري، وإنساني على مر العصور، وهو منفذاً طبيعياً هاماً لجميع الدول المطلة عليه، كما أنه يمثل منفذاً طبيعياً للربط بين قارات العالم الخمس، خاصة بعد حفر قناة السويس وربطها للشمال بالجنوب بوسيلة بحرية.¹⁶⁶

ويعد منطقة بحرية متميزة جغرافياً، ذات رقعة مائية واسعة إلى حد ما، ينفرد عن البحار الأخرى بعدة خصائص منها اتصاله بمضيق جبل طارق الذي يعزله عن المحيط الأطلسي، وتجدد مياهه مرة كل ثمانون سنة، خصائصه الهيدروغرافية التي تجعل منه نظاماً بحرياً مغلقاً نسبياً، ويتميز عن المسطحات المائية الأخرى بالاكتمال في حركة الملاحة البحرية به، فكل هذه الاعتبارات تبرز الحاجة الملحة إلى التنظيم الإقليمي الذي يقي منطقة البحر الأبيض المتوسط من مخاطر التلوث، وفي هذا الشأن سعت دول المنطقة إلى حماية حوض الأبيض المتوسط باعتباره كنزاً للموارد الطبيعية، وملكاً

¹⁶⁵ - رضا صالح أبو العطا، المرجع السابق، ص54.

¹⁶⁶ - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص87.

للأجيال القادمة، حيث أبرمت العديد من الاتفاقيات التي استهدفت الحد من ظاهرة التلوث البحري في البحر الأبيض المتوسط، خاصة وأنه قابل للتعرض له.

ومن هذه الاتفاقيات الإقليمية، اتفاقية برشلونة والتي تم التصديق عليها في 16 فبراير 1976 من خلال مؤتمر المفوضين للدول الساحلية لمنطقة البحر المتوسط لحماية البحر المتوسط، والذي عقد في برشلونة، وبدأ نفاذ الاتفاقية في 16 فبراير 1978 وقد أدخلت بعض التعديلات عام 1995 على هذه الاتفاقية من قبل مؤتمر المفوضين، وبدأ نفاذ الاتفاقية المعدلة في 09 يوليو 2004،¹⁶⁷ وسجلت تحت اسم «اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط».

وقد سطرت اتفاقية برشلونة مجموعة من الأهداف، دعت فيها الدول إلى تحقيقها، من خلال احترام الالتزامات الملقاة على عاتقها بمقتضى الاتفاقية، والبروتوكولات الملحقة بها. لذلك سوف نتطرق إلى البروتوكولات الملحقة بالاتفاقية، ونبين الأهداف التي سطرته الاتفاقية، والالتزامات التي ألزمت الدول الأطراف بتنفيذها.

الفرع الأول: البروتوكولات الملحقة باتفاقية برشلونة (1976).

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

أولاً: بروتوكول التعاون لمكافحة التلوث بالنفط وغيره من المواد الضارة : وقع في برشلونة في 16 فبراير 1976، دعا الدول الأطراف إلى التعاون في اتخاذ الإجراءات اللازمة في حالات الخطر الشديد أو الوشيك الذي يحيط بالبيئة البحرية، أو بساحل أحد الأطراف أو بالمصالح المشتركة للدول الأعضاء بسبب تواجد كميات من النفط أو المواد الضارة الأخرى، كما نص على التعاون الثنائي أو متعدد الأطراف من أجل إعداد الخطط المتعلقة بالطوارئ، وكذلك القيام بتطوير نشاطات الرصد المستمر للمنطقة وتطويرها، والتعاون في عمليات إنقاذ واستعادة المواد الضارة التي تنطلق إلى البيئة البحرية من السفن، بالإضافة إلى تبادل المعلومات فيما بين الدول الأطراف عن المنظمات الوطنية المختصة أو السلطات المسؤولة عن مكافحة تلوث البحر بالنفط أو بالمواد الضارة الأخرى.¹⁶⁸

كما نص البروتوكول على أن الدول الأطراف تقوم بنشر جميع التقارير والمعلومات المتعلقة بالحوادث التي يتسبب فيها النفط، وغيره من المواد الضارة.

ثانياً: بروتوكول التعاون في مجال الوقاية من التلوث الناتج عن التفريغ من السفن والطائرات : تم التوقيع عليه أيضاً في برشلونة في 16 فبراير 1976، وقد أكد على أن من أجل إغراق النفايات أو

167 - خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص289.

168 - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص91.

المواد الأخرى لابد من استصدار تصريح خاص مسبق لكل حالة على حدة من السلطة الوطنية المختصة، ولا يؤثر أي حكم من أحكام هذا البروتوكول على حق أي دولة طرف من إتباع أي تدابير أخرى وفقاً لأحكام القانون الدولي للحيلولة دون التلوث الناجم عن الإغراق¹⁶⁹ فللدول الاطراف حق التدخل لمنع او الحد من التلوث البحري.

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

حرر هذا البروتوكول في "أثينا" في 17 ماي 1980، وقد وقعت عليه ثلاثة عشر (13) دولة، وقد إلتزمت الدول الأطراف بمقتضاها بالقضاء على التلوث الناشئ من مصادر برية في البحر المتوسط، واتخاذ التدابير اللازمة لتحقيق هذا الغرض بشدة، والتعاون من أجل تخفيض التلوث الناتج من مصادر برية في هذا البحر، والتعاون لوضع برامج لمساعدة البلدان النامية الأطراف في الاتفاقية، وخاصة في ميادين العلم، والتربية، والتكنولوجيا.¹⁷⁰

رابعاً: بروتوكول خاص بالمناطق المحمية بالبحر المتوسط : أبرم في "جنيف" في 03 أبريل

1982، ووقعت عليه اثني عشر (12) دولة، أهم ما تضمنه هذا البروتوكول هو اتخاذ كافة التدابير المناسبة لحماية المناطق البحرية الهامة لصيانة المواد، والمواقع الطبيعية في منطقة البحر الأبيض المتوسط وحماية تراثها الثقافي في المنطقة.¹⁷¹

خامساً: بروتوكول خاص بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر

المتوسط في حالات الطوارئ : حرر هذا البروتوكول في فاليتا "مالطا" يوم 25 يناير 2002، ألزم الدول الأطراف بالتعاون من أجل منع التلوث الناشئ من السفن من أجل مكافحة تلوث البحر المتوسط وحماية بيئته من التلوث الناتج عن الحوادث البحرية.¹⁷²

وقد وضعت الاتفاقية وبروتوكولاتها منهجية إقليمية من أجل تحقيق الأهداف المسطرة والتي سوف نراها في الفرع الثاني.

الفرع الثاني: أهداف اتفاقية برشلونة.

رسمت اتفاقية برشلونة مجموعة من الأهداف دعت فيها الدول الأطراف إلى تحقيقها، وتتمثل هذه الأهداف في الحفاظ على التراث المشترك، وحماية البيئة البحرية وتوازنها، وحماية مواردها من التلوث، وكذلك توثيق التعاون بين الدول والمنظمات الدولية المعنية، وسوف نرى ذلك مع الشرح:

169 - أحمد محمود الجمل، نفس المرجع ، ص92.

170 - مروان يوسف صباغ، البيئة وحقوق الإنسان، كومبيو ونشر للدراسات والإعلام والنشر والتوزيع، بيروت، 1992، ط1، ص92.

171 - أحمد محمود الجمل، نفس المرجع ، ص93.

172 - واعلي جمال، الحماية، المرجع السابق، ص107.

أولاً: الحفاظ على التراث المشترك : تسعى الاتفاقية إلى تحقيق هدف رئيسي، وهو الحفاظ على التراث المشترك، بما في ذلك القيم الاقتصادية، والاجتماعية، والصحية والثقافية للبيئة البحرية في منطقة البحر المتوسط، وذلك لمصلحة الحاضر، والمستقبل، والأطراف المتعاقدة مسؤولة على الحفاظ على هذا التراث المشترك وتتميته بطريقة مستدامة.¹⁷³

ثانياً: حماية البيئة البحرية وتوازنها وحماية مواردها من التلوث : تهدف الاتفاقية إلى خلق التوازن بين البيئة البحرية للبحر المتوسط وبين كائناتها الحية، وحمايتها من الاستخدامات اللامشروعة، باعتبار أن

المميزات الخاصة بهيدروغرافيا وايكولوجية منطقة البحر المتوسط توشي بقابليتها للتعرض السريع إلى التلوث.¹⁷⁴

ثالثاً: توثيق التعاون بين الدول والمنظمات الدولية المعنية: ويكون ذلك بإتباع برنامج شامل ومنسق على الصعيد الإقليمي لحماية البيئة البحرية في المنطقة والعمل على تحسينها، ومقاومة جميع مصادر التلوث البحري.¹⁷⁵

وتعمل الدول الأطراف في الاتفاقية عند تحقيقها لهذه الأهداف التقيد بالالتزامات التي نصت عليها الاتفاقية ضمن أحكامها وبروتوكولاتها.

الفرع الثالث: التزامات الدول الأطراف بمقتضى الاتفاقية .

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

• اتخاذ الدول الأطراف مبادرات فردية أو مشتركة تتوافق مع القانون الدولي من خلال المنظمات الدولية ذات الصلة لتشجيع جميع الدول غير الأطراف على تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية وبروتوكولاتها.¹⁷⁶

• اتخاذ كافة التدابير اللازمة لتنفيذ خطة عمل البحر المتوسط، وتواصل السعي لحماية البيئة البحرية والموارد الطبيعية في المنطقة، وتطبيق مبدأ الحذر قدر المستطاع الذي يستند على وجود تهديدات خطيرة، أو ضرر دائم، وكذلك تطبيق مبدأ الغرم على الملوث حيث يتحمل الملوث تكاليف منع

¹⁷³ - اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط، ص 07 من الديباجة

¹⁷⁴ - الاتفاقية برشلونة لعام 1976، ص 07 من الديباجة

¹⁷⁵ - نفس الاتفاقية ، ص 08 من الديباجة

¹⁷⁶ - المادة 03 من اتفاقية برشلونة لعام 1976.

التلوث، وتدابير مكافحته، والتخفيف منه، وكذلك اتخاذ التدابير اللازمة فيما يخص إجراءات تقييم الأثر البيئي المتعلق بالأنشطة التي تقع تحت ولايتها القضائية، أو سيطرتها، على أساس الأخطار وتبادل المعلومات، وحماية المناطق الإيكولوجية والمناظر الطبيعية، والاستخدام الوطني للموارد الطبيعية.¹⁷⁷

- اتخاذ التدابير المناسبة لمنع التلوث الناجم عن إلقاء النفايات من السفن، والطائرات أو الترميد في البحر،¹⁷⁸ ومنع التلوث من السفن،¹⁷⁹ وكذا التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال الجرف القاري، وقاع البحر وترتيبه التحتية،¹⁸⁰ وكذلك اتخاذ كافة التدابير الضرورية لمنع التلوث من مصادر برية كالأنهار، والمصانع.¹⁸¹

- التعاون في ميادين العلم والتكنولوجيا وتبادل البيانات وغيرها من المعلومات العلمية لفرض هذه الاتفاقية، وتشجيع البحوث في مجال التكنولوجيا السليمة بيئياً، والحصول عليها ونقلها.¹⁸²

-التعاون في معالجة حالات التلوث الطارئة، والرصد المستمر للتلوث عن طريق تنفيذ برامج مشتركة.¹⁸³

-اعتماد الدول الأطراف تشريعات لتنفيذ أحكام الاتفاقية وبرتوكولاتها.¹⁸⁴

-الإتاحة للجمهور الوصول المناسب إلى المعلومات الضرورية عن حالة البيئة في ميدان تطبيق الاتفاقية والبرتوكولات، وعن الأنشطة أو التدابير التي تؤثر عليها، أو يحتمل أن تؤثر عليها، وإتاحة الفرصة للجمهور المشاركة في عمليات اتخاذ القرارات ذات الصلة بمجال تطبيق الاتفاقية وبرتوكولاتها كلما كان ذلك مناسباً.¹⁸⁵

-التعهد بالتعاون مع الدول المنظمات الدولية المعنية في صياغة واعتماد قواعد وإجراءات مناسبة لتحديد المسؤولية، والتعويض عن الضرر الناجم عن تلوث البيئة البحرية في منطقة البحر المتوسط.¹⁸⁶

177 - المادة 04 فقرة 1 - 2 - 3 من نفس الاتفاقية

178 - المادة 05 من نفس الاتفاقية

179 - المادة 06 من نفس الاتفاقية

180 - المادة 07 من نفس الاتفاقية

181 - المادة 08 من نفس الاتفاقية

182 - المادة 13 من اتفاقية برشلونة لعام 1976

183 - المادة 09 و12 من نفس الاتفاقية

184 - المادة 14 من نفس الاتفاقية

185 - المادة 15 من نفس الاتفاقية

186 - المادة 16 من نفس الاتفاقية

لقد وضعت اتفاقية حماية البيئة البحرية، والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط، خطة متناسقة وشاملة لحماية ودعم البيئة البحرية للبحر المتوسط، باعتبار هذا البحر ذو خصائص هيدروغرافية تجعله عرضة للتلوث بسرعة، بالإضافة إلى الاكتظاظ في حركة الملاحة البحرية به، فكل التقارير تشير إلى أن البحر المتوسط في خطر، فهناك مئة وعشرين (120) دولة ساحلية في حوض البحر المتوسط تصب مياه مجاريها الملوثة في البحر مباشرة، وثبت أن حوالي 85% من تلك المياه تصل إلى البحر دون معالجة كافية، كما أشارت التقديرات أن البحر المتوسط يحتوي وحدة على نسبة 1/8 إلى 1/4 من كل كميات التلوث الناجمة عن النفط في العالم، وفي هذا الشأن تشير تقارير وزارة البيئة إلى أنه إذا بقي الوضع كما هو عليه فإنه خلال 12 أو 15 سنة سيصبح البحر المتوسط من أكبر المستنقعات المكشوفة وأخطرها،¹⁸⁷ لذلك فالخطة التي وضعتها الاتفاقية وبروتوكولاتها تحتاج إلى الإجراءات العملية في أسرع وقت ممكن لإنقاذ البحر المتوسط.

المطلب الثاني: اتفاقية المحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن لعام 1982.

تمتاز بيئات البحر الأحمر وخليج عدن بكونها واحدة من أهم البيئات البحرية والساحلية في العالم بالإضافة إلى الأهمية الإستراتيجية، والاقتصادية والاجتماعية، بالنسبة لسكان الإقليم، وتزايد في الآونة الأخيرة الضغوط التي تهدد استقرار النظم البحرية على المدى الطويل من الازدياد المطرد للسكان في المناطق الساحلية، وكذلك سرعة النمو الاقتصادي في هذه المناطق، كما تشهد تزايداً كبيراً في حركة التجارة البحرية، لذلك تواجه المنطقة تهديدات مستمرة وخطيرة من التلوث النفطي، والحوادث البحرية واستنزاف للموارد البحرية والصيد الجائر، باعتبار هذه المخاطر ذات طبيعة مشتركة وعابرة للحدود مما يوجب تعاوناً إقليمياً لتحديد أسبابها وتأثيراتها والإجراءات المطلوبة لمواجهتها.

وعليه تم تدعيم برنامج بيئة البحر الأحمر وخليج عدن في 1982 باتفاقية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن والمعروفة باتفاقية "جدة"، والتي تمت بعد انعقاد مؤتمر جدة الإقليمي للمفوضين للمحافظة على البيئة البحرية والمناطق الساحلية في البحر الأحمر وخليج عدن في المدة من 13 إلى 15 فبراير 1982¹⁸⁸، وقد ألحقت الاتفاقية بعدة بروتوكولات لتفعيل الحماية المطلوبة للإقليم، كما سطرت أيضاً أهداف عديدة سعت الدول الأطراف إلى تحقيقها، وكذلك تضمنت في احكامها على مجموعة من الالتزامات تتعهد الدول المتعاقدة بتنفيذها.

187 - سليم حداد، المرجع السابق، ص90.

188 - خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص288.

الفرع الأول: البروتوكولات الملحقة بالاتفاقية.

ألحقت اتفاقية المحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن لعام 1982 بعدة بروتوكولات أهمها:

أولاً: البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالنفط وغيره من المواد الضارة في الحالات الطارئة: يعتبر هذا البروتوكول جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقية وقد تم التوقيع عليه في 14 فبراير 1982 بمدينة جدة في المملكة العربية السعودية على إثر قرارات وتوصيات مؤتمر جدة الإقليمي للمفوضين الذين يضم الدول الأعضاء للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن، ودخل البروتوكول حيز النفاذ في عام 1985.¹⁸⁹

يهدف البروتوكول إلى التعاون الإقليمي في مكافحة أي تلوث ينجم عن أي كارثة أو حادثة أو واقعة، ينتج عنها تلوث خطير أو تهديد خطير للبيئة البحرية بالزيت أو المواد الضارة الأخرى، بما في ذلك الاصطدام أو الجنوح، أو أي حوادث تتعلق بالسفن بما فيها الناقلات وكذلك الانفجارات الناجمة عن أنشطة التنقيب عن النفط وإنتاجه وتسرب الزيت والمواد الضارة الأخرى نتيجة خلل في المنشآت البحرية.¹⁹⁰

ومن أهم الأحكام التي نص عليها هذا البروتوكول هو إنشاء مركز المساعدات المتبادلة للطوارئ البحرية والذي يسمى "ايمارسجا" ومقره في الغردقة، وقد تم النص عليه في المادة الثالثة من البروتوكول، حيث تنشأ الأطراف المتعاقدة بموجب هذا البروتوكول مركز المساعدات المتبادلة للطوارئ البحرية، ويهدف هذا المركز إلى تسهيل التعاون فيما بين الأطراف المتعاقدة لمكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، ومساعدة الأطراف المتعاقدة التي تطلب ذلك في تعزيز قدراتها الوطنية لمكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى، وتسهيل تبادل المعلومات والتعاون التقني.

ثانياً: البروتوكول الخاص بالمحافظة على التنوع الحيوي وإنشاء شبكة من المناطق المحمية في البحر الأحمر وخليج عدن: نظراً للضغوط المستمرة على البيئة البحرية والساحلية والنظم الإيكولوجية المترتبة على التوسع الحضري والنمو السكاني والتنمية الاقتصادية والعوامل الأخرى التي قد تؤدي إلى تراجع كبير للتنوع الإحيائي، فإن الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن بالتنسيق مع الدول الأعضاء (مصر، السودان، السعودية، الأردن، اليمن، الصومال، وجيبوتي)، أكدت على ضرورة تعاون كافة الدول على صون وحماية واستعادة صحة وسلامة وتكامل النظم

189 - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 98.

190 - المادة 02 من اتفاقية المحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن لعام 1982.

الإيكولوجية البحرية والساحلية لذا قامت الهيئة بوضع هذا البروتوكول الذي تم التوقيع عليه في 10 ديسمبر 2005 بمدينة جدة من أجل المحافظة على التنوع الإحيائي في البحر الأحمر وخليج عدن. ويهدف هذا البروتوكول إلى إتاحة فرص المحافظة والحماية لسلامة وتكامل النظم الإيكولوجية والتنوع الإحيائي في إقليم الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن، وحماية الأنواع المهددة بالانقراض، والعمل على استخدامها على نحو مستدام، بما يكفل توفرها وتنوعها على المدى البعيد.¹⁹¹

وقد أكد البروتوكول ضمن أحكامه على حماية والمحافظة على الأنواع المهددة بالانقراض، وتبني إستراتيجية وخطط وبرامج لصون التنوع الإحيائي، وتحقيق الإدارة والاستخدام المستدام للموارد الحية البحرية.

ثالثاً: البروتوكول الخاص بحماية البيئة من الأنشطة البرية في البحر الأحمر وخليج عدن. لاحظت الدول الأعضاء في الاتفاقية تزايد الضغوط البيئية الناجمة عن الأنشطة البشرية في المناطق الساحلية للإقليم، وخاصة التدهور الملحوظ في البيئة البحرية وتدمير مكوناتها من الأحياء، والتغيير في خصائصها الفيزيائية والكيميائية، لذا تم التوقيع على بروتوكول خاص بحماية البيئة البحرية للبحر الأحمر وخليج عدن من التلوث من مصادر برية وذلك في 25 ديسمبر 2005 بمدينة جدة.¹⁹² وقد ألزم هذا البروتوكول الأطراف المتعاقدة باتخاذ جميع التدابير المناسبة لحماية البحر الأحمر وخليج عدن من التلوث الناجم عن أي مصادر و/أو أنشطة برية تقع في أراضيها، وخفض هذا التلوث إلى أقصى حد ممكن، ومكافحته عن طريق منعه و/أو مكافحته و/أو القضاء عليه وإيلاء الأولوية بصورة خاصة للقضاء التدريجي على المدخلات من المواد السامة والثابتة والقابلة للتراكم.¹⁹³

كما ألزم الدول المتعاقدة بالعمل على المحافظة على البيئة بما في ذلك منع وتقليل ومكافحة التلوث الناجم عن مصادر وأنشطة برية، وذلك من خلال برامج العمل القائمة على التحكم في المصدر ومعالجة المياه المستعملة وإدارتها، وإتباع إجراءات تقييم الأثر البيئي وفصل النفايات الصناعية ومعالجتها على حدة وإدارة النفايات الصلبة لما ينجم عنها من أخطار تهدد الحياة البرية وهذا عن طريق اتخاذ التدابير اللازمة.

رابعاً: البروتوكول الإقليمي الخاص بالتعاون الفني لاستعارة ونقل الخبراء والفنيين والأجهزة والمعدات والمواد في الحالات الطارئة: تؤكد دول الإقليم حرصها على حماية البيئة البحرية والساحلية

191 - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص100.

192 - أحمد محمود الجمل، نفس المرجع، ص101.

193 - أحمد محمود الجمل، نفس المرجع، ص102.

للبحر الأحمر وخليج عدن بناءً على الفقرة الأولى (01) من المادة التاسعة (09) من الاتفاقية وفيما يخص بالتعاون في مواجهة حالات التلوث الطارئة صدر هذا البروتوكول عام 2009 بمدينة جدة، والذي سعى إلى إيجاد إطار عمل قانوني وإداري وتنظيمي عام لتسهيل عملية الاستعارة، والنقل للخبراء والفنيين والأجهزة والمعدات والمواد في الحالات الطارئة تماشياً مع البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، وتعزيز التعاون الإقليمي لنقل مخاطر التلوث الناجم عن الحوادث البحرية.

وقد تضمن البروتوكول في أحكامه على الترتيبات الإدارية والتنظيمية والترتيبات المالية والإجراءات المتعلقة بإعادة ما تم استعارته من الخبراء والفنيين، والمواد والأجهزة والمعدات، أو استبدالها أو التعويض عن نفقاتها، كما بحث أيضاً على تقديم المساعدة والتسهيلات الممكنة للدول التي تواجه حالة الطوارئ البحرية.¹⁹⁴

وقد عهد للهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن والمشكلة عامة 1995 بتنفيذ الأنشطة والأولويات الواردة في اتفاقية جدة لعام 1982، وكذا البروتوكولات الملحقة بها من أجل تحقيق الأهداف المرجوة.

الفرع الثاني: أهداف الاتفاقية.

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

- المحافظة على البيئات البحرية والساحلية في الإقليم.
- منع وتقليل ومكافحة التلوث في البحر الناجم من السفن ومن الفضلات وغيرها من المواد من السفن والطائرات والتلوث الناجم عن عمليات الصرف الصحي التي تصل إلى البحر.
- ضمان الالتزام الفعال بالقواعد الدولية المرعبة والمتعلقة بالتحكم في أنواع التلوث.
- حماية وصون التنوع الإحيائي في الإقليم وحماية خاصة الأنواع المهددة بالانقراض.
- رفع القدرات الوطنية والإقليمية في مجال إدارة الموارد البحرية الحية لتحقيق التنمية المستدامة.
- نشر وترسيخ مفهوم التربية البيئية من أجل تحقيق التنمية المستدامة وتشجيع تكوين مجتمع ملم ومدرك بالقضايا البيئية¹⁹⁵، فالوعي البيئي يعتبر الطريقة الفعالة للحفاظ على البيئة البحرية من التلوث.

194 - رضا صالح أبو العطا، المرجع السابق، ص130.

195 - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص95.

- تطوير القدرات الإقليمية في كل ما يتعلق بالتخطيط والإدارة للمحميات، وتأمين الاستخدام المستدام للموارد البحرية الحية، وتدعيم التنمية الاقتصادية والاجتماعية والمحلية والوطنية.
- حماية الإرث الثقافي الفريد للبيئة البحرية والساحلية للبحر الأحمر وخليج عدن وتنفيذ إطار قانوني إقليمي للمناطق المحمية والتنوع الحيوي.
- توثيق التعاون بين الأطراف المتعاقدة والمنظمات الدولية العالمية والإقليمية لإعداد وإقرار معايير إقليمية وتطبيقات يوصى بها للمحافظة على البيئة البحرية وخاصة في الحالات الطارئة.
- إن تحقيق هذه الأهداف العامة والمشاركة بين الدول الأطراف في الاتفاقية، يتطلب إعداد برنامج إقليمي للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن، ولتنفيذ هذا البرنامج على الدول المتعاقدة احترام الالتزامات القانونية المنصوص عليها في الاتفاقية.

الفرع الثالث: التزامات الأطراف المتعاقدة بمقتضى الاتفاقية.

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

- اتخاذ جميع التدابير اللازمة لمنع وتقليل ومكافحة التلوث في البحر الناجم من السفن، والعمل على ضمان الالتزام بالقواعد الدولية المرعية المتعلقة بالتحكم في هذا النوع من التلوث بما في ذلك طرق تحميل النفط فوق مياه التوازن وخزانات التوازن المنفصلة وإجراءات غسل الزيت الخام من الناقلات.
- اتخاذ جميع التدابير لمكافحة ومنع التلوث الناجم من إلقاء الفضلات من السفن، والطائرات مع احترام القواعد الدولية المرعية والمتعلقة بالتحكم في هذا النوع من التلوث طبقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن.
- على الأطراف المتعاقدة وضع المعايير والقوانين واللوائح الوطنية المطابقة لأحكام الاتفاقية، والسعي للتنسيق بين سياستها الوطنية في هذا المجال، وبعين كل طرف السلطة الوطنية لهذا الغرض.
- الالتزام بالتعاون مع المنظمات الدولية العالمية والإقليمية لإعداد وإقرار معايير وإجراءات إقليمية للمحافظة على البيئة البحرية، بما في ذلك منع وتقليل ومكافحة التلوث من كافة المصادر تماشياً مع أهداف الاتفاقية ولمساعدة بعضها البعض في الوفاء بالالتزامات للاتفاقية.
- اتخاذ جميع التدابير اللازمة لمنع وتقليل ومكافحة التلوث من كافة المصادر من أجل المحافظة على البيئة البحرية.
- اتخاذ جميع التدابير الضرورية سواء بصورة انفرادية أو مشتركة من أجل ضمان توفر المعدات المناسبة والأشخاص المؤهلين فور الحاجة لمواجهة حالات التلوث الطارئة في البحر، وإزالة التلوث

الناجم عنها أو الحد منه¹⁹⁶، فباتخاذ هذه التدابير يمكن مواجهة خطر التلوث البحري فور وقوعه، ومكافحته للحفاظ على البيئة البحرية.

- التعاون سواء مباشرة أو من خلال المنظمات الدولية العالمية والإقليمية المختصة في مجالات البحث العلمي، والرصد والتقييم البيئي وتبادل المعلومات والبيانات العلمية تحقيقاً لأغراض الاتفاقية وبروتوكولاتها وخطط عملها.
- تعاون الأطراف المتعاقدة في وضع وإقرار القواعد والإجراءات المناسبة لتحديد المسؤولية المدنية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية مع مراعاة القواعد والإجراءات الدولية السارية والمتعلقة بهذه الأمور، وكذلك تحديد المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن مخالفة الالتزامات الواردة في الاتفاقية وبروتوكولاتها.
- عدم تطبيق أحكام الاتفاقية على السفن الحربية وغيرها من السفن التي تمتلكها أو تقوم بتشغيلها إحدى الدول ويقتصر استخدامها على الخدمات الحكومية غير التجارية.¹⁹⁷
- السعي للوصول إلى تسوية بالطرق الودية في حالة قيام أي نزاع حول تفسير أو تطبيق الاتفاقية أو بروتوكولاتها أو ملاحقتها.¹⁹⁸

إن اتفاقية المحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن والبروتوكولات الملحقة بها قد ركزت على مكافحة التلوث من جميع مصادره، كما نصت على التعاون على مواجهة التلوث وإزالة أو الحد منه خاصة في حالات الطوارئ، حيث أعدت خطة عمل في إطار قانوني إقليمي من أجل إرساء منهج شامل وصادق للحفاظ على البيئة البحرية، وتنمية المناطق الساحلية باعتبار إقليم البحر الأحمر وخليج عدن يتمتع بموقع إستراتيجي هام، وموارد طبيعية وتنوع حيوي مذهل، كما له أهمية اقتصادية واجتماعية وترفيهية، لذلك تتطلب حمايته تكاتف جهود الدول المطلة عليه من أجل ضمان حماية فعالة له.

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

1978.

إن تلوث مياه الخليج بما يطرح فيها من مياه المجاري والقاذورات مع ما بها من مطهرات ومواد سامة، جعلها مرتعاً خصباً للأمراض، واستتبع آثار سيئة على الكائنات البحرية والناحية السياحية على السواء، وقد جاء في تقرير رسمي لوزارة الصحة بالكويت بشهر أبريل عام 1975 أن معظم شواطئ الكويت شديدة التلوث ويجب منع الاستحمام فيها حرصاً على حماية الصحة العامة، كما أن تلوث تلك

196 - المادة الرابعة من اتفاقية المحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن لعام 1982

197 - المادة التاسعة من نفس الاتفاقية .

198 - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص98.

الشواطئ كان يزداد نتيجة كسر أو تحطم بعض الأنابيب، وكذلك عن تسرب النفط ومشتقاته، وتصريف
كيماويات المصانع.¹⁹⁹

وتعتبر مياه الخليج المصدر الأساسي للحصول على المياه العذبة في بعض الدول، فضلاً على
أن الخليج يعد من البحار الضيقة المساحة، قليلة العمق، ذات التيارات بطيئة الحركة مما يضاعف من
أثر التلوث عليه، ويؤكد أن المواد الملوثة تظل فيه سنوات طويلة، لذلك عقد في الكويت في الفترة
الممتدة بين 15 و22 أبريل 1978 مؤتمر الكويت الإقليمي للمفوضين لحماية وتنمية البيئة البحرية
والمناطق الساحلية، والذي اشتركت فيه ثمان (08) دول مطلة على الخليج، وهي دول تنتمي إلى أغنى
مناطق العالم إنتاجاً للنفط وهي: دول البحرين، إيران، العراق، الكويت، عمان، قطر، المملكة العربية
السعودية، الإمارات العربية المتحدة.²⁰⁰

وقد أسفر المؤتمر عن توقيع اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث
وبروتوكولان ملحقان بها، وقد أصبحت الاتفاقية سارية المفعول بعد أن صادق عليها العدد المطلوب من
الدول المتعاقدة في 24 أبريل 1978، وقد عقد من أجل منع ورقابة ومكافحة التلوث البحري في مياه
الخليج.²⁰¹

وفي هذا المطلب سوف نتطرق إلى البروتوكولات الملحقة بهذه الاتفاقية، ثم الأهداف التي
وضعتها الاتفاقية في إستراتيجيتها، وكذلك الالتزامات الملقاة على عاتق الدول المطلة على مياه الخليج
بمقتضى الاتفاقية.

الفرع الأول: البروتوكولات الملحقة بالاتفاقية.

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

**أولاً: البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في
الحالات الطارئة:** أصبحت مشكلة التلوث المائي بالزيت أو النفط من أهم مشاكل التلوث في دول
الخليج، ويرجع ذلك إلى ناقلات النفط وما يتسرب منها عمداً أو خطأً من زيت عند دخولها وخروجها
من موانئ النفط، ومنها ما قد يطرح من تسرب نفطي من أنابيب النفط الموصلة لميناء التصدير، أو من

199 - ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2004، ب.ط، ص211.

200 - ماجد راغب الحلو، نفس المرجع، ص211.

201 - خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص289.

آبار النفط البحرية، وقد يحدث وتصطدم إحدى ناقلات النفط بسفينة أخرى أو بعض التجهيزات النفطية أو الأجسام الصلبة، حيث أصبحت مياه الخليج مرتعاً لعمليات التلوث من قبل ناقلات النفط وعن طريق التسرب من الأنابيب النفطية.²⁰²

لذلك كان لابد من وجود تعاون إقليمي لمكافحة النوع من التلوث من قبل الدول الأطراف في الاتفاقية، وقد تمثل هذا التعاون في البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي لمكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الأخرى، وهذا بعدما أدركت دول الخليج خطورة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى، فعملت على الحد المنع من تلوث البيئة البحرية في المنطقة محاربتة، وهذا عن طريق وضع القوانين اللازمة لمكافحة تلوث مياه البحر بالنفط، واتخاذ الإجراءات الضرورية والفعالة لحماية الساحل والمصالح ذات العلاقة للدولة أو أكثر من خطر وآثار التلوث الناجم عن وجود الزيت والمواد الضارة الأخرى في البيئة البحرية، والناجم عن الطوارئ البحرية، وكذلك وضع خطط طوارئ ووسائل لمكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في المنطقة البحرية، وتشمل هذه الوسائل بوجه خاص الإمكانيات المتاحة من معدات وسفن وطائرات وقوى عاملة معدة للمعلومات اللازمة لمواجهة الحالة الطارئة.²⁰³

ثانياً: بروتوكول حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج من مصادر البر: وقع عليه في 21 فبراير 1990 حين أدركت الدول الأعضاء الحاجة الماسة إلى وضع ضوابط وضرورة تنظيم عمليات تصريف النفايات من مصادر البر إلى البحر، وذلك عن طريق وضع حد للتلوث البحري نتيجة إلقاء النفايات البرية في البحر، والتي تؤثر على مصائد الأسماك والكائنات البحرية وتقلل من المجالات الترفيهية للسكان بالقرب من الساحل.

وقد نص البروتوكول على أن الدول المتعاقدة بصفتها أطرافاً في اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث تعترف بالخطر المحدق بالبيئة البحرية وصحة الإنسان من جراء التلوث الناتج من مصادر البر، والمشكلات الهامة الناتجة عن ذلك في المياه الساحلية لعديد من الدول المتعاقدة، وبصورة خاصة تلك الناتجة عن تصريف مواد غير معالجة أو التي لم تتل المعالجة الكافية، أو بسبب التصريف غير الملائم للفضلات المنزلية أو الصناعية.²⁰⁴

وقد أكد البروتوكول على ضرورة تقوية التدابير المعمول بها لمنع ومكافحة التلوث الناتج من التصريف من مصادر في البر على المستويين الوطني والإقليمي، مع وضع الاعتبار للمواد 194

202 - ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص214.

203 - المادة الثالثة من اتفاقية الكويت الإقليمية الخاصة بالتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث لعام 1978.

204 - ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص219.

و207 و212 و213 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وقواعد مونتريال التوجيهية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج من مصادر البر لعام 1985.

وقد حددت المادة الثانية (02) من البروتوكول المنطقة التي تطبق فيها أحكام البروتوكول أما المادة الثالثة (03) منه، فقد حددت مصادر التلوث البحري التي تصل إلى المنطقة من مصادر في البر تقع في أراضي الدول المتعاقدة.²⁰⁵

وشدد البروتوكول على أهمية تعاون الدول المتعاقدة في مجالات التعاون العلمي والتقني المتعلق بالتلوث من مصادر البر، وتبادل المعلومات بشأن تطبيق هذا البروتوكول.

الفرع الثاني: أهداف الاتفاقية.

أبرمت الاتفاقية من أجل المحافظة على البيئة البحرية في بحار الخليج وما تضمه من نظم بيئية وأحياء مائية متنوعة، والحد من أشكال التلوث الناتج عن مختلف الأنشطة التنموية التي قد تتسبب في تدهور جودة البيئة البحرية، أو تهدد استدامة الموارد الطبيعية فيها، وقد حددت في خطة عملها لحماية وتنمية البيئة والمناطق الساحلية عدة أهداف أهمها:

- تقييم حالة البيئة بما في ذلك نشاطات التنمية الاجتماعية، والاقتصادية المتعلقة بالبيئة، واحتياجات الإقليم لمساعدة الحكومات في مواجهة المشكلات البيئية بطريقة سليمة، خاصة المشكلات المتعلقة بالبيئة البحرية.
- وضع أسس إدارة الأنشطة التي لها تأثير على النوعية البيئية وعلى حماية واستغلال الموارد البحرية المحددة على أساس دائم.
- وضع الوثائق القانونية التي تشكل الأساس القانوني للجهود المشتركة لحماية وتنمية الإقليم على أساس دائم.
- القيام بالإجراءات المساندة بما في ذلك إنشاء الأجهزة والهيكل التنظيمية الوطنية، والإقليمية التي يتطلبها التنفيذ الفعال والمضمون لحماية البيئة البحرية في المنطقة، ومنع التلوث ومحاربه.²⁰⁶
- ومن أجل تحقيق هذه الأهداف قامت الدول الأطراف في الاتفاقية بدراسة عامة وشاملة لمصادر التلوث البحري، ورصد الملوثات بمختلف أنواعها، وهذا بإتباع الالتزامات التي نصت عليها الاتفاقية.

الفرع الثالث: التزامات الدول المتعاقدة بمقتضى الاتفاقية.

205 - ماجد راغب الحلو، نفس المرجع، ص221.

206 - ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص226.

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

- اتخاذ جميع التدابير المناسبة لمنع وتقليل ومكافحة تلوث البيئة البحرية في الخليج، خاصة التلوث الناجم عن عمليات التصريف المقصودة، أو العارضة من السفن، وكذلك التلوث الناتج عن إلقاء الفضلات وغيرها من المواد من السفن والطائرات.²⁰⁷
 - مراعاة القواعد الدولية المتعلقة بطرق تحميل النفط فوق مياه التوازن، وخزانات مياه التوازن المنفصلة، بالإضافة إلى عمليات الغسل بالزيت الخام.²⁰⁸
 - مراعاة القواعد الدولية المتعلقة بإلقاء الفضلات وغيرها من المواد من السفن والطائرات.²⁰⁹
 - اتخاذ جميع التدابير اللازمة لمنع وتقليل ومكافحة التلوث الناجم من عمليات التصريف التي تصل إلى المنطقة البحرية من البر، سواء عن طريق الهواء أو الماء، أو من الساحل مباشرة بما في ذلك المصاب وخطوط الأنابيب،²¹⁰ وكذلك التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال قاع البحر الإقليمي وترتبه التحتية والجرف القاري، بما في ذلك منع الحوادث، ومواجهة حالات التلوث الطارئة التي يترتب عليها الإضرار بالبيئة البحرية،²¹¹ بالإضافة إلى التلوث الناجم عن استصلاح الأراضي، وما يصحبه من عمليات التجويف بالشفط أو التجريف الساحلي طبقاً للمادة الثامنة من الاتفاقية.
 - التعاون بين الدول لمواجهة حالات التلوث الطارئة وذلك باتخاذ كافة التدابير اللازمة كتوفير الأشخاص المؤهلين لمكافحة التلوث، والمعدات المناسبة لذلك فور الحاجة إليها.²¹²
 - إبلاغ المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية بالكويت فوراً بحالات التلوث الطارئة.²¹³
 - إدراج تقييم الآثار البيئية المحتملة في أي نشاط تنظيمي تجريبه، ويترتب عليه تنفيذ مشروعات داخل أراضي الدولة، والتي قد ينتج عنها مخاطر جسيمة تتعلق بتلويث مياه الخليج.²¹⁴
- ركزت اتفاقية الكويت الإقليمية الخاصة بالتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث لعام 1978 في أحكامها على ضرورة محاربة التلوث بالنفط والمواد الضارة الأخرى، لكون جميع الدول الأطراف فيها منتجة للنفط، إلا أن هذه الاتفاقية كغيرها من الاتفاقيات الدولية كثيراً ما تنتهك، ولا تجد لها صدى كبيراً

207 - المادة الثالثة من اتفاقية الكويت الإقليمية الخاصة بالتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث لعام 1978.

208 - المادة الرابعة من نفس الاتفاقية.

209 - المادة الخامسة من نفس الاتفاقية.

210 - المادة السادسة من الكويت الإقليمية الخاصة بالتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث لعام 1978

211 - المادة السابعة من نفس الاتفاقية

212 - المادة التاسعة من نفس الاتفاقية

213 - المادة التاسعة من نفس الاتفاقية

214 - المادة الحادية عشر من نفس الاتفاقية

في الواقع العملي، فرغم أن كلا من العراق وإيران وقعتا على اتفاقية الكويت الإقليمية، إلا أن ما خلفته الحرب العراقية الإيرانية عام 1980 كان له أثر بالغ السوء على البيئة البحرية، حيث أدى تدمير حقل النوروز الإيراني في فبراير عام 1983 بواسطة القوات العراقية إلى تسرب النفط في البحر، مما أدى ذلك إلى إحداث أخطر كارثة تلوث بحري في العالم، حيث غطت بقعة الزيت الناتجة عنه مساحة ألف كيلو متر مربع في مياه الخليج.²¹⁵

كما قامت السلطات العراقية بتسريب النفط في مياه الخليج، من أجل خلق بحيرة نفط عائمة، لإعاقة عمليات الإنزال البحرية لقوات التحالف، وبذلك منعت إمداد دول المنطقة بالمياه العذبة التي تستمدتها من عمليات تحلية مياه الخليج، وقد بلغت كمية النفط التي تسربت في الخليج بهذه العملية أكثر من مليون طن.²¹⁶

لذلك فعلى الدول المتعاقدة التنبه للخطر المحدق بالبيئة البحرية في الخليج، والإدراك تماماً بضرورة وضع ضوابط ومعايير لحماية مياه الخليج عن طريق إصلاح الضرر الذي وقع، وردع المخالفين لأحكام الاتفاقية.

المطلب الرابع: اتفاقية بوخارست الخاصة بحماية البحر الأسود من التلوث لعام 1992. يعتبر البحر الأسود من البحار الداخلية، حيث يقع بين الجزء الجنوبي الشرقي لأوروبا وآسيا الصغرى، ويتصل بالبحر المتوسط عن طريق مضيق البوسفور وبحر مرمرة، كما يتصل ببحر آزوف عن طريق مضيق كيرتش وهو الطريق البحري الوحيد الناجي من التجمد في معظم أيام السنة. وتطل على البحر الأسود ستة دول تتمثل في أوكرانيا، روسيا، جورجيا، تركيا، بلغاريا، ورومانيا، وهو بحر غني بالموارد البحرية، حيث يضع حوالي 350 نوع من البالانكتونات الحيوانية، و80 نوع من البالانكتونات النباتية، وحوالي 180 نوع من الأسماك، إذ تزخر بيئته البحرية بثروات طبيعية هائلة، لذلك سعت الدول المطلة عليه إلى منع التلوث وتقليله، والتحكم فيه من أجل حماية البيئة البحرية للبحر الأسود والحفاظ عليها وذلك عن طريق إبرام اتفاقية خاصة بحماية البحر الأسود من التلوث سميت باتفاقية "بوخارست" والتي تم التصديق عليها في 21 أبريل 1992، بعد أن وقعت عليها الدول الست (06) المطلة على البحر الأسود.²¹⁷

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

215 - ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص215.

216 - ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص216.

217 - خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص290.

الفرع الأول: البروتوكولات الملحقة بالاتفاقية:

شملت الاتفاقية على ثلاثة بروتوكولات منفصلة تتمثل فيما يلي:

أولاً: البروتوكول الخاص بمنع وتقليل تفرغ مواد محددة: نص البروتوكول على أن الدول

المتعاقدة تلتزم بمنع وتقليل إلى أقصى حد ممكن تفرغ مواد ضارة بالبيئة البحرية سواء كان هذا التفرغ من السفن في إطار العمليات التشغيلية المألوفة للسفن أثناء الرحلة البحرية لتصريف مياه الصرف الصحي أو مياه الأتران أو تنظيف السفينة من مخلفات بعض الشحنات، أو كان التفرغ من المنشآت أو الهياكل المشيدة في البحار، أو كان التفرغ من الطائرات أثناء رحلتها الجوية، لذلك ألزم البروتوكول الدول المتعاقدة في اتفاقية بوخارست باحترام الضوابط والمعايير المنظمة لعمليات التفرغ.²¹⁸

وتعتبر مواد محددة كل مادة ضارة وسامة وتشكل خطر على البيئة البحرية وخاصة المواد غير المعالجة أو التي لم تعالج بطريقة كافية، فينبغي على الدول الأطراف منع تفرغ هذه المواد، أو التقليل من تفرغها في البحر الأسود.

ثانياً: البروتوكول الخاص بمنع وخطر إلقاء مواد محددة: بموجبه يمنع ويحظر إلقاء مواد محددة

، أي المواد المضرة بالبيئة البحرية كالمواد الإشعاعية والنوية، مخلفات الصرف الصحي والفضلات والنفائات والقمامة وكذلك النفط وغيرها من المواد الضارة الأخرى، فالبروتوكول ألزم الدول المتعاقدة بعدم إلقاء هذه المواد في البحر نظراً لما تشكله من خطورة على البيئة البحرية، وعلى صحة الإنسان.

ويرفع هذا الحظر في الحالات المسموح بها، لأسباب تتعلق بضمان سلامة السفينة، أو إنقاذ الأرواح في البحار، أو إذا كان إلقاء مادة ضارة بهدف مكافحة حدث تلوث محدود، أو لأغراض البحث العلمي المشروع في مجال التخفيف من التلوث أو مكافحته، ويكون الإلقاء أو الإغراق عن طريق استصدار تصريح مسبق.²¹⁹

ثالثاً: البروتوكول الخاص بالتعاون في حال وقوع حوادث تتعلق بتسرب النفط أو المواد

الكيميائية إلى المياه: تكثر الحوادث البحرية في البحر الأسود نتيجة لاصطدام الناقلات البحرية أو جنوحها، مما يؤدي إلى تدفق الزيت أو النفط، أو مواد كيميائية تكون محملة في تلك الناقلات، ويؤدي تسرب تلك المواد إلى إلحاق أضرار بالغة بالبيئة البحرية، مما يستدعي معالجة الضرر، أو احتواء التلوث قبل انتشاره، وهذه العمليات تتطلب نفقات باهظة، لذلك أكد البروتوكول على ضرورة التعاون الإقليمي لمكافحة التلوث البحري أثناء هذه الحوادث، وذلك بوضع خطط طوارئ وتوفير الوسائل الضرورية من معدات وسفن، وطائرات وأشخاص مؤهلين للعمليات اللازمة لمواجهة حالات الطوارئ،

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

219 - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 115.

والحد من انتشار التلوث الناتج عنها، وقد أكد البروتوكول على ضرورة التدخل الفردي أو الجماعي في حال وقوع حوادث تسرب النفط أو المواد الكيماوية إلى المياه، وكذلك التعاون الإقليمي بين الدول أو من طريق المنظمات الدولية المختصة من أجل القيام بالدراسات وبرامج البحث العلمي.²²⁰

الفرع الثاني: لأهداف الاتفاقية.

تقدم الاتفاقية إطار عمل من أجل التعاون للحفاظ على الموارد الحية للبحر الأسود، والاستفادة منها، واستغلالها كما تهدف إلى منع التلوث من مختلف مصادره، وتقليله والتحكم فيه من أجل حماية البيئة البحرية للبحر الأسود والحفاظ عليها، وحماية التنوع الإحيائي فيها، من خلال منع وحظر إلقاء وتفريغ المواد الضارة في البحر الأسود،²²¹ بالإضافة إلى أن الاتفاقية أنشأت من أجل ضمان الالتزام الفعال بالقواعد الدولية المرعية، والمتعلقة بالتحكم في أنواع التلوث البحري، وخاصة المنصوص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في الجزء الثاني عشر (12) المتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وكذلك من أجل تفعيل التعاون الإقليمي في إطار حماية البيئة البحرية من التلوث.

الفرع الثالث: التزامات الدول الأطراف بمقتضى الاتفاقية.

تلتزم الدول الأطراف في الاتفاقية بمقتضاها باتخاذ جميع التدابير اللازمة لمنع وتقليل تفريغ المواد الضارة بالبيئة البحرية في البحر الأسود، واتخاذ جميع التدابير الضرورية لمكافحة ومحاربة التلوث بمختلف أشكاله، كما تلتزم أيضاً بعدم إغراق أي مادة ضارة أو سامة في البحار والمحيطات، واحترام المعايير والضوابط المنظمة لعمليات التفريغ، وعلى الدول ملأمة التدابير المعمول بها لمنع والحد من التلوث البحري وفقاً للتدابير الدولية والمنصوص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.²²²

كما تلتزم الدول بالتعاون مع المنظمات الدولية المختصة من أجل وضع الإجراءات والمعايير الضرورية لمنع وتقليل ومكافحة التلوث من جميع مصادره تماشياً مع أهداف الاتفاقية. وتلتزم الدول بالتعاون الثنائي أو متعدد الأطراف بالقيام بدراسات لوضع خطط طوارئ، ودعم وسائل مكافحة التلوث بالنفط والمواد الكيماوية في البيئة البحرية للبحر الأسود، وكذلك التعاون في المجالات العلمية والتقنية الخاصة بالتلوث البحري، وتبادل المعلومات فيما بين الدول المتعاقدة.

220 - خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 291.

221 - خالد مصطفى فهمي، نفس المرجع، ص 291.

222 - خالد مصطفى فهمي، نفس المرجع، ص 290.

وتبني القوانين والتشريعات الوطنية المطابقة بأحكام الاتفاقية والمكرسة لحماية البيئة البحرية في البحر الأسود.²²³

لقد شددت اتفاقية بخارست على منع وحظر إغراق المواد الضارة في البحر الأسود، باعتباره بحر قابل للتعرض للتلوث البحري بسبب نظامه البحري المغلق نسبياً، وكذلك عمقه الذي لا يتجاوز 2210.²²⁴

كما ركزت على التعاون الإقليمي في حالات وقوع حوادث بحرية ينتج عنها تسرب النفط أو المواد الكيماوية.

إن الاتفاقيات الإقليمية المتعلقة بحماية البيئة البحرية، والتي قمنا بالتطرق إليها في المبحث الثاني ما هي إلا على سبيل المثال، وليس على سبيل الحصر، نظراً لتعدد الاتفاقيات الإقليمية في هذا المجال.

وقد حددت الدول المتعاقدة في هذه الاتفاقيات الإطار القانوني للوقاية من التلوث البحري، والحد والتقليل منه، ومكافحته من أجل حماية البيئة البحرية للبحار التي تشترك فيها وتطل عليها هاته الدول، حيث أكد كل اتفاقية على التزام الدول الأطراف فيها على ضرورة حماية البيئة البحرية للبحر الذي تطل عليه، وذلك باتخاذ التدابير الضرورية لمنع وتقليل والحد من التلوث وإصلاح الضرر الذي ألحقه بالبيئة البحرية وخاصة في الحالات الطارئة، لكون هذه العمليات تتطلب تكاليف باهظة، وإمكانيات هائلة، وتكنولوجيا عالية لا تستطيع الدول الواحدة توفيرها، وكذلك ضرورة التعاون مع المنظمات الدولية المختصة لاعتماد قواعد وإجراءات مناسبة لمنع وتقليل ومحاربة التلوث من جميع مصادره.

فالاتفاقيات الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث وضعت خطة عمل مناسبة في إطار قانوني إقليمي من أجل إرساء منهج متكامل وعام للحفاظ على البيئة البحرية والوقاية من التلوث البحري، وتنمية المناطق الساحلية، وابتاع هذا المنهج وتنفيذه من طرف الدول المتعاقدة، يكون بإمكان هاته الأخيرة أن تضمن الحماية الفعالة للبحار التي تطل عليها، وتضمن التنمية المستدامة لسواحلها على أن تلتزم كل دولة بالأحكام التي أكدت عليها الاتفاقية التي انضمت إليها.

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

224 - خالد مصطفى فهمي، نفس المرجع، ص 291

وخلاصة للفصل الأول يمكن القول أنه تناول المدونة الدولية التي تهدف إلى تحديد الإطار الوقائي الذي يضمن الحيلولة دون وقوع التلوث البحري وذلك باستباقه عن طريق اتخاذ الإجراءات اللازمة للتأمين وممارسة النشاطات البحرية على وجه يضمن سلامة البيئة البحرية، وكذلك الإطار الوقائي للبيئة البحرية فور وقوع التلوث البحري من أجل تفادي انتقاله إلى المناطق الأخرى وهذا عن طريق المنع والاحتواء.

وقد قمنا بتقسيم الإطار الوقائي لحماية البيئة البحرية إلى قسمين على الصعيد العالمي باعتبار أن مشكلة التلوث البحري مشكلة عالمية، وعلى الصعيد الإقليمي نظراً لكون بعض الدول تجتمع في موقع جغرافي واحد، وتشترك في بيئة بحرية واحدة من حيث الأهمية الاقتصادية والحيوية والإستراتيجية. فعلى الصعيد العالمي أفرزت المؤتمرات الدولية والمنظمات الدولية عدة اتفاقيات دولية خاصة بحماية البيئة البحرية من جميع مصادر التلوث البحري، وقد اكتملت هذه الحماية بإبرام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 التي وضعت الإطار الوقائي العام والشامل، ووفرت الإطار القانوني لكل الجوانب التي تحكم المحيطات والبحار، كما اعترفت بأهمية حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، ونصت في جزءها الثاني عشر (12) على مجموعة من التدابير التي قد تبلغ الدول عن طريقها هذا الهدف.

أما على الصعيد الإقليمي، فقد وضعت الاتفاقيات الإقليمية ترتيبات إقليمية هامة، لها دور إيجابي يمكن للدول الأطراف فيها أن تحققه من خلال تنفيذ أحكام هذه الاتفاقيات الإقليمية تنفيذاً صارماً. ورغم الجهود الدولية المكرسة لحماية البيئة البحرية عن طريق هاته الاتفاقيات العالمية والإقليمية، إلا أنه لا يمكن الاعتراف بفاعلية هاته الاتفاقيات في كفاية حماية فعالة وإجراءات حاسمة لمواجهة ظاهرة التلوث البحري والحد منها، كما لا يمكن الجزم بعدم وقوع حالات تلوث أو تدهور للوسط البحري، لأن هناك الكثير من العراقيل تواجه تنفيذ أحكام هاته الاتفاقيات، وأهمها الصعوبة في تنسيق إجراءات الدول، وكذلك الانتهاكات الفاضحة لأحكام الاتفاقيات من طرف بعض الدول، لذلك ينبغي على الدول إتباع نهج متكامل ومنسق دولياً، والإدراك تماماً بخطورة التلوث البحري على البيئة البحرية، وعلى البشرية جمعاء، كما ينبغي على رجال القانون والسياسة التفكير في وضع نظام ردعي يطبق على المخالفين للتدابير المتعلقة بحماية البيئة البحرية، عن طريق تحديد المسؤولية القانونية وتوقيعها على المخالفين من أجل ضمان الحماية الفعالة للبيئة البحرية.

لذلك يتعين علينا أن نبين السياسة العقابية للحد من الاعتداءات التي تمس البيئة البحرية وذلك في

الفصل الثاني.

الفصل الثاني : الإطار العقابي لحماية البيئة البحرية من التلوث

تمهيد :

لقد كان للاهتمام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث دورا إيجابيا على المستوى العالمي والإقليمي، وحتى على المستوى المحلي من خلال إبرام عدة إتفاقيات عالمية وإقليمية، وصدور تشريعات وطنية متعددة لحماية البيئة البحرية من التلوث، فالمواثيق الدولية وضعت ترتيبات عالمية وإقليمية استفادت الدول من خلالها من أنظمة رصد التلوث، وتحديد مستويات التلوث البحري المسموح به، وبيان الأنشطة التي يمكن أن تؤثر على البيئة البحرية، وغير ذلك من الخدمات البيئية التي قامت بها المنظمات الدولية.

وكان بإمكان الدول أن تضمن الحماية الفعالة للبيئة البحرية لو أنها احترمت والتزمت بهذه الترتيبات الدولية، واتخذت الإجراءات الصارمة لتفادي التلوث البحري، وهذا يدل على أن السياسة الوقائية لم تكتمل أو لم تحترم من طرف الدول، لذلك فالحفاظ على بيئة نقية وخالية من التلوث لا يمكن أن يستجيب فقط للوظيفة الوقائية على اعتبار أن الوقاية خير من العلاج نظرا لمحدودية أداء النظام الوقائي، بل لابد من تدعيم هذا النظام الوقائي بنظام عقابي من شأنه ردع ملوثي البيئة البحرية.

كما أن الواقع الدولي يبين لنا أنه ليس فقط بالتصديق على الاتفاقيات والمعاهدات الدولية يمكن إلزام الدول بحماية البيئة البحرية من التلوث، إنما تظل فاعلية هذه المواثيق الدولية مرهونة بتحديد نظاما عقابيا يطبق على المخالفين لأحكامها، وإلتزاماتها، لان الخوف من العقاب كثيرا ما يدفع إلى تقويم السلوك، وهناك التزاما يقع على الدول بحماية البيئة البحرية من التلوث نتيجة لهذه الاتفاقيات الدولية، والتي سبق ذكرها ومنها ما أكدته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في مادتها 192، وإن الإخلال بهذا الالتزام العام يعرض الدولة للمساءلة الدولية والتي بينت حدودها عن تلوث البيئة البحرية اتفاقية قانون البحار في مادتها 235، حيث تنص على أن الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهي مسؤولة وفقا للقانون الدولي وتكفل الدول أن يكون الرجوع إلى القضاء متاحا وفقا لنظمها القانونية من أجل الحصول السريع على تعويض كاف، أو على أية ترضية أخرى فيها يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون، أو الاعتباريين الخاضعون لولايتها.

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

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

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

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

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

إن تلويث البيئة البحرية يعتبر عملا غير مشروعاً يستوجب قيام المسؤولية القانونية إتجاه كل مخالف أضر بالبيئة البحرية، وقد نصت الاتفاقيات الدولية على مسؤولية الدول في حماية البيئة البحرية من التلوث من خلال الالتزام بأحكامها، والالتزام بملاحقة الأشخاص المخالفين لقواعدها، والعمل على وضع عقوبات ردية على تلويث البحار والمحيطات في تشريعاتها الداخلية ، فالدول يقع عليها واجب يتمثل في وقف الأعمال الضارة والمؤثرة على البيئة البحرية وعناصرها، فإذا لم تقم بالمنع تثار مسؤوليتها، كما عليها ردع الملوئين المخالفين لأحكام قوانينها الداخلية، وردع ملوثي البيئة البحرية، والدول ملزمة بوضع التشريعات واللوائح التي تحظر الأعمال والأنشطة الضارة بالبيئة البحرية.

وفكرة قيام المسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية تلعب دورا هاما ومؤثرا في مكافحة التلوث البيئي للبحار، أو العالمي، وتعتبر مناطا للعقاب على جرائم التلوث، إذ تساهم في إصلاح الأضرار الناجمة، وضمان التعويض الكافي من أجل تحقيق الحماية الفعالة والأكيدة للبيئة البحرية.

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

المطلب الأول: مفهوم المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

إن كل فعل أو عمل يأتيه شخص من أشخاص القانون الدولي خرقا لالتزام دولي أو قاعدة من قواعد القانون الدولي يعد فعلا غير مشروعاً، ويترتب عليه قيام المسؤولية الدولية، التي تسعى إلى تقويم وتأطير العلاقات الدولية على أساس مبدأ المشروعية. (225)

فالمسؤولية الدولية تعني مجموعة القواعد القانونية التي تحكم أي عمل أو واقعة تنسب إلى إحدى أشخاص القانون الدولي، وينجم عنها ضرر لشخص من أشخاص القانون الدولي، وما يترتب على ذلك من التزام الأول بالتعويض. (226)

ويهدف القانون الدولي من خلال الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة إلى توفير بيئة نظيفة خالية من التلوث، وأن يضمن لأفراده الحفاظ على التوازن البيئي من خلال ممارستهم لأنشطتهم، وكل سلوك مخالف يضر بالبيئة يترتب عليه الجزاء والعقاب، ومن هنا نشأت فكرة المسؤولية

225 - - عمر صدوق، محاضرات في القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1995، ط3، ص09.

226 - بن فاطيمة بوبكر، المرجع السابق، ص 100.

التي لها دور كبير في الحد والتقليل ومكافحة التلوث البيئي، نظرا للنظام العقابي والجزائي الذي تمتاز به.

وتسعى الاتفاقيات الدولية إلى حماية البيئة البحرية من التلوث من خلال إقرار المسؤولية على الدول التي تلحق أضرارا بالبيئة، وهذا من خلال تهاونها في منع تلويث البيئة البحرية، أو من خلال عدم تطبيقها للعقوبات الردعية على ملوثي البيئة، فالدولة المنسوبة إليها فعل الإضرار بالبيئة البحرية ملزمة بإصلاح ما ترتب على ذلك الفعل من ضرر، أو ملزمة بالتعويض عنه.

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

الفرع الأول: تعريف المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

إن النشاطات والاعمال الخطيرة التي تؤدي إلى إحداث آثار سلبية على المحيط البيئي ومكوناته، والنشاطات الانسانية التي لا تراعي الأسس السليمة في العلاقة مع الأنظمة وعدم الاستخدام الرشيد للموارد الطبيعية، والاستغلال المفرط وغير السليم للموارد البحرية تسبب إخلال بالأنظمة البيئية للبحار والمحيطات وتعرض الحياة البشرية للخطر. (227)

ووفقا لذلك فإن الاستغلال المفرط وغير السليم للموارد البحرية، وتلويث البيئة البحرية بفعل النشاطات المختلفة يلحق أضرار بالبيئة البحرية وبمكوناتها الطبيعية التي تسعى الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من مختلف أنواع التلوث إلى الحفاظ عليها، وعلى الكائنات الحية الموجودة بها، وهذا عن طريق إقرار المسؤولية الدولية عن الإضرار بها.

فالمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية اختلفت بشأنها فقهاء القانون الدولي، فمنهم من نظر إليها على أنها مناط التعويض، فاعتبرها هذا الرأي حالة قانونية بمقتضاها تلتزم الدول المنسوبة عليها ارتكاب عمل غير مشروع وفقا للقانون الدولي بالتعويض عنه قبل الدولة التي وقع في مواجهتها هذا العمل. (228).

ورأي آخر إعتبرها مناط وجوب إصلاح الضرر، حيث عرفت المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية بأنها نظام قانوني يتم بمقتضاه إلزام الدولة التي قامت بفعل التلويث والذي يعتبر عملا غير مشروعًا بإصلاح ما ترتب على ذلك الفعل. (229)

227 - محسن افكيرن، القانون الدولي للبيئة، دار النهضة العربية، مصر 2006، ط1، ص 52.

228 - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 123

229 - أحمد محمود الجمل، مرجع السابق، ص 123

ونستنتج من هذه التعاريف أن المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية تعني النتيجة التي يربتها القانون الدولي في حال ارتكاب احد أشخاص القانون الدولي لمخالفة لأحد الالتزامات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية، وقد تكون هذه النتيجة إما تعويض يدفع من طرف الشخص الذي قام بفعل الإضرار، او الانزام باصلاح ما خلفه فعل الاضرار، فالمسؤولية الدولية عن الاضرار بالبيئة البحرية قد نشأت بسبب وجود سلوك مخالف أضر بالمحيط البيئي للبحار، ومن تم سوف تمتد آثار هذا الضرر إلى مناطق أخرى من البحار نظراً لكون التلوث البحري عابر للحدود، ثم بعد ذلك تمتد آثاره الحالية والمستقبلية على أفراد المجتمع، لذلك كان من الضروري إقرار المسؤولية القانونية على الشخص المرتكب للسلوك المخالف من أجل إصلاح الضرر قبل انتشاره، أو دفع التعويض للمتضررين من هذا الفعل الغير مشروع.

الفرع الثاني : أساس المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

يقصد بأساس المسؤولية السبب الذي من أجله يضع القانون عبء تعويض الضرر أو إصلاح ما خلفه من آثار على عاتق شخص معين، ويعني ذلك أن أساس المسؤولية هو سبب إلقاء المسؤولية على عاتق الشخص. (230)

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

إلا أن التطور الصناعي والتقدم التكنولوجي، واستخدام الآلات على نطاق واسع، وتطور مواصلات النقل البحري أدى إلى تزايد المخاطر والأضرار التي تصيب البيئة البحرية نتيجة هذه الاستخدامات، ونظرا لجسامة هذه الأضرار من جهة، وصعوبة إثبات الخطأ من جهة أخرى، فقد اتجه الفقه الدولي منذ نهاية القرن التاسع عشر إلى تأسيس المسؤولية على مجرد التسبب في إحداث الضرر بصرف النظر عن الخطأ وهذا يكون في حالة ارتكاب أعمالا غير عمدية تؤدي إلى تلوث البيئة البحرية وإلحاق الضرر بها، أي عندما يكون التلوث غير مقصود، كما اتجه الفقه الدولي إلى تأسيس المسؤولية على الفعل غير المشروع وهذا في حالة ارتكاب أفعالا عمدية تلحق ضرار بالبيئة البحرية، ونعني بذلك التلوث المقصود، و سوف نرى ذلك بالتفصيل في الحالتين الآتيتين:

أولاً: في حالة التلوث العمدي: يكون التلوث عمدي عند غسل ناقلات النفط بمياه البحار ، أو إلقاء مواد سامة أو ضارة مباشرة في البحر والتي يكون مصدرها إما الجو أو الأرض أو السفن، أو أنابيب النفط ومراكز التفريغ، او عند استعمال منشآت أو أدوات في استكشاف واستغلال الموارد

الطبيعية الموجودة في قاع البحر بشكل مخالف للقواعد والأنظمة المقررة دوليا والخاصة بحماية البيئة المعالجة، وإغراق وإلقاء الفضلات والقمامة في البحار⁽²³¹⁾، فهنا يكون أساس المسؤولية الفعل غير المشروع، أي هنا تتحقق المسؤولية حتى ولو لم يترتب عليها ضرر.⁽²³²⁾

ووفقا لذلك فإن قيام شخص بتلويث البيئة البحرية، أو امتناعه عن إتخاذ التدابير والإجراءات اللازمة التي نصت عليها الاتفاقيات الدولية لمنع حدوث التلوث من النشاط الذي يمارسه يعرضه لتحمل المسؤولية حتى ولو لم ينتج ضررا حالا عن نشاط هذا الشخص.

والهدف من تحميل الشخص المسؤولية على أساس الفعل غير المشروع رغم وجود ضرر، هو أن أضرار التلوث البحري قد تكون متراخية، أي لا تظهر حالا، بل تتضح معالمها بعد فترة زمنية قد تطول، كما

أن هذا النوع من الأضرار يصعب إسنادها إلى الفعل المولد للضرر نظرا للفارق الزمني الذي قد يطول إلى عشرات السنين في بعض الأحيان ، فالتلوث العمدي عن طريق إلقاء مواد مشعة أو كيميائية مثلا، والتي تضر بالثروة البحرية فآثاره الضارة بالأشخاص لا تظهر حالا وفجأة، بل تحتاج إلى وقت طويل لكي تظهر أعراض المرض على الشخص الذي تضرر من تلك المواد.

ثانيا: في حالة التلوث غير العمدي (العارض): يتمثل التلوث العارض في الحوادث الطارئة التي تقع أثناء الكوارث البحرية التي تقع لنقلات النفط، أو الحوادث التي تقع أثناء

عمليات الاستغلال التي تجري في البحار لاستخراج الموارد الطبيعية.⁽²³³⁾

والمسؤولية في التلوث العارض تجد أساسها في فكرة الضرر، فإذا ثبت عدم حدوث ضرر فإن المسؤولية تنفى، والاعتراف بوجود المسؤولية في التلوث غير المقصود لها أهمية كبيرة حيث يصعب إثبات القصد الجنائي في جرائم التلوث، ولذلك فلا مناص من هذه الحيلة القانونية.⁽²³⁴⁾

وبناء على ذلك فالمسؤولية تقوم على أساس وجود ضرر رغم إنتفاء القصد بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية وتلويثها، وهذا يكون إما بسبب الرعونة أو عدم الاحتراس، أو الإهمال، أو بسبب عدم مراعاة القوانين أو اللوائح فالضرر لم يرده صاحب النشاط، لكن كان بإمكانه أن يتوقاه لذلك تقرر المسؤولية إتجاهه.⁽²³⁵⁾

231 - سليم حداد، المرجع السابق، ص 91.

232 - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 122.

233 - سليم حداد، المرجع السابق، ص 92.

234 - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 122.

235 - خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 372.

فتأسيس المسؤولية الدولية على وجود ضرر تكون خاصة في الحالات التي يصعب فيها إثبات خطأ القائم بالنشاط، أو أنه لا يمكن وصف العمل الملوث أنه عملا غير مشروعاً، وهذا الأساس يتماشى مع التطور العلمي والتكنولوجي المعاصر، وما صاحبه من نشوء أخطار وأضرار على البيئة البحرية دون وقوع خطأ، أي دون وجود انحراف عن التزام قانوني، إلا أن تطور الصناعة وتعدد المنتجات الملوثة أدى إلى تعقيد إثبات مسؤولية الملوث البحري نظراً لصعوبة إثبات الضرر عند عدم تحققه دفعة واحدة، إذ أن بعض آثار الأضرار التي تصيب البيئة البحرية لا تظهر إلا بعد مضي سنوات عديدة، إضافة إلى أنه قد يتسبب في إحداث هذه الأضرار أكثر من سبب، بل قد يتعذر في بعض الأحيان تحديد السبب المؤدي إلى تلك النتيجة الضارة.

والملاحظ أن قيام المسؤولية على أساس الفعل غير المشروع يخدم البيئة البحرية من الجانب الوقائي، لان المسؤولية هنا تقع على عاتق الشخص الذي يقوم بأعمال منعتها وحظرها الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية، كما تقرر أيضاً إتجاه الشخص الذي يمتنع عن القيام بالإجراءات والتدابير اللازمة للحد أو المنع أو التقليل من التلوث البحري

ومكافحته، والتي ألزم بها بمقتضى الاتفاقيات الدولية، فترتيب المسؤولية على أساس الفعل غير المشروع توفر الوقاية الكاملة للبيئة البحرية من التعرض لمخاطر التلوث البحري. أما المسؤولية على أساس وجود الضرر فهي تخدم البيئة البحرية من جانب ردع الملوث البحري، وكذلك من أجل جبر الأضرار التي تصيب البيئة البحرية عن طريق إصلاح ما ترتب من ضرر أو دفع تعويض للمضرورين، إلا أن فداحة الأضرار الناجمة عن النشاطات البحرية الملوثة، وتراخي ظهور أعراضها إلى وقت طويل، وتعدد أسباب إحداث هذه الأضرار، وصعوبة تحديد فاعل التلوث يجعلنا نبحث في الطبيعة المميزة للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

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

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

وفي هذا المجال نصت المادة 594 من مشروع تدوين القانون الدولي الذي أعده الفقيه الإيطالي (Paskal Vior) عام 1911 على أن "تسأل الدولة مباشرة عن الأعمال التي تقوم بها حتى ولو كانت مشروعة ومبررة، ما دامت تلحق أضراراً بدول أجنبية أو برعاياها"، وتتص المادة 598 أيضاً على

أنه" لا تعف الدولة من المسؤولية إذا قامت بعمل لا يحرمه القانون الدولي، مادام أن هذا العمل قد ألحق الضرر بدولة أجنبية أو برعاياها وقامت به الحكومة بإرادتها. (236)

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

وعليه فمسؤولية الدولة عن الإضرار بالبيئة البحرية هي مسؤولية موضوعية مطلقة تقوم على الاكتفاء بوقوع الضرر وإثبات رابطة السببية بين الضرر وبين النشاط الذي أحدثه ، وهذا ما أكدته اتفاقيات حماية البيئة البحرية المتعلقة بالمسؤولية عن أضرار التلوث البحري، إذ نصت اتفاقية بروكسل المبرمة في 29 نوفمبر 1969 المتعلقة بالمسؤولية عن أضرار التلوث بالزيت في فقرتها الأولى من المادة الثالثة (03) على أن: "مالك السفينة وقت وقوع الحادث، أو وقت وقوع أول حدث إذا اشتملت الحادثة سلسلة من الأحداث، يكون مسؤولاً عن أي ضرر تلوث سببه البترول المتسرب أو المفرغ من السفينة كنتيجة للحادث" (237).

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

أما اتفاقية بروكسل لعام 1962 المتعلقة بمسؤولية مستغلي السفن النووية فقد نصت في المادة الثانية (02) فقرة (11) على أن مسؤولية مستغلي السفن النووية هي مسؤولية مطلقة عن جميع الأضرار النووية، إذ ثبت أن هذه الأضرار نشأت نتيجة لحادثة نووية تقع من السفينة بسبب ما تحمله من وقود نووي ، أو ما ما يصدر عنها من منتجات أو مخلفات مشعة، فمسؤولية مستغلي السفن النووية تقوم على الضرر لا على الخطأ فهي ليست مسؤولية شخصية، إنما مسؤولية موضوعية لا تكلف المضرور إثبات خطأ المستغل، بل تقوم بمجرد وجود ضرر نووي من جراء هذا الحادث حتى ولو تم بغير خطأ من المستغل فهو مسؤولاً عنه، ويكلف المضرور بإثبات العلاقة السببية بين الضرر والحادث النووي. (238)

236 - واعلي جمال، المرجع السابق ، ص 287.

237 - سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2004، ب.ط، ص 123.

238 - خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 257.

وفي هذا السياق أكدت اتفاقية بروكسل لعام 1981 المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية على المسؤولية المطلقة للناقل البحري في حالة نشوء أضرار نتيجة لنشاطه، كما أكدت اتفاقية 1992 التي عوضت اتفاقية عام 1969 في مجال المسؤولية عن أضرار التلوث بالبتترول في مادتها الأولى (01) فقرة خامسة على أن مسؤولية مالك السفينة ليست مسؤولية قائمة على الخطأ، وإنما هي مسؤولية قائمة على أساس وجود ضرر سببه النشاط الذي يقوم به مالك السفينة، فهي مسؤولية موضوعية مطلقة. (239)

وتطبيقات نظرية المسؤولية المطلقة تجدها في القضاء الدولي في عدة قرارات دولية صادرة عنه في مجال حماية البيئة البحرية، ومنها القرار الصادر عن محكمة التحكيم في قضية مصنع صهر المعادن في قضية (Trial Smelter) والتي تعود وقائعها إلى وجود مصنع صهر المعادن في مدينة- ترايل- الكندية،

ونتيجة للأدخنة والنفائات التي كان يقذفها تقدمت الولايات المتحدة الأمريكية بطلب التعويض للخسائر التي لحقت بالأشخاص والممتلكات، فقررت محكمة التحكيم التي شكلتها الدولتان تمكين المتضررين من تعويضهم عن الخسائر بناء على نظرية المسؤولية المطلقة. (240)

وكذلك القرار الصادر عن قضية بحيرة لانو (Pac Lanoux) والتي تتلخص وقائعها في أن فرنسا أقامت محطات توليد الطاقة الكهربائية على بحيرة - لانو- والتي يستمد نهر الكارول الإسباني مياهه منها، إذ أدعت إسبانيا أن ذلك يلوث مياه نهرها، وعلى إثر نزاع نشب بينهما اتفق الطرفان على اللجوء إلى محكمة تحكيم، والتي قضت في قرارها بالالتزام فرنسا بتعويض إسبانيا بناء على أحكام المسؤولية المطلقة. (241)

يستنتج من الممارسات الدولية بما فيها النصوص القانونية الواردة في الميثاق الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية، والتطبيقات القضائية بأن الطبيعة المميزة للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية هي الطبيعة الموضوعية والمطلقة، فهي مسؤولية موضوعية مطلقة تقوم على فكرة الضرر الناتج عن النشاط البحري، وهي مسؤولية تراعي جانب المضرور الذي يصعب عليه إثبات الخطأ من طرف القائم بالنشاط البحري الملوث وخاصة إذا كان الضرر قد وقع نتيجة حوادث بحرية، فعلى القائم بالنشاط البحري أن يتحمل تبعه ما ينبع عن هذا النشاط من ضرر للغير.

239 - سعيد السيد قنديل، نفس المرجع، ص 124.

240 - محسن افكيرين، المرجع السابق، ص 427.

241 - محسن افكيرين، نفس المرجع، ص 434.

بناءً على ما سبق فالمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية هي النتيجة المترتبة عن حدوث ضرر كان سببه النشاط البحري الذي يمارسه أحد أشخاص القانون الدولي، فبمقتضاها يلتزم الشخص المنسوب إليه الفعل الضار أو العمل غير المشروع بالتعويض عنه، أو إصلاح ما ترتب عنه من آثار، وتقوم على أساس الفعل غير المشروع في حالة ارتكاب الشخص لأفعال عمدية تضر بالبيئة البحرية، كما تقوم على أساس فكرة الضرر وذلك أثناء الحوادث البحرية التي يحدث فيها التلوث البحري دون قصد، أما الطبيعة المميزة لها فهي مسؤولية موضوعية مطلقة، تقوم على الاكتفاء بوقوع الضرر وإثبات الرابطة السببية بين الضرر والنشاط الذي أحدثه، وهذا ما أثبتته جميع المعاهدات الدولية المتعلقة بالمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التلوث البيئي للبحار من ترتيب المسؤولية عن الأفعال المشروعة، والأفعال غير المشروعة بمجرد وقوع ضرر خدمة للعلاقات الدولية وتقويمها عن طريق حماية البحار والمحيطات.

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

من التعاريف السابقة للمسؤولية والتي مرادها أن المسؤولية الدولية هي النتيجة الحتمية التي يترتبها القانون الدولي عندما يقوم أي شخص من أشخاص القانون الدولي بخرق التزام قانوني من التزامات القانون الدولي، ويترتب على هذا الفعل غير المشروع ضرر، نستنتج أن المسؤولية الدولية تقوم على ثلاثة شروط هي: أن يكون الفعل غير المشروع، وأن ينسب هذا الفعل إلى شخص من أشخاص القانون الدولي، وأن يترتب عنه ضرر.

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

الفرع الأول: أن يكون الفعل غير مشروع.

يعرف الفعل غير المشروع في مجال القانون الدولي على أنه ذلك السلوك المنتسب إلى شخص من أشخاص القانون الدولي، والذي يتمثل في القيام بفعل أو الامتناع عن أداء فعل، ويشكل مخالفة لأحد التزاماتها الدولية، فمخالفة أي التزام دولي أيا كان مصدره يولد المسؤولية الدولية. (242)

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

فالفعل غير المشروع هو ذلك الفعل الخارجي الذي يأتيه شخص من أشخاص القانون الدولي وتمنعه المواثيق الدولية، وقد يكون سلوكا إيجابيا من خلال إحداث تغيير في البيئة البحرية، أو سلوكا سلبيا من خلال عدم الالتزام بأحكام الخاصة بحماية البيئة البحرية، أو الامتناع عن إتيان فعل إيجابي معين يتم من خلاله الحد أو المنع أو التقليل أو مكافحة التلوث البحري. (243)

والسلوك الإيجابي الذي يلحق الأضرار بالبيئة البحرية يتمثل في قيام الشخص بفعل قد تم منعه وحظره من طرف الاتفاقيات الدولية كإغراق النفايات الضارة والسامة في البحار، أو إجراء التجارب النووية في أعالي البحار، أو إلقاء الفضلات والقمامة في البحار وعلى السواحل، أو تصريف مياه الصرف الصحي في الأنهار والمحيطات دون معالجتها المعالجة الكافية، وغيرها من الأعمال التي منعتها الاتفاقيات الدولية التي سبق وإن ذكرناها نظرا لما تسببه من أخطار وأضرار فادحة، لذلك فهي تعتبر أعمالا غير مشروعة تولد المسؤولية الدولية.

أما السلوك السلبي فيتمثل في الامتناع عن الالتزام بأحكام الاتفاقيات الدولية، أو الاحجام عن إتيان عمل إيجابي معين ضروري لمنع أو الحد أو التقليل من التلوث البحري، كعدم اتخاذ التدابير اللازمة والضرورية والتي أكدت عليها الاتفاقيات الدولية في الحالات الطارئة، أو عدم إخطار الجهات المختصة بحدوث تسرب زيتي أو نفطي، أو عدم احترام التعليمات الواردة من المختصين في البيئة في حالة حدوث كوارث بحرية (244) ، وغيرها من الأفعال التي إذا قام الشخص بإتيانها كان بإمكانه منع التلوث البحري، أو على الأقل التقليل من حدته للمحافظة على البيئة البحرية.

إلا أن الممارسات الدولية تبين لنا أن شرط عدم مشروعية الفعل المرتب للمسؤولية لا يتلائم مع القانون الدولي المعاصر، ويؤدي إلى صعوبة إرساء قواعد قيام المسؤولية الدولية، لذلك ظهرت معاهدات دولية مختلفة متعلقة بالمسؤولية، حيث تنظم هذه المعاهدات قواعد قانونية للتعويض عن الأضرار الناتجة عن أفعال مشروعة. (245) ويظهر ذلك جليا في مشروع تدوين القانون الدولي لعام 1911 في المواد 594 و598 والتي سبق ذكرها، ومفادها أن المسؤولية الدولية تترتب عن الأفعال التي ينتج عنها ضرر حتى ولو كانت هذه الأفعال مشروعة ومقبولة دوليا.

243 - خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 369.

244 - عبد القادر الشخيلي، المرجع السابق، ص 244.

245 - محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام (الجزء الأول)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994، ب، ط، ص 153

ومن أمثلة المعاهدات التي رتبت المسؤولية حتى ولو كان الفعل مشروعاً وغير محرم دولياً، اتفاقية باريس لعام 1960 حول المسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية والتي دخلت حيز التنفيذ في 16 أبريل 1968، واتفاقية تنظيم النشاطات المتعلقة بالثروات المعدنية بالمتجمد الجنوبي الموقعة في ولنتن في جوان 1988 ، واتفاقية لندن في 25 ماي 1984 حول المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالمحروقات. (246)

وطبقاً لذلك فإن المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية تقوم في حالة ارتكاب الشخص لفعل غير مشروع، ولفعل مشروع، مادام هذا الفعل يلحق أضراراً، فالشخص لا يعفى من المسؤولية سواء قام بعمل مشروع أو غير مشروع مادام هذا العمل نتج عنه ضرر، وهذا الاتجاه يخدم القانون الدولي المعاصر، وما يتميز به من تقدم صناعي وتكنولوجي الذي ضاعف المخاطر والأضرار، وعليه سيكون الشرط الثاني لقيام المسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية هو إسناد الفعل المؤدي للضرر لأحد أشخاص القانون الدولي، وهذا ما سنتعرف عليه في الفرع الثاني.

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

إن المسؤولية الدولية تعني أكثر بإسناد الفعل المؤدي للضرر لأحد أشخاص القانون الدولي، أو أحد أتباعه، فالدولة تكون مسؤولة بادئ الأمر عن الأعمال الصادرة عن هيئاتها ومن مؤسساتها الرسمية، وقد يصدر الفعل المضر عن إحدى السلطات الأساسية في الدول، كما قد ينسب هذا الفعل إلى القوات المسلحة لها، أو المرافق العامة، أو وحداتها الإقليمية، أو هيئاتها المحلية، وتتحمل الدولة المسؤولية الدولية عن أفعال الكائنات الدولية التابعة لها، والأقاليم الواقعة تحت إدارتها حسب القدر الذي تمثلها به دولياً، كما تتحمل المسؤولية أحياناً عن الأضرار التي يحدثها مواطنوها أو المؤسسات والشركات الخاصة. (247)

وفي مجال الإضرار بالبيئة البحرية فالدولة تسأل عن إخفاق سلطتها التشريعية في إصدار قوانين وتشريعات تضمن الحماية الأكيدة للبيئة البحرية تنفيذاً لمعاهدات واتفاقيات حماية البيئة البحرية والتي صادقت عليها الدولة والتزمت بتنفيذ أحكامها، وكذلك تسأل في حالة تماطل سلطتها القضائية في إصدار حكم لصالح مؤسسة أجنبية لحق بها ضرر جراء نشاط بحري من طرف هذه الدولة، كما تسأل عن فشل سلطتها التنفيذية في ضمان وتوفير الإجراءات والتدابير الضرورية اللازمة لحماية البيئة البحرية من التلوث، إضافة إلى تحملها المسؤولية عن النشاطات البحرية التي تتم في سواحلها في حالة تسييرها بطريقة غير مشروعة.

246 - محمد بوسلطان، المرجع السابق ، ص 153.

247 - محمد بوسلطان، نفس المرجع، ص 156.

ونفس الشيء يمكن أن يقال فيما يخص المنظمات الدولية، كمنظمة الأمم المتحدة التي بمجرد الاعتراف لها بالشخصية القانونية يمكن مساءلتها ومقاضاتها، أما بقية أشخاص القانون الدولي فتساءل حسب درجة شخصيتها القانونية، سواء كانت ناقصة السيادة أو منضمة إلى اتحادات فدرالية، أو كانت شركات متعددة الجنسيات، أو حركات وطنية، أو أفراد. (248)

ويترتب على ذلك أن الأضرار التي تلحق البيئة البحرية وتضر الأشخاص الأخرى، يسأل عنها دوليا كل أشخاص القانون الدولي، ولتحميل أي شخص من أشخاص القانون الدولي المسؤولية يجب أن يكون النشاط البحري المسبب للضرر ينتسب إلى هذا الشخص، حيث لا يمكن قيام المسؤولية دون إثبات الضررين للضرر والشخص الذي أحدثه، لذا سنحاول التعرف على شرط الضرر الذي يعتبر شرطا مهما وهذا في الفرع الثالث.

الفرع الثالث: وجود ضرر.

يعتبر الضرر شرط أساسي لتأكيد المسؤولية والالتزام بالتعويض، ويعرف في القانون الدولي على أنه المساس بحق أو مصلحة لأحد أشخاص القانون الدولي. (249)

فقد ذكر الفقيه الدولي " كافاري " أنه يشترط لتحقيق المسؤولية الدولية وقوع الضرر، وهذا هو الشرط الدولي الذي وإن لم تؤكد الأحكام صراحة، إلا أنه يستخلص منها، إلا أن المسؤولية قد تترتب في حالة حدوث مخالفة لقاعدة من قواعد القانون الدولي حتى ولو لم يحصل أي ضرر، حيث يرى بعض الفقهاء أن الضرر ليس شرطا، ومنهم الفقيه " بريفرات " الذي يدل على رأيه بأن معظم الاتفاقيات الدولية تتناول مجموعة من الالتزامات الدولية، دون أن تشير إلى الأضرار المادية التي تترتب على انتهاك هذه الالتزامات فانتهاك تلك الأزمات كاف وحده لقيام المسؤولية، إذ أن الضرر في رأيه، وإن كان نتيجة محتملة لفعل دولي غير مشروع، إلا أنه لا يعد أحد عناصره. (250)

ومع وجهة راي الفقيه " جريفرات " إلا ان تحقق الضرر يكون شرط جوهري لامكانية المطالبة بالتعويض، إلا ان الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية كثيرة ومتنوعة، فقد تكون أضرار مادية، وقد تكون أضرار جسدية، وقد تكون أضرار بيئية محضة تصيب البحار والمحيطات وما تحويه من عناصر بحرية.

أولا : الأضرار المادية: وهي تلك الأضرار التي تصيب النشاط المالي للمتضرر، كإنخفاض إنتاج محاصيل أحواض تربية المائيات، والأسماك أو تضرر المنشآت السياحية، أو الإضرار بالاقتصاد

248 - محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص157.

249 - عمر صدوق، المرجع السابق ص24.

250 - محمد طلعت الغنيمي، مبادئ القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1994، ب.ط، ص 684.

وخزينة الدولة ،وعلى سبيل المثال فقد تأثر النشاط السياحي الفرنسي كثيرا بفعل تلويث السواحل الفرنسية على إثر حادثة الناقله "Prestige" التي تعرضت لحادث أغرقها في عرض السواحل الاسبانية في شهر نوفمبر عام 2002، حيث تسربت منها كميات معتبرة من النفط أدت إلى تلويث معتبر للسواحل الأوروبية، وعلى هذا الحادث انخفضت مداخيل النشاط السياحي الفرنسي إلى حوالي 47 % الشيء الذي أثر سلبا على النشاط الساحلي. (251)

ثانيا: الأضرار الجسدية: هي أضرار تصيب الإنسان في جسده جراء تعرضه لصور مختلفة من التلوث سبق وأن تعرضنا لها، و ذه الأضرار يمكن أن تظهر أعراضها على الشخص فور تعرضه للتلوث، وأحيانا تتراخى في ظهورها إلى وقت آخر قد يطول أو يقصر، وغالبا ما تكون في صورة أمراض كال فشل الكلوي، أو الكبد، أو أمراض الكبد، والسرطان، أو غيرها من الأمراض، حيث أثبتت الأبحاث العلمية العلاقة الوثيقة بينها وبين الملوثات البحرية.

ثالثا: الأضرار البيئية المحضة: وتسمى بالأضرار الايكولوجية الخالصة، وهي أضرار تصيب الوسط البحري، فتؤدي إلى حدوث خلل في توازنه بإحداث تغيير ضار في صفاته الفيزيائية أو الكيماوية، ولا يمكن التعويض عن هذه الأضرار إلا بإحياء الأوساط البحرية

المتضررة، وباستعادتها للعناصر الحية التي أتلقت على ما كانت عليه سابقا قبل إصابتها بالضرر. (252)

والضرر البيئي المحض عرفته مجموعة العمل التي شكلها برنامج الامم المتحدة للبيئة (PNUE) في سنة 1998 على أنه التغيير العكسي القابل للقياس على نوعية بيئية معينة، أو أي من مكوناتها متضمنا قيمة استعمالها أو عدم استعمالها، وقدرتها على دعم ومساندة نوعية حياة مقبولة، وكذا تحقيق توازن بيئي فعال. (253)

فالأضرار البيئية المحضة لا تمثل فقط الانقاص في القيم المالية بالافتقار فقط في المصالح الاقتصادية المتضررة ، ولكن فوق ذلك الاضرار بالمصالح والقيم غير المالية للمتعاملين والمستفيدين من البيئة البحرية.

كما أن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية لا تعرف حدودا سياسية أو اقتصادية أو جغرافية أو طبيعية، فالأنشطة الضارة والتي تتأثر بها الحياة البحرية والمحيط البيئي للبحار، والممتلكات غالبا ما

251 - واعلي جمال، المرجع السابق، ص 238.

252 - واعلي جمال، المرجع السابق، ص 239.

253 - واعلي جمال، نفس المرجع، ص 239.

تتم في دولة وتنتج أثارها الضارة في دولة أخرى، فهي تختلف عن الأضرار التقليدية نظرا لما خلفه التقدم التكنولوجي والصناعي المعاصر من مخاطر وأضرار مختلفة ومتطورة لم تكن تعرف في السابق، إذ نجد أن الفعل المولد للضرر قد يحدث في بلد، وبفعل العوامل الطبيعية وحركة الأمواج، والمد والجزر تنتقل آثاره الضارة إلى سواحل الدولة المجاورة، كما أن الحوادث التي تتعرض لها ناقلات النفط وتتسرب منها كميات هائلة قد تقع في أعالي البحار، وبفعل التيارات البحرية تنتقل إلى سواحل الدول الساحلية محدثة أضرار جسيمة.

وعليه فالضرر المرتب للمسؤولية الدولية هو الضرر العابر للحدود، وهو الضرر الناجم في إقليم أوفي الأراضي الخاضعة لولاية أو سيطرة دولة كنتيجة مادية لنشاط من الأنشطة، نفذت تحت ولاية أو سيطرة دولة أخرى. (254)

وهنا لابد من التمييز بين الدولة التي يعزى إليها النشاط والدولة التي عانت من الأثر الضار، يعني أن هناك حدود فاصلة، وهي تلك المتعلقة بالحدود الإقليمية، وحدود السيطرة، والدولة تعتبر مسؤولة عن الأنشطة التي تدور داخل إقليمها، والتي تكون لها آثارا ضارة خارج هذا الإقليم. (255)

ومن الممارسات الدولية التي تؤكد ذلك هي قضية " مضيق كورفو "، حيث رأت محكمة العدل الدولية أن ألبانيا مسؤولة بموجب القانون الدولي عن الانفجارات التي وقعت في مياهها وعن الضرر الذي أصاب الممتلكات والحياة في السفن البريطانية بسبب الانفجارات، واعتمدت المحكمة في هذه القضية على القانون الدولي لا على أي اتفاق خاص يمكن أن يلقي المسؤولية على ألبانيا، حيث أكدت على أن الالتزامات الواقعة على السلطات الألبانية تتمثل في الإبلاغ من أجل مصلحة النقل البحري بصفة عامة عن وجود ألغام في المياه الإقليمية الألبانية، وفي تحذير السفن الحربية البريطانية التي تقترب من حقل الألغام من الخطر الوشيك الذي يمثله هذا الحقل. (256)

وعليه فالولاية الإقليمية هي المعيار الغالب في تطبيق نظام المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن التلوث البحري، فإذا حدث نشاط داخل إقليم دولة فعلى هذه الدولة أن تراعي التزامات اتخاذ التدابير الوقائية اللازمة.

واستنادا لذلك فإن الضرر المرتب للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية يجب أن يكون تحت ولاية الدولة أو سيطرتها، ويكون هذا الضرر الذي تحدثه الدولة، أو الدول جراء ممارستها

254 - محسن أفكيرن، المرجع السابق، ص 317.

255 - محسن أفكيرن، المرجع السابق، ص 319.

256 - محسن أفكيرن، نفس المرجع، ص 321.

لأنشطتها ينطوي على عنصر المخاطر ، ويكون قد حدث بسبب النتائج المادية لتلك الأنشطة، ويكون قد وقع فعلا وليس مجرد احتمال.

نستنتج مما سبق أن المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية تقوم على ثلاثة شروط تتمثل في ارتكاب أحد أشخاص القانون الدولي سواء الدولة أو المنظمة الدولية أو غيرها من أشخاص القانون الدولي لفعل سواء كان مشروعاً أو غير مشروع، ما دام هذا الفعل ينتج عنه أضراراً، وفي هذا المجال سوف نبحث في طبيعة هاته الأضرار الناتجة عن النشاطات البحرية التي تحدث التلوث في البحار والمحيطات.

المطلب الثالث: طبيعة الأضرار الناجمة عن التلوث البحري.

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

فالاضرار الناجمة عن التلوث البحري تمتاز بطابعها المنتشر، وطابعها المتأخر، وطابعها المستمر، وسوف نتعرف على هذه الخصائص والمميزات في الفروع التالية.

الفرع الأول: الطابع المنتشر.

أضرار التلوث البحري لا تعرف حدوداً طبيعية، فالبحار تغطي أغلب مساحة الكرة الأرضية وهي في اتصالها وتداخلها، واختلاط مياهها تبدو وكأنها وحدة طبيعية واحدة، مما يجعل الأخطار والأضرار الناتجة عنها تنتشر لتمتد إلى كل الكرة الأرضية وفي كل جزء منها، حيث بإمكان أي مصدر من مصادر التلوث البحري أن تمتد آثاره وتنتشر إلى آلاف الكيلومترات، ملوثاً في طريقة جميع المناطق البحرية التي يعبرها، كما أن التيارات البحرية، وتحركات الأسماك تعتبر هي الأخرى وسائل نشطة لنشر مخاطر التلوث البحري ونقله من مكان إلى آخر. (257)

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

الفرع الثاني: الطابع المتأخر.

للتلوث البحري آثار تظهر فور وقوعها فهي آثار ذات طابع فوري، وهناك آثار قد لا تظهر فور وقوع الفعل المضر، وإنما يمضي وقت طويل قبل أن تكتشف، فالأضرار الناتجة لا تتحقق في الحال، إلا أن لها نتائج قد تتأخر في تحققها، أو تتحقق في المستقبل القريب أو البعيد، فالتلوث الإشعاعي أو الكيميائي الذي يضر بالثروة السمكية مثلا، لا تظهر آثاره الضارة بالأشخاص دفعة واحدة، وإنما تحتاج إلى وقت طويل حتى تصل درجات تركيز الجرعات الإشعاعية أو المواد السامة إلى حدودها القصوى التي تولد الضرر. (258)

فعدم ظهور الضرر في الحال في بعض الحالات يعطي لاضرار التلوث البحري الطبيعة المتأخرة.

وإثبات هذا النوع من الأضرار يتعرض إلى الكثير من الصعوبات بشأن إسنادها إلى الفعل المولد للضرر، وذلك نظرا للفارق الزمني الذي قد يطول إلى عشرات السنين في بعض الأحيان، وكذلك لتداخل العديد من العوامل التي تساهم في إحداث مثل هذه الأضرار.

ومن هذا المنطلق عملت بعض الاتفاقيات الدولية على تمديد مهل التقادم في المطالبة بالتعويض وجعله طويل نسبيا، تسهلا منها للأشخاص في المطالبة بجبر ما أصابهم من ضرر جراء التلوث وهذا حسب ما نصت عليه المادة الثامنة من الاتفاقيات الدولية حول المسؤولية قبل الغير في مجال الطاقة النووية الموقعة في 29 يوليو 1960. (259)

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

الفرع الثالث: الطابع المستمر.

إن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري يمكن أن تستمر، فهي لا تظهر دفعة واحدة، وإنما تتراخى في ظهورها وتحققها، ويتم التعويض فقط عن الأضرار المكتشفة، أما الأضرار الأخرى غير

258 - سليم حداد، المرجع السابق ، ص 92.

259 - واعلي جمال، المرجع السابق ، ص 243

المكتشفة فيمكن أن تستمر رغم التعويض عنها، وعليه يصعب إثبات الأضرار المستمرة، كما يصعب إثبات العلاقة السببية بين الضرر المستمر والذي أكتشف بعد وقت طويل وبين الفعل المسبب له. (260)

وخصائص الأضرار الناجمة عن التلوث البحري متعددة إلا أننا إكتفينا بالخصائص الرئيسية، والتي تجعل الأضرار الناجمة عن التلوث البحري تمتاز بطبيعة خاصة تختلف عن الأضرار التقليدية، فقد يحدث الفعل المولد للضرر في دولة ما، وبفعل العوامل الطبيعية وحركة الأمواج والمد والجزر تنتقل آثاره الضارة إلى سواحل دولة مجاورة، والحوادث البحرية أيضا التي تتعرض لها ناقلات النفط وتتسرب منها كميات هائلة قد تقع في أعالي البحار، وبفعل التيارات البحرية تنتقل إلى سواحل الدول الساحلية محدثة أضرار جسيمة، وهذا ما يؤكد على أن التلوث البحري هو عابر للحدود.

والطبيعة الخاصة التي تتسم بها الأضرار الناجمة عن التلوث البحري تجعل حصرها وتقديرها صعب وعسير من أجل إثباتها فور وقوعها، كما يصعب تحديدها من حيث الزمان أو المكان الذي حدثت فيه، وبصعب تحديد المتسبب فيها، مما يترتب على ذلك الإعفاء من المسؤولية، وهو موضوع المطلب الرابع.

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

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

فقد يقوم شخص بأعمال غير مشروعة، أو يرتكب أخطاء، أو تحدث مخاطر تلحق أضرار بالبيئة البحرية دول أن يتحمل المسؤولية عن هذه الأضرار، وذلك في الحالات التي أكدت عليها الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتنظيم المسؤولية عن تلويث البيئة البحرية، حيث نصت اتفاقية لندن لعام 1992 على أن مسؤولية مالك السفينة تتعقد بقوة القانون فليس من اللازم إثبات الخطأ في جانب مالك السفينة بل يكفي رابطة السببية بين تسرب الموارد الهيدروكربونية المنقولة، وأضرار التلوث، وهذه مسؤولية مطلقة لا يعفيه عنها إلا إذا ثبت أن الضرر ليس سببه مثل القوة القاهرة كالحرب أو إهمال الغير أو خطأ المضرور وهذا طبقا للمادة الثالثة (03)، الفقرة 02 من الاتفاقية. (261)

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

260 - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 82.

261 - خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 256.

الفرع الأول: حالة القوة القاهرة

تتمثل حالة القوة القاهرة في الحادث المفاجئ أو الطارئ (غير متوقع) وغير ممكن دفعه، والضرر الناتج عنه يكون بدون أي خطأ،⁽²⁶²⁾ حيث يتم الإعفاء من المسؤولية الدولية إذا كانت هناك حالات الثورات والحرب، وكذلك في حالة الكوارث الطبيعية.

أولاً: الأعمال الحربية: و هي تتم خلال الحروب الأهلية، والانقلابات، والثورات العدائية وقد ينتج عن هذه الأعمال مخاطر تولد أضرار بالمحيط البحري دون أن يكون هناك أي خطأ من الطرف القائم بالنشاط البحري، كسقوط قذيفة حربية، أو صاروخ حربي في إحدى المناطق البحرية على إحدى المنشآت المخصصة لاستخراج البترول مما يؤدي إلى حدوث انفجارات أو تسرب في مياه البحار، فالضرر الناتج إذا كان راجع إلى العمل الحربي، فإن مشغل المنشأة يعفى من المسؤولية.

وبخصوص ذلك أكدت الفقرة الثانية (02) من المادة الثالثة (03) من إتفاقية بروكسل الخاصة بالمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار الزيت لعام 1969 على إبراء لمسؤولية مالك السفينة إذا ثبت أن الضرر قد وقع بسبب عمل من أعمال الحروب أو أعمال عدائية، أو حرب مدنية، أو نتج عن تمرد أو انقلابات.

فالضرر الناتج والراجع إلى أعمال الحروب، أو عمل عدائي، أو حرب أهلية أو ثورة، أو إنقلاب يعفى القائم بالنشاط البحري من المسؤولية.⁽²⁶³⁾

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

فالكوارث الطبيعية قد تؤدي إلى حوادث بحرية كتصادم بين السفن البحرية أو ناقلات النفط، مما يؤدي إلى تدفق النفط المحمل ثم تسربه إلى المحيط البحري، وهذا بدوره يحدث ضرر بالبيئة البحرية، فهنا الضرر لم ينتج بخطأ مالك السفينة أو الناقلة، وإنما نتج بسبب الكارثة الطبيعية التي أدت إلى التسرب النفطي.

262 - عمر صدوق، المرجع السابق، ص 35.

263 - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 126.

إلا أن ما نلاحظه على الكوارث الطبيعية أنها ما تحمله من تأثير على التوازن البيئي في الوسط البحري، وما ينتج عنها من تلوث، فإنه لا يمكن أن يصل إلى مستوى التلوث الذي يحدث بفعل تدخل الإنسان ، ولذلك فإن الضرر الناتج يقتصر على التغيرات التي تحدثها الكوارث الطبيعية والتي يتدخل فيها الإنسان بأفعاله، لأن الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية ألزمت الدول باتخاذ التدابير اللازمة والفورية للوقاية من الضرر بعد وقوع حادثة أو كارثة بيئية، وألزمت الدول أيضا باتخاذ كافة الإجراءات الوقائية في الحالات المشتبه فيها كتهديد وشيك، وهذه الإجراءات خاصة تنطبق في حالة الأعمال الحربية، فعلى الدول صاحبة النشاط البحري إتخاذ إجراءات وقائية إذا اشتبهت بوجود خطر وشيك، كما ألزمت مستغلي المنشآت الملوثة بتضمين معلومات بشأن الأخطار المحتملة الوقوع، فإذا قام صاحب النشاط البحري بكامل الاحتياطات الوقائية، فإن الضرر الناتج بسبب القوة القاهرة كالأعمال الحربية، أو الكوارث الطبيعية لا يترتب المسؤولية إتجاهه، بل يعفى منها.

الفرع الثاني: حالة خطأ الغير.

يقصد بالغير هو الشخص الخارج عن النشاط البحري وغير المشارك فيه، أو الحكومة أو السلطة المسؤولة عن صيانة الأنوار أو المسارات الملاحية، فإذا كان الضرر نتيجة لعمل قام به الغير متعمدا، أو امتناعه عن أداء عمل من شأنه ان يحول دون تلوّث البيئة البحرية، وهذا من أجل إحداث اضرارا بها ، فإن القائم بالنشاط البحري يعفى من المسؤولية عن الاضرار بالمحيط البيئي للبحار، وهذا في حالة ما اثبت أن الضرر قد وقع بسبب الغير وليس بسببه، وهذه الحالة نجدها خاصة في الأعمال التخريبية العمدية، أو الأعمال الإرهابية. (264)

وكذلك يتم الإعفاء من المسؤولية إذا ثبت أن الضرر كان نتيجة إهمال، أو أي إجراء خاطئ صادر عن حكومة أو سلطة مسؤولة عن صيانة الأنوار أو المسارات الملاحية، أو علامات الإرشاد وتقديم المساعدات. (265)

وقد أكدت اتفاقية 1969 على أنه لا يمكن إعفاء مالك السفينة إلا عندما يستطيع إثبات أن الأضرار بالكامل قد نتجت بسبب أجنبي لا دخل فيه.

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

الفرع الثالث: حالة خطأ المضرور.

264 - خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق ، ص 258.

265 - خالد مصطفى فهمي، نفس المرجع ، ص 259.

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

فإتفاقية بروكسل لعام 1969 أكدت على إعفاء مالك السفينة من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر نتج عن عمل أو امتناع عن عمل من المتضرر ارتكبه بنية إحداث الضرر أو إهمالا منه. (266)
فتدخل المتضرر في إحداث الضرر يعد حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية، لكن يشترط إثبات الضرر نتج بفعل تدخل المضرور سواء بنية إحداث الضرر أو إهمالا منه.

يتضح لنا مما سبق أن المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية قد تنتفي، ويعفى الشخص القائم بالنشاط البحري منها، وذلك إذا ثبت هذا الشخص أن الضرر الناتج كان بسبب أجنبي لا دخل له فيه، الذي يجعل السبب الحقيقي في وقوع الضرر أمرا لا علاقة للنشاط البحري به، كالقوة القاهرة التي تكون في حالة الأعمال الحربية، أو في حالة الكوارث الطبيعية، وكذلك حالة تدخل الغير في ارتكاب الخطأ المؤدي إلى الضرر كالأعمال الإرهابية، أو الأعمال التخريبية، وأيضا الحالة التي يكون فيها الضرر ناتج عن خطأ من المضرور نفسه.

خلاصة لما قدمناه نرى أن الإضرار بالبيئة البحرية يعد عملا غير مشروعاً يترتب المسؤولية الدولية والتي تعد النتيجة القانونية عن حدوث الضرر، حيث بمقتضاه يلتزم الشخص المنسوب إليه الضرر بالتعويض ، أو إصلاح الأثر الذي أحدثه الضرر، وإعادة الوسط البحري إلى الحالة التي كان عليها قبل حدوث الضرر.

وقد أكدت الإتفاقيات الدولية المتعلقة بتنظيم المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن التلوث البحري أن هذه المسؤولية موضوعية مطلقة تقوم على أساس فكرة وجود الضرر سواء كانت الأفعال المحدثة للضرر مشروعة أو غير مشروعة، وعلى المتضررين الاكتفاء بإثبات الضرر فقط، وإثبات الرابطة السببية بين الضرر والنشاط الذي أحدثه.

والمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية تقوم بارتكاب أحد أشخاص القانون الدولي لفعل مؤدي إلى ضرر بالمحيط البحري، سواء كان هذا الفعل مشروع أو غير مشروع، ما دام هذا الفعل ينتج عنه ضرر، وهذا التنظيم القانوني يتلاءم مع العصر الحديث وما يواكبه من تطور صناعي وتقدم تكنولوجي الناتج عنه مخاطر وأضرار مختلفة ومتطورة لم تكن تعرف في السابق، حيث تتسم هذه الأضرار بطبيعة خاصة نظرا لكونها عابرة للحدود، وبسرعة انتشارها، حيث لا تعرف أي حدود سياسية أو طبيعية، وهي أضرار متأخرة في الظهور أحيانا، ومستمرة إلى أجل قد يقصر أو يطول، لذلك يصعب تحديدها وتقديرها فور وقوعها.

ويتم الإعفاء من المسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية في حالة القوة القاهرة، أو في حالة خطأ الغير، أو خطأ المضرور نفسه، ولا يستفيد صاحب النشاط البحري من الإعفاء إذا اثبت المضرور أن الضرر كان بسببه، وبذلك يتم تطبيق حد المسؤولية عليه، وهو موضوع المبحث الثاني.

المبحث الثاني: تطبيق المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

يتحمل الشخص المسؤولية الدولية عن الوقائع الناتجة عن تلك النشاطات التي يمارسها، والتي تلحق أضراراً بالبيئة البحرية، فإذا تم إثبات العلاقة بين تلك الأضرار الناتجة والنشاط الممارس فيتم تطبيق حد المسؤولية على الشخص القائم بالنشاط الملوث.

و يتم تطبيق المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية بالرجوع إلى القضاء، وهذا إلتزام يقع على عاتق الدول بمقتضى نص المادة 235 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، حيث بتطبيق حد المسؤولية يتم ردع الملوث البحري عن طريق تحميله مسؤولية دفع التعويض، أو تحمله القيام بأي ترضية أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن نشاطه الذي سبب التلوث البحري، ويتم ذلك بإتباع الإجراءات القضائية المحددة، إلا أن الواقع الدولي يبين لنا أن المجتمع الدولي يواجه صعوبات في تطبيق المسؤولية الدولية على الشخص المسؤول عن تلويث البيئة، وخاصة البيئة البحرية.

و للتعرف على هذه الإجراءات سوف نحدد الجهات القضائية المختصة في المنازعات المتعلقة بالبيئة البحرية وهذا في المطلب الأول، أما المطلب الثاني سنتناول فيه إجراءات الدعوى القضائية، ثم نبحث في المطلب الثالث عن آثار تطبيق المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية، أما المطلب الرابع فسندرسه لتحديد معوقات تطبيق المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

المطلب الأول: الجهات القضائية المختصة بمنازعات البيئة البحرية.

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

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

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

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

طبقاً لإتفاقية بروكسل لعام 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالبتترول فإن الدعاوى المتعلقة بمنازعات حماية البيئة البحرية ترفع أمام محاكم الدولة التي حدثت في إقليمها أضرار التلوث، أو التي اتخذت فيها التدابير الوقائية لمنع أو تخفيض أضرار التلوث وهذا طبقاً للمادة التاسعة منها والتي نصت على ما يلي: " عندما يسبب حادث ضرر تلوث في إقليم يشمل البحر الإقليمي لدولة متعاقدة أو أكثر، أو إذا اتخذت الإجراءات الوقائية لمنع أو تقليل ضرر التلوث في مثل هذا الإقليم المتضمن البحر الإقليمي، يمكن رفع دعاوى التعويض في المحاكم الخاصة بهذه الدولة، أو هذه الدول المتعاقدة، ويخطر المدعى عليه في الوقت المناسب بهذه الدعوى." (267)

وقد جاءت إتفاقية ريوديجانيرو لعام 1992 حول الجرائم ضد البيئة ببعض التوصيات التي تعني مكافحة التلوث العابر للحدود، أهمها هي إمكانية ملاحقة الفاعل جنائياً سواء أمام الدولة التي ارتكبت فيها جريمة تلويث البيئة، أو في الدولة التي تحقق فيها الضرر، مع تأكيد الإتفاقية على ضمان حقوق الدفاع للمتهم، واحترام قواعد القانون الدولي، كما وجدت كذلك بعض الإتفاقيات الثنائية حلول مقررمة بمقتضى توصيات تضمنتها هذه الإتفاقيات وبمقتضاها تختص إحدى محاكم هاته الدول الأطراف في الإتفاقية بمعاينة المخالفين للإلتزامات الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث والحفاظ عليها، ففي هذا المجال نصت الفقرة الثانية (02) من المادة التاسعة السابقة الذكر انه على كل دولة متعاقدة أن تؤكد بأن محاكمها تملك التشريع الضروري لقبول الدعاوى الخاصة بالمسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية، وأن تكون على كفاءة عالية على تحديد كل المسائل المتعلقة بتقسيم أنصبة التعويض المقرر لإصلاح الضرر الناتج وتوزيع الاعتماد المالي. (268)

أما المادة العاشرة من نفس الإتفاقية فقد نصت على أنه يجب أن يعترف في الدول المتعاقدة بكل حكم يصدر من المحكمة بتشريع، ويكون هذا الحكم معمولاً به في الدول الأصلية حيث لا يكون موضوعاً للإشكال العادي للإستئناف، ما عدا إذا صدر الحكم بطريق الاحتيال، أو إذا لم يخطر المدعى عليه في الوقت المناسب والكافي لتقديم دعواه. (269)

وعليه فإن الاختصاص في نظر الدعاوى المتعلقة بتلويث البيئة البحرية ينعقد للمحكمة التي تتحقق في دائرة إختصاصها النتيجة المترتبة عن تلويث البيئة البحرية والتي تتمثل في الضرر، لأن الدولة التي حدثت أضرار التلوث في إقليمها هي الأقدر على قياس النتائج الضارة لفعل التلويث، فهي

267 - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 134.

268 - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 135.

269 - أحمد محمود الجمل، نفس المرجع، ص 135.

ستكون أكثر إهتماما من الدولة التي لم يحدث فيها أضرار التلوث، أو الدولة التي تسببت بأنشطتها في إحداه التلوث.

الفرع الثاني: محكمة العدل الدولية.

محكمة العدل الدولية تعد الجهاز القضائي الرئيسي لمنظمة الأمم المتحدة، وهي تتمتع بالعديد من الاختصاصات، وطبقا للمادة 34 الفقرة الأولى من نظامها الأساسي فإن الدول وحدها فقط لها الحق في أن تكون أطرافا في الدعاوى التي ترفع إلى المحكمة، فولاية المحكمة في النظر للنزاعات الدولية هي في الأصل ولاية اختيارية، أي قائمة على رضا وموافقة الدول المتنازعة (270)، وقد يتم التعبير عن هذا الرضا من خلال إبرام اتفاق بين الدول المعنية، ويكون الهدف منه إحالة النزاع القائم بين الدول الأطراف في الاتفاق إلى محكمة العدل الدولية. (271)

وطبقا لذلك يستطيع أطراف النزاع من أشخاص القانون الدولي عرض قضاياهم على محكمة العدل الدولية إذا قبلوا ولايتها، ووفقا للقواعد المنظمة لاختصاص المحكمة، فبإمكان المحكمة أن تفصل في منازعات البيئة البحرية المتعلقة بتفسير أو تطبيق الاتفاقيات المتعلقة بحماية البيئة البحرية، وقد منح لها الاختصاص العديد من الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة، منها اتفاقية لندن سنة 1954 الخاصة بمنع تلوث البحار بالبترول وهذا في مادتها 13، والملحق الخاص باتفاقية فيينا لسنة 1963 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار الطاقة النووية، وكذلك إتفاقية هلسنكي سنة 1974 الخاصة بحماية البيئة البحرية لبحر البلطيق، وذلك تبعا للمادة 12 الفقرة 02 منها، أما إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 فقد منحت الاختصاص لمحكمة العدل الدولية بفض النزاعات التي تثور حول حماية البيئة البحرية من التلوث من خلال المادة 287 الفقرة 01، (272) والتي تنص على أن : " تكون الدولة عند توقيعها أو تصديقها على هذه الاتفاقية، أو انضمامها إليها أو في أي وقت بعد ذلك، صرت أن تختار بواسطة إعلان مكتوب واحد أو أكثر من الوسائل التالية لتسوية المنازعات المتعلقة بتفسير هذه الاتفاقية، أو تطبيقها محكمة العدل الدولية." (273)

وهناك عدة أحكام قضائية صدرت عن محكمة العدل الدولية تؤكد على مبدأ الاستخدام غير الضار بالإقليم وعدم الحاق الاضرار بالإقاليم الأخرى، منها النزاع بين كل من الدولتين أستراليا، ونيوزلندا والدولة الفرنسية بخصوص التجارب النووية التي قامت بها فرنسا في المحيط الهادي سنة 1973، غير مبالية بالدول الأخرى، حيث تم عرض النزاع على محكمة العدل الدولية والتي أكدت في

270 - حساني خالد، مدخل إلى النزاعات الدولي، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2011، ب- ط، ص 79.

271 - حساني خالد، نفس المرجع، ص 82.

272 - رضا صالح أبو العطا، المرجع السابق، ص 163.

273 - محسن أفكيرين، المرجع السابق، ص 425.

حكمها الصادر على أن ممارسات فرنسا تعتبر غير شرعية، وتحدث أضرار معتبرة بمصلحة المجموعة الدولية من حيث التأثير على المحيط والثروات البحرية، وألزمت السلطات الفرنسية بالتوقف عن هذه التجارب في البحر في قرارها الصادر سنة 1974. (274)

وبناء على ذلك فإنه ينعقد الاختصاص في نظر الدعاوى الخاصة بالمنازعات المتعلقة بحماية البيئة البحرية لمحكمة العدل الدولية بناء على إتفاق يبرم بين الدول المعنية، يتم من خلاله إحالة النزاع القائم بين الدول المتفقة إلى محكمة العدل الدولية، فالدول تبقى حرة في الاتفاق على عرض نزاعاتها في مجال البيئة البحرية عليها.

الفرع الثالث: المحكمة الدولية لقانون البحار.

نصت المادة الأولى من المرفق السادس الخاص بالنظام الأساسي للمحكمة الدولية لقانون البحار، المنشأة طبقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، على أن تنشأ المحكمة الدولية لقانون البحار وتعمل وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية وهذا النظام الأساسي، ومقر المحكمة مدينة هامبورج بألمانيا، ولها أن تعقد جلساتها وتمارس أعمالها من مكان آخر كلما رأت أن ذلك مناسباً، وقد تم تشكيلها وبدأت عملها بالفعل في أكتوبر 1996. (275)

و ينعقد الاختصاص للمحكمة الدولية لقانون البحار بنظر المنازعات المتعلقة بحماية البيئة البحرية ومكافحة تلوثها، وما يتبع ذلك من مشاكل، حيث نصت المادة 21 من النظام الأساسي للمحكمة على أن اختصاص المحكمة يشمل جميع المنازعات، وجميع الطلبات المحالة إليها وفقاً لهذه الاتفاقية، وجميع المسائل المنصوص عليها تحديداً في أي اتفاق آخر يمنع الاختصاص للمحكمة. (276)

وميزة محكمة قانون البحار تتمثل في تنوع اختصاصاتها في مجال قانون البحار، فهي تنظر في النزاعات التي تعرضها عليها الدول الأطراف مثلما هو الأمر بالنسبة لمحكمة العدل الدولية، بالإضافة إلى النزاعات التي يكون أحد أطرافها أو بعضها أو كلها كائنات أخرى غير الدول والمنظمات الدولية، وهذا طبقاً للمادة 20 من النظام الأساسي للمحكمة بقولها: " يكون اللجوء إلى المحكمة متابعاً للكيانات من غير الدول الأطراف في كل حالة منصوص عليها صراحة في الجزء الحادي عشر، أو في أي قضية تحال إلى المحكمة وفقاً لأي إتفاق آخر منح الاختصاص للمحكمة ويقبله جميع الأطراف." (277)

274 - محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 161.

275 - رضا صالح أبو العطا، المرجع السابق، ص 164.

276 - محسن أفكيرين، المرجع السابق، ص 426.

277 - محسن أفكيرين، نفس المرجع، ص 426.

يتضح مما سبق أنه ينعقد الاختصاص في نظر الدعاوى الخاصة بالمنازعات المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث لمحاكم الدولة الذي حدثت أضرار التلوث في إقليمها، أو التي اتخذت فيها التدابير الوقائية لمنع أو تخفيض أضرار التلوث، كما ينعقد الاختصاص أيضا لمحكمة العدل الدولية في حالة اتفاق الدول المعنية على عرض النزاع عليها، أو ينعقد الاختصاص أيضا للمحكمة الدولية لقانون البحار التي يمتد اختصاصها ليشمل جميع المنازعات الخاصة بحماية البيئة البحرية ومكافحة تلوثها وما يتبع ذلك من مشكلات، والتي ترفع إليها من كافة الأشخاص الدولية، وكل الكيانات القانونية، ويتم ذلك عن طريق إتباع الإجراءات القضائية اللازمة، وهذا ما سنتطرق إليه في المطلب الثاني.

المطلب الثاني: إجراءات الدعوى القضائية

تناولت الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية عن أضرار التلوث البحري بعض الأحكام الإجرائية الخاصة بدعوى المسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية، حيث وضعت مواعيد سقوط وانقضاء الدعوى والإجراءات التحفظية، وكذلك إجراءات الأحكام القضائية، وسنرى ذلك في الفرع الأول الخاص بمواعيد سقوط الدعوى وانقضاءها، والفرع الثاني يتعلق بالإجراءات التحفظية، وفي الأخير نتطرق عن إجراءات الأحكام القضائية في الفرع الثالث.

الفرع الأول: مواعيد سقوط الدعوى وانقضاءها.

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

إذ نجد أن إتفاقية بروكسل الخاصة بالمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث بالزيت لسنة 1969 نصت في مادتها الثامنة على أن الدعوى ترفع خلال 03 سنوات من تاريخ حدوث وتحقق الضرر، وليس تاريخ حدوث فعل التلوث، وقد حددت تاريخ سقوط الدعوى بـ 06 سنوات إبتداء من تاريخ وقوع الحادث وهذا نظرا لتأخر الآثار والأضرار الناجمة عن حادث التسرب أو إلقاء الزيت، أو تأخر معرفة المسؤول عنه. (278)

وإذا كانت كارثة التلوث وقعت نتيجة عدة حوادث متتالية فتحس بمدة 06 سنوات من تاريخ أول حادث التلوث. (279)

أما الإتفاقية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن اضرار الطاقة النووية لعام 1972، واتفاقية المسؤولية المدنية في ميدان الطاقة النووية باريس لسنة 1960 فقد نصتا ضمن أحكامها أن حق المطالبة بالتعويض ينقضي إذا لم ترفع الدعوى خلال عشر سنوات من تاريخ وقوع الحادثة النووية، وفي حالة ما إذا كانت الدولة التي ترفع أمامها الدعوى ينص قانونها الوطني على مدة أطول تطبق المدة الأطول. (280)

و يرجع السبب في تمديد مدة تقدم الدعوى في كون أن التلوث الناتج عن المواد النووية لا تظهر آثاره الضارة دفعة واحدة، وإنما تحتاج إلى وقت طويل.
الفرع الثاني: الإجراءات التحفظية.

تتمثل هذه الاجراءات التحفظية في التدابير الاحترازية التي تتم قبل الحصول على التعويض، اذ يتم التحفظ على الممتلكات التي تسببت في إحداث الاضطرابات التي نتج عنها الضرر وهذا لتمكين المضرور من الحصول السريع على التعويض الكافي لجبر أضراره ، ومن هذه الإجراءات الحجز التحفظي الموقع على السفينة التي أحدثت الأضرار بسبب التصادم أو غير ذلك من الحوادث البحرية، فالحق في التعويض عن التلوث الناجم عن حادث يجيز التحفظ على السفينة، (281) وكذلك إجراء غلق المنشأة الملوثة إذا ثبت أن الضرر ناتج بسببها.

والحجز التحفظي على السفن نصت عليه اتفاقية بروكسل المتعلقة بالمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث بالزيت لعام 1969، وغيرها من الاتفاقيات الأخرى المتعلقة بالمسؤولية عن تلويث البيئة البحرية، إذ حرصت الإتفاقية على أن تكفل لملاك السفن الوسائل السريعة للإفراج عن سفنهم وحمايتهم من الحجز التحفظي، والإجراءات التعسفية التي قد تسبب للمالك أضرارا جسيمة، وتشجيعا لملاك السفن على أداء الالتزامات المقررة بالاتفاقية، حيث نصت على ان مالك السفينة بعد إيداعه للاعتماد المالي بعد الحادث وتخويله حق تحديد مسؤوليته له الحق في استرجاع سفينته أو أي ممتلكات تخصه، وعلى السلطة المختصة الأمر بالإفراج عنها فورا. (282)

279 - أحمد محمود الجمل، نفس المرجع ، ص 134.

280 - خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق ، ص 260.

281 - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق ، ص 84.

282 - أحمد محمود الجمل، نفس المرجع ، ص 134.

فالإجراءات التحفظية تساعد وتسارع في الحصول على التعويض عن التلوث الناتج عن الحادث الذي تسبب في حدوث الضرر، لأن الحق في الحصول السريع على التعويض يجيز اتخاذ الإجراءات التحفظية على المنشآت أو الممتلكات التي أحدثت التلوث الذي نتج عنه الضرر.

الفرع الثالث: إجراءات الأحكام القضائية.

لقد سبق وأن ذكرنا أن الاختصاص في نظر الدعاوى الخاصة بالمنازعات المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث ينعقد لمحاكم الدول التي حدثت أضرار التلوث في إقليمها، وينعقد للمحاكم الدولية كمحكمة العدل الدولية، إذ اتفقا أطراف النزاع على ذلك، وأيضا المحكمة الدولية لقانون البحار.

فبالنسبة للمحاكم الدولية تتمتع أحكامها التي تصدرها بحجية، باعتبارها أن هذه الأجهزة دولية وحيادية لم تفرض على الأطراف وإنما قبلوا اختصاصها بإرادتهم الحرة، ومن ثم يفترض في أطراف النزاع إحترامهم للحكم وخضوعهم له. (283)

فالأحكام الصادرة عن محكمة العدل الدولية هي أحكام نهائية والزامية لأطراف النزاع حسب المادة 59 والمادة 60 من النظام الأساسي للمحكمة، كما فرضت المادة 94 من ميثاق الأمم المتحدة على أطراف القضية تنفيذ حكم المحكمة، وخولت للطرف الذي صدر لصالحه الحكم أن يلجأ إلى مجلس الأمن في حالة عدم تنفيذه من الطرف الآخر لإصدار توصية أو قرار بالتدابير التي يجب اتخاذها لتنفيذ الحكم. (284)

أما الأحكام الصادرة عن المحكمة الدولية لقانون البحار فهي احكام قطعية والزامية، وعلى كل أطراف النزاع الامتثال لها و الالتزام بتنفيذها. (285)

و فيما يخص الأحكام الصادرة عن محاكم الدولة التي أحدثت أضرار التلوث في إقليمها فهي أحكام نهائية غير قابلة للاستئناف طبقا للمادة 10 من إتفاقية بروكسل والمتعلقة بالمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث بالزيت سنة 1969، وهذا كقاعدة عامة ، إلا أن الحكم الصادر عنها يمكن أن يستأنف في حالة ما إذا صدر الحكم عن طريق الاحتيال، أو إذا لم يخطر المدعى عليه في الوقت المناسب والكافي لتقديم دعواه، لأن المادة 09 من الاتفاقية اشترطت عند رفع دعاوى التعويض إخطار المدعى عليه في الوقت المناسب بهذه الدعوى. (286)

وبناء على ذلك فإن الأحكام الصادرة عن المحاكم الدولية تعتبر أحكاما نهائية والزامية وعلى جميع أطراف النزاع تنفيذها، أما الأحكام الصادرة عن محاكم الدول التي حدثت أضرار التلوث في

283 - حساني خالد، المرجع السابق ، ص 91.

284 - حساني خالد، نفس المرجع ، ص 92.

285 - محسن أفكيرين ، المرجع السابق ، ص 426.

286 - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 135.

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

المطلب الثالث: آثار تطبيق المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية.

ينتج عن تطبيق المسؤولية الدولية على المسؤول عن إحداث الضرر توقيع الجزاء بطبيعة الحال، وهناك جزاء مدني وجزاء جنائي، وهذا يتوقف على حسب نوع المسؤولية المترتبة، سواء كانت مسؤولية مدنية فيترتب عنها جزاء مدني، أما إذا كانت مسؤولية جنائية فيترتب عنها جزاء جنائي، والملاحظ في مجال القانون الدولي والعلاقات الدولية هو عدم التمييز بين أنواع المسؤوليات، ولعل السبب في ذلك يكمن في عدم وجود سلطة عامة عليا فوق الدول تدافع عن الصالح العام، وعليه فالمسؤولية الدولية يترتب عليها الجزاء المدني المتمثل في الالتزام بالتعويض عن الضرر الواقع، وهو أسلوب قانوني لإصلاح الضرر الحاصل. (287)

والالتزام بالتعويض عن الضرر الواقع على البيئة البحرية أكدت عليه مختلف الاتفاقيات الدولية الخاصة بالمسؤولية المترتبة عن أضرار التلوث البحري، والتزمت به الدول بمقتضى المادة 235 فقرة 02 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار علم 1982 والتي أكدت على اللجوء إلى القضاء من أجل الحصول السريع على تعويض كاف أو على أية ترضية أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية.

وعليه سنتناول في هذا المطلب من خلال ثلاثة فروع خاصة بأشكال التعويض التي نصت عليها الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية.

الفرع الأول : الالتزام بالتعويض العيني.

التعويض بشكل عام هو وسيلة لإصلاح الضرر ويقصد به الإصلاح وليس المحو التام والفعلية الذي وقع، أما التعويض العيني فيقصد به إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر. (288)

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

287 - عمر صدوق، المرجع السابق، ص 25.

288 - سعيد السيد فنديل، المرجع السابق، ص 15.

أولاً: وقف نشاط المحدث للضرر: إن إجراء وقف النشاط المحدث للضرر قد أثبت فاعلية في إزالة الاضطرابات التي أحدثت الضرر وتفاذي تكرارها مستقبلاً، فالمسؤول عن الضرر يتعين عليه أن يقوم بإتخاذ الاحتياطات اللازمة والضرورية لمنع حدوث الضرر مرة أخرى، أو منع تفاقمه وخاصة عندما يكون الضرر ذو طبيعة مستمرة.

ووقف نشاط المحدث للضرر كصورة من صور التعويض تعتبر وقاية بالنسبة للمستقبل فقط بشأن المصالح الضرورية وليس محو للضرر الحادث بسبب هذا النشاط، وعلى ذلك فإذا كان الضرر قد وقع بالفعل فوقف نشاط المتسبب فيه لا يعوضه، وإنما يمنع فقط وقوع أضرار جديدة في المستقبل، ومثال ذلك عندما يقوم أحد المصانع بإلقاء مواد ضارة وملوثة في مياه البحار، فإن هذا المصنع يصبح ملزماً بعدم تكرار هذا الفعل الضار مصدر التلوث، وهذا لا يعد تعويضاً عن الأضرار التي أصابت البيئة البحرية، بل يتم تقديرها بعيداً عن التزام صاحب المصنع بوقف النشاط الملوث الذي أحدث الضرر، ويكون ذلك عن طريق سحب أو وقف أو إلغاء الترخيص منه. (289)

ويمكن أيضاً وقف النشاط الملوث حتماً إذا لم يكن هناك ضرر لحق بالبيئة البحرية، خاصة إذا كان هذا النشاط ينتج عنه تلوّثات آتارها الضارة المتأخرة في الظهور، أما إذا تحقق الفعل الضار نتيجة النشاط الملوث فيجب إتباع إجراءات وتدابير لمنع تفاقم الضرر وإنتشاره، وهذا عن طريق إتخاذ وسائل الحماية عقب وقوع فعل الضرر مباشرة، وهذه الوسائل قد تتخذها الدولة في بعض الأحيان طبقاً للمادة 18 من إتفاقية " لوجانو" الصادرة في 21 يونيو 1993 والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن ممارسة الأنشطة الخطرة بالنسبة للبيئة، وقد تتخذ أحياناً أخرى من طرف أشخاص متخصصين سواء بشكل تلقائي أو بناء على طلب في الوقت الذي يكون تدخلهم أمراً مرغوباً فيه طبقاً للمادة 26 فقرة 01 من إتفاقية لوجانو. (290)

ويتم التعويض في هذه الحالة عن وسائل الحماية التي أتخذت لمنع وتفاقم وإنتشار الضرر، حيث نصت إتفاقية بروكسل سنة 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية للأضرار الناتجة عن التلوث البحري بالزيت على أنه يتم التعويض عن الوسائل التي يتم إتخاذها بعد القيام بعمل أو مجموعة أعمال تكون منشئة للتلوث قد حدثت فعلاً، ثم بعد ذلك تم تعديل هذا النص في البروتوكول الخاص بإتفاقية في عام 1984، والذي أجاز التعويض عن الوسائل التي تتخذ للحماية حتى في حالة التهديد الجسيم والحال بخطر التلوث وهذا في مادته الأولى فقرة (08). (291)

289 - سعيد السيد قنديل، المرجع السابق، ص 18.

290 - سعيد السيد قنديل، نفس المرجع، ص 20.

291 - سعيد السيد قنديل، المرجع السابق، ص 24.

إلا أن رغم وقف نشاط المحدث للضرر وإتخاذ كافة وسائل الحماية لمنع تفاقم الضرر، فإن الضرر قد يقع فعلا، وفي هذه الحالة لا يكون هناك من مجال إلا محاولة إعادة الحال الى ما كان عليه، وهذا الشكل الأساسي في التعويض العيني كلما كان ممكنا.

ثانيا: إعادة الحال إلى حاله: التعويض الأنسب لا يكون إلا بإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل أن يلحقه الضرر، والحكم يوقف النشاط المحدث للضرر يكون دائما مصحوبا بإعادة الحالة إلى طبيعتها الأصلية إذا أمكن، وهذا تعويض عيني كعلاج للوسط البحري الذي أصابه الضرر، وهو إلزام يقع على صاحب النشاط الملوث بإصلاح الضرر الذي لحق بالمحيط البحري.

و قد نصت الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية عن تلويث البيئة البحرية على الالتزام بإعادة الحال إلى ما كان عليه كشكل من أشكال التعويض، ويكون ذلك بإزالة آثار التلوث في المحيط البحري الذي حدث فيه التلوث، حيث أكدت اتفاقية "لوجانو" في مادتها (02) فقرة (01) على وسائل إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث التلوث، وفي حالة عدم تنفيذ الملوث المسؤول لإلتزامه، يجوز للإدارة أن تحل محله وعلى نفقته في تنفيذ هذا الإلتزام. (292)

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

الفرع الثاني: الإلتزام بالتعويض النقدي.

يعتبر التعويض النقدي إلتزام مالي يقع على المسؤول عن الضرر نتيجة خطئه، أو إهماله، أو رعونته، أو تعمدته في إحداث التلوث الذي نتج عنه الضرر، ويكون عند عدم توفر لدى الشخص المسؤول الكفاءة الفنية لإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر، ولتفادي التنفيذ المعيب يفضل اللجوء إلى التعويض النقدي مقابل التكاليف، والوسائل المعقولة التي تم اتخاذها لإعادة الحال إلى ما كان عليه. (293)

فالتعويض النقدي يعد تعويضا إحتياطيا يلجأ إليه القاضي عند إستحالة تنفيذ التعويض العيني بسبب عدم التمكن من إعادة الحال إلى ما كان عليه، أو بسبب أنه يكلف نفقات باهظة قد تتجاوز قيمتها قيمة الأموال المضرورة قبل حدوث التلوث.

و لتقدير قيمة التعويض لابد من معرفة تاريخ محدد لنشوء الدين في ذمة المسؤول لمصلحة المضروور، وقد إتفق غالبية الفقه أن يوم وقوع الضرر هو تاريخ تحديد نشوء الحق في التعويض، إلا أن

292 - سعيد السيد قنديل، نفس مرجع ، ص29.

293 - سعيد السيد قنديل، المرجع السابق، ص 36.

تقييم الضرر الذي لحق المحيط البحري بصفة خاصة، والمحيط البيئي بصفة عامة ليس أمراً سهلاً،
(294) لذلك عملت بعض الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن اضرار التلوث البحري على
تحديد قيمة موحدة لبعض الاضرار البيئية.

فالإتفاقية الخاصة بمسؤولية مشغلي السفن النووية لعام 1963 والتي تناولت التلوث وآثاره الناجمة
عن إلقاء الفضلات النووية في البحر، فقد حددت حداً أقصى للتعويض عن الحادث النووي الواحد بمبلغ
1500 مليون فرنك، ولا يستفيد مشغل السفينة التي تسببت في الحادث النووي من الإعفاء إن كان
الحادث قد ترتب عن خطأ من جانبه، أو كانت له صلة بهذا الخطأ. (295)

أما الإتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلوث النفطي لسنة
1969 والتي عملت على ضمان حصول المضرورين عن حوادث التلوث النفطي على تعويض عادل
وملائم، وفي نفس الوقت تظل هذه التعويضات في الحدود التي لا تعوق مسار نشاط نقل النفط بحراً،
وكذلك تستهدف توحيد القواعد المتعلقة بالمسؤولية عن آثار التلوث النفطي، فقد وضعت حداً أقصى
للتعويض عن أي حادثة بمبلغ لا يتجاوز 2000 فرنك لكل طن حمولة السفينة، مع مراعاة أن لا
يتجاوز إجمالي التعويضات في الحادث الواحد ما يعادل 210 مليون فرنك طبقاً للمادة 05 فقرة 01 من
الإتفاقية. (296)

و بالنسبة لبروتوكول 1984 المعدل لاتفاقية 1969، فقد ادخل تعديلات على مبلغ التعويض،
حيث حدده بثلاثة ملايين لكل سفينة لا تتجاوز حمولتها خمسة آلاف طن، أما بالنسبة للسفن التي
تتجاوز حمولتها خمسة آلاف طن، فيقدر مبلغ التعويض بثلاثة ملايين يضاف إليها مبلغ 420 وحدة
من وحدة السحب D.T.S الخاصة عن كل طن من حمولة السفينة يزيد عن خمسة آلاف طن، ووحدة
السحب الخاصة D.T.S تعادل 1.20 دولار أو 12.5 فرنك، أما بالنسبة للسفن البترولية التي تزيد
حمولتها عن خمسون ألف طن فإن مبلغ التعويض الواجب دفعه هو 45 مليون من وحدة السحب
الخاصة طبقاً للمادة السادسة من بروتوكول عام 1984. (297)

فالملاحظ أن اتفاقية 1996 وبروتوكول 1984 المعدل لها حددا قيمة التعويض على أساس
كمية النفط التي تم إلقاؤها في المحيط البحري وما لها من تأثير على صلاحية المياه، وعلى الأحياء
المائية، والثروات الطبيعية الموجودة بها، من دون أن يحددا هذا الضرر الذي يستحق التعويض، لأن
الضرر الذي يصيب البيئة البحرية وعناصرها لا يمكن تغطيته والتعويض عنه إلا بإحيائها وباستعادتها

294 - سعيد السيد قنديل، نفس المرجع ، ص38.

295 - محسن أفكيرين ، المرجع السابق، ص 266.

296 - محسن أفكيرين ، نفس المرجع ، ص 270.

297 - محسن أفكيرين، المرجع السابق ، ص 271.

على نفس الحال السابق قبل إصابتها بالضرر،⁽²⁹⁸⁾ و على هذا الأساس فإن المسؤول عن الأضرار الناتجة عن التلوث البحري يلتزم بدفع مبلغ مالي مقابل الضرر الذي أحدثه نشاطه الملوّث، وهذا من أجل تعويض المضرورين

إلا أن هذا المسؤول قد يكون معسرا حيث لا يتمكن من تعويض المضرورين تعويضا فعالا أو سريعا، أو تتوفر في حقه إحدى حالات الإعفاء من المسؤولية، لذلك لا بد من وجود أنظمة تضمن تعويض المضرور في هذه الحالات، ويكون ذلك عن طريق إنشاء آليات جماعية تساهم في تعويض المتضررين، وهذا ما سنتطرق إليه في الفرع الثالث.

الفرع الثالث: مساهمة الآليات الجماعية في تعويض المتضررين.

نصت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 على تعاون الدول في تنفيذ القانون الدولي القائم، وفي تطوير القانون الدولي المتصل بالمسؤولية والالتزامات الناجمة عنها، وذلك من أجل تقييم الضرر والتعويض عنه، وتسوية المنازعات المتصلة وأكدت على تعاون الدول في وضع معايير وإجراءات لدفع تعويض كاف، كالتأمين الإجباري أو صناديق التعويض.⁽²⁹⁹⁾

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

أولا : التأمين الإجباري: إن فكرة الالتزام بالتأمين قامت على هدف أساسي وهو تحقيق مصلحة المضرور من خلال وجود شخص موسر يتولى تعويضه عما لحق به من ضرر، وقد تبنت هذه الفكرة الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية عن أضرار التلوث البحري، منها إتفاقية 1969 التي ألزمت ملاك بعض السفن بضرورة إبرام تأمين إجباري من مسؤوليتهم عن أضرار التلوث وذلك في المادة 07 فقرة 01 والتي نصت على ما يلي: "يتطلب من مالك السفينة المسجلة في الدول المتعاقدة، والتي تحمل أكثر من 2 000 طن زيت سائب كبضاعة الاحتفاظ بتأمين أو ضمان مالي آخر مثل ضمان بنك، أو شهادة مقدمة من مؤسسة دولية، للتعويض طبقا للمبالغ المحددة بتطبيق حدود المسؤولية الموضحة في المادة 05 فقرة 01 لتغطية مسؤوليته عن ضرر التلوث بموجب هذه الإتفاقية."⁽³⁰⁰⁾

298 - جلاء وفاء محمدين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2001، ب-ط، ص 121.

299 - المادة 235 فقرة 03 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982.

300 - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 130.

وقد إعتنقت إتفاقية 1992 نفس المادة السابقة من إتفاقية 1969، وطبقا لما ورد في مضمونها أن نظام التأمين الإجباري لا يتم فرضه على كل السفن الناقلة للزيت في شكل شحنه، وإنما يفرض على سفن معينة في ضوء الكمية التي تحملها.

ولكي يكون هناك إلزام على الأطراف المعنية بإحترام نص المادة 07 من إتفاقية 1969، فإذا لم تكن بالمركب الشهادة المطلوبة، فالدول الأطراف لا ترخص للمركب بالاستفادة من أحكام الاتفاقية وتمنعها من السير الملاحي طبقا للمادة 07 فقرة 10. (301)

وعلى ذلك فإن المضرور من التلوث يكون له الحق في ممارسة الدعوى المباشرة ضد شركة التأمين أو أي شخص آخر يحمل الضمان المالي الذي يغطي مسؤولية مالك السفينة عما يترتب عليها من أضرار التلوث، ومدة ممارسة الحق في الدعوى نجد المادة 08 من إتفاقية 1992 قد حددت مدة 03 سنوات فقط تحتسب من يوم حدوث الضرر، يمكن أن تمارس الدعوى خلالها، ولا يمكن مباشرة الدعوى إذا مضت 06 سنوات من يوم وقوع الفعل المنشئ للضرر، وتحسب المدة من يوم أول حادث إذا نتج الضرر عن عدة حوادث متتالية، وفيما يخص بتحديد المحكمة المختصة فقد نصت الاتفاقية على أنها محكمة الدولة التي حدث الضرر في إقليمها طبقا للمادة 09 فقرة 01 من إتفاقية 1992 حول المسؤولية المدنية. (302)

ورغم إجبارية التأمين في مجال التلوث البحري، إلا أن المضرور قد لا يتم تعويضه بشكل كافٍ وذلك عندما توجد حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية أو عندما تتجاوز الأضرار قيمة عقد التأمين ، لذلك وجدت وسيلة أخرى لضمان تعويض المضرور تعويضا كاملا، وهي نظام صناديق التعويضات.

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

وقد لجأت العديد من الدول لإنشاء صناديق خاصة بتعويض مضروري التلوث البحري، وهذا يعد بمثابة تكريس لمبدأ التضامن الاجتماعي لإسعاف ضحايا التلوث البحري، فهناك صناديق إقليمية للتعويض تم إنشائها بموجب إتفاقيات إقليمية، كما هناك صناديق عالمية أنشأت بموجب إتفاقيات دولية.

ولإنشاء صندوق لتعويض أضرار التلوث بالزيت دعت المنظمة البحرية الدولية إلى عقد إتفاقية مكملة لإتفاقية 1969، وهي إتفاقية بروكسل لصندوق تعويض أضرار التلوث بالزيت والتي أبرمت

301 - سعيد السيد قنديل، المرجع السابق ، ص 138.

302 - سعيد السيد قنديل، المرجع السابق، ص 141.

بتاريخ 18 ديسمبر 1971⁽³⁰³⁾، وقد أنشأ بموجب المادة (02) منها صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي، والهدف الرئيسي من إنشاء الصندوق هو تعويض المضرورين بسبب التلوث البحري بالزيت عندما لا يتم حصولهم على تعويض عادل للضرر، سواء لعدم وجود مسؤولية عن هذه الأضرار، أو بسبب عدم القدرة المالية للمالك الذي تقررت مسؤوليته عن هذه الأضرار بموجب اتفاقية المسؤولية، ومثال ذلك ما حدث عند غرق السفينة " GALABE- ASIMI " في نوفمبر 1981، حيث كانت هذه السفينة هي المالك الوحيد المملوك للشركة المالكة، وبعد غرقها أعلنت الشركة المالكة لها عن عدم قدرتها المالية على تعويض الأضرار، وبذلك وجب على الصندوق التدخل لكي يحل محلها لتعويض الأضرار التي وقعت نتيجة حادث الغرق.⁽³⁰⁴⁾

فصناديق التعويضات لها دور احتياطي يجب إعماله عندما لا يتم تعويض المضرور من خلال الطريق الأصلي، كما يتدخل في حالة عدم القدرة المالية لمالك السفينة أو كفيله طبقاً للمادة 04 فقرة 01 (ب) من إتفاقية 1971 المنشأة لصندوق التعويضات، وعلى صندوق التعويضات أن يتدخل عندما تتجاوز قيمة الأضرار الحد الأقصى للمسؤولية في ضوء أحكام الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية طبقاً للمادة 04 فقرة 01 (ج) من نفس الاتفاقية، وهنا يكمن الدور التكميلي للصندوق.

وقد نصت الاتفاقية على بعض الحالات التي تعفي الصندوق من مسؤوليته، وذلك عندما ينشأ الضرر بسبب تلوث ناتج عن عمل من أعمال الحرب، أو عندما يكون السبب هو إلقاء مواد ملوثة من سفينة حربية.⁽³⁰⁵⁾

وكذلك يعفى الصندوق من المسؤولية في حالة خطأ المضرور، أي إذا أثبت أن أضرار التلوث قد حدثت كلياً أو جزء منها نتيجة تصرف المضرور، وفي هذه الحالة يمكن أن يعفى الصندوق كلياً أو عن جزء من الضرر.⁽³⁰⁶⁾

وحق مطالبة الصندوق بالتعويضات ينقضي إذا لم تقدم المطالبة خلال 03 سنوات من تاريخ وقوع الضرر طبقاً للمادة 06 فقرة 01 من إتفاقية 1971 المنشأة للصندوق، ولا تقبل الدعوى بعد مضي 06 سنوات من تاريخ وقوع الفعل المنشأ للضرر.⁽³⁰⁷⁾

ويتم تمويل الصندوق من خلال اشتراكات يتم فرضها على الدول المتعاقدة على أساس

303 - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 136.

304 - محسن إفكيرين، المرجع السابق، ص 274.

305 - محسن إفكيرين، نفس المرجع، ص 274.

306 - محسن إفكيرين، نفس المرجع، ص 275.

307 - سعيد السيد فنديل، المرجع السابق، ص 146.

كميات البترول التي يتم استيرادها، وعند تخلف العضو عن السداد يتم زيادة سعر الفائدة عما يستحق عليه من إشتراكات. (308)

بناء على ما سبق فإن اعتناق نظام التأمين الإجباري، وصناديق التعويضات يحقق منفعة لكل من المضرور، والمسؤول عن حوادث التلوث البحري، فهو يقدم للمضرور ضماناً ثابتة ورئسية لوجود شخص موسر ماليا يتكفل بتعويضه عن الضرر الذي لحقه جراء التلوث البحري، و في المقابل يستفيد من نظام المسؤولية المحددة كمقابل مبالغ التأمين التي دفعها لشركات التأمين، أو كمقابل لإشتراكه في صناديق التعويضات.

وعلى ذلك فإن المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية يترتب عليها الالتزام بالتعويض العيني والمتمثل في وقف نشاط المحدث للضرر، وإعادة الحالة التي كان عليها الوسط الحري إلى حالتها الأصلية وفي حالة إستحالة التعويض العيني، يلتزم المسؤول عن الضرر بدفع تعويض نقدي مقابل الضرر الذي نتج عن نشاطه، ولضمان التعويض الكافي والسريع للمضرور ألزمت الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث كاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، والاتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري الدول بإتباع نظام التأمين الإجباري، وصناديق التعويضات يكفل للمضرورين ضمان تعويض عادل فيما يتعلق بجميع الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية.

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

نظراً لكون التلوث البحري تلوثاً عابراً للحدود، ونظراً لكون الأضرار الناتجة عنه هي أضرار ذات طبيعة خاصة تختلف عن طبيعة الأضرار الأخرى، فإنه يكون من الصعب تحديد وتطبيق المسؤولية عن تلك الأضرار الناتجة، فتطبيق المسؤولية من أجل الحصول على تعويض كافي للمضرور يواجه عدة صعوبات تجعل ضحايا التلوث عاجزين عن الحصول السريع والكافي على التعويض، وتجعل المسؤول عن الضرر يفلت من الجزاء، وتتمثل هذه المعوقات في صعوبة تحديد فاعل التلوث، وصعوبة تحديد الأضرار الناتجة وكذلك صعوبة إثبات الرابطة السببية بينهما، وسنرى ذلك بالتفصيل في الفروع التالية.

الفرع الأول: صعوبة تحديد فاعل التلوث.

طبقا للقواعد العامة للمسؤولية القانونية يجب أن يكون المتسبب في الضرر محددًا، إلا أن التلوث البحري بإعتباره تلوثًا عابرا لمسافات بعيدة أو حتى لمسافات قصيرة قد يتعذر تحديد المتسبب في الضرر، لكون أن الضرر قد يحدث نتيجة تفاعل عدة أنواع من التلوث بفعل مجموعة من العوامل والمؤثرات التي تساهم في إحداثه، مما يصعب التحديد الدقيق لهوية المسؤول عن الضرر، كما أن إنتشار آثار التلوث عبر جميع المناطق البحرية التي يعبرها بفعل التيارات البحرية، وتحركات الأسماك يصعب تحديد المتسبب في الأخطار والأضرار الناتجة،⁽³⁰⁹⁾ ومثال ذلك تلويث مياه البحار بإلقاء النفايات، أو بتصريف مياه الصرف الصحي أو بإغراق المواد النووية، فكل هذه الملوثات قد تتسبب في إحداث ضرر بيئي للبحر نتيجة تفاعلها، إلا أن المسبب في إحداث الضرر يصعب هنا تحديده، وهذا لتعدد فاعلي التلوث، وبالتالي يصعب إسناد الأضرار الناتجة إلى مصدر محدد، وبالتالي يصعب المطالبة بالتعويض.

الفرع الثاني: صعوبة تحديد الأضرار الناتجة.

تحديد الضرر هو شرط أساسي لقيام المسؤولية القانونية، والأضرار الناتجة عن التلوث البحري ذات طبيعة خاصة تجعل تحديدها صعبا من أجل إثباتها فور وقوعها فمسألة تحديد وحصر الأضرار ضرورية من أجل تقدير قيمة التعويض، إلا أنها مسألة من الصعب تقديرها لكون الأضرار الناتجة عن التلوث البحري قد تتأخر في ظهورها، حيث لا تظهر فور وقوع الفعل الضار، وإنما تأخذ وقت طويل حتى يتم اكتشافها، فنتائج هذه الأضرار لا تتحقق في الحال، بل لها نتائج قد يتأخر تحققها، حيث تظل كامنة ثم تظهر بعد عدة سنوات،⁽³¹⁰⁾ وذلك كما هو الحال بالنسبة للتلوث الإشعاعي والذي لا تظهر آثاره الضارة بصورة فورية، وإنما تحتاج إلى وقت طويل حتى تظهر نظرا لكونها أضرار متراخية. كما أن هناك بعض أنواع الملوثات التي ينتج عنها أضرار تكتشف ويتم التعويض عنها، وكذلك أضرار أخرى لا تكتشف في الحين، حيث يمكن أن تستمر رغم التعويض عنها، فيصعب تحديد الأضرار الغير مكتشفة وهي أضرار مستمرة قد تكتشف بعد عدة سنوات لذلك يصعب تحديدها من حيث الزمان، كما أن الطابع المنتشر للأضرار الناتجة عن التلوث البحري يجعل تحديدها وحصرها صعب نظرا لانتشارها وعبرها عبر عدة دول ساحلية، وهذا ما يجعل حصرها من حيث المكان صعب،⁽³¹¹⁾ وبالتالي يصعب تقدير هذه الأضرار من أجل تقدير قيمة التعويض عنها.

309 - أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 90.

310 - واعلي جمال، المرجع السابق، ص 250.

311 - واعلي جمال، المرجع السابق، ص 258.

الفرع الثالث: صعوبة إثبات الرابطة السببية.

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

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

فإثبات الرابطة السببية في مجال المنازعات البيئية كوجه عام يعتبر من الامور الصعبة، لان أغلب الاضرار البيئية توصف بأنها أضرار غير مباشرة، كما انه يصعب تحديد بدقة المسافة التي تفصل بين مصدر الضرر أي المكان الذي حدث فيه التلوث المنتج للضرر، وبين المكان الذي حدث فيه الضرر. (312)

ولإثبات الرابطة السببية بين التصرف الضار والضرر الناتج عنه دور هام ورئيسي في تطبيق حد المسؤولية على فاعل التلوث إذا أثبت المضرور أن الضرر نتج بسبب نشاطه الملوث، كما لها دور كبير في الإعفاء من المسؤولية إذا أثبت القائم بالنشاط أن الضرر نتج ليس بسببه، بل نتج بسبب أجنبي لا دخل له فيه كالقوة القاهرة، أو خطأ الغير، أو بسبب خطأ المضرور.

وعليه فإن تطبيق المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية تعيقها عدة صعوبات تفقد المضرور حقه في الحصول على التعويض العادل، وصعوبة تحديد فاعل التلوث، وصعوبة تحديد الأضرار الناتجة، وكذلك عدم التمكن من إثبات الرابطة السببية بينهما يؤدي إلى صعوبة تقدير التعويض عن الضرر الناتج، لذلك كان من الأجدر تطبيق المسؤولية على القائم بالفعل الملوث حتى في حالة عدم وجود ضرر، مادام هذا الفعل القائم قد يؤدي إلى تلويث البيئة البحرية، وهذا لضمان الحماية الفعالة للمحيط البحري.

بناء على ما أدرجناه في المبحث الثاني فإنه بإثبات العلاقة بين الأضرار الناتجة عن التلوث البحري، والنشاط المحدث للضرر يتم تحميل الشخص المسؤولية الدولية عن تلك الأضرار، ويتم تطبيق هذه المسؤولية بالرجوع إلى القضاء طبقاً لما نصت عليه إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 في مادتها 235، وقد بينت الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار تلوث البيئة البحرية أنه ينعقد الاختصاص في نظر دعاوى المنازعات المتعلقة بالبيئة البحرية لمحكمة الدولة التي حدثت أضرار التلوث في إقليمها، وطبقاً للمادة 287 من إتفاقية قانون البحار فإنه قد ينعقد الاختصاص لمحكمة العدل الدولية إذا وجد اتفاق بين الدول المعنية مفاده عرض النزاع على محكمة العدل الدولية، كما ينعقد الاختصاص أيضاً للمحكمة الدولية لقانون البحار باعتبارها تمثل القضاء الدولي الذي يلجأ إليه كافة أشخاص القانون الدولي.

وقد تم تحديد الإجراءات الخاصة بدعوى المسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية في الاتفاقيات الدولية الخاصة بالمسؤولية عن أضرار التلوث البحري، حيث ترفع دعوى التعويض عن أضرار التلوث بالزيت خلال 3 سنوات من تاريخ حدوث الضرر، وتتقدم الدعوى بمرور 6 سنوات من تاريخ أول حادث للتلوث، أما دعوى التعويض عن أضرار التلوث بالمواد النووية فتتقدم بمرور 10 سنوات من تاريخ وقوع الحادثة النووية، أما عن الأحكام الصادرة في مجال هذه المنازعات فهي أحكام نهائية وإلزامية إلا في حالة صدور الحكم بطريق الاحتياط، أو في حالة عدم إخطار المدعى عليه برفع الدعوى. ويترتب على تطبيق المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية الالتزام بالتعويض، سواء التعويض العيني في حالة إمكانية تحقيقه، أو التعويض النقدي من أجل جبر الضرر الحاصل، ومن أجل ضمان التعويض الكافي والسريع ألزمت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية المترتبة عن التلوث البحري الدول باعتماد نظام التأمين الإجباري، أو صناديق التعويضات.

ورغم ذلك يبقى تطبيق المسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية يواجه عدة صعوبات تجعل المتسبب الرئيسي والأساسي في إحداث الضرر يتملص من المسؤولية بسهولة، وهذا نظراً لصعوبة إثبات العلاقة السببية بين فعله المنتج للضرر، والضرر الحاصل بالمحيط البحري، كما تؤدي هذه الصعوبات إلى عدم إمكانية تقدير التعويض، وبالتالي ضياع حق المضرورين.

تناول الفصل الثاني الإطار العقابي الذي تضمنته المواثيق الدولية من أجل حماية البيئة البحرية، حيث تم تقسيم هذا الفصل إلى قسمين، القسم الأول إهتم بتوضيح التنظيم القانوني للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية، حيث تم من خلاله إعطاء مفهوماً للمسؤولية محل الدراسة، والتي تعد النتيجة القانونية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية، وبمقتضاها يلتزم المسؤول عن الضرر

بإصلاح الضرر عن طريق التعويض، وتعتبر هذه المسؤولية مسؤولية مطلقة تقوم على أساس وجود ضرر، سواء كانت الأفعال المحدثة للضرر مشروعة، أو غير مشروعة.

و بعد ذلك تم التعرض لشروط قيام المسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية، فباعتبارها مسؤولية دولية، فهي تقوم بارتكاب أحد أشخاص القانون الدولي لفعل يؤدي إلى إحداث ضرر بالمحيط البحري، ولا يشترط مشروعية هذا الفعل، فقد يكون مشروعاً، أو غير مشروع، مادام ينتج عنه ضرر، فهو يربط المسؤولية الدولية، أما عن الأضرار الناتجة عن التلوث البحري فهي أضرار ذات طبيعة خاصة باعتبارها عابرة للحدود، وسريعة الانتشار، ومتراخية الظهور، كما أنها قد تستمر لمدة زمنية طويلة، وبعد ذلك تعرفنا على حالات الإغفاء من المسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية، حيث من خلالها يعفى الشخص من المسؤولية إذا أثبت أن هذا الضرر الذي حصل في المحيط البحري كان بسبب قوة قاهرة، أو بسبب خطأ الغير، أو بسبب خطأ المضرور نفسه.

أما الفصل الثاني من هذا الفصل فقد تم التطرق فيه لتطبيق حد المسؤولية الدولية على المتسبب في إحداث الضرر، فقد تعرفنا على الإجراءات القضائية الخاصة برفع دعاوى منازعات البيئة البحرية، من خلال تبيان المحاكم المختصة في نظر هذه المنازعات، وكذلك مواعيد رفع هذه الدعاوى ومواعيد سقوطها وتقدمها، ثم تعرضنا للآثار المترتبة على تطبيق المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية، والتي تتمثل في الالتزام بالتعويض العيني أو الالتزام بالتعويض النقدي، كما تطرقنا إلى مدى مساهمة الآليات الجماعية في ضمان التعويض الكافي والسريع للمتضررين، والتي نصت عليها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982، والاتفاقيات الدولية الخاص بالمسؤولية المترتبة عن الإضرار بالبيئة البحرية، وفي الأخير تحدثنا عن بعض الصعوبات التي تعيق تطبيق المسؤولية عن الأضرار البيئية، مما يترتب على ذلك تملص المسؤول عن الضرر من الجزاء، وعدم استعادة ضحايا التلوث البحري من تعويض يصلح ضررهم.

الخاتمة:

إن كوكب الأرض هو الكوكب الوحيد الصالح للحياة، وهو بيتنا الكبير، ولا يمكن للإنسان العيش في بيئة متدهورة، وتدهور البيئة ككل ناتج عن تدهور البيئة البحرية نظرا لكونها تمثل الجزء الأكبر من الكرة الأرضية، واستمرار تدهور البيئة البحرية يعني ثمة مخاطر جادة تواجه بقاء الإنسان، والحيوان، والنبات على الأرض.

ودراسة موضوع التلوث البحري من الموضوعات الهامة والراهنه، فهو موضوع متجدد ودقيق، رغم أن مشكلة التلوث البحري ليست مشكلة جديدة أو طارئة، وإنما الجديد فيها زيادة شدة التلوث كمًا وكيفًا في العصر الحاضر نظرا للنهضة الصناعية، والتقدم التكنولوجي الذي شهده العالم.

ونظرا لكون البيئة البحرية كتلة متصلة ببعضها البعض، فإن تلوث أي منطقة فيها ينتقل إلى المناطق الأخرى بفعل التيارات البحرية، لذلك فالحفاظ على البيئة البحرية إلّتزام يقع على جميع الدول، وحمائتها من التلوث هو حق للأجيال الحالية، وحق للأجيال المستقبل.

و بناء على ما سبق ذكره في هذه الدراسة فقد توصلنا إلى النتائج التالية:

1- أنه كان لهذا الاهتمام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث آثاره على المستوى العالمي، الإقليمي، وحتى على المستوى المحلي، فأبرمت عدة اتفاقيات عالمية، وإقليمية خاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث والحفاظ عليها، وكانت تصدرها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتي كانت مكتملة لجميع الاتفاقيات السابقة الخاصة بحماية البيئة البحرية، وتعتبر بمثابة الإطار العام للقانون الدولي للبحار، حيث حققت خطوة فعالة في مجال تجسيد قواعد قانونية خاصة بقانون البحار، وبحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

2- إنعقدت عدة اتفاقيات دولية متعلقة بتنظيم المسؤولية في حال ارتكاب أفعال تضر بالبيئة البحرية، وعملت الدول على تكريس هذه الحماية من خلال تشريع قوانين وطنية في هذا المجال، تنفيذًا لأحكام الاتفاقيات التي صادقت عليها، واستفادت دول متعددة من أنظمة رصد التلوث، وتحديد مستويات التلوث المسموح به، وبيان المشروعات التي يمكن أن تؤثر على البيئة البحرية.

3- أن تفاقم، وازدياد ظاهرة التلوث البحري يكشف بين الحين والآخر عجز تلك الاتفاقيات والمعاهدات الدولية في كفالة الحماية الفعالة للبيئة البحرية، وضمان تدابير حاسمة لمواجهة خطر التلوث والحد منه، والعقاب عليه، فبتحليل الإطار الوقائي للنظام القانوني لهذه المواثيق نلاحظ أن الجهود الدولية فشلت في الوقاية من التلوث البحري بسبب تفاقم، وازدياد ظاهرة التلوث البحري، فالبيئة البحرية أصبحت تعرف تزايد في نسب الملوثات، وتنوع مصادرها، وهذا كله بسبب عزوف الكثير من الدول عن الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية، فبالتالي عدم دخولها حيز

التنفيذ، أو بسبب إنتهاك أحكام تلك الإتفاقيات من طرف الدول الأطراف فيها، وعدم تحيين ومواءمة تشريعات الدول الأطراف مع أحكام إتفاقيات حماية البيئة البحرية.

4- الإطار العقابي المدرج في النظام القانوني لهذه الاتفاقيات الدولية فكان له دور هام في حماية البيئة البحرية من التلوث من خلال ضمان حق المضرور بأخطار التلوث في التقاضي، وضمان الحماية الفعالة للبيئة البحرية عن طريق إزالة آثار التلوث ، حيث ألزمت الكثير من الاتفاقيات الدولية الدول بالتأمين الإجباري في مجال النفط خاصة، وفرضت على ملاك السفن الناقلة للنفط المشاركة في عقود التأمين الدولية، وصناديق التعويضات ضمانا لإصلاح الضرر الذي قد يلحق بالبيئة البحرية، إلا أن النظام القانوني الحالي لدعوى المسؤولية لا يزال مستعصيا في تعويض وجبر الأضرار، مما يستدعي إيجاد صيغ بديلة، أو مكملة لهذا النظام في ظل الصعوبات التي يواجهها.

5- رغم الجهود الدولية محليا، وإقليميا وعالميا فإن النظام القانوني المتبع بإطاريه الوقائي والعقابي لا يشكل إطار فعالا لحماية البيئة البحرية من التلوث، فظاهرة التلوث البحري في تزايد، وأضراره مستمرة، حيث بدأت الموارد البحرية تنفذ بشكل كبير، وآلاف الأنواع من الأسماك بدأت تختفي. فاستمرار تلوث البيئة البحرية يساهم في إشاعة الخوف المتزايد في جميع بلدان العالم لعدم وجود توافق دولي على رؤية موحدة لمعالجة مشكل التلوث البحري الذي يهدد البيئة البحرية وعناصرها، وهذا بسبب أن القانون الدولي لا يزال يفتقد إلى الجزاء الرادع، وإلى سلطة دولية توقع الجزاء على المخالف ومنتهاك قواعد القانون الدولي، فمعظم أعمال المؤتمرات الدولية تأخذ شكل توصيات غير ملزمة للدول، فالدول النووية لا زالت تلوث البيئة البحرية غير مبالية بالاتفاقيات الدولية، وما زالت الدول المتقدمة صناعيا ترمي بنفاياتها في البحار، وتقوم بسكب النفط عمدا في المحيط البحري.

لذلك يمكن القول بأن هذا النظام القانوني لم يقدم بعد الحلول القانونية الكافية لمواجهة مشكل التلوث البحري نظرا لتجاهل الدول الكبرى للمعاهدات والاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية. فلا بد من إيجاد نوع من التنسيق والتضامن والتعاون بين أعضاء المجتمع الدولي، مثل قيام كل المنظمات الدولية المتخصصة بتنسيق التعاون فيما بينها لمعالجة ظاهرة التلوث البحرية ، وأن تقوم الدول بسن قوانين في مجال حماية البيئة البحرية تشدد من العقوبات على مرتكبي الجرائم ضد البيئة البحرية، كما أنه على وسائل الإعلام أن تقوم بدورها في نشر الوعي البيئي الذي له دور هام وفعال في تنفيذ الإجراءات الخاصة بحماية البيئة البحرية، حيث أنه قادر على تحقيق نتائج عملية وملموسة، وهذا عن طريق اطلاع الأفراد على الملوثات ومختلف مصادرها، وطرق معرفتها ومقاومتها ومعالجتها.

تم بحمد الله وفضله

قائمة المصادر والمراجع

القرآن الكريم.

قائمة المصادر:

الوثائق والنصوص الدولية.

- 1- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- 2- اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط لعام 1976.
- 3- اتفاقية المحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن لعام 1982.
- 4- اتفاقية الكويت الإقليمية الخاصة بالتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث عام 1978.
- 5- اتفاقية بوخارست الخاصة بحماية البحر الأسود من التلوث لعام 1992.
- 6- اتفاقية بروكسل الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط لعام 1969.
- 7- اتفاقية بروكسل لصندوق تعويض أضرار التلوث بالزيت لعام 1971.

قائمة المراجع:

أولا المراجع العامة:

- 1- حساني خالد، مدخل إلى النزاعات الدولية، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2011، ب.ط.
- 2- خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية دراسة مقارنة، دار الفكر الجامعي، مصر 2011، ب.ط.
- 3- رضا صالح أبو العطا، حماية البيئة من منظور القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994، ب.ط.
- 4- سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2004، ب.ط.
- 5- عامر محمود طراف، إرهاب التلوث والنظام العالمي، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر والتوزيع، لبنان، 2002، ب.ط.
- 6- عامر محمود طراف، التلوث البيئي والعلاقات الدولية، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، 2008، ط1.
- 7- عبد القادر الشبخلي، حماية البيئة في ضوء الشريعة والقانون، والإدارة والتربية والإعلام، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2009، ط 1.

- 8- علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، مصر، ب.س، ب.ط
- 9- عمر صدوق، محاضرات في القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1995، ب.ط
- 10- ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر 2004، ب.ط
- 11- محسن افكيرن، القانون الدولي للبيئة، دار النهضة العربية، مصر 2006، ط1
- 12- محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام (الجزء الأول)، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، 1994، ب.ط
- 13- محمد سعادى، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2010، ب.ط.
- 14- محمد طلعت الغنيمي، مبادئ القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1994، ب.ط
- 15- مروان يوسف صباغ، البيئة وحقوق الإنسان، كومبيونشر للدراسات والإعلام والنشر والتوزيع، بيروت، 1992، ط1
- ثانيا: المراجع المتخصصة.**
- 16- أحمد محمود الجمل، حماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ب.ط
- 17- جلاء وفاء محمدين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2001، ب.ط.
- 18- سليم حداد، التنظيم القانوني للبحر والأمن القومي العربي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، 1994، ط1

ثالثا: الرسائل الجامعية.

- 1- واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة نيل لشهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010

2- بن فاطيمة بوبكر، نظام برشلونة لحماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون الدولي و العلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور مولاي الطاهر، سعيدة، 2009-2010.

3- عباس إبراهيم دشتي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام ، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2009-2010

رابعاً: المقالات.

* انس المرزوقي، قواعد حماية البيئة البحرية من التلوث، مجلة الحوار المتمدن، العدد 416، بتاريخ 2008.

الفهرس

إهداء

شكر وتقدير

1	.....مقدمة
	الفصل التمهيدي: ماهية البيئة البحرية والتلوث
07	.....المبحث الأول: ماهية البيئة البحرية.
07	.....المطلب الأول: تعريف البيئة البحرية.
07	.....الفرع الأول: التعريف اللغوي
07	.....الفرع الثاني: التعريف الجغرافي
07	.....الفرع الثالث: التعريف القانوني
08	.....المطلب الثاني : عناصر البيئة البحرية
08	.....الفرع الأول:مياه البيئة البحرية
09	.....الفرع الثاني: الأحياء الحيوانية
09	.....الفرع الثالث: النباتات البحرية
09	.....المطلب الثالث: نطاق البيئة البحرية.
10	.....الفرع الأول:المناطق الخاضعة لسيادة الدولة.
10	.....أولاً: المياه الداخلية.
10	.....ثانياً: المياه الإقليمية أو البحر الإقليمي
11	.....الفرع الثاني:المناطق التي تمارس الدولة فيها حقوقها السيادية
11	.....أولاً:المنطقة المجاورة أو الملاصقة أو لمتاخمة
11	.....ثانياً: المنطقة الاقتصادية الخالصة.
12	.....ثالثاً: الجرف القاري أو الامتداد القاري
12	.....الفرع الثالث:المناطق الخارجة عن سيادة الدولة (أعالي البحار)
13	.....المطلب الرابع: أهمية البيئة لبحرية
13	.....الفرع الأول:الأهمية الحيوية.
14	.....الفرع الثاني: الأهمية إستراتيجية
14	.....الفرع الثالث: الأهمية الاقتصادية
14	.....أولاً: البيئة البحرية مصدر غذاء
15	.....ثانياً: البيئة البحرية مصدر للطاقة

15	.....	ثالثا: البيئة البحرية مصدر للثروات المعدنية
16	.....	ملخص المبحث الأول
17	.....	المبحث الثاني: ماهية التلوث البحري
17	.....	المطلب الأول: تعريف التلوث البحري
18	.....	الفرع الأول:التعريف اللغوي
18	.....	الفرع الثاني: التعريف الاصطلاحي .
19	.....	الفرع الثالث: التعريف القانوني
21	.....	المطلب الثاني: مصادر التلوث البحري
22	.....	الفرع الأول:مصادر حسب نوع الملوثات
22	.....	أولا: الملوثات الجرثومية
23	.....	ثانيا: الملوثات الكيميائية
23	.....	ثالثا: الملوثات الإشعاعية
24	.....	رابعا: الملوثات الحرارية
24	.....	الفرع الثاني: مصادر حسب مصدر التلوث
25	.....	أولا: التلوث الناجم عن مصادر أرضية
26	.....	ثانيا: التلوث الناجم عن مصادر بحرية
26	.....	1- التلوث الناجم عن أنشطة استغلال قاع البحار
27	.....	2- التلوث الناجم عن إغراق و تصريف النفايات في البحر
27	.....	3- التلوث الناجم عن السفن
28	.....	ثالثا: التلوث الناجم من الجو
29	.....	الفرع الثالث:مصادر حسب عملية التلوث
29	.....	أولا: التلوث المقصود
30	.....	ثانيا: التلوث غير المقصود
31	.....	ثالثا: التلوث المرتبط بالعمليات العسكرية
32	.....	المطلب الثالث: العواقب المترتبة عن تلوث البيئة البحرية
32	.....	الفرع الأول:الإصابة بالأمراض
33	.....	الفرع الثاني: الإضرار بالكائنات الحية
33	.....	الفرع الثالث: الإضرار بالطبيعة
34	.....	المطلب الرابع: تدابير منع تلوث البيئة البحرية
34	.....	الفرع الأول:احتواء التلوث و منع انتشاره
35	.....	الفرع الثاني:الاهتمام بالوعي البيئي
36	.....	الفرع الثالث:سن القوانين وردع الملوث

37	..... ملخص المبحث الثاني
39	..... ملخص الفصل التمهيدي
	الفصل الأول: الإطار الوقائي لحماية البيئة البحرية من التلوث
41	..... المبحث الأول: الإطار الوقائي لحماية البيئة البحرية من التلوث على الصعيد العالمي
42	..... المطلب الأول: التطور التاريخي لمواجهة خطر التلوث البحري على الصعيد العالمي
42	..... الفرع الأول: أسباب حماية البيئة البحرية عن طريق قواعد القانون الدولي
43	..... أولاً: الأسباب الجغرافية والطبيعية
43	..... ثانياً: الأسباب الاقتصادية
44	..... ثالثاً: الأسباب العلمية والفنية
44	..... رابعاً: الأسباب التي تتعلق بحماية بيئة المناطق البحرية غير الخاضعة لسيادة الدول
45	..... خامساً: الأسباب التي تتعلق بالمناطق البحرية المشتركة لدولتين أو أكثر
46	..... الفرع الثاني: دور المؤتمرات الدولية في إرساء القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية
46	..... أولاً: مؤتمر واشنطن
47	..... ثانياً: مؤتمر لندن
48	..... ثالثاً: مؤتمر بروكسل
48	..... رابعاً: مؤتمر ستوكهولم

49	..... خامساً: مؤتمر الأمم المتحدة

50	..... الفرع الثالث: دور المنظمات الدولية في حماية البيئة البحرية
50	..... أولاً: منظمة الأمم المتحدة
50	..... ثانياً: المنظمة البحرية الدولية (OMI)
51	..... ثالثاً: منظمة التربية والثقافة والعلوم (UNESCO)
51	..... رابعاً: المنظمة العالمية للصحة (OMS)
52	..... خامساً: منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة (FAO)
53	..... سادساً: المنظمة الدولية للأرصاد الجوية (OMM)
53	..... سابعاً: الوكالة الدولية للطاقة الذرية (AIEA)
54	..... ثامناً: منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (OCDE)
54	..... تاسعاً: السلطة الدولية لقاع البحر
55	..... عاشرًا: البنك العالمي
55	..... المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية من التلوث في إطار الاتفاقيات الخاصة
56	..... الفرع الأول: حماية البيئة البحرية من المصادر الأرضية
57	..... الفرع الثاني: حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي والمواد النووية

57	..... أولاً: الاتفاقيات الخاصة بمنع التلوث النفطي.
59	..... ثانياً: الاتفاقيات الخاصة بمنع التلوث بالمواد النووية.
60	..... الفرع الثالث: حماية البيئة البحرية من التلوث بالإغراق.
61	..... المطلب الثالث: حماية البيئة البحرية من التلوث في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام (1982).
62	..... الفرع الأول: إستراتيجية اتفاقية 1982 من أجل حماية البيئة البحرية.
64	..... الفرع الثاني: التدابير المتخذة للوقاية من التلوث البحري في إطار الاتفاقية.
64	..... أولاً: حق الدول الساحلية في التدخل الفردي لمكافحة التلوث البحري.
65	..... ثانياً: حق الدول الساحلية في التدخل الجماعي لمكافحة التلوث البحري.
66	..... الفرع الثالث: التزامات الدول لحماية البيئة البحرية بمقتضى اتفاقية 1982.
68	..... المطلب الرابع: مظاهر التعاون الدولي لحماية البيئة البحرية من التلوث.
69	..... الفرع الأول: التعاون بين الدول على أساس عالمي أو إقليمي.
70	..... الفرع الثاني: إنشاء نظم للرصد والتقييم البيئي.
71	..... الفرع الثالث: تكريس حماية البيئة البحرية في التشريعات الداخلية للدول.
73	..... ملخص المبحث الأول:
75	..... المبحث الثاني: الإطار الوقائي لحماية البيئة البحرية من التلوث على الصعيد الإقليمي.
75	..... المطلب الأول: اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث (برشلونة عام 1976).
76	..... الفرع الأول: البروتوكولات الملحقة باتفاقية برشلونة (1976).
76	..... أولاً: بروتوكول التعاون لمكافحة التلوث بالنفط وغيره من المواد الضارة.
77	..... ثانياً: بروتوكول التعاون في مجال الوقاية من التلوث الناتج عن التفريغ من السفن والطائرات.
77	..... ثالثاً: البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية.
77	..... رابعاً: بروتوكول خاص بالمناطق المحمية بالبحر المتوسط.
	..... خامساً: بروتوكول خاص بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ.
77	.....
78	..... الفرع الثاني: أهداف اتفاقية برشلونة.
78	..... أولاً: الحفاظ على التراث المشترك.
78	..... ثانياً: حماية البيئة البحرية وتوازنها وحماية مواردها من التلوث.
78	..... ثالثاً: توثيق التعاون بين الدول والمنظمات الدولية المعنية.
79	..... الفرع الثالث: التزامات الدول الأطراف بمقتضى الاتفاقية.
81	..... المطلب الثاني: اتفاقية المحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن لعام 1982.
81	..... الفرع الأول: البروتوكولات الملحقة بالاتفاقية.
	..... أولاً: البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالنفط وغيره من المواد الضارة في الحالات الطارئة.
81	.....

82	.....	ثانياً: البروتوكول الخاص بالمحافظة على التنوع الحيوي وإنشاء شبكة من المناطق المحمية في البحر الأحمر وخليج عدن
83	.....	ثالثاً: البروتوكول الخاص بحماية البيئة من الأنشطة البرية في البحر الأحمر وخليج عدن
83	.....	رابعاً: البروتوكول الإقليمي الخاص بالتعاون الفني لاستعادة ونقل الخبراء والفنيين والأجهزة والمعدات والمواد في الحالات الطارئة
84	.....	الفرع الثاني: أهداف الاتفاقية
85	.....	الفرع الثالث: التزامات الأطراف المتعاقدة بمقتضى الاتفاقية
87	.....	المطلب الثالث: اتفاقية الكويت الإقليمية الخاصة بالتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث لعام 1978
88	.....	الفرع الأول: البروتوكولات الملحقة بالاتفاقية
88	.....	أولاً: البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة
88	.....	ثانياً: بروتوكول حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج من مصادر البر
89	.....	الفرع الثاني: أهداف الاتفاقية
90	.....	الفرع الثالث: التزامات الدول المتعاقدة بمقتضى الاتفاقية
92	.....	المطلب الرابع: اتفاقية بوخارست الخاصة بحماية البحر الأسود من التلوث لعام 1992
92	.....	الفرع الأول: البروتوكولات الملحقة بالاتفاقية
92	.....	أولاً: البروتوكول الخاص بمنع وتقليل تفرغ مواد محددة
93	.....	ثانياً: البروتوكول الخاص بمنع وحظر إلقاء مواد محددة
93	.....	ثالثاً: البروتوكول الخاص بالتعاون في حال وقوع حوادث تتعلق بتسرب النفط أو المواد الكيماوية إلى المياه ...
94	.....	الفرع الثاني: أهداف الاتفاقية
94	.....	الفرع الثالث: التزامات الدول الأطراف بمقتضى الاتفاقية
96	.....	ملخص المبحث الثاني
97	.....	ملخص الفصل الأول:
		الفصل الثاني: الإطار العقابي لحماية البيئة البحرية من التلوث
99	.....	المبحث الأول: التنظيم القانوني للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية
101	.....	المطلب الأول: مفهوم المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية
101	.....	الفرع الأول: تعريف المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية
103	.....	الفرع الثاني: أساس المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية
104	.....	أولاً: في حالة التلوث العمدي
104	.....	ثانياً: في حالة التلوث غير العمدي (العارض)
106	.....	الفرع الثالث: الطبيعة المميزة للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية
109	.....	المطلب الثاني: شروط قيام المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية
109	.....	الفرع الأول: أن يكون الفعل غير مشروع

111	..... الفرع الثاني: إسناد الفعل المؤدي للضرر لأحد أشخاص القانون الدولي
112	..... الفرع الثالث: وجود ضرر .
113	..... أولا : الأضرار المادية.
113	..... ثانيا: الأضرار الجسدية
113	..... ثالثا: الأضرار البيئية المحضة
116	..... المطلب الثالث: طبيعة الأضرار الناجمة عن التلوث البحري
116	..... الفرع الأول: الطابع المنتشر .
116	..... الفرع الثاني: الطابع المتأخر
117	..... الفرع الثالث: الطابع المستمر .
118	..... المطلب الرابع: حالات الإعفاء من المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية
119	..... الفرع الأول: حالة القوة القاهرة
119	..... أولا :الأعمال الحربية
119	..... ثانيا: الكوارث الطبيعية.
120	..... الفرع الثاني: حالة خطأ الغير .
121	..... الفرع الثالث: حالة خطأ المضرور
122	..... ملخص المبحث الأول
123	..... المبحث الثاني: تطبيق المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية
123	..... المطلب الأول: الجهات القضائية المختصة بمنازعات البيئة البحرية.
124	..... الفرع الأول: محكمة الدولة التي حدثت في إقليمها أضرار التلوث.
125	..... الفرع الثاني: محكمة العدل الدولية
126	..... الفرع الثالث: المحكمة الدولية لقانون البحار
128	..... المطلب الثاني: إجراءات الدعوى القضائية
128	..... الفرع الأول: مواعيد سقوط الدعوى و انقضاءها
129	..... الفرع الثاني: الإجراءات التحفظية.
129	..... الفرع الثالث: إجراءات الأحكام القضائية.
131	..... المطلب الثالث: آثار تطبيق المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية
132	..... الفرع الأول : الالتزام بالتعويض العيني
133	..... أولا: وقف نشاط المحدث للضرر
133	..... ثانيا: إعادة الحال إلى ما كان عليه
135	..... الفرع الثاني: الالتزام بالتعويض النقدي.
135	..... الفرع الثالث: مساهمة الآليات الجماعية في تعويض المضرورين
136	..... أولا : التأمين الإجباري
137	..... ثانيا: صناديق التعويضات

139	.....المطلب الرابع: معوقات تطبيق المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية
140	.....الفرع الأول: صعوبة تحديد فاعل التلوث
140	.....الفرع الثاني: صعوبة تحديد الأضرار الناجمة.
141	.....الفرع الثالث: صعوبة إثبات الرابطة السببية
143	.....ملخص المبحث الثاني:
144	.....ملخص الفصل الثاني:
145	.....خاتمة:
148	.....قائمة المصادر والمراجع: