



جامعة عبد الرحمان ميرة - بجاية -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم القانون العام



جامعة بجاية
Tasdawit n Bgayet
Université de Béjaïa

التدابير الدولية لحماية البيئة البحرية في أعالي البحار من التلوث

مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص القانون الدولي العام

تحت إشراف:

من إعداد الطالب

- د. مقداد فتيحة

- موسوني منير

أعضاء لجنة المناقشة

الأستاذ (ة): زيان خوجة مريا..... رئيسا

الأستاذ: د. مقداد فتيحة..... مشرفا ومقررا

الأستاذ: يحيوي لطفي..... ممتحنا

2024-2023

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الإهداء

إلى الينبوع الذي لا يمل من العطاء، إلى من حاكت سعادتي بخيوط
منسوجة من قلبها، إلى معنى الحب والحنان،
إلى من سعى وشقي لأنعم بالراحة والهناء، إلى من حصد العقبات عن
دربي ليمهد لي طريق العلم والنجاح،
إلى من علمني فن العطاء... ذو القلب الكبير
إلى من أمرني ربي بطاعتها وبالإحسان لهما: أبي وأمي أنتم حياتي وسر
سعادتي.

إلى من حبهم يجري في عروقي، ويلهج بذكراهم فؤادي: أخواتي.

إلى من تحلّوا بالإخاء وتميزوا بالعطاء والوفاء: أصدقائي.

إلى من علمونا حروفا من ذهب وكلمات من درر:

أساتذتي الكرام كل باسمه

شكر وتقدير

الشكر لله رب العالمين الذي أمدني بالعزم والصبر لإنجاز هذه الدراسة والحمد له سبحانه وتعالى على تفضله علي بالتوفيق، والصلاة والسلام على خير خلق الله سيدنا وشفيعنا محمد.

يسرني ويشرفني أن أتقدم بالشكر والتقدير والعرفان إلى الأستاذة "فتيحة مقداد" على تفضلها بقبول الإشراف على هذه المذكرة، ودعمها وتوجيهاتها ونصائحها التي لم تبخل علي بها متى طلبتها طيلة فترة البحث والإشراف كما أتقدم بالشكر الجزيل لأعضاء لجنة المناقشة الأفاضل على قبولهم مناقشة هذا العمل ومساهمتهم في إثراءه

كما يسعدني أن أتوجه بالشكر الجزيل والتقدير إلى كافة أساتذة كلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة بجاية الذين أشرفوا على تكويننا طيلة سنوات الدراسة ولا أنسى أن أتقدم بالثناء والشكر لكل من دعمني، ووقف معي وشجعني

مقدمة

الإنسان والبيئة مرتبطان ببعضهما البعض، فالإنسان مصيره مرتبط بالكوكب الذي يعيش فيه، وهو من جهة أخرى يعيش ضمن محيط بيئي يؤثر ويتأثر به، ولهذا فهو مضطر إذا لم نقل مجبر على المحافظة على بيئة هذا الكوكب كونها تقوم بدور أساسي لبقاء الإنسان والحيوان والنبات. فالمحافظة على البيئة ليست بالأمر السهل فنحن نعيش في عالم تتشابك فيه المشاكل ضمن انفجار سكاني ينتج نفايات ضخمة يتم رمي أغلبها في البحار والمحيطات دون استطاعة الإنسان السيطرة عليها، وثورة صناعية وتقدم علمي وتقني، أدت بدورها إلى تدمير البيئة، دون قدرة الإنسان على الحد من تبعاتها.

من هنا يعتبر موضوع حماية البيئة البحرية من الموضوعات الحساسة والحديثة التي نالت اهتماما كبيرا، سواء على الصعيد الدولي أو الإقليمي أو الوطني، ويرجع ذلك للأهمية الخاصة التي ينفرد بها، نظرا للاستعمالات الواسعة والمتزايدة للبحار والمحيطات في عصرنا هذا مما زاد من عملية التلوث البحري، الذي تتعدد مصادره من تلوث ناجم عن منشآت أرضية كتسرب بقايا المصانع إلى البحار، والتلوث من الأنشطة التي تمارسها الدول في أعالي البحار كتسرب النفط والغاز من الآبار النفطية الكائنة في قاع البحار والمحيطات وحوادث اصطدام الناقلات.. والتلوث من الجو وذلك الناجم عن التجارب النووية، وأيضا التلوث من جراء الحوادث التي تقع أثناء نقل المواد المشعة أو التي تقع في المحطات النووية في دول قريبة من منطقة أعالي البحار..

مع تزايد الحوادث التي تسببت في كوارث بيئية ضخمة في أعالي البحار زاد الاهتمام الدولي بوضع إطار قانوني دولي لتنظيم الملاحة البحرية من أجل المحافظة على البيئة البحرية وذلك بمراعاة المصالح الوطنية للدول الساحلية، وكذلك مصلحة المجتمع الدولي بأسره.

إن الأسباب الموضوعية التي دفعتنا إلى اختيار دراسة موضوع المحافظة على البيئة البحرية من التلوث، يرجع إلى عدة اعتبارات أساسية أهمها تزايد المخاطر التي تتعرض لها البيئة البحرية بسبب التقدم العلمي والصناعي الذي أصابها بأضرار خطيرة، الأمر الذي استوجب تدخل القانون

الدولي من أجل ردع وكفالة حق الإنسان في العيش في بيئة صحية ونقية وتقريره واجب العمل على المحافظة عليها للأجيال الحاضرة والمستقبلية.

كما تكمن الأسباب الشخصية لاختيارنا لموضوع هذه الدراسة في اهتمامنا بالبيئة عموماً والتحديات التي تواجهها وبالبيئة البحرية بشكل خاص ووضعها الكارثي من جراء التلوث الذي تتسبب فيه كثرة الحوادث التي تتسبب بها كثافة حركة الملاحة التي تشهدها البحار والمحيطات بالإضافة للنشاط الصناعي القريب من الشواطئ والتسربات السامة التي تصل إلى عرض البحر.

من كل ما سبق ارتأينا معالجة هذا الموضوع من منظور الإشكالية التالية:

فيما تتمثل التدابير القانونية الدولية لحماية البيئة البحرية في أعالي البحار من التلوث؟

للإجابة على هذه الإشكالية استندنا على منهجين أساسيين في البحث العلمي، وهما المنهج الوصفي ومنهج التحليل القانوني، حيث يتيح لنا المنهج الوصفي استعراض حالة التلوث البيئي التي تعيشها منطقة أعالي البحار، بينما يمكننا منهج التحليل القانوني من تحليل الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالموضوع بشكل دقيق وفعال، باستخدام هذين المنهجين، تمكنا من بناء فهم عميق للموضوع وتطبيق النتائج والتوصيات بشكل مناسب وفعال .

لقد قمنا بتقسيم بحثنا إلى فصلين، الفصل الأول نتناول فيه الإطار النظري والقانوني لمسألة حماية البيئة البحرية في منطقة أعالي البحار أما الفصل الثاني فستناول فيه الالتزامات الدولية لحماية البيئة البحرية في أعالي البحار من التلوث..

الفصل الأول:

الإطار النظري والقانوني لمسألة حماية
البيئة البحرية في منطقة أعالي البحار
من التلوث

الفصل الأول:

الإطار النظري والقانوني لمسألة حماية البيئة البحرية في منطقة أعالي البحار من التلوث

إن مشكلة تلوث البيئة البحرية في منطقة أعالي البحار هي مسألة عالمية وإن كانت لا تمس هذه المنطقة بأسرها، فهي ليست مشكلة الدولة المعنية بالتلوث فحسب وإنما هي مشكلة كل دول العالم مادام الجميع يتشاركون ملكية البيئة البحرية في المياه الدولية.

لقد تزايدت أهمية هذه المشكلة في السنوات الأخيرة بحيث أصبحت من أهم قضايا العصر وذلك لما تلعبه البيئة البحرية من دور مؤثر في حاضر الحياة الإنسانية ومستقبلها وبالتالي أصبحت مسألة المحافظة عليها وحمايتها تعتبر واجبا عاجلا للبشرية جمعاء، بحيث يقع عليها واجب العمل وبكل الوسائل والآليات القانونية المتاحة للحفاظ على هذه المنطقة وصياغة أنظمة ومعايير دولية ووطنية لحمايتها من التلوث البحري الذي بات يشكل تحديا فعليا للمجتمع الدولي، وهو الأمر الذي خلق لدى الدول الحاجة لمزيد من التعاون والتضامن لمواجهته.

وبالتالي سيكون هذا الفصل عبارة عن مدخل مفاهيمي وقانوني لهذه الدراسة سنتعرف من خلاله على المفاهيم ذات العلاقة بمشكلة الدراسة والإطار القانوني الخاص بها.

المبحث الأول:

مفهوم الحماية الدولية للبيئة البحرية في أعالي البحار من التلوث

تشمل الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية في أعالي البحار مجموعة من الاتفاقيات والمعاهدات التي تهدف إلى الحد والحفاظ على هذه المناطق البحرية البعيدة وتشمل الاتفاقيات إجراءات للتحقق من المشاريع الاقتصادية والبعثات والأنشطة الأخرى في البحار للتأكد من توافقها

مع البيئة وهذه الخطوة تعزز الحماية البيئية وتساهم في مواجهة التحديات البيئية المتصاعدة، كما ان هذه الجهود تعكس الإدراك المتزايد لأهمية المحيطات والبحار والدور الحيوي الذي تلعبه في الحفاظ على التوازن البيئي والبيولوجي.

المطلب الأول:

المقصود بالحماية الدولية للبيئة البحرية

تعتبر حماية البيئة البحرية من التلوث ظاهرة مجتمعية تهم جميع الدول، وأن مجابقتها تتطلب تضافر جهودها لوضع حد لها، لهذا الغرض عقدت العديد من الاتفاقيات الدولية والإقليمية، كما أصدرت أغلب الدول التشريعات المختلفة لحماية البيئة البحرية، وأنشأت العديد من الأجهزة والمؤسسات المعنية بها، وهذا من أجل توفير أقصى درجات الحماية الممكنة واللازمة لمواجهة مشكلات تلوث البيئة البحرية.

الفرع الأول:

تعريف الحماية الدولية

اختلف فقهاء القانون الدولي في تعريف مصطلح الحماية الدولية، فمنهم من توسع بتعريفها والمطالبة بها، ومنهم من ضيق هذا التعريف وحدده.

أولاً: التعريف الاصطلاحي للحماية الدولية

الحماية الدولية عامة تشير إلى الجهود والتدابير التي يتخذها المجتمع الدولي لحماية السلم والأمن العالمين، سواء كان ذلك عبر القانون الدولي أو المنظمات الدولية أو الاتفاقيات الدولية.

كما عرفها البعض الآخر بأنها الاجراءات التي تتخذها الهيئات الدولية ازاء شأن دولي ما للتأكد من مدى التزام الدول بتنفيذ ما تعهدت والتزمت به في الاتفاقيات الدولية والكشف عن انتهاكاتها ووضع مقترحات او اتخاذ اجراءات لمنع هذه الانتهاكات¹

ثانيا: التعريف القانوني للحماية الدولية

الملاحظ أن كل الاتفاقيات والمعاهدات التي ذكرت مصطلح الحماية الدولية لم تحاول تعريفه ولم تورد تعريفا له، وإنما اكتفت بذكر مجموعة من الإجراءات التي تلتزم بها الدول سواء أكان هذا الالتزام قانونياً أم أدبياً، ومع الوقت، وبعد أن انتقل مفهوم القانون الدولي من قانون لمجموعة/جماعة من الدول إلى قانون ينطبق على المجتمع الدولي بأكمله (حسب مبدأ العالمية) أصبح مفهوم الحماية الدولية حقيقة راسخة على أرض الواقع².

إلا أنه عموماً يمكن تعريف الحماية الدولية من الجانب القانوني بأنها تشمل الإجراءات والآليات التي تضعها القوانين الدولية لحماية الدول والمواطنين من التهديدات الخارجية، ويتضمن ذلك استخدام القوانين الدولية والمعاهدات الدولية لتحقيق هذا الهدف.

الفرع الثاني:

11 - علاء عبد الحسن العنزي، "مفهوم الحماية الدولية لحقوق الإنسان والمعوقات التي تواجهها"، مجلة المحقق الحلي

لِلْعُلُومِ الْقَانُونِيَّةِ وَالسِّيَاسِيَّةِ، كَلِيَّةِ الْقَانُونِ، جَامِعَةِ بَابِلَ، الْعِدَّةُ الثَّانِيَّةُ، السَّنَةُ السَّادِسَةُ، ص 210. تم الاطلاع عليه في

2024/05/14، على الساعة 21:00 على الموقع الالكتروني:

https://www.uobabylon.edu.iq/publications/law_edition11/article

2 - عودة معين، كيف تطلب الحماية والدولية وممن؟ الجزيرة نت، تم الاطلاع عليه في 2024/05/14، على الساعة

22:30، على الموقع الالكتروني:

<https://www.aljazeera.net/opinions/2022/1/23/>

مفهوم البيئة البحرية

إن البيئة البحرية بتعدد مفاهيمها وتعريفاتها المتباينة بعض الشيء عن بعضها البعض، وباعتبارها أحد أهم أقسام البيئة عموماً، تلعب دوراً هاماً وبنصيب وافر في المحافظة على التوازن البيولوجي للكرة الأرضية، أضف إلى ذلك أنها تتمتع بأهمية اقتصادية بالغة للإنسان باعتبارها مصدراً للغذاء والطاقة، فالبيئة البحرية أحد الاهتمامات الحديثة في قانون الدولي لما تتميز بها من سمات خاصة ونظام بيئي متكامل يجعلها تلعب دوراً مؤثراً في حياة الإنسانية.

أولاً: تعريف البيئة البحرية

منذ بدئ الخليقة والإنسان يعمل على حماية نفسه من جراء العوامل البيئية، وخاصة ما يحيط به من حيوانات ضارة وكائنات قد تضر به، وتغيرات في درجات الحرارة وظروف طبيعية قاسية من براكين وزلازل وفيضانات، والآن يحاول الإنسان حماية البيئة الطبيعية مما قد ينتج من آثار ضارة تسبب بها أنشطته.

1: التعريف اللغوي والاصطلاحي

بالرجوع إلى معاجم اللغة العربية وقواميسها نجد أنها تتفق على أن البيئة كلمة مشتقة من الفعل الماضي بوا، فيقال أن تبوا منزلة في قومه، بمعنى احتل مكانة عندهم، وهي تعني أيضاً المنزل أو مكان الإقامة أو المحيط وقد ينصرف هذا المعنى إلى الحالة التي يكون عليها الكائن الحي، فيقال بيئة طبيعية واجتماعية واقتصادية وسياسية³.

أما البيئة البحرية فهي ذلك النطاق المادي الذي يعيش فيه الإنسان والكائنات الحية الأخرى، وما يشمل من عناصر طبيعية، وأخرى صناعية، أضافها النشاط الإنساني، وكان أول ظهور لهذا

³ - عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2006، ص ص 19 20

المصطلح في الوجود القانوني من خلال الأعمال التحضيرية لمؤتمر ستوكهولم المعني بالبيئة الإنسانية⁴

البيئة البحرية هي كل مساحات المياه المالحة التي تمثل كتلة متصلة ببعضها البعض متلاحمة الأجزاء سواء كان هذا الاتصال طبيعياً أو اصطناعياً، وما تشمل عليه هذه الكتلة من جميع أوجه الحياة البحرية⁵، كما وتعرف بأنها جزء من النظام البيئي العالمي وتتكون من البحار والمحيطات والأنهار وما يتصل من روافد، وما يحتويه من كائنات حية، كما تضم موارد أخرى بمختلف أنواعها، وتعتمد هذه الكائنات كلا منها على الأخرى و تتفاعل مع بعضها البعض في علاقة متزنة، ويختل هذا التوازن عند الإخلال في المواصفات الفيزيائية و الكيميائية للبيئة البحرية⁶

2: التعريف القانوني

صدرت تعريفات للبيئة البحرية في مؤتمر ستوكهولم في عام 1972 واتفاقية البحر المتوسط من التلوث التي أبرمت عام 1976 في برشلونة والاتفاقية الإقليمية لحماية بحر البلطيق من التلوث عام 1974 مع بعض المنظمات الدولية.

جاء في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 بأن البيئة البحرية هي "نظام بيئي أو مجموعة من الأنظمة البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي، الذي ينصرف إلى دراسة وحدة معينة في الزمان والمكان، بكل ما ينطوي عليه من كائنات حية في ظل الظروف المادية والمناخية وكذلك العلاقة بين الكائنات الحية ببعضها البعض وعلاقاتها المادية المحيطة بها"⁷

⁴ - صلاح هاشم محمد، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر، 1989-1990، ص 14

⁵ - محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، سنة 2008، ص 23.

⁶ سهام زروالي، <<آليات حماية البيئة البحرية من التلوث من الزيت>>، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، حسيبة بن بوعلي، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، شلف، العدد 21، جانفي 2019، ص 131.

⁷ - محمد الأمين محمدي وحاج غوثي قوسم، <<التلوث البيئي البحري على ضوء القانون الدولي>>، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، جامعة ابن خلدون، تيارت، العدد 09، 2017، ص 431.

على ضوء ذلك فالبيئة البحرية نعني بها مسطحات الماء المالح المتصلة ببعضها البعض اتصالاً حراً طبيعياً، وقاعها وباطن تربتها وما تحتويه من كائنات حية حيوانية ونباتية وثروات طبيعية تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية باعتبارها نظاماً بيئياً متكاملًا⁸.

ثانياً: خصائص البيئة البحرية

تمتلك البيئة البحرية العديد من الخصائص منها المباشرة ومنها الغير مباشرة، وتحديد مدى صحة وجودة المياه والكشف عن نسبة التلوث، هناك عدة خصائص يجب الاهتمام بها، ومن أهم هذه الخصائص ما يلي:

1-درجة الحرارة

تعتبر درجة حرارة النظام البيئي البحري أحد أهم خصائص النظام البيئي، حيث يبلغ متوسط درجة حرارة المحيط 30 درجة، ولكن قد تختلف لتصبح أكثر برودة أو أكثر دفئاً ويتحدد ذلك بناءً على موقعها على سطح الأرض.

فإذا وقعت بالقرب من خط الاستواء فتكون الحرارة دافئة أما إذا وقعت بالقرب من القطبين فتكون الحرارة باردة، وتلعب درجة الحرارة أيضاً دوراً أساسياً في حياة الكائنات الحية التي تعيش تحت الماء.

2-المياه

من المعروف أن المياه على كوكب الأرض تشغل ما يقرب من ¾ سطح الأرض، وتغطي المسطحات المائية كالبهار والمحيطات 90%، وتحتوي المياه البحرية على ما يقرب من 96.5% ماء نقي و3.5% مركبات المذابة كالكلور والصوديوم والمغنيسيوم والكبريت والكالسيوم⁹.

⁸ - عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2006، ص23.

⁹⁹ - نورة حسين، توزيع الماء واليابسة على سطح الكرة الأرضية، موقع موضوع، تم الاطلاع عليه بتاريخ

2024/05/12 على الساعة 16:10 على الرابط الإلكتروني:

https://mawdoo3.com/%D8%AA%D9%88%D8%B2%D9%8A%D8%B9_%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A7%D8%A1_%D9%88%D8%A7%D9%84%D9%8A%D8%A7%D8%A8%D8%B3%D8%A9_%D8%B9%D9%84%D9%89_%D8%B3%D8%B7%D8%AD_%D8%A7%D9%84%D9%83%D8%B1%D8%A9_%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B1%D8%B6%D9%8A%D8%A9

النظام البيئي لا يعتمد على المركبات الذائبة فقط، بل يعتمد أيضا على النشاط الجوي والعمق والنشاط البركاني والنشاط البيولوجي.. الخ.

3- ضوء الشمس

يعتبر ضوء الشمس واحد من أهم خصائص النظام البيئي، وذلك لأن جميع الكائنات الحية تعتمد عليه بشكل مباشر وغير مباشر، كما أن ضوء الشمس هو المصدر الأساسي الذي تتغذى عليه نباتات النظام البيئي البحري، ويعمل ضوء الشمس أيضا على الحفاظ على التوازن المناسب في السلسلة الغذائية للنظام.

من الجدير بالذكر أن توفر ضوء الشمس يعتمد على عمق المياه البحرية، حيث توجد المنطقة النشطة على عمق يبلغ 100 متر بحيث يمكن أن يصل ضوء الشمس ويساعد في عملية التمثيل الضوئي، ولكن المنطقة اللاهوائية التي يزيد عمق المياه بها عن 100 متر فلا يمكن وصول أشعة الشمس إليها وبالتالي لا تحدث عملية التمثيل الضوئي.

4- التنوع البيولوجي

التنوع البيولوجي للنظام البيئي البحري، يدعم النظام البيئي التنوع الحيواني على كوكب الأرض، لقد قامت أنواع النظام البيئي بالتأقلم مع جسمها من أجل بقائها، كالأسمك التي تتنفس تحت المياه من الخياشيم.

حيث تعيش العديد من النباتات والحيوانات معا في النظام البيئي، ومن أبرز الأنواع المائية ما يلي¹⁰:

- العوالق النباتية وعشب البحر والأعشاب البحرية وأشجار المانغروف.
- سمك التونة والقرش والثعابين والجراد والهامور وسمك أبو سيف وفرس البحر وسمك المهرج وسمك الراي اللاسع والأسمك المفلطحة وسمك صخري وسمك الشمس مولا.. إلخ.
- أما عن الثدييات، الفقمات والدلافين والفظ وثمانية الماء والحيتان الزرقاء.. إلخ.
- الرخويات وهي كالحبار والقواقع والمحار والرخويات والأخطبوط.. الخ.

¹⁰ -رندا عبد الحميد، خصائص البيئة البحرية، علوم البحر، تم الاطلاع عليه بتاريخ 2024/04/16 على الساعة 22:30 على الموقع الإلكتروني: <https://mqall.org/characteristics-marine-environment>

ثالثاً: أهمية البيئة البحرية

للبيئة البحرية أهمية كبيرة تظهر من خلال الدور الذي تلعبه في حياة البشرية، فلم تعد البحار مجرد طرق للنقل، بل إلى جانب هذا فهي تلعب دوراً كبيراً في تحقيق التوازن المناخي في البيئة الإنسانية وكذلك هي مصدر للأمطار على اليابسة، ومصدر للزراعة، وبالإضافة إلى كل هذا وهو الأهم، أنها أصبحت احتياطاً مهماً للمعادن وكل أنواع الغذاء على المدى البعيد، حيث بينت الاكتشافات المتعددة في قاع البحار، أن كمية المعادن، متواجدة بكثرة وبكميات هائلة، بحيث ستكون مورد الإنسان المئات الآلاف من السنين، عندما تنضب المعادن من اليابسة.¹¹

لهاته الأسباب توجهت الدول اتجاه البيئة البحرية لتتال من خيراتها، وبذلك انقسم العالم إلى دول عظمى بحرية، وأخرى لا تستطيع أن تبسط قدراتها الفنية على هذا القطاع الحيوي، وبذلك أصبحت للبيئة البحرية أهميات كثيرة.

1- الأهمية الحيوية للبيئة البحرية

بسبب الاتصال الحر والطبيعي بين البحار وسرعة التفاعل والتأثير بين أجزائها وامتدادها لتحيط باليابسة والجو، في إطار نظام كوني بالغ كامل بتحقيق التوازن المناخي في البيئة الإنسانية، وتغذية المساحات الشاسعة من الأرض بالأمطار، والحد من غاز ثنائي أكسيد الكربون بامتصاصه من وذلك على النحو التالي:

أ: دورها في تحقيق التوازن المناخي:

ذلك لأن درجة حرارة البخار مرتفعة مما يجعل البخار بمثابة آلة حرارية تعمل على تنظيم درجة حرارة الأرض، إذ تمتص أكبر قدر من حرارة اليابسة على الكرة الأرضية دون أن تتأثر بدرجة حرارتها هي، وعندما تكون حرارة اليابسة منخفضة، فإن البحار والمحيطات تفقد قدراً من حرارتها

¹¹-محمد عبد الله نعمان، الحماية الدولية للبيئة البحرية، دراسة قانونية خاصة عن البحر الأحمر، د. ط دار النهضة العربية، سنة 2004، ص 24.

لتدفئة اليابسة، بدون أي تأثير على حرارة البيئة البحرية بسبب حركة التيارات البحرية، ومن ثم فهي عامل توازن وتلطيف للمناخ على ظهر اليابسة.

ب: كونها مصدرا للأمطار على اليابسة:¹²

لقد ثبت علميا أن البحار والمحيطات عندما تتعرض لأشعة الشمس فإنها تتبخر، وبفعل عوامل التيارات والرياح ترتفع تلك الأبخرة إلى طبقات الجو، وبموامل الحرارة والضغط والرياح تتحول الأبخرة إلى سحب ومن ثم يسقط منها المطر.

ج: مصدر للتخلص من غاز ثاني أكسيد الكربون

يرجع ذلك لوجود البلاנקونات، والتي تقوم بعملية التمثيل الكلورفيلي، والتي تتمثل في عملية امتصاص غاز ثاني أكسيد الكربون، وهذه العملية التنفسية تفصل ذرات الكربون لتتحول إلى مواد عضوية، لينطلق غاز الأكسجين الذي يذوب في الماء وتتغذى به الكائنات الحية في البيئة البحرية.¹³

2: الأهمية الإستراتيجية

أدت الأهمية الاقتصادية والحيوية للبيئة البحرية إلى توجه الدول نحوها لتتال منها أكبر قدر من الثروات ما أدى إلى انقسام المجتمع الدولي إلى دول بحرية عظمى تمتلك الأساطيل البحرية الضخمة والأجهزة والتقنيات المتطورة التي تمكنها من الغوص والبحث في أعماق البحار بصورة سريعة وميسرة دون مراعاة للقسم الآخر والمتمثل في الدول النامية والتي لا تقدر على بسط قدراتها الفنية على هذا القطاع الحيوي، ومن ثم فهي ترى أن الدول المتقدمة تستغل البحار استغلالا جائرا وعلى النحو الذي يضر باقتصادها، وقد برز الاشكال في كثير من المحافل القانونية مثل المؤتمر الثالث للبحار، وقد حاول كل فريق إقناع الآخر والمجتمع الدولي بصحة ما يراه في استغلال البحار

¹² - عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سبق ذكره ص 25.

¹³ - أحمد محمد عوف، المفسدون في الأرض، رؤية معاصرة للمشاكل البيئية والسكانية، تم الاطلاع عليه بتاريخ

2024/05/24 على الساعة 23:00 على الموقع الإلكتروني:

https://books.marefa.org/%D9%83%D8%AA%D8%A7%D8%A8_%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%81%D8%B3%D8%AF%D9%88%D9%86_%D9%81%D9%8A_%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B1%D8%B6

غير أن هذه الآراء المتباينة بدأت تتهاوى أمام التفكير بإيجاد نظام اقتصادي جديد يوفق بين الرؤى المختلفة ومما يؤكد ارتباط أهمية البحار بالوضع الاستراتيجي تلك الغفوة التي لحقت المجتمع الدولي حين جعلت الدول العظمى في فترة الحرب الباردة من البيئة البحرية ميدان للسباق في التسلح بمختلف أنواعه، وأصبحت البحار وقتئذ أكبر ترسانة عسكرية ترتبط بمبدأي الهجوم والدفاع.

3: الأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية

تتنوع العناصر الموجودة في البيئة البحرية، وتتنوع أيضا الثروات الموجودة فيها، الحيوانية والنباتية والمعدنية الخاصة التي تزيد من قيمتها، مما زاد من كثرة النشاط الاقتصادي في هذا المجال¹⁴

أ: البيئة البحرية كمصدر للغذاء

تعتبر البيئة البحرية مصدر غذاء للإنسان وبقية الكائنات الأخرى، فهي تحتوي على كميات هائلة من الأنواع المختلفة من الأحياء البحرية ذات القيمة الغذائية العالية ومن أهمها الأسماك، إذ يعتمد ما يناهز 4.1 مليار شخص على الأسماك في الحصول على خمس البروتين الحيواني الذي يستهلكونه، وإضافة إلى ما تمده الأسماك والحيتان من اللحوم والزيوت والفيتامينات فإن ما تبقى منها يستخدم كسماد وغذاء للحيوان، وفي ظل أزمة الغذاء العالمية، وندرة توافر البروتين الحيواني وافتقار معظم الدول للحبوب والمحاصيل الزراعية لجأ الإنسان للبيئة البحرية للحصول على تلك العناصر الغذائية الهامة.¹⁵

فأهمية البيئة البحرية من الناحية الاقتصادية تظهر من خلال الزيادة الكبيرة في نسبة الصيد التي تزداد من عام إلى آخر، خاصة في الدول النامية، فبافتقارها للمحاصيل الزراعية يزداد لجوئها إلى البيئة البحرية.

¹⁴-نجلاء العوامر، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور الطاهر مولاي سعيدة، 2015-2016، ص 12

¹⁵-صلاح هاشم محمد، المرجع السابق، ص 23.

فالصيد وإن لم يعد من وجهة النظر الاقتصادية المصدر الأول للاهتمام بالبحار والمحيطات فإنه بدوره قد قفز قفزات هائلة في الأعوام الأخيرة.¹⁶

ففي عام 2020، بلغ الإنتاج العالمي لمصايد الأسماك الطبيعية 90.3 (مليون طن) ما يمثل انخفاضاً قدره 4.0 في المائة مقارنة بمتوسط السنوات الثلاث السابقة، وطراً هذا الانخفاض على مصايد الأسماك الطبيعية البحرية ومصايد المياه الداخلية على حد سواء (3.9 و 4.3 في المائة، على التوالي)، وهو يُعزى على الأرجح إلى اختلال عمليات الصيد بسبب جائحة كوفيد-19 فقد كان متوسط الصيد في الفترة ما بين 2017-2019 مرتفعاً بسبب الذروة المسجلة في عام 2018 (96.5 ملايين طن) بسبب كميات المصيد المرتفعة نسبياً من الأنشوفة ومع ذلك، لا يزال الاتجاه طويل الأجل في مصايد الأسماك الطبيعية العالمية مستقرًا نسبياً، وقد تراوح المصيد بشكل عام بين 86 و 93 مليون طن سنوياً منذ أواخر ثمانينات القرن الماضي.¹⁷

ب: أهم الصناعات من البيئة البحرية:

لا ترجع أهمية البيئة البحرية إلى أنها مصدر للغذاء الإنساني فحسب بل أن ثلث كمية محصول الصيد السمكي، غالباً ما تستخدم كغذاء للحيوانات بعد تصنيعها، أو استخدامها في صنع السماد، كما أن الثدييات البحرية، وأهمها الحيتان تعتبر مصدراً هاماً للزيوت التي تستخدم في صناعة الدهون، ويستخلص منها أيضاً بعض الفيتامينات، كما تدخل هذه الزيوت كذلك في صناعة الصابون والجلسرين والأدوية، فضلاً عن أنه يستخلص من الحيتان مادة العنبر المستخدمة في صناعة العطور.¹⁸

ج: البيئة البحرية كمصدر للثروات المعدنية والطاقة

¹⁶ -وناسة جدي الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في القانون، قسم الحقوق كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة الجزائر، 2007-2008، ص 20

¹⁷ -الموارد السمكية وتربية الأحياء المائية في العال عام 2022، منظمة الأغذية والزراعة، الأمم المتحدة، تم الاطلاع عليه بتاريخ 2024/05/27، على الساعة 21:35، على الموقع الإلكتروني:

<https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/49564999-71e2-49ea-ae92-56ba7b272cf7/content/sofia/2022/capture-fisheries-production.html>

¹⁸ -صلاح هاشم محمد، مرجع سبق ذكره، ص 24

تعتبر البيئة البحرية مصدرا مهما للثروات المعدنية والطاقة من قاع البحار والمحيطات وذلك بشكل خاص في الحروف القارية للدول والمناطق القريبة من السواحل، وقيعان البحار والمحيطات التي تتجاوز الولاية الإقليمية للدول، والتي تعد الثروة النفطية أهمها حيث يوجد حوالي 22 % من احتياطي البترول في العالم تحت سطح البحر، هذا وقد أمكن الحصول على الطاقة من البيئة البحرية من مصادر أخرى غير عضوية، اعتمادا على الظواهر الطبيعية في البحار، حيث يتم توليد الكهرباء من حركة المد والجزر، ومن الفرق في درجة حرارة البحر، ومن حركة الأمواج، والتيارات البحرية باستخدام ما يسمى بـ "المحرك الموجي"¹⁹.

يعود هذا التوجه نحو البحار والمحيطات إلى التطور التكنولوجي والوسائل الحديثة المستعملة في الوقت الراهن.

د: البيئة البحرية كطريق للمواصلات

إن للبيئة البحرية أهمية إستراتيجية كبيرة في الملاحة الدولية لما تحتويه من ممرات وطرق مثل مضيق هرمز وجبل طارق وباب المندب ومضيق تيران وقناة السويس التي تربط بين المغرب والشرق، الأمر الذي يزيد من الأهمية الاقتصادية والحيوية للبيئة البحرية²⁰

فالبهار أصبحت من أهم وسائل الاتصال بين الشعوب كما أنها وسيلة لنقل البضائع وتبادل السلع، حيث يعتبر النقل البحري أفضل وسائل النقل في تبادل السلع عبر مسافات طويلة، وهذا لكون السفن تتحمل أوزانا تصل لمئات الآلاف من الأطنان²¹

المطلب الثاني:

¹⁹ -المرجع نفسه، ص 27

²⁰-منير الفتني الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام قسم الحقوق كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر 01، 2013-2014، ص 18.

²¹-موسى زيداني، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور الطاهر مولاي سعيدة، 2015-2016، ص ص 25-26

مفهوم منطقة أعالي البحار

أطلقت على منطقة أعالي البحار تسميات متعددة كتسمية البحار العالية والبحار العامة والبحار المفتوحة والبحار الدولية، وهي على العموم تمثل البيئة الوسطية للمسطح المائي والتي تلي منطقة الجرف القاري إلى عمق 10000 ميل، وتقدر أعالي البحار بنحو ثلاثة أرباع مساحة الكرة الأرضية، وتغطي أجزاء كبيرة من المحيطات والبحار: الأطلسي والهادئ والهندي والمتجمد الجنوبي والبحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر وبحر العرب وبحر الصين والبحر الأصفر والبحر الكاريبي وبحر الشمال والبحر الأدرياتيكي.

الفرع الأول:

تعريف منطقة أعالي البحار

أولاً: التعريف الاصطلاحي

لقد عرف البعض منطقة أعالي البحار بأنها كل أجزاء البحار والمحيطات التي لا تدخل في البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة من الدول، والتي يكون لكل دولة الحق في استعمالها على قدم المساواة، أي هي مناطق من المحيطات المائية لا تتبع لسيادة أي دولة، وتعد ملكاً مشتركاً مفتوحاً للملاحة والصيد والاستكشاف والسفر في نطاق تبدأ حدوده من عمق 200 ميل بحري، وجميع الدول لها حقوق متساوية في أعالي البحار.

ثانياً: التعريف القانوني

كان البحر العالي يعرف على أنه ذلك الجزء من المحيط الواقع وراء خط ممتد على طول الساحل وعلى مسافة منه²²، ثم عرفت اتفاقية البحر العالي المبرمة في جنيف 1958، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

²² - محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص 395.

تنص المادة الأولى من اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958 على أن: "أعالي البحار هي كل جزء من البحار الذي لا يدخل في البحر الإقليمي أو في المياه الداخلية للدولة"، ويؤخذ عن هذا التعريف أنه أدخل ما يعرف بالمنطقة الاقتصادية الخالصة في حدود البحر الإقليمي، كما يلاحظ أيضا أن الاتفاقية لم تضع تحديدا لاتساع البحر الإقليمي.

يقصد بأعالي البحار تلك الأجزاء التي لا تدخل في تكوين الامتدادات البحرية الخاضعة للسيادة أو ولاية أو سلطة أي دولة²³.

تنص المادة 86 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه "تنطبق أحكام هذا الجزء - الجزء السابع - على جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما أو لا تشملها المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية، ولا يترتب على هذه المادة أي انتقاص للحريات التي تتمتع بها جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا للمادة 58"، من خلال هذا التعريف يمكن القول أن أعالي البحار هي تلك المساحات المائية المالحة والمتصلة بعضها بعضا اتصالا حرا طبيعيا، والتي تبدأ من انتهاء المنطقة الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية مباشرة²⁴

تختلف اتفاقية قانون البحار لعام 1982 عن اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958 بأنها جاءت بكافة الأمور المتعلقة بالبحار حيث نظمت حقوق كل الدول الأعضاء في المجتمع الدولي سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية²⁵، وذلك على خلاف اتفاقية جنيف لعام 1958 الأربعة.

الفرع الثاني:

خصائص منطقة أعالي البحار

²³ -عمر سعد الله، معجم في القانون الدولي المعاصر، الطبعة الأولى، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007، ص 35.

²⁴ -صلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009، ص 326.

²⁵ -محمد المجذوب، القانون الدولي العام، الطبعة السادسة، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2008، ص 451.

تشكل أعالي البحار حوالي ثلثي المسطحات المائية على الأرض، كما تبدأ حدود أعالي البحار عمومًا بعد 200 ميل بحري من سواحل الدول المتاخمة للمحيطات في هذه المنطقة، وتتساوى حقوق الدول في الصيد والمرور والبحث العلمي والاستكشاف والسفر.

كما تُعتبر أعالي البحار ملكاً مشتركاً مفتوحاً للجميع، ويجب على جميع الدول احترام حقوق الدول الأخرى في هذه المنطقة وتُعرف أيضًا بالمياه الدولية وتعد تراثاً مشتركاً للبشرية. كما تعد موطنًا لتشكيلات بيئية متنوعة، بما في ذلك الحياة البحرية الفريدة والمخلوقات البحرية الغريبة هذا ويمكن العثور على أنواع نادرة من الأسماك والحيوانات البحرية في هذه المناطق الاستكشاف العلمي كما تستخدم أعالي البحار كمنصة للبحث العلمي والاستكشاف، كما يتم إجراء دراسات على البيئة والمخلوقات البحرية والموارد الطبيعية فيها.

الفرع الثالث:

أهمية منطقة أعالي البحار

أولاً: حرية الملاحة

تعتبر حرية الملاحة في أعالي البحار، من أقدم الحريات التي تم الاعتراف بها للسفن كافة الدول سواء كانت ساحلية، أم من الدول التي لا تقع على سواحل أي بحر، وهو مبدأ نصت عليه المادة 04 من اتفاقية جنيف المتعلقة بالبحر العالي لعام 1958²⁶ والمادة 90 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982²⁷

ففي الماضي، كانت بعض الدول تدعي أن حق استعمال البحر العام يجب أن يقتصر على الدول التي تمتلك سواحل بحرية، فجاء هذا المبدأ يقضي على التفرقة، ويقرر أنه يحق للدول الحبيسة التي لا تملك شواطئ بحرية أن تستعمل البحار العالية وتمارس فيها الملاحة على قدم المساواة مع

²⁶ نصت المادة 04 من اتفاقية جنيف المتعلقة بالبحر العالي لعام 1958، على أنه: لكل دولة ساحلية كانت أم غير ساحلية، الحق أن تسيّر سفن في البحار العامة تحت علمها.

²⁷ تنص المادة 90 من معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 على أنه: لكل دولة، ساحلية كانت أو غير ساحلية، الحق في تسيير سفن ترفع أعلامها في أعالي البحار.

الدول الساحلية، ولتأكيد هذا الحق وضعت الاتفاقيتين (الأولى والثانية) الأحكام القانونية الخاصة التي تكفل للدول الحبيسة أن تسهل اتصال هذه الأخيرة بالبحر²⁸.

تعتبر حرية الملاحة أهم ما يتضمنه مبدأ حرية البحار العالية، فهي حق أساسي وجوهري لكل الشعوب، لا يمكن بدونه التوصل لممارسة بقية الحريات أو الاستفادة من البحار، فهو سبيل لتطوير العلاقات الودية المتبادلة بين الشعوب، وهذه الحرية لم تنشأ نتيجة لاتفاق دولي معين وإنما نشأت واستقرت بشكل تدريجي عبر المراحل التاريخية.

يتضمن هذا المبدأ الحق في تسيير جميع أنواع السفن الخاصة والعامة، الحربية منها وغير الحربية سواء على سطح المياه أم في باطنها ولأي غرض كانت تجارية أو عسكرية أو سياسية أو علمية...الخ، وبأي حجم أو سرعة كانت، أو بالطريق الذي تختاره السفن وفقاً لقواعد القانون الدولي، ويمنع مبدأ حرية الملاحة على جميع الدول وضع أي عراقيل في طريق الملاحة الدولية، أو فرض قواعد معينة عليها غير تلك المتفق عليها مع القانون الدولي، وليس لأية دولة حق فرض الضرائب أو رسوم على سفن عند مرورها على البحر العالي، وليس لها أية سلطة قضائية على سفن الغير، أو أن تملي عليها أية أوامر أو أن تفرض عليها تقديم الاحترامات²⁹.

ثانياً: حرية وضع الكابلات وإقامة الجزر الصناعية

إن الحديث عن حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب، هو حديث نسبي، لأنها مرتبطة بالاكتشافات العلمية المعاصرة، وهي تعني حق جميع الدول في مد الأسلاك البرقية والهاتفية والأنابيب البحرية في قاع البحر العام.

لقد بدأت الدول بتنفيذ فكرة إرساء الأسلاك البحرية عام 1840، بعدها كثر مد الأسلاك عبر البحار والمحيطات ما دفع التفكير لوضع مجموعة من القواعد القانونية التي تنظم كيفية مد هذه الأسلاك وضمان سلامتها، حيث أنه وبعد محاولات فاشلة عدة وضعت أول وثيقة في هذا الشأن

²⁸ محمد المجذوب، محاضرات في القانون الدولي العام، لبنان، دار الجامعية للطباعة والنشر جزء 06، بدون سنة، ص 172.

²⁹ محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة 01، 2008، ص 428.

في 14 فبراير 1884 في باريس والتي سميت باتفاقية "باريس" التي تعد الوثيقة الرسمية الأولى لحماية الأسلاك المغمورة خارج البحر الإقليمي، وهي تتضمن حكماً حول المسؤولية الجنائية بمعاينة كل عمل صادر عن قصد أو إهمال يؤدي إلى قطع أو إتلاف تلك الأسلاك، فقد خولت للمراكب الحربية التابعة للدول الموقعة حق ضبط الجرم بحيث يحال المجرم إلى محاكم الدولة التي ينتمي إليها الفاعل³⁰، إلا أن ذلك لا يشمل الضرر الناجم عن عمليات حماية الأشخاص أو متطلبات أمن السفن، كما أن الاتفاقية لا تطبق في زمن الحرب.

هذا وأكدت اتفاقية "جنيف" المتعلقة بالبحر العالي لعام 1958، على حرية إرساء الأسلاك والأنابيب. وبينت الالتزامات التي تقع على عاتق الدول بهذا الشأن، وقد أقرت الاتفاقية في المواد من 26 إلى 30 الأحكام التي تنظم موضوع الأسلاك والأنابيب المغمورة.³¹

أما اتفاقية جنيف "المتعلقة بالبحر العالي لسنة 1958 فقد أكدت على مبدأ حرية زرع الأسلاك والأنابيب المغمورة في المادة 26 منها، أما اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 فقد أقرت في المادة 112 منها هذا المبدأ.

ثالثاً: حرية الصيد والبحث العلمي

حاولت بعض الدول في بدايات القرن الثامن عشر الاستحواذ على أجزاء كبيرة من منطقة أعالي البحار من أجل الاستئثار باستغلال ما بها من ثروات، إلا أن هذا الأمر اعترضت عليه غالبية الدول مهما كان السند الذي تحتج به الدول المدعية لفرض سيادتها في أعالي البحار، فالصيد في هذه المنطقة يعد من المبادئ التقليدية فهو جزء من حرية البحر العالي، وبالتالي يمكن للجميع استغلالها دون تحديدات أو قيود.

فمنذ أقدم العصور ظل الصيد في أعالي البحار مورداً هاماً لغذاء البشرية، ومصدراً لفرص العمالة والمنافع الاقتصادية للشعوب، ولقد ساد الاعتقاد بأن الموارد البحرية هي هبة طبيعية لا تقنى،

³⁰ محمد سعيد الدقاق، مصطفى سلامة حسين، قانون الدولي العام المصادر/النظام الدبلوماسي والقنصلي/الأشخاص/قانون البحار، لبنان، دار الجامعية، ج 01، بدون طبعة، 1993. ص 388.

³¹ صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، مصر، دار النهضة العربية، بدون طبعة، 2008، ص 865.

لكن هذا الاعتقاد مع تزايد المعارف والاكتشافات العلمية في أعقاب الحرب العالمية الثانية، بدأ في الزوال بعد الإدراك بأن الموارد المائية وإن كانت متجددة إلا أنها ليست بلا حدود³².

تضمنت اتفاقية جنيف " 1958 حول التنظيم القانوني للصيد والمحافظ على الموارد الحية في أعالي البحار أربع عشر (14) مادة موضوعية تتناول تنظيمًا للصيد والمحافظ على الموارد الحية في أعالي البحار، وتنظيم مصايد الأسماك الراقدة، وأول المبادئ التي حرصت الاتفاقية على تأكيدها هو مبدأ حرية الصيد في أعالي البحار، فقد نصت الفقرة الأولى من المادة الأولى من هذه الاتفاقية على أنه: "لكل دولة الحق أن يقوم رعاياها بالصيد في أعالي البحار...". ويمثل هذا المبدأ إحدى النتائج الطبيعية للقاعدة التقليدية العامة القاضية بحرية أعالي البحار، والتي أكدت ذات الاتفاقية في مادتها الثانية (02) التي تنص على: "أن أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول والتي لها حرية استخدامها بما في ذلك صيد الأسماك".

كما تنص المادة 116 من اتفاقية 1982 على أن: "لجميع الدول الحق في أن يزاول رعاياها صيد الأسماك في أعالي البحار رهنا بمراعاة: التزاماتها الناجمة عن المعاهدات/ وحقوق الدول الساحلية وواجباتها وكذلك مصالحها المنصوص عليها"، بين مواد أخرى، في الفقرة 02 من المادة 63 وفي المادة 64 إلى 67/ وأحكام هذا الفرع.

أما فيما يخص البحث العلمي فهو يعتبر حقًا لجميع الدول أيا كان موقعها الجغرافي، كما تستفيد منه المنظمات الدولية المختصة، مع الأخذ في الاعتبار حقوق وواجبات الدول الأخرى المنصوص عليها في اتفاقية 1982³³.

لم تتبنى اتفاقية "جنيف" المتعلقة بالبحر العالي لعام 1958 حرية إجراء البحث العلمي البحري ضمن الحريات التي يشملها مبدأ أعالي البحار. بالرغم من اقتراح لجنة القانون الدولي النص على

³² أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي للبحار "على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982"، مصر دار النهضة العربية، الطباعة 02، 2006، ص 339.

³³ سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، لبنان، المؤسسة الجامعية للدراسات ونشر والتوزيع، طبعة 01، 1994.

حرية البحث والتجارب والاستكشاف. إلا أن هذا الاقتراح قوبل بالتحفظ من بعض الأعضاء. إذ كان يخشى من أن يؤدي ذلك إلى إيجاد أساس قانوني للتجارب الذرية في البحر العالي. واعتبره آخرون خرقاً لمبدأ حرية أعالي البحار³⁴.

أما اتفاقية 1982 فقد حددت المادة 240³⁵ منها المبادئ العامة لإجراء البحث العلمي البحري في البحر العالي بأربعة مبادئ، هي: أن يجرى للأغراض السلمية وحدها/ أن يجرى بوسائل وطرق علمية مناسبة تتفق مع هذه الاتفاقية/ ألا يتعرض بطريقة لا يمكن تبريرها لأوجه الاستخدام المشروعة الأخرى للبحار المتفق مع هذه الاتفاقية / أن يجرى وفقاً لكافة الأنظمة ذات الصلة المعتمد طبقاً لهذه الاتفاقية بما فيها الأنظمة المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها..

الفرع الرابع:

النظام القانوني لمنطقة أعالي البحار

يمكن القول بصفة عامة أن النظام الخاص باستخدام أعالي البحار يقوم على أساس "مبدأ الحرية"، فمبدأ الحرية هو الأساس الذي ترد عليه القواعد المتعلقة بأعالي البحار في وقت السلم وهذا لا يعني التصرف المطلق دون قيد، فمنذ استقرار هذا المبدأ قبلت الدول فكرة الالتزام ببعض قواعد السلوك التي تجعل تلك الحرية منسجمة مع ما تبتغيه الجماعة الدولية من فائدة استعمال ذلك البحر وتجنب الفوضى في العلاقات الدولية.

أولاً: استخدام موارد المنطقة في الأغراض السلمية

كانت منطقة أعالي البحار مسرحاً لسباق تسلح محموم بين الدول النووية بشكل خاص حيث كانت ميداناً لتجاربها ومستودع تخزين لترساناتها، الأمر الذي جعل المجتمع الدولي يتطلع إلى جعل تلك المنطقة منطقة سلام وأمن، لاسيما وأن معاهدة 1963 بشأن منع إجراء التجارب النووية، لم تحترم وضع الأسلحة النووية فوق قاع البحار والمحيطات، أو في باطن تربتها، وهو ما دفع بالجمعية

³⁴ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 454.

³⁵ المادة 240 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

العامّة للأمم المتحدة في عام 1970 بموجب القرار رقم 2660 الدورة (25) الإقرار اتفاقية دولية دعت من خلالها الدول للتوقيع عليها والانضمام إليها، بشأن تحريم وضع الأسلحة النووية وغيرها من أسلحة التدمير الشامل فوق قاع البحار والمحيطات أو في باطن تربتها³⁶.

كما أقرت الجمعية العامة مبدأ التراث المشترك للإنسانية في دورتها الخامسة والعشرين التي دخلت حيز النفاذ في 18 ماي 1972 في سبيل تطهير قاع البحار من الأسلحة النووية³⁷،

كما تعرض قانون البحار لهذه المسألة حيث أورد في ديباجة الاتفاقية أن الاتفاقية تهدف إلى تحقيق المصلحة العامة للبشرية في تنمية استكشاف واستخدام قاع البحار والمحيطات للأغراض السلمية وهي تعد خطوة في سبيل استبعاد المنطقة من سياق التسليح، تؤدي إلى تدعيم مقاصد الأمم المتحدة ومبادئها بشكل يتوافق مع القانون الدولي دون أن يمس بحرية أعالي البحار³⁸.

تتعدد أوجه الاستخدام السلمي للمنطقة، والتي منها إجراء الأبحاث العلمية في المنطقة، ولم تسهب اتفاقية قانون البحار في استعمال المنطقة للأغراض السلمية نتيجة للضغط من القوى العظمى والاستغلال الاقتصادي لقاع البحار العميقة³⁹.

ثانياً: المنطقة كتراث مشترك للبشرية

يترتب على اعتبار منطقة أعالي البحار تراثاً مشتركاً للإنسانية العديد من الآثار أهمها:

- ضرورة استغلال المنطقة لصالح الإنسانية جمعاء، أي من جانب جميع الدول الأعضاء في الاتفاقية أو غيرها من الكيانات الطبيعية والاعتبارية والشعوب، بحيث تعمل السلطة الدولية على دراسة وإقرار القواعد والأنظمة والإجراءات المتعلقة بالتقاسم المنصف للفوائد الاقتصادية المستمدة من المنطقة⁴⁰ كاعتبار المعادن المستخرجة من المنطقة ملكاً مشاعاً للدول الأطراف في الاتفاقية سواء في شكلها الخام أو المصنع.

- تستهدف الأنشطة في المنطقة تشجيع الإنماء السليم للاقتصاد العالمي والنمو المتوازن في التجارة الدولية، وتجنب إحداث آثار ضارة في دخل الدول النامية واقتصاداتها بسبب حدوث

³⁶ صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، دراسة أهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة للقانون البحار لعام 1982، مصر، دار النهضة العربية، 2009، ص 886.

³⁷ محمد طلعت العاتيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، مصر، منشأة المعارف، 1975، ص 308.

³⁸ عبد القادر محمود محمد محمود، النظام القانوني للمنطقة الدولية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مصر، دار النهضة العربية، 2008، ص 249.

³⁹ عبد الكريم علوان، القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، طبعة 01، الأردن، 1997، ص 208.

⁴⁰ المادة 02/160 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

انخفاض كبير في عائداتها من تصدير المعادن والمواد الخام الأخرى التي تستخرج من إقليمها وتستخرج كذلك من المنطقة.

- استخدام المنطقة في الأغراض السلمية فقط حيث أن فكرة التراث المشترك تقوم على تخصيص المنطقة لرفاهية الإنسانية، لذا فإن الهدف الأساسي هو العمل على نمو واستقرار الجماعات الفقيرة.

ثالثا: انتفاء السيادة على المنطقة

هو يعني عدم جواز الاستيلاء على أي أجزاء منها، ومن ثمة كان من الطبيعي أن تأتي المادة 136⁴¹ من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بحظر جميع ادعاءات سيادة الدول على المنطقة⁴²

رابعا: حقوق الدولة الساحلية ومصالحها المشروعة

إن فكرة التراث المشترك للإنسانية تضع نظاما قانونيا خاصا لاستغلال الثروات المعدنية في المنطقة. فإنها في الوقت ذاته تقوم على أساس التسليم بحقوق الدول الساحلية على الثروات الكامنة في المناطق المجاورة لسواحلها، بل وتتوسع في ذلك وتقرض عناية خاصة للثروات المعدنية، وتجعل للدول الساحلية عليها حقوقا انفرادية مانعة، في إطار نظامي المنطقة الاقتصادية والجرف القاري، ومن ثمة فإن أوجه النشاط في المنطقة ينبغي ألا تؤثر على حقوق الدول الساحلية، وخاصة وأنه يحدث أحيانا أن تكون منابع الثروة المعدنية ممتدة عبر الحدود الفاصلة بين منطقة تخضع لسيادة الدولة الساحلية والمنطقة الدولية⁴³.

رابعا: أفضلية الدول النامية على المنطقة

يندرج حق الدول النامية في الاستفادة من موارد المنطقة كغيره من المبادئ الأخرى تحت إطار عام لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، حيث قررت الاتفاقية نوعا من المعاملة التفضيلية لهذه الدول فيما يتعلق بحاجة هذه الدول لمزيد من الإنفاق على عمليات التمويل لأنشطتها العلمية في مجال البحث العلمي واستكشاف ثروات المنطقة وتطويرها.⁴⁴

خامسا: حماية البيئة البحرية في منطقة

⁴¹ المادة 136 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

⁴² عبد القادر محمود محمد محمود، المرجع السابق، ص، 237.

⁴³ صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 887.

⁴⁴ عبد القادر محمود محمد محمود، المرجع السابق، ص 253.

يقع على الدولة الساحلية الالتزام بان تضع من القوانين والأنظمة التي تكفل منع تلوث البيئة البحرية وحفظه والسيطرة عليه. والناجم عن أوجه النشاط المتعلق بقاع البحار، وما يرتبط بها وعما يدخل في ولايتها من جزر صناعية ومنشآت وتركيبات، وهي ملزمة بالألا تكون تلك القوانين والأنظمة أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية، كما أن عليها العمل على تنسيق سياستها في هذا الصدد على الصعيد الإقليمي، وأن تتعاون مع غيرها من الدول على الصعيدين العالمي والإقليمي، من خلال المنظمات الدولية المختصة، أو مؤتمر دبلوماسي لوضع قواعد ومعايير دولية في هذا الصدد وهو ما تعرضت له المادة 208 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

لما كانت السلطة هي الجهاز الذي يقوم باستغلال ثروات التراث المشترك في المنطقة، أي في تجاوز حدود الولاية الإقليمية للدول، سواء من خلال منح التراخيص بالاستغلال، أو القيام بالمشروع مباشرة، ونظرا لما يرتبط بتلك الأوجه من النشاط من آثار مؤدية إلى تلوث البيئة البحرية، فقد انطوى الجزء الحادي عشر من الاتفاقية، وهو الخاص بالمنطقة على نص المادة 145⁴⁵ الذي خصص لحماية البيئة البحرية، والذي أشار إلى وجوب قيام السلطة باعتماد القواعد والأنظمة والإجراءات المناسبة التي تهدف إلى حماية البيئة البحرية، وحماية الثروات الطبيعية للمنطقة والمحافظة عليها، مع منع أي أضرار بالثروات النباتية والحيوانية البحرية⁴⁶.

يحتل موضوع المسؤولية الدولية في مجال حماية البيئة البحرية أهمية كبيرة، ولا يمكن الحديث عن هذه المسؤولية ووجوده إلا في ظل القواعد المقررة للجزاءات على الالتزامات التي تفرضها الأنظمة القانونية، وهي ترتبط ارتباطا وثيقا بحالات الإخلال بهذه الالتزامات لان الإخلال يؤدي إلى المساس بحقوق ومصالح دولي يترتب عليها التزام الطرف المخالف بالتعويض عن الضرر. لذلك فالمسؤولية الدولية تشكل أداة قانونية للحفاظ على قواعد القانون الدولي، وإضفاء المزيد من الفعالية على هذه القواعد وهو الأمر الذي سيؤدي لا محالة إلى استقرار العلاقات الدولية وتطويرها⁴⁷.

المطلب الثالث:

مفهوم التلوث البحري

⁴⁵ -المادة 145 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

⁴⁶ -عبد الكريم علوان، المرجع السابق، ص 210.

⁴⁷ -رضا هميسي، المؤسسة الدولية، الجزائر، دار الثقافة، 1999، ص 05.

إن تحديد مفهوم التلوث البحري في صورة دقيقة ومحددة هو نقطة البداية لأي معالجة قانونية في مجال التلوث وهو أيضا جوهر أية حماية يمكن تقريرها للبيئة في مواجهة أهم مشاكلها.

الفرع الأول:

تعريف التلوث البحري

تعتبر مشكلة تلوث البيئة البحرية مشكلة حديثة نسبيا ارتبط ظهورها بالثورة الصناعية والتقدم التكنولوجي، وقد ازدادت خطورتها وتأزمت في العقود الأخيرة من هذا القرن نتيجة لأسباب عديدة تعود كلها إلى الثروة الصناعية، ولقد بذلت محاولات من قبل المنظمات الدولية العالمية والإقليمية ومن قبل الفقهاء في محاولة لتعريف التلوث بصفة عامة والتلوث البحري بصفة خاصة، ورغم هذه المحاولات العديدة إلا أنها لم تستطع الوصول إلى تعريف شامل لكل عناصر الظاهرة، ويرجع سبب ذلك إلى تشعب وتعدد جوانب الظاهرة وتعتها⁴⁸

أولا: التعريف اللغوي والاصطلاحي

عرف التلوث في الماضي البعيد بالفساد كفساد الطعام مثلا، أو فساد الهواء، وفساد الماء، ويبقى معنى كلمة فساد متداول حتى القرن التاسع عشر حيث استعمل معنى علمي أدق وهي كلمة تلوث.⁴⁹

يقال إن الماء إذا احتوى على مواد غريبة كأن تكون مواد صلبة معينة ذائبة أو عالقة أو مواد عضوية أو غير عضوية ذائبة، أو كائنات دقيقة مثل البكتيريا أو الطحالب أو الطفيليات، وتغير هذه المواد من الخواص الطبيعية أو الكيميائية أو البيولوجية للماء وبذلك يصبح غير مناسب للشرب

⁴⁸-عطية عمر أبو الخير أحمد، الإلزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث، رسالة للحصول على درجة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق جامعة عين شمس، مصر، 1995، ص 2

⁴⁹-موسى زيداني، المرجع السابق ذكره، ص 27.

أو للاستهلاك المنزلي أو الزراعة أو في الصناعة، وقد تم تعريف التلوث البحري بأنه: "حالة تعتري المياه فتغير من طبيعتها بحيث تصبح غير صالحة لاستعمال معين من الاستعمالات المخصصة لها"⁵⁰

ثانيا: التعريف القانوني

فقد ورد في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في الفقرة الرابعة من المادة الأولى، تعريف التلوث البحري بأنه: "إدخال الإنسان في البيئة البحرية بما في ذلك مصاب الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تنجم عنها أو يحتمل أن تنجم عنها آثار مواد مؤذية، مثل الإضرار بالكائنات الحية والحياة البحرية، وتعرض الصحة البشرية للأخطار، وإعاقة الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك وغيرها من أوجه الاستخدامات المشروعة للبحر، والخط من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال، والإقلال من الترويج"⁵¹، ويتوافق هذا التعريف مع تعريف التلوث البحري المذكور في اتفاقية برشلونة الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لعام 1976.⁵²

الفرع الثاني:

مصادر التلوث البحري

تتعدد المصادر التي ينجم عنها تلوث البيئة البحرية، وذلك نتيجة لتعدد الأنشطة الإنسانية، كما أن تحديد هذه المصادر يختلف من اتفاقية إلى أخرى، وعليه يمكن تصنيف مصادر التلوث البحري إلى التلوث من مصادر أرضية، من مصادر بحرية والتلوث من الجو أو من خلاله.

⁵⁰-عطية عمر أبو الخير أحمد، المرجع السابق، ص 14

⁵¹-المادة 01، الفقرة 04 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

⁵²-محمد سامر أنور عاشور، تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، 2001، ص 21

أولاً: مصادر حسب نوع الملوث

1- الملوثات الجرثومية

إن 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.

2- الملوثات الكيميائية

تتجم هذه الملوثات الكيميائية عن الصناعات المعدنية وهي عبارة عن سائل تحتوي على أيونات معدنية وحامضية لا يمكن التخلص منها بواسطة محطات التصفية التقليدية وبالتالي ترمى مباشرة في البحر، ومن هذه الملوثات الضارة حامض الكبريت النحاس الزئبق، الرصاص، الزرنيخ... وتتمثل أخطار هذه المواد الملوثة في إحداث أضرار كبيرة بالكائنات الحية والنباتات الموجودة في البيئة البحرية وهذا خلال عملية تحليلها مما يؤدي إلى حرمان الإنسان من الموارد الطبيعية الهامة بالإضافة إلى التأثير على صحته وحياته.⁵³

3- الملوثات الإشعاعية

هي ملوثات بالغة الخطورة على الأحياء البحرية كما أنها تنتقل للبشر جراء استعمالهم للبيئة البحرية في النشاطات المختلفة ومصدر هذه الملوثات هو المخلفات والنفايات الذرية التي ترمى في البحار والمحيطات، وأيضا إجراء التجارب الذرية فيها، حيث ثبت مؤخرا أنها تحدث أضرار بالغة بالبيئة البحرية⁵⁴

4- الملوثات الحرارية

⁵³-أحمد محمد موسى، الخدمة الاجتماعية وحماية البيئة، المكتبة العصرية للنشرة التوزيع المنصورة 1، 2007، ص 116.

⁵⁴-أحمد محمد موسى، المرجع السابق، ص 119

العديد من الصناعات ومحطات الطاقة الكهربائية تحتاج إلى كميات هائلة من المياه لأغراض التوليد، و يجري تسريب فائض من هذه المياه الساخنة إلى البحر وهي تكون بدرجة حرارة أعلى من المياه المحيطة وهذا ما يسمى بالتلوث الحراري، كما أنها قد تحتوي مواد سامة بالإضافة إلى حرارة المياه المرتفعة التي تؤثر على الأحياء المائية الموجودة التي لا يمكنها أن تتحمل هذا التغيير الكبير في درجة الحرارة، وتكون آثار التلوث الحراري أكبر في فصل الحرارة المرتفعة، وهذا ما يؤدي إلى هلاك الأسماك والكائنات البحرية الأخرى نتيجة لارتفاع درجة الحرارة مياه البحار.⁵⁵

ثانياً: مصادر حسب مصدر التلوث

قد تتلوث البيئة البحرية من سطح الأرض كما قد تتلوث من الأنشطة المختلفة التي تمارس في البحار كما يمكنها أيضاً أن يصيبها التلوث من الجو، لذلك سوف نتطرق إلى التلوث الناجم عن:

1: المصادر الأرضية (برية):

إن التلوث من مصادر برية، يشكل العبء الأكبر والخطر الحال الذي يهدد البيئة البحرية حيث أن أكثر من ثلاثة أرباع التلوث الذي يدخل محيطات العالم يأتي من مصادر برية وفي هذا الصدد تشير بعض الدراسات إلى أن ما يصل المحيط من ملوثات نابعا من مصادر أرضية حيث اعتاد الإنسان منذ الأزل إلقاء مخلفاته في البحار والأنهار سواء كانت مخلفات زراعية، كيميائية أو صناعية، وهذا التلوث مازال سارياً ومستمراً حتى وقتنا الحالي وتحاول جميع دول العالم القضاء عليه بجميع الوسائل المتاحة إضافة إلى سن التشريعات واللوائح الداخلية التي تحرم هذا الفعل.⁵⁶

⁵⁵ -عبد القادر الشخيلي، حماية البيئة في ضوء الشريعة والقانون والإدارة والتربية والإعلام، منشورات الحلبي، لبنان، ط1، 2009، ص113

⁵⁶ -خالد حسين محمد العتري، حماية البيئة البحرية من التلوث في إطار اتفاقية البحر الأبيض المتوسط (برشلونة) 1976 واتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث 1978 واتفاقية جدة لحماية بيئة البحر وخليج عدن من التلوث 1982 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر 1972 دراسة مقارنة رسالة ماجستير كلية الدراسات العليا، جامعة الكويت، 1996-1997، ص 17.

2: التلوث من مصادر بحرية

التلوث من مصادر بحرية غالبا ما يكون سببه الملوثات التي تلقيها السفن أو التلوث الناجم من أنشطة استكشاف أو استغلال قاع البحار، حيث كانت أول اتفاقية ناجحة في هذا المجال هي الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالنفط ومشتقاته والتي أبرمت بلندن في 12 ماي 1954، والتي صادقت عليها واحد وثلاثون دولة، ولم تتوقف الجهود الدولية في هذا الشأن، دعت الحكومة البريطانية لعقد تلك الاتفاقية بعد أن أدركت الدول فداحة مشكلة تلوث مياه البحار والمحيطات، وأصبحت نافذة المفعول اعتبارا من 26 جويلية 1958 والتي تهدف إلى مكافحة التلوث البحري بزيوت البترول وذلك بتحديد مناطق معينة يحظر التصريف العمدي للزيت ومخلفاته فيها، كما نظمت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 كافة الجوانب المتعلقة بالبحار ومن بينها مكافحة التلوث الذي تضمنه الجزء الثاني عشر من الاتفاقية تحت عنوان حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.⁵⁷

يمكن تقسيم هذا النوع من الملوثات إلى ما يلي:

- التلوث من أنشطة استكشاف واستغلال قاع البحر.
- التلوث الناجم عن إغراق وتصريف النفايات في البحار.
- التلوث الناجم عن السفن.
- التلوث الناجم عن إفراغ مياه الاتزان وغسيل صهاريج الناقلات.

3: التلوث من الجو

ينتج التلوث البحري عن طريق الجو بسبب الأنشطة التي يمارسها الإنسان على اليابسة وتعتبر ظاهرة الأمطار الحمضية الناجمة عن انبعاث غاز ثاني أكسيد الكبريت وأكسيد النتروجين من المنشآت الصناعية ومحطات إحراق الفحم والسيارات التي تطلق ملوثاتها في الجو وتتساقط نسبة من هذه الملوثات على الأرض ملوثة المياه العذبة ومياه البحيرات بحيث تعمل على زيادة تركيز

⁵⁷ -منير الفتني، المرجع السابق، ص 38

المعادن الثقيلة في مياه البحر، إذ تتحرر هذه المعادن من الصخور بسبب عملية النحت والتعرية التي تسببها الأمطار الحمضية وتجرفها السيول إلى البحر أين تترسب في القاع مع زيادة حموضة مياه البحر والبحيرات، كما يمكن للهواء الجوي أن ينقل جزيئات المعادن وبقايا المبيدات المستعملة من اليابسة إلى البحر لتسقط فيه بفعل الأمطار مسببة تلوث كيميائي خطير على البيئة البحرية.⁵⁸

الفرع الثالث:

خصائص التلوث البحري

يتميز التلوث البيئي بعدة خصائص ندرجها فيما يلي:

أولاً: التلوث البحري ضرر غير شخصي:

نظراً للآثار السلبية الحادة التي يحدثها الضرر البيئي الخالص على عناصر البيئة فإنه يوصف بالضرر الجسيم أو المزمّن، لكون آثاره تصل في بعض الأحيان إلى الحد من قدرة هذه العناصر على التجدد الذاتي بل واستحالة إعادة الحال إلى ما كان عليه سابقاً، ويؤكد ذلك الخسارة الكبيرة لأنواع النادرة من الأسماك والطيور والتدمير الكلي لبعض الغابات وأنظمتها البيئية نتيجة حوادث التلوث الكبرى.⁵⁹

إن الضرر الذي يمس البيئة لا يمس بملكية شخص معين، وإنما يمس بمصلحة جماعية، أي شيء يستعمل من قبل الجميع دون استثناء، وعليه لسنا بصدد المساس بمصلحة شخصية فالضرر البيئي يتصف بالعمومية من حيث أنه يصيب أحياناً معظم العناصر الطبيعية ومكوناتها، مما يصعب معه القول أننا بصدد ضرر لأحد الناس دون غيره.⁶⁰

⁵⁸ -نادية عمران، << الجهود الدولية لمكافحة التلوث البحري >>، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، مجلة تصدر عن كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة البليدة 02 لونيبي على، العدد الحادي عشر، تاريخ النشر 01/01/2017، ص 132-133.

⁵⁹ -عاطا سعد محمد حواس، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البيئي في نطاق الجوار دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، 2011، ص 87.

⁶⁰ -أحمد محمود سعد، استقراء لقواعد المسؤولية المدنية في المنازعات التلوث البيئي، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1994، ص 222.

إنه ضرر غير شخصي يتعلق بالمساس بشيء لا يملكه شخص معين، وإنما هو اعتداء على مصلحة عامة، ومن تم يبرز دور الدولة في حماية البيئة باعتبارها راعية للمصالح العام كما يبرز دور الجمعيات البيئية باعتبارها تتوب عن المجتمع من ذلك، ما دام لا يعرف شخص بعينه هو الذي مسه الضرر، ويرفع الدعوى ضد المتسبب فيه، وهذا خروج عن القاعدة العامة في رفع الدعوى المدنية، إذ لا يجوز إن يرفع أحد نيابة عن أحد، وتكون الدعوى باطلة⁶¹.

ثانيا: التلوث البحري ضرر غير مباشر

الضرر البيئي الخالص هو ضرر غير مباشر لا يرتبط فيه الخطأ بالضرر بعلاقة سببية الفعالة بخلاف الضرر المباشر الذي يعتبر نتيجة مؤكدة للخطأ المولد للضرر والذي يرتبط بعلاقة سببية منتجة له، فهو ضرر لا يصيب الإنسان مباشرة أو الأموال مباشرة، وإنما يصيب مكونات البيئة كالتربة الماء أو الهواء، فهذا النوع من الأضرار ينجم في كثير من الأحيان عن ظهور مجموعة من الملوثات ذات مصادر مختلفة، وقد تتفاعل فيما بينها، فضلا عن الآثار التي يمكن أن تتجم عنه فيما بعد، وتختلف عن تلك التي تنتج من مصادر فردية، في مثل هذه الحالات من الصعب، وربما من المستحيل من الناحية العملية التوصل إلى العلاقة السببية بين النشاط الآثار التي قد تتجم عنه⁶².

عموما يعرف الضرر غير المباشر على أنه الضرر الذي يحل بالوسط الطبيعي ولا يمكن إصلاحه عن طريق الترميم أو الإزالة، مما يجعل تطبيق القواعد العامة للمسؤولية المدنية صعبا لاسيما في حالة الضرر الذي يمس بالموارد المائية.

المبحث الثاني:

المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية في منطقة أعالي البحار

تعتبر أعالي البحار مناطق بحرية تقع خارج الحدود الوطنية للدول الساحلية، وفي هذه المناطق، يكون غياب السيادة والحرية في استخدام الموارد البحرية هو القاعدة العامة، ومع ذلك،

⁶¹ -محمد بن زعمية عباسي، حماية البيئة، دراسة مقارنة بين الشريعة الإسلامية والقانون، كلية العلوم الإسلامية الخروبة، جامعة الجزائر، 2002، ص 176.

⁶² -لقحل، النظام القانوني لحماية البيئة والتنمية الاقتصادية. الطبعة 02، دار هومة، الجزائر، 2015، ص 448.

فإن هذه الحرية لا يجب أن تؤدي إلى تلويث البيئة البحرية، هنا سنتطرق في المطلب الأول إلى أساس قيام المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية في منطقة أعالي البحار، وشروط قيام المسؤولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية في المطلب الثاني وأنواع المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية.

المطلب الأول:

أساس قيام المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية في منطقة أعالي

البحار

تعددت النظريات التي يُعتمد عليها كأساس للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية والتي تتمثل في نظرية الخطأ كأساس للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية (الفرع الأول)، نظرية الفعل الدولي غير مشروع كأساس لقيام المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية (الفرع الثاني)، وأخيراً نظرية الضمان كأساس لقيام المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية (الفرع الثالث).

الفرع الأول:

نظرية الخطأ كأساس لقيام المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية

تبنى بعض الفقهاء فكرة الخطأ كأساس للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية، فقاموا بتطبيق القواعد العامة في القانون المدني على هذا النوع من المسؤولية والتي يتطلب قيامها الإخلال بالالتزام قانوني سابق هو الالتزام بعدم الإضرار بالغير، فإذا وقع إخلال بهذا الالتزام انعقدت المسؤولية الدولية، ويلتزم من أحدثه بدفع التعويض للمضرور إذا توافرت عناصر المسؤولية من ضرر وعلاقة سببية بين الخطأ والضرر.

فأساس المسؤولية الدولية حسب هذا الاتجاه الفقهي والخطأ، سواء كان هذا الخطأ عمدي أو غير عمدي، فيتعين على المضرور إثباته ولا يكفي لقيام المسؤولية عن حادث التلوث صدور أي فعل إذا لم يكن هذا الأخير خطأ.

يرى الفقه الدولي تطبيقاً لهذه النظرية أن الأشخاص أو الدول لا يمكن مساءلتهم عن أضرار التلوث إلا إذا وقع من جانبهم خطأ سواء كان إيجابياً كقيامهم بأنشطة بقصد إلحاق الضرر بدولة أخرى أو برعاياها أو سلبياً كامتناعها عن نشاط كان ينبغي عليها أن تقوم به، ولقد وجدت هذه الفكرة تطبيقاً من جانب القضاء الدولي مثال ذلك، قضية صهر المعادن بكندا المتعلقة بالتعويض عن الأضرار التي سببتها الأدخنة السامة التي ينفثها للأشخاص و الممتلكات في ولاية واشنطن، حيث قررت لجنة التحكيم التي شكلتها الدولتان أنه وفقاً لمبادئ القانون الدولي ليس لدولة الحق في أن تستعمل أو تسمح باستعمال إقليمها على النحو الذي يسبب الضرر عن طريق الأدخنة في دولة أخرى⁶³

الفرع الثاني:

نظرية الفعل الدولي غير المشروع كأساس لقيام المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية

نظراً لقصور نظرية الخطأ في ضوء التطورات العلمية والصناعية واعتمادها على معايير يصعب تقديرها، صاغ الفقيه أفزيلوني في مطلع القرن العشرين نظريته الجديدة في المسؤولية الدولية والتي تبتعد بها عن الطابع الشخصي المؤسس على الخطأ وتتحول بها نحو اتجاه الانتهاك فعلاً غير مشروع دولياً⁶⁴.

تتمثل هذه النظرية في أن المسؤولية الدولية تنشأ بمجرد تسببها موضوعياً في انتهاك القانون الدولي، إذ لا جدوى من اشتراك الخطأ في مسلكها لتقرير مسؤولياتها وحيث لا سبيل للتوصل لإرادة

⁶³ - أمينة أمحمدي بوزينة، حسينة شرون، "المسؤولية عن التلوث في مجال النقل البحري بالقانون الجزائري"، مداخلة في الندوة الدولية للتحكيم البحري لحل المنازعات البحرية في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، الشلف، 25 و 26 نوفمبر 2015، ص 05.

⁶⁴ - أحمد إسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 1995، ص 350.

الدولة لمعرفة ما إذا كانت تعمدت ارتكاب هذا الفعل أم كانت متهاونة بصده، فيكفي لتقرير مسؤوليتها نسبة الفعل غير المشروع إليها، إلا أن علاقة النسب تعد الأساس الوحيد لمسؤوليتها⁶⁵.

الفرع الثالث:

نظرية الضمان كأساس لقيام المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية

تشكلت مع زيادة التقدم العلمي والتقني اثر الثورة الصناعية العالمية مخاطر جديدة ناجمة عن استخدام الوسائل التقنية الحديثة، و باتت الأنشطة المشروعة التي تحدث أضراراً جسيمة تشكل خطراً محدقاً مما دفع الفقه إلى إيجاد أساس جديد للمسؤولية يختلف عن نظرية الخطأ و نظرية الفعل الدولي غير مشروع، خاصة بعد أن أصبح إثبات الخطأ أمراً عسيراً، و ما واجهته نظرية الفعل غير المشروع دولياً من انتقادات عديدة، فيمكن للدولة أن تمارس نشاطاً مشروعاً بموجب القانون الدولي و ربما يلحق ضرراً بالدول المجاورة كاستخدام الطاقة النووية في الأغراض السلمية⁶⁶.

تعني هذه النظرية إقامة التبعية على عاتق المسؤول عن نشاط خطر ألحق أضراراً بالغير مع عدم التطرق لإثبات الخطأ في جانبه، وبالتالي تنطبق هذه النظرية على الأنشطة المشروعة التي تمارس في النطاق الدولي وتتسم بطابع من الخطورة يمكن أن يلحق أضراراً بالدول الأخرى، و لا بد من التعويض العادل عن هذه الأضرار الناجمة عن الأنشطة المشروعة دولياً، ويمكن قيام المسؤولية الدولية في هذه الحالة بمجرد وقوع الضرر ونسبته إلى شخص من أشخاص القانون الدولي⁶⁷.

قال بهذه النظرية الفقيه الفرنسي ستارك وبررها قائلًا بأنه في كل الحالات التي يلزم فيها المشرع أو القضاء المتسبب في إحداث الضرر بتعويضه وبغض النظر عن أي جرم، فإن الضرر الواقع ينشأ تعدياً أو الاعتداء على حقوق المضرور، وهي تخضع للحماية في ذاتها ولذاتها وتكون

⁶⁵ - ليدية تركي، المحافظة على البيئة البحرية من التلوث الصادر من السفن، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2017، ص 03.

⁶⁶ - علي بن علي مراح، المسؤولية الدولية عن التلوث عبر الحدود، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2007، ص 214.

⁶⁷ - محسن أفكرين، القانون الدولي للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص ص 190، 191.

حمايتها مكفولة بشكل موضوعي بواسطة طرق وأساليب مختلفة مثل الحق في الملكية والحق في الأسهم وهي مستقلة عن خطأ المدعى عليه.

يبرر هذا الفقيه نظريته من زاوية المضرور ذاته وليس من زاوية المتسبب في الضرر، وبناء عليه يرى للمضرور حق في السلامة، أي في الانتفاع الهادئ بأمواله والممارسة المطمئنة لأنشطته وسلامة الأموال المملوكة للشخص، فكل اعتداء على هذه الحدود يتعين تعويضه تعويضا كاملا حتى ولو لم يكن ثم خطأ من جانب هذا الأخير⁶⁸.

المطلب الثاني:

شروط قيام المسؤولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية

تتعدد الشروط الواجب توافرها لقيام المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية المتمثلة في الإخلال بالتزام دولي (الفرع الأول)، الإخلال بالتزام دولي كشرط للمسؤولية عن تلوث البيئة البحرية (الفرع الثاني)، وقوع الضرر كشرط للمسؤولية عن تلوث البيئة البحرية (الفرع الثالث)، العلاقة السببية بين الفعل الدولي والضرر كشرط للمسؤولية عن تلوث البيئة البحرية (الفرع الرابع)، وأخيرا انتساب العمل الضار بالبيئة البحرية للدولة كشرط للمسؤولية عن تلوث البيئة البحرية.

الفرع الأول:

الإخلال بالتزام دولي كشرك للمسؤولية عن تلوث البيئة البحرية

تولد المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث البحري عن عمل يخالف قاعدة من قواعد القانون الدولي، وهذا العمل قد يكون تصرفا إذا كان الالتزام بالامتناع عن عمل أو امتناعا أو إذا

⁶⁸ - كمال كيحل، <<المسؤولية الموضوعية الدولية عن التلوث البحري>>، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، عدد 05، غرداية، 2009، ص 107.

كان الالتزام بإتيان عمل معين، فكأن الأول عنصر شخصي مقتضاه أن هناك سلوكاً أو تصرفاً إيجابياً أو سلبياً منسوباً إلى الدولة والثاني عنصر موضوعي مقتضاه أن ذلك السلوك أو التصرف مخالف للالتزام الدولي تتحملة تلك الدولة.

يستقر الالتزام الدولي على كافة الدول للمحافظة على البيئة البحرية أياً كان مصدر هذا الالتزام سواء الاتفاقيات الدولية العالمية أو الإقليمية أو العرف الدولي أو إجماع الفقه على استقرار وثبوت هذا الالتزام بحماية البيئة البحرية والمحافظة على سلامتها من كافة أشكال ومصادر التلوث⁶⁹

أوردت المادة 192 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على أن الدولة ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وقد فصلت المواد 193 وما بعدها من نفس الاتفاقية في مضمون هذا الالتزام⁷⁰.

يمكن أن يكون أيضاً مصدر الالتزام الدولي قواعد القانون الدولي العرف ومن تلك القواعد نذكر قاعدة أو مبدأ حسن الجوار، فليس لأية دولة الحق في استعمال أو السماح باستعمال اقلها على نحو يسبب أضرار عن طريق التلوث الزيتي أو الإشعاعي ويلحق الخسارة بالأشخاص أو الممتلكات في ذلك الإقليم وتكون تلك الأضرار أو الخسارة على درجة من الجسامة⁷¹.

الفرع الثاني:

وقوع الضرر كشرط للمسؤولية عن تلوث البيئة البحرية

⁶⁹ - ليدية تركي، المرجع السابق، ص103.

⁷⁰ - المواد 192 و193 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-23 مؤرخ في 22 سبتمبر 1996، جريدة رسمية عدد 06 ل14 سبتمبر 1996.

⁷¹ - أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة - دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية -، جامعة الملك سعود، الرياض، 1997، ص486.

يعتبر الضرر الشرارة الأولى التي ينبعث منها التفكير في مسائل محدثه وتحريك دعاوي التعويض في مواجهته، وقد استقر الرأي في النظرية العامة للمسؤولية المدنية على أن الضرر من الشروط الجوهرية لقبول دعوى المسؤولية، فهو شرط ضروري ولازم لكي تكون الدعوى مقبولة، وإن رفعة دعوى المسؤولية على خلاف ذلك كان مصيرها صدور حكم برفضها لعدم الإثبات أو التأسيس القانوني.

من خلال العرض السابق للأفعال المنتجة للضرر يتبين بجلاء أن تلوث البيئة البحرية يتخذ أشكالاً متعددة ومختلفة منها ما يؤثر تأثيراً مباشراً أو حالاً، ومنها وهو الأكثر ما يؤثر بشكل مستمر ووطيد وتظهر نتائجه على المد الطويل في تعطيل الوظائف الحيوية المكونة للأحياء البحرية.

لما كان الضرر بصفة عامة هو الشرط الأساسي لدعوى المسؤولية المدنية التي تدور معه وجوداً وعدمًا، فلا يتصور وجودها في حالة عدمه حيث لا مسؤولية مدنية بدون ضرر، ولا ضرر بدون المساس بمصلحة مشروعة يحميها القانون، ولا شك أن الأضرار المترتبة على البيئة البحرية تتنازعها تلك الأنواع المتعددة من الضرر، حيث تنقسم إلى أضرار فورية وهي تلك الأضرار التي تنسم بالتلازم الزمني بين لحظة وقوع الفعل المولد للضرر وبين الضرر الواقع، وأضرار متواخية وهي تلك الأضرار التي لا تتضح معالمها إلا بعد مضي فترة زمنية قد تطول⁷²

الفرع الثالث:

العلاقة السببية بين الفعل الدولي والضرر كشرط للمسؤولية عن تلوث البيئة البحرية

تعتبر العلاقة السببية ذات أهمية كبرى في مجال قيام دعوى المسؤولية المدنية، فهي التي تحدد الفعل المنتج للضرر وسط الأفعال المتنوعة المحيطة بالحادث، فإذا وقع الضرر وكان السبب في وقوعه فعل المدعى عليه فإن المسؤولية تنشأ في هذه الحالة، وعلى العكس فإذا أثبت المدعى

⁷² - جمال وعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010، ص 237، 238.

عليه أن الفعل المنسوب إليه لم يكن له أي أثر في حدوث الضرر، فإن المدعى عليه سيكون معفى من المسؤولية، وبالإضافة إلى ذلك توجد أهمية أخرى علاوة على ما سبق، فهي تستعمل في تحديد نطاق المسؤولية.

من المؤكد أن رابطة السببية بين نشاط معين والنتيجة المترتبة عليه لا تثير أية صعوبة إذا كان هذا النشاط هو المصدر الوحيد لها، إذا أن تحققها يكون حينئذ واضح لا غموض فيه و لا صعوبة ، وإنما قد تتراوح هذه الرابطة بين الوجود و العدم إذا ما تداخلت أسباب أخرى في إحداث النتيجة، وهذا هو الإشكال الذي يثار بشأن تلوث البيئة البحرية فمن خلال الحديث عن شروط الضرر تبين لنا أن النتيجة الضارة المترتبة عن تلوث البيئة البحرية قد لا تظهر إلا بعد فترة زمنية قد تطول، بالإضافة إلى ذلك فإنه قد يتسبب في إحداثها أكثر من مسبب بل قد يتعذر في بعض الأحيان تحديد السبب المؤدي إلى تلك النتيجة الضارة ، فالبحت عن الرابطة السببية في خصم هذه الصعوبات سيصطدم بمجموعة متعددة من العوامل المختلفة أدت إلى إحداث هذا الضرر .

يعتبر إثبات رابطة السببية من الأمور الصعبة في مجال المنازعات البيئية بل ويعتبرها جانب من الفقه أضعف حلقة في هذا المجال، ذلك أن أغلب الأضرار البيئية توصف بأنها أضرار غير مباشرة كما أنه يشترك في إحداثها مصادر متعددة، لذا فإن إرجاع الضرر إلى مصدر محدد يرتبط بعلاقة السببية المباشرة مع هذا المصدر يعتبر من الأمور الصعبة⁷³

يشير إثبات الرابطة السببية بين الفعل الدولي والضرر الكثير من الصعوبات في نطاق المسؤولية بصفة عامة، وتزداد هذه الصعوبة والغموض في المسؤولية المدنية البيئية وذلك لئلا يكون حادثا واحدا أو فعلا واحدا، بل قد يكون مجموعة من الحوادث والأفعال يطلق عليها اسم الشروط وينشأ عن توافرها النتيجة، وعليه لا تظهر النتيجة إذا تخلف أحد هذه الشروط نظرا لصعوبة تحديد هوية المسئول في ظل مجموعة عوامل ومؤثرات تسهم في إحداث الضرر

⁷³ - جمال وعلي، المرجع نفسه، ص ص 249، 250

تكمّن كذلك صعوبة العلاقة السببية كركن ثالث للمسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية في حصول فارق زمني بين تحقق الركن الأول وتحقق الركن الثاني منه، فعادة ما يظهر الضرر البيئي بعد مدة زمنية من حصول الفعل الضار⁷⁴

الفرع الرابع:

انتساب العمل الضار بالبيئة البحرية للدولة كشرط للمسؤولية عن تلوث البيئة البحرية.

من الشروط الأساسية لقيام المسؤولية الدولية إسناد العمل المخالف للالتزامات الدولية ولقواعد القانون الدولي إلى الدولة، كما يقول البعض فإن الدولة لا تعتبر مسؤولة دولياً إلا إذا نسب العمل غير المشروع، كما يقول شارل روسو "لتحريك دعوى المسؤولية الدولية يلزم أن يكون الفعل أو الامتناع المدعى به منسوباً للدولة المدعى بمسؤوليتها"

تقوم السلطة التشريعية في دولة معينة بأعمال ايجابية أو سلبية تنسب إلى الدولة و تستتبع مسؤوليتها الدولية بالتعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن تلوث البيئة البحرية خاصة، فمن ناحية الأعمال الإيجابية فإنها تسأل في حالة ما إذا قامت السلطة التشريعية بوضع قانون أو نظام يجيز الأعمال و الأنشطة التي تضر بالبيئة البحرية، كممارسة الأنشطة التي تنطوي على إطلاق المواد السامة أو الضارة عن طريق الإغراق من السفن، كما يتحقق ذلك أيضاً إذا كان القانون أو النظام يضع قواعد لحماية البيئة البحرية غير أنه يتعارض معها أو أقل فعالية من القواعد و المعايير الدولية و الممارسات و الإجراءات المقبولة عموماً و الموضوعة عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام و لا يعمل على الإقلال إلى أبعد مدى يمكن من إطلاق المواد السامة أو الضارة في البيئة البحرية⁷⁵

⁷⁴ -إبراهيم محمد زوزان، << الرابطة السببية وصعوبة إثباتها في الأضرار البيئية >>، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات

العلمية"، مجلد 36، عدد 06، اللاذقية، سوريا، سنة 2014، ص133

⁷⁵ - أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 479

تسأل الدولة أيضا من ناحية الأعمال السلبية التي تقاعست السلطة التشريعية عن اعتماد أو سن القواعد و النظم اللازمة لمنع تلوث البيئة البحرية أو خفضه أو السيطرة عليه أيا كان مصدره بالنسبة للمناطق البحرية الخاضعة لسيادتها ،و كذلك امتناعها عن وضع القوانين و النظم اللازمة لحماية الأحياء البحرية و الحفاظ عليها ،و يلحق بذلك نكول السلطة التشريعية عن وضع القوانين الخاصة برصد مخاطر التلوث و قياسها و تحليلها و تحديد المقاييس و المستويات الخاصة بنوعية البيئة البحرية ،و كذلك التقاعس عن إعادة دراسة و تطوير القواعد و الأنظمة و الإجراءات الخاصة بحماية البيئة البحرية من وقت لآخر و كانت الضرورة تقتضي ذلك ،كما تسأل الدولة عن إهمال في تضمين أنظمتها و تشريعاتها الوطنية الجزاءات الملزمة التي توقع على الأشخاص الذين يخالفون قواعد حماية البيئة عامة و البيئة البحرية خاصة⁷⁶

تسأل الدولة كذلك عن أعمال السلطة القضائية ذات الصلة بالبيئة البحرية ،و كذلك في حالة ما إذا أصدرت أحد المحاكم التابعة لدولة ما حكما بالمخالفة لالتزام الدولة الدولية ،كما لو أخضعت ممثلا دبلوماسيا لقضائها أو كان اختصاص الدولة محددا في اتفاقية دولية و رفضت المحاكم العمل بهذه الاتفاقية أو إذا أهملت المحاكم تطبيق القانون الدولي أو طبقته تطبيقا خاطئا ،و مثال على ذلك إنكار العدالة بالنسبة للأجانب و يظهر ذلك في حرمان الأجانب من اللجوء إلى القضاء من أجل الحصول على إصلاح الأضرار التي لحقت بهم أو بممتلكاتهم من جراء تلوث البيئة البحرية ،كذلك الخروج عن المبادئ المقبولة في إجراء التقاضي من ذلك عدم تمكين الأجنبي من الدفاع عن نفسه ،أو تفسير القانون الوطني تفسيراً خاطئاً في مواجهته أو تأخير إصدار الحكم أو عرقلة تنفيذه إذا صدر لصالحه⁷⁷

المطلب الثالث:

⁷⁶ - ليدية تركي، المرجع السابق، ص، 144
⁷⁷ - أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 490

أنواع المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية

بمجرد تلوث البيئة البحرية وتوافر شروط قيام المسؤولية عن ذلك يسال المتسبب عن الضرر البيئي فتختلف المسؤولية حسب الضرر، فهناك المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية الفرع الأول) والمسؤولية الجزائية عن تلوث البيئة البحرية الفرع الثاني).

الفرع الأول:

المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

أولاً: المقصود بالمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

إذا تحقق الضرر في التلوث البحري يثبت حق المتضرر في التعويض، لكن التعويض لا يلقي ترحيباً كبيراً في مجال الأضرار البيئية بصفة عامة والمجال البحري على وجه الخصوص، ذلك أن الهدف ليس جبر الضرر عن طريق التعويض وإنما هو الحد من الانتهاكات البيئية، ومهما يكن الأمر فالتعويض هو الأثر الذي يترتب على تحقق المسؤولية ومتى تحقق ذلك كان للمتضرر الحق في رفع دعوى المطالبة به⁷⁸.

ثانياً: ثبوت المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية في القانون الدولي

عند ثبوت المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية يكون التعويض طبقاً للقواعد العامة للمسؤولية المدنية على نوعين، التعويض العيني والتعويض المادي.

يقصد بالتعويض العيني الحكم بإعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر، ويجوز طلب إزالة المضرار إذا تجاوزت الحد المألوف، وهذا النوع من التعويض هو الأفضل خصوصاً في مجال الأضرار البيئية لأنه يؤدي إلى محو الضرر تماماً وذلك بإلزام المتسبب فيه بإزالة وعلى نفقته خلال مدة معينة.

⁷⁸ -أعراب كميلى، المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل العدد السابع ، ص

أما التعويض النقدي فيتمثل في الحكم للمتضرر بمبلغ من النقود نتيجة ما أصابه من ضرر حيث تحدد آلية الدفع، ويلجأ القاضي إلى التعويض النقدي خصوصا في مجال الأضرار البيئية في الحالات التي لا يمكن إعادة الحال إلى ما كان عليه من قبل، كون أن الضرر يكون نهائيا لا يمكن إصلاحه.

يعتبر التعويض النقدي هو المتناسب مع الضرر الذي نحن بصدد دراسته وهو الضرر الناتج عن التلوث البحري كاصطدامات السفن وخاصة ناقلات النفط، مثلا ترتطم ناقلة نفط في مياه البحر فتؤدي إلى القضاء على الكائنات البحرية، ففي مثل هذه الحالة يصعب إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر، لهذا السبب كان التعويض النقدي هو التعويض الملائم والمناسب لمثل هذا النوع من الضرر⁷⁹.

الفرع الثاني:

المسؤولية الجنائية عن تلوث البيئة البحرية

أولا: المقصود بالمسؤولية الجنائية عن تلوث البيئة البحرية

يقصد بالمسؤولية الجنائية بصفة عامة صلاحية الجاني لتحمل العقاب المقرر قانونا⁸⁰، إلا أنه في مجال تلوث البيئة البحرية يقصد بالمسؤولية الجنائية خضوع مرتكب جريمة تلويث البيئة البحرية للأثر الذي ينص عليه القانون كجزاء على ارتكاب الجريمة، وهو الخضوع للعقاب.

ثانيا: ثبوت المسؤولية الجنائية عن تلوث البيئة البحرية في القانون الدولي

تترتب المسؤولية الجزائية حتى في مجال تلوث البيئة البحرية وهذا يتحقق بتوافر أركان الجريمة الثلاث من ركن شرعي ومادي ومعنوي.

⁷⁹ - وناسة حمدي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع

قانون الأعمال، كلية الحقوق محمد خيضر، بسكرة، 2008، ص ص 118، 119

⁸⁰ - حسن الكندي، المسؤولية الجنائية عن التلوث البيئي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص، 146

فعلى الصعيد الدولي نصت اتفاقية منع تلوث البحر بالنفط لسنة 1954 في مادتها 3 الفقرة 1 على انطباق أحكامها بالنسبة للسفن التي تعود للأطراف المتعاقدة وعلى السفن التي تحوز على جنسية الطرف المتعاقد وذلك عند انتهاكها للأحكام الخاصة بتصريف وانسكاب النفط والأحكام الخاصة بمستلزمات سجلات التصريف واعتبار الأعمال جرائم يعاقب عليها بموجب قانون الإقليم ذي العلاقة بالسفينة، فقد أعطت الحق للدول الأطراف بأن يطلبوا من دولة العلم اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع تلك الانتهاكات ومعاقبة مرتكبيها وإدارة الدعوى عندما تكون الأدلة كافية ضد مالك السفينة أو ريانها وضرورة إخبار الدولة التي قدمت المعلومة بالنتيجة، كما منحت الاتفاقية للدولة الساحلية اتخاذ التدابير اللازمة ضمن اختصاصها، هذا ما يعني أن نصوص هذه الاتفاقية تنفذها دولة العلم بصورة رئيسية وكذلك الدولة الساحلية ضمن بحرها الإقليمي ومياهاها الداخلية وذلك باتخاذ الإجراءات الإدارية والقضائية للمعاقبة⁸¹.

أقرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بالمسؤولية الجزائية لكل من دولة العلم الدولة الساحلية بالإضافة إلى دولة الميناء بالنسبة للأفعال المسببة لتلوث البيئة البحرية من السفن سواء من قبل الأشخاص الطبيعيين أو الموضوعيين.

تمارس دولة العلم في مجال مكافحة التلوث البحري الاختصاص بتوقيع العقوبات الجنائية على كل المخالفات التي ترتكبها السفن الرافعة لعلمها إذ تبادر بإجراء تحقيق فوري وإقامة الدعوى حينما يكون ذلك مناسبا بغض النظر عن مكان وقوع تلك المخالفة أو المكان الذي وقع فيه التلوث الناجم عنها⁸².

خولت أيضا اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 لصالح الدولة الساحلية اختصاصات جنائية تتمثل في حقها في رفع دعوى ضد السفينة الأجنبية المرتكبة للمخالفات البيئية وتطبيق العقوبات المناسبة عليها⁸³، لكن لا يجوز لها إلا فرض العقوبة النقدية على السفن الأجنبية

⁸¹ - جابر ابراهيم الراوي، تلوث البحار والمسؤولية المترتبة عليه في ظل قانون البحار، المنظمة العربية للتربية والعلوم، تونس، 1998، ص43.

⁸² -المادة 217 الفقرة 4 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، المرجع السابق.

⁸³ -محمد البزاز، حماية البيئة البحرية -دراسة مقارنة في القانون الدولي- منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006، ص 100.

محدثه الضرر بما ترتكبه داخل البحر الإقليمي من انتهاكات للقوانين والأنظمة الوطنية أو القواعد والمعايير المطبقة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه إلا في حال ما إذا كان فعل التلوث متعمدا وخطيرا داخل البحر الإقليمي⁸⁴.

يمكن أيضا لدولة الميناء إجراء التحقيق وإقامة الدعوى من تلقاء نفسها وذلك في حالة وجود سفينة طوعا داخل موانئها أو في إحدى محطاتها النهائية القريبة من الشاطئ حين تبرر الأدلة ذلك فيما يتعلق بأي تصريح من تلك السفينة يكون قد تم خارج المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة انتهاكا للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة.

يمكن كذلك لدولة الميناء أن تقوم بإجراء التحقيق وإقامة الدعوى بناء على الطلبات المقدمة من أية دولة للتحقيق في أي انتهاك تصريح من قبل سفينة موجودة طوعا داخل أحد موانئها أو إحدى محطاتها النهائية القريبة من الشاطئ، أو يعتقد أنه وقع في المياه الداخلية للدولة مقدمة الطلب أو في بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة أو سبب لها ضررا أو جعلها عرضة له، كما ترد تلك الدولة بقدر ما هو ممكن على الطلبات المقدمة من دولة العلم للتحقيق في هذا الانتهاك بصرف النظر عن مكان حدوثه، ولا تقام الدعوى إلا بناء على طلب تلك الدولة أو دولة العلم أو أية دولة أصابها ضرر أو تعرضت لتهديد نتيجة ذلك الانتهاك أو في حالة ما إذا سبب ذلك الانتهاك تلوثا في المياه الداخلية أو في البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة مقيمة تلك الدعوى⁸⁵.

⁸⁴ -المادة 230 الفقرة 1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، المرجع السابق.

⁸⁵ -المادة 230 الفقرة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، المرجع نفسه.

الفصل الثاني:

الالتزامات الدولية لحماية البيئة البحرية في أعالي البحار من التلوث

الفصل الثاني: الالتزامات الدولية لحماية البيئة البحرية في أعالي البحار من التلوث

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

كما أن التلوث البحري وإن كان يعتبر مشكلة عالمية فهو يأخذ أيضا طابعا إقليميا، من هنا كان لابد أن تقترن الحلول القانونية الدولية بالحلول الإقليمية، فيما يتعلق بالمناطق البحرية التي تتصف بخصائص معينة تجعل منها أكثر المناطق تأثرا بالملوثات، وعلى وجه الخصوص البحار الإقليمية شبه المغلقة، والتي أصبحت تشكل خطرا كبير على الدول المطلة عليها، وللوقوف على مدى فعالية هذه النصوص الدولية والإقليمية في الحد من التلوث البحري مضمونا ونطاقا، تم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين على النحو التالي، المبحث الأول: الالتزامات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث في أعالي البحار في الاتفاقيات العامة، المبحث الثاني: الالتزامات الدولية لحماية البيئة البحرية لأعالي البحار في أهم الاتفاقيات على المستوى الإقليمي.

المبحث الأول:

الالتزامات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث في أعالي البحار في

الاتفاقيات العامة

إن الاتفاقيات العالمية يطلق عليها اصطلاح الاتفاقيات النوعية، والتي يقصد بها مجموعة القواعد التي وضعتها الاتفاقيات الدولية وتعالج نوعا معينا ومحددا من مصادر تلوث البيئة البحرية، فتبين الأحكام القانونية لمكافحة هذا المصدر بالقضاء عليه، وخفضه والسيطرة عليه.⁸⁶

تنوعت هذه الاتفاقيات بتنوع مصادر تلوث البيئة البحرية والذي ينجم عن تعدد الأنشطة التي تتم في البحار أو ترتبط بها، والتي يأتي في مقدمتها نقل النفط من موانئ شحنه إلى موانئ التفريغ و ما ينجم عنها من تسرب بكميات هائلة إلى البحار في تلك الأثناء، وقد يكون تسرب النفط نتيجة السفن والناقلات العملاقة وما تتعرض له من حوادث وكوارث بحرية، فضلا عما يحيط بالبحار من الأجزاء اليابسة التي تدار عليها عمليات التنمية الاقتصادية والتي تنتج عنها نفايات صناعية يتم إلقاؤها في البحر بصورة مباشرة عبر الشواطئ أو غير مباشرة عن طريق الأنهار، أو ما يتم إغراقه من نفايات عبر السفن والطائرات بصورة عمدية في أعماق البحار والمحيطات، ولا ننسى الاستخدامات المتزايدة للطاقة النووية وما ينجم عنها من أضرار للبيئة البحرية،⁸⁷ و من ثم فإن دراسة هذا المبحث تقتضي تقسيمه إلى، المطلب الأول: حماية البيئة البحرية في أعالي البحار في الاتفاقيات العامة خارج إطار الأمم المتحدة، أما المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية في أعالي البحار في الاتفاقيات العامة ضمن إطار الأمم المتحدة.

⁸⁶ -محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها، دار الجامعة الجديدة، مصر، الطبعة الاولى، 2008، ص 451

⁸⁷ -عبد الله عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، بط، 2006، ص 41

المطلب الأول:

حماية البيئة البحرية في أعالي البحار في الاتفاقيات العامة خارج إطار الأمم المتحدة

البيئة البحرية هي أكثر أنواع البيئات التي عالجتها الاتفاقيات الدولية، ولقد أدى تزايد الحوادث التي تحدث على اليابسة أو ما تلقى المنشآت الصناعية من فضلات وسموم في عرض البحر أو كوارث السفن والناقلات التي تجوب البحار والمحيطات بين موانئ الشحن وموانئ التفريغ إلى إبرام اتفاقيات دولية لمكافحة التلوث البيئي في أعالي البحار.

الفرع الأول:

الاتفاقية الدولية لمنع حدوث تلوث البحار بالنفط المعتمدة بلندن عام 1954

أدى مؤتمر واشنطن المنعقد في 1926 إلى لفت الأنظار إلى خطورة تلوث البيئة البحرية بالزيت، وبالرغم من فشل هذا المؤتمر في الوصول إلى اتفاقية بهذا الشأن إلا أنه كان بمثابة التمهيد للاتفاقية المنعقدة في لندن عام 1954 والتي دعت إليها الحكومة البريطانية، وقد تم إقرار هذه الاتفاقية والتوقيع عليها في 12 ماي 1954 من قبل عشرون دولة وبدأ سريانها في 26 جويلية 1958، وقد عدلت في أعوام (1962)، (1969)، (1971)، وهي تعد أول اتفاقية متعددة الأطراف لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي.⁸⁸

قررت الاتفاقية أنها تسري على السفن المسجلة في أقاليم الدول الموقعة عليها، وعلى السفن التي تحمل جنسية تلك الدول، عدا بعض الناقلات التي حددتها الاتفاقية، وقد نظمت هذه الأخيرة في المادة الثالثة وما بعدها أحكام التفريغ النفطي المحظور باعتباره القاعدة العامة، أما الاستثناءات فقد أجازتها في حالات محددة، أي التفريغ بشروط بالنسبة للسفن العادية والناقلات، وإن كانت هذه

⁸⁸ -عبد الله عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 44

الاتفاقية قد نظمت بعض حالات التفريغ الجائز إلا أنها فرضت على الدول وضع العقوبات الملائمة لحالات التفريغ غير المشروع داخل المياه الإقليمية أو خارجها، مع إبلاغ المنظمة البحرية الدولية IMO بتلك العقوبات.⁸⁹ ويستثنى من تطبيق الاتفاقية عندما يتعلق الأمر بحالات الضرورة وبهدف ضمان سلامة السفن أو إنقاذ الأرواح أو منع تلف الشحنة، أو في الحالات التي يقع فيها التسرب رغم اتخاذ التدابير اللازمة لتقليل هذا التسرب إلى أدنى حد.⁹⁰

كما تستثنى من تطبيق الاتفاقية السفن الحربية وسفن صيد الحيتان التي تبحر في مناطق البحيرات العظمى لأمريكا الشمالية والمناطق الواقعة بينهما⁹¹، كما يجوز للدول المتحاربة والمحايدة أن توقف العمل بالاتفاقية أثناء العمليات العسكرية⁹² ويرى على أن هذه الاستثناءات جعلت أحكام الاتفاقية ضعيفة الأثر لأنها لم تشتمل على كل السفن والناقلات والمناطق البحرية، بالإضافة إلى أنها منحت الصلاحية لدولة العلم في تنفيذ أحكامها في أمور كثيرة، وهذا يؤدي إلى إضعاف فعاليتها خاصة بالنسبة للسفن التي ترفع أعلام المجاملة والتي تكون في الغالب سببا في حدوث التلوث وعدم خضوعها للرقابة لضعف الرابطة بين الدولة والسفينة التي تحمل علمها.

الفرع الثاني:

اتفاقية بروكسل بشأن التدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بالنفط لعام

1969

⁸⁹المادة 316 من اتفاقية لندن لعام 1954 لمنع تلوث البحر بالبترول.

⁹⁰المادة 04 من نفس الاتفاقية.

⁹¹المادة 02 من نفس الاتفاقية.

⁹²محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 452 - 455

عقدت هذه الاتفاقية في بروكسل سنة 1969 بعد حادثة ناقلة البترول توري كانيون أمام شواطئ المملكة المتحدة⁹³، تهدف الاتفاقية إلى تمكين الدول من اتخاذ الإجراءات اللازمة في أعالي البحار في حالات وقوع كارثة بحرية تؤدي إلى تلوث الشواطئ والبحار بالنفط.⁹⁴ فقد حرص واضعو اتفاقية بروكسل على التأكيد على التوازن ما بين تقرير حق الدولة الساحلية في التدخل في أعالي البحار وبين مبدأ حرية أعالي البحار.

من أهم المبادئ التي جاءت بها الاتفاقية:

- تقرير حق الدول الأطراف في أعالي البحار بالقدر الضروري لمواجهة الأخطار التي يمكن أن تهدد شواطئها أو تمس بمصالحها نتيجة التلوث بالنفط.⁹⁵
- أخذت الاتفاقية بمفهوم واسع لمصالح الدول الساحلية التي تهددها الحادثة وتسمح لها بالتدخل لتشمل المصالح الاقتصادية والسيادية وصحة ورفاهية شعبها والمحافظة على المصادر البحرية الحية.
- ينبغي على الدولة الساحلية قبل اتخاذ أي إجراء أن تتشاور مع الدول المعنية بالخطر وخاصة دولة علم السفينة، وأن تخطر أي شخص يتوقع أن تتأثر مصالحه بمثل هذا الإجراء، ولكن في حالة الضرورة القصوى تتخذ التدابير فوراً⁹⁶، إلا أن هذه التدابير لا يجوز أن تتخذ في مواجهة السفن الحربية أو السفن التي تملكها الدولة وتديرها للأغراض غير تجارية.⁹⁷

⁹³ دخلت اتفاقية بروكسل لعام 1969 حيز النفاذ في 06 ماي 1975، إسلام محمد عبد الصمد، المرجع السابق، ص 113.

⁹⁴ عبد العزيز لطفي جاد الله المسؤولية القانونية للتلوث البحري بالزيت في إطار القوانين الوطنية والدولية مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2019، ص 41

⁹⁵ -المادة 01 من اتفاقية بروكسل لعام 1969 بشأن التدخل في أعالي البحار.

⁹⁶ -المادة 03 من الاتفاقية السابقة.

⁹⁷ -عبد العزيز لطفي جاد الله المرجع السابق، ص 42

بالرغم مما سبق ذكره فإنه لم تسلم من المآخذ التي وجهت لها خاصة وأنها استثنت من مجال تطبيقها المنشآت وأجهزة استكشاف واستغلال الثروات المعدنية لقاع البحار وما تحت القاع في أعالي البحار، ومن جهة أخرى فالاتفاقية لا تخص إلا حالة التدخل في أعالي البحار في حالة الحادث البحري الذي يترتب عليه تلوث بالبترول.⁹⁸

نشير إلى أنه قد تم إلحاق بروتوكول بهذه الاتفاقية الذي يسمح بتطبيق الإجراءات المنصوص عليها في اتفاقية 1969 على أنواع أخرى من الملوثات التي لها آثار ضارة بحسب ما جاء في نص المادة الأولى من البروتوكول الذي دخل حيز النفاذ في 30/03/1983، و للدول التي وافقت على اتفاقية 1969 أن تصبح طرفاً فيه⁹⁹

الفرع الثالث:

حماية البيئة البحرية وفقاً لاتفاقية لندن لعام 1972 بشأن منع التلوث البحري بإغراق النفايات والمواد الأخرى لعام 1972

أبرمت اتفاقية لندن في 29 ديسمبر 1972،¹⁰⁰ و تعتبر واحدة من أولى الاتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية من أنشطة الإنسان الضارة، وقد اشتملت هذه الاتفاقية على ثلاثة ملاحق أدرجت فيها أنواع مختلفة من الملوثات اشتملت على مواد صلبة و سائلة و غازية، فقد اشتمل الملحق الأول لهذه الاتفاقية على عدد من المواد الملوثة التي حظرت الاتفاقية إغراقها في البيئة البحرية.¹⁰¹

⁹⁸-محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 461460

⁹⁹-عبد العزيز لطفي جاد الله، نفس المرجع، ص 42،43

¹⁰⁰-عدلت اتفاقية لندن لعام 1972 لمنع التلوث الناجم عن القاء النفايات من السفن في عام 1978 و 1980، ودخلت حيز النفاذ سنة 1975، على عدنان الفيل، المرجع السابق، ص 48

¹⁰¹-علي عدنان الفيل، المنهجية التشريعية في حماية البيئة، دراسة مقارنة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، الطبعة الأولى، 2012، ص 46، 47

كما حددت الاتفاقية النفايات والمواد التي يمكن إغراقها وهذا بمقتضى تصريح مسبق، مثل الرصاص، الزنك النحاس، وقد أبحاث الإغراق الذي يكون في حالة واحدة وهي القوة القاهرة،¹⁰² على أن ينتج عن هذه الأخيرة تهديد حقيقي للحياة الإنسانية أو سلامة السفن أو الطائرات أو التركيبات الأخرى.¹⁰³ وترمي اتفاقية لندن إلى منع تلويث البحار الناجم عن الإغراق المتعمد للنفايات من السفن أو الطائرات أو الأرصفة البحرية أو من أية أجهزة متحركة في البحار، أما فيما يخص مجال تطبيق هذه الاتفاقية فهو يشمل كافة أجزاء المناطق البحرية فيما عدا المياه الداخلية للدول الأطراف.¹⁰⁴

فيما يتعلق بمراقبة تطبيق واحترام الاتفاقية فقد عهدت به إلى الدول الأطراف في الاتفاقية¹⁰⁵ وحقيقة فإن هذه الاتفاقية وإن كانت لم تمنع الإغراق بشكل تام إلا أنها حدثت من ظاهرة الإغراق العشوائي للمواد الكيماوية والضارة وغيرها، وذلك عن طريق وضع ضوابط معدة لإغراق الأنواع المختلفة من النفايات التي يجوز إلقاؤها والموجودة على شكل ملحق بالاتفاقية، وكذا الاحتفاظ بسجلات خاصة بطبيعة المواد وكمياتها ومكان وزمان إلقتها وكل ذلك حماية للبيئة البحرية حتى لا تتحول لمكب للنفايات¹⁰⁶

الفرع الرابع:

اتفاقية أوصلو بشأن منع التلوث البحري من خلال إلقاء النفايات من الطائرات والسفن لعام 1972

¹⁰² -راشدي رضوان الحماية القانونية للبيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة، مذكرة لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور مولاي الطاهر، سعيدة، السنة الجامعية 2016-2017، ص 25

¹⁰³ -عبد عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 69.

¹⁰⁴ -المادة 03 / ف 1، 3 من اتفاقية لندن لعام 1972 لمنع التلوث البحري الناجم عن إلقاء النفايات من السفن.

¹⁰⁵ -محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 464 - 466

¹⁰⁶ -على عدنان الفيل، المرجع السابق، ص 48

دعت الحكومة النرويجية إلى عقد مؤتمر في أوسلو خلال الفترة من 19 إلى 22 أكتوبر سنة 1971 الذي حضرته 12 دولة، من دول شمال شرق الأطلنطي، لينتهي المؤتمر إلى إقرار اتفاقية لمنع التلوث البحري نتيجة التخلص من النفايات من السفن والطائرات، وقد تم التوقيع على الاتفاقية في 15 فبراير سنة 1972، و بدأ سريانها بتاريخ 1974/07/04.¹⁰⁷

في سبيل تحقيق أهداف هذه الاتفاقية تم النص على بعض قواعد حظر إلقاء بعض أنواع الفضلات حظرا مطلقا، كما نظمت عملية التخلص من أنواع أخرى من الفضلات بتصريح مسبق يصدر في كل حالة على حدة، وحظرت الاتفاقية تصريف وإلقاء الفضلات بوجه عام بدون موافقة مسبقة من السلطات الوطنية المختصة.¹⁰⁸

أكدت الاتفاقية التزام الدول الأطراف باتخاذ التدابير اللازمة لمنع تحويل اتجاه الفضلات الملقة في المنطقة التي تشملها الاتفاقية إلى خارجها.¹⁰⁹

كما تخضع الاتفاقية الدول الأطراف لرقابة اللجنة المشكلة من قبل هذه الدول للنظر في مدى تنفيذها للأحكام والالتزامات التي أقرتها الاتفاقية، بحيث تشرف هذه اللجنة على التنفيذ، وتلقي الطلبات المتعلقة بالتراخيص الخاصة بالإغراق والإشراف على حالة البحر الخاضعة لأحكامها ومدى فعالية التدابير المتخذة.

تلزم الاتفاقية الدول الأطراف بالتنسيق في سياستها بشأن التدابير المتخذة لحماية البيئة البحرية من التلوث بالإغراق¹¹⁰، كما تلزم الدول الأطراف بتوقيع العقوبات المقررة حيال الانتهاك للالتزامات¹¹¹، والتعاون مع الدول الأخرى بتبادل المعلومات عن الحوادث المتضمنة إغراقا في

¹⁰⁷ -راشدي رضوان، المرجع السابق، ص 25

¹⁰⁸ -المادة 03، 05 06 من اتفاقية أوسلو لعام 1972 لمنع التلوث البحري الناتج عن الإغراق.

¹⁰⁹ -محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 467، 468

¹¹⁰ -المادة 04 من اتفاقية أوسلو لعام 1972 لمنع التلوث البحري الناتج عن الإغراق.

¹¹¹ -المادة 15 البند 4/5 من الاتفاقية السابقة.

البحر، بما في ذلك أعالي البحار، وضمان أجهزة الرقابة والتفتيش بالنسبة للسفن والطائرات، وتقديم تقارير عن الحوادث وعرضها على الدول الأخرى¹¹²

الفرع الخامس:

الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لندن 1973 وصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (73/78) ما ربول). لندن 1973 و1978

تم التصديق على هذه الاتفاقية في 2 نوفمبر عام 1973، وجرى العمل بها في 2 أكتوبر 1983¹¹³، وقد أتت هذه الاتفاقية كنتيجة لعدم كفاية اتفاقية لندن لعام 1954 حول منع التلوث بالزيت، بالإضافة لكثرة حوادث السفن والناقلات التي تحمل المواد البترولية أو مواد أخرى ملوثة غير بترولية مما جعل المنظمة البحرية الدولية تدعو لعقد المؤتمر الذي انبثقت عنه هذه الاتفاقية والتي تم تعديلها ببروتوكول 1978 والتي أطلق عليها اسم ماريبول 73/78.¹¹⁴

تتضمن الاتفاقية خمسة ملاحق خاصة بالإجراءات والمعايير الفنية لمنع التلوث من السفن، خاصة الملحقين الأول والثاني، بحيث يتضمن الأول التلوث الناتج عن الزيت والملحق الثاني يتضمن التلوث الناتج عن المواد الضارة السائلة، وهاذين الملحقين ملزمين للدول التي صادقت على الاتفاقية في حين أن بقية الملاحق الثلاث المتعلقة بالتلوث الناتج عن المواد الضارة المعبأة والناتجة عن الصرف الصحي والنفايات والقاذورات، فتطبقها اختياري بالنسبة للدول الأطراف،

كما جاءت الاتفاقية بمفهوم جديد وهو “المنطقة الخاصة”، حيث اعتبرت البحار المغلقة في العالم وبعض المناطق الحساسة مناطق لا تحتل تصريف الزيت والمواد الضارة الأخرى فيها، فألزمت الدول الأطراف في الاتفاقية بمنع سفنها من تصريف الملوثات الزيتية ومخلفاتها في تلك

¹¹² -عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 62 - 64

¹¹³ -خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث، دار الفكر الجامعي، مصر بدون طبعة، 2011، ص 278.

¹¹⁴ -عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 52 53.

المناطق، وفي مقابل هذا المنع تلتزم الدول الأطراف بتوفير مخازن أو ما يسمى بتسهيلات استقبال الرواسب والمزيج الزيتي في مراسي الشحن وموانئ الإصلاح الأحواض الجافة لمساعدة الناقلات والسفن حتى لا تقوم بتصريف تلك المواد في البيئة البحرية.¹¹⁵

كما جاءت اتفاقية ماريبول بفكرة الشهادات الدولية لمنع التلوث بالبترول من السفن¹¹⁶ بحيث تلتزم الدول الأطراف في الاتفاقية بإخضاع كل ناقلة تبلغ حمولتها 150 ألف طن فأكثر وكل سفينة تبلغ حمولتها 400 طن فأكثر للفحوصات الدولية والتأكد من سلامة بنائها وتجهيزاتها، و لا يسمح بتشغيلها قبل إصدار مثل هذه الشهادات.¹¹⁷

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

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

كما وسعت الاتفاقية تعريف الزيت ليشمل النفط في أي شكل من أشكاله متضمناً الزيت الخام و زيوت الوقود و الرواسب و فضلات الزيت و المنتجات النفطية، كما أنها خفضت الكمية المسموح بإلقائها من الزيوت إلى النصف أي (1/30.000) طن من حمولة الناقلة، كذلك وضعت الاتفاقية قواعد مشددة للتفتيش وشهادات السفن.¹¹⁸

¹¹⁵—علي عدنان الفيل المرجع السابق، ص 50

¹¹⁶—المادة 05 من اتفاقية ماريبول لعام 1973 المتعلقة بمنع التلوث من السفن.

¹¹⁷—عبده عبد الجليل عبد الوارث، ص 59

¹¹⁸—علي عدنان الفيل، المرجع السابق، ص 50، 51

المطلب الثاني:

حماية البيئة البحرية في أعالي البحار في الاتفاقيات العامة ضمن إطار الأمم المتحدة

لقد أدى تزايد خطورة الملوثات الملقاة في المياه الدولية إلى إبرام عدة اتفاقيات دولية تحت إشراف الأمم المتحدة تهدف إلى تقرير واجبات والتزامات على الدول لحماية البيئة البحرية وهذا ما سيتم التطرق إليه في هذا المطلب من خلال تفريع ثلاثي، بحيث يتضمن الفرع الأول حماية البيئة البحرية وفقا لاتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 الفرع الثاني فهو مخصص لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، أما الفرع الثالث فخصص لاتفاقية الأمم المتحدة المعنية بالتنوع البيولوجي البحري في المناطق الواقعة خارج نطاق الولاية الوطنية لسنة 2023 أو ما يسمى باتفاقية حماية أعالي البحار.

الفرع الأول:

حماية البيئة البحرية وفقا لاتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958

عقد المؤتمر الأول للأمم المتحدة لمناقشة قانون البحار في جنيف عام 1958، وانتهى إلى إقرار أربع اتفاقيات دولية في 29/04/1958،¹¹⁹ ومن بين هذه الاتفاقيات اتفاقية جنيف لأعالي البحار، والتي دخلت حيز النفاذ في 30/09/1962، وقد ألزمت هذه الاتفاقية كل الدول بوضع أنظمة لمنع تلوث البحار بتصريف النفط من السفن أو خطوط الأنابيب، أو نتيجة لاستغلال

¹¹⁹ -محمد منصوري، <<الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية في القانون الدولي العام والتشريع الداخلي>>، مجلة العلوم القانونية والسياسية، الجزائر، العدد 02 سبتمبر 2019، ص 839 تم الاطلاع عليه بتاريخ 10/03/2020، على الساعة 21:00 على الموقع الإلكتروني: <https://www.asjp.cerist.dz>

واستكشاف قاع البحار وباطن أرضها أخذة في الحسبان أحكام المعاهدات العامة القائمة في هذا الخصوص¹²⁰

الفرع الثاني:

اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

تعد هذه الاتفاقية من أهم الاتفاقيات الدولية والدبلوماسية التي انعقدت لمعالجة قضايا البيئة البحرية، والتي دعت إلى تكثيف جهود الدول الساحلية لمواجهة مخاطر التلوث البحري، وقد انعقدت الاتفاقية في مدينة مونتغوباي بدولة جامايكا في 10 ديسمبر 1982 ودخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994، وقد خصصت هذه الاتفاقية أحد أجزائها وهو الجزء الثاني عشر للقواعد الهادفة لحماية البيئة البحرية، ويشتمل هذا الجزء بدوره على ستة وأربعين مادة نظمت الاتفاقية من خلالها أسلوب مكافحة التلوث وحماية البيئة البحرية.

من بين ما ورد في الاتفاقية ما جاء في الفرع الأول من الجزء الثاني عشر الذي يخص حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، حيث جاء بمجموعة من المواد تناولت تحديد أنواع الملوثات والكوارث البيئية التي قد تحدث في منطقة أعالي البحار وكيفية التعامل معها، فالمادة 194 مثلاً تخص تدابير منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه وهي تحت الدول منفردة أو مشتركة على اتخاذ التدابير اللازمة في حالة وقوع ضرر على البيئة كما حددت أشكال الملوثات التي قد تصيب البيئة البحرية والتي يكون أغلبها بسبب نشاط الدول داخل منطقة أعالي البحار، أما المادة 195 فتناولت واجب عدم نقل الضرر أو الأخطار أو تحويل نوع من التلوث إلى نوع آخر منه، وجاءت المادة 199 لتتناول واجب وضع خطط الطوارئ في حالة حدوث كوارث بيئية وضرورة التعاون بين الدول.

هذا ونجد في الفرع الخامس من الاتفاقية القواعد الدولية والتشريعات الوطنية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه من خلال ما جاء في المواد من 207 إلى 212 والتي تناولت

¹²⁰—محمد سعيد عبد الله الحميدي المرجع السابق، ص 455

مختلف مصادر الملوثات التي تمس البيئة البحرية، فقد تناولت المادة 207 مسألة التلوث عن طريق البر بحيث تحث الدول على اتخاذ التدابير اللازمة لمنع التلوث من مصادر موجودة على اليابسة، أما المادة 208 فتناولت التلوث الناشئ عن أنشطة تخص قاع البحار، والمادة 209 من جهتها تناولت التلوث الناشئ عن الأنشطة في المنطقة وطرق خفضه والسيطرة عليه، وجاءت المادة 210 لتتناول موضوع التلوث الناجم عن إغراق النفايات، وألقت على الدول الساحلية الالتزام بوضع القوانين والأنظمة التي تكفل منع تلوث البيئة البحرية عن طريق الإغراق وخفضه والسيطرة عليه، أما المادة 211 فتناولت مسألة التلوث من السفن، وأخيرا المادة 212 التي تناولت التلوث عن طريق الجو.

121

الفرع الثالث:

اتفاقية الأمم المتحدة المعنية بالتنوع البيولوجي البحري في المناطق الواقعة خارج نطاق الولاية الوطنية لسنة 2023 أو ما يسمى بالاتفاقية حماية أعالي البحار

تتعرض المحيطات للتدهور بسبب الأنشطة البشرية التي تضر بالحياة البحرية وتقوض المجتمعات الساحلية وتؤثر سلبا على صحة الإنسان، ويعمل برنامج الأمم المتحدة للبيئة على تعزيز الحماية والإدارة المستدامة للبيئات البحرية والساحلية في العالم.¹²² وبعبارة أخرى الهدف منه هو وضع استراتيجيات وطنية للحفاظ والاستعمال المستدام للتنوع البيولوجي.

الاتفاقية اعترفت لأول مرة في القانون الدولي بضرورة حفظ التنوع البيولوجي هو «الاهتمام المشترك للبشرية» وجزء لا يتجزأ من عملية التنمية، تغطي الاتفاقية جميع النظم الإيكولوجية والأنواع

¹²¹ -المواد 207، 208، 209، 210، 211، 212 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

¹²² - معاهدة أعالي البحار هي شريان الحياة للتنوع البيولوجي البحري، برنامج الأمم المتحدة للبيئة، تم الاطلاع عليه بتاريخ 2024/05/16، على الساعة 17:00، على الموقع الإلكتروني:

والموارد الطبيعية، وترتبط جهود المحافظة التقليدية بالهدف الاقتصادي من استخدام الموارد البيولوجية على نحو مستدام، وتحدد مبادئ التقاسم العادل والمنصف للمنافع الناشئة عن استخدام الموارد ولا سيما تلك الموجهة للاستخدام التجاري، كما تغطي مجال التوسع السريع للتكنولوجيا الحيوية من خلال بروتوكول قرطاجنة للسلامة البيولوجية ومعالجة تطوير ونقل التكنولوجيا وتقاسم المنافع وقضايا السلامة الأحيائية، الأهم من ذلك أن الاتفاقية ملزمة قانونيا وتلتزم الدول التي تنضم إليها بتنفيذ أحكامها.

الاتفاقية تذكر صناع القرار أن الموارد الطبيعية ليست لا نهائية وتحدد فلسفة الاستخدام المستدام، بينما تهدف جهودها للمحافظة على الأنواع الحية حيث تعترف الاتفاقية أن النظم الإيكولوجية والأنواع والجينات يجب أن تستخدم لصالح البشر، ومع ذلك ينبغي أن يتم ذلك بطريقة وبمعدل لا يؤدي إلى انخفاض التنوع البيولوجي على المدى الطويل.

تتمتع هذه المعاهدة بالقدرة على المساهمة في حفظ التنوع البيولوجي البحري واستخدامه المستدام من خلال القيام بدور تنسيقي وتعزيز وتشجيع التعاون بين الصكوك والأطر القانونية القائمة والهيئات العالمية والإقليمية ودون الإقليمية والقطاعية ذات الصلة، على سبيل المثال، وضعت المعاهدة إجراء لإنشاء أدوات لإدارة المناطق داخل أعالي البحار، بما في ذلك المناطق البحرية المحمية، ومن خلال القيام بذلك، فإن المعاهدة لديها القدرة على دعم التقدم نحو أحد أهداف كومننغ-مونتريال، والتي تدعو إلى حماية 30 في المائة من الموائل البرية والبحرية في العالم بحلول عام 2030، ومثل هذا المستوى من الحماية من شأنه أن يقلل من خطر انقراض الأنواع والحيوانات ودعم تعافي المحيطات مما يدفعنا نحو نظام بيئي محيطي أكثر صحة ومرونة وإنتاجية.

كما توجه الاتفاقية نظر صناع القرار إلى مبدأ الحيطة أنه حيثما يكون هناك تهديد من انخفاض كبير أو فقدان التنوع البيولوجي وانعدام اليقين العلمي الكامل لا ينبغي أن تستخدم سببا لتأجيل اتخاذ تدابير لتجنب أو تقليل مثل هذا التهديد، كما تقر الاتفاقية الحاجة إلى استثمارات كبيرة للحفاظ على التنوع البيولوجي من شأنها أن تمكننا من الحفاظ على الفوائد البيئية والاقتصادية والاجتماعية الهامة بالمقابل.

أما عن أهم المسائل التي تناولتها الاتفاقية فهي:

- التدابير والحوافز على الحفظ والاستخدام المستدام للتنوع البيولوجي.
- تنظيم الحصول على الموارد الجينية والمعارف التقليدية بما في ذلك الموافقة المسبقة عن علم من الطرف الذي يقدم الموارد.
- تقاسم بطريقة عادلة ومنصفة نتائج البحث والتطوير والمنافع الناشئة عن الاستخدام التجاري وغيره للموارد الجينية مع الطرف المتعاقد الذي يوفر هذه الموارد (الحكومات و / أو المجتمعات المحلية التي وفرت موارد المعرفة أو التنوع البيولوجي التقليدي المستخدمة).
- الوصول إلى ونقل التكنولوجيا بما في ذلك التكنولوجيا الحيوية إلى الحكومات و / أو المجتمعات المحلية التي وفرت موارد المعرفة و / أو التنوع البيولوجي التقليدي.
- التعاون التقني والعلمي.
- تنسيق دليل عالمي للخبرة التصنيفية (المبادرة العالمية للتصنيف).
- تقييم الأثر.
- التثقيف والتوعية العامة.
- توفير الموارد المالية.
- الإبلاغ الوطني عن الجهود المبذولة لتنفيذ التزامات المعاهدة.
- بروتوكول قرطاجنة
- الاستراتيجية العالمية لحفظ النبات

تضم الاتفاقية مائة وخمسة وتسعين دولة بالإضافة للاتحاد الأوروبي وهي جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة مع استثناء الولايات المتحدة الأمريكية التي وقعت ولكنها لم تصادق على المعاهدة كما لم تعلن عن خطط للتصديق عليها، أما عن الدول غير الأعضاء في الأمم المتحدة والتي صادقت عليها فهي جزر كوك ونيوي وفلسطين.¹²³

¹²³ - اتفاقية التنوع البيولوجي، ويكيبيديا، تم الاطلاع عليه بتاريخ 2024/04/13 على الساعة 10:00 على الرابط

الالكتروني:

المبحث الثاني:

الالتزامات الدولية لحماية البيئة البحرية لأعالي البحار في اهم الاتفاقيات على المستوى الإقليمي

يعتبر التعاون الإقليمي فيما بين الدول لمكافحة التلوث البحري والوقاية منه خصوصا تلك المطلة على البحار من أكثر الأساليب فعالية نظرا لخصوصية هذه المناطق، وقد جاء تأكيد أهمية هذا التعاون في العديد من المواثيق الدولية والإعلانات العالمية الخاصة بحماية البيئة البحرية، وذلك نظرا لأهمية هذا الموضوع لبناء الأنظمة الإقليمية للتعاون بدون إبطاء في إطار تقديم الكادر المتخصص والأجهزة والمعدات والمشاورات العلمية.

المطلب الأول:

أهم الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية لأعالي البحار على المستوى الأوربي

فيما يلي بعض الاتفاقيات الدولية الرئيسية التي تتعلق بحماية البيئة البحرية في المياه الدولية، والتي تشمل أعالي البحار على المستوى الأوروبي:

الفرع الأول:

<https://ar.m.wikipedia.org/wiki/%D8%A7%D8%AA%D9%81%D8%A7%D9%82%D9%8A%D8%A9%D8%A7%D9%84%D8%AA%D9%86%D9%88%D8%B9%D8%A7%D9%84%D8%A8%D9%8A%D9%88%D9%84%D9%88%D8%AC%D9%8A>

اتفاقية باريس بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لعام 1960

وقعت هذه الاتفاقية في 29 جويلية 1960 من قبل 16 دولة من دول أوروبا الغربية¹²⁴. ودخلت حيز النفاذ في أفريل 1968، وقد عقدت اتفاقية مكملة لها في بروكسل في 31 جانفي 1963، ووقعها نفس الأطراف في اتفاقية باريس¹²⁵، و تم تعديلها بموجب بروتوكول ملحق لتلافي أي تعارض مع اتفاقية فيينا، وتم في 16 نوفمبر 1982 توقيع بروتوكول آخر لتعديل الاتفاقية استهدف رفع الحد الأقصى لمقدار التعويض، ثم تم توقيع بروتوكول مشترك بين كل من أطراف اتفاقية باريس وأطراف اتفاقية فيينا في 29 سبتمبر 1997 بهدف امتداد المسؤولية والتعويض عن أي أضرار تلحق بأطراف كل من الاتفاقيتين.¹²⁶

نصت الاتفاقية على أن يكون مشغل المنشأة النووية مسئولا عن أي أضرار أو فقد حياة أي شخص أو أي ضرر أو فقد أية ممتلكات طالما ثبت أن هذه الخسارة أو الضرر قد نتج عن حادث نووي أحدثه الوقود النووي أو المنتجات أو النفايات المشعة أو المواد المنبعثة من المنشأة. كما يكون مشغل المنشأة النووية مسئولا عن الأضرار التي تنتج عن الحادث النووي الذي يقع خارج المنشأة والذي تسببه مواد نووية أثناء نقلها أو تحميل المواد النووية من أراضي دولة غير طرف إلى منشأة نووية في أراضي دولة طرف في الاتفاقية، أما إذا نتج عن المواد النووية حادث نووي فإن المسؤولية تقع على القائم على تشغيل آخر منشأة نووية كانت المواد فيها وقت الحادث.

¹²⁴— هذه الدول هي: ألمانيا اليونان البرتغال النمسا إيطاليا المملكة المتحدة بلجيكا فرنسا لوكسمبورج، السويد، الدنمرك. الترويج سويسرا اسبانيا هولندا، تركيا.

¹²⁵-Michel VICINEAU, La responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, RBDI, 1/1969, p : 234.

¹²⁶-Patrick DALILLIER, Mathias FORTEAU, Alain PELLET, Droit International Public, LGDJ, 8ed, Paris, 2009, p : 915.

على الرغم من عدم النص صراحة في الاتفاقية على مبدأ المسؤولية المطلقة إلا أن استقراء نصوص الاتفاقية يدل على اعتماد المسؤولية على أساس المخاطر، لأنها لم تشترط إثبات الخطأ أو إهمال المشغل بل حملته المسؤولية في كل الظروف وبالتالي فهي مسؤولية مطلقة.¹²⁷

الفرع الثاني:

اتفاقية بروكسل الخاصة بمسؤولية السفن النووية 1962

وقعت هذه الاتفاقية في 25 ماي في بروكسل بين أكثر من 15 دولة¹²⁸، وكانت الاتفاقية ثمرة جهد كبير مشترك بين الوكالة الدولية للطاقة الذرية والجمعية البحرية الدولية، وهي تضع قواعد المسؤولية الناشئة عن تشغيل السفن النووية.

وفقا للاتفاقية يعتبر مشغل السفينة النووية مسئولا مسؤولية مطلقة عن أي أضرار تنتج عن حادث نووي يشمل الوقود النووي لهذه السفينة أو المنتجات أو النفايات المشعة الناتجة من هذه السفينة ولا يعتبر أي شخص آخر مسئولا عن هذه الأضرار النووية غير مشغل السفينة، ولا يسأل المشغل عن الأضرار التي تصيب السفينة ذاتها أو أجهزتها أو وقودها أو مخزونها، كما أنه لا يسأل عن الحوادث النووية التي تقع قبل أن يتولى مسؤولية الوقود النووي أو بعد انتقال مسؤولية هذا الوقود أو المنتجات أو الفضلات المشعة إلى شخص آخر قابل لتحمل المسؤولية عن أي ضرر نووي ينتج عن هذا الوقود وهذه المخلفات النووية. ويجوز للمشغل الخاص الرجوع على من ارتكب أو قصر في أداء فعل بقصد إحداث الضرر النووي إذا اتضح أن الحادث النووي قد نتج عن هذا الفعل أو التقصير.

¹²⁷ - زرقان وليد، <<نظرية المخاطر كأساس لمسؤولية الدولة عن أنشطتها النووية السلمية (بين النظرية والممارسة الدولية)>>، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، مجلة دولية دورية محكمة تصدر عن جامعة عباس لغرور خنشلة، المجلد 03، العدد 06، جوان 2016، ص 422.

¹²⁸ - هذه الدول هي بلجيكا إيرلندا الفيليبين الصين ليبيريا البرتغال كوريا ماليزيا الهند. موناكو يوغسلافيا، اندونيسيا، بنما. مصر هولندا لبنان، وقد أنظم تاليها دول أخرى إلا أنها لم تدخل حيز النفاذ

بذلك فإن الاتفاقية قد أخذت بالمسؤولية المطلقة كأساس لتعويض المضرورين بصورة صريحة وذلك لحمايتهم خاصة وأنه قد يصعب عليهم إقامة الدليل على توافر الخطأ أو الإخلال بالتزام دولي وبالتالي لا يجوز للمشغل أن يتحمل من المسؤولية حتى ولو أثبت عدم وقوع الخطأ من جانبه.¹²⁹

الفرع الثالث:

اتفاقية فيينا الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الاستخدام السلمي للطاقة النووية

لعام 1963

وقعت هذه الاتفاقية في 21 ماي 1963 بمقر الوكالة الدولية للطاقة الذرية في فيينا ودخلت حيز النفاذ في 12 نوفمبر 1977، وقد هدفت على وضع قواعد للمسؤولية عن أضرار الطاقة النووية تفوق نظام اتفاقية باريس التي اقتصر على الدول الأوروبية، وقد تم إعداد بروتوكول لتعديل الاتفاقية وفتح باب التوقيع في مقر الوكالة الدولية للطاقة الذرية في فيينا في 29 سبتمبر 1997، ودخلت حيز النفاذ في 22 جويلية 1998، وقد هدف البروتوكول إلى إيجاد مجال أوسع للمسؤولية عن الأضرار النووية وتعزيز الثقة الكاملة في تعويض متوازن للمضرورين، وقد نصت الاتفاقية على أن يكون مشغل أية منشأة نووية مسئولاً عن الأضرار التي يثبت أنها ناتجة عن حادث نووي وقع في منشأته النووية أو متعلقة بالمواد النووية الآتية من منشأته أو المنتجة فيها، أو إذا كان الحادث يتعلق بالمواد المرسلّة إلى منشأته النووية ولا يكون أي شخص آخر خلاف مشغل المنشأة مسئولاً عن الأضرار النووية إلا إذا ورد في هذه الاتفاقية ما يخالف ذلك.¹³⁰

يتضح من خلال ذلك أن المسؤولية وفقاً للاتفاقية تقع بصفة أساسية على الدولة المرخصة للمنشأة النووية بأن تضمن وجود مبلغ محدد يغطي قيمة التعويضات التي يستحقها المضرور قبل الترخيص، وفي حال عدم كفايته أو عدم وجوده تقوم مسؤولية الدولة على أساس المخاطر حيث

¹²⁹ -زرقان وليد، المرجع نفسه، ص 422.

¹³⁰ -المادة الرابعة من الاتفاقية.

تتضمن المشغل في أدائه للتعويض، كما أنها طرف في الاتفاقية وتلتزم بأداء التعويض في حالة وقوع أي حادث نووي نتج عنه أضرار نووية.¹³¹

الفرع الخامس:

اتفاقية برشلونة لحماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث لعام 1976

عقد مؤتمر دولي بمدينة برشلونة الإسبانية في 2 فبراير 1976، لمناقشة وسائل حماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث، ولقد أسفر عن إبرام اتفاقية تهدف إلى تحقيق التعاون الدولي من أجل سياسة شاملة لحماية وتحسين البيئة البحرية في منطقة البحر الأبيض المتوسط في 16 فبراير.¹³² 1976

أصبحت هذه الاتفاقية سارية ونافة ابتداء من تاريخ 13 فبراير 1978،¹³³ والدول الأطراف في هذه الاتفاقية هي: مصر، قبرص، فرنسا، اليونان إيطاليا، لبنان، مالطة موناكو وإسبانيا، تركيا، الجزائر المغرب ليبيا، تونس، سوريا، سلوفينيا إسرائيل، البوسنة الهرسك، الاتحاد الأوروبي، كرواتيا

134

تسري أحكام الاتفاقية على منطقة البحر الأبيض المتوسط والتي تشمل المياه البحرية للبحر المتوسط ذاته وخلجانه وبحاره¹³⁵ ولا تشمل هذه المنطقة المياه الداخلية للدول الأطراف، وبذلك تنطبق

¹³¹ - زرقان وليد، المرجع نفسه، ص 423

¹³² - رياض صالح أبو العطاء، حماية البيئة في ضوء القانون الدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، بدون طبعة، 2009. ص 121 122

¹³³ - عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 157

¹³⁴ - صافية خيرة، <<البيئة البحرية>>، مخبر البحث في تشريعات حماية النظام البيئي مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، العدد 02 جوان 2018، ص 384، 385

¹³⁵ - المادة 01 من اتفاقية برشلونة لعام 1976 لحماية البحر الأبيض المتوسط.

هذه الاتفاقية على مناطق المياه الإقليمية والمنطقة الملاصقة أو المجاورة والمنطقة الاقتصادية الخالصة وأعالي البحار.

كما تنطبق أحكامها على السفن والطائرات، أيا كان نوعها المسجلة في أراضي أي من الدول الأطراف أو تحمل علمها، أو تحمل نفايات أو مواد أخرى في أراضيها بغية إغراقها، وكذلك السفن والطائرات التي يعتقد أنها تقوم بعمليات الإغراق في مناطق تخضع لسيادتها في هذا الشأن.¹³⁶

إلا أن البروتوكول الملحق بالاتفاقية المتعلق بحماية البيئة البحرية للبحر المتوسط من التلوث الناشئ عن الإغراق من السفن والطائرات، قد استثنى في المادة 11 فقرة ثانية السفن والطائرات التي تستخدم في خدمة الحكومة لأغراض غير تجارية وكذلك الحربية، وأحالت الأمر إلى الدول التي تتبعها السفن المستثناة في توفير الضمانة التي تكفل احترام تلك السفن والطائرات لأحكام الاتفاقية، وكان يُفترض أن لا تستثنى مثل هذه السفن والطائرات حتى لا تجعل الدول الأطراف منها وسيلة لتلوث البيئة البحرية، وليس هذا فحسب بل كان يفترض أن تضع الاتفاقية إجراءات و تدابير تحمي هذه البيئة البحرية من التلوث من السفن والطائرات التي تخضع لسيادة دول أخرى ليست أطرافاً في الاتفاقية¹³⁷

تهدف الاتفاقية إلى ما يلي:

أ- الحفاظ على التراث المشترك والقيم الاقتصادية الاجتماعية والصحية والثقافية للبيئة البحرية في منطقة البحر الأبيض المتوسط وذلك لمصلحة الحاضر والمستقبل.

ب- حماية البيئة البحرية وتوازنها وحماية مواردها من التلوث.

¹³⁶ -رياض صالح أبو العطاء المرجع السابق، ص 122

¹³⁷ -عبد عبد الجليل عبد الوارث المرجع السابق، ص 162

ج- توثيق التعاون بين الدول والمنظمات الدولية المعنية وذلك بإتباع برنامج شامل ومنسق على الصعيد الإقليمي لحماية البيئة البحرية في المنطقة والعمل على تحسينها¹³⁸. لقد اشتملت الاتفاقية على 29 مادة.

تتلخص التزامات الدول الأطراف على ما يلي:

1- اتخاذ كافة التدابير المناسبة لوقاية منطقة البحر المتوسط من كافة أنواع التلوث سواء كان التلوث من السفن والطائرات أو التلوث الناشئ عن استغلال واستكشاف قاع البحر، التلوث من مصادر برية¹³⁹، سواء الناتج عن تصريف الأنهار أو المنشآت الساحلية¹⁴⁰

2- التعاون في اتخاذ التدابير للتصدي لحالات التلوث الطارئة مهما تكن أسبابها والحد من الضرر الناجم عنها أو إزالته¹⁴¹

3- التعاون في وضع برامج لرصد التلوث في منطقة البحر المتوسط لأجلا اكتشاف التلوث في وقت مبكر ويتم ذلك بالتعاون الوثيق مع الهيئات الدولية المختصة¹⁴²

4- التعاون في البحوث العلمية والتقنية المتعلقة بكافة أنواع التلوث البحري وتبادل الوسائل والتقنيات التي يتم التوصل إليها في المجالات التقنية وتبادلا لتقارير والمعلومات لتسهيل تقييم حالة البيئة البحرية بصفة مستمرة¹⁴³

¹³⁸-أحمد محمود الجمل، الجمل حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف للنشر، الإسكندرية، بدون طبعة، 1998 ص 88.

¹³⁹-المواد 04 05 07 08 من اتفاقية برشلونة لعام 1976

¹⁴⁰-سهير ابراهيم حاجم الهيئي الآليات القانونية الدولية لحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، منشورات الحلبي الحقوقية، مصر، الطبعة الأولى، 2014، ص 510

¹⁴¹-المادة 09 من اتفاقية برشلونة لعام 1976 لحماية البحر الأبيض المتوسط.

¹⁴²-المادة 10 من الاتفاقية السابقة.

¹⁴³-المادة 11 من الاتفاقية السابقة، أيضا إسلام محمد عبد الصمد المرجع السابق، ص 131

5-تحديد المسؤولية والتعويض عن الضرر الناشئ عن مخالفة أحكام الاتفاقية والبروتوكولات الملحق بها¹⁴⁴

الملاحظ هو أن هذه الاتفاقية جاءت شاملة لجميع مصادر التلوث البحري، ما يعني عمومية نص الاتفاقية من حيث المصادر، وهو ما فتح المجال للإحاق بالاتفاقية بستة بروتوكولات تعتبر صكوكا ملزمة قانونا تتناول جوانب محددة لحماية البيئة البحرية، وفي هذا الصدد قررت الدول الأطراف في هذه الاتفاقية عدم السماح لأية دولة أن تصبح طرفا في الاتفاقية دون أن تكون طرفا في أحد البروتوكولات الستة الملحقه باتفاقية البحر الأبيض المتوسط، التي يختص كل واحد منها بمعالجة مصدر من مصادر التلوث البحري.¹⁴⁵

1- البروتوكول الخاص بالتعاون في الحالات الطارئة لمكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى لسنة 1976:

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

كما تضمن الالتزام بإعداد وتطوير والاحتفاظ بخطط و وسائل مواجهة حالات الطوارئ لمكافحة تلوث البحر المتوسط، والالتزام بتطوير وتطبيق أوجه نشاط الرصد الدائم للمنطقة، وقد نص البروتوكول على الالتزام بتزويد الأطراف بالمعلومات المتبادلة ذات الصلة بأساليب تقادي التلوث وبالهياآت المختصة في كل دولة من الدول الأطراف والالتزام الأطراف بإصدار التعليمات إلى ربان

¹⁴⁴-المادة 12 من الاتفاقية السابقة، أيضا رياض صالح أبو العطاء المرجع السابق، ص 123.

¹⁴⁵ -أقوجيل ليدية، عبد المومن حياة، حماية البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، كلية الحقوق جامعة تيزي وزو، السنة الجامعية 2014 - 2015، ص 42، 43

السفينة التي ترفع علمها وقائد الطائرة المسجلة في أراضيها بأن يبلغها عن كافة الحوادث و كافة حالات انسكاب النفط أو المواد الضارة التي تشكل تهديداً خطراً للبيئة البحرية¹⁴⁶

2- بروتوكول مكافحة التلوث الناجم عن الإغراق من السفن والطائرات

المعتمد في 10/06/1976 وهدف هذا البروتوكول مكافحة التلوث الناجم عن الإغراق والذي يعني كل تخلص متعمد من النفايات أو المواد الأخرى في البحر من السفن والطائرات¹⁴⁷ وأي تصريف في البحر من السفن والطائرات، في حين لا يشتمل الإغراق التخلص في البحر من النفايات والمواد الأخرى الناجمة عن التشغيل العادي للسفن أو الطائرات¹⁴⁸

أما بالنسبة للحظر فقد تضمن البروتوكول الحظر المطلق لإغراق المواد في البيئة البحرية للبحر المتوسط، كما تم تحديد النفايات أو بعض المواد التي يتم إغراقها والتي لا تكون إلا باستصدار تصريح خاص مسبق لكل حالة على حدة من السلطة الوطنية المختصة¹⁴⁹

إلا أن أحكام البروتوكول لا تنطبق في حالة القوة القاهرة بسبب الظروف المناخية القاسية أو أي سبب آخر، وفي حالة الظروف الأرضية الطارئة وهي الظروف الحرجة والتي لها طبيعة إنسانية وهذان استثناءان يردان على الحظر المطلق لإغراق النفايات¹⁵⁰

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

¹⁴⁶ - محمد سعيد عبد الله الحميدي المرجع السابق، ص 502، 503

¹⁴⁷ - المادة 03 من بروتوكول 1976 لمكافحة التلوث الناجم عن الإغراق من السفن والطائرات

¹⁴⁸ - صافية خيرة، المرجع السابق، ص 385

¹⁴⁹ - المادتان 04 06 من بروتوكول 1976 لمكافحة التلوث الناجم عن الإغراق من السفن والطائرات

¹⁵⁰ - المادة 08 من البروتوكول السابق، أيضا عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 170 - 172

تم التوصل إلى هذا البروتوكول في أثينا من 12 إلى 17 ماي 1980 و بدأ نفاذه في 18¹⁵¹/07/1983 و حسن فعل واضعو البروتوكول عندما وضعوا إمكانية امتداد تطبيقه وسريانه إلى بعض المياه الداخلية وذلك بشرط وجود مجاري مائية لأجل انطباق أحكامه على المياه الداخلية¹⁵²

يهدف البروتوكول إلى إزالة التلوث الناجم عن مصادر وأنشطة برية متواجدة على الشريط الساحلي أو بمقربة من الأحواض المائية، لذلك يلزم جميع الدول الأطراف باتخاذ التدابير اللازمة لوقاية البحر المتوسط من التلوث والتخفيض من هو مكافحته والسيطرة عليه، والتعاون في مجال العلم والتكنولوجيا وإعداد برامج المساعدة لبلدان النامية والعمل على تطبيق هذه البرامج لوقاية البيئة البحرية من التلوث.

4- البروتوكول الخاص بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة بالبحر المتوسط والتنوع البيولوجي

أبرم هذا البروتوكول في جنيف بسويسرا في 3 أبريل 1982 صادقت عليه أربعة دول و هي الجزائر، مصر، إيطاليا، تونس و يهدف البروتوكول إلى حماية التنوع البيولوجي و أنواع الحيوانات والنباتات المهددة بالانقراض بمنطقة البحر المتوسط ، من خلال تحديد هذه المناطق و حسن إدارتها باتخاذ التدابير اللازمة لصيانة الموارد و المواقع الطبيعية في منطقة البحر المتوسط¹⁵³ وكذا حماية التراث الثقافي في المنطقة ، و هذه المناطق هي المياه الإقليمية للأطراف والمياه الواقعة على جانب اليابسة من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي والأراضي الرطبة و المناطق الساحلية التي يحددها كل طرف¹⁵⁴

5- بروتوكول عرض البحر واستكشاف واستغلال الرصيف القاري وقاع البحر

¹⁵¹—صافية خيرة، المرجع السابق، ص 385

¹⁵²—المادتان 02 04 من بروتوكول مكافحة التلوث من مصادر برية لعام 1983

¹⁵³—أفوجيل ليدية، المرجع السابق، ص 45، 46

¹⁵⁴—المادة 2 من البروتوكول الخاص بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة بالبحر المتوسط لعام 1982.

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

6- بروتوكول النفايات الخطرة

تم اعتماد هذا البروتوكول بتاريخ 01/11/1996، بحيث نجده يمنع أي تصدير أو عبور للنفايات الخطرة والمشعة من دول الاتحاد الأوروبي إلى الدول الأخرى.¹⁵⁵

وهكذا فإن اتفاقية برشلونة جاءت شاملة، فهي لم تكتف بمعالجة مصدر واحد بل تضمنت كل مصادر التلوث البحري، وما يحتمل أن يطرأ من مصادر أخرى كما أنها جاءت شاملة لكافة أنواع السفن والطائرات بلا تمييز، ولكن بالرغم من ذلك فإنه يؤخذ عليها أنها لم تتعرض لموضوع المسؤولية عن الأضرار التي تنتج عن مخالفة أحكامها

المطلب الثاني:

أهم الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية لأعالي البحار على

المستوى العربي والإفريقي

لم يقتصر الاهتمام بصيانة البيئة البحرية وحمايتها من أخطار التلوث على الجهود العالمية الاتفاقية، بل تعداها إلى الجهود الإقليمية، فقد قدرت بعض الدول التي ترتبط فيما بينها ببيئة بحرية وجغرافية واحدة أنه من الضروري تعزيز القواعد الدولية النوعية و العامة لحماية البيئة البحرية، لقواعد أشد انضباطا وصرامة لتحقيق حماية أكثر فعالية لمنطقتها البحرية، وخاصة عند الحديث عن منطقتي الخليج العربي، والبحر الأحمر، و هذا ما سيتم تناوله في هذا المطلب، بحيث يتضمن الفرع الأول الاتفاقية الإفريقية لحفظ الموارد الطبيعية لعام 1968 اما الفرع الثاني اتفاقية الكويت لعام 1978

¹⁵⁵ -أفوجيل ليدية، المرجع السابق، ص 47

للتعاون في مجال حماية البيئة البحرية المكافحة التلوث بعيد المدى عن الحدود ، في حين سيتم تخصيص الفرع الثالث اتفاقية جدة 1982 للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن.

الفرع الأول:

الاتفاقية الإفريقية لحفظ الموارد الطبيعية لعام 1968

وصفت اتفاقية الجزائر بأنها اتفاقية متعددة الأطراف والأكثر شمولاً حيث تغطي الاتفاقية مجموعة واسعة من القضايا البيئية مثل التربة والمياه والنباتات وغيرها وقد أقرت الاتفاقية في ديباجتها على أن حماية الموارد الطبيعية لها أهمية قصوى في حياة البشر.. وفي 16 سبتمبر 1968 وتحت رعاية منظمة الوحدة الأفريقية الاتحاد الأفريقي حالياً تم إبرام اتفاقية الجزائر، أو ما يسمى عادة بالاتفاقية الأفريقية للحفاظ على الطبيعة والموارد الطبيعية “والتي بدأ سريانها في 9 أكتوبر 1999، وقد قررت هذه الاتفاقية الأحكام التالية:

1- التزام الدول الأطراف باتخاذ التدابير الضرورية للحفاظ على التربة والمياه والموارد النباتية وفقاً للمبادئ والأسس العلمية

2- التزام الدول الأطراف بتوفير حماية خاصة لأنواع الحيوانات والنباتات المهددة بخطر الانقراض.

3- التزام الدول الأطراف بالحفاظ على المحميات الطبيعية الموجودة وقت نفاذ الاتفاقية، والسعي نحو توفير محميات طبيعية جديدة.¹⁵⁶

الفرع الثاني:

¹⁵⁶ - بن ورة العالية، الحماية القانونية للبيئة في الاتفاقيات الدولية، مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر، ميدان الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، 2018/2019، ص 58.

اتفاقية الكويت لعام 1978 للتعاون في مجال حماية البيئة البحرية المكافحة التلوث بعيد المدى عن الحدود

في عام 1971 وبناء على اقتراح من الكويت، دعا المدير التنفيذي لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP) إلى إبرام اتفاقية إقليمية من أجل حماية الخليج العربي من التلوث وواكبت هذه الدعوة جهود كبيرة من قبل برنامج الأمم المتحدة للبيئة، حيث أعلن هذا الأخير ومنذ عام 1974 أن منطقة الخليج منطقة خاصة وأوصى الدول المطلة عليها بضرورة عقد اتفاقية خاصة¹⁵⁷.

لقد أسفرت هذه الجهود عن انعقاد لقاءات تمهيدية بين ممثلي الدول الثمانية في المنطقة، أولهما في الكويت من 6 إلى 10/12/1976 لبحث مشروع الاتفاقية التي أعدها برنامج الأمم المتحدة للبيئة ثم استكمل خبراءهم دراسته في المنامة من 24 إلى 28/01/1977، كما اتفق على بحث اقتراح قدمته المنظمة البحرية الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية IMCO لإنشاء مركز إقليمي لمكافحة التلوث.

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

ضم المؤتمر ثماني دول هي دولة الإمارات العربية، قطر، المملكة العربية السعودية البحرين سلطنة عمان الكويت إيران، العراق، لبحث مشكلات حماية وتنمية البيئة البحرية والمناطق الساحلية في الخليج العربي.¹⁵⁸

لقد أسفر عن التوقيع على الاتفاقية خطة عمل وبروتوكول بشأن التعاون الإقليمي في حالات الطوارئ، وملحق بشأن الخطوط الإرشادية لوضع التقرير الخاص بتنفيذ الدول للإجراءات المقررة،

¹⁵⁷ -علي عدنان الفيل، المرجع السابق، ص 30

¹⁵⁸ -المرجع نفسه، ص 31

وأخيرا إقرار بشأن السكرتارية المؤقتة¹⁵⁹، وقد تضمنت الاتفاقية بعض الالتزامات المفروضة على الدول الأعضاء تتعلق بالتفاوض في اتخاذ التدابير المناسبة لمنع وتقليل ومكافحة التلوث الذي يصيب البيئة البحرية للخليج العربي¹⁶⁰

كما ألزمت الدول الأطراف بالتعاون في اتخاذ التدابير الضرورية القصوى في حالات الطوارئ الناجمة عن التلوث، وأيضا التعاون في مجال البحث العلمي والتقني بالتلوث البحري، وإقامة نظم الرصد والتقييم البيئي.¹⁶¹ وتأكيدا لفعالية أحكامها قررت الاتفاقية إنشاء ثلاث هيئات للسهر على رقابة ومتابعة تنفيذ الدول الأطراف لأحكامها وهي:

1- المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية

2- مركز المساعدة المتبادلة لحالات الطوارئ

3- منظمة المساعدة المتبادلة لشركات البترول في منطقة الخليج

وقد نصت المادة الثانية من الاتفاقية على نطاق تطبيق أحكام هذه الاتفاقية على أنه:

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

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

بمعنى أنها تسري على البحار الإقليمية والمنطقة الاقتصادية والجرف القاري وأعالي البحار للمنطقة، أما فيما يخص المياه الداخلية فتنتركها للقواعد الوطنية للدول الساحلية، وهو استثناء غير موفق باعتبار المياه الداخلية من أكثر المياه عرضة للتلوث، لاسيما وأن الدول الساحلية من أكثر

¹⁵⁹-رياض صالح أبو العطاء، المرجع السابق، ص 124.

¹⁶⁰-محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق ص 504

¹⁶¹-المواد 09، 10، 11، 12 من اتفاقية الكويت لعام 1978 لحماية الخليج العربي.

دول العالم إنتاجا للبترول ومن ثم تكثر موانئ نقل هذه المادة في المياه الداخلية للمنطقة البحرية وهو ما يترتب عنه تلويثا لها ناتجا عن عمليات تحميل و تفريغ و نقلا لنفط، و لا ننسى مصادر التلوث التي تأتي من البر فهي تطل المياه الداخلية قبل بقية الأجزاء الأخرى، فالبيئة البحرية هي منطقة يسهل انتقال الملوثات إليها بفعل التيارات الهوائية و الرياح و هو ما يتعارض مع هدف الاتفاقية التي جاءت لحماية المنطقة البحرية من التلوث و بمناسبة هذا التحديد فإن مضيق هرمز يدخل ضمن المنطقة المحمية من التلوث بموجب الاتفاقية، إلا أنها لم تولى اهتماما خاصا نظرا لزيادة حركة الملاحة فيه، ونخص بالذكر مدخلا لخليج عند مضيق هرمز.¹⁶²

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

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

- 1- التلوث الناجم عن السفن سواء كان متعمدا غسل خزانات النفط وتفرغ مياه التوازن الملوثة أو عارضا ومصادفة تسرب النفط أو مواد ضارة أخرى نتيجة التصادم أو الجنوح أو غيرها¹⁶³
- 2- التلوث الناجم عن إلقاء الفضلات وغيرها من المواد من السفن والطائرات¹⁶⁴

¹⁶² -عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 173 174

¹⁶³ -المادة 04 من اتفاقية الكويت لعام 1978 لحماية الخليج العربي.

¹⁶⁴ -المادة 05 من الاتفاقية السابقة.

- 3- التلوث من المصادر البرية أي من عمليات التصريف التي تصل إلى المنطقة البحرية من البر، سواء عن طريق الماء أو الهواء أو من السواحل مباشرة، بما في ذلك المصاب وخطوط الأنابيب¹⁶⁵
- 4- التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال قاع البحر الإقليمي وترتبه التحتية والجرف القاري¹⁶⁶
- 5- التلوث الناجم عن الأنشطة البشرية الأخرى في استصلاح الأراضي و ما يصحبه من عمليات التجريف.¹⁶⁷

نشير إلى أنه تسري أحكام الاتفاقية على السفن والطائرات التي تمتلكها الدول الأطراف باستثناء السفن والطائرات الحربية، وكذلك تلك التي تستخدمها الدولة في خدمة غير تجارية¹⁶⁸، كما تسري على جميع السفن والطائرات المملوكة للأشخاص الخاصة¹⁶⁹

فيما يتعلق بموضوع المسؤولية والتعويض فقد نصت المادة 13 من الاتفاقية على أن تتعهد الدول المتعاقدة بالتعاون فيما بينها في صياغة وإقرار القواعد والإجراءات المناسبة لتحديد:

أ- المسؤولية المدنية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية مع مراعاة القواعد والإجراءات الدولية السارية والمتعلقة بهذه الأمور.

ب- المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن مخالفة الالتزامات الواردة في هذه الاتفاقية وبروتوكولاتها¹⁷⁰

¹⁶⁵-المادة 06 من الاتفاقية السابقة.

¹⁶⁶-المادة 07 من الاتفاقية السابقة.

¹⁶⁷-المادة 08 من اتفاقية الكويت لعام 1978 لحماية الخليج العربي، أيضا على عدنان الفيل، المرجع السابق، ص33، 32.

¹⁶⁸-المادة 14 من الاتفاقية السابقة.

¹⁶⁹-رياض صالح أبو العطاء السابق، ص 125

¹⁷⁰-محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 507

من النص يتجلى عدم طرح القواعد المحددة للمسؤولية التي تحدثت عنها، فإذا حدث التلوث ووقع الضرر فسوف تثور عندئذ عدة تساؤلات تتعلق بأساس المسؤولية، ومن جهة أخرى كيف سيتم تحديد الضرر، ضرره مباشر وحال ومحقق ومن سيسأل هل الدولة بمفردها أو الدولة والأفراد؟ وكيف سيتم تحديد الضرر ومقدار تناسبه مع الخطأ؟

كل هذه التساؤلات لم تجد لها إجابة في المادة الثالثة عشرة من الاتفاقية و بالتالي فإن قواعد القانون الدولي المتعلقة بالمسؤولية الدولية ستظل هي الحاكمة للوضع في بيئة الخليج البحرية.¹⁷¹ ومن خلال ما ثم طرحه، فإن اتفاقية الكويت تعتبر من أهم الاتفاقيات الإقليمية التي ظهرت خلال تلك الفترة، ومن أهم محاسنها أنها وضعت تعريفا محددا لمعنى التلوث البحري، كما أنها سدت العجز الذي كان موجودا في اتفاقية لندن لعام 1954 وتعديلاتها المتلاحقة، حيث شددت الاتفاقية على ثلاثة مصادر أخرى للتلوث لم تركز عليها اتفاقية لندن و هي¹⁷² :

أ- التلوث بالزيت الناجم عن حوادث الناقلات.

ب- التلوث بالزيت الناجم عن عمليات الكشف واستغلال النفط والغاز والثروات المعدنية الأخرى في المناطق المغمورة.

ج - التلوث من النفايات الصناعية والمجاري وغيرها من المصادر الأرضية.

أما فيما يخص البروتوكولات الملحقه بالاتفاقية فسنستعرضها فيما يلي:

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

¹⁷¹ -عبد الله عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 183

¹⁷² -علي عدنان الفيل، المرجع السابق، ص 34

يهدف هذا البروتوكول إلى تعزيز التدابير القائمة من أجل التصدي لحالات الطوارئ الناجمة عن تلوث الخليج العربي، وبمقتضى هذا البروتوكول أنشأت الدول المتعاقدة مركز المساعدة المتبادل للطوارئ البحرية في دولة البحرين لتحقيق الأهداف الآتية:

– تعزيز قدرات الدول المتعاقدة، وتسهيل التعاون فيما بينها لمكافحة التلوث بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات البحرية الطارئة.

– مساعدة الدول المتعاقدة التي تطلب ذلك في تعزيز قدراتها الوطنية لمكافحة التلوث بالنفط والمواد الضارة الأخرى وتنسيق وتسهيل تبادل المعلومات والتعاون التقني والتدريب.¹⁷³

إلا أن الذي أضعف هذا البروتوكول هو عدم إعطاء مركز المساعدة المتبادل للطوارئ، مسؤولية وصلاحيات القيام بمكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى على الصعيد الإقليمي إلا بعد عرض احتمال البدء بعمليات مكافحة على مجلس المنظمة الإقليمية، وبذلك تحول المركز إلى مجرد جهة استشارية ولجمع المعلومات والبحوث والتدريب نظريا¹⁷⁴

ثانيا: البروتوكول الخاص بالتلوث البحري الناجم عن استكشاف واستغلال الجرف القاري لسنة 1989.

يعالج هذا البروتوكول التلوث الناجم عن العمليات البحرية التي تدار الأغراض استكشاف واستغلال الزيت والغاز الطبيعي في جميع أجزاء الجرف القاري للدول المتعاقدة، وذلك عبر سلسلة من الالتزامات والإجراءات الإدارية والتنظيمية على مستوى كل دولة من الدول المتعاقدة لضمان الوقاية من التلوث وتقليل أضراره في حالة حدوثه¹⁷⁵

ثالثا: بروتوكول حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن مصادر من البر لعام 1990

¹⁷³ – محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 508

¹⁷⁴ – علي عدنان الفيل، المرجع السابق، ص 35

¹⁷⁵ – المرجع السابق، ص 35.

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

لقد أزيلت المادة الثالثة من البروتوكول حول مصادر التلوث الكثير من القصور حول أنواع التعريفات التي تصل المياه المعنية بالبروتوكول، ومع ذلك يلاحظ عدم إعطاء تعريف محدد لمنشآت بحرية ثابتة أو متحركة، فمثلاً هل تدخل السفن بأنواعها المختلفة ضمن تعريف المنشآت المذكورة؟ مما يجعلك في شك من أمر هذه المنشآت¹⁷⁶

الفرع الثالث:

اتفاقية جدة 1982 للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن

نشير بداية إلى إعلان جدة لعام 1976 و الذي أصدرته الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن في 18 جانفي سنة 1976 وذلك في المؤتمر الذي عقد في جدة تحت رعاية المنظمة العربية للتربية و الثقافة و العلوم و برنامج الأمم المتحدة للبيئة و بناء على الإعلان الصادر من تلك الدول الساحلية أعربت فيه عن حقيقة أن البحر الأحمر وخليج عدن هما جزء من مسؤولياتها الوطنية، وأعربت عن نيتها في مساندة هذه المسؤولية بشأن المحافظة على الظروف البيئية وحماية مياه المنطقة من أخطار التلوث و التدهور البيئي، و من بين الإجراءات المتخذة تبني "اتفاقية حماية البيئة البحرية في البحر الأحمر و خليج عدن والبروتوكولات الملحق بها".

أبرمت الاتفاقية في 14/02/1982¹⁷⁷ تحت رعاية الجامعة العربية و وقعت عليها كافة الدول العربية المطلة على البحر الأحمر و هي السعودية اليمن السودان الصومال، فلسطين تمثلها

¹⁷⁶ -علي عدنان الفيل المرجع السابق، ص 35،36

¹⁷⁷ -محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 509

منظمة التحرير الفلسطينية، أما مصر فلم تدعى للتوقيع على الاتفاقية بسبب تعليق عضويتها في جامعة الدول العربية، وكان انضمامها لهذه الاتفاقية لغاية سنة 1990 بعد عودتها للجامعة العربية

178.

باعتبار أن البحر الأحمر من البحار شبه المغلقة، والتي تحتاج عناية خاصة ببيئتها البحرية، فقد تضمنت المادة الثانية من الاتفاقية تحديد النطاق الجغرافي والحيز الذي ستسري أحكامها عليه بأنها البيئة البحرية الإقليمية للبحر الأحمر وخليج عدن وخليج العقبة وخليج السويس وقناة السويس حتى نقطة التقائها بالبحر الأبيض المتوسط¹⁷⁹

وهي بهذا التحديد تسري على بيئة البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة، والمنطقة الاقتصادية والجرف القاري وأعالي البحار، وتستثني الفقرة (ج) من المادة نفسها المياه الداخلية للدول الأطراف، ما لم تطلب دولة من الدول الأطراف، أو تنص الاتفاقية أو أحد بروتوكولاتها على غير ذلك، والجديد الذي أتت به هو إتاحة الفرصة للدول الأطراف طلب إدخال المياه الداخلية في نطاق الاتفاقية، غير أنها بذلك الاستثناء وقعت في العيب الذي وقعت فيه اتفاقية برشلونة والكويت لما لهذه المياه من أهمية تحتاج إلى حماية من التلوث.¹⁸⁰

تسري أحكام الاتفاقية على السفن والطائرات الخاصة أو التجارية، وكذلك السفن والطائرات التي تمتلكها الدول الأطراف وتستخدمها في أغراض تجارية، ولا تسري على السفن والطائرات التي تتمتع بحصانة سيادية، وهي السفن والطائرات الحربية والسفن والطائرات العامة التي تمتلكها الدول الأطراف والتي تستخدم في الأغراض التجارية¹⁸¹، ومع ذلك دعت الاتفاقية الدول الأطراف إلى

¹⁷⁸-رياض صالح أبو العطاء المرجع السابق، ص128.

¹⁷⁹-عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 187.

¹⁸⁰ -المرجع نفسه، ص 187

¹⁸¹-المادة 14 من اتفاقية جدة لعام 1982 للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن.

العمل بقدر الإمكان، على أن تراعي السفن والطائرات غير الخاضعة لها، أحكامها المتعلقة بالحفاظ على البيئة البحرية¹⁸²

هذا وقد فرضت الاتفاقية عدة تعهدات على الدول الأطراف منها:

1- الالتزام العام باتخاذ جميع ما يلزم من التدابير المناسبة لمنع تلوث بيئة البحر الأحمر وخليج عدن وخفضه والسيطرة عليه سواء كان مصدره التلوث الناشئ عن السفن التلوث من الإغراق التلوث من مصادر برية، التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال قاع البحر الإقليمي وترتبه التحتية والجرف القاري التلوث الناجم عن ممارسة الأنشطة البشرية¹⁸³

2- تتعاون الدول في حالات التلوث الطارئة، وفقا لقدراتها من أجل القضاء على آثار التلوث أو منع الضرر أو خفضه إلى الحد الأدنى.¹⁸⁴

3- تلتزم الدول الأطراف بالتعاون من أجل تعزيز برامج البحث العلمي والفني، وتقويم وإدارة الأوضاع البيئة وتطوير برامج المعونة الفنية وغيرها.¹⁸⁵

4- وضع القوانين واللوائح الوطنية حسبما يقتضي في ذلك التنفيذ الفعال للالتزام الأول¹⁸⁶ والتنسيق بين سياساتها الوطنية في هذا الخصوص، وتعين كالدولة طرف السلطة الوطنية" لهذا الغرض.

5- على الدول الأطراف التعاون مع المنظمات الدولية أو الإقليمية ذات الاختصاص لإعداد وإقرار معايير إقليمية وتطبيقات وإجراءات يوصي بها للحفاظ على البيئة البحرية.

¹⁸² -رياض صالح أبو العطاء المرجع السابق، ص 128 129

¹⁸³ -المواد 04 05 06 07 08 من اتفاقية جدة لعام 1982 للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن.

¹⁸⁴ -المادة 03 / ف 2 من اتفاقية جدة لعام 1982 للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن.

¹⁸⁵ -المادتان 09، 12 من الاتفاقية السابقة.

¹⁸⁶ -المادة 03 / ف 1 من الاتفاقية السابقة.

6- تقوم الدول الأطراف ببذل قصارى جهدها للتأكد من أن تنفيذ أحكام الاتفاقية لن ينجم عنه تحول أحد أشكال أو أنواع التلوث إلى شكل أو نوع آخر قد تكون نتيجته أكثر إضراراً بالبيئة¹⁸⁷

أما فيما يخص المسؤولية فقد نصت المادة الثالثة عشر من الاتفاقية على أن تتعهد الدول المتعاقدة بالتعاون فيما بينها في صياغة القواعد والإجراءات المناسبة لتحديد المسؤولية المدنية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، مع مراعاة القواعد الدولية، وكذا المسؤولية الناجمة عن مخالفة الالتزامات الواردة في الاتفاقية وبروتوكولاتها وبالتالي إحالة قواعد المسؤولية إلى تلك المطبقة في القانون الدولي¹⁸⁸

ويتم تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية عن طريقين:

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

الثاني: الأجهزة الرئيسية حيث أنشأت الاتفاقية الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن¹⁸⁹، ومقرها جدة، وتتكون من ثلاثة أجهزة

أ- المجلس: وهو الجهاز الرئيسي للهيئة، ويتكون من جميع الدول الأعضاء ويهتم بمتابعة تنفيذ أحكام الاتفاقية وبروتوكولاتها وخططها وبرامجها.

ب السكرتارية أو الأمانة العامة وهي جهاز إداري، وتهتم بالإعداد لاجتماعات المجلس ومجموعات العمل وتعتبر حلقة الوصل بين الدول لأعضاء وبينها وبين باقي الأجهزة.¹⁹⁰

¹⁸⁷-محمد سعيد عبد الله الحميدي المرجع السابق، ص 511، 512

¹⁸⁸-عبد الله عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 194

¹⁸⁹-المادة 16 من اتفاقية جدة لعام 1982 للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن.

¹⁹⁰-رياض صالح أبو العطاء المرجع السابق، ص 130، 131

ج اللجنة القضائية وهي الجهاز القضائي، وتهتم بعض المنازعات التي تنشأ عن تفسير أو تطبيق أحكام الاتفاقية، ويتم تشكيلها وتحديد اختصاصها بقرار من المجلس.

وقد ألحقت اتفاقية جدة للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن بروتوكولات أهمها:

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

يعتبر هذا البروتوكول جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقية، و يودع أصله لدى حكومة المملكة العربية السعودية التي تقوم بمهام دولة الإيداع و يسجل هذا البروتوكول مع الاتفاقية لدى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية¹⁹¹، و قد جاء هذا البروتوكول ليغطي النقص الذي ورد في الاتفاقية بشأن استثناء المياه الداخلية من الخضوع لحكامها، فهو يمتد لتسري أحكامه على الموانئ و الخلجان والتي تقع جميعها في إطار المياد الداخلية للدول الساحلية، و يعبر هذا الحكم عن مدى اهتمام البروتوكول بهذا المصدر من التلوث نظراً لخطورته لاسيما و أن البحر الأحمر وخليج عدن أضحى ممراً رئيسياً لناقلات البترول لأوروبا وأمريكا، كما جاء ليغطي أي حادثة أو موقف أو ضرر أيا كان سبب حدوثه و ينجم عنه تلويث جوهري للبيئة البحرية بالبترول أو أي مواد ضارة أخرى.¹⁹²

يهدف البروتوكول إلى تعاون الأطراف في اتخاذ الإجراءات الضرورية والفعالة لحماية الساحل والمصالح ذات العلاقة لطرف أو أكثر من خطر وآثار التلوث الناجم عن وجود الزيت والمواد الضارة الأخرى في البيئة البحرية والناجم عن الحالات البحرية الطارئة، وقيام الدول الأطراف سواء منفردة أو من خلال التعاون الثنائي أو متعددة الأطراف بوضع ودعم خطة أو خطط لمواجهة الحالات البحرية الطارئة ووسائل لمكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في البحر الأحمر وخليج عدن.

¹⁹¹—أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 98

¹⁹²—عبد الله عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 199، 200

لقد أنشأت الأطراف المتعاقدة بموجب هذا البروتوكول مركز للمساعدة المتبادلة للطوارئ البحرية، والذي يهدف إلى تعزيز قدرات الأطراف وتسهيل التعاون فيما بينهم لمكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات البحرية الطارئة.¹⁹³

2- البروتوكول الخاص بالمحافظة على التنوع الحيوي وإنشاء شبكة من المناطق المحمية في البحر الأحمر وخليج عدن.

لقد تم التوقيع على هذا البروتوكول في 10 ديسمبر 2005 بمدينة جدة من أجل المحافظة على التنوع الإحيائي في البحر الأحمر وخليج عدن، ويهدف البروتوكول إلى إتاحة فرص المحافظة والحماية لسلامة النظم الإيكولوجية والتنوع الإحيائي، وحماية الأنواع المهددة بالانقراض وتبني إستراتيجية وبرامج لصون التنوع الإحيائي وتحقيق الإدارة والاستخدام للموارد الحية البحرية.

3-البروتوكول الخاص بحماية البيئة من الأنشطة البرية في البحر الأحمر وخليج عدن.

تم التوقيع على هذا البروتوكول في 25 ديسمبر 2005 بمدينة جدة، وقد ألزم هذا البروتوكول الأطراف المتعاقدة باتخاذ جميع التدابير اللازمة لحماية البحر الأحمر وخليج عدن من هذا النوع من التلوث وخفضه إلى أقصى حد ممكن والقضاء عليه.

4- البروتوكول الإقليمي الخاص بالتعاون الفني لاستعارة ونقل الخبراء والفنيين والأجهزة والمعدات والمواد في الحالات الطارئة.

صدر هذا البروتوكول في عام 2009 بمدينة جدة، والذي سعى إلى إيجاد إطار عمل قانوني وإداري وتنظيمي لتسهيل عملية الاستعارة والنقل للخبراء والفنيين والأجهزة والمعدات والمواد في الحالات الطارئة تماشياً مع البروتوكول الخاص بالتعاون لمكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، وتعزيز التعاون الإقليمي لنقل مخاطر التلوث الناجم عن الحوادث البحرية.

¹⁹³ -أحمد محمود الجمل المرجع السابق، ص 98، 99

خاتمة

في ختام الحديث عن التدابير الدولية لحماية البيئة البحرية في أعالي البحار من التلوث، يمكن القول أن المجتمع الدولي قد أظهر التزامًا متزايدًا نحو مكافحة التلوث البحري وحماية التنوع البيولوجي من خلال إبرام اتفاقيات مثل اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، والتي تعزز التعاون الدولي وتشدد على الالتزامات القانونية للحد من التلوث، وقد توجت هذه الجهود مؤخرًا بالموافقة على نص أول معاهدة للتنوع البيولوجي لحماية أعالي البحار، والتي تهدف إلى جعل 30% على الأقل من محيطات العالم مناطق محمية هذا يعكس الإدراك المتنامي لأهمية البيئة البحرية وضرورة الحفاظ عليها كمورد حيوي للإنسانية.

إن الحفاظ على البيئة البحرية وحمايتها من التلوث ليس فقط مسؤولية الحكومات، بل هو واجب يقع على عاتق كل فرد، يجب على المجتمع الدولي مواصلة العمل معًا لتعزيز الوعي وتطوير التقنيات اللازمة لضمان بيئة بحرية نظيفة وآمنة للأجيال القادمة.

أولاً: النتائج البحثية

من خلال دراستنا لموضوع بحثنا وتحليله تم التوصل والوقوف على النتائج التالية:

__ جاءت الاتفاقيات الدولية العالمية منها والإقليمية من خلال أحكامها وتوصياتها تجاه الدول بضرورة التركيز أكثر على الجانب الوقائي لحماية البيئة البحرية من خطر التلوث.

__ إن الآليات الدولية التي كرسها القانون الدولي لحماية البيئة البحرية من خطر التلوث بما فيها الجهود المبذولة من قبل الهيئات الحكومية منها وغير الحكومية والتي أرست بدورها أهم المبادئ الأساسية الردعية منها والوقائية من أجل حماية وصون البيئة البحرية من شتى أخطار التلوث قد أثبتت نجاعتها وفعاليتها بهذا الخصوص، وثمنت إلى حد كبير كل الأعمال التي من شأنها توفير الحماية البيئية بشتى صورها، إلى جانب المسؤولية المفروضة والمترتبة عن كل الأفعال المسببة لخطر التلوث البحري بجميع أشكاله، التي بدورها أيضا لعبت دورا هاما ومؤثرا في مكافحة التلوث البحري، وكذا إصلاح الأضرار الناجمة عنه وضمان التعويض الكافي من أجل تحقيق الحماية الفعالة والأكيدة للبيئة البحرية.

- انه 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 من التلوث البحري والحفاظ عليها، وكانت تنص على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 والتي كانت

مكملة 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 في الحفاظ عليها .

- انعقدت عدة اتفاقيات دولية متعلقة بتنظيم المسؤولية في حال ارتكاب أفعال تضرر بالبيئة البحرية. وعملت الدول على تكريس هذه الحماية من خلال تشريع قوانين وطنية في هذا المجال، مع تنفيذ أحكام 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.

- إن ازدياد 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 المجال الوقائي للنظام القانوني بهذه الموثائق نلاحظ أن الجهود الدولية فشلت في الوقاية من التلوث البحري بسبب تفاقم وازدياد ظاهرة التلوث البحري، فالبيئة البحرية أصبحت تعرف تزايداً في نسب الملوثات وتنوع مصادرها، وهذا كله بسبب عزوف الدول عن الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة. وبالتالي عدم دخولها حيز التنفيذ، أو بسبب انتهاك تلك الاتفاقيات من طرف الدول الأطراف فيها، وعدم تحيين وملائمة من تشريعات الدول الأطراف مع أحكام اتفاقيات حماية البيئة البحرية .

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

- رغم الجهود الدولية محلياً وإقليمياً وعالمياً فإن النظام القانوني المتبع لا يشكل مجالاً فعالاً لحماية البيئة البحرية من التلوث، فظاهرة التلوث البحري لها أضرار مستمرة، حيث بدأت الموارد البحرية تنفذ بشكل كبير وآلاف الأنواع من الأسماك بدأت تختفي، فاستمرار تلوث البيئة البحرية يساهم في إشاعة الخوف المتزايد في جميع بلدان العالم لعدم وجود توافق دولي على رؤية موحدة لمعالجة مشاكل التلوث البحري الذي يهدد البيئة البحرية وعناصرها، وهذا بسبب أن القانون الدولي لا يزال يفتقد إلى الجزاء الرادع ، وإلى سلطة دولية توقع الجزاء على المخالف الذي انتهك قواعد القانون

الدولي، فمعظم أعمال المؤتمرات الدولية تأخذ شكل توصيات غير ملزمة للدول، فالدول النووية لازالت تلوث البيئة البحرية غير مبالية بالاتفاقيات الدولية ، ومازالت الدول المتقدمة صناعيا ترمي بنفاياتها في البحار ، وتقوم بسكب النفط عمدا في المحيط البحري.

ثانيا : اتوصيات :

بعد إبراز أهم النتائج البحثية المتوصل إليها، ومن خلالها، تم التوصل لبعض الاقتراحات المناسبة، وهي:

- زيادة الوعي لدى الإنسان عن مخاطر الإضرار بالبيئة البحرية على الصعيدين الدولي والمحلي.
- تفعيل آليات الرقابة الدولية لضمان احترام قواعد الحماية المقررة في القانون الدولي الخاصة بالبيئة البحرية وعناصرها المكونة لها.
- التأكيد على إيجاد نظام قانوني دولي في مجال البيئة يحمل صفة الإلزام والجزاء ليكون أداة فعالة في حماية البيئة بجميع عناصرها.
- على المجتمع الدولي إذا كان يحرص بالفعل على حماية البيئة البحرية من التلوث، إعادة النظر في مضمون الالتزام المفروض على الدول بمنع التلوث البحري والسيطرة عليه، والوارد في تصريح استكهولم المبدأ الأول وفي المادة 192 من اتفاقية قانون البحار بحيث لا يبقى مجرد التزام ببذل عناية إنما يصبح التزام بتحقيق نتيجة .
- لا بد من إيجاد حل عن طريق التنسيق و التضامن 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 إن تقوم بدورها في نشر الوعي البيئي الذي له دور هام و فعال في تنفيذ الإجراءات الخاصة بحماية البيئة البحرية، حيث انه قادر على تحقيق نتائج عملية ملموسة، وهذا عن طريق اطلاع الأفراد على الملوثات و مختلفة مصادرها و طرق معرفتها و مقاومتها ومعالجتها.

قائمة المراجع:

1- باللغة العربية

أولا. الكتب

- 1- أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي للبحار "على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982"، الطباعة 02، دار النهضة العربية، مصر، 2006.
- 2- أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة - دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، جامعة الملك سعود، الرياض، 1997.
- 3- أحمد لقحل، النظام القانوني لحماية البيئة والتنمية الاقتصادية. الطبعة 02، دار هومة، الجزائر، 2015.
- 4- أحمد محمد موسى، الخدمة الاجتماعية وحماية البيئة، المكتبة العصرية للنشرة التوزيع المنصورة 1، 2007.
- 5- أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف للنشر، الإسكندرية، 1998.
- 6- أحمد محمود سعد، استقراء لقواعد المسؤولية المدنية في المنازعات التلوث البيئي، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1994.
- 7- جابر إبراهيم الراوي، تلوث البحار والمسؤولية المترتبة عليه في ظل قانون البحار، المنظمة العربية للتربية والعلوم، تونس، 1998.
- 8- حسن الكندي، المسؤولية الجنائية عن التلوث البيئي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.
- 9- خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث، دار الفكر الجامعي، مصر، 2011.
- 10- رضا هميسي، المؤسسة الدولية، دار الثقافة، الجزائر، 1999.
- 11- رياض صالح أبو العطاء، حماية البيئة في ضوء القانون الدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009.
- 12- سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، لبنان، المؤسسة الجامعية للدراسات ونشر والتوزيع، 1994.

- 13- سهير ابراهيم حاجم الهيئي، الآليات القانونية الدولية لحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، منشورات الحلبي الحقوقية، مصر، 2014.
- 14- صلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009.
- 15-، القانون الدولي للبحار، دراسة أهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة للقانون البحار لعام 1982، دار النهضة العربية، مصر، 2009.
- 16- مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، مصر، دار النهضة العربية، 2008.
- 17- عاطا سعد محمد حواس، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البيئي في نطاق الجوار دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011.
- 18- عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2006.
- 19-، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2006.
- 20- عبد العزيز لطفي جاد الله، المسؤولية القانونية للتلوث البحري بالزيت في إطار القوانين الوطنية والدولية، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2019.
- 21- عبد القادر الشخيلي، حماية البيئة في ضوء الشريعة والقانون والإدارة والتربية والإعلام، منشورات الحلبي، لبنان، 2009.
- 22- عبد القادر محمود محمد محمود، النظام القانوني للمنطقة الدولية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مصر، دار النهضة العربية، 2008.
- 23- عبد الكريم علوان، القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1997.
- 24- عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2006.
- 25- علي عدنان الفيل، المنهجية التشريعية في حماية البيئة، دراسة مقارنة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012.
- 26- عمر سعد الله، معجم في القانون الدولي المعاصر، الطبعة الأولى، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007.

- 27- محسن أفكرين، القانون الدولي للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.
- 28- محمد البزاز، حماية البيئة البحرية -دراسة مقارنة في القانون الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006.
- 29- محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008.
- 30-، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008.
- 31- محمد المجذوب، القانون الدولي العام، الطبعة السادسة، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2008.
- 32-، محاضرات في القانون الدولي العام، دار الجامعة للطباعة والنشر، الجزء 06، لبنان، بدون سنة النشر.
- 33- محمد بن زعمية عباسي، حماية البيئة، دراسة مقارنة بين الشريعة الإسلامية والقانون، كلية العلوم الإسلامية الخروبة، جامعة الجزائر، 2002.
- 34- محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2008.
- 35- محمد سعيد الدقاق، مصطفى سلامة حسين، قانون الدولي العام المصادر/النظام الدبلوماسي والقنصلي/الأشخاص/قانون البحار، دار الجامعة، لبنان، 1993.
- 36- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2008.
- 37- محمد طلعت العاتيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، مصر، 1975.
- 38- محمد عبد الله نعمان، الحماية الدولية للبيئة البحرية- دراسة قانونية خاصة عن البحر الأحمر، دار النهضة العربية، مصر، 2004.
- ثانيا- الرسائل والمذكرات الجامعية:
- أ. الرسائل:
- 1- أحمد إسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 1995.

- 2- جمال وعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010.
- 3- صلاح هاشم محمد، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1989-1990.
- 4- عطية عمر أبو الخير أحمد، الإلزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث، رسالة للحصول على درجة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق جامعة عين شمس، مصر، 1995.
- 5- علي بن علي مراح، المسؤولية الدولية عن التلوث عبر الحدود، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2007.
- 6- محمد سامر أنور عاشور، تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، 2001.

ب. المذكرات الجامعية

1. مذكرات الماجستير:

- خالد حسين محمد العتري، حماية البيئة البحرية من التلوث في إطار اتفاقية البحر الأبيض المتوسط (برشلونة) 1976 واتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث 1978 واتفاقية جدة لحماية بيئة البحر وخليج عدن من التلوث 1982 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر 1972 دراسة مقارنة رسالة ماجستير كلية الدراسات العليا، جامعة الكويت، 1996-1997.

- ليديّة تركي، المحافظة على البيئة البحرية من التلوث الصادر من السفن، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2017.

- منير الفتني الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام قسم الحقوق كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر 01، 2013-2014.

- وناسة جدي الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في القانون، قسم الحقوق كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة الجزائر، 2007-2008.

2. مذكرات الماستر:

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

- بن وزة العالية، الحماية القانونية للبيئة في الاتفاقيات الدولية، مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر، ميدان الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، 2018/2019.

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

- موسى زيداني، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور الطاهر مولاي سعيدة، 2015-2016.

- نجلاء العوامر، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور الطاهر مولاي سعيدة، 2015-2016.

ثالثا: المقالات والمداخلات

1- ابراهيم محمد زوزان، << الرابطة السببية وصعوبة إثباتها في الأضرار البيئية >>، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، اللاذقية، سوريا، مجلد 36، عدد 06، 2014، ص ص 125-138.

2- سهام زروالي، << آليات حماية البيئة البحرية من التلوث من الزيت >>، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، حسيبة بن بوعلي، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، شلف، العدد 21، جانفي 2019، ص ص 130-137.

3- صافية خيرة، << البيئة البحرية >>، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، مخبر البحث في تشريعات حماية النظام البيئي، جامعة تيارت، العدد 02، جوان 2018، ص ص 372-391.

4- علاء عبد الحسن العنزي، "مفهوم الحماية الدولية لحقوق الإنسان والمعوقات التي تواجهها"، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، كلية القانون، جامعة بابل، العدد الثاني، السنة السادسة، ص 210. تم الاطلاع عليه في 2024/05/14، متوفرة على الموقع الالكتروني:

- 5- كمال كيجل، <<المسؤولية الموضوعية الدولية عن التلوث البحري>>، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، عدد 05، غرداية، 2009، ص ص 98- 114
- 6- كميلة أعراب، المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، العدد السابع، 2018، ص ص 98-114
- 7- محمد الأمين محمدي وحاج غوثي قوسم، <<التلوث البيئي البحري على ضوء القانون الدولي>>، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، جامعة ابن خلدون، تيارت، العدد 09، 2017، ص ص 429-439.
- 8- محمد منصوري، <<الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية في القانون الدولي العام والتشريع الداخلي>>، مجلة العلوم القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الوادي، العدد 02 سبتمبر 2019، ص ص 849-8830.
- 9- نادية عمراني، <<الجهود الدولية لمكافحة التلوث البحري>>، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة البليدة 02، العدد الحادي عشر، 2017، ص ص 128-137.
- 10- وليد زرقان، "نظرية المخاطر كأساس لمسؤولية الدولة عن أنشطتها النووية السلمية (بين النظرية والممارسة الدولية)"، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، مجلة دولية دورية محكمة تصدر عن جامعة عباس لغرور خنشلة، المجلد 03، العدد 06، جوان 2016، ص ص 412-425.
- 11- أمينة أمحمدي بوزينة، حسينة شرون، "المسؤولية عن التلوث في مجال النقل البحري بالقانون الجزائري"، مداخلة في الندوة الدولية للتحكيم البحري لحل المنازعات البحرية في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، الشلف، 25 و 26 نوفمبر 2015،
- رابعاً: المعاهدات الدولية:

- 1- اتفاقية لندن لعام 1972 لمنع التلوث البحري الناجم عن إلقاء النفايات من السفن.
- 2- اتفاقية جدة لعام 1982 للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن.
- 3- اتفاقية التنوع البيولوجي، ويكيبيديا، تم الاطلاع عليه بتاريخ 2024/04/13 على الرابط الإلكتروني:

<https://ar.m.wikipedia.org/wiki/%D8%A7%D8%AA%D9%81%D8%A7%D9%82%D9%8A%D8%A9%D8%A7%D9%84%D8%AA%D9%86%D9%88%D8%B9%D8%A7%D9%84%D8%A8%D9%8A%D9%88%D9%84%D9%88%D8%AC%D9%8A>

4 - معاهدة أعالي البحار هي شريان الحياة للتنوع البيولوجي البحري، برنامج الأمم المتحدة للبيئة، تم الاطلاع عليه بتاريخ 2024/05/16، على الموقع الإلكتروني
<https://www.unep.org/ar/alakhbar-walqss/alqst/mahdt-aaly-albhar-hy-shryan-alhyat-lltnw-albywlywy-albhry>

خامسا: مصادر الانترنت:

1- أحمد محمد عوف، المفسدون في الأرض، رؤية معاصرة للمشاكل البيئية والسكانية، تم الاطلاع عليه بتاريخ 2024/05/24 على الساعة 23:00 على الموقع الإلكتروني:
<https://books.marefa.org>

2- الموارد السمكية وتربية الأحياء المائية في العال عام 2022، منظمة الأغذية والزراعة، الأمم المتحدة، تم الاطلاع عليه بتاريخ 2024/05/27، على الساعة 21:35، على الموقع الإلكتروني:
<https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/49564999-71e2-49ea-ae92-56ba7b272cf7/content/sofia/2022/capture-fisheries-production.html>

3- عودة معين، كيف تطلب الحماية والدولية وممن؟ الجزيرة نت، تم الاطلاع عليه في 2024/05/14، على الساعة 22:30، على الموقع الإلكتروني:
<https://www.aljazeera.net/opinions/2022/1/23/>

4- راندا عبد الحميد، خصائص البيئة البحرية، علوم البحر، تم الاطلاع عليه بتاريخ 2024/04/16 على الموقع الإلكتروني:
<https://mqall.org/characteristics-marine-environment>

6- نورة حسين، توزيع الماء واليابسة على سطح الكرة الأرضية، موقع موضوع، تم الاطلاع عليه بتاريخ 2024/05/12 على الساعة 16:10 على الرابط الإلكتروني: <https://mawdoo3.com>

II- باللغة الأجنبية:

- Ouvrages :

1. Patrick DALILLIER, Mathias FORTEAU, Alain PELLET, Droit International Public, LGDJ, 8ed, Paris, 2009.

2. Michel VICINEAU, La responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, RBDI, 1/1969,

-

الفهرس

الصفحة	العنوان
	-مقدمة
1	-الفصل الأول: الإطار النظري والقانوني لمسألة حماية البيئة البحرية في منطقة أعالي البحار من التلوث
2	-المبحث الأول: مفهوم الحماية الدولية للبيئة البحرية في أعالي البحار من التلوث
3	-المطلب الأول: المقصود بالحماية الدولية للبيئة البحرية
3	-الفرع الأول: تعريف الحماية الدولية
3	-أولاً: التعريف الاصطلاحي للحماية الدولية
4	-ثانياً: التعريف القانوني للحماية الدولية
4	-الفرع الثاني: مفهوم البيئة البحرية
4	-أولاً: تعريف البيئة البحرية
5	-1: التعريف اللغوي والاصطلاحي
5	-2: التعريف القانوني
6	-ثانياً: خصائص البيئة البحرية
6	-1-درجة الحرارة
7	-2-المياه
7	-3-ضوء الشمس
7	-4-التنوع البيولوجي
8	-ثالثاً: أهمية البيئة البحرية
8	-1- الأهمية الحيوية للبيئة البحرية
8	أ: دورها في تحقيق التوازن المناخي
9	ب: كونها مصدراً للأمطار على اليابسة
9	ج: مصدر للتخلص من غاز ثاني أكسيد الكربون

9	-2: الأهمية الإستراتيجية
10	-3: الأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية
10	-أ: البيئة البحرية كمصدر للغذاء
11	-ب: أهم الصناعات من البيئة البحرية
11	-ج: البيئة البحرية كمصدر للثروات المعدنية والطاقة
12	-د: البيئة البحرية كطريق للمواصلات
12	-المطلب الثاني: مفهوم منطقة أعالي البحار
13	-الفرع الأول: تعريف منطقة أعالي البحار
13	-أولا: التعريف الاصطلاحي
13	-ثانيا: التعريف القانوني
14	-الفرع الثاني: خصائص منطقة أعالي البحار
15	-الفرع الثالث: أهمية منطقة أعالي البحار
15	-أولا: حرية الملاحة
16	-ثانيا: حرية وضع الكابلات وإقامة الجزر الصناعية
17	-ثالثا: حرية الصيد والبحث العلمي
19	-الفرع الرابع: النظام القانوني لمنطقة أعالي البحار
19	-أولا: استخدام موارد المنطقة في الأغراض السلمية
20	-ثانيا: المنطقة كتراث مشترك للبشرية
20	-ثالثا: انتفاء السيادة على المنطقة
21	-رابعاً: حقوق الدولة الساحلية ومصالحها المشروعة
21	-خامساً: أفضلية الدول النامية على المنطقة
21	-سادساً: حماية البيئة البحرية في منطقة
22	-المطلب الثالث: مفهوم التلوث البحري
22	-الفرع الأول: تعريف التلوث البحري
23	-أولا: التعريف اللغوي والاصطلاحي
23	-ثانيا: التعريف القانوني
24	-الفرع الثاني: مصادر التلوث البحري
24	-أولا: مصادر حسب نوع الملوث

24	1- الملوثات الجرثومية
24	2- الملوثات الكيميائية
25	3- الملوثات الإشعاعية
25	4- الملوثات الحرارية
25	-ثانيا: مصادر حسب مصدر التلوث
25	1- المصادر الأرضية (برية)
26	2- التلوث من مصادر بحرية
26	3- التلوث من الجو
27	-الفرع الثالث: خصائص التلوث البحري
27	-أولا: التلوث البحري ضرر غير شخصي
29	-المبحث الثاني: المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية في منطقة أعالي البحار
29	-المطلب الأول: أساس قيام المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية في منطقة أعالي البحار
29	-الفرع الأول: نظرية الخطأ كأساس لقيام المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية
30	-الفرع الثاني: نظرية الفعل الدولي غير المشروع كأساس لقيام المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية
31	-الفرع الثالث: نظرية الضمان كأساس لقيام المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية
32	-المطلب الثاني: شروط قيام المسؤولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية
33	-الفرع الأول: الإخلال بالتزام دولي كشرك للمسؤولية عن تلوث البيئة البحرية
34	-الفرع الثاني: وقوع الضرر كشرط للمسؤولية عن تلوث البيئة البحرية
34	-الفرع الثالث: العلاقة السببية بين الفعل الدولي والضرر كشرط للمسؤولية عن تلوث البيئة البحرية
36	-الفرع الرابع: انتساب العمل الضار بالبيئة البحرية للدولة كشرط للمسؤولية عن تلوث البيئة البحرية
37	-المطلب الثالث: أنواع المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية
38	-الفرع الأول: المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية
38	-أولا: المقصود بالمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية
38	-ثانيا: ثبوت المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية في القانون الدولي
39	-الفرع الثاني: المسؤولية الجنائية عن تلوث البيئة البحرية
39	-أولا: المقصود بالمسؤولية الجنائية عن تلوث البيئة البحرية
39	-ثانيا: ثبوت المسؤولية الجنائية عن تلوث البيئة البحرية في القانون الدولي

- 43 -الفصل الثاني: الالتزامات الدولية لحماية البيئة البحرية في أعالي البحار من التلوث
- 44 -المبحث الأول: الالتزامات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث في أعالي البحار في الاتفاقيات العامة
- 45 -المطلب الأول: حماية البيئة البحرية في أعالي البحار في الاتفاقيات العامة خارج إطار الأمم المتحدة
- 45 -الفرع الأول: الاتفاقية الدولية لمنع حدوث تلوث البحار بالنفط المعتمدة بلندن عام 1954
- 46 -الفرع الثاني: اتفاقية بروكسل بشأن التدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بالنفط لعام 1969
- 48 -الفرع الثالث: حماية البيئة البحرية وفقا لاتفاقية لندن لعام 1972 بشأن منع التلوث البحري بإغراق النفايات والمواد الأخرى لعام 1972
- 49 -الفرع الرابع: اتفاقية أوسلو بشأن منع التلوث البحري من خلال إلقاء النفايات من الطائرات والسفن لعام 1972
- 51 -الفرع الخامس: الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لندن 1973 وصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (73/78) ما ربول). لندن 1973 و1978)
- 53 -المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية في أعالي البحار في الاتفاقيات العامة ضمن إطار الأمم المتحدة
- 53 -الفرع الأول: حماية البيئة البحرية وفقا لاتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958
- 54 -الفرع الثاني: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 .
- 55 -الفرع الثالث: اتفاقية الأمم المتحدة المعنية بالتنوع البيولوجي البحري في المناطق الواقعة خارج نطاق الولاية الوطنية لسنة 2023 او ما يسمى بالاتفاقية حماية أعالي البحار

- 58 -المبحث الثاني: الالتزامات الدولية لحماية البيئة البحرية لأعالي البحار في اهم الاتفاقيات على المستوى الإقليمي
- 58 -المطلب الأول: أهم الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية لأعالي البحار على المستوى الأوروبي
- 59 -الفرع الأول: اتفاقية باريس بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لعام 1960
- 60 -الفرع الثاني: اتفاقية بروكسل الخاصة بمسؤولية السفن النووية 1962
- 61 -الفرع الثالث: اتفاقية فيينا الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الاستخدام السلمي للطاقة النووية لعام 1963
- 62 -الفرع الخامس: اتفاقية برشلونة لحماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث
- 65 1- البروتوكول الخاص بالتعاون في الحالات الطارئة لمكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى لسنة 1976
- 66 2- بروتوكول مكافحة التلوث الناجم عن الإغراق من السفن والطائرات
- 66 3- البروتوكول الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناتج عن مصادر برية
- 67 4- البروتوكول الخاص بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة بالبحر المتوسط والتنوع البيولوجي
- 67 5- بروتوكول عرض البحر واستكشاف واستغلال الرصيف القاري وقاع البحر
- 68 6- بروتوكول النفايات الخطرة
- 68 -المطلب الثاني: أهم الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية لأعالي البحار على المستوى العربي والإفريقي
- 69 -الفرع الأول: الاتفاقية الإفريقية لحفظ الموارد الطبيعية لعام 1968
- 70 -الفرع الثاني: اتفاقية الكويت لعام 1978 للتعاون في مجال حماية البيئة البحرية لمكافحة التلوث بعيد المدى عن الحدود

75	-أولاً: البروتوكول المكمل لاتفاقية الكويت الإقليمية لعام 1978 الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت وبالمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة.
75	-ثانياً: البروتوكول الخاص بالتلوث البحري الناجم عن استكشاف واستغلال الجرف القاري لسنة 1989.
76	-ثالثاً: بروتوكول حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن مصادر من البر لعام 1990
76	-الفرع الثالث: اتفاقية جدة 1982 للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن
80	1- البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالنفط وغيره من المواد الضارة في الحالات الطارئة
81	2- البروتوكول الخاص بالمحافظة على التنوع الحيوي وإنشاء شبكة من المناطق المحمية في البحر الأحمر وخليج عدن
81	3- البروتوكول الخاص بحماية البيئة من الأنشطة البرية في البحر الأحمر وخليج عدن
81	4- البروتوكول الإقليمي الخاص بالتعاون الفني لاستعارة ونقل الخبراء والفنيين والأجهزة والمعدات والمواد في الحالات الطارئة
82	-خاتمة
87	-قائمة المراجع

الملخص:

تعد ظاهرة التلوث البحري من المسائل الهامة والمعقدة التي تشكل تحديا كبيرا للمجتمع الدولي خاصة وأن مسألة سلامة الكوكب وتعافيه مما أصابه من أضرار جراء الثورة الصناعية والتطور التكنولوجي والتقني الهائلين أصبحت من أهم قضايا العصر وذلك لتمكين الأجيال الحالية والقادمة من التمتع بالعيش على كوكب نظيف وآمن، وبما أن الأسطح المائية تشكل ما نسبته 70 % من سطح الأرض فإن تلوث كل هذه المساحة سيتسبب في كارثة حقيقية تهدد بقاء الثروة البحرية التي يعتمد عليها الإنسان بشكل كبير.

تفانم ظاهرة التلوث البحري دفعت المجتمع الدولي نحو التعاون والتضامن لحماية البيئة البحرية ومواجهة ما يلحق بها من أضرار باعتبار المنطقة ذات أهمية مشتركة لجميع الدول، فالبحار والمحيطات ليست طرقا للنقل فحسب وإنما تعد مخزنا هائلا للثروات والموارد الطبيعية، ولهذا الغرض عُقدت العديد من المؤتمرات والاتفاقيات الدولية التي حاولت أن توفق بين الصلاحيات الممنوحة للدولة الساحلية في هذا المجال، والمصالح المشتركة للدول الأخرى، كما فرضت على الدول الالتزام بالتعاون مع بعضها ومع المنظمات الدولية المختصة لتنفيذ القواعد والمعايير والإجراءات المتفق عليها دوليا بغية منع التلوث البحري وفق الأسس العالمية والإقليمية والوطنية.

Summary

The phenomenon of marine pollution is one of the important and complex issues that constitute a major challenge for the international community, especially since the question of the security of the planet and its reconstruction after the damage it has suffered due to the industrial revolution and technological and technical development has become one of the most important issues of our time in order to enable current and future generations to live on a clean and safe planet, including. As water surfaces make up 70% of the Earth's surface, pollution of this entire area will cause a real catastrophe that threatens to wipe out the marine resources on which humans greatly depend. The worsening phenomenon of marine pollution has pushed the international community toward cooperation and solidarity to protect the marine environment and address the damage it causes, given that the region is of common importance for all countries. The seas and oceans are not only transport routes, they are also considered an immense reservoir of wealth and natural resources. To this end, numerous international conferences and agreements have been organized to try to reconcile the powers granted to the coastal state in this area with the common interests of other countries. imposed an obligation on countries to cooperate with each other and with relevant international organizations to implement internationally agreed rules, standards and procedures to prevent marine pollution in accordance with global, regional and national principles.