



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد توفيق دهاشين - سطيف 2.

كلية الحقوق والعلوم السياسية



محاضرات ملقاة على طلبة السنة الأولى ماستر

تخصص قانون البيئة

من طرف الأستاذة: صفو نرجس

بعنوان:

# حماية البيئة البحرية

الموسم الجامعي: 2019-2020

**تمهيد:**

قال الله تعالى "وهو الذي سخر البحر لتأكلوا منه لحماً طرياً وتستخرجوا منه حلية تلبسونها وترى الفلك مواخر فيه ولتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون".<sup>1</sup> البيئة البحرية هي جزء من النظام البيئي العالمي، تتكون من البحار والمحيطات والأنهار وما يتصل بها من روافد، وما تحتويه من كائنات حية سواء كانت نباتية أو حيوانية، يعتمد كلا منها على الآخر وتتفاعل مع بعضها في علاقة متزنة، يختل توازنها عند الإخلال بالمواصفات الفيزيائية والكيميائية المكونة لها.

ولا شك أن للبيئة البحرية أهمية كبيرة في حياة الإنسان، واستخدام البحار لما فيه صالح البشرية قديم قدم التاريخ. إذ تبدأ أهميتها من خلال تحقيق التوازن المناخي، حيث تتسم البحار والمحيطات بارتفاع درجة حرارتها النوعية مما يتيح لها امتصاص كميات كبيرة من الحرارة الواصلة إليها من الطاقة الشمسية، كما تبرز أهميتها الاقتصادية التي تفرد بها عن غيرها من البيئات الأخرى من حيث كونها مصدراً للغذاء، وتشكل طريقاً للمواصلات عبر البحر الذي يقوم بدور الوسيط في تبادل السلع إذ يعتبر النقل البحري أفضل وسائل النقل في تبادل كميات كبيرة من السلع عبر المسافات الطويلة.

تتميز البيئة البحرية بصفات خاصة عن كافة عناصر البيئة الأخرى، سواء من حيث الأهمية أو من حيث نظامها البيئي المتكامل، لذلك وجب تدخل القانون بمختلف فروعه لحمايتها من التلوث البحري الذي ظهر مع وجود الإنسان على وجه الأرض، وازداد مع ازدياد نشاطاته المختلفة، حيث أصبح يشكل تهديداً على البيئة البحرية ومواردها المختلفة.

إذ يعتبر موضوع تلوث البيئة البحرية من أهم مواضيع تلوث البيئة بأنواعها الثلاث: الأرضية، الجوية، والبحرية. فالبيئة البحرية وما تحتويه من ثروات لها أهمية حيوية للإنسانية جمعاء، ومصالح ورغبات الشعوب تؤكد على ضرورة وضع قواعد الإدارة البيئية البحرية، مما يؤكد ضمان حمايتها وعدم الإضرار بمواردها. فالمشكلة ليست محلية وطنية أو إقليمية، لأن مياه البحار والمحيطات لا تتوقف عند حدود بلد معين، بل تجري من دولة إلى أخرى، حاملة معها أخطار التلوث بأشكاله المختلفة.

وهذا ما دفع المجتمع الدولي إلى ضرورة تحريك هذه القضية التي تهدد العالم بأسره. وكانت أولى بؤادر حماية البيئة البحرية من التلوث أثناء عقد مؤتمر إستكهولم لعام 1972 الذي يعد أول عمل دولي تبنى فكرة حماية البيئة البحرية من التلوث، وإنشاء جهاز دولي يطلق عليه اسم برنامج الأمم المتحدة (PNUE)

<sup>1</sup> سورة النحل، آية 14

الذي بموجبه تم إبرام العديد من الاتفاقيات ذات الطابع الدولي والإقليمي كاتفاقية لندن 1954 المتعلقة بمنع التلوث بزيوت البترول في البحار، واتفاقيتي بروكسل لسنة 1969 عن المسؤولية المدنية ولعام 1971 المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الضرر الناتج عن التلوث بالنفط، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وغيرها من الاتفاقيات، سواء منها الشاملة لحماية البحر من كل أشكال التلوث أو الخاصة بالتلوث بأنواع محددة من المواد الملوثة.

تستهدف هذه المحاضرات الملقاة على طلبة السنة الأولى ماستر تخصص: قانون البيئة، إلى استجلاء مختلف الأحكام والمبادئ التي أقرتها هذه الاتفاقيات ذات الطابع الدولي أو الإقليمي على حد سواء بهدف توعية وتنبيه المجتمع الدولي بضرورة التقليل من ظاهرة التلوث البحري والسيطرة عليها قبل تفاقم الوضع. والتي تُرجمت في مجموع الجهود التي تبذلها الدول ومبادرات التعاون والتنسيق فيما بينها من أجل تطبيق القواعد القانونية الدولية والالتزام بها. وللإلمام بموضوع حماية البيئة البحرية من التلوث. تم تقسيم الدراسة على النحو التالي:

### المحور الأول: ماهية البيئة البحرية

- تعريف البيئة البحرية
- أهمية البيئة البحرية
- نطاق البيئة البحرية

### المحور الثاني: مفهوم التلوث البحري

- تعريف التلوث البحري
- أنواع التلوث البحري
- مصادر التلوث البحري

### المحور الثالث: الوقاية من مخاطر تلوث البيئة البحرية

- أولاً: الجهود الداخلية لمنع التلوث البحري
  - في التشريع المنظم لحماية البيئة
  - في التشريعات الخاصة
  - القيود الواردة على وضع النصوص القانونية موضع التنفيذ
- ثانياً: الجهود الدولية المبذولة لحماية البيئة البحرية
  - في إطار التعاون الاقليمي

- في إطار التعاون الدولي

**المحور الرابع: المسؤولية الدولية الناجمة عن خرق التزام في مجال حماية البيئة البحرية**

• عناصر مسؤولية الدولة عن تلويث البيئة البحرية

- الاخلال بالتزام دولي

- الضرر كشرط لإثارة المسؤولية الدولية

- العلاقة السببية بين الفعل المنشئ للتلوث والضرر الواقع

• أساس المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية

- نظرية العمل الدولي غير المشروع كأساس للمسؤولية الدولية

- نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية

**المحور الخامس: تعويض الأضرار الناجمة عن تلويث البيئة البحرية**

- مضمون الضرر الواجب تعويضه

- أشكال التعويض عن الضرر البيئي

- إجراءات الحصول على التعويض

## المحور الأول: ماهية البيئة البحرية

حظي موضوع البيئة البحرية باهتمام فائق في شتى المجالات نظرا لما تتميز به البيئة البحرية من اهتمام حديث سواء في فقه القانون الدولي أو في التشريعات الداخلية، سندرس ماهية البيئة البحرية من خلال التطرق إلى تعريفها وذكر أهميتها ونطاقها في ثلاث نقاط كالتالي:

- تعريف البيئة البحرية
- أهمية البيئة البحرية
- نطاق البيئة البحرية

### أولا: تعريف البيئة البحرية:

يعتبر مصطلح البيئة البحرية أحد المصطلحات الحديثة نسبيا في فقه القانون الدولي الذي درج على استعمال مصطلح "البحر" للدلالة على تلك المساحات من الكرة الأرضية المغمورة بالماء المالح، المتصلة فيما بينها دون عوائق، حيث عرف البحر بأنه: "مسطحات المياه المالحة التي تجمعها وحدة واحدة متكاملة في الكرة الأرضية جمعاء ولها نظام هيدوغرافي وحيد"، أو بأنه "مساحات المياه المالحة المتصلة ببعضها اتصالا حرا وطبيعيا".<sup>1</sup>

البيئة البحرية هي جزء من النظام البيئي العالمي، تتكون من البحار والمحيطات والأنهار وما يتصل بها من روافد، وما تحتويه من كائنات حية سواء كانت نباتية أو حيوانية، يعتمد كلا منها على الآخر وتتفاعل مع بعضها في علاقة متزنة، يختل توازنها عند الإخلال بالموصفات الفيزيائية والكيميائية المكونة لها.

وقد جاء في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بأن البيئة البحرية هي "نظام بيئي (*Ecosystem*) أو مجموعة من الأنظمة البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي الذي ينصرف الى دراسة وحدة معينة في الزمان والمكان بكل ما ينطوي عليه من كائنات حية في ظل الظروف المادية والمناخية وكذلك العلاقة بين الكائنات الحية بعضها ببعض وعلاقتها بالظروف المادية المحيطة بها".<sup>2</sup>

<sup>1</sup> محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2010، ص.10.

<sup>2</sup> راجع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (*UNCLOS*) المعتمدة من طرف الجمعية العامة بموجب القرار رقم: 3067

بتاريخ: 16 نوفمبر 1973، وابرمت سنة 1982 ودخلت حيز النفاذ بتاريخ 16 نوفمبر 1994. متوفرة على الموقع:

[http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_a.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_a.pdf)

لكن الملاحظ أن اتفاقية مونتي قوياي وإن عرّفت في مادتها الأولى المقصود بتلوث البيئة البحرية، إلا أنها لم تعط تعريفاً للبيئة البحرية. وبقي مفهوم هذه الأخيرة غير محدد وغير مضبوط اصطلاحاً بسبب عدم اتفاق الدول لحد الساعة حول مفهومه؛ رغم محاولة اللجنة التقنية والقانونية للسلطة الدولية لأعماق البحار إعطاء تعريف له في مشروع قانون التعدين مفاده: "تشمل البيئة البحرية العناصر، الظروف والعوامل الفيزيائية، الكيمائية، الجيولوجية، البيولوجية والحيوية المتفاعلة مع بعضها البعض والتي تحدد إنتاجية حالة وظروف ونوعية النظام الأيكولوجي البحري، مياه البحار والمحيطات، والمجال الجوي الذي يعلو هذه المياه، فضلاً عن قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها".

وقد عيب على هذا التعريف عدم وضوحه وعدم صلاحيته لكل الأزمنة، ذلك أن مفهوم البيئة البحرية في تطور مستمر بتطور التقدم العلمي والتكنولوجي، بل أن هناك من ذهب إلى أنه لم يفهم شيئاً من هذا التعريف.

إن هذا التعريف، إن كان غير متفق عليه، كما هو الحال بالنسبة لتعريف البيئة ذاتها، إلا أنه يمكن استنتاج أن البيئة البحرية تعني مجموع العناصر المكونة للوسط البحري سواء كانت حية أو غير حية، المتفاعلة فيما بينها، كما تشمل مياه البحار والمحيطات، أعماقها وباطن أرضها والغلاف الجوي الذي يعلوها. وعرفت مبادئ مونترال التوجيهية لحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر البر، البيئة البحرية: "بأنها المنطقة البحرية التي تمتد في حالة مجاري المياه إلى حدود المياه العذبة بما في ذلك مناطق تداخل أمواج المد وممرات المياه المالحة"<sup>1</sup>. وما عيب على هذا التعريف أنه يشتمل على المجال المكاني للبيئة البحرية دون النظر إليها من منظور نظام بيئي متكامل.

ويمكن استنتاج تعريف شامل للبيئة البحرية أنها: "مسطحات الماء المالح المتصلة ببعضها البعض اتصالاً حراً طبيعياً وقاعها وباطن تربتها وما تحتويه من كائنات حية حيوانية ونباتية وثرورات طبيعية تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية و باعتبارها نظاماً بيئياً متكاملًا"<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها وفقاً لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة، دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين العربية، دار الجامعة الجديدة، الطبعة الأولى، 2008، ص.76.

<sup>2</sup> صلاح هاشم محمد، المسؤولية الدولية عن المساس بالبيئة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1991، ص.16.

## ثانيا: أهمية البيئة البحرية:

قال الله تعالى "وهو الذي سخر البحر لتأكلوا منه لحماً طرياً وتستخرجوا منه حلية تلبسونها وترى الفلك مواخر فيه ولتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون".<sup>1</sup>

لا شك أن للبيئة البحرية أهمية كبيرة في حياة الإنسان، واستخدام البحار لما فيه صالح البشرية قديم قدم التاريخ. ويشكل 71% من مساحة الكرة الأرضية، مما جعل البعض يذهب إلى الدعوة بإطلاق اسم الكرة المائية على كوكب الأرض. فالبيئة البحرية أهمية كبيرة تتجلى في الأهمية الحيوية، الاقتصادية والاستراتيجية.

## 1. الأهمية الحيوية: تتميز البيئة البحرية باتصال أجزائها اتصالاً حراً طبيعياً، مما يؤثر على أي

تغيير يمس طبيعتها، إذ تبدأ أهميتها من خلال تحقيق التوازن المناخي، حيث تتسم البحار والمحيطات بارتفاع درجة حرارتها النوعية مما يتيح لها امتصاص كميات كبيرة من الحرارة الواصلة إليها من الطاقة الشمسية، كما تؤدي عملية التبخر الناتجة عن أشعة الشمس إلى تشكل سحب، تندفع تحت تأثير الرياح باتجاه اليابسة محدثة الأمطار مصدر المياه، وقد تتجمع هذه المياه فتشكل بحيرات أو تزيد مياه الأنهار راوية اليابسة لتعطي الخيرات، ثم تعود فتصب في البحر.<sup>2</sup> يقول الله تعالى في كتابه الكريم: "وهو الذي أرسل الرياح نشرًا بين يدي رحمته وأنزلنا من السماء ماءً طهوراً، لنحيي به بلدة ميتاً ونسقيه مما خلقنا أنعاماً وأناسا كثيراً".<sup>3</sup> حيث تتميز البحار والمحيطات بقدرتها على امتصاص ثاني أكسيد الكربون في الجو، وهذا من خلال عملية التمثيل الكلورفيلي، التي تقوم بها البلاكتون النباتي العالق في مياه البحر بكميات كبيرة، فتفصل ذرات الكربون إلى مواد عضوية، وينطلق غاز الأوكسيجين ليذوب في الماء فتتنفس به الكائنات الحية في البيئة البحرية. كما تتزايد قدرة البحار على امتصاص غاز ثاني أكسيد الكربون، بفضل التيارات البحرية الناشئة عن تحرك مياه المحيطات الباردة في القطبين، وهبوطها إلى القاع نحو المناطق الاستوائية، فتتولد التيارات الدافئة بسبب اندفاع الماء الدافئ إلى السطح، وتتقلب مياه البحر فتزيد قدرتها على امتصاص ثاني أكسيد الكربون. ولما كان لغاز أكسيد الكربون وغيره من غازات الصوبة الزجاجية "هي غازات ثاني أكسيد الكربون وبخار الماء والاوزون وبعض الغازات النادرة الأخرى" دور هام في تدفئة الجو، يكون من الخطر أن

<sup>1</sup> سورة النحل، آية 14.

<sup>2</sup> عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الطبعة 01، مصر، 2006، ص.23.

<sup>3</sup> سورة الفرقان، الآية 48-49.

تتزايد كمية الغازات بمعدلات كبيرة، مما يؤثر على ارتفاع درجة الحرارة في اليابسة والمحيطات، ينتج عن ذلك الإقلال من حركة التيارات البحرية، وبالنتيجة الإخلال من قدرة البيئة البحرية على امتصاص هذا الغاز.<sup>1</sup>

2. **الأهمية الاقتصادية:** تبرز أهميتها الاقتصادية التي تنفرد بها عن غيرها من البيئات الأخرى من حيث كونها مصدراً للغذاء، لأن البحار تحتوي على كميات هائلة من الأحياء البحرية ذات القيمة الغذائية كالأسمك، والمحار، وبعض النباتات البحرية. يقول الله تعالى في كتابه الكريم: "وهو الذي سخر البحر لتأكلوا منه لحماً طرياً وتستخرجوا منه حلية تلبسونها، وترى الفلك مواخر منه لتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون".<sup>2</sup> كما تشكل البيئة البحرية طريقاً للمواصلات عبر البحر الذي يقوم بدور الوسيط في تبادل السلع إذ يعتبر النقل البحري أفضل وسائل النقل في تبادل كميات كبيرة من السلع عبر المسافات الطويلة.<sup>3</sup> إلى جانب أهمية قاع البيئة البحرية، وباطن تربتها، لما تحتويه من مواد أولية، كالنفط والغاز واللذان يعتبران المحرك الأساسي للتنمية الاقتصادية للدول التي تتواجد على أراضيها هذه المواد. لعب التطور العلمي دوراً فعالاً في استخراج الثروات المعدنية من باطن المحيطات والبحار، خاصة في الامتداد القاري، وكذا فيما يتجاوز حدود الولاية الإقليمية، إذ تتجاوز كمية النفط المستخرج من البحار في المناطق المجاورة للشواطئ 30% من الانتاج العالمي<sup>4</sup>. إلى جانب مواد أخرى يتم استخراجها من المعادن والأملاح الذائبة مثال كلوريد الصوديوم، ملح الطعام، والمانيسيوم، والمعادن الأخرى كالنحاس، والنيكال والكوبالت، وغيرها من المعادن. ولا ننسى أهمية البحار في مجال الترفيه والسياحة والرياضة المائية. كل هذا يبين لنا أهمية البيئة البحرية لحياة الإنسان ومدى حاجته للحفاظ عليها من أي تلوث.

3. **الأهمية الاستراتيجية:** للبيئة البحرية أهمية استراتيجية كبيرة نتيجة لما تحتويه من ممرات وطرق تستعمل للملاحة الدولية. وباعتبار الدول العربية دولاً بحرية، تستأثر بموقع جغرافي فريد يجعلها تتوسط ثلاث قارات هامة (آسيا وأفريقيا وأوروبا)، تمتد سواحلها الطويلة من المحيط الأطلسي غرباً إلى المحيط الهندي والخليج العربي شرقاً، وتسيطر على ممرات وطرق مستعملة للملاحة الدولية في غاية الأهمية الاستراتيجية؛

<sup>1</sup> محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص. 75.

<sup>2</sup> الآية 14 من سورة النحل.

<sup>3</sup> عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص. 28.

<sup>4</sup> أحمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق بن عكنون، 1995، ص. 31.



ومضيق باب المندب، مضيق جبل طارق... وقناة السويس التي تربط بين الشرق والغرب. إذ تعتبر المنطقة البحرية العربية من الناحية الاقتصادية من المناطق الغنية بالثروة السمكية والثروات الحية المختلفة والثروات المعدنية بسبب طول شواطئها العربية التي تبلغ حوالي ( 23830 ) كيلو متر تقريباً.

تدعو الأهمية الخطيرة للمنطقة البحرية العربية إلى الاهتمام الكبير بالدفاع عن بيئتها البحرية من أخطار التلوث بسبب رمي النفايات فيها خاصة الخطيرة منها، حتى أضحت البحار مقابر لمختلف النفايات النووية.<sup>1</sup> وتتشرك الجزائر مع دول البحر الأبيض المتوسط بساحل شبه مغلق<sup>2</sup> طوله أكثر من 1200 كلم، يتأثر أكثر من غيره من البحار المفتوحة بفعل التلوث.<sup>3</sup> إذ يرتاد موانئها أعداد هائلة من السفن التجارية وناقلات النفط الضخمة، والتي تساهم بقدر كبير في تلويث سواحلها ومياها الإقليمية، زيادة على ذلك سلسلة المصانع المقامة على السواحل والتي ترمي أغلبها النفايات في البحر دون معالجة، بالإضافة إلى التمرکز السكاني الذي تعرفه ولايتها الساحلية.

وقد شكلت الأهمية الاستراتيجية للبيئة البحرية الدافع وراء ظهور فكرة السيادة والسيطرة على البحار بالمفهوم الحالي. حيث سعت الدول الكبرى إلى توسيع نطاق أعالي البحار على حساب البحر الإقليمي، بتأييدها أضيق مساحة ممكنة للبحر الإقليمي لضمان حرية الحركة لأساطيلها، على عكس الدول النامية التي تتجه إلى تأمين حدودها البحرية بالميل نحو توسعة بحارها الإقليمية والمحافظة على مصالحها الاقتصادية.

ونظراً للأهمية الكبرى للبيئة البحرية سواء كانت أهمية حيوية، اقتصادية أو استراتيجية والتي ظهرت واضحة على الصعيد الإقليمي أو الدولي، جاء قرار الأمم المتحدة بدعوة أعضاء المجتمع الدولي إلى عقد

<sup>1</sup> علي سعيدان، حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيميائية في القانون الجزائري، الطبعة الأولى، دار الخلدونية، 2008، ص. 53، نقلاً عن: أحمد اسكندري، أحكام حماية البيئة من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص. 54.

<sup>2</sup> حددت المادة 122 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بأنه: "لأغراض هذه الاتفاقية يعني البحر المغلق وشبه المغلق خليجاً أو حوضاً أو بحراً تحيط به دولتان أو أكثر ويتصل ببحر آخر أو بالمحيط بواسطة منفذ ضيق أو يتألف كلياً أو أساساً من البحار الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر".

<sup>3</sup> صدر عن مؤتمر ستوكهولم للبيئة البحرية في عام 1972م، واتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث التي أبرمت عام 1976 في برشلونة، والاتفاقية الإقليمية لحماية بحر البلطيق من التلوث عام 1974، وبعض المنظمات الدولية مثل، *IMO, FAO, UNESCO, WHO, UNEP*، والمجموعة المشتركة للخبراء تعريف للتلوث البحري، في المضمون الذي يلخص ما يلي: "أي نشاط يتسبب به الإنسان بصورة مباشرة أو غير مباشرة، ينتج عنه إدخال أية مواد كيميائية أو بيولوجية أو مصادر للطاقة لهذه المياه، أو إحداث أي تغيير في صفات المياه، مما يترتب عليها عاجلاً أم آجلاً، آثار ضارة للإنسان أو الكائنات الحية أو الممتلكات الاقتصادية، أو إعاقة الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك، أو إفساد صلاحية المياه للاستخدام، أو الحد من قيام مرافق ترفيهية على شواطئ البيئة المائية".

المؤتمر الثالث لقانون البحار، الذي أسفر عن توقيع اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار في 10 ديسمبر 1982 في مونتري قوباوي (جامايكا) والتي تعد تحولا بارزا في تاريخ العلاقات الدولية البحرية، لأنها أرست نظاما يحد من المنازعات من خلال سنها آليات لتسوية النزاعات الدولية، وتنظيمها كل الجوانب التي تتعلق بحقوق كل الدول الشاطئية أو غير الشاطئية وكذا النص على حماية البيئة البحرية من التلوث، كما قسمت هذه البيئة إلى عدة مناطق.

### ثالثا: نطاق البيئة البحرية:

يتسع نطاق البيئة البحرية ليشمل عدة مناطق، كل واحدة منها لها مساحتها المحدودة طبقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار؛ والتي لا ينبغي لكل دولة تجاوزها.<sup>1</sup> حيث تسمح دراسة نطاق البيئة البحرية بتحديد مدى سلطات الدولة، وما عليها من التزامات في المناطق المختلفة التي تشكل البيئة البحرية. إذ يقوم القانون الدولي التقليدي على مبدأ حرية البحار والمحيطات مع التسليم للدولة الساحلية ببعض الحقوق، يمكن أن تمارسها من خلال السيادة على الجزء المجاور من إقليمها البري، سيادة تماثل سيادتها على إقليمها البري من حيث المبدأ العام، مع الأخذ بعين الاعتبار الطبيعة الخاصة لتلك الاجزاء من إقليم الدولة التي تغمرها مياه البحار، وهو ما يضع بعض القيود على تلك المناطق.

لقد حاول القانون الدولي المعاصر التوفيق بين ضمان حرية الملاحة في البحار والمحيطات وحق الدولة الساحلية في استغلال المناطق المجاورة لشواطئها، وجاءت اتفاقية البحار لعام 1982 محاولة التوفيق بين حرية الملاحة وحقوق الدولة الساحلية، لأنها وضعت المبادئ العامة لمدى سيطرة وهيمنة كل دولة من الدول على كل منطقة، وإصدار القوانين التي تكفل لها الحماية القانونية اللازمة؛ فميزت بين عدة مناطق تختلف التزامات الدولة وحقوقها بحسب الأوضاع القانونية التي تقرها الاتفاقية خاصة ضمن مفهوم سلطة الدولة، وطبيعة المسؤولية المترتبة على مخالفة الالتزامات الدولية،<sup>2</sup> ومن ثم بيان سريان بعض القواعد القانونية الوطنية في هذه المناطق وهي: المياه الداخلية، المياه الاقليمية، المنطقة المجاورة أو المتاخمة، المنطقة الاقتصادية الخالصة، الامتداد القاري أو الجرف القاري وأعالي البحار.

<sup>1</sup> صافية خيرة، البيئة البحرية، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، المجلد 05-العدد 02، 2018، ص. 07.

<sup>2</sup> أحمد اسكندري، محاضرات في تلوث البيئة البحرية، (مفهوم ومصادر)، الجزء الأول، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2013، ص.08.

1. **المياه الداخلية:** المياه الداخلية أو الوطنية هي التي توجد بأكملها داخل حدود إقليم الدولة وتشمل الموانئ والمرافئ والمراسي ومياه البحار الداخلية، أي المغلقة والشبه مغلقة مثل الخليج والمضايق والبحيرات والقنوات.<sup>1</sup>

وتختلف طبيعة المياه الداخلية عن باقي مناطق البحر لأنها تقع داخل خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الاقليمي، وحكمها حكم اليابسة، تحكمها ذات القواعد التي تحكم الاقليم البري للدولة، بمعنى أن الدولة تباشر عليها حقوقا انفرادية ومانعة لا تشاركها فيها سلطة أو هيئة أخرى.<sup>2</sup> بمعنى أن للدولة هنا صلاحيات تتمثل في الاشراف على هذه المياه، وفرض سلطتها على السفن الداخلة أو المغادرة وفرض احترام وتطبيق قوانينها، ولكن بجب التمييز هنا بين السفن العامة والسفن الخاصة من حيث دخولها المياه الداخلية للدولة.<sup>3</sup>

فقد أقرت اتفاقية جنيف لعام 1923 على أنه لا يجوز لدولة أن تغلق موانئها البحرية في وجه السفن التجارية إلا إذا دعت إلى ذلك ظروف استثنائية تتعلق بالنظام العام والأمن والصحة، فرقت بين اختصاص الدولة المدني والجنائي الممارس على هذه السفن.<sup>4</sup>

أما السفن العامة فلها وضع خاص، إذ لا يجوز دخولها المياه الداخلية، ألا بترخيص خاص أو بواسطة اتفاقية دولية وفق القواعد الدبلوماسية، كما أن السفينة العامة تخضع لقوانين دولة العلم الذي تنتمي إليه.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> حددتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في المادة 08 بأنها: "المياه الواقعة الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الاقليمي".

<sup>2</sup> صافية خيرة، المرجع السابق، ص.08.

<sup>3</sup> أحمد اسكندري، محاضرات في تلويث البيئة البحرية، (مفهوم ومصادر)، الجزء الأول، المرجع السابق، ص.08.

<sup>4</sup> حددت اتفاقية بروكسل لعام 1952 هذا الاختصاص بما يتعلق بالحجز التحفظي على السفن لاستيفاء دين بحري فقط كاختصاص مدني، أما الاختصاص الجنائي فقد أقر عدم اختصاص دولة الميناء في الجرائم التي تقع على ظهر السفينة الراسية في الميناء إلا في حالات معينة مثل:

- الجرائم التي يكون موضوعها شخصا أجنبيا؛

- إذا طلب قنصل أو قبطان السفينة ذلك؛

- الجرائم التي تؤثر على النظام العام في الميناء. راجع: الاتفاقية الدولية المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن

البحرية، المبرمة في بروكسل، بتاريخ 10/05/1952، والتي انضمت إليها الجزائر سنة 1964 ودخلت حيز التنفيذ سنة 1965.

<sup>5</sup> حدد مجمع القانون الدولي المنعقد في ستوكهولم عام 1928 النظام القانوني للسفن العامة، والذي انتهى إلى إقرار عدم إمكانية الحجز عليها، أو احتجازها، أو اتخاذ أي إجراء قانوني ضدها، لأنها تتمتع بحصانة قانونية. أما إذا تم استخدام السفن

وتوجد إلى جانب ذلك داخل المياه الداخلية الخلجان والمضايق التي نظمتها قوانين واتفاقيات خاصة. فبالنسبة للخلجان ميزت الاتفاقيات بين الخلجان الموجودة في إقليم دولة واحدة والخلجان الموجودة في إقليم أكثر من دولة آخذة بعين الاعتبار مدى فتحة هذه الخلجان من حيث ضعف عرض البحر الاقليمي أو أكثر. أما المضايق فقد تم التمييز فيها بين تلك الموجودة في إقليم دولة واحدة والمضايق الموجودة في إقليم أكثر من دولة، وكذلك المضايق التي تصل بين بحر عال وبحر مغلق، وبين المضايق التي تصل بين بحرين عاليين، وهنا تم الأخذ بعين الاعتبار فتحة المضيق، إذا كانت تساوي ضعف عرض البحر الاقليمي أو أكثر.<sup>1</sup>

2. البحر الاقليمي: يشمل المياه الممتدة أمام الساحل لمسافات محدودة ومُعترف بها، فالبحر الاقليمي هو ذلك الجزء من البحر يبدأ قياسه من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الاقليمي، والممتد نحو أعالي البحار. هذا الجزء يخضع لسيادة الدولة الساحلية استنادا لفكرة قديمة، أن كل دولة شاطئية لها مصالح حيوية دفاعية واقتصادية وصحية واجتماعية على المياه الملاصقة لسواحلها، وهي مسؤولة عن حمايتها من أي أخطار من البحر، لهذا عليها أن تسيطر على مسافة معينة من تلك المياه.

ولم تكن هناك قاعدة متفق عليها تحدد بدقة عرض البحر الاقليمي، مما أدى بالدولة الساحلية لتحديده بنفسها تبعا لظروفها ومصالحها، فقد كان أول تحديد للمياه الاقليمية في مطلع القرن 18، وبدأ بثلاثة أميال بحرية تقاس على أساس القوة المدفعية. ما أوقع العديد من الخلافات في العالم<sup>2</sup> بسبب زيادة التنافس بين الدول على امتلاك أكبر مساحة من المسطحات المائية وذلك بسبب:

- الزيادة السكانية وقدرة الموارد في اليابس،
- التقدم التكنولوجي ومحاولة استغلال موارد البحار والمحيطات،
- الكشف عما تحتويه مياه البحار من ثروات متعددة.

---

العامة في أغراض تجارية، ففي هذه الحالة تطبق عليها نفس أحكام السفن الخاصة وهذا ما أكد عليه مؤتمر بروكسل لعام 1926.

<sup>1</sup> أحمد اسكندري، المرجع السابق، ص.09.

<sup>2</sup> ظهرت مشكلة المياه الاقليمية في شمال المحيط الهادي لغناها بأسمك السلمون، حيث ظهر الصراع بين كندا والولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفياتي واليابان، وتم تقسيم المياه بينهم مع منع اليابان من الصيد.

ثم جاءت اتفاقية جينيف لعام 1958 لتحسم الخلاف بنص المادة الثالثة التي تنص: "لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الاقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقا لهذه الاتفاقية".<sup>1</sup>

والسيادة على البحر الاقليمي خالصة للدولة الساحلية كما تمارسها على إقليمها البري، حيث عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في مادتها الثانية البحر الاقليمي بالنص: "تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياها الداخلية، أو مياها الأرخيبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الاقليمي، تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الاقليمي، وكذلك إلى قاع وباطن أرضه. تمارس هذه السيادة على البحر الاقليمي بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي".

الملاحظ أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 حرصت على تنظيم البحر الاقليمي تنظيما قانونيا، يجعل للدولة الساحلية على البحر الاقليمي والحيز الجوي فوقه وقاع باطن أرضه، نفس مظاهر السيادة التي تمارسها الدولة على إقليمها البري. كما تستطيع الدولة أن تمارس كافة مظاهر الاختصاص الاقليمي، مثل حق القيام بتأمين هذا الجزء من البحر، واستغلال واستثمار موارده، وإقامة المنشآت عليه، ووضع النظام المناسب لتأمين وتنظيم المالحه، وإنشاء مناطق جمركية، والمحافظة على الثروة الطبيعية، ووضع القواعد والاجراءات اللازمة لمنع تلوثه على ضوء الالتزام الدولي.<sup>2</sup>

كما أقرت الاتفاقية حق المرور البريء والعابر لجميع السفن وطنية كانت أم أجنبية. حيث شرعت أحكام القانون الدولي لسفن الدول الاجنبية (سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية) أن تستفيد من نظام المرور البريء في البحر الاقليمي دون ضرورة الحصول على موافقة الدولة الساحلية، أو طلب ترخيص. فيما بينت اتفاقية عام 1982 لقانون البحار أن حق المرور البريء يجب أن يكون متوصلا وسريعا مع إمكانية التوقف والرسو حين تستلزم قوة قاهرة، أو لغرض تقديم المساعدة لأشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو

<sup>1</sup> هو ما نصت عليه المادة 03 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982: "لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الاقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا مقاسه من خطوط الأساس المقدره وفقا لهذه الاتفاقية".

<sup>2</sup> أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الاقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، الاسكندرية، ص.24.

شدة. ويعتبر المرور بريئاً بالنسبة للسفن الحربية شرط أن تكون طافية على السطح رافعة علمها، مع احترام الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في البحر الاقليمي.<sup>1</sup>

3. المنطقة المتاخمة: تعددت تسمية هذه المنطقة، البعض يطلق عليها المنطقة المجاورة أو المنطقة الملاصقة ومنطقة الاختصاص ومنطقة الحماية ومنطقة السيادة.<sup>2</sup> لكن يمكن اعتماد تسمية المنطقة المتاخمة لكونها أقرب إلى تفسير الحقوق الواردة على المنطقة، وتم اعتمادها من قبل اتفاقية قانون البحار لعام 1982.<sup>3</sup> وتعتبر المنطقة المتاخمة جزء من أعالي البحار تمتد من نهاية البحر الاقليمي للدولة الشاطئية نحو البحر العالي إلى مسافة معينة من أجل تمكين الدولة من ممارسة بعض حقوق الرقابة الضرورية لمنع التعدي عن أنظمتها الجمركية والمالية والصحية وكذلك تنظيم الهجرة التي قد ترتكب داخل إقليمها.<sup>4</sup>

تضمنت اتفاقية جنيف لعام 1958 الخاصة بالبحر الاقليمي والمنطقة المتاخمة في المادة 24 منها تحديد النظام القانوني لهذه المنطقة، حيث نصت على أنه يجوز للدولة الساحلية أن تباشر على منطقة من البحر العالي مجاورة لبحرها الاقليمي، الرقابة الضرورية لأجل منع خرق قوانينها الجمركية، المالية والصحية، أو المتعلقة بالهجرة داخل إقليمها الأرضي أو في بحرها الاقليمي، شريطة ألا تمتد تلك المنطقة أكثر من 12 ميل بحري ابتداءً من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الاقليمي، وفي حالة وجود دول متقابلة أو

<sup>1</sup> راجع نص المادة 53 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

<sup>2</sup> معظم هذه التسميات غير صحيحة بشكل مطلق، لأنها تستجيب جزئياً لمحتوى المنطقة المتاخمة، فعلى سبيل المثال منطقة الحياد، تعتبر منطقة بعيدة عن الأعمال الحربية، والنشاطات العسكرية، مع أن المنطقة في حقيقتها يمكن أن تعرف نشاطاً عسكرياً أقله مرور السفن الحربية فيها، ومنطقة الصيانة تأتي كرد فعل على حماية الأسماك والمياه الطبيعية في البحر، بمعنى التزام الدول بالمحافظة على الثروة السمكية عن طريق عدم الافراط في الصيد أو الحماية من الملوثات الناتجة عن بعض السفن أو النشاطات في المنطقة. نفس الطرح بالنسبة لتسمية منطقة الأمن والاختصاص، كون هذه التسميات قاصرة للاستجابة لبعض الأعمال فقط تقوم بها الدولة في المنطقة ولا تشمل كل نشاطها.

<sup>3</sup> تنص المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982: " 1. للدولة الساحلية، في منطقة متاخمة لبحرها الاقليمي تعرف بالمنطقة المتاخمة، أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل:

(أ) منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرها الاقليمي؛

(ب) المعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بحرها الاقليمي.

2. لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من 24 ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الاقليمي".

<sup>4</sup> أنظر:

Louis Bruno Sohn & Kristen Gustafson, The Law of the sea, West Publishing Company, 1984, p.183.

متجاورة، فإن تحديد الحدود البحرية بين الدول يتم استنادا إلى الخط المتوسط الذي تقع كل نقطة منه على أبعاد متساوية من أقرب النقط في خط الأساس الذي يقاس منه عرض الاقليمي لكل من الدولتين.

كما أكدت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على وجوب التمسك بالمنطقة المتاخمة بعد أن طالبت بعض الدول باستبعادها بعد أن تم إنشاء المنطقة الاقتصادية الخالصة، لكن تم الاتفاق على الإبقاء على المنطقة المتاخمة لاختلاف النظام القانوني للمنطقتين. وهو ما نصت عليه المادة 33 من الاتفاقية:

"1. للدولة الساحلية الحق في منطقة متاخمة للبحر الاقليمي تعرف بالمنطقة المتاخمة، وللدولة الحق أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل منع خرق قوانينها أو أنظمتها الجمركية أو الضريبية، أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرهما الاقليمي؛

2. المعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة أعلاه؛

3. لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من 24 ميلا بحريا، من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الاقليمي.

لا شك أن مياه المنطقة المتاخمة تعتبر من أعالي البحار، ولا يجوز للدولة الساحلية وقف الملاحة فيها أو تعطيلها، وليس لها من الحق سوى ما قرره القانون الدولي وأكده المادة 33 من الاتفاقية، وهو السيطرة اللازمة لمنع مخالفة قوانينها الجمركية والضريبية والصحية أو المتعلقة بالهجرة في إقليمها أو بحرهما الاقليمي، فسلطات الدولة في هذه المنطقة سلطات استثنائية محدودة، لا يجوز التوسع فيها، كما أن للدولة الساحلية الحق في وضع القواعد والاجراءات اللازمة لحماية تلك المنطقة من التلوث، في ضوء الالتزام الدولي العام لحماية البيئة البحرية<sup>1</sup>.

4. **المنطقة الاقتصادية:** تعد المنطقة الاقتصادية الخالصة،<sup>2</sup> مظهرا من مظاهر التجديد الحديث لقانون البحار، وقد جاءت هذه المنطقة بمثابة نوع من التوفيق بين المبالغة في الادعاءات بفرض السيادة الاقليمية على مسافة مترامية من البحار والمحيطات، وبين تطلع عدد كبير من الدول النامية إلى الثروات الطبيعية في البحار المجاورة لها، والتي تعتبر مصدرا اقتصاديا جديدا يمكن أن يساهم في تنميتها الاقتصادية وتوفير المزيد من الغذاء لشعبها،<sup>3</sup> فالهدف من المنطقة الاقتصادية الخالصة هو مساعدة الدول الساحلية وخاصة النامية، في تقرير حق اقتصادي لها بهدف استكشاف واستغلال مصادر الثروة الموجودة في المنطقة

<sup>1</sup> أحمد محمد الجمل، المرجع السابق، ص.25.

<sup>2</sup> راجع نص المادة 05 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

<sup>3</sup> أحمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص.35.

الاقتصادية، حماية لها من منافسة الدول المتقدمة اقتصاديا، خاصة في مجال الثروة السمكية، والذي كانت الدول المتقدمة تضع يدها عليها، وتستنزفها بأحدث أساليب التقدم العلمي، مما يؤدي إلى فناء الثروات، ويقضي على أحد الموارد الغذائية الهامة التي تحتاج إليها شعوب الدول النامية الساحلية خاصة.

أخذت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في المواد من 55 إلى 75 بفكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة، رغم معارضة الدول الصناعية المتقدمة لها. حيث حددت المادة 55 من الاتفاقية المنطقة الاقتصادية بأنها: "المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له، يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في هذا الجزء، وبموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية وولايتها، وحقوق الدول الأخرى وحريتها لأحكام ذات صلة بهذه الاتفاقية". كما حددت المادة 57 عرض المنطقة الاقتصادية إذ نصت على أن: "لا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من 200 ميلا بحريا، من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي. وطبقا للمادة 56 من الاتفاقية، فإن للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة حقوق سيادية لغرض استكشاف أو استغلال الموارد الطبيعية مع الالتزام بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث في ضوء الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية.<sup>1</sup>

فاستنادا إلى المادتين 55 و86 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، يتبين أن المنطقة الاقتصادية الخالصة ليست جزءا من البحر الإقليمي، كما أنها لا تدخل في نطاق أعالي البحار، وإنما تعتبر ذات طبيعة قانونية خاصة، تقوم على أساس التمييز بين الثروات المتوفرة فيها والاتصالات، إذ يعترف فيها بالمصالح الاقتصادية للدول الساحلية مع المحافظة على:

- مبدأ حرية الملاحة؛
- مبدأ حرية التحليق؛
- وضع الأسلاك والأنابيب بالنسبة للدول الأخرى.

وللدولة الساحلية حقوقا خالصة على هذه المنطقة الاقتصادية تمنح لها الانفراد باستغلال الثروات الحية وغير الحية في البحر العالي لمسافة لا تزيد على 200 ميل بحري مقاسه من خطوط الأساس، وتتجلى هذه الحقوق فيما يلي:

- حق استكشاف هذه الموارد التي تعلق قاع البحر أو باطن أرضه واستغلالها، وإدارتها؛

<sup>1</sup> أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص.26.



- إقامة ما يلزم من المنشآت والتركيبات الصناعية وأعمال البحث العلمي؛
  - استغلال المنطقة في إنتاج الطاقة من المياه أو التيارات أو الرياح.
- كما عليها التزامات تتعلق بحماية البيئة منها:
- الالتزام بحماية البيئة البحرية وصيانتها من التلوث سواء كان من مصادر برية أو من الأنشطة المقامة في قيعان البحر أو الناجم من السفن.
  - الالتزام بالتعاون مع باقي الدول والمنظمات الدولية في أعمال البحث العلمي في المنطقة الاقتصادية الخالصة لأغراض سلمية من أجل زيادة المعرفة العلمية بالبيئة البحرية أكثر
5. **الجرف القاري:** ويطلق عليه الامتداد القاري، وهو ذلك الجزء من قاع البحر، والأرض الواقعة

تحت البحر، والتي يبدأ تواجدها من حيث تنتهي المياه الإقليمية للدولة الساحلية، وتشكل امتدادا طبيعيا لأرض تلك الدولة تجاه قاع أعالي البحار.

أظهرت الدراسات الجيولوجية والجغرافية أن الطبقات الأرضية الموجودة تحت المياه البحرية يختلف انحدارها، حسب الموقع الجغرافي في البحار والمحيطات والدول البحرية، فأحيانا يكون الانحدار تدريجيا بشكل هادئ وخفيف، وفي هذه الحالة يلزم لبلوغ المستوى العادي لسطح البحر مسافة طويلة، وأحيانا أخرى نجد انحدار فجائي وعميق في ذات الوقت، فيكون بذلك المستوى العادي قريب من الساحل، وهذا ينعكس سلبا أو إيجابا على المساحات البحرية التابعة للدول الساحلية التي يتعين عليها استغلالها. ظلت هذه الأعماق عديمة الأهمية في نظر الدول، ما دام أن نشاطاتها كانت قاصرة على السطح من حيث الصيد والملاحة. لكن اكتشاف الوسائل العلمية الحديثة، خاصة بعد انعقاد مؤتمر جنيف لعام 1958،<sup>1</sup> أدى إلى مطالبات دولية بشأن استغلال قاع البحر في المساحات الخارجة عن سيادة الدولة الساحلية، خاصة بعدما تبين أن الاحتياطي من ثروات البحار يساوي أضعاف الاحتياطي البري. من هنا كانت الحاجة إلى البحر من حيث الثروات الحية وغير الحية، ما دعا الدول إلى اعتبار ثروات البحار بأنها وسيلة لتنمية اقتصاداتها، لاسيما بعدما أثبتت الدراسات احتواء الجرف القاري على ثروات بحرية ومعدنية كبيرة خاصة بعد اكتشاف النفط في البحر.

ترسم الدولة الساحلية الحدود الخارجية لجرفها القاري، حيثما يمتد ذلك الجرف إلى ما يتجاوز 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، بخطوط مستقيمة لا يزيد طولها عن

<sup>1</sup> كانت اتفاقية جنيف لعام 1958 أول تنظيم قانوني دولي لهذه المنطقة لكنها لم يحل جميع الإشكالات المتعلقة بهذه المساحات وبالذات تلك الخاصة بتحديد مداها.

60 ميلا بحريا، وترتبط بين نقاط ثابتة تعين بإحداثيات الطول والعرض، ولا يستفيد بهذا الامتداد سوى الدول التي يتجاوز امتدادها القاري 200 ميلا بحريا، أي يتجاوز مساحة المنطقة الاقتصادية الخالصة،<sup>1</sup> وعلى هذه الدول أن تقدم الأدلة والخرائط والمعلومات ذات الصلة يتجاوز امتدادها القاري مساحة 200 ميلا بحريا للأمم العام للأمم المتحدة الذي يتولى الاعلان عن الحدود الخارجية للامتداد القاري<sup>2</sup> بحد أقصى 350 ميلا بحريا من الخط الأساسي أو 100 ميل عن الخط الذي يربط الأعماق التي تصل إلى 2500 متر.

وقد أقرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في المواد 77، 78 و 79 حقوق سيادية للدولة الساحلية على الامتداد القاري، وذلك بهدف استكشاف واستغلال موارده الطبيعية، وتعد هذه الحقوق خاصة بالدولة الساحلية فقط، بمعنى أنه إذا لم تقم هذه الأخيرة باستكشاف واستغلال موارد الامتداد القاري، فلا يجوز لأي دولة أخرى القيام بهذه الأنشطة دون موافقة صريحة من الدولة الساحلية.<sup>3</sup> على ألا تمس تلك الحقوق بالنظام القانوني للمياه التي تعلو الامتداد القاري أو الحيز الجوي فوق تلك المياه، كما لا يجب أن تتعدى ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها على الامتداد القاري، ومع ذلك يحق للدولة الساحلية، وضع شروط كيفية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب التي تضعها الدول الأخرى، ولكن دون أن تضع العراقيل في مجال صيانة هذه الكابلات أو الأنابيب. كما يحق للدولة الساحلية اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لمنع التلوث الناتج عن خطوط الأنابيب وخفضه والسيطرة عليه... وذلك في ضوء الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وبطبيعة الحال يمتد هذا الحق ليشمل أي نشاط يمارس على الجرف القاري يمكن أن ينجم عنه تلويث البيئة البحرية<sup>4</sup>.

#### 6. أعالي البحار: عرفت اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في نص المادة 86 منها

بأنها: "جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، ولا تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية"، ومن المبادئ المستقرة في العرف الدولي أن أعالي

<sup>1</sup> طبقا لنص المادة 76 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982: "يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة".

<sup>2</sup> أحمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص. 38.

<sup>3</sup> تنص المادة 77 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار: " تمارس الدولة على الجرف والامتداد القاري حقوقا سيادية لأغراض استكشافها واستغلال الموارد الطبيعية، ولهذا فللدولة الساحلية أن تتخذ كافة الاحتياطات اللازمة لمنع التلوث البحري في هذه المنطقة".

<sup>4</sup> أحمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، المرجع نفسه.

البحار لا تخضع للسيادة الإقليمية لأي دولة، كما أنه ليس لأي دولة أن تدعي حق مباشرة أي اختصاص إقليمي عليه، أو إخضاع أي جزء منه لسيطرتها. حيث أكدت المادة الثانية من اتفاقية جنيف لعام 1958<sup>1</sup> والخاصة بأعالي البحار مبدأ حرية أعالي البحار، وأخذت به اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في المادة 87 التي قررت: "أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، ساحلية كانت أم غير ساحلية، وتتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبينها الاتفاقية، وقواعد القانون الدولي الأخرى، وتتمثل هذه الشروط في:

- حرية الملاحة.
- حرية التحليق .
- حرية وضع الكابلات وخطوط الانابيب المغمورة.
- حرية إقامة الجزر الصناعية وغيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون الدولي.
- حرية صيد الأسماك .
- حرية البحث العلمي

تتمارس كل هذه الحريات من قبل جميع الدول مع المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى، في ممارستها لحرية أعالي البحار. وتحدد هذه الفقرة الأخيرة واجبات جميع الدول في استخدامها لأعالي البحار في الأغراض السلمية،<sup>2</sup> مع مراعاة الالتزام المقرر في المادة 192 من الاتفاقية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث والحفاظ عليها، على اعتبار أن قاع أعالي البحار والمحيطات تعتبر بمثابة تراث مشترك للإنسانية جمعاء، وليس لأي دولة أن تدعي أو تمارس السيادة أو الحقوق السيادية عليها.

<sup>1</sup> اتفاقية جنيف لعام 1958 لقانون البحار، متوفر على الموقع:

copyright © United Nation2010, All rights [www.un.org/lawreserved](http://www.un.org/lawreserved)

<sup>2</sup> أنظر المادة 88 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

## المحور الثاني

### مفهوم التلوث البحري:

التلوث البحري من أخطر الكوارث التي تهدد الكرة الأرضية، خصوصا مع تزايد نشاط الإنسان في الآونة الأخيرة، وهو أحد صور المساس بالبيئة وأكثرها شيوعا ويختلف عن الصور الأخرى مثل الأضرار بالبيئة، الاعتداء على البيئة وإفساد البيئة. لذلك سنقوم بتعريف التلوث البحري، ببيان أنواعه وتحديد مصادره في النقاط التالية:

(أ) **تعريف التلوث البحري:** سنقوم بتعريف التلوث لدى بعض الفقهاء، ثم لدى المؤتمرات الدولية

وبعض التشريعات.

1. **التعريف الفقهي:** تستخدم كلمة تلوث للدلالة على الضرر البيئي الحاصل نتيجة إلقاء الفضلات

في البحر، ويفرق كلارك بين مصطلح Contamination و Pollution فيقصد بالأول تواجد مواد مركزة في الماء تتجاوز المستوى الطبيعي في الوسط، أما الثاني فيقصد به إدخال مواد وطاقة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بواسطة الإنسان للبيئة البحرية، يترتب عليها تأثيرات ضارة كإلحاق الأذى بالموارد الحية وتعريض صحة الإنسان للخطر، وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك الصيد.<sup>1</sup>

وعرفت مجموعة من الخبراء في منظمة GESAMP<sup>2</sup> التلوث البحري بقولها: "هو إضافة مواد أو طاقة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بفعل الإنسان للبيئة البحرية يكون لها آثار ضارة على الموارد الحية أو صحة الإنسان أو ما من شأنه أن يعيق الأنشطة البحرية بما في ذلك الصيد أو التأثير في خواص استخدام مياه البحر وخفض الاستفادة منها".<sup>3</sup>

2. **في المؤتمرات الدولية:** من الملاحظ خلو معاهدات جنيف الأربعة من تعريف محدد للتلوث البحري، وكذلك خلو اتفاقيات لندن وتعديلاتها المتتالية من وضع تعريف دقيق للتلوث البحري. فيما عرف مؤتمر البيئة في ستوكهولم التلوث بأنه: "إدخال الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة لمواد أو طاقة في البيئة

<sup>1</sup> أنظر:

Clark. RB, Marine pollution, Fourth Edition, Clarendon Press, Oxford, 1997, pp.5-6.

<sup>2</sup> GESAMP مكونة من المنظمة الاستشارية البحرية ومنظمة الأغذية الزراعية ومنظمة اليونسكو والمنظمة العالمية

للأرصاء الجوية والأمم المتحدة.

<sup>3</sup> أنظر:

Clark. RB, *Op.Cit.*, p. 06.

البحرية يكون لها أضرار كالأضرار التي تلحق بالموارد الحية أو تعرض صحة الانسان للخطر أو تعيق الأنشطة البحرية بما فيها الصيد وإفساد خواص مياه البحر والاقلاع عن منافع<sup>1</sup>. كما عرفت منظمة التغذية والزراعة تلوّث البحار بأنه: "إدخال الإنسان في البيئة البحرية مواد يمكن أن تسبب نتائج مؤذية، كالإضرار بالثروات البيولوجية والأخطار على الصحة الإنسانية، وتذبذب النشاطات البحرية، بما فيها صيد الأسماك وإفساد مزايا مياه البحر عوضاً من استخدامها، والحد من الفرص في مجالات الترفيه"<sup>2</sup>.

أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فقد عرفت التلوث في مادتها الأولى بأنه: "إدخال الانسان للبيئة البحرية بما في ذلك مصاب الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة مواد أو طاقة تنجم عنها أو يحتمل أن تنجم عنها آثار مؤذية، مثل الإضرار بالمواد الحية والحياة البحرية، وتعرض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار، والحظ من نوعية وقابلية مياه البحر للاستعمال والاقلاع من الترويح".

**3. التعريف التشريعي:** عرف المشرع الجزائري التلوث البحري في القانون 03-10 في المادة 52 منه التي نصت على ما يلي: "مع مراعاة الاحكام التشريعية المعمول بها والمتعلقة بحماية البيئة البحرية، يمنع داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها:

- الاضرار بالصحة العمومية؛
- عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحه والتربية المائية والصيد البحري؛
- إفساد نوعية المياه البحرية من حيث استعمالها؛
- التقليل من القيمة الترفيهية والجمالية للبحر والمناطق الساحلية والمساس بقدراتها السياحية وتحديد قائمة المواد المذكورة في هذه المادة عن طريق التنظيم"<sup>3</sup>.

## (ب) أنواع التلوث البحري:

يمكن تقسيم أنواع التلوث البحري استنادا إلى مصدره أو نطاقه الجغرافي أو بالنظر إلى طبيعته.

**1. بالنظر إلى مصدره:** يمكن تقسيم التلوث البحري استنادا إلى مصدره إلى تلوث طبيعي أو تلوث

<sup>1</sup> خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث، دار الفكر الجامعي، مصر، 2011، ص.79.

<sup>2</sup> صباح العشراوي، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، الطبعة الأولى، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، 2010، ص. 08

<sup>3</sup> المادة 52 من القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 جويلية 2003، والذي يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 43.

صناعي.

- التلوث الطبيعي: هو التلوث الذي يكون مصدره الطبيعة ولا يكون بفعل الانسان وإنما بفعل

الظواهر الطبيعية كثوران البراكين وتدفق كميات كبيرة من الحمم والرماد في البيئة البحرية.

- التلوث الصناعي: هو التلوث الذي ينتج عن فعل الانسان وأنشطته المختلفة، والذي يرتب عليه

مسؤولية قانونية لكل مخالف للنصوص القانونية والمعايير واللوائح والضوابط التي تحافظ على البيئة البحرية.

## 2. بالنظر إلى نطاقه الجغرافي: ينقسم إلى:

- التلوث العابر للحدود: هو التلوث الذي ينشأ من بلد ما، ويحدث تأثيراته في دول أخرى، أو كما

عرفته لجنة القانون الدولي بأنه يقصد به: "التلوث الذي ينشأ داخل إقليم إحدى الدول أو تحت رقابتها، ويسبب أضرار داخل إقليم دولة أخرى أو تحت رقابتها" أي أنه التلوث الذي ينبعث مصدره من إحدى الدول أو من سفينة أو طائرة تحمل علم هذه الدولة، وتتسبب في تلويث وإحداث أضرار بالبيئة البحرية، داخل نطاق إقليم دول أخرى، أو في منشآت تابعة للدولة الأخيرة وخارج نطاق ولايتها الإقليمية.

- التلوث المحلي: التلوث الذي ينشأ داخل إقليم إحدى الدول، أو تحت رقابتها، ويسبب أضراراً في

مناطق من البيئة البحرية خارج نطاق السيادة الإقليمية للدول في أعالي البحار، أي أنه التلوث الذي يأتي مصدره من إحدى الدول أو من سفينة أو طائرة تحمل علم هذه الدولة، أثناء تواجدها خارج إقليم الدول، وينجم عن هذا التلوث أضرار بالبيئة البحرية في مناطق أعالي البحار خارج نطاق الولاية الإقليمية للدول.

## 3. بالنظر إلى طبيعته: ينقسم إلى عدة أنواع:

- التلوث البيولوجي: ينشأ هذا التلوث نتيجة وجود كائنات حية مرئية وغير مرئية، نباتية أو حيوانية

كالبكتيريا والفطريات في الوسط البحري،<sup>1</sup> نتيجة تحلل المواد العضوية فيها جراء التخلص من مياه مجاري الصرف الصحي قبل معالجتها كيميائياً.

- التلوث الكيميائي: هو كل تسريب أو تفريغ لمواد كيميائية صلبة أو سائلة أو غازية بتسبب فيها

الانسان بصورة عمدية أو عن طريق الخطأ في البيئة البحرية، فيحدث خلل يؤثر على مكوناتها ويؤدي إلى الأضرار بالكائنات الحية فيها.<sup>1</sup> حيث نتج عن التقدم التقني إنتاج كميات كبيرة من المواد الكيميائية الضارة

<sup>1</sup> نعيمة عمير، أهم مصطلحات القانون البيئي، الفصل الاول، محاضرات لقاء على طلبة الماجستير، فرع البيئة والعمران، 2013، ص.13.

مثل المبيدات الحشرية، مركبات الزئبق والأسمدة الكيميائية، تستخدم في الجوانب المختلفة لحياة الانسان. ورغم أن استعمال هذه المواد لأغراض منزلية وصناعية، إلا أنها حملت في نفس الوقت أخطارا جديدة، وذلك نتيجة الاستعمالات والتخلص منها بطريقة غير سليمة. مما يحدث أضرارا بالكائنات الحية البحرية.

- التلوث الإشعاعي: يُعد هذا النوع من أخطر أنواع التلوث لأنه لا يرى ولا يشم ولا يحس، بل يتسلل في شكل أشعة تلحق الضرر بالكائنات الحية. ورغم أن التلوث الإشعاعي يمكن أن يدخل ضمن إطار التلوث الصناعي، ولكن يمكن أن يكون المصدر الإشعاعي ناتج عن عوامل طبيعية إلى جانب المصادر الصناعية. فقد يكون مصدر هذه الملوثات هو المخالفات والنفايات الذرية التي ترمى في البحار والمحيطات.<sup>2</sup> حيث ينتج عن إدخال عناصر مشعة غريبة في المكونات الفيزيائية والكيميائية لعنصر الماء، ويترتب عليه عدم صلاحية هذه الأخيرة للاستعمالات الطبيعية، وينجم عنه ضرر يمس بصحة الانسان والكائنات الحية الأخرى.<sup>3</sup>

- التلوث الحراري: يحدث هذا التلوث نتيجة كثرة استخدام محطات المولدات الكهربائية،<sup>4</sup> فيتزايد التلوث الحراري، ويحصل نتيجة التفاعلات البيولوجية والكيميائية، وقد ترتفع درجة الحرارة فوق الدرجة المحتملة للأسماك، وفي نفس الوقت قد تنجح في المساعدة على نمو الطحالب الغير مرغوب فيها. ويحدث هذا التلوث بعدما تطرح في البحر المياه المستخدمة لتبريد المنشآت الصناعية المختلفة، أمثال معامل إسالة الغاز، ومصافي البترول، والمحطات النووية، وخاصة المحطات الكهربائية الحرارية التقليدية، فالتسخين يكون دائما من (06 °ث) إلى (07 °ث) كحد أدنى، ويمكن أن يصل إلى (10 °ث)، وهذا ما يؤدي إلى فقدان التوازن وإلى التغيير الشامل للأجناس البيولوجية، لا بل انقراضا محليا للحيوانات النباتية، والحيوانات البحرية الأخرى نتيجة لارتفاع درجة حرارة مياه البحار.<sup>5</sup> ذلك أن لملوحة المياه في البحر ولغذوية المياه الصابة في البحر دور أساسي في فقدان هذا التوازن، وانخفاض تركيز الأكسجين المذاب في المياه، مما ينتج عنه أيضا

<sup>1</sup> علي سعيدان، حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيميائية في القانون الجزائري، دار الخلدونية، الطبعة الأولى، 2008، ص.64.

<sup>2</sup> أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص.43.

<sup>3</sup> المرجع نفسه، ص. 53.

<sup>4</sup> أحمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص.52.

<sup>5</sup> عبد القادر الشخيلي، حماية البيئة في ضوء الشريعة والقانون والادارة والتربية والاعلام، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2009، ص.113.

إلى النقص في القدرة على التنقية الذاتية للمياه، وهذا يعني ازدياد في التلوث العضوي مع تغيير في توزيع الكائنات والانواع التي تعيش عادة في المياه.<sup>1</sup>

- التلوث النفطي: يكون هذا التلوث عن طريق تسرب النفط للبيئة البحرية بكميات كبيرة جراء حركة النقل الواسعة للأساطيل والسفن البحرية التي تستعمل في نقل الأفراد والبضائع والمواد النفطية ومشتقاتها، إضافة إلى الماء الملوث الملقى نتيجة تنظيف خزانات البترول التي تحمل قدرا كبيرا من الشوائب البترولية. والتلوث النفطي يسبب آثار مدمرة للأحياء البحرية لأنه يخل بالتوازن الهيدروكربوني للخلايا الحية البحرية ويسبب أضرارا إذا ما امتد للشواطئ والمناطق العمرانية.<sup>2</sup>

### (ت) مصادر التلوث البحري:

تتعدد مصادر التلوث البحري بتعدد الأنشطة الانسانية التي تجري على اليابسة أو في قاع البحار، أو كنتيجة لإغراق النفايات والتخلص منها أو من أنشطة السفن، كما قد يأتي التلوث من الجو أو من خلاله. وبناءً على ذلك يمكن تصنيف مصادر التلوث البحري إلى ثلاث مصادر: التلوث من مصادر أرضية، التلوث من الأنشطة في البحار والتلوث من الجو.

1. التلوث من مصادر أرضية: التلوث من المصادر الأرضية هو التلوث الناجم عن التصريف في الأنهار والمنشآت الساحلية، أو مخارج المجاري، حيث تعد مياه الصرف الصحي من أكثر الملوثات الأرضية وأوسعها انتشاراً؛<sup>3</sup> أو الناجم عن مصادر أخرى واقعة في ترابها، سواء كان هذا المصدر من اليابسة أو من منشآت صناعية. ويعد من أقدم مصادر التلوث البحري، فقد اعتاد الإنسان على صرف مخلفاته في البحار، ذلك أن جميع المخلفات التي يتم التخلص منها تقريبا على الأرض وهي في حالة سيولة، يكون مصيرها النهائي إلى البيئة البحرية، سواء بصورة مباشرة عن طريق الأنابيب مثل مخلفات المدن، أو المخلفات الصناعية، ومخلفات التعدين في اليابسة أو قاع البحر، أو بصورة مباشرة عن طريق الأنهار أو البحيرات، والتي تنتهي في غالب الأحيان إلى البيئة البحرية. وتتنوع طبيعة ونسب الطرح في البحار من إقليم

<sup>1</sup> أحمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص.52.

<sup>2</sup> أحمد اسكندري، محاضرات في تلويث البيئة البحرية، مرجع سابق، ص.38.

<sup>3</sup> أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص.40.



لآخر تبعا لنسبة التركيز السكاني في المناطق الساحلية والظروف الاقتصادية والاجتماعية لكل إقليم ودرجة معالجة المواد قبل تفريغها في البحار.<sup>1</sup>

وقد عرفت معاهدة باريس المنعقدة بتاريخ 04 جوان 1974 الخاصة بحماية البيئة البحرية ضد التلوث من مصادر برية، التلوث الأرضي بأنه: "تلوث المنطقة البحرية:

- بواسطة مجاري المياه؛

- من الشاطئ بما في ذلك إدخال مواد أو عناصر في القنوات المنتشرة تحت البحار أو من قنوات أخرى؛

- من الهياكل الصناعية الواقعة تحت ولاية دولة متعاقدة في حدود تطبيق المعاهدة الحالية".<sup>2</sup>

كما عرفت مبادئ مونتريال التوجيهية في 31 مايو 1982 المصادر البرية للتلوث بأنها:

• المصادر البلدية الصناعية أو الزراعية، الثابتة أو المتحركة على السواء، والمقامة على الأرض والتي يصل ما يفرغ منها إلى البيئة البحرية، وعلى وجه الخصوص:

- من الساحل، بما في ذلك المساقط التي تصب في البيئة البحرية مباشرة أو عن طريق التدفق.

- عن طريق الانهار أو القنوات أو غيرها من مجاري المياه تحت سطح الارض

• مصادر تلوث البحر من الأنشطة المضطع بها في مرافق على الساحل، سواء كانت ثابتة أو متحركة داخل حدود الولاية الوطنية.

وتعرضت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 للتلوث من مصادر برية، في المادة 194

التي نصت على أن: "تتخذ الدول منفردة أو مشتركة، حسب الاقتضاء، جميع ما يلزم من التدابير المتمشية

مع هذه الاتفاقية، لمنع تلوّث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه أيا كان مصدره".<sup>3</sup> كما فرضت نفس

المادة على الدول الأعضاء اتخاذ جميع ما يلزم من التدابير للإقلال إلى أبعد حد ممكن من إطلاق المواد

<sup>1</sup> تشير التقارير الدولية إلى أن حوالي 300 مليار متر مكعب من الفضلات التي تتكون من المياه المستعملة ومن النفايات الصناعية تطرح في البحار كل عام، إما منفصلة أو مختلطة مع مياه الاستخدامات المنزلية. وتودع هذه الكمية في البحار كل عام 300 مليون طن من المواد المذابة أو ذات الجزيئات العالقة، ويتكون هذا الطرح في جزء كبير منه من مياه المجاري غير المعالجة. راجع:

Rapport sur L'état de L'environnement, P.N.U.E., Nairobi, 1991, p.39.

<sup>2</sup> راجع:

Article 03/03 de la Convention du paris, 1974, In : Ch.A. Kiss, Recueil de traités multilatéraux, P.N.U.E. Nairobi, 1982, p.446.

<sup>3</sup> الفقرة الثالثة من المادة 194 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

السامة أو الضارة أو المؤذية، ولا سيما منها المواد الصامدة، من مصادر البر أو الجو أو خلاله أو عن طريق الاغراق. وإذا ما عدنا إلى نص المادة 207 من نفس الاتفاقية نستخلص أن مصادر التلوث الأرضية يمكن حصرها تقريبا بالمصادر الناتجة عن مخلفات المدن أو المخلفات الصناعية:

❖ الملوثات ذات المنشأ المنزلي: تنقسم هذه الملوثات إلى نوعين:

- التلوث المرئي: تعود أسباب هذا النوع من الملوثات إلى النفايات المختلفة الأحجام، التي يرميها الانسان مباشرة في البحر مثل (كرتون، علب معلبات، ورق، بلاستيك، وغيرها)، هذا النوع هو الذي يظهر في العين المجردة، والذي يتحدث عنه الانسان العادي عندما يتحدث عن أنواع التلوث لأنها مرئية وواضحة.

- التلوث الجرثومي المجهرى: يعتبر هذا النوع من الملوثات أكثر خطرا، مصدرها المياه المبتذلة في المنازل، والتي تحمل معها براز الانسان والحيوان المنقل بالجرائيم، والتي بواسطة شبكات المجاري تصل إلى البحر، إما مباشرة بالمصب، وإما غير مباشرة عن طريق الانهار الساحلية.<sup>1</sup> هذه الجراثيم التي تجد في المجاري تربة مناسبة للتكاثر، بسبب وجود مواد عضوية هامة.

❖ الملوثات ذات المنشأ الصناعي: تتميز النفايات ذات المنشأ الصناعي عن النفايات المنزلية، لأنها تشمل عادة طائفة متنوعة من النفايات، ينبغي معالجتها بطريقة خاصة، نظرا لخطورتها، أو لما تثيره من مشاكل فيما يتعلق بإزالتها أو نقلها أو تخزينها أو معالجتها، ومن أنواع هذه الملوثات: التلوث الكيميائي، التلوث الحراري والتلوث الإشعاعي.

2. التلوث من مصادر بحرية: يرجع الاهتمام بظاهرة تلوث البحر، إلى مطلع القرن التاسع عشر، حيث انعقد أول مؤتمر في واشنطن عام 1926 لوضع اتفاقية دولية لمنع تصريف المواد البترولية ومشتقاتها في البحار، ولكن هذه الاتفاقية لم ترى النور، حيث لم تصدق عليها أية دولة، وفي محاولة أخرى، في نطاق عصبة الأمم أعدت عام 1935 اتفاقية تتضمن أحكاما مشابهة لاتفاقية واشنطن، ولكن لقيت نفس مصير سابقها.<sup>2</sup> وكانت أول اتفاقية ناجحة في هذا المجال (الاتفاقية الدولية لمنع تلوث مياه البحر بالنفط ومشتقاته) التي أبرمت في لندن يوم 12 ماي من عام 1954، والتي صادق عليها 31 دولة، والتي كانت تحرم على ناقلات النفط التخلص من مخلفات النفط في مناطق محددة.

<sup>1</sup> أحمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص.43.

<sup>2</sup> أحمد اسكندري، محاضرات في تلويث البيئة البحرية، المرجع السابق، ص.26.

ثم عقد مؤتمر ستوكهولم عام 1972، لمحاولة حل مشاكل البيئة بصفة عامة، وخاصة مشاكل البيئة البحرية،<sup>1</sup> كما تضمنت خطة العمل الملحقة بإعلان مجموعة من التوصيات المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث، يتعلق أغلبها بالبحث العلمي ومراقبة حالة التلوث في البحار.

واستجابة لهذه التوصيات تم عقد اتفاقية لندن المتعلقة بحماية البحر من التلوث الناجم عن التخلص من النفايات عام 1972، والعديد من الاتفاقيات الدولية والإقليمية الخاصة بمكافحة التلوث البحري، والتي بادرت الجزائر إلى المصادقة على العديد منها. نذكر على سبيل المثال: اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لسنة 1976،<sup>2</sup> واتفاقية "بون" بشأن المحافظة على سلامة الطيور المهاجرة،<sup>3</sup> وكذا البروتوكولات الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، ومنها الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات الموقع "برشلونة" يوم 16 فيفري 1976.<sup>4</sup>

وفي عام 1972 انعقد المؤتمر الثالث لقانون البحر الذي دعت إليه منظمة الأمم المتحدة، والذي انتهى في 10 ديسمبر من عام 1982 إلى إصدار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر في مدينة مونتري قوباى في (جامايكا)، حيث تنظم هذه الاتفاقية كافة الجوانب المتعلقة بالبحار ومن بينها مكافحة التلوث الذي تضمنه الباب 12 من الاتفاقية تحت عنوان حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث، بالإضافة إلى بعض المواد الأخرى في الاتفاقية المتصلة بحماية البيئة البحرية، ويتضمن التلوث من مصادر بحرية نوعين من التلوث:

#### ❖ التلوث من الأنشطة في البحار: تعتبر المنشآت البحرية الثابتة منها والمتحركة والمستعملة في

<sup>1</sup> من المبادئ التي وضعها المبدأ السابع المتعلق بصفة خاصة بتلوث البيئة البحرية بموجبه تتعهد الدول الموقعة على إعلان ستوكهولم باتخاذ كافة الإجراءات والتدابير الممكنة لمنع تلوث البحار بمواد قد تسبب أضرارا تهدد صحة الإنسان أو الموارد البيولوجية الطبيعية أو أي استخدامات أخرى مشروعة للبحار.

<sup>2</sup> أبرمت في برشلونة بتاريخ: 16 فيفري 1976، وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 80-14 المؤرخ في 26 جانفي 1980.

<sup>3</sup> مرسوم رئاسي رقم 05-108 المؤرخ في 20 صفر 1426 الموافق لـ 31 مارس 2005 المتضمن المصادقة على الاتفاقية المتعلقة بالمحافظة على الطيور المهاجرة المبرمة في بون بتاريخ 23 جوان 1979، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد رقم 25 لسنة 2005.

<sup>4</sup> مصادق عليه بمقتضى المرسوم رقم 81-02 المؤرخ في 11 ربيع الأول 1401 الموافق لـ 17 يناير سنة 1981 والمتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات الموقع ببرشلونة يوم 16 فبراير سنة 1976.

أغراض الكشف عن الموارد البحرية واستغلالها، من أسباب تلويث البيئة البحرية بصورة عمدية أو عرضية، ومن أهم هذه المنشآت تلك المستعملة في الكشف عن المحروقات في قاع البحر واستغلاله.<sup>1</sup>

نتيجة التقدم العلمي أمكن حفر أول بئر في البيئة البحرية في المناطق المواجهة للشاطئ على سواحل كاليفورنيا بالولايات المتحدة الأمريكية، وكان ذلك امتدادا لحقول النفط الموجودة على اليابسة، وبدأ استغلال المناطق المغمورة باستخدام المنشآت الثابتة والمتحركة أو العائمة. وقد بلغ عدد الدول التي قامت باستكشاف واستغلال البترول والغاز من البحار، بأكثر من 65 دولة يمتد نشاطها ابتداء من بحر الشمال إلى سواحل الهند الغربية، وسواحل البرازيل، وجنوب بحر الصين، وبحر العرب، والقطب الشمالي.

وقد أدى التوسع في عمليات استكشاف واستغلال حقول النفط البحرية إلى وقوع العديد من حوادث تسرب النفط، أثرت على البيئة البحرية في مناطق الحفر، والمناطق المجاورة لها، نذكر على سبيل المثال، أنه في عام 1969 وبينما كانت تجري عمليات استخراج النفط من حقل بحري خارج المياه الإقليمية لولاية كاليفورنيا الأمريكية حدث تصدع للبئر وأثناء إصلاحه انسكب النفط بكميات كبيرة بلغت في 11 يوما حوالي 15 ألف طن، وغطت مساحة قدرها 90 كيلومتر مربع من سواحل كاليفورنيا،<sup>2</sup> وفي عام 1983 اصطدمت إحدى الناقلات بالرصيف البحري لحقل النوروز الإيراني بالخليج العربي، فأدى إلى تدفق النفط بكميات كبيرة بلغت حوالي مائة ألف طن، لوثت 02 كيلومتر مربع من مياه الخليج، وامتد تأثيرها بفعل التيارات البحرية إلى مساحات كبيرة بحوالي 36 كيلومتر مربع، وآخر حادث انفجار أحد آبار النفط التابعة لشركة بترول يوم البريطانية في خليج المكسيك، واستمر تدفق النفط لأشهر، مما أدى للقضاء على الثروة السمكية في تلك المنطقة، إلى جانب تأثيره على السياحة والاستحمام في شواطئ الخليج.<sup>3</sup>

ويمكن حصر أربعة أنواع رئيسية من الأخطار التي تحدث أثر وقوع حوادث من المنشآت المقامة في

البحار:

- الأخطار الناجمة عن انفجارات في أنابيب الحفر وخطوط الأنابيب؛
- الأخطار التي قد تنجم عن الخزانات العائمة الموجودة تحت الماء؛

<sup>1</sup> ماجد راغب الطلو، قانون البيئة في ضوء الشريعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2004، ص.245.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص.249.

<sup>3</sup> أحمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص.68.

- الأخطار الناجمة عن احتمال تسرب النفط من الآبار عن طريق الأنابيب الموصلة إلى الشاطئ، أو أثناء عمليات الشحن؛ إذ أن كمية النفط المنقولة عبر البحر تكاد تصل إلى 66 % من مجموع الناتج النفطي في العالم منها نسبة 35 % تمر عبر البحر الأبيض المتوسط.<sup>1</sup>
- تسرب النفط نتيجة لحوادث تصادم السفن، بسبب عدم كفاية إضاءة المنشآت المستعملة في أغراض كشف، أو استغلال الموارد المعدنية .

إذ تبقى مخاطر نقله وسوء استخدامه تمثل تهديدا حقيقيا على البيئة البحرية، بحيث أنه يستطيع أن ينتشر إلى مسافات تقاس بالكيلومترات خلال دقائق معدودة.<sup>2</sup> ولقد قدرت نسبة النفط المتسرب من هذه العمليات بحوالي 200 ألف طن سنويا، إلى جانب التسرب المتأتي من مصانع تكرير النفط، وقد قدرت نسبته بحوالي 300 ألف طن سنويا.

ونظرا لأن تلك البيئة تدخل في نطاق الحقوق السيادية التي تتمتع بها الدولة في استغلال مواردها الطبيعية، وبسبب المخاطر الشديدة التي قد تتعرض لها البيئة البحرية نتيجة الأنشطة، فقد تطرقت لها اتفاقية جنيف لعام 1958، والخاصة بالامتداد القاري في المادة 05 منها، وكذلك اتفاقية البحر الاقليمي في المادة 24، والمادة 34 من اتفاقية أعالي البحار، حيث فرضت على الدول اتخاذ الاجراءات الفعالة، ووضع قواعد تستهدف منع تلويث البحار بالنفط، التي تنتشر بفعل السفن وخطوط الأنابيب، أو تنشأ عن استغلال واكتشاف قاع البحر وما تحته. كما فرضت اتفاقية برشلونة الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، المبرمة في 16 فبراير 1976 وفي المادة 07 منها، على الأطراف المتعاقدة اتخاذ كافة التدابير المناسبة للوقاية من التلوث الناجم عن عمليات كشف واستغلال الجرف القاري، وقاع البحر، وطبقات تربته الجوفية.<sup>3</sup> كما سمحت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 للدول الساحلية، بما لها من حقوق

<sup>1</sup> أنظر:

Nouara Ait Aissi , transfert des déchets dangereux en méditerranée et protection de l'environnement , thèse de doctorat en droit , université de paris 10, Nanterre , 1997, p. 01 .

<sup>2</sup> وقد عرفت المادة 02 فقرة 02 من الاتفاقية الدولية للاستعداد والتعاون في مجال التلوث الزيتي لسنة 1990 المحررة بلندن النفط الذي يرادف كلمة الزيت بأنه: "هو النفط في كل أشكاله بما في ذلك الزيت الخام، وزيت الوقود، والحماة، والحثالة الزيتية والمنتجات المكررة". وفي نفس السياق عرفت نفس المادة حادث التلوث الزيتي بأنه: "حدث أو سلسلة أحداث ذات منشأ واحد، يسفر أو قد يسفر عن تصريف الزيت ويشكل أو قد يشكل خطرا على البيئة البحرية أو الشريط الساحلي، أو مصالح ذات الصلة لدولة أو أكثر، ويتطلب عملا طارئا أو استجابة فورية أخرى".

<sup>3</sup> تمثل نسبة التلوث الناتجة عن مخلفات ناقلات النفط بفعل الحوادث والتفريغ 20 % من مجموع المواد الملوثة للبحر الأبيض المتوسط، أي ما يقارب 800 ألف طن سنويا من النفط، مما يعني مقدار ربع مقذوفات العالم. راجع:

La pollution en méditerranée : Un réel sujet d'inquiétudes, *Op.Cit.*, p. 06.

سيادية على قاع البحار في المناطق التي تخضع لسيادتها الإقليمية، أو ولايتها كالبحر الإقليمي، والمنطقة المجاورة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والامتداد القاري، أن تمارس كافة الأنشطة، بشرط ألا يترتب على تلك الأنشطة أية أخطار قد تهدد سلامة البيئة.

❖ **السفن كمصدر للتلوث البحري:** أضحت التجارة العالمية ترتكز أساسا في نقل بضائعها على السفن، وخاصة السفن المتكفلة بنقل النفط، ذلك أن أكثر من نصف تجارة العالم المحمولة بحرا، تتكون من هذه المادة بوصفها من أكثر مصادر تلويث البيئة البحرية، سواء بصورة عمدية أو عرضية، عند وقوع حوادث لهذه الناقلات. وإن أي زيادة في عدد هذه الأخيرة سيؤثر سلبا على البيئة البحرية، لما تفرغه من مخلفات في البحر، فهي تصيب الثروة السمكية، الأحياء المائية، كما أنها تخلف أضرارا صحية كتلك التي تصيب الإنسان، وكذلك أضرار اقتصادية كتلك التي تلحق بالصيادين وأصحاب الفنادق السياحية.<sup>1</sup> كما أن مصادر هذا التلويث تختلف باختلاف الواقعة، فهناك التلوث من السفن دون ناقلات النفط، وهناك تلوث من السفن ناقلات النفط:

❖ **التلوث من السفن دون ناقلات النفط:** يمكن أن يتأتى هذا النوع من التلوث من الأسباب الآتية:

- الزيوت المتأتية من قاع غرفة آلات السفن؛
- المياه الملوثة بالمحروقات، والمتأتية من عنابر الوقود، والتي كانت مليئة بالنفط؛
- مخلفات المحروقات المتأتية من آلات الضخ والتصفية والتدفئة والعوازل؛
- تسرب ناتج عن عيوب في هيكل السفينة؛
- الرمي الناتج بسبب إنقاذ أو حماية الحياة البشرية.

<sup>1</sup> برزت على الساحة الدولية ومنذ بداية القرن الحالي مشكل تسرب النفط ومشتقاته والأخطار التي يسببها للبحر، خاصة وأنه مصدر رئيسي للطاقة يحتاج المتعاملين به لنقله من موطن استخراجة إلى أماكن استهلاكه، وقد أثبتت الدراسات العلمية أن حوالي مليوني طن من النفط تقذف سنويا في البحار محدثة تلوثا بحريا كبيرا، هي موزعة بالنسب التالية:

- نسبة 10 % تقذف في البحر نتيجة غرق البواخر والناقلات.
- نسبة 35 % تقذف في البحر نتيجة تنظيف خزانات ناقلات النفط.
- نسبة 5,7 % تقذف في البحر نتيجة الأبحاث والتنقيب الجاري في البحار.
- نسبة 5,2 % تقذف في البحر نتجة استعمال الزيوت المحروقة.
- نسبة 45 % تقذف في البحر من الصناعات النفطية الكيميائية ومصافي النفط المقامة على السواحل. لمزيد من التفصيل راجع: إبراهيم سليمان عيسى، تلوث البيئة أهم قضايا العصر "المشكلة والحل"، دار كتاب الحديث، لبنان، 1998، ص.46.

❖ التلوث الناتج من السفن ناقلات النفط: يمكن أن يتأتى من الأسباب التالية:

- التلوث الناتج عن التفريغ المستعمل لمياه الاتزان (الصابورة)، التي تحملها عادة ناقلات النفط عند مغادرتها ميناء التفريغ، متجهة إلى موانئ الشحن، بهدف حفظ توازنها، حيث تتخلص الناقلات من تلك المياه المحملة ببقايا النفط في أعالي البحار، وهذا عند اقترابها من ميناء الشحن؛
  - تفريغ غسيل خزانات النفط من السفن والناقلات في موانئ صيانة السفن، وتقرير صلاحيتها للملاحة، حيث يتم غسل الصهاريج قبل إجراء الصيانة اللازمة، وغالبا ما يتم صرف مياه الغسيل ممزوجة بالنفط في مياه البحر، وعندها ينشأ التلوث؛
  - التلوث الناجم عن الكوارث البحرية القهرية التي تحدث للسفن وناقلات للنفط، ويتم هذا عادة عند وقوع تصادم بين السفن وناقلات النفط أو المواد الكيميائية، بسبب عجز المساعدات الملاحية، والإرشاد، وكذا سوء الأحوال الجوية والمناخية، والاهمال وعدم الحيطة في قيادة السفن أو تزامم حركة المرور البحري، كما يمكن أن يتم بسبب جنوح ناقلات النفط الضخمة، والتلوث الناجم عن هذا النوع كثير الوقوع.
- وبالرغم من أن الجزائر لم تعرف سواحلها ومياها حوادث بحرية هامة، إلا أنها ليست في معزل عنها، لاسيما وأن حوالي 80 % من صادراتها تكمن في تسويق المحروقات.<sup>1</sup> وعلى عكس ذلك تماما، فعلى المستوى الدولي عرف قطاع النقل البحري بالنفط ولازال حوادث هامة نتجت عنها خسائر معتبرة تضررت على إثرها الحياة البحرية بصفة عامة، واثرت على سلامة الاحياء البحرية المتواجدة فيها ونظامها الايكولوجي البديع الذي حباها الله به، ولقد أوضحت الدراسات المنجزة أن كل هذه الحوادث كانت لها آثار مدمرة على الأواسط البحرية.<sup>2</sup> ويمثل النفط 40 % من مجموع المبادلات التجارية التي تتم عبر البحر. ومن

<sup>1</sup> إذ أن حجم النفط المتسرب على السواحل الجزائرية يقدر سنويا ب 00,1200 طن، وأن التسربات الناتجة عن عملية شحن البترول من الموانئ البترولية الجزائرية الأربعة يقدر ب 10000 طن سنويا. نقلا عن:

Rapport national sur la protection de l'environnement et de développement, ministère de l'intérieur, Algérie, juin 1992.

<sup>2</sup> من بين حالات التلوث البحري بفعل النفط نجد بعض الحالات جد خطيرة منها :

-حادث الناقل (توري كانيو) ذات الجنسية اليابانية الذي وقع في 18 مارس 1967، التي كانت تحمل 120 ألف طن من النفط الخام الكويتي، وتحطمت في بحر الشمال، حيث تسرب منها 60 ألف طن، أي ما يقارب 00,300.119 طن من البترول بالقرب من السواحل الإنجليزية . إذ أنها كانت قادمة من ميناء الأحمدى بالكويت متجهة إلى بلاد الغال. ويعود سبب الحادث إلى انفجار الغاز بقاعة الآلات نتيجة تسربه، ونتيجة لذلك، غطى التلوث مساحة بطول 35 ميل وعرض 18 ميل بحري، نتج عنه هلاك آلاف الطيور البحرية، وموت كميات هائلة من الأسماك، وتلف الشواطئ الإنجليزية والفرنسية. أي تلوثت حوالي 250 كلم من السواحل البريطانية وحوالي 100 كلم من السواحل الفرنسية، مخلفة أضرار كبيرة للأحياء البحرية لا سيما المهدة بالزوال، (les mollusques) ووفاة حوالي 00,000.100 طائر من نوع (Ragondins des et

الثابت أن النفط يتميز بعدة خصائص تجعله سريع الانتشار بعد تدفقه، رغم قوة جاذبيته إلى الأسفل.<sup>1</sup> ويقدر البعض أن متوسط كمية النفط التي تخلط بمياه البحار سنويا من تشغيل السفن بحوالي مليون طن سنويا، ومن خلال التفريغ من مصادر برية بحوالي ثلاثة ملايين طن تهدد النظام الطبيعي للبحر وتهدد نظامه الايكولوجي.

أمام أهمية النتائج التي يحدثها هذا النوع من التلوث، عمدت العديد من الاتفاقيات الدولية والاقليمية على مواجهة كافة ما يمكن أن تسببه السفن من تلوث في البحار، ويمكن أن يلحق ضررا بصحة الانسان أو

guillemots وقد كلفت محاولات إزالة الطبقات الزيتية العائمة على السواحل البريطانية والفرنسية مجهودات بشرية ، تقنية ومالية كبيرة قدرت ب 03 ملايين جنيه إسترليني بالنسبة لبريطانيا و 42 و ملي ن فرنك بالنسبة إلى فرنسا.

- حادث الناقل ( أموكو كاديز ) والتي كانت تنقل ما يعادل 00,000.228 طن من الخام الخفيف من إيران باتجاه هولندا، غير أنه وبتاريخ 16 مارس 1978 ونتيجة التعطل المفاجئ لنظام المراقبة الهيدروليكي ، فقد ربان الناقل السيطرة عليها ليبدأ الخام الخفيف في التسرب متجها نحو السواحل ملوثا حوالي 400 كلم من الأحياء البحرية التي تعيش على السواحل.

-حادث ناقل ( تانيو ) الذي صادف يوم 07 مارس 1980 ذات الجنسية الملبغاشية . ويعود الحادث لسوء الأحوال الجوية، وبسبب قدمها لم تقاوم فانقسمت إلى جزأين. بالإضافة إلى سوء توزيع الشحنة وتجاوزها الحدود المسموح بها. ونتيجة لذلك تلوثت حوالي 200 كلم من السواحل الفرنسية، وقد كلفت إعادة تأهيل هاته السواحل حوالي 250 مليون فرنك.

-حادث ناقل ( إكسون فالداز ) ذات الجنسية الأمريكية والتي بتاريخ 24 مارس 1989 وهي تنقل حوالي 00,000.172 طن من خام أسكا إلى كاليفورنيا ارتطمت بجبل جليدي أدى إلى تدفق الخام في منطقة تعتبر استراتيجية للصيد البحري. حيث جنحت في مضيق الأمير وليام بألاسكا، وتسبب في ضرر جسيم لسواحل الولايات المتحدة الأمريكية، وبالبيئة البحرية، فقد تسرب 38 ألف طن من النفط في المحيط، وتلوث أكثر من ألف ميل من ساحل ألاسكا، ووفاة 26 ألف طائر بحري، وخلفت العديد من الأضرار الجسيمة الأخرى التي وقعت في المنطقة المحيطة بالكارثة، والتي تعد أغنى مناطق أمريكا الشمالية من حيث الثروة السمكية، وصناعة الصيد.

-في جويلية 1995 وقع حادث للسفينة (أبرون بارون)، وأدت إلى تسرب حوالي 03 آلاف طن من النفط، لوثت أكثر من 15 كيلومتر من سواحل تاسمينيا، ووفاة عدد هائل من طيور البطريق

-في سنة 1976 ألفت السفينة الانجليزية (توباز) بنفاياتها في منطقة شمال شرق الاطلسي، وقدرت تلك النفايات بحوالي 24500 طن، وذلك في منطقة نصف قطرها 35 ميل بحري.

-في أكتوبر 1993 قامت السفينة الروسية بإفراغ 17 طن من النفايات النووية الخطرة في بحر اليابان، ودون وضعها في صناديق خاصة، مما أدى إلى ارتفاع مستوى الاشعاع إلى درجة عالية، وكان لها آثار ضارة وبالغة على كافة الكائنات الحية

-في 24 جويلية 1979 اصطدم مركب إيراني بناقل نفط نرويجية قرب السواحل الكويتية، أدى إلى تسرب 500 طن من النفط في مياه الخليج.

<sup>1</sup> أنظر:

Caroline London, de l'Erika au prestige : quelles réponses communautaires ?, droit de l'environnement, revue mensuelle d'actualité juridique, France, n°106, mars 2003, p. 43.



الأحياء المائية أو الموارد البحرية الأخرى، أو يعرقل الاستخدام المشروع للبحار، أو يؤثر على خواص المياه، وينتقص من الاستفادة منها.

**3. التلوث من الجو أو من خلاله:** يحدث التلوث الجوي بإدخال بصفة مباشرة أو غير مباشرة في الجو أو في الفضاءات المغلقة مواد من طبيعتها تشكيل خطر على الصحة البشرية أو التأثير على المتغيرات المناخية أو إفقار طبقة الأوزون، أو الاضرار بالمواد البيولوجية والانظمة البيئية. وعليه يمكن أن يكون الجو مصدرا للمساس بالبيئة من خلال انتقال الملوثات الموجودة في الهواء إلى البيئة البحرية ضمن الاشكال التالية:

❖ من خلال الأمطار الحمضية التي تتساقط في البحار، إلا أن آثارها تكاد تكون معدومة نظرا لاحتوائها بواسطة الأنظمة البحرية.

❖ الاسقاطات الاشعاعية الجوية الذي قد يأتي من عمليات إجراء التجارب والتفجيرات النووية في الهواء، وفوق أعالي البحار مثل التجارب النووية التي أجرتها الولايات المتحدة في عمق جزيرة مارشال باليابان سنة 1945 وترتب عليه الاضرار بالصيد الياباني.<sup>1</sup>

❖ الاحتباس الحراري.

ورغم ضآلة نسب التلوث البحري عن طريق الجو، إلا أنه يرتب أضرارا جسيمة بمواقع حدوثه خاصة ذلك الناجم عن إجراء التجارب النووية في الهواء. لذلك يقع على المجتمع الدولي اعتماد القواعد الدولية التي تحظر وتمنع ذلك التلوث.

وعليه، نصت المادة 212 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على تلوث البيئة البحرية من الجو، وحثت على ضرورة منع هذا النوع من التلوث أو خفضه والسيطرة عليه من خلال اعتماد الدول لقوانين وأنظمة تطبق على المجال الجوي الخاضع لسيادتها، مع مراعاة القواعد والمعايير الدولية في إجراءات السلامة الجوية.

إن تضامن الجهود الدولية والاقليمية على عقد المؤتمرات وإبرام الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية، وفر العديد من القواعد والالتزامات الدولية، وسنلاحظ من خلال استعراضنا لمعظم هذه الاتفاقيات أنها تغطي إلى حد ما معظم مصادر التلوث البحري، وإن كان التلوث الذي تحدثه السفن قد حظي بالنصيب الأكبر من الاتفاقيات الدولية، إلى أنه شابها بعض القصور، كما لم يصادق عدد كبير من الدول عليها

<sup>1</sup> أنظر:

J.Ballengger, La pollution en droit international, Thèse de doctorat, Université de Lausanne, 1974, p.213.

خاصة الدول صاحبة أساطيل نقل النفط الكبرى، ولكن لا يمكن إنكار دور هذه الاتفاقيات بتأمين البيئة البحرية إلى حد ما من التلوث، وهو ما سنتطرق إليه عند عرض موضوع المجهودات العالمية الدولية والاقليمية في مجال حماية البيئة البحرية. وقبل ذلك لا بد من عرض الجهود الداخلية للوقاية من مخاطر تلوث البيئة البحرية.

## المحور الثالث:

## الوقاية من مخاطر تلوث البيئة البحرية

## أولاً: الجهود الداخلية لمنع التلوث البحري:

مع تطور الصناعة وارتفاع مستوى النمو الديمغرافي، أصبح لزاماً على الدول خاصة الساحلية منها اتخاذ تدابير وقائية وردعية لحماية سواحلها ومجالها البحري؛ هو ما أدى إلى تدخل المشرع الجزائري بمجموعة من النصوص القانونية لحماية الساحل الجزائري من مخاطر التلوث، تركز بإصداره للعديد من القوانين.

**1. في التشريع المنظم لحماية البيئة:** إثر ملتقى عقد في الجزائر بشأن البيئة سنة 1972، والذي خرج بمجموعة من التوصيات كان أهمها حماية الأراضي والمحميات الطبيعية. توجت بإنشاء -لأول مرة - المجلس الوطني للبيئة سنة 1974. ثم سعت الجزائر إلى سن قانون 83-03 الذي يعتبر أول خطوة تشريعية في مجال حماية البيئة في الجزائر،<sup>1</sup> تَضَمَّن هذا القانون ستة أبواب، خصص فيها أحكام الفصل الثالث من الباب الثالث إلى حماية البحر بمجموع سبعة مواد تضم أحكاماً عامة لكل مجالات البيئة،<sup>2</sup> مشكلاً بذلك "قانون إطار" يحيل على الكثير من النصوص التنظيمية صدرت بعد ذلك في شكل مراسيم تنفيذية، مما أثار العديد من التعليقات حيث:

- نص هذا القانون على بعض مظاهر تلوث البحر، متناسياً الكثير من القواعد والأحكام، وفضل التطرق إليها إما في نصوص أخرى مستقلة أو أغفلها تماماً، كظاهرة قذف المياه القذرة والمستعملة في البحر دون معالجة التي نص عليها لاحقاً في مراسيم مستقلة،<sup>3</sup> مشكلة تطهير الموانئ وما ينجم عنها من نفايات، ظاهرة تعرية السواحل بفعل سرقة الرمال والحجارة.

<sup>1</sup> راجع القانون رقم: 83-03 المؤرخ في 05 فيفري 1983 والمتعلق بحماية البيئة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 06.

<sup>2</sup> أنظر:

Ahmed Raddaf, «politique et droit de l'environnement en Algérie », thèse de doctorat en droit, *université du Maine*, France, (1991), p. 236.

<sup>3</sup> مثل المرسوم التنفيذي رقم: 93-160 المؤرخ في 10 جويلية 1993 والذي ينظم النفايات الصناعية السائلة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 46؛ المرسوم التنفيذي رقم: 93-161 المؤرخ في 10 جويلية 1993 الذي ينظم صب الزيوت والشحوم الزيتية في الوسط الطبيعي، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 46؛ والرسوم التنفيذية رقم: 94-279 المؤرخ في 17 سبتمبر 1994 والذي يتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر وإحداث مخططات استعجالية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 59.

- نص على العقوبات كجزاء لخرق الأحكام المتعلقة بحماية البحر في الباب الثالث ابتداءً من المادة 63 وما يليها. وجعل العقوبة تتراوح ما بين الغرامة وتلك السالبة للحرية، بالنظر إلى درجة خطورة الجريمة المرتكبة، متجاوزا بذلك نصوص القانون الدولي الاتفاقي لاسيما أحكام الفقرة الأولى من المادة 230 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.<sup>1</sup>
- حاول المشرع الجزائري من خلال قانون رقم 83-03 تبني سياسة وقائية لتفادي وقوع التلوث، فكانت تحتاج إلى توظيف أموال كبيرة وهيكل مادية وبشرية متخصصة، وهو الأمر الذي غاب في الكثير من الأحيان مما جعل هاته السياسة الوقائية في أغلب الأحوال بتأثير جد محدود.
- أمام هذه الفعالية المحدودة للقانون 83-03، عكف المشرع الجزائري على تعديله بالقانون رقم: 03-10<sup>2</sup> الذي يقوم على حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة. وخصص الفرع الثاني من الفصل الثالث لحماية البحر، مستندا على مجموعة من المبادئ استمدها من الاتفاقيات الدولية والإعلانات العالمية المتعلقة بحماية البيئة أهمها إعلان "ريود جانيرو" واتفاقية "كيوتو"... وتتمثل هذه المبادئ التي حددتها المادة الثالثة منه في:<sup>3</sup>
- مبدأ المحافظة على التنوع البيولوجي؛
  - مبدأ عدم إهدار الموارد الطبيعية؛
  - مبدأ الاستبدال؛
  - مبدأ الإدماج؛
  - مبدأ النشاط الوقائي وتصحيح الأضرار البيئية بالأولوية عند الضرر
  - مبدأ الحيطة.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> تنص المادة 01/230 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 على أنه: "لا يجوز أن تفرض إلا العقوبات النقدية فيما يتصل بما ترتكبه السفن الأجنبية خارج البحر الاقليمي من انتهاكات للقوانين والأنظمة الوطنية أو القواعد والمعايير الدولية المنطبقة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه".

<sup>2</sup> راجع القانون رقم: 03-10 المؤرخ في 19 جويلية 2003، والذي يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 43.

<sup>3</sup> واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010، ص. 55.

<sup>4</sup> نصت على هذا المبدأ الفقرة 03 من المادة الرابعة من اتفاقية باماكو بشأن حظر الاستيراد إلى إفريقيا والتحكم عبر الحدود وإدارة النفايات الخطرة داخل إفريقيا، المبرمة بتاريخ 30 جانفي 1991. أنظر:

Fatsah Ougergouz, « La convention de Bamako sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique », *A.F.D.I.* (1992), paris, pp.871-84.

- مبدأ الملوث الدافع.<sup>1</sup>

- مبدأ الإعلام والمشاركة.<sup>2</sup>

من استقراء نصوص القانون 03-10 وفي معرض تقييم ومقارنة بين القانونيين يمكننا إبداء

الملاحظات التالية:

- لم يستدرك المشرع الجزائري النقائص التي شابت القانون 03-83، بل اكتفى بإعادة نقل مواد القانون الأخير دون إضافة إجراءات مهمة فيما يخص الوقاية من مخاطر التلوث البحري؛

- قام بتشديد العقوبات مقارنة بتلك التي كانت موجودة في قانون 03-83. من خلال رفع مبلغ الغرامات في القانون الجديد؛<sup>3</sup>

- اهتم القانون رقم 03-10 بكل مصادر التلوث البحري سواء الناجم عن النفايات الصلبة أو عن مصادر بيرية أو جوية باعتبارها مصادر تلوث تنقص من القيمة الترفيهية والجمالية للبحر وسواحل وثروته عموماً.

- جعل القانون الجديد من كل المياه الخاضعة للقانون الجزائري مجالاً لتطبيقه في إشارة منه إلى حماية المناطق البحرية الأخرى، مخالفاً بذلك القانون 03-83 الذي حدد مجال تطبيقه بحدود البحر الإقليمي فقط.

- إنشاء نظام للإعلام البيئي يتضمن شبكات جمع المعلومات البيئية بكافة مجالاتها العلمية، الاحصائية والمالية، وعلى الصعيدين الوطني والدولي؛<sup>4</sup> وذلك لتحسين الوعي البيئي لدى المواطن الذي هو أداة الحماية.

إذ يمثل الحصول على المعلومة البيئية التي هي من حق كل شخص طبيعي أو معنوي أداة من أدوات التسيير والتخطيط الناجح. مستلهما ذلك من المبدأ الثابت في الاتفاقيات الدولية المنظمة للبيئة البحرية ومن

القضاء الدولي،<sup>5</sup> حيث بات واجب الدولة في الاعلام عن الاضرار البيئية التي قد تلحق آثارها دولة أخرى من واجبات تأكيد الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث العابر للحدود.

<sup>1</sup> ظهر هذا المبدأ لأول مرة في إطار منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (OCDE) سنة 1972 كمبدأ للسياسات البيئية.

<sup>2</sup> واعلي جمال، المرجع السابق، ص.56.

<sup>3</sup> راجع في ذلك نصوص المواد: 91، 94، 97 و100 من القانون 03-10 الذي يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

<sup>4</sup> أنشأ في الباب الثاني المعنون: "أدوات تسيير البيئة" في الفصل الأول منه، نظام شامل للإعلام البيئي ضمنه في المواد: 06، 07، 08 و09 من القانون رقم 03-10. المرجع السابق.

<sup>5</sup> تؤكد هذا الالتزام الدولي في العديد من القضايا الدولية التي أصدرت بشأنها محكمة العدل الدولية أحكاماً تؤكد واجب الدولة في الاعلام عن الضرر البيئي. مثل قضية بحيرة لانو بين فرنسا وإسبانيا؛ قضية مضيق كورفو. وحول هذه الأخيرة راجع:

« *Affaire de détroit de Corfou, Arrêt sur l'exception préliminaire : C.I.J. Recueil 1948, p.15.* »

- أبقى القانون رقم 03-10 على نظام تقييم الآثار البيئية لمشاريع التنمية ودراسات تأثير المشاريع على البيئة بمختلف مكوناتها حسب ما نصت عليه مادته 15 منه، تاركا كليات تطبيق هذه المادة إلى النصوص التنظيمية لاسيما المرسوم التنفيذي رقم 07-145.<sup>1</sup>

- أنشأ القانون رقم 03-10 أنظمة قانونية خاصة للمؤسسات المصنفة والمجالات المحمية كالمحمية الطبيعية التامة والمعالم الطبيعية، والمناظر الأرضية والبحرية المحمية، وحدد لها تدابير حماية خاصة للمحافظة على مكونات البيئة ويمكن عند الضرورة حظر داخل المجال المحمي كل عمل من شأنه أن يضر بالتنوع الطبيعي أو يشوه طابع المجال المحمي ويتعلق هذا الحظر خصوصا بالصيد والصيد البحري، ومختلف الأنشطة الأخرى.<sup>2</sup>

- وتحت عنوان "حماية البحر" نص القانون 03-10 على منع كل صب أو غمر أو ترميد داخل المياه البحرية لمواد من شأنها الاضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية؛ والتقليل من القيمة الترفيهية والجمالية للبحر والمناطق الساحلية والمساحات بقدراتها السياحية.<sup>3</sup> مع جواز عدم تطبيق هذه الأحكام في حالة القوة القاهرة التي تفرض صب وغمر المواد عند تعرض حياة البشر أو أمن السفينة أو الطائرة للخطر.<sup>4</sup>

إذاً، مثل القانون 03-10 قفزة نوعية في مجال حماية البيئة، بتضمين المعطيات البيئية في السياسات التنموية شأنه شأن القانون 83-10، ومع ذلك لم يحقق الحماية المنتظرة بشأن حماية البيئة والبيئة البحرية على وجه التحديد. ولا تكمن عدم جدوى هذه الحماية في عمومية النصوص فقط، بل في عدم وجود إرادة سياسية حقيقية تضع فعلا هذه الترسانة من النصوص القانونية حيز التنفيذ.

## 2. التشريعات الخاصة:

شكلت مجموع النصوص الخاصة المتفرقة حماية لا يستهان بها للبيئة البحرية، حيث لم يتوان المشرع الجزائري عن إصدار منظومة قانونية تتضمن أحكاما وتدابير خاصة لحماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث في مختلف المجالات ذات الصلة، نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر المجالات التالية:

### (أ) مجال الصيد البحري: تتمتع الجزائر بواجهة بحرية كبيرة تُكسبها ثروة إقتصادية معتبرة؛ ومع

<sup>1</sup> راجع المرسوم التنفيذي رقم: 07-145 المؤرخ في 19 ماي 2007 الذي يحدد مجال تطبيق ومحتوى وكيفية المصادقة على دراسة وموجز التأثير على البيئة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 34.

<sup>2</sup> راجع المادة 33 من القانون 03-10، المرجع السابق.

<sup>3</sup> راجع المادة 52 من القانون 03-10، المرجع السابق.

<sup>4</sup> راجع المادة 54 من القانون 03-10، المرجع السابق.

ذلك لم يعرف قطاع الصيد في البداية تنظيمًا محكمًا بسبب عدم الاستقرار الإداري لهيكله، التي تأرجحت تحت وصايات متعددة بين وزارة الفلاحة فوزارة النقل إلى وزارة الري؛ لئسند في الأخير إلى وزارة قائمة بذاتها وهي "وزارة الصيد البحري والموارد الصيدية" في سنة 1999. تدخّل بعدها مباشرة المشرع الجزائري مصدرا جملة من النصوص القانونية المنضمة للثروة السمكية وترشيد استغلالها أهمها:

- المرسوم التنفيذي رقم 123-2000 الذي يحدد صلاحيات وزير الصيد والموارد الصيدية.  
- القانون رقم: 01-11 الذي يتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، ويعتبر المرجع القانوني لكل نشاطات القطاع وهو القانون الذي وضع إطار قانوني لترشيد استغلال الموارد الوطنية، ودعا إلى الاستغلال الأمثل لمخزون الموارد الصيدية والحد من الفوضى والخروقات التي كانت ترتكب لنهب الثروة الوطنية، وتعزيز الرقابة عليها عبر إنشاء جهاز للمراقبة وهو شرطة الصيد البحري. كما منع السفن الأجنبية من الصيد في المياه الخاضعة للسيادة الوطنية إلا وفق شروط خاصة يحددها القانون ذاته.<sup>1</sup>

- المرسوم 01-56 لتنظيم شروط المحافظة على المرجان البحري وطريقة استغلاله.  
- المرسوم التنفيذي 03-481 الذي يحدد شروط ممارسة الصيد البحري وكيفية منح الرخص، تعليقها وسحبها وضرورة امتلاك ربابنة السفينة لهذه الرخص قبل مباشرة نشاط الصيد.<sup>2</sup> كما حدد حصص الصيد البحري التي لا يجوز تجاوزها حفاظا على المخزون السمكي.<sup>3</sup>

- المرسوم التنفيذي 04-187 الذي حدد قائمة الآلات التي يُحضر استخدامها أثناء عملية الصيد البحري والتي من شأنها الاضرار بالثروة السمكية مثل المتفجرات، الجرافات الميكانيكية...<sup>4</sup>

**(ب) في القانون البحري:** صدر القانون البحري الجزائري بموجب الأمر رقم 76-80 وعدل وتم بموجب القانون 98-05.<sup>1</sup> تضمنت مواد عدة تدابير وأحكام خاصة بالتلوث البحري، إذ وضع المشرع نظام خاص

<sup>1</sup> راجع المواد 22 و23 من القانون رقم: 01-11 المؤرخ في 03 جويلية 2001، والمتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 36.

<sup>2</sup> نصت على ذلك المواد 22 و24 من المرسوم 03-481 المؤرخ في 13 ديسمبر 2003 الذي يحدد شروط ممارسة الصيد البحري وكيفية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 78.

<sup>3</sup> راجع المواد 29 و31 من المرسوم 03-481، المرجع السابق.

<sup>4</sup> نص عليها في المادتين: 02 و04 من المرسوم التنفيذي 04-187 المؤرخ في 07 جويلية 2004، الذي يحدد قائمة آلات الصيد البحري المحظور استيرادها وصنعها وحيازتها وبيعها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 44.

بمسؤولية مالكي السفن عن الأضرار الحاصلة جراء التلوث بالوقود،<sup>2</sup> حدد من خلاله آليات تعويض المتضررين ابتداءً من المادة 117 إلى غاية المادة 149. حيث:

-أقر نظاماً للمسؤولية المدنية في جبر الأضرار الناجمة عن التلوث الزيتي، وحمل مالك السفينة مسؤولية التعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية بالوقود، وجعل المسؤولية تضامنية إذا تعدد ملاك السفن عن إحداث الضرر الواحد الذي لا يمكن تقسيمه.<sup>3</sup> بعد استبعاد مسؤولية مالك البضاعة، وهو بذلك قد تبنى قواعد الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969 والبروتوكول المعدل لها لسنة 1992 في المادة الرابعة منها.<sup>4</sup>

-تبنى مبدأ المنع لكل صب أو غمر أو حرق لهذه النفايات داخل الوسط البحري من خلال المادة 210، مع النص على بعض الاستثناءات في المادة 214، إذ أجاز المشرع الجزائري طرح المواد الملوثة في البحر من قبل السفينة في ظروف استثنائية وعلى وجه الخصوص متى كان ذلك لتأمين حماية أمن السفينة ذاتها أو أمن سفينة أخرى؛ ولتجنب الخسائر عن السفينة أو الحمولة؛ أو لإنقاذ الحياة البشرية في البحر.<sup>5</sup>

إذاً، اتصفت إجراءات مكافحة التلوث البحري بفعل الزيت الواردة في نصوص الأمر الرئاسي 72-17 بكثير من العمومية وعدم الدقة في أحكامها، جعلت من المشرع الجزائري يتدارك هذه النقائص بتعديل الكثير منها في القانون رقم 98-05 لتتماشى مع الاتفاقيات الدولية والبروتوكولات المصادق عليها، لاسيما

<sup>1</sup> راجع الأمر رقم: 76-08 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المعدل والمتمم بالقانون رقم: 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 الذي يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية رقم: 47.

<sup>2</sup> جاء التزام الجزائر بمحاربة التلوث بعد مصادقتها على معاهدة بروكسل لسنة 1969 بموجب الأمر الرئاسي رقم: 72-17 المؤرخ في 07 جوان 1972، المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمحروقات الموقعة بتاريخ 29 نوفمبر 1969.

<sup>3</sup> راجع المادة 220 من الأمر رقم: 76-08، المرجع السابق. وهو الوضع الذي تبناه بروتوكول عام 1992 المعدل للاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969 في المادة 05 التي تنص على أنه "عندما يقع حادث يتضمن سفينتين أو أكثر وينتج عن ذلك أضرار تلوث، فإن مالكي كل السفن المعنية يتحملون بالتكافل والتضامن المسؤولية عن تلك الأضرار، والتي لا يمكن الفصل بينها بصورة معقولة، ما لم تخل مسؤولياتهم وفقاً للمادة الثالثة".

<sup>4</sup> تنص المادة 04 من الاتفاقية: "عند تسرب أو تصريف الزيت من سفينتين أو أكثر، وأحدث ذلك لأضرار تلوث، فإن مالكي كل السفن المعنية يتحملون، بالتكافل والتضامن، المسؤولية عن كل تلك الأضرار التي لا يمكن الفصل بينها بصورة معقولة..." راجع نص الاتفاقية على الموقع الإلكتروني:

<https://www.legalaffairs.gov.bh>

<sup>5</sup> واعلي جمال، المرجع السابق، ص.51. نقلاً عن:

Mohamed Kahloula, «la protection juridique du milieu marin en droit algérien et la nécessité d'une coopération inter maghrébine», *revue juridique environnement*, France, N.01(1995), p. 11.



بروتوكول عام 1992 الذي تبني الكثير من أحكامه في التعديل الجديد، ومع ذلك تبقى هذه التدابير غير كافية لضمان حماية أكبر.

(ت) **مجال تسيير النفايات:** لم يتكرس الاهتمام التشريعي لحماية البحر من صب أي نفايات فيه مهما كان مصدرها أو طبيعتها إلا في بداية الثمانينيات بصور المرسوم رقم 81-267 الذي عالج مشكلة النفايات واتخاذ كافة الاجراءات لحفظ الصحة العمومية.<sup>1</sup> حيث جعل من مهام رئيس المجلس الشعبي البلدي السهر على تنفيذ العمليات المتعلقة بالتطهير من خلال إنشاء شبكات التطهير وصيانتها وضمان التصريف الصحي للمياه الفذرة؛ كما يسهر على الالتزام باتخاذ كل الاجراءات التي تخص حفظ الصحة العمومية. تلاه مباشرة المرسوم رقم 84-378 الذي وضع شروطا للنظافة العامة باعتبار مياه المجاري والمياه المستعملة تشكل مصدرا هاما لتلوث البحار.<sup>2</sup> ثم القانون رقم 85-05 الذي تضمن الاشارة إلى موضوع الوقاية من مخاطر النفايات المنزلية، عندما ألزم جميع أجهزة الدولة بما في ذلك الجماعات المحلية بتطبيق تدابير النظافة ومحاربة الأمراض الوبائية ومكافحة تلوث البيئة والمحيط عموما. دون أن ننسى القانون 09-08 المتعلق بالبلدية بصفته الجهة المختصة بتسيير النفايات المنزلية.

وأمام الوضع الكارثي الذي ألت إليه السواحل الجزائرية بسبب التراكم الكبير للنفايات والذي أدى إلى تشويه المحيط البحري، تدخل المشرع الجزائري بجملة من النصوص القانونية للحد من ظاهرة التلوث البحري نذكر منها:

- المرسوم التنفيذي رقم 93-160 الذي نظم عملية تصريف النفايات الصناعية السائلة وصبها في الوسط الطبيعي بطريقة مباشرة أو غير مباشرة.
- المرسوم التنفيذي رقم 93-161 الذي نظم مسألة صب الزيوت والشحوم الزيتية في الوسط الطبيعي.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> المرسوم رقم 81-267 المؤرخ في 10 أكتوبر 1981، ويتعلق بصلاحيات رئيس المجلس الشعبي البلدي فيما يخص الطرق والنقاوة والطمانينة العمومية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

<sup>2</sup> المرسوم رقم 84-378 المؤرخ في 15 ديسمبر 1984، المتعلق بشروط النظافة وإزالة ومعالجة النفايات الحضرية الصلبة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

<sup>3</sup> مراسيم صادرة بتاريخ 10 جويلية 1993، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 46.

- المرسوم التنفيذي رقم 94-279 الذي استحدثت المشرع الجزائري بموجبه مخططات استعجالية تدعى "مخططات تل البحر"<sup>1</sup> وضع من خلالها القواعد التنظيمية للوقاية والرصد والمراقبة ومحاربة التلوث البحري.

لقد كان لهذا المرسوم الاخير الأثر البارز في سياسة الدولة الوقائية، بإنشائه للجنة تل البحر الوطنية ولجان جهوية ثلاث في المدن الساحلية الكبرى؛ ثم لجان ولائية على مستوى ولايات الشريط الساحلي. وتطبق هذه المخططات الاستعجالية على كل المياه البحرية الخاضعة للسيادة الوطنية، وكذا المياه الدولية إذا كان التلوث البحري من شأنه أن يهدد الاقليم البحري الوطني.<sup>2</sup> وتضطلع مهام "لجنة تل البحر" الوطنية في إطار المخطط الاستعجالي بمجموعة من الوظائف.

- المرسوم التنفيذي رقم 07-144، الذي وضع بموجبه مدونة تتضمن قائمة "المنشآت المصنفة" التي تنطوي نشاطاتها على مصادر الإضرار بالبيئة.<sup>3</sup> لذلك اشترط في نشاطها الحصول على ترخيص من الإدارة، بل فرض على مالكي هذه المنشآت الصناعية والتجارية التي غالبا ما تكون قرب السواحل ضرورة تقديم دراسة دقيقة حول تأثير المشروع الصناعي على البيئة، وتقييم الانعكاسات والأضرار التي يمكن أن يلحقها المشروع على البيئة البحرية والجوار والصحة العامة.<sup>4</sup>

- القانون 07-145 الذي نص على ضرورة الحصول على ترخيص مسبق للمنشآت المصنفة.

- القانون 01-19 الذي يعد بمثابة الخطوة التشريعية في مجال مكافحة النفايات ومراقبتها وإزالتها،<sup>5</sup> إذ بيّن المشرع الجزائري من خلال هذا القانون خصائص النفايات وأنواعها، ليختار أنسب الطرق لمعالجتها وتفادي أثارها السلبية.

(ث) في التشريع المنظم للسياحة: يعد القانون 90-30 أول خطوة تشريعية لتنظيم مجال السياحة

<sup>1</sup> المرسوم التنفيذي رقم 94-279 المؤرخ في 17 سبتمبر 1994، يتضمن مكافحة تلوث البحر وإحداث مخططات استعجالية لذلك، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 59.

<sup>2</sup> المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 94-279، المرجع نفسه.

<sup>3</sup> المرسوم التنفيذي 04-144 المؤرخ في 19 ماي 2007، الذي يحدد قائمة المنشآت المصنفة لحماية البيئة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 34.

<sup>4</sup> واعلي جمال، المرجع السابق، ص.86.

<sup>5</sup> القانون رقم 01-19 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001، المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 77.

في الجزائر،<sup>1</sup> إذ اعتبر شواطئ البحر، قعر البحر الاقليمي وباطنه، المياه البحرية الداخلية... من ضمن الأملاك الوطنية العمومية التي لا يجوز التصرف فيها أو تملكها؛ ووضع لها أجهزة رقابة تتولى الاستعمال الحسن لهذه الأملاك.<sup>2</sup>

في سنة 1995 تم إنشاء وزارة السياحة لتشرف على قطاع السياحة بعدما كان تابعا لقطاعات أخرى، ثم صدر القانون 01-99 الذي يحدد القواعد التي تحكم نشاط وكالة السياحة والأسفار، وخصص فيه حيزا للسياحة البحرية والشروط والضوابط التي تحكمها. تلاه القانون 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه،<sup>3</sup> والذي وضع حدا لعمليات البناء والتعمير التي كانت تقام على الشريط الساحلي،<sup>4</sup> ومنع إقامة أي منشأة صناعية أو حضارية تضر بوضعية الشواطئ، لاسيما الأنشطة الصناعية الجديدة ما عدا الأنشطة الصناعية والمرفئية ذات الأهمية الوطنية والتي تنص عليها أدوات تهيئة الإقليم. وحث على ضرورة تحويل المنشآت الصناعية القائمة إلى مناطق أخرى.

وأخذا بعين الاعتبار البعد البيئي في مجال تطوير السياحة، صدر القانون 01-03 الذي يتعلق بالتنمية المستدامة للسياحة،<sup>5</sup> من أجل ضمان ديمومة الثروة السياحية والاستغلال العقلاني للساحل الوطني، في ظل المحافظة على الموارد الطبيعية من أجل الأجيال القادمة. وبالتزامن صدر القانون 02-03 الذي يحدد القواعد العامة للاستعمال والاستغلال السياحيين للشواطئ؛ والقانون 03-03 الذي يحدد مناطق التوسع والمناطق السياحية.<sup>6</sup>

### 3. القيود الواردة على وضع النصوص القانونية موضع التنفيذ:

انطلاقا من كون الجزائر دولة ساحلية تطل على بحر شبه مغلق، يتأثر أكثر من غيره من البحار المفتوحة بفعل التلوث، وضع المشرع الجزائري منظومة قانونية غزيرة تجلت من خلال كثرة النصوص القانونية حاول من خلالها تكريس هذه الحماية. وكان القانون 83-03 من أهم النصوص القانونية التي

<sup>1</sup> القانون رقم 90-30 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990، المتضمن قانون الأملاك الوطنية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 52.

راجع المادة 15 من القانون 90-30، المرجع نفسه.

<sup>3</sup> القانون رقم 02-02 المؤرخ في 05 فيفري 2002، الذي يتعلق بحماية الساحل وتثمينه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 10.

<sup>4</sup> راجع المادة 12 من القانون 02-02، المرجع نفسه.

<sup>5</sup> القانون رقم 01-03 المؤرخ في 17 فيفري 2003، المتعلق بالتنمية المستدامة للسياحة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 11.

<sup>6</sup> صدر القانونين بتاريخ 17 فيفري 2003، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 11.

حاولت إيجاد هذا الإطار بغرض تنفيذ سياسة وطنية لحماية البيئة عموما والوسط البحري على وجه الخصوص. لكن رغم غزارة النصوص القانونية التي مست كل مصادر التلوث، لم يتم بلوغ الهدف المرجو بسبب تواصل التلوث البحري بدرجات أكبر ومستويات أعلى، فالتجمعات السكنية المقامة على السواحل وما تلتفه من ملوثات عضوية زادت من تعميق المشكلة. إذ لاتزال السواحل الجزائرية تواجه مشاكل بيئية خطيرة ناتجة عن عوامل عدة شكلت قيودا حقيقية على وضع هذه النصوص القانونية موضع التنفيذ للأسباب التالية:

**(أ) ضعف الوعي والتربية البيئية:** يتطلب الوعي بالمخاطر البيئية الناجمة عن النشاطات البشرية،

الحاجة الماسة لخلق وعي بيئي وثقافة بيئية لدى عامة الشعب بضرورة المحافظة على البيئة وتقويم السلوك الانساني بوصفه المحرك الأساسي الذي يحدد أسلوب وطريقة تعامل الانسان فردا وجماعة مع مقومات البيئة؛ في إطار المحافظة على القوانين التي تنظم مكوناتها الطبيعية، وحسن استغلال مواردها للحفاظ على توازنها بشكل محكم ودقيق. بعيدا عن استنزاف الموارد البيئية باعتبارها الضمانات الملبية لحاجات الانسان والابقاء على متطلباته عبر الأجيال المختلفة.<sup>1</sup>

**(ب) عدم وجود إرادة سياسية حقيقية لوضع النصوص القانونية موضع التنفيذ:** إذ لا يكفي تشريع

نصوص قانونية بقدر ما يرتبط الأمر بوجود إرادة سياسية حقيقية على المستوى المركزي والمحلي تترجم هذه النصوص على أرض الواقع، فلا يكفي تغيير القوانين أو سنها من أجل القضاء على مستويات التلوث البحري المتزايدة، بل يجب التخلي عن العقلية المتحجرة التي تميز الكثير من الموظفين، ولا بد من تكاثف جهود كل الفاعلين معا سواء سلطات عمومية، متعاملين اقتصاديين، خواص، النشاط في مجال حماية البيئة، والعمل سويا لاحترام البيئة البحرية والقضاء على مستويات التلوث البحري في انسجام تضافر تام للجهود.<sup>2</sup>

**(ت) ضعف السياسة العقابية المقررة:** لا تزال القواعد القانونية النافذة تفتقد إلى الجزاء الرادع سواء على

المستوى الوطني باعتبار أغلب العقوبات المقررة تأتي في شكل غرامات مالية فقط تفرضها السلطة المكلفة بحماية البيئة البحرية على المخالفين لضوابط حمايتها؛ أو على المستوى الدولي، إذ تأخذ معظم المؤتمرات الدولية شكل توصيات غير ملزمة للدول التي قد ترفض تنفيذها. ولا توجد قوة ملزمة حقيقية لهذه التوصيات

<sup>1</sup> محسن محمد أمين قادر، التربية والوعي البيئي وأثر الضريبة في الحد من التلوث البيئي، رسالة ماجستير في العلوم البيئية، الأكاديمية العربية المفتوحة، الدانمارك، 2009، ص.65.

<sup>2</sup> واعلي جمال، المرجع السابق، ص.94.

وإن سميت "قرارات"؛ فلا تزال الدول النووية تلوث البيئة وتجري تجاربها في البحر والبر ضاربة عرض الحائط سلامة البيئة واتفاقياتها الدولية.<sup>1</sup>

(ث) غياب تشريع موحد لحماية البيئة البحرية: عملت الجزائر على مر السنوات الماضية على

وضع ترسانة من النصوص القانونية لحماية البحر من التلوث بكافة صورته، تجسدت في أحكام عامة وأخرى خاصة؛ والكثير منها كان يحيل إلى النصوص التنظيمية التي تستغرق فترات طويلة إلى تاريخ صدورها بسبب الاشتراطات والأحكام التفصيلية لهذه القوانين والتي في كثير من الأحيان لا يتوافق تاريخ صدورها مع سريان النص القانوني، بل قد لا ترى النور أبداً. لذلك كان على المشرع الجزائري أن يجمع كل هذه النصوص المبعثرة في مدونة واحدة يطلق عليها اسم قانون حماية البيئة البحرية.<sup>2</sup>

(ج) قلة الإمكانيات العلمية المتطورة والبشرية المؤهلة لحماية البيئة: يحتاج التطبيق الفعلي للنصوص

القانونية المتعلقة بحماية البيئة البحرية إلى توفير الكثير من الإمكانيات المادية والتجهيزات المتطورة التي تفتقد إليها معظم الدول خاصة النامية منها، فرغم اعتمادها في تمويلها على مصادر مختلفة تشمل المساعدات الإنمائية الرسمية وتخفيض الديون وتدفقات رؤوس الأموال الخاصة... إلا أنها تبقى مجرد مساعدات بعيدة عن الالتزام. كما ربط المشرع الجزائري قيام العديد من الجرائم والمخالفات في مجال البيئة بكثير من العناصر الفنية والتقنية المفقودة. الأمر الذي سيؤدي إلى صعوبة التطبيق الفعلي لهذه النصوص، ناهيك عن نقص العناصر البشرية العاملة غير المؤهلة فنياً وتقنياً.<sup>3</sup>

(ح) ضعف استراتيجية التخطيط البيئي: يعد التخطيط البيئي الذي يكرس مبدأ إدماج البعد البيئي في

إعداد المخططات والبرامج اللازمة لحماية البيئة، من الأساليب التشاركية التي تتولى فيها الدولة وضع هذه المخططات بالتنسيق مع فئات المجتمع المدني والقطاع الخاص، من خلال التنبؤ بالمخاطر البيئية المستقبلية وأخذ الحيطة والحذر بشأنها.<sup>4</sup> ورغم اعتماد المشرع الجزائري على غرار باقي التشريعات الدولية نظام التخطيط البيئي الشمولي بشقيه (المحلي والمركزي) للحفاظ على الثروة الطبيعية واستغلالها استغلالاً

<sup>1</sup> ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة...، المرجع السابق، ص.20.

<sup>2</sup> واعلي جمال، المرجع السابق، ص. 94.

<sup>3</sup> واعلي جمال، المرجع السابق، ص.95.

<sup>4</sup> كوسام أمينة، التخطيط البيئي كألية لحماية البيئة وتحقيق التنمية المستدامة، مجلة جيل حقوق الانسان، العدد 15، جانفي 2017، ص. 162.

عقلانيا يكفل استفادة الأجيال القادمة،<sup>1</sup> إلا أنه لا يزال يواجه بعض الصعوبات التي تتجسد في عدم قدرة الدولة على إعداد و إصدار تصور عام للسياسة والاستراتيجية البيئية، بوضع خطط متوسطة وطويلة المدى تعكس التخطيط البيئي الذي أصبح من الأساليب المفضلة للإدارة البيئية الحديثة والتي تعتمد على التشاور وإشراك الفاعلين في اتخاذ القرارات المتعلقة بتسيير شؤون البيئة البحرية، بل وإقحامهم في صنع القرارات؛ وبسبب التسيير البيئي القائم على الأعمال الانفرادية وتصلب المواقف.<sup>2</sup>

### ثانيا: الجهود الدولية المبذولة لحماية البيئة البحرية:

أصبح يشكل الحفاظ على بيئة بحرية خالية من التلوث مطلبا عالميا مشتركا يستهدف حماية الدولة ومواطنيها وممتلكاتها؛ وحيث بات الاعتماد على التشريعات والسياسات البيئية الوطنية لا يحقق الهدف المرجو، فأصبح لا بد من تبني قواعد قانونية مشتركة كوثيقة عمل تعتمد من قبل كل الدول؛ وهو ما يبرر الحاجة إلى التعاون في إطار إقليمي وكذا في الإطار الدولي.

#### 1. في إطار التعاون الاقليمي:

جاء تأكيد هذا التعاون في العديد من الموثيق الدولية والاعلانات العالمية الخاصة بحماية البيئة البحرية، والتي عقدت على مستوى دول البحر الابيض المتوسط، دول بحر الشمال، دول بحر البلطيق ودول منطقة الخليج. وكان من بين الأسباب التي أدت إلى هذا التعاون الاقليمي:

- خطورة ظاهرة التلوث البحري التي يمكن أن تمتد آثارها إلى دول أخرى خاضعة لسيادة مناطق أخرى؛
- تجنيد أو وضع خطط وإمكانيات تفوق إمكانية الدولة الواحدة؛
- سهولة التعاون القانوني والقضائي في ردع المخالفين؛
- خصوصيات بعض المناطق البحرية.

(أ) **التعاون المغربي:** سعت كل من الجزائر، تونس، المغرب وموريطانيا إلى وضع سياسة مبنية على

<sup>1</sup> المرجع نفسه، ص. 171.

<sup>2</sup> واعلي جمال، المرجع السابق، ص. 95.

حماية البيئة البحرية من المشاكل الناجمة عن التلوث البحري، تجلت في إبرام معاهدة إنشاء إتحاد المغرب العربي التي تم توقيعها بتاريخ 19 فيفري 1989 وتم خلالها وضع نصيين قانونيين هما الميثاق العربي لحماية البيئة والاتفاقية المغربية للتعاون في المجال البحري.<sup>1</sup>

#### ❖ الميثاق المغربي لحماية البيئة: تم توقيعه في تونس سنة 1991، وأُعتد أول نص قانوني يُعنى

بشؤون البيئة سنة 1992.<sup>2</sup> واحتوى على جملة من التوجيهات العامة في مجال حماية البيئة نذكر منها:

- اتخاذ كل التدابير اللازمة لحماية الساحل والأوساط البحرية المغربية.
- اتخاذ السياسات التشريعية اللازمة لضمان حماية فعالة للأوساط البحرية ووقاية مواردها.
- دعوة الدول الأعضاء في الميثاق إلى سن تشريع خاص لمراقبة الأنشطة التي تمارس على المياه الإقليمية للدولة.
- ضرورة تكثيف وتنسيق كافة الجهود من أجل رقابة فعالة من خلال تبادل المعلومات والتقنيات والتجارب وتدعيم البحث العلمي في مجال حماية البيئة.<sup>3</sup>

#### ❖ الاتفاقية المغربية للتعاون: أبرمت هذه الاتفاقية بين دول الإتحاد المغربي سنة 1990 على إثر

اجتماع مجلس وزراء الصناعة لدول الإتحاد المغربي، وصادقت عليها الجزائر سنة 1991 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 379/91.<sup>4</sup> وتعتبر هذه الاتفاقية المرجع الأساسي لكل الاتفاقيات البحرية الثنائية الموقعة بين دول الإتحاد في مجال مكافحة التلوث البحري والتصدي لمخاطره. حيث دعت إلى تحقيق الأهداف التالية:

- إنشاء هيكل للتشاور واتخاذ القرارات
- تكثيف الجهود ووضع استراتيجيات عمل مشتركة في مجال حماية البيئة البحرية، من خلال إقرار القواعد القانونية والاجراءات العقابية المناسبة.

<sup>1</sup> أنظر:

M. Benchikh, la mer méditerranée, mer semi -fermée , revue générale de droit international public , 1980 , p 284 .

<sup>2</sup> أنظر:

A. Kerdoun, une charte pour le Maghreb, ELWATAN, quotidien national, du 17 mars 1993.

<sup>3</sup> أنظر:

Mohamed Kahloula, *Op.Cit.*, pp. 20- 21

<sup>4</sup> المرسوم الرئاسي رقم: 379-91 المؤرخ في 12 أكتوبر 1991 المتضمن المصادقة على اتفاقية التعاون في المجال البحري بين دول اتحاد المغرب العربي الموقعة في " رأس لانوف" بالجمهورية العربية الليبية، 9 و 10 مارس 1991. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية رقم: 51 لسنة 1991.

- اتخاذ جميع التدابير المناسبة لمنع وتقليل ومكافحة تلوث البحر الناجم عن السفن.
- تلتزم دول الاتحاد مع المنظمات الدولية العالمية والاقليمية بإعداد معايير إقليمية يوصى بها، وكذا التعاون في مجال البحث العلمي وتبادل البيانات والمعلومات العلمية تحقيقا لأغراض الاتفاقية وخطط عملها.

(ب) **التعاون الأورو متوسطي:** تطبيقا لتوصيات ندوة الأمم المتحدة المنعقدة بستوكهولم سنة 1972، تم تبني وثيقة عمل بين دول حوض المتوسط باعتباره من البحار شبه المغلقة،<sup>1</sup> سميت ب "خطة العمل في الحوض المتوسط"، وقبلها تم إبرام اتفاقية برشلونة لحماية البحر الابيض المتوسط ضد التلوث بالبترول والمواد الاخرى الضارة.<sup>2</sup> وصادقت عليها 12 دولة متوسطة بما فيها الجزائر بموجب المرسوم رقم 14/80 وكذا صادقت أغلب دول المتوسط على البروتوكولات الخمس الملحقة بها؛ تضمنت التعديلات الصادرة في سنة 2002/1982/1980/1976. ثم عدلت الاتفاقية في 10 جوان 1995 من طرف مؤتمر التفاوض بالضبط في برشلونة، بحيث تغيرت تسميتها تحت عنوان **اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط**، ودخلت حيز النفاذ في 9 جويلية 2004 وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 141/04.

تعتبر اتفاقية برشلونة اتفاقية إطار لأنها نظام قائم بذاته، حيث أنشأت عدة مراكز إقليمية بغرض تنفيذ البرامج المسطرة لخطة العمل في الحوض المتوسط باعتبارها تراث مشترك للإنسانية جمعاء وذلك من أجل الحفاظ على حقوق الأجيال الحاضرة والقادمة.<sup>3</sup> مثل:

- مركز النشاط الاقليمي الخاص بالمخطط الازرق؛
- مركز النشاط الاقليمي الخاص بمكافحة التلوث النفطي الموجود في جزيرة مانويل بمالطا؛

<sup>1</sup> تنص المادة 122 من اتفاقية قانون البحار: "يعني البحر المغلق أو شبه المغلق خليجا أو حوضا أو بحرا، تحيط به دولتان أو أكثر، ويتصل ببحر أو بالمحيط بواسطة منفذ ضيق ويتألف من البحار الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر".

<sup>2</sup> هذه الاتفاقية إقليمية تشمل الدول المطلة على البحر المتوسط، فطبقا لأحكامها تقوم البلدان المتعاقدة باتخاذ كل الإجراءات اللازمة من أجل تحسين وحماية الوسط البحري وتقليل أسباب التلوث و بل القضاء عليه إلى أقصى حد ممكن عن طريق وضع خطط للتقليل من المواد السامة الناشئة عن مصادر برية. للمزيد من المعلومات اطلع على "اتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث" في:

Kenanaonline.com /User /Lobna Mohamed/Post/316285

<sup>3</sup> أنظر: المادة 8 من اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط.



- نصت على حماية المياه البحرية الإقليمية والمنطقة الاقتصادية وأعلى البحار والجرف القاري للدول المتعاقدة.

ومن أجل ضمان فعالية حماية البيئة البحرية وضعت هذه الاتفاقية مجموعة من الالتزامات التي تتعهد الدول الاطراف تنفيذها، دون نسيان دور البروتوكولات الملحقة بتلك الاتفاقية.<sup>1</sup> فالأطراف المتعاقدة في الاتفاقية تتعاون في اتخاذ التدابير الضرورية لمعالجة حالات التلوث الطارئة في منطقة البحر المتوسط، مهما كانت أسبابها، لاسيما ذلك التلوث الناجم عن عمليات استكشاف واستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وترتبه التحتية.<sup>2</sup> فهذه الإجراءات تأخذ صور:

- تدابير الاحتياط التي نصت عليها صراحة هذه الاتفاقية في المادة الرابعة منها التي مفادها أن الدول الأطراف تطبق مبدأ الحيطة من أجل حماية البيئة وللنهوض بالتنمية المستدامة للبحر المتوسط.<sup>3</sup>
- تتعهد الأطراف المتعاقدة بتعزيز التدابير المتعلقة بحماية البيئة البحرية من جميع أنواع التلوث الناتج عن تصريف النفايات من السفن والطائرات.
- أن تتخذ الأطراف المتعاقدة جميع التدابير التي تتلاءم مع القانون الدولي لوقاية منطقة البحر المتوسط من التلوث الناجم عن التصريف من السفن والتخفيف من حدة هذا التلوث.

<sup>1</sup> البروتوكولات الملحقة باتفاقية حماية البحر المتوسط هي:

- البروتوكول الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناتج عن رمي النفايات من السفن والطائرات. أبرم في 16 فيفري 1976 ودخل حيز النفاذ في 12/02/1978.
- البروتوكول الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر المتوسط من النفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة. أبرم في 16 فيفري 1976.
- البروتوكول الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناتج عن مصادر برية. دخل حيز النفاذ في 17/06/1983.
- البروتوكول الخاص بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة بالبحر المتوسط والتنوع البيولوجي. أبرم هذا البروتوكول في جنيف بسويسرا في 3 أبريل 1982، صادقت عليه 4 دول وهي الجزائر، مصر، إيطاليا وتونس.
- بروتوكول عرض البحر أو استكشاف واستغلال الرصيف القاري وقاع البحر. تم اعتماده بمؤتمر المفوضين بشأن اتفاقية برشلونة المنعقد بمدريد بتاريخ 14 أكتوبر 1994.
- بروتوكول خاص بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ حرر في مالطا بتاريخ: 25 جانفي 2002.

<sup>2</sup> أنظر: المادة 7 من اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط.

<sup>3</sup> تنص المادة الرابعة على ما يلي: "من بين الالتزامات العامة للأطراف أن تتخذ تدابير احتياطية فعالة بالمقارنة مع التكلفة التي ترمي إلى الوقاية من تدهور البيئة".

- فيما يخص بالرقابة المستمرة للتلوث، تسعى الأطراف المتعاقدة بالتعاون الوثيق مع الهيئات الدولية التي تعتبر مختصة إلى إعداد برامج تكميلية أو مشتركة، بما في ذلك برامج ثنائية أو متعددة الأطراف كلما كان ذلك مناسباً من أجل رصد التلوث في منطقة البحر المتوسط.

- أن تسعى إلى إحداث نظام للرصد المستمر في هذه المنطقة، وتسمية السلطات المختصة المسؤولة عن الرصد المستمر للتلوث في المناطق المحمية الخاضعة لسيادتها الوطنية.<sup>1</sup>  
لكن ما يعاب عليها أنها:

- أغفلت الإشارة إلى التلوث الناجم عن النفايات النووية التي تصرف على السواحل بسبب مخلفات التجارب النووية التي تتم في أعماق البحار؛

- لم تنظم قواعد المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البحر المتوسط الذي ينبغي إسناده إلى "مبدأ المسؤولية المشتركة، مع تحميل الملوثين الرئيسيين العبء الأكبر".

(ت) **دول منطقة الخليج:** ظهر التعاون بين دول منطقة الخليج لحماية البيئة البحرية في إبرام اتفاقيتين تمثلتا في:

❖ **اتفاقية الكويت لعام 1978:** حيث أعلن برنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP) منذ عام 1974 أن منطقة الخليج منطقة خاصة، وأوصى الدول المطلة عليها بضرورة عقد اتفاقية خاصة به، لذا عقد مؤتمر إقليمي في الكويت في الفترة من 15 إلى 24 أبريل 1978، ونتج عن هذا المؤتمر نشأة اتفاقية الكويت وهي من أهم الاتفاقيات الإقليمية التي ظهرت خلال تلك الفترة. ومن أهم محاسنها أنها وضعت تعريفاً محدداً لمعنى التلوث البحري، وهي تهدف لبحث مشكلة حماية وتنمية البيئة البحرية والمناطق الساحلية في الخليج العربي. كما يقع على عاتق الدول الأطراف اعتماد كافة التدابير المناسبة لمنع وخفض ومكافحة تلوث منطقة الخليج العربي الناتج عن عمليات إغراق النفايات في البحار.

وتسري أحكام هذه الاتفاقية على البيئة البحرية لمنطقة الخليج العربي، كما تسري أحكامها على السفن والطائرات التي تمتلكها الدول الأطراف باستثناء السفن والطائرات الحربية، وكذلك التي تستخدمها الدولة في خدمة حكومية غير تجارية.

كما تسري على جميع السفن والطائرات المملوكة للأشخاص الخاصة، وتعمل الدول الأطراف على حماية البيئة البحرية لمنطقة الخليج العربي من التلوث بإتباع أسلوبين هما:

1 راجع: اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.

- الأسلوب الفردي: وذلك عن طريق الإجراءات التي تتخذها الدول فرادى لمكافحة التلوث ومتابعة معدلاته ومصادره وتطوير وسائل مكافحته.
- الأسلوب الجماعي: ويكون عن طريق التعاون الإقليمي والعالمي لتحقيق أغراض الاتفاقية في المجالات العلمية والتكنولوجية.
- كما تقع مسؤولية تنفيذ أحكام الاتفاقية على عاتق الدول الأطراف، ويتم ذلك عن طريق وضع القوانين واللوائح والإجراءات الوطنية اللازمة لوضع أحكام الاتفاقية موضع التطبيق؛ وإنشاء الأجهزة المؤسسية المتخصصة اللازمة لمتابعة تنفيذ أحكامها.

❖ **اتفاقية جدة لعام 1982:** أبرمت اتفاقية حماية بيئة البحر الأحمر و خليج عدن والبروتوكول

الملحق بها في مدينة جدة في 14 نوفمبر عام 1982، تحت رعاية الجامعة العربية، ووقعت عليها جميع الدول العربية المطلة على البحر الأحمر. ولقد أولت الاتفاقية حماية بيئة البحر الأحمر وخليج عدن من التلوث بالبترول عناية خاصة، نظرا لأنه من أكثر أنواع التلوث انتشارا في هذه المنطقة. حيث فرضت هذه الاتفاقية مجموعة من الالتزامات على عاتق الدول الأطراف منها:

- التزام الدول الأطراف باتخاذ جميع ما يلزم من التدابير المناسبة لمنع تلوث بيئة البحر الأحمر وخليج عدن وخفضه والسيطرة عليه أيا كان مصدره؛
- التعاون فيما بينها، حالات التلوث الطارئة لمواجهة تلك الحالات؛
- التعاون من أجل تأسيس برامج البحث العلمي والفني وتقويم الأوضاع البيئية وإدارتها؛
- التعاون لوضع القواعد المتعلقة بالمسؤولية المدنية والتعويض عن الضرر الناتج عن التلوث وتطبيق أحكام هذه الاتفاقية على البيئة البحرية الإقليمية للبحر الأحمر وخليج عدن وخليج العقبة وخليج السويس وقناة السويس حتى نقطة التقائها بالبحر الأبيض.
- وتسري أحكامها على السفن والطائرات الخاصة أو التجارية، وكذلك السفن والطائرات التي تمتلكها الدول الأطراف وتستخدمها في أغراض تجارية. ولكن لا تسري على السفن والطائرات التي تتمتع بحصانة سيادية.

2. **تأكيد الالتزام الدولي بالمحافظة على البيئة البحرية:** أعطت اتفاقية جنيف للدولة الساحلية دور

الشرطي المعني بحماية الصحة العامة في منطقة أعالي البحار المتاخمة لبحرها، كما أعطتها صلاحية خاصة في حماية إنتاجية الثروات البيولوجية على امتداد شواطئها. لكن لم تعترف هذه الاتفاقيات للدولة الساحلية لا بحق التدخل في أعالي البحار لخفض النتائج الصارة التي ترتبها السفن الأجنبية فجأة ولا بحق

حصر وتحديد المرور البريء للسفن الأجنبية في بحرها الإقليمي. ويظهر من خلال المادة 24 والمادة 25 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار التزامين اثنين:

- على الدولة سن القواعد التي تسمح بتجنب التلوث مع الأخذ بعين الاعتبار النصوص الدولية الموجودة وأعمال المنظمات الدولية المختصة.
- الالتزام بالتعاون مع المنظمات الدولية لوضع إجراءات وتدابير مكافحة تلوث البحار والفضاء الذي يعلوه.

(أ) **في الاتفاقيات والمعاهدات الدولية:** لقد تأكد الالتزام الدولي بالمحافظة على البيئة البحرية سواء

بالنسبة للأقاليم البحرية التي تخضع لسيادتها أو ولايتها الوطنية أو بالنسبة للأقاليم غير الخاضعة لأية سيادة وطنية في العديد من نصوص الاتفاقيات والمعاهدات الدولية تذكر منها:

❖ اتفاقية لندن لمنع التلوث بزيوت البترول في البحار عام 1954، وتهدف هذه الاتفاقية وتعديلاتها المتلاحقة إلى مكافحة التلوث البحري بزيوت البترول وذلك بتحديد مناطق معينة يحظر التصريف العمدي للزيت ومخلفاته فيها.

❖ اتفاقية جنيف لقانون البحار عام 1958، نتيجة تدهور البحار والمحيطات باعتبارها أهم مصادر الثروة الطبيعية، ولكثرة النزاعات بين الدول بشأن حقوقها في البحار، مما دفع الأمم المتحدة على عقد مؤتمر لمناقشة قانون البحار في جنيف عام 1958، وانتهى المؤتمر إلى اقرار أربع اتفاقيات دولية في 29 أبريل 1958.<sup>1</sup>

❖ معاهدة موسكو الموقعة في 1963/08/05 التي قررت في مادتها 05 حظر إجراء كافة التفجيرات التجريبية للأسلحة النووية... سواء في الهواء أو في الفضاء الخارجي أو تحت الماء.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> تتمثل الاتفاقيات الأربع في:

- اتفاقية جنيف للامتداد القاري .
- اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار .
- اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة.
- اتفاقية جنيف الخاصة بالصيد والمحافظة على الموارد الحية في أعالي البحار.

<sup>2</sup> أنظر:

Alexandre Kiss, La protection internationale de l'environnement, Etude documentaires, Paris, 1976, p.21.

- ❖ معاهدة حماية الطبيعة والثروات الطبيعية الموقعة في الجزائر في 15/09/1968 والتي قررت في مادتها 02: " كل الدول الأطراف تحمل على عاتقها اتخاذ الإجراءات الضرورية لضمان حفظ استخدام وتنمية التربة والمياه والنباتات وكذلك الثروات الحيوانية..."<sup>1</sup>
- ❖ اتفاقية بروكسل لعام 1969 والتي نتج عنها اتفاقيتين: الأولى خاصة بالتدخل في أعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث بالنفط، وقد أعطت هذه الاتفاقية للدول الساحلية سلطة اتخاذ التدابير الوقائية في أعالي البحار الذي ينتج عنها تلوث البيئة البحرية بالبترول والذي يمتد أثره إلى سواحل هذه الدولة، على أن نطاق التدابير التي تتخذها الدولة الساحلية تتناسب مع الضرر المهدد به ولا تتجاوز ذلك؛ والثانية تلك الخاصة بالمسؤولية عن أضرار التلوث بالزيت لسنة 1969 ودخلت حيز التنفيذ سنة 1975، ولقد ألزمت الاتفاقية السفن الناقلة للزيت والتي تتعدى حمولتها (2000 طن) بالتأمين الاجباري.
- ❖ اتفاقية بروكسل لعام 1971 ودخلت حيز النفاذ سنة 1978 والخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت. وتهدف هذه الاتفاقية إلى تعويض ضحايا خطر التلوث الناتج عن نقل الزيت وتحقيق التوازن والمشاركة في تحمل عبأ مخاطر هذا النوع من النقل.
- ❖ اتفاقية بروكسل لعام 1978، أبرمت تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية عام 1972، ودخلت حيز النفاذ عام 1975، وتهدف إلى تحديد المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية التي تحدث أثناء عملية النقل البحري للمادة النووية.
- ❖ معاهدة أوسلو في 15/02/1982 الخاصة بحماية شمال شرق الأطلنطي وبحر الشمال من التلوث الناتج عن إغراق النفايات.<sup>2</sup>
- ❖ معاهدة لندن في 13/11/1982 التي تتعلق بمنع إغراق النفايات في البحار، حيث تقرر في مادتها 01: "على الأطراف المتعاقدة أن تعمل على تطوير وسائل التحكم الشديد في كل مصدر من مصادر تلوث البيئة البحرية سواء بطريقة فردية أو جماعية"<sup>1</sup>

<sup>1</sup> أنظر:

Alexandre Kiss, Droit international de l'environnement, Pedone, Paris, N°. 03, 1989, p.93.

<sup>2</sup> تعهدت الدول صراحة "باتخاذ كافة التدابير الممكنة للمكافحة ضد تلوث البحار بمواد أو جواهر يمكن أن تهدد بالخطر الصحة الانسانية أو تضر بالثروات البيولوجية، بالحيوانات، والنباتات البحرية أو تحميل اعتداء على الأغراض الترفيهية للبحار أو تضر بالاستعمالات الأخرى المشروعة للبحار". راجع:

Alexandre Kiss, Recueil de traités multilatéraux relatifs à la protection de l'environnement, P.N.U.E. Nairobi, 1982.

❖ إعلان استكهولم حول البيئة الصادر في 16/06/1972، وينص المبدأ السابع منه على أنه: " يجب على الدول اتخاذ كافة الإجراءات الممكنة لمنع تلوث البحار بمواد يمكن أن تهدد بالضرر الصحة الإنسانية أو تضرر بالثروات البيولوجية أو بحياة الأنظمة البحرية أو بالاعتداء على عوامل الرفاهية أو الاستعمالات الأخرى المشروعة للبحار".<sup>2</sup> وأكد المبدأ الثاني والمبدأ السادس من الإعلان هذا الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية.<sup>3</sup>

❖ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982،<sup>4</sup> حيث قررت المادة 192 أن: "على الدول الالتزام بحفظ البيئة البحرية وحمايتها"، والمادة 193: "للدول حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملاً بسياساتها البيئية ووفقاً لالتزامها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها"

وعليه فغالبية الاتفاقيات الدولية أقرت هذا الالتزام، ولا يستطيع أي أحد أن يشكك في إلزامية هذا الواجب بالنسبة لكافة الدول أعضاء الجماعة الدولية.

(ب) واجبات الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية: وتتجلى هذه الالتزامات في:

❖ الالتزام بالتعاون الدولي لحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها: إذ تظهر ضرورة التعاون الدولي

<sup>1</sup> المرجع نفسه، ص.28.

<sup>2</sup> أنظر:

Alexandre Kiss, La protection internationale de l'environnement, *Op. Cit.*, pp.43-44.

<sup>3</sup> يقرر المبدأ الثاني: "واجب المحافظة على الثروات الطبيعية في مجملها شاملة الهواء والماء والتربة والحيوان والنبات وبصفة خاصة على المعايير التي تقدم الأنظمة البيئية الطبيعية؛ وذلك للحفاظ على مصلحة الأجيال الحاضرة والمقبلة من خلال التخطيط أو الإدارة البقطة وفقاً للحاجة". ويقرر المبدأ السادس: "أن إطلاق المواد السامة أو الساخنة بكميات كبيرة أو تركيز مثل هذه المواد في البيئة، بحيث لا تستطيع البيئة تحييد آثارها، يجب وقفه ومنعه بطريقة تجنب تحمل النظام البيئي لأضرار خطيرة أو من غير الممكن مواجهتها". راجع نص إعلان البيئة الصادر عن مؤتمر استكهولم لسنة 1972.

<sup>4</sup> دخلت اتفاقية قانون البحار حيز النفاذ في 16 نوفمبر 1994 وذلك بعد اكتمال عدد التصديقات 60 تصديقاً، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم: 96-53 المؤرخ في 02 رمضان عام 1416 الموافق ل 22 جانفي 1996 والمتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. ومع ذلك يكاد يجمع الفقه الدولي على دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ الفعلي قبل ذلك التاريخ على أساس أن هذه المعاهدات قامت بإعادة تأكيد وتدوين القواعد والمبادئ القانونية التي اعتمدها من قبل، أي حوالي 30 معاهدة دولية خاصة بحماية البحار ضد كافة صور التلوث؛ وأنها أعادت تدوين وصياغة مبادئ عرفية كانت قائمة ونافذة بالفعل في الواقع الدولي. راجع:

Bulltin du droit de la mer, Nation Unies, n°24, Décembre 1993, pp.1-4.

لحماية البيئة نظرا لترابط عناصرها وتداخلها وتأثيرها المتبادل فيما بينها. وبالتالي لا يمكن للدولة الواحدة القيام بواجبها في حماية الوسط البحري والحفاظ عليه بمفردها؛ ولذا بدأ المجتمع الدولي يشعر بضرورة التعاون والتخلي عن الأساليب الانفرادية للدول.<sup>1</sup>

ويتجلى هذا التعاون بين الدول مباشرة نظرا لحاجة الدول النامية للاستفادة بخبرات وتجارب الدول المتقدمة؛ أو بين الدول والمنظمات الدولية سواء كانت حكومية أو غير حكومية. لقد أقرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الالتزام بالتعاون في مادتها 197 التي تنص: "تتعاون الدول على أساس عالمي، وعند الاقتضاء على أساس إقليمي مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، لصياغة ووضع قواعد دولية ومعايير دولية وممارسات وإجراءات دولية... لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها..."

كما أكد الإعلان الصادر عن مؤتمر البيئة الذي عقد في ريو دي جانيرو في جوان 1992 على مبدأ التعاون الدولي في مبدأه السابع: "يجب على الدول التعاون في إطار من روح المشاركة العالمية بغرض حفظ وحماية ووقاية الصحة والتكامل الإيكولوجي الأرضي..."<sup>2</sup>

وعليه فإن التعاون الدولي في هذا الإطار يتجلى بوضوح من خلال المنظمات الدولية سواء كانت حكومية أو غير حكومية، لاسيما تلك التي لها علاقة مباشرة بالبيئة البحرية والبحر الأبيض المتوسط خصوصا، كما تشمل التدابير المتخذة من قبل الدول أثناء ممارستها لحقوق التدخل لمواجهة مخاطر التلوث ومضاعفاته.

• **التعاون من خلال المنظمات الحكومية:** تقوم المنظمات الدولية المهتمة بحماية البيئة بالتعاون مع الدول. وتشمل هذه المنظمات هيئة الأمم المتحدة ومختلف المنظمات المتخصصة التابعة لها. حيث ظهر اهتمام الأمم المتحدة بالمسألة البيئية في بداية سنة 1968 إثر توصية من المجلس الاقتصادي والاجتماعي الذي مهد فيما بعد لعقد ندوة ستوكهولم الدولية سنة 1972، ثم أصدرت لائحته رقم 2997 لسنة 1972 بغرض التعجيل لإنشاء برنامج الأمم المتحدة للبيئة؛ ثم الميثاق العالمي للطبيعة سنة 1982 الذي أنشأ على

<sup>1</sup> عبد المنعم محمد داود، التعاون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1999، ص.343.

<sup>2</sup> راجع:

Déclaration de Rio sur l'Environnement, et le développement R.J.E.N°1, 1993, p.112.

إثره لجنة براندلاند حول البيئة والتنمية سنة 1985.<sup>1</sup> لذلك فإن ما تقوم به المنظمات الدولية يمكن إجمالاً في جهود المنظمات الحكومية الدولية ومبادرات المنظمات الحكومية الجهوية:

- **جهود المنظمات الحكومية الدولية:** بدأت تهتم أغلب المنظمات الدولية الناشطة في مجال البيئة عالمية كانت أو إقليمية بالمشاكل الناجمة عن تدهور الوضع البيئي منذ نهاية الستينيات. وقد شاركت أغلبها في ندوة الأمم المتحدة حول البيئة في استكهولم التي انعقدت في جوان 1972. وقد نص المبدأ الخامس والعشرين من الإعلان العالمي الذي خرجت به الندوة على حث الدول في أن تمنح للمنظمات الدولية دوراً أساسياً في حماية البيئة وتحسينها.<sup>2</sup> لأن لها دور فعال في حماية البيئة البحرية، إذ أن الدول بمفردها بعيدة على أن تعرف كل متطلبات حماية البيئة البحرية. لذا فلهذه المنظمات وظائف أساسية في البحث العلمي، تبادل المعلومات، وظائف تنظيمية، مراقبة تطبيق القواعد الدولية المسطرة بشأن حماية البيئة، المشاركة في تسيير الموارد الطبيعية.<sup>3</sup> وتتمثل هذه المنظمات المتخصصة فيما يلي:

- هيئة الأمم المتحدة وبرنامجها الخاص بالبيئة ( PNUE )

- المنظمة البحرية الدولية ( OMI ) 1948/03/06.

- السلطة الدولية لقاع البحر أنشأت بموجب اتفاقية ONU لقانون البحار سنة 1982 ودخلت حيز العمل سنة 1994.

- منظمة التربية والثقافة والعلوم (UNESCO) في 1946/11/04 وانطلقت في برامج التوعية وترسيخ الثقافة البيئية من 1970.

- المنظمة العالمية للصحة ( OMS ) في 04/07/1948.

- منظمة الأغذية والزراعة (FAO) في 1945/10/16.

<sup>1</sup> لجنة Brandlande هي لجنة متكونة من مجموعة من الخبراء المستقلين برئاسة السيدة " Brandlande " التي أصبحت بعد ذلك الوزيرة الأولى لدولة النرويج، قدمت تقريراً اعتمد من قبل الأمم المتحدة ينص على سياسة تنموية مستدامة تأخذ بالمعطيات البيئية لاستعمال أفضل للموارد الطبيعية، ليصبح هذا التقرير بعد عشرين سنة وثيقة عمل ندوة ريو دي جانيرو الدولية حول البيئة والتنمية المنعقدة في البرازيل في جوان سنة 1992.

<sup>2</sup> راجع:

Le principe de la déclaration adopté par cette conférence des nations unies sur l'environnement tenue à "Stockholm" en juin 1972 déclare que: "les Etats doivent veiller à ce que les organisations internationales jouent un rôle coordonné efficace et dynamique dans la préservation et l'amélioration de l'environnement".

<sup>3</sup> أنظر:

Alexandre Kiss et Jean- Pierre Beurier , droit International de l'environnement , 2em édition, pedone édition , France , 2000 , p64 .



- المنظمة الدولية للأرصاء الجوية (OMM) أنشأت بموجب اتفاقية واشنطن في 1947/10/11.
- الوكالة الدولية للطاقة الذرية (AIEA) أنشأت بموجب اتفاقية نيويورك في 1956/10/26.
- المؤسسات المالية الدولية (البنك العالمي، الصندوق العالمي للبيئة).
- وتتلخص مهام هذه المنظمات الحكومية الدولية المتخصصة في مجال حماية البيئة في:
  - القيام بالدراسات وإعداد برامج البحث العلمي.
  - تبادل المعلومات والبيانات المكتسبة عن تلوث البيئة البحرية.
  - الوظيفة التنظيمية باقتراح قواعد قانونية جديدة للحد من ظاهرة التلوث قد ترقى إلى توصيات و أحيانا قرارات ملزمة للدول.
  - مراقبة تطبيق القواعد التي تم الاتفاق عليها بالتعاون مع الدول.
  - تسيير الموارد الطبيعية التي تمثل إرثا مشتركا للإنسانية.<sup>1</sup>
  - توزيع الاختصاص بين مختلف المؤسسات الدولية القائم على مسالة التخصص.<sup>2</sup>
- جهود المنظمات الحكومية الجهوية:** بالإضافة إلى البرامج والخطط المقترحة لحماية البحر الأبيض المتوسط في إطار العمل المغاربي أو الشراكة الأورو متوسطية، هناك منظمات جهوية مهتمة بحماية البيئة البحرية بالتنسيق مع برامج الأمم المتحدة لحماية البيئة ومن بينها:
  - اللجنة الاقتصادية الأوربية التابعة للأمم المتحدة، أنشأت من طرف الاقتصادي والاجتماعي سنة 1947.
  - المجلس الأوربي لحماية البيئة الذي تبنى بواسطة الجمعية الاستشارية التوصية رقم 699 بتاريخ 26 جانفي 1973 حول السياسة الأوروبية لحماية البيئة الطبيعية لأوربا. وأصدر عدة إعلانات للمبادئ تخص المجالات الكبرى للبيئة والتهيئة العمرانية ومدى تأثيرها حول البيئة البحرية، والمشاركة في تحرير العديد من الاتفاقيات الدولية.<sup>3</sup>
- منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (OCDE) أنشأت سنة 1948.

<sup>1</sup> من أمثلة ذلك، ما ذهبت إليه الاتفاقية المفسرة للاتفاقية الدولية المتعلقة بحماية حيوان الفقمة الذي يعيش في المحيط الهادي المحررة في 09 فيفري 1957 حينما أسندت مهمة وضع تدابير لتسيير هذا النوع من الحيوان البحري المهدد بالانقراض والزام الدول على الأخذ بها لمنظمة دولية متخصصة، وكذلك ما ذهبت إليه اتفاقية قانون البحار بشأن وضع نظام خاص لتسيير الموارد المعدنية لأعماق البحار من خلال الفصل الحادي عشر من الاتفاقية لاسيما المواد 145 و 153.

<sup>2</sup> أنظر:

Alexandre Kiss et Jean- Pierre Beurier , *Op.Cit.*, p64 .

<sup>3</sup> أنظر:

*Ibidem.*, p.81.

- الاتحاد الأوربي.

- منظمة الوحدة الإفريقية أنشأت سنة 1963.

• **التعاون من خلال المنظمات غير الحكومية:** أصبح دور هذه المنظمات في مجال حماية البيئة في

تنامي مستمر، ويظهر دورها من خلال مشاركتها الفعالة في إعداد وتحليل الاتفاقيات الدولية وتنفيذ بنودها. وتؤدي في الغالب دور الملاحظ الدولي والفاضح للانتهاكات والخروقات التي تمس بالبيئة البحرية. حيث يمكنها إخطار محكمة العدل الدولية بأي انتهاك صارخ للبيئة البحرية، وقد أكدت اتفاقية ريو دي جانيرو لعام 1992 على دورها الكبير وخصصت لها عدة بنود ابتداء من البند 27 من الاتفاقية، ومن بين المنظمات غير الحكومية المهتمة بالبيئة البحرية:

- الاتحاد العالمي لحماية الطبيعة (UICN) أنشأ سنة 1948.<sup>1</sup>

- الصندوق العالمي لحماية الطبيعة (WWF) أنشأ رسميا في سبتمبر سنة 1961.<sup>2</sup>

- منظمة السلام الأخضر.

- اتحاد البحر المتوسط لحماية السلاحف البحرية.

❖ **واجب الدولة في رصد ومراقبة التلوث البحري:** وهو واجب قانوني منبثق عن الالتزام بحفظ البيئة

البحرية وحمايتها، لأنه لا يمكن للدول التوصل إلى أساليب وطرق معالجة أسباب وآثار التلوث ما لم يتوفر لديها المعرفة الكافية عن حالة البحار وأسباب تدهور البيئة. ولم يتم الإعلان عن هذا الواجب بطريقة واضحة، إذ نجد عددا قليلا من الاتفاقيات الدولية التي نصت عليه، نذكر منها: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في مادتها 204: "على الدول أن تبذل كل ما في وسعها من جهد وفي حدود امكانياتها... للمراقبة والقياس والتحليل والتقييم.... وتراقب باستمرار.... إذا كانت هذه الوسيلة تهدد بتلويث البيئة البحرية".

ويظهر هذا الواجب كذلك في اتفاقية برشلونة لسنة 1976 التي تنص في مادتها 10: "على ضرورة

إقامة تعاون دولي وثيق.... للرصد والمراقبة المستمرة داخل منطقة البحر الأبيض المتوسط لإنشاء نظام للمراقبة المستمرة للتلوث".<sup>3</sup>

<sup>1</sup> لكثير من التفصيل راجع: المرجع نفسه، ص. 91.

<sup>2</sup> لكثير من التفصيل راجع: المرجع نفسه، ص. 91.

<sup>3</sup> من الاتفاقيات الإقليمية الأخرى التي أقرت واجب الرصد والمراقبة المستمرة للبيئة البحرية، نذكر المادة 10 من اتفاقية الكويت الإقليمية لسنة 1978؛ والمادة 10 من اتفاقية جده لسنة 1982 لحماية البيئة البحرية للبحر الأحمر وخليج عدن من التلوث؛ والمادة 14 من معاهدة أبيدجان عن التعاون لحفظ المناطق الشاطئية لأفريقيا الوسطى والغربية في 24 مارس 1981.

وتنفيذا لهذا الواجب، رأى *KISS* بأنه يجب أن ينظم على مستوى الخريطة الدولية وأن يمتد خارج حدود الولاية الوطنية ليشمل المنطق الهوائية التي لا تخضع لأية ولاية وطنية.<sup>1</sup> وفعلا وصلت الجماعة الأوروبية على درجة كبيرة من التنظيم في مجال مراقبة استثمار أنشطة السفن في البحار، حيث اعتمدت في 26 جانفي 1982 مذكرة تفاهم إقليمية لإنشاء برنامج إقليمي لمراقبة السفن الأجنبية في الموانئ الأوربية لكشف السفن غير المستوفية للمعايير الملاحية واصلاح أي نقص وردع استثمار مثل هذه السفن.

ويشمل تدخل الدولة الساحلية من أجل مواجهة مخاطر التلوث البحري، حقها في تفتيش السفن الناقلة للمواد المضرة بالبحر والأحياء الموجودة فيه وحق مطاردتها ومتابعتها واحتجازها في حالة مخالفتها لقواعد السلامة ومنعها من الإبحار؛ حتى تثبت بأن حالتها لن تسبب تهديدا للبيئة البحرية حيث:

- أكدت اتفاقية لندن لسنة 1954 على حق الدولة الساحلية في تفتيش السفن.
- أشارت المادة 219 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 إلى التدابير الإدارية اللازمة لمنع السفينة موضوع التفتيش من الإبحار، والأسباب المبررة للاحتجاز.
- أشارت المادة 23 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 الخاصة بالجرف العفاري، جواز تتبع ومطاردة السفينة المطلوب تفتيشها الامتثال لدعوى التفتيش.

#### ❖ واجب الاعلام والتشاور بين الدول المعنية: إذ يجب على كل دولة أن تعلن في الحال ودون

تأخير كل دولة يحتمل إصابتها بكل موقف خطير وكل حادث يمكن أن يسبب فجأة أثارا ضارة على بيئتها، أي واجب نشر المعلومات أثناء المواقف الحرجة وإذاعتها.<sup>2</sup>

وقد أقرت هذا الواجب ونصت عليه العديد من النصوص الدولية الملزمة وغير الملزمة، حيث تقرر في نص المادة 198 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 التي أكدت أنه: "عندما تعلم دولة تكون فيها البيئة البحرية معرضة لخطر دائم بوقوع ضرر أو تكون فيها تلك البيئة قد أصيبت بضرر بسبب التلوث، تخطر فورا الدول الأخرى التي ترى أنها معرضة للتأثير بذلك الضرر. وكذلك المنظمات الدولية المتخصصة". وبهذا النص تكون قد لخصت كل النصوص التي وردت في حوالي 12 معاهدة تعلقت بحماية البحار من التلوث.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> أنظر:

Alexandre Kiss, Droit international de l'environnement, *Op.Cit.*, p.98.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص. 83.

<sup>3</sup> راجع اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، المرجع السابق، ص. 344-345.

ويجد الواجب أساسه في القانون الدولي العام في الحكم الصادر عن محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو (Detroit de Corfou) سنة 1949.<sup>1</sup> (حيث كان على ألبانيا إنذار السفن البريطانية عندما كانت تدنو من المضيق بـمكان تواجد حقل الألغام حتى يمكن لهذه السفن تلاشي وقوع الضرر الذي حدث، حيث اعترفت المحكمة في حكمها بالمصلحة العامة للملاحة البحرية وأقرت بواجب السلطات الألبانية في إنذار سفن الحرب البريطانية) وهو يرمي إلى تحقيق الأهداف التالية:

- توقع الحالة مبكراً قبل أن تفاجأ بها الدولة المهتدة.
- يسمح التوقع المبكر للحالة للدولة باتخاذ إجراءات الحيطة والحذر.
- أن تكون الدولة في حالة يقظة لمواجهة احتمالات الإصابة من الموقف الحالة الطارئة بدلاً من مفاجئتها بالموقف، ويشمل كذلك واجب الاعلام، واجب الدولة التي تتوي انشاء أو تسمح بممارسة أنشطة قد ترتب آثاراً ضارة بالبيئة في دولة أخرى، إخطار تلك الدولة بكل تفاصيل المشروع وكل المعلومات الملائمة عن الأنشطة التي يمكن أن تكون لديها آثار ضارة وخطيرة عابرة للحدود على البيئة، وأن تقوم بمشاورات سريعة مع هذه الدول والتي يجب أن تتم بحسن نية.

وقد تأكد هذا الواجب في اللائحة رقم 2995 الصادرة عن الجمعية العامة بشبه اجتماع الأعضاء، ونصت عليه العديد من المعاهدات والاتفاقيات مثل: اتفاقية باريس لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر برية سنة 1974 في مادتها 10؛ مؤتمر ستوكهولم حول البيئة سنة 1972؛ إعلان مؤتمر البيئة سنة 1992 بالبرازيل؛<sup>2</sup> اتفاقية مجلس أوروبا حول المسؤولية المدنية عن الاضرار البيئية الناتجة عن الأنشطة الضارة بالبيئة، وقد احتوت هذه الاتفاقية على فصل خاص بإذاعة ونقل المعلومات الخاصة بالبيئة.<sup>3</sup>

وجدير بالذكر أن النطاق المادي لتطبيق واجب تبادل المعلومات (على رأي الفقيه Dupuy) لا يجب أن ينحصر تطبيقه على الدول المتاخمة فقط "المعنى الضيق للجوار" وإنما يطبق كذلك في الحالات التي تكون فيها الدولة بعيدة عن الدولة مصدرة النشاط متى كانت مصابة أو ضرورة من الأنشطة الضارة ببيئتها، ولذلك يجب أن تتلقى كل المعلومات عن الأنشطة المرترقة مصحوبة بالمعلومات الضرورية، كما

<sup>1</sup> راجع:

Cour de Justice internationale, Recueil 1949, p.22.

<sup>2</sup> راجع إعلان البيئة الصادر عن مؤتمر ريو دي جانيرو في 1992، ص.114؛ كما أقرت هذا الواجب المادة 1/14 من معاهدة التنوع البيولوجي الصادرة عن نفس المؤتمر السابق، ص.148-149.

<sup>3</sup> راجع:

Convention sur la responsabilité civile des dommages résultant d'activités dangereuses pour l'Environnement, LUGANO, 12.VI. 1993.

يمكن أن تطلب الدخول في مشاورات مباشرة مع الدولة مصدرة النشاط الضار التي يتوجب عليها قبول التشاور والمناقشة حول موضوع المعلومات التي أذاعتها.<sup>1</sup>

وقد أقرت واجب التشاور أحكام القضاء الدولي، نذكر منها حكم التحكيم الصادر في قضية بحيرة لانو (Lac Lanoux)، الذي أقر ضرورة الالتزام بالتفاوض المسبق لما يؤديه من توازن المصالح في المجتمع الدولي،<sup>2</sup> كما ورد في إعلان مبادئ التوجه الصادرة عن مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة سنة 1978 من أجل توجيه الدول إلى الحفظ والاستعمال المعقول للثروات الطبيعية المشتركة، في المبدأ السادس من الإعلان.<sup>3</sup> وكذلك في المادة 05 من اتفاقية جنيف الخاصة بتلوث الهواء لمسافات طويلة سنة 1979.<sup>4</sup>

ويتم التشاور من خلال العلاقات الدبلوماسية العادية أو في إطار لجان دولية مؤسسة من أجل قضايا التلوث عبر الحدود، أو من خلال أجهزة التعاون الدولي التي تضم مندوبين عن السلطات المحلية ذات الصلة. إذ يقع على الدولة مجموعة من الالتزامات لخصها الفقيه Dupuy فيما يلي:

- الالتزام بالإعلان عن الأنشطة التي يمكن أن تسبب أضرار بالبيئة في دولة أخرى ونقل كل المعلومات الملائمة.

- الالتزام بإجراء مشاورات بناءً على طلب دولة أخرى وفي خلال أجل محدد.

- واجب منع وحظر البدء في النشاط مادامت المشاورات لم تنته.

- إمكانية لجوء أي دولة إلى دعوى خاصة، إذا لم تسفر المشاورات عن اتفاق خلال أجل محدد.

<sup>1</sup> أنظر:

P.M. Dupuy, La responsabilité internationale des Etats pour les dommages causés par la pollution transfrontière, O.C.D.E, Paris, 1977.

<sup>2</sup> استندت المحكمة في إقرار هذا الواجب إلى أن الدولة المتأثرة دون غيرها هي التي يمكنها أن تقدر مدى الآثار التي يحدثها نشاط ما على مصالحها، مما يتعين معه إجراء التفاوض معها طبقاً لقواعد حسن النية وحسن الجوار وبما يضمن عدم المساس بمصالح هذه الدولة. راجع: قضية تحكيم بحيرة لانو بين فرنسا وإسبانيا في:

R.G.D.I.P., 1958, pp.79.

<sup>3</sup> أعتد ذلك الاعلان من مجلس إدارة برنامج الامم المتحدة للبيئة في 19 ماي 1978.

<sup>4</sup> أنظر:

Alexandre Kiss, Droit international de l'environnement, *Op.Cit.*, p.89.

- التزام الطرف الذي يباشر نشاط ما قبل انتهاء المفاوضات بتعويض كل صرر يترتب على هذا النشاط أيا كانت التكلفة في حال ما إذا قررته دعوى معينة لتسوية الخلاف.<sup>1</sup>
  - ولتسهيل إجراءات التشاور يجب اتخاذ التدابير التالية:
  - الإخطار المباشر عن طريق الصحافة أو الإعلانات.
  - التشاور المباشر مع الأجهزة المحلية المعنية مباشرة بموضوع النشاط.
  - حصر عدد الحالات التي يكون فيها الإخطار ضروري مثل "تحديد نوع النشاط".
  - تحديد الوثيقة الواجب تقديمها في حالة الإخطار.
  - تحديد أجل محدد لإجراء هذه المشاورات.<sup>2</sup>
3. أساس الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية: لا بد من عرض أهم الأسس أو القواعد القانونية التي عرضها الفقه الدولي لتأسيس الالتزام بالحفاظ على البيئة البحرية، ثم الأسس التي وردت في الواقع العملي أي في أحكام القضاء الدولي أو في ممارسات الدول.
- (أ) أساس الالتزام في الفقه الدولي: ثم تأسيس الالتزام الدولي على ثلاثة مبادئ في القانون الدولي وهي على التوالي:

❖ مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق: عرفه الأستاذ Kiss بأنه: "ممارسة أحد اشخاص القانون

الدولي لحقوقه أو اختصاصاته المقررة له قانونا بطريقة تحدث أضرارا بشخص قانوني آخر".<sup>3</sup> وقد أقرت بعض المعاهدات الدولية مبدأ منع التعسف في استعمال الحق صراحة، وأشارت إليه بعض النصوص بطريقة ضمنية.

حيث أقرته اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958 في المادة 2 الفقرة 4 قائلة: "تمارس الحريات الواردة في هذه المادة حرية الملاحة وحرية الطيران وحرية الصيد وحرية وضع الخطوط والكابلات البحرية - وغيرها من الحريات الأخرى المعترف بها للدولة في الميادين العامة للقانون الدولي، من كافة الدول، مع ضرورة احترام الحريات المعترف بها للدول الأخرى في أعالي البحار".<sup>4</sup>

<sup>1</sup> أنظر:

P.M. Dupuy, La responsabilité internationale, *Op.Cit.*, p.266.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص. 267.

<sup>3</sup> أنظر:

Alexandre Kiss, L'abus de droit en droit international public, thèse, Paris, 1952, p.11.

<sup>4</sup> راجع:

وأقرته كذلك صراحة الاتفاقية الأوروبية لحقوق الانسان، وما ميز هذه الاتفاقية من غيرها أنها اعترفت للفرد العادي بإمكانية رفع شكوى أمام اللجنة الأوروبية لحقوق الانسان إذا ما حدث على أحد حقوقه التي أقرتها الاتفاقية الأوروبية لحقوق الانسان".<sup>1</sup>

كما أقرته كذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 التي احتوت على تنظيم شامل لكافة موضوعات قانون البحار. واعتبرت مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق أحد المبادئ الإنسانية للقانون الدولي الذي تخضع له ممارسة جميع الحقوق والاختصاصات التي قررتها الاتفاقية. حيث نصت عليه في سوادها: المادة 300، المادة 2 الفقرة 03، المادة 87، المادة 189.<sup>2</sup>

أما القضاء الدولي، فقد أشار في مناسبات عديدة إلى مبدأ منع التعسف في استعمال الحق، مثل قضية مضيق كورفو التي عرضت على المحكمة إثر النزاع الذي ثار بين بريطانيا وألبانيا سنة 1946 بسبب انفجار حقل ألغام في مضيق كورفو وإصابة السفن البريطانية بأضرار جسيمة.

حيث أكد القضاء في هذه القضية نظرية التعسف في استعمال الحق، حيث رأى القاضي أيكراو كريلوف أن مرور أربع سفن بريطانية حربية يعطي للمرور البريء مظهرا حربيا ينطوي على نوع من التخوين أو التهديد أو الفزع، وهو يشكل بذلك نوعا من التعسف في استعمال حق المرور البريء.<sup>3</sup>

وحدث كذلك في قضية المصائد النرويجية بين المملكة المتحدة والنرويج التي عرضت على المحكمة سنة 1948 والخاصة بتحديد المياه الإقليمية النرويجية، وكانت المملكة المتحدة قد اعترضت على هذا التحديد الذي تم من قبل النرويج مدعية فإن هذه الأخيرة قد تعسفت في استعمال حقها.

وفي الحكم الصادر من المحكمة في 18/12/1951 ذكرت المحكمة أن تحديد البحر الإقليمي هو بالضرورة عمل انفرادي، ولكن يجب التحقق من عدم تعارضه مع مصالح الدول الأخرى على ضوء معايير ومبادئ القانون الدولي وقد تكون هذه المعايير جغرافية أو اقتصادية أو قانونية.

أما عن المعايير القانونية فيأتي مبدأ التعسف في استعمال الحق كأحد الأسس التي يتم على أساسها تحديد مدى مشروعية ممارسة الدول لحقها في تحديد مياهها الإقليمية، وأكدت المحكمة أنه لم يكن هناك

---

Alexandre Kiss, Recueil de traités multilatéraux relatifs à la protection de l'environnement, *Op.Cit.*, p.118.

<sup>1</sup> راجع المادة 25 من الاتفاقية الأوروبية لحقوق الانسان؛ وأنظر كذلك: محمد أمين الميداني، النظام الأوربي لحماية حقوق الانسان، دار البشير، عمان، 1989، ص.64.

<sup>2</sup> راجع نصوص هذه المواد في اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، المرجع السابق.

<sup>3</sup> راجع:

Recueil de cour internationale de justice, Arrêt du 9 Avril 1949.

تعسف من جانب الحكومة النرويجية وأن تحديد خطوط الأساس للمياه الإقليمية النرويجية لم يتم مخالفا للقانون الدولي.<sup>1</sup>

وقد اعترف القانون الدولي للدولة بحقوق واختصاصات تمارسها فوق إقليمها البحري، وتلتزم الدولة في ممارستها لهذه الحقوق وتلك الاختصاصات بأن تمارسها بطريقة لا يحدث الضرر بحقوق واختصاصات الدول الأخرى على بيئتها البحرية.

وبمعنى آخر، على الدولة عند ممارستها لحقوقها السيادية على بحرها الإقليمي أو لاختصاصاتها على المنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري، التزم بعدم ممارسة هذه الحقوق والاختصاصات بطريقة تعسفية بما يلحق الضرر بالبيئة البحرية ويضر بحقوق الدول الأخرى على بيئتها البحرية.<sup>2</sup>

وقد اكدت محكمة العدل الدولية على هذا الالتزام في حكمها الصادر في قضية مضيق كورفو سنة 1949 عندما قررت أنه: "لا يجوز للدولة أن تستخدم إقليمها أو تسمح باستخدامه لتحقيق أهداف تتنافى وحقوق الدول الأخرى".<sup>3</sup> ونخلص في الأخير إلى القول:

- على الدولة ممارسة الحقوق والاختصاصات المقررة في القانون الدولي في ضوء الالتزام الدولي بحفظ وحماية البيئة البحرية ضد مخاطر التلوث. فإذا انجرفت الممارسة عن هذا النهج، فمن الممكن إثارة المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تحدث للغير وذلك على أساس مبدأ التعسف في استعمال الحق.<sup>4</sup>

- قد ينتج إساءة استعمال الحق عن الاعمال التي تكون فائدتها قليلة أو مهملة مقارنة بالنتائج الضارة الواقعة على إقليم دولة أخرى، ويترتب على ذلك المقارنة بين مصالح الدولتين واحترام المصلحة الأقوى أي أعمال معيار "توازن المصالح".<sup>5</sup> وعليه يصلح مبدأ التعسف في استعمال الحق أساسا يستند عليه الالتزام الدولي

<sup>1</sup> سعيد سالم جويلي، التعسف في استعمال الحق في القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 1985، ص. 134-321.

<sup>2</sup> راجع المادة 193 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، المرجع السابق.

<sup>3</sup> راجع:

Recueil de cour internationale de justice, Arrêt du 9 Avril 1949, p.11.

<sup>4</sup> من الثابت في الفقه الدولي اعتبار مبدأ التعسف في استعمال الحق أحد المبادئ العامة للقانون الدولي التي يمكن اللجوء إليها لإقامة المسؤولية الدولية. ومن هذه الآراء راجع: سعيد سالم جويلي، المرجع السابق، ص. 725.

<sup>5</sup> أنظر:

Alexandre Kiss, Droit international de l'environnement, Op.Cit., p.72.



بالمحافظة على البيئة البحرية وعدم تلويثها، وكذلك كأساس تقوم عليه المسؤولية الدولية عن خرق هذا الالتزام.<sup>1</sup>

❖ **مبدأ حسن الجوار: (Bon Voisinage)** ويقصد به أنه: " يجب على كل دولة ممارسة سلطاتها واختصاصاتها على إقليمها بما لا يؤدي إلى إحداث آثار ضارة مباشرة في أقاليم الدول الأخرى" وبمعنى آخر: فإن لكل دولة الحق في أن يحترم إقليمها من قبل الدول الأخرى، لأنه ليس هناك أي مبرر لتعرض إقليمها لأضرار أو افساد نتيجة اعمال ضارة صادرة عن أقاليم الدول الأخرى.

وقد أقرته كذلك محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو حتما قررت: "ليس لأي دولة أن تستخدم إقليمها لأهداف اعمال تتعارض مع حقوق الدول الأخرى". وبالتالي يترتب على هذا المفهوم معنيين:

- ينبغي على الدولة الامتناع عن مباشرة أي عمل فوق إقليمها يترتب عليه الإضرار بمصالح الدول المجاورة.

- على الدولة اتخاذ جميع الاحتياطات الضرورية فوق إقليمها لمنع الخاضعين لسيادتها أو القاطنين فوق إقليمها من مباشرة أية أعمال تلحق الضرر بمصالح الدول الأخرى المجاورة.<sup>2</sup>

وقد ورد هذا المبدأ في بعض الاتفاقيات الدولية الهامة، حيث ذكر صراحة في ديباجة ميثاق ONU التي نصت: "أن تأخذ أنفسنا بالتسامح وأن نعيش معا في سلام وفي حسن الجوار". وأقرته كذلك الاتفاقية الاوربية لحماية المياه العذبة من التلوث الصادرة عن مجلس أوروبا سنة 1969.<sup>3</sup> وكذلك المبدأ 21 من إعلان البيئة بستوكهولم 1972.<sup>4</sup> وغالبا ما يشير الفقه الدولي إلى حكم التحكيم الصادر في قضية مصهر تريل (Fonderie de Trail) وإلى حكم محكمة العدل الدولية في قضية كورفو لتأكيد مبدأ حسن الجوار في القضاء الدولي.

<sup>1</sup> المرجع نفسه.

<sup>2</sup> عائشة راتب، العلاقات الدولية العربية، دار النهضة العربية، 1970، ص. 242-243.

<sup>3</sup> قررت أنه: "من المبادئ العامة للقانون الدولي أنه لا يحق لأي دولة استغلال مواردها الطبيعية بطريقة يمكن أن تسبب ضررا كبيرا في دولة مجاورة".

<sup>4</sup> قرر أنه: "وفقا لميثاق الامم المتحدة ومبادئ القانون الدولي، للدول حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملا بسياساتها البيئية، وعليها واجب العمل بحيث لا تسبب هذه الأنشطة المباشرة فوق إقليمها أو تحت ولايتها، أية أضرار بالبيئة في أقاليم الدول الأخرى أو في الأقاليم التي لا تخضع لأية ولاية وطنية".

ففي قضية مصهر تريل، ثار نزاع بين الولايات المتحدة وكندا بشأن الأضرار الناتجة عن التلوث الصادر التي وقعت في ولاية واشنطن فقررت المحكمة: "أنه لا يجوز لأي دولة أن تستخدم إقليمها أو تسمح باستخدامه بطريقة تحدث أضراراً بأقاليم دولة أخرى أو بالملكيات أو الأشخاص القاطنين فوقه".<sup>1</sup>

من خلال أحكام الاتفاقيات الدولية وأحكام القضاء والفقهاء الدوليين، نخلص إلى أن مبدأ حسن الجوار من مبادئ القانون الدولي العرفية، ونرى كذلك إمكانية اللجوء إليه كأساس قانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث. ونخالف الرأي المعارض الذي يقتصد تطبيق هذا المبدأ على علاقات الجوار المباشرة المتبادلة بين البلدين دولتين متجاورتين (يأخذ بالمضمون الضيق للجوار) وهناك من يرى في مضمون الجوار، مضمون نسبي لأن البيئة البحرية تشكل في مجموعها وحدة طبيعية واحدة متصلة الأجزاء مترامية الأطراف وهي في اتصالها وترابطها وتكاملها الطبيعي لا تجزئها الحدود السياسية ولا تفصل بينها الفواصل الاصطناعية. وتحت تأثير التيارات البحرية المتحركة فإن الآثار الملوثة يمكن أن تمتد لآلاف الأميال البحرية. وبالتالي يمكن اعتبار حالة الجوار قائمة بصورة نسبية بين كافة أجزاء البيئة البحرية. كما يمكن الاستناد إلى مبدأ حسن الجوار كأساس قانوني للالتزام بحماية البيئة ولإثارة المسؤولية الدولية في حالة انتهاك ذلك الالتزام.<sup>2</sup>

❖ **مبدأ العناية الواجبة: (La Diligence Due)** أعلن هذا المبدأ صراحة ولأول مرة في القانون الدولي في العلاقة بين الدول المحايدة والدول المتحاربة و ذلك في المادة 6 من معاهدة واشنطن بين الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة في 1871/05/08 الخاصة بقضية ألاباما (ALABAMA) وقد نصت هذه المادة على أن: "تلتزم الحكومة المحايدة باستخدام العناية الواجبة لتلاشي ... وممارسة العناية الواجبة داخل موانئها".

فبعد إرساء هذه القاعدة في شأن تمويل سفينة حربية بواسطة دولة محايدة، فقد جعلت منها معاهدة واشنطن مبدأ عام واجب التطبيق على كل العمليات المحظورة أو المحرمة.<sup>3</sup> ومن المعروف في القانون الدولي أن العمل الدولي غير المشروع قد يتخذ شكلاً:

- إيجابياً وهو قيام الدولة بعمل مخالف لالتزاماتها الدولية.

<sup>1</sup> راجع:

O.N.U., Recueil des sentences arbitrales, Tome III, p.1907.

<sup>2</sup> صلاح هاشم محمد، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، المرجع السابق، ص.188.

<sup>3</sup> أنظر:

Ch. Rousseau, droit international public, T.V. Sirey, paris, 1983, p.21.

- سلبيا وهو امتناع الدولة عن القيام بعمل مفروض عليها بمقتضى قواعد القانون الدولي. ولا ينصرف استخدام مضمون العناية الواجبة إلا إلى الامتناع غير المشروع للدولة<sup>1</sup> ويسمح لنا هذا الالتزام بتحديد البعد الذي يفصل بين التصرف السلبي للدولة في ظروف معينة، والالتزام بالعمل المفروض عليها بمقتضى قواعد القانون الدولي العرفية أو الاتفاقية في نفس الظروف المحيطة. ويجد هذا الالتزام مصدره في العرف الذي تكون تدريجيا من مجموعة السوابق الناتجة عن العمل الدولي وعن مجموعة قواعد السلوك والتصرف.

وينطوي الالتزام على مضمون نسبي وتتنوع طرق تنفيذه طبقا للظروف المادية المحيطة بالمواقف التي تكون فيها الفرصة مهيأة للدولة لكي تمارسه وتبعا للإمكانيات المادية التي تمتلكها الدولة كي تحرص على ألا تسبب أنشطة أفرادها أضرارا غير مشروعة بمصالح الدول الأخرى. حيث يتشكل مضمون مبدأ العناية الواجبة من:

- مجموعة قواعد السلوك التي يجب على الدول الالتزام بها والمحافظة عليها، فعلى الدولة أن تمتلك دائما الأداة القانونية والمادية الكافية التي تضمن احترام تعهداتها الدولية ويترك لها حرية اختيار أسلوب التنظيم والإدارة الداخلية التي تراها أكثر ملاءمة وذلك عملا بمبدأ سيادة الدولة على إقليمها.<sup>2</sup>

- في مجال البيئة البحرية، تلتزم الدولة بسن وإصدار التشريعات والقواعد الإدارية والمدنية والجنائية اللازمة للوفاء بواجبها في حماية البيئة وعدم تلويثها.

ومن النصوص الأكثر تحديدا لهذا الالتزام، نص المادة 194 من اتفاقية ONU لقانون البحار سنة 1982 التي قررت تعهد الدول بأن: "تتخذ منفردة أو مشتركة حسب الاقتضاء جميع ما يلزم من التدابير لمنع تلوث البيئة البحرية... مستخدمة لهذا الغرض الوسائل العلمية المتاحة لها والمتفقة مع قدراتها...."

على الرغم من أن المبدأ يعاني في جزء كبير منه من عدم التحديد الدقيق، إلا أنه يمكن الاستناد إليه لتبرير الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية إلى جانب المبادئ الأخرى. وتظهر أهميته أكثر كأساس قانوني في حالة الفقه الرافض لمبدأ حسد الجوار إلا في العلاقات المادية المباشرة لدولتين متجاورتين ويرفض تطبيقه في حالات التلوث البحري العابر للحدود، إذ يمكن اللجوء إلى مبدأ العناية الواجبة في حالة انتفاء علاقات الجوار المادية المباشرة مثل حالة التلوث البحري العابر للحدود. وبالتالي، يمكن إثارة المسؤولية

<sup>1</sup> أنظر:

P.M. Dupuy, La diligence due en droit international, O.C.D.E., Paris, 1977, pp.396-417.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص.258.

الدولية عند الاخلال بهذا الواجب إذا ترتب عليه أضرار بالبيئة في دولة أخرى أو بأموال ومصالح الافراد المقيمين على إقليم هذه الدولة.<sup>1</sup>

(ث) أساس الالتزام في القضاء الدولي: أكد القضاء الدولي الالتزام الدولي بحماية البيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصورة خاصة، في العديد من الاحكام القضائية الصادرة في مجال التلوث العابر للحدود نذكر منها:

❖ قضية مضيق كورفو: (Detroit du Corfou) 1946/10/22، حيث طالبت بريطانيا من

المحكمة إثبات مسؤولية ألبانيا عن الاضرار التي حدثت للسفن البريطانية أثناء عبورها لمضيق كورفو. هذه القضية أرست العديد من المبادئ العامة للقانون الدولي وأكدت على بعض المبادئ العرفية الدولية الثابتة. فمنهم من يستند إلى الحكم الصادر لتأكيد:

- مبدأ التعسف في استعمال الحق (القاضي إيكرا وكريوف الآراء المنفردة لهما)

- مبدأ حسنة الجوار في القانون الدولي العام كمبدأ من المبادئ العرفية.

حكم المحكمة الصادر سنة 1949: "أقر بمسؤولية ألبانيا عن انفجار حقل الألغام وعن الاضرار التي حدثت للسفن البريطانية مقررة بأنه: "ليس لأي دولة أن تستخدم إقليمها أو تسمح باستخدامه لأغراض أعمال تتنافى وحقوق الدول الأخرى".<sup>2</sup> جاء هذا الحكم لحظر التلوث العابر للحدود الذي يضر بحقوق الدول الأخرى ومصالحها، ويؤكد الالتزام المفروض على كل الدول أعضاء المجتمع الدولي بعدم تلويث البيئة البحرية وصيانتها من كل أشكال التلوث.

❖ قضية بحيرة لانو الفرنسية: (Lac Lanoux) دار النزاع بين فرنسا وإسبانيا. حيث كانت فرنسا

تعترم إقامة بعض المشروعات للاستفادة من مياه بحيرة لانو ومياه هذه البحيرة تصب في مجرى نهر كارول الذي يجري في الإقليم الإسباني، حيث تنوي فرنسا تحويل مياه كارول ثم إعادتها مرة أخرى إلى النهر للاستفادة منها في توليد الطاقة من خلال المشروعات المقامة على البحيرة، ورأت إسبانيا أنه يمكن أن يتسبب ذلك في تلويث مياه كارول التي ستفقد صلاحيتها للاستغلال. وهذا فيه مخالفة لمعاهدة بايون المبرمة بينهما

<sup>1</sup> أنظر:

Ch. Rousseau, droit international public, *Op.Cit.*, pp.21-22.

<sup>2</sup> راجع:

Recueil de cour internationale de justice, Arrêt du 9 Avril 1949, p.22.

عام 1866 لتنظيم استخدام المياه المشتركة بينهما. واتفق الطرفان على عرض النزاع على التحكيم: فرنسا متمسكة بخطة التحويل التي قامت بها؛ وإسبانيا تطالب بوقف المشروعات بحجة مخالفته للاتفاقية المبرمة بينها. أن هذا السلوك يرتب نتائج ضارة وهي تلويث مياه نهر كارول التي تصل إليها<sup>1</sup>.

حكم المحكمة: "كل دولة حرة في استخدام المياه التي تجري في أراضيها، فلها أن تقوم بتطوير استخدامها أو حتى تحويلها ولكن بالقدر الذي لا يؤثر في منسوب المياه"<sup>2</sup>. وانتهت المحكمة إلى شرعية ممارسة فرنسا لحقوقها ولكن بشرط:

- أن تكون المياه المستخدمة لازمة لحاجات ضرورية و فعلية.

- أن الاعتراف بشرعية هذا الانتفاع تصبح غير مشروعة في حالة التعسف عندما تتجاوز ممارسة هذا الانتفاع تحقيق الحاجات الضرورية لفرنسا. وعليه اعترفت المحكمة لفرنسا بالحق في استخدام المياه التي تجري فوق إقليمها لكن اشترطت أن تراعي وتحترم مصالح إسبانيا، أي التزام فرنسا بعدم التعسف في استعمال الحق بما يضر بمصالح إسبانيا والمتمثل في تلويث نهر كارول الذي يجري في الإقليم الإسباني. ويصلح هذا الحكم ليطبق في مجال تلوث البحار رغم صدوره في مجال تلوث الأنهار.

<sup>1</sup> راجع:

L'arbitrage du lac lanoux, *R.G.D.I.P.*, 1958, pp.79-123.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص. 79-80.

## المحور الرابع:

### المسؤولية الدولية الناجمة عن خرق التزام في مجال حماية البيئة البحرية

المسؤولية الدولية هي التزام بالتعويض يُفرض على الدولة التي يُنسب إليها تصرف غير مشروع يسبب ضرراً لدولة أخرى. فقد عرفها روسو بأنها: "وضع قانوني بمقتضاه تلتزم الدول التي ينسب إليها ارتكاب عمل غير مشروع وفقاً للقانون الدولي بتعويض الدولة التي ارتكبت في مواجهتها هذا العمل".<sup>1</sup> ومع تزايد حجم التطورات العامة والتكنولوجية، تزايد حجم المخاطر وأصبح من الصعب إثبات الخطأ؛ فمجرد حدوث الضرر الناجم عن عمل أو امتناع عن عمل ارتكبه أحد أشخاص القانون الدولي، تتأسس المسؤولية الدولية وبغض النظر عن كون هذا العمل أو الامتناع قد انطوى على مخالفة قاعدة قانونية أو لا؛ ما دام لم يتوافر سبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية.<sup>2</sup> ولتقرير مسؤولية الدولة لا بد أن تتوافر عناصرها (أولاً) ثم الأساس الذي تستند إليه لإقرارها (ثانياً)

#### أولاً: عناصر مسؤولية الدولة عن تلوث البيئة البحرية:

تقوم المسؤولية الدولية نتيجة انتهاك قاعدة قانونية أو الإخلال بالتزام دولي مفروض عليها (أ) يحدث ضرراً لدولة أخرى نتيجة هذا العمل (ب) مع قيام علاقة سببية بين تصرف الدولة الأولى والضرر الذي لحق بالدولة الثانية (ج)

#### 1. الإخلال بالتزام دولي:

استقر الفقه الدولي على أن العنصر الأول للمسؤولية هو خرق أو انتهاك التزام دولي أيا كان مصدره، سواء ورد في معاهدة دولية أو قاعدة عرفية؛ أو مبدأ من مبادئ القانون الدولي. بل ذهبت بعض الآراء إلى الإقرار بأنه يكفي مجرد خرق التزام دولي اتفاقي أو عرفي أو الاعتداء عليه لترتيب المسؤولية الدولية. (أ) في حالة خرق التزام دولي اتفاقي: تعتبر المعاهدات المصدر الأول للقانون الدولي والالتزامات

<sup>1</sup> أنظر:

Charles Rousseau, droit international public, Tome 08, Edition Sirey, Paris, 1983, p.06.

<sup>2</sup> إبراهيم محمد العناني، قانون البحار، الجزء الأول، المبادئ العامة للملاحة البحرية والصيد البحري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985، ص. 292-293.

الدولية طبقا للفقرة 01 من المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية.<sup>1</sup> حيث تكون المعاهدة ملزمة لأطرافها ولها قوة القانون بمجرد اعتمادها؛ حيث يترتب على التصديق عليها اكتساب قوة الالتزام وتقييد الأطراف المتعاقدة فيها قانونا ويترتب على مخالفتها إثارة المسؤولية ضد الطرف المخالف.<sup>2</sup> ويجب على الدول الأطراف في المعاهدة اتخاذ جميع الاجراءات اللازمة لتطبيقها وتنفيذها بحسن نية، وإذا حدث أي تقصير ترتبت مسؤوليتهم الدولية.

وقد أكد القضاء الدولي حتمية هذا الشرط في الحكم الذي أصدرته المحكمة الدائمة للعدل الدولي، من خلال الاعتراف بمسؤولية ألمانيا بسبب انتهاكها لنص المادة 380 من معاهدة فرساي،<sup>3</sup> معلنة أنه: "حكم صادر سنة 1938 في قضية الفوسفات المراكشية، فيما يتعلق بعمل منسوب إلى الدولة ويتصف بمخالفته للحقوق الاتفاقية لدولة أخرى، فإن المسؤولية تقوم مباشرة على صعيد العلاقات بين هذه الدول".<sup>4</sup>

أما فيما يخص التلوث البحري، تم تدوين القواعد العرفية لقانون البحار في اتفاقيات جنيف الأربعة لقانون البحار، كما تم اعتماد اتفاقيات عديدة إضافة إلى مؤتمر قانون البحار الذي استمرت أعماله 09 سنوات متواصلة أسفرت عن توقيع اتفاقية قانون البحار بتاريخ 10 ديسمبر 1982. ويمكن تقسيم الالتزامات الناتجة عن المعاهدات الدولية إلى: -التزامات تهدف إلى الوقاية من التلوث.

- التزامات تُحضر وتُجرّم التلوث البحري.<sup>5</sup>

- التزامات تهدف إلى الوقاية من التلوث: تضمنت العديد من الاتفاقيات الثنائية أو متعددة الأطراف، وجميعها تنص على مبدأين هما: مبدأ التعاون ومبدأ التنظيم. وقد أدمجت في القانون الاتفاقي بعض المبادئ ذات المصدر العرفي<sup>6</sup> وتحتوي كلها على شرط أساسي هو تعهد كل دولة من الدول الأطراف بطريقة

<sup>1</sup> نصت المادة 1/38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية على أن: "وظيفة المحكمة أن تفصل في المنازعات التي ترفع إليها وفقا لأحكام القانون الدولي وهي تطبق في هذا الشأن: أ-الاتفاقيات الدولية العامة والخاصة التي تضع قواعد معترف بها صراحة من جانب الدول المتنازعة".

<sup>2</sup> إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، المطبعة التجارية الحديثة، القاهرة، 1990، ص.263.

<sup>3</sup> راجع:

C.P.J.I., Arrêt N°. 1 du 17/08/1923, A.F.D.I., 1961, p.746.

<sup>4</sup> راجع:

C.P.J.I., Série A/B, N°. 74, p.28.

<sup>5</sup> أنظر:

P.M. Dupuy, La responsabilité internationale des Etats pour les dommages causés par la pollution transfrontière, *Op.Cit.*, p.371.

<sup>6</sup> المرجع نفسه، ص.371-372.

فردية أو جماعية باتخاذ كافة الاجراءات اللازمة لتنمية وترقية أساليب الوقاية والسيطرة الفعالة على كل مصدر من مصادر التلوث؛ ليس فقط من أجل إنشاء الأجهزة الفنية والادارية، لكن أيضا من خلال تنظيم إجراءات الاخطار في حالة التلوث الذي يحدث فجأة.<sup>1</sup>

- التزامات تُحضر وتُجرّم التلوث البحري: تُلزم أغلب الاتفاقيات التي اعتمدت بحضر تفريغ أو إغراق المواد الضارة والسامة في البحار، وتوجيه هذه التعليمات إما للدول الأطراف أو إلى رعاياها. حيث تقدم هذه الاتفاقيات مصلحة أكيدة لأنها أسست التزامات أكثر تحديدا وليس مجرد شروط للتعاون بين الدول. ويجب أن يؤدي ذلك النظام إلى المراقبة الفعالة على تصرفات الدول وهو ما أكدته المادة 235 في فقرتها العاشرة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.<sup>2</sup>

(ب) في حالة خرق التزام دولي عرفي: يعتبر العرف المصدر الثاني من مصادر القانون الدولي بنص الفقرة الأولى من المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، حيث تضمن الفقه والقضاء الدوليين عدة أسس من أجل التوصل إلى إقرار قاعدة عرفية بمقتضاها يكون كل التلوث عابر للحدود محظورا في القانون الدولي سواء كان تلوث البحار أو تلوث الهواء، وأكدوا على وجود مبدأ قانوني عرفي يمنع على كل دولة أن تستخدم إقليمها أو تسمح باستخدامها بطريقة تضر بحقوق الدول الأخرى،<sup>3</sup> أطلق عليه (الاستخدام الغير ضار بالاقليم) والذي يتوافق مع مبدأ حسن الجوار.

فقد عرف هذا المبدأ وأعيدت صياغته صياغة حديثة مع النص الذي أقره وأرساه المبدأ رقم 21 من المبادئ التي تضمنها إعلان ستوكهولم عن البيئة حيث قرر "طبقا لميثاق الأمم المتحدة والمبادئ العامة للقانون الدولي، فإن للدولة حقا سياديا في استغلال مواردها الطبيعية عملا بسياستها البيئية ويقع عليها واجب العمل؛ حيث تضمن ألا تسبب الأنشطة التي تباشرها فوق إقليمها أو تحت رقابتها أضرارا بالبيئة في الدول الأخرى أو بالمناطق التي لا تباشر عليها أي ولاية وطنية".<sup>4</sup>

<sup>1</sup> المرجع نفسه، ص.273.

<sup>2</sup> تنص المادة 235، الفقرة 10 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار: "تتحمل الدولة المسؤولية الدولية طبقا لقواعد القانون الدولي، حال تقصيرها في الوفاء بالالتزامات الملقاة على عاتقها في مجال حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها".

<sup>3</sup> من هذه الآراء راجع كل من:

Alexandre Kiss, Droit international de l'environnement, *Op.Cit.*, p.72 ; P.M. Dupuy, La responsabilité internationale des Etats pour les dommages causées par la pollution transfrontière, *Op.Cit.*, p.374.

<sup>4</sup> أعاد المبدأ الثاني من إعلان البيئة المعتمد في ريو دي جانيرو عام 1992 تأكيد مضمون المبدأ الحادي والعشرين من مبادئ إعلان استكهولم. وجاء بالعبارات نفسها.



وأكد على هذا المبدأ الفقرة الثانية من المادة 194 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والمبدأ 22 من مبادئ إعلان ستوكهولم حيث قررت: "تتخذ الدول جميع ما يلزم من التدابير لتضمن أن تجرى الأنشطة الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها، بحيث لا تؤدي إلى إلحاق ضرر عن طريق التلوث بدولة أخرى أو بيئتها. ولضمان عدم انتشار التلوث الناشئ عن أحداث أو أنشطة تقع تحت ولايتها أو رقابتها خارج المناطق التي تمارس فيها حقوق سيادية وفقا لهذه الاتفاقية".

## 2. الضرر كشرط لإثارة المسؤولية الدولية:

يقصد بالضرر وفقا للقانون الدولي المساس بحق أو مصلحة مشروعة لأحد أشخاص القانون الدولي.<sup>1</sup> ويعتبر وقوع الضرر من أهم العناصر اللازمة لقيام المسؤولية الدولية. ولذلك من الواجب إثبات أن الاخلال بالتزام دولي المنسوب إلى أحد أشخاص القانون الدولي، قد رتب ضرر لشخص دولي آخر حتى يمكن قيام المسؤولية الدولية. وعليه فمن الضروري إثبات الضرر لقيام المسؤولية وإمكان المطالبة بالتعويض.<sup>2</sup> وتعددت الآراء حول تعريف الضرر البيئي لغموض هذا المصطلح، ومن أوضح التعريفات ما ذهب إليه Gill بالقول أن "الضرر البيئي يشمل أضرار التلوث الخالصة التي تقع للإنسان ومسالحه وأنشطته، ويشمل أيضا الأضرار التي تحدث للطبيعة والتي لا تترك أضرارا واضحة على الأنشطة الانسانية وكذا الأضرار الواقعة بالبيئة البحرية...".<sup>3</sup>

كما جاء في نص المادة 02 من اتفاقية مجلس أوروبا تأكيدا على المسؤولية المدنية عن الأضرار

الناجمة عن التلوث، وذلك في تعريف الضرر البيئي، حيث تنص على أنه: "يقصد بالضرر البيئي:

-حالات الوفاة أو الأضرار الجسدية؛

-كل خسارة وكل ضرر يحدث للأموال فيما عدا الأضرار التي تحدث للمنشأة المسببة للضرر أو الأصول الموجودة في موقع النشاط الخطير أو تحت سيطرة أو رقابة المستثمر؛

<sup>1</sup> محمد حافظ غانم، المسؤولية الدولية، محاضرات أقيمت على طلبة قسم الدراسات القانونية بمعهد الدراسات العربية، جامعة الدول العربية، القاهرة، 1962، ص. 113.

<sup>2</sup> المرجع نفسه.

<sup>3</sup> أنظر:

Gilles Martin, la répartition des dommages et indemnisation des victimes des pollutions transfrontières, *S.F.D.E.*, Année Européenne de l'Environnement, R.J.E. 1989, p.319.

- كل خسارة أو ضرر ناتج عن إتلاف أو تلويث أو إفساد البيئة إذا كان غير معتبر ضمن الأضرار المذكورة في الفقرتين السابقتين من هذه المادة".<sup>1</sup>

ويجب أن يشمل الضرر على جملة من الشروط:

- أن يكون الضرر ماديا أو معنويا، فأما الضرر المادي هو كل مساس بحق من حقوق الشخص الدولي أو حقوق رعاياه، يترتب عليه أثر ملموس وظاهر للعيان. مثل: تدمير سفينة ممتلكات رعاياه، إحداث إصابات جسيمة تحدث عاهات مستديمة. ويجتمع الفقه والفضاء الدولي والداخلي على ضرورة تعويض الأضرار المادية التي تقع للدولة أو لأحد رعاياها. وأما الضرر المعنوي فهو كل مساس بشرف أو اعتبار الشخص الدولي أو أحد رعاياه، لكن يصعب تعويض الأضرار المعنوية التي تصيب البيئة البحرية.

- أن يكون الضرر مؤكداً، فلا مجال لتعويض الأضرار الاحتمالية وهو ما ذهبت إليه محكمة العدل الدولية الدائمة في قضية مصنع شورزوف حيث أكدت أن "الأضرار المحتملة والغير محددة لا محل لأخذها بعين الاعتبار طبقاً لقضاء المحكمة".<sup>2</sup>

- أن يكون مباشر، أي أصاب الشخص المطالب بالتعويض في نفسه، للتعويض عن الضرر الذي لحقه.

### 3. العلاقة السببية بين الفعل المنشئ للتلوث والضرر الواقع:

(أ) أساس قيام العلاقة السببية: ويقصد به الاسناد في المسؤولية الدولية، إذ يعتبر القانون الدولي الفعل منسوب للدولة إذا كان صادراً عن سلطاتها التي يقصد بها كل فرد أو هيئة يمنحها القانون الداخلي اختصاصاً. وتترتب المسؤولية الدولية نتيجة لتصرف يصدر من هؤلاء الأفراد أو هذه الهيئات سواء كان تصرف إيجابياً أو سلبياً طالما أنه صدر منهم بوصفهم سلطات للدولة وبالتالي تُسأل هذه الأخيرة عن الأعمال الضارة المنسوبة إليها إذا كانت صادرة من إحدى سلطاتها الثلاث:<sup>3</sup>

❖ مسؤولية الدولة عن التصرفات الضارة الصادرة عن السلطة التشريعية: تُسأل الدولة في حال ما إذا أغفلت وضع أو إصدار تشريع تنفيذاً لالتزاماتها الدولية أو في حال إغفال إلغاء تشريع مخالف لالتزاماتها الدولية أو في حال إصدار تشريع يتعارض مع التزاماتها الدولية.

<sup>1</sup> راجع المادة 7/2 من اتفاقية مجلس أوروبا حول المسؤولية المدنية عن تعويض الأضرار البيئية المعتمدة في 21 جوان 1993.

<sup>2</sup> راجع حكم المحكمة في:

C.P.J.I. Serie A/No 17, Arret-13.09.1928, p.57.

<sup>3</sup> محمد حافظ غانم، المسؤولية الدولية، المرجع السابق، ص.101.

وأساس هذه المسؤولية هو أن تلتزم الدولة بجعل تشريعاتها الداخلية منسجمة مع القانون الدولي، ولا يجوز أن تستند على دستورها أو تشريعها الوطني للتدخل من التزاماتها الدولية. حيث يتبين أن جميع المعاهدات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية، تضمنت التزام الدول الاطراف باتخاذ كافة الاجراءات والتدابير اللازمة لمنع تلوث البيئة البحرية والسيطرة عليه أيا كان مصدر هذا التلوث.<sup>1</sup>

### ❖ مسؤولية الدولة عن التصرفات الضارة الصادرة عن السلطة التنفيذية: تُسأل الدولة عن هذه

التصرفات سواء اتخذت شكلا إيجابيا أو سلبيا، حيث تُسأل عن التصرفات الصادرة عن أحد أعضاء سلطتها التنفيذية حتى لو تجاوز هذا الموظف سلطته المخولة له من قبل الدولة طالما أنه قام بتصرف لصالحها وبمناسبة وظيفته. وهو الاتجاه الذي أيدته لجنة القانون الدولي في مشروعها حول المسؤولية الدولية حيث قررت: "يعتبر عملا صادرا عن الدولة بمقتضى القانون الدولي، تصرف أي جهاز من أجهزتها أو كيان حكومي إقليمي أو كيان مخول له قانونا صلاحية ممارسة بعض امتيازات السلطة العامة؛ إذا تجاوز الجهاز بتصرفه وبهذه الصفة في تلك الحالة المعينة بحدود اختصاصاته وفقا للقانون الداخلي أو خالف التعليمات المتعلقة بنشاطه".<sup>2</sup>

### ❖ مسؤولية الدولة عن التصرفات الضارة الصادرة عن السلطة القضائية: لا تستطيع الدولة أن تتصل

من مسؤوليتها الدولية بحجة استقلال السلطة القضائية، ولا يُشفع للدولة التذرع بحجة الأمر المقضي فيه ووجوب الامتناع عن مناقشة صحة الأحكام بعد أن تصبح نهائية؛ وذلك لأن استقلال السلطة القضائية وحجية الأمر المقضي فيه أمران يتعلقان بالنظام الداخلي وحده ولا دخل للقانون الدولي بهما. أي تُسأل الدولة عن إخلال السلطة القضائية إذا ترتب عليه حالة من حالات إنكار العدالة.<sup>3</sup>

### (ب) إثبات العلاقة السببية بين فعل التلوث والضرر الواقع: يجب على المضرور أن يحدد

المسؤول عن التلوث كي يمكنه الحصول على التعويض ويحتم ذلك أن يقيم علاقة السببية بين الأضرار التي تحملها وبين فعل التلوث الذي أنتج الضرر، لكن تواجه المضرور في قيامه بهذه المهمة العديد من الصعوبات بسبب المشاكل التالية:

<sup>1</sup> بن عامر التونسي، أساس مسؤولية الدولة أثناء السلم، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1989، ص.207.

<sup>2</sup> راجع المادة العاشرة من مشروع لجنة القانون الدولي حول قواعد المسؤولية الدولية، تقرير لجنة القانون الدولي عن أعمال دورتها 32 من 05 ماي إلى 25 جويلية 1980، ملحق 10 (P/35/10).

<sup>3</sup> يقصد بإنكار العدالة، "حرمان الاجانب عموما أو رعايا الدولة المدعية على وجه الخصوص من الالتجاء إلى القضاء؛ أو رفض محاكم الدولة نظر القضية لمجرد أن المدعي ليس وطنيا"، راجع: بن عامر التونسي، المرجع السابق، ص.360.

- اتساع المسافة التي تفصل بين موقع تحقق الأعمال الملوثة وبين مكان تحقق الضرر.<sup>1</sup>
- آثار إفساد واثلاف البيئة يمكن ألا تظهر إلا بعد آجال طويلة.<sup>2</sup>
- قد ينتج الضرر البيئي عن تلوث مستمر، كما يمكن أن تتغير آثاره تبعاً للظروف المناخية المتغيرة.
- يمكن لعناصر التلوث أن تتحد فيما بينها وتزداد خطورتها...

في مثل هذه الحالات، سيكون إثبات علاقة السببية بين الضرر الذي وقع وبين مصادر التلوث أكثر صعوبة، يتطلب إيجاد حلول لها وأحد هذه الحلول هو توجيه المسؤولية مباشرة إلى الدولة سواء كانت التصرفات صادرة عن أحد أجهزتها أو كانت الأضرار ناتجة عن أنشطة أشخاص القانون الخاص.<sup>3</sup>

### ❖ مسؤولية الدولة عن الأضرار الناجمة عن تصرفات أحد أجهزتها: يجد هذا المبدأ أساسه في المادة

نص المادة 07 من معاهدة 1967/01/27 عن المسؤولية الدولية عن الأضرار الناجمة عن إطلاق الأجسام الفضائية. حيث أقامت هذه المادة المسؤولية الدولية للدولة التي تباشر أو تسمح بمباشرة إطلاق جسم فضائي أو الدولة التي يوجد على إقليمها المنشآت التي تساعد في إطلاق الأجسام الفضائية. فالدولة هنا مسؤولة عن تعويض الأضرار التي تقع للغير ولو كان الذي قام بإطلاق هذه الاجسام أشخاص أو أفراد خاصة.<sup>4</sup>

وتجد هذه النظرية أساسها في أحكام القضاء الدولي مثل قضية التجارب النووية الأمريكية سنة 1945، قضية التجارب النووية التي أطلقتها فرنسا في الهواء في عمق المحيط الهادي، وقضية الأضرار التي أصابت الولايات المتحدة عن مصهر تريل الواقع في كندا؛ والتي تشكل سابقة دولية بإجماع فقهي.<sup>5</sup> كما

<sup>1</sup> راجع المادة الأولى، الفقرة ب من اتفاقية جنيف المؤرخة في 1979/11/13 عن تلوث الهواء لمسافات بعيدة. راجع: Alexandre Kiss, Recueil de traités multilatéraux relatifs à la protection de l'environnement, Op.Cit.

<sup>2</sup> أنظر:

Recueil des sentences arbitrales, Tome III, p.1907.

<sup>3</sup> من المعاهدات الدولية التي نصت على إلقاء المسؤولية على عاتق شخص معلوم محدد سلفاً، نجد المادة 02 من معاهدة باريس 1963؛ والمادة 02 من معاهدة فيينا لسنة 1960 التي ألقت المسؤولية على عاتق المستثمر للمنشأة النووية؛ والمادة 03 من معاهدة لندن لسنة 1977 عن المسؤولية المدنية عن التلوث الناجم عن أرصفة الحفر؛ والمادة 03 من معاهدة بروكسل لسنة 1969 عن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت...

<sup>4</sup> راجع المادة 07 من اتفاقية 27 جانفي 1967 عن إطلاق الاجسام الفضائية، وقد نصت هذه المادة على أن: "الدولة التي تباشر أو تسمح بإطلاق جسم فضائي أو الدولة التي تستقر فوق إقليمها منشآت أو أجهزة تساعد في إطلاق جسم فضائي، تُسأل مسؤولية مطلقة عن تعويض الضرر الواقع على الأرض الناجم عن جسمها الفضائي".

<sup>5</sup> راجع:

O.N.U., Recueil des sentences arbitrales, Tome III, p.1907.

## المحور الرابع: المسؤولية الدولية الناجمة عن خرق التزام في مجال حماية البيئة البحرية

أكدت هذه النظرية مجموع النصوص الدولية المقررة في المعاهدات مثل نص المادة 02 من معاهدة 1972/03/22 عن المسؤولية الدولية عن الضرر الناتج عن إطلاق الأجسام الفضائية بنفس المبدأ الذي ورد في المادة السابعة من معاهدة 27 جانفي 1967.<sup>1</sup> وكذا جميع الاتفاقيات الإقليمية الخاصة بحماية البحار أقرت بمبدأ مسؤولية الدولة عن تعويض الأضرار مثل: نص المادة 63 من اتفاقية الحدود بين هولندا وألمانيا المبرمة في 18/04/1960؛<sup>2</sup> ونص المادة 13 من اتفاقية الكويت الإقليمية المبرمة في 24/04/1978. ونصوص دولية إقليمية أخرى أقرت بمبدأ المسؤولية بصفة عامة دوم أن تفرق بين مسؤولية الدولة ومسؤولية الافراد الخاصة.<sup>3</sup>

وبالرجوع إلى أحكام الجزء 12 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، نجد أنه أقر بمبدأ المسؤولية الدولية صراحة وذلك في نص المادة 235 التي تؤكد: "أن تتحمل الدولة المسؤولية الدولية طبقا لقواعد القانون الدولي حال تقصيرها في الوفاء بالالتزامات الملقاة على عاتقها في مجال حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها". أما المادة 236 من ذات الاتفاقية فإنها تستثني من تطبيق أحكام الاتفاقية، سفن الدولة الحربية والسفن أو الطائرات العامة المملوكة للدولة والمستخدمه في خدمة حكومية خالصة وغير تجارية.

### ❖ مسؤولية الدولة عن الأعمال الضارة بفعل الأشخاص الخاصة: إن العمل المسند إلى شخص

طبيعي أو معنوي مستقل عن الدولة، أي لا يعتبر عضو من أعضائها أو جهاز من أجهزتها؛ يتحملة هذا الشخص. لكن هل تتحمل الدولة مسؤوليتها حينما تسبب الانشطة الممارسة داخل حدود ولايتها والصادرة عن الأفراد الخاصة أضرارا للبيئة في أقاليم الدول الأخرى؟

اتفق غالبية الفقه على إقرار مسؤولية الدولة عن الأضرار البيئية التي تنتجها أنشطة الافراد الخاصة الخاضعين لولايتها أو رقابتها، ولكن اختلفوا في الأساس القانوني لإثارة هذه المسؤولية. حيث استند البعض إلى مبدأ عدم الاستخدام الضار للإقليم كأساس لمسؤولية الدولة؛ فهو من المبادئ العامة للقانون الدولي وهو

<sup>1</sup> أنظر:

Alexandre Kiss, L'Etat de droit de l'environnement, problème et solutions, J.D.I., N°. 3, 1981, p.515.

<sup>2</sup> تنص المادة 63 من اتفاقية الحدود المبرمة بتاريخ 18 أبريل 1960: "أنه في حالة انتهاك طرف من أطراف الاتفاقية التزاماته المتعلقة بحماية مياه الحدود من التلوث، يكون مسؤولا عن تعويض الضرر الذي يقع للطرف الآخر في الاتفاقية". راجع:

Alexandre Kiss, Droit international de l'environnement, Op.Cit., p.117.

<sup>3</sup> من بين هذه النصوص المادة 17 من اتفاقية هلسنكي لسنة 1974؛ والمادة 12 من اتفاقية برشلونة لسنة 1976 والمادة 15 من اتفاقية آبيدجان لسنة 1981.

## المحور الرابع: المسؤولية الدولية الناجمة عن خرق التزام في مجال حماية البيئة البحرية

مرادف لمبدأ حسن الجوار.<sup>1</sup> فيما وجد البعض أساسها في المعاهدات أو المعاهدة النافذة ذات الصلة بالقضية والتي تضع على عاتق كل طرف التزامات محددة.<sup>2</sup>

وعليه، أصبح تدخل الدولة ضروريا في مجال الأنشطة التي يمكن أن تشكل ضررا بالبيئة البحرية، والتي تستلزم الحصول على تصريح أو تخضع -على الأقل- لرقابة خاصة. فمذ اللحظة التي تمنح فيها الدولة تصريحا أو إذنا تحت أي شكل كان، بممارسة نشاط معين يمكن أن يسبب أضرارا بالبيئة في دولة أخرى؛ فإن الأعمال الضارة تنسب إلى الدولة التي منحت الاذن وتتحمل مسؤوليتها.<sup>3</sup>

إذا تقوم مسؤولية الدولة عن الأعمال الضارة التي تباشرها فوق إقليمها وتحت إشرافها ورقابتها، والصادرة عن الافراد الخاصة والتي تلحق أضرارا بأقاليم الدول الأخرى سواء كان الأفراد خاضعين لولاياتها أو مرخص لهم ممارسة هذه الأنشطة إعمالا لنص الفقرة الأولى من المادة 139 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.<sup>4</sup>

**ثانيا: أساس المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية:** يقصد بأساس المسؤولية المبدأ القانوني الذي نستند إليه لإقامة المسؤولية على عاتق أشخاص القانون الدولي؛ أو البحث عن السبب الذي من أجله يضع القانون عبء تعويض الضرر الذي وقع على عاتق شخص معين.<sup>5</sup>

بدايةً ومنذ عهد جروسيوس حتى القرن 19، كان المبدأ الروماني السائد كأساس للمسؤولية الدولية هو الخطأ. وبالتالي الدولة لا تعتبر مسؤولة إلا إذا ارتكبت عملا أو امتناعا عن عمل يشكل خطأ من جانبها. وفي بداية القرن 20 ظهر اتجاه جديد في الفقه الدولي بقيادة الفقيه Anzilotti، يؤكد على أن إثارة

<sup>1</sup> أنظر:

P.M. Dupuy, La responsabilité internationale des Etats pour les dommages causés par la pollution transfrontière, *Op.Cit.*, p.369.

<sup>2</sup> على سبيل المثال: حالة تعهد الدولة بحظر إغراق عديد من المواد السامة والخطيرة في البحار كما ورد في معاهدة أوسلو ولندن لعام 1972 أو معاهدة باريس المؤرخة في 21 فيفري 1974 لمنع تلوث البحار من مصادر برية أو معاهدة برشلونة لعام 1976.

<sup>3</sup> أنظر:

Alexandre Kiss, L'Etat de droit de l'environnement, *Op.Cit.*, p.517.

<sup>4</sup> أنظر المادة 1/139 من اتفاقية قانون البحار والتي نصت على: "1-تلتزم الدول الأطراف بضمان أن تجرى الأنشطة في المنطقة وفقا لهذا الجزء سواء قامت بها دول أو مؤسسات حكومية أو أشخاص طبيعيين أو اعتباريون يحملون جنسيات دول أطراف أو يكون لها أو لرعاياها سيطرة فعلية عليهم. وينطبق نفس الالتزام على المنظمات الدولية بالنسبة للأنشطة التي تقوم بها في المنطقة".

<sup>5</sup> صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1990، ص.87.

## المحور الرابع: المسؤولية الدولية الناجمة عن خرق التزام في مجال حماية البيئة البحرية

المسؤولية الدولية ينتج عن انتهاك التزام دولي كائن اتجاه دولة أخرى. وعرفت هذه النظرية في الفقه والقضاء الدوليين بنظرية: العمل الدولي غير المشروع *Fait illicite international*.

أمام التطورات العلمية التكنولوجية واستخدام الطاقة النووية في الأغراض السلمية وغيرها من الأنشطة ذات المخاطر الجسمية بالبيئة البحرية والتي تعتبر أنشطة مشروعة في حد ذاتها؛ ظهر عدم كفاية نظرية العمل الدولي غير المشروع كأساس للمسؤولية الدولية الناتجة عن هذه الأنشطة، فقد تمارس الدولة نشاط هو في حد ذاته مشروع طبقاً لقواعد القانون الدولي، وهذا النشاط يمكن أن يترتب عليه مخاطر جسيمة بالدول الأخرى، وبالتالي لابد من البحث عن أساس آخر للمسؤولية الدولية.

ثم ظهرت نظرية المسؤولية الموضوعية أو نظرية المخاطر أو تحمل التبعية.<sup>1</sup> وتعني أن مستثمر النشاط الخطر الذي يعتبر مشروعاً دولياً، يجب أن يتحمل تبعه هذا النشاط بما أنه يجني عائدته. سواء كانت الدولة أو فرد خاص (عليه تحمل الأضرار المترتبة عليه).

1. **نظرية العمل غير المشروع كأساس للمسؤولية الدولية:** بعدما تم هجر نظرية الخطأ لمواجهتها العديد من الاعتراضات كان أهمها، ما ذكره الفقيه شارل روسو: "أنها تقوم على عناصر نفسية يصعب تحليلها وقياسها، مصدرها القانون الخاص الذي تختلط فيه عادة فكرة مخالفة القانون مع فكرة الخطأ، والتي لا يمكن نقلها بحالتها هذه إلى مستوى العلاقات الدولية، كما أنها تؤدي إلى تعقيدات لا مبرر لها على مستوى العلاقات الدولية".<sup>2</sup>

كما كان الفقيه أنزليوتي أول من نادى بالتخلي عن فكرة الخطأ كأساس للمشروعية الدولية، واستبدالها بالمسؤولية الموضوعية التي تتأسس على مخالفة الدولة لأحد التزاماتها الدولية. وعليه التخلي عن جميع أوجه البحث النفسية والشخصية، وتأسيس المسؤولية الدولية على معيار موضوعي هو مخالفة القانون الدولي. فيكفي أن ترتكب الدولة مخالفة للقانون الدولي دون البحث عن إرادة الدولة وقصدها في ارتكاب المخالفة من عدمه، حتى تقوم مسؤوليتها الدولية.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> تشكل نظرية العمل الدولي غير المشروع ونظرية المخاطر من الأسس التي يأخذ بها الفقه والقضاء الدوليين في الوقت المعاصر لإقامة مسؤولية الدولة.

<sup>2</sup> أنظر:

Ch. Rousseau, La responsabilité internationale, cours de doctorat, paris, 1960, p.12.

<sup>3</sup> محمد حافظ غانم، المسؤولية الدولية، محاضرات أقيمت على طلبة قسم الدراسات القانونية بمعهد الدراسات العربية، جامعة الدول العربية، القاهرة، 1962، ص. 92.

وهكذا يتخلى الفقه الدولي عن نظرية الخطأ ويتبنى نظرية العمل الدولي غير المشروع.<sup>1</sup> كما أيدت لجنة القانون الدولي الاتجاه الفقهي الغالب في مشروعها عن المسؤولية الدولية حيث قررت: "كل عمل دولي غير مشروع لدولة ما ينتج مسؤوليتها الدولية".<sup>2</sup> وهو ذات الاتجاه الذي أكده القضاء الدولي.<sup>3</sup>

### (أ) تعريف العمل الدولي المشروع: تتفق كل العبارات التي استخدمها الفقه في تعريفه في: اعتبار

العمل غير المشروع دولياً متى كان مخالفاً لالتزامات الدولة الدولية، وقد عرفه كل من:

- روسو: "عدم المشروعية تتمثل في التناقض الذي يوجد بين تصرف الدولة في مجال معين والتصرف الذي كان يجب عليها اتخاذه بمقتضى قواعد القانون الدولي فالأساس الوحيد لإقامة المسؤولية الدولية هو خرق قاعدة قانونية اتفاقية أو عرفية، ويكفي لإقامة المسؤولية أن ينسب إلى الدولة عملاً مخالفاً للقانون الدولي دون حاجة للرجوع إلى نظرية الخطأ أو المخاطر كما هو الحال في القانون الداخلي".<sup>4</sup>

- Anzelotti: "أن عمل الدولة إيجابياً كان أم سلبياً يترتب مسؤوليتها اتجاه الدول الأخرى إذا كان مخالفاً للقانون الدولي".<sup>5</sup>

- إبراهيم العناني: "العمل غير المشروع كعنصر في المسؤولية الدولية هو السلوك المخالف للالتزامات قانونية دولية، وبمعنى آخر هو الخروج على قاعدة من قواعد القانون الدولي.... أي كان مصدرها اتفاق أو عرف أو مبادئ القانون العامة التي أقرتها الأمم المتحدة".<sup>6</sup>

<sup>1</sup> من الفقهاء المؤيدين لهذا الاتجاه:

- روسو: "عندما تستبعد نظرية الخطأ، فإن الأساس الوحيد المقبول هو مخالفة إحدى قواعد القانون الدولي"  
- بول روتير: Paul Reuter يذهب إلى اعتبار العمل الدولي غير المشروع أساساً للمسؤولية الدولية، بل الشرط الأول والأمم لقيامه.

- بادفان Basderont: الذي يرى استبعاد فكرة الخطأ تماماً من نطاق المسؤولية الدولية واستبدالها بمفهوم العمل غير المشروع، دولياً والذي يمثل الأساس الوحيد للمشروعية الدولية للدولة.

<sup>2</sup> المادة 01 من مشروع لجنة القانون الدولي.

<sup>3</sup> حكم المحكمة الدائمة للعدل الدولي الصادر في قضية شورزوف سنة 1927 الذي قرر: "أنه من مبادئ القانون الدولي أن مخالفة التزام دولي سيتبع الالتزام بالتعويض عن ذلك بطريقة كافية، وأن الالتزام بالتعويض هو النتيجة الحتمية لأي إخلال بتطبيق أي اتفاقية دولية دون الحاجة للنص على ذلك بطريقة صريحة في نفس الاتفاقية".

<sup>4</sup> أنظر:

Charles Rousseau, droit international public, *Op.Cit.*, p.11 et 18.

<sup>5</sup> أنظر:

Anzellotti, Cours de droit international, 3eme Edition, traduit par Gidel. Sirey, paris, 1929, p.496.

<sup>6</sup> إبراهيم محمد العناني، المرجع السابق، ص.268-269.



- لجنة القانون الدولي: "هو مخالفة الدولة لالتزاماتها الدولية يشكل عملا دوليا غير مشروع أيا كان مصدر الالتزام الدولي المنتهك"<sup>1</sup> و"لا يجوز وصف فعل الدولة بأنه غير مشروع دوليا إلا بمقتضى القانون الدولي، ولا يمكن أن يتأثر هذا الوصف بكون القانون الداخلي يصف الفعل ذاته بأنه غير مشروع"<sup>2</sup>.  
وعليه، لا يجوز وصف الفعل بأنه مشروع أو غير مشروع إلا وفقا للقانون الدولي ولا عبارة بوصف القانون الداخلي له، فقد يكون تصرف الدولة مشروعا طبقا لقانونها الداخلي ولكن مخالف لالتزاماتها الدولية وهنا يوصف العلة بأنه غير مشروع.

(ب) شروطه: يشترط لوجود العمل الدولي غير المشروع توافر عنصرين:

- عنصر موضوعي (مادي خارجي ملموس) وهو يتمثل في القيام بعمل أو امتناع عن عمل منسوب إلى دولة وفقا للقانون الدولي

- عنصر شخصي: أن يشكل ذلك التصرف خرقا لالتزام دولي مفروض على هذه الدولة.

وقد أكد كل من الفقه والقضاء ضرورة توافر هذين العنصرين لوصف عمل الدولة بأنه غير مشروع دوليا. حيث أكدته محكمة العدل الدولية في حكمها الصادر في قضية فوسفات مراكش والتي قررت: "أن العمل الدولي غير المشروع يتمثل في العمل المنسوب للدولة والذي يوصف بأنه خرق للالتزامات الدولية". وبالتالي، هناك اجماع فقهي على أنه يكفي لقيام العمل الدولي غير المشروع دوليا مخالفة الدولة لأحد التزاماتها الدولية، وأن مجرد المخالفة ونسبتها للدولة كافية لقيام المسؤولية الدولية للدولة المخالفة. لكن ذهب البعض<sup>3</sup> إلى اشتراط عنصر ثالث وهو: تحقق الضرر.

لكن الاتجاه السائد هو أنه لا يشترط تحقق الضرر لوصف العمل الذي تقوم به الدولة بالمشروعية أو عدم المشروعية وهو ما ذهب إليه شارل روسو من أن "المسؤولية الدولية تتولد من فعل يخالف قاعدة من قواعد القانون الدولي، وهذا الفعل قد يكون تصرفا إذا كان الالتزام بالامتناع عن عمل؛ وقد يكون امتناعا إذا كان الالتزام بإتيان عمل ما، ولا يلزم كي تتحقق المسؤولية أن يكون هناك ضرر. فإن انتهاك القانون وحده

<sup>1</sup> أنظر:

Charles Rousseau, droit international public, *Op. Cit.*, p.12.

<sup>2</sup> راجع مشروع لجنة القانون الدولي حول المسؤولية الدولية، المرجع السابق.

<sup>3</sup> أندراسي: وقوع الضرر من أهم الشروط التي يتطلبها القانون الدولي لقيام المسؤولية الدولية، فيجب أن يثبت أن الاخلال بالالتزام دولي منسوب لشخص دولي قد سبب ضررا لشخص دولي آخر حتى تقوم المسؤولية الدولية؛ حافظ غانم: "يشترط لتحقيق المسؤولية الدولية أن ينتج عن الفعل غير المشروع ضرر يصيب دولة من الدول، أو منظمة دولية، ويقصد بالضرر المساس بحق أو بمصلحة مشروعة لأحد أشخاص القانون حتى ولو كان الضرر معنويا".

## المحور الرابع: المسؤولية الدولية الناجمة عن خرق التزام في مجال حماية البيئة البحرية

يكفي لتبرير حق الدولة التي كانت ضحيته، وفي هذا يختلف القانون الدولي عن القانون الداخلي.<sup>1</sup> وعليه ففوق الضرر ليس شرطاً لقيام العمل الدولي غير المشروع؛ ولكن هو شرط لقيام المسؤولية الدولية لإمكان المطالبة بتعويض الأضرار المترتبة.

### (ج) أنواع الالتزامات المترتبة على انتهاكها نشوء العمل الدولي غير المشروع: يعرف القانون

الدولي طرق مختلفة لتنفيذ الالتزامات الدولية، فقد يقتضي من الدولة القيام بنشاط معين أو الامتناع عن هذا النشاط أو تنفيذ الالتزام الدولي بتحقيق نتيجة معينة. وهذه التفرقة تسمى في الفقه الدولي التفرقة بين:

- الالتزام باتباع سلوك معين *Obligation de Comportement*.

- الالتزام بتحقيق نتيجة *Obligation de Résultat*.

❖ **الالتزام باتباع سلوك معين:** هو الالتزام الذي يستلزم من الدولة اتباع سلوك محدد قصد الوصول إلى

النتيجة المطلوبة من ذلك الالتزام وأمثلة ذلك:

- أن يطلب إلى الدولة القيام بسن قاعدة قانونية سواء كانت قانوناً أم لائحة.
- ما نصت عليه الاتفاقية الدولية لمنع كافة أشكال التمييز العنصري التي اعتمدت من طرف الجمعية العامة سنة 1965 والتي قررت: "على كل دولة طرف في الاتفاقية اتخاذ تدابير فعالة لتعديل أو إلغاء أو إبطال أي حكم تنظيمي يكون من آثاره خلق التمييز العنصري أو إدامته في حالة وجوده".<sup>2</sup>
- ما ورد في المادة 3/10 من الاتفاقية الدولية للحقوق الاقتصادية والاجتماعية من النص على أن: "تكرس الدولة بنص تشريعي تحريم استخدام الأطفال والنساء في أعمال تكون من طبيعتها الإساءة إلى اخلاقهم أو صحتهم أو تعريض حياتهم للخطر أو احتمال الإضرار بنموهم الطبيعي".<sup>3</sup> وعليه، يتحقق الانتهاك هنا عند عدم سن هذا التشريع ولو لم تسجل الدولة المذكورة أي حالة فعلية لاستخدام الأطفال.

<sup>1</sup> أنظر:

Ch. Rousseau, *La responsabilité internationale, Op.Cit.*, p.24.

<sup>2</sup> راجع المادة 01/02 من اتفاقية القضاء على كافة أشكال التمييز العنصري المبرمة بتاريخ 1965/12/21 بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 2106 ألف (د-20)، دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 1969/01/04.

<sup>3</sup> راجع المادة 03/10 من العهد الدولي الخاص بالحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية المبرم في 16 ديسمبر 1966 بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 2200 ألف (د-21)، ودخل حيز النفاذ بتاريخ 1976 01/03.

❖ **الالتزام بتحقيق نتيجة:** هو ذلك الالتزام الذي يتطلب من الدولة تحقيق نتيجة معينة بغض

النظر عن الوسيلة تتبعها الدولة لبلوغ هذه النتيجة مادامت تتصف بأنها مشروعة. فالنتيجة مقصودة لذاتها، أما السلوك الذي تتخذه الدولة لتحقيق النتيجة فهو مجرد سلوك وليس محلاً للالتزام. فإذا لم تتحقق النتيجة كانت الدولة مسؤولة ولا تتخلص من مسؤوليتها إلا إذا أثبتت وجود سبب أجنبي خارج عن إرادتها حال دون بلوغ النتيجة. ومن أمثله:

- ما نصت عليه المادة 21 من مشروع لجنة القانون الدولي حول المسؤولية، حيث قررت: "تنتهك الدولة التزاماً دولياً يتطلب منها تأمين نتيجة معينة بالوسيلة التي تختارها، إذا لم تؤمن هذه الدولة بالتصرف الذي قامت به النتيجة التي يتطلبها هذا الالتزام....."<sup>1</sup>.

- ما نصت عليه المادة 2/22 من اتفاقية فيينا للعلاقات الدبلوماسية لعام 1961 من أن: "على الدولة المعتمد لديها التزاماً خاصاً باتخاذ جميع التدابير المناسبة للحيلولة دون اقتحام أماكن البعثة أو الأفراد بها أو تعكير أمن البعثة أو الانتقاص من كرامتها". ففي هذه الحالة تلتزم الدولة بحماية أمن هذه البعثة ومنع اقتحام مقارها بصرف النظر عن أسلوب أو طرق هذه الحماية. فإذا أحدث اقتحام لمقر البعثة الدبلوماسية أثرت مسؤولية الدولة عن خرق ذلك الالتزام وعن عدم تحقيق النتيجة المطلوبة منها.

❖ **التزام الدولة بمنع وقوع حدث معين:** يعني التزام الدولة بتأمين تحقيق نتيجة معينة مؤداها منع وقوع

حدث معين دون أن تفرض على الدولة اتباع سلوك معين ومثال ذلك: الالتزام العرفي الذي يفرض على الدولة أن تحرص على ألا يتعرض رعايا دولة أخرى في إقليمها لعمليات الاغتيال التي تقوم بها أجهزة معادية للأجانب، فالنتيجة التي تطلب من الدولة الالتزام بتحقيقها هي العمل على منع وقوع الحدث. والعنصر الجوهري لانتهاك الالتزام هو وقوع الحدث.<sup>2</sup> وتتعدد صور هذا الالتزام بتعدد المعاهدات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية ومنها:

- الالتزام بمنع تلويث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه المنصوص عليه في كافة المعاهدات الدولية المتعلقة بالبيئة البحرية (التزام بمنع وقوع حدث معين). وبالتالي تعتبر الدولة منتهكة لهذا الالتزام بمجرد وقوع تلوث وعدم اتخاذ الوسيلة المناسبة لمنع وقوعه.

<sup>1</sup> راجع نص المادة 21 من مشروع لجنة القانون الدولي حول المسؤولية الدولية، المرجع السابق.

<sup>2</sup> بن عامر التونسي، المرجع السابق، ص. 242-243.

## المحور الرابع: المسؤولية الدولية الناجمة عن خرق التزام في مجال حماية البيئة البحرية

- التزام الأطراف باتخاذ كافة التدابير والوسائل والإجراءات الملائمة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه<sup>1</sup> (الالتزام باتتبع أسلوب معين). مثل القيام بسن القوانين أو التنظيمات الوطنية لمنع ومعاينة تلوث البيئة البحرية. ويعتبر تقصير الدولة في اتخاذ هذه الإجراءات خرقاً للالتزام.

- ما ورد في معظم المعاهدات من نصوص تحظر على الدولة القيام بإغراق النفايات الضارة في البحار إلا بناءً على تصريح مسبق من السلطات المختصة.<sup>2</sup> (الالتزام بالامتناع عن القيام بأفعال معينة). ويتم خرق هذا الالتزام إذا قامت الدولة بإغراق مثل هذه المواد الضارة في البحار مخالفة للحظر الوارد.

ومن الالتزامات التي تتطلب من الدولة القيام بتصرف إيجابي في إطار التعاون الإيجابي لمنع تلوث البيئة البحرية ما ورد في كافة الاتفاقيات الدولية الخاصة بالبحار مثل:

- إبلاغ الدول الأخرى بالحوادث الناتجة عن المواقف الحرجة في البحار.  
- الالتزام بالتعاون الإيجابي لمكافحة التلوث بالزيت الناجم عن المواقف... وهو ما أكدته محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو.

إذا هناك تأكيد واجماع الفقه والقضاء على ثبوت وإقرار التزام الدولة بالمحافظة على البيئة البحرية وحمايتها من كافة أشكال التلوث؛ وانتهاك الدولة بقيامها بأعمال أو السماح بمباشرة أعمال يترتب عليها تلوث البيئة البحرية يعتبر عملاً دولياً غير مشروع يترتب أساساً للمسؤولية الدولية.

ولا يعيق تطبيق هذه النظرية قاعدة نسبية أثر المعاهدات في القانون الدولي والتي تقضي بأن المعاهدة لا تلزم إلا أطرافها ولا يمكن مساءلة شخص دولي عن فكرة التزام دولي في معاهدة ما لم يكن طرفاً فيها. والسبب في ذلك أن الالتزام الدولي بحفظ وحماية البيئة البحرية ضد التلوث لا يستمد مصدره من المعاهدات الدولية فحسب، بل يجد أصله ومصدره كذلك في العرف الدولي ومبادئ القانون الدولي التي تشكلت من ممارسات الدول في مجال التلوث العابر للحدود، ومن أحكام القضاء في هذا المجال،<sup>3</sup> والمبادئ التي أقرها

<sup>1</sup> راجع نص المادة الأولى من كل من اتفاقية أوسلو ولندن لمنع التلوث الناجم عن إغراق النفايات في البحار؛ ونص المادة الرابعة من اتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث في 16 فيفري 1976.

<sup>2</sup> راجع نص المادة الرابعة من اتفاقية لندن لعام 1972؛ ونص المواد الخامسة والسادسة من اتفاقية أوسلو لمنع إغراق النفايات في البحار لعام 1972.

<sup>3</sup> من أحكام القضاء في هذا المجال:

- حكم محكمة التحكيم في قضية مصهر تريل في مارس 1941.
- حكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو عام 1949.

الفقه الدولي.<sup>1</sup> الذي اعترف بالجزء 12 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. ودخوله حيز النفاذ على اعتباره قانون دولي عرفي أعاد تدوين قواعد دولية عرفية استقرت منذ زمن طويل في القانون الدولي، وهذا الجزء هو الذي يحدد وينظم جوهر ومضمون الالتزام الدولي بحفظ وحماية البيئة البحرية.<sup>2</sup> فالعمل الدولي غير المشروع هو التزام عام مفروض على كافة الدول أعضاء الجماعة الدولية سواء كانت طرفاً في اتفاقية الأمم المتحدة أم لا. وعليه أي دولة تقوم بانتهاك هذا الالتزام بارتكاب عمل من أعمال تلويث البيئة البحرية أو عدم منع ارتكاب مثل تلك الأعمال الملوثة، فهي ترتكب عملاً دولياً غير مشروع يترتب مسؤوليتها الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية؛ أي إمكانية إقامة المسؤولية الدولية على أساس العمل الدولي غير المشروع.

**2. نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية:** لا شك أن ترتيب المسؤولية الدولية مبني على انتهاك التزام دولي، الذي قد ينتج عن عمل أو امتناع عن عمل في شكل تصرف دولي غير مشروع. لكن قد ينشأ ضرر عن نشاط مشروع دولياً لا يُحظره القانون الدولي، مثل منشآت الحفر في قاع البحر، المنشآت النووية ذات الاستعمالات السلمية والتي تُحدث في مجملها أضراراً ليست داخل إطار حدود الدولة فحسب، بل خارج حدودها كذلك. فكيف يمكن تبرير المسؤولية التي تتولد من أنشطة مشروعة دولياً.

(أ) **نشأة نظرية المسؤولية على أساس المخاطر:** نشأت هذه النظرية في القوانين الداخلية منذ وقت طويل لحماية ضحايا الحوادث الصناعية اللذين لا يتمكنوا من إثبات الخطأ من جانب محدث الضرر. فاتجه الفقه في مختلف الأنظمة القانونية إلى تبني مبدأ المسؤولية دون الحاجة إلى إثبات الخطأ؛ وهو ما يعرف بنظرية المسؤولية المطلقة. ويرجع الفضل في إرساء هذه النظرية إلى القضاء الانجليزي في الحكم الصادر سنة 1868 في قضية "Fletcher" ضد "Rylands".<sup>3</sup> واتجهت مختلف التشريعات الوطنية للأخذ بها

- المبدأ رقم 21 من مبادئ إعلان ستوكهولم حول البيئة في جوان 1972.

- المبدأ رقم 2 من مبادئ إعلان البيئة الصادر عن مؤتمر ريو دي جانيرو عام 1992

<sup>1</sup> تجد هذه القاعدة تفسيرها في: مبدأ أحسن الجوار أو مبدأ الاستخدام غير الضار للإقليم.

<sup>2</sup> أنظر:

P.M. Dupuy, La responsabilité internationale des Etats du fait de l'atteinte à l'environnement marin, acte de Xème, colloque de la S.F.D.E., Economica, paris, 1988, pp.52-57.

<sup>3</sup> تتلخص وقائع هذه القضية في أن مالك إحدى الطواحين أقام فوق أرضه خزاناً كبيراً للمياه، وقد تسربت مياه الخزان إلى منجم فحم حجري كان يجهل وجوده بجوار الخزان تحت أرضه فأحدثت المياه أضراراً خطيرة بالمنجم. ورفعت القضية أمام القضاء الانجليزي فقرر مسؤولية صاحب الطاحونة عن الأضرار التي وقعت للمنجم بصرف النظر عن نسبية أي خطأ إليه.

والنص عليها في قوانينها الداخلية، ومنها التشريع الفرنسي الصادر سنة 1946، وكذا التشريع الأمريكي والتشريع المصري في القانون المدني رقم 131 لعام 1948 في المادة 178.

❖ **عناصر المسؤولية على أساس المخاطر:** لا تشترط المسؤولية على أساس المخاطر توافر عنصر الخطأ في نشاط الشخص القانوني الدولي، ولا يشترط أن يكون الضرر قد نتج عن عمل غير مشروع دولياً، فهي مسؤولية تقوم على ثلاث عناصر هي:

- **الضرر العابر للحدود: (transfrontière Dommage)** يعتبر الضرر شرطاً أساسياً في قيام المسؤولية على أساس المخاطر، لأنها تنشأ بمجرد حدوث الفعل المسبب للضرر، الذي يجب أن يكون ملموساً وعلى قدر من الأهمية، ويشمل كل الأضرار التي تصيب البيئة البحرية، ومما لا شك فيه أن النشاطات التي تقوم بها الدول داخل حدود إقليمها للأغراض السلمية هي نشاطات مشروعة دولياً - وتتحمل مسؤوليتها بنفسها في حدود إقليمها - ما لم يكن في أسلوب ممارستها أي تعارض مع قواعد القانون الدولي، لذا يجب أن يكون الضرر عابراً للحدود يصيب إقليم دولة غير الدولة التي صدر منها النشاط الخطر،<sup>1</sup> فقد ثبت أن هناك علاقة سببية بين النشاط القائم والضرر الواقع على شخص قانوني آخر، وأصبح مبدأ منع الضرر العابر للحدود جزءاً من قواعد القانون الدولي وهو ما أقره القضاء الدولي<sup>2</sup> والاتفاقيات الدولية<sup>3</sup> وكذا لجنة القانون الدولي<sup>4</sup>.

- **الخطر:** اختلف الفقه في تحديد مفهوم الخطر، فالبعض يرى أن الخطر يعني احتمال وقوع حادث ضار دون أن يؤدي ذلك بالضرورة إلى حدوث ضرر، في حين يرى آخرون أن الخطر يتمثل في

---

وقرر أن أي شخص يستغل مشروعات تشكل خطراً بالنسبة للغير يعتبر مسؤولاً عن الأضرار المحتملة حتى في حالة عدم إسناد أي خطأ إليه.

<sup>1</sup> زرقان وليد، "نظرية المخاطر كأساس لمسؤولية الدولة عن أنشطتها النووية السلمية (بين النظرية والممارسة الدولية)"، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة خنشلة، العدد 06، جوان 2016، ص.416.

<sup>2</sup> الرأي الاستشاري لمحكمة العدل الدولية بشأن مشروعية استخدام أو التهديد باستخدام الأسلحة النووية الصادر بتاريخ: 1996/07/08.

<sup>3</sup> تضمنت الاتفاقيات الدولية المنظمة للمسؤولية الدولية عن الأضرار النووية الضرر لكنها لم تفرق بين الضرر الجسيم وغير الجسيم كما أنها اعتدت بالأضرار غير النووية إذا نتجت عن حادث نووي.

<sup>4</sup> جاء في مشروع مواد المسؤولية للجنة القانون الدولي تعريف الضرر العابر للحدود: "بالإضافة للنشاط الذي يتم داخل دولة ما ويحدث أثراً ضاراً في دولة أخرى أنشطة تمارس تحت ولاية الدولة أو تحت سيطرتها كأن تتم في أعالي البحار ويكون لها آثار في إقليم دولة أخرى أو في أماكن تحت ولايتها أو سيطرتها". أنظر في هذا الموضوع: نص مشروع المسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي، حولية لجنة القانون الدولي، الدورة الخمسين 1998، المجلد الثاني، الجزء الثاني.

الأنشطة التي من المرجح أن تسبب أضرارا جسيمة، و يرى البعض الآخر أن النشاط الخطر هو الذي تتبى طبيعته أو المواد المستخدمة فيه باحتمال إحداث أضرار جسيمة مهما كانت ضآلة هذه الاحتمالات كاستخدام المواد النووية، لذا فالتنبؤ بالخطر شرط و معيار تستند عليه المسؤولية على أساس المخاطر من أجل الحد من نطاق الموضوع، لأنه إذا لم يؤخذ بهذه المعايير فإن المسؤولية ستكون مطلقة عن أي ضرر عابر للحدود وقد لا يكون ذلك مقبولا. كما يشترط في الخطر أن يكون ملموسا بحيث يمكن تبينه من الخصائص المادية للنشاط.<sup>1</sup>

- **إسناد الضرر إلى الدولة مصدر النشاط الخطر:** يمثل إسناد الضرر إلى الدولة التي ارتكب النشاط الخطر على إقليمها شرط جوهري للحصول على التعويض في نظرية المخاطر، إذ تعتمد كل دولة في ممارسة ولايتها على إقليمها على مبدأ السيادة الذي يتيح لها إسناد المسؤولية عن الآثار الضارة العابرة لحدودها الإقليمية، أما بالنسبة للمناطق التي تخرج عن ولاية الدولة مثل أعالي البحار أو الفضاء الخارجي فهي إرث للبشرية جمعاء، يحق لكل دولة استخدامها واستغلالها بالقدر الذي تشاء شريطة عدم الإخلال بقواعد القانون الدولي وحقوق الدول الأخرى، وبالتالي تقع المسؤولية كاملة على الدولة المتسببة في الضرر الذي يحدث في المنطقة الاقتصادية الخالصة وأعالي البحار جراء الأنشطة التي تمارسها.

(ب) **نظرية المخاطر في مجال العلاقات الدولية:** اختلف الفقه في تأسيس المسؤولية الدولية على

أساس المخاطر، فهناك من أيد ونادى بتطبيقها في مجال العلاقات الدولية، وهناك من يرفض تطبيق نظرية المسؤولية المطلقة:

❖ **الاتجاه المؤيد لإعمال نظرية المخاطر:** ظهر مبدأ المسؤولية المطلقة لأول مرة من خلال المناقشات التي دارت باللجنة التاسعة لمعهد القانون الدولي التي عقدت في سبتمبر سنة 1905 حول وضع قواعد المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الأجانب في حالة الحرب الأهلية. ثم ظهر مبدأ المسؤولية المطلقة بوضوح في مشروع تدوين القانون الدولي الذي وضعه *Pascale Fioré* سنة 1911، حيث جاءت مادته 594 مؤكدة على ضرورة تطبيق المسؤولية المطلقة في مجال العلاقات الدولية إذ نصت: "إذا قامت حكومة إحدى الدول بعمل اقتضته متطلبات حقيقية كضرورات عامة. ترتب عليه ضررا لدولة أجنبية أو لرعاياها تكون هذه الحكومة ملزمة بتعويض هذا الضرر، وتعتبر الدولة مسؤولة مباشرة حتى ولو كان هذا العمل

<sup>1</sup> زرقان وليد، المرجع السابق، ص. 416.

الصادر عن حكومتها مشروعا ومبررا".<sup>1</sup> وهو ما أيده الفقيه *Gorge Celle* بقوله: "أن فكرة المسؤولية تبدأ بضرر وتنتهي بتعويض، ولا توجد رابطة ضرورية بين نقطة البداية ونقطة النهاية".<sup>2</sup> كما اتجه كذلك الفقيه *Anzeloti* إلى رفض المسؤولية على أساس الخطأ وأسبها على نظرية المخاطر مصرحا: "يكفي أن تكون الدولة السبب في وقوع الضرر من الناحية الموضوعية لكي تنشأ مسؤوليتها".<sup>3</sup> وقرر شارل روسو أنه: "متى استبعدنا فكرة الخطأ الذي أقره القانون الخاص، فسوف يكون من المستحسن جعل المسؤولية الدولية مسؤولية موضوعية خالصة تؤسس على فكرة المخاطر أو الضمان".<sup>4</sup>

### ❖ الاتجاه الرافض لتطبيق نظرية المخاطر: ظهر اتجاه آخر في الفقه الدولي يرفض تطبيق نظرية

المسؤولية المطلقة في العلاقات الدولية، ومن هؤلاء الفقهاء القاضي السوفياتي كريلوف في رأيه المخالف في قضية كورفو الذي صدر فيها حكم محكمة العدل الدولية في 19 أبريل 1949 والذي قرر: "أن مسؤولية الدولة المؤسسة على العمل غير المشروع تفترض على الأقل وجود خطأ ترتكبه الدولة، ولا يمكن أن تنقل إلى ميدان القانون الدولي نظرية المخاطر التي أخذت بها التشريعات المدنية في دول كثيرة؛ فلكي تؤسس مسؤولية الدولة يجب الاعتماد على نظرية الخطأ".<sup>5</sup> كما قرر الفقيه بول روتير أن مضمون الخطر الاستثنائي للأشياء الخطيرة يطرح قرينة العمل غير المشروع، وترمي هذه القرينة إلى حماية الأطراف الأخرى.<sup>6</sup> وبذلك يعبر الفقيه روتير عن رفضه لفكرة المخاطر وتبنيه لنظرية المسؤولية عن العمل الدولي غير المشروع في مجال المسؤولية الدولية.

بعد عرض آراء الفريقين المؤيد والمعارض لنظرية المخاطر في القانون الدولي، يتبين أنه لا يمكن الادعاء بوجود قاعدة عرفية في القانون الدولي تقيم مسؤولية الدولة على أساس المسؤولية المطلقة؛ لأن

<sup>1</sup> سمير محمد فاضل، المسؤولية الدولية عن استخدام الطاقة النووية وقت السلم، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، دار الكتب، القاهرة، 1986، ص.324.

<sup>2</sup> أنظر:

Gorge Scelle, manuel de droit international public, Domat-Montchrestien, paris, 1948, p.909.

<sup>3</sup> أنظر:

Anzillotti, Cours de droit international, *Op.Cit.*, p. 420.

<sup>4</sup> أنظر:

Charles Rousseau, droit international public, *Op.Cit.*, p.22.

<sup>5</sup> راجع:

Recueil, C.J.I., 1949, p.72.

<sup>6</sup> أنظر:

Paul Reuter, Cité par : G. Christian, La responsabilité pour les dommages résultant d'activité qu'il n'interdit pas, *A.F.D.I.*, 1983, p.101.



الأساس السائد في القانون الدولي العرفي والاتفاقي هو أنه لكي تثار مسؤولية الدولة يجب أن تكون قد خالفت أحد الالتزامات الدولية الملقاة على عاتقها. ولا يعني ذلك استبعاد تطبيق نظرية المخاطر في مجال العلاقات الدولية، بل يجب إقامة المسؤولية عن الأنشطة الشديدة الخطورة على أساس المسؤولية المطلقة دون حاجة للرجوع إلى نظرية الخطأ أو إثبات عدم مشروعية النشاط الذي تباشره الدولة. وهذا ما ذهبت إليه بعض الاتفاقيات الدولية التي قررت الأخذ بهذه النظرية صراحة لتأسيس المسؤولية عن بعض الأنشطة الخطيرة. لكن يبقى اللجوء إلى هذه النظرية استثناء من الأساس السائد وهو نظرية العمل الدولي غير المشروع.<sup>1</sup>

(ت) **تطبيق نظرية المخاطر في المعاهدات الدولية:** رغم معارضة بعض الفقه الدولي لتطبيق نظرية المخاطر في مجال العلاقات الدولية، إلا أننا نجد بعض المعاهدات الدولية أقرت بنظرية المسؤولية المطلقة، لا سيما إذا تعلق الأمر ببعض الأنشطة الخطرة في المجال الدولي مثل:

❖ **استعمال الطاقة النووية في الأغراض السلمية:** من المؤكد اليوم أنه لا يمكن الاستغناء عن

استغلال واستثمار الذرة لسير الأنظمة الاقتصادية الحديثة، وحيث لا يمكن الحكم بالحد من ممارسة هذه الأنشطة، اتجه الفقه الدولي إلى إقامة المسؤولية عن الأضرار المترتبة على مثل هذه الأنشطة على أساس نظرية المخاطر، وأخذت به الاتفاقيات الدولية للمسؤولية عن استخدام الطاقة النووية في الأغراض السلمية ومن هذه الاتفاقيات:

- اتفاقية باريس المنعقدة في 1960/07/29 المكملة بواسطة اتفاقية بروكسل المنعقدة في 1963/01/31 عن المسؤولية المدنية في المجال النووي، وقد أقامت المسؤولية الموضوعية على عاتق المستثمر النووي عن الضرر الذي ينجم عن مركز الطاقة النووي الذي يستثمره.<sup>2</sup>
- اتفاقية بروكسل المبرمة في 1963/05/25 عن المسؤولية في ميدان النقل البحري للمواد الذرية. وقد قررت المادة 1/2 المسؤولية الموضوعية أو المطلقة لمشغلي السفن النووية عن الحوادث الناتجة عن الوقود النووي.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> من هذا الاتجاه: حافظ غانم، المسؤولية الدولية، المرجع السابق، ص.100؛ سمير فاضل، المرجع السابق، ص.329.

<sup>2</sup> أنظر:

P.M. Dupuy, droit international public, Dalloz, paris, 1992, p.337.

<sup>3</sup> راجع نص المادة 1/2 من اتفاقية بروكسل المبرمة في 25 ماي 1963 والتي نصت على أن: "يتحمل مشغل السفينة النووية المسؤولية المطلقة عن أية أضرار نووية رهنا بإثبات وقوع هذه الأضرار عن حادث نووي وتشمل الوقود النووي لهذه السفينة أو المنتجات والفضلات المشعة الناتجة عن هذه السفينة".

- اتفاقية فيينا المبرمة في 31/05/1963 حول المسؤولية المدنية عن الضرر النووي الناجم عن حادث في منشأة نووية.<sup>1</sup>

في الواقع أن كل هذه المعاهدات تنص على المسؤولية المدنية لمستثمر المشروع النووي، وفي أغلب الاحوال يكون المستثمر فردا خاصا؛ لكن هذا لا يستبعد مسؤولية الدولة المطلقة عن الاضرار النووية عندما تمارس هذه الأنشطة في نفس الظروف التي يمارس فيها أشخاص القانون الخاص.

### ❖ إطلاق الأجسام الفضائية: من المعاهدات الدولية النادرة التي أقرت بمبدأ المسؤولية المطلقة للدولة

عن تعويض الأضرار الواقعة بالدول الأخرى هي معاهدة 27/01/1967 عن المسؤولية الدولية للدولة عن الاضرار التي تحدثها الأجسام الفضائية التي أطلقتها أو ساعدت في إطلاقها عن الأضرار التي تلحق بدول أخرى والناجمة عن هذه الأجسام. وهو ما أكدته المادة 07 من المعاهدة<sup>2</sup>؛ والمادة 02 من اتفاقية 29/03/1972 حول المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن الأجسام الفضائية.<sup>3</sup> واستثناءً على هذه المادة، أعفت المادة 06 من ذات الاتفاقية، الدولة من المسؤولية إذا أثبتت أن الضرر قد حدث كليا أو جزئيا نتيجة خطأ جسيم أو فعل أو امتناع بنية إحداث الضرر من جانب الدولة المدعية أو من جانب الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين الذين تمثلهم هذه الدولة.

وتظهر أهمية هذه الاتفاقية في كونها تنص على مبدأ المسؤولية الدولية المطلقة للدولة باعتبارها شخصا من أشخاص القانون الدولي وليس باعتبارها فردا خاصا - كما ذهبت إلى ذلك الاتفاقيات المعتمدة في المجال النووي- من جهة، ومن جهة ثانية، فقد قررت هذه الاتفاقية المسؤولية الدولية عن الاضرار التي تقع بفعل إطلاق الأجسام الفضائية ولو كان الذي قام بالإطلاق فردا خاصا من أفرادها.

### ❖ تلوث البيئة البحرية بالنفط: بسبب المخاطر التي تنتج عن صناعة نقل البترول عبر البحار والتي

<sup>1</sup> قررت المادة 1/1 أن تعبير المنشأة النووية يجب أن يشمل "كل مفاعل نووي فيما عدا المفاعل المستخدم كمصدر للطاقة على حذر وسيلة من وسائل النقل وكل مصنع ينتج أو يعالج الوقود النووي وكل موقع مخصص لغرض تخزين المواد النووية باستثناء التخزين أثناء النقل".

<sup>2</sup> أكدت المادة 07 من المعاهدة على أن كل دولة طرف في المعاهدة تطلق أو تسمح بإطلاق جهاز في الفضاء... تعتبر مسؤولة من الناحية الدولية عن الاضرار التي يلحقها ذلك الجهاز أو العناصر التي يتألف منها على سطح الأرض بإحدى الدول الأطراف في المعاهدة أو بالأشخاص الطبيعيين أو المعنويين التابعين لهذه الدولة.

<sup>3</sup> تنص المادة 02 على: "تتحمل دولة الاطلاق المسؤولية المطلقة فيما يتعلق بدفع تعويض عن الضرر الذي يحدثه جسمها الفضائي بسطح الأرض أو بالطائرات في الجو". راجع:

Convention de 29 Mars 1972 sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par les objets spatiaux, *R.G.D.I.P.*, pp.953-961.

تهدد بحدوث التلوث ووقوع حوادث يصعب معها تحديد المسؤول عن الحادث، قررت اتفاقية بروكسل المبرمة بتاريخ 1969/11/29 توجيه المسؤولية مباشرة على عاتق مالك ناقلة البترول عن الاضرار الناجمة عن حوادث التلوث بالزيت على أساس نظرية المخاطر، ولا يكون المضرور في حاجة إلى إثبات الخطأ أو العمل غير المشروع في جانب المالك لإثارة مسؤوليته.<sup>1</sup>

(ث) **القضاء الدولي وتطبيق نظرية المخاطر:** بالرغم من الاتجاه الفقهي الذي ينحو نحو تطبيق نظرية المخاطر أو المسؤولية المطلقة في العلاقات الدولية؛ فإن القضاء الدولي لم يتخذ موقفا واضحا من قضية تطبيق هذه النظرية. ويمكن سرد بعض القضايا التي رأى فيها الفقه تطبيقا لمبدأ المسؤولية المطلقة في مجال القانون الدولي:

❖ **قضية التجارب الفرنسية النووية:** يستند البعض إلى هذه القضية لأخذ القضاء الدولي بنظرية المسؤولية المطلقة في مجال إجراء التجارب النووية. التي أطلقتها فرنسا في الهواء في عمق المحيط الهادي،<sup>2</sup> حيث احتجت كل من نيوزلندا وأستراليا على إجراء هذه التجارب، مدعية بعدم مشروعيتها إجرائها نظرا لمخالفتها لقواعد القانون الدولي وإحداث أضرار بالبيئة البحرية في هاتين الدولتين. تم عرض النزاع على محكمة العدل الدولية التي أصدرت أمرا مؤقتا إلى فرنسا بالكف عن إجراء التجارب النووية في عمق الهواء حتى تصدر المحكمة حكمها في الموضوع.<sup>3</sup> لكن في العام التالي أصدرت فرنسا التزاما بعدم إجراء تجارب نووية؛ وترتب على هذا التصريح أن أوقفت المحكمة نظر الدعوى ولم تصدر حكما نهائيا فيها. وقد استند البعض على هذه القضية للقبول بإقرار المحكمة لنظرية المسؤولية المطلقة في مجال التجارب النووية، مستنديين إلى واقعة أن فرنسا قد أدركت بأن المحكمة سوف تقضي بمسئوليتها عن إجراء هذه التجارب؛ لذلك بادرت بإعلانها التخلي عن إجرائها.

❖ **مصهر تريل:** أنشأ المصهر في مدينة تريل الكندية التي تقع على مجرى نهر كولومبيا في الإقليم الكندي على مقربة من الحدود الأمريكية. حيث يتحمل المزارعين الأمريكيين أضرار جسيمة بسبب انتشار ذرات الرصاص والزنك والنحاس الخطيرة التي بلغت حوالي 10 آلاف طن في الشهر عام 1903 ووصلت إلى 355 ألف طن في اليوم في عام 1930. وكانت كل هذه الكميات تنتشر في الهواء. وأثر مطالبات

<sup>1</sup> راجع المادة 1/3 من اتفاقية بروكسل الموقعة في 1969/11/29 عن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالنفط.

<sup>2</sup> سمير محمد فاضل، المرجع السابق، ص.331-332؛ بن عامر التونسي، المرجع السابق، ص.112-113.

<sup>3</sup> راجع:

## المحور الرابع: المسؤولية الدولية الناجمة عن خرق التزام في مجال حماية البيئة البحرية

قُدمت للمحاكم الامريكية الداخلية واتفاقيات ثنائية، قررت الحكومتان إخضاع الخلاف للتحكيم وتم توقيع اتفاق التحكيم سنة 1935 الذي حسم مبدأ المسؤولية ونص في المادة 01 على تعهد الحكومة الكندية بأن تدفع إلى الحكومة الأمريكية مبلغ 350 ألف دولار تعويضا للأضرار الواقعة بالإقليم الأمريكي الصادرة عن المصدر عن المدة السابقة على أول جانفي 1932<sup>1</sup>.

أصدرت محكمة التحكيم حكمها النهائي في 11/03/1941 مقررته: "طبقا لمبادئ وقواعد القانون الدولي وطبقا لقوانين الولايات المتحدة ليس لأي دولة أن تستخدم إقليمها أو تسمح باستخدامه بطريقة تجلب الضرر بإقليم دولة أخرى أو ممتلكات الافراد القاطنين فوقه".<sup>2</sup> وعليه أقرت مسؤولية الدومين الكندي عن أعمال المصدر. ومن المبادئ التي أقرها هذا الحكم:

- مسؤولية الدولة عن تعويض الأضرار التي وقعت بالإقليم الأمريكي عن أحداث التلوث التي مصدرها إقليم كندا وسبب أضرار فوق إقليم دولة أخرى. حتى لو كانت هذه الاعمال صادرة عن الافراد الخاضعة لولاية الدولة<sup>3</sup>.

- تأكيد المحكمة على تطبيق نظرية المسؤولية المطلقة في العلاقات الدولية، واستناد المحكمة على نظرية المخاطر.

- إرساء واجب التعاون المشترك لمنع التلوث العابر للحدود. (حتى لو صدر الحكم في مجال تلوث الهواء، لكنه يصلح أساس قانون للالتزام الدولي بالمحافظة على البيئة البحرية).

❖ قضية السفينة الفرنسية "Le phare": ثارت هذه القضية بين فرنسا ونيكاراغوا، بعد قيام هذه

الأخيرة بمصادرة بعض صناديق الأسلحة التي كانت تحملها السفينة أثناء رسوها في أحد موانئ نيكاراغوا بحجة منع وصولها إلى الثوار. وإثر شكوى تقدمت بها الحكومة الفرنسية إلى حكومة نيكاراغوا، تم الاتفاق على عرض النزاع على التحكيم أمام محكمة النقض الفرنسية التي أصدرت حكمها في الموضوع، مقررته

<sup>1</sup> راجع تفاصيل هذه القضية في:

O.N.U., Recueil des sentences arbitrales, Tome III, p.1907 ; Alexandre Kiss, Droit international de l'environnement, *Op.Cit.*, pp.73-77.

<sup>2</sup> راجع:

O.N.U., Recueil des sentences arbitrales, Tome III, p.1907.

<sup>3</sup> أنظر:

Alexandre Kiss, Droit international de l'environnement, *Op.Cit.*, pp.74-75.

مسؤولية نيكاراغوا عن تعويض الأضرار التي لحقت بمالك السفينة رغم تسليم المحكمة بمشروعية الاجراء الذي اتخذته نيكاراغوا، لأنه يعتبر من قبيل أعمال الدفاع الشرعي.<sup>1</sup>

وبهذا أقرت المحكمة بمسؤولية نيكاراغوا عن تعويض الأضرار التي لحقت بالمضروبين، رغم مشروعية الأعمال التي اتخذتها وعدم مخالفتها لقواعد القانون الدولي. وهو اعتراف بنظرية المسؤولية المطلقة للدولة لمجرد إثبات علاقة السببية بين تصرف حكومة الدولة والضرر الذي وقع للضحايا دون حاجة لإثبات الخطأ أو العمل الدولي غير المشروع في جانب الدولة.<sup>2</sup>

### (ج) نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية: أثارت قضية طبيعة

المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية الخلاف بين الدول أثناء المؤتمر الثالث لقانون البحار الذي استمر تسع سنوات متواصلة ليسفر عن توقيع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بتاريخ 10/12/1982. هو ما أدى إلى بروز عدة اتجاهات لإقرار مسؤولية الدولة عن الاضرار البيئية.

فهناك اتجاه استند إلى نظام المسؤولية الموضوعية والمسماة في القانون الداخلي "المسؤولية دون خطأ" وفي القانون الدولي "المسؤولية عن الانشطة غير المحظورة دوليا".<sup>3</sup> ويعتمد أنصار هذا الاتجاه على عديد من المعاهدات الدولية المستندة على قواعد القانون الدولي الخاص، مثل المسؤولية المدنية لمالك الناقله البترولية وذلك للإقرار بمسؤولية الدولة باعتبارها شخصا من أشخاص القانون الدولي العام؛<sup>4</sup> وإلزامها بالتعويض الذي لا ينتج عن تحقق فعل غير مشروع وإنما ينتج عن تحقق أو وقوع ضرر.<sup>5</sup> وبالتالي يقرر

<sup>1</sup> أنظر:

S.A. Mohamed, Les perspectives d'une responsabilité internationale sans acte illicite, thèse de doctorat, paris, 1964, pp.237-239.

<sup>2</sup> من المؤيدين لهذا الاتجاه في الفقه العربي: سمير محمد فاضل، المرجع السابق، ص.331-332؛ بن عامر التونسي، المرجع السابق، ص.112-113.

<sup>3</sup> أنظر:

P.M. Dupuy, La responsabilité internationale des Etats pour les dommages causés par la pollution transfrontière, *Op.Cit.*, p.56.

<sup>4</sup> أنظر:

P.M. Dupuy, La responsabilité internationale des Etats du fait de l'atteinte à l'environnement marin, *Op.Cit.*, p.54.

<sup>5</sup> تنص المادة 01/41 من النص الرسمي للمحادثات أثناء المؤتمر الثالث لقانون البحار: "يجب على الدول السهر على ألا تسبب الأنشطة المقامة تحت ولايتها أو رقابتها أية أضرار في المناطق الخاضعة لولاية دولة أخرى أو البيئة البحرية لدولة أخرى. وتكون الدولة مسؤولة وفقا لمبادئ القانون الدولي عن تعويض هذه الاضرار في مواجهة الدول الاخرى". راجع: تيلو، الاتجاهات الحديثة في قانون المسؤولية الدولية، الحولية الفرنسية للقانون الدولي، 1975، ص.885.

## المحور الرابع: المسؤولية الدولية الناجمة عن خرق التزام في مجال حماية البيئة البحرية

هذا الاتجاه مسؤولية مطلقة للدولة عن كافة الاضرار التي تقع للبيئة البحرية غي إقليم دولة أخرى سواء كان مسبب الضرر أحد أجهزة الدولة أو أحد أفرادها التابعين لها او المرخص لهم بممارسة النشاط. لكن أنتقد هذا الاتجاه من قبل غالبية الدول التي وجهت انتقادات حادة ضد تطبيق شروط المسؤولية المطلقة في القانون الدولي العام.<sup>1</sup>

لكن أمام المعارضة الشديدة من جانب غالبية الدول، كان لا بد من العودة إلى النص الرسمي للتفاوض وهو نص الفقرة 01 من المادة 236، وطبقا لهذا النص تكون الدولة مسؤولة فقط عن "خرق الالتزامات الخاصة بحفظ وحماية البيئة البحرية"؛ وظلت هذه الصياغة كما هي في نص الفقرة الأولى من المادة 235 من الاتفاقية والتي قررت: "تتحمل الدولة المسؤولية الدولية طبقا لقواعد القانون الدولي حال تقصيرها في الوفاء بالالتزامات الملقاة على عاتقها في مجال حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها".

وأمام هذه الصياغة الغامضة لنص المادة 235 والذي لم يقرر صراحة أو ضمنا تبنيه لنظرية المسؤولية المطلقة عن تلويث البيئة البحرية، فقد اختلف الفقه في هذا الصدد. فذهب اتجاه إلى القول: رغم أن حكم المادة 2/235 جاء مؤيدا للاتجاه التقليدي القائم على فكرة أن تحريك المسؤولية القانونية يرتبط بوجود إخلال بالتزام قانوني سواء كان التزام ببذل عناية أو بتحقيق نتيجة ما؛ لا يعني ذلك عدم إمكان تحريك المسؤولية في غير حالة الإخلال بالالتزام القانوني، مستنديين في ذلك إلى نص المادة 1/235. وعليه وجب تحريك المسؤولية المدنية على أساس المخاطر أو ما يعرف "بالمسؤولية الموضوعية" التي يكفي لقيامها حدوث الضرر.<sup>2</sup>

أما الاتجاه الثاني، فذهب إلى أن نص الفقرة الأولى من المادة 235 من الاتفاقية جاء مؤيدا للاتجاه التقليدي للمسؤولية الدولية المؤسسة على الاعمال غير المشروعة للدولة والتي تتمثل في مخالفة الدولة لأحد التزاماتها الدولية.<sup>3</sup> وقد أكد ذلك نص المادة 232 من الاتفاقية، حيث قرر صراحة أن: "الدولة مسؤولة عن الضرر أو الخسارة المنسوبة إليها والناشئة عن تدابير اتخذتها في نطاق الاختصاصات المقررة لها بموجب الفرع السادس من الجزء الثاني عشر من الاتفاقية، وذلك إذا كانت مثل هذه التدابير غير مشروعة أو تتجاوز

<sup>1</sup> أنظر:

P.M. Dupuy, La responsabilité internationale des Etats pour les dommages causés par la pollution transfrontière, *Op.Cit.*, p.56.

<sup>2</sup> إبراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الثاني، المرجع السابق، ص.298؛ صلاح هاشم، المرجع السابق، ص.155-162.

<sup>3</sup> أنظر:

P.M. Dupuy, La responsabilité internationale des Etats du fait de l'atteinte à l'environnement marin, *Op.Cit.*, pp.56-57.

## المحور الرابع: المسؤولية الدولية الناجمة عن خرق التزام في مجال حماية البيئة البحرية

التدابير المطلوبة بصورة معقولة في ضوء المعلومات المتوفرة، وتكفل الدولة طرق اللجوء إلى محاكمها لاتخاذ إجراءات بشأن مثل هذا الضرر أو هذه الخسارة". وهو ما أكدته الفقرة الثانية من المادة 139 من الاتفاقية.

وعليه، المسؤولية الدولية للدولة عن الأضرار الواقعة بالبيئة البحرية الناتجة عن استكشاف واستغلال

أعماق البحار، هي مسؤولية عن الأعمال غير المشروعة دولياً وليست مسؤولية موضوعية. وأن تلوث البيئات الأخرى يترتب عليه إخلال في الوفاء بالالتزام وإثارة مسؤولية الدولة عن تعويض الأضرار الواقعة

بهذه الدول؛ وذلك على أساس العمل الدولي غير المشروع وليس على أساس المسؤولية المطلقة.<sup>1</sup>

وننتهي إلى أن مخالفة الدولة لالتزام دولي اتفاقي أو عرفي أو لمبدأ من المبادئ العامة للقانون

الدولي العام؛ وحيث أن الالتزام بحماية وحفظ البيئة البحرية ضد التلوث هو التزام استقر في المعاهدات

الدولية وأجمع الفقه الدولي على استقراره في القانون الدولي العرفي، فإن مخالفة الدولة لهذا الالتزام وحدوث

ضرر نتيجة هذه المخالفة، سيرتب حتماً مسؤولية الدولة عن تعويض الأضرار الناتجة عن التلوث.

حيث تعتبر الدولة مسؤولة مسؤولية دولية عن تعويض الأضرار التي تنتج عن تلويث البيئة البحرية

لدولة أخرى بسبب أعمال ضارة ملوثة صادرة عن إقليمها، سواء صدرت عن جهاز من أجهزتها أو عن أحد

الأفراد الخاصة التي تباشر عليهم اختصاصها أو إشرافها ورقابتها.

وبعد أن هجر الفقه الدولي نظرية الخطأ كأساس لقيام المسؤولية الدولية نظراً لصعوبة إثباته في

جانب الدولة، تم استبعاده لتحل محله نظرية العمل الدولي غير المشروع التي حظيت بإجماع فقهي وتكريس

قضائي دولي كأساس جوهري تقوم عليه المسؤولية الدولية في القانون الدولي وفي مجال تلوث البيئة البحرية

نظراً لوجود قاعدة عرفية في القانون الدولي تحظر على الدول -سواء كانت أطرافاً في معاهدات دولية لحماية

البيئة البحرية أم<sup>2</sup> لا-تلويث البيئة البحرية وتلتزمها بالمحافظة عليها من كل مظاهر التلوث.

إضافة لنظرية المسؤولية المطلقة كأساس للمسؤولية عن تعويض الأضرار الناجمة عن استخدام

الأشياء والتكنولوجيا الحديثة في المجال الدولي؛ الأمر الذي يصعب معه نسبة الخطأ إلى مستخدم هذه

الأشياء لا سيما إذا كانت مشروعة. وأساس ذلك أنه ليس من العدل ولا المنطق أن تتحمل دولة النتائج

الضارة للأنشطة التي تباشرها دولة أخرى بحجة أن هذه الأنشطة مشروعة، لأنها تتطوي على جانب كبير

من الخطورة قد تلحق بالدول الأخرى، وهو ما يلزمها بتعويض الأضرار الناجمة عن هذه الممارسة إذا ما

1 إبراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الثاني، المرجع السابق، ص. 298-299.

## المحور الرابع: المسؤولية الدولية الناجمة عن خرق التزام في مجال حماية البيئة البحرية

---

ثبت وقوع الضرر ونسبته إلى شخص من أشخاص القانون الدولي دون حاجة لإثبات الخطأ في جانب الدولة أو إثبات صفة المشروعية في النشاط الذي تباشره هذه الأخيرة.



**المحور الخامس: تعويض الأضرار الناجمة عن تلويث البيئة البحرية**

يترتب على ثبوت المسؤولية أثر قانوني هام يتمثل في التزام الشخص المسؤول بإزالة الآثار الضارة المترتبة على نشاطه بصرف النظر عن الأسلوب المتبع في ذلك. وهو ما يعرف في القانون الدولي بالالتزام بتعويض النتائج الضارة المترتبة على ثبوت المسؤولية على الطرف المسؤول.

وقد أكدت محكمة العدل الدولية الدائمة على مبدأ التعويض في حكمها الصادر في قضية مصنع "شورزوف" بقولها: "أنه من مبادئ القانون الدولي، ومن المبادئ العامة للقانون أنه يترتب على مخالفة الدولة لالتزاماتها بالتعويض عن ذلك بطريقة كافية. وأن هذا الالتزام بالتعويض هو المكمل الطبيعي لأية معاهدة دولية دون حاجة إلى النص عليه صراحة".<sup>1</sup>

واتجهت الدول -في مجال تعويض الأضرار الناجمة عن تلويث البيئة البحرية- إلى إقرار بعض الاتفاقيات الدولية لأشكال من التعويضات، في محاولة لإزالة الآثار الضارة التي تنتج عن تلويث البيئة البحرية التي أصابت الدولة المتضررة. وأهم هذه الاتفاقيات في هذا المجال، اتفاقية بروكسل لعام 1969 التي تتعلق بالمسؤولية المدنية عن تعويض أضرار تلوث البيئة البحرية بالزيت؛ واتفاقية بروكسل لسنة 1971 المكملة للأولى والتي تهدف إلى إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار تلوث البيئة البحرية بالزيت.<sup>2</sup> وستنصب الدراسة على إبراز النظام القانوني لاتفاقيتي بروكسل لسنة 1969 و1971 بشأن المسؤولية المدنية؛ أشكال التعويض عن الضرر البيئي وإجراءات الحصول على التعويض في إطار هاتين الاتفاقيتين على النحو التالي:

**أولاً: النظام القانوني لاتفاقيتي بروكسل:**

جاء نظام المسؤولية الذي أرسته معاهدتي بروكسل 1969، 1971 محاولة للتوفيق بين مصالح مستغلي السفن البترولية وبين مصالح صناعة البترول. فقد أقرت اتفاقية بروكسل 1969 بمبدأ المسؤولية الواحدة لمالك الناقل البترولية عن تعويض الأضرار التي تحدثها سفينته، وهذه المسؤولية محددة بحد أقصى لمبلغ التعويض. وقد انتقد هذا الحل من ناحيتين، فمن ناحية أولى يرى المستغلون أن الأعباء التي تفرضها عليهم اتفاقية 1969 أعباء قاسية ولذلك كانت لديهم الرغبة في استكمالها بمعاهدة أخرى تضع الأعباء على عاتق صناعة البترول. ومن ناحية ثانية فإن المضرورين على امتداد الدول الساحلية لا يرغبون ولا يقبلون بنظام

<sup>1</sup> راجع:

C.P.J.I.R., 5-26 Juillet 1928, p.21.

<sup>2</sup> هناك اتفاقية ثالثة خاصة بتعويض الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية الناجم عن استثمار أرصفة الحفر في البحار. وهي اتفاقية لندن لسنة 1977.

المسئولية المحدودة، وعلى ذلك فكلا الاتجاهين يميل نحو توجيه المسئولية على عاتق صناعة البترول، وفي اتفاقيتي 1969، 1971 فإن كلا الاتجاهين التقيا في منتصف الطريق، فالصندوق الدولي للتعويض يأخذ على عاتقه جزءا من مسئولية المالك -تحت بعض الشروط- حيث يتعهد بتعويض الأضرار الزائدة عن الحد الأقصى لمسئولية المالك، حتى حد أقصى آخر أكثر امتدادا، وعلى ذلك توجه المسئولية على مرحلتين، المرحلة الأولى تقع على عاتق مالك السفينة أم المرحلة الثانية فتقع على عاتق صندوق التعويض، وهذا هو النظام الذي أرسته اتفاقية 1969<sup>1</sup>. وفيما يلي نتناول النظام القانوني لاتفاقية بروكسل 1969 بشأن المسئولية المدنية وتعويض أضرار تلوث البيئة البحرية بالنفط والصعوبات التي تثيرها كالتالي:

### (أ) صعوبة تحديد الشخص المسؤول عن تعويض الضرر:

ثار التساؤل خلال المراحل التمهيديّة لإبرام اتفاقية بروكسل 1969 عن الشخص المسئول عن تعويض الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت هل هو مالك السفينة أم مالك الحمولة؟ وأثناء مؤتمر بروكسل لعام 1969، ألقى مشروع المعاهدة عبء مسئولية التعويض على عاتق مالك السفينة<sup>2</sup>. لكن لم يلق هذا الحل الاجماع حول اعتماده.

1. الاتجاه المؤيد لمسئولية مالك السفينة: حيث يبدو لدى البعض أنه من السهولة إيجاد مالك السفينة الذي يشار إليه دائما في دفتر قيد السفينة، ولا تتوافر هذه السهولة في حالة إسناد المسئولية على عاتق مالك الشحنة، ذلك أن الشحنة قد تنتقل من يد إلى يد في خلال الرحلة الواحدة، ومن ناحية أخرى فإن السفينة قد تنقل عدة شحنات مملوكة لعدة ملاك، أو تحتوي على شحنات منقولة بواسطة عدة مستأجرين توضع أحيانا في نفس الجزء من السفينة. ومثل هذا الموقف يؤدي إلى مسئولية مشتركة وتضامنية لعدد من ملاك الشحنات وحتى في حالة إسناد المسئولية على عاتق هؤلاء فإن ذلك سوف يعقد من مفاوضات الحصول على التعويض<sup>3</sup>.

ويمثل أساس فرض المسئولية على عاتق مالك السفينة في أنه الشخص الذي يمتلك الوسائل والإمكانات اللازمة لتجنب إحداث الفعل المنشئ لهذه المسئولية، أي أن له دورا وقائيا، أما عن مالك البضاعة المنقولة

<sup>1</sup> أبو الخير أحمد عطية عمر، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 1995، ص. 362.

<sup>2</sup> راجع الفقرة الأولى من المادة 03 من اتفاقية بروكسل 1969 من المسئولية المدنية، المرجع السابق.

<sup>3</sup> أنظر:

Simon (P) la réparation civile des dommages causés par les hydrocarbures thèse- Paris II. 1976, pp. 108-116. & 6 et Gilles martin, « de la responsabilité civile pour faut de pollution », thèse- Nice, 1978, p. 35.

فلا يكون موجودا في الموقع دائما وليس له أية وسائل للتصرف، واعتبار مالك البضاعة المنقولة هو المسئول يهدد بإضعاف يقظة طاقم السفينة أثناء النقل البحري نظرا لأنه لا يملك أي سلطة للرقابة والتحكم في تصرفات طاقم السفينة.<sup>1</sup>

## 2. الاتجاه الرافض لتحميل مالك السفينة المسؤولية: انتقد بشدة الحل الذي أرسته الاتفاقية، وهو

مسئولية مالك السفينة، لأن فكرة إسناد المسؤولية على عاتق مالك السفينة هي فكرة مستوحاة من معاهدة بروكسل لعام 1963 المتعلقة باستغلال السفن النووية. ويذهب ذلك الاتجاه إلى انتقاد هذه الفكرة ويرى أنه حيثما نريد أن نستوحي في خصوص التلوث بواسطة التلوث الناجم عن استخدام الطاقة النووية فليست اتفاقية بروكسل لسنة 1963 هي التي يجب اختيارها، فقد نسي واضعو اتفاقية 1969 أن خطر التلوث لا ينتج عن السفينة نفسها وإنما ينتج عن الشحنة التي تنقلها السفينة، كما أن مشكلة تحديد هوية مالك الشحنة أو المؤمن من السهولة التغلب عليها، من خلال إنشاء صندوق يمول بواسطة الشاحنين، وهو ما تم فعلا بعد عامين من اعتماد اتفاقية بروكسل 1969 وذلك من خلال اعتماد اتفاقية بروكسل لسنة 1971 الرامية إلى إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط. وعلى أثر ذلك لا يوجد سبب قوي يبرر بأن مسؤولية المالك سوف تحت على عناية وبقظة وانتباه طاقم السفينة، وفي النهاية فإذا كانت شركات البترول هي التي تدفع من أجل زيادة أجرة النقل، فلماذا لا تكون هي المسئول منذ البداية.<sup>2</sup>

وباعتبار أن الاتفاقية عرّفت مالك السفينة على أنه "الشخص أو الأشخاص الذي سجلت السفينة تحت اسمه أو تحت أسمائهم، وفي حالة الإخلال بالقيود يكون الشخص أو الأشخاص الذين تقع السفينة تحت ملكيتهم..."<sup>3</sup>، تظهر صعوبة تحديد مالك السفينة، ولا تأتي هذه الصعوبة فقط من أن المالك لا يملك أية رقابة أو سيطرة على استغلال السفينة في عديد من الحالات، ولكن قد يؤدي ذلك التحديد إلى الأضرار بحقوق المضرورين؛ لأن نفقات وتكلفة الضرر قد تتجاوز كثيرا وفي حالات متكررة الحد الأقصى المقرر في

<sup>1</sup> نفس المرجع.

<sup>2</sup> أنظر:

Chauveau S. P. La pollution des mers par les hydrocarbures, Pedone .paris, 1988, p.189.

<sup>3</sup> نفس المرجع، ص. 190.

الاتفاقية لمسئولية المالك، وبذلك فلن يصير التعويض كاملا إلا في حالة ارتكاب المالك خطأ شخصيا من طرفه. وهذه تكون مهمة صعبة على المضرورين.<sup>1</sup>

**(ب) عدم وضوح مضمون الضرر الواجب تعويضه:**

عرفت الفقرة السادسة من المادة 01 من اتفاقية بروكسل لعام 1969 الضرر على أنه: "كل خسارة أو ضرر يأتي من سفينة ناقلة للبترول ينتج عن تلوث ناجم عن تسرب أو إلقاء النفط، وحيثما يحدث ذلك التسرب أو ذلك التصريف بما في ذلك نفقات إجراءات وتدابير الإنقاذ وكل خسارة أو ضرر ينتج عن هذه الإجراءات".

طبقا للنص أعلاه، لا يشكل كل إغراق للنفط عملا ضارا، لكن يلزم لوجود الضرر أن يكون قد نتج عن تلوث؛ وهذا الأخير ليس مجرد اختفاء حالة نقاء المياه بل يجب الأخذ بعين الاعتبار التلوث الموجود فعلا قبل وقوع الحادث وكمية الزيت المفرغة. كما يجب أن يكون الضرر الناجم عن الإغراق غير عادي. فحتى تترتب المسؤولية الدولية على الضرر، يجب أن يتوافر في هذا الضرر عدة شروط للمطالبة بالتعويض وهي:

**1. أن يكون الضرر مباشرا: وهو ما يُخول للأفراد الذين عانوا مباشرة من ضرر أو تلوث ناجم عن**

إلقاء الزيت التصرف ضد المالك، كما يحق لجمعيات المحافظة على البيئة رفع دعوى للتعويض عن أضرار التلوث التي تحدث في أعالي البحار، لأن الأنظمة البحرية هي المصابة مباشرة من هذا التلوث مثل النباتات البحرية والمضروب في هذه الحالة هو الإقليم الذي وصل أو حدث فيه التلوث. وتتولى الجمعيات أو نقابة المحافظة على البيئة رفع دعاوى وقائية بغرض تجنب وتلاشي وقوع التلوث؛ أو دعاوى تعويض بعد حدوث فعل التلوث بعد تمكين هذه الجمعيات بموجب نص قانوني صريح-الحق في التصرف أمام القضاء عندما يتم تدمير أو تحطيم الطبيعة بسبب التلوث.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> ما حدث في كارثة الناقل "أموكو كاديز" في عام 1978 عندما تحطمت على الشواطئ الفرنسية. وهنا تفرض اتفاقية

بروكسل لعام 1969 مسؤولية تضامنية لملاك السفن في الحالة التي ينتج فيها الضرر عن إلقاء أو تسرب الزيت من أكثر من سفينة أو من مجموعة من السفن. راجع نص المادة 04 من الاتفاقية، المرجع السابق.

<sup>2</sup> الاتفاقية الوحيدة التي تجاوبت مع هذا التطور الكبير هي اتفاقية مجلس أوروبا عن المسؤولية المدنية المعتمدة في جوان 1993، والتي أعطت الحق لجمعيات واتحادات حماية البيئة في التصرف أمام القضاء لمنع النشاط الضار غير المشروع الذي يشكل تهديدا خطيرا بالإضرار بالبيئة.

2. أن يكون الضرر "حالا مؤكدا": أي حتمية وقوع الضرر من جراء الفعل غير المشروع حتى تسلم بقيام مسئوليتها الدولية، فالمبدأ الجوهرى سواء في القوانين الوطنية أو القانون الدولي هو عنصر المصلحة، فدعوى المسئولية الدولية بتعويض الضرر الناشئ عن العمل غير المشروع دوليا أو العمل الضار عموما لا تقبل إلا إذا كان الضرر حالا أي وقع بالفعل وقت رفع الدعوى والمطالبة بالتعويض. أي أنه يلزم على المضرور إقامة الدليل على أنه تحمل ضررا بالفعل. وإن كان من السهل تقديم الدليل في حالة اكتساح بقعة الزيت للشواطئ؛ لكن من الصعب إثبات الدليل على وقوع الضرر إذا لم يكن هذا الأخير قد تحقق بالفعل ولكنه وشيك الوقوع ومن غير الممكن تلافيه كما في حالة بقعة الزيت السوداء التي تأخذ وقتا طويلا حتى تصل إلى الشاطئ البعيدة عنها. ولذلك قضت محكمة العدل الدولية في قضية التجارب الذرية بين فرنسا من جانب وأستراليا ونيوزيلندا من جانب آخر بأنه "طالما أن الضرر قد تخلف فلا مسئولية ولا تعويض" وذلك بعد أن عجزت أستراليا ونيوزيلندا على إقامة الدليل على وقوع أضرار قد أصابتها من جراء التجارب الذرية الفرنسية، فبرغم انتهاك الالتزام الدولي بعدم إجراء التجارب الذرية في الهواء،<sup>1</sup> ولكن مع غياب الضرر فإن أية دولة ليس من حقها إثارة المسئولية الدولية.<sup>2</sup>

ففي مجال المسئولية عن الأضرار البيئية، مثل الأضرار الناشئة عن التلوث النووي، أو التلوث بالنفايات الخطرة أثناء النقل أو التخزين، وكذلك التلوث الهوائي بالأدخنة والإشعاعات النووية، فإن الأضرار قد لا تظهر فور وقوع العمل المسبب لها، بل يتأجل ظهورها إلى فترات طويلة، فيكون من الصعب جدا إثبات الضرر إذا كان احتماليا أو تأخر ظهوره.

وبين الضرر الاحتمالي غير المؤكد والضرر المستقبلي المؤكد، فإنه يمكن المطالبة بالتعويض عن هذا الأخير، وتقبل دعوى المسئولية الدولية؛<sup>3</sup> فيما لا تقبل هذه الأخيرة في حالة الضرر الذي لم يتحقق، ولا يوجد

<sup>1</sup> محمود أحمد عطية، المخاطر الإشعاعية بين البيئة والتشريعات القانونية في الوطن العربي، دار الفكر العربي، القاهرة، الطبعة الأولى، 2005، ص. 294.

<sup>2</sup> محمود عبد العزيز أبو سخيلة، المسئولية الدولية عن تنفيذ قرارات الأمم المتحدة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1978، ص. 77.

<sup>3</sup> في سبيل ذلك ذهبت الدكتور مجمد حافظ غانم، أنه يجب التعويض عن الأضرار المستقبلية الناتجة عن التجارب الذرية لأنه "ليس من الضروري أن تثبت الدولة المدعية وقوع ضرر حال، فإن الدليل العلمي والطبي على الضرر الذي ينتج عن الانفجارات الذرية يعتبر كافيا لتأييد دعوى المسئولية الدولية. راجع: محمد حافظ غانم: "عدم مشروعية تجارب الأسلحة النووية"، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس، العدد الثاني، سنة 1962، ص 6.

ما يؤكد وقوعه أو تحققه، فالأمر بالنسبة لهذا النوع من الضرر متردد بين احتمال الحدوث وعدمه، ولذلك فلا يعتد بالضرر الاحتمالي.<sup>1</sup>

**3. ألا يكون هذا الضرر قد سبق التعويض عنه:** هذا الشرط -بديهيًا- يستجيب لقواعد العدالة والمنطق، والتي تقرر ألا ينبغي أن تكون المسؤولية الدولية مصدرًا للكسب والربح، ولذا يجب ألا تكون هناك تعويضات عن ضرر واحد، وقد أكدت على ذلك المحكمة الدائمة للعدل الدولي في قضية مصنع شوروزف حيث رفضت طلب ألمانيا بمنع تصدير منتجات المصنع، في نفس الوقت الذي تحصل فيه على تعويض عن خسائرها من المصنع، وقد قررت المحكمة في حكمها: "إنه لا يمكن إجابة الحكومة الألمانية إلى طلبها بمنع التصدير حتى لا تعطي نفس التعويض مرتين".<sup>2</sup>

**4. مكان تحقق الضرر:** طبقًا للمادة الثانية من اتفاقية بروكسل لسنة 1969، ينطبق التعويض على الأضرار التي تقع على إقليم دولة متعاقدة أو في بحرها الإقليمي؛ وهو ما يعني أن الضرر الذي يحدث في أعالي البحار يصعب التعويض عنه لصعوبة الحديث عن أموال مملوكة لشخص ما. لكن التطور الحديث للقانون الدولي اعتبر منطقة أعالي البحار تراثًا مشتركًا للإنسانية، وهو ما يعطي لبعض الأجهزة الدولية الحق في التصرف ضد مرتكب التلوث في أعالي البحار وطلب التعويض عن هذا التلوث.<sup>3</sup> وإن كان الضرر الناتج في أعالي البحار خارجًا عن تطبيق اتفاقيتي بروكسل لسنة 1969 و1971، فإن إخضاع المنطقة الاقتصادية الخالصة لنطاق تطبيق المعاهدة هو أمر ضروري جدًا لأن جزءًا كبيرًا جدًا من هذا التلوث يقع في هذه المنطقة.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> أوضحت ذلك المحكمة الدائمة للعدل الدولي بقولها "إن الأضرار المحتملة والغير محددة لا محل لوضعها في الاعتبار وفقًا لقضاء المحكمة". راجع:

C.P.J.I., Serie A, No 17, arret ..No 13, '1928', p. 47

<sup>2</sup> راجع:

P.C.I.J., Serie A, No 17, '1928', p. 47.

<sup>3</sup> هذا ما أكدت عليه المادة 145 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 التي منحت سلطة التصرف في الاشراف على استثمار الثروات المشتركة في أعالي البحار لصالح الإنسانية جمعاء.

<sup>4</sup> بموجب بروتوكول 25 ماي 1984، أصبحت اتفاقية بروكسل تنطبق على الأضرار التي تحدث في المنطقة الاقتصادية الخالصة للدول المتعاقدة. راجع: نص المادة الثالثة من البروتوكول والتي قررت: "تنطبق اتفاقية بروكسل بصفة خالصة على:

1. الأضرار التي تحدث:

- في الإقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة...

- في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة متعاقدة...

2. على إجراءات الإنقاذ التي تتخذ بهدف تجنب أو إنقاذ هذه الأضرار"

## ثانيا: أشكال التعويض عن الضرر البيئي:

التعويض هو إعادة التوازن الذي أختل بسبب وقع الضرر وإعادة المتضرر إلى حالته التي كان عليها قبل تعرضه للفعل الضار،<sup>1</sup> ومقياس التعويض هو الضرر المباشر الذي أصاب المتضرر لأن وظيفته الأساسية هي إصلاح الضرر وإعادة التوازن في العلاقات الاجتماعية، ويتخذ التعويض في القانون الدولي أشكالا متعددة: فقد يتمثل في الترضية خاصة في حالة الاضرار المعنوية التي تصيب الدولة أو رعاياها؛ أو وقف العمل غير المشروع دوليا؛ وقد يكون بالتنفيذ العيني وهو الوفاء بالالتزام عينا وإعادة الأحوال إلى ما كانت عليه قبل ارتكاب العمل الضار؛ أو التعويض النقدي لصالح المتضرر عندما يتعذر التعويض العيني من الناحية الواقعية. والغرض الأساسي هو جبر ما يلحق المتضرر من ضرر مع مراعاة ظروفه الشخصية.<sup>2</sup>

## (أ) الترضية:

هي إحدى صور التعويض عن الاضرار غير المادية التي تترتب على العمل المسبب للمسؤولية، وتتمثل الترضية في قيام الدولة المسؤولة بعدم إقرار التصرفات الصادرة من سلطاتها أو موظفيها. ومن صور الترضية تقديم الاعتذار الرسمي العلني أو غير العلني للدولة التي أصابها الضرر أو معاقبة الموظف الذي تسبب في وقوع الضرر.

ومن أمثلة الترضية ما قضت به محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو عندما قررت: "أن الأفعال التي ارتكبتها البحرية البريطانية في المياه الإقليمية الألبانية عقب حادث انفجار الألغام في القافلة البحرية البريطانية هي أفعال غير مشروعة، وأن مثل هذه الأعمال تعد خرقا لسيادة جمهورية ألبانيا

<sup>1</sup> أحمد شوقي محمد عبد الرحمن، مدى التعويض عن تغيير الضرر في جسم المضرور وماله، منشأة المعارف الإسكندرية، طبعة 2000، ص. 65-66.

<sup>2</sup> أكدت على هذه التعويضات المحكمة الدائمة للعدل الدولي في حكمها الصادر في قضية مصنع شورزوف حيث قررت: "أن التعويض يجب أن يُزيل جميع آثار العمل غير المشروع ويعيد الحالة إلى ما كانت عليه لو لم يرتكب هذا العمل، وذلك بتعويض عيني أو دفع مبلغ يعادل قيمة التعويض العيني إذا لم تكن الإعادة العينية ممكنة، وتعويض مالي عن الخسائر التي لا يغطيها التعويض العيني أو ما يقابله". راجع:

C.P.J.I., série A.N° 17 Arrêt 14-9-1928, p.47.

الشعبية وأن إعلان المحكمة عن عدم مشروعية هذه الأعمال تعد ترضية مناسبة وكافية للحكومة الألبانية<sup>1</sup>.

وحيث أن الترضية قد تأخذ شكل الاعتذار الرسمي أو شكل دفع مبلغ نقدي كرمز للاعتذار عن العمل غير المشروع الذي وقع، إلا أنه في مجال التعويض عن الأضرار الناجمة عن تلويث البيئة البحرية، لا تمثل الترضية تعويضا هاما في مجال حماية البيئة البحرية، لأنها تعد الصورة المناسبة لتعويض الأضرار المعنوية المترتبة على العمل المسبب للمسؤولية، أما الأضرار المعنوية في مجال تلويث البيئة البحرية لا يمكن تقديرها وقياسها وبالتالي لا محل لتعويضها.

#### (ب) وقف الفعل غير المشروع دوليا:

وهو الحكم بوقف انتهاك التزام دولي مفروض على الدولة المسؤولة، ويحدث ذلك بصدد الاعمال الدولية غير المشروعة ذات الآثار المستمرة مثل الاستمرار في إغراق النفايات أو المخلفات المحظورة وإغراقها في البحار وه ما يسبب الاستمرار في تلويث البيئة البحرية بصورة خاصة والبيئة بصورة عامة<sup>2</sup>. لكن لا يحق للدولة المضرومة المطالبة بوقف ارتكاب العمل غير المشروع إلا بعد البدء في ارتكاب فعل دولي غير مشروع منسوب لدولة ما والاستمرار في اقتراه<sup>3</sup>. ووقف النشاط غير المشروع كصورة من صور التعويض تعتبر وقاية بالنسبة للمستقبل فقط بشأن المصالح المضرومة وليس محوا للضرر الحادث بسبب هذا النشاط. وعلى ذلك فإن كان الضرر قد وقع بالفعل فوقف النشاط المتسبب فيه لا يعوضه ولكنه يمكن أن يمنع فقط وقوع أضرار جديدة في المستقبل.

ويستمد الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية ضد كافة أشكال التلوث مصدره من مجموعة الواجبات القانونية الاتفاقية والعرفية الرامية جميعها إلى حماية البيئة البحرية ضد كافة أشكال التلوث، وينتج عن انتهاك هذه الالتزامات تلوث البيئة البحرية، وقد يأخذ هذا الانتهاك صورة العمل الدولي غير المشروع ذي

<sup>1</sup> راجع:

R.C.I.J., Arrêt du 1949, p.12 et 35-36.

<sup>2</sup> أبو الخير أحمد عطية عمر، المرجع السابق، ص. 413.

<sup>3</sup> تظهر المطالبة بوقف ارتكاب العمل الدولي غير المشروع بصورة أكثر في حالة الاحتجاز غير المشروع لرعايا الدولة المضرومة كما حدث في قضية احتجاز الرهائن الأمريكيين في طهران في 04 نوفمبر 1979. واعتبر الحكم الذي أصدرته المحكمة نموذجا واقعا للمطالبة بوقف الاستمرار في ارتكاب العمل الدولي غير المشروع، لأن احتجاز الأشخاص الدبلوماسيين مخالف للمادة 45 من قواعد اتفاقية فيينا للعلاقات الدبلوماسية المبرمة في عام 1969 ومخالف للعرف الدولي. راجع قرار محكمة العدل الدولية في:

R.C.I.J., 1980, p.44-45.



الطابع المستمر، كالاتمرار في إغراق الملوثات المشعة في البحار وانتهاك الالتزام الدولي الذي يحظر تصريف النفايات النووية في البحر الأبيض المتوسط؛ لأنه لن يؤدي إلى المساس بالبيئة البحرية للدولة الساحلية المباشرة لهذه التصريفات فحسب، بل سيمتد آثار الإشعاع النووي لتؤثر على البيئة البحرية لدول ساحل البحر المتوسط القريبة من منطقة الحادث. لذا تهدف المسؤولية الدولية إلى المطالبة بوقف مثل هذه الأفعال وإجبار الدول والأفراد على الالتزام بالقواعد المقررة دولياً واحترامها ووضع حد للخروج الواقع على التزام دولي، وهو ما يفوق المطالبة بإصلاح الضرر الناجم عن مثل هذه الانتهاكات.<sup>1</sup>

### (ت) التعويض العيني:

يكون بوقف النشاط غير المشروع الذي أقامه المتسبب وإعادة الحال إلى ما كان عليه، والغرض منه إعادة تهيئة أو إصلاح المكونات البيئية المتضررة وكذلك الوسائل التي يكون قصدتها إنشاء حالة من التعادل إذا كان معقولاً وممكنًا بالنسبة للعناصر المكونة للبيئة. وإن كان الأول من السهل حدوثه، فإن الثاني يصعب تحقيقه في الكثير من الحالات أو تحقيقه يتسبب في خسارة فادحة من جانب المتسبب. ولذا يشترط في هذه الصورة من التعويض أن تكون ممكنة التحقق واقعيًا وقانونيًا، أما إذا كانت الإعادة مستحيلة التحقق من الناحية الواقعية، فإنه يستعاض عنها بالتعويض النقدي بدفع مبلغ من المال لمحو الآثار الضارة للعمل الضار.<sup>2</sup> كما هي حالة هلاك الحيوانات والنباتات البحرية أو الأفراد، حيث لا يكون أمام المدعي إلا المطالبة بالتعويض النقدي عن الأضرار التي أصابته،<sup>3</sup> وعلى العكس فالإعادة القانونية قد تتمثل في إلغاء الأحكام القضائية أو القرارات التي أصدرتها الدولة المسؤولة مخالفة بذلك قواعد القانون الدولي أو إعلانها إلغاء نص في اتفاقية يتعارض تنفيذه مع معاهدة أبرمتها مع الدولة المدعية.

أما إذا تعلق الأمر بإتلاف وتلويث البيئة البحرية، فمن الممكن واقعيًا إعادة الأحوال إلى ما كانت عليه قبل وقوع التلوث. كما في حالة إغراق النفايات الضارة في البحار، لأن الحكم باسترداد النفايات المطروحة

<sup>1</sup> راجع تقرير لجنة القانون الدولي عن أعمال الدورة الأربعون لسنة 1988، ص. 246.

<sup>2</sup> هو ما أكدته محكمة العدل الدولية الدائمة في قضية مصنع شورزوف الذي قرر أن: "التعويض يجب، بقدر الإمكان، أن يحو جميع آثار العمل غير المشروع ويعيد الحالة إلى ما كانت عليه لو لم يُرتكب هذا العمل وذلك بالتعويض العيني أو دفع مبلغ يعادل قيمة التعويض العيني إذا لم تكن الإعادة العينية ممكنة".

<sup>3</sup> قررت أحكام التحكيم هذا الحل في النزاع الذي ثار بين اليونان وبلغاريا حول غابات "Central Rhodope" حيث قرر المحكم: "أنه لا يمكن إلزام المدعي عليه بما يُطالب به المدعي من إعادة للغابات التي تم قطعها بطريقة غير مشروعة... وأنه ليس للطرف المضرور سوى حق المطالبة في الحكم بنوع آخر من صور إصلاح الضرر". راجع: أبو الخير أحمد عطية عمر، المرجع السابق، ص. 416. نقلًا عن: عبد الغني محمود، المطالبة الدولية بإصلاح الضرر في القانون الدولي والشريعة الإسلامية، دار الطباعة الحديثة، 1987، القاهرة، ص. 254.

في البحار سوف يكون له أثر فعال في الحماية القانونية للبيئة البحرية أكثر من الحكم بالتعويض النقدي عن الاضرار الواقعة بالدولة المضرومة. لان ترك هذه الملوثات في البحار ينتج عنه امتداد آثارها الضارة إلى مساحات واسعة في البيئة البحرية قد تصل إلى مرحلة يصعب معها السيطرة عليها أو التحكم فيها، ولن يُجدي أي تعويض نقدي نفعاً لإزالة الآثار الضارة المترتبة على امتداد تلك الملوثات.<sup>1</sup>

### (ث) التعويض النقدي:

بالرجوع للقواعد العامة في التعويض يتضح لنا أن الأصل في التعويض هو التعويض النقدي، فلا يجوز للمحكمة أن تعدل عنه إلى التعويض العيني إلا بناءً على طلب المتضرر، بحيث إذا طلب المتضرر التعويض النقدي فلا يجوز للقاضي أن يحكم بالزام المسؤول بشيء آخر كإصلاح الشيء التالف ولو عارض ذلك المسؤول، أما إذا طالب المتضرر بالتعويض غير النقدي، فيجوز للقاضي أن يستجيب له، إذا كان ممكناً أو يحكم بالتعويض النقدي، وهذا الأخير هو محاولة وضع المتضرر في مركز معادل لما كان عليه قبل حدوث الضرر، لاستحالة إعادة الأوضاع إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر، فيتم التعويض بدفع مبلغ من المال لإزالة ما لحق بالشخص المضور من ضرر، شريطة أن يكون تقييم الضرر بالمال ممكناً. وتقديره ليس بالأمر السهل.<sup>2</sup>

حيث يلتزم القاضي الدولي في تقدير التعويض بقواعد القانون الدولي، مستعيناً في ذلك بالعديد من المبادئ والقواعد التالية:<sup>3</sup>

- أن يتم تحديد التعويض المالي وفقاً لقواعد القانون الدولي العام الذي يحكم العلاقة بين الدولة المدعية والدولة المدعى عليها؛<sup>4</sup>

<sup>1</sup> أبو الخير أحمد عطية عمر، المرجع السابق، ص. 416.

<sup>2</sup> خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص. 5.

<sup>3</sup> تتلخص هذه المبادئ فيما ورد بالحكم السابق لمحكمة العدل الدولية الدائمة في قضية مصنع شورزوف الذي قرر أن: "المبدأ الأساسي النابع من نظرية العمل غير المشروع ذاتها والذي يستخلص من العرف الدولي وبصفة خاصة من قضاء محاكم التحكيم، أن التعويض يجب ويقدر الإمكان أن يحو كافة آثار العمل غير المشروع ويعيد الحالة إلى ما كانت عليه لو لم يرتكب هذا العمل. وذلك بتعويض عيني أو دفع مبلغ يعادل قيمة التعويض العيني إذا لم تكن الإعادة العينية ممكنة... وهذه هي المبادئ التي يجب الاسترشاد بها في تحديد قيمة التعويض الواجب بسبب العمل المخالف للقانون الدولي". راجع

C.P.J.I., série A.N° 17 Arrêt 14-9-1928, p.47.

<sup>4</sup> أكد هذا المبدأ حكم محكمة العدل الدولية الدائمة الذي قرر: "أن القواعد القانونية التي تحدد التعويض هي قواعد القانون الدولي المعمول بها بين الدولتين المعنيتين وليست قواعد القانون الذي يحكم العلاقات بين الدولة محدثة الضرر والرد الذي تحمل هذا الضرر". نفس المرجع.

- أن يتم تقييم الأضرار المباشرة بواسطة تقدير جميع جوانب الضرر أو من خلال المقارنة مع مشروع مماثل يوجد في نفس ظروف المشروع الضار؛
  - الأخذ بعين الاعتبار - عند تقدير التعويض - فوات المكسب؛
  - أن يتم تقدير أهمية وخطورة الضرر عند تقدير التعويض، ويجب أن يمحو التعويض المالي كافة الآثار المترتبة على العمل الضار دون نقصان أو زيادة؛
  - يجب تعويض المكاسب الفائتة إذا كانت متوقعة وفق التطور العادي للأمر وليست احتمالية؛<sup>1</sup>
  - يجب عند تقدير التعويض أن يُضمن في تقييمه الفوائد اللازمة، حيث يجب أن يُغطي كافة الآثار الضارة المترتبة على العمل غير المشروع، لذلك تلتزم الدولة المسؤولة بدفع الفوائد عن قيمة التعويض حتى آخر يوم أداء التعويض بالكامل.<sup>2</sup>
- كما يمكن الأخذ بعين الاعتبار عند تقدير التعويض حالة وقوع الضرر نتيجة لعمل غير مشروع دولياً أو لعمل مشروع، وكذا جسامه الفعل الضار وصفة الشخص الذي لحقه الضرر.

### ثالثاً: إجراءات الحصول على التعويض:

يتعين على المضرور اتباع عدد من الإجراءات للحصول على تعويض الأضرار التي أصابته، ومن هذه الإجراءات: رفع الدعوى أمام المحكمة المختصة وبالتالي يلزم تعيين المحكمة المختصة بنظر الدعوى؛ وتحديد شروط ومواعيد رفع الدعوى؛ ثم التعرض إلى إشكالية تنفيذ الحكم الصادر في الدعوى على النحو التالي:

#### (أ) المحكمة المختصة بنظر دعوى التعويض:

بموجب نص المادة 09 من اتفاقية بروكسل لسنة 69 يؤول الاختصاص لمحكمة موقع تحقق الضرر، حيث قررت أنه: "حيثما ينتج حادث تلوث أضرار في البحر الإقليمي - أو في المنطقة الاقتصادية الخالصة - لدولة متعاقدة أو لأكثر من دولة متعاقدة أو حيثما تتخذ تدابير الإنقاذ لمنع أو تخفيف أضرار التلوث على إقليم أو في البحر الإقليمي أو في المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة، فلا يمكن تقديم

<sup>1</sup> أكد حكم محكمة العدل الدولية الدائمة في قضية مصنع شورزوف على مبدأ تعويض المكاسب الفائتة حيث قرر: "أن الخسائر المحتملة لا تغطيها الإعادة العينية أو التعويض المالي، ويجب أن يؤخذ في الحسبان عند تقدير التعويض المكاسب المتوقعة وفقاً للتطور العادي والطبيعي للأمر". نفس المرجع.

<sup>2</sup> أكد هذا المبدأ الحكم الصادر في قضية السفينة الأمريكية "Cap Horn pigeon" والذي قرر إلزام الحكومة السوفياتية بدفع الفوائد المترتبة على مبلغ التعويض وبنسبة سنوية تبلغ 06% حتى يوم أداء التعويض بالكامل.

طلب التعويض إلا أمام محاكم هذه الدولة المتعاقدة، ويجب أن يعلن المدعى عليه في خلال مدة مناسبة من إقامة هذه الطلبات".<sup>1</sup>

باستقراء نص المادة يتبين أن الاختصاص يعود إلى قانون الدولة التي تحقق فيها الضرر بغض النظر عن العلم الذي تحمله السفينة مرتكبة الحادث مادامت أن الأضرار وقعت على البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة متعاقدة. وهو ما يسمح للمضروب رفع دعواه أمام محكمة إقليم الضرر دون التوجه إلى محاكم دول أخرى. كما تختص نفس المحاكم بنظر دعاوى التعويض المقدمة من الصندوق الدولي للتعويض،<sup>2</sup> ويجب على كل دولة طرف في الاتفاقية أن تنص على اختصاص قضائها بنظر مثل هذه الدعاوى. لكن يثير هذا الاختصاص مشكلة تتمثل في حالة حدوث الضرر في إقليم أكثر من دولة ناتج عن حادث واحد، فهنا تختص محاكم كل دولة من الدول التي حدث فيها الضرر بالحكم في الدعوى. فنواجه بذلك نوع من التنازع الإيجابي. وهنا قدم اقتراح بجعل الاختصاص إلى المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى لأول مرة.<sup>3</sup>

مجمل القول إن الاختصاص المنصوص عليه في اتفاقيتي 1969 و 1971 هو اختصاص عام، لا يسند اختصاص إلى محكمة محددة من محاكم موقع الضرر، لكنه يسنده إلى كل محاكم الدولة التي وقع فيها الضرر، ويترك تحديد المحكمة المختصة داخليا بنظر دعوى التعويض إلى التشريع الداخلي لكل دولة.

#### (ب) شروط ومواعيد رفع دعوى التعويض:

عندما تجتمع أركان المسؤولية المدنية، يستطيع المضروب اللجوء إلى القضاء للمطالبة بتعويض إذا توافرت شروط قبول الدعوى. فالمصلحة الضرورية هي البيئة التي هي ملك للجميع وليست ملكا لفرد بعينه، فما يصيبها من أضرار يصيب المجموع ككل وليس فرد بعينه. ومعنى ذلك أن المصلحة الضرورية في هذه الحالة تكون مصلحة جماعية.<sup>4</sup> الأمر الذي يستلزم البحث عن مدافع عن هذه المصلحة. فما هي شروط قبول هذه الدعوى، والمواعيد المقررة لرفعها؟

<sup>1</sup> راجع نص الفقرة الأولى من المادة 09 من اتفاقية بروكسل عن المسؤولية المدنية المترتبة عن الأضرار الناجمة عن تلوث مياه البحر بالمحروقات السائلة الصادرة بتاريخ: 29 نوفمبر 1969 ودخلت حيز النفاذ في 19 جوان 1975.

<sup>2</sup> تنص المادة 117 من اتفاقية بروكسل لسنة 1981 على أنه: "لا يمكن رفع دعوى تعويض ضد الصندوق... إلا أمام القضاء المختص طبقا للمادة التاسعة من اتفاقية 1969...".

<sup>3</sup> أنظر:

Patrique Simon, La réparation civile des dommages causés par les hydrocarbures, Thèse, paris 2, 1976, p.33.

<sup>4</sup> أنظر:

**1. شروط قبول الدعوى:** من حيث المبدأ فإن الدفاع عن البيئة التي نعيش فيها يعد أمراً موكولاً إلى

السلطة العامة أي إلى الدولة وتتولى الوزارة المعنية الدفاع عنها. ومع ذلك فقد تعهدت هذه السلطة إلى جمعيات متخصصة ومقبولة في مجال حماية البيئة والدفاع عنها. وهذا التفسير يقودنا إلى ضرورة بحث دعاوى الجمعيات في مجال الدفاع عن البيئة وما إذا كان لها أهلية الادعاء أم لا وشروط ذلك. فالمصلحة كشرط لقبول الدعوى في مجال البيئة تكون ذات طابع مستقبلي وغير حال وكذلك فهي غير مباشرة وغير شخصية. ولعل ذلك هو السبب في ضرورة وجود معايير خاصة لقبول دعوى التعويض في هذا المجال وفي الوقت نفسه يتعين تحديد الأشخاص الذين يكون لهم أهلية الادعاء القضائي لهذه الدعوى.

ولا شك أن هناك مصلحة عامة في حماية البيئة من التلوث نظراً لأن الهدف هو إصلاح الضرر البيئي وعودة الحال لما كان عليه قبل وقوع الضرر، وهذه المصلحة ليست فردية وتتعلق بمجموعة من المصالح الجماعية كما أن الأضرار البيئية قد تتنوع وتصيب الكثيرين بعد فترة من الزمن.<sup>1</sup> وهنا تتولى جمعيات حماية البيئة رفع دعاوى موضوعها التعويض عن الأضرار التي تلحق بالبيئة، حيث تتمتع بالشخصية القانونية وفق قانون الجمعيات، ويذهب البعض إلى ضرورة أن تتوافر الجمعيات الأهلية على الصفة في رفع الدعوى لأن الغرض من إنشائها حماية البيئة من التلوث فهي لها مصلحة حقيقية في المحافظة على البيئة من التلوث، وهذا ينعكس كذلك على رفع الدعوى على أن تخصص التعويضات لصالح صندوق حماية البيئة.

فإذا أخذنا في الاعتبار أن من حق كل شخص معنوي الادعاء القضائي، فإن حقه هذا مقيد حسب هدفه الاجتماعي وفقاً للائحته الأساسية. وترتيباً على ذلك فإن دعوى إحدى الجمعيات تم رفضها وأشارت المحكمة إلى أن هدف الجمعية الأساسي هو الدفاع عن المصالح المادية والمعنوية للعائلة وليس من بين أهدافها المطالبة بالحفاظ على التوازن البيئي للثروات الطبيعية والادعاء القضائي بشأن هذه الأخيرة يكون أمراً غير مقبولاً في ضوء النظام الأساسي للجمعية وما نص عليه من أهداف.<sup>2</sup> وبالمقابل فقد قبلت دعوى

M.J. Litmann-Martin et C. Lambrechets : Rapport général, in, le dommage – écologique en droit interne, communautaire et comparé, préé. p. 67.

<sup>1</sup> خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 545.

<sup>2</sup> راجع:

T. Corr. Strasbourg, 11 mars 1983, R.J.E., 1983, p. 244.

الاتحاد الفرنسي لجمعيات حماية الطبيعة حيث أن هدفها الرئيسي الواضح من النظام الأساسي له هو الحفاظ على الطبيعة والدفاع عنها بأية وسيلة قضائية أو غير قضائية.

## 2. مواعيد رفع الدعوى: الميعاد المقرر في اتفاقية بروكسل لعام 1969 لرفع دعوى التعويض ضد

مالك السفينة هو ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الضرر. وهو الميعاد ذاته المنصوص عليه في المادة 06 من اتفاقية 1971 فيما يتعلق بتقديم الدعوى ضد صندوق التعويض. ولا يمكن رفع أية دعوى أمام القضاء بعد مرور ست سنوات من تاريخ وقوع أول مرحلة بحسب ما حددته المادة الثامنة من الاتفاقية. وسبب هذا التحديد هو الرغبة في عدم ترك مالك السفينة مدة طويلة من الزمن معرضا فيها لتقديم دعاوى ضده، لأنه سيكون من الصعب -في مثل هذه الحالات- إقامة علاقة سببية بين الحادث وبين الضرر الناجم.

### (ت) تنفيذ الحكم الصادر بالتعويض:

بعد قبول دعوى التعويض وصدور حكم يحدد مبلغ التعويض، يلتزم من صدر الحكم ضده بتعويض المدعي طبقا للأحكام الصادرة في القضية. وهو ما نصت عليه كل من اتفاقية بروكسل لسنة 1969، واتفاقية 1971 حيث قررتا أن: "كل حكم واجب النفاذ في دولة الأصل، ويكون الحكم واجب النفاذ حيثما لا يمكن أن يكون محلا لطعن عادي على الاطلاق. ويكون معترفا به ومقبول في كل دولة أخرى متعاقدة باستثناء ما إذا كان الحكم قد تم الحصول عليه بالتزوير أو الغش أو إذا لم يكن المدعى عليه قد أعلن في أجل مناسب ولم يستطع أن يقدم دفاعه".<sup>1</sup>

ويكون الحكم واجب النفاذ عندما يستوفي إجراءات الأمر بالتنفيذ، التي تستلزم توافر شرطين للاعتراف بالحكم الصادر من محاكم دولة متعاقدة وتنفيذه داخل دولة أخرى طرف في الاتفاقية وهما: غياب الغش نحو القانون واحترام حقوق الدفاع.

وعليه، إذا ما تم إدانة المدعى عليه في دولة متعاقدة، يمكن اتخاذ الإجراءات التنفيذية في مواجهته لإجباره على الوفاء بالتزاماته. لكن إذا كان المدعى عليه لا يملك أموالا إلا في دولة أخرى ليست طرفا في الاتفاقية، فلا يمكن تنفيذ الحكم طبقا لنص المادة 10 من اتفاقية 1969 والمادة 08 من اتفاقية 1971. لكن يُنفذ إن لزم الأمر طبقا لقواعد القانون العام للدولة غير المتعاقدة.

<sup>1</sup> نص المادة 10 من اتفاقية 1969 والمادة 08 من اتفاقية 1971.

## خاتمة:

تتميز البيئة البحرية بأهمية خاصة تميزها عن كافة عناصر البيئة الأخرى. ومبعث هذه الأهمية ما تتمتع به من طبيعة متميزة حيث تعد هي النموذج الأمثل للبيئة الإنسانية. من هنا صارت البيئة البحرية مجالاً عالمياً ووطنياً للاهتمام العلمي والقانوني، فتعددت الدراسات والبحوث التي حاولت إثارة الوعي بأهميتها وبمواردها وما تتعرض له من استنزاف وإفساد مقصود، خاصة وأن أضرارها تمتد زمانياً ومكانياً، حتى أنها لا تقف عند مكان ارتكابها وإنما تتعداه لتشمل أماكن متعددة ودولاً متجاورة.

فقد أصبحت مشكلة التلوث البحري تمثل خطراً كبيراً على العالم أجمع، فأصبح ذلك مبرراً كافياً لإجماع الدول على ضرورة الالتزام بحماية تلك البيئة وفرض إجراءات فعالة لمنع ومكافحة تلوثها. ومن هنا كان من الضروري على المشرع الجزائري التدخل بترسانة من النصوص القانونية لحماية البيئة البحرية من الأضرار الناجمة عن التلوث الذي أحدثه الإنسان نتيجة عبثه بتلك البيئة واستغلالها استغلالاً سيئاً.

وقد أوضحت هذه المحاضرات الجانب الوقائي المعتمد في هذا النظام القانوني الخاص بحماية البيئة البحرية من التلوث من خلال التعرف على مصادر التلوث البحري ومسبباته. وقد تبين بأن هناك تنوع في أسباب هذا التدهور يقع فيه على عاتق الدول مسؤوليات مشتركة في إحداثه وإن كانت متباينة، بحيث سببت بفعل أنشطتها الملوثة تدهوراً للموارد الطبيعية وإضراراً بمياه البحار واستنزافاً للثروات البحرية أثر بشكل سلبي على التوازن الإيكولوجي بناءً على ما سبق لاحظنا من خلال تحليل النظام الوقائي أن الجهود الوطنية المبذولة لم تحقق ما كان مرجواً منها، مما أدى إلى فشل هذا النظام خلال العشريتين الثلاثة الماضية مقابل ما تعرفه البيئة البحرية من تزايد في نسب ملوثات وتنوع مصادرها، على الرغم مما تعرفه السياسة الوطنية لحماية البيئة البحرية من تحولات جذرية الذي ترجم بإحداث وزارة خاصة بالبيئة وتهيئة الإقليم، وصدور العديد من النصوص القانونية التي حاولت إيجاد الإطار القانوني لهذا النظام.

وحيث تتولى كل من الدولة الساحلية ودولة العلم ودولة الميناء تنفيذ الالتزام بحماية البيئة البحرية، إلا أن كافة الاتفاقيات الخاصة بحماية البيئة البحرية لم تهتم بوضع قواعد موضوعية وإجرائية محددة للمسؤولية الدولية عن التلوث الذي يحدث في البحار. فلم تحدد نوع المسؤولية، هل هي مسؤولية موضوعية أم مسؤولية مبنية على الخطأ أو مسؤولية مطلقة؟ وكيف يمكن تقدير الضرر الناتج عن التلوث وماهي شروطه وما هو الشخص المسؤول عن التلوث؟

هناك استقرار لالتزام دولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، ويترتب على مخالفة الدولة لذلك الالتزام مسؤوليتها عن تعويض الأضرار التي تنتج عن تلويث البيئة البحرية، تقوم على أساس العمل الدولي

غير المشروع نتيجة مخالفة الدولة لأحد الالتزامات الدولية المفروضة عليها طبقا لقواعد القانون الدولي أيا كان مصدرها اتفاقية دولية أو قاعدة عرفية أو مبدأ من المبادئ العامة للقانون الدولي. أو على أساس المسؤولية المطلقة نتيجة استخدام الدولة لأنشطة مشروعة في المجال الدولي تتطوي على جانب كبير من الخطورة بالدول الأخرى، مما يرتب المسؤولية الدولية نتيجة وقوع الضرر ونسبته إلى شخص من أشخاص القانون دون حاجة لإثبات الخطأ أو إثبات عدم مشروعية النشاط الذي تقوم به الدولة.

يترتب على ثبوت المسؤولية الدولية عن تلويث البيئة البحرية، الالتزام بتعويض الأضرار المترتبة عن التلوث الذي يأخذ عدة أشكال: كالترضية التي لا مجال لها في تعويض الأضرار الناتجة عن التلوث البحري؛ أو وقف العمل الدولي غير المشروع باعتباره أحد الآثار التي تترتب على ثبوت المسؤولية؛ أو التعويض العيني وإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل اقتراف الفعل الضار؛ وأخيرا التعويض النقدي أو المالي وهو الصورة المثلى للتعويض في حالة استحالة إعادة الأحوال إلى ما كانت عليه.

وبات من الواضح اليوم الاهتمام الوطني والدولي بحماية البيئة البحرية، إذ ازداد وأصبح بشكل كبير يظهر من خلال التشريعات والقوانين والأحكام المتعلقة بمكافحة التلوث البحري والتحكم فيه. ولكن تطبيق هذه التشريعات والقوانين والأحكام كان دائما يخضع لاعتبارات اقتصادية وضوابط إجرائية، ومتغيرات مختلفة ترتبط بالظروف الاجتماعية والإجراءات الإدارية والعادات المحلية، وأهداف التنمية، علاوة على الظروف المالية. ومن هنا طرحت قضية التنمية المستدامة للمصادر والثروات البحرية خدمة للأجيال الحالية، وحفاظا على حظوظ الأجيال القادمة في العيش، وهي التنمية التي يراعي فيها الجانب البيئي. لذا نودي للعمل على جعل قضية حماية البيئة البحرية والتنمية متكاملان بدلا من أن تتصارعان. غير أن بلوغ هذا الهدف يحتاج إلى وضع أسس قانونية وسياسية ومؤسسية من أجل تبني استراتيجية وطنية لتحقيق هذه المقاصد.

إذ تعد العلاقة بين البيئة البحرية والتنمية المستدامة علاقة حتمية، لأن حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها تعني عدم تعريض مواردها الحية وغير الحية للخطر، بما يضمن للأجيال الحاضرة والقادمة الانتفاع بها؛ وهي تلك التنمية المستدامة التي تعني الإرادة الرشيدة للبيئة البحرية بما يتضمن ذلك الالتزام بجملة الاقتراحات التالية:

- الاعتماد على المخططات البيئية للحفاظ على الثروة الطبيعية واستغلالها استغلالا عقلانيا، بالشكل الذي يمكّن الأجيال القادمة الاستفادة منها.



- إلزام الدول بضرورة إعداد دراسات حول البعد البيئي للمشاريع المزمع إنجازها قبل الشروع فيها، من خلال وضع مخططات تستجيب لتطورات المجتمع وتوظيف الكوادر البشرية المؤهلة في مجال البيئة لضمان تحقيق الرشادة البيئية.
- تقتضي صعوبة الحصول على المعلومة في الواقع بسبب غياب النص القانوني الذي يعمل على تفعيل الحق في الاعلام البيئي، بسبب غياب التنظيم الذي يُفعل اجراءات الحصول على المعلومة البيئية في إطار المادتين 08 و 09 من القانون رقم 03-10؛ واجب التعاون فيما بين الدول والمنظمات الدولية، وواجب الاعلام بالمشاريع التي من شأنها التأثير على البيئة البحرية.
- تدعيم الترسانة القانونية الجزائرية بنصوص رديعة أكثر فعالية في حالة الانتهاكات البيئية؛ من خلال النص في قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة رقم 03-10 على الجزاءات الإدارية بشكل موسع وخاصة الغرامات الإدارية.
- ضرورة الاعتراف لجمعيات حماية البيئة والطبيعة بسلطات خاصة تمكنها من أن تلعب دورا هاما في مجال حماية البيئة، من خلال الاعتراف لها بالحق في رفع الدعاوى أمام القضاء للمطالبة بوقف الاعتداء على البيئة وإصلاح الضرر أو التلوث الحاصل.
- تفعيل دور الأحزاب السياسية والنقابات والجمعيات في مجال حماية البيئة البحرية، من خلال نشر الوعي والمعلومات الكافية عن التلوث البحري وطرق الوقاية منه.
- ضرورة البحث عن الآليات الواضحة والبسيطة التي تكفل ترسيخ الثقافة البيئية لدى الكبار والصغار، بنشر الوعي بأهمية البيئة وضرورة المحافظة عليها وذلك بانتهاج سياسة شاملة تستند إلى القيم الأخلاقية والاجتماعية. ولا يتأتى ذلك إلا بإدراج البرامج المتعلقة بحماية البيئة في المقررات التعليمية وفي كافة الأطوار، بالإضافة إلى تفعيل دور وسائل الإعلام في بث ثقافة بيئية في وسط المجتمع.
- ولما كانت مساهمات الدول في التدهور العالمي للبيئة البحرية لا جدال فيها، فإنه يقع على عاتقها بالمقابل لاسيما تلك المظلة على البحار والمحيطات مسؤوليات مشتركة، وإن كانت متباينة في التصدي للتلوث البحري ومكافحته. وعلى البلدان المتقدمة أن تسلم بالمسؤولية التي تتحملها في تلويث البيئة البحرية، إذ أن الحقائق تشير إلى أن الدول الصناعية التي تشكل ربع سكان العالم تستهلك 74 % من الطاقة، وتستنزف 80 % من المواد الأولية، وتنتج 70 % من إجمالي الناتج العالمي و 80 % من الإنتاج الصناعي العالمي، و 90 % من النفايات الخطرة في العالم.

## قائمة المراجع:

## القرآن الكريم

## أولاً: باللغة العربية

## 1. النصوص القانونية:

## (أ) الاتفاقيات الدولية:

- اتفاقية القضاء على كافة أشكال التمييز العنصري المبرمة بتاريخ 1965/12/21 بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 2106 ألف (د-20)، دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 1969/01/04.
- العهد الدولي الخاص بالحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية المبرم في 16 ديسمبر 1966 بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 2200 ألف (د-21)، ودخل حيز النفاذ بتاريخ 01/03/1976.
- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) المعتمدة من طرف الجمعية العامة بموجب القرار رقم: 3067 بتاريخ: 16 نوفمبر 1973، وأبرمت سنة 1982، ودخلت حيز النفاذ بتاريخ 16 نوفمبر 1994.
- الاتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمحروقات الموقعة بتاريخ 29 نوفمبر 1969. صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر الرئاسي رقم: 72-17 المؤرخ في 07 جوان 1972.
- اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المؤرخة في 16 فيفري 1976، وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم: 80-14 المؤرخ في 26 جانفي 1980.
- الاتفاقية الدولية المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية، المبرمة في بروكسل، بتاريخ 10/05/1952، والتي انضمت إليها الجزائر سنة 1964 ودخلت حيز التنفيذ سنة 1965.
- اتفاقية جنيف لعام 1958 لقانون البحار، متوفر على الموقع :

Copyright ©United Nations, 2010, All rights [www.un.org/lawreserved](http://www.un.org/lawreserved)

## (ب) النصوص التشريعية:

- القانون رقم: 83-03 المؤرخ في 05 فيفري 1983 والمتعلق بحماية البيئة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 06.

- الأمر رقم: 76-08 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المعدل والمتمم بالقانون رقم: 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 الذي يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية رقم: 47.
- القانون رقم 90-30 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990، المتضمن قانون الأملاك الوطنية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 52.
- القانون رقم: 01-11 المؤرخ في 03 جويلية 2001، والمتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 36.
- القانون رقم 01-19 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001، المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 77.
- القانون رقم 02-02 المؤرخ في 05 فيفري 2002، الذي يتعلق بحماية الساحل وتثمينه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 10.
- القانون رقم 03-01 المؤرخ في 17 فيفري 2003، المتعلق بالتنمية المستدامة للسياحة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 11.
- القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 جويلية 2003، والذي يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 43.

#### (ت) النصوص التنظيمية:

- المرسوم رقم 81-02 المؤرخ في 11 ربيع الأول 1401 الموافق ل 17 يناير سنة 1981 والمتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات الموقع ببرشلونة يوم 16 فبراير سنة 1976
- المرسوم رقم 81-267 المؤرخ في 10 أكتوبر 1981، ويتعلق بصلاحيات رئيس المجلس الشعبي البلدي فيما يخص الطرق والنقاوة والطمأنينة العمومية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.
- المرسوم رقم 84-378 المؤرخ في 15 ديسمبر 1984، المتعلق بشروط النظافة وإزالة ومعالجة النفايات الحضرية الصلبة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.
- المرسوم الرئاسي رقم: 91-379 المؤرخ في 12 أكتوبر 1991 المتضمن المصادقة على اتفاقية التعاون في المجال البحري بين دول اتحاد المغرب العربي الموقعة في " رأس لانوف" بالجمهورية العربية الليبية، 9 و 10 مارس 1991. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية رقم: 51 لسنة 1991.

- المرسوم التنفيذي رقم: 93-160 المؤرخ في: 10 جويلية 1993 والذي ينظم النفايات الصناعية السائلة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 46.
- المرسوم التنفيذي رقم: 93-161 المؤرخ في: 10 جويلية 1993 الذي ينظم صب الزيوت والشحوم الزيتية في الوسط الطبيعي، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 46.
- المرسوم التنفيذي رقم: 94-279 المؤرخ في 17 سبتمبر 1994 والذي يتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر وإحداث مخططات استعجالية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 59.
- المرسوم 03-481 المؤرخ في 13 ديسمبر 2003 الذي يحدد شروط ممارسة الصيد البحري وكيفياته، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 78.
- المرسوم التنفيذي 04-144 المؤرخ في 19 ماي 2007، الذي يحدد قائمة المنشآت المصنفة لحماية البيئة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 34.
- المرسوم التنفيذي 04-187 المؤرخ في 07 جويلية 2004، الذي يحدد قائمة آلات الصيد البحري المحظور استيرادها وصنعها وحيازتها وبيعها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 44.
- المرسوم الرئاسي رقم 05-108 المؤرخ في 20 صفر 1426 الموافق لـ 31 مارس 2005 المتضمن المصادقة على الاتفاقية المتعلقة بالمحافظة على الطيور المهاجرة المبرمة في بون بتاريخ 23 جوان 1979، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد رقم 25 لسنة 2005.
- المرسوم التنفيذي رقم: 07-145 المؤرخ في 19 ماي 2007 الذي يحدد مجال تطبيق ومحتوى وكيفية المصادقة على دراسة وموجز التأثير على البيئة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 34.

### 2. الكتب:

#### (أ) الكتب العامة:

- إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، المطبعة التجارية الحديثة، القاهرة، 1990.
- إبراهيم سليمان عيسى، تلوث البيئة أهم قضايا العصر "المشكلة والحل"، دار كتاب الحديث، لبنان، 1998.
- عائشة راتب، العلاقات الدولية العربية، دار النهضة العربية، 1970.

- عبد القادر الشخيلي، حماية البيئة في ضوء الشريعة والقانون والادارة والتربية والاعلام، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2009.
- ماجد راغب الطلو، قانون البيئة في ضوء الشريعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2004.
- محمد أمين الميداني، النظام الأوربي لحماية حقوق الانسان، دار البشير، عمان، 1989.
- محمد حافظ غانم، المسؤولية الدولية، محاضرات أقيمت على طلبة قسم الدراسات القانونية بمعهد الدراسات العربية، جامعة الدول العربية، القاهرة، 1962.
- محمد حافظ غانم: "عدم مشروعية تجارب الأسلحة النووية"، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس، العدد الثاني، سنة 1962.
- (ب) **الكتب المتخصصة:**
- ابراهيم محمد العناني، قانون البحار، الجزء الأول، المبادئ العامة للملاحة البحرية والصيد البحري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985.
- أحمد اسكندري، محاضرات في تلوث البيئة البحرية، (مفهوم ومصادر)، الجزء الأول، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2013.
- أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الاقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، الاسكندرية.
- أحمد شوقي محمد عبد الرحمن، مدى التعويض عن تغيير الضرر في جسم المضرور وماله، منشأة المعارف الإسكندرية، طبعة 2000.
- خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية دراسة مقارنة، دار الفكر الجامعي، مصر، 2011.
- عبد المنعم محمد داود، التعاون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1999.
- عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الطبعة 01، مصر، 2006.
- علي سعيدان، حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيميائية في القانون الجزائري، الطبعة 1، دار الخلدونية، 2008.

- محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2010.
- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها وفقا لقانون دولة الامارات العربية المتحدة، دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين العربية، دار الجامعة الجديدة، الطبعة الأولى، 2008.
- محمود أحمد عطية، المخاطر الإشعاعية بين البيئة والتشريعات القانونية في الوطن العربي، دار الفكر العربي، القاهرة، الطبعة الأولى، 2005.
- نعيمة عمير، أهم مصطلحات القانون البيئي، الفصل الاول، محاضرات ملقاة على طلبية الماجستير، فرع البيئة والعمران، 2013.
- (3) الأطروحات والمذكرات الجامعية:  
(أ) رسائل الدكتوراه:
  - أبو الخير أحمد عطية عمر، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 1995.
  - أحمد أسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق بن عكنون، 1995.
  - بن عامر التونسي، أساس مسؤولية الدولة أثناء السلم، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1989.
  - عيد سالم جويلي، التعسف في استعمال الحق في القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 1985.
  - صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1990.
  - محمود عبد العزيز أبو سخيلة، المسؤولية الدولية عن تنفيذ قرارات الأمم المتحدة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1978.
  - واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010.

(ب) مذكرات جامعية:

- محسن محمد أمين قادر، التربية والوعي البيئي وأثر الضريبة في الحد من التلوث البيئي، رسالة ماجستير في العلوم البيئية، الأكاديمية العربية المفتوحة، الدانمارك، 2009.

4. المقالات:

- صافية خيرة، البيئة البحرية، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، المجلد 05-العدد 02، 2018.
- زرقان وليد، "نظرية المخاطر كأساس لمسؤولية الدولة عن أنشطتها النووية السلمية (بين النظرية والممارسة الدولية)"، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة خنشلة، العدد 06، جوان 2016.
- كوسام أمينة، التخطيط البيئي كألية لحماية البيئة وتحقيق التنمية المستدامة، مجلة جيل حقوق الانسان، العدد 15، جانفي 2017.

ثانيا: باللغة الاجنبية:

1. Ouvrages :

- Anzillotti, Cours de droit international, 3eme Edition, traduit par Gidel. Sirey, paris, 1929.
- Clark,( RB), Marine pollution, Fourth Edition, Clarendon Press, oxford, 1997.
- Dupuy, (P.M) droit international public, Dalloz, paris, 1992, p.337.
- Kiss, (A) Droit international de l'environnement, Pedone, Paris, N°. 03, 1989.
- ..., La protection internationale de l'environnement, Etude documentaires, Paris, 1976, p.21.
- ..., et Jean- Pierre Beurier , droit International de l'environnement , 2em édition, pedone édition , France , 2000 , p64 .
- Rousseau,(Ch), droit international public, Tome 08, Edition Sirey, paris, 1983.
- Scelle,(G), manuel de droit international public, Domat-Montchrestien, paris, 1948.
- Sohn,(L.B) & Gustafson,(K), The Law of the sea, West Publishing Company, 1984.

2. Thèses :

- Ait Aissi, (N), transfert des déchets dangereux en méditerranée et protection de l'environnement, thèse de doctorat en droit, université de paris 10, Nanterre, 1997.
- Ballengger, (J), La pollution en droit international, Thèse de doctorat, Université de Lausanne, 1974.
- Kiss, (A), L'abus de droit en droit international public, thèse, Paris, 1952.

- London, (L), de l'Erika au prestige : quelles réponses communautaires ?, droit de l'environnement, revue mensuelle d'actualité juridique, France, n°106, mars 2003.
- Raddaf, (A), «politique et droit de l'environnement en Algérie », thèse de doctorat en droit, *université du Maine*, France, 1991.
- Rousseau, (Ch.), La responsabilité internationale, cours de doctorat, paris, 1960.
- S.A. Mohamed, Les perspectives d'une responsabilité internationale sans acte illicite, thèse de doctorat, paris, 1964.
- Simon (P.), La réparation civile des dommages causés par les hydrocarbures, Thèse, paris 2, 1976, p.33.

### 3. Articles :

- Benchikh, (M), "la mer méditerranée, mer semi –fermée", *revue générale de droit international public*, 1980.
- Christian, (G), "La responsabilité pour les dommages résultant d'activité qu'il n'interdit pas", *A.F.D.I.*, 1983.
- Dupuy, (P.M), "La diligence due en droit international", *O.C.D.E.*, Paris, 1977.
- ..., "La responsabilité internationale des Etats du fait de l'atteinte à l'environnement marin, acte de Xème", colloque de la *S.F.D.E.*, Economica, paris, 1988.
- ..., "La responsabilité internationale des Etats pour les dommages causées par la pollution transfrontière", *O.C.D.E.*, Paris, 1977.
- Kahloula,(M), "la protection juridique du milieu marin en droit algérien et la nécessité d'une coopération inter maghrébine", *revue juridique environnement*, France, N.01, 1995.
- Kerdoun, (A), "une charte pour le Maghreb", *ELWATAN*, quotidien national, du 17 mars 1993.
- Kiss, (A), "Recueil de traités multilatéraux relatifs à la protection de l'environnement" , *P.N.U.E.* Nairobi, 1982.
- ..., "L'Etat de droit de l'environnement, problème et solutions", *J.D.I.*, N°. 3, 1981.
- Litmann-Martin (M.J.), et C. Lambrechets : Rapport général, in, le dommage – écologique en droit interne, communautaire et comparé, préé. p. 67.
- Martin,(G), "la répartition des dommages et indemnisation des victimes des pollutions transfrontières", *S.F.D.E.*, Année Européenne de l'Environnement, R.J.E. 1989.
- Ougergouz,(F), "La convention de Bamako sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique", *A.F.D.I.*(1992), paris, pp.871-84-

### 4. Rapports

- Bulltin du droit de la mer, Nations Unies, n°.24, Décembre.
- Convention de 29 Mars1972 sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par les objets spatiaux, *R.G.D.I.P.*
- Convention sur la responsabilité civile des dommages résultant d'activités dangereuses pour l'Environnement, LUGANO, 12.VI. 1993.



- Déclaration de Rio sur l'Environnement, et le développement, R.J.E., N°.1, 1993
- Rapport sur L'état de L'environnement, P.N.U.E., Nairobi, 1991, p.39
- Rapport national sur la protection de l'environnement et de développement, ministère de l'intérieur, Algérie, juin 1992.
- Organisation des Nations Unie., Recueil des sentences arbitrales, Tome III, p.1907.

## 5. Jurisprudence :

- Affaire de détroit de Corfou, Arrêt sur l'exception préliminaire : C.I.J. Recueil 1948, p.1907.
- Cour de Justice internationale, Recueil 1949.
- Cour de Justice internationale, Recueil, 1973, pp.132.
- Cour Permanente de Justice Internationale, Arrêt N°. 1 du 17/08/1923, *A.F.D.I.*, 1961, p.746.
- Cour Permanente de Justice Internationale, Série A/B, N°. 74, p.28.
- Cour Permanente de Justice Internationale, Serie A/No 17, Arret-13.09.1928, p.57
- L'arbitrage du lac lanoux, *R.G.D.I.P.*, 1958, pp.79-123.

## فهرس المحتويات

2	تمهيد:
5	المحور الأول:
5	ماهية البيئة البحرية
5	أولا: تعريف البيئة البحرية:
7	ثانيا: أهمية البيئة البحرية:
10	ثالثا: نطاق البيئة البحرية:
20	المحور الثاني
20	مفهوم التلوث البحري:
20	(أ) تعريف التلوث البحري:
21	(ب) أنواع التلوث البحري:
24	(ت) مصادر التلوث البحري:
35	المحور الثالث:
35	الوقاية من مخاطر تلوث البيئة البحرية
35	أولا: الجهود الداخلية لمنع التلوث البحري:
35	1. في التشريع المنظم لحماية البيئة:
38	2. التشريعات الخاصة:
43	3. القيود الواردة على وضع النصوص القانونية موضع التنفيذ:
46	ثانيا: الجهود الدولية المبذولة لحماية البيئة البحرية:
46	1. في إطار التعاون الاقليمي:
51	2. تأكيد الالتزام الدولي بالمحافظة على البيئة البحرية:
73	2. الضرر كشرط لإثارة المسؤولية الدولية:
74	3. العلاقة السببية بين الفعل المنشئ للتلوث والضرر الواقع:
78	ثانيا: أساس المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية:

79	1. نظرية العمل غير المشروع كأساس للمسؤولية الدولية:.....
85	2. نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية: .....
97	المحور الخامس: تعويض الأضرار الناجمة عن تلويث البيئة البحرية.....
97	أولاً: النظام القانوني لاتفاقيتي بروكسل: .....
98	(أ) صعوبة تحديد الشخص المسؤول عن تعويض الضرر: .....
100	(ب) عدم وضوح مضمون الضرر الواجب تعويضه:.....
103	ثانياً: أشكال التعويض عن الضرر البيئي: .....
103	(أ) الترضية:.....
104	(ب) وقف الفعل غير المشروع دولياً: .....
105	(ت) التعويض العيني: .....
106	(ث) التعويض النقدي: .....
107	ثالثاً: إجراءات الحصول على التعويض: .....
107	(أ) المحكمة المختصة بنظر دعوى التعويض: .....
108	(ب) شروط ومواعيد رفع دعوى التعويض: .....
110	(ت) تنفيذ الحكم الصادر بالتعويض: .....
111	خاتمة: .....
114	قائمة المراجع:.....