الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة ابن خلدون – تيارت-

ملحقة السوقر

مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر

الشعبة: حقوق

تخصص: قانون البيئة والتنمية المستدامة

بعنوان :

التلوث البيئي البحري في القانون الدولي

إعداد الطالبة

- حبيبي خالدية

تحت إشراف الأستاذة:

الدكتورة صافة خيرة

لجنة المناقشة

أعضاء اللجنة	الرتبة	الصفة
سنوسي علي	أستاذ محاضر "ب"	رئيسا
صافة خيرة-	أستاذة محاضر ة "أ"	مشرفا مقررا
سدار يعقوب مليكة	أستاذة مساعدة "أ"	عضوا مناقشا

السنة الجامعية 2019 / 2020

بسم الله الرحمن الرحيم

شكر وتقدير

الحمد لله الذيوهبنا العقل للوصول إلى المعرفة، ورزقنا الصبر الذي جعلنا نمضي قدمًا نحو الهدف، وعدم الاستسلام لأي عائق يُوقِفُ سريان البحث، وإتمام الواجب.

نتوجه بالشكر وأسمى عبارات الامتنان لكلّ من ساندنا وحفّزنا على اتمام الطّريق، ونخصّ بالذكر الأستاذةالدكتورة المشرفة: **"صافة خيرة"** التي وقفت معي بتوجيهاتها، ولم تبخل عليا بمعرفتها ونصائحهاالقيّمة التي كانت عونًا لي طيلة مدة اعداد المذكرة فأسأل اله العلي القدير أن يجازيها خير جزاء.

كما أتوجه بالشكر الجزيل والكبير إلى كل أساتذة التخصص ، كل بإسمه

كما أتقدم بخالص الشكر إلى الأساتذة، أعضاء لجنة المناقشة الأستاذ الدكتور " **سنوسي علي**"، والأساتذة "**سدار يعقوب مليكة**" ، فجزاهم الله خير الجزاء وأثابهم على تعاونهم.

إهداء

أهدي ثمرة جهدي إلى من كان لهما الفضل علي، بعد الله سبحانه وتعالى ،إلى من يسكن فؤادي ، الذي غرس في حب العلم وشجعني في مشواري الدراسي حبيب قلبي **والدي العزيز**، أدامه الله تاجا فوق رأسي.

إلى نبع الحنان، إلى من سهرت من أجلي وكان دعائها سر نجاحي، ونورا ينير دربي **أمي الحنون** .

إلى من تقاسمت معه أعباءالحياة، سندي و شريك حياتي، الذي ساندني ومد لي يد العون .

إلى فلذة كبدي و قرة عيني أولادي **كنان و براء**

إلى من شاركوني تفاصيل حياتي أخواتيوأولادهم كل باسمه خاصة **راسيل و الين و عماد الدين و لياومحمد**

إلى كل أساتذة التخصص الكرام الذين لم يدخروا جهدا لكي أصل إلى هذه اللحظة

إلى كل من ذكره قلبي ولم يذكره قلمي.

خالدية .....

مقدمة

خلق الله سبحانه وتعالى السماوات والأرض وما بينهما بتوازن دقيق وتنسيق كامل يضمن استمرار الحياة وانتظامها، حيث قال في محكم كتابه ﴿ **الَّذِي خَلَقَ سَبْعَ سَمَوَاتٍ طِبَاقًا مَا تَرَى فِي خَلْقِ الرَّحْمَنِ مِنْ تَفَاوُتٍ فَارْجِعِ الْبَصَرَ هَلْ تَرَى مِنْ فُطُورٍ** ﴾[1] وقال سبحانه وتعالى : ﴿**لَا الشَّمْسُ يَنْبَغِي لَهَا أَنْ تُدْرِكَ الْقَمَرَ وَلَا اللَّيْلُ سَابِقُ النَّهَارِ وَكُلٌّ فِي فَلَكٍ يَسْبَحُونَ** ﴾.[2]

فتدخل الإنسان باعتباره جزء من هذا النظام الكوني ليجعله يستجيب لمتطلباته، إلا أن تدخله في كثير من الأحيان كان سلبيا، فأدى ذلك الى إتلاف العديد من العناصر المكونة للبيئة ،فأصبحت العديد من المخاطر الجسيمة تهدد البيئة الإنسانية حيث بين القران ذلك لقوله تعالى:﴿**ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي النَّاسِ لِيُذِيقَهُمْ بَعْضَ الَّذِي عَمِلُوا لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ** ﴾.[3]

حيث عمل الإنسان منذ أن خلقه الله سبحانه وتعالى على استغلال موارد الأرض ليبني حضارة تيسر له سبل الحياة، وتوفر له كافة وسائل الراحة إلا أن وتيرة هذا الاستغلال أخذت منحى تصاعدي على مر القرون، فبلغت ذروتها في القرن العشرين ،مما أدى إلى فساد هذه الموارد واختلال التوازن البيئي، وارتفاع معدلات الضرر بالبيئة فأثار ذلك قلق حول كيفية المحافظة على البيئة وإعادة توازنها.

ومن هنا أصبحت البشرية تواجه أعقد مشكلة من المشاكل الحديثة نسبيا وهي مشكلة كيفية الحفاظ على البيئة، وحمايتها من مختلف أنواع التلوث الذي لم تنحصر أثاره المتراكمة في مجال معين، بل امتدت الى كافة المجالات وصولا الى البيئة البحرية التي انتشر فيها التلوث كوباء، ونالت الحصة الأكبر منه عن طريق مختلف أنواع الملوثات بما أنها تمثل ثلثي الكرة الأرضية بما يعادل نسبة 71% فإن تلوثها يعني تلوث الكرة الأرضية فكان من

[1]– الآية 3 من سورة الملك.

[2] – الآية 40 من سورة ياسين.

[3]– الآية 41 من سورة الروم.

الصعب على دولة واحدة التصدي لهذا المشكل بإيجاد حلول مناسبة واتخاذ تدابير مناسبة فدق ناقوس الخطر.

ورد في القرآن الكريم آيات توضح أهمية البيئة البحرية وضرورة الحفاظ عليها وحمايتها من التلوث لما تحتويه من ثروات، لقوله تعالى: ﴿**وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا**﴾ "[1]وقوله تعالى: ﴿**الله الذي سخر البحر لتجري الفلك بأمره ولتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون**﴾[2]." وقوله تعالى:﴿**أُحِلَّ لَكُمْ صَيْدُ الْبَحْرِ وَطَعَامُهُ مَتَاعًا لَكُمْ وَلِلسَّيَّارَةِ وَحُرِّمَ عَلَيْكُمْ صَيْدُ الْبَرِّ مَا دُمْتُمْ حُرُمًا وَاتَّقُوا اللَّهَ الَّذِي إِلَيْهِ تُحْشَرُونَ** ﴾.[3]

إذ لم يتدخل القانون لحماية البيئة البحرية إلا في الربع الأخير من القرن الماضي فوضعت أليات وقائية وأخرى ردعية، وأساليب علاجية بواسطة متخصصين قانونيين في مجال البيئة، ووضعت ترسانة قانونية على كافة المستويات الدولية والإقليمية والوطنية لإنقاذ ما يمكن انقاذه، وإصلاح ما تبقى إلا أن هذا التدخل اعترضته الكثير من الصعوبات من حيث تحديد المفاهيم والمصطلحات، وفرض التزامات وقيود على الدول ومدى تطبيقهم والتزامهم بها.

يقصد بمصطلح البيئة بوجه عام النطاق المادي الذي يعيش فيه الإنسان والكائنات الحية الأخرى وما يشمله من عناصر طبيعية وأخرى صناعية أضافها النشاط الإنساني، حيث أن أول ظهور لهذا المصطلح بدلا من مصطلح البيئة البشرية كان خلال الأعمال التحضرية لمؤتمر ستوكهولم الخاص بالبيئة الإنسانية الذي انعقد من 5 حتى 16 جوان من العام 1972 بناء على دعوة منظمة الامم المتحدة.[4]

---

[1]– الآية 14 من سورة النحل.

[2]– الآية 24 من سورة الرحمان.

[3]– الآية 96 من سورة المائدة.

[4]– أحمد اسكندري، محاضرات في تلوث البيئة البحرية الأول (مفهوم ومصادر)،ألقيت على طلبة الماجيستير ،كلية الحقوق جامعة الجزائر ، ص5.

واستكمالا تعريف البيئة البحرية لا بد من تعريف البحر والذي عرف بأنه (المسطحات الواسعة من المياه المالحة وما يسفل تلك المسطحات من يابسة) أو بأنه (مساحات المياه المالحة المتصلة ببعضها اتصالا حرا طبيعيا). [1]

أما فيما يتعلق بمصطلح" البيئة البحرية" فقد تم التوصل إليه في الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار المنعقدة في جنيف بسويسرا 1982، والذي يتضمن في محتواه معنى الحياة البحرية، وبما تعنيه كافة صور الكائنات الحية الحيوانية والنباتية التي تعيش في البحار بإضافة إلى المياه هذه البحار وقيعانها وباطن تربتها بما تحتويه من ثروات. [2]

ونظرت إليها اتفاقية الأمم المتحدة على أنها نظام بيئي أو مجموعة من النظم البيئة في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي الذي ينصرف إلى دراسة وحدة معينة في الزمان والمكان، وكذلك العلاقات بين تلك الكائنات ببعضها البعض وعلاقتها بالظروف المادية المحيطة بها.

وعرفت كذلك بأنها جزء من النظام البيئي العالمي وتتكون من البحار والمحيطات والأنهار وما يتصل بها من روافد، و ما تحتويه من كائنات حية سواء كانت نباتية أو حيوانية، وتضم موارد أخرى مثل المعادن بأنواعها، وتعتمد هذه الكائنات كل منها على الأخر وتتفاعل مع بعضها في علاقة متزنة ويختل التوازن عند الإخلال بالمواصفات الفيزيائية والكيمائية للبيئة البحرية. [3]

[1] – عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث، في التشريعات الدولية والداخلية، بدون طبعة، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، لسنة 2006، ص97.

[2] – صافة خيرة، " البيئة البحرية "، مقال منشور بمجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، المجلد 05، العدد 02، ص377.

[3] – زروالي سهام،" آليات حماية البيئة البحرية من التلوث، في التشريعات الدولية والداخلية"، مقال منشور بمجلة الأكاديمية للدراسات الإجتماعية والإنسانية، قسم العلوم الإقتصادية والقانونية، العدد 21، جانفي 2019، ص 131.

تتسم البيئة البحرية بأهمية خاصة تميزها عن بقية العناصر الأخرى لما لها من خصائص وطبيعة مميزة، وباعتبارها النموذج الأمثل للبيئة الإنسانية ومصدر للغذاء ومورد هام للكنوز والمعادن بالإضافة إلى دورها في تحقيق التوازن المناخي وأهميتها في الملاحة البحرية لأنها أحسن الطرق للمواصلات نظرا لقلة تكاليفها وإمكانية نقل الحمولات والأوزان الكبيرة.

فأصبحت إحدى الاهتمامات الحديثة في القانون الدولي، وأخذ هذا الاهتمام صبغة عالمية وإقليمية ووطنية فتعددت الدراسات والبحوث لزيادة وعي المجتمع الدولي بالمخاطر الجسيمة التي تتعرض لها البيئة البحرية من استنزاف، وإفساد متعمد خاصة وأن هذه الأضرار لا تقف عند مكان ارتكابها إنما تصل إلى أبعد الحدود مهددة بذلك العالم ككل .

ومن هنا كان على الدول الالتزام بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من أكثر المشاكل حدة وانتشارا وهو التلوث البيئي البحري ،والذي يصعب استيعاب أضراره وإصلاحها وانتشاره أثاره السلبية والمؤثرة على البيئة البحرية.

تم تعريف التلوث البحري على أنه : " إدخال أي مواد أو طاقة بواسطة الإنسان في تلك البيئة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة مما ينتج عنه أثار ضارة بالأحياء المائية أو يهدد صحة الإنسان، أو يعيق الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وإفساد صلاحية المياه للإستعمال وحفظ مزاياه".[1]

هذا وقد تعرضت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لتعريف التلوث البحري أو تلوث البيئة البحرية والذي عرفته :"يعني تلويث البيئة البحرية إدخال الإنسان في البيئة البحرية بما في ذلك مصاب الأنهار بصورة مباشرة أو غير مباشرة، أو طاقة تنجم أو يحتمل أن تنجم عنها أثار مؤدية مثل الإضرار بالمواد الحية والحياة البحرية وتعريض الصحة البشرية للأخطار ،وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وغيرها من

[1] – محمد منصوري، " الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية بين القانون الدولي العام والتشريع الداخلي"، مقال منشور بمجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 10، العدد 02، سبتمبر 2019، ص836.

أوجه الاستخدام المشروعة للبحار والحط من نوعية قابلية البحر للاستثمار والإقلال من الترويج".[1]

وللتلوث البحري مصادر عديدة فمنها ما يصله عن طريق قنوات الصرف الصحي ونفايات المصانع ،او عن طريق السفن ونشاطات الاستغلال البحري مثل استخراج المعادن والبترول من باطن قاع البحر، بالإضافة إلى مصادر أخرى التي ساهمت في وصول التلوث إلى البيئة البحرية.

فأدرك المجتمع الدولي أن تلوث البيئة البحرية يعتبر خطر حقيقي يهدد حياة البشرية والصحة، ويؤثر على البيئة ككل بعدما كان ينظر للبيئة البحرية على أنها قادرة على استيعاب كل ما يلقي فيها من مخلفات أو مواد أخرى لمساحتها الكبيرة، وقدرتها على تنظيف نفسها بنفسها وساهم التطور الصناعي في زيادة المخاطر على البيئة البحرية التي تنامت بشكل متسارع، مما زاد من مشكلة التلوث التي أصبحت أكثر تعقيدا فأضحت من أهم الموضوعات التي يتناولها فقهاء القانون الدولي، وأصبح من القضايا المعاصرة التي فرضت نفسها على المجتمع الدولي وكان من الضروري التصدي له ومكافحته على كافة الأصعدة.

بما أنه هذه الظاهرة شكلت تحديا فعليا للمجتمع الدولي وخلقت الحاجة إلى التعاون لمواجهة هذه الظاهرة، باعتبارها ظاهرة عالمية نطاقها يتسع بمرور الزمن سارع المجتمع الدولي الى إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية وأخرى إقليمية، واستعطفت المنظمات الدولية والإقليمية والجمعيات البيئية محاولين إيجاد وسائل وسبل مناسبة لمنع تفاقم هذه الظاهرة والسيطرة عليها وعقلنة استغلال البيئة البحرية.

وللموضوع أهمية نظرية وعملية فمن الناحية النظرية أصبح الحديث عن البيئة البحرية من الأمور المسلم بها في الوقت الحاضر، وغدت مشكلة التلوث البحري أكثر تعقيدا لتعلقها بحياة الإنسان على الكوكب الأرض، الأمر الذي أصبحت فيه الحاجة ملحة للتدخل

[1] – المادة 01 الفترة 04 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

وإجراء الدراسات المتأنية لخصائص البيئة البحرية ،وتشخيص المشكلات التي تعاني منها والبحث أن أسباب التلوث ومحاولة إيجاد حلول مناسبة للقضاء عليها أو منعة والتقليل منه وتطوير الوعي البيئي لدى الشعوب، والتوفيق بين البيئة والتنمية فأخذت بذلك قضية البيئة البحرية حيز كبيرا من الاهتمام على الصعيد العالمي والإقليمي، مما جعل المجتمع الدولي يتوجه نحو عقد مؤتمرات وإبرام اتفاقية وإصدار إعلانات تقرر فيها الحماية الدولية للبيئة البحرية، وأن كل خرق لهذا الالتزام يرتب المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية.

أما الأهمية العملية فإنها تكمن في قيمة البيئة البحرية وارتباطها الوثيق بحياة الانسان والحيوان والنبات، وباعتبارها الجزء الأكبر من الكرة الأرضية والمخاطر التي تهددها لا تقتصر على الانسان وحده بل تهدد الكرة الأرضية والبشرية جمعاء، ومدى انعكاس تلك المخاطر على التوازن البيئي، وفي ظل تفاقم ظاهرة التلوث أصبح لا بد من تكاثف الجهود الدولية لحمايتها.

من خلال هذه الدراسة سيتم توضيح مدى اهتمام المجتمع الدولي بالبيئة البحرية وتبيان الأساليب المتبعة في ذلك من منظمات دولية وإقليمية، وإبرام اتفاقيات خاصة بها وبما أن المسؤولية هي نظام قانوني وفقا لما تقرره من التزامات، فالمسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية هي الوسيلة القانونية لحماية البيئة البحرية ومنع المساس بسلامتها بتقرير جزاءات، وتعويضات تقع على عاتق الدولة الماسة بسلامة البيئة البحرية.

إن الأسباب التي يمكن من خلالها تناول موضوع "التلوث البيئي البحري في القانون الدولي " واختياره كدراسة بحثية كون أن تلوث أصبح ظاهرة متزايدة وحديثة واكبت التطور الصناعي والتقدم التكنولوجي وما نتج عنه من مخاطر عديدة تحتاج إلى دراسات مستمرة للتنبيه إلى خطورته وضرورة مواجهته وإصلاح أضراره على المستوى الدولي والإقليمي.

بالإضافة إلى أهمية البيئة البحرية ونظرا لترابط عناصر البيئة فإنه يوجد تأثير متبادل لهذه العناصر المختلفة على بعضها البعض، إلا أنه لم يحظى بالدراسة القانونية الكافية فهو

يحتاج إلى المزيد من الدراسات المعمقة لتنبيه المجتمع الدولي بمخاطره ونشر الوعي للتصدي له ومكافحته .

إلا أنه وقد يحدث ويواجه الباحث صعوبات من بينها :ندرة المصادر حول الموضوع وعدم توافر المراجع باللغة العربية، وعدم توفر المراجع الحديثة في مكتباتنا بالإضافة إلى صعوبة الإلمام بكافة جوانب الموضوع وندرة الرسائل والأبحاث القانونية التي تتعلق بدراسة هذا الموضوع .

وسيتم التطرق في هذا البحث والذي سيخصص للحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث على الصعيدين الدولي والإقليمي والمسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية .

ومن خلال ما تقدم يمكن طرح الإشكالية التالية:

كيف واجه المجتمع الدولي ظاهرة التلوث البيئي البحري؟

وبما أن الموضوع موضوع قانوني ونظرا لأهميته التي تتطلب تحليل الأحكام المتعلقة بالتلوث البيئي البحري في ظل القانون الدولي، وماستقرت عليه التشريعات الدولية، فإن منهج الدراسة المستخدم يعتمد على المنهج الوصفي لاستعراض أهم الاتفاقيات الدولية التي أبرمت في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث، وأهم المنظمات الدولية والإقليمية التي اهتمت بهذا الموضوع ولتوضيح أهم أحكام المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية .

لهذا تقتضي الدراسة تقسيم هذا الموضوع الى فصلين :سيتم تناول في الفصل الأول حماية البيئة البحرية من التلوث على الصعيد الدولي والإقليمي ويتفرع هذا الفصل إلى مبحثين .

الأول يتناول أهم المنظمات الدولية والإقليمية الخاصة بحماية البيئة البحرية أما المبحث الثاني فيستعرض فيه أهم الاتفاقيات الدولية الإقليمية المتعلقة بحماية البيئة البحرية.

أما الفصل الثاني سيتم التطرق فيه للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية وسيتم تقسيمه إلى مبحثين أولها خاص بتحديد مفهوم المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة

البحرية وسيتم تخصيص المبحث الثاني لآثار المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية على أن يتضمن كل مبحث مطلبين .

الفصل الأول

حماية البيئة البحرية على الصعيد الدولي والإقليمي

أصبحت البيئة البحرية من الاهتمامات الحديثة على الصعيد العالمي والإقليمي لما لها من أهمية استراتيجية وحيوية تنفرد بها، ودور فعال في النمو والتطور الاقتصادي والاجتماعي، لهذا السبب حظيت البيئة البحرية بالاهتمام الواسع، فتكاثفت الجهود الدولية لحمايتها من التلوث خاصة، وأخذ ذلك منحى تصاعدي، بما أن ظاهرة التلوث البحري أصبحت ظاهرة متزايدة خاصة في الوقت الحالي نتيجة التطور الصناعي والتكنولوجي، وما نتج عنه من مخاطر عديدة وانعكاسه سلبا على حياة الإنسان، ولتبيان مخاطر التلوث البحري على المستوى العالمي والإقليمي وتوعية المجتمع الدولي بخطورة الوضع وأهمية التصدي له، كان لابد من اتباع أسلوب وقائي لمنع تفاقم هذه الظاهرة أو التقليل منها، بإنشاء منظمات دولية وأخرى اقليمية التي ساعدت في ابرام العديد من الاتفاقيات الدولية والإقليمية وهذا ما سيتم التطرق له في هذا الفصل من خلال تقسيمه لمبحثين على النحو الآتي، المبحث الأول: المنظمات الدولية والإقليمية الكفيلة بحماية البيئة البحرية، المبحث الثاني الاتفاقيات الدولية والإقليمية المتعلقة بحماية البيئة البحرية.

المبحث الأول :المنظمات الدولية والإقليمية الكفيلة بحماية البيئة البحرية :

من أهم الوسائل الوقائية التي اعتمدها المجتمع الدولي لحماية البيئة البحرية، المنظمات الدولية والإقليمية والتي كان لها دور هام وفعال في هذا المجال، وذلك عن طريق الإعداد للاتفاقيات الدولية أو الاقليمية أو اصدار إعلانات لمبادئ لإنشاء هيئات تسهر على حماية البيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة.

لذلك سيتم التطرق من خلال هذا المبحث إلى المنظمات الدولية كمطلب أول، و المنظمات الإقليمية في المطلب الثاني، وذلك على النحو التالي:

المطلب الأول: المنظمات الدولية الكفيلة بحماية البيئة البحرية:

يوجد العديد من المنظمات الدولية التي أولت اهتماما كبيرا بالبيئة البحرية وساهمت في وضع العديد من القواعد القانونية في هذا المجال، وعلى هذا الأساس سنتطرق لمنظمة الأمم المتحدة في الفرع الأول، وبعض المنظمات الدولية المتخصصة في الفرع الثاني .

الفرع الأول: منظمة الأمم المتحدة: (ONU)

(Organisation des nations unies)

اهتمت منظمة الأمم المتحدة منذ نشأتها بحماية البيئة الإنسانية من كافة أشكال الأضرار التي تلحق بالإنسان، ومن أهم حقوق الإنسان الحق في بيئة نظيفة و خالية من التلوث[1] وزاد اهتمامها بالقضايا البيئية في بداية سنة 1968 على اثر توصية من المجلس الاقتصادي والاجتماعي التي مهدت لعقد مؤتمر ستوكهولم عام 1972.[2]

لقد ساهمت هذه المنظمة في إصدار الميثاق العالمي للطبيعة، الذي وافقت عليه جمعية الأمم المتحدة العامة في 1982/10/28، والذي أكد على ضرورة التعاون بين الدول

[1]- علواني مبارك، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة،دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه الحقوق ، تخصص قانون علاقات دولية، بكلية الحقوق والعلوم السياسية، بجامعة محمد خيضر، بسكرة، السنة الجامعية 2016-2017، ص103.

[2]- سنكر داود محمد، التنظيم القانوني الدولي لحماية البيئة من التلوث ، دراسة تحليلية مقارنة ،الطبعة الأولى، مكتبة زين الحقوقية و الأدبية ،بيروت، لبنان ، لسنة 2017، ص137.

والمنظمات والأفراد والهيئات الغير الحكومية من أجل المحافظة على الطبيعة من خلال أنشطة مشتركة، وحث الدول على عقد معاهدات دولية تستهدف حماية البيئة.[1]

تعتبر منظمة الأمم المتحدة من المنظمات الرائدة في المجال البيئي، وذلك عن طريق استعمالها لأجهزة مختلفة مكنتها من أدائها لمهامها والوظائف الموكلة لها ومن أهمها : [2]

أولا : برنامج الأمم المتحدة :

تم تأسيس هذا البرنامج خلال مؤتمر ستوكهولم عام 1972، ويتكون هذا البرنامج من مجلس ادارة يضم 58 عضو انتخبتهم الجمعية العامة للأمم المتحدة، ومقره مدينة نيروبي، ويجتمع مجلس هذا البرنامج مرة كل سنة، وهو مسؤول عن دعم التعاون الدولي بين الحكومات في مجال البيئة. [3]

بالإضافة لمجلس الإدارة، وضعت أجهزة أخرى تابعة للبرنامج كالأمانة العامة التي تعد بمثابة جهاز إداري مهمته التنسيق بين الدول بالإضافة إلى صندوق البيئة وهو جهاز مالي يقوم بتمويل المشاريع والبرامج الدولية المتعلقة بمجال البيئة، وكذا لجنة التنسيق ويتمثل دورها في تحقيق التعاون بين هياكل منظمة الأمم المتحدة، وعرض مجمل الأنشطة والأعمال البيئية. [4]

وهدفه الرئيسي هو منح منظمة الأمم المتحدة مكانة عالية وقيمة خاصة في مجال البيئة العالمية[5]، وتمحورت أنشطته حول عدة مهام منها: النهوض بالتعاون الدولي في

---

[1]- خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية - دراسة مقارنة-، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، لسنة 2011، ص 262-263.

[2]- بوطوطن سميرة، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة، مذكرة ماستر، قسم الحقوق، بكلية الحقوق والعلوم السياسية، بجامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، السنة الجامعية 2018-2019 ، ص 46-48.

[3]- رياض صالح أبو العطا ،حماية البيئة من منظور القانون الدولي ، بدون طبعة ، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطية ، مصر، لسنة 2009 ، ص101

[4]- رياض صالح أبو العطا ، المرجع نفسه، ص103

[5]- بوطوطن سميرة، المرجع نفسه، ص 49.

المجال البيئي ووضع استراتيجية لإدارة البيئة، وا ٍقامة نظام دولي مرجعي يكون مصدر للمعلومات المتعلقة بالبيئة.[1]

وقد عمل هذا البرنامج منذ نشأته على تعزيز الأمن البيئي في عدة مجالات أهمها المجال البحري، فوضع خطة لحماية البيئة البحرية بإعداد برنامج يتعلق بالبحار الإقليمية كإطار ينشأ من خلاله التعاون الدولي والإقليمي فيما يتعلق بالمسائل البحرية والمحيطات والسواحل.[2]

ولتفعيل برنامجه الخاص بحماية البيئة البحرية قام بوضع وحدات بحث متخصصة والتي بدورها أنشأت مجموعات عمل أهمها : مجموعة عمل حول آثار التلوث البحري على الانسان و الصحة، ومجموعة عمل حول النظام البيئي البحري، ومجموعة عمل حول تأثير التلوث على البحار و المحيطات، ومجموعة عمل حول البيئة والتنمية. [3]

يمثل برنامج الأمم المتحدة للبيئة أهم مظهر مؤسساتي لتطوير القانون الدولي البيئي، استحدث قصد تنسيق وتقييم وإ ٍدارة القضايا البيئية العالمية.

وقد لعب دورا هاما وفعالا في تطوير الاتفاقيات والقواعد المرنة لحماية البيئية، من خلال ترقية العديد من الاتفاقيات كاتفاقية بازل المتعلقة بمراقبة تنقل النفايات الخطرة عبر الحدود، وبذلك أصبح برنامج الأمم المتحدة منتدى لنقاش العديد من الاتفاقيات، وممول المفاوضات الدولية.[4]

---

[1]- زرقان وليد، القانون الدولي البيئة، محاضرات ملقاة على طلبة السنة أولى ماستر، تخصص قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الأمين دباغين، سطيف 2، السنة الجامعية 2016-2017 ، ص 49.

[2]- زرقان وليد، المرجع نفسه، ص53.

[3]- واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، بكلية الحقوق والعلوم السياسية، بجامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان ،السنة الجامعية 2009- 2010، ص123.

[4]- نورة سعداني، محمدر حموني،" دور منظمة الأمم المتحدة في تطوير القانون الدولي البيئي" ، مقال منشور بمجلة جامعة القدس المفتوحة للأبحاث والدراسات، العدد 42 جامعة طاهر ي محمد بشار، الجزائر، سنة 2017، ص299.

ثانيا: الجمعية العامة للأمم المتحدة :

أنشأ هذا الجهاز عام 1948، ويعتبر جهاز الأمم المتحدة الرئيسي، ويعد بمثابة منتدى لنقاش القضايا الدولية، إلا أن سلطتها تقتصر على اصدار توصيات غير ملزمة للدول بالرغم من ذلك ساهمت في اتخاذ اجراءات في كافة المجالات أثرت على حياة البشر في العالم. [1]

تقوم الجمعية بمهمة التنسيق بين الهيئات المعنية بالبيئة مثل: برنامج الأمم المتحدة للبيئة، والمجلس الاقتصادي والاجتماعي، ومجلس الأمن، وصناديق التنمية المختلفة ولجان التنمية المستدامة بالأمم المتحدة في كل ما يخص حماية البيئة وكان لها دور هام في عقد العديد من المؤتمرات والملتقيات الدولية. [2]

وقد كان لها الفضل في تسليط الضوء على العديد من المشاكل البيئية في المؤتمرات الدولية كمؤتمر ستوكهولم عام 1972، مؤتمر ريودي جانيرو عام 1992، مؤتمر كيوتو عام 1997 إلى غير ذلك من المؤتمرات التي عالجت مشاكل البيئة الإنسانية و لعبت دورا رائدا في وضع العديد من القرارات التي ساهمت في حماية البيئة والمحافظة عليها.[3]

ومن أهم القرارات التي اتخذتها الجمعية: القرار المتعلق باعتماد الميثاق العالمي للطبيعة، الذي أكد على ضرورة حماية البيئة والمحافظة عليها والقرار المتضمن التقدم والانماء في الميدان الإجتماعي، الذي أكد على ضرورة اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع تلوث المحيطات والمياه الداخلية بالفضلات الذرية، والقرار المتضمن الإدارة السليمة للنفيات الخطيرة، خاصة الكيميائية منها. [4]

---

[1]- أحمد اسكندري، مرجع سابق، ص 52.

[2]- أحمد اسكندري، المرجع نفسه ، ص 53

[3]- بوطوطن سميرة، مرجع سابق ، ص 40.

[4]- بوطوطن سميرة، المرجع نفسه، ص 47.

الفرع الثاني: المنظمات الدولية المتخصصة لحماية البيئة البحرية:

يوجد العديد من المنظمات الدولية المتخصصة التابعة للأمم المتحدة، التي تعمل في مجال حماية البيئة البحرية، والتي كان لها أثر كبير ودور فعال في إعمال قواعد القانون الدولي البيئي، وساهمت في وضع معايير ومستويات بيئية التي يحدد من خلالها مستويات التلوث في عناصر البيئة، كآليات وقائية لحماية البيئة.

أما فيما يخص هذه المنظمات فهي كثيرة لا يمكن التطرق لها كلها، لذى سيتم التطرق لأهم المنظمات الدولية المتخصصة التي ساهمت بشكل كبير في مجال حماية البيئة البحرية ومنها:

أولا: المنظمة البحرية الدولية (OMI)

(Organisation Maritime Internationale)

تأسست المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية جنيف عام 1948، ودخلت حيز التنفيذ عام 1958، هدفها الأساسي تسهيل التعاون بين الدول حول المسائل الفنية المتعلقة بالسفن، للوصول إلى أعلى مستويات السلامة البحرية وكفاءة الملاحة الفنية و من ضمن مسؤولياتها حماية الحياة البحرية ومنع تلوث البحار.[1]

اختصت هذه اللجنة بالتلوث البحري الناتج عن ناقلات النفط، وكان لها الفضل في ابرام العديد من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية ومنها الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار عام 1954، والاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري من السفن عام 1973، والاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية للأضرار الناتجة عن التلوث بالزيت 1969 .[2]

أنشأت هذه المنظمة لجنتين: لجنة خاصة يقتصر دورها على النظر في مسائل تدخل في نطاق المنظمة والمتعلقة بالمساعدات الملاحية وبناء السفن، والتحقيق في الحوادث

[1]- أحمد اسكندري، مرجع سابق ، ص 56.

[2]- سي الناصر إلياس، دور منظمة الأمم المتحدة في الحفاظ على النظام البيئي العالمي، رسالة ماجيستير في العلوم السياسية، بكلية الحقوق والعلوم السياسية، بقسم العلوم السياسية، بجامعة الحاج لخضر، باتنة، السنة الجامعية 2012- 2013، ص119.

البحرية، بالإضافة إلى لجنة البيئة البحرية والتي تختص بالنظر في المسائل المتعلقة بمنع التلوث البحري، وتقوم بأداء الوظائف المحالة للمنظمة بموجب الاتفاقيات.[1]

وبما أن نشاطها ينحصر في مجال حماية البيئة البحرية ومشاكل التلوث البحري، فإن أنشطتها تكمن في تحفيز الحكومات على التعاون لتنفيذ المعايير المتبناة بشأن السلامة البحرية، لمكافحة التلوث البحري، خاصة في الحالات الطارئة، وتقوم كذلك هذه المنظمة بمساعدة الدول النامية.[2]

ثانيا : منظمة الأغذية والزراعة (FAO)

(Food & agriculture Organisation)

نشأت منظمة الأغذية والزراعة عام 1945، وهي من الوكالات المتخصصةير تبط نشاطها بالبيئة، ويعود لها الفضل في دق ناقوس خطر التلوث البيئي البحري، عند ما وصل إلى مستويات خطيرة،[3] وتعمل المنظمة على رفع المستوى المعيشي لسكان العالم و تقليص الفجوة بين الدول المتقدمةو النامية بإفشاء نظام اقتصادي عالمي.[4]

كان الهدف من انشاء هذه المنظمة هو القيام بالدراسات وا ٍعطاء التوصيات لكن فيما بعد تطور نحو النشاطات الخاصة بالتنمية وخاصة في مجال التلوث البحري فدعمت الدراسات و البحث العلمي الخاص بتأثيرات التلوث على البيئة البحرية ووضعت حيز ا لنفاذ هذه الدراسات ونظمت عدة دورات تدريبيه على المستوى الإقليمي لإعطاء المعلومات في المجال التلوث المائي وكيفية حماية المصادر الحية[5]

1- أحمد اسكندري، مرجع سابق ، ص 56-57.

2- سي الناصر إلياس، مرجع سابق ، ص 118.

3-ز يداني موسى، حماية البيئة البحرية من التلوث في ظل القانون الدولي ،مذكرة ماستر ،قسم حقوق ، بكلية الحقوق و العلوم السياسية ، بجامعة الدكتور طاهر مولاي، سعيدة، السنة الجامعية 2015-2016، ص 32.

4- خالد مصطفى فهمي، مرجع سابق، ص 264.

5- أحمد اسكندري، المرجع نفسه ، ص 61.

ساهمت هذه المنظمة في وضع العديد من الاتفاقيات كاتفاقية برشلونة لحماية منطقة البحر الأبيض المتوسط عام 1976 واتفاقية روتردام عام 1998 والمتعلقة بتبادل المعلومات حول الاضرار الناجمة عن التلوث بفعل المو اد الكيماوية الخطيرة المنقولة بحرا.[1]

ثالثا : منظمة الصحة العالمية (OMS)

(Organisation Mondiale de Santé)

أنشأت هذه المنظمة في 22 جويلية 1946 وتعتبر إحدى الوكالات المتخصصة التي تلعب دورا هاما في الحفاظ على الصحة العالمية من خلال التقارير الدورية التي تسهر بها على دعم وتفعيل مجتمع جديد وخال من الأوبئة والأمراض، وتقدم المساعدات الفنية والمادية للدول التي تعاني من الامراض للوصول الى مجتمع صحي متناسب.[2]

تقوم هذه المنظمة بتقديم خدمات لجميع البلدان في كل الحالات سواء الحالات الطبيعية أو الطوارئ في عدة مجالات خاصة مجال الأبحاث العلمية والطبية، وذلك لتحسين صحة الإنسان والوقاية من الأمراض بصفة خاصة، والصحة الأسرية والبيئة بصفة عامة ولتحقيق أهدافها تعمل بالتعاون مع الوكالات المتخصصة الأخرى.[3]

تعمل هذه المنظمة في اتجاهين : الأول هو توفير العلاج المناسب والثاني هو الوقاية من الأمراض، ومنح لها بمقتضى دستورها الحق في التفتيش الدوري على موانئ السفن والتأكد من نقاء مياه الشرب والأطعمة ضمانا لحمايتها من التلوث، وتعمل بالتعاون مع برنامج الأمم المتحدة لوضع المعايير الصحية للبيئة، وبالتالي فإن أهدافها وقائية للحفاظ على الصحة العالمية.[4]

---

[1]- زيداني موسى مرجع سابق ص 32.

[2]- خالد مصطفى فهمي، مرجع سابق، ص 265- 266 .

[3]- خالد مصطفى فهمي، المرجع نفسه، ص 266 .

[4]- علواني مبارك، "دور المنظمات الدولية المتخصصة والمنظمات غير الحكومية في حماية البيئة من التلوث "، مقال منشور بمجلة الفكر، جامعة محمد خيضر، بسكرة، العدد 14، السنة 2018 ، ص621.

وضعت منظمة الصحة العالمية بروتوكول حول "الماء والصحة" لإتمام إجراءات اتفاقية هلسنكي سنة 1992 والمتعلقة بحماية مياه البحيرات الدولية، بالتعاون مع اللجنة الاقتصادية الأوروبية التابعة للأمم المتحدة الذي حرر بتاريخ 17 جوان 1999، وقد قامت بوضع استراتيجية حول الصحة والبيئة مستجيبة بذلك لأجندة أمم متحدة رقم 21 المتعلقة بالبيئة والتنمية. [1]

رابعا : الوكالة الدولية للطاقة الذرية (AIEA)

(Agence Internationale de l'Energie atomique)

أنشأت الوكالة سنة 1956 ،ودخلت الاتفاقية الخاصة بها حيز التنفيذ في 1957 ومقرها فيينا بالنمسا، وتتبع الوكالة منظمة الأمم المتحدة بموجب اتفاق مبرم بينهما سنة 1957 ومن أهم وظائفها هو وضع الموافقة على مستويات الأمن لحماية الصحة والتقليل من المخاطر التي يتعرض لها الاشخاص والأموال. [2]

تعتبر الوكالة الدولية للطاقة الذرية من الوكالات التي تعنى بالحفاظ على البيئة من التلوث الناتج عن استخدام الطاقة الذرية، بالتعاون مع الدول والمنظمات المتخصصة للحد من الاثار الضارة على حياة الإنسان والثروات وتعمل على زيادة مساهمة الطاقة الذرية في السلام والصحة والرفاه للعالم بأسره.[3]

تقوم هذه الوكالة بتقديم المساعدات اللازمة في حالة الطوارئ للدول لحماية الإنسان والبيئة من الإشعاع الذري، وبذلك فإن وكالة الطاقة الذرية تعمل على المحافظة على الانسان والبيئة من خلال الإجراءات و المعايير والأنشطة التي تقوم بها، وتتبنى قواعد السلامة والقوانين والاجراءات المناسبة التي تقترحها الدول الأعضاء بما في ذلك ما يخص النفايات المشعة وما يتعلق بنقلها وكيفية التعامل معها. [4]

---

[1]- واعلى جمال، مرجع سابق، ص 126.

[2]- خالد مصطفى فهمي، مرجع سابق، ص 269 .

[3]- سنكر محمد داود، مرجع سابق ، ص142.

[4]- زرقان وليد، مرجع سابق، ص67.

تشجع هذه الوكالة تبادل المعلومات العلمية والفنية والخاصة باستخدام الطاقة الذرية في الأغراض السلمية ، و تقوم بمراقبة المواد الانشطارية الخاصة بواسطة نظام للرقابة لمنع أي نقل أو تحويل غير مرخص أو الاستيلاءعليه بالقوة وتُشرفت على العديد من عمليات الإغراق للنفايات المشعة في البيئة البحرية ،وقام بإعداد مشروع يتضمن الخطوط الموجهة فيما يتعلق بإدارة ومراقبة و اختيار مواقع الإغراق في البيئة البحرية.[1]

المطلب الثاني : المنظمات الإقليمية الخاصة بحماية البيئة البحرية:

كان من الضروري اللجوء إلى تجزئة العمل على نطاق إقليمي جغرافي لتسهيل العمل في مجال حماية البيئة البحرية، فتم تشجيع العمل الإقليمي في إطار منظمات متى كان ممكنا، وفعالية هذه المنظمات ونجاحها يعني نجاح العمل الدولي، فأصبحت شأنها شأن المنظمات الدولية مرتبطة بشكل أو بآخر بالأنشطة و الفعاليات في ميدان البيئة .

وعليه سيتم التطرق في هذا المطلب إلى أهم المنظمات الأوربية في الفرع الأول والمنظمات العربية والإفريقية في الفرع الثاني.

الفرع الأول :المنظمات الأوروبية الخاصة بحماية البيئة البحرية:

بما أن المنطقة الأوروبية منطقة صناعية ومكتظة بالسكان أصبحت عرضة للكثير من المخاطر البيئية و التدهور البيئي، فكان عليها الإسراع لمنع تفاقم هذه الظواهر والحد منها ،وذلك بإتباع الأساليب الوقائية قبل اللجوء إلى الأسلوب الردعي وإصلاح الأضرار مع العلم أنه هناك أضرار لا يمكن إصلاحها، فظهرت هذه المنظمات لحماية البيئة بصفة عامة والبحرية بصفة خاصة .

[1]- أحمد اسكندري، مرجع سابق، ص 60.

أو لا: اللجنة الإقتصادية الأوروبية التابعة للأمم المتحدة (UNECE)

(United Nations Economic Commission for Europe)

تعتبر هذه اللجنة من أقدم المنظمات الجهوية الأوروبية، أنشأت من طرف المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابعة للأمم المتحدة سنة 1947 ،هدفها الأساسي دفع عجلة التنمية الاقتصادية في الدول الاوربية وتوطيد العلاقات بين الدول، وفي سنة 1956 قامت بدراسة إحدى المشاكل البيئية وهي مشكلة تلوث المياه على إثر استفحال هذه الظاهرة في الساحل الأوروبي.[1]

أثارت هذه اللجنة مرة أخرى مشكل التلوث وأثاره الضارة على الأوساط البحرية لكن هذه المرة أثارت مشكلة التلوث الصناعي واهتمت هذه اللجنة بموضوع حماية البيئة وجعلته أحد أهدافها الأساسية وفق برنامج عمل مسطر من طرفها، وساعدت على إبرام العديد من الاتفاقيات المتعلقة بمكافحة التلوث البحري.[2]

من بين الاتفاقيات التي ساعدت هذه اللجنة في إبرامها وتضمنت العديد من المواد لحماية البيئة البحرية وهي اتفاقية "هلسنكي" بالإضافة الى اتفاقية "جنيف" عام 1979و اتفاقية "إسبو ر" عام 1991المتعلقة بدراسة التأثيرات البيئية الضارة المتنقلة.[3]

قامت هذه اللجنة بالتأكيد على ضرورة الرقابة على تدفق النفايات الخطرة في البيئة وعملت على وضع هيكل منفصل لتنظيم نقل النفايات الخطرة، ووضعت قواعد وأحكام تمهيدية خاصة بمعايير النفايات الخطرة داخل عمليات النقل البري وقواعد خاصة بتخزينها.[4]

ووضحت هذه اللجنة إدراكها الشديد لحماية البيئة من التلوث، ووجوب وضع أنظمة رصد متطور ة للحفاظ على المياه من التلوث وتحقيق الاستخدام الأمثل.

---

[1]- واعلي جمال، مرجع سابق، ص 130.

2-واعلي جمال، المرجع نفسه، ص131.

[3]- أحمد اسكندري، مرجع سابق، ص 55- 56.

لهذه الموارد وأكدت على وجوب اتخاذ تدابير فعالة لاستخدام المياه، وهذا ما عرف "بالخطة الزرقا" والتي مفادها عمل توازن بين المناطق المتوقع زيادة المياه فيها والتي سينخفض فيها بحلول عام 2025؛ وتوصي بتطبيق أحدث التكنولوجيات لتحسين استخدام هذا المورد والحفاظ عليه.[1]

ثانيا: منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (OCDE)

(Organisation pour la Coopération et le Développement économique)

تأسست هذه المنضمة عام 1948، ينصب نشاطها على المشاكل الاقتصادية بالدرجة الاولى لتمتد الى العديد من القضايا ومنها حماية البيئة ،بما في ذلك البيئة البحرية وظهر ذلك من خلال اهتمامها البالغ بمشكل تلويث السواحل بالمخلفات الكيميائية والنفايات الضارة.[2]

قامت هذه المنظمة بإنشاء لجنة لحماية البيئة سنة 1970 أوكل لها مهمة مساعدة الدول الاعضاء لحل المشاكل البيئية [3]، وتوجيه سياسات الدول نحو تنمية مستدامة تراعي المعطيات البيئية وسعت الى وضع دراسات خاصة بمظاهر تلويث البيئة البحرية وخاصة مشاكل الاغراق. [4]

أكدت هذه المنظمة على اتخاذ التدابير اللازمة والاجراءات في العديد من الدول لمنع استخدام المنظفات باعتبارها من الملوثات التي تسبب تلويث البيئة البحرية، يعود لها الفضل في إرساء عدة مبادئ من بينها مبدأ الغرم على التلوث، حيث لا يتحمل الغير تكاليف التلوث الا من قام به.

[1]- أحمد إسكندري؛ مرجع سابق، ص 56 .

[2]- واعلي جمال؛ مرجع سابق، ص 131.

[3]- سكنر محمد داود، مرجع سابق، ص 153

[4]- أحمد إسكندري، المرجع نفسه، ص 86.

الفرع االثاني: المنظمات العربية والافريقية الخاصة بحماية البيئة البحرية:

قام برنامج الامم المتحدة بتقسيم البحار الاقليمية الى مناطق بحرية خاصة تحت اشراف جميع الدول المطلة عليها، بهدف حمايتها من التلوث بجميع مصادره ونظرا لما تعانيه هذه المنطقة من التلوث وخاصة بالنفط، وبما انها تصدر للعالم ثلثي احتياجاته النفطية تزداد بذلك الحركة الملاحية وتزداد معه المخاطر فكان لا بد من انشاء منظمات إقليمية تابعة للدول العربية والافريقية لتقوم بدورها في مجال حماية البيئة البحرية.

لذلك سيتم التعرض من خلال هذا الفرع إلى : جامعة الدولة العربية ،المنظمة الاقليمية لحماية البيئة البحرية والاتحاد الافريقي.

أولا: جامعة الدول العربية (L.E.A)

(Ligue Arabe)

أنشأت هذه المنظمة سنة 1945، تعمل هذه المنظمة على توطيد العلاقات بين الدول العربية الاعضاء، وتنسيق السياسة الاقتصادية والاجتماعية وتحقيق تعاون جماعي وحماية الامن القومي العربي المشترك في مختلف المجالات.[1]

بذلت جامعة الدول جهود كثيفة لحماية البيئة والحد من التلوث، وبموجب نظامها الاساسي تم تأسيس "مجلس الوزراء العرب" المسؤول عن شؤون البيئة، فوضع استراتيجية عربية لإدارة البيئة محددا بذلك أهدافه واختصاصاته في تشخيص المشاكل البيئية وتحديدها في الوطن العربي.[2]

[1]- علواني مبارك، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، مرجع سابق ، ص 104.

[2]- علواني مبارك، المرجع نفسه، ص 105.

تم إنشاء مكتب تنفيذي لمجلس الوزراء العرب وحددت مهامه بمتابعة تنفيذ قرارات المجلس وتوصياته، ودراسة التقارير المقدمة من الامانة الفنية وتقديم تقرير دوري عن نشاطاته، وعن ما يقترحه من خطط للعمل والفصل في الأمور البيئية الطارئة التي تحتاج الى إجراءات سريعة وصارمة.

اعتمد المجلس إعلان القاهرة لسنة 2005 المتعلق بالنهج الاستراتيجي للإدارة الدولية للكيماويات، و الاتفاقيات البيئية الدولية الخاصة بالمواد والنفايات الخطرة وضع هذا الاعلان مبادئ وأهداف تعهد المجلس بتحقيقها، ودعا هذا الإعلان لدعم أجهزة شؤون البيئة لتسهيل تنفيذ مهامها.[1]

اهتمت جامعة الدول العربية بموضوع تلويث البيئة البحرية لأول مرة سنة1973 إثر تقديم لجنة قانون البحار المعنية بالاستخدامات السلمية لقيعان البحار والمحيطات، قائمة بالمواضيع والمسائل المتعلقة بقانون البحار المعدة للعرض على المؤتمر قانون البحار، تضمنت هذه القائمة خمسة وعشرون بندا من بينها البند الثاني عشر تحت عنوان المحافظة على البيئة البحرية ويتضمن دراسة التلويث ومصادره والمخاطر الأخرى ووسائل مكافحته وقد قامت لجنة خبراء العرب بإصدار عدة قرارات وتوصيات للحفاظ على البيئة البحرية. [2]

ثانيا : المنظمة الاقليمية لحماية البيئة البحرية (OPME)

(Organisation régionale pour la protection du milieu marin)

في سنة 1979 ظهر أول محاربة جادة لمحاربة التلوث في دول خليج فأنشأت هذه المنظمة في الكويت والتي ضمت :البحرين ؛الكويت ؛عمان ؛قطر ؛المملكة العربية السعودية الإمارات العربية ؛العراق؛ إيران[3]؛وقامت هذه المنظمة بإعداد عدة برامج لحماية البيئة البحرية من التلوث ونظمت دورات تدريبية وورشات عمل وندوات لزيادة القدرات العملية والتقنيةلدى شعوب المنطقة، وتم تداول المعلومات وصيانة المعدات لمكافحة التلوث البحري.

[1]- علواني مبارك، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، مرجع سابق ، ص 105.

[2]- أحمد إسكندري، مرجع سابق، ص 91.

[3]- زرقان وليد، مرجع سابق، ص 74.

أنشأت هذه المنظمة مركز للمساعدة في الطوارئ البحرية سنة 1982 الذي يقوم بإجراءات نقل الإطارات البشرية والمعدات، ويعد قوائم الهيئات والمدن والسفن والطائرات والمعدات المتخصصة و المتوفرة في حالات الطوارئ.[1]

وقعت الدول الاعضاء في هذه المنظمة على ثلاث بروتوكولات: الأول يتعلق بالتلوث البحر ي الناجم عن استكشاف واستغلال الجرف القاري عام 1989، والثاني يتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن مصادر البر عام 1990، والثالث خاص بالتحكم في النقل البحري للنفايات الخطرة والنفايات الأخرى عبر الحدود والتخلص منها عام 1998.[2]

تهدف هذه المنظمة لحماية البيئة البحرية الى تنسيق الجهود بين الدول الأعضاء للمحافظة على سلامة المياه البحرية، وعلى النظم البيئية والأحياء التي تعيش بها والحد من التلوث الناتج عن مختلف الأنشطة، ووضعت عدة برامج من بينها برامج الرصد البيئي تتعلق بتقييم الوضع في المنطقة وقياس التلوث، وكذا برنامج الادارة البيئية وبرامج التوعية البيئية. [3]

ثالثا : الاتحاد الافريقي (U.A**)**

(Union africaine**)**

أنشأت هذه المنظمة سنة 1963 حيث تعتبر الدول الافريقية من بين الدول الأولى التي دعت الى ضرورة الاهتمام بالبيئة نظرا للمخاطر البيئية التي عرفتها المنطقة، وقد حثت المنظمة على وضع سياسة موحدة لحماية البيئة بإصدار خطط بيانات عمل مشتركة.[4]

لهذه المنظمة دور فعال في ابرام العديد من الاتفاقيات الافريقية التي لها علاقة بحماية البيئة منها الاتفاقية الخاصة بحماية الطبيعية والموارد الطبيعية، المحررة في الجزائر

---

[1]- زرقان وليد ، مرجع سابق، ص 74.

[2]- "المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية "، مقال منشور بمجلة البيئة والتنمية ، العدد 169 ،الكويت، افريل 2012، بدون صفحة .

[3]- "المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية"، المرجع نفسه، بدون صفحة

[4]- واعلي جمال ،مرجع سابق، ص 132.

عام1969 ،وساهمت في وضع الميثاق الإفريقي لحقوق الانسان لعام 1981 الذي يعتبر اول ميثاق يعترف بالحق في بيئة سليمة ومحيط نظيف.

حررت هذه المنظمة اتفاقية "باماكو" في 30 جانفي1991 والمتعلقة بمنع تصدير النفايات الخطرة نحو إفريقيا، نظرا للمخاطر التي أصبحت تهدد الساحل الافريقي وذلك تطبيقا لاتفاقية "بازل" لسنة 1989 المتعلقة بحركة انتقال النفايات الخطرة .

كان لهذه المنظمة أثر كبير وفعال في حماية البيئة وبصفة خاصة البيئة البحرية بعد تبني المنظمة لاتفاقية "أبوجا" الموقعة في30 جوان 1990، المؤسسة للوحدة الاقتصادية الافريقية وخاصة بعد انعقاد قمة "نوربان" عام 2002 التي اكدت على وجوب التزام الدول بإيجاد بيئة نقية ونظيفة ،ودمج الاعتبارات البيئية في المخططات التنموية والاقتصادية.[1]

[1]- واعلي جمال، المرجع نفسه، ص 133.

المبحث الثاني : الاتفاقيات الدولية والإقليمية المتعلقة بحماية البيئة البحرية:

إن الجهود الدولية أخذت أبعاد جديدة ونظرة شاملة بالغة الأثر في مجال حماية البيئة البحرية بقيادة الأمم المتحدة،بواسطة مختلق أجهز تها ووكالتها المتخصصة فأثمرت بصياغة عدة اتفاقيات دولية والتي تم الاقرار بفعاليتها خاصة في مجال البيئة البحرية.

لذلك سيتم التطرق في هذا المبحث للاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية كمطلب أول، والاتفاقيات الاقليمية الخاصة بمجال البيئة البحرية كمطلب ثاني على النحو الآتي :

المطلب الاول: الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية :

تعددت الاتفاقية الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية إلا أن بعضها يقرر الحماية من مصدر معين في حين البعض الآخر يتعلق بجميع المصادر ولهذا سيتم التعرض للاتفاقية الدولية العامة المتعلقة بحماية البيئة البحرية في الفرع الأول و بعض الاتفاقيات النوعية في الفرع الثاني.

الفرع الأول: الاتفاقية العامة المتعلقة بحماية البيئة البحرية (اتفاقية 1982) :

تعتبر اتفاقية الامم المتحدة لعام 1982 الأجدر نظرا لأن أحكامها عامة تتطرق لجميع أنواع التلوث ومصادره، ووضعت مجموعة من الأحكام التي تعتبر من قبيل المبادئ التوجيهية الملزمة لأطرافها،وكانت أكثر تفصيلا للأحكام المقررة لحماية البيئة البحر ية من التلوث بالسفن[1]، لأنها المسبب الرئيسي للتلوث والأخطر على وجه العموم بالنسبة للبيئة البحرية.

وفرضت هذه الاتفاقية جملة من الالتزامات على الدول الساحلية و دولة العلم؛ ودولة الميناء، وخصصت فرعا آخر للجزاءات المترتبة والمسؤولية في حال انتهاك القواعد المقررة بموجبها، لذلك سنتعرض في هذا الفر ع للالتزامات التي فرضتها هذه الاتفاقية، والتدابير

[1] – عبده عبد الجليل عبد الوارث ، مرجع سابق، ص 97.

المتخذة للوقاية من التلوث البحري والاستراتيجية المتبعة في هذه الاتفاقية لحماية البيئة البحرية .

أولا : إستراتيجية اتفاقية 1982 لحماية البيئة البحرية:

انتهجت هذه الاتفاقية استراتيجية دولية هامة لكي تحقق التنمية المستدامة، حتى تتم محاربة التلوث البحري بكافة أشكاله متداركة النقائص التي شابت الاتفاقيات الأخرى، سطرت الاهداف المراد بلوغها بإتباع معايير دولية يجب على الدول الالتزام بها كالمعايير التي تخص تصميم السفن ، وبنائها الخاصة بنقل المواد والتي كانت السبب الرئيسي لتلويث البيئة البحرية.[1]

ووضعت كذلك معايير دولية لكيفية تأهيل العاملين عليها وتدريبهم وكيفية التعامل الانواع المهددة بالانقراض وغيرها،[2] ووضحت الاتفاقية المصادر المنشئة للتلوث البحري سواء من مصادر البر أو أنشطة قاع البحار[3] أو الناشئة عن منطقة الاقتصادية الخالصة [4] أو التلوث الناتج عن الجو وذلك لإعطاء معلومات حول الملوثات، وذلك لمعالجتها في وقت مبكر وقامت بتوزيع الاختصاصات بين دولة العلم ودولة الميناء والدولة الساحلية حسب ما جاء في المواد 213 الى 222 لتطبيق الجزاءات على المخالفين تاركة للدولة الساحلية سلطة تقدير الثروات البحرية التي تقرر استغلالها.[5]

بينت هذه الاتفاقية وسائل تنفيذ استراتيجيتها لحماية البيئة البحرية وذلك بالتعاون بين الدول لوضع برامج دراسات وبحوث ومعايير ومستويات وا ٍقامة نظام الرصد و التقييم البيئي

1 - زيداني موسى ،مرجع سابق، ص 39.

2- حسب المادة 202 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

3- حسب المادة 208 من نفس الاتفاقية.

4- حسب المادة 209 من نفس الاتفاقية.

5- حسب المادة 212 من نفس الاتفاقية.

وسن قوانين لحماية البيئة البحرية كما قضت هذه الاتفاقية بإلزامية التعاون بين الدول على المستويين الدولي والإقليمي.[1]

وفرضت هذه الاتفاقية مساعدة الدول النامية لمواجهة التلوث البحري بالإضافة إلى الالتزامات الفردية والجماعية التي ألقتها على عاتق الدول.[2]

ثانيا : التزامات الدول لحماية البيئة البحرية بمقتضى اتفاقية 1982:

إن هذه الاتفاقية كانت بمثابة نظام قانوني شامل لكل المواضيع المتعلقة بالبحار حيث تضمنت 320 مادة وتسعة ملاحق، حيث شغل موضوع حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها الجزء الثاني عشر بأكمله أي من المادة 192 الى المادة 237 بالإضافة الى بعض المواد المتفرقة العديدة الأخرى في الاتفاقية والملاحق الملحقة بها[3]، وعليه يمكن التفرقة بين الالتزامات الواردة بها حيث توجد التزامات عامة تهم جميع الدول والتزامات خاصة بدول محددة في حالات معينة على النحو التالي:

1- الالتزامات العامة لحماية البيئة البحرية:

إن الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها [4]وأصبحت الدول بمقتضى هذه الاتفاقية ملزمة بالحرص على أن تكون القوانين الداخلية لدولها مطابقة للقواعد الدولية ،وهذا ما ورد في الجزء الثاني عشر من الاتفاقية تحت عنوان "القواعد الدولية والتشريعات الوطنية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه"، وألزمت كذلك الدول بعدم الترخيص لمباشرة أنشطة فوق إقليمها وتحت حدودها بشكل يؤدي الى إضرار البيئة البحرية التي تقع خارج حدودها الوطنية.[5]

---

[1] - نورة سعداني، محمد ر حموني ،مرجع سابق، ص 302.

[2] - زبداني موسى ، مرجع سابق ، ص 40.

[3]- أنس المرزوقي، "حماية البيئة البحرية قراءة في اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار"، مقال منشور بمجلة مركز الدراسات والابحاث العلمانية في العالم العربي، سنة 2016، بدون صفحة .

[4] - حسب المادة 192 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار 1982.

[5] - أنس المرزوقي ، المرجع نفسه، بدون صفحة.

تلتزم الدول كذلك بإخطار الدول الأخر ى في حالة ما إذا كانت البيئة البحرية معرضة لخطر داهم ووقوع ضرر بها أو أصيبت بضرر بسبب التلوث،وا ٍخطار كل المنظمات الدولية المتخصصة، وتلتزم كذلك الدول عند وضع التدابير الرامية إلى منع تلوث البيئة البحرية أن لا تنقل الأخطار أو الضرر إلى منطقة أخرى أو تحويل التلوث من النوع الى نوع آخر منه.[1]

تتخذ الدول حسب الاقتضاء جميع ما يلزم من التدابير المتماشية مع هذه الاتفاقية لمنع تلويث البيئة البحرية و خفضه والسيطرة عليه أي كان مصدره، مستخدمة أفضل الوسائل العلمية المتوفرة لها حسب قدراتها، كما يجب أن تتخذ كل ما يلزم من التدابير لتضمن إجراء الانشطة الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها بحيث لا تؤدي الى إلحاق ضرر عن طريق التلوث بدولة أخرى، وأن لا ينتشر التلوث الناشئ عن إحداث أي أنشطة تقع تحت ولايتها أو رقابتها الى خارج المناطق التي تمارس فيها حقوق سيادية وفق لهذه الاتفاقية.[2]

بالإضافة الى التزام الدول بالوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها وفقا لقواعد القانون الدولي[3]وا ٍمكانية الرجوع الى القضاء وفقا لنظمها القانونية للحصول على التعويض عن الضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية.

كما ألزمت الاتفاقية كل دولة بالتعاون الدولي من أجل توحيد قواعد ومعايير التعامل مع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه حيث يكون هذا التعاون على اساس عالمي وحسب الاقتضاء على أساس إقليمي، أو عن طريق المنظمات الدولية المتخصصة والتعاون كذلك لرفع الضرر أو خفضه إلى الحد الأدنى وذلك بوضع وتعزيز خطط طوارئ لمواجهة حوادث التلوث البحري والسيطرة عليه.[4]

---

[1] - حسب المادة 198 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

[2] - أنس المرزوقي، مرجع سابق، بدون صفحة.

[3] - حسب المادة 235 من نفس الاتفاقية.

[4] - عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 101.

2-الالتزامات الخاصة بدول محددة وفي حالات معينة:

أقرت هذه الاتفاقية على بعض الدول التي تتمتع بتأثير خاص على البيئة البحرية وحمايتها أو التسبب في تلوثها وذلك راجع سواء إلى قدرتها على الحماية أكثر من غيرها أو لأنها أكثر الدول تضرر ا بالتلوث الحاصل ، أو لأنها أقرب الدول لمصدر التلوث أو صاحبة السلطة عليه وهذه الدول هي دولة العلم الدول الساحلية و دولة الميناء.[1]

أ- التزامات دولة العلم:

تلتزم دولة العلم بوضع قوانين وأنظمة لحماية البيئة البحرية من التلوث لتطبيقه على السفن التي تحمل علمها، أو تكون مسجلة فيها ويجب أن تكون هذه القوانين على قدر من المساو اة في الفاعلية مع القواعد والمعايير الدولية المعترف بها، وتلتزم كذلك بالرقابة على سفنها وخضوعها للقوانين الدولية والتأكد من صلاحية سفنها للإبحار وكفاءة طاقمها وحملها للشهادات المطلوبة عند إجراء التفتيش الدوري.

وتلتزم كذلك بتأسيس المسؤولية عن التلوث وتحريكها في حال وقوع التلوث بمباشرة التحقيق في حال انتهاك القو اعد الدولية وتوقيع الجزاء عن هاته الانتهاكات.

ب- التزامات الدول الساحلية:

تلتزم الدول الساحلية بمقتضى نص المادة 207 من اتفاقية الأمم المتحدة باعتماد قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر في البر كالأنهار ومصابها وخطوط الأنابيب ومخارج التصريف، وخفض ذلك التلوث والسيطرة عليه مع مراعاة ما اتفق عليه دوليلمن قواعد و ممارسات وا ٍجراءات موصى بها.[2]

كما تلتزم كذلك هذه الدول بخفض التلوث والسيطرة عليه في قاع البحار، و منحت لها بالموازاة صلاحيات أوسع باتخاذ ما قد يكون ضروريا من التدابير لمنع تلوث البيئة البحرية و أن لا تكون هذه التدابير اقل فاعلية من المعايير والإجراءات المتخذة دوليا.

[1]- أنس المرزوقي، مرجع سابق ، بدون صفحة .

[2]- عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 104.

ج - التزامات دولة الميناء:

قد يظهر جليا أن لفظ "دولة الميناء" يقصد به الدول الساحلية عندما تكون هي صاحبة الميناء وتسعى للحفاظ على الميناء من التلوث، والمحافظة على سواحلها إلا أنه النص ممراحة في الاتفاقية على "دولة العلم" له أهمية علمية تجاه الاجراءات التي تنفذها الدولة باعتبارها دولة الميناء قد تختلف من الناحية العلمية عن الدولة الساحلية لأن الأولى تهتم بالمحافظة الملاحة البحرية والثانية يهمها سلامة سواحلها.[1]

فدولة الميناء ملزمة بتسهيل إجراءات إقامة الدعوى ضد السفن المخالفة لقواعد و أنظمة منع التلوث البحري ليس فقط في مناطقها البحرية الخاضعة لواليتها، وانما يمتد الى منطقة أعالي البحار، وتلتزم بتقديم المعلومات واجراء التحقيقات اللازمة .[2]

ثالثا : التدابير المتخذة للوقاية من التلوث البحري في إطار اتفاقية 1982:

تعرضت الاتفاقية للتدابير التي يجب على الدول اتخاذها لمنع تلوث البيئة البحرية في نص المادة 194، ومنحت حق التدخل الفرديوأ الجماعي لمواجهة مخاطر التلوث البحر ي لذلك سيتم التعرض لهذه التدابير وفق ما يلي:

1- حق الدول الساحلية في التدخل الفردي لمكافحة التلوث البحري:

يمكن للدولة الساحلية إجراء الرقابة على السفن الملاحة البحرية وفي حالة مخالفة السفن لقواعد السلامة فالدولة الساحلية سلطة منعها من الابحار، حتى إثبات عكس ذلك ويحق لها اتخاذ جميع التدابير اللازمة لحفظ الثروات الموجودة بمجالها البحري.

[1]- عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 108.

[2]- أنس المرزوقي ، مرجع سابق، بدون صفحة.

و أجازت هذه الاتفاقية للدول الساحلية وضع تدابير وقائية لتحول دون وقوع التلوث أو تدابير علاجية تكافحه.[1]

2- حق الدول الساحلية في التدخل الجماعي لمكافحة التلوث:

دعت هذه الاتفاقية للتدخل الجماعي لمواجهة خطر التلوث البحري، باعتبارها الآلية الاكثر نجاعة في حماية البيئة البحرية، باعتبار التدابير المتخذة في الاطار التدخل الجماعي تعرضت لجميع مصادر التلوث البحري، وجميع اشكال التصدي له خاصة التدابير المراد بها الاقلال من التلوث البحري، والتدابير الوقائية لمنع التلوث الناجم عن الحوادث البحرية وتأمين سلامة العمليات في البحر.[2]

بالإضافة الى اتخاذ التدابير الضرورية لحماية النظم الايكولوجية السريعة التأثر أو النادرة وحماية الثروات الحيوانية المهددة بالانقراض وتشجيع الدول على الانضمام الى الاتفاقيات الدولية التي تحمي هذا النوع من الحيوانات البحرية.[3]

الفرع الثاني: الاتفاقيات النوعية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث

تنوعت الاتفاقيات بتنوع مصادر تلوث البيئة البحرية، حيث يتصدر قائمة مصادر التلوث البحري التلوث النفطي، بالإضافة إلى التلوث بالسفن، وبالإغراق والتلوث النوري، و التلوث من مصادر في البر.

سيتم التعرض في هذا الفرع لأهم أنواع التلوث التي تناولتها الاتفاقيات واستعراض أهم ما جاءت به هاته الاتفاقيات

أولا: الاتفاقيات النوعية لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي :

يعتبر التلوث النفطي من أخطر أنواع التلوث فهو يؤثر على التوازن البيئي للبيئة البحرية فيزداد التلوث النفطي بازدياد حركة الناقلات، وتطور عمليات النقل عبر البحار

[1]- زبداني موسى، مرجع سابق ، ص 41.

[2]- حسب المادة 149 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار 1982.

[3]- حسب المادة 194 من نفس الاتفاقية.

وتمكن خطورته في زيادة تسربه بسبب الحوادث، وعجز إمكانيات المساعدات الملاحية والارشادية[1]، بالإضافة إلى الكثير من العوامل المؤدية إلى تلك الحوادث .

1- اتفاقية لندن 1954 المتعلقة بمنع التلوث البيئة البحرية :

نظرا الخطورة تلوث البيئة البحرية بالزيت أبرمت اتفاقية لندن في 12 ماي 1954 ودخلت حيز النفاذ في 26 جويلية1958 ، وعدلت عدت مرات في أعوام (1971,1969,1962) وتعد أول اتفاقية نوعية متعددة الاطراف تتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط.[2]

تسري أحكام هذه الاتفاقية على سفن الدول الأطراف التي تبلغ حمولتها 150 طن أو أكثر والسفن الأخرى التي لا تقل حمولتها عن500 طن،و استثنت سفن الصيد في مناطق البحيرات العظمى لأمريكا الشمالية وما بينهما والسفن الحربية.

وضعت هذه الاتفاقية نظاما توضح فيه مناطق يحظر فيها إلقاء الزيت حظرا مطلقا وتمتد لمسافة 50 ميل بحري من الشاطئ حيث يمكن للدول مد المسافة الى 100 ميل بحري بعد إعلام المنظمة الدولية للملاحة البحرية بستة أشهر.[3]

وفرقت بين نوعين من التفريغ المسموح وهما: التفريغ المسموح به المشروط يتم بشروط طبقا لنص المادة الثالثة من هذه الاتفاقية، حيث يجب أن تكون الناقلة في حالة إبحار و أن لا يتجاوز معدل التفريغ 60 لتر في الميل الواحد،و أن تكون الناقلة بعيدة 50 ميلا من أقرب شاطئ

[1]- عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 42.

[2]- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع نفسه، ص 44.

[3]- روان دياب، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث بالسفن، مذكرة ماجستير، فرع قانون البيئة والعمران، بكلية الحقوق ،بجامعة الجزائر، السنة الجامعية 2014-2015، ص44.

لها بالنسبة للسفن دون الناقلات فيسمح به إذا كانت الناقلة مبحرة و أن لا يتجاوز معدل الافراغ 60لترا في الميل الواحد،و أن تكون نسبة البترول أقل من100 جزء في المليون في المزيج و أن يتم التفريغ في أبعد مسافة ممكنة.[1]

وفيما يخص التفريغ المسموح به الغير المشروط يكون في حالتين: الحالة الأولى اذا كانت السفينة مجبرة على التفريغ اتقاء لحدوث ضرر أو تلف بحق شحنها او لإنقاذ الارواح أو بهدف تأمين سلامة السفينة، أما الحالة الثانية إذا ما وجد تسرب أو عطل في السفينة لم يكن بالإمكان تجنبه بالرغم من اتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة بعد كشف التسرب أو العطل.[2]

2- اتفاقية بروكسل 1969 الخاصة بالتدخل في اعالي البحار في حالات الكوارث الناجمة عن التلوث النفطي:

في المبدأ العام في القانون الدولي لا يعط الحق بالتدخل في اعالي البحار إلا لدولة علم السفينة، إلا أنه وردت استثناءات ثلاثة على هذا المبدأ تتعلق بمكافحة القرصنة في اعالي البحار، ومنع الإتجار بالرقيق وحق التتبع في أعالي البحار.

وفي أعقاب غرق ناقلة البترول الليبيرية توري كانون (Torry Canyon)أمام شواطئ المملكة المتحدة في ماي1967، وما نجم عن تحطيمها من كوارث دعت المنظمة البحرية الدولية إلى عقد مؤتمر دولي في بروكسل في الفترة الممتدة من 10 إلى29 نوفمبر 1969 وذلك لعدم كفاية اتفاقية لندن لعام 1954 في مواجهة حالات التلوث الناجمة عن كوارث السفن في اعالي البحار.[3]

تمخض عن هذا المؤتمر عام 1969 اتفاقيتين دولتين أبرمتا في بروكسل تتعلق أولهما بتنظيم التدخل في اعالي البحار في الحالات الكوارث الناتجة عن التلوث بالنفط بالنسبة

[1]- روان دياب، مرجع سابق ، ص 45.

[2]- روان دياب، المرجع نفسه ، ص 46-49.

[3]- أحمد اسكندري ،مرجع سابق، ص 71.

للاتفاقية الأولى فقد جاءت بتوازن دقيق بين حق الدولة الساحلية بالتدخل في أعالي البحار في حالات الحوادث المؤدية الى التلوث بالبترول، وبين مبدا حرية أعالي البحار وقد ركزت على الجوانب الوقائية من التلوث وليس العلاجية[1]، فمنحت للدولة الساحلية سلطة اتخاذ هذا النوع من التدابير دون تعريض سواحلها أو تهديد مصالحها بأضرار التلوث النفطي المترتب على الكوارث بعد إخطار الدول الأخرى، لكن لا تلتزم بإخطار في الحالة الخطر الحال ويجب أن تتناسب هذه التدابير مع الضرر القائم ويجب إبلاغ المنظمة البحرية الدولية.

أما بالنسبة للاتفاقية الثانية المتعلقة بإنشاء صندوق للتعويض عن اضرار التلوث فقد أقرت إنشاء صندوق مهتمة منح التعويض الملائم للمتضررين من التلوث، لكنه يتبرأ من أي التزام بالتعويض إذا كان الضرر ناتج عن عمل من أعمال الحرب او ثورة او عمل عدواني كما أنها لا تبرأ مالك السفينة من المسؤولية في حالة الظاهرة الطبيعية ذات الطابع غير العادي الا في حالات استثنائية تقررها جمعية الصندوق.[2]

ثانيا : الاتفاقيات النوعية للحماية من التلوث من السفن:

نظرا للتطور السريع والمستمر في النقل البحري وكثرة استخدام السفن وزيادة حوادث السفن و الناقلات، وافق المؤتمر الدولي بشأن التلوث البحري المنعقد في لندن 1973 على الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 التي تم تعديلها ببروتوكول في 1978 و أطلق عليها تسمية اتفاقية[3] ماريول73/78.

تعتبر اتفاقية ماريول من أهم الاتفاقيات واشملها التي أبرمت لحماية البيئة البحرية من التلوث ،باعتبار البيئة البحرية ليست فقط وسيلة نقل وأ مصدر للثروات البحرية وإنما هي

1- عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 49،50،51.

2- أحمد اسكندري، مرجع سابق، ص73.

3- أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث، في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف الاسكندرية، لسنة 1998، ص 108،.

جزء من بيئة الانسان، وهدف هذه الاتفاقية هو حماية البيئة بوجه عام والبيئة البحرية بوجه خاص.[1]

لم تقتصر هذه الاتفاقية على التلوث البحري بالزيت بل تناولت المواد الضارة الاخرى التي ممكن أن تتسرب أو تلقي من السفينة ،وقد توسعت في مفهوم السفينة بأنها كل ما يجرى تشغيله في البيئة البحرية، وتوسعت كذلك في تحديد مفهوم المواد الضارة لتشمل كل المواد التي تشكل خطورة على صحة الانسان والأحياء الموجودة في البيئة البحرية.[2]

تلتزم الدول الاطراف بموجب هذه الاتفاقية بإخضاع سفنها للفحص الشامل لهيكلها و معداتها ومدة صلاحياتها للإبحار كل خمس سنوات ،واخضاع المواد الضارة السائلة لقواعد النقل الخاصة بنقل النفط،و التقيد بشروط التصريف كأن يكون على مسافة لا تقل عن 12 ميلا بحريا من أقرب أرض ويكون على عمق 25 مترا ،وتلتزم بتزويد السفن بأجهزة معالجة المياه المستعملة وبأحواض تخزين المياه وا ٍفراغها في منشآت الموانئ المعدة لذلك، ومنع تصريف أي مواد محتوية على فضلات إلا في حالة القوة القاهرة للمحافظة على سلامة الأرواح.[3]

والجدير بالذكر أن هذه الاتفاقية لم تضمن أي نصوص أو أحكام تتعلق بالمسؤولية الدولية محيلة ذلك لأحكام القوانين المحلية لدولة علم السفينة أو دولة تسجيل اي كان مكان وقوعها ، فتتخذ هذه الدولة الاجراءات المناسبة وتوقع العقوبات وفقا لقانونها المحلي ومنعت هذه الاتفاقية كل تأخير للسفن أو حجز دون مبرر وتعويضها عند حدوث ذلك عم لحقها من خسارة و ضرر.[4]

1- أحمد محمود الجمل، المرجع نفسه، ص9.

2- روان دياب، مرجع سابق، ص 52.

3-أحمد اسكندر ى ، مرجع سابق، ص 74.

4- روان دياب، المرجع نفسه ، ص 54.

ثالثا : الاتفاقيات النوعية للحماية من التلوث بالإغراق:

عرفت اتفاقية 1982 والمعروفة باتفاقية الأمم المتحدة للبحار الاغراق بأنه التخلص العمدي في البحر من النفايات والمواد الأخرى من السفن والطائرات والارصفة ،أو التركيبات الصناعية في البحر ونظرا لخطورته أكد ستوكهولم 1972 على استعمال احسن الوسائل لتقليل منه.[1]

سيتم التعرض فيما يلي لأهم الاتفاقيات التي تناولته:

1- اتفاقية أسلو 1972 بشأن التلوث البحري بالإغراق من السفن والطائرات :

أبرمت هذه الاتفاقية في 1972/02/15 بالنرويج ودخلت حيز التنفيذ في 1974/04/7 وتهدف الى حماية البيئة البحرية من التلوث بالإغراق بالمواد الضارة، وقد دعت هذه الاتفاقية إلى اتخاذ التدابير والاجراءات المناسبة لمنع انتشار أو تحويل الفضلات والنفايات المغرقة الى أماكن غير المشمولة بالاتفاقية.

تلتزم الدول الأطراف بمقتضى هذه الاتفاقية بعدم إغراق أيا من النفايات التي ورد ذكرها في الاتفاقية إلا بتصريح محدد وخاص بالمواد التي سيتم إغراقها أو إذا تعرضت الطائرة أو السفينة لقوة قاهرة.[2]

فرضت الاتفاقية على الدول أن تتخذ التدابير المناسبة في إقليمها لمنع ارتكاب أية مخالفة لأحكامها، وتوقيع العقوبات في حال انتهاك هذه الاحكام و تبادل المعلومات المتعلقة بحوادث التلوث عن طريق الاغراق وخاصة في المناطق أعالي البحار.[3]

تعهد الاطراف بموجب هذه الاتفاقية بوضع برامج تكميلية للأبحاث العلمية والتقنية ودعم التعاون في هذا المجال بما في ذلك البحث عن طرق إزالة أو التخلص من المواد الضارة دون اغراقها.

1- عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 61.

2- عبده الجليل عبد الوارث ، المرجع نفسه ، ص 62-63.

3- روان دياب، مرجع سابق، ص 57.

2- اتفاقية لندن 1972 الخاصة بمنع التلوث البحري بإغراق النفايات والفضلات:

بمقتضى توصيات مؤتمر الامم المتحدة المنعقد في استكهولم 1972، تم عقد مؤتمر بشان حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن إغراق النفايات والمواد الاخرى، وأبرمت هذه الاتفاقية بهذا الشأن التي دخلت حيز النفاذ[1] 30 أوت 1975.

حيث اعتبرت هذه الاتفاقية أن إغراق النفايات والفضلات الأخرى الناجم عن تشغيل السفن والطائرات ليس المقصود بهذه الاتفاقية،وإنما الإغراق هو نقل النفايات والفضلات بغرض التخلص منها في البيئة البحرية ،وكذلك المواد المستخدمة في استغلال أو استكشاف قاع البحار لا تعد من قبيل المواد المغرقة تترتب عليها احكام هذه الاتفاقية واشترطت ان هذا الايداع لا يتعارض مع الأحكام هذه الاتفاقية. [2]

اعترفت هذه الاتفاقية بسيادة الدولة وحقها في استغلال ثرواتها البحرية تأكيدا لمبادئ القانون الدولي، وبالمقابل تتحمل أعباء المسؤولية إذا كانت الأنشطة الممارسة تحت ولايتها ملوثة للبيئة البحرية التي تخضع لسيادتها او لأجزاء خارجة عن ولايتها .

ألزمت هذه الاتفاقية الدول الاطراف بفرض رقابة فعلية على كل مصادر تلوث البيئة البحرية، واتخاذ الاجراءات الوقائية اللازمة سواء منفردة أو بصورة جماعية لمنع التلوث بالإغراق، ووجوب التعاون مع الوكالات المتخصصة ووضعت هذه الاتفاقية قائمة بالمواد المحظورة حظرا تاما على الإغراق للخطورة التي تشكلها على البيئة البحرية بحيث تعرقل استخداماتها كالمواد الاشعاعية [3].

وقد وضعت قائمة أخرى لمواد يحظر اغراقها قبل استصدار ترخيص مسبق بذلك مثلا كالنفايات المحتوية على كميات من الرصاص والنحاس والزرنيخ.

---

[1]- أحمد اسكندري، مرجع سابق، ص 74.

[2]- عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص64-65.

[3]- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع نفسه، ص66.

أباحت هذه الاتفاقية الإغراق في حالة القوة القاهرة والحالات الطارئة إذا كانت هذه القوة القاهرة ينتج عنها تهديد للحياة البشرية أو لسلامة السفن والطائرات على أن يكون هو السبيل الوحيد.[1]

المطلب الثاني : الاتفاقيات الاقليمية المتعلقة بحماية البيئة البحرية :

أقر مؤتمر ستوكهلم 1972 بشأن البيئة البحرية جملة من المبادئ الخاصة بها حيث دعا إلى تعاون الدول وتوحيد سياساتها، واتخاذ تدابير مشتركة من خلال تنظيم إقليمي لمنع تلوث المناطق التي تشكل وحدات طبيعية متجانسة لأسباب جغرافية أو بيئية، لعدم قدرة الحلول العالمية و الوطنية وعدم كفايتها لاستيعاب والتصدي لظاهرة التلوث و أكد المؤتمر الثالث لقانون البحار أهمية التعاون الاقليمي[2]، وعلى هذا الأساس عقدت عدة اتفاقيات إقليمية لحماية البيئة البحرية لذلك سيتم التطرق لأهمها في هذا المطلب على النحو التالي: الاتفاقيات الاقليمية قبل عام 1976 (الفرع الأول)، الاتفاقيات الإقليمية المبرمة بعد عام 1976(الفرع الثاني).

الفرع الأول :الاتفاقيات الاقليمية الخاصة بحماية البيئة البحرية المبرمة قبل عام 1976 :

عقدت عدة اتفاقيات إقليمية وبذلت الكثير من الجهود لمنع تلوث البيئة البحرية مهما كانت مصادره لكن سيتم الاكتفاء بعرض بعض من هذه الاتفاقيات وما ترتب عنها من التزامات واهم هذه الاتفاقيات هي:

أولا: اتفاقية بون 1969:

تعتبر هذه الاتفاقية أول اتفاقية إقليمية وضعت لمكافحة التلوث البحري من السفن و أبرمت بتاريخ 9جوان1969، وكان الهدف منها إلزام الدول المطلة على بحر الشمال على

[1]- عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص69.

[2]- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع نفسه، ص155

التعاون لمواجهة تلوث بحر الشمال بالزيت الناجم عن السفن، هذه الدول هي (فرنسا- السويد- الدانمارك- النرويج- هولندا- بريطانيا- المانيا).[1]

التزمت الدول بمقتضى هذه الاتفاقية بتبادل المعلومات إذا كان وقع حادث تلوث أو ظهرت بقع زيتية في هذه المنطقة، بشكل يهدد البيئة البحرية ويشكل خطرا على شواطئها وألزمت المادة الخامسة من هذه الاتفاقية الدول الأطراف بالإعلام عن أية كارثة بحرية حدثت أو محتملة الحدوث عن طريق قباضة السفن، واتخاذ التدابير الوقائية اللازمة لتفادي التلوث البحري.

ثانيا : اتفاقية كوبنهاغن 1971 :

أبرمت هذه الاتفاقية عام 1971 وكان الغرض منها التعاون لمواجهة التلوث البحري بالزيت، واتخاذ التدابير اللازمة لوقاية البيئة البحرية من التلوث، وقعت عليها الدول الإسكندنافية وهي : الدنمارك، النروج، فنلندا، السويد، التزمت هذه بتبادل المعلومات في حال تشكل بقع زيت على سطح بحر هذه المنطقة ،والاعلام عن السفن المخالفة سواء كانت تحمل علم هذه الدول أو غيرها، إذا تمت هذه المخالفة في المياه الاقليمية لإحدى هذه الدول أو الدول المجاورة لها.

تعهدت هذه الدول بتجهيز معدات مركز لمكافحة التلوث البحري وتبادل المعلومات والتجارب والخبرات العلمية والتقنية، لتحديث ما يستخدم لمكافحة التلوث البحري والتعاون في التحقيق في حال مخالفة أحكام هذه الاتفاقية، والأحكام المتعلقة بالوقاية من التلوث النفطي المرتكبة في مياهها الإقليمية أو المياه المجاورة لها.[2]

[1]- روان دياب، مرجع سابق، ص 55 .

2- روان دياب ،المرجع نفسه، ص 56.

ثالثا: اتفاقية باريس 1974:

أبرمت هذه الاتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر البر بتاريخ 4 جوان 1974 ،وتطبق هذه الاتفاقية في المنطقة الممتدة بين المحيطين الاطلسي والمتجمد الشمالي باستثناء بحر البلطيق والبحر الابيض المتوسط.

ألزمت هذه الاتفاقية الدول الأطراف باتخاذ التدابير الوقائية اللازمة لحماية هذه المنطقة من التلوث الناجم عن التصريف من الانهار أو المناجم أو المنشآت الساحلية او أية مصادر برية أخرى،والتخفيض من التلوث والسيطرة عليه ومنع حدوث أي تلوث جديد.

أنيطت بهذه الدول مهمة إقامة نظام للرصد البيئي لكشف حالات التلوث بالمنطقة والسعي لتحسين البيئة البحرية والوقاية من التلوث.[1]

فرضت هذه الاتفاقية عقوبات في حال انتهاك ومخالفة أحكامها، وأوجبت إنشاء لجنة مكونة من الدول الأطراف لفرض المراقبة المستمرة على المنطقة ،لتخفيض التلوث البحري وتوسيع برامج البحث والتنسيق فيما بينها لدراسته الحالة العامة للمياه، والتعاون فيما بينها لمواجهة التلوث ، ولهذه اللجنة دور الحكم في حل النزاعات بين الدول الأطراف وفي حال عدم قرتها على حلها تلجأ الى التحكيم، إلا أن هذه الاتفاقية لم تتضمن أية أحكام تتعلق بالمسؤولية الدولية عن مخالفة أحكامها،وبالتالي يمكن لهذه الدول الرجوع الى القواعد العامة للمسؤولية الدولية.

الفرع الثاني : الاتفاقيات الإقليمية الخاصة بحماية البيئة البحرية المبرمة بعد 1976

أبرمت هذه الاتفاقيات لإيجاد نهج متناسق وشامل لحماية البيئة البحرية، وأهمها اتفاقية برشلونة لعام 1976 بالإضافة لعدة اتفاقيات أبرمت في نفس السياق، سيتم التعرض لأهمها وفق ما يلي:

[1]- أحمد اسكندري، مرجع سابق، ص44.

أولا: اتفاقية برشلونة 1976:

أصبحت هذه الاتفاقية سارية النفاذ من تاريخ 1978/02/13 وكان هدفها تحقيق التعاون الدولي لحماية البيئة البحرية للبحر الأبيض المتوسط ،نظرا لأن هذه البيئة البحرية مختلفة فهي عبارة عن بحار شبه مغلقة و أكثر عرضة للتلوث خاصة أن المواد المفرغة فيه في تزايد مستمر لدر جة عدم استيعاب تلك المواد.[1]

نظمت هذه الاتفاقية في أحكامها قواعد المسؤولية الدولية في حال مخالفة أحكامها من قبل الدول الأطراف ،وفرضت التزامات عليها كالتزام اتخاذ التدابير اللازمة لوقاية منطقة البحر الأبيض المتوسط من كافة انواع التلوث، وتطوير وتنسيق برامج البحوث الخاصة بهذا الموقع مع إخطار الدول،وتبادل المعلومات وا ٍقامة نظام للرصد المستمر للتلوث والتعاون في المجال العلمي والتكنولوجي.[2]

وألحقت بهذه الاتفاقية أربعة بروتوكولات فالأول يتعلق بالتعاون في مجال مكافحة التلوث بالنفط والمواد الضارة، فألزم الدول باتخاذ الاجراءات اللازمة في حالة الخطر الداهم ووضع خطط للطوارئ، واستحداث أساليب لمكافحة التلوث وتطوير نشاطات الرصد أما البروتوكول الثاني يتعلق بالتعاون في مجال الوقاية من التلوث الناتج عن السفن والطائرات فألزمت الدول باستصدار تصريح لإغراق النفايات والمواد الضارة، أما البروتوكول الثالث خاص بالحماية من التلوث من مصادر البرية، والبروتوكول الرابع الخاص بالمناطق المحمية بمنطقة البحر الأبيض المتوسط ،فأكد هذا البروتوكول على أهمية وضع تدابير لحماية هذه المنطقة للمحافظة على مواردها واستقرارها وحماية تراثها. [3]

أما فيما يتعلق بالنزاعات التي تنشأ بين الدول الأطراف في الاتفاقية، فيتم اللجوء لوسائل التفاوض عن طريق ممثلين أو مؤتمر ديبلوماسي يتم عرض النزاع فيه وفي حالة

---

[1]- عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 157.

[2]- أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص90.

[3]- أحمد محمود الجمل، المرجع نفسه، ص 91- 93 .

الفشل يتم اللجوء إلى التحكيم على أساس مبدأ المعاملة بالمثل، ويمكن الانسحاب من الاتفاقية بعد 3 سنوات من تاريخ نفاذها.[1]

ثانيا : اتفاقية الكويت 1978:

أبرمت هذه الاتفاقية لحماية البيئة البحرية من التلوث ،ضمت الدول المطلة على الخليج العربي في 23 أفريل 1978 بالكويت ودخلت حيز النفاذ[2] في 1979/07/01 .

هدف هذه الاتفاقية تحقيق تعاون على اساس إقليمي لحماية البيئة البحرية لمنطقة الخليج من التلوث ،باعتبار هذه الدول من أكبر الدول المنتجة للبترول وهي عبارة عن بحر شبه مغلق لا منفذ له إلا مضيق هرمز، وتتسم هذه الاتفاقية بأنها تناولت جميع مصادر التلوث[3] شأنها شأن اتفاقية برشلونة 1976.

فرضت الاتفاقية على الدول الأطراف اتخاذ التدابير اللازمة لمنع تلوث البيئة البحرية في بحر الخليج ،ووضع قوانين وطنية بهدف حماية البيئة البحرية والتعاون مع المنظمات الإقليمية والدولية في هذا المجال، واتخاذ التدابير اللازمة لمكافحة التلوث البحري في هذه المنطقة ،وتشمل أحكامها السفن الخاصة والغير الحكومية تستثني السفن الحربية التابعة للدول الأطراف المستعملة في الاغراض التجارية.[4]

أنشأت بمقتضى هذه الاتفاقية المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية O.P.M.E،أنيط بها مهمة الاضطلاع بالجوانب التنفيذية للأحكام المتعلقة بحماية البيئة البحرية، ليتم تجاوز إشكالية صعوبة تنفيذ هذه الاحكام حيث تتكون هذه المنظمة من مجلس يضم الدول الأعضاء، وأمانة ولجنة قضائية.

---

[1]- عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 168.

[2]- رياض صالح أبو العطا، مرجع سابق، ص124

[3]- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع نفسه، ص 173-180-182

[4]- روان دياب، مرجع سابق، ص 59.

تختص اللجنة القضائية من هذه المنظمة بتسوية المنازعات القائمة بشأن تطبيق أحكامها او بروتوكولاتها تسوية ودية بالتفاوض أو بأسلوب آخر، أما المجلس فيتولى مهمة النظر في التطبيق الاتفاقية ومراجعة وتقييم حالة التلوث البحري.[1]

أما بالنسبة لأحكام المسؤولية والتعويض فالتزمت الدول بالتعاون لإعداد القواعد والإجراءات المناسبة لتحديد المسؤولية المدنية، والتعويض عن الاضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية مع الأخذ بعين الاعتبار الإجراءات والقواعد الدولية السارية المفعول والمسؤولية عن مخالفة الالتزامات الواردة بالاتفاقية.

إلا أن هذه الاتفاقية أشارت إلى القواعد وا ٍجراءات دون تحديد أسس قيام المسؤولية فيما إذا كانت مسؤولية خطئيه أو موضوعيه ولم تذكر حالات الإعفاء وكيف يتم تحديد الضرر، الأمر الذي أضعف فعاليتها وأقصاها عن الحركة العملية الناجحة .[2]

ثالثا:اتفاقية جدة 1982:

انعقد مؤتمر جدة الإقليمي للمحافظة على البيئة البحرية والمناطق الساحلية في البحر الأحمر وخليج عدن في المدة الممتدة من15 فيفري 1982، وانتهى المؤتمر بإعداد مشروع النص النهائي للاتفاقية للمحافظة على البيئة البحرية لبيئة البحر الأحمر وخليج عدن.[3]

هدف هذه الاتفاقية هو ضمان الاستخدام الأمثل للموارد البحرية والساحلية الحية والغير الحية لضمان حقوق الجيل الحاضر، واحتياجات وحقوق الأجيال القادمة وتتسم هذه الاتفاقية بالعموم لأنها تتضمن أحكام تكافح مصادر التلوث المختلفة .[4]

ألزمت هذه الاتفاقية الدول الاطراف اتخاذ جميع التدابير اللازمة للمحافظة على البيئة البحرية لمنع وتقليل ومكافحة التلوث، وسن القوانين ولوائح وطنية لضمان التنفيذ الفعال

[1]-ر ياض صالح أبو العطا، مرجع سابق، ص126-127

[2]- عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص183.

[3]- أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 94.

[4]- عبده عبد الجليل عبد الوارث ،المرجع نفسه، ص187.

لأحكام هذه الاتفاقية ووضع معايير إقليمية بالتعاون مع الدول الأطراف والمنظمات الدولية والإقليمية.

تقوم الدول الاطراف بالتعاون في مجال البحث العلمي والرصد والتقييم المتعلق بالبيئة والتلوث البيئي، وتطوير البرامج الوطنية للرصد والبحوث المتعلقة بأنواع التلوث ومكافحته.[1]

ولضمان تنفيذ أحكامها أنشأت الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن ،والتي مقرها جدة ،حيث تتكون هذه الهيئة من مجلس وأمانة ولجنة قضائية فالمجلس يقوم بمتابعة تنفيذ أحكام الاتفاقية وبروتوكولاتها، وتقييم حالة التلوث على ضوء التقارير المقدمة من الدول الأطراف والمنظمات، أما بالنسبة للمنازعات التي قد تنشأ بخصوص تفسير أحكامها فتناط مهمة فضها للجنة القضائية التابعة للهيئة ويمكن للدول الأطراف الانسحاب بعد انقضاء خمس سنوات من تاريخ نفاذها. [2]

وخلاصة لما سبق، فيمكن القول أنه قدم التوصل في هذا الفصل المعنون بحماية البيئة البحرية على الصعيدين الدولي و الإقليمي، بأنه كان للمنظمات الدولية والإقليمية دور فعال في بلو ة قواعد القانون الدولي لحماية البيئة البحرية، وإر ساء مبادئ التعاون الدولي فيما بينها وبين الدول للتوصل إلى أحسن النتائج وابرام العديد من الاتفاقيات على الصعيدين الدولي والإقليمي، التي تم الإقرار بفاعليتها في هذا المجال.

إلا أنه ظاهرة التلوث البحري ظاهرة حتمية، لاعتبار البيئة البحرية وسيلة للنقل والربط بين دول العالم وازدياد حركة الناقلات في الآونة الأخيرة، ولم يعد الأسلوب الوقائي لحماية البيئة البحرية كاف، فلا بد من اللجوء إلى المسؤولية الدولية لردع المخالفين عما يترتب من انتهاكات في البيئة البحرية وهذا ما سيتم الحديث عنه في الفصل الثاني.

[1]- أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص95- 96.

[2]- رياض صالح أبو العطا، مرجع سابق، ص130-131.

الفصل الثاني

المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية

أدركت دول العالم أن مشكلة التلوث البحري قضية عالمية، تتطلب تضافر الجهود الدولية لحماية البيئة من الأضرار التي قد تصيبها، فكان لابد من ايجاد حل مثالي لتقليل أو لمنح التلوث البحري بأشكاله المختلفة، فاستند المجتمع الدولي إلى المبدأ الوقائي فوضع تشريعات وقائية تجلت في انشاء منظمات دولية واقليمية عامة ومتخصصة قصد اعلانات ومبادئ لحماية البيئة بصفة عامة، والبيئة البحرية بصفة خاصة ، ومن أوجه نشاطات هذه المنظمات، ابرام اتفاقيات ومعاهدات وعقد مؤتمرات تضع توصيات والتزامات تقع على عاتق الدول تنفيذها.

إلا أن نجاح الأسلوب الوقائي يكون نسبيا في ظل الحركة الدائمة في البيئة البحرية والتقدم والتطور التكنولوجي السريع، وتفاقم ظاهرة التلوث البحري، مما استدعى توجيه الجهود إلى استعمال أسلوب أكثر نجاعة، لتكملة ما نتج عن الأسلوب الوقائي وتمثل ذلك في الأسلوب العقابي أو الردعي، الذي تجسد في المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية، وهذا ما سيتم الوقوف عليه في هذا الفصل وفقا لمبحثين، المبحث الأول: مفهوم المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية، والمبحث الثاني: الآثار المترتبة على المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية

المبحث الأول: مفهوم المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية

لقد اعترفت المواثيق الدولية بحق الدول في استغلال مواردها الطبيعية، ولكن ذلك مقيد بعدم المساس بحقوق دول أخرى، ومخالفة التزام أو واجب متعلق بحماية البيئة البحرية، يترتب عليه مساءلة المخالف في القانون الدولي إلزامية اصلاح الضر المترتب عن تلك المخالفة.

على هذا الأساس سيتم التطرق من خلال هذا المبحث إلى تعريف المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية كمطلب أول، أسس المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية كمطلب ثاني.

المطلب الأول : تعريف المسؤولية الدولية عن الأضرار بالبيئة البحرية

تعتبر المسؤولية الدولية أفضل أداة لحماية البيئة البحرية نظرا لما تحققه من ضمانات ضد المخالفين للالتزامات الدولية القاضية بحماية البيئة البحرية، لذلك سيتم التعرض في هذا المطلب لبيان مفهوم المسؤولية الدولية إلى: تعريف المسؤولية الدولية (الفرع الأول)، وبيان عناصر المسؤولية الدولية عن الأضرار بالبيئة البحرية(الفرع الثاني).

الفرع الأول : التعريف القانوني والفقهي للمسؤولية الدولية عن الأضرار بالبيئة البحرية

تعد المسؤولية من أعقد المواضيع التي يعالجها القانون، مما جعل الفقهاء يختلفون في وضع تعريف جامع مانع للمسؤولية الدولية[1]، لذلك سيتم التطرق في هذا الفرع للتعريف الفقهي أولا، والتعريف القانوني ثانيا.

[1]- وافي الحاجة، الحماية الدولية للبيئة في إطار التنمية المستدامة، أطروحة دكتوراه في الحقوق، بكلية الحقوق و العلوم السياسية، بجامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، السنة الجامعية 2018-2019، ص198.

أولا: التعريف الفقهي للمسؤولية الدولية :

اختلف فقهاء القانون الدولي في وضع تعريف موحد للمسؤولية الدولية، وعلى هذا الأساس سيتم التعرض لبعض التعار يف في الفقه الغربي والفقه العربي.

1- تعريف الفقه العربي للمسؤولية الدولية :

تعرف المسؤولية الدولية في الفقه العربي بأنها : " رابطة قانونية تنشأ في حالة الإخلال بالتزام دولي بين الشخص القانوني الدولي، الذي أخل بالتزامه وبين الشخص القانوني الدولي الذي حدث الإخلال بالالتزام في مواجهته ".

ويعرفها الدكتور محمد السعيد الدقاق بأنها:" نظام قانوني يسعى إلى تعويض شخص أو أكثر من أشخاص القانون الدولي عن الأضرار التي لحقت به نتيجة لنشاط أتاه شخص أخر من أشخاص القانون الدولي."

كما عرفها الدكتور إبراهيم الراوي بأنها :" الالتز ام المفروض بموجب النظام القانوني الدولي على أي شخص من أشخاص القانون الدولي العام بتعويض الشخص الدولي الذي أصابه الضرر نتيجة القيام بعمل أو الامتناع عن عمل."[1]

ويعرفها كذلك الأستاذ محمد طلعت الغنيمي بأنها: "نظام قانوني يكون بمقتضاه على الدولة التي ينسب إليها فعل مشروع طبقا للقانون الدولي التزام بالإصلاح ما ترتب على ذلك الفعل حيال الدولة التي ارتكبت هذا الفعل ضدها ." [2]

2- تعريف الفقه الغربي للمسؤولية الدولية :

تعرف المسؤولية الدولية في الفقه الغربي بأنها :" وضع قانوني تلتزم بموجب الدولة بإصلاح الضرر الناتج من ارتكابها لفعل غير مشروع وفقا للقانون ".[3]ويعرفها البعض الأخر

[1] - لعيدي عبد القادر، المسؤولية الدولية الناجمة عن أضرار التلوث النووي، رسالة دكتوراه في القانون العام، بكلية الحقوق والعلوم السياسية، بجامعة أبوبكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية2017 -2018 ،ص163.

[2] - لعيدي عبد القادر، المرجع نفسه، ص164.

[3] - وافي الحاجة، مرجع سابق، ص198.

بأنها :"المبدأ الذي ينشأ التزاما بإصلاح أي انتهاك للقانون ارتكبته دولة مسؤولة ويرتب ضرر".[1]

وقد عرفها الفقيه شارل روسو على أنها :" وضع قانوني بمقتضاه تلتزم الدولة المنسوبة إليها ارتكاب عمل غير مشروع وفق للقانون الدولي بتعويض الدولة التي وقع في مواجهتها هذا الإخلال ."

ويعرفها الفقيه هانس كلسن :"هي المبدأ الذي ينشئ التزاما بإصلاح أي انتهاك للقانون الدولي ارتكبته دولة مسؤولة ويرتب ضرر." [2]

ثانيا: التعريف القانوني للمسؤولية الدولية :

سيتم الوقوف على تعريف المسؤولية الدولية في الاتفاقيات الدولية والقضاء الدولي ولقد تم تعريف المسؤولية الدولية في القانون الدولي على أنها :" التزام يفرضه القانون على الدول المنسوب إليها ارتكاب فعل أو امتناع عن فعل مخالف لالتزاماتها الدولية ".

1-تعريف المسؤولية الدولية في الاتفاقيات الدولية :

عرفتها اتفاقية المسؤولية الدولية على الأضرار التي تحدثها الأجسام الفضائية لعام 1972 على أنها :"دولة الإطلاق تتحمل المسؤولية المطلقة وتدفع التعويض عن الضرر المسبب بواسطة جهاز فضائي على سطح الأرض أو للطائرات في حالة الطيران ."

وعرفت كذلك في اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أنها :"الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها. "[3]

بمقتضى هذه الاتفاقية تترتب المسؤولية على الدول إذا أخلت بالتزاماتها المفروضة عليها بموجب قواعد القانونالدولي الاتفاقية والعر فية بشأن حماية البيئة البحرية .

[1]-وافي الحاجة، المرجع نفسه، ص199.

[2]-لعيدي عبد القادر، مرجع سابق ،ص162.

[3]-لعيدي عبد القادر، المرجع نفسه، ص 165.

ونص مشروع لاهاي لسنة 1930 المتعلق بالمسؤولية الدولية :"تتضمن الالتزام بإصلاح الضرر الواقع إذا نتج إخلال الدولة بالتزاماتها الدولية ويمكن أن تتضمن تبعا للظروف وحسب المبادئ العامة للقانون الدولي الالتزام بتقديم الترضية للدول التي أصابها الضرر." [1]

2- تعريف المسؤولية الدولية في القضاء الدولي:

قد أشارت محكمة العدل الدولية للمسؤولية الدولية في قرارها الصادر في1927/07/26 بشأن النزاع بين ألمانيا وبولونيا بخصوص مصنع شورزو عندما ذكرت أنه :"من المبادئ المقبولة في القانون الدولي أن خرق الالتزامات الدولية سيتوجب تعويض مناسبا فالتعويض يعتبر متمما لتطبيق الاتفاقات ولا ضرو ة للإشارة إليه في كل اتفاقية على حدة ".

وتناولتها المحكمة في الحكم الصادر في عام 1970 المتعلق بقضية شركة برشلونة تراكشن للطاقة، عندما ضمنت المحكمة الشروط الموضوعية لقبولها دعوى الحكومة البلجيكية عندما قالت :"كان من حق الحكومة البلجيكية أن تتقدم بشكوى لو أنها أثبتت أنه قد تم انتهاك أحد حقوقها الناشئة من أي التزام دولي بمقتضى معاهدة أو أية قاعدة قانونية [2]

الفرع الثاني : خصائص وشروط قيام المسؤولية الدولية

بما أن المسؤولية الدولية من أهم المواضيع فلا بد من التعرض لأهم خصائص تتميز بها المسؤولية الدولية ، والتعرض كذلك لشروطها وفق ما يلي:

أولا: خصائص المسؤولية الدولية:

تتميز المسؤولية بعدة خصائص سيتم التعرض لأهمها وفق مايلي:

1-المسؤولية الدولية مبدأ من مبادئ القانون الدولي :

المسؤولية الدولية مرتبطة بالتزام دولي كمبدأ من مبادئ القانون الدولي العام وفقا لأحكام القانونية العامة فيه، لأنه عندما تخل الدولة بالتزاماتها يترتب عليها التعويض حتى ولو لم ينص على ذلك في الاتفاقية التي نشأت انتهاكها المسؤولية الدولية .

[1]-وافي الحاجة، مرجع سابق، ص199

[2]-لعيدي عبد القادر، مرجع سابق، ص167

وهذا ما أكدته الأحكام القانونية والقضائية الدولية ومنها :حكم محكمة العدل في قضية مافروماتيس (Mavromatis) الذي أقرت فيه أن كل دولة لها حق حماية مواطنيها إذا لحقتهم أضرار من الدول الأخرى، مخالفين بذلك أحكام القانون الدولي،وا ٍذا لم تسطيع الحصول على التوصية المناسبة عن طريق القضاء الداخلي، يمكن لها اللجوء إلى القضاء الدولي.[1]

وتم تأكيده في قضية مصنع شورزو بين ألمانيا وبولونيا عندما أصدرت بمحكمة العدل الدولية القرار التالي: "من المبادئ المقبولة في القانون الدولي أن أي خرق للالتزامات الدولية، يستوجب تعويضا مناسب ولا ضرورة للإشارة إليه في كل اتفاقية على حدى."

2- المسؤولية الدولية علاقة بين أشخاص القانون الدولي:

ظل الاعتقاد السائد في الفقه الدولي أنه لا يمكن أن ينسب العمل إلى دولةإلاّ إذا كانت تامة السيادة والأهلية فالدولة ناقصة السيادة لأتسأل عن أعمالها وا ٍنما تسأل الدولة القائمة بالحماية أو الانتداب، معنى هذا أن المسؤولية الدولية لا تنشأ إلا بين دولتين أو أكثر وهذا ما أكدته الأحكام الصادرة عن محكمة العدل الدولية.[2]

أما فيما يتعلق بالمنظمات الدولية بالرغم من تزايد عددها، واتساع دائرة علاقاتها إلا أنه لا توجد أحكام تضبط مسؤوليتها الدولية مما يؤدي إلى تعدد النزاعات الدولية وبالتالي عدم استقرار المجتمع الدولي .

3- المسؤولية الدولية المباشرة والغير المباشرة :

تكون المسؤولية المباشرة عندما ينسب العمل الغير مشروع إلى الدولة سواء كان صادر ا عن حكومتها أو أحد أجهزتها .

أما المسؤولية الغير مباشرة فتظهر عندما تتحمل دولة المسؤولية عن دولة أخرى كالدولة الاتحادية، أو الحامية، أو القائمة بالانتداب.

---

[1] - لعيدي عيد القادر، مرجع سابق، ص169.

[2] - لعيدي عبد القادر، المرجع نفسه، 170.

أما بالنسبة للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية، فقد اختلف فقهاء القانون الدولي بشأنها فمنهم من نظر إليها على أنها مناط التعويض، فاعتبارها هذا الرأي حالة قانون يلتزم بمقتضاها الدولة المنسوبة إليها العمل الغير مشروع وفقا للقانون الدولي التعويض الدولة التي وقع عليها على العمل الغير مشروع .

ومنهم من اعتبرها نظام قانوني تلتزم بمقتضاه الدولة المتسببة في العمل الغير مشروع المتمثل في تلويث البيئة البحرية بإصلاح ما ترتب عن ذلك العمل. [1]

ثانيا: شروط قيام المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية :

لقيام المسؤولية الدولية لا بد من توافر ثلاث شروط أساسية وهي: الواقعة الغير المشروعة وأن تنسب هذه الواقعة إلى شخص من أشخاص القانون الدولي وأن يترتب على ذلك ضرر يؤدي إلى تلوث البيئة البحرية.

1- الواقعة الغير المشروعة :

يعتبر الفعل أو الواقعة غير المشروعة هو نقطة البداية التي تتولد فيها المسؤولية، فهو الأساس لمحاسبة مرتكب الفعل الضار الذي ألحق ضرر بالبيئة البحرية[2]، وهو ذلك الفعل الخارجي الذي يأتيه شخص من أشخاص القانون الدولي، وتمنعه المواثيق الدولية وقد يكون سلوكا إيجابيا يحدث تغييرا البيئة في البحرية أو سلبيا بالامتناع وعدم الالتزام بالأحكام الخاصة بحماية البيئة البحرية . [3]

ويتخذ هذا الفعل عدة أشكال كالتصريف، أو الإلقاء أو الإغراق لمواد غريبة على البيئة البحرية، حيث قد تؤدي هذه المواد إلى الإضرار بالوسط البحري والقضاء على الثروة البحري والقضاء على الثروة البحرية وتدهور النظام البيئي البحري . [4]

---

[1]- أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص122.

[2]- أحمد خالد الناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار تلويث البيئة البحرية، بدون طبعة، دار الثقافة، الأردن، لسنة 2010 ، ص50.

[3]- خالد مصطفى فهمي، مرجع سابق، ص 369.

[4]- واعلي جمال، مرجع سابق، ص 232.

2- إسناد الواقعة الغير مشروعة لأحد أشخاص القانوني الدولي:

يقصد بالإسناد نسبة الواقعة المنشئة للمسؤولية الدولية سواء كانت عمل غير مشروع أو عمل مشروع لأحد أشخاص القانون الدولي، سواء كانت دولة أو منظمة دولية فقد تطلب الفقه الدولي لقيام المسؤولية الدولية أن ينسب الفعل أو الواقعة غير المشروعة أو انتهاك الالتزام الدولي إلى أحد أشخاص القانون الدولي، واشترط القضاء الدولي في عدة قضايا ضرورة ذلك باعتبار الإسناد عنصرا من عناصر المسؤولية الدولية.[1]

فالدولة مسؤولية عن الأعمال الصادرة عن مؤسساتها الرسمية وعن سلطاتها الأساسية وعن الأقاليم الواقعة تحت سلطتها، فقي مجال الإضرار بالبيئة البحرية فالدولة تسأل عن فشل سلطتها التشريعية في إصدار قوانين صارمة تضمن حماية البيئة البحرية، وتسأل عن تماطل سلطتها القضائية في إصدار أحكام لصالح المتضررين من جراء أنشطة بحرية سببت أضرارا، وتسأل عن أعمال سلطتها التنفيذية إذا لم تتخذ الإجراءات والتدابير اللازمة لحماية البيئة البحرية من التلوث وتتحمل مسؤولية النشاطات البحرية غير المشروعة المقامة في سواحلها.[2]

فالملوث البحري سواء كان دولة أو منظمة مسؤولة عن إحداث التلوث البحري من ما خالق قاعدة من قواعد حماية البيئة البحرية، الموضوعية وفقا لمبادئ القانونية العامة المعترف بها كمبدأ عدم التعسف في استعمال الحق، ومبدأ حسن الجوار، إلا أن أمر إسناد الفعل لشخص من أشخاص القانون الدولي تعترضه صعوبات كصعوبة تحديد الفاعل وصعوبة الربط بين الفعل والضرر.[3]

---

[1]- معلم يوسف، المسؤولية الدولية بدون ضرر، حالة الضرر البيئي، أطروحة دكتوراه في القانون العام، فرع قانون دولي، بكلية الحقوق والعلوم السياسية، بجامعة منتوري، قسنطينة، بدون سنة، ص 101.

[2]- زيداني موسى، مرجع سابق، ص 72.

[3]- واعلي جمال، مرجع سابق، ص236.

3- **الضرر:**

الضرر هو ركن الرئيسي والأساسي الذي تقوم عليه المسؤولية الدولية، بل وهو الركن الذي تقوم عليه المسؤولية من أجل تعويضه حيث لا مسؤولية بدون ضرر ولا ضرر بدون المساس بمصلحة مشروعة يحميها القانون.[1]

حيث ذهب البعض على عكس الرأي السائد والراجح في القانون الدولي إلى أنه يجب أن يكون هناك ضرر قد لحق بدولة ما أو بأحد أشخاص القانون الدولي، حتى تقوم المسؤولية إذ أنه وفقا لهذا الاتجاه لا يتصور قيام المسؤولية الدولية دون وقوع ضرر حتى مع ارتكاب فعل غير مشروع دوليا.[2]

فالاتجاه السائد في الفقه والعمل الدولي يرى أن عنصر الضرر غير متطلب لقيام المسؤولية الدولية ولا يعد من أركانها، إذ أن معظم الاتفاقيات الدولية تتناول مجموعة من الالتزامات الدولية أن تشير إلى الأضرار المادية التي تترتب على انتهاك هذه الالتزامات، فانتهاك هذه الالتزامات في حد ذاته كاف لقيام المسؤولية الدولية، ذلك أن الضرر نتيجة محتملة لفعل دولي غير مشروع إلا أنه لا يعد أحد عناصره .

فقد أوجبت المادة 235 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 ضرورة التزام الدولة بالوفاء بالتزاماتها المتعلقة بالبيئة البحرية،وا ٍلا تعرضت للمسؤولية وفقا لأحكام القانون الدولي، حيث نصت على أن " الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية، والحفاظ عليها وهي مسؤولة وفقا للقانون الدولي". وقد أقر كذلك المبدأ الحادي والعشرون من إعلان ستكهولم المسؤولية على الدولة التي تلحق أضرار بيئية دولة أخرى.[3]

---

[1]- عباس إبراهيم دشتي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، رسالة ماجيستير في القانون، قسم قانون عام، بكلية الحقوق، بجامعة الشرق الأوسط، الأردن، السنة 2010 ، ص31.

[2]- هشام بشير، حماية البيئة في ضوء أحكام القانون الدولي، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، مصر، لسنة2011، ص 131.

[3]- هشام بشير، المرجع نفسه، ص132 ص133.

يعرف الضرر البيئي بأنه الضرر الذي سيهم في خرق وتقهقر العناصر الطبيعية مثل الماء والهواء، أما بالنسبة للضرر الحاصل في مجال البيئة البحرية فيعرف أنه تلك الأثار السلبية التي تلحق بالبيئة البحرية، ومصادرها وبشكل مباشر أو غير مباشر، شواء كانت مرئية أو غير مرئية، تؤدي إلى تأثير على الأحياء الموجودة بها والحد من استعمالها، والتقليل من قيمتها أو القضاء عليها كليا أو جزئيا. [1]

ويشترط في الضرر أن يكون محقق أي وقع بالفعل، أو سيقع حتما وهذا ما يعرف بالضرر الحالو الضرر المستقبلي، فالضرر الحال ينقسم بالتلازم الزمني بين لحظة الوقوع الفعل المولد للضرر والضرر الواقع والأضرار المستقبلية أو المتراخية هي التي لا تتصنع معالمها إلا بعد مرور الزمن. [2]

يتميز الضرر الذي يصيب البيئة البحرية بأنه ضرر ذو طابع متراخي أي أنه عابر للأزمنة، وقد تظهر أثاره بعد عدد من السنوات وأنه ذو طابع انتشاري فهو لا يعرف الحدود السياسية والطبيعية، ويتسم كذلك بالطابع الشمولي فهو يصيب الإنسان والكائنات الأخرى دون تمييز لون الملوثات متناهية الصغر. [3]

المطلب الثاني : الأسس القانونية للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية

يقصد بأساس المسؤولية الدولية ذلك المبدأ القانوني أو النظرية التي يستند إليها في إقامة المسؤولية على عاتق الدول أو السبب الذي من أجله يضع القانون عبأ تعويض الضرر الذي وقع على شخص معين. [4]

أما عن أساس المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية فقد ظهرت العديد من النظريات الفقهية التي تنظم أساس هذه المسؤولية وهذا ما سيتم تناوله في هذا الفرع : نظرية الخطأ أولا، نظرية المخاطر ثانيا، نظرية الفعل الغير المشروع ثالثا.

[1]- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 61.

[2]- واعلي جمال، مرجع سابق، ص237.

[3]- هشام بشير، مرجع سابق، ص133.

[4]- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص100.

أولا: نظرية الخطأ

مفاد هذه النظرية أن الدولة تكون مسؤولة إذا أخطأت، وعلى الدولة المتضررة إثبات ذلك الخطأ، لتثبت بذلك مسؤولية تلك الدولة المخطئة على أن يكون ذلك الخطأ أضر بالدولة الأخرى، سواء كان هذا الخطأ متعمد أو غير متعمد.

ظهرت هذه النظرية في القرن الثامن عشر عندما قام الفقيه الهولندي جروتيوس " Grotius "بنقلها من القانون الداخلي إلى القوانين الدولية، ونظرية الخطأ في القانون الدولي تشبه نظرية الخطأ في القوانين الداخلية (المسؤولية التقصيرية) حيث أنه يعتبر الخطأ نقطة بداية مسؤولية الدولة على أن يقترن بحصول ضرر وأن توجد بينهما علاقة سببية. [1]

وبمعنى أخر تسأل الدولة إذا وقع خطأ من جانبها سواء كان هذا الخطأ إيجابي بإتيان نشاط يلحق الضرر بدولة أخرى، أو خطأ سلبي بالامتناع عن عمل كان يجب القيام به لمنع التلوث البيئي، وبناء عليه فلا تعويض بدون ثبوت الخطأ أو الإهمال . [2]

إن نظرية الخطأ كانت أساسا لعدة حالات من المسؤولية الدولية، منها ما نصت عليه اتفاقية فرساي 1919 في المادة 231 عندما استندت إلى الخطأ لترتيب المسؤولية على ألمانيا عن أضرار الحرب العالمية الأولى ومحاكم التحكيم والقضاء كثيرا ما يؤسسان أحكامهما على فكرة الخطأ . [3]

ومن تطبيقاتها هذه النظرية فكرة إقامة المسؤولية الدولية عن الضرر العابر للحدود، الذي تحدثه المصانع المجاورة للشواطئ في إحدى الدول، بتصريف مياهه ومراده الضارة في البيئة البحرية الأمر الذي يؤدي إلى تلويثها ومسؤولية الدولة هنا تكمن في فشلها في منع وقوع الضرر البيئي العابر للحدود. [4]

---

[1]- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 102 .

[2]- وافي الحاجة، مرجع سابق، ص210.

[3]- علواني مبارك، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، مرجع سابق، ص47.

[4]- أحمد خالد الناصر، المرجع نفسه، ص103.

1- موقف الفقه الدولي من هذه النظرية

يرى مؤيدو هذه النظرية في الفقه العربي بأن نظرية الخطأ شرط أساس لقيام المسؤولية الدولية، بشرط تطبيقها مسبقا في قوانينها الداخلية في حين يرى الفقه الغربي :"أنه كل من تسبب في ضرر للغير يجب عليه إصلاح الخطأ المرتكب "لكن بتوافر شرطين أولهما حصول ضرر بمعنى المساس بحق دولة أخرى، وثانيهما عمل غير مشروع منسوب للدولة التي يفترض وجود خطأ في مواجهاتها. [1]

في حين يرى معارضي هذه النظرية أنه ليس لها قيمة تذكر في المجال الدولي، ومن ثم لا يمكنها تقديم الكثير في ميدان المسؤولية الدولية [2]،فذهب رسو إلى القول أن نظرية الخطأ تدخل تعقيدا في العلاقات الدولية بحيث تدفع الاعتقاد الوهمي بحقيقة شخصية الدولة ووجه الفقيه الدكتور محمد سامي نقده قائلا :"لكن الخطأ وإن كان مسلما بضرورة توافره لقيام المسؤولية أمام المحاكم الداخلية غير لازم لترتيب المسؤولية الدولية والتي يكفي لترتيبها حدوث إخلال من الدولة بقاعدة من قواعد القانون الدولي العام.[3]

2- موقف القضاء الدولي من هذه النظرية :

أكدت محكمة التحكيم في قضية "مصهر ترايل" بين الولايات المتحدة وكندا في حكمها النهائي بتاريخ 1941/03/11 بأنه :"بموجب مبادئ القانون الدولي وكذلك بموجب قانون الولايات المتحدة، لا تملك أي دولة حق استعمال أو السماح باستعمال إقليمها بطريقة تسبب أضرارا لإقليم دولة أخرى أو لممتلكات أو لأشخاص في ذلك الإقليم.

وقد أخذ القضاء الفرنسي بنظرية الخطأ في المجال التلوث البيئي، متى توافر عنصر الخطأ ومتى تحقق الضرر، وتوافرت العلاقة السببية بينهما فقد قضت محكمة النقض

---

[1]- لعيدي عبد القادر، مرجع سابق، ص187.

[2]- بلفضل محمد، المسؤولية الدولية الناتجة عن الأضرار البيئية في الأنظمة الوطنية والإتفاقية، أطروحة دكتوراه في القانون العام، بكلية الحقوق والعلوم السياسية، بجامعة وهران، السنة الجامعية 2011-2012، ص35.

[3]- لعيدي عبد القادر، المرجع نفسه، ص 190.

الفرنسية المسؤولية عن عملية التلوث في مجاري المياه ربطتها بالخطأ المتمثل في التقصير والإهمال عند أخذ الاحتياطات الوقائية اللازمة ضد التلوث .[1]

3- الانتقادات الموجهة لهذه النظرية :

وجهت لهذه النظرية عدة انتقادات نذكر منها :

- إذا تم تطبيق نظرية الخطأ في مجال المسؤولية عن أضرار التلوث البيئي، قد يؤدي ذلك إلى تنصل الدولة المتسببة في التلوث البيئي إذا كان نشاطها مشروعا ولا يعد خرقا لأي قاعدة من قواعد القانون الدولي أو أي التزام من الالتزامات الدولية .[2]

- إن تأسيس المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية على نظرية الخطأ يترتب حرمان المتضررين من الحصول على تعويض، نظرا لصعوبة اثبات الخطأ في مجال تعويض عن أضرار التلوث البيئي.

- يؤدي تطبيق نظرية الخطأ كأساس للمسؤولية الدولية إلى عدم تعويض الضرر البيئي الناجم عن نشاطات مشروعة من قبل دولة معينة ينسب إليها الإهمال أو عدم الحيطة، لعدم استيعاب هذا النوع من المسؤولية الحقائق العلمية .[3]

ثانيا: نظرية الفعل غير المشروع :

في ظل التطور العلمي والصناعي الحاصل، والاعتماد على معايير يصعب تقديرها أصبحت نظرية الخطأ قاصرة في مواجهة كل هذه التطورات والمعايير الصعبة، فاتجه جانب من الفقه والقضاء إلى إيجاد أساس أخر ينسجم مع المعطيات الجديدة .

يقصد بهذه النظرية أنه لا يلتزم وقوع خطأ حتى تنعقد المسؤولية، يكفي لقيامها مخالفة التزام قانوني يترتب عليه إحداث ضرر بدولة أخرى، أي كان مصدر هذا الالتزام

[1]- وافي الحاجة، المرجع نفسه، ص212 .

[2]- بلفضل محمد، مرجع سابق، ص38.

[3]- خالد مصطفى فهمي، مرجع سابق، ص315.

سواء كان مصدره المعاهدات، المبادئ العامة للقانون، أو الاتفاقيات يستتبع المسؤولية للمخالف مادام نتج عنه ضرر.[1]

يمكن للفعل غير المشروع دوليا أن يكون إما إيجابيا أو سلبيا ففي مجال البيئة البحرية، يكون الفعل الغير المشروع إذا قامت الدولة بطرح مخلفاتها في مياهها الإقليمية أو في أي منطقة أخرى بحرية حيث يصل التلوث لدولة أخرى، فهنا تكون الدولة مسؤولة عن هذا الفعل الغير المشروع الذي ألحق ضرر بدولة أخرى .

أما الفعل غير المشروع السلبي فيتمثل في عدم اتخاذ الدول منفردة أو مجتمعة كل ما يلزم تدابير لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، وهذا ما جاءت به اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 في المادة 194. [2]

يجمع الفقه الدولي على أن مخالفة الالتزام الدولي هي الشرط الضروري لوجود فعل دولي غير مشروع سوءا بالإتيان أو الامتناع، لكن الضرر لا يعد شرطا لقيام المسؤولية الدولية لأن معظم الاتفاقيات الدولية تناولت الالتزامات الدولية دون أن تشير إلى الأضرار المترتبة عن انتهاك هذه الالتزامات، إذا أن الضرر في رأيهم نتيجة محتملة لفعل دولي غير مشروع لا عنصرا من عناصره.

إذ تصلح أن تكون هذه النظرية أساسا للمسؤولية الدولية عن الأضرار بالبيئة البحرية لأن العديد من الأفعال التي تحدث إضرار بالبيئة البحرية هي أفعال غير مشروعة [3].

1- موقف الفقه الدولي من هذه النظرية :

لقد تم إجماع الفقه على نظرية الفعل الغير المشروع كأساس للمسؤولية الدولية بصفة عامة وعن تلويث البيئة البحرية بصفة خاصة، إلا أن التطور الحاصل و التقدم العلمي و

[1]- لعيدي عبد القادر، مرجع سابق، ص 195.

[2]- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق ، ص 105.

[3]- أحمد خالد الناصر، المرجع نفسه، ص 107.

التكنولوجي، أدى إلى ظهور أخطار استثنائية تلحق أضرار بالبيئة البحرية أثبتت عجزها في تحديد الأساس القانوني عن مثل هذه الأضرار.[1]

تعرضت للنقد على أساس أنها لا تصلح أن تكون الأساس الوحيد لإقامة المسؤولية الدولية، لأن هناك بعض الأفعال المشروعة وفق للقانون الدولي تحدث أضرار جسيمة بدولة أخرى لاعتمادها على عدم مشروعية الفعل فقط دون الضرر.[2]

2- **موقف القضاء الدولي من هذه النظرية** :

لقد أخذ القضاء الدولي بهذه النظرية في العديد من الأحكام الصادرة عنه كأساس للمسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية، بما فيها الأضرار التي تصيب البيئة البحرية من بين هذه الأحكام نجد حكم محكمة العدل الدولية في قضيه برشلونة تراكشن سنة 1970، والذي قضت بموجبه بأنه "من حق المحكومة البلجيكية أن تتقدم بشكوى لو أنها استطاعت أن تثبت أن أحد حقوقها قد انتهك وأن الأفعال موضوع الشكوى قد استتبعت بانتهاك التزام دولي ناشئ عن معاهدة أو قاعدة قانونية".

بالإضافة إلى اللجنة العامة للمطالبات المشتركة بين الولايات المتحدة الأمريكية و المكسيك ،والتي أنشئت بموجب اتفاق سنة 1933 التي قررت إسناد فعل دولي غير مشروع إلى الدولة في حالة خرقها لقاعدة قانونية دولية الأمر الذي يرتب المسؤولية الدولية [3].

3- الانتقادات الموجهة لهذه النظرية :

وجهت لهذه النظرية بعض الانتقادات يمكن إجمالها في ما يلي :

- إن التطور العلمي والتكنولوجي أدى إلى ظهور أضرار تلحق بالدول سواء كان الفعل مشروع أو غير مشروع بالتالي لا يمكن إثبات خطأ المتسبب في الأضرار .

[1]- لعيدي عبد القادر، مرجع سابق ، ص 203.

[2]- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 108- 109 .

[3]- وافي الحاجة، مرجع سابق، ص 218 .

- بما أن الضرر البيئي متطور ومتغير لا يمكن إثبات العلاقة السببية بين الفعل الدولي غير المشروع والضرر الحاصل ،فلا يمكن اعتمادا الفعل غير المشروع كأساس للمسؤولية الدولية .

من المتداول دوليا أنه ليست كل الدول أطراف في المعاهدات فبالتالي أثرها نسبي لأنها لا تلزم سوى أطرافها، فلا يمكن مساءلة الدول الغير أطراف عن خرق التزام دولي في معاهدة لم يكن طرف فيها. [1]

ثالثا : نظرية المخاطر

تفاقمت المخاطر الحاصلة في البيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة وأصبحت الأنشطة المشروعة تحدث أضرار جسيمة بها، الأمر الذي دفع بالفقه إلى استحداث أساس جديد يتوافق مع طبيعة هذه الأنشطة والأضرار الحاصلة بعيدا عن نظرية الخطأ الذي يصعب إثباته،وعن نظرية الفعل غير المشروع اللتان لا تكفيان لتغطية كافة حالات المسؤولية عن الأضرار الحاصلة التي تحدثها الأنشطة المشروعة .

فكان الهدف الأساسي من قيام هذه النظرية(نظرية المخاطر) معالجة عيوب كل من نظرية الخطأ ونظرية الفعل غير المشروع، ويقصد بهذه النظرية حصول المتضررين على تعويض دون الحاجة إلى إثبات الخطأ، أو نسبته إلى شخص أخر وبمعنى أخر أنه يمكن إقامة المسؤولية على عاتق الدولة المسؤولة عن نشاط خطر عندما يحصل ضرر دون وقوع عبء الإثبات على المتضرر.[2]

توفر هذه النظرية حماية قانونية أفضل للمتضررين من أنشطة الخطرة ،وتسهل عليهم الحصول على التعويض اللازم دون تقديم دليل على وقوع خطأ.[3]

---

[1]- وافي الحاجة، مرجع سابق، ص 219

[2]- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 108.

[3]- خالد مصطفى فهمي، مرجع سابق، ص 316.

يطلق على المسؤولية القائمة على أساس المخاطر تسمية المسؤولية المطلقة فهي تعتبر مسؤولية قانونية استثنائية لقيامها على فكرة الضرر، حيث تلتزم الدولة قانونا بالتعويض عن الضرر الذي يلحق بالغير دون ضرورة إثبات الخطأ منه أي أنه كل من يمارس نشاط خطرا وأحدث ضر للغير يلزم بالتعويض بغض النظر عن وقوع الخطأ منه المحدث للضرر أو عدم وقوعه.[1]

للدول حق سيادي على إقليمها وفقا لأحكام القانون الدولي بذلك يقع على عاتقها واجب قانوني بالالتزام بعدم الإضرار بالبيئة، لأن الضرر سيؤدي الى نشوء هذا النوع المسؤولية، وبهذا المفهوم للمسؤولية يصبح الضرر والخطر مفهومين متصلين بشكل حقيقي فالضرر الموجب للمسؤولية يكون نتيجة الخطر الذي أوجده النشاط.[2]

1- موقف الفقه الدولي من هذه النظرية :

يرى مؤيد هذه النظرية في الفقه العربي ومن بينهم الدكتور عبد الواحد الفار أن الأفعال والأنشطة التي تقوم بها الدولة، ويترتب عليها تلوث للبيئة البحرية قد تكون أفعالا مشروعة أو غير مشروعة وتشكل انتهاك لالتزام دولي، فيجب الأخذ بالمسؤولية المطلقة لأنها كافية للحصول على تعويض على خلاف النظرية التقليدية، ونظرية الفعل غير المشروع لأن الأخذ بالمسؤولية الدولية على أساس المخاطر يجعل الدولة مسؤولة بمجرد حصول الضرر.[3]

وفي الفقه الغربي يرى الفقيه جورج سيل أن فكرة المسؤولية الموضوعية تبدأ بضرر، وتنتهي بتعويض ولا توجد رابطة ضرورية بين نقطة البداية ونقطة النهاية، والمقصود بذلك عدم اشتراط وجود خطأ لتقرير التعويض عن الضرر.[4]

---

[1]- محمد بواط .”فعالية نظام المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث "،مقال منشور بمجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والانسانية، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، العدد 15،جانفي 2016، ص 172.

[2]- محمد بواط، المرجع نفسه، ص173.

[3]- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 111.

[4]- لعيدي عبد القادر، مرجع سابق، ص 211.

بالرغم من رواج هذه النظرية في مجال العلاقات الدولية إلا أنها لم تسلم من النقد فرجال القانون الدولي يرفضون إدخالها في ميدان العلاقات الدولية، ومنهم القاضي الروسي "كريعوق" الذي يرى أن مسؤولية الدولية على أساس العمل غير المشروع تفترض على الأقل وجود خطر فلا يمكن نقل هذه النظرة إلى ميدان القانون الدولي.

وفي الفقه العربي يرى الدكتور الغنيمي أن هذه النظرية تعاني من ضمان تأمين مطلق للشخص المضرور، وتتجاوز ما يسير عليه العمل الدولي الجاري والذي لا يزال يتسم بالفردية أي أنه يرتبط بفكرة الخطأ، وسار في نفس النهج الدكتور عبد السلام الذي أخذ عليها أنها تقام على أساس الضمان المطلق للمضرور بصرف النظر عن خطأ الدولة وهذا لا يتماشى مع أوضاع المجتمع الدولي.[1]

2- **موقف القضاء الدولي من هذه النظرية**

أخذ القضاء الدولي بهذه النظرية كأساس للمسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية في العديد من القضايا ،ومن أبرزها قضية مصهر ترايل 1941، قضية بحيرة لانو ثم قضية كورفو ففي هذه القضايا برزت نظرية المسؤولية المطلقة كمبدأ من مبادئ القانون الدولي العام، لأن جل الأحكام الصادرة فيها أجمعت على مسؤولية الدولة عن الأنشطة الواقعة في إقليمها، التي تسبب ضرر لأقاليم الدول الأخرى حتى لو بذلت هذه الدول كل ما في وسعها لمنع الضرر.[2]

وفي نفس السياق نجد من القضايا الدولية التي استند فيها إلى نظرية المخاطر قضية التجارب النووية التي أجرتها فرنسا في المحيط الباسيفيكي الجنوبي، فلقد طالبت كل من أستراليا ونيوزلندا بتحميل فرنسا المسؤولية عن الأضرار الناجمة، وفي 22 جويلية 1973 صدر

[1]- لعيدي عبد القادر، المرجع نفسه، ص 212- ص213.

[2]- محمد بواط، مرجع سابق، ص173.

قرار مؤقت يقضي بأن تكف فرنسا عن تجاربها التي أضرت بالأقاليم الأخرى من جراء تساقط الغبار على إقليم أستراليا.[1]

3- موقف الاتفاقيات الدولية من نظرية المخاطر

سيتم التطرق لأهم الاتفاقيات بهذا الشأن:

3- 1- الاتفاقية المتعلقة بمسؤولية مشغل السفن النووية بروكسل 1962.

لقد تم التطرق في المادة الثانية الفقرة الأولى من هذه الاتفاقية للمسؤولية المطلقة (نظرية المخاطر) للقائم بتشغيل السفينة النووية، حيث جاء فيها: "يعتبر مشغل السفينة النووية مسؤولا مسؤولية مطلقة عن جميع الأضرار النووية عندما يثبت أن هذه الاضرار وقعت نتيجة لحادثة نووية مسببة عن وقود نووي أو بقايا فضلات مشعة تتعلق بهذه السفينة".[2]

3- 2- **اتفاقية بروكسل عام 1969 حول المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة :**

بموجب هذه الاتفاقية يسأل مالك السفينة عن الضر الحاصل للمياه البحرية وتترتب عليه مسؤولية مطلقة عن ذلك الضرر متى كان هذا الضرر ناتج عن تسريب أو تصريف الزيت في المياه البحرية نتيجة حادث ماء، وهذا ما جاء في نص المادة الثالثة في الفقرة الأولى من الاتفاقية بقولها :"وباستثناء ما تنص عليه الفقرة (2) و(3) من هذه المادة فإن مالك السفينة وقت الحادث أو عند وقوع الحادث الأول، إن كان هذا الحادث يتألف من سلسلة من الأحداث يكون مسؤولا عن أي أضرار ناجمة عن الزيت المسرب أو المصرف نتيجة الحادث". [3]

[1]- وافي الحاجة، مرجع سابق، ص225.

[2]- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 215 – ص216.

[3]- أحمد خالد الناصر، المرجع نفسه، ص 116.

3- 3 - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982

اعتبرت هذه الاتفاقية مظهرا من مظاهر الرقي والوعي لما وصل إليه المجتمع الدولي في إدراك خطورة التلوث البيئي البحري، فلقد اهتمت هذه الاتفاقية بالإضافة إلى موضوعات أخرى بتنظيم حماية البيئة البحرية من التلوث وخفضه والسيطرة عليه، وتأسيس المسؤولية عنه وفرض التزامات على سواء الساحلية أو غير الساحلية.[1]

جاء في الفقرة الأولى من المادة 235 من هذه الاتفاقية ما يلي :"الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهي مسؤولة وفقا للقانون الدولي "فلقد ثار جدل فيما إذا كانت تنص على الأخذ بنظرية المخاطر أم نظرية الفعل غير المشروع، قررت الدول العربية أن يغير نص المادة ويأتي كما يلي :""يترتب على كل ضرر للبيئة البحرية أو للأموال أو للأشخاص الموجودين بها يسبب التلوث لزم التعويض عن هذه الأضرار أو أي إصلاح آخر له." على أساس أنه يصعب إثبات الخطأ البيئي في مجال التلوث البحري إلا أنه لم يتم الأخذ بهذا الرأي فهذه الاتفاقية لم تنص صراحة على الأخذ بالمسؤولية المطلقة ولم تستبعدها.[2]

[1]- محمد منصوري، "الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية بين القانون الدولي العام والتشريع الداخلي"، مقال منشور بمجلة العلوم القانونية والسياسية المجلد 10، العدد 02 ،سبتمبر 2019، ص839 .

[2]- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 117.

المبحث الثاني: الآثار المترتبة على المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية

إن الأثار المترتبة عن تطبيق المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية تتمثل في مرحلتين أولهما تسوية المنازعات المتعلقة بتلويث البيئة البحرية، والثانية إصلاح ضرر التلوث البحري حيث يأخذ هذا الإصلاح عدة أشكال تعويضية تختلف باختلاف الانتهاك بحق البيئة البحرية .

ترتيبا على ما تقدم سيتم التطرق في هذه المبحث لآليات تسوية المنازعات المتعلقة بتلويث البيئة البحرية في المطلب الأول، جبر ضرر تلوث البيئة البحرية في المطلب الثاني.

المطلب الأول: آليات تسوية المنازعات الدولية المتعلقة بالبيئة البحرية

لقد تضمنت العديد من الاتفاقيات طرق تسوية المنازعات الدولية الخاصة بالبيئة البحرية، حيث نصت اتفاقية لندن سنة 1954 الخاصة بمكافحة التلوث من الزيت في المادة 13 على نظام التسوية الإجبارية للمنازعات من خلال محكمة دولية، أما باقي الاتفاقيات الدولية فقد نصت على التسوية الإجبارية من خلال محكمة التحكيم كمعاهدة بروكسل سنة 1969.[1]

إلا أنه أفضل تنظيم بشان تسوية المنازعات الدولية الخاصة بالبيئة البحرية هو ما ورد في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة1982، فقد نص على نظامين لتسوية المنازعات أحدهما اختياري والثاني إجباري فبالنسبة للنظام الاختياري فيتعلق بالتفاوض أو غيره من الوسائل السلمية أما النظام الإجباري فهو يتعلق بالتسوية القضائية.[2]

الفرع الأول: الطرق السلمية لتسوية المنازعات المتعلقة بالبيئة البحرية

لقد جاء في نص المادة الثانية الفقرة الثالثة من ميثاق الأمم المتحدة الالتزام بحل النزاعات بالوسائل السلمية، حيث جاء في نص المادة ما يلي: "يفض جميع أعضاء الهيئة

---

[1]- سعيد سالم جولي، طرق تسوية المنازعات الدولية البيئية (طرق الدولية – الطرق الداخلية)، بدون طبعة، وكالة ناس للإعلان، لسنة 1998-1999، ص43.

[2]- سعيد سالم جولي، المرجع نفسه، ص 44-46.

منازعاتهم الدولية بالوسائل السلمية على وجه لا يجعل السلم والامن الدولي عرضة للخطر".[1]

ونصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على طريقتين سلميتين أو وديتين لفض النزاع وهما المفاوضات والتوفيق وهذا ما سيتم التطرق له في هذا الفرع.

أولا: المفاوضات Négociation

المفاوضات هي مباحثات مباشرة بين الأطراف المتنازعة لتسوية النزاع القائم بين الدول عبر أجهزة دبلوماسية، يتم من خلالها تبادل وجهات النظر للوصول إلى تسوية للنزاع القائم، وتتم المفاوضات إما بطريقة مباشرة حيث تكون حصريا بين أطراف النزاع أما غير المباشر فتكون بوساطة طرف ثالث.[2]

تعد المفاوضات من أقدم الوسائل لتسوية المنازعات الدولية بحيث تمكن الدول من التوصل إلى حل توفيقي، وهي وسيلة تمتاز بالمرونة والسرية اللتين تؤديان إلى تضييق حدة الخلاف، حيث أنه تنص العديد من المعاهدات الدولية على وجوب الالتجاء إلى التفاوض قبل الالتجاء إلى التحكيم أو القضاء الدوليين.[3]

لقد تم التطرق للمفاوضات كوسيلة سلمية في المادة 33الفقرة الأولى من ميثاق الأمم المتحدة، وتضمنتها كذلك إعلان مانيلا لعام 1982 المتعلق بتسوية المنازعات بالوسائل السلمية .

---

[1] - رياحي الطاهر "آليات تسوية المنازعات البحرية الدولية وفق اتفاقية الأمم المتحدة 1982". 2015 .تم الاطلاع عليه بتاريخ 2020/06/08 على الساعة 13:00 على الموقع ww.uniu.soukahras.d2>epr

[2] - فرماش كاتية، منازعات قانون البحار بين تعدد وسائل التسوية وتنازع الاختصاص، أطروحة دكتوراه في الحقوق، تخصص قانون عام، بكلية الحقوق والعلوم السياسية، بجامعة محمد لمين دباغين، سطيف 2، السنة الجامعية 2018-2019، ص 126 .

[3] - سنكر داود محمد، مرجع سابق ، ص186.

واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في المادة 283 إذ تلتزم الدول الأطراف عند قيام نزاع بينها بتبادل الآراء عاجلا في أمر التسوية بالتفاوض، أو غير ذلك من الوسائل السلمية.[1]

يتم اللجوء إلى المفاوضات كوسيلة لحل النزاع أمر ضروريا ومهما في العديد من الحالات كوجود نص صريح في معاهدة تقرر هذه الألية، وقد يأخذ هذا النص صورة التعهد الصريح بالتفاوض أو التعهد بالتعاهد ضرورة تحديد موضوع النزاع من خلال تبادل الآراء ووجهات النظر إذا كان التفاوض لازما لتطبيق حكم صادر عن القضاء أو التحكيم الدولي.[2]

وقد وضعت الجمعية العامة للأمم المتحدة مبادئ تتعلق بالتفاوض كأن يتم التفاوض بحسن النية، وأن يكون هناك تساو في أغراض التفاوض وموضوعها وأن تتقيد الدول بالإطار الذي تتفق عليه لغرض إجراء مفاوضات، ويمكن أن تسعى الدول المتفاوض للمحافظة على جو بناء خلال المفاوضات وبذل أفضل المساعي للوصول إلى تسوية عادلة.[3]

ويعتمد نجاح المفاوضات على مجموعة من العوامل من بينها :درجة تقبل كل طرف لطلبات الطرف الأخر، وكياسة من يباشرون التفاوض ويتوقف نجاحها كذلك على مركز الدول الأطراف في النزاع فإذا كان أطراف النزاع في مركز متساو من حيث القوة فاحتمال نجاح المفاوضات يكون كبير، أما إذا كان أحد أطراف النزاع قوته أقل قد يصعب الوصول إلى نهاية مقبولة.[4]

---

[1]- قرماش كاتية، مرجع سابق ،ص126.

[2]-عبد العال الدير بي، الحماية الدولية للبيئة وأليات فمن منازعاتها دراسة نظرية تطبيقية، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية ،القاهرة ،مصر ،لسنة 2016 ، ص206 .

[3]- ق ماش كاتبة، المرجع نفسه، ص129 .

[4]-عبد العال الدير بي، المرجع نفسه، ص207 .

وقد يتدخل طرف ثالث للحث على التفاوض، وتقريب وجهات النظر والتخفيف من حدة النزاع وهذا ما يعرف بالمساعي الحميدة [1]، ويمكن أن يتدخل طرف ثالث (دولة .منظمة ..) حتى خلال المفاوضات بغرض تسوية النزاع يقدم اقتراحات يمكن قبولها أو رفضها وهذا ما يعرف بالوساطة.[2]

ومن القضايا المرتبطة بقانون البحار التي تم تسويتها عن طريق المفاوضات النزاع القائم بين المملكة العربية السعوديةوإيران عام 1963، المتعلق بتعين الحدود البرية بينهما فكان الحل الأنسب للنزاع هو التفاوض، والذي نتج عنه إبرام اتفاقية عام 1965 وانتهت الدولتان بتعيين حدودهما البحرية.[3]

إذا تفاقمت الخلافات يمكن اللجوء إلى أسلوب أو طريقة سلمية أخرى وهي التحقيق لتكييف وقائع النزاع، وتيسير سبل تسوية بحيث تقام لجنة للتحقيق لفحص الوقائع وتقديم تقرير يمكن على أساسه تسوية النزاع القائم، وتتكون هذه اللجنة من الأفراد المنتمين للدول المتنازعة أو دول أخرى محايدة. [4]

إذ أنه لم تحدد مدة معينة يتم من خلالها المفاوضات كما أن ما تسفر عنه هذه المفاوضات لا يعد ملزما للأطراف، وهذا ما نصت عليه المادة 283 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982. [5]

ثانيا: التوفيق Conciliation

أسلوب التوفيق أخذت به اتفاقية بروكسل عام 1969 الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في حالات كوارث التلوث بالبترول (الفصل الأول من الملحق)،و المادة 21 من اتفاقية

[1]- قرماش كاتية، مرجع سابق، ص130.

[2]- علواني مبارك، مرجع سابق، ص 367.

[3]- قرماش كاتبة، المرجع نفسه، ص128.

[4]-عبد العال الدير بي، مرجع سابق، ص210.

[5]- سعيد سالم جوبلي، مرجع سابق، ص46 .

باريس عام 1974 الخاصة بمنع التلوث البحري من مصادر أرضية والمادة 284 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982.[1]

التوفيق هو إجراء ديبلوماسي ودي لحل المنازعات الدولية مصدره اتفاقي، وهو حديث نسبيا حيث تتعهد الدول الموقعة بعرض نزاعاتها على لجان توفيقية، وهو يتميز بأنه إجراء وقائي وهو يختلف عن التحقيق في أنه لا يقف عند دراسة الوقائع، بل يتعدى إلى حد فحصهما وتقديم حل للنزاعات إلا أنه نتيجته ليست إلزامية.[2]

تعتبر لجنة التوفيق لجنة دائمة ومحايدة تتكون من ثلاثة أعضاء أو خمسة أعضاء بحيث تعين كل دولة طرف في النزاع عضوين منها، والعضو الثالث يتم تعيينه بمعرفة الدول الأطراف، ويصدر عن هذه اللجنة تقرير واحد غير ملزم ولا يشترط في الحلول المقدمة أن تستند إلى القانون. [3]

يتم اللجوء إلى التوفيق عند فشل المفاوضات والوسائل الأخرى في فض النزاع القائم وكذا التحكيم والقضاء، وقد قامت محكمة التحكيم الدائمة بلاهاي بإعداد قواعد اختيارية من أجل التوفيق في المنازعات المتعلقة بالبيئة، والتي يمكن أن تستخدمها جميع الجهات التي تكون أطراف في المنازعة. [4]

ومن أمثلة لجنة التوفيق في قانون البحار لجنة التوفيق المنشأة سنة 1980 التي أسندت لها مهمة اقتراح خط فاصل بين كل من النرويج وا يسلندا بين جرفهما القاري المشترك فيما وراء جزيرة جون ماين.

---

[1]- رياض صالح أبو العطا، مرجع سابق، ص 159.

[2] - رياحي الطاهر، مرجع سابق، ص 19.

[3] - عبد العال الديربي، مرجع سابق، ص 211.

[4]- بوثلجة حسين، آليات تنفيذ الاتفاقية الدولية لحماية البيئة، أطروحة دكتوراه في القانون العام، بكلية الحقوق، سعيد حمدين، بجامعة الجزائر1، السنة الجامعية 2017-2018، ص92 .

وقد تناولت اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 التوفيق كوسيلة على مرحلتين الأولى بوصفه وسيلة اختيارية طبقا لنص المادة 284 (الفرع الأول من المرفق الخامس)، وبوصفه وسيلة إلزامية بناء على الفرع الثاني من نفس المرفق.

وينتهي التوفيق بمجرد التوصل إلى نتائج وتوصيات، و عند رفض الأطراف هذه التوصيات يتم إخطار الأمين العام للأمم المتحدة صراحة أو ضمنا بانقضاء ثلاثة أشهر من تاريخ إحالة التقرير على الأطراف طبق للمادة 08 من المرفق الخامس. [1]

الفرع الثاني: الطرق القضائية لتسوية المنازعات المتعلقة بالبيئة البحرية

تضمنت اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 نظاما إجباريا لتسوية المنازعات المتعلقة بالبيئة البحرية، وذلك باللجوء إلى أحد الوسائل المنصوص عليها في المادة 287 سواء محكمة العدل الدولية أو المحكمة الدولية لقانون البحار أو محكمة التحكيم[2] وهذا ما يعرف بالتسوية القضائية .

أولا: التحكيم الدولي Arbitrage

هو وسيلة لحل المنازعات التي قد تثور بين أشخاص القانون الدولي، يتم عن طريق اختيار قضاء من طرف الدول المتنازعة استنادا إلى قواعد قانونية يجب احترامها وتطبيقها ويتم التوصل إلى إصدار حكم ملزم واجب النفاذ.[3]

يعتبر التحكيم وسيلة سهلة القبول لمرونته النسبية لإحتفاظ الدول بحق اختيار أعضاء هيئة التحكيم، والقواعد التي تفصل بمقتضاها في النزاع ويتم اللجوء إليه في حال فشل المفاوضات للوصول إلى حل لفض النزاع.[4]

---

[1]- قرماش كاتية، مرجع سابق، ص 132 ص133.

[2]- سعيد سالم جويلي، مرجع سابق، ص 46.

[3]- رياض صالح أبو العطا، مرجع سابق، ص 160.

[4]- صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، لسنة 2010، ص 270 -271.

تعتمد العديد من الاتفاقية البيئية على التحكيم الدولي، فالاتفاقية الخاصة بحماية البيئة البحرية لعام 1974 تنص على استخدام التحكيم الدولي كوسيلة لتسوية النزاع عند فشل المفاوضات، وكذا اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لعام 1976 وأبرز مثال على التحكيم الدولي النزاع المتعلق بقضيةتر ايل الكندي بين الولايات المتحدة الأمريكية وكندا حيث ألزم القرار التحكيم بدفع تعويضات للمتضررين من التلوث الذي أحدثه المصهر الكندي.[1]

ومحكمة التحكيم الدولية تتألف من محكمين يتم انتخابهم من بين قائمة من الأسماء التي أودعتها الدول لدى ديوان المحكمة، كلما دعت الحاجة لتأليفها حيث يكونوا هؤلاء القضاة على قدر عال من الخبرة الفنية والعلمية، التي تتناسب مع طبيعة النزاع البيئي وتقترن أحكامه بالعدالة وحرية الرأي والإلزامية لتبنيه معايير الإنصاف وكثيرا ما تلجأ إليه الدول لسرعته وفعاليته. [2]

أما بالنسبة لحكم التحكيم فتنفيذه له أهمية كبيرة في استقرار المراكز القانونية واستقرار المعاملات البحرية الدولية، فيمكن تنفيذ حكم التحكيم اختياريا فيقوم من صدر ضده الحكم بالتطبيق التلقائي دون الحاجة إلى إجراءات معينة، وقد ينفذ إجباريا عند الامتناع لا يحوز الحكم على القوة التنفيذية إلا بتدخل السلطة القضائية الوطنية للأمر بتنفيذه. [3]

[1]- سنكر داود محمد، مرجع سابق، ص 190.

[2]- سامي الطيب إدريس محمد، "الصعوبات التي تواجه المسؤولية البيئة وطرق تسوية نزاعاتها الدولية"، مقال منشور بمجلة العلوم الاقتصادية والإدارية والقانونية، المجلة العربية للعلوم ونشر الأبحاث، العدد الرابع، المجلد الأول، جويلية 2017، ص79 .

[3]- سيدي معمر دليلة، التحكيم في المنازعات البحرية، مذكرة ماجيستير في القانون، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، بكلية الحقوق والعلوم السياسة، بجامعة مولود معمري، تيزي وزو، السنة الجامعية 2015، ص153

ثانيا: محكمة العدل الدولية :

تعد محكمة العدل الدولية الأداة القضائية الرئيسية للأمم المتحدة، ويعتبر نظامها الأساسي جزء لا يتجزأ من ميثاق الأمم المتحدة، حيث يعد مبدأ التسوية القضائية مبدأ أساسي حيث يمكن اللجوء إلى عرض نزاعاتها على محكمة العدل الدولية فهي الأصل.[1]

لمحكمة العدل الدولية اختصاصين أحدهما استشاري حيث يمكن لأجهزة الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة طلبـر أي استشاري بعد الحصول على إذن الجمعية العامة والأخر اختصاص قضائي، ينتهي بصدور حكم قضائي ملزم وهو اختصاص ممنوح للدول فقط.[2]

يتم رفع الدعوى القضائية أمام محكمة العدل الدولية بأسلوبين يتمثل الأول في إحالة النزاع إلى المحكمة بالاتفاق عندما يكون اختصاص المحكمة اختياريا، أما الأسلوب الثاني فيتم عن طريق إرسال إحدى الدول المتنازعة طلب إلى مسجل المحكمة عن طريق إرسال اتفاق إحالة النزاع على المحكمة إلى المسجل، إذا كان الاختصاص إجباريا ويتم إخطار المحكمة بالاتفاق الخاص أو بتقديم طلب تحدد فيه أطراف النزاع [3].

عند الفصل في النزاع فإن المحكمة تطبق أحكام القانون الدولي، وأحكام الاتفاقية العامة والخاصة المعترف بها من قبل الدول المتنازعة، ومبادئ القانون العامة والعادات الدولية المعتبرة بمثابة قانون، وأحكام المحاكم ومذاهب كبار المؤلفين في القانون العام ومبادئ العدل والإنصاف بشرط موافقة أطراف النزاع.[4]

ومن أهم القضايا التي فصلت فيها محكمة العدل الدولية والمتعلقة بالبيئة البحرية هي قضية المصايد النرويجية بين بريطانيا والنرويج، والخاصة بتحديد المياه الإقليمية النرويجية

[1]- صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، مرجع سابق، ص 272.

[2]- رياض صالح ابو العطاء، مرجع سابق، ص 162 - 163 .

[3]- جهيد قوانس، حل المنازعات الدولية في إطار قانون البحار، مذكرة ماستر، تخصص منازعات عمومية، بكلية الحقوق والعلوم السياسية، بجامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، السنة الجامعية 2015 -2016، ص 52.

[4]- جهيدة قوانس، المرجع نفسه، ص 53 .

عام 1948، وقضية مضيق كورفو 1949، والتي تدور وقائعها حول مرور سفن حربية بيرطانيا، داخل المياه الإقليمي الألبانية، مما أثار خوف وفزع ألبانيا. [1]

ثالثا: المحكمة الدولية لقانون البحار:

تم إنشاء هذه المحكمة وفقا لأحكام المادة 287 الفقرة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وتعد بمثابة هيئة قضائية مستقلة تختص بالفصل في المنازعات الناشئة عن تفسير أو تطبيق الأحكام الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة أو أي اتفاق أخر، يمنح الاختصاص لهذه المحكمة وتعتبر المحكمة الدولية لقانون البحار جزءا رئيسيا من نظام تسوية المنازعات الواردة باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وتتجلى أهميتها في أنها تمثل نوع من أنواع القضاء المتخصص لأن وظيفيها تقتصر على تسوية نوع معين من المنازعات الدولية، وهي منازعات قانون البحار باعتبار هذا النوع من النزاعات معقد لأنه ذو طابع تقني وفني لذلك يجب أن يكونوا القضاة على درجة عالية من التخصص والكفاءة في مجال قانون البحار. [2]

يوجد مقرها في هامبورغ بألمانيا يحق للدول الأطراف في الاتفاقية اللجوء إليها، ويمكن كذلك للكيانات الأخرى كالمنظمات الدولية والأشخاص القانونين والطبيعيين اللجوء إليها كذلك في حالة وجود نزاع .

وقد تم إنشاء هيئة قضائية قائمة بذاتها في إطار هيكل المحكمة الدولية لقانون البحار وهي غرفة منازعات قاع البحار، حيث تتمتع هذه الغرفة بولاية قضائية خاصة تختص بتسوية المنازعات المتعلقة باستكشاف واستغلال مواد قاع البحار والمحيطات خارج الولاية الوطنية في المنطقة الدولية حيث حق التقاضي مكفول للدول والكيانات الأخرى. [3]

---

[1] - بلفضل محمد، مرجع سابق، ص 84 .

[2] - حسيني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الفكر والقانون، المنصورة مصر، لسنة 2013 ص 206.

[3] - حسني موسى محمد رضوان، المرجع نفسه، ص 207 ص208.

ومن أهم القضايا التي فصلت فيها المحكمة الدولية لقانون البحار هي: قضية سفينة سايغا التابعة لدولة فنست غرينادين وغينيا، حيث تدور وقائعها حول ناقلة للنفط المسجلة باسم دولة فنست وغرينادين والتي إتهمتها غينيا بأنها قامت باختراق مياهها الإقليمية حيث قامت هذه الأخيرة بالهجوم عليها دون إعلام دولة علم السفينة.[1]

حيث قضت المحكمة الدولية لقانون البحار بإلزامية دفع تعويضا لسانت فنسنت وجزر غرينادين من طرف غينيا لانتهاكها حقوق دولة العلم الممنوحة لهذه الدولة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة، وبالمقابل تم مصادرة السفينة وسجن ربانها لمدة ستة أشهر،وا إدانة غينيا لعدم إخطار سفينة سايغا ،وعدم منح مهلة 10 أيام المنصوص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.[2]

وتجدر الإشارة إلى أنه يمكن أن ينعقد الاختصاص للدولة التي وقع لإقليمها ضرر التلوث وهذا ما ورد في اتفاقية بروكسل لعام 1969 المتعلقة بالمسؤولية عن الضرر الناجم عن التلوث النفطي، حيث ورد في هذه الاتفاقية أنه يمكن للمتضرر اللجوء إلى محاكم الدولة التي وقع بإقليمها الضرر والتي اتخذت إجراءات الوقاية لمنع الضرر أو التقليل منه.[3]

المطلب الثاني: جبر ضرر التلوث البيئي البحري:

طبقا للقواعد العامة للقانون أنه كل من تسبب بإحداث ضرر للغير بسبب القيام بفعل أو الامتناع عنه ، فيكون ملزم بإصلاح وتعويض الضرر الحاصل فيتم جبر الضرر البيئي طبقا لأنظمة التعويض التقليدية وهي التعويض العيني والتعويض النقدي، إلا أنه ومع التطورات العلمية والتكنولوجية وتزايد الأضرار البيئية، وصعوبة تحديد من تتسبب فيهفقد تم ّ اللجوء إلى أنظمة حديثة لجبر الأضرار البيئية، وهي أنظمة بديلة ومكملة للتعويض والمتمثلة في نظام التأمين ونظام صناديق التعويضات.

[1]- جهيدة قوانس، مرجع سابق، ص 34 -35.

[2]- جهيدة قوانس، المرجع نفسه، ص41.

[3]- بلفضل محمد، مرجع سابق، ص306 -306

على هذا الأساس سيتم التعرض في هذا المطلب للأنظمة التقليدية لجبر الضرر البيئي(الفرع الأول) الأنظمة الحديثة لجبر الضرر البيئي (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الأنظمة التقليدية لجبر الضرر البيئي :

من المبادئ الأساسية في القانون الدولي أن خرق أي التزام دولي يقابله تعويض مناسب لإصلاح الضرر، فبالرغم من أنه لا يمكن للتعويض أن يعيد البيئة إلى ما كانت عليه سابقا إلا أنه يعتبر التعويض من قبيل التأديب للدول حتى لا تعاود الكرة .

إن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية لها طابع خصوصي، فإنها قد تؤدي إلى فوات الكسب بحق الأفراد أو بحق الدولة ذاته، أو قد تؤدي إلى إهدار تكاليف التدابير الوقائية[1]بناء على ما تقدم سوف يتم التطر ق في هذا الفرع للأضرار القابلة للتعويض في مجال تلوث البيئة البحرية (أولا) وطرق التعويض (ثانيا) .

أولا: الأضرار القابلة للتعويض في مجال تلوث البيئة البحرية

تنفرد الأضرار التي تصيب البيئة البحرية بخصوصية إذ أنه توجد أضرار يمكن تعويضها، وأخرى لا وبعض الأضرار يمكن تقديرها مسبقا، وأخرى تركت للقواعد العامة لتقدر تعويض مناسب لذلك سنتطرق لبعض الأضرار التي يمكن تعويضها.

01- التعويض عن فوات الكسب :

يقصد بفوات الكسب ضياع المنفعة التي كان يمكن أن يحصل عليها وفوات الكسب بأخذ أشكالا مختلفة في مجال الأضرار التي تصيب البيئة البحرية، وهي تعد من قبيل الأضرار المالية والضرر المالي هو الأذى الذي يمس حقوق ومصالح مالية للأشخاص فيكون له انعكاس على ذمم المالية، فيمس مصالح ذات صفة مالية أو اقتصادية كخسارة

[1] - أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 125.

تحصل أو مصاريف تنفق أو تفويت فرصة، أو ضياع كسب فيتم تعويض المضرور عن الخسارة اللاحقة والكسب الفائت.[1]

وفي مجال البيئة البحرية من أضرار التلوث ما يصيب الأموال العائدة للأشخاص (أصحاب المنتجعات، المطاعم المقابلة للشاطئ...) فيحق لهم المطالبة بالتعويض عن قوات الكسب لعدم إقبال الزبائن لتلوث البيئة البحرية، وكذا الصيادين يجوز لهم المطالبة بالتعويض عن كسب متوقع نتيجة لاعتمادهم على سلامة البيئة البحرية لأن تلوثها يؤدي إلى موت الكائنات البحرية، وعزوف السياح عن الذهاب إلى الأماكن الملوثة .[2]

وتتعرض الدولة كذلك فوات الكسب فتخسر الضرائب والرسوم التي كانت تتقاضاها أصحاب المطاعم والفنادق، فيمكن لها طلب التعويض عما فقدت تحصيله من جراء توقف تلك الأنشطة .

02- التعويض عن تكاليف تدابير الوقاية :

ألزمت اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 الدول اتخاذ التدابير الوقائية اللازمة لحماية البيئة البحرية من التلوث أو خفضه أو السيطرة عليه، ولم تذكر التعويض عن هذه التكاليف إلا أن اتفاقية بروكسل لعام 1969 تطرقت لهذه المسألة.[3]

فاتفاقية بروكسل تطرقت لنوعين من التدابير الوقائية فالنوع الأول هي تدابير تسبق وقوع حادثة التلوث، فلا تجيز الاتفاقية التعويض عنها إلا أنه يمكن للدول المطالبة بالتعويض وفقا لنظرية الإثراء بلا سبب عن ما قامت به مثلا من إجراءات لإنقاذ السفينة تجنبا لحادث التلوث طبقا لقانون دولة المكان الذي تحقق فيه الإثراء.

أما النوع الثاني فيتعلق بالتدابير التي تتخذ بعد وقوع الحادث، فيمكن المطالبة بها طبقا لنص المادة الأولى الفقرة السادسة من اتفاقيه بروكسل لعام 1969

---

[1] - ابتهال زيد علي، "التعويض عن الضرر البيئي"، مقال منشور بمجلةمركز دراسات الكوفة الدراسات القانونية والإدارية، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، بدون سنة نشر، ص 193.

[2] - أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 127.

[3] -أحمد خالد الناصر، المرجع نفسه ، ص131 - 133.

ثانيا: طرق التعويض عن أضرار تلوث البيئة البحرية

عند إقرار الدولة المتسببة في ضرر تلوث البيئة البحرية، وقيام المسؤولية على عاتقها فإن ذلك سيؤدي حتما إلى التزامها بإصلاح الضرر بما يتناسب مع جسامة الضرر المتحقق واعتذارها عما صدر منها من ضرر، وعليه سيتم التطرق لطرق التعويض وفق ما يلي:الترضية، التعويض العيني، التعويض النقدي

1- الترضية :

يقصد بالترضية قيام الدولة المتسببة في الضرر بتقديم اعتذار أو معاقبة مرتكبي تلك التصرفات، ويتم تقديم هذا الاعتذار إما علنيا عن طريق قنواتها الدبلوماسية أو بواسطة مذكرات دبلوماسية تعترف فيها الدولة بخطئها، أو تقوم بإيفاد بعثة ديبلوماسية لتقديم اعتذار رسمي نيابة عنها أو بعدة أشكال أخرى[1]، وقد أشارت المادة (35) من قواعد تقنين المسؤولية الدولية إلى أنه يمكن للدولة المتسببة في الضرر أن تقدم ترضية نتيجة للضرر، إذا كان هذا الضرر لا يمكن إصلاحه عن طريق التعويض العيني أو التعويض المالي، وهذا المفهوم للترضية يتطابق مع ما ذهبت إليه لجنة القانون الدولي في مشروع المسؤولية الدولية في المادة(45) منها على أن لا تتخذ الترضية شكلا مذلا للدولة المسؤولة عن الضرر.[2]

2-التعويض العيني : La réparation en nature

يعد التعويض العيني وسيلة إصلاح للضرر، وهو أفضل وأنجع أنواع التعويض عن الأضرار البيئة نظرا للخصوصية هذه الأضرار، فإن التعويض العيني هو الأصل في شكل إعادة الحال إلى ما كان عليه على خلاف القواعد العامة التي تقضي بأن التعويض النقدي

[1]- جاسم محمد حسن،" المسؤولية الدولية للدول الساحلية والدول الأخرى عن التلوث البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة "، مقال منشور بمجلة دراسات البصرة، العدد 30، 2018، ص195

[2]- جاسم محمد حسن، المرجع نفسه، ص 196.

هو الأصل، ويشمل هذا النوع من التعويض صورتان تتمثلان في وقف الأنشطة المشروعة وا ٍعادة الحال إلى ما كان عليه. [1]

2- أ- وقف النشاط غير المشروع :

يعتبر وقف النشاط غير المشروع صورة من صور التعويض ،وهو وسيلة وقائية لتفادي وقوع أضرار جديدة [2]، فقد نصت اتفاقيه لوجانو لعام 1993 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار التي تلحق بالبيئة والناجمة عن ممارسة النشاطات الخطرة؛ أنه يمكن المطالبة بوقف النشاط غير المشروع إذا كان يهدد البيئة، أو باتخاذ كافة التدابير اللازمة لمنع تكرار أي نشاط من شأنه أن يلحق أضرارا بالبيئة الإنسانية .

كما فرضت المادة 11 من قواعد هلنسكي للقانون الدولي إيقاف أي نشاط من شأنه التسبب في تلوث البيئة، وهذا ما تناولته لجنة القانون الدولي في دورتها 53 لسنة 2001 في نص المادة 30 عندما ألزمت الدول بالكف والتوقف عن الأفعال الغير المشروعة المسببة للتلوث.[3]

2- ب- إعادة الحال إلى ما كان عليه:

يقصد به إلتزام الدولة المسؤولة عن الضرر بإعادة الأمور لطبيعتها الأولى إذا كان ذلك ممكنا، حتى يزال أثر السلوك أو الفعل الضار [4]، وقد تطرقت لجنة القانون الدولي في تقريرها لعام 2011، ووضعت شروطا للتعويض العيني تتمثل في أن لا يكون الرد العيني مستحيلا ماديا، وأن لا ينطوي على إخلال بالتزام ناشئ عن قاعدة عامة من قواعد القانون الدولي، وأن لا يشكل عبئا لا يتناسب مع الفائدة التي ستعود على الدولة المتضررة من

---

[1]- وافي الحاجة، مرجع سابق، ص 230 .

[2]- بوفلجة عبد الرحمان ،المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين ،رسالة دكتوراه في القانون الخاص، قسم الحقوق، بكلية الحقوق والعلوم السياسية ، بجامعة أبوبكر بالقايد ، السنة الجامعية 2015 -2016، ص173 .

[3]- وافي الحاجة، مرجع سابق ،ص231 .

[4]- زرباني عبد الله ،المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث البيئي، أطروحة دكتوراه في القانون العام، قسم الحقوق، بكلية الحقوق والعلوم السياسية ،بجامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان 2018. 2019 ، ص337.

اقتضاء الرد عينا بدلا من التعويض المالي، وأن لا يشكل خطرا على الاستقرار السياسي على الدولة المتسببة في الضرر؛ فمثلا في حالة إلقاء نفايات في البيئة البحرية يمكن إجبار الدولة القائمة بهذا الفعل بأن تستخرج هذه النفايات، بالرغم من صعوبة ذلك لأن التعويض النقدي في هذه الحالة لا جدوى منه إذا بقيت تلك النفايات في البيئة البحرية ستمتد أثار ها إلى مساحات شاسعة .

من الناحية العلمية يوجد صعوبة في تطبيق التعويض العيني في مجال البيئة البحرية لسرعة انتشار الضرر، في الفترة ما بين حدوثه والفصل في النزاع حيث تصبح إمكانية إعادة الحال إلى ما كان عليه مستحيلا فيتم اللجوء للتعويض النقدي.[1]

3- **التعويض النقدي** :

عند استحالة التعويض العيني تقضي المحكمة بإلزام الدولة المرتكبة للسلوك الضار بدفع مبالغ مالية لجبر الضرر للدولة المتضررة من ذلك السلوك، وقد تعرضت لجنة القانون الدولي لهذه المسألة مؤكدة على التعويض في حالة تعذر إعادة الحال إلى ما كان عليه وتطرقت لمسألة تقدير الجانب المالي لضرر من خلال المادة 36 الخاصة بالتعويض [2].

بالرغم من صعوبة تقدير أضرار المساس بالبيئة إلا أن الفقه لم يمتنع عن إقرار التعويض للحفاظ على البيئة، وردع المتسببين لذلك اقترح الفقهاء نوعين من التقدير أولهما التقدير الموحد للضرر البيئي، الذي يتضمن تقييما تراعي فيه التكاليف المطلوبة لإعادة الحال إلى ما كان عليه ؛ بوضع قيمة شبه فعلية لبعض عناصر البيئة بحساب القيمة السوقية للعنصر الطبيعي .

[1]- جاسم محمد حسن، مرجع سابق، ص196 – ص 197 .

[2]- زرباني عبد الله، مرجع سابق، ص341 .

والثاني هو التقدير الجزافي للضرر البيئي ويتمثل في إعداد جداول قانونية تحدد قيمة معروفة مسبقا للعناصر الطبيعية والبيئة [1]، يسترشد بها القاضي لتقدير التعويض الملائم ونظرا لأهميته ونجاعته، اتجهت أغلب التشريعات لانتهاج هذه الطريقة لتقدير التعويض فمثلا يتم حساب قيمة تلوث البحار بحسب المواد المتسربة فيتم دفع 100 دولار عن كل طن من المواد الملوثة. [2]

الفرع الثاني: الأنظمة الحديثة لجبر الضرر البيئي البحري:

نظرا لتزايد الأضرار التي تصيب البيئة البحرية ونظرا الخصوصية هذه الأضرار وعدم كفاية نظام التعويض لإصلاح هذه الأضرار، كان لا بد من الاستعانة بأنظمة مكملة وبديلة لنظام التعويض والمتمثلة في نظامي التأمين من المسؤولية وصناديق التعويض المستحدثة لضمان حماية فعلية للبيئة البحرية من أخطار التلوث البيئي، لذلك سيتم التطرق في هذا الفرع لنظام التأمين من المسؤولية (أولا) وصناديق التعويض (ثانيا).

أولا: التأمين من المسؤولية :

ترتكز نظرية التأمين على فكرة توزيع النتائج الضارة لحادثة ما على عدد من الأفراد بدلا من أن يتحملها فرد واحد، لتوفير الأمان في مواجهة خطر معين يتعاون على تغطيته مجموعة من الأفراد مع من تحقق بشأنه الخطر فالغرض من التأمين إيجاد نوع من التعاون لمواجهة الخسائر المالية من جراء تحقق خطر معين.[3]

فالتأمين من المسؤولية من أهم أنواع التأمين الهدف منه ضمان التزامات المؤمن له عند رجوع الغير عليه، فهو يؤمن المؤمن له ضد الديون التي تشغله نتيجة رجوع الغير عليه

---

[1]- مداح عبد اللطيف، منصوري المبروك، "مسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية"، مقال منشور بمجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 09 ،العدد الأول، 2020، ص 514 .

[2]- وافي الحاجة، مرجع سابق، ص 242- ص243

[3]- رحموني محمد، آليات تعويض الأضرار البيئية في التشريع الجزائري، مذكرة ماجيستير في القانون العام، تخصص قانون البيئية، بكلية الحقوق والعلوم السياسية، بجامعة محمد لمين دباغين، سطيف 2، السنة الجامعية 2015 -2016، ص95.

لتعويض الأضرار، ويعرف بأنه تأمين يتم لحساب الغير يبرمه المسؤول المحتمل الذي يدعى لنفسه صفة المؤمن له لحساب ضحاياه المستقبلين، فالتأمين عقد يبرمه المؤمن له لحسابه وليس لحساب المضرور، فيؤمن مسؤوليته فيتحمل بذلك المؤمن العبء المالي المفروض على عاتق المؤمن له لانعقاد المسؤولية.[1]

يعد التأمين من المسؤولية ضد أخطار تلوث البيئة البحرية من أفضل الأساليب لحماية المضرور وللبيئة على حد السواء، لأن المؤمن لديه (شركة التأمين) تكون له القدرة على تغطية تكاليف المبالغ المحكوم بها على المؤمن (محدث ضرر التلوث)، وعليه فإن التأمين من المسؤولية يحقق منفعة مزدوجة لكل من محدث الضرر والمضرور فالمضرور يتحصل على حقه والمتسبب في الضرر يجد من يتحمل عنه العبء المالي المتمثل في التعويض[2].

للتأمين من المسؤولية عدة مزايا بالإضافة إلى ضمان حق المضرور وتعويضه وحمايته من خطر إعسار المسؤول عن الضرر، فهو يحقق العدالة بين المضرورين فلا فرق بين من كان مسؤولا عن الضرر معسر أو ميسور، فيعاملون معاملة واحدة والعدالة بين المسؤولين أنفسهم ويسهل عل القاضي إلزام المسؤول بالتعويض وتحديد مقداره. [3]

إلا أنه قد تثور عدة مشاكل بشأن التأمين ضد أخطار تلوث البيئة البحرية من بين هذه المشاكل مشكلة التعويض فأحيانا المحاكم تحكم بتعويضات كبيرة تعجز شركات التأمين عن تسديدها، ولمواجهة هذه المشكلة ومواجهة مخاطر التلوث البيئي لجأت بعض الدول للقيام بهذه التغطية التأمينية بالمشاركة مع المؤسسات التأمينية[4].

وكذا مشكلة تكمن في الطبيعة الخاصة لمخاطر التلوث البحري، فالخطر المؤمن عليه يعد عصب التأمين وأهم عنصر وبه تتحد الالتزامات الناشئة عن هذا العقد، فالمؤمن

[1]- خالد مصطفى فهمي، مرجع سابق، ص 516.

[2]- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 94 .

[3]- معلم يوسف، مرجع سابق، ص139

[4]- أحمد خالد الناصر، المرجع نفسه، ص97.

يلتزم بدفع أقساط لتحل محله شركة التأمين متى تحقق الخطر، فيشترط في الخطر أن يكون غير عمدي [1]، إلا أنه خطر التلوث البحري ينشأ غالبا بإرادة من جانب المؤمن له بالإضافة إلى فترة الضمان حيث أنه حادث التلوث البحري قد يخرج عن فترة سريان عقد التأمين لتظهر أثاره وبالتالي يخرج من الضمان الذي يستلزمه عقد التأمين .

وفيما يخص الأقساط المدفوعة من قبل المؤمن له فيجب أن تتناسب مع حجم الضرر، إلا أنه بالنسبة لمخاطر التلوث البحري يحتاج تأمين مسؤولية الملوث البحري إلى مبالغ مالية ضخمة تتجاوز في غالب الأحيان قدراتهم المالية، ومع ذلك يبقى التأمين أمرا إجباريا متى تعلق الأمر بالنقل البحري للنفط وتأمين المسؤولية عن أضرار التلويث بالنفط تكاد تبقى حكرا على نوادي الحماية، والتعويض العالمية لعجز شركات التأمين الوطنية عن تغطية هذه المسؤوليات وما يترتب عنها من أثار.[2]

ثانيا: صناديق التعويضات :

نظرا لقصور نظم التأمين في مواجهة الأضرار البيئية كشف القانون الاتفاقي الدولي عن وجود آلية جماعية لتعويض أضرار التلوث الصادر من السفن، وتتسم هذه الألية بكونها ذات طبيعية مؤسسية تتجسد من خلال اتفاق الدول على إنشاء مؤسسة دولية تقدم التعويض للمتضررين من التلوث الناتج عن حوادث الملاحة البحرية، وهذه المؤسسة هي صندوق التعويض.[3]

وقد تمّ تعريف صناديقالتعويضات من قبل الفقه على أنه: " كلّ نظام في هيئة أو نقابة أو جمعية من أفراد تربطهم مهنة أو عمل واحد أو أية صلة اجتماعية أخرى، يتكون من غير رأس مال، ويمو ّل باشتراكات أول خلافه بغرض أن يؤدي أو يرتب لأعضائه أو المستفدين منه حقوق تأمينية في شكل تعويضات أو عاشات دورية أو مزايا مالية محدّدة." وتعرف

[1]- رحموني محمد، مرجع سابق، ص98.

[2]- واعلي جمال، مرجع سابق، ص 295 – ص298.

[3]- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص81.

كذلك بأنها :" عبارة عن نظام يتولى عمليات التأمين ضد الأخطار التي لا تقبلها عدة شركات التأمين أو تلك التي ترى الحكومة مزاولتها بنفسها".[1]

يتم إنشاء هذه الصناديق بهدف تعويض المتضرر في حالة التي لا يعوض فيها بوسيلة أخرى، وتهدف كذلك إلى توزيع المخاطر على مجموع الممارسين للأنشطة التي يمكن أن تكون سبب لهذه المخاطر؛ ويجب أن توجد هذه الصناديق بالموازاة مع وجود نظام تأمين إجباري لأن وجود نظام صناديق لوحده لا يستطيع تحمل ضخامة التعويضات التي قد تؤدي إلى إشهار إفلاسها.[2]

والتمويل اللازم لهذه الصناديق يأتي من عدة طرق فإما أن تمول بالمساهمات المالية من الهيئات الخاصة المستعملة للنقل البحري، أو التي تسددها الشركات المنتمية للدول الأعضاء التي تنقل بحرا شحنات ذات أثار ملوثة حتى ولو لم يكن النقل دوليا [3]، ويتم كذلك تمويلها من الشركات المنتجة للمواد الكيماوية والمبيدات التي تصرف نفاياتها في البيئة البحرية دون معالجة، وكذا شركات الصيد البحري عن طريق فرض ضرائب عليها ورسوم معينة والضرائب المتأتية عن الأنشطة الملوثة.[4]

يناط بهذه الصناديق دورا مزدوجا فهي تلعب دورا تكميليا في الحالات التي لا يغطي فيها تأمين المسؤولية قيمة التعويضات الجابر ة للأضرار، وذلك عندما تتجاوز مبلغ التأمين المحدد في العقد وتلعب دور احتياطيا فتدخل بدلا من المسؤول المعسر، أو غير المعروف بتعويض المضرور وتتدخل كذلك في حالات الإعفاء من المسؤولية.[5]

---

[1]- ميلود قايش، "النظام القانوني للتعويض عن الأضرار البيئية"، صناديق التعويض نموذجا"، مقال منشور بمجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والانسانية، قسم العلوم القانونية والاقتصادية، العدد 19، جانفي 2018، ص136.

[2]- معلم يوسف، مرجع سابق، ص142.

[3]- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 82.

[4]- واعلي جمال، مرجع سابق، ص 313.

[5]- بوفلجة عبد الرحمان، مرجع سابق، ص 274.

ويعفى لصندوق من التزاماته إذا ثبت أن أضرار التلوث ناتجة عن أعمال حرب أو نزاعات مسلحة أو ثبت وجود خطأ من جانب المتضرر بقصد إحداث ضرر بنفسه أو نتيجة إهماله فيعفي كليا أو جزئيا.[1]

ويعفى كذلك إذا ما عجز المتضرر عن إثبات أن الأضرار الناجمة عن الحادثة ترتب المسؤولية على سفينة أو أكثر، وكذلك إذا كان خطأ المالك شخصي كإهماله التدابير والإجراءات اللازمة لمنع تلوث البيئة البحرية.[2]

لهذه الصناديق عدة مز ايا فهي تسمح بتجنب البطء في التقاضي في الأنظمة القضائية، فبهذا لا يفشي مخاطر عسر المسؤول عن التلوث لوجود من يتدخل لجبر الضرر وهي تحمي المضرورين من خلال ضمان تعويضهم في جميع الحالات، حيث تعتبر صناديق التعويض نظاما للتعويض قائم على الضمان المالي الجماعي، الذي تساهم فيه مخاطر التلوث البيئي خاصة التلوث المفاجئ والكارثي والمزمن، وتسمح هذه الصناديق بتعويض الأضرار التي لا يقبل التأمين بشأنها كما الحال بالنسبة للأضرار البيئة المحضة التي تحتاج إلى مبالغ ضخمة لإصلاح الأماكن المضرورة بسبب هذا التلوث.[3]

وخلاصة لما سبق، فيمكن القول أن نظام المسؤولية الدولية هو أنجع وأفضل نظام لضمان حماية مستدامة للبيئة البحرية، لما تكفله من ضمانات ضد مخالفي الإلتزامات القانونية القاضية بحماية البيئة البحرية، لتجنب تفاقم ظاهرة التلوث البحري أو منعه، بدلا من إعادة إصلاح ما فسد أو تعويضه.

فطبقا لأحكام قواعد القانون الدولي فإن أي إخلال بإلتزام دولي يستوجب تقديم تعويض مناسب، إلا أنه نظرا لطبيعة الأضرار التي تصيب البيئة البحرية وجسامتها فإن

[1] - خالد مصطفى فهمي، مرجع سابق، ص555.

[2] - أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 86.

[3] - ميلود قايش، مرجع سابق، ص 137.

التعويض بواسطة الأنظمة التقليدية أصبح غير كاف، الأمر الذي استدعى إتباع أنظمة حديثة لضمان حصول المتضررين على التعويض بصفة عادلة وكاملة .

ولفض النزاعات بشأن تلويث البيئة البحرية، فقد وضع القانون الدولي للبحار أسلوبين لفضها ، ففي حال فشل الأسلوب الدبلوماسي يتم اللجوء إلى الأسلوب القضائي.

خاتمة

في ختام هذه الدراسة المعنونة بالتلوث البيئي البحري في القانون الدولي يجب الإشارة إلى مدى اهتمام المجتمع الدولي بهذه الظاهرة، للحد منها أو منع تفاقمها لأن استمرار الحياة على كوكب الأرض رهين ببيئة بحرية سليمة ومتوازنة، نظرا لما تتمتع به من تميز وأهمية عن بقية عناصر البيئة الأخرى، لذا تعددت الدراسات والبحوث لإثارة الوعي بأهميتها وما تزخر به من موارد، فالإنسان يمثل طرفي المشكلة فهو المحدث للتلوث وهو المصلح له.

تعتبر البيئة البحرية محور النهوض باقتصاد العالم باعتبارها أهم وسيلة نقل لقلة تكاليفها، وإمكانية نقل أكبر الأوزان بها، وتعتبر مصدر للثروات المعدنية والمواد الأولية اللازمة لأغراض الصناعة وأهم مصدر للدخل باعتبارها أكثر وجهة سياحية .

ان تلوث البيئة البحرية يعني تلوث الكرة الارضية بأسرها، فالبحار و المحيطات تمثل 71%من مجموع السطح الكلي ،لهذا الغرض عقدت العديد من الاتفاقيات و المؤتمرات التي حاولت التوفيق بين جميع الصلاحيات الممنوحة لكافة الدول سوءا الساحلية أو الدول الاخرى، فكان لا بد من خلق التعاون بين الدول للتصدي لهذه الظاهرة باعتبارها أحدث واعقد مشكلة واجهها المجتمع الدولي وكان من الضروري فرض الالتزام بحماية البيئة البحرية واتخاذ التدابير الوقائية اللازمة لذلك.

ففرض على جميع الدول الالتزام بالتعاون مع بعضها البعض ومع المنظمات الدولية المختصة، فيما يتعلق بتطوير القواعد و المعايير و الاجراءات المتفق عليها دوليا و تنفيذها بغية منع التلوث البحري .

و يتضح من خلال هذه الدراسة دور المنظمات الدولية في حماية البيئة البحرية، التي أولت اهتماما كبيرا بحمايتها، حيث شمل كافة الجوانب المتعلقة بالبيئة البحرية و يظهر ذلك من خلال المجهودات التي تبذلها في سبيل تحقيق حماية قصوى وقد قامت باستحداث طرق و وسائل جديدة تتماشى مع الاحتياجات المتغيرة للبيئة البحرية.

الا أنه معظم القرارات الصادرة من طرف المنظمات سواء الدولية أو الاقليمية تفتقد لعنصر الإلزام بحيث تصدر في شكل توصيات غير ملزمة، مما يدفع الدول في غالب الاحيان الى عدم الاخذ بها.

وبالرغم من تفضيل المجتمع الدولي لأسلوب الوقاية و الحماية من التلوث البحري باعتباره الأسلوب الأنجع لحماية البيئة البحرية، وتجنب وقوع الأضرار ومنع حصولها إلا نجاحه يكون نسبيا، لذلك كان لا بد من بسط قواعد المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية وفرض إجراءات صارمة لردع المخالفين لأحكامها.

ويجدر الإشارة إلى أنه في غالب الأحيان لا يمكن جبر الأضرار التي تصيب البيئة البحرية بفعل تلويثها لتميزها بطبيعة خاصة، فظهرت عدة أنماط لجبر أضرار البيئة البحرية تنوعت مابين التعويض ونظام التأمين، و أخيرا صناديق التعويضات من أجل الوصول إلى العدالة التعويضية لإنصاف المتضررين.

أضحى أكثر مايهم الدول هو تجنب النزاعات المتعلقة بتلويث البيئة البحرية، لتعقيد الإجراءات القضائية المتبعة أمام مختلف المحاكم الدولية المختصة بالنظر في هذا النوع من القضايا، وحاولت جاهدة وضع حد لها أو إتباع أكثر الوسائل مرونة كالوسائل الدبلوماسية.

فبالرغم من كل المجهودات التي تقوم جميع فواعل المجتمع الدولي من دول ومنظمات دولية عامة ومتخصصة لحماية البيئة البحرية من التلوث على كافة الأصعدة، إلا أنها لم تصل إلى ما كان وجوا مما أدى إلى ذلك إلى زيادة تدهور البيئة البحرية واستنزاف ثرواتها وا ٍخلال للتوازن البيئي.

وفي هذا الإطار يمكن اقتراح جملة من التوصيات بغية تحسين وضعية البيئة البحرية على المستوي المحلي والإقليمي و الدولي منها : الاعتماد على تكنولوجيا أكثر نقاء باعتماد وسائل وتقنيات تكون صديقة للبيئة البحرية، وعدم الاكتفاء بإصدار قوانين تقضي بحماية البيئة البحرية وا ٍنما السهر على تطبيقها وربطها بأجهزة رقابة صارمة لضمان فعاليتها وتطبيقها.

وكذلك يجب اللجوء إلى استعمال سياسة لترشيد استغلال موارد البيئة البحرية ،و رفع مستوى الوعي والثقافة البيئية، والاعتماد على التربية البيئية لتربية جيل يهتم بالبيئة و يحافظ عليها، وتجديد القوانين المتعلقة بحماية البيئة البحرية، لتصبح أكثر مسايرة للمستجدات الدولية يمكن أن تكون هذه التوصيات متواضعة وبسيطة بساطة فكري ومعلوماتي، إلا أنها يمكن أن تحقق الهدف المنشود وهو حماية البيئة البحرية من التلوث .

وكخلاصة لما سبق :

يمكن القول أنه لم يفت الأوان ويمكن استدراك الوضع وتفعيل الحماية اللازمة للبيئة البحرية لأن الحفاظ عليها يؤدي إلى العيش في عالم متوازن بيئيا و آمنا .

وختاما أشكر الله العلي القدير الذي وفقني لإتمام هذا العمل فإن اصبت فتوفيق من الله وا ٍن أخطأت فمن الشيطان ومن نفسي وصلي اللهم وسلم على سيدنا محمد وعلى اله ومن ولاه الى يوم الدين .

قائمة المصادر والمراجع

📖 القرآن الكريم

- الاتفاقية
- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982

قائمة المراجع:

أولا: الكتب

الكتب المتخصصة:

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

2- حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الفكر والقانون،المنصورة ،سنة 2013.

3- عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، بدون طبعة، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، سنة 2006

الكتب العامة :

1- أحمد خالد الناصر ،المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية ،الطبعة الأولى دار الثقافة ،الأردن، سنة 2010.

2- خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، دراسة مقارنة ،دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، سنة 2011.

3- رياض صالح أبو العطا، حماية البيئة من منظور القانون الدولي العام ،بدون طبعة ،دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، سنة 2009.

4- سعيد سالم جويلي، طرق تسوية المنازعات الدولية للبيئة (الطرق الدولية ،الطرق الداخلية) بدون طبعة، بدون مكان نشر، سنة 1998 – 1999.

5 - سنكر داود محمد، التنظيم القانوني الدولي لحماية البيئة من التلوث، دراسة تحليلية مقارنة، الطبعة الأولى ،منشورات زين الحقوقية الأدبية، بيروت، سنة 2017 .

6- صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة، الطبعة الأولى منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت ،سنة 2010 .

7- عبد العال الديربي، الحماية الدولية للبيئة وأليات فض منازعاتها، دراسة نظرية تطبيقية ،الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية ،القاهرة، سنة 2016.

8- هشام بشير، حماية البيئة في ضوء أحكام القانون الدولي الإنساني، الطبعة الأولى المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة ،سنة 2011 .

ثانيا : المقالات

1- ابتهال زيد علي، " التعويض عن الضرر البيئي." مجلة مركز الدراسات الكوفة، الدراسات القانونية والإدارية، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، سنة 2014.

2- بواط محمد ،"فعالية نظام المسؤولية في حماية البيئة من التلوث "،مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية ،العدد 15، جانفي 2016.

3- جاسم محمد حسن ،"المسؤولية الدولية للدول الساحلية والدول الأخرى عن التلوث البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة " ،مجلة البصرة، السنة الثالثة عشر، العدد 30 2018،

4- زروالي سهام، "أليات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت "ا،مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية و الإنسانية، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية ،العدد 21،جانفي2019 .

5- سامي الطيب ادريس محمد ،"الصعوبات التي تواجه المسؤولية البيئية وطرق تسوية نزاعاتها الدولية "، مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية والقانونية ،العدد الرابع، المجلد الأول ،يونيو 2017 .

6- صافه خيرة،" البيئة البحرية "،مجلة البحوث العلمية ،المجلد05 ،العدد02، كلية الحقوق والعلوم السياسية ،جامعة ابن خلدون ،تيارت، سنة 2018

7- علواني مبارك،" دور المنظمات الدولية المتخصصة والمنظمات غير الحكومية في حماية البيئة من التلوث"، مجلة الفكر، العدد 14، كلية الحقوق والعلوم السياسية ،جامعة محمد خيضر، بسكرة 2018.

8- قايش ميلود ،" النظام القانوني للتعويض عن الأضرار البيئية "،مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية ،قسم العلوم الاقتصادية والقانونية ،العدد 19،جانفي2018 .

9- محمد منصوري، "الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية بين القانون الدولي و التشريع الداخلي"، مجلة العلوم القانونية والسياسية المجلد 10، العدد 02 ،سبتمبر 2019.

10- مداح عبد اللطيف،" منصوري المبروك مسؤولية الدولية عن الأضرار البيئة "،مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية ،المجلد9، العدد 01 ،سنة 2020.

ثالثا: محاضرات

1- أحمد اسكندري، محاضرات في تلوث البيئة البحرية الجزء الأول مفهوم ومصادر، جامعة الجزائر01 ،ا كلية الحقوق بن عكنون ،السنة الجامعية 2016-2017 .

2- زرقان وليد، القانون الدولي للبيئة ،محاضرات ألقيت على طلبة السنة اولى ماستر مهني ،تخصص قانون البيئة ،جامعة محمد لمين دباغين ،كلية الحقوق والعلوم السياسية ،سطيف

رابعا : الرسائل العلمية

- **أطروحات الدكتوراه**

1- بلفضل محمد، المسؤولية الدولية الناتجةعن الأضرار البيئية، اطروحة دكتوراه في القانون العام ،كلية الحقوق و العلوم السياسية ،جامعة وهران ،سنة2011-2012

2- بوثلجة حسين، آليات تنفيذ الاتفاقيات الدولية لحماية البيئة، رسالة دكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق، سعيد حمدين، جامعة الجزائر1 ،سنة 2017-2018

3- بوفلجة عبد الرحمان، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين ،رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان ،سنة 2015_2016.

4- زرباني عبد الله، المسؤولية الدولية الناجمة عن أضرار التلوث البيئي، اطروحة دكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية ،جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان ،سنة 2018- 2019

5- علواني امبارك ، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة –دراسة مقارنة- ،رسالة دكتوراه في الحقوق، تخصص قانون علاقات دولية ،كلية الحقوق والعلوم السياسية ،جامعة محمد خيضر ،بسكرة ،سنة، 2016-2017

6- قرماش كاتية ،منازعات قانون البحار بين تعدد وسائل التسوية وتنازع الاختصاص ، اطروحة دكتوراه في القانون العام ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ،جامعة محمد لمين دباغين، سطيف2، سنة 2018-2019 .

7- لعيدي عبد القادر، المسؤولية الدولية الناجمة عن أضرار التلوث النووي ،رسالة دكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، سنة 2017-2018 .

8- معلم يوسف ، المسؤولية الدولية بدون ضرر –حالة الضرر البيئي- ،اطروحة دكتوراه في القانون ،فرع قانون دولي ،كلية الحقوق و العلوم السياسية ،جامعة منتوري، قسنطينة

9- واعلي جمال ،الحماية القانونية للبيئة البحرية من اخطار التلوث (دراسة مقارنة)،رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم الانسانية ،جامعة أبو بكر بلقا يد ،تلمسان، سنة 2009- 2010

10- وافي الحاجة ،الحماية الدولية للبيئة في اطار التنمية المستدامة ، اطروحة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية،جامعة عبد الحميد ابن باديس ،مستغانم ،سنة2016-2017

- **رسائل الماجستير**

1- سيدي معمر دليلة، التحكيم في المنازعات البحرية، مذكرة ماجستير ،فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية ،جامعة مولود معمري، تيزي وزو، سنة 2018-2019 .

2- سي ناصر الياس ،دور منظمة الامم المتحدة في الحفاظ على النظام البيئي العالمي ،مذكرة ماجستير في العلوم السياسية ،شعبة ادارة دولية ، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر ، باتنة ، سنة 2013-2014 .

3- رحموني محمد ،اليات التعويض الاضرار البيئية في التشريع الجزائري ،مذكرة ماجستير في القانون العام ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ،جامعة محمد لمين دباغين ، سطيف2 ، سنة 2015-2016 .

4- عباس ابراهيم دشتي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط ،مذكرة ماجستيرفي القانون العام، جامعة الشرق الاوسط ،الاردن ،2010 .

مذكرات الماستر

1- بوطوطن سميرة ،دور المنظمات الدولية في حماية البيئة ،مذكرة ماستر ، تخصص قانون معمق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي ،ام البواقي ،سنة 2018-2019

2- جهيدة قوانس ،حل المنازعات الدولية في اطار قانون البحار، مذكرة ماستر، تخصص منازعات عمومية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي ،سنة 2015- 2016 .

3- زيداني موسى ،حماية البيئة البحرية من التلوث في ظل القانون الدولي، مذكرة ماستر، تخصص النظام القانوني لحماية البيئة ، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور الطاهر مولاي ،سعيدة ، سنة 2015-2016 .

خامسا : المواقع الالكترونية

www.univ-soukahras.dz.epr
www.m.ohewar.org.
http://pmb.univ-saida.dz

فهرس الموضوعات

مقدمة 2

الفصل الأول

حماية البيئة البحرية على الصعيد الدولي والإقليمي

المبحث الأول: المنظمات الكفيلة بحماية البيئة البحرية 12

المطلب الأول: المنظمات الدولية الكفيلة بحماية البيئة البحرية..... 12

الفرع الأول: منظمة الأمم المتحدة(ONU) 12

أولا : برنامج الأمم المتحدة 13

ثانيا: الجمعية العامة للأمم المتحدة 15

الفرع الثاني: المنظمات المتخصصة لحماية البيئة البحرية. 16

أولا: المنظمة البحرية الدولية (OMI) 16

ثانيا : منظمة الأغذية والزراعة (FAO) 17

ثالثا : منظمة الصحة العالمية (OMS) 18

رابعا : الوكالة الدولية للطاقة الذرية (AIEA)..... 19

المطلب الثاني : المنظمات الإقليمية الخاصة بحماية البيئة البحرية..... 20

الفرع الأول :المنظمات الأوروبية المتعلقة بحماية االبيئة االبحرية. 20

أولا: اللجنة الإقتصادية الأوروبية التابعة للأمم المتحدة (UNECE).....21

ثانيا: منظمة التعاون والتمنية الاقتصادية (OCDE) 22

الفرع االثاني: المنظمات العربية والافريقية الخاصة بحماية البيئة البحرية 23

أولا: جامعة الدول العربية (L.E.A) 23

ثانيا : المنظمة الاقليمية لحماية البيئة البحرية (OPME).....24

ثالثا : الاتحاد الافريقي (U.A) 25
المبحث الثاني : الاتفاقيات الدولية والإقليمية لحماية البيئة البحرية 27
المطلب الاول: الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية 27
الفرع الأول: الاتفاقية العامة لحماية البيئة البحرية (اتفاقية 1982)..... 27
أولا : إستراتيجية اتفاقية 1982 لحماية البيئة البحرية 28
ثانيا : التزامات الدول لحماية البيئة البحرية بمقتضى اتفاقية 1982 29
ثالثا : التدابير المتخذة للوقاية من التلوث البحري في إطار اتفاقية 1982.....32
الفرع الثاني: الاتفاقيات النوعية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث 33
أولا: الاتفاقيات النوعية لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي 33
ثانيا : الاتفاقيات النوعية للحماية من التلوث من السفن: 36
ثالثا : الاتفاقيات النوعية للحماية من التلوث بالإغراق..... 37
المطلب الثاني : الاتفاقيات الاقليمية المتعلقة بحماية البيئة البحرية 40
الفرع الأول :الاتفاقيات الاقليمية الخاصة بحماية البيئة البحرية المبرمة قبل عام 1976 40
أولا: اتفاقية بون 1969 40
ثانيا : اتفاقية كوبنهاغن 1971 : 41
ثالثا: اتفاقية باريس 1974:..... 42
الفرع الثاني : الاتفاقيات الإقليمية الخاصة بحماية البيئة البحرية المبرمة بعد 1976.....42
أولا: اتفاقية برشلونة 1976 43
ثانيا : اتفاقية الكويت 1978 44
ثالثا :اتفاقية جدة 1982. 45

الفصل الثاني

المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية

المبحث الأول: مفهوم المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية 49

المطلب الأول : تعريف المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية 49

الفرع الأول : التعريف القانوني والفقهي للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية 49

أولا: التعريف الفقهي للمسؤولية الدولية :..... 50

ثانيا: التعريف القانوني للمسؤولية الدولية 50

الفرع الثاني : خصائص وشروط قيام المسؤولية الدولية 52

أولا: خصائص المسؤولية الدولية:..... 52

ثانيا: شروط قيام المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية : 53

المطلب الثاني : الأسس القانونية للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية 57

أولا: نظرية الخطأ 58

ثانيا: نظرية الفعل غير المشروع : 60

ثالثا : نظرية المخاطر 63

المبحث الثاني: الآثار المترتبة على المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية 68

المطلب الأول: آليات تسوية المنازعات الدولية المتعلقة بالبيئة البحرية 68

الفرع الأول: الطرق السلمية لتسوية المنازعات المتعلقة بالبيئة البحرية 68

أولا: المفاوضات Négociation 69

ثانيا: التوفيق Conciliation 71

الفرع الثاني: الطرق القضائية لتسوية المنازعات المتعلقة بالبيئة البحرية 73

أولا: التحكيم الدولي Arbitrage 73

ثانيا: محكمة العدل الدولية 75

ثالثا: المحكمة الدولية لقانون البحار 76
المطلب الثاني: جبر ضرر التلوث البيئي البحري 77
الفرع الأول: الأنظمة التقليدية لجبر الضرر البيئي 78
أولا: الأضرار القابلة للتعويض في مجال تلوث البيئة البحرية 78
ثانيا: طرق التعويض عن أضرار تلوث البيئة البحرية 80
الفرع الثاني: الأنظمة الحديثة لجبر الضرر البيئي البحري 83
أولا: التأمين من المسؤولية : 83
ثانيا: صناديق التعويضات 85
خاتمة..... 89
قائمة المصادر والمراجع 92

المخلص :

إن مشكلة تلوث البيئة البحرية من أعقد المشكلات التي واجهها المجتمع الدولي مما خلق الحاجة إلى تكثيف التعاون للتصدي لهذه الظاهرة و التقليل منها أو منعها،وا يجاد حلول مناسبة للحد منها وتجسد هذا من خلال جهود فواعل المجتمع الدولي والمتمثلة في الدول والمنظمات بإبرام اتفاقيات والمؤتمرات،وا صدار إعلانات وتوصيات، والتي لم تدخر جهدا لضمان حماية فعالة للبيئة البحرية من التلوث وذلك بفرض التزامات قانونية ودولية لحماية البيئة البحرية من التلوث وترتيب المسؤولية الدولية على مخالفة هذا الالتزام.

الكلمات المفتاحية: التلوث البحري، البيئة البحرية، المسؤولية الدولية.

Abstract

The problem of pollution of the marine environment is one of the most complex problems faced by the international community, which created the need to intensify cooperation To counter this phenomenon and decrease or prevent it and find appropriate solutions to reduce it and embody this through the efforts of the international community's actors represented in agreements and conferences, as well as public and specialized organizations that have spared no effort to ensure Effective protection of the marine environment from pollution by imposing legal and international obligations to protect the marine environment from pollution and arranging international responsibility for violating this obligation.